

[公法系科目]

[第1問] (配点: 100)

乗合バス/生活路線バス

1. **いわゆるバス事業**は、主に乗合バス事業と貸切バス事業とに分けられる。ここでは、乗合バス事業とは、道路運送法上の一般旅客自動車運送事業の許可を受け、有償で、乗車定員11人以上の自動車を使用して乗合旅客を運送する事業をいい、貸切バス事業とは、同許可を受け、有償で、一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業をいうものとする。

乗合バス事業者が路線を定めて定期に運行するバス(以下「**路線バス**」^{乗合バス}のうち、高速道路を利用し、長距離の路線を定めて定期に運行するバスを、ここでは、**高速路線バス**と呼ぶこととする。また、高速路線バス以外の路線バスについては、地域住民の日常的な移動手段として利用されることが多く、ここでは、**生活路線バス**と呼ぶこととする。現在、高速路線バスを運行する乗合バス事業者には、生活路線バスとともに高速路線バスを運行する事業者と、高速路線バスのみを運行する事業者とがある。

高速路線バスの事業主体は乗合バス事業者に限定されているが、国土交通大臣の許可を受ければ、その運行を貸切バス事業者に委託することができる。

2. 地方の深刻な人口減少が続く中、生活路線バス事業の大半が赤字であり、三大都市圏以外では、その傾向はより顕著となっている。その結果、全国の生活路線バスでは、近年、路線の廃止や減便が続いている。このことは、地域の生活路線バスに依存する高齢者や高校生等にとって、不可欠な移動手段を奪い、日常生活に極めて大きな支障をもたらすものである。さらに、公共交通の衰退の結果、高齢者にとって自家用車が唯一の移動手段となっていることが、高齢者の運転ミスによる人身事故の発生が続いている状況にもかかわらず、免許返納が進まない一因であるとの指摘もなされている。

3. そのような中、202X年、超党派の国会議員は、地域における住民の移動手段の確保を目的として、「持続可能な地域交通システム法(仮称)」の制定を目指す議員連盟(以下「議連」という。)を発足させた。議連では、この観点から、公共交通の維持・拡充の方策とともに、交通渋滞による通行障害の除去を目的とする規制についても検討している。これは、大都市の一部区域や一部の観光地における交通渋滞が、地域住民の自家用車やバスでの移動の妨げとなるほか、道幅の狭いところでは住民の歩行や緊急車両の通行を困難にするなど、住民生活に著しい支障を来す程度に達しており、住民の安全・安心な生活を脅かしていると考えられるためである。

4. 議連で検討されているのは、次のような規制である。

規制① 高速路線バスの運行は、生活路線バスを運行する乗合バス事業者にのみ認めるものとする。生活路線バスへの新規参入は、既存の生活路線バスを運行する乗合バス事業者の経営の安定を害さない場合に限り、認めるものとする。

規制② 都道府県知事が定める特定の渋滞区域について、特定の時間帯における域外からの自家用車の乗り入れを原則として禁止するものとする。

5. **【別添資料】**は、規制①及び②の内容として議連で検討されている法律案の骨子である。議連の担当者Xは、同法律案について、法律家甲に相談した。その際の甲とXとのやり取りは、以下のとおりであった。

甲: **規制①**が検討された背景には、生活路線バスを運行する事業者の経営が悪化する中で、地方の高齢者や高校生等の移動手段をどう確保するかという問題があったということですね。

X: そうです。地方のバス事業者は、生活路線バスの慢性的赤字を、高速路線バスの収益と自治体からの補助金とで補填することにより、経営を維持している場合が少なくありません。過疎化が進み、地方のバス事業者の経営環境が著しく悪化している現在、新たな規制によるてこ入れが必

作るものは乗合バス
乗合バス/生活路線バス
のバス事業者

②④の規制の検討

当該区域で生活者以外
の乗客が乗る以外

原21- 稿-21
1777 (92). 119

要だと考えています。

そこで、地域の移動手段である生活路線バスを運行する事業者の収益を改善して、これ以上の路線廃止や減便が起らないようにし、可能であれば、増便を促すなどして利便性が向上すればと思っております。

甲：つまり、生活路線バスを運行する乗合バス事業者の収益を改善するために、高速專業の乗合バス事業者を認めない、ということですね。

X：はい。また、規制①では、それまで高速專業だった乗合バス事業者も、生活路線バスに参入すれば、高速路線バスを運行できるようになります。これにより、生活路線バスへの新規参入を促す効果があると考えています。

甲：その点について確認ですが、多くの利用者が見込まれる高収益の路線、例えば県庁所在地の中心駅と繁華街を結ぶ生活路線バスに参入すれば、その事業者は、高速路線バスを運行することができるようになるということですか。

X：いいえ。法律案では、既存の事業者の経営の安定を害さないことを参入要件として定め、既存の生活路線バスが運行していない路線に限り新規参入を認めることにより、高収益の路線のみへの参入を排除したいと考えております。

甲：地域の移動手段に責任を持つ事業者に限る、ということですね。これも確認なのですが、生活路線バスに参入しなかった、あるいは、参入できなかった事業者は、どうなるのでしょうか。

X：高速路線バスを自ら運行することはできなくなりますが、貸切バス事業に転業すれば、生活路線バスを運行する乗合バス事業者から高速路線バスの運行を受託することはできます。

甲：ところで、法律案では、規制②として、都市部や観光地の交通規制も考えていますね。

X：はい。住民の日常生活に関わる地域交通の課題を洗い出してみたところ、渋滞によって住民の自家用車やバスによる移動が著しく困難になるという事例が各地から報告されました。歴史的な街並みが保存されている地区や住宅密集地では、道路の幅もできず、歩くのも危ないし緊急車両の通行もままならないということで、住民の不安も高まっています。曜日と時間帯を限ってということになりますが、規制②は、域外からの自家用車の乗り入れを禁止することによって、深刻な交通渋滞を解消するものです。

甲：どれくらいの広さ・時間の規制を考えているのですか。

X：広さは規制の対象となる区域によって様々ですが、最大でも混雑がひどい数平方キロメートルでしょうか。時間帯は、例えば観光地では週末や休日の午前9時から午後5時くらいを、住宅密集地では通勤・通学の時間帯を想定しています。

甲：例えば、規制の対象となる区域の住民が、域外に居住する人の運転する自家用車に乗せてもらって当該区域に入ろうとする場合にも、規制の対象となるのですか。

X：いいえ。当該区域の住民が乗車している場合には、規制の対象とはなりません。

甲：法律案の概要は分かりました。この法律案について、関係者の間で反対する意見はありませんでしたか。

X：ありました。まず、規制①ですが、これまで高速專業だった乗合バス事業者からは、生活路線バスに参入しないと高速路線バスの運行ができなくなることから、死活問題だという意見も寄せられています。また、生活路線バス用の車両の購入や、営業所の設置・維持、運転手の再教育に多くの費用が掛かることへの懸念に加え、そもそも既存の生活路線バスを運行する乗合バス事業者の経営を脅かさずに参入できる地域があるのか、という疑問も寄せられています。

規制②については、候補地の住民からはおおむね好意的な意見が寄せられています。他府県ナンバーの自家用車の運転手にも意見を聞いたのですが、やむを得ないという声がある一方、自家用車での移動が規制されることには批判の声もあります。また、ある観光地の住民からは、渋滞の原因は観光バス等にもあるから、自家用車のみを規制してもあまり意味がないといった声も聞かれます。

注意よりの意見

自家用車を除く
130000円

運賃の100円

条件が100円以内の2000円
2000円以内の乗客1000人
1000人以上の乗客

相対性あり?

見守りあり

安全性あり?

安全性?

観光地では週末や休日

バス用車両

維持

再教育

費用

観光地

9月24日
24日

甲：そうですか。憲法上の問題点については検討しましたか。

X：いくつか憲法上の問題点があるとは認識していますが、具体的な検討はこれからです。そこで先生に、主要な論点を整理して検討をお願いしたいと考えております。

〔設問〕

あなたが検討を依頼された法律家甲であるとして、規制①及び②の憲法適合性について論じなさい。なお、その際には、必要に応じて、参考とすべき判例や自己の見解と異なる立場に言及すること。

【別添資料】

持続可能な地域交通システム法（仮称）の骨子

第1 目的

この法律は、公共交通の維持・拡充や交通渋滞の緩和を図ることにより、地域における住民の移動手段を確保することを目的とするものとする。

第2 定義

- 1 「乗合バス事業」とは、道路運送法上の一般旅客自動車運送事業の許可を受け、有償で、乗車定員11人以上の自動車を使用して乗合旅客を運送する事業をいい、「乗合バス事業者」とは、乗合バス事業を経営する者をいうものとする。
- 2 「貸切バス事業」とは、道路運送法上の一般旅客自動車運送事業の許可を受け、有償で、一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業をいい、「貸切バス事業者」とは、貸切バス事業を経営する者をいうものとする。
- 3 「高速路線バス」とは、乗合バス事業者が路線を定めて定期に運行するバスのうち、高速道路を利用し、50キロメートル以上の路線を定めて定期に運行するバスをいうものとする。
- 4 「生活路線バス」とは、乗合バス事業者が路線を定めて定期に運行するバスのうち、高速路線バス以外のものをいうものとする。
- 5 「特定区域」とは、域外からの自動車の乗り入れによって、地域住民の日常生活に著しい支障を来す程度の交通渋滞が生じている区域をいうものとする。

第3 高速路線バス

- 1 高速路線バスは、生活路線バスを運行する乗合バス事業者のみが、国土交通大臣の許可を受けた上で運行することができるものとする。
- 2 生活路線バスを運行する乗合バス事業者は、国土交通大臣の許可を受けた上で、高速路線バスの運行を、貸切バス事業者に委託することができるものとする。

第4 生活路線バス

国土交通大臣は、既に当該地域で生活路線バスを運行している乗合バス事業者の経営の安定を害することがないと認められる場合に限り、既存の生活路線バスが運行していない路線において、新たに生活路線バスの運行を許可することができるものとする。

第5 特定区域

- 1 都道府県知事は、特定区域について、時間帯を定めて、当該区域の住民以外の者が乗車する自家用乗用自動車（当該区域の住民又は身体障害者が乗車する場合その他やむを得ない事由があると認められる場合を除く。）の通行を禁止することができるものとする。
- 2 前項の禁止に違反した者は、5000円以下の過料に処するものとする。

第1. ①

1. ① 100% 自国生产的产品... 自由进出口 → 220 建设

7.7

2. 投资「轻资产」→ 价值链... 价值链... 价值链...

3. 危机

(1) 危机条件... 危机条件... 危机条件...

(2) 危机... 危机... 危机... 危机...

⑦ ⑧ 危机... 危机... 危机...

4. 危机

(1) 危机... 危机... 危机...

(2) 危机... 危机... 危机... 危机...

(3) 危机... 危机... 危机... 危机...

5. 危机

(1) 危机... 危机... 危机... 危机...

(2) 危机... 危机... 危机... 危机...

(3) 危机... 危机... 危机... 危机...

6. 危机

第2. ②

1. ② 100% 自国生产的产品... 自由进出口

2.5

2. 危机

(1) 危机... 危机... 危机...

(2) 危机... 危机... 危机... 危机...

3. 危机

4. 危机

(1) 危机... 危机... 危机... 危机...

(2) 危机... 危机... 危机... 危机...

7.7

(3) 危机... 危机... 危机... 危机...

(4) 危机... 危机... 危机... 危机...

(5) 危机... 危机... 危机... 危机...

(6) 危机... 危机... 危机... 危机...

7.7

公法系 第1問

第1. 規制①

1. 規制①には、高速専業バス乗合バス事業者へ選択した高速路線バス事業を継承する自由を侵害するとして憲法22条1項に反し違憲と判断される問題がある。

2. 採義の「職業選択の自由」(憲法22条1項)は、選択した職業を継承する自由を含むものと解される。選択した職業・職種が保障されないことは職業選択の自由を保障した意味が失われるからである。したがって、高速専業バス乗合バス事業者が選択した高速路線バス事業を継承する自由を採義の「職業選択の自由」として憲法22条1項により保障される。

3. 規制①では、高速路線バス・運行主体を生活路線バスを運行する乗合バス事業者に限定した上で、生活路線バスへの新規参入について許可制に取替わった(骨子3条1項4条)。これは、高速専業バス乗合バス事業者が高速路線バスの事業を継承できることとして、事業継承の自由に対する制約に当たると判断される。

(1) 規制①では、生活路線バスへの新規参入が高速路線バス事業を継承できるという仕組みになっているため、高速路線バス事業の運行方法について生活路線バス事業と並行して行う条件が付けられているにすぎないとして、職業選択の自由が制約されていないとして争うことができない。

(2) (1)が、業法施行法改正案では、新規開設に因る調整配置規制が単なる営業場所・制限にとどまらず新規開設のキホの観点にわたるためとあるとして採義の「職業選択の自由」に対する制約に当たると判断されているように、職業運行の方法に關する制約が採義の「職業選択の自由」に対する制約に当たるとすべきである。

高速専業バス乗合バス事業者は、規制①前段の要件を満たすために生活路線バス事業者の新規参入が、生活路線バス用、車両・購入や、営業所、設備、維持、運転手・再教育に多くの費用を要するに反する。また、例えば乗客所在地一帯馬車と競争して道路を走る生活路線バスより多くの利用者が見込まれる利益

1 の生産路科に土に生産路科に事業の新設を許すこと係 税制① 徴収、作付要件
2 を満了分 込に有る。之より、新設を許す際には、期が満了した、徴収並に路科
3 に新設を許すこと係 税制① 徴収、作付要件を満了した、之より、期が満了した、徴収並に路科
4 には、新設を許すこと係 税制① 徴収、作付要件を満了した、之より、期が満了した、徴収並に路科
5 には、新設を許すこと係 税制① 徴収、作付要件を満了した、之より、期が満了した、徴収並に路科
6 には、新設を許すこと係 税制① 徴収、作付要件を満了した、之より、期が満了した、徴収並に路科
7 には、新設を許すこと係 税制① 徴収、作付要件を満了した、之より、期が満了した、徴収並に路科

4. 2に 税制① に係る制約は、
8 (1) 職業別、
9 職業別、
10 職業別、
11 職業別、
12 職業別、
13 職業別、
14 職業別、
15 職業別、
16 職業別、
17 職業別、
18 職業別、
19 職業別、
20 職業別、
21 職業別、
22 職業別、
23 職業別、

11 税制①は、
12 職業別、
13 職業別、
14 職業別、
15 職業別、
16 職業別、
17 職業別、
18 職業別、
19 職業別、
20 職業別、
21 職業別、
22 職業別、
23 職業別、

20 (2) 生産路科に
21 生産路科に
22 生産路科に
23 生産路科に

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23

3次の目的が重要である。(10)

税制 ①前段は、高度産業へ転入を認めるとして生活福祉収入を併行して給付する養育
収益を応じた手立ての下に、いづれか生活福祉収入の担保に役立つから。立法目的を達成
するための手段性がある。税制①後段は、生活福祉収入の軽減割合を併行してして
生活福祉収入を充実するの手段となるから。生活福祉収入-担保 ~~は~~ 立法目的
達成するための手段性がある。

遺贈財産等に、地方債事業へ経費充てられる現在、高度福祉収入の一定
自治体への補助金による軽減措置を併行して対応しているから、転入したため
必要とするところ。軽減性がある。

生活福祉-生活福祉収入に給付するから、下段に転入したから、転入者が ~~受給者~~
平均水準に転換すれば生活福祉収入水準に限り受給者たることになり、
したがって、転入前作用を併して受け、相当性がある。

(転入) 税-減額手段性がある(10) から。税制①は憲法22条1項に適合する。

第2- 税制②

1、^{移動} 税制②には、自営事業の一時的な移動・自由を侵害するものとして憲法22条1項
違反を以て合憲性がないと認められる。

2、「居住・移動・自由」は権利として住所・居所・決定、変更に伴って ~~遷居~~
~~住所~~ 住所・居所・決定、変更を伴った一時的な移動とは一致しないものと見解
が定まっています。

(1)、「居住・移動・自由」は自由な経済活動の基礎となる人権・自由の
精神的自由としての側面があるから、一時的な移動(転入)は自由を侵害する。
「居住・移動・自由」は住所・居所・決定、変更を伴った ~~移動~~ ~~自由~~ 一時的な
移動・自由を合憲と見解する。(転入) 2、自営事業の一時的な移動・自由は居住

1 物系、自由、これ生活22条違反の例を挙げた。

2 3、規制②は、赤坂地区の物産、表紙区域に7月2日付で付内課に付けた地区が
3 a 自営団車、赤坂地区に7月7日付で禁止された(骨子5条2号)に付て、前記自由を制約
4 (2)に3。

5 4、2は規制②に付て制約は付かない。

6 11 片生、物系、自由、これ生活22条違反の例を挙げた。
7 7月2日付で付内課に付けた地区が、主に規制②に
8 7月2日付で付内課に付けた地区が、主に規制②に

9 規制②は、赤坂地区の物産、表紙区域に7月2日付で付内課に付けた地区が、
10 主に規制②に付て制約は付かない。
11 自由、これ、自由、これ生活22条違反の例を挙げた。
12 赤坂地区の物産、表紙区域に7月2日付で付内課に付けた地区が、
13 主に規制②に付て制約は付かない。

14 (2) 規制②、目的は、赤坂地区の物産、表紙区域に7月2日付で付内課に付けた地区が、
15 主に規制②に付て制約は付かない。
16 赤坂地区の物産、表紙区域に7月2日付で付内課に付けた地区が、
17 主に規制②に付て制約は付かない。

18 赤坂地区、赤坂地区の物産、表紙区域に7月2日付で付内課に付けた地区が、
19 主に規制②に付て制約は付かない。
20 赤坂地区の物産、表紙区域に7月2日付で付内課に付けた地区が、
21 主に規制②に付て制約は付かない。
22 赤坂地区の物産、表紙区域に7月2日付で付内課に付けた地区が、
23 主に規制②に付て制約は付かない。

1
しかし、自動車による森林を洗滌の原因となつてゐる以上、これを規制するに於
2
て、取極を迅速に講ずるに於て、情報伝達を急務とする。

3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
規制の在りては、最大の干渉を避けることと、変形防止と、呼吸器用器具等は
例外的に除外して、週末や休日の午前9時から午後5時まで、作業を禁止して、
通学・通勤の時間帯を規定してゐるため、規制の在りては、時間帯は目的を達成するに
必要と認められる限り、したがつて、干渉を最小とする。

当該区域の住民による騒音については禁止されたこと、取極時業者が乗車する
こと（作業を続ける理由がある場合に限り）を規制せしめられたこと（骨子5条1項
の2書）から、森林を最大の目的とする限り、干渉は最小とする。

したがつて、干渉を最小とする限り（15）、規制②は平成22年以降に於て、憲法

以上