

1 第 1. 規制①

2 1. 規制①には、高速専業だった乗合バスの事業者の選択した高速路線バス事業を継続する自
3 由を侵害するものとして憲法 22 条 1 項に反し違憲ではないかという問題がある。

4 2. 狭義の「職業選択の自由」（憲法 22 条 1 項）には、選択した職業を継続する自由も含まれ
5 ると解される。選択した職業の継続が保障されないのでは職業選択の自由を保障した意味が
6 失われるからである。したがって、高速専業だった乗合バス事業者が選択した高速路線バス
7 事業を継続する自由も狭義の「職業選択の自由」として憲法 22 条 1 項により保障される。

8 3. 規制①では、高速路線バスの運行主体を生活路線バスを運行する乗り合いバス事業者に限
9 定した上で、生活路線バスの新規参入についても許可制に服せしめている（骨子 3 条 1 項、
10 4 条）。これは、高速専業だった乗合バス事業者が高速路線バスの事業を継続できなくするも
11 のであるとして、事業継続の自由に対する制約に当たるのではないか。

12 （1）規制①では、生活路線バスに新規参入すれば高速路線バス事業を継続できるという仕組
13 みになっているのだから、高速路線バス事業の遂行方法について生活路線バス事業と並行
14 するという条件が付されているにすぎないとして、職業遂行の自由が制約されているにと
15 どまるという見解も想定される。

16 （2）しかし、薬事法事件大法廷判決では、薬局開設に関する適正配置規制が単なる開業場所
17 の制限にとどまらず薬局開設そのものの断念につながるおそれがあるとして狭義の「職業
18 選択の自由」に対する制約に当たると解されているように、職業遂行の方法に関する制約
19 が狭義の「職業選択の自由」に対する制約に当たることもある。

20 高速専業だった乗合バス事業者は、規制①前段の要件を満たすために死活路線バス事業
21 へ新規参入する場合、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
22 育に多くの費用を要することになる。また、例えば県庁所在地に近い駅と繁華街を結ぶ生
23 活路線のように多くの利用者が見込まれる高収益の生活路線における生活路線バス事業に

新規参入することは、規制①後段の許可要件を満たさず認められない。そうすると、新規参入するには多くの費用がかかる上、高収益の路線に新規参入することもできないから、仮に新規参入しても生活路線バス事業の収益が極めて悪いためにこれを継続できなくなり、結果として、規制①前段の要件を満たさなくなると高速路線バス事業も継続できなくなるおそれがある。したがって、規制①は高速路線バス事業を継続する自由を制約するものである。

4. では、規制①による制約は合憲といえるか。

(1) 職業規制の違憲審査基準の厳格度は、立法裁量の広狭によって異なり、立法裁量の広狭は事の性質により異なる。事の性質としては、主として、規制の態様と規制の目的を考慮する（薬事法判決参照）。

規制①は狭義の「職業選択の自由」である事業継続の自由を制約するものだから、職業の自由に対する強力な制約である。規制①の目的は、地域における住民の移動手段の確保にあるところ、これは国民の生命・健康に対する危険の防止を内容とする消極目的とはいえないものの、積極目的や財政目的のように政策的判断や専門技術的判断が多分に要求されるようなものではない。そのため、規制①を支える立法事実の司法的把握が比較的容易であるといえる。そこで、規制①の合憲性は、⑦立法事実が重要であり、かつ、④手段が目的との間で実質的関連性を有するか否かで判断すべきである。

(2) 生活路線バスについて路線が廃止されたり減便されたりすると、これに依存する高齢者や高校生等が不可欠な移動手段をうばわれ日常生活に極めて大きな支障を生じることになる上、高齢者が免許証を返納することなく自家用車を運転することを継続することにより高齢者の自動車交通事故が増えるおそれがある。生活路線バスという地域における住民の移動手段を確保するという目的は、上記の弊害の防止につながるものだから重要である(㊦)。

規制①前段は、高速専門の乗合バスを認めないことで、生活路線バスを運行する乗り合いバス事業者の収益を高めるものであり、ひいては生活路線バスの確保につながるから、立法目的を促進するものといえ手段適合性がある。規制①後段は、生活路線バスの新規参入を促すことで生活路線バスが拡充されるという効果を有するから、生活路線バスの確保という立法目的を促進するといえ手段適合性がある。

過疎化が進み、地方のバス事業者の経営環境が悪化している現在、高速路線バスの収益と自治体からの補助金による赤字補填だけでは対応できなくなっており、新たなてこ入れが必要となっているため、手段必要性がある。

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も貸切バス事業に転業すれば高速路線バス事業について受託する形で継続することができるため、重大な副作用を伴うともいえず、相当性もある。

したがって、手段の実質的関連性もある（④）から、規制①は憲法 22 条 1 項に反せず合憲である。

第 2. 規制②

1. 規制②には、自家用車での一時的な移動の自由を侵害するものとして憲法 22 条 1 項に反し違憲ではないかという問題がある。

2. 「居住、移転の自由」は本来的に住所・居所の決定・変更を意味するから、住所・居所の決定・変更を伴わない一時的な移動はこれに含まれないとの見解も想定される。

しかし、「居住、移転の自由」には、自由な経済活動の基礎的条件、人身の自由、及び精神的自由としての側面があるところ、一時的な移動にもこれらの側面がある。そこで、「居住、移転の自由」には住所・居所の決定・変更を伴わない一時的な移動の自由も含まれると解する。したがって、自家用車での一時的な移動の自由も「居住、移転の自由」として憲法 22 条 1 項により保障される。

3. 規制②は、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について罰則により禁止する（骨子 5 条各項）ことで、前記自由を制約している。

4. では規制②による制約は合憲か。

（1）「居住、移転の自由」に対する制約についての違憲審査基準の厳格度は、主として制約されている「居住、移転の自由」の性質と制約の態様を考慮して判断する。

制約される移動には観光地への移動も含まれる。観光地への移動には、観光地へ赴きそこで様々な人・文化等に接することで自分の人格を形成、発展させるという意味で精神的自由としての側面がある。また、特定の地域・時間帯においてではあるものの、自家用車の乗り入れ自体が禁止されるのだから、制約が弱いとはいえない。そこで、規制②の合憲性は規制①と同じ基準で判断する。

（2）規制②の目的は、深刻な交通渋滞の解消にある。大都市の一部地域や観光地における交通渋滞が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・安心した生活まで脅かす事態に至っていることから、このような事態の解消につながる上記目的は重要である（⑦）。

実際に、渋滞によって住民・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ていること、歴史的な街並みが保存されている地域や住宅密集地では道路の拡幅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広まっている。そのため、このような深刻な交通渋滞の原因になっている自家用車の乗り入れを規制することは上記目的を促進するといえ手段適合性がある。これにつき、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して手段適合性は認められないとの見解も想定される。

しかし、自家用車による乗り入れも渋滞の原因になっている以上、これを規制すること

1 は目的達成を促進することになるから、手段適合性が認められる。

2 規制の広さとしては最大でも渋滞がひどい数平方キロメートル、時間帯は例えば観光地
3 では週末や休日の午前 9 時から午後 5 くらいを、住宅地では通勤通学の時間帯が想定され
4 ているため、規制の広さ・時間帯は目的を達成するために必要な範囲に限定されている。

5 したがって、手段必要性もある。

6 当該区域の住民による移動までは禁止されないこと、身体障害者が乗車する場合その他
7 やむを得ない事由がある場合についても規制が解除されること（骨子 5 条 1 項かつこ書）
8 からすれば、重大な副作用を伴うとはいえず手段相当性もある。

9 したがって、手段の実質的関連性もあり（①）、規制②は憲法 22 条 1 項に反せず合憲で
10 ある。 以上