

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  
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. 狹義の「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なるも  
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解されると解されているにと  
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

1 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  
2 参入する際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、  
3 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、  
4 結果として、規制①前段の要件を満たさなくなつて高速路線バス事業も継続できなくなる  
5 おそれがある。したがつて、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  
6 ある。

7 4. では、規制①による制約は合憲といえるか。

8 (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  
9 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  
10 する(薬事法判決参照)。

11 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  
12 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  
13 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  
14 いがたいものの、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  
15 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  
16 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、⑦手段  
17 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。

18 (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  
19 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  
20 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  
21 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  
22 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  
23 (⑦)。

1 規制①前段は、高速専業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  
2 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、  
3 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  
4 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  
5 という立法目的を促進するといえ手段適合性がある。

6 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  
7 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つており、新たにてこ入れ  
8 が必要となつてゐるため、手段必要性がある。

9 生活路線バスに参入しなかつたあるいは参入できなかつた事業者も貸切バス事業に転業  
10 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  
11 を伴うともいえず、相当性もある。

12 したがつて、手段の実質的関連性もある（⑦）から、規制①は憲法 22 条 1 項に反せず  
13 合憲である。

## 14 第 2. 規制②

15 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  
16 し違憲ではないかという問題がある。

17 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  
18 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。

19 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  
20 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、  
21 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  
22 る。したがつて、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  
23 1 項により保障される。

1 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  
2 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  
3 る。

4 4. では規制②による制約は合憲か。

5 （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  
6 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。

7 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  
8 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  
9 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  
10 で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  
11 憲性は規制①と同じ基準で判断する。

12 （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  
13 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  
14 脊かず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  
15 る（⑦）。

16 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  
17 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  
18 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  
19 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で  
20 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、  
21 渋滞の原因是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  
22 手段適合性は認められないとの見解も想定される。

23 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は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