

公法系 133.18 点 100 位／全受験者 8015 人・総合評価対象者 4396 人

1 設問 1

2 C 社の訴訟代理人としては、自然保護地域（以下「本件地域」と  
3 する）におけるタクシーの運行について許可制を定める本件条例は、  
4 C 社の職業選択の自由を侵害し、憲法 22 条 1 項に違反すると主張  
5 すべきである。

6 1. 本件地域におけるタクシー事業に新規参入する自由は、「職業選  
7 択の自由」として憲法 22 条 1 項により保障される。

8 そして、上記自由は、B 駅と本件地域との間の大きな運行によ  
9 り C 社に大きな収入源を与えることとなるから、C 社にとって重  
10 要な権利である。

11 また、C 社の新規参入により、従来よりも低運賃のタクシーで  
12 本件地域を往復することができ、首都圏からの日帰り旅行も容易  
13 になり、観光振興に寄与することとなるので、この自由は重要な  
14 社会的価値も有する。

15 2. 本件条例は、本件地域におけるタクシーの運行について許可制  
16 を定めることにより C 社の職業選択の自由を制約している。

17 そして、一般に許可制は、職業選択の自由そのものの制約であ  
18 り、職業の自由に対する強力な制限だから、①立法目的は重要な  
19 利益の保護にあることが必要である。

20 また、本件条例の輸送の安全の確保及び自然保護地域の豊かな  
21 自然の保護という消極目的に基づく規制であるから、社会経済政  
22 策に関係するところが少なく、規制の必要性・合理性について裁  
23 判所が立法事実に踏み込んで審査することが可能である。したが

1        って、②規制の必要性・合理性としては、職業活動の態様・内容  
2        の規制では立法目的を十分に達成できないことが必要である。そ  
3        して、この②は、許可制自体だけでなく、個々の許可条件ないし  
4        許可要件についても要求される。

5        3．確かに、本件条例の輸送の安全の確保及び自然保護地域の豊かな  
6        自然の保護は、それ自体として重要な公共の利益といえる(①)。  
7        また、この目的を達成するためには、許可制により新規参入者の  
8        適格性を判断する必要があるから、許可制がなければ立法目的を  
9        十分に達成することができない(②)。

10        しかし、以下の理由から、(ア)本件条例4条2号の営業所要件、  
11        (イ)4条3号口の運転者要件、(ウ)4条1号の車種要件は、②  
12        を満たさない。

13        まず、(ア)事業者がB市内に営業所を有している年数は、個々  
14        の運転者の運転能力と直接の関係がないため、これがなくても輸  
15        送の安全確保という立法目的を十分に達成することができる。

16        また、タクシーの運転者は運転の専門家としての経験により高  
17        度な運転能力を有しているから、本件地域の運行の経験がなくて  
18        も、事故を起こす可能性が高いとはいえない。したがって、(イ)  
19        運転者要件がなくても、輸送の安全確保という立法目的を十分に  
20        達成することができる。

21        さらに、路線バスも排気ガスを排出するのだから、タクシーだ  
22        け車種を電気自動車に限定することに合理性はない。しかも、従  
23        来のガソリン車より燃費がよく排気ガスの排出量が少ないハイブ

1        リット車もあるのだから、(ウ)車種要件がなくても、自然保護地  
2        域の豊かな自然の保護という立法目的を十分に達成することがで  
3        きる。

4        よって、本件条例は、憲法22条1項に違反し違憲である。

## 5    設問2

6    1. 被告側は、C社はA県でタクシー事業を行えるのだから、本件  
7        条例は、A県内でのタクシー事業を行う場所を制約するという、  
8        職業活動の態様・内容の制限に過ぎないと反論する。

9        しかし、新規参入する際には、その場所での採算も考慮したう  
10        えで参入する場所を決めるものである。そして、C社がA県での  
11        タクシー事業への新規参入を決定したのは、B市の本件地域に着  
12        目し、B県に首都圏に直結すると急列車の乗り入れが新たに決ま  
13        り、観光客の増加が見込め、B駅から低運賃で運行することによ  
14        り多くの観光客の獲得を期待できると考えたからである。それゆ  
15        え、本件地域でのタクシー事業が行えなくなれば、新規参入の動  
16        機であったA県内で最大の利益が見込める本件区域への運行がで  
17        きなくなり、事業の採算がとれず、A県におけるタクシー事業に  
18        新規参入すること自体を断念せざるを得なくなる。

19        したがって、本件条例は、C社の職業選択の自由を制約する。

20    2. 被告側は、本件条例の制定過程からして、立法目的は、本件地  
21        域におけるタクシー事業をB市のタクシー事業者に独占させるこ  
22        とでB市のタクシー事業者を保護するという積極目的にあるとい  
23        えるから、規制の必要性・合理性についての判断が著しく不合理

1 であるといえない限り、憲法 22 条 1 項に違反しないと反論する。

2 確かに、C 社の新規参入により、B 市内のタクシー事業者の収  
3 入が減少して過酷な運転業務を強いられることとなるおそれがあ  
4 る。そして、本件条例の制定に当たっては、A 県に本社のある D  
5 自動車会社だけが車種要件を満たす電気自動車を製造・販売して  
6 いることも考慮されており、B 市に営業所を構えるタクシー会社  
7 の多くは、本件条例の車種要件を満たす電気自動車を既に D 自動  
8 車会社から購入している。それゆえに、事実上、車種要件を満た  
9 すのは B 市のタクシー事業者だけとなり、本件地域におけるタク  
10 シー事業は B 市のタクシー事業者により事実上独占されることと  
11 なる。

12 しかし、本件地域におけるタクシー事業は B 市のタクシー事業  
13 者により事実上独占させようとしたのは、本件区域における交通  
14 事故の多くは本件区域の道路に不慣れな運転者によるものである  
15 ことにかんがみ、本件地域におけるタクシー事業を本件地域の道  
16 路の運転に慣れている B 市のタクシー事業者に事実上独占させる  
17 ことで、輸送の安全確保を図るためである。したがって、B 市の  
18 タクシー事業者による事実上の独占は、輸送の安全確保を図るた  
19 めの手段であって、立法目的は輸送の安全確保という消極目的で  
20 ある。

21 3. 被告側は、(ア) 営業所要件・(イ) 運転者要件については、観  
22 光バスという運転の専門家も交通事故を起こしているため、交通  
23 事故を防止するためには本件区域での運転の経験が不可欠である

1 から、この要件がなければ輸送の安全という立法目的を十分に達  
2 成することができないと反論する。また、(ウ)車種要件について  
3 は、路線バスの車種を規制しないのは路線バスはタクシーに比べ  
4 て本数が少ないからであり、タクシーについては車種要件を設け  
5 なければ自然保護地域の豊かな自然の保護という立法目的を十分  
6 に達成することができないと反論する。

7 しかし、観光バスは車体が大きく、しかも車高が高いため、道  
8 幅が狭く片方が崖で曲がりくねった本件区域の道路では車体を制  
9 御しきれず、見通しの悪さも相まって事故を起こすのである。こ  
10 れに対して、タクシーは車体が小さく、車高も低いため、運転経  
11 験により裏付けられた高度の運転技術に基づく細かいハンドル操  
12 作により車体を制御することで、交通事故を回避することができ  
13 る。実際に、本件地域における交通事故のほとんどは、自家用車  
14 と観光バスによるものであり、これにタクシーは含まれていない  
15 ことからこのことがうかがえる。したがって、(ア)(イ)の要  
16 件がなくても輸送の安全確保という立法目的を十分に達成するこ  
17 とができる。

18 また、(ウ)車種要件がなくても、ハイブリッド車でも一定の範  
19 囲で排気ガスによる原生林の損傷を抑えることができるし、排気  
20 ガスの計測を行い、計測結果に基づき運行量の規制をするという  
21 事後規制によって自然保護地域の豊かな自然の保護という立法目  
22 的を十分に達成することができる。

23 よって、本件条例は、憲法22条1項に違反し違憲である。