

平成 26 年司法試験 公法系第 1 問

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 策に關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
6 な自然の保護は、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号ロの運転者要件、(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きる。
3

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でよ
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る。
13 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 ことからも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。