

設問 1

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、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するべきである。

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、「職業選択の自由」として憲法22条1項により保障される。

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社にとって重要な権利である。

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、この自由は重要な社会的価値も有する。

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。

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立法目的は重要な利益の保護にあることが必要である。

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・合理性について裁判所が立法事実を踏み込んで審査することが可能である。したがって、②

1 規制の必要性・合理性としては、職業活動の態様・内容の規制では
2 立法目的を十分に達成できないことが必要である。そして、この②
3 は、許可制自体だけでなく、個々の許可条件ないし許可要件につい
4 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十
9 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、
12 ②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、これがなくても輸送
15 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度
17 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も、
18 事故を起こす可能性が高いとはいえない。したがって、（イ）運転
19 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達成す
20 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、タクシーだけ
22 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、従来の
23 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リット

1 車もあるのだから、（ウ）車種要件がなくても、自然保護地域の豊
2 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 よって、本件条例は、憲法22条1項に違反し違憲である。

4 設問2

5 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
6 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、職
7 業活動の態様・内容の制限に過ぎないと反論する。

8 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
9 で参入する場所を決めるものである。そして、C社がA県でのタク
10 シー事業への新規参入を決定したのは、B市の本件地域に着目し、
11 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り、観光
12 客の増加が見込め、B駅から低運賃で運行することでより多くの観
13 光客の獲得を期待できると考えたからである。それゆえ、本件地域
14 でのタクシー事業が行えなくなれば、新規参入の動機であったA県
15 内で最大の利益が見込める本件区域への運行ができなくなり、事業
16 の採算がとれず、A県におけるタクシー事業に新規参入すること自
17 体を断念せざるを得なくなる。

18 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。

19 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
20 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と
21 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える
22 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である
23 といえない限り、憲法22条1項に違反しないと反論する。

1 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入
2 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る。
3 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自動車
4 会社だけが車種要件を満たす電気自動車を製造・販売していること
5 も考慮されており、B市に営業所を構えるタクシー会社の多くは、
6 本件条例の車種要件を満たす電気自動車を既にD自動車会社から購
7 入している。それゆえに、事実上、車種要件を満たすのはB市のタ
8 クシー事業者だけとなり、本件地域におけるタクシー事業はB市の
9 タクシー事業者により事実上独占されることとなる。

10 しかし、本件地域におけるタクシー事業はB市のタクシー事業者
11 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事故
12 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ことに
13 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路の運転
14 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ことで、輸
15 送の安全確保を図るためである。したがって、B市のタクシー事業
16 者による事実上の独占は、輸送の安全確保を図るための手段であっ
17 て、立法目的は輸送の安全確保という消極目的である。

18 3 被告側は、(ア)営業所要件・(イ)運転者要件については、
19 観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
20 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か
21 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成す
22 ることができないと反論する。また、(ウ)車種要件については、
23 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て本数

1 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なければ
2 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に達成する
3 ことができないと反論する。

4 しかし、観光バスは車体が大きく、しかも車高が高いため、道幅
5 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御し
6 きれず、見通しの悪さも相まって事故を起こすのである。これに対
7 して、タクシーは車体が小さく、車高も低いため、運転経験により
8 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作により車
9 体を制御することで、交通事故を回避することができる。実際に、
10 本件地域における交通事故のほとんどは、自家用車と観光バスによ
11 るものであり、これにタクシーは含まれていないことからこのこ
12 とがうかがえる。したがって、(ア) (イ) の要件がなくても輸送
13 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。

14 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
15 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、排気ガ
16 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事後
17 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的を十
18 分に達成することができる。

19 よって、本件条例は、憲法22条1項に違反し違憲である。以上
20
21
22
23

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

頁6

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

頁7

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

頁8

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23