

司法院釈字第 584 号（2004 年 9 月 17 日）*

争 点

道路交通管理処罰条例が特定の犯罪歴を有する者のタクシー乗務を禁止するのは違憲か。

（道交条例禁曾犯特定罪者駕計程車規定違憲？）

キーワード

勤労権（工作権）、職業選択の自由（選擇職業之自由）、公共の福祉（公共福祉）

解釈文：国民の勤労権は憲法第一五条において保障されており、その範囲は国民の職業選択の自由にも及ぶものであるが、国民の職業は公共の福祉と密接な関係があるため、一定の職業に従事する資格その他要件を憲法第二十三条の規定が許容する限度において、法律または法律により明確に授權された命令をもって制限することができる。中華民国八八（1999）年四月二一日改正公布の道路交通管理処罰条例第三七条第一項は、「かつて故意による殺人、強盗、

強奪、恐喝、人質強要または刑法第二二一条ないし第二二九条の性的自由妨害罪を犯し、判決により罪刑が確定した者は、一般乗用旅客自動車運転者の営業登録を許可しない」と定めており、これは一般乗用旅客自動車運送業の運営と運転者の勤務の特性により、運転者個人の備えるべき主体的要件につき、国民の職業選択の自由を制限するものではあるが、その目的は乗客の安全を保障し、社会の治安を確保し、かつ一般乗用旅客自動車にかかる職業への信頼を向

*翻訳者：陳 一

上させることにあって、上記憲法の趣旨と合致するものとして、憲法第二三条の規定と抵触しないと言うべきである。また、一般乗用旅客自動車の管理は各国の事情と治安状況により異なりうる。関係機関は、上記罪を犯したことのある者の累・再犯率が比較的高く、かつこのことが乗客の安全にもたらしうる脅威に鑑み、乗客の生命、身体の安全等重要な公益の保護と国民の職業選択時に備えるべき主体的要件の制限とを考量して、職業選択の自由につき合理的な差異を設ける規定を定めたのであって、憲法第七条の平等原則に反しないと言うべきである。もっとも、一般乗用旅客自動車運転者への職業選択自由に対する制限を以って、乗客の安全の保障と犯罪予防の手段とするのは、現段階における一般乗用旅客自動車管理制度上やむを得ない措置であって、結局のところ国民の職業選択の自由に対する制限に属するものであるから、当然一般乗用旅客自動車業の管理と犯罪予防制度の発展ないし他の制度の健全化に従い、より低度の制限で代替する措置につ

き隨時改善を検討すべきものである。そして、かつてそれらの罪を犯した者が乗客の安全に対し、もはや特別の危険がないと証明できる方法が存在する場合には、公共の福祉を維持・保護する範囲内において、憲法における国民の勤労権と平等原則の趣旨を一層貫徹するために、適時に一般乗用旅客自動車業にかかる乗務制限を解除すべきであることを併せて説示する。

解釈理由書：国民の勤労権は憲法第一五条において保障されており、その範囲は国民の職業選択の自由にも及ぶものであるが、国民の職業は公共の福祉と密接な関係があるため、一定の職業に従事する資格その他要件は、憲法第二三条が許容する限度において、法律または法律により明確に授権された命令をもって制限することができる（本院釈字第四〇四号、五一〇号判決参照）。職業の自由に対する制限については、その内容の違いにより、憲法上、厳格さの異なる許容基準が存在する。職業に従事する方法、時間、場所、対

象者または内容等職業従事の自由につき、立法者は公共の利益のため、適当な制限ができないわけではない。たが、国民による職業選択時に備えるべき主体的要件、例えば学力、年齢、身体能力、道徳基準等につき、立法者が規制をしようとするときは、職業従事の自由に比べ、より重要な公共利益が存在しきつ必要な場合に、はじめて適当な制限を加えることができる。更に、国が国民に対し公権力を行使するときは、憲法第七条の趣旨により平等に扱わなければならず、固より不合理な差別待遇をしてはならない。もっとも、憲法第七条における平等原則は、絶対的、機械的な形式上の平等をさすのではなく、法律上の地位の実質的平等を保障するものであって、立法府は憲法における価値体系と立法目的に基づき、当然、規律する事柄の性質により合理的な差異を設けることができる（本院釈字四八五号判決参照）。

一般乗用旅客自動車は都市部の一般大衆のための重要な公共交通手段であるが、その運営は他の

自動車両と異なり、運転者の業務は乗客の安全や社会の治安と密接に関連するという特性を有する。乗客の生命、身体及び財産の安全を保護し、社会の治安を確保し、タクシー業の安全な運営のための良き環境を整え、一般乗用旅客自動車にかかる職業への信頼を向上させるため、関係機関より一般乗用旅客自動車運転者の主体的資格につき、一定の制限を設けて、乗客に対する侵害の特別危険性を有する者が一般乗用旅客自動車を利用して犯罪行為を行うのを防ぐことは、他人の自由への妨害の防止、社会秩序の維持及び公共利益の向上に必要と言うべきである。八八（1999）年四月二一日改正公布の道路交通管理処罰条例第三七条第一項は、「かつて故意による殺人、強盗、強奪、恐喝、人質強要または刑法第二二一条ないし第二二九条の性的自由妨害罪を犯し、判決により罪刑が確定した者は、一般乗用旅客自動車運転者の営業登録を許可しない」と定めるが、これは、一般乗用旅客自動車の運営や運転者の業務の特性、及び人身・財産の安全保護の重要性

に鑑み、かつて上記罪を犯したことのある者につき、一般乗用旅客自動車にかかる営業登録を終身許可しないことを規定し、一般乗用旅客自動車運転業務の従事を選択できる主体的要件を制限するものである。かかる制限は上記目的を実現するために設けられたものであって、その立法趣旨は正当であり、目的を達成するための有効手段と言える。この点については、道路交通管理処罰条例第三七条第一項が上記罪を犯したことのある者の一般乗用旅客自動車乗務を終身禁止する改正を八六(1997)年一月に初めて行う以前に、内政部警政署(内務省警察庁)の行った、上記罪を犯したことのある者に関する八六(1997)年の観察統計があるが、これによると、同罪名の累・再犯率は 4.24%で、他の罪名をも算入すると、その累・再犯率は 22.22% もの高さに及ぶ。(法務部(法務省)の八六(1997)年各地方検察庁執行案件における有罪確定判決被告人の犯罪回数統計によると、同罪名の累・再犯率は 22.3% で、他の罪名をも算入すると、その累・再犯率は 43%となつ

ている)。同改正後、タクシー運転者の中で上記罪を犯した者の人数が既に減少傾向にあることは参考に値する。また、上記目的の実現のために、果たして如何なる措置が国民の職業選択の自由に対する最小介入手段と言えるかについては、関係機関が現在の社会状況により、乗客人身の安全確保の重要性、目的達成の有効性、刑事累・再犯の可能性、累・再犯のおそれの有無についての区別可能性

(法務部は受刑者の仮釈放にあたり既に仮釈放後の累・再犯の危険性につき判断を行っているが、九二(2003)年の仮釈放取消人数の同期仮釈放人数に対する比率は 27.2%、八六(1997)年は 30%となっており、依然として高い傾向にある。また、計量刑事学の方法に基づく再犯予測は、その予測方法と信頼度においてなお検討すべきところがある。本院九三(2004)年二月一〇日調査会における法務部報告参照)及び諸管理措置の社会的コスト、並びに、受刑者が釈放後に従来の技能により生計を立てる手立てを根本的に変更せしめたり、その再社会化を阻

害したりしてしまうことになるか否かなど諸般事情を総合的に考慮し、専門的な判断を行うべきところである。上記罪を犯したことのある者による一般乗用旅客自動車乗務の終身禁止は、勿論国民の職業選択の自由に対する厳格な制限ではあるが、一般乗用旅客自動車に搭乗する不特定多数者の生命、身体、自由及び財産等公益の保護の重要性と急迫性を考慮し、かつ本院の行った上記調査会において主管庁及び業者が一般乗用旅客自動車の有効な安全確保手段につき、例えは衛星システムによる一般乗用旅客自動車の進行経路の測位、定位置無線呼出乗車の全面的実施と追跡管理の強化、及び車両構造を前後部隔離型に改造しかつ従業者の就業前研修訓練を強化するなど、実効性を有しかつ侵害の比較的軽度な具体的措置を提案したが、客観的に見て現時点でそれらの実現する可能性がないことを考えると、関係機関が乗客の人身・財産の安全を保護するために上記終身禁止の手段を選択したのは、現段階においては、合理的で、国民の職業の自由に対する制

限の最小化という要請に合致するものと言うべきである。従って、上記法律の規定は、憲法の上記趣旨に合致するものであって、憲法第二三条の規定と抵触しないと言うべきである。更に、一般乗用旅客自動車業の運営に関する管理は、各国の事情と治安状況により異なりうる。関係機関は、上記罪を犯したことのある者の累・再犯率が比較的高く、犯罪歴のない者または他の犯罪者に比べ、一般乗用旅客自動車の乗客の人身安全への脅威がより強いことに鑑み、乗客の生命、身体の安全及び社会の治安の確保等重要な公益の保護と、国民の職業選択時に備えるべき主体的要件の制限とを考量して、職業選択の自由につき合理的な差異を設ける規定を定めたのであって、憲法第七条の平等原則に反しないと言うべきである。もつとも、一般乗用旅客自動車運転者の上記消極的資格に関する終身制限の規定は、現段階の一般乗用旅客自動車管理制度上、乗客の安全のために採用した止むを得ない措置であって、結局のところ国民の職業選択の自由に対する制限に属

するものであるから、固より社会の治安の改善、犯罪予防制度の発展、運転者の質の向上及び一般乗用旅客自動車業の管理その他運営制度の健全化に従い、当該各犯罪類型と乗客の安全確保との直接的関連性、消極的資格にかかる制限範囲の大小及び職業の自由への侵害の比較的低度な代替措置の有無につき、隨時改善を検討すべきものである。そして、これらの犯罪行為者が一定年数経過後に（法務部の提供した八一（1992）年から九一（2002）年までの各刑務所出所後の再犯率は、出所後七年目に平均 1.5%に下がり、十年目に至っては 1%以下にまで減少する）、個別審査制度等の方法により、乗客の安全に対しもはや特別の危険がないと証明できるのであれば、公共の福祉を維持・保護する範囲内において、憲法における国民の勤労権と平等原則の趣旨を一層貫徹するために、適時に一般乗用旅客自動車にかかる乗務制限を解除すべきであることを併せて説示する。

本解釈は、許宗力大法官によ

る補充意見書、林子儀大法官、許玉秀大法官によるそれぞれの反対意見書がある。