

平成30年度答申第19号
平成30年6月26日

諮問番号 平成29年度諮問第52号（平成30年2月16日諮問）
審査庁 国土交通大臣
事件名 道路法47条の4第1項に基づく措置命令に関する件

答 申 書

審査請求人Xからの審査請求に関する上記審査庁の諮問に対し、次のとおり答申する。

結 論

本件審査請求は棄却すべきである旨の諮問に係る判断は妥当である。

理 由

第1 事案の概要

1 事案の経緯

- (1) A高速道路株式会社（以下「A会社」という。）が、平成29年4月4日午前0時8分頃、B高速道路C料金所において、審査請求人X（以下「審査請求人」という。）所有のトラクタ（自動車登録番号（以下「登録番号」という。）「a」）及びトレーラ（登録番号「b」）。以下、後記の登録番号の変更前を含め「本件トレーラ」といい、上記トラクタと合わせて「本件車両」という。）の総重量を計測した結果、車両制限令（昭和36年政令第265号）による最高限度30トンを超える37.350トンであった。
- (2) A会社は、本件車両の運転手（以下「本件運転手」という。）に対し、道路法（昭和27年法律第180号）47条の2第5項による許可証の提示を求め、本件運転手から提示された許可証「番号c」（以下「許可証①」という。）を確認したが、許可証①の有効期間は平成26年8月29日から平成28年8月28日までであり、有効期限切れであった。
- (3) A会社は、本件運転手に対し、許可証①は有効期限切れのため有効な許可

証として扱えない旨を説明し、他の許可証の提示を求めたところ、本件運転手は所持していないとの回答であった。

- (4) そこで、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「処分庁」という。）は、本件車両について、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「特措法」という。）8条1項28号の規定により道路管理者に代わって、道路法47条の4第1項の規定に基づき、法定速度を遵守し可能な限り低速で走行の上、B高速道路Cインターチェンジから流出することとの平成29年4月4日付け措置命令（以下「本件処分」という。）を行った。
- (5) 審査請求人は、平成29年6月22日付けで、審査庁に対し、本件処分の取消しを求めて審査請求をした。
- (6) 審査庁は、平成30年2月16日、当審査会に対し、本件審査請求は棄却すべきであるとして諮問をした。

以上の事案の経緯は、諮問書、審査請求書、措置命令書、弁明書、重量測定カード及び現在事項全部証明書（審査請求人）から認められる。

2 関係する法令の定め

(1) 車両制限令で定める最高限度を超える車両等の通行の禁止

道路法47条1項は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、政令（車両制限令）で定める旨を定める。

道路法47条2項は、車両でその幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径が車両制限令で定める最高限度を超えるもの（以下「特殊車両」という。）は、道路を通行させてはならない旨を定める。

道路法47条3項は、道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、トンネル、橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路について、車両でその重量又は高さが構造計算その他の計算又は試験によって安全であると認められる限度を超えるものの通行を禁止し、又は制限することができる旨を定める。

(2) 特殊車両の通行許可

道路法47条の2第1項は、道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認めるときは、道路法47条2項の規定又は同条3項の規定による禁止若しくは制限にかかわらず、当該車両を通行させようとする者の申請に基づいて、通行経路、通行時間等について、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件を付して、

車両制限令で定める最高限度又は同項に規定する限度を超える車両の通行を許可すること（以下、これを「通行許可」という。）ができる旨を定める。

道路法47条の2第5項は、道路管理者は、通行許可をしたときは、許可証を交付しなければならない旨を定める。

道路法47条の2第6項は、許可証の交付を受けた者は、当該通行許可に係る通行中、当該許可証を当該車両に備え付けておかなければならない旨を定める。

(3) 車両の通行に関する措置命令

道路法47条の4第1項は、道路管理者は、同法47条2項の規定に違反し、又は特殊車両の通行に関して同法47条の2第1項の規定により付した条件に違反して通行させている者に対し、当該車両の通行の中止、総重量の軽減、徐行その他通行の方法について、道路の構造の保全又は交通の危険防止のための必要な措置をすることを命ずること（以下、この命令を「措置命令」という。）ができる旨を定める。

特措法8条1項28号は、処分庁は、高速道路の道路管理者に代わって、措置命令を行うものとする旨を定める。

(4) バン型のセミトレーラ連結車の総重量の最高限度

車両制限令3条2項は、バン型のセミトレーラ連結車（本件車両はこれに該当する。）の総重量の最高限度は、高速自動車国道を通行するものにあつては36トン以下、その他の道路を通行するものにあつては27トン以下で、車両の軸距に応じて当該車両の通行により道路に生ずる応力を勘案して国土交通省令で定める値とする旨を定める。

車両の通行の許可の手續等を定める省令（昭和36年建設省令第28号）1条の2は、高速自動車国道を通行するバン型のセミトレーラ連結車の総重量の最高限度は、最遠軸距12メートル以上13メートル未満のもの（本件車両はこれに該当する。）は30トンとする旨を定める。

3 審査請求人の主張の要旨

- (1) 本件運転手は、取締検査を受けたときに、有効な通行許可に係る許可証（平成27年10月21日付け番号dで有効期間は同日から平成29年10月20日まで。以下「許可証②」という。）を提示することができなかった（上記通行許可以前に本件車両についてされていた通行許可に係る許可証①を提示してしまった）が、これは運転室が暗く、許可証②を見つけることができなかったからである。

ところで、本件トレーラの登録番号は、許可証②に係る通行許可の時点から変更したものの、本件トレーラが、登録番号変更の前後にわたって同一のものであることに変わりない。したがって、本件車両は、（許可証②に係る）有効な通行許可を受けているものといえる。

よって、本件処分は違法又は不当である。

- (2) 本件処分により、ETCコーポレートカードの違反点数が加算され審査請求人の高速道路の通行料金割引がなくなるとともに、ETCコーポレートカードの利用に係る事業協同組合の他組合員にまで割引がなくなり、その割引相当額を審査請求人が負担することとなる。

このことに照らしても、本件処分は違法というべきである。

- (3) 以上の点から、本件処分の取消し及び違反点数の削除を求める。

第2 審査庁の諮問に係る判断

審査庁の諮問に係る判断は、審理員の意見と異ならないとしているところ、審理員の意見の概要は以下のとおりである。

1 審査請求の利益について

本件処分は、処分時点で措置命令の内容は実施済みであることから、審査請求人は、本件処分の取消しにより直接的に回復する法律上の利益を有する者とはいえないが、道路管理者は常習違反者に対して許可取消しの処分を行うことを公表しており、措置命令を受けた回数がこれに影響することは明らかであることから、審査請求人は本件処分の取消しによる法律上の利益を有するといえる。

2 本件処分の適法性及び妥当性について

- (1) 措置命令は、道路の構造の保全又は交通の危険防止のため、取締現場において即時に行う必要がある。また、通行中における許可証の備付けを義務付けている趣旨は、取締者が通行中車両の諸元と許可内容を確認し、必要に応じて措置命令の発出等を可能ならしめるためであると考えられる。これらに鑑みれば、取締現場において通行者から有効な許可証の提示がない場合に、他に即時に通行許可について確認する方法がなく、通行者においても通行許可を得ていることを証明し異議を申し出る機会があったのにこれを行わなかったときは、通行者の責めに帰すことが相当であり、無許可とみなして処分を行うことはやむを得ないと思料する。

本件運転手により提示された有効期間を過ぎた許可証①では、本件車両が適法な審査を得た許可車両とは認められない。取締時に本件運転手は他に許

可証を所持していないと回答しており、本件車両を無許可車両として本件処分を行った処分庁の判断に違法又は不当な点はない。

- (2) 審査請求人が有効な通行許可に係るものと主張する許可証②には本件トレーラの登録番号の記載はみられない。審査請求人は、自ら作成した特殊車両通行検査員宛ての「特殊車両通行許可証取扱について」と題する文書をもって、登録番号の変更があった本件トレーラについて、特殊車両通行許可の変更許可手続を経ずとも、変更前の登録番号が記載された許可証②により有効な通行許可がされているものと取り扱うよう要望しているが見受けられるが、許可証に登録番号を記載する趣旨は、許可車両であるか否かを識別するためであり、通行許可を受けた登録番号に変更が生じた場合は変更許可を受ける必要があるため、審査請求人が独自に作成した上記文書と変更前の登録番号が記載された許可証②をもって、本件車両を許可車両と取り扱うことはできない。また、許可証②に係る通行許可による総重量の許可値は35.660トンであるが、本件処分時点での本件車両の計測値は総重量37.350トンであり、上記許可値を1.690トン超過している。
- (3) なお、審査請求人は、本件処分により、ETCコーポレートカードの違反点数の加算や割引停止措置等を受けたことから、本件処分は違法又は不当である旨主張するが、当該割引停止措置等の不利益は、高速道路会社と審査請求人との契約約款を根拠として反射的に生じるものにすぎないため、本件処分の審理を左右するものではない。
- (4) よって、本件審査請求には理由がないため、棄却されるべきである。

第3 調査審議の経緯及び審査関係人の追加主張

1 調査審議の経緯

当審査会は、平成30年2月16日、審査庁から諮問を受けた。その後、当審査会は、同年3月13日、同年5月24日、同年6月1日、同月7日及び同月14日の計5回の調査審議を行った。

また、審査庁から、平成30年3月12日付け及び同年4月23日付けで補充の諮問説明書及び資料を、同年4月23日付けで主張書面及び資料の提出を受けた。

2 審査庁の補充主張

登録番号は、道路管理者が、通行中に備付けが義務付けられている許可証に記載の登録番号と運行中の表示が義務付けられている「自動車登録番号標（ナンバープレート）」とを突合することにより、当該車両が許可車両であること

を識別するために国土交通省令に基づき許可証に記載される情報である。登録番号は、当該車両が許可車両であるか否かを識別するための基本的な情報であり、これが変更されている場合、許可車両であるか否かの確認が困難となる。したがって、速やかに許可証に登録番号の変更を反映させることが必要であることから、車台番号は同一でも登録番号に変更があった場合には、変更許可を受けることを求めている。

第4 当審査会の判断

1 審理員の審理手続について

(1) 審理員の指名

審査庁は、平成29年9月26日、本件審査請求の審理手続を担当する審理員として道路局道路交通管理課企画専門官であるPを指名し、同日付けでその旨を審査請求人及び処分庁に通知した。

(2) 審理手続

ア 審理員は、平成29年10月2日、処分庁に対し、審査請求書の副本を送付するとともに、同月24日までに弁明書を提出するよう求めた。

イ 処分庁は、平成29年10月24日付けで、審理員に対し、弁明書及び関係資料を提出した。

ウ 審理員は、平成29年10月30日付けで、審査請求人に対し、弁明書の副本を送付するとともに、反論書を提出する場合には同年11月27日までに提出するよう求めた。

エ 審理員は、平成29年12月4日付けで審査請求人に対し、反論書の提出の催告をし、提出期限を同月18日までに再設定した。

オ 審理員は、平成30年2月7日、審理関係人に対し、審理を終結した旨並びに審理員意見書及び事件記録を審査庁に提出する予定時期が同月15日である旨通知した。

カ 審理員は、平成30年2月15日付けで、審査庁に対し、審理員意見書及び事件記録を提出した。

以上の審理員の審理手続については、特段違法又は不当と認められる点はない。

2 審査請求の利益について

本件処分は、その場で完了するものではあるものの、審理員が指摘し、審査庁が認めているとおり、特措法8条1項28号により高速道路の道路管理者に代わって措置命令を行うものとされている処分庁が定めた「道路法第47条の

4に係る行政処分等の基準について」（平成27年3月23日付け理事長決定）には、特殊車両の通行許可の取消しの基準として、通行許可に付された条件違反などが常習的に行われた場合が掲げられており、本件処分に係る違反も違反の常習性を判断するに当たり考慮されることが十分見込まれる。

そして、審査請求人が、許可証②によりトラクタ6台及びトレーラ43台を一括して通行許可を受けていることが認められることをも考慮すれば、審査請求人は、本件処分に対する審査請求によりその取消しを求めることにつき法律上の利益を有すると認めるのが相当である。

3 本件処分の適法性及び妥当性について

(1) 道路法は、車両でその幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径が車両制限令で定める最高限度を超えるもの（特殊車両）は、道路を通行させてはならない旨を定める（47条2項）一方、道路管理者は、47条2項の規定による禁止にかかわらず、特殊車両の通行許可をすることができ（47条の2第1項）、また、47条2項の規定に違反し、又は特殊車両の通行許可に付した条件に違反して通行させている者に対し、当該車両の通行の中止、総重量の軽減、徐行その他通行の方法について、道路の構造の保全又は交通の危険防止のための措置命令を行うことができる旨を定めている（47条の4第1項）。

そして、これらの規定において、車両の通行の中止などの個々の措置命令についてこれを命ずる要件を特に定めておらず、また、これらの規定ぶりに鑑みれば、措置命令は、道路管理者及び措置命令を代行する処分庁の道路の維持、修繕、交通の安全の確保などの道路の管理に関する知見を踏まえた合理的な裁量に委ねられているというべきであり、その処分の前提となる事実の基礎を欠くなど裁量権の濫用やその範囲を逸脱したものであった場合は違法となり、また、道路の構造の保全及び交通の危険の防止にとって適切なものではないなど裁量権の行使が不適切である場合は不当となるものと解することが相当である。

(2) 次の事実は、審査関係人に争いが無い、関係資料により認められるものである。

ア 審査請求人は、平成27年7月27日付けで、本件車両の通行許可の申請をしたところ、同申請は、本件トレーラの登録番号を「e」（変更前の登録番号）と記載した申請書によるものであった。

イ D地方整備局長は、平成27年10月21日付けで、有効期間を同日か

ら平成29年10月20日までとして通行許可を行い、審査請求人に対し許可証②を交付した。

ウ 審査請求人は、本件トレーラの所有者及び使用の本拠の位置が変更となったことなどから、その登録番号を「b」（変更後の登録番号）に変更したが、本件トレーラの登録番号の変更に伴う通行許可（変更許可）の申請を行っていない。

エ 処分庁は、平成29年4月4日午前0時8分頃、B高速道路C料金所における取締検査において、本件車両が、車両制限令による総重量の最高限度30トンを超える37.350トンであり、道路法47条2項違反（車両制限令違反）であるとして、本件処分をした。その際、本件運転手は、取締者から許可証の提示を求められたが、有効期限が切れた許可証①の提示をしたのみであった。

なお、変更前の登録番号が記載された許可証②によれば、本件車両の総重量の許可値は35.660トンであった。

(3) 上記認定のとおり、本件車両の総重量は、車両制限令による総重量の最高限度30トンを超える37.350トンであったところ、本件運転手は、取締者から、通行許可に係る許可証の提示を求められたのに対し、本件トレーラの登録番号が記載され、かつ、総重量37.350トン以上の特殊車両の通行を認める有効な許可証を提示することができなかつたものである。そうすると、取締現場において、上記の有効な許可証が提示されなかつた以上、処分庁が道路法47条2項の規定に違反して特殊車両を通行させている者として同法47条の4第1項に基づく措置命令を発出することはやむを得ないものと認められる。

(4) ところで、審査請求人は、本件車両について、本件トレーラの登録番号の変更にかかわらず、許可証②に係る有効な通行許可を受けていた旨主張していると解される。

ア しかしながら、本件車両の通行について、その総重量が許可証②で許可された限度を超えているほか、上記(3)のとおり、審査請求人が道路法47条の4第1項に基づく措置命令の対象となることに変わりはない。

したがって、審査請求人の上記主張は失当であって、本件トレーラの登録番号の変更にかかわらず許可証②に係る通行許可が有効であるといえるかについて検討するまでもなく、採用することができない。

イ なお、審査請求人の上記主張は、同一の車両について受けた通行許可の

有効性は、その後の登録番号の変更によって左右されないとの見解に立つものであるが、かかる見解は、以下のとおり、道路法の解釈を誤ったものというほかない。このことからしても、審査請求人の上記主張は採用することができない。

すなわち、特殊車両の通行許可申請に係る車両の特定は登録番号により行われており、このことは、交付される許可証における特殊車両の特定についても同様である。そして、措置命令は、道路の構造の保全又は交通の危険防止のため、取締現場において即時に発出する必要があるところ、通行許可に係る通行中に許可証の備付けを義務付けている趣旨は、取締者が許可証及びその車両内訳表に記載の登録番号と、通行車両に表示された自動車登録番号標（ナンバープレート）等とを突合することにより通行許可を得た車両であるかを、その現場において直ちに確認することができるようにすることにあると解される。そうすると、道路法47条の2第1項に基づく通行許可は、当該許可申請に関して、付されている登録番号により特定された特殊車両についてなされるものであって、たとえ車台番号が同一であったとしても、その登録番号が変更された場合には、別個に通行許可（変更許可）を受けることを要するものと解するのが相当である。

(5) 上記(1)のとおり、道路法47条の4第1項に基づく措置命令に関しては、道路管理者等の道路の維持、修繕、交通の安全の確保などの道路の管理に関する知見を踏まえた合理的な裁量に委ねられているものと解すべきであるところ、本件処分は、法定速度を遵守し可能な限り低速で走行の上、B高速道路Cインターチェンジから流出することを内容とするものであって、その違反の内容、程度に照らして、これが処分庁の裁量権の逸脱、濫用によるものであったとか、その裁量権の行使が不適切であったなどとは認められない。

(6) 審査請求人は、本件処分によりETCコーポレートカードの違反点数が加算され高速道路の通行料金割引がなくなること等を指摘して、本件処分が違法又は不当である旨主張しており、これは処分庁の上記裁量権の行使の違法又は不当をいうものと解される。

しかし、審査請求人の指摘する上記事情（不利益）は、本件処分自体によるものではなく、A会社を含む高速道路株式会社がETCの利用を前提とした大口・多頻度割引制度のために発行する「ETCコーポレートカード」の利用約款において、高速道路株式会社が管理する道路において車両制限令

に違反した場合に点数を付され、これが一定の累積点数に達したときは、当該カードの一部について割引を停止する旨規定されていることにより生じるものとみるほかはなく、これによって本件処分の適法性又は妥当性が左右されるものとは解されない。したがって、審査請求人の上記主張は採用することができない。

4 結論

したがって、本件処分に違法又は不当な点はなく、本件審査請求は棄却すべきである旨の諮問に係る判断は妥当である。

よって、結論記載のとおり答申する。

行政不服審査会 第3部会

委	員	戸	塚	誠
委	員	小	早川	光郎
委	員	山	田	博