

平成30年度答申第31号
平成30年8月31日

諮問番号 平成30年度諮問第24号（平成30年7月13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「会社」という。）が、平成29年10月25日14時48分頃、高速自動車国道B自動車道Cインターチェンジにおいて、審査請求人X（以下「審査請求人」という。）の保有車両（以下「本件車両」という。）を検問し、総重量を計測した結果、車両制限令（昭和36年政令第265号）3条で定める最高限度25トンを超える重量37.250トンであった。
- (2) 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6項に規定する特殊車両通行許可証（以下「許可証」という。）を提示するよう求め、本件運転手から1冊の許可証（以下「本件許可証」という。）が提示されたが、本件許可証には、本件車両のトラクタの自動車登録番号の記載はあったが、トレーラのそれはなかった。

会社は、本件運転手に対し、本件車両のトレーラの自動車登録番号の記

載がないため、有効な許可証として扱えない旨説明し、他の許可証の提示を求めたところ、所持していないとのことであった。

- (3) 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、高速自動車国道B自動車道Cインターチェンジから流出することとの平成29年10月25日付け措置命令（以下「本件処分」という。）を行った。
- (4) 審査請求人は、平成30年1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。
- (5) 審査庁は、平成30年7月13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、特殊車両通行許可証、車両内訳書、履歴事項全部証明書、弁明書及び重量測定記録表の写しから認められる。

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。

車両制限令3条1項2号は、道路法47条1項の車両の重量の最高限度について、高速自動車国道を通行する車両にあつては25トン以下で車両の長さ及び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旨を定め、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条は、最遠軸距が7メートル以上の車両（本件車両はこれに該当する。）の総重量の最高限度は25トンである旨定める。

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か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。

3 審査請求人の主張の要旨

本件許可証では、総重量38.580トンの許可があり、過積載や軸重超過などの違反はなかったにもかかわらず、車両内訳書に本件処分時に連結されていたトレーラの自動車登録番号が記載されていないことをもって重大な違反行為であるとしてなされた本件処分は、道路構造物の保全、安全走行の啓発という措置命令の目的と相違があり、間違っている。

措置命令書による、ETCコーポレートカードの違反点数を無効にするた

めに、本件処分の取消しを求める。

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同旨であるところ、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、直接的には本件処分の取消しによる回復すべき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のだから、この点において、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

車両制限令3条で定める車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度を超える車両が通行を許されるためには、道路管理者による所定の審査を経て通行許可を受ける必要があるが、これは一般的に禁止されている特殊車両の通行について、申請内容から、道路の安全性等を審査し、通行の許可を与えるものであるから、申請の内容と実際の通行の内容が異なる場合は、許可の前提を欠き、安全性等の審査が何らなされていないものであるため、無許可と構成されるものである。

審査請求人は、車両内訳書に本件処分時に連結されていたトレーラの自動車登録番号が記載されていないことをもって重大な違反行為であるとする判断は誤っている旨主張するが、車両内訳書には、包括申請に係る許可を受けた車両の自動車登録番号が記載されており、自動車登録番号は、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となっているところ、自動車登録番号の記載がない車両は、前述のとおり、許可車両とは認められないのであるから、審査請求人の主張は採用できないのであって、本件処分に違法又は不当な点は見当たらない。

なお、審査請求人は、ETCコーポレートカードの違反点数の削除を求めているが、当該割引停止措置等の不利益は、本件処分によって直接生じるものではなく、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、本件審査請求の審理を左右するものではない。

第3 当審査会の判断

当審査会は、平成30年7月13日、審査庁から諮問を受けた。その後、当

審査会は、同年8月2日及び同月30日の計2回の調査審議を行った。

なお、審査請求人に対し、主張書面又は資料の提出期限を平成30年8月3日とする旨通知したが、期限までにいずれも提出はなかった。

1 審理員の審理手続について

当審査会に提出された主張書面及び資料によれば、本件審査請求に関する審理員の審理の経過は以下のとおりである。

(1) 審理員の指名

ア 審査庁は、平成30年2月15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。

イ 審査庁は、平成30年4月2日、人事異動のため、同年2月15日付けで行った審理員の指名を取り消し、同年4月2日、新たな審理員として道路局道路交通管理企画専門官であるQ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30年2月16日付けで、処分庁に対し、審査請求書の副本を送付するとともに、同年3月12日までに弁明書を提出するよう求めた。

イ 処分庁は、平成30年3月12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30年3月20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4月19日までに提出するよう求めた。

エ 審理員は、平成30年4月26日付けで、審査請求人に対し、反論書の提出の催告をし、提出期限を同年5月17日までに再設定した。

オ 審理員は、平成30年7月3日付けで、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10日である旨通知した。

カ 審理員は、平成30年7月10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、本件許可証により審査請求人が、トラクタ1台（本件車両のトラクタ）及びトレーラ6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なく、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28年11月2日付けで、D市長に対し、通行許可の申請をした。同申請に係る申請書には、本件車両のトラクタの自動車登録番号の記載はあったが、本件車両のトレーラの自動車登録番号の記載はなかった。

イ D市長は、平成28年12月12日付けで、有効期間を同月13日から平成30年12月12日までとして通行許可を行い、審査請求人に対し、本件許可証を交付した。

ウ 処分庁は、平成29年10月25日、高速自動車国道B自動車道Cインターチェンジ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25トンを超える37.250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、本件車両のトレーラの自動車登録番号の記載がない本件許可証の提示をしたのみであった。

(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25トンを超える37.250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、本件車両のトレーラの自動車登録番号が記載され、かつ、総重量37.250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ったものである。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った以上、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) 審査請求人は、本件許可証では、総重量38.580トンの許可があり、過積載や軸重超過などの違反はなかったにもかかわらず、車両内訳書に本件処分時に連結されていたトレーラの自動車登録番号が記載されていないことをもって重大な違反行為であるとした本件処分は違法又は不当である旨主張しているものと解される。

しかしながら、審査請求人の上記主張は、トラクタについて有効な通行許可があれば、これに連結されるトレーラについて通行許可がされていなくとも、当該トラクタ及びこれに連結された当該トレーラの全体について通行許可を受けているものとみるべき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く、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、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、トラクタ及びこれに連結されたトレーラ両者につき一体となされるものであって、たとえ、許可申請に係る申請書及び許可証に、トラクタの記載があったとしても、これに連結された当該トレーラの記載がないのであれば、当該トレーラを含めた形で通行許可を受けたものということはできないことは当然であって、当該トラクタ及びこれに連結された当該トレーラの全体について通行許可を受けているなどと解することはできない。

(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、高速自動車国道B自動車道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、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

以上によれば、本件処分に違法又は不当な点はなく、本件審査請求を棄却すべき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