

平成30年度答申第34号

平成30年9月11日

諮問番号 平成30年度諮問第23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19日、高速自動車国道B自動車道C料金所において、高速道路の保全、交通の危険防止等のために取締りを実施していたところ、同日22時49分、X（以下「審査請求人」という。）が保有する車両（以下「本件車両」という。）の総重量を計測した結果、44.650トンであった。この重量は、道路法（昭和27年法律第180号）、車両制限令（昭和36年政令第265号）及び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）で定められた、高速自動車国道を通行する最遠軸距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である25トンを超えていた。
- (2) 会社の取締役は、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たところ、本件運転手から一冊の許

可証（以下「別件許可証」という。）が提示されたが、別件許可証には本件車両のトラクタに関する記載はあったものの、トレーラに関する自動車登録番号の記載がなかった。

- (3) 取締者は、本件運転手に対し、別件許可証には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、本件運転手は所持していない旨回答した。このため、取締者は、本件車両について、道路法47条の2第1項に規定する通行に関する許可手続がなされていないものと判断した。
- (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、高速自動車国道B自動車道Dインターチェンジから流出することとする平成29年10月19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30年1月17日付けで、処分庁に対し、本件処分の取消しを求めて審査請求をし、本件審査請求は審査庁に送付され、平成30年1月24日、審査庁は本件審査請求書を受理した。
- (6) 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、弁明書及び重量測定記録表（写し）から認められる。

2 関係する法令の定め

- (1) 車両制限令等で定める最高限度を超える車両等の通行の禁止

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（道路法47条1項）。そして、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（道路法47条2項）。

道路法47条1項の車両の重量の最高限度のうち、高速自動車国道を通行する車両の総重量にあつては、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た値を国土交通省令

(車両の通行の許可の手續等を定める省令) で定める(車両制限令3条1項2号イ)。そして、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の値は25トンである(車両の通行の許可の手續等を定める省令1条)。

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(道路法47条3項)。

(2) 特殊車両の通行許可

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項又は同条3項の規定にかかわらず、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ができる(道路法47条の2第1項)。道路管理者は、同項による通行の許可をしたときは許可証を交付しなければならない(道路法47条の2第5項)、同項の規定により許可証の交付を受けた者は、当該許可に係る通行中、当該許可証を当該車両に備え付けていなければならない(道路法47条の2第6項)。

(3) 車両の通行に関する必要な措置の命令

道路管理者は、道路法47条2項の規定に違反し、又は特殊車両の通行に関して道路法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ができる(道路法47条の4第1項。以下「措置命令」という。)

そして、処分庁は、高速道路株式会社が高速道路を新設し、若しくは改築する場合又は維持、修繕及び災害復旧を行う場合においては、高速道路の道路管理者に代わって、道路法47条の4の規定による措置命令を行うことができる(特措法8条1項28号)。

3 審査請求人の主張の要旨

(1) 本件運転手が本件車両とは異なる特殊車両の別件許可証を提示し、さら

に、誤った認識による説明をしたため、道路法47条2項違反（車両制限令違反）とされたが、実際には、本件車両について有効な許可証（番号a。以下「本件許可証」という。）を取得し、本件車両に備え付けていたので、本件処分の取消しを求める。

(2) 処分庁は、弁明書において、有効な許可証を車両から見つけられない場合には、運転手自ら許可証を探す時間を与えた上で、運転手に自身の所属会社等の責任者又は運行管理者等に他に許可証を得ていないか確認するように求め、それでも有効な許可証が確認できない場合には無許可として扱っていると主張するが、本件運転手は、取締者から所属会社の管理者に許可証を得ていないか確認することを求められなかった。もし、取締者より適切な対応を受けていれば、所属会社から許可証の保管場所を本件運転手に伝え、有効な許可証を提示できたはずである。

(3) 本件処分により、P組合より発行されたETCコーポレートカードが全車取消しとなり、大口割引の40%引きが適用されなくなり大きな損失を被ることになるため、本件処分の取消しを求める。

第2 諮問に係る審査庁の判断

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、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に発せられるものであり、取締現場においては違法な特殊車両を通行させている者に対し、即時に行う必要がある。また、道路法47条の2第6項が、許可に係る車両の通行中、許可証の車両への備付けを義務付けている趣旨は、取締者が車両の諸元と許可内容を確認し、必要に応じて措置命令を行うことを可能ならしめるためであると考えられる。この点を考慮すれば、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ってしなかった場合は、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。

- (2) 審査請求人は、有効な本件許可証を取得し、本件処分時も、本件車両に備え付けていた旨主張する。しかし、処分庁の弁明によれば、取締現場で提示された別件許可証には本件車両のトレーラの自動車登録番号の記載がなかったことから、取締者が、他に許可証を得ていないか本件運転手に対して確認を促した際、本件運転手から他には所持していないとの回答を得ており、取締者は、取締りの際、有効な許可証の取得及び本件車両への備付けについて確認することができなかったことが認められる。
- (3) 審査請求人は、取締者は、取締りの際、本件運転手に対して所属会社の管理者に他の許可証を得ていないか確認するよう求めておらず、仮に確認を求めていけば、本件運転手は所属会社に連絡を取り、所属会社から許可証の保管場所を本件運転手に伝え、有効な許可証を提示できたはずであるから、無許可として本件処分を受けたことは承服できないと主張する。

しかし、上記(2)のとおり、取締者が、取締りの際、本件運転手に他の有効な許可証があるか確認し、本件運転手から所持していないとの回答を得たことから、処分庁は本件車両を無許可車両と判断したものと認められること、また、取締者による、本件運転手に対する所属会社等への確認の求めは義務的なものではないことから、そのような確認を求めなかったことをもって、本件処分が違法又は不当であったとはいえない。

なお、審査請求人が有効な許可証と主張する平成29年7月14日付けの本件許可証によれば、総重量の許可値が40.860トンとなっているが、本件車両の総重量は44.650トンと認められ、審査請求人が主張する有効な許可証の許可値を3.790トン超過している。

- (4) 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ること及びそれに伴う割引停止措置等について言及しているが、これは本件処分によって直接生じるものではなく、高速道路株式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。

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30日及び同年9月6日の計2回の調査審議を行った。

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。

イ 審査庁は、平成30年4月2日、本件審査請求の審理員に指名していたQの指名を取り消し、同日、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R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、反論書の提出を催告し、提出期限を同年5月17日までに再設定した。

オ 審査請求人は、平成30年5月16日付けで、審理員に対し、反論書を提出した。

カ 審理員は、平成30年6月6日付けで、処分庁に対し、反論書の副本を送付した。

キ 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。

ク 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

うかがわれない。

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、本件許可証によりトラクタ6台及びトレーラ1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）。

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が、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29年6月20日付けで、E市長に対し、本件車両の通行許可の申請をし、同申請に係る申請書には、本件車両のトラック及びトレーラの自動車登録番号が記載され、総重量は40.860トン、最遠軸距は12.44メートルであった。

イ E市長は、平成29年7月14日付けで、上記アの申請に対し、有効期間を同日から平成31年7月13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19日22時56分、高速自動車国道B自動車道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25トンを超える44.650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、本件運転手が提示した別件許可証には本件車両のトレーラに関する自動車登録番号の記載がなかった。取締者は、本件運転手に対し、別件許可証には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、本件運転手は所持していない旨回答した。

(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44.650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44.650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、本件運転手が異なる特殊車両の許可証を提示したので道路法47条2項違反とされたが、実際には、本件車両について有効な本件許可証を取得して本件車両に備え付けていたこと、さらに、取締者は、本件運転手に対し、他に許可証を得ていないか所属会社の管理者に確認するよう求めなかったため、本件処分は違法又は不当である旨主張しているも

のと考えられる。

しかしながら、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、取締現場において違法な特殊車両を通行させている者に対して即時に発出する必要があるところ、道路法47条の2第6項の規定により、通行許可に係る通行中に車両へ許可証を備え付けることを義務付ける趣旨は、取締者が車両の諸元と許可内容をその現場において直ちに確認し、必要に応じて措置命令を行うことを可能ならしめるためであると考えられる。そうすると、特殊車両を通行させている者は、取締者から要求されればその場で有効な許可証を提示しなければならないところ、取締現場においてこれを提示することができなければ、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であると判断され、措置命令が行われるのはやむを得ないことである。

そして、取締者は、本件運転手が提示した許可証は有効なもの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、本件運転手から所持していない旨の回答を得ていることから、許可証の確認行為に不適切な点はなく、また、取締者には、本件運転手に対し、他に許可証がないか所属会社へ確認することを求める義務があるともいえず、この確認を求めなかったことが違法又は不当であったとはいえない。

さらに、本件車両の通行については、そもそもその総重量44.650トン、本件許可証で許可された40.860トンを超えており、審査請求人は、この点においても、道路法47条の4第1項に基づく措置命令の対象であった。

- (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D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考えられる。

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E T C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「E T C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、本件処分は違法又は不当であるとはいえないから、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		