

令和元年度答申第26号
令和元年7月8日

諮問番号 令和元年度諮問第20号（令和元年6月11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との諮問に係る判断は、妥当である。

理 由

第1 事案の概要

本件は、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。）が、審査請求人X（以下「審査請求人」という。）に対し、車両制限令（昭和36年政令第265号）で定める車両の総重量の最高限度を超えて車両を通行させたとして、道路法（昭和27年法律第180号）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、A自動車道Bインターチェンジ（以下「本件インターチェンジ」という。）から流出する措置をすることを命じた（以下「本件処分」という。）ことから、審査請求人がこれを不服として審査請求をした事案である。

1 関係する法令の定め

- (1) 道路法47条2項は、車両制限令で定める総重量等の最高限度を超える車両（以下「特殊車両」という。）は、道路を通行させてはならないと規定している。そして、高速自動車国道を通行する最遠軸距が7メートル以上の特殊車両については、総重量の最高限度は25トンとされている（車

両制限令3条1項2号イ、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）。

一方、道路管理者は、車両の構造又は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、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、特殊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）。そして、当該許可を受けた者は、当該許可に係る通行中、当該許可に係る許可証を当該特殊車両に備え付けていなければならない（同条6項）。

- (2) 道路法47条の4第1項は、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の許可に付した条件に違反して車両を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（以下「措置命令」という。）ことができると規定している。そして、処分庁は、高速道路の道路管理者（国土交通大臣）に代わって、当該措置命令を行うものとされている（道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。平成30年法律第6号による改正前のもの）8条1項28号）。

2 事案の経緯

各項末尾掲記の資料によれば、本件の経緯は、以下のとおりである。

- (1) A地方整備局長は、平成29年11月1日付けで、審査請求人の申請に基づき、自動車登録番号「a」のトラクタ及び自動車登録番号「b」のトレーラの連結車（以下「本件車両」という。）のほか14台のトラクタ及び24台のトレーラの連結車につき、同日から平成31年10月31日までの間、その総重量を車両制限令で定める最高限度（25トン）を超える36.290トンで通行させることについての許可をし、これに係る許可証（番号c。以下「本件許可証」という。）を審査請求人に交付した。

（特殊車両通行許可証）

- (2) C高速道路株式会社（以下「C会社」という。）が、平成30年6月28日午前0時39分頃、本件インターチェンジにおいて、本件車両の総重量を計測した結果、車両制限令で定める最高限度（25トン）を超える34.300トンであった（以下、当該取締りを「本件取締り」という。）。

C会社の係員が、本件車両の運転手（以下「本件運転手」という。）に

対し、本件車両の通行に係る許可証を提示するよう求めたが、本件運転手は許可証を提示しなかった（この点、処分庁は、本件運転手は、許可証は所属会社に置いてある旨説明したと主張している。）。

そこで、処分庁は、本件運転手が本件車両の通行の許可を受けていると説明したものの、当該許可に係る許可証を提示しなかったことをもって、審査請求人は車両制限令で定める総重量の最高限度を超えて通行する許可を受けていないとして取り扱い（平成30年6月28日付け措置命令書第d号には、「今回、許可無効として取扱った理由」の「許可証無し（不携帯）」に印が付されている。）、許可を受けていないにもかかわらず最高限度を超えて本件車両を通行させた道路法47条2項違反（車両制限令違反）に該当するとして、本件運転手に対し、本件インターチェンジから流出することを命じた（本件処分）。

（重量測定カード、弁明書、審査請求書、平成30年6月28日付け措置命令書第d号）

(3) 審査請求人は、平成30年8月6日付けで、審査庁に対し、本件処分の取消しを求めて本件審査請求をした。

（弁明及び要望書、審査請求書、審査請求書の補正について）

(4) 審査庁は、令和元年6月11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。

（諮問書、諮問説明書）

3 審査請求人の主張の要旨

(1) 本件運転手は、深夜の突然の取締りに慌ててしまい、本件許可証は車内にあると思いを違えをして探したが、見付けられなかった。しかし、本社営業所に戻った後、本件車両を点検したところ、本件許可証は荷台の道具箱の中に入っていた。したがって、本件処分は事実誤認によるものであり、無効である。

(2) 審査請求人は、本件処分により、大口・多頻度割引停止等措置において、違反点数5点を科され、利益を侵害されている。

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、本件インターチェンジから流出させる措置命令であり、その

場で完了し、その法的効果は消滅するものである。

しかしながら、処分庁は、「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）において、常習的に、道路法47条2項の規定に違反し、又は通行の許可に付された条件に違反して特殊車両を通行させた場合に、許可の取消処分を行うことを規定している。また、「車両の通行の制限について」（昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号。以下「国交省通知」という。処分庁はこれによることを明らかにしている。）において、通行の許可の取消事由に該当する場合、通行の許可をした道路管理者（本件ではA地方整備局長）に対し、通行の許可の取消しを行うべき事案として当該違反の事実等を通知するものとされている。したがって、本件の違反の事実は、処分庁において、許可の取消事由となる違反の常習性を判断するに当たり考慮されることが見込まれ、処分庁において、本件処分に係る違反を含め常習違反（通行許可取消事由）に該当すると判断した場合には、国交省通知に基づき、A地方整備局長に対し通知がされ、当該通知を受けたA地方整備局長において、本件の許可の取消処分を行うことが見込まれるところである。

以上によれば、措置命令の被処分者（審査請求人）は、その取消しを求めて審査請求をする法律上の利益を有すると解する。

2 本件処分の適法性及び妥当性について

(1) 本件取締りにおいて、本件運転手から有効な許可証の提示がされなかった点について、審査請求人、処分庁の間で争いはない。

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、即時にこれを行う必要があること、道路法47条の2第6項の趣旨は、当該車両の取締りを実施する者が、実測した車両諸元と許可内容を確認し、必要に応じて措置命令等を行うことを可能ならしめるためでもあると解されることに鑑みれば、取締現場で通行者から有効な許可証の提示がなく、道路管理者においても他に即時に許可の有無を確認する方法がない場合には、道路管理者が、当該車両を無許可車両とみなして措置命令を発することはやむを得ないと思料する。

本件について、処分庁の弁明によれば、取締現場において、本件運転手に対し許可証の提示を求めた際、本件運転手からは本件許可証の提示はなく、本件許可証は所属会社に置いてある旨説明があったものの、それ以上

の異議申立てが行われることはなかった。C会社の係員は、本件運転手に対して、許可証を捜索する機会や時間を与えた上で、繰り返し許可証の有無を確認しており、その確認手法、確認経緯に不当な点は認められない。それでもなお、有効な許可証の提示がされなかったということであるから、本件車両を無許可車両とみなして本件処分をした処分庁の判断に裁量権の濫用等があったとは認められない。

なお、本件許可証については、当該許可がされた通行経路に、本件取締りの現場である本件インターチェンジにおける流出入が含まれていないため、仮に、本件許可証が本件取締りで提示されていたとしても、本件車両の通行に係る有効な許可証とは認められず、措置命令の対象となることは免れないものであった。

- (2) 大口・多頻度割引停止等措置に係る違反点数の加算は、C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」の利用約款に基づき行う措置であり、当該規定により反射的に生じるものにすぎないから、本件処分の適法性又は妥当性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、令和元年6月11日、審査庁から諮問を受け、同年7月5日及び同年7月5日の計2回、調査審議を行った。

また、審査請求人から、令和元年6月15日付けで、主張書面及び資料の提出を受けた。

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。

平成30年8月6日付け	本件審査請求の受付（審査庁）
同年9月14日	国土交通省道路局道路交通管理課企画専門官のPを 審理員に指名（審査庁）
同年10月11日	弁明書の受付
同年12月13日	反論書の受付
令和元年5月31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 同年6月7日である旨を通知
同年6月7日	審理員意見書及び事件記録を提出

以上の審理員の審理手続について、特段違法又は不当と認められる点はないかがわからない。

2 本件処分の適法性及び妥当性について

(1) 審査請求人は、本件取締りにおいて、本件運転手は、本件許可証を見付けることができず、これを提示することができなかったが、本件許可証は、本件車両の荷台の道具箱の中にあっただから、本件処分は事実誤認によるものであると主張している。

(2) そこで検討すると、道路法は、「第47条第2項の規定に違反し」て「車両を通行させている者」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することができる」と規定しており（47条の4第1項）、措置命令に係る通行の方法ごとに具体的な要件が定められているものではない。そして、道路法47条2項違反が確認された現場において即時に発せられることが求められるという措置命令の性質にも鑑みれば、47条2項違反の事実が認められる場合の措置命令の内容のみならず、同条違反の事実の確認の方法及びその認定についても、道路管理者（措置命令を代行する処分庁を含む。）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、取締りの実情に応じた合理的な裁量に委ねられているものと解するのが相当である。

これを本件についてみると、本件取締りにおいて、本件運転手は、C会社の係員から本件車両の通行に係る許可証の提示を求められたのに対し、総重量34.300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（上記第1の2の(2)）。そして、そのことについて、審査関係人に争いはない。そうすると、取締現場において、有効な許可証が提示されなかった以上、処分庁が、審査請求人は特殊車両の通行の許可がされておらず、車両制限令で定める最高限度を超えて車両を通行させている者に当たる（道路法47条2項違反）として、これに対し措置命令をすることはやむを得ないと認められる。また、その内容は、法定速度を遵守し可能な限り低速で走行の上、取締りの場所から流出することを命ずるものであって、以上の処分庁の判断、違反の内容、程度等に照らして、これが処分庁の裁量権の濫用、逸脱や不適切な行使に当たるといふことはできず、本件処分に違法又は不当な点はない。

(3) なお、審理員は、その意見書において、仮に本件許可証が本件取締現場

において提示された場合についても記述しているが、弁明書においても特段の指摘がなく、審理手続において明確に争点とされていなかった点について、本来、新たに指摘する必要はなく、公正な審理（行政不服審査法28条）の実現という観点からみて問題があるといわざるを得ない。

- (4) 審査請求人は、本件処分により、大口・多頻度割引停止等措置において違反点数が加算され、高速道路の通行料金の割引がなくなるという不利益を被ったと主張して、本件処分の取消しを求めている。

しかし、審査請求人の主張する不利益は、本件処分自体によって生じるものではなく、C会社を含む高速道路会社が大口・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、高速道路管理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て、これが適用されることにより生じるものとみるほかはなく、このこと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ではない。したがって、審査請求人の主張は採用することができない。

3 まとめ

以上によれば、本件処分は違法又は不当であるとはいえず、本件審査請求は棄却すべきであると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	佐	脇	敦	子
委	員	中	原	茂	樹