

令和元年度答申第29号
令和元年8月5日

諮問番号 令和元年度諮問第24号（令和元年6月28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及び長さの最高限度を超えた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。）から流出し、審査請求人が指定する減載場所まで移動し、当該車両の諸元を車両制限令に規定する制限値以下にする措置を講ずることを命じた（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重量、長さ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、高速自動車国道以外の道路を通行するバン型セミトレーラ連結車であって最遠軸距が10メートル以上のものについては、その総重量の最高限度は27トンとされ（車両制限令3条2項、車両の通行の許可の手続等を定める省令（昭和36年建設省令第28号）1条の2）、また、特殊車両の長さの最高限度は12メートルとされている（車両制限令3条1項4号）。

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（高速自動車国道、自動車専用道路並びにこれと同等の規格及び機能を有する道路をいう。）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）2条2項、8条1項28号、高速道路株式会社法2条2項2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) 処分庁は、平成29年5月17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（以下「本件トラクタ」という。）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。）のほかトラクタ31台及びトレーラ167台の連結車につき、同日から平成31年5月16日までの間、その総重量を車両制限令で定める最高限度（27トン）を超える44.000トンで、長さを車両制限令で定める最高限度（12メートル）を超える17.36メートルで通行させることに

ついでに許可をし、これに係る許可証（平成29年5月17日付け番号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) 本件トラクタの所有者は、平成29年11月29日、その住所及び本件トラクタの使用の本拠の位置の変更に伴い、本件トラクタの自動車登録番号を「a」から「d」に変更する登録を受けた。なお、審査請求人は、本件トラクタの利用者として登録されている。

（登録事項等証明書）

- (3) C高速道路株式会社（以下「C会社」という。）が、平成30年8月29日午前11時17分頃、本件インターチェンジにおいて本件車両の総重量及び長さを計測した結果、車両制限令で定める最高限度（総重量27トン、長さ12メートル）を超える総重量42.150トン及び長さ16.50メートルであった（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ところ、本件運転手が提示した複数の許可証は、本件トラクタの自動車登録番号（上記(2)のd)の記載がないものなど、いずれも有効な許可証として取り扱うことができないものであった（平成30年8月29日付け措置命令書第e号には、「今回、許可無効として取扱った理由」欄の「連結車違反」に印が付されている。）。また、本件車両の通行に係る許可証について、C会社の係員が本件運転手に代わって本件運転手の所属会社の社員に電話で照会したところ、「申請中」であるとの回答であった。

そこで、処分庁は、審査請求人は、本件車両について車両制限令で定める総重量及び長さの最高限度を超えて通行することができる許可を受けていないと判断し、許可を受けていないにもかかわらず最高限度を超えている本件車両を通行させたとして、本件運転手に対し、本件インターチェンジから流出し、審査請求人が指定する減載場所まで移動し、本件車両の諸元を車両制限令に規定する制限値以下にする措置を講ずることを命じた（本件処分）。

（重量測定カード、措置命令書、弁明書）

- (4) 審査請求人は、平成30年10月1日、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。

（審査請求書）

- (5) 審査庁は、令和元年6月28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) 本件トラックの自動車登録番号は、平成29年11月29日に「a」から「d」に変更していたが、これに伴う特殊車両の通行許可の変更申請を速やかに行っていなかったことは認める。しかし、型式等に相違はないから、本件処分の取消しを求める。

なお、本件取締りの時点では変更許可の申請中であり、申請してから何か月も許可証が下りるまで待っている状況であった（審査請求人から当該申請に係る書類は提出されていない。）。この点、特殊車両の通行許可の標準処理期間は約2週間と公表しているにもかかわらず、申請をしてから数か月かかるのは問題である。荷主からの依頼がきて大体4日前後で荷物を届ける中で、通行許可の申請をしても受理すらできないわけであり矛盾している。審査請求人は、A自動車道の始点から終点までの許可を受けているから、その途中の本件インターチェンジから流入する許可は不要との認識であったが、C会社の係員によると許可が必要とのことである。そうすると、全てのインターチェンジに流出入する許可を受けなければならない、そのような取扱いが疑問である。

- (2) 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20点が加点されたが、一切許可を受けていない訳ではないから、今回の加点には納得がいかない。

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等させる措置命令であり、その履行により目的を達成し、その法的効果は消滅するものである。

しかし、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から、本件処分に係る違反の事実は、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る。

したがって、審査請求人は、本件処分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) 処分庁の弁明によれば、本件取締りにおいて本件運転手から提示された複数の許可証は、いずれも有効期限を過ぎているものか、本件トラクタの自動車登録番号の記載がないものであったから、本件運転手に対し、他の許可証の有無を確認したが、本件運転手は所持していないと回答し、また、本件運転手の所属会社の社員は、許可証は申請中であると電話で回答したとのことである。

したがって、本件取締りにおいて、C会社の係員により有効な許可証が確認できなかったとして、処分庁が、本件車両を無許可車両とみなして本件処分をしたことについて、裁量権の濫用等があったとは認められない。

審査請求人は、本件取締りの時点において自動車登録番号の変更に係る本件許可証の変更が完了していなかったことは認めつつも、その型式等は相違ないと主張しているから、通行許可を受けた車両の自動車登録番号に変更があっても、同一の車両であれば、変更前の自動車登録番号で申請し取得した許可証による通行が認められるべきであると主張していると解される。しかるに、特殊車両の通行許可は、当該許可の申請において示された自動車登録番号により特定された車両についてされるものであって、たとえ同一の車両であったとしても、その自動車登録番号が変更された場合には、個別に通行許可（変更許可）を受けることを要すると解するのが相当であるから、審査請求人の主張は採用することができない。

また、審査請求人は、通行許可を受けた通行経路への流出入は、その途中のインターチェンジ等から自由に行うことが認められるべきとの考えに立っていると解されるが、特殊車両の通行許可制度においては、申請された通行経路について道路の安全性等を審査した上で許可をするから、他に通行許可を受けているなどの事情がない限り、許可された通行経路を外れて通行することが認められないのは当然であって、本件許可証は、通行許可を受けた通行経路の途中からの流出入に関しても、有効とは認められないものであった。

さらに、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、減載場所まで移動し、本件車両の諸元を一般的制限値以下にすることとの内

- 容であり、その違反内容の程度に照らし、特段不合理な点は認められない。
- (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28日、審査庁から諮問を受け、同年7月12日及び同年8月2日の計2回、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。

平成30年10月1日	本件審査請求の受付（審査庁）
同月9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）
同月30日	弁明書の受付
同年12月6日	反論書の受付
令和元年6月20日付け	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27日である旨を通知
同日付け	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。

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、本件トラクタの自動車登録番号に変更があっても、同一の車両であれば、変更前の自動車登録番号で取得した許可証により通行させることを認めるべきと主張して、本件処分の取消しを求めている。
- (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、同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、同項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、総重量が42.150トン以上で長さが16.50メートル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（3））。そして、審査庁は、C会社の係員が本件運転手に代わってその所属会社の社員に電話で確認したところ、許可証は申請中であるとの回答であったと主張している（審査請求人からは、当該申請に係る資料は提出されていない。）。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に当たるとして、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、本件インターチェンジから流出し、審査請求人が指定する減載場所まで移動し、車両制限令に規定する制限値以下にすることを命ずるものであって、以上の処分庁の判断は、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うことはできず、本件処分に違法又は不当な点はない。

審査請求人は、上記（1）のとおり主張しているが、特殊車両の通行許可の申請に係る車両の特定は自動車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、上記のとおり、道路の構造の保全又は交通の危険防止のため、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（道路法47条の2第6項）趣旨は、取締者が許可証（それに添付された車両内訳表を含む。）に記載された自動車登録番号と、通行させている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、特

殊車両の通行許可は、当該許可の申請において示された自動車登録番号により特定された特殊車両についてされるものであって、たとえ型式等が同一であったとしても、その自動車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と解するのが相当である。

したがって、自動車登録番号の変更に伴う特殊車両の変更許可を受けることなく本件車両を通行させた審査請求人は、道路法47条2項の規定に違反して車両を通行させている者に該当することは明らかであるから、審査請求人の主張は採用することができない。

また、審査請求人は、変更許可に標準処理期間（約2週間）を超えて数か月かかるのは問題であると主張しているが（ただし、変更許可申請に係る資料は何ら提出されていない。）、標準処理期間は、飽くまでも申請の処理に要する期間の目安であり、申請に対する処分が標準処理期間を徒過してもされないからといって、そのことのみで、直ちに違法であるということにはならないと解され、審査請求人は、上記のとおり変更許可を受けることなく本件車両を通行させたのであるから、この点についても審査請求人の主張は採用することができない。

さらに、審査請求人は、通行許可を受けた通行経路の途中からの流出入についても主張しているが、上記判断を左右するものではない。

- (3) 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20点が加点されたことを本件処分の取消しの理由として主張しているが、審査請求人の主張する違反点数の加点は、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株式会社が大口・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