

令和元年度答申第43号  
令和元年10月23日

諮問番号 令和元年度諮問第36号（令和元年9月30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、道路法（昭和27年法律第180号）47条の2第1項の規定に基づく通行の許可（以下「通行許可」という。）に係る車両の総重量を超えて車両を通行させたとして、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、減載場所まで移動し、当該車両の総重量を許可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（昭和36年政令第265号）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バン型のセミトレーラ連結車であって最遠軸距が12メートル以上

13メートル未満のものについては、その総重量の最高限度は30トンとされている（車両制限令3条2項、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）。

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）。したがって、通行許可を受けた場合には、道路法47条2項の規定にかかわらず、当該許可に係る車両の総重量が総重量の最高限度となる。そして、当該許可を受けた者は、許可に係る通行中、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（道路法47条の2第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）8条1項29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30年10月31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。）につき、同日から平成32年10月30日（令和2年10月30日）までの間、その総重量を車両制限令で定める最高限度（30トン）を超える42.090トンで通行させることを許可し、これに係る許可証（平成30年10月31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) B高速道路株式会社（以下「B会社」という。）が、平成30年12月18日午前9時19分頃、高速自動車国道C自動車道D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

(30トン)を超える総重量42.600トンであった(以下「本件取締り」という。)

B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、本件運転手が本件許可証を提示したため、これを確認したところ、総重量の許可値は42.090トンであり、本件車両の総重量の計測値は許可値を0.510トン超過していた。そこで、B会社の係員は、本件運転手に許可値超過により措置命令の対象となる旨を説明し、本件運転手の所属会社(審査請求人)の担当者にも電話で確認を行った。

そして、処分庁は、審査請求人は、通行許可に係る車両の総重量を超えて道路を通行させた道路法47条2項違反に該当するとして、本件運転手に対し、法定速度を遵守し、可能な限り低速で走行の上、Eインターチェンジから流出して減載場所まで移動し、本件車両の総重量を許可値以下にする措置を講ずることを命じた(本件処分)。

(措置命令書、通行指示書、重量測定カード、弁明書)

(3) 審査請求人は、平成31年1月18日、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)

(4) 審査庁は、令和元年9月30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) 審査請求人は、特殊車両の諸元を厳密に捉え、社員に対して管理体制を徹底させると共に、荷主に対しても車両ごとに積載貨物の重量の制限値を設けていた。本件車両については、24.500トンを制限値とし、荷主から受領した配送伝票(受領書(正))により積載貨物の重量(24.494トン)が制限値内となっていることを確認していた。そして、本件車両の空車時の重量(装備品を含む。以下同じ。)及び積載貨物の重量を基に計算すると、本件取締り時における本件車両の総重量は41.651トンとなり、本件許可証による総重量の許可値(42.090トン)を超過することはあり得ないから、本件処分の取消しを求める。

(2) 本件取締り時の本件車両の総重量が許可値を超えたのは、荷主による積載貨物の重量の申告(受領書(正))が誤っていたためであることは明らか

であって、審査請求人の故意によるものではない。荷受先で審査請求人が貨物積載後の実重量を計測することは、現実的に不可能であるし、相当な注意を払って法令遵守に努めている審査請求人が不利益処分を科されることは不当であるから、本件処分は取り消されるべきである。

## 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、措置命令の内容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。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。

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

審査請求人は本件取締時における本件車両の総重量が許可値を超過することはあり得ないと主張するが、①重量測定カードによれば、本件取締現場における本件車両の総重量の実測値は42.600トンであったこと、②本件

車両の総重量の計測には、計量法（平成4年法律第51号）23条の規定に則して定期検査に合格した特定計量器（平成30年10月2日付け検査合格証明書）が使用されていること、③本件取締りにおいて、B会社の係員は、本件運転手に許可値超過により措置命令の対象となる旨を説明し、本件運転手の所属会社（審査請求人）の担当者にも電話で確認を行っているが特段の異議申立てはなかったこと（弁明書）が認められる。このような状況において、処分庁が本件処分を行ったことについて、裁量権の濫用等があったとは認められない。

なお、審査請求人が主張する本件取締りにおける本件車両の総重量（41.651トン）は、飽くまで審査請求人が本件車両の総重量として認識（予測）していた値を示すものにすぎないから、本件取締現場における測定結果が誤っていることを示すに足る証拠であるとは認められない。

また、審査請求人は貨物の輸送に際して安全に配慮し相当な注意を払って適正に業務を行っていること、審査請求人に故意は無かったこと、現行の制度上、審査請求人が荷受先で貨物積載後の車両の実重量を測定することは困難であること等を述べて本件処分の不当性を主張するが、いずれも本件処分に係る上記判断を左右するものではない。

以上によれば、本件処分に違法又は不当な点は認められない。

### 第3 当審査会の判断

当審査会は、令和元年9月30日、審査庁から諮問を受け、同年10月8日及び同月21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

一件記録によれば、審理員（平成31年1月25日付けで指名された後、人事異動に伴い令和元年7月4日付けで新たに指名され、交代した。）は、弁明書（平成31年2月18日付け）及び反論書（同年3月15日付け）の提出を受け、令和元年9月27日付けで、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、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) 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、道路管理者は、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

めの措置命令をすることができると規定している（４７条の４第１項）。

本件では、本件取締時において本件車両の総重量を計測した結果、総重量は４２．６００トンであったこと、これを本件運転手が本件車両の通行に係る許可証として提示した本件許可証における総重量の許可値（４２．０９０トン）と比較すると、０．５１０トン超過していたことが認められる（第１の２（２））。そうすると、審査請求人は、本件車両の通行許可に係る車両の総重量（上記第１の１（１）の通行許可を受けた場合の総重量の最高限度）を超えて車両を通行させているから、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。

審査請求人は、上記第１の３（１）のとおり、自ら行った仮定の計算を提示し本件車両の総重量が許可値を超過することはあり得ないと主張するが、これは、審査請求人が空車時の状態として計算した本件車両の重量に荷主から受領した配送伝票に記載された積載貨物の重量を加算するもので、本件取締りの際の本件車両の総重量が許可値を超えていないことを立証できるものということとはできない。すなわち、本件取締りの際の本件車両の総重量とされたのは、計量法に基づく定期検査に合格した特定計量器により計測されたものであることが、資料（検査合格証明書）により確認できるのであって、さらに、本件取締りの際に、Ｂ会社の係員が本件運転手及び本件運転手の所属会社（審査請求人）に本件処分について説明や確認を行った際にも、特段の異議申立てはなかった（弁明書。審査関係人の間に争いはない。）のであるから、本件取締りにおける車両の総重量の確認は適切に行われたと認められる。

そして、その結果発出された措置命令の内容は、法定速度を遵守し、可能な限り低速で走行の上、Ｅインターチェンジから流出し、減載場所まで移動し、本件車両の総重量を許可値以下にすることを命ずるものであって、以上の確認を経てされた処分庁の判断は、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することはできず、本件処分に違法又は不当な点はない。

- (２) 審査請求人は、総重量の超過は荷主が積載貨物の重量の申告を過ぎてしたもので審査請求人の故意によるものではない、荷受先の審査請求人が貨物積載後の車両の実重量を計測することは現実には不可能であるし、審査請求人は相当な注意を払って法令遵守に努めているなどとも主張して、本件処分の不当性を主張する。

しかしながら、道路法は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を禁止し（４７条２項）、車両の構造又は積載する貨物が特殊であるため、道路管理者がやむを得ないと認めるときに限りその禁止を解除し、諸元の最高限度を超える特殊車両の通行を許可することができる（４７条の２第１項）としているから、通行許可を受けた審査請求人は、許可に係る車両の諸元を厳正に遵守すべき責務があると解され、仮に審査請求人の主張するような事情があったとしても、その責務を免れることができるものでないから、上記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