

令和元年度答申第58号  
令和元年12月16日

諮問番号 令和元年度諮問第56号（令和元年11月21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許可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、当該車両の総重量の軽減等を命ずる措置命令（以下「本件措置命令」という。）を発したことから、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特殊車両であって最遠軸距が7メートル以上のものの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、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）。

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、必要な措置をすることを命ずるものとされている（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29年3月10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31年3月9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39.530トンで通行させることを許可し、これに係る許可証（平成29年3月10日付け番号c。以下「平成29年許可証」という。）を審査請求人に交付した。

A地方整備局長は、平成30年9月14日付けで、審査請求人の申請に基づき、本件車両につき、同月15日から平成32年（令和2年）9月14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39.930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9月14日付け番号d。以下「本件許可証」という。）を審査請求人に交付した。

(平成29年3月10日付け特殊車両通行許可証、平成30年9月14日付け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31年2月13日午後5時57分頃、高速自動車国道C高速道路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(25トン)を超える総重量39.900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、本件運転手が平成29年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39.530トンであり、本件車両の総重量の計測値は許可値を0.370トン超過していた。そこで、B会社の係員は、本件運転手に対し、提示された平成29年許可証は有効な許可証として取り扱うことはできない旨を説明するとともに、他に許可証を所持していないか確認したが、本件運転手は所持していない旨を回答した。

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「重大な諸元違反」により道路法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、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ずる措置命令(本件措置命令)を発した。

(措置命令書、重量測定カード、審査請求書)

(3) 審査請求人は、平成31年3月11日、本件措置命令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11月21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

本件運転手は、平成29年許可証の後に本件許可証を受けていることを認識していなかったため、本件取締りの際、B会社の係員に対し、本件許可証を受けていることに言及することができなかったものの、本件取締りにおいて審査請求人に異議申立ての機会が十分に付与されていたとはいえない。処分庁は、本件運転手の所属会社(審査請求人)に電話をかけ、その際にも特

段の異議申立てはされなかったと主張するが、所属会社（審査請求人）が当該電話を受けた事実は確認できないし、予期せぬ取締りに動揺している本件運転手に対し所属会社（審査請求人）に本件取締りの状況等を正確に伝達することを求めるのは酷であって、本来、B会社の係員が所属会社（審査請求人）に本件取締りに関する正確な事実関係を伝えた上で異議申立ての意向の有無を慎重に確認すべきであった。審査請求人は、本件許可証による許可値の範囲内で本件車両を通行させていたのであるから、重大な諸元違反は存在せず、道路法47条2項に違反していない。

したがって、本件措置命令は違法又は不当であり、本件措置命令の取消しを求める。なお、予備的に、許可証の不携帯を理由とする措置命令に変更することも求める。

## 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 審査請求の利益等について

本件措置命令は、そ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、「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）及び「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。処分庁はこれによることを明らかにしている。）における通行許可の取消しの要件を踏まえると、本件の違反の事実は、処分庁が通行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、そして、処分庁が本件の違反を含め常習的に再び違反行為が行われたと判断した場合には、A地方整備局長（通行許可をした道路管理者）に通知され、A地方整備局長において、本件の通行許可の取消処分を行うことが見込まれる。

したがって、審査請求人は、本件措置命令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。

なお、審査請求人は、予備的に、許可証の不携帯を理由とする措置命令に変更することを求めているが、許可証の不携帯（道路法47条の2第6項違反）は道路法47条の4第1項による措置命令の対象とされていないから、その趣旨は、本件措置命令の取消しを求めることと同様の帰結になると解して、以下、本件措置命令の取消しを求める主張について検討する。

## 2 本件措置命令の適法性及び妥当性について

本件取締りの現場において、本件許可証が提示されなかったことについて、審理関係人の間で争いはない。

その上で、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無く、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無い場合には、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ものと思料する。

本件取締りに際しては、本件運転手から平成29年許可証が提示されたのみで、その他の許可証の所持について確認した際にも所持していない旨の回答があり、有効な許可証の提示はされなかったとのことである。その後の手続についても、本件運転手に対し、重量測定カードへの署名を求め、その同意を得た上で措置命令書の作成に着手していること、減載場所の調整に際しては、本件運転手に所属会社（審査請求人）へ電話することを求めていることなど、段階的な手続を経ながら進められていったものと認められ、当該経緯についても特段不合理な点は見当たらない。

なお、審査請求人は、本件取締りにおいて審査請求人に異議申立ての機会が十分に付与されていたとはいえないと主張する（反論書、再反論書）が、取締現場において具体的にどのような通行許可の確認手続を経るかは各道路管理者等の裁量に委ねられているところ、本件取締りにおいて、本件運転手に対して重ねて確認を行った結果有効な許可証が確認できなかったものと認められ、その後の減載場所の調整において、B会社の係員が自ら審査請求人に電話をして改めて通行許可の有無について確認等を行わなかったからといって、本件取締りにおける確認が不十分であったとまではいえない。

したがって、本件取締時に本件車両が本件許可証により許可された総重量の範囲内で通行していたとしても、本件取締りの現場において本件許可証が提示されず、本件措置命令に至る経緯についても特段不合理な点等が見当たらない以上、本件運転手から提示された平成29年許可証に基づき本件車両を無許可車両とみなし、処分庁が本件措置命令を行ったことに裁量権の濫用

等があったとは認められない。

措置命令の妥当性について、道路構造の保全及び交通の危険防止の観点から適切なものでない場合は不当な処分となると解されるが、本件措置命令は、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、本件車両の諸元を平成29年許可証による許可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。

以上によれば、本件措置命令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11月21日、審査庁から諮問を受け、同年12月6日及び同月13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3月14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4月4日付け）、反論書（令和元年5月14日付け）、再弁明書（同年6月14日付け）及び再反論書（同年7月10日付け）の提出を受け、令和元年11月19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 本件措置命令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提示することができなかったが、審査請求人は本件許可証による許可値の範囲内で本件車両を通行させていたのだから、道路法47条2項に違反していないと主張している。

(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、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の措置命令を発することができる」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、B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、平成29年許可証を提示したが、これによる許可値(39.530トン)と本件車両の総重量の計測値(39.900トン)を比較すると、計測値が0.370トン超過しており、その他に、総重量の計測値39.900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(2))。そして、そのことについて、審査関係人の中で争いはない。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、平成29年許可証に係る車両の総重量(上記第1の2(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として、これに対して措置命令を発することは、以下の点を考慮しても妥当なものであったと認められる。

すなわち、審査請求人は、本件取締りにおいて審査請求人に異議申立ての機会が十分に付与されていたとはいえないと主張するが、本件取締りにおける車両の総重量の確認において、重量測定カードには違反者として本件運転手の署名を得たこと、B会社の係員が本件運転手に対し、提示された平成29年許可証は有効な許可証として取り扱うことはできない旨を説明したこと、本件運転手に他の許可証の所持について確認したことからすれば、この間に、本件運転手が本件許可証の存在を知っていれば(通行許可を受けた者は、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)のであるから、審査請求人及び本件運転手は、共に本件車両の運行に当たり本件許可証を車両に備えているかを確認すべきは当然である。)、提示した平成29年許可証のほかに有効な許可証があると反論する機会は十分にあったというべきである。しかるに、本件運転手はほかに有効な許可証を所持していないと回答し、それは、審査請求人の主張によれば、本件運転手が本件許可証の存在を知らなかったためであるにすぎないのであるから、上記の手续により措置命令を発出したことについて、特に不合理な点はない。

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、減載場所まで移動し、本件車両の総重量を平成29年許可証による許可値以下にすることを命ずるものであって、上記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いうことはできず、本件措置命令に違法又は不当な点はない。

審査請求人は、予備的として、許可証の不携帯を理由とする措置命令に変更することを主張しているが、道路法47条2項に違反したとして発した本件措置命令に違法又は不当な点がないのは上記のとおりであるから、上記主張の当否については判断するまでもない。

なお、念のため申し添えれば、本件では、本件取締りの時点で審査請求人が本件許可証を得ていて、本件車両の総重量の計測値が本件許可証による許可値の範囲内であることは処分庁も争っていないとみることができる。このように、有効な許可証を得ていてそれを取締時に提示することができなかったにすぎない場合において、措置命令が発出されたことは、通行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「違反の事実」（上記第2の1）には当たらないと解される。

### 3 まとめ

以上によれば、本件審査請求は理由がないから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