

令和2年度答申第83号
令和3年3月11日

諮問番号 令和2年度諮問第90号（令和3年1月20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審査庁の判断は、妥当とはいえない。

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。令和2年法律第31号による改正前のもの）47条2項の規定に違反して車両を通行させたとして、同法47条の4第1項の規定に基づき、インターチェンジから流出することを命ずる措置命令（以下「本件処分」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）。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（同条6項）。

- (2) 道路法47条の4第1項は、道路管理者は、同法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、審査請求人の申請に基づき、平成31年1月8日付けで、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5台のトレーラにつき、同日から平成33年（令和3年）1月7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41.790トンで通行させることを許可し、これに係る許可証（条件書、車両内訳書、通行経路表及び通行経路図を含む。平成31年1月8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警察本部高速道路交通警察隊が、令和元年10月1日午後9時39分頃、高速自動車国道C自動車道上りD料金所において本件車両の総重量を測定した結果、車両制限令で定める最高限度（30トン）を超える35.750トンであった（以下「本件取締り」という。）。

E高速道路株式会社の係員（以下「本件係員」という。）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、本件運転手は、本件許可証のうち通行経路表のみを提示し、許可証、車両内訳書等を提示しなかった。本件係員は、本件運転手の承諾を得て、国土交通省の特殊車両通行許可システム（以下「本件通行許可システム」という。）に接続して本件車両の通行許可に係る情報を検索したが、該当がなかった。

（積載重量測定カード、特殊車両通行許可証確認承諾書）

- (3) 処分庁は、有効な許可証を備え付けていないと判断し、令和元年10月1日午後10時頃、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（許可証無し）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、Fインターチェンジから流出する措置を講ずることを命じた（本件処分）。

（特殊車両通行許可証確認承諾書、措置命令書）

- (4) 審査請求人は、令和元年11月22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）

- (5) 審査庁は、令和3年1月20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、本件許可証を取得しているにもかかわらず、処分された。令和元年10月1日午後10時10分頃、審査請求人は、本件運転手の携帯電話を通じ、本件係員に、場所も遠くない（30分か40分の場所）ので「許可証を持っていきます。」と申し出たが、「わざわざ持って来ていただかなくても、本件通行許可システムで許可証を確認できれば今回は処分がないようにします。」との回答を得たので安心して連絡を待っていた。その後、連絡がないことから、審査請求人から本件運転手に電話をしたところ、本件通行許可システムで確認できずまだ調べているとのことだったので、本件係員に「今からでも許可証を持っていきます。」と再度申し出たにもかかわらず、「もう持って来ても一緒です。」と一方的に最初の話が覆された。審査請求人が「今から現地に許可書の写しを持参する。その内容を確認してほしい。」と言ったところ、本件係員は「できません。」と回答するのみであった。

処分庁は、再弁明書において、「E T C 2. 0による特車ゴールド制度で申請していたとしても、D本線料金所を通過する経路が含まれていなければ、本件通行許可システムで確認ができません。こちらへ許可証をお持ちいただいても、取締時に許可証一式の提示がなく、無許可の走行となるため、措置命令対象となることには変わりません。」と説明した旨を主張するが、現地ではそういった流れの説明ではなかった。

本件取締りの時間が2～3時間にわたっていたことを考えれば、その間に本件許可証を持参し、本件許可証の正当性を確認することができた。本件許可証は正当であることの確認を要求することは妥当な申入れであって、本件係員は、本件通行許可システムで確認できないのであれば、審査請求人の申出を受け入れて確認すべきであり、本件許可証の確認を怠っている。異議申立てを行っているにもかかわらず考慮されなかったものであり、本件処分は違法である。

(2) 正当な本件許可証は取得しており、通常であれば本件通行許可システムで即時に確認できたはずである。本件通行許可システムで確認できなかった理由が本件係員の不備とするならば問題とすべきである。

(3) 以上により、本件処分の取消しを求める。

第2 審査庁の諮問に係る判断

審査庁の判断は、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次のとおりである。

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ものの、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。したがって、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、本件許可証に関しては、A地方整備局長が許可を行ったものであるから、A地方整備局長がその取消しを行う権限を有している。この点、処分庁は、特殊車両の取締りに当たり、「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。）

に基づき行うことを明らかにしており、国交省通知においては、通行許可の取消事由に該当する場合、当該許可が他の道路管理者に係るものであるときは、当該他の道路管理者に対し、通行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、処分庁において、本件処分に係る違反を含め、常習違反（許可取消事由）に該当するものと判断された場合には、国交省通知に基づく通知が行われ、当該通知を受けたA地方整備局長において、本件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

(1) 道路法47条2項、47条の2第1項及び47条の4第1項の規定及びこれらの規定には、個々の措置命令について、これを命ずる要件は特に定められていない点に鑑みると、措置命令は、道路管理者の道路の維持、修繕、交通の安全の確保等についての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る。

しかし、措置命令が、前提となる事実の基礎を欠く場合など裁量権の濫用が認められる場合や、その命令の内容が道路の構造の保全及び交通の危険の防止にとって不適切であると認められる場合には、違法又は不当となるものと解する。

(2) 本件取締現場においては、本件運転手から有効な許可証の提示がなされなかったものであり、この点について審理関係人の間で争いはない。

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行う必要があること、道路法第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。

取締現場における通行許可の確認に際して、具体的にどのような確認手続を経るかは、取締りを行う道路管理者の裁量に委ねられているところ、

本件取締りに際しては、本件取締現場において、本件係員は、本件運転手に許可証の有無を確認し、許可証を所持していないとの回答を受けた後、本件通行許可システムによる確認を行い、該当がないことを確認している。このように、取締現場において、道路法47条の2第6項に規定する許可証を車内に備え付けているか否かについて、道路管理者が即時に取り得る確認手段を用いて確認を行い、本件許可証が備え付けられていないことを確認している。取締現場において、持参の申出に対応しないとしても、道路の構造の保全又は交通の危険防止のため、違法な特殊車両を通行させている者に対し即時に措置命令を行う必要があることを鑑みれば、違法又は不当であるとはいえない。

なお、本件通行許可システムにおける確認は、道路管理者において即時に許可の有無を確認するための補助的な確認手段の一つにすぎず、道路管理者が取締現場での有効な許可証の提示が無いことを理由に、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に、裁量権の濫用があったとはいえないと思料する。

また、本件取締りに際して、本件係員は、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、許可証の有無を確認しており、その確認手法、確認経緯に違法・不当な点は認められない。

- (3) 本件処分は、Fインターチェンジから可能な限り低速で流出することと
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3年1月20日、審査庁から諮問を受け、同年2月4日、同月26日、同年3月5日及び同月11日の計4回、調査審議をした。

また、審査庁から、令和3年2月16日、補充の主張書面の提出を受けた。

1 本件諮問に至るまでの一連の手続について

- (1) 一件記録によれば、本件では、再反論書の提出（令和2年4月6日）から審理員意見書の提出（令和3年1月7日）までに約9か月を要している。審理員意見書の作成にこれだけの長期間を掛けなければならなかった事情も見当たらず、簡易迅速な手続の下で国民の権利利益の救済を図る（行政不服審査法（平成26年法律第68号）1条1項参照）観点から、審査庁においては、審理手続の迅速化を図るため、審査請求事件の進行管理の方

法を改善する必要がある。

- (2) 上記(1)で指摘した点以外で、一件記録によれば、本件諮問に至るまでの一連の手續に特段違法又は不当と認めるべき点はうかがわれない。

2 本件処分の適法性及び妥当性について

- (1) 措置命令については、上記第2の2(1)において審査庁が当審査会の累次の判断枠組みに依拠し主張するとおり、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及び取締りの実情を踏まえ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。ただし、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、裁量権の行使が不適切である場合は不当となると解する。

- (2) 上記第1の2「事案の経緯」のほか、本件許可証に関連して次のアからウまでの事実が認められる。

ア 本件許可証は、通行経路表にD料金所(本件取締現場)は含まれていないが、通行経路図によりその所在地(本件取締現場)を通行経路としていることが確認でき、本件車両は、本件取締当時、本件取締現場を通行することができる有効な許可を得ていた。本件車両の総重量の測定値は、35.750トンであり、許可された41.790トン以下であった。

(特殊車両通行許可証、同通行経路表、同通行経路図、積載重量測定カード)

イ 本件許可証は、その条件書(経路毎)により、ETC2.0装着車への特殊車両通行許可簡素化制度の対象であるため、大型車誘導区間(国土交通大臣が指定する大型車両の通行を誘導すべき道路の区間)内は包括的な通行(迂回路として通行すること)が認められている(以下、当該制度により大型車誘導区間内の包括的な通行が認められている許可証を「特車ゴールド許可証」という。)。D料金所(本件取締現場)は大型車誘導区間内に所在している。

(特殊車両通行許可証の条件書(経路毎)、大型車誘導区間通行条件マップ)

ウ 本件運転手が本件係員に対して提示した通行経路表には、本件許可証の記号番号「番号c」が印字されている。

(特殊車両通行許可証の通行経路表)

- (3) 審査請求人は、上記第1の3のとおり、本件車両の通行許可に係る情報は本件通行許可システムで即時に確認できたはずであるが、本件通行許可システムで確認できないのであれば、本件取締現場に本件許可証を持参するとの審査請求人の申出を受け入れて確認すべきであり、本件許可証の確認を怠っていると主張する。これに対し、審査庁は、上記第2の2(2)のとおり、本件取締現場において、本件運転手から本件許可証を所持していないとの回答を受けた後、本件通行許可システムによる確認を行い該当する情報がないことを確認しており、持参の申出に対応しないとしても、本件車両を無許可車両とみなして措置命令を発することに裁量権の濫用はなく、違法又は不当であるとはいえないと主張する。
- (4) そこで、当審査会から審査庁に対し、本件通行許可システムにより本件車両の許可情報を確認できなかった理由を具体的に明らかにするよう求めたところ、概略次のとおりであった。
- 本件通行許可システムの検索は、自動車登録番号、日付及びスパン番号（インターチェンジに付した10桁の交差点番号をつないだ20桁の番号）のみにより行うことができ、許可証の記号番号では検索はできない。本件は、本件車両のトラクタの自動車登録番号（a）、本件取締年月日（令和元年10月1日）並びにD料金所（本件取締現場）を挟み直近に位置するDインターチェンジ及びFインターチェンジをつないだスパン番号により検索した結果、該当情報がなかったものである。特車ゴールド許可証の場合は、申請経路外の大型車誘導区間を迂回して通行すると、迂回路のスパン番号が申請経路に含まれていないため、本件通行許可システムでは確認できない。
- (5) また、当審査会から審査庁に対し、審査請求人が主張する本件取締現場における経緯についての認否を確認したところ、その結果及び関係資料から確認できる経緯は、次のとおりであったと認められる。
- ア 本件係員は、本件運転手から通行経路表（本件許可証の記号番号が印字されている。）のみが提示され本件許可証及び通行経路図等は提示されなかったため、本件許可証を書面で確認できなかった。
- イ 審査請求人は、電話により本件係員に対して本件許可証を持参して提示すると申し出たが、本件係員は、本件通行許可システムで確認できれば、措置命令の対象とならないと回答した。
- ウ 本件係員が本件通行許可システムに接続して本件車両の自動車登録番

号、取締年月日及びスパン番号により検索したが、本件車両は特車ゴールド許可証を取得しており申請経路外の大型車誘導区間に所在するD料金所（本件取締現場）を迂回して通行していたことから、本件通行許可システムで本件許可証を確認できなかった。

エ 処分庁は、令和元年10月1日午後10時頃、本件車両は有効な許可証を有していないと判断し、措置命令（本件処分）を発出した。

オ 審査請求人は本件係員に対して電話で本件取締現場に本件許可証を持参して提示する旨を再度申し出たが、本件係員は、特車ゴールド許可証であってもD料金所（本件取締場所）の経路で申請されていなければ本件通行許可システムで検索しても確認できないこと、本件通行許可システムで検索し許可証を確認できなかった場合、許可証を持参しても車両に備え付けていないため措置命令に変わりはないことを回答した。

- (6) 以上の審査庁（処分庁）の主張及び確認できる事実から明らかなことは、まず、審査庁は、本件通行許可システムは、予備的な確認手段の一つであったと主張するが、本件のように有効な許可証を提示されない場合に、有効な許可証を保有しているか否かを確認するには不十分なシステムであり、そのことに留意して取締りは行われるべきであった。すなわち、本件運転手が提示した通行経路表には本件許可証の記号番号が印字されていることから、本件係員は、少なくとも有効なものであるかは別として許可を得ていることは確認でき、再弁明書によれば、本件許可証が特車ゴールド許可証であった場合はD料金所（本件取締現場）を通過する経路で申請されていなければ本件通行許可システムで確認ができないものであることも理解していた。審査請求人が再三本件許可証を持参することを主張していたのであるから、審査請求人が特車ゴールド許可証を有している可能性があることは認識し得たと考えられる。

さらに、審査庁は、違法な特殊車両を通行させている者に対しては即時に措置命令を発する必要があると主張するが、本件取締りでは、本件通行許可システムによる照合及び確認を行うのみで、本件車両が有効な許可証を有しているか否かの事実確認は容易であった（審査請求人の主張のように、短時間で許可証の持参が可能であったと認められることから、持参させて確認する方法も十分検討できたと考えられ、さらに、情報通信手段の進展を踏まえれば、許可証、条件書、通行経路図等の電子情報を取締現場の本件運転手又は本件係員の情報通信機器に送信させるなどの確認の方法

や手段も考え得るところである。)にもかかわらず、審査請求人の申出による確認を行わずに本件処分を行ったものであり、不適切な処理であった。

したがって、取締りに当たってはできる限り即時に判断することが望ましく処分庁にその判断の裁量があるとはいっても、大型車誘導区間における取締りにおいては、少なくとも許可証を保有していることが認められる場合は、それが特車ゴールド許可証である可能性があることから、運転手等(その所属会社を含む。)からの申出があり、許可証(条件書、経路図等を含む。)の持参又はこれらの電子情報の送受信等により取締現場において特車ゴールド許可証の保有の確認が容易であると認められるときは、有効な許可証を保有しているかを確認すべきであり、このような確認を行わなかった本件処分は、措置命令に当たり裁量権の行使を誤った不当なものであった。

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審査庁の諮問に係る判断は、妥当とはいえない。

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