

令和4年度答申第60号
令和5年1月16日

諮問番号 令和4年度諮問第55号（令和4年11月2日諮問）
審査庁 国土交通大臣
事件名 道路法47条の14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14第1項の規定に基づき、インターチェンジから流出し車両の諸元（総重量）を車両制限令（昭和36年政令第265号）に規定する制限値以下にすることを命ずる措置命令（2件）を発したことから、審査請求人がこれら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旨規定する。そして、車両制限令3条1項2号イ及び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。以下「許可手續省令」という。）1条は、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トンとする旨規定する。

- (2) 道路法47条の2第1項は、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、同法47条2項の規定等にかかわらず、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旨規定する。そして、同条6項は、当該許可を受けた者は、許可に係る通行中、交付された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旨規定する。
- (3) 道路法47条の14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旨規定する。そして、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）8条1項31号は、同法4条の規定によりA高速道路株式会社等が高速道路の維持等を行う場合においては、処分庁は、高速自動車国道の道路管理者（国土交通大臣）に代わって、上記の必要な措置をすることを命ずるものとする規定する。

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) B地方整備局長は、令和3年9月15日付けで、審査請求人の申請のとおり、自動車登録番号「a」のトラクタ（以下「本件トラクタ1」という。）及び同「b」のトラクタ（以下「本件トラクタ2」という。）のほかトラクタ1台並びに同「c」のトレーラ（以下「本件トレーラ」という。）のほかトレーラ5台の各連結車につき、令和3年9月16日から令和5年9月15日までの間、22の経路において、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39.950トンで通行させることを、別紙の条件に従うこととの条件を付して許可し、これに係る許可証（別紙の条件書を含む。令和3年9月15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。

（特殊車両通行許可証）

- (2) A高速道路株式会社の係員（以下「本件係員」という。）が、令和4年4月26日午前1時56分、C自動車道（以下「C道」という。）D地I

Cの料金所のC道側において、本件トラクタ1及び本件トレーラの連結車（以下「本件車両1」という。）の総重量を測定した結果、車両制限令で定める最高限度（25トン）を超える38.200トンであった（以下「本件取締り1」という。）。

本件係員が、本件車両1の運転手（以下「本件運転手1」という。）に対し、本件車両1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1は本件許可証を提示し、本件係員がこの内容を確認したところ、本件許可証に添付された通行経路表にD地IC入口からC道に流入する通行経路が含まれていなかった。

（措置命令書、取締時及び取締後の時系列等、積載重量測定カード、取締時に違反と判断した理由及び取締の際、許可証で確認している箇所）

- (3) 本件係員は、道路法47条2項に違反するものとして、処分庁へ措置命令を請求し、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4年4月26日午前2時40分頃、審査請求人は、車両制限令に定める車両の総重量の制限値を超えて道路を通行させた道路法47条2項違反（通行経路違反）に該当するとして、本件運転手1に対し、法定速度を遵守し、可能な限り低速で走行の上、D地ICから流出し、減載場所まで移動し、車両の諸元（総重量）を車両制限令に規定する制限値以下にすることを命じる措置命令を発した（以下「本件処分1」という）。

なお、本件処分1の措置命令書には、行政不服審査法（平成26年法律第68号）82条に基づく教示として、「この処分について不服があるときは、行政不服審査法の定めるところにより、本措置命令書を受け取った日の翌日から起算して3か月以内に国土交通大臣に、審査請求することができる」と記載されていた。

（取締時及び取締後の時系列等、措置命令書）

- (4) 本件係員が、令和4年5月12日午前1時33分、C道のD地ICの料金所のC道側において、本件トラクタ2及び本件トレーラの連結車（以下「本件車両2」といい、本件車両1と併せて「本件各車両」という。）の総重量を測定した結果、車両制限令で定める最高限度（25トン）を超える39.650トンであった（以下、「本件取締り2」といい、本件取締り1と併せて「本件各取締り」という。）。

本件係員が、本件車両2の運転手（以下「本件運転手2」という。）に対し、本件車両2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2は本件許可証を提示し、本件係員がこの内容を確認したところ、本件許可証に添付された通行経路表にD地IC入口からC道に流入する通行経路が含まれていなかった。

(措置命令書、取締時及び取締後の時系列等、積載重量測定カード、取締時に違反と判断した理由及び取締の際、許可証で確認している箇所)

- (5) 本件係員は、道路法47条2項に違反するものとして、処分庁へ措置命令を請求し、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4年5月12日午前2時10分頃、審査請求人は、車両制限令に定める車両の総重量の制限値を超えて道路を通行させた道路法47条2項違反(通行経路違反)に該当するとして、本件運転手2に対し、法定速度を遵守し、可能な限り低速で走行の上、D地ICから流出し、減載場所まで移動し、車両の諸元(総重量)を車両制限令に規定する制限値以下にすることを命じる措置命令を発した(以下「本件処分2」といい、本件処分1と併せて「本件各処分」という。)。なお、本件処分2の措置命令書には、行政不服審査法82条に基づく教示として、本件処分1の措置命令書と同じ記載がされていた。

(取締時及び取締後の時系列等、措置命令書)

- (6) 審査請求人は、令和4年5月26日、本件各処分の取消しを求めて本件審査請求をした。

(審査請求書)

- (7) 審査庁は、令和4年11月2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) C道についてはE地JCTからF地JCTまで通行許可があり、国道GについてはH地からI地まで通行許可がある。C道のD地ICは国道Gと隣接しており、道路情報便覧付図表示システムでも青いラインでつながっている。

C道と国道Gの通行経路図では、両道路の通行許可がでると、D地ICは赤いラインでつながる。これは、国土交通省が許可しているものであり、本件許可証及び通行経路図に従って通行している。また、本件許可証の条件書に「ICが記載されていること」等の条件もなく、これはD地ICの通行を許可しているものとなる。したがって、今回の2件は通行経路違反

とはならない。本件各取締りの当日、本件許可証は道路監理員に提示した。
(2) 通行経路表には、許可された経路の全ての交差点番号が記載されていない。通行経路表にD地 I Cの記載が必要であれば、道路情報便覧付図表示システムやデジタル地図での通行経路作成時につなげてはならない。つながらなければ、審査請求人は必要な交差点番号として入力していく。

本件許可証として通行経路図が存在しているのであれば、通行経路図にも従うべきである。

許可申請書作成時のことを思い出して、通行経路がつながっていることでD地 I Cは通行経路表には載せていない。

(3) 国土交通省の道路情報便覧付図表示システムで申請して、許可されているかのようにもなっていたとしても、許可していないなど、理不尽なことはない。本件許可証の条件書の「8.その他」の「通行許可の対象となるのは、通行経路表の出発地の交差点番号から目的地の交差点番号まで（未採択道路を含む）とする」は、通行経路表の出発地の交差点番号から目的地の交差点番号以外の経路は対象外といているのであって、通行経路表が全てといているのではない。

仮説になるが、C道のみ通行許可証と国道Gのみ通行許可証があり、それぞれの通行経路表にD地 I Cが記載されている場合、D地 I Cにおける流出入はどうなるのか。C道の通行許可証では、D地 I Cまではどうやって来たのか。国道Gの通行許可証では、C道の通行許可がないのに、矛盾している。通行経路表にD地 I Cの記載があるかないかは問題でない。D地 I C付近の国道GとC道の通行許可証があれば、通行経路図も赤線でつながり、許可された通行経路となる。

(4) 以上により、本件各処分取消しを求める。

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 不服申立の利益について

本件各処分は、措置命令内容の履行によってその目的を達し、その法的効果は消滅するものではあるものの、処分庁は、「道路法第47条の14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、通行許可に係る通行経路において道路法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、通行許可の取消処分を行うことを規定している。したがって、その違反の事実は、処分庁において、本件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、B地方整備局長が許可を行ったものであるから、B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「道路局長通知」という。）に基づき実施しており、道路局長通知においては、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、本件各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、道路局長通知に基づく通知が行われ、当該通知を受けたB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、本件各処分に対する審査請求によりその取消しを求めることにつき法律上の利益を有すると解する。

2 本件各処分について

(1) 処分要件について

道路法47条2項、47条の2第1項及び47条の14第1項の規定ぶり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) 処分の前提となる事実の基礎について

特殊車両は、特殊車両通行許可制度のもとで、当該許可の車両諸元内で許可された通行経路を通行することが可能であり、取締現場において有効な許可証の提示がなされれば措置命令の対象車両とはならないが、審査請求人は、本件取締現場において、本件許可証が国道GからD地ICを通行してC道に流入する経路について有効な許可証であるにもかかわらず、本

件各処分を受けたと主張する。

この点について、通行許可は、通行経路ごとに、当該車両を通行させようとする者の申請に基づいて行うこととされているところ、本件許可証の通行経路表の申請経路はC道の通行と国道Gの通行のみであって、国道GからD地 I Cを通行してC道に流入する経路の記載がない。そのため、審査請求人が主張する通行経路は申請されておらず、本件許可証は有効な許可証ではないと認められる。

また、審査請求人は、国道GからD地 I Cを通行してC道に流入する経路が通行経路図でつながっており、許可証として通行経路図が存在しているのであれば、通行経路表のみならず、通行経路図にも従うべきである旨主張する。

この点、通行経路図では、通行経路が交差する等して表示されてしまう場合、許可された折進方向を正しく判断できない。また、本件許可証の条件書8. その他では「通行許可の対象となるのは、通行経路表の出発地の交差点番号から目的地の交差点番号まで（未採択路線を含む）とする。」とあり、「通行経路表」と明記されていることから、通行経路図ではなく、通行経路表により通行許可の有無を判断していることは、妥当だと認められる。

なお、通行経路表は、申請者が道路情報便覧付図表示システムにおいて、交差点等（交差点、I C及びJ C T）間単位で通行経路を指定し、通行経路図を作成することで自動作成される仕様となっている。D地 I C付近のC道と国道Gは並行に走っており、両道に流入する交差点等がD地 I Cとなり、両道からD地 I Cに流入する経路は両道のランプによる接続のみとなっている。このため、D地 I Cで両道に流入しない通行経路を選択した場合であっても、ランプ部は交差点等ではないため、通行経路図においては、D地 I Cまで線が引かれる仕様となっている。

以上を踏まえると、本件各取締りにおいて、処分庁が、通行経路表により本件各車両を無許可車両とみなして本件各処分を行ったことに、裁量権の濫用等は認められない。

(3) 処分内容について

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の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、本件は、通行経路表に記載のない通行経路を通行したことによる通行経路違反であ

り、処分庁が行った本件各処分に特段不合理な点は認められない。

3 結論

以上のとおり、本件各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4年11月2日、審査庁から諮問を受け、同月24日、同年12月15日、同月22日及び令和5年1月12日の計4回、調査審議をした。

また、審査請求人から令和4年11月21日、審査庁から同年12月6日、同月13日及び同月16日、主張書面及び資料の提出を受けた。

1 審査請求人の追加の主張の要旨

審査請求人から、上記第1の3の主張のほか、次の主張がされた。

審理員意見書には、上記第1の3(3)の仮説(C道又は国道Gのみの各通行許可証の通行経路表にD地ICが記載されている場合、D地ICにおける流出入は認められるか否か)に対する回答もなく、納得がいかないところが多々ある。通行を許可する・許可しないどちらにしてもおかしくないか。

通行経路表についても、出発地の交差点番号から目的地の交差点番号までとあり、途中の経路についての条件は明記されていない。

2 審査庁の追加の主張の要旨

審査庁から、上記1の審査請求人の主張に対して、次の主張がされた。

本件は、審査請求書の内容について審理するものであり、仮説の主張を審理するものではない。審査請求人及び処分庁の主張に新たな主張が認められないことから、審理を終結し、行政不服審査会に諮問したものである。

本件許可証の条件書の「8. その他」の「通行許可の対象となるのは、通行経路表の出発地の交差点番号から目的地の交差点番号まで(未採択路線を含む)とする。」については、途中の交差点番号を含め、通行経路表どおりに通行する必要がある。

3 本件諮問に至るまでの一連の手續について

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。

4 本件各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て主張するとおり、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) 審査請求人は、上記第1の3(1)及び(2)のとおり、通行経路図でつながっていることからD地ICは通行経路表には載せていないが、本件許可証の通行経路図は、国道GとC道とがD地ICでつながっており、これは国土交通省が許可したものであって、その通行経路図に従って通行した旨主張する。これに対し、審査庁は、上記第2の2(2)のとおり、審査請求人が主張する通行経路(国道GからD地ICを通行してC道に流入する経路)は申請されていない旨主張する。

本件許可証をみると、「申請のとおり、許可する。ただし、別紙の条件書に従うこと。」と記載され、申請の内容を示すものとして通行経路図及び通行経路表が添付されている。そうすると、B地方整備局長は、審査請求人の申請のとおり許可したことになるところ、本件では、審査請求人が国道GからD地ICを通行してC道に流入する経路を申請したか否かが問題となる。

- (3) 道路管理者は、上記第1の1(1)のとおり、特殊車両を通行させようとする者の申請に基づき、必要な条件を付して通行を許可することができる。また、許可の申請をしようとする者は、申請書に通行経路図及び通行経路表を添付しなければならないとされている(許可手続省令9条2項4号)。

上記の許可については、道路局長通知第二の4の四及び六によれば、許可限度の算定方法を定めた特殊車両通行許可限度算定要領及び許可限度を算定するために必要な橋梁等の重量制限箇所その他の通行障害箇所の資料を収録した道路情報便覧を収録した電子計算システムにより処理することができることとされている。

そして、審査庁からの提出資料「『特殊車両通行許可制度オンライン申請システム』操作説明資料～わかりやすいオンライン申請マニュアル Ver202203～」(令和4年3月、国土交通省道路局)(以下、特殊車両通行許可制度オンライン申請システムを「オンライン申請システム」という。)によれば、申請者は、オンライン申請システムにある申請支援システムにより、申請書情報、積載貨物情報、車両情報及び経路情報(申請する経路

ごと)の入力、未収録路線を含む経路の作成並びに簡易算定(算定の結果、入力不備や通行条件、通行不可等の情報を事前に確認できる。)の各ステップを経て申請データを作成した後、オンライン申請システムにある受付システムにより、申請データをオンラインで提出(送信)し、提出先の国道事務所等は、申請内容の確認(提出書類に不備があった場合は差し戻される。)、受理、審査、決裁、許可証等発行、申請者に対するメールによる許可通知を行い、申請者は、パソコン上から電子許可証を取得する手続となっている。

(4) 以下は、上記第1の2の事案の経緯に記載した以外に、各項末尾掲記の資料により確認できるか、又は、審査関係人間で争いのない事実である。

ア 審査請求人は、本件許可証に係る許可の申請に当たり、その添付書類として提出が求められている通行経路図及び通行経路表を、オンライン申請システム(「道路情報便覧付図表示システム」や「デジタル地図」)により作成した。

(審査請求書、弁明書、反論書、再反論書)

イ 本件各取締時の本件車両1の総重量の測定値は38.2トン、本件車両2の総重量の測定値は39.650トンであり、いずれも本件許可証をもって許可された39.950トン以下であった。本件許可証に添付された通行経路表には、C道のE地JCTからF地JCTまでの通行経路(経路番号4の一部)及び国道J(終点:H地)から国道GのI地交差点(D地)までの通行経路(経路番号12の一部)がそれぞれ記載されているが、両経路番号の通行経路にD地IC(本件取締現場)を経由して他の道路に流入する経路の記載は見当たらない。また、そのほかの経路番号の通行経路表をみても、国道GからD地ICを通行してC道に流入する経路の記載は見当たらない。

(特殊車両通行許可証、同許可証に添付の通行経路表、積載重量測定カード)

ウ 本件許可証に添付された通行経路図には、国道G及びC道ともに赤い線で表示され、D地ICでつながって表示されている。

(特殊車両通行許可証に添付の通行経路図)

(5) 本件許可証に添付された通行経路図によれば、国道GとC道がD地ICで接続して表示されており、これだけをみれば、国道GからD地ICを通行してC道に流入する経路やその逆方向の経路が申請され、その通行が許

可されているかのように受け取れる。

しかし、本件許可証に添付された通行経路表における経路番号1から14までの14経路（往復を2経路と計上すると22経路となる。）をみると、①E地JCTでC道へ流入し、C道F地JCT及びK自動車道F地ICを通行して県道Lへ流出する経路（経路番号4）、②一般国道Jから一般国道Gへ流入し、一般国道Mへ流出する経路（経路番号12）が確認できるが、国道GからD地ICを通行してC道に流入する経路は見当たらない。オンライン申請システムは、出発地から目的地まで、順番に10桁の交差点番号を選択して経路を作成・登録し、通行経路図及び通行経路表を自動的に作成するサービスを提供しているものであるから、審査請求人が申請時に、通過する交差点番号としてD地ICを選択して国道GからC道に流入する通行経路を申請していないからこそ、本件許可証に添付された通行経路表に国道GからD地ICを通行してC道に流入する経路が記載されていないというべきである。

なお、審査庁から提出のあった、本件許可証をもって許可された経路番号4及び12を基に道路情報便覧付図表示システムで作成したそれぞれの通行経路図をみると、いずれもD地ICまで国道G又はC道の一部として表示されていることが確認できる。一方、審査庁の主張書面によれば、申請支援システムで作成される通行経路図には、経路ごとではなく、申請のあった全ての経路を一覧できるよう経路がまとめて記載されるのであるから、審査請求人がD地ICの通行が許可されていると主張する、許可番号が付された通行経路図は、本件許可証の取得後に印刷したものであって、国道Gを通行する経路とC道を通行する経路が記載され、二つの経路がD地ICで接続しているかのような通行経路図となっているにすぎないと解することが相当である。

そうすると、国道GからD地ICを通過しC道に流入する経路の通行の許可の申請がされているとは認められず、申請のとおり許可するとした本件許可証をもって当該経路の通行が許可されているとは認められない。したがって、本件許可証に添付された通行経路図をもって、国土交通省は、国道GからD地ICを通過しC道に流入する経路の通行を許可しているとの審査請求人の主張は採用することができない。

- (6) なお、上記の審査請求人の主張について、本件許可証に添付された通行経路図を信頼してこれに従って通行したのであるから、その信頼は信義誠

実の原則により保護されるべきものであるとの主張と善解しても、上記（５）のとおり、審査請求人は、国道GからD地I Cを通過してC道に流入する経路の通行の許可を申請しておらず、申請のとおり許可するとした本件許可証をもって当該経路の通行は許可されているとは認められないところ、加えて、許可の条件として付された本件許可証の別紙の条件書においても、「通行許可の対象となるのは、通行経路表の出発地の交差点番号から目的地の交差点番号まで（未採択路線を含む。）とする。」とされ、通行許可の対象は、通行経路図でなく、通行経路表によることが明記されている。そうすると、最高裁判所が判示した信義誠実の原則の適用に係る要件（最高裁昭和62年10月30日第三小法廷判決・集民152号93頁）に当たる公的な見解が表示されたとは認められないことから、信義誠実の原則の適用の余地はないと考えられる。

また、審査請求人は、当審査会に提出した主張書面において、審理員意見書には、審理手続において自ら再反論書で主張した仮説に対する回答がない旨主張する（上記1）。審理員は、公正・中立に審理を進め、審理手続で提出された審査請求人の主張には検討を加えて、その結果を審理員意見書に何らかに記載することが求められるところ、本件では、上記の主張についての記述は見当たらない。審理員は、これを検討しその結果を記載すべきであったし、審理員意見書にそうした記載がないのであれば、審査庁はこれを検討の上その結果を何らかに記載すべきであった。なお、審査請求人が主張する仮説は、再反論書に添付された通行経路表に基づくものであるが、この通行経路表は、実際に許可されたものではなく、経路を入力したが申請し許可される前の状態のものであると考えられ、実際に許可されるか否か判然としないし、また、申請に当たっては実際に通行する交差点等を選択して経路を特定する必要があるが、この通行経路表は、D地I Cを通行して他の道路に流入出しないのにD地I Cを選択して作成されたものと考えられるから、審査請求人の独自の主張と言わざるを得ない。

上記のほか審査請求人は縷々主張するが、それらは独自の見解を述べるものにすぎず、採用することはできない。

- (7) 以上によれば、審査請求人は、許可されていない経路において特殊車両を通行させたものであるところ、本件各処分の内容は、法定速度を遵守し、可能な限り低速で走行の上、D地I Cから流出し、減載場所まで移動し、車両の諸元（総重量）を車両制限令に規定する制限値以下にすることを命

じるものであって、違反の内容、程度等に照らして、これら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、本件各処分に違法又は不当な点はない。

なお、審査庁は、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、審理員意見書では、本件各処分について「処分庁が、通行経路表により本件車両を無許可車両とみなして本件処分を行ったことに、裁量権の濫用等は認められない。」と認定している。そうすると、無許可車両とは判断せず、それとみなして処分庁が処分したかのように理解されるので、審査庁に照会したところ、「みなして」は「判断して」と同義として解釈しているとのことであった。処分の適法性及び妥当性に関わる記述だけに、審理員は、まぎれの生じないよう正確に表記するべきであったし、審査庁は、諮問に当たって、諮問に係る審査庁の判断として正確に表記しておくべきであった。

5 付言

本件各処分の措置命令書には、行政不服審査法82条1項に基づき処分の相手方に教示しなければならない事項である審査請求をすることができる期間について、その起算日が「本措置命令書を受け取った日」の翌日と記載されている（第1の2（3）及び（5））。しかし、審査請求期間について、同法18条1項は、処分についての審査請求は「処分があったことを知った日」の翌日から起算して3月を経過したときはすることができない旨規定しているのであって、この「本措置命令書を受け取った日」と「処分があったことを知った日」とは、常に一致するというわけではなく、概念として異なるものである。

したがって、不服申立ての機会を遺漏なく保障する観点から、道路法47条の14第1項に基づく処分をする際には、審査請求をすることができる期間を行政不服審査法18条1項の規定に則し正しく記載して教示することが求められる。処分庁は、措置命令書様式の教示の文言を改める等の措置を講ずる必要がある。

行政事件訴訟法（昭和37年法律第139号）46条に基づく教示をする場合も同様である。

6 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審査庁の判断は妥当である。

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	三	宅	俊	光
委	員	佐	脇	敦	子
委	員	中	原	茂	樹