

## 主 文

- 1 本件訴えをいずれも却下する。
- 2 訴訟費用は原告らの負担とする。

## 事 実 及 び 理 由

### 第 1 請 求

処分行政庁が別紙処分目録記載 1 から 4 までのとおりした車両制限令 1 2 条に基づき認定をいずれも取り消す。

### 第 2 事案の概要

- 1 本件は、A 株式会社（以下「A」という。）、B 株式会社（以下「B」という。）、C 株式会社MF 事業部（以下「C」という。）及びD 株式会社（以下「D」という。）が、処分行政庁に対し、東京都杉並区 に所在する運動場である通称 の跡地に建築されているマンションの建築工事のために、道路法 4 7 条 4 項、車両制限令（昭和 3 6 年政令第 2 6 5 号）1 2 条に基づき、別紙車両目録 1 から 4 まで記載の各車両（以下、これらを併せて「本件各車両」という。）につき、被告が管理する道路の通行に係る認定をそれぞれ申請したところ、処分行政庁が、上記各会社に対し、別紙処分目録記載 1 から 4 までのとおり、同条に基づく各認定（以下、これらを併せて「本件各認定」という。）をしたことから、当該道路周辺に居住する住民である原告らが、本件各認定が違法である旨主張して、本件各認定の取消しを求める事案である。

### 2 関係法令の定め

#### (1) 道路法

##### ア 1 条

この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

#### イ 47条

##### (7) 1項

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両（人が乗車し、又は貨物が積載されている場合にあつてはその状態におけるものをいい、他の車両を牽引している場合にあつては当該牽引されている車両を含む。以下本節及び第8章中同じ。）の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、政令で定める。

##### (1) 2項

車両でその幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径が前項の政令で定める最高限度をこえるものは、道路を通行させてはならない。

##### (2) 3項

道路管理者は、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があると認めるときは、トンネル、橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路について、車両でその重量又は高さが構造計算その他の計算又は試験によつて安全であると認められる限度をこえるものの通行を禁止し、又は制限することができる。

##### (3) 4項

前3項に規定するもののほか、道路の構造を保全し、又は交通の危険

を防止するため，道路との関係において必要とされる車両についての制限に関する基準は，政令で定める。

## (2) 車両制限令

### ア 1 条

道路の構造を保全し，又は交通の危険を防止するため，道路との関係において必要とされる車両についての制限は，道路法（以下「法」という。）に定めるもののほか，この政令の定めるところによる。

### イ 3 条

#### (ア) 1 項

法第 47 条第 1 項の車両の幅，重量，高さ，長さ及び最小回転半径の最高限度は，次のとおりとする。

1 幅 2.5 メートル

2 重量 次に掲げる値

イ 総重量 高速自動車国道又は道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定した道路を通行する車両にあつては 2.5 トン以下で車両の長さ及び軸距に応じて当該車両の通行により道路に生ずる応力を勘案して国土交通省令で定める値，その他の道路を通行する車両にあつては 2.0 トン

ロ 軸重 1.0 トン

ハ 隣り合う車軸に係る軸重の合計 隣り合う車軸に係る軸距が 1.8 メートル未満である場合にあつては 1.8 トン（隣り合う車軸に係る軸距が 1.3 メートル以上であり，かつ，当該隣り合う車軸に係る

る軸重がいずれも 9 . 5 トン以下である場合に於ては , 1 9 トン ) , 1 . 8 メートル以上である場合に於ては 2 0 トン

## 二 輪荷重 5 トン

3 高さ 道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定した道路を通行する車両に於ては 4 . 1 メートル , その他の道路を通行する車両に於ては 3 . 8 メートル

4 長さ 1 2 メートル

5 最小回転半径 車両の最外側のわだちについて 1 2 メートル

### (1) 2 項

バン型のセミトレーラ連結車 (自動車と前車軸を有しない被けん引車との結合体であつて , 被けん引車の一部が自動車に載せられ , かつ , 被けん引車及びその積載物の重量の相当の部分が自動車によつて支えられるものをいう。以下同じ。 ) , タンク型のセミトレーラ連結車 , 幌枠型のセミトレーラ連結車及びコンテナ又は自動車の運搬用のセミトレーラ連結車並びにフルトレーラ連結車 (自動車と一の被けん引車との結合体であつて , 被けん引車及びその積載物の重量が自動車によつて支えられないものをいう。以下同じ。 ) で自動車及び被けん引車がバン型の車両 , タンク型の車両 , 幌枠型の車両又はコンテナ若しくは自動車の運搬用の車両であるものの総重量の最高限度は , 前項の規定にかかわらず , 高速自動車国道を通行するものに於ては 3 6 トン以下 , その他の道路を通行するものに於ては 2 7 トン以下で , 車両の軸距に応じて当該車両の通行により道路に生ずる応力を勘案して国土交通省令で定める値とする。

(り) 3 項

高速自動車国道を通行するセミトレーラ連結車又はフルトレーラ連結車で、その積載する貨物が被けん引車の車体の前方又は後方にはみ出していないものの長さの最高限度は、第1項の規定にかかわらず、セミトレーラ連結車にあつては16.5メートル、フルトレーラ連結車にあつては18メートルとする。

ウ 5 条

(ア) 1 項

市街地を形成している区域（以下「市街地区域」という。）内の道路で、道路管理者が自動車の交通量がきわめて少ないと認めて指定したものの又は一方通行とされているものを通行する車両の幅は、当該道路の車道の幅員（歩道又は自転車歩行者道のいずれをも有しない道路で、その路肩の幅員が明らかでないもの又はその路肩の幅員の合計が1メートル未満（トンネル、橋又は高架の道路にあつては、0.5メートル未満）のものにあつては、当該道路の路面の幅員から1メートル（トンネル、橋又は高架の道路にあつては、0.5メートル）を減じたものとする。以下同じ。）から0.5メートルを減じたものをこえないものでなければならない。

(イ) 2 項

市街地区域内の道路で前項に規定するもの以外のものを通行する車両の幅は、当該道路の車道の幅員から0.5メートルを減じたものの2分の1をこえないものでなければならない。

(り) 3 項

市街地区域内の駅前，繁華街等にある歩行者の多い道路で道路管理者が指定したものの歩道又は自転車歩行者道のいずれをも有しない区間を道路管理者が指定した時間内に通行する車両についての前2項の規定の適用については，第1項中「0.5メートルを減じたもの」とあるのは「1メートルを減じたもの」と，第2項中「0.5メートル」とあるのは「1.5メートル」とする。

Ⅰ 6 条

(7) 1 項

市街地区域外の道路（道路管理者が自動車の交通量がきわめて少ないと認めて指定したものを除く。以下次項において同じ。）で，一方通行とされているもの又はその道路におおむね300メートル以内の区間ごとに待避所があるもの（道路管理者が自動車の交通量が多いため当該待避所のみでは車両のすれ違いに支障があると認めて指定したものを除く。）を通行する車両の幅は，当該道路の車道の幅員から0.5メートルを減じたものをこえないものでなければならない。

(い) 2 項

市街地区域外の道路で前項に規定するもの以外のものを通行する車両の幅は，当該道路の車道の幅員の2分の1をこえないものでなければならない。

オ 7 条

(7) 1 項

道路構造令（昭和４５年政令第３２０号）第２３条第２項の基準（強度に係るものに限る。）に適合している舗装がされていない都道府県道又は市町村道で、これに代わるべき他の道路があるものについて、道路管理者が路面の破損を防止するため必要と認められる車両の総重量、軸重又は輪荷重の限度を定めたときは、当該道路を通行する車両の総重量、軸重又は輪荷重は、当該限度をこえないものでなければならない。ただし、当該道路を通行しなければ目的地に到達することができない車両については、この限りでない。

(イ) ２項

融雪、冠水等のため支持力が著しく低下している道路について、道路管理者が路盤又は路床の破損を防止するため必要と認められる車両の総重量、軸重又は輪荷重の限度を定めたときは、当該道路を通行する車両の総重量、軸重又は輪荷重は、当該限度をこえないものでなければならない。

(ロ) ３項

前項の規定により道路管理者が車両の総重量、軸重又は輪荷重の限度を定めようとするときは、国土交通省令で定める構造計算又は試験の方法に基づいてしなければならない。

カ １２条

幅、総重量、軸重又は輪荷重が第３条に規定する最高限度をこえず、かつ、第５条から第７条までに規定する基準に適合しない車両で、当該車両を通行させようとする者の申請により、道路管理者がその基準に適合しな

いことが車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認定したものは、当該認定に係る事項については、第5条から第7条までに規定する基準に適合するものとみなす。ただし、道路管理者が運転経路又は運転時間の指定等道路の構造の保全又は交通の安全を図るため必要な条件を附したときは、当該条件に従って通行する場合に限る。

### 3 前提事実

本件の前提となる事実は、次のとおりである。証拠及び弁論の全趣旨により容易に認めることができる事実等は、その旨付記した。その余の事実は、当事者間に争いがない。

#### (1) 当事者等

ア 原告らは、いずれも本件各認定に係る別紙図面記載の矢印で示された部分の道路（以下「本件道路」という。）の沿道あるいは近隣に居住する者である。（甲9から12まで，21，23，24，弁論の全趣旨）

イ 本件道路は、被告が管理する区道である。（甲1から4まで，15，乙1，5から7まで）

#### (2) 車両制限令による制限について

本件道路は、市街地を形成している区域内の道路であって、車両制限令5条1項所定の道路に該当しないものであるところ、その最も幅員が狭い部分は4.75mであるから、そこから0.5mを減じたものの2分の1である2.125mを超える幅の車両は、同令12条に基づく道路管理者の認定を受けない限り、本件道路を通行できないこととなる（同令5条2項参照）。そして、本件各車両は、同令3条所定の最高限度を超えていないが、その幅



がいずれも 2 . 1 2 5 m を超えるから，道路管理者である処分行政庁の同令 1 2 条に基づく認定を受けない限り，本件道路を通行することができないものである。（甲 1 から 4 まで，1 5，乙 1，5 から 7 まで，弁論の全趣旨）

(3) 本件各認定の経緯等

- ア A は，処分行政庁に対し，平成 1 8 年 9 月 6 日，別紙車両目録 1 記載の各車両について，特殊車両通行認定申請書を提出して，車両制限令 1 2 条に基づく申請をし，処分行政庁は，A に対し，同月 8 日，本件道路につき，別紙処分目録記載 1 のとおり，同条に基づく認定をした。（甲 1，乙 5）
- イ B は，処分行政庁に対し，平成 1 8 年 1 2 月 5 日，別紙車両目録 2 記載の各車両について，特殊車両通行認定申請書を提出して，車両制限令 1 2 条に基づく申請をし，処分行政庁は，B に対し，同月 8 日，本件道路につき，別紙処分目録記載 2 のとおり，同条に基づく認定をした。（甲 2，乙 1）
- ウ C は，処分行政庁に対し，平成 1 8 年 1 2 月 6 日，別紙車両目録 3 記載の各車両について，特殊車両通行認定申請書を提出して，車両制限令 1 2 条に基づく申請をし，処分行政庁は，C に対し，同月 1 2 日，本件道路につき，別紙処分目録記載 3 のとおり，同条に基づく認定をした。（甲 3，乙 6）
- エ D は，処分行政庁に対し，平成 1 8 年 1 2 月 1 1 日，別紙車両目録 4 記載の各車両について，特殊車両通行認定申請書を提出して，車両制限令 1 2 条に基づく申請をし，処分行政庁は，D に対し，同月 1 8 日，本件道路につき，別紙処分目録記載 4 のとおり，同条に基づく認定をした。（甲 4，

乙 7 )

オ 処分行政庁は，本件各認定に当たり，要旨次のような条件をそれぞれ付した。（甲 5，乙 1，5 から 7 まで）

- (7) 通行区間に通行上の交通規制がある場合は，あらかじめ所轄警察署の通行許可を得ること。
- (イ) 通行区間及び安全対策について，沿道住民及び通行者に対して事前に十分な広報を行い，安全管理責任者を明確にし，沿道要望者等に迅速な対応をすること。
- (ロ) 通勤，通学，買物等による交通混雑の時間帯は歩行者優先の観点から通行は避けること。
- (ハ) 歩行者及び対向車両等の通行の安全を確保するため，交通整理員を配置すること。
- (ニ) 道路管理者の道路工事及び占用工事（水道，ガス，電気等）がある場合は，事前の土木事務所の指示及び占用工事者との通行時間帯の協議に従い通行すること。また，沿道に建築工事等がある場合は事前に調整した上で通行すること。
- (ホ) 道路管理者が道路の補強の必要を認めた場合は，認定を受けた者の費用負担で補強すること。
- (ヘ) 通行区間の点検及び清掃を日々行うこと。万一，道路（舗装構造物，道路付属物）を損傷した場合は，直ちに応急処置を行い，土木事務所に連絡して，その指示に従って復旧し，その費用は，認定を受けた者の負担とすること。

- (㌘) 地下埋設等占用物件に損傷を与えた場合，至急占用物件の企業者に連絡し，その指示に従い，責任を持って対処すること。
- (㌙) 認定期間中に車検証の期限が満了する車両については，更新後改めて車検証の写しを提出することを要し，提出しない場合は認定車両の対象とならないこと。
- (㌚) 通行開始前に道路の補強又は道路上の工事等の有無を確認し，認定期間終了後に道路の損傷の有無を確認して，杉並土木事務所南土木維持係に連絡し，指示があった場合にはその指示に従うこと。

#### (4) 本件訴えの提起

原告らは，平成１９年４月１８日，本件各認定の取消しを求める本件訴えを提起した。（当裁判所に顕著な事実）

#### 4 争点

- (1) 原告らは本件各認定の取消しを求める訴えの原告適格を有するか。
- (2) 本件各認定は適法なものか。

#### 5 当事者の主張

- (1) 争点(1)（原告らは本件各認定の取消しを求める訴えの原告適格を有するか）について  
（被告の主張）

本件各認定は，いずれも道路法４７条４項に基づく車両制限令１２条によりされたものであるが，これらの規定は，一般的公益の保護を超えて個々人の個別的利益を保護する趣旨の規定ではないし，同法及び同令のその他の規定の中にも個々人の個別的利益を保護する趣旨であることをうかがわせる規

定は存しない。

したがって、原告らはいずれも行政事件訴訟法 9 条 1 項にいう「法律上の利益を有する者」には該当せず、このような原告らが提起した本件訴えは、いずれも不適法である。

(2) 争点(2) ( 本件各認定は適法なものか ) について

( 被告の主張 )

ア 道路法 4 7 条 2 項は、政令で定める最高限度を超える車両が道路を通行することを禁止しているが、車両制限令 3 条がその最高限度を定めているのであって、法律上禁止されているのは、この制限を超える車両の通行に限られているのであり、政令で定める最高限度を超えない車両の通行は、原則として自由である。

もっとも、一概に道路といっても、構造、幅員等その形状は様々であり、車両の構造及び道路の形状いかんによっては、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための特別な配慮が必要な場合も存するから、同法 4 7 条 4 項は、道路との関係において通行できる車両に一定の基準を設け、それを超える車両の通行を制限できるものとして、同令 5 条から 7 条までがその基準を定め、この基準に適合しない車両については、道路の構造の保全及び交通の危険の防止に支障がないかを確認するために、同令 1 2 条の認定を受けることを定めたのである。

したがって、同条における「車両の構造が特殊である」とは、前記趣旨及びこれと文言を同じくする同法 4 7 条の 2 の解釈からすれば、車両の構造上、寸法において分割不可能であるため、同令 5 条から 7 条までが規定

する基準を超える車両をいうものと解すべきである。

イ 本件各車両は、車両の構造上、寸法を分離し、又は分割することが不可能であり、「車両の構造が特殊」であることは明らかである。

そして、道路の構造の保全という観点からは、本件各車両が本件道路を通行することで、道路の構造の保全に支障を来すおそれはなかった。

また、街道を除く本件道路は、住宅地内の道路であり、南北への通り抜けができないから、もともと車両の通行は多くはなく、通勤通学の時間帯を除けば、歩行者も少ないこと、街道も、車両の通行は頻繁であり、大型車両の相互通行が困難な箇所が一部に存するものの、通勤通学の時間帯を除けば、歩行者は少ないことから、通勤通学の時間帯の通行を制限し、交通整理員を配置して交通整理を行えば、十分に交通の危険防止を図り得る。

そこで、処分行政庁は、本件各車両について、相互通行を避けるために、搬出路と搬入路を指定した上で、より通行の安全を確保するために、通勤、通学、買物等による交通混雑の時間帯の通行を避け、交通整理員を配置するなどの条件を付した上で、車両の構造が特殊であるためやむを得ないと認定して、本件各認定をしたものであり、何ら違法はない。

（原告らの主張）

ア 車両制限令 12 条所定の特殊な車両といい得るには、車両の構造が特殊である車両、あるいは輸送する貨物が特殊な車両で、道路法に定められた幅、長さ、高さ及び総重量のいずれかの一般的制限値を超えたり、橋、高架の道路、トンネル等で総重量及び高さのいずれかの制限値を超える車両

である必要がある。

そして、車両の構造が特殊である場合とは、車両の構造が特殊なため一般的制限値のいずれかを超える車両で、トラッククレーン等自走式建設機械、トレーラ連結車の特例 5 車種（バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用、自動車の運搬用）のほか、あおり型、スタンション型、船底型の追加 3 車種をいうとされている。

また、輸送する貨物が特殊である場合とは、貨物が特殊で分割不可能のため、一般的制限値のいずれかを超える建設機械、大型発電機、電車の車体、電柱等の貨物をいうとされている。そして、ここにいう分割不可能とは、分解に熟練を要し、通常の運搬、保管等で済ませることのできない程度のものをいい、取り外し可能なものは取り外させ、運搬に適した車両を選択させるものとされている。

以上の規制によれば、本件各車両は貨物が分割可能なものであり、特殊な車両に該当しないことは明らかである。

すなわち、本件各車両のうち、まず、A 及び B の申請に係る車両は、いずれもコンクリートミキサー車であり、前記のトラッククレーンやトレーラ等の特殊な車両に該当しないことは明らかであり、また、積載貨物である生コンクリートが、その分割に熟練を要したり、通常の運搬保管ができないものではないことは明らかである。

次に、C の申請に係る車両はダンプカーであり、D の申請に係る車両はダンプカー及びキャブオーバーであるが、これらが特殊な車両に該当しないことは明らかであり、また、その貨物も、土砂や人であるから、いずれ

も特殊で分割不可能なものではないことも明らかである。

- イ 本件各車両のうち，Cの申請に係るダンプカーの車幅は，車両制限令3条所定の2.5mにわずかに1cm足りないだけの2.49mであるにもかかわらず，処分行政庁は安易に認定をしているから，本件各認定は実質的に違法な処分である。
- ウ 本件各認定における認定期間は，いずれも1年間にわたるものであるが，このように長期間にわたる認定では，道路法及び車両制限令が目的としている交通の危険の防止を図ることはできない。

すなわち，道路状況は日々変わっているのであり，特に本件のごとく道路幅が狭く，歩行者の多い地域に大型車両が多数通行する場合には，交通の危険が生じていないかについて常にチェックが必要であり，なるべく認定期間を短くしてこの点について十分配慮すべきである。それにもかかわらず，認定期間を1年にもわたる長期にした場合，道路状況の変化に柔軟に対処できず，交通の危険が発生しても適切に対応することができず，事実上放置されてしまう事態となる。

このような認定期間の設定は，処分行政庁が法の趣旨を実現することを放棄したに等しく，この点でも，本件各認定は違法である。

- エ 本件各認定においては，車両制限令12条ただし書に基づき，条件が付されているが，その条件は抽象的に過ぎ，およそ交通の危険を防止するために必要な条件といえるものではない。

すなわち，本件各認定に付された条件が記載されている「車両通行認定条件書」3項は，具体的な時間帯や地域の指定をしておらず，それらの判

断を通行する車両にゆだねているのであって、交通の危険の防止のための条件には全くなっていない。

したがって、法の趣旨に従った交通の危険の発生を防止するための具体的条件を付していない本件各認定は、違法である。

オ Bの申請に対する認定は、同認定に係る車両が認定外の道路を通行せざるを得ないものとなっているから、同認定には瑕疵がある。

### 第3 当裁判所の判断

#### 1 争点(1)（原告らは本件各認定の取消しを求める訴えの原告適格を有するか）について

- (1) 行政事件訴訟法9条は取消訴訟の原告適格について規定するが、同条1項にいう当該処分の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」とは、当該処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者をいうのであり、当該処分を定めた行政法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上保護された利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者は、当該処分の取消訴訟における原告適格を有するものというべきである。

そして、処分の相手方以外の者について上記の法律上保護された利益の有無を判断するに当たっては、当該処分の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮される



べき利益の内容及び性質を考慮すべきであり，この場合において，当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては，当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参酌し，当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては，当該処分がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案すべきものである（同条２項参照）。（以上につき，最高裁平成１６年（行ヒ）第１１４号同１７年１２月７日大法廷判決・民集５９巻１０号２６４５頁参照）

- (2) 上記の見地に立って，原告らが本件各認定の取消しを求める訴えの原告適格を有するか否かについて検討する。

ア 道路法は，道路網の整備を図るため，道路に関して，路線の指定及び認定，管理，構造，保全，費用の負担区分等に関する事項を定め，もって交通の発達に寄与し，公共の福祉を増進することを目的とするとし（同法１条），道路の構造を保全し，又は交通の危険を防止するため，道路との関係において必要とされる車両の幅，重量，高さ，長さ及び最小回転半径の最高限度は，政令で定め（同法４７条１項），車両でその幅，重量，高さ，長さ又は最小回転半径が前項の政令で定める最高限度を超えるものは，道路を通行させてはならず（同条２項），道路管理者は，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があると認めるときは，トンネル，橋，高架の道路その他これらに類する構造の道路について，車両でその重量又は高さが構造計算その他の計算又は試験によって安全であると認められる限度を超えるものの通行を禁止し，又は制限することができ（同条３

項），前３項に規定するもののほか，道路の構造を保全し，又は交通の危険を防止するため，道路との関係において必要とされる車両についての制限に関する基準は，政令で定めるものとしている（同条４項）。

イ また，車両制限令は，道路法４７条１項に基づき，車両の幅，重量，高さ，長さ及び最小回転半径の最高限度について規定し（同令３条），同法４７条４項に基づき，市街地区域内外の道路を通行する車両の幅の制限（同令５条，６条），車両の総重量，軸重又は輪荷重の制限（同令７条）について，それぞれ規定している。そして，同令１２条は，幅，総重量，軸重又は輪荷重が同令３条に規定する最高限度を超えず，かつ，同令５条から７条までに規定する基準に適合しない車両で，当該車両を通行させようとする者の申請により，道路管理者がその基準に適合しないことが車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認定したものは，当該認定に係る事項については，同令５条から７条までに規定する基準に適合するものとみなすとしている。

ウ このように，道路法及び車両制限令は，道路の構造の保全及び交通の危険の防止のため，車両の幅，重量，高さ，長さ及び最小回転半径の最高限度等の種々の制限をしているところ，道路は，一般公衆の使用に供することを目的とする公共施設であり，何人も他人の共同の使用を妨げない限度で，その用法に従い，自由にこれを使用することができるものであって，一般公衆が道路の自由な使用によって享受する利益は，特段の事情がない限り，道路が設置され一般公衆の使用に供されていることの結果として受ける一般的な利益にすぎないこと，道路を安全かつ円滑に利用するという

利益は、当該道路の利用者の居住地や利用目的、利用頻度等によって消長を来すものではなく、当該道路の利用者が共通して有する性質のものであること、同法４７条４項に基づく同令１２条所定の道路管理者の認定の手続において、当該道路の沿道あるいは近隣の居住者等の利益を考慮することが当然に予定されていることをうかがわせる規定を見いだすことはできないことを併せ考慮すると、同法及び同令が上記制限を設けた趣旨及び目的は、道路の構造を保全し、交通の危険を防止することによって、一般的公益を保護することにあり、同認定において考慮されている利益は、一般に道路を利用する者が共通して持つ一般的抽象的な利益であるというべきである。

確かに、同認定が同法４７条４項及び同令１２条に違反してされた場合には、道路の構造を保全することができず、又は交通の危険を防止することができないという事態が発生するおそれがあり、そのような場合には、個々の道路利用者の道路を安全かつ円滑に利用するという利益が害されるおそれがあるが、前示の同法４７条４項及び同令１２条の趣旨及び目的並びに考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮すると、個々の道路利用者の当該利益の保護は、同法４７条４項及び同令１２条の規定による道路の構造の保全及び交通の危険の防止という一般的公益の保護の結果として実現されるべきものとされていると解するのが相当である。

- Ⅰ 以上のような道路法４７条４項に基づく車両制限令１２条所定の道路管理者の認定に関する上記各規定の趣旨及び目的、これらの規定が同認定を通して保護しようとしている利益の内容及び性質を考慮すれば、同法及び

同令は、ある道路の沿道あるいは近隣に居住する者が有する当該道路を安全かつ円滑に利用する利益を、道路利用者として有する一般的抽象的な利益にとどめず、個々人の個別的利益として保護する趣旨を含むものと解することはできない。

オ したがって、本件道路の沿道あるいは近隣に居住している原告らは、本件各認定の取消しを求めるにつき法律上保護された利益を有しているといふことはできず、本件各認定の取消しを求める訴えの原告適格を有していないといわざるを得ない。

2 以上のとおりであるから、原告らは本件訴えの原告適格を有しておらず、本件訴えはいずれも不適法な訴えであるというべきである。

#### 第4 結論

よって、その余の点について判断するまでもなく、本件訴えはいずれも不適法であるから、これらをいずれも却下することとし、訴訟費用の負担につき、行政事件訴訟法7条、民訴法61条、65条1項本文を適用して、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第38部

裁判長裁判官 杉 原 則 彦

裁判官 松 下 貴 彦

裁判官 島 田 尚 人



( 別紙 )

処 分 目 録

1 (1) 申請者

A 株式会社

(2) 認定日

平成 1 8 年 9 月 8 日

(3) 認定車両

別紙車両目録 1 記載のとおり

(4) 運転開始日

平成 1 8 年 9 月 1 6 日

(5) 運転終了日

平成 1 9 年 9 月 1 5 日

2 (1) 申請者

B 株式会社

(2) 認定日

平成 1 8 年 1 2 月 8 日

(3) 認定車両

別紙車両目録 2 記載のとおり

(4) 運転開始日

平成 1 8 年 1 2 月 1 1 日

(5) 運転終了日

平成 1 9 年 1 2 月 1 0 日

3 (1) 申請者

C 株式会社 M F 事業部

(2) 認定日

平成 1 8 年 1 2 月 1 2 日

(3) 認定車両

別紙車両目録 3 記載のとおり

(4) 運転開始日

平成 1 8 年 1 2 月 1 3 日

(5) 運転終了日

平成 1 9 年 1 2 月 1 2 日

4 (1) 申請者

D 株式会社

(2) 認定日

平成 1 8 年 1 2 月 1 8 日

(3) 認定車両

別紙車両目録 4 記載のとおり

(4) 運転開始日

平成 1 8 年 1 2 月 1 8 日

(5) 運転終了日

平成 1 9 年 1 2 月 1 7 日