

平成29年度答申第37号
平成30年1月26日

諮問番号 平成29年度諮問第30号（平成29年11月6日諮問）
審査庁 国土交通大臣
事件名 道路損傷等行為に係る原因者負担金の督促処分に関する件

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旨の諮問に係る判断は妥当である。

理 由

第1 事案の概要

1 事案の経緯

- (1) 平成27年8月2日13時25分頃、審査請求人X（以下「審査請求人」という。）の被用者であるバス運転手（以下「本件バス運転手」という。）が運転する審査請求人所有の大型バスは、A自動車道上り線B付近（以下「本件事故現場」という。）を走行中、右前輪のタイヤ（以下「本件タイヤ」という。）がバーストし、脱輪した。
- (2) 本件バス運転手から連絡を受け、本件事故現場に駆けつけた上記道路を管理するC高速道路株式会社（以下「本件会社」という。）の子会社であるP社の交通管理隊（以下「本件交通管理隊」という。）は、本件事故現場の中央分離帯側で本件タイヤを発見し、路肩部に排除するとともに、中央分離帯側の視線誘導標（以下「本件視線誘導標」という。）1基の損傷（以下「本件事故」という。）を確認した。

本件交通管理隊は、本件タイヤが本件視線誘導標を損傷したものと考え、本件バス運転手に対し事情聴取を行い、また、本件バス運転手から、自ら

が本件会社の管理する高速道路に損傷・汚損を与えた旨、復旧に必要な費用を負担する旨等を記載した誓約書（以下「本件誓約書」という。）の提出を受けた。

- (3) 本件会社は、平成27年10月13日付けで、審査請求人に対し、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「特措法」という。）40条1項により読み替えて適用する道路法（昭和27年法律第180号）58条1項の規定に基づき、平成27年11月13日を納入期限として、本件視線誘導標の復旧に要した費用（視線誘導標の取替費用及び交通規制に要した費用の合計額。以下「本件原因者負担金」という。）12万5094円を請求した。
- (4) 本件会社は、審査請求人から期限までに本件原因者負担金が納入されなかったため、平成28年1月4日付けで、審査請求人に対し、特措法45条3項に基づき、同月24日を期限と指定した督促状を発して督促を行った。
- (5) 本件会社は、審査請求人から上記督促状において指定した期限までに本件原因者負担金が納入されなかったため、平成28年4月19日、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。）に対し、特措法45条3項に基づく徴収の申請をした。
- (6) 処分庁は、平成28年8月3日付けで、審査請求人に対し、特措法45条4項により読み替えて準用する道路法73条1項の規定に基づき、同年9月2日を期限と指定して、本件原因者負担金及び督促手数料52円の合計額12万5146円の納入を求め、督促状を発して督促処分（以下「本件処分」という。）を行った。
- (7) 審査請求人は、平成28年10月28日付けで、本件審査請求をした。
- (8) 審査庁は、平成29年11月6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。

以上の事案の経緯は、諮問書、弁明書、誓約書（平成27年8月2日付け）、原因者負担金請求書（平成27年10月13日付け）、督促状（本件会社作成、平成28年1月4日付け）、督促状（処分庁作成、平成28年8月3日付け）及び陳述書（本件交通管理隊隊員作成、平成29年12月11日付け）から認められる。

2 関係する法令の定め

(1) 定義

特措法において、「会社」とは、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社をいい（２条４項）、
「会社管理高速道路」とは、会社が特措法３条１項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は特措法４条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路をいう（２３条１項）。

また、特措法において「機構」とは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構をいう（２条７項）。

（２）会社による原因者負担金の求めについて

会社管理高速道路に関して、特措法４０条１項の規定により読み替えて適用する道路法５８条１項は、会社は、他の行為により必要を生じた道路に関する工事又は道路の維持の費用については、その必要を生じた限度において、他の行為につき費用を負担する者にその全部又は一部について負担を求めるものとする旨規定する。

なお、上記「他の行為」とは、道路を損傷し、若しくは汚損した行為又は道路の補強、拡幅その他道路の構造の現状を変更する必要を生じさせた行為をいう（道路法２２条１項）。また、上記「道路」には、道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものが含まれるところ（同法２条１項）、上記「道路の附属物」には、「車両の運転者の視線を誘導するための施設」が含まれる（同条２項８号、道路法施行令（昭和２７年政令第４７９号）３４条の３第３号）。

（３）機構による原因者負担金の徴収について

ア 特措法４５条３項は、会社は、特措法４０条１項の規定により読み替えて適用する道路法５８条１項の規定に基づく負担金（以下「原因者負担金」という。）を納付しない者がある場合においては、督促状を發して督促し、その者が督促状において指定した期限までに納付しないときは、機構に対し、その徴収を申請することができる旨規定する。

イ 上記申請に基づき機構が原因者負担金を徴収する場合について、特措法４５条４項により読み替えて準用する道路法７３条１項は、原因者負担金を納付しない者がある場合においては、機構は、督促状によって納付すべき期限を指定して督促しなければならない旨規定する。

３ 審査請求人の主張の要旨

本件視線誘導標の付近に本件タイヤの形跡が認められず、本件タイヤのバ

一スト時、バスは走行車線を走行しており、本件タイヤが追越車線を横断して衝突したことは考えにくいため、本件事故の原因は他の可能性も考えられる。

また、処分庁は、本件バス運転手が本件誓約書において自ら本件事故の原因者であると認めていることを弁明の主な根拠としているが、本件誓約書は、本件バス運転手が本件事故現場の状況に混乱しつつ、サインしたものであり、任意の意見や認識が表われているとはいえず、証拠力は低い。

したがって、本件事故と本件タイヤのバースト・脱輪には因果関係がなく、本件バス運転手は、本件事故の原因を与えた行為者（以下「原因者」という。）に当たらず、誤った事実認定に基づいてなされた本件処分は違法であるため、これを取り消す裁決を求める。

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同旨であるところ、審理員の意見の概要は以下のとおりである。

- 1 以下の事実関係を勘案すれば、本件会社が、本件事故の原因を本件タイヤのバースト・脱輪と推定し、本件バス運転手を本件事故の原因者とした判断に不合理な点はない。
 - (1) 本件会社は、平成27年8月2日、10時35分頃を直近として本件事故以前に計4回の巡回を実施したが、視線誘導標の損傷等の道路構造物の異常やタイヤ等の路上障害物は無かった。また、直近の巡回から本件事故発生までの間に、高速道路利用者等からの通報もなく、本件以外に事故や車両故障、落下物は発生していない。そして、本件事故現場の管内における損傷等による視線誘導標の交換が管理延長100m当たりでは年間約0.1基にも満たない。
 - (2) 本件タイヤが発見された位置と本件視線誘導標の位置が非常に近接しており、本件会社の聞き取り調査によれば、本件バス運転手は、警察の事情聴取において、自ら本件事故の原因者であると認めていることが確認できている。
- 2 また、審理関係人が提出した資料から本件タイヤの衝撃力や軌跡を特定することは困難であるが、本件事故直後の現場写真からすれば、現場周辺に本件視線誘導標の破片が散乱していること、本件視線誘導標には斜め上方向から物体が衝突したような屈曲及び擦過痕があること並びに付近のガードレールに黒く変色した箇所が確認できることから、上記1(1)記載の事実関係と併せて考えると、本件事故は、本件タイヤの衝突により生じたものと推定

するのが相当である。

- 3 なお、上記の事実認定は、上記1（1）記載の事実関係をもって、道路管理者が原因者を推定するのに十分な理由があると認められるものであり、本件誓約書のみにより原因者の特定を行ったとはいえず、その内容も本件バス運転手に錯誤等を生じさせる内容とは認められない。
- 4 したがって、上記の事実認定に基づく本件処分には違法又は不当な点はない。

第3 調査審議の経緯及び審査関係人の追加主張

1 調査審議の経緯

当審査会は、平成29年11月6日、審査庁から諮問を受けた。その後、当審査会は、同月17日、同年12月15日、平成30年1月11日及び同月19日の計4回の調査審議を行い、その間に、審査庁から、平成29年12月8日付け、同月13日付け及び同月14日付けで、審査請求人から、同年11月22日付けで、主張書面又は資料の提出を受けた。

2 審査請求人の追加主張

上記「第2 審査庁の諮問に係る判断」に関して、本件事故直前の巡回において本件視線誘導標に損傷がなかったことや本件タイヤと本件視線誘導標の位置関係は、本件事故の原因者の特定に当たり関連性が乏しく、また、本件誓約書のうち審理員意見書で引用されている「損傷・汚損物件及び概算数量は、中央分離帯側の視線誘導標の損傷、タイヤ処分費、その他であること」の箇所は、本件バス運転手が記載したのではなく、本件バス運転手の意思を表したものではない。

3 審査庁の追加主張

- (1) 本件会社の巡回は、本件会社の内部規則である「交通管理業務実施細則」に基づき、巡回業務に熟練した職員が2人1組で、視線誘導標の異常の発見が容易になる夜間を含む、国道の標準的な巡回頻度よりも多い1日8回の定期巡回を行っており、異常事態があったときは必要に応じて写真をとる等の記録をし、報告するとともに、損傷箇所に補修が必要なことを示す目印を付けることとしている。

そのため、だいたい色の反射体が付いていて視認性の高い視線誘導標の損傷を漫然と見過ごすことは、およそ想定し難い。

- (2) 時速80kmで走行していた大型バスから脱輪した本件タイヤは、ある程度弾力性を持って弾みながら走行車線から追越車線を横断し、本件視線

誘導標をかすめ取るように衝突するとともに、その衝撃でスピードを失い、その場に転がって動きを止めたものと推測される。

(3) 本件誓約書の聴取に当たっては、本件バス運転手に錯誤等を生じさせることがないように内容の読み聞かせを行い、十分な確認の上で署名を求めているものと推定しており、相応の証拠力があるものと考えている。

(4) 本件会社は、平成28年1月20日前後、高速道路交通警察隊事務室において、交通警察隊に対し、本件バス運転手が、交通警察隊の事故当日の事情聴取において、本件視線誘導標を損傷させたと認めていることを口頭で確認した。

第4 当審査会の判断

1 審理員の審理手続について

(1) 審理員の指名

審査庁は、平成28年11月9日、本件審査請求を担当する審理員として、道路局道路交通管理課企画専門官のQを指名し、同日付けで、その旨を審査請求人及び処分庁に通知した。

(2) 審理手続

ア 処分庁は、平成28年12月12日付け、平成29年3月21日付け及び同年6月28日付けで、審理員に対し弁明書及び資料を提出し、審査請求人は、同年2月6日付け及び同年5月9日付けで、審理員に対し反論書及び資料を提出した。また、審理員からの求めに応じ、処分庁は、審理員に対し同年8月17日に、審査請求人は、同月24日に、それぞれ物件を提出した。

イ 審理員は、平成29年10月17日、審理関係人に対し、審理を終結した旨並びに審理員意見書及び事件記録を同月24日までに審査庁に提出する予定である旨を通知した。

ウ 審理員は、平成29年10月24日付けで、審査庁に対し、審理員意見書及び事件記録を送付した。

以上の審理員の審理手続については、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) 問題の所在

ア 本件処分は、本件会社が、本件事故の原因を本件タイヤの衝突と推定し、本件タイヤのバースト・脱輪を生じさせた行為を道路法58条1項

に規定する「他の行為」に当たるものと判断して、審査請求人に対し、特措法40条1項により読み替えて適用する道路法58条1項の規定に基づき、本件バス運転手の使用者である審査請求人を「他の行為につき費用を負担する者」として請求した本件原因者負担金の納入を求めるものであるところ、審査請求人は、本件タイヤのバースト・脱輪を生じさせた行為と本件視線誘導標の損傷との間には因果関係がなく、当該行為は同項にいう「他の行為」に当たらない旨主張しているものと解される。

イ この点、道路法58条1項に規定する原因者負担金制度は、道路の管理に関する費用は、道路管理者が負担するのが原則であるが、他の工事又は他の行為により必要を生じた道路に関する工事又は道路の維持の費用については、道路管理者に負担させることは衡平に反するため、当該他の工事又は他の行為につき費用を負担する者に負担させることとしたものであるという制度の趣旨に加え、同法の文言上、「他の行為」とは「道路を損傷し、若しくは汚損した行為若しくは道路の補強、拡幅その他道路の構造の現状を変更する必要を生じさせた行為」をいうものと規定されていること（同法22条1項）に鑑みれば、「他の行為」といえるためには、行為者の行為と道路損傷等との間に因果関係があることが当然の前提となっているものと解される。

そうすると、本件タイヤのバースト・脱輪を生じさせた行為と本件視線誘導標の損傷との間に因果関係が認められない場合には、本件タイヤのバースト・脱輪を生じさせた行為は「他の行為」に当たらず、審査請求人は「他の行為につき費用を負担する者」に当たらないから、本件処分は違法又は不当と評価されるものと解するのが相当である。

そこで、以下では、上記の見地から、本件タイヤのバースト・脱輪を生じさせた行為が「他の行為」に当たるとした審査庁の判断の適法性及び妥当性を検討する。

(2) 検討

ア 本件事故以前の本件視線誘導標の状況について

本件会社は、資料（交通管理巡回計画表）によれば、本件事故当日、本件事故以前に計4回の巡回を実施し、本件事故の3時間前に実施した巡回においても、本件事故現場付近において視線誘導標の損傷等の道路構造物の異常やタイヤ等の路上障害物が無いことを確認していたことが認められるところ、本件事故現場付近における定期巡回は、平成27年4月1日以

降、視線誘導標の異常の発見が容易になる夜間を含めて1日8回、「交通管理業務実施細則」に基づき、2人1組で行われており、道路構造物の異常やタイヤ等の路上障害物が生じた際、それらを確認するのに十分なものと認めることができ、本件視線誘導標のように、だいたい色の反射体が付いていて視認性の高い道路の附属物が損傷していれば発見できたものと考えられる。

加えて、本件事故現場の管内における損傷等による視線誘導標の交換は、平成26年8月から平成27年7月までの調査結果によれば、管理延長100m当たり年間約0.1基であるとされていることに加え、本件事故の3時間前に実施した巡回以降、本件事故が生じるまでの間に高速道路利用者等から視線誘導標の損傷等の道路構造物の異常やタイヤ等の路上障害物に関する通報もなかったことに鑑みれば、本件以外に車両の事故、故障等が発生していた可能性は低く、本件事故以前に本件視線誘導標が損傷していた可能性も低いといわざるを得ない。

イ 本件事故現場の状況及び本件タイヤの動向について

(ア) まず、本件視線誘導標の損傷状況について、本件交通管理隊が撮影した写真（資料（事故発見直後の現場写真））によれば、本件視線誘導標は反射体が外れ、斜め下方向に屈曲しており、その周囲には本件視線誘導標の反射体の破片が散乱していることが認められる。

また、本件タイヤと本件視線誘導標の位置関係について、本件事故処理に当たった本件交通管理隊隊員の陳述書及び出動内容確認書によれば、同隊員は、本件タイヤを路外に排除する際に本件視線誘導標の反射体の破片がガードレール下に散乱していたことを目視で確認し、本件タイヤの路外排除後に本件視線誘導標の損傷を確認したとされており、この間わずか約10分だったことも踏まえれば、本件タイヤが発見された位置と本件視線誘導標の位置は非常に近接していたものと考えられる。

(イ) また、本件タイヤの動向について、審査庁は、時速80kmで走行していた大型バスから脱輪した本件タイヤは、ある程度弾力性を持って弾みながら走行車線から追越車線を横断し、中央分離帯の視線誘導標をかすめ取るように衝突するとともに、その衝撃でスピードを失い、その場に転がって動きを止めたものと推測される旨主張するところ、上記（ア）の本件事故現場の状況に照らして、そのような推測が不合理であるともいえない。

(ウ) そうすると、本件事故当時、本件タイヤが本件視線誘導標に衝突した可能性は相当程度高いと認められる。

ウ 小括

以上のとおり、本件事故以前に本件視線誘導標が損傷していた可能性が低いことに加え、本件事故当時、本件タイヤが本件視線誘導標に衝突した可能性が相当程度高いことを総合して考えれば、本件事故は、本件タイヤが本件視線誘導標に衝突したことにより生じたものと認めることができ、本件タイヤのバースト・脱輪を生じさせた行為と本件視線誘導標の損傷との間には因果関係を認めることができるから、本件タイヤのバースト・脱輪を生じさせた行為は「他の行為」に当たり、審査請求人は、当該「他の行為につき費用を負担する者」であるとしてなされた本件処分が違法又は不当であるということとはできない。

(3) 審査請求人の主張について

審査請求人は、本件事故の原因者の特定は、本件誓約書を根拠になされているが、本件誓約書は、本件バス運転手が混乱した状態で内容がよく分からないまま署名したものであり、また、本件視線誘導標の損傷を認める旨の記載等主要な部分については、本件バス運転手が記載したものではないことから、本件バス運転手の意思を反映したものではない旨主張するところ、本件タイヤのバースト・脱輪を生じさせた行為と本件視線誘導標の損傷との因果関係は、本件誓約書によるまでもなく、上記(2)のとおり判断できることから、当審査会としては、判断資料としては用いなかった。

3 まとめ

以上によれば、本件処分が違法又は不当であるとはいえないから、本件審査請求を棄却すべきである旨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	小	早川	光郎
委	員	山	田	博