

令和5年度答申第74号
令和6年3月14日

諮問番号 令和5年度諮問第74号（令和6年2月5日諮問）
審査庁 国土交通大臣
事件名 工事原因者に対する工事施行命令に関する件

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、審査請求人X（以下「審査請求人」という。）の被用者が運転する事業用中型貨物自動車（以下「本件事両」という。）が、一般国道ABトンネル（以下「本件トンネル」という。）上り線において、道路の附属物であるCCTVカメラを損傷した（以下、この損傷を「本件損傷」という。）として、C局長（以下「処分庁」という。）が、審査請求人に対し、道路法（昭和27年法律第180号）22条1項の規定に基づき、本件損傷に係る復旧工事の工事施行命令（以下「本件施行命令」という。）を発したところ、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22条1項は、道路管理者は、道路に関する工事以外の工事により必要を生じた道路に関する工事又は道路を損傷し、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（以下「他の行為」という。）により必要を生じた道路に関

する工事又は道路の維持を当該工事の執行者又は行為者に施行させることができる」と規定する。

道路法2条1項は、同法における「道路」とは、一般交通の用に供する道で同法3条各号に掲げるもの（一般国道等）をいい、トンネル等道路と一体となってその効用を全うする施設や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を含む旨規定し、同法2条2項は、同法における「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、同項各号に掲げるものをいう旨規定し、同項4号は、道路情報管理施設（車両監視装置等）を掲げる。

- (2) 道路法30条1項は、国道等の構造の技術的基準は、建築限界等同項各号に掲げる事項について政令で定める旨規定し、これを受けて道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「構造令」という。）12条は、歩道を有しないトンネル等の建築限界を規定する。そして、構造令2条12号は、路肩を「道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分をいう。」と規定し、構造令8条1項は、道路には、中央帯又は停車帯を設ける場合を除き、車道に接続して、路肩を設けるものとする旨規定する。

また、道路法47条4項は、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旨規定し、これを受けて車両制限令（昭和36年政令第265号。以下「車限令」という。）9条は、歩道、自転車道又は自転車歩行者道のいずれをも有しない道路を通行する自動車は、その車輪が路肩にはみ出してはならないと規定する。

- (3) 道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「道交法」という。）2条1項3号の4は、路側帯を「歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によつて区画されたものをいう。」と規定し、道交法17条1項本文は、車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない旨規定する。

- (4) 道路法45条2項は道路標識及び区画線の種類、様式及び設置場所等に

ついて、道交法4条5項は道路標識及び道路標示の種類、様式及び設置場所等について、それぞれ内閣府令・国土交通省令で定める旨規定する。これを受けて、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第3号。以下「標識府省令」という。）5条及び別表第三は、区画線の種類の一つとして車道外側線を定め、その設置場所を車道の外側の縁線を示す必要がある区間の車道の外側と定める。また、標識府省令7条は、車道外側線を表示する区画線で歩道の設けられていない道路に設けられ、かつ、実線で表示されるものに限り、道交法の規定の適用については、路側帯を表示する道路標示とみなす旨規定する。

2 事案の経緯

各項末尾掲記の資料によれば、本件事案の経緯は以下のとおりである。

- (1) 令和4年1月13日午前10時22分頃、一般国道AD地（本件トンネル内）（KP=57.50）R（上り）（以下「本件交通事故現場」という。）において、審査請求人の被用者であるE（以下「本件運転者」という。）の運転する本件車両の荷台左上側部が、道路の附属物であるCCTVカメラNo. 8（以下「本件カメラ」という。）に接触する事故（以下「本件交通事故」という。）が発生した。同月14日、処分庁は、F警察署に本件交通事故の届出を行い、同月27日、同警察署から本件損傷が本件車両によるものである旨連絡を受けた。

（弁明書、交通事故証明書）

- (2) 処分庁は、令和4年10月6日付けで、審査請求人に対し、本件カメラの復旧工事の施行を求める工事施行命令（本件施行命令）を発した。なお、その通知書（以下「本件命令書」という。）には、「この命令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、この命令書を受け取った日の翌日から起算して3ヶ月以内に国土交通大臣に審査請求することができます。」と記載されていた。

（本件命令書）

- (3) 審査請求人は、令和4年12月26日、審査庁に対し、本件施行命令を不服として審査請求をした。

（審査請求書、審査請求書（補正後））

- (4) 審査庁は、令和6年2月5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本件諮問をした。

（諮問書、諮問説明書）

3 審査請求人の主張の要旨

(1) 本件カメラは道路を走行する車両の支障になり得ること

本件車両は、標準ボディに比べ車体が横に広い、いわゆるワイドボディ車で、処分庁がシミュレーションで用いた想定車両よりもタイヤ路面接着面から荷台の箱の側端までの長さが長い車両であるが、関係法令上違法ではなく、車検も通っている。

当該シミュレーションの想定車両は、区画線は超えているものの、監査歩廊（トンネル内に設置された機器の維持管理に従事する作業員の安全を確保するとともに、交通規制を行わずに作業ができるよう設けられる管理用通路をいう。以下同じ。）の縁石には乗り上げていないことが確認できる。本件交通事故でも、縁石への接触がない旨を処分庁から伝えられている。

また、本件トンネルには歩道が設けられている（歩道ではなく監査歩廊であるとしても、本件トンネルを歩行者が通行すると仮定した場合は監査歩廊を通行すると考えられるし、本件トンネルの前後の状況からしても、歩行者が通行すると思われる歩道が本件トンネル内の監査歩廊に接続しているから、監査歩廊は歩行者の歩行の用に供されているといえ、実質的に歩道と評価できる。）ことから、道交法上、区画線は車道外側線に相当し、路側帯を表示するものではない。したがって、この区画線を超えて走行することは道交法上も違法ではないし、本件車両は、対向大型車両との接触を回避するため左に寄ったというものでやむを得ないものである。

本件トンネルの片側車線の幅は3.25mと考えられ、運転者は、ワイドボディ車が対向大型車両とすれ違うことはかなり困難を覚えることになり、区画線上ないしこれを超えて走行することも必然的に生じることになる。

すなわち、本件車両の仕様・形態にそもそも違法はなく、本件交通事故当時の走行態様も違法はない。

さらに、当該シミュレーションによると、本件カメラの取付位置は、縁石の垂直線上の地点から僅か47mmの位置にある。そうすると、ワイドボディ車は、タイヤよりも外側に荷台があり、タイヤ路面接地面から箱の側端までの長さも長いので、区画線を若干でも超えて走行すれば、本件カメラに接触してしまうことは不可避といえる状況にあった。

したがって、本件交通事故は、本件カメラの設置位置にそもそも問題が

あったからこそ、発生したものである。

本件カメラの設置に当たっては、本件車両のようなワイドボディ車が通行する可能性もあること、さらには、区画線は車道外側線に過ぎないから、本件車両のように道路の走行状況によって区画線を超えて走行する車両があり得ることも想定した上で、道路を走行する車両の支障にならないようあらかじめ考慮されなければならない。

なお、本件トンネルの設計図で建築限界の外側とされていても、本件交通事故が発生していることからすれば、本件カメラの現実の設置場所が設計図どおりではなかった可能性は否定できない。

(2) 本件カメラの設置に係る注意喚起の措置は講じられていないこと

本件カメラが設置されていることについて、本件トンネルの入口その他の部分に看板その他の掲示はなく、本件カメラ付近でも非常電話のような案内等はない。さらに、本件カメラは、本件トンネル上部の電灯と電灯の中間付近に設置され、本件カメラ付近は非常に暗いにもかかわらず蛍光塗料による塗装などの注意喚起等もなされていない。本件カメラも架台も本件トンネルと同系色であるが、照明設備もなく、判別は困難といえる。

したがって、本件トンネルを走行する車両の運転者からみて、本件カメラが当該場所に設置されていることについて、全く予測可能性がないといえる。仮に、上記の看板その他の掲示、案内や照明設備といった措置が講じられていれば、運転者は本件カメラへの接触を回避する措置を講じることが可能となる。実際に、本件車両のドライブレコーダーの映像によれば、本件運転者及び同乗者は接触時の音を把握しながら、本件カメラが存在していたとは全く認識できていない。

(3) 以上から、本件カメラの設置に瑕疵があったことは明らかであり、本件交通事故の原因は、本件運転者ないし本件車両ではなく、設置者にあるといえる。

(4) 道路の設置又は管理に瑕疵がある場合の工事施行命令の範囲について

道路の設置又は管理に瑕疵がある場合には、行為者の全面的な過失ではないため、公物の通常の使用範囲を超える使用により生じた特別の損害を通常使用者に負担させた際に、行為者に特別な利益が発生するとはいえず、原因者負担制度の根拠が妥当しないから、工事施行命令として、本件カメラの復旧工事全てを審査請求人に負担させることは、原因者負担制度の趣旨に反する。原因者負担金では、負担命令が妥当な範囲で定められるべき

とされており、同じ原因者負担制度である工事施行命令においても同様の趣旨が妥当する。

(5) したがって、本件施行命令の取消しを求める。

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次のとおりである。

1 本件車両が本件カメラに接触し、損傷したことは審査請求人も争っていない。一方、その接触の原因についてどちらに帰責性があるか直ちに明らかとまではいえず、審査請求人も争っているため、①本件カメラの設置・管理の瑕疵及び②本件車両の走行について判断する必要がある。

(1) 本件カメラの設置・管理の瑕疵について

ア 構造令12条は、道路の建築限界を定める。建築限界は一般に、「車両や歩行者の交通の安全を確保するために、ある一定の幅、ある一定の高さの範囲内には障害となるような物を置いてはいけないという空間確保の限界」と解されている（「道路構造令の解説と運用」公益社団法人日本道路協会）。

本件トンネルは、構造令3条1項及び2項3号の第3種第2級の道路に区分されており、「車道に接続して路肩を設ける道路の車道で、歩道又は自転車道等を有しないトンネル又は長さ50m以上の橋若しくは高架の道路の車道」に該当し、その建築限界の幅は、車道及び車道に接続する路肩の幅員となる（構造令12条）。本件トンネルの路肩は車道の外側の縁線を示す車道外側線から縁石までであり、よって縁石を含む側壁側が建築限界の外側となる。本件カメラは、弁明書添付の資料によると、縁石より側壁側に位置していることが分かる。

審査請求人は、本件交通事故が起こった事実から、本件カメラが設計図どおりに設置されていなかった可能性を指摘するが、令和3年7月7日の12か月点検で、機器全体のボルトの緩みの確認、カメラ装置の取付状態の確認等を行い、異状がなかったこと、本件交通事故前日（令和4年1月12日）の道路巡回で、本件交通事故現場の巡回実施時に異状がなかったことが報告されている。したがって、本件交通事故の発生前も、本件カメラは建築限界の外側に位置していたと見るのが妥当である。

また、通行する車両の幅に係る法令上の規制として、道路法47条1項に基づく車限令及び道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第3章

の規定に基づく道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号。以下「保安基準」という。）がある。

審査請求人は本件車両がワイドボディ車であり、通常の車両より幅が広いことを考慮すべきと主張するが、車限令3条1項1号及び保安基準2条1項では通常制限される車両の幅の限度を2.5mまでとしており、本件車両の幅は2.47mで、その範囲内であるので、本件トンネル内の道路構造に何ら特別な考慮の必要はない。

イ 審査請求人は本件カメラの設置について、通行者に何の注意喚起措置もなかったこと、本件カメラが照明で照らされておらず判別困難であったことについて管理の瑕疵がある旨主張する。

道路標識について、「道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に道路標識又は区画線を設けなければならない」（道路法45条1項）とされており、「道路利用者に対して、道路上及びその沿道における運転上の危険又は注意すべき状態を予告し、注意深い運転を促すために設置する標識」は、警戒標識に分類されている（「道路標識設置基準・同解説」公益社団法人日本道路協会）。

上記アのとおり、本件カメラの位置は建築限界の外側にあり、運転上の危険がある又は注意すべき状態ではなかった。また、処分庁が主張するとおり、平成21年の設置当初から本件トンネル内におけるCCTVカメラの接触事故は発生していないこと、その他注意を促すべき事象が特段発生していない状況からすれば、あえて注意を促す必要があったとはいえない。

道路照明も、本件トンネルの通常の車両走行で、本件カメラは必ずしも通行者にその存在を確認させる必要はなく、道路照明の目的は、「道路状況、交通状況を的確に把握するための良好な視環境を確保し、道路交通の安全、円滑を図ること」（道路照明施設設置基準（平成19年都市局長、道路局長通達））であり、本件カメラを照らす必要性が生じる理由にはならない。

以上のことから、道路の構造並びに本件カメラの設置位置及びその管理については、定められた技術的基準を満たしており、瑕疵があったとは認められない。

(2) 本件車両の走行について

ア 本件車両の大きさが本件トンネルを通行するのに問題はなく、左寄りの走行をして本件カメラに接触したものである。左寄りの走行について、

上記（１）アのとおり、本件カメラは建築限界の外にあり、その寸法から通行車両が区画線を越えていない場合は本件カメラに接触することはないので、本件車両は区画線を越えて走行したと考えることができる。

審査請求人は、本件トンネルには歩道が設置されているので、道交法上車道外側線に相当する区画線は路側帯を表示するものではなく、越えて走行することも違反ではないと主張し、一方、処分庁は、本件トンネル内に設置されているのは歩道ではなく監査歩廊であり、本件交通事故現場付近の車道外側線は路側帯を表示するものである（標識府省令別表第三（第５条関係）及び７条）、車道を通行しなければならないところ、路側帯を走行することは違反であり（道交法１７条１項本文）、本件車両が違反となる走行をしなければ、本件交通事故は発生しなかったと主張する。

道交法２条１項３号の４は、路側帯を「歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたもの」と定義し、標識府省令は、区画線の種類を別表第三（第５条関係）で定め、「車道の外側の縁線を示す必要がある区間の車道の外側」に設置されるものを「車道外側線」とし、標識府省令７条で「「車道外側線」を表示するもの（歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられ、かつ、実線で表示されるものに限る。）」は、道交法上の「路側帯」を表示するものとみなす、としている。このことから、本件トンネルに歩道があるか否かが争いとなっている。

当該箇所は、本件トンネルの縁石より側壁側にマウントアップした箇所であり幅０．７５ｍである。構造令１１条３項で歩道の幅員は２ｍ以上としなければならないとされ、当該箇所はこれを満たしていないが、一般的に監査歩廊として必要な幅０．７５ｍ及び高さ２ｍは満たしている（「道路トンネル技術基準（構造編）・同解説」社団法人日本道路協会）。したがって、処分庁の主張のとおり、監査歩廊とみるべきである。

また、審査請求人は、本件トンネル前後にも歩道が存在し、本件トンネル内に続いている旨を主張するが、本件トンネル前後の接続箇所の現場写真には、処分庁が歩道ではなくトンネル壁面の衝突防止のため縁石を設置している箇所や堆雪場であると主張するスペースが確認できる。一方、審査請求人の主張するように人が通ることはできるが、草木が繁っていたり、途中縁石があり通行が容易にできない部分がみられる。

歩道は、道交法2条1項2号で「歩行者の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によつて区画された道路の部分」と定義され、構造令2条1号で「専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分」と定義されており、人が通ることが可能ということのみをもって、本件トンネルの監査歩廊が実質歩道であるという審査請求人の主張は、認めることができない。

イ 左寄りの走行をした理由について、審査請求人は、対向車線を走る大型車両との接触を回避するため、やむを得ないものであったと主張する。本件車両のドライブレコーダー映像には、対向車の姿を確認することができるが、対向車のヘッドライトの光が初めて確認できるのが映像約16秒時点、映像約21秒時点で対向車とは問題なくすれ違い、映像約24秒時点で本件カメラと接触したと思われる音がしている。

本件運転手がハンドルを左に操作を始めるのが映像約18秒時点であり、その時点では、対向車のヘッドライトの光が確認できるもののまだ対向車は前方を走行していることがうかがえる。審査請求人は、本件車両がワイドボディ車であるからこそ、当然に接触する可能性を意識していたと主張しており、この時点で回避行動をとったことに問題は見られない。しかし、対向車とすれ違ってから衝突音がするまでの約3秒の間も本件車両は左に寄り続けており、衝突音がして初めて本件車両を右に戻す操作をしている。この約3秒の間に、本件運転手は前方を注視していることはうかがえるものの、右手で何かを口に運び、左手のみでハンドルを操作する様子が見取れる。対向車を回避するためであったなら、すれ違った後速やかに本件車両の左寄りの状況を右に是正すべきであり、それを怠ったうえで、建築限界の外にある本件カメラとの接触はやむを得ないものであったと認めることはできない。

以上のことから、本件車両が左に寄り過ぎて路側帯を走行し、本件カメラに接触したことが、本件交通事故の原因であるといえる。

なお、審査請求人は、道路の設置又は管理に瑕疵がある場合の工事施行命令の範囲について、復旧工事の全てを原因者に負担させることに不服がある旨主張するが、本件施行命令には本件カメラの設置・管理に瑕疵が認められないので、この主張には理由がない。

2 結論

以上のとおり、本件施行命令に違法又は不当な点は認められないから、本件審査請求には理由がなく、棄却すべきである。

第3 当審査会の判断

当審査会は、令和6年2月5日、審査庁から諮問を受け、同月22日、同年3月7日及び同月14日の計3回、調査審議をした。

1 本件諮問に至るまでの一連の手続について

一件記録によれば、本件諮問に至るまでの一連の手続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 本件施行命令の適法性及び妥当性について

- (1) 本件施行命令は、処分庁が、本件損傷の原因を本件運転者の運転する本件車両の本件カメラへの接触とし、これにより本件カメラを損傷した行為を道路法22条1項に規定する「他の行為」に当たるものと判断して、審査請求人に対して、同項の規定に基づき、審査請求人を「行為者」として発せられたものであるところ、審査請求人は、本件交通事故は本件カメラの設置の瑕疵により発生したとしており、本件運転者の使用者である審査請求人は本件損傷の原因者ではないことを理由に本件施行命令の取消しを求めているものと解される。

道路法22条1項の原因者負担制度は、道路に関する工事の必要を生じた原因が他の行為である場合、公物の通常の使用範囲を超える使用（他の行為）により生じた特別の損害を通常使用者に負担させたときに行為者（当該他の行為を行ったことに責任を有する者）に特別の利益が生じること負担の根拠を求めたものであり、公物使用関係における負担の衡平を図る観点から設けられたものであると解される。他方、道路の設置又は管理の瑕疵によって、運転する車両が道路附属物に接触し当該道路附属物が損傷した場合にまで、当該車両を運転していた者又はその者の使用者を当該損傷の原因者として取り扱うことは適当ではない。

本件については、一件記録をみても、本件車両が本件カメラに接触して本件損傷をしたことについて争いがあるとはみられないので、審査請求人の主張するように、本件損傷は本件カメラの設置又は管理の瑕疵により発生し、審査請求人は本件損傷の原因者とはいえないという特段の事情があったか否かについて検討する。

これに先立ち、本件トンネルに歩道が設けられていると主張する審査請求人とこれを否定する処分庁とで争いがあり、歩道の有無によって、本件

トンネルの区画線や当該区画線から縁石までの部分の関係法令上の位置付け、当該部分を車両が通行した場合の関係法令上の取扱いが異なることになるから、本件トンネルの歩道の有無について検討する。

(2) 本件トンネルの歩道の有無について

ア 構造令2条1号は、歩道を「専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。」と規定し、構造令11条1項は、歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く。）の道路には歩道を設けるものとし、同条2項は、第3種の道路（自転車歩行者道を設ける道路及び同条1項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとするが、それぞれ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない旨規定し、同条3項は、歩道の幅員を規定する。そして、本件トンネルは、構造令3条1項及び2項3号の規定に基づく第3種第2級の道路として、車道3.25m、路肩0.5m及び監視員通路0.75mの幅員で設計されており（平成17年度 一般国道A G地 H外トンネル実施設計業務 【Bトンネル】設計報告書。以下「設計報告書」という。）、本件トンネルには、歩道は設けられていないと認められる。実際、構造令11条3項の規定する歩道の幅員（歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2m以上）を有する道路の部分は見られない。

イ 審査請求人は、本件トンネルに歩道ではなく監査歩廊が設けられているとしても、①歩行者は監査歩廊を通行すると考えられるし、②本件トンネルの前後の状況からして、歩道が監査歩廊に接続しているから、監査歩廊は歩行者の歩行の用に供されているといえ、実質的に歩道と評価できる旨主張する。

しかし、①は、道路関係法令上の歩道には該当しない監査歩廊を仮に実態上歩行者が歩行するとしても、そのことによって当該監査歩廊を関係法令上の歩道と捉えるのは適切ではない。

また、②は、審査請求人が本件トンネルの前後に歩道が接続しているとする写真を見ると、審査請求人が本件トンネル入口（北→南）の状況と題する写真で、片側の車道の外側を赤い楕円で指し示し、「トンネル手前から歩道が延び、トンネルへと続いている」と説明する部分（再反論書に添

付の資料1-2から1-7まで)は、そもそも、本件カメラが設置された側(上り)の車道に接続する車道に係るものではない(その上、赤い楕円で指し示す部分は、トンネルの入口に近づくにつれ、草が生い茂っていき、さらには、その幅員が狭くなり、そのままトンネルの入口の壁面に接して、監査歩廊には直接接していない。)。また、赤い楕円で指し示されていない側の車道(すなわち、本件カメラが設置された側(上り)の車道に接続する車道)の脇にはガードレールが設けられ、当該車道の区画線との間には、構造令2条1号の規定するように縁石等の工作物によって区画された歩道は見られない上、当該ガードレールは、トンネルの入口の手前で、脇道からの車の出入りのために当該車道の外側に大きく曲がっており、ガードレールの外側を歩行者の通行の用に供しているとも見られない。

さらに、審査請求人が本件トンネル入口(南→北)の状況と題する写真で、トンネルの入口付近の両側を赤い楕円で指し示し、「歩道がトンネルの外側まで延びている」と説明する部分(再反論書に添付の資料1-1)のうち本件カメラが設置された側(上り)の車道の入口付近は、監査歩廊に接続していると思われるトンネルの外の盛り上がった部分は草に覆われ、その外側にガードレールが設けられており、続いて、若干の間隔をおいて、当該部分に衝突防止用と思われる円柱状のクッションドラムが置かれていることからして、歩行者の通行の用に供されているとは見られない。なお、反対側(下り)の車道の入口付近は、監査歩廊に接続していると思われる草に覆われた歩道様のものが極短区間設けられているが、その終点には反対側と同様の円柱状のクッションドラムが置かれ、その先はガードレールが設けられていることからして、歩行者の通行の用に供されているとは見られない。

以上から、本件トンネルには、本件カメラが設置された側の車道に歩道が設けられているとは認められないし、反対側の車道にも歩道が設けられているとは認められない。

したがって、審査請求人の主張は採用することはできない。

ウ 上記のとおり、本件トンネルには歩道はなく、本件トンネルの車道の側壁側には幅員0.5mの路肩が接続しているのであるから、車限令9条により、自動車の車輪は本件トンネルの路肩にはみ出してはならないことになる。また、歩道が設置されていない本件トンネルの車道の外側の縁線を示すために車道の外側に設けられた区画線は車道外側線であり、

当該車道外側線は、標識府省令7条により路側帯を表示する道路標示とみなされるので、当該車道外側線から路端までの間の部分は道交法上路側帯となる。そして、道交法17条1項本文により、路側帯と車道の区別のある道路においては、自動車は車道を通行しなければならないことになる。

以下、これを前提に検討する。

(3) 本件カメラの設置について

ア 法令等の定め

道路法30条1項3号は、国道の構造の技術的基準として建築限界を政令で定める旨規定し、構造令12条第1図(一)は、車道に接続して路肩を設ける道路の車道であって、歩道を有しないトンネルの車道の建築限界を定める。これによれば、本件トンネルの車道の建築限界は、幅は、車道及び車道に接続する路肩の幅員となり、高さは、車道上は高さ4.5mまで、路肩上は最も側壁側で高さ0.25mから3.8mまでの範囲となる。

建築限界は、車両や歩行者の安全かつ円滑な通行が確保され得るよう、一定の幅、一定の空間の範囲内には通行の障害となるような物を設けてはならないこととする必要があるため、建築禁止空間の限界を定めたものと解される所、本件カメラは、上記の本件トンネルの車道の建築限界の外、すなわち、車道に接続する路肩の外側(ここには監査歩廊が設けられている。)部分に設置することが求められることになる。

なお、この場合、本件カメラは、監査歩廊の建築限界の外に設置することも求められることになる。トンネル内に設けられる監査歩廊の建築限界に法令の定めはないが、幅0.75m、高さ2mが一般的とされている(道路トンネル技術基準(構造編)・同解説)。

イ 設置の状況

本件カメラは、高さ494mm、幅375mm、最大旋回範囲の直径580mmで設計され(カメラ装置外形図)、監査歩廊の上部に位置する、本件トンネルの側壁(曲面)に設置された架台に固定されている。架台は路肩の外側から側壁側へ199mm離れている(現地実測写真)。また、車道の路面から架台の下端までの高さは2570mm(BトンネルCCTVカメラ取付断面図(実測値))で、本件トンネルの監査歩廊は、車道の路面から25cmマウントアップされている(RABトンネルCCTVカメラの位置計測結果)から、架台は監査歩廊から2320mm上にある

と認められる。

加えて、処分庁が、本件カメラが本件損傷により旋回しないことを受け、本件トンネルに設置されている他の同型カメラの設置状況から、本件カメラと路肩の外側との距離を、本件カメラが上り向きの場合は路肩の外側から側壁側へ134mmと、本件カメラが旋回して最も路肩寄りに向いた場合は路肩の外側から側壁側へ119mmと推計した（BトンネルCCTVカメラの現地計測結果補足説明資料）ことに特に問題は認められない。

そうすると、本件カメラは、監査歩廊上から路肩上にはみ出さない位置であって、かつ、監査歩廊から2mを超える高さの位置に設置されていると認められるので、上記アに照らし、車道の建築限界の外側（かつ、監査歩廊の建築限界の外側）に設置されたものとするのが相当である。

なお、審査請求人は、本件カメラは本件車両のようなワイドボディ車の通行を想定して設置されていないなどと主張するが、本件車両の幅（2470mm（バン全体図））は、構造令4条1項及び2項の定める本件トンネルの設計の基礎とする普通自動車の幅（2.5m）を下回っているし、本件車両の車輪の外側と荷台の箱の外側との間の幅は26.5cmであって（実測車計測関係資料）、路肩（車道外側線上を含む。）の幅員は50cmであるので、路肩の幅の方が広いから、本件車両が関係法令上通行すべき車道（3.25m）の最も路肩寄りを通行している場合はもちろん、仮にその車輪が車道から路肩にはみ出た場合でも、直ちに本件車両の荷台の箱が本件トンネルの建築限界の外側に達することはないと認められるから、審査請求人の主張は採用することはできない。

（4）本件カメラの管理について

本件カメラは、令和3年7月7日実施の12か月点検で、機器全体のボルトの緩みの確認、カメラ装置の取付状態の確認等を行い異状がなかったこと、本件交通事故前日（令和4年1月12日）の道路巡回で、本件交通事故発生現場の巡回実施時に異状がなかったことが報告されている（点検結果報告書（成果品）、道路巡回日誌）。

また、審査請求人は、本件カメラの設置についての掲示はなく、本件カメラを照明設備で照らすといった措置が講じられていない旨主張する。

しかし、上記（3）のとおり、本件カメラの位置は建築限界の外側にあったことからすると、本件トンネルの通行に当たって車両の運転者が本件カメラに注意する必要性は乏しく、本件カメラについて道路標識や照明を

設ける必要があったとまではいえない。

なお、本件トンネル内の照明は、本件トンネルは設計速度（道路の設計の基礎とする自動車の速度をいう（構造令2条23号）。）を時速60kmとして設計されているから（設計報告書）、平均路面輝度の標準は2.3cd/m²で、交通量、トンネル延長に応じて、これより低い値とすることができるが、この場合でも0.7cd/m²未満であってはならないとされている（道路照明施設設置基準）。本件交通事故現場付近の基準輝度をみると、1.2cd/m²（Hトンネル終点側入口照明配置図）であり、0.7cd/m²を上回っているから、本件トンネル内の輝度に問題はない。

以上から、本件カメラの管理は適切に行われているといえる。

（5）審査請求人のその余の主張について

審査請求人は、本件車両は対向大型車両との接触を回避するため左に寄ったものであるし、歩道が設けられている本件トンネルの区画線を超えて通行することは道交法上違法ではない旨主張する。

しかし、上記（2）のとおり、歩道が設置されていない本件トンネルでは、そもそも、車限令上自動車は路肩に車輪をはみ出してはならないし、道交法上自動車は路側帯ではなく車道を通行しなければならないのである。また、本件車両が大型の対向車両とすれ違う際に、念のため、車道左側の路肩にはみ出したことはやむを得ないとしても、本件車両に取り付けられたドライブレコーダーの映像からすると、上記の路肩はみ出し後、直ちに車道に戻らずしばらく走行を続けたことにより、本件接触が生じたものと認められる。以上から、審査請求人の主張は採用することはできない。

なお、審査請求人は、道路の設置又は管理に瑕疵がある場合に、復旧工事の全てを原因者に負担させることは原因者負担制度の趣旨に反する旨主張するが、上記（3）及び（4）のとおり、本件カメラの設置又は管理に瑕疵があったとは認められないから、審査請求人の主張は前提を欠くものとして採用することはできない。

（6）結論

以上から、本件カメラの設置又は管理の瑕疵により本件損傷が発生したという特段の事情があったとは認められないから、審査請求人は本件損傷の原因者であるといえるので、本件施行命令が違法又は不当とはいえない。

3 付言

本件命令書には、行政不服審査法（平成26年法律第68号）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「この命令書を受け取った日」の翌日と記載されている（上記第1の2（2））。

しかし、審査請求期間について、行政不服審査法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「この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、審査請求をすることができる処分をする際には、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項の規定に即し正しく記載して教示することが求められる。処分庁は、再発防止のため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。

4 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