



令和3年10月29日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

■ 運転免許取消処分等取消請求事件

口頭弁論終結日 令和3年8月24日

判 決

5

原 告

同訴訟代理人弁護士

大阪市中央区大手前2丁目1番22号

山 中 理 司

被 告

同代表者兼処分行政庁

大 阪 府

大 阪 府 公 安 委 員 会

同委員会代表者委員長

高 瀬 桂 子

同訴訟代理人弁護士

井 上 隆 晴

同

井 上 卓 哉

同

麻 生 川 典 晃

同 指 定 代 理 人

別紙1 指定代理人目録のとおり

主 文

1 原告の請求をいずれも棄却する。

2 訴訟費用は原告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

20 第1 請求

- 1 大阪府公安委員会が令和元年10月23日付で原告に対し、運転免許を取り消す処分を取り消す。
- 2 大阪府公安委員会が令和元年10月23日付で原告に対し、同日から■間を運転免許を受けることができない期間として指定する処分を取り消す。

第2 事案の概要

本件は、[REDACTED] 運転免許を受けていた原告が、普通乗用自動車（以下「原告車」という。）を運転中、信号機により交通整理が行われている交差点（以下「本件交差点」という。）に進入するに際し、対面信号機が赤色信号を表示しているのにこれを殊更に無視し、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為により、同交差点東側に南北方向に設置された横断歩道（以下「本件横断歩道」という。）上を進行してきた自転車に自車を衝突させ、同自転車の運転者（以下「本件被害者」という。）に[REDACTED]間の加療を要する傷害を負わせたという違反行為（「危険運転致傷等（治療期間[REDACTED]以上）」。上記交通事故を、以下「本件事故」という。）をしたことを理由として、大阪府公安委員会から、令和元年10月23日付で、上記運転免許を取り消し、運転免許を受けることができない期間を同日から[REDACTED]間と指定する旨の各処分（以下、併せて「本件処分」という。）を受けたことについて、本件処分の理由とされた危険運転致傷罪に当たる行為は認められないなどと主張して、本件処分の取消しを求める事案である。

## 1 関係法令の定め

関係法令の定めは、別紙2「関係法令の定め」のとおりである（同別紙中で定めた略称は、以下においても同様に用いる。）。

## 2 前提事実（争いのない事実、顯著な事実並びに掲記の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認められる事実）

### （1）原告

原告は、[REDACTED] 大阪府公安委員会から、第一種運転免許のうち[REDACTED]に係る運転免許証の交付を受けた（以下、同運転免許証に係る免許を「本件免許」という。）（甲30、甲38）。

### （2）本件事故の状況等

原告は、[REDACTED]時頃、[REDACTED]に向かうため、普通乗用自動車[REDACTED]

██████████原告車。G P S機能付きのドライブレコーダーを装着していた。)を運転し,██████████先の██████████

██████████(本件交差点。本件交差点は,信号機による交通整理が行われている交差点である。)を東から進入して北に右折するに際し,折から同交差点東側に設置された本件横断歩道上を南から北に向け進行してきた本件被害者の運転する自転車の右前部に原告車の左前部を衝突させて,自転車もろとも本件被害者を転倒させ,本件被害者に██████████

██████████の傷害を負わせた(本件事故)(甲2の1,甲3,甲8,甲9,甲12の1,弁論の全趣旨)。

10 (3) 刑事処分等

大阪府██████████警察署司法警察員は,本件事故につき,過失運転致傷被疑事件として捜査を開始し,その後,令和元年5月29日,罪名を過失運転致傷罪から危険運転致傷罪に切り替え,危険運転致傷被疑事件として所要の捜査を行い,同年9月2日,これを大阪地方検察庁検察官に送致した(甲21,甲26,甲28)。

██████████  
██████████  
██████████  
██████████ (甲2の2)。

20 (4) 本件処分等

ア 大阪府公安委員会は,令和元年10月23日,原告は,本件事故において,特定違反行為である危険運転致傷罪(自動車運転死傷行為処罰法2条5号)に当たる行為をしたとの認定を前提に,同特定違反行為に係る累積点数が████点(危険運転致傷等(治療期間████以上))となり,原告には前歴がないことから,法103条2項5号及び同条8項並びに令38条7項████の各規定に該当するとして,法104条1項の規定に基づく意

見の聴取を行った上、同日、原告に対し、本件免許を取り消し、欠格期間を同日から [ ] 間と指定する旨の各処分（本件処分）をした（甲29から31まで（枝番を含む。）, 甲38, 弁論の全趣旨）。

イ 原告は、令和2年1月20日、本件処分を不服として、大阪府公安委員会に対し、行政不服審査法に基づく審査請求をした。

大阪府公安委員会は、令和3年1月13日付で、原告に対し、上記審査請求を棄却する旨の裁決をした。

（甲35）

ウ 原告は、令和3年2月22日、本件訴えを提起した（顕著な事実）。

### 3 争点

- (1) 危険運転致傷罪（自動車運転死傷行為処罰法2条5号（人を負傷させた場合）の罪）に当たる行為の有無（争点1）
- (2) 本件処分に裁量権の範囲の逸脱・濫用があるか否か（争点2）

### 4 争点に関する当事者の主張の要旨

- (1) 争点1（危険運転致傷罪に当たる行為の有無）について  
(被告の主張の要旨)

ア(ア) 原告は、本件交差点東側に設けられた停止線（以下「本件停止線」という。）手前約21.2mの地点において、対面信号機（以下「本件信号機」という。）が赤色に変わったのを認め、かつ同地点において停止線手前で止まることができたにもかかわらず（上記地点における原告車の走行速度は時速約15kmであった。），これを無視して本件交差点に進入している。

そうすると、原告は、「赤色信号…を殊更に無視し」たといえる。

- (イ) 原告は、捜査段階における上記趣旨の供述や指示説明には信用性がないと主張するが、原告の捜査段階の供述は、ドライブレコーダーの精査結果と合致しており、警察官が誘導して調書を作成した事実もないから、

原告の主張は失当である。

イ 本件交差点東側には本件横断歩道が設けられており、本件横断歩道には横断する歩行者や軽車両が通行するところ、本件横断歩道手前（東側）には■があり、原告車のように本件交差点に東側から進入する車両にとっては、進行方向から本件交差点で南北に交差する道路（以下「南北道路」という。）及び歩道の見通しが妨げられ、歩行者等の発見が遅れる可能性の高い危険な場所である。

そして、時速約20kmで走行する自動車（本件被害者との衝突時における原告車の走行速度は時速約22kmであった。）が上記歩行者や軽車両などと衝突すれば、歩行者や軽車両の運転者に重大な結果が生じる可能性が高いことは明らかであり、実際、本件では、本件被害者に■間の加療を要する傷害が生じるという重大な事故が発生している。

そうすると、本件交差点に時速約20kmで進入した原告の行為は、「重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」する行為に当たる。

ウ したがって、原告は、本件事故において、危険運転致傷罪に当たる行為をしたといえる。

（原告の主張の要旨）

ア(ア) 原告が、本件信号機が赤色信号を表示していることに気付いたのは、本件停止線手前約10.5mから本件停止線の間の地点である。それより手前の地点でそれに気付かなかつたのは、■

■ 本件事故の際、原告は前を向いて運転していたから、本件信号機の黄色灯火及び赤色灯火が視界に入っていたはずであるが、なぜか本件事故の現場の手前まで赤色灯火に気付かなかつた。

そして、原告は、■

酒や薬などの影響下にある人と同様に制動措置が遅くなつたと考えられ、少なくとも反応時間として約2秒は必要であったといえることを踏まえると、原告車（上記地点における速度は、時速約20kmであった。）の停止距離は、約13.36mであり、原告は、本件信号機が赤色信号を表示していることに気付いた時点では、原告車を停止線で停止させることが不可能であった。

そうすると、原告は、「赤色信号…を殊更に無視し」たとはいえない。

(1)a 原告は、令和元年5月15日の実況見分において、本件信号機が赤色信号を表示していることに気付いた地点として、本件停止線手前約21.2mの地点を指示しており、同月29日の取調べにおいて、上記実況見分の結果に沿う供述をしている。

しかし、原告は、

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

原告は、この

20 ような理由から、警察官の誘導に従つて上記の指示説明や供述をしたにすぎない。このような検査は、原告の無知に乗じて行ったものである。

25 なお、原告車に搭載されていたようなGPS機能付きのドライブレコーダーの場合、ドライブレコーダーの表示速度は、当該自動車の直近の移動距離を経過時間で除したものであり、ドライブレコーダーの画像（甲10）に表示された速度も、その約1秒前のものを表示して

いると考えられるし、表示されている位置関係（ドライブレコーダーのG P S機能が計測し、ドライブレコーダー画像上に表示された緯度や経度）もズれていると考えられる。甲10添付の写真番号8から10まで原告車の位置に変化がないことは、そのことを示している。

5 本件被害者の自転車の車高は0.9mであるのに、原告車のボンネットの1.02mの高さに擦過痕があることは（甲9），原告車が急ブレーキを掛けたノーズダイブ（急ブレーキを掛けたことにより車両前方が沈み込むこと。甲39）が生じたことを示している。しかるに、原告の警察官調書には原告が急ブレーキを踏まなかつたとの供述が録取されている（甲25の1，2）。

10 b 原告の検察官調書には、原告が本件交差点の信号が全赤状態となつていて本件交差点を通過しようとした旨の供述が記載されている。

15 しかし、時速20kmの場合、1秒間に進行する速度は約5.6mにすぎないところ、本件交差点の全赤状態は3秒間しかないから、本件交差点の直前における原告車の速度（時速22km）を前提としても、20m以上の道幅がある本件交差点を全赤状態で通過することは到底不可能である。原告は、

20 [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED] と思ったことから、上記のような供述をしたすぎない。

c 時速約35kmないし38kmで走行していた被告人車両の対面信号機が赤色表示になってから12秒後に発生した交通事故について、被告人は赤色表示に気付かないまま被害者に気付いたとの事実を認定した刑事判決（大阪高裁令和2年7月3日判決、甲46）があるから、本件事故において原告は赤色表示に気付かないまま被害者に気付いたと認定されるべきである。これと異なる原告の供述や指示説明は検査

機関の作文である。

d そうすると、検査段階における原告の上記供述や指示説明には信用性がない。

イ 本件事故の発生場所は青色信号に従って直進する車両は自転車しかいな  
い横断歩道であるところ、時速30kmで走行する車両にはねられた歩行  
者の90%は生存すること等に照らせば、横断歩道という具体的な場面に  
限っていえば、時速20kmの速度は「重大な交通の危険を生じさせる速  
度」とはいえない。現に、本件事故により、本件被害者は自転車ごと跳ね  
飛ばされたのではなく、本件事故自体の衝撃は必ずしも大きくない。

10 そうすると、本件交差点に時速約20kmで進入した原告の行為は、「重  
大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」する行為に当たらない。

ウ したがって、原告は、本件事故において、危険運転致傷罪に当たる行為  
をしたとはいえない。

(2) 争点2 (本件処分に裁量権の範囲の逸脱・濫用があるか否か) について  
15 (原告の主張の要旨)

本件事故の発生には、歩行者用の信号機が赤色信号を表示しているときに  
道路の横断を開始した本件被害者にも一定の過失があること、仮に原告車の  
走行速度が「重大な交通の危険を生じさせる速度」に当たる速度であるとし  
ても、その下限に近い速度であること、

20 本件事故に係る刑事処分は、

等に照らすと、本件  
事故における原告の運転行為の実質的な危険性や悪質性の程度は著しく小さ  
く、本件処分は重きに失する。

したがって、本件処分には裁量権の範囲の逸脱・濫用がある。

25 (被告の主張の要旨)

令に定められている点数制度は、運転者の過去一定期間内の違反や事故に

その行為の危険性に応じた一定の点数を付し、その点数の多寡によって運転者の危険性を評価し、適正かつ効率的な行政措置を講ずるための制度である。

そうであるところ、本件事故では、確かに本件被害者にも青色信号を待たず横断を始めていた落ち度はあるがこの点を過度に重視する必要はなく、上記点数制度に従った処分をすることが原告の運転者としての危険性の度合いに照らして重きに失すると認められる個別具体的な事情もない。

したがって、本件処分には裁量権の範囲の逸脱・濫用はない。

### 第3 当裁判所の判断

#### 1 認定事実

前記前提事実に加え、後掲各証拠及び弁論の全趣旨に照らすと、次の各事実を認定することができる。

##### (1) 本件交差点付近の状況等

ア 本件交差点は、市街地内にある、南北に走る合計5車線（南行き車線につき2車線、北行き車線につき3車線）の道路（南北道路）と、東西に走る西方向への1車線の一方通行道路（以下「本件道路」という。）とが交差する、信号機による交通整理のされた交差点であり、本件交差点西側には、本件信号機が設置されている。

本件交差点東側（本件道路の本件交差点の手前）には停止線（本件停止線）が設けられており、その付近には [ ] がある。また、南北道路には東側に歩道が設けられており、本件交差点東側には同步道用の信号機と本件横断歩道が設置されている。本件停止線から本件横断歩道までの距離は約2.6mである（令和元年5月17日付け実況見分調書（甲13）の現場見取図の⑥地点は本件停止線付近に位置するところ、同地点から本件横断歩道の東端までの距離は、上記⑥の地点から同現場見取図の⑦地点までの距離（5.1m）から、本件横断歩道の東端から同現場見取図の⑦地点までの距離（2.5m）を差し引いた距離とおおむね一致すると認められる。）。

(甲 13)

なお、大阪府█████警察署交通捜査係が令和3年6月17日（木曜日）に行った本件交差点の交通量調査によれば、同日█████から█████までの南北道路の交通量は、車道につき305台（北行き道路につき42台、南行き道路につき263台）であり、上記東側歩道につき、歩行者25名（北行き12名、南行き13名）、自転車14台（北行き5台、南行き9台）であった（乙2）。

イ 本件道路は、アスファルト舗装がされた平坦な直線道路であり、指定速度は時速30kmに制限されている（甲13）。本件道路から南北道路及び南北道路東側歩道の見通しは悪く、本件停止線付近までに至らないと南北道路東側歩道における歩行者や自転車の有無を確認することが困難である（甲10（特に写真番号4）、甲13（特に写真番号第13号及び第14号））。

ウ 本件事故当時の本件信号機の信号サイクルは、青色表示の後、黄色表示が3秒、次いで赤色表示に至るものであるが、その赤色表示の冒頭3秒間は、交差道路の信号表示も赤色（いわゆる全赤）であった（甲5）。

（2）本件事故直前における原告車の走行状況及び原告の本件信号機に対する認識等

ア 原告車は、█████（█████曜日）、█████から██████████に向かうため、本件道路を東から西に向かって走行していた。天候は晴れであった。なお、原告は、本件事故の約█████前から、██████████に向かうため、█████本件道路をほぼ毎回利用していた。また、原告は、██████████前方を向いて運転をしていた。（甲25の1、弁論の全趣旨、公知の事実）

イ 原告の視力は█████であり、本件免許には眼鏡等█████

████████ (甲24)。

ウ 原告車にはG P S機能を有するドライブレコーダーが設置されており、  
その記録する時刻は正確であることが確認された(甲10)。本件事故当  
時にドライブレコーダーに記録された映像は、おおむね以下のとおりであ  
った。

左にシャッターの閉まった店舗 ██████████, 右に開店中の店舗  
████████ が見える地点で本件信号機が黄色信号を表示していた(撮  
影日時・████████ 表示速度・時速1  
2 km (画面表示は時速11 kmであるが、甲10には時速12 kmと記  
載されており、双方とも争わない。), 甲10写真番号1)。

左にセットバックしているビル ██████████ が見える地点で本  
件信号機が赤色信号を表示していた(撮影日時・同日  
████████ 表示速度・時速19 km, 甲10写真番号2)。

左にセットバックしているビル ██████████ の過半が過ぎ去っ  
た時点で本件信号機が赤色信号を表示していた(撮影日時・同日  
████████ 表示速度・時速19 km, 甲10写真番号3)。

本件停止線が見えず本件横断歩道が間近に見える時点で本件信号機が赤  
色信号を表示し、本件横断歩道南端付近で歩行者が右足を踏み出して横断  
し始めた(撮影日時・同日 ██████████ 表示速度・時速22 k  
m, 甲10写真番号4)。

本件横断歩道が約半分だけ見える地点で本件信号機が赤色信号を表示し、  
本件横断歩道南端付近で歩行者が横断し、本件被害者が自転車にて北行き  
に走行していた(撮影日時・同日 ██████████ 表示速度・時速  
22 km, 甲10写真番号5)。

本件横断歩道のほぼ全てが見えなくなった地点で本件信号機が赤色信号  
を表示し、本件横断歩道を北行きに走行した本件被害者が原告車の進行方

向に差し掛かる位置まで達した（撮影日時・同日 [REDACTED]

表示速度・時速22km, 甲10写真番号6）。

5 本件横断歩道が完全に見えなくなった地点で本件信号機が赤色信号を表示し, 本件横断歩道を北行きに走行した本件被害者が原告車の直前に位置し, 原告車に跳ね上げられ（撮影日時・同日 [REDACTED] 表示速度・時速22km, 甲10写真番号7, 8）, 前方に大きく跳ね飛ばされた（撮影日時・同日 [REDACTED] 表示速度・時速10km, 甲10写真番号9）。

10 なお, 上記各地点から本件信号機までの見通しを妨げるものはなかった（甲10）。

エ 原告車のドライブレコーダーに記録された映像が撮影された地点を現場にて特定すると, おおむね以下のとおりとなる（甲10, 甲13）。

15 甲10写真番号1の撮影地点は本件停止線39.2m手前（甲13現場見取図の③地点から本件停止線までの距離）である。

甲10写真番号2の撮影地点は本件停止線21.2m手前（甲13現場見取図の④地点から本件停止線までの距離）である。

甲10写真番号3の撮影地点は本件停止線10.5m手前（甲13現場見取図の⑤地点から本件停止線までの距離）である。

甲10写真番号4の撮影地点は本件停止線直前（甲13現場見取図の⑥地点）である。

甲10写真番号7及び8の撮影地点は本件停止線5.1m前方（甲13現場見取図の⑥地点から⑦地点までの距離）である。

甲10写真番号9の撮影地点は本件停止線前方約8.1m（甲13現場見取図の⑥地点から⑧地点までの距離）である。

25 (3) 本件事故時の状況

前記前提事実(2)のとおり, [REDACTED]頃, 本件

交差点に東から進入した原告車の左前部と、本件南北道路の東側歩道に設置された本件横断歩道を南から北に向けて進行した本件被害者の運転する自転車の右前部とが、出会い頭に衝突し、これにより、本件被害者は自転車もろとも転倒し、[REDACTED]

5

[REDACTED]の傷害を負った。

本件被害者は、[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

10

[REDACTED] (甲17)。

(4) 本件事故に係る捜査経過及び捜査段階における原告の供述状況等

ア 原告は、本件事故直後に現場に臨場した警察官に対し、要旨、無理をして交差点に進入してしまった、本件信号機が赤色信号を表示していることを本件交差点の手前で分かっていたが、信号を無視してそのまま進行してしまった旨の供述をした。なお、本件事故に係る捜査は当初、過失運転致傷被疑事件として捜査が進められていた。(甲23)

大阪府[REDACTED]警察署司法警察員は、平成31年3月29日、原告車に搭載されていたドライブレコーダーを精査し、その精査結果を、同ドライブレコーダーの記録映像をデジタルカメラで撮影した写真を添付した上、捜査復命書にとりまとめた(甲10)。

大阪府[REDACTED]警察署司法警察員は、令和元年5月15日、原告の立会いの下、本件事故の現場付近の本件道路等において、実況見分を行った。原告は、同実況見分の中で、本件信号機の黄色灯火を見た地点として、本件停止線手前約39.2mの地点(同月17日付け実況見分調書の現場見取図の③地点)を、本件信号機の赤色灯火を見た地点として、本件停止線手前

25

約21.2mの地点（同現場見取図の④地点）を、本件横断歩道上に歩行者が立ち止まるのを見てアクセルペダルを緩め減速した地点として、本件停止線付近（同現場見取図の⑥地点）を、それぞれ指示説明した。（甲13）

イ 原告は、その後、令和元年5月22日、同月29日にそれぞれ大阪府■警察署司法警察員から、同年9月30日に大阪地方検察庁検察官から取調べを受けた。原告は、同年5月22日の司法警察員による取調べにおいて、本件信号機が赤色信号を表示しているのを認識しながら、アクセルペダルを踏み込み、本件交差点に進入した旨の供述をした。また、同月29日の司法警察員による取調べにおいて、これと同旨の供述をするとともに、その理由について、本件信号機が赤色信号を表示しても、全赤が3秒あるから、本件交差点を通過することができると考えた旨の供述をし、本件信号機が赤色信号を表示しているのを見た地点について、本件停止線手前約21.2mの地点（同月17日付け実況見分調書の現場見取図の④地点）であった旨の供述をした。さらに、同年9月30日の検察官による取調べにおいても、これと同旨の供述をした。ただし、原告は、同日の検察官の取調べにおいて、同年5月29日の司法警察員による取調べに係る供述調書では、本件事故を起こす直前、左方から歩行してきて本件横断歩道の手前で立ち止まつた女性を見て、「危ない。」と思ったが、アクセルを緩めただけで、ブレーキを踏み込まなかつた旨の記載がされているが、  
■  
■

実際は、上記女性を見た瞬間に急ブレーキを掛けたとして、上記の供述調書について、上記の記載についてのみ訂正することを求めた。（甲15、甲24、甲25（枝番を含む。））

ウ 本件事故に係る捜査は、前記アのとおり、当初は過失運転致傷被疑事件

として捜査が進められてきたが、同年5月29日、罪名が過失運転致傷罪から危険運転致傷罪に変更され、同年9月2日、危険運転致傷罪の罪名で大阪地方検察庁検察官に送致された（前記前提事実(3)）。そのため、原告は、検察官の上記取調べを危険運転致傷罪の被疑者として受けていた（甲15）。また、原告は、検察官の上記取調べに先立つ、同月21日、大阪府公安委員会から、本件事故により免許の取消事由に該当することになったとして、法104条1項の規定による意見の聴取を同年10月23日に行う旨記載された意見の聴取通知書を受領した。同通知書には、本件事故における違反行為の種別等が、危険運転致傷等に該当する旨の記載があった。（甲29（枝番を含む。））。

#### (5) 自動車の空走距離、制動距離及び停止距離

空走時間を0.75秒とした場合、乾燥したアスファルト路面（摩擦係数を0.7とする。）における、自動車の空走距離、制動距離、停止距離は次のとおりである（甲39、乙1）。

	空走距離（A）	制動距離（B）	停止距離（A+B）
時速15km	3.13m	1.27m	4.40m
時速20km	4.17m	2.25m	6.42m
時速25km	5.21m	3.51m	8.72m

空走時間を2秒とした場合（したがって、空走距離は空走時間を1秒とした場合（甲39の4枚目参照）の2倍となる。）、乾燥したアスファルト路面（摩擦係数を0.7とする。）における、自動車の空走距離、制動距離、停止距離は次のとおりである（甲39）。

	空走距離（A）	制動距離（B）	停止距離（A+B）
時速15km	8.34m	1.27m	9.61m
時速20km	11.12m	2.25m	13.37m

時速25km	13.88m	3.51m	17.39m
--------	--------	-------	--------

## 2 原告が本件信号機の赤色信号の表示を視認した地点に関する事実認定

(1) 前記認定事実を踏まえ、原告が本件信号機の赤色信号の表示を視認した地点について検討すると、前記認定事実(1)イのとおり、本件道路は平坦な直線道路であり、前記認定事実(2)のとおり、本件道路を本件交差点に向かって走行中の自動車の運転者からみて、本件道路の本件停止線手前約3.9.2mから本件交差点に至るまで、本件信号機の見通しを妨げるものはなく、本件事故時の天候は晴れであり、原告の視力にも問題がないなど、本件事故直前ににおける原告の本件信号機の視認状況は良好である。また、原告は、前方を向いて原告車を運転しており、前方の本件信号機の視認を妨げる事情、すなわち、脇見をしたり下を向いていたりしていたなどの具体的な事情は見当たらない。これらの事情からすると、原告は、本件信号機が赤色信号を表示した時点、すなわち本件停止線21.2m手前の地点（甲10写真番号2、甲13現場見取図の④地点）において、本件信号機の赤色信号の表示を視認したと強く推認することができるところ、そのような推認を妨げるべき合理的な事情は具体的に明らかではない。

したがって、原告が、本件信号機の赤色信号の表示を視認した地点は、本件停止線手前約21.2mの地点であったと認めることができる。

### (2) 原告の主張の検討

#### ア 原告車の走行位置及び速度について

(ア) 原告は、①G P S機能付きのドライブレコーダーの表示速度は、当該自動車の直近の移動距離を経過時間で除したものであるため、約1秒ずれている、すなわち、約1秒前の当該自動車の速度を遅れて表示している、②表示されている位置関係（ドライブレコーダーのG P S機能が計測し、ドライブレコーダー画像上に表示した緯度や経度）もずれていると主張する。

5 (イ) そこで、まず、前記②の主張について検討するに、甲13の現場見取図はドライブレコーダーのG P S機能に頼って作成されたものではないから、そのG P S機能の計測の正確性は、原告車の位置関係を特定する上では何ら問題とはならない。むしろ、甲10添付の各写真から窺われる原告車の進行方向の見通しの状況は、これに対応する甲13の現場見取図から窺われる原告車の進行方向の見通しの状況とおおむね一致していることが認められるから、ドライブレコーダーの記録映像は現場の状況を正確に反映したものであるというべきである。

10 次に、前記①の主張について検討するに、速度は移動距離を移動時間で除したものであるため、当該時点の速度といつても当該時点から遡った一定時間における移動距離に基づいて測定されたもので、その意味では過去の速度ともいい得るものであることは否めない。ただし、原告の主張を前提としても、ドライブレコーダーで記録された当該時点の速度はその1秒前の速度を示しているという程度の差異があるにとどまる。そして、前記認定事実(2)ウのとおり、甲10写真番号1 ( [ ] ) 15 [ ] では時速12km、写真番号2及び3 ( [ ] ) [ ] では時速19km、写真番号4から6まで(午前7時12分39秒) 20 では時速22km、写真番号7及び8 ( [ ] ) 被害者に衝突した瞬間である。) では時速22km、写真番号9 ( [ ] ) [ ] 被害者を跳ね飛ばした瞬間である。) では時速10kmと表示されており、衝突の瞬間までの原告車の速度の上がり方が緩やかなものであったことを踏まえると、1秒前の速度が表示されていることによる誤差の程度は、これがあったとしても僅かであったというべきである。

25 原告の上記主張は採用することができず、そのほか、ドライブレコーダーの測定結果に疑義を挿む事情は見当たらないことを考慮すると、原

告車の走行位置及び速度はドライブレコーダーにはほぼ正確に測定されており、信用性が高いというべきである。そして、前記のとおり、甲13の現場見取図は、甲10のドライブレコーダーの記録映像と整合しているから、上記現場見取図も信用性が高いというべきである。

5 (ウ) したがって、原告車の走行位置及び速度は、甲10及び甲13のとおり認められるというべきである。

イ 原告が本件信号機の赤色信号の表示に気付かなかつた理由について

(ア) 原告は、本件停止線手前約10.5mから本件停止線の間の地点に至るまで、本件信号機が赤色信号を表示していることに気付かなかつた、これは、

■と主張する。

(イ) しかしながら、原告は、本件信号機が黄色信号を表示していた時の原告車の走行位置である本件停止線手前約39.2mの地点から、本件事故時（本件被害者との衝突時）の原告車の走行位置に至るまでの間、前記認定事実(2)のとおり、走行速度を減速させることなく、かえつて、時速約12kmから時速約22kmまで加速させている（本件道路は平坦な道路であつて、この加速は原告がアクセルペダルを踏んだことによると考えられる。）。原告車は、本件停止線手前約39.2mの地点から本件事故（本件被害者との衝突）が発生した地点まで、走行時間として約7秒間を要したことが認められ（甲10）、約7秒間もの間、対面信号機である本件信号機をほとんど確認することがなかつたとはおよそ考え難い。これらの事情に照らすと、原告が原告車を加速させたのは、本件信号機の黄色信号ないし赤色信号の表示を認識しながら、その表示に従つて本件停止線前で停止するのではなく、本件交差点に早く進入しようとしたというのが、原告の意図であったとかがわれ、原告が

〔REDACTED〕とは考え難い。

この点を措くとしても、原告が〔REDACTED〕理由として原告の主張するところは、〔REDACTED〕  
〔REDACTED〕程度であり、どの時点から〔REDACTED〕  
〔REDACTED〕どのようなものであり、〔REDACTED〕  
〔REDACTED〕など、上記主張を裏付ける具体的な事情は明らかではない。本件事故直前の原告の心理状態が、直線道路において前方を注視し、対面信号機の信号表示を確認するという、自動車運転者にとっての最も基本的かつ容易な作業にさえ注意を払うことができないような特異なものであったことを基礎づけるには至らない。

10 (イ) 以上の点に加え、前記認定事実(2)のとおり、原告は、〔REDACTED〕  
〔REDACTED〕や、原告は、本件事故の〔REDACTED〕  
〔REDACTED〕から本件道路を利用しており、本件交差点の先に本件信号機が設置  
されていることを十分に把握していたと考えられることも考慮すると、  
15 〔REDACTED〕ため、本件停止線手前約10.5mから  
本件停止線の間くらいの地点に至るまで、本件信号機が赤色信号を表示  
していることに気付かなかったとの原告の主張は、不合理であり、採用  
することができない。

#### ウ 捜査段階の供述の信用性について

20 (ア) 原告は、検査段階の供述は検査官の誘導によるものであって信用性がないと主張する。しかしながら、前記認定事実(2)のとおり、原告が本件停止線手前21.2m地点にて本件信号機が赤色信号を表示していたことを認識し得た事実は、原告の検査段階の供述に頼ることなく認定することができる。そして、原告が本件信号機の赤色表示を認識していたと強く推認することができ、そのような推認を妨げるべき合理的な事情は具体的に明らかではないことは、前記(1)のとおりである。ただし、原告

の主張に鑑み、原告の検査段階の供述の信用性について検討すると、以下のとおり、これを信用することができるというべきである。

(イ) 原告は、前記認定事実(4)のとおり、実況見分及び司法警察員による取調べにおいて、本件停止線手前約21..2mの地点において、本件信号機の赤色信号を表示しているのを見た旨の指示説明や供述をし、その後の検察官による取調べにおいても、本件信号機の赤色信号の表示を見た地点については、同旨の供述をしており、この点について、本件訴訟前の検査段階においては、原告の供述等は一貫している。そして、原告の供述等は、ドライブレコーダーの記録から認められる事実(甲10参照)。なお、甲10(ドライブレコーダー精査結果に係る検査復命書)添付の写真番号1から10までは、原告車に搭載されていたドライブレコーダーの画像であり、同画像が表示している本件事故当日における原告車からの前方映像、録画日時及び表示速度は正確なものであると認められる(前記(2)ア参照)。)といった客観的事実とも符合している。

したがって、原告の検査段階の供述等は、信用性が高い。

(ウ) 原告は、時速20kmの場合、1秒間に進行する速度は約5..6mにすぎないところ、本件交差点の全赤状態は3秒間しかいないから、本件交差点の直前における原告車の速度(時速22km)を前提としても、20m以上の道幅がある本件交差点を全赤状態で通過することは到底不可能であると主張して、原告が本件交差点の信号が全赤状態となっている間に本件交差点を通過しようとした旨の供述が記載された検察官調書(甲15)の信用性はないと主張する。

しかしながら、原告は、本件交差点を直進するのではなく右折する予定であったのであるから(前記前提事実(2))、原告には、安全に右折を遂げるためには、それほど加速することができない事情があったといえる。また、原告は、前記認定事実(2)のとおり、本件信号機が黄色信号を

表示していることを視認した後、原告車の速度を時速約12kmから時速約22kmへと時速約10km加速させているところ、原告が、本件交差点の全信号機が赤色信号となる時間や、原告車が本件交差点を通過するのに必要な時間を正確に把握していたとは限らないことに照らすと、上記の加速が、客観的にみれば原告車が本件交差点の信号が全赤状態となっている間に本件交差点を通過するのに不十分なものであったとしても、それは、原告の検察官調書（甲15）の信用性を否定するものとはならない。

（二）原告は、前記認定事実（4）の検査段階の指示説明や供述は警察官の誘導に従ったものであって信用することができないと主張し、誘導に従った理由として、

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

などと主張する。

しかしながら、前記（イ）のとおり、原告の検査段階の指示説明や供述は、本件信号機の信号表示を見た地点という重要な部分で一貫しており、客観的事実とも符合するものである。原告の主張する警察官の誘導とは、本件事故について出会い頭の交通事故として取り扱うとの説明を繰り返ししていたというものや、実況見分に先立ちドライブレコーダーの動画を見せたなどというものにとどまり、これらの警察官の言動等が、原告に虚偽の供述を誘発するような不当な心理的な影響を与えるものとは評価し難い。

原告は、

[REDACTED]旨主張するが、原告は、前記認定事

実(4)ウのとおり、検察官の取調べに先立ち、大阪府公安委員会から、本件事故における違反行為の種別等を危険運転致傷等とする免許の取消しに係る意見の聴取通知を受領しており、かつ、検察官の取調べは、過失運転致傷被疑事件ではなく危険運転致傷被疑事件として行われたのであるから、原告は、遅くとも検察官の取調べの時点においては、本件事故について、危険運転致傷罪で処罰される可能性も否定できないことや、原告が同罪に当たる行為をしたことを前提とする行政処分を受ける可能性があることを十分に認識していたといえる。それにもかかわらず、原告は、検察官の取調べにおいても、本件信号機の信号表示を見た地点等について、警察官の取調べにおける供述内容と同旨の供述をしていたのであるから、原告の上記主張は採用することができない。

原告は、衝突するまで急ブレーキを掛けていないとの警察官調書は、客観的事実に反するものであり、捜査機関の作文であるとも主張するが、前記認定事実(4)イのとおり、検察官による取調べにおいて、警察官調書の記載について、本件事故直前に急ブレーキを掛けたという自己に有利な内容に訂正することを求めていたのであり、原告の捜査段階の供述調書が、警察官等の捜査機関に誘導されるままに作成されたもので当時の自らの認識と異なる内容の供述を強要されたものであるとはいえない。

(オ) 原告は、時速約35kmないし38kmで走行していた被告人車両の対面信号機が赤色表示になってから12秒後に発生した交通事故について、被告人は赤色表示に気付かないまま被害者に気付いたとの事実を認定した刑事判決（大阪高裁令和2年7月3日判決、甲46）があると指摘する。

しかしながら、同判決の事案は、被告人の対面信号機が赤色表示になってから12秒経過し、交差道路の信号機が青色表示になってから8秒経過した後に発生した交通事故につき、赤色信号を殊更に無視したとし

て危険運転致死傷罪を主位的訴因として起訴されたものである。同判決は、赤色信号になってから12秒も経過していれば、交差道路は青色信号になっていて、当然走行する車両や歩行者が予想されるから、交差道路の交通状況に注意を払うのが通常と思われるのに、被告人は、その点の注意が疎かとなって交通事故を惹起しているとみるべきである（そのような重大な見落としをしたことの事情として、余命数か月との宣告を受けた弟の病状を考えていたためであるという一応の説明は可能である。）とした。

他方、本件交通事故は、本件交差点が赤色信号を表示してから3秒程度とほぼ全赤の範囲内で発生しているのであって、交差道路の交通事情について考慮すべき程度は顕著に異なるので、本件とは事案を異にする。

(カ) 以上によれば、原告の主張を検討しても、原告の捜査段階の指示説明や供述の信用性は高いというべきである。

### 3 争点1（危険運転致傷罪に当たる行為の有無）について

#### 15 (1) 原告が「赤色信号…を殊更に無視し」たといえるかについて

ア 自動車運転死傷行為処罰法2条5号にいう「赤色信号…を殊更に無視し」とは、およそ赤色信号に従う意思がないものをいい、赤色信号の確定的な認識があり、停止位置で停止することが十分可能であるにもかかわらず、これを無視して進行する行為がこれに含まれる。また、赤色信号であるとの確定的な認識がない場合であっても、信号の規制自体に従うつもりがないため、その表示を意に介することなく、たとえ赤色信号であったとしてもこれを無視する意思で進行する行為も、これに含まれると解される（最高裁判所平成20年（あ）第1号同年10月16日第一小法廷決定・刑集62巻9号2797頁参照）。

イ(ア) 本件についてこれをみると、原告は、本件停止線手前約21.2mの地点において、本件信号機が赤色信号を表示しているのを視認し、これ

に気付いたのであるから（前記2），この地点において本件信号機が赤色信号を表示していることを確定的に認識していたといえる。

そして，その時の原告車の走行速度は，時速約19kmであったところ，走行速度を時速20kmと仮定した場合の，本件道路のような乾燥したアスファルト路面における自動車の停止距離は，空走時間を0.75秒と仮定した場合又は原告が主張するように原告が

■ため空走時間を約2秒と仮定した場合のいずれであっても，計算上，4.17m又は11.12mにとどまっており（前記認定事実(5)），本件停止線までの距離である約21.2mを相当程度下回っている。

10 そうすると，原告には，本件停止線手前約21.2mの地点において，本件信号機が赤色信号を表示していることの確定的な認識があり，その地点において制動措置を講ずれば，本件停止線手前で停止することが十分可能であったといえる。

15 したがって，原告は，本件事故において，「赤色信号…を殊更に無視し」たといえる。

(イ) 本件停止線手前約21.2mの地点における原告車の走行速度が時速約19kmであることは，前記のとおり，ドライブレコーダーの表示速度（甲10写真番号2参照）によって認定することができるものである。

20 その点を措き，甲10添付の写真番号2のドライブレコーダー画像が示す地点（甲1.3現場見取図の④地点）における原告車の実際の走行速度に原告が主張するような表示速度のずれが生じたため，ドライブレコーダー（甲10）に表示された原告車の速度である時速約19kmが，実際は，それより1秒程度前の時点における原告車の速度であり，それゆえに上記地点における原告車の実際の速度は，上記表示速度よりも多少速かった（前記認定事実(2)のとおり，原告車は順次加速していた。）と仮定しても，原告車の本件事故に至るまでの最高速度が時速約22k

mにすぎないから、甲10添付の写真番号2の地点（甲13現場見取図の④地点）での速度がこれを超えることはない。更に仮定を重ね、走行速度を時速25kmとした場合の自動車の停止距離は、計算上、8.72m（空走時間を0.75秒とした場合）又は17.39m（空走時間を2秒とした場合）にとどまっており（前記認定事実(5)），甲13の現場見取図の④地点から本件停止線までの距離である約21.2mを相当程度下回っている。

これらによれば、原告の上記①②の主張を踏まえても、前記アの認定、判断は左右されない。

10 (2) 原告が「重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」したといえるかについて

ア 自動車運転死傷行為処罰法2条5号にいう「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは、赤色信号を殊更に無視した車両が、他の車両と衝突すれば重大な事故を惹起すると一般に認められる速度、又は、重大な事故を回避することが困難であると一般に認められる速度を意味するものと解される。

イア 本件についてこれをみると、南北道路や南北道路東側歩道には相応の交通量があることがうかがわれ（前記認定事実(1)ア），本件道路から南北道路及び南北道路東側歩道の見通しは悪く、本件停止線付近までに至らないと南北道路東側歩道における歩行者や自転車の有無を確認することが困難である（前記認定事実(1)イ）ところ、本件停止線から、南北道路東側歩道の延長線上に設置された本件横断歩道までの距離は約2.6mである（前記認定事実(1)ア）。時速20kmの自動車の停止距離は、計算上、6.42m（空走時間を0.75秒とした場合）であることからすると（前記認定事実(5)），上記のような状況の本件信号機が設置された本件交差点内に、時速約22kmで自動車を進入させた場合、同自

動車の運転者は、歩道上の歩行者や自転車の動静に即応して、急制動を講じたとしても、歩行者や自転車との衝突を回避することが困難である。そして、時速約22kmの速度で走行する自動車と、歩行者や自転車とが衝突すれば、重大な事故が生じる可能性が一般的に高いといえ、実際、本件事故により、本件被害者は、自転車もろとも転倒し、

5

■■■■■ という傷害を負うに至っている（前記前提事実(2)、前記認定事実(3)）。これらの事情に照らせば、本件交差点に進入する直前の時速約22kmという速度は、赤色信号を殊更に無視した車両が、他の車両と衝突すれば重大な事故を惹起すると一般に認められる速度、又は、重大な事故を回避することが困難であると一般に認められる速度であるといえる。

10

したがって、原告は、本件事故において、「重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」したといえる。

15

(イ) 原告は、本件事故の発生場所は青色信号に従って直進する車両は自転車しかいない横断歩道であるところ、時速30kmで走行する車両にはねられた歩行者の90%は生存すること等に照らせば、横断歩道という具体的な場面に限っていえば、時速20kmの速度は「重大な交通の危険を生じさせる速度」とはいえない旨主張する。

20

しかしながら、本件事故の発生場所を走行する車両が自転車に限られるとしても、自転車と時速約22kmで走行する自動車とが衝突すれば、自転車の運転者が自転車もろとも転倒したり、最悪の場合、そのまま当該自動車に轢過されたりしてしまって、重大な事故が生じる可能性は一般的に高いということができる。また、仮に原告の主張するとおり、時速30kmで走行する自動車にはねられた歩行者の90%は生存することができ、時速20kmで走行する自動車との衝突による衝撃等

25

は、より軽微なものになると考へることができるとしても、当該歩行者（自転車の運転者も含む。）が、上記のような態様の事故により、重い傷害を負う可能性は高く、そのような傷害を生ぜしめる事故は、重大な事故であると評価することができる。現に、本件被害者は、前記のとおり、本件事故により、自転車もろとも転倒し、

の傷

害を負っているのであって、本件事故は重大な事故と評価されるべきである。

したがって、原告の主張は採用することができない。

### 10 (3) 小括（争点1について）

以上によれば、原告は、本件事故において、危険運転致傷罪に当たる行為をしたといえる。

#### 4 争点2（本件処分に裁量権の範囲の逸脱・濫用があるか否か）について

(1) 法103条2項は、免許を受けた者が受けた者が、危険運転致傷罪に当たる行為をしたとき（法103条2項5号、自動車運転死傷行為処罰法2条（5号（人を負傷させた場合））の罪に当たるものとしたとき）等に該当することとなつたときは、都道府県公安委員会は、その者の免許を取り消すことができる旨規定するところ、「取り消すことができる」という規定の文言に照らすと、上記免許を受けた者の免許を取り消すかどうかについては、当該都道府県公安委員会の合理的な裁量に委ねられているものと解される。もっとも、同条8項は、同条2項各号所定の行為をしたことを理由として免許を取り消したときは、3年以上10年を超えない範囲内で欠格期間を指定するものとする旨を定め、そのような悪質、危険な行為をした運転者をより長期間道路交通の場から排除することとしていることや、同項が適用される場合には、免許の効力を停止する処分を選択する余地がないこと（同条1項参照）に照らすと、法は、免許を受けた者が、危険運転致傷罪に当たる行為を含む

同条2項各号所定の行為をした場合には、その者の免許を取り消すことを当然に予定しているものと解される。

そうすると、法103条2項に基づく免許の取消処分が、その裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となるのは、極めて例外的な場合に限られるというべきである。

(2) これを本件についてみると、前記3のとおり、原告は、本件事故において、自動車運転死傷行為処罰法2条5号の罪である危険運転致傷罪に当たる行為をしたといえるから、原告の行為は、法103条2項5号に該当し、同項の規定が適用される。そうであるところ、危険運転致傷罪等の罪に当たる行為を、特に悪質、危険な行為類型と捉える法の趣旨（前記(1)）が、本件における原告の運転行為については例外的に妥当しないことを基礎付けるに足りる事情は見当たらない。

かえって、本件事故現場は市街地にある上、本件事故現場付近の本件交差点で本件道路と交差する南北道路は、合計5車線で車道と歩道が区別された幹線道路であり、南北道路や南北道路東側歩道の交通量は多いのであって（前記認定事実(1)）、本件事故現場が車両や歩行者の通行がおよそ想定されないような極端に交通量の少ない交差点でないことは明らかであることや、原告車が本件被害者自転車と衝突する直前（すなわち、原告車が本件横断歩道に差し掛かった時点）において、本件交差点における南北道路の信号機及び南北方向の本件横断歩道の歩行者用の信号機はいずれも青色信号に変わっていたこと（甲11、甲12の1、甲16（写真番号4）、甲17）に照らすと、本件における原告の運転行為は、まさに南北道路を走行する車両や本件横断歩道を通行する歩行者や自転車等との衝突等による重大な死傷事故を発生させる具体的な危険を有する行為にほかならず、実際、本件事故が発生したものである。

(3) 原告は、本件事故の発生には、本件信号機が赤色信号を表示しているとき

に道路の横断を開始した本件被害者にも一定の過失があること、原告車の走行速度は、仮に「重大な交通の危険を生じさせる速度」に当たる速度であるとしても、その下限に近い速度であること、

本件事故に係る刑事処分は、

等に照らすと、

本件事故における原告の運転行為の実質的な危険性や悪質性の程度は著しく小さく、本件処分は重きに失すると主張する。

しかしながら、本件事故における原告の運転行為それ自体が重大な死傷事故を発生させる高度の危険性を有する行為であったことは前記(2)のとおりであり、被害者の横断態様や落ち度如何によって左右されるものではない。また、原告車の本件交差点に進入する直前の時速約22kmという速度は、前記3(2)イ(ア)のとおり、本件交差点の状況等に照らせば、赤色信号を殊更に無視した車両が、他の車両と衝突すれば重大な事故を惹起すると一般に認められる速度、又は、重大な事故を回避することが困難であると一般に認められる速度であるといえる。そして、免許取消処分の行政目的は、道路交通上危険のある運転者を道路交通の場から排除して、道路における危険を予防し、もって道路における交通の安全を図ることにあると解され（法1条参照）、免許取消処分は、過去の犯罪行為に対する制裁として行われる刑事罰とは目的も性格も異なる別個のものであることに照らすと、本件被害者の被害感情の緩和や、本件事故に係る刑事処分の内容は、本件処分が裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したか否かを左右する事情ではない。

(4) したがって、原告の主張を踏まえても、本件処分に裁量権の範囲の逸脱・濫用があると認めることはできない。

## 5 まとめ

以上によれば、原告が特定違反行為である危険運転致傷罪に当たる行為をしたことを前提に、前歴がない原告につき同特定違反行為に係る累計点数が危険

運転致傷等（治療期間 [ ] 以上）に付される [ ] であることを理由にされた本件処分（前記前提事実(4)ア）は適法である。

#### 第4 結論

よって、原告の請求はいずれも理由がないから、これを棄却することとして、  
主文のとおり判決する。

大阪地方裁判所第2民事部

10

裁判長裁判官

森 健

15

裁判官

田 辺 晚 志

20

裁判官

豊 臣 亮 輔

25

(別紙1)

指定代理人目録

稻井久志, 嶋本正彦, 瀬尾英之, 中山加奈恵, 内田直利

以 上

5

### 関係法令の定め

1 自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（令和2年法律第47号による改正前のもの。以下「自動車運転死傷行為処罰法」という。）の定め

自動車運転死傷行為処罰法2条は、赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為（同条5号）等を行い、よって、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する旨を定めている。

10 2 道路交通法（以下「法」という。）及び道路交通法施行令（以下「令」という。）の定め

(1) 免許の取消しに関する定め

法（令和2年法律第42号による改正前のもの。以下、本条本項につき同じ。）103条2項は、運転免許（以下「免許」という。）を受けた者が、自動車運転死傷行為処罰法2条から4条までの罪に当たるものとしたとき（法103条2項5号）等に該当することとなったときは、その者が当該同項各号のいずれかに該当することとなった時におけるその者の住所地を管轄する都道府県公安委員会は、その者の免許を取り消すことができる旨定めている。

(2) 免許を受けることができない期間に関する定め

法103条8項は、都道府県公安委員会は、同条2項各号のいずれかに該当することを理由として同項等の規定により免許を取り消したときは、政令で定める基準に従い、3年以上10年を超えない範囲内で当該処分を受けた者が免許を受けることができない期間（以下「欠格期間」という。）を指定するものとする旨規定する。

25 令38条7項は、法103条8項の政令で定める基準として、■において、当該特定違反行為に係る累積点数が別表第3の2の表の第1欄に掲げる区

分に応じそれぞれ同表の [ ] に掲げる点数に該当した場合につき、欠格期間を [ ] とする旨規定する。

(3) 特定違反行為をしたことを理由として処分を行おうとする場合における累積点数の区分

ア 「累積点数」とは、処分の理由となる違反行為（特定違反行為等をいう。）及び当該違反行為をした日を起算日とする過去3年以内におけるその他の違反行為（ただし、一部の違反行為を除く。）のそれぞれについて令（令和元年政令第108号による改正前のもの。）別表第2に定めるところにより付した点数の合計をいう（令33条の2第3項柱書き）。

イ 令別表第3の2の表に規定する「前歴」とは、累積点数に係る当該違反行為をした日を起算日とする過去3年以内において、違反行為をしたことを理由として法103条1項又は4項の規定による免許の取消し等の処分を受けたこと等に該当したことをいう（同別表の備考一）。

ウ 特定違反行為をしたことを理由として処分を行おうとする場合における累積点数の区分を定めた令別表第3の2の表は、第1欄に掲げる区分のうち「前歴がない者」に応じた [ ] を掲げている。

(4) 特定違反行為に付する基礎点数

特定違反行為（令別表第2の2の表の上欄に掲げる行為。令33条の2第2項1号柱書き。）の基礎点数について規定した同表（令和元年政令第109号による改正前のもの。以下、同表につき同じ。）は、危険運転致傷等（治療期間 [ ] 以上）（人の傷害（治療期間が [ ] ）に係る自動車運転死傷行為処罰法2条から4条までの罪に当たる行為をいう（同表備考121）。）に付する基礎点数を [ ] と定めている。

裁料所書記官 由 河

大阪地方裁料所第2民事部

令和3年10月29日

乙九其正本乙矣。