



令和4年5月12日判決言渡 同日原本交付 裁判所書記官

運転免許取消処分等取消請求控訴事件

(原審・大阪地方裁判所)

口頭弁論終結日 令和4年3月3日

5

判 決

控 訴 人

同訴訟代理人弁護士 山中理司

大阪府中央区大手前2丁目1番22号

10

被 控 訴 人 大 阪 府

同代表者兼処分行政庁 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

15

同 麻生川典晃

同指定代理人 稲井久志

同 嶋本正彦

同 瀬尾英之

同 中山加奈恵

20

同 内田直利

主 文

1 本件控訴を棄却する。

2 控訴費用は控訴人の負担とする。

事 実 及 び 理 由

25

第1 控訴の趣旨

1 原判決を取り消す。

2 大阪府公安委員会が令和元年10月23日付けで控訴人に対してした、  
運転免許を取り消す処分を取り消す。

3 大阪府公安委員会が令和元年10月23日付けで控訴人に対してした、  
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  
5 分を取り消す。

4 訴訟費用は第1、2審とも被控訴人の負担とする。

## 第2 事案の概要

1 本件は、[ ]運転免許を受けていた控訴人が、普通乗用自動車（以下「控訴人車」という。）を運転中、信号機により交通整理が行わ  
10 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、本件交差点東側に  
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  
15 者」という。）に[ ]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[ ]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日付けで、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[ ]間と指定する旨の各処分（以下、併  
20 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。

原審は、控訴人の請求をいずれも棄却したため、控訴人が控訴した。

2 関係法令の定め、前提事実（当事者間に争いのない事実、証拠及び弁論  
25 の全趣旨により容易に認められる事実）、争点及びこれに関する当事者の  
主張の要旨は、次のとおり補正し、後記3で「当審における控訴人の主張」

を、後記4で「当審における控訴人の追加主張に対する被控訴人の反論」をそれぞれ付加するほかは、原判決「事実及び理由」の第2の1ないし4のとおりであるから、これを引用する。

(1) 原判決4頁21行目の「約15km」を「約19km」と改める。

(2) 原判決9頁4行目の「落ち度はあるが」の次に「、控訴人が殊更信号無視という非常に危険性の高い違反行為を行わず、停止線手前で停止していれば本件事故が発生しなかったことを考慮すれば、」を加える。

### 3 当審における控訴人の主張

(1) 控訴人は赤色信号を殊更に無視したわけではないことの補充主張

ア 大阪高裁令和2年7月3日判決（甲46）の事案との比較に基づく補充主張

（ア）赤色信号を殊更に無視したというのであれば、運転者としては、赤色信号で交差点を通過するのであるから、少しでも早く通り抜きたいと加速するのが通常であると思われるのに、控訴人は、指定速度である時速30kmを大幅に下回る速度で走行を続けているし、赤色信号になってから4秒も経過していれば、本件事故現場の先にある南北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、南北道路の交通状況に注意を払うのが通常と思われるのに、控訴人は、その点の注意がおろそかとなって本件事故を惹起したと見ざるを得ない状況が存在している。

これはとりもなおさず、赤色信号を看過したものとすれば、疑問が解消することを意味しているし、4秒程度の赤色信号の看過であれば、

との一応の説明は可能である。

（イ）控訴人は衝突の直前まで被害者の存在に気付いた様子はなく、衝突の直前に急ブレーキをかけたにすぎないものの、このような事実

は赤色信号を殊更に無視しようとしたこととは整合せず、かえって赤色信号の見落としであることを示しているといえる（なお、大阪高裁令和2年7月3日判決の事案では、左前方11.6mの地点で被害者の存在に気付いている。）。

5 (ウ) 検察官の取調べにおいても対面信号機の赤色信号を殊更に無視したことを被告人が認めていた大阪高裁令和2年7月3日判決の事案では、捜査段階で私選弁護人を選任していなかったこともあって、それまでの警察での供述調書が全部検察官に回っており、その内容を覆してはいけなと自分なりに判断したという説明はあながち不合理なものとはいえないと判示されている。

10 本件では、弁護人を選任していなかった控訴人は、検察官の取調べにおいて、① [REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]と考えており、この部分は検察官に訂正してもらえたこと、② [REDACTED]

15 [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]と思ったこと、③ [REDACTED]

[REDACTED]  
20 [REDACTED]  
[REDACTED]

そのため、捜査段階とは異なる主張をしている理由に関しては、大阪高裁令和2年7月3日判決における被告人の説明内容よりも、本件訴訟における控訴人の説明内容の方がはるかに合理的なものといえる。

25 (エ) 原判決は、本件信号機の信号表示を見た地点という重要な部分で

控訴人の供述が一貫していることを主たる根拠として捜査段階の調書の信用性を肯定し、かつ、当該調書をも根拠として控訴人の請求を棄却している。

しかし、原審は、令和3年6月4日の口頭弁論期日において、捜査段階の調書は参考程度にすぎず、取調べ担当者の証人尋問は不要であるという心証を開示していた（甲48）以上、当初から赤色信号無視による交通事故として立件しようとしていた捜査段階（甲23・7頁）の調書に基づいて控訴人の請求を棄却すること自体が不当である。

また、本件訴訟における控訴人の主張は、本件事故直後の供述である「私の信号は赤で、手前で赤色と分かっていました。」（甲10・2頁）に沿うものであるところ、大阪高裁令和2年7月3日判決の事案でも、現行犯逮捕直後の弁解録取書の供述が被告人の主張と一致するものとなっており、その信用性が判決において肯定されたことを重視すべきである。

(㌥) 大阪高裁令和2年7月3日判決の事案では、被告人は、捜査段階において、「本件交差点の手前で対面信号機が赤色であることは確認したが、急ぐ気持ちがあったことから、対面信号機と交差道路信号機双方が赤色だろうと決めつけて、本件交差点内に入った」と供述している。

そのため、本件及び大阪高裁令和2年7月3日判決の事案は、運転者が全赤の状態で交差点に入るために赤色信号を殊更に無視したかどうかの問題となっている点で共通している。

#### イ その他の根拠に基づく補充主張

(㌦) 本件事故の当日、控訴人は、                    前から通っている                      
                    に向かうために本件事故現場を通過しただけであ

って、せいぜい3秒位の全赤状態で本件交差点を通過することは到底不可能であることを経験的に知っていたから、赤色信号を殊更に無視する動機は全く存在しない。

- (イ)a 控訴人が令和元年5月15日の実況見分に立ち会った際、黄色表示に変わった瞬間に黄色灯火を見たとする地点（甲10写真番号1番、甲13・11、12頁）、及び赤色灯火に変わった瞬間に赤色灯火を見たとする地点（甲10写真番号2番、甲13・14、15頁）を特定した根拠の説明は全く存在しない。そもそも、黄色信号及び赤色信号に気付いた時点は瞬間的な一時点である上、その際、その地点を視覚的に特定するに足りる特徴的な風景等もない以上、本件事故当日に控訴人が黄色信号及び赤色信号に気付いた地点を再現するのは容易なこととはいえず、他にその地点を特定する証拠が全くない本件においては、上記実況見分によって特定された地点の正確性には疑問が残るものであり、その信用性について合理的な疑いを超えた立証が尽くされているとはいえない。

それにもかかわらず、原判決は、控訴人が前方を向いて控訴人車を運転しており、前方の本件信号機の視認を妨げる事情はないというだけの理由により、

控訴人が赤色灯火に変わった瞬間に赤色灯火を見たと認定しており、不当である。

- b 静岡地裁沼津支部令和3年3月15日判決（甲49）の事案では、過失運転致死罪で起訴された被告人は、赤色灯火の対面信号に気付かないまま、青色灯火であると認識した上で、約7秒間、約100mにわたり時速約50kmで運転していたと認定されているところ、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かった事情に関しては何らの判示もされていない。

そのため、このような事例との比較だけからしても、控訴人が、黄色信号及び赤色信号に気付かないまま、約6秒間、約30mにわたり時速約20kmで運転していたといえる。

ウ したがって、原審での主張立証をも考慮すれば、控訴人が本件信号機の赤色信号の表示を視認した地点は、控訴人車が本件横断歩道に差し掛かった地点（甲13現場見取図の⑤地点と⑥地点の間）であるといえるから、控訴人が赤色信号を殊更に無視したとはいえない。

(2) 控訴人は「重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」したとはいえないことについて

東京高裁平成18年9月12日判決は、交差道路を青色信号に従って直進する車両は相当の速度で直進してくることが予想され、当該車両との衝突により人身に危害を及ぼす危険が極めて大きいことを主たる理由として、時速約20kmが「重大な交通の危険を生じさせる速度」であると判示している（甲26・8頁）。

しかし、本件事故現場の場合、そのような車両の存在は予想されないし、相当の速度で進行してくる車両との衝突と比べれば、横断歩道上の歩行者又は自転車との衝突が人身に危害を及ぼす危険が極めて大きいとまではいえない。

また、例えば、時速10kmでも停止距離は2.64mもある点（甲39・22頁）で轢過の危険は否定できないところ、時速10kmまでもが「重大な交通の危険を生じさせる速度」に含まれるわけではない以上、抽象的な轢過の可能性を重視するのは不当である。

したがって、控訴人の原審での主張立証をも考慮すれば、控訴人は

「重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」したとはいえない。

- (3) 少なくとも本件処分のうち、          間を超えて欠格期間を指定した部分は違法であることについて（当審における追加主張）

5           道路交通法施行令の点数制度は、自動車等の運転手の交通違反や交通事故にあらかじめ一定の点数を付し、その累積点数の多寡によって推認される行為者の危険性の度合いに応じて、運転免許の取消しや欠格期間の指定等の処分を行うものであるところ、行為者の危険性の度合いを定型的、画一的に評価推認することとされているため、違反行為の態様、  
10           被害者側の落ち度、違反行為をするに至った経緯・動機その他個別具体的な事情によっては、同施行令の基準に従った処分をすることが処分を受ける者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場合もあり得る。

          そこで、大阪府公安委員会が令和元年12月1日付けで定めた処分基準「103条-7 運転免許を受けることができない期間の指定」（甲  
15           50の1・2、以下「本件処分基準」という。）は、運転免許の取消しの処分基準に該当することとなった者において、その者の「運転者としての危険性がより低いと評価すべき特段の事情」があるときは、同施行令38条7項の欠格期間から1年を減じた期間に軽減することができる旨を定めているところ、このような欠格期間の軽減に係る基準を定める  
20           ことは、点数制度に係る上記弊害を緩和するものとして合理的であり、公安委員会の裁量の範囲内のものといえる。

          そして、行政手続法12条1項の趣旨に照らすと、大阪府公安委員会  
25           が本件処分基準を恣意的に運用することは許されないというべきであって、処分を受ける者に「運転者としての危険性がより低いと評価すべき特段の事情」があるにもかかわらず、大阪府公安委員会がこれを考慮せ



ず、処分を軽減しなかった場合には、裁量権の範囲の逸脱又はその濫用により当該処分は違法となるといえる。

そして、本件では、原審での控訴人の主張立証をも考慮すれば、少なくとも控訴人には「運転者としての危険性がより低いと評価すべき特段の事情」があるといえる。

したがって、少なくとも本件処分のうち、本件処分基準に基づき欠格期間を軽減することなく、漫然と欠格期間を[ ]間と指定した部分は、[ ]間を超えて欠格期間を指定した部分につき、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であるといえる。

#### 4 当審における控訴人の追加主張に対する被控訴人の反論

控訴人は上記3(3)のとおり主張する。

この点、運転免許取消処分については、本件処分基準に基づき、運転者としての危険性がより低いと評価すべき特段の事情が認められる場合は、処分の軽減をすることがあるとしているが、赤色信号を殊更無視するという運転行為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本件においては、控訴人に運転者としての危険性がより低いと評価すべき特段の事情があると認めることはできないから、道路交通法及び道路交通法施行令の処分基準に基づいて行った本件処分について、裁量権の範囲の逸脱又は濫用はなく、控訴人の主張は理由がない。

### 第3 当裁判所の判断

1 当裁判所は、原判決と同様に、控訴人の請求はいずれも理由がないものと判断する。その理由は、次のとおり補正し、後記2で「当審における控訴人の主張に対する判断」を付加するほかは、原判決「事実及び理由」の第3のとおりであるから、これを引用する。

(1) 原判決10頁3行目の「[ ]」を「[ ]」と、同頁17行目から同頁18行目の「原告の本件信号機に対する認識等」を

「本件信号機の表示状況等」と各改める。

(2) 原判決15頁10行目の末尾の次に改行の上、次のとおり加える。

「エ なお、黄色灯火の認識については、控訴人は、上記アのとおり、実  
況見分において、本件停止線手前約39.2mの地点において、本件  
信号機が黄色信号を表示しているのを見た旨の指示説明をするととも  
に、その後の司法警察員及び検察官による取調べにおいても、同旨の  
供述をしているところ（甲15、25の1）、この点について、本件  
訴訟前の捜査段階においては、控訴人の供述等は一貫しており、さら  
に、前記認定事実(2)ウ及びエで認定したドライブレコーダーの記録か  
ら認められる客観的事実とも符合していることから、信用性が高いと  
いえる。したがって、控訴人は本件停止線手前約39.2mの地点に  
おいて、本件信号機が黄色信号を表示しているのを視認したと認める  
ことができ、これを左右するような主張立証は存しない。」

(3) 原判決20頁17行目の「3秒間しかないから」を「3秒間しかな  
いから」と、同頁26行目の「前記認定事実(2)のとおり、」から21頁  
2行目の「加速させているところ、」を「前記認定事実(2)及び(4)エのと  
おり、控訴人は、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、控訴人車の速度を時速約12kmから時速19kmまで加速させ、  
更に本件信号機が赤色信号を表示していた時の控訴人車の走行位置であ  
る本件停止線手前約21.2mの地点を通過後も時速約22kmまで加  
速させているところ、」と各改める。

(4) 原判決23頁10行目の「発生しているのであって、」の次に「上記  
判決とは」を加え、同頁11行目の「本件とは」を「本件と上記判決と  
は」と改める。

(5) 原判決24頁8行目の「4.17m又は11.12m」を「6.42  
m又は13.37m」と改める。

- (6) 原判決 27 頁 14 行目の「免許を受けた者が受けた者が、」を「免許を受けた者が、」と改める。

## 2 当審における控訴人の主張に対する判断

- (1) 控訴人は、上記第 2 の 3(1)のとおり主張する。

5           ア   しかしながら、控訴人が大阪高裁令和 2 年 7 月 3 日判決の事案と比較して縷々主張する点については、補正の上引用に係る原判決「事実及び理由」の第 3 の 2(2)ウ(㌥)で認定説示したとおり、同判決の事案と本件事故とは、交差道路の交通事情について考慮すべき程度が顕著に異なり、本件と同判決とは事案を異にするものであるから、本件と同判決の事案に共通点ないし類似点が一部認められるとしても、そのこ  
10           とによって、控訴人が赤色信号を殊更に無視したわけではないとの事実が導かれるものではない。

          なお、控訴人は、原審は、令和 3 年 6 月 4 日の原審口頭弁論期日において、捜査段階の調書は参考程度にすぎず、取調べ担当者の証人尋問は不要であるという心証を開示していた（甲 48）以上、当初から  
15           赤色信号無視による交通事故として立件しようとしていた捜査段階（甲 23・7 頁）の調書に基づいて控訴人の請求を棄却すること自体が不当である旨主張するが、控訴人が主張するような原審の心証開示があったとしても、原審が、捜査段階の調書のみに基づいて事実認定等を行い、控訴人の請求を棄却したわけではないことは原判決上明らかであるから、控訴人の上記主張はその前提を欠くものである。

          イ   次に、控訴人がせいぜい 3 秒位の全赤状態で本件交差点を通過することは到底不可能であることを経験的に知っていたから、赤色信号を殊更に無視する動機は全く存在しない旨主張する点については、控訴  
20           人は、司法警察員及び検察官に対し、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

た旨の供述をしており（甲１５、２５の１）、補正の上引用に係る原判決「事実及び理由」の第３の２(２)ウで認定説示したとおり、控訴人の捜査段階の供述は信用することができることからすると、控訴人には赤色信号を殊更に無視する動機がなかったとはいえない。

ウ さらに、控訴人が令和元年５月１５日に行われた実況見分に立ち会った際に特定した、黄色表示に変わった瞬間に黄色灯火を見たとする地点（甲１０写真番号１番、甲１３・１１、１２頁）及び赤色灯火に変わった瞬間に赤色灯火を見たとする地点（甲１０写真番号２番、甲１３・１４、１５頁）の正確性に疑問がある旨主張する点については、控訴人が、捜査段階において一貫して、本件信号機が黄色信号を表示しているのを見た地点が甲１３現場見取図の③地点（甲１０写真番号１番）であり、赤色信号を表示しているのを見た地点が同現場見取図の④地点（甲１０写真番号２番）である旨述べて、上記実況見分時の指示説明に沿う供述をしていたこと（甲１５、２５の１）に加え、引用に係る原判決「事実及び理由」の第３の２(２)ウ(イ)で認定説示したとおり、上記控訴人の指示説明及び供述は、ドライブレコーダーの記録から認められる客観的事実とも符合しており、信用性が高いといえることからすると、控訴人が上記指示説明において特定した各地点の正確性に疑問があるとはいえない。

エ そして、控訴人が静岡地裁沼津支部令和３年３月１５日判決（甲４９）の事案と本件とを比較して主張する点については、控訴人が指摘するように、同判決において、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かった事情に関する判示がされていないとしても、同判決と比較することで、本件において、控訴人が、黄色信号及び赤色信号に気付かないまま、約６秒間、

約30mにわたり時速約20kmで運転していた事実を認め得るものではない。

オ、以上によれば、控訴人の上記第2の3(1)の主張は、いずれも採用することができない。

5 (2) 控訴人は、上記第2の3(2)のとおり主張する。

しかしながら、引用に係る原判決「事実及び理由」の第3の3(2)で認定説示したとおり、本件事故現場の状況等に照らすと、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り、同自動車と、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る上、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、

10 傷害を負うに至っていることからすれば、  
15 控訴人は「重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」したというべきである。

したがって、控訴人の上記主張は採用することができない。

(3) 控訴人は、上記第2の3(3)のとおり主張する。

20 しかしながら、大阪府公安委員会が、本件処分基準において、運転免許取消しの処分基準に該当することとなった者の「運転者としての危険性がより低いと評価すべき特段の事情」があるときは、道路交通法施行令38条7項の欠格期間から1年を減じた期間に軽減することができる旨定めているとしても、引用に係る原判決「事実及び理由」の第3の4(2)及び(3)で認定説示したとおり、本件における控訴人の運転行為は、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  
25 衝突等による重大な死傷事故を発生させる高度の危険を有するものであ

ったし、実際に本件事故が発生していることも考慮すると、控訴人に  
「運転者としての危険性がより低いと評価すべき特段の事情」があると  
認めなかったことが不当ということとはできない。

したがって、本件処分のうち、欠格期間を■■■■間とした処分について  
は、本件処分基準に基づき欠格期間を軽減することなく、■■■■間を超え  
て欠格期間を指定した部分も含めて、裁量権の逸脱・濫用があると認め  
ることはできない。

よって、控訴人の上記主張は採用することができない。

- 3 以上によれば、控訴人の請求はいずれも理由がないから、これを棄却す  
べきであり、これと同旨の原判決は相当であって、本件控訴は理由がない  
から、これを棄却することとして、主文のとおり判決する。

大阪高等裁判所第7民事部

裁判長裁判官 松 井 英 隆

裁判官 善 元 貞 彦

裁判官 棚 木 有 紀

これは正本である。

令和4年5月12日

大阪高等裁判所第7民事部

裁判所書記官 平 賀 大 介

