

平成30年11月30日判決言渡し・同日原本領収 裁判所書記官

平成29年（行ウ）第18号 運転免許効力停止処分取消請求事件

口頭弁論終結日 平成30年9月14日

判 決

5 主 文

1 被告は、原告に対し、22万円及びこれに対する平成29年8月24日から
支払済みまで年5%の割合による金員を支払え。

2 原告のその余の請求を棄却する。

3 訴訟費用は、これを5分し、その1を被告の負担とし、その余を原告の負担と
10 する。

4 この判決は、第1項に限り、仮に執行することができる。ただし、被告が20
万円の担保を供するときは、その仮執行を免れることができる。

事 実 及 び 理 由

第1 請求

15 被告は、原告に対し、110万円及びこれに対する平成29年8月24日
から支払済みまで年5%の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要

1 事案の要旨

兵庫県警察本部長（以下、同警察の組織ないし職員については、「兵庫県警
20 察」を省略する。）は、A交通株式会社（以下「本件会社」という。）の従業員
であるタクシー乗務員が平成27年12月19日に最高速度を超過して運
転した（以下「本件速度超過運転」という。）ことに関し、平成29年4月7
日付けで、本件会社の統括運行管理者であった原告に対し、道路交通法10
3条1項8号、同法施行令38条5項2号ハに該当する事実（危険性帯有者
25 下命・容認（速度超過））があることを理由として、運転免許の効力を30
日間停止する処分（以下「本件処分」という。）をした。

本件は、原告が、前記規定に該当すると評価すべき事実はなく、本部長が職務上の注意義務を尽くすことなく違法に本件処分をしたものであり、これによって、原告が精神的苦痛を被ったなどと主張して、国家賠償法1条1項に基づく国家賠償として、慰謝料100万円と弁護士費用10万円の合計110万円及びこれに対する不法行為の後の日（訴え変更申立書の送達の日翌日）である平成29年8月24日から支払済みまで民法所定の年5%の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

2 関係法令等

(1)ア 道路交通法103条1項8号、同法施行令38条5項2号ハは、免許を受けた者が、「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあるとき」に該当することとなったときは、公安委員会は、6月を超えない範囲内で、期間を定めて免許の効力を停止することができる旨規定する。なお、兵庫県公安委員会は、免許の効力の停止に関する事務を本部長に委任している（乙43）。

イ 道路交通法74条1項は、車両等の使用者は、その者の業務に関し当該車両等を運転させる場合には、当該車両等の運転者及び安全運転管理者、副安全運転管理者その他当該車両等の運行を直接管理する地位にある者に、同法又は同法に基づく命令に規定する車両等の安全な運転に関する事項を遵守させるように努めなければならない旨規定し、75条1項は、自動車の使用者（安全運転管理者、副安全運転管理者その他自動車の運行を直接管理する地位にある者を含む。）が、その者の業務に関し、自動車の運転者に対し、無免許運転、速度超過運転、酒気帯び運転、過労運転等、過積載運転、放置駐車等をするを命じ、又は自動車の運転者がこれらの行為をするを容認してはならない旨規定する。

(2) 警察庁交通局長は、平成26年5月23日付けで、「モデル審査基準等の改定について（通知）」と題する通達（警察庁同年丙運発第27号）によ

り、各都道府県警察の長に対し、道路交通法に関する行政手続法に基づく審査基準、標準処理期間及び処分基準のモデルを改定した旨通知した。

前記通達においては、危険性帯有者に関する具体的な判断基準として、
「自動車の使用者（安全運転管理者、副安全運転管理者その他自動車の運行
5 を直接管理する地位にある者を含む。）が、その者の業務に関し、自動車の
運転者に対し、違反行為（酒気帯び運転、過労運転等、無免許運転、速度超
過運転、過積載運転、放置駐車）を命じ、又は自動車の運転者がこれらの行
為をすることを容認し」、その者が「自動車等を運転することが著しく道路
10 における交通の危険を生じさせるおそれがあるとき」は、危険性帯有者に当
たるとして、免許の効力を所定の期間（時速20km以上25km未満の速度
超過の場合は30日以上。）停止する旨が処分基準のモデル（以下「本件モ
デル」という。）とされている（乙28の別紙2の第1の2(1)イ(イ)）。

(3) 本部長は、道路交通法施行令38条5項2号ハによる免許の効力を停止す
る場合の処分基準として、本件モデルと同様の処分基準（以下「本件処分基
15 準」という。）を設定し、公表している（乙26〔枝番を含む。以下同じ。〕、
乙27。）

3 前提事実（当事者間に争いが無い事実のほかは、括弧内に掲記の証拠（特に
断りのない限り、本判決全体を通じ、枝番を含む。）及び弁論の全趣旨等によ
り容易に認定することができる事実。）

20 (1) 当事者等

ア 本件会社は、タクシー事業を営む株式会社であり、神戸市内にあるB営
業所（以下「本件事業所」という。）を実質的な本店として、平成29年
当時、65台のタクシー等と115名の従業員（そのうちドライバーは1
07名）を使用して営業していた（甲1、乙12、17及び弁論の全趣旨）。

25 イ 原告は、平成25年6月頃以降、本件事業所の統括運行管理者を務めて
いた者である（乙12、13、17及び弁論の全趣旨）。

5 本件会社の運行管理規程（甲10）によると、統括運行管理者は、所属
営業所の運行管理に係る業務計画を策定し、業務の的確な実行が図られる
ように統括運行管理者でない運行管理者及び補助者を指揮監督するものと
されている（3条3項）。また、統括運行管理者でない運行管理者は、統
括運行管理者の指揮により運行管理業務を行い、道路交通法等の法令に関
10 する知識や、自動車の安全運転に関する知識等の習得に努め、これらにつ
いて乗務員に対して継続的かつ日常的に指導監督等しなければならないこ
ととされている（3条4項、6条3項、7条3項、13条1項）。これら
の規定によれば、原告は、本件事業所の自動車の運行を直接管理する地位
にある者であったと認められる。

ウ Cは、平成17年3月29日頃以降、本件会社にタクシー乗務員（運転
者）として雇用されていた者である（甲15の1）。

(2) 本件会社の従業員による最高速度超過運転行為

15 Cは、本件会社のタクシー乗務員として勤務中の平成27年12月19日
午前1時31分頃、神戸市内の道路上において、普通乗用自動車（本件会社
所有のタクシー）を運転し、当該道路の最高速度が時速60kmと指定されて
いるのに、これを時速22km超えた時速82kmで進行した旨の最高速度超過
運転（以下「本件速度超過運転」という。）をし、これを現認した警察官か
ら、反則金1万5000円を納付すべき旨の告知を受けた（乙4ないし7）。

20 (3) 本件速度超過運転に関する捜査の概要等

ア 警察官は、平成28年9月27日までに、道路交通法違反の被疑事実（本
件速度超過運転）による捜査の結果、Cの速度超過運転の常習性が明らか
となり、同人による速度超過運転を容認した被疑者を原告と特定した旨の
捜査報告書を作成し、さらに、同年11月1日までに、本件会社のタクシー
25 乗務員2名が常習的に速度超過運転をしていることが明らかとなった旨の
捜査報告書を作成した（乙7ないし12）。

イ 警察官は、平成28年9月27日以降、原告及び本件会社の代表者を道路交通法違反被疑事件の被疑者として取り調べるなどの捜査をし、平成29年1月24日までにその捜査を遂げ、同年2月16日、兩名に関する下記被疑事件（本件会社については道路交通法75条1項2号、118条1項4号、123条違反、原告については同法75条1項2号、118条1項4号違反とするもの。）を神戸区検察庁検察官に送致した（乙2、3、12ないし17、21）。

記

「被疑法人〔本件会社〕は、兵庫県明石市内に本店登記し一般乗用旅客自動車運送事業を営むもの、被疑者原告は本件事業所所属車両の運行を直接管理する者であるが、被疑者原告は、同社の業務に関し、平成27年12月18日午前7時23分頃、本件事業所内での始業の対面点呼時において、点呼代務者である〔氏名略。本件会社の従業員〕を介して、従業員C（当時68歳）に対し、『見てからバック、見ながらバック』等と指示し、事業用普通乗用自動車〔車両番号略〕でタクシー業務に従事させるにあたり、同人が過去に従事した運行状況が記録されている運行記録計記録紙を確認し、同人が運行すれば、その速度波形から、一般道において、毎回、速度超過運転となる速度で運行していることを認識しており、更に同人をタクシー業務に従事させれば、それまでの運行と同様に、一般道において速度超過運転を犯すことを十分承知していながら、何ら有効な防止策を講ずることなくこれを容認したまま、業務運行に従事させた結果、同人をして、本件速度超過運転をするに至らしめたものである。」

ウ 尼崎南警察署長は、平成29年1月31日、本部交通部運転免許課長に対し、前記イの犯罪事実記載の日時場所における、原告に危険性帯有（下命・容認（速度超過））の事実が認められるとして、運転免許の効力を30日間停止する処分をすることを上申した（乙1）。

エ 神戸区検察庁検察官は、平成29年3月29日、前記イにより送致を受けた事件に関し、被疑者兩名（本件会社と原告）を不起訴とする処分をした（甲36，乙21）。

(4) 本件処分

5 本部長は、平成29年4月7日、原告に対し、以下の理由により、原告の運転免許の効力を同日から平成29年5月6日まで（30日間）停止する処分（本件処分）をした。

理 由 平成27年12月18日発生の「危険性帯有 下命・容認／速度超過」

10 根拠法条 道路交通法103条1項8号

(5) 本件訴えの提起等

原告は、平成29年4月7日、兵庫県を被告として、本件処分の取消しを求める訴訟を提起したが、本件処分による効力停止期間経過後の平成29年7月31日付けで、原告の訴えを、被告に対し、本件処分を受けたことによつて原告が被った精神的苦痛を慰謝するための慰謝料100万円と弁護士費用10万円の合計110万円の国家賠償及びこれに対する平成29年8月24日から支払済みまで民法所定の年5%の割合による遅延損害金の支払を求めるものに交換的に変更する旨の訴えの変更申立書を提出し、被告はこれに同意し、当裁判所はこれを許可した（当裁判所に顕著な事実）。

20 4 主たる争点及び当事者の主張

本件の主たる争点は、本部長が本件処分をしたことに関する国家賠償法1条1項の違法性の有無であり、当事者の主張は以下のとおりである。

【原告の主張】

(1) 本件処分基準設定の違法について

25 本部長が本件処分基準を設定したことは違法というべきであるから、違法に設定された本件処分基準に従って本件処分をしたことも違法というべきで

ある。

すなわち、「危険性帯有者」に当たるか否かは、諸般の事情を考慮した上で、対象者がどのような危険性を帯びているかを具体的に認定し、慎重に判断すべきものであるから、その処分基準を設定するに当たっても、同様に慎重に判断することが要求されるような基準を設定すべき職務上の注意義務があるというべきところ、本件処分基準は、速度超過の容認という形式的な事実を認定すれば直ちに危険性帯有者に当たるかの如く記載されており、前記のように慎重に判断することを要求するものとはなっていないから、本部長は、前記職務上の注意義務を怠り、本件処分基準を設定したというべきである。

(2) 本件処分をしたことの違法について

ア 危険性帯有者の判断基準

危険性帯有者に当たるというためには、①被処分者が速度超過運転等の違反行為の容認をし、かつ、②「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある」と評価すべき事情が必要というべきところ、以下のとおり、原告は、前記①・②のいずれにも当たらない。

イ 本件速度超過運転の容認の有無

本件会社ないしその運行管理者である原告は、速度超過運転防止のため、ドライバー（運転者）に対する指導ないし様々な取組を継続的にしてきたものであり、また、その指導は十分なものというべきである。

原告が本件会社に入社した以降、違反行為をした者や交通事故を起こした者に対し、出勤停止などの懲戒処分がされたことはなかったものであるが、そのような状況下で、懲戒処分を新たにすることには比例原則違反等の労働法上の疑義がある上、不満を持つ従業員が一斉に退職してしまうおそれがあった。また、タクシー業界の実情として、顧客が急ぐように

5 要望した場合、これを断ると揉める可能性があることなどから、要望を拒否することが非常に困難な状況にあり、ドライバーがそのような弁解をした際には、原告としても懲戒処分等をすべき旨の報告をすることまではできないものである。加えて、道路状況や顧客の苦情に対応するため、やむなく速度超過をすることもあるというべきである。

また、原告は、Cについても口頭指導以外の手段をとっていないが、これは、同人に対する指導直後のタコグラフ等を検証したところ、改善の形跡が見られたため、口頭指導を継続すれば完全に改善されるであろうと判断したからにすぎない。

10 以上の事情によれば、原告は、本件速度超過運転を容認していなかったというべきである。

ウ「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある」と評価すべき事情の有無

15 原告に「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある」と評価すべき事情があるかどうかは、原告がどのような状況で運転をすることが想定されるかを前提として検討されるべきであるところ、原告は、日常生活や通勤のために自動車を運転し、運行管理者として乗車することはあるが、タクシー運転手として自動車を運転することはない。そして、原告は日常的に安全に配慮された運転を行っており、不利に考慮されるべき交通違反歴もない。また、前記イのと
20 おり、原告は、本件会社のドライバーが速度超過運転をすることを容認していなかったなど、安全運転に対する意識が高かったというべきである。

以上からすると、原告に前記のとおり評価すべき事情があったということとはできないというべきである。

25 エ その他の事情

また、本部長は、原告に十分な弁明の機会を与えないか、原告の弁明の

内容を十分な時間をかけて斟酌しないなど、処分理由となるべき事実について必要な調査を尽くさず、吟味すべき事情を吟味することなく、漫然と本件処分をしたものというべきである。

オ よって、本部長が本件処分をしたことは、国家賠償法1条1項上、違法
5 というべきである。

【被告の主張】

原告の主張は否認ないし争う。

(1) 本件処分基準設定の違法について

本部長は、本件モデルに準じて本件処分基準を設定したに過ぎず、また、
10 本件処分基準は道路交通法ないしその趣旨に照らして合理的なものというべきであるから、その設定行為に違法性はない。

(2) 本件処分をしたことの違法について

ア 危険性帯有者の判断基準

道路交通法は、自動車の安全な運行を直接管理する地位にある者が、そ
15 の者の業務に関し、自動車の運転者の速度超過運転を容認する行為を極めて危険なものとして禁止しているから、このような容認行為をした者は、危険性帯有者と評価するべきである。

イ 本件速度超過運転の容認の有無

原告は、本件事業所の統括運行管理者の立場にあり、Cによる速度超過
20 運転が常態化していることを認識しながら、何ら有効性のある措置を講じていなかったのであるから、これを容認していた事実が認められるというべきである。

ウ 「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある」と評価すべき事情の有無

原告の本人尋問における供述からすると、原告の法令遵守意識は、著し
25 く欠如していると評価するべきである。

エ その他の事情

前提事実(3)の捜査によって得られた資料や、本件処分に係る弁明手続において原告から提出された弁明書によっても、本件処分をすべきでなかったと評価すべき事情はなく、本部長が、必要な調査を尽くさずに漫然と本件処分をしたということとはできないというべきである。

オ したがって、本件処分に国家賠償法1条1項の違法性はないというべきである。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

前記前提事実、括弧内に掲記の証拠及び弁論の全趣旨によれば、主たる争点に関し、以下の事実が認められる。

(1) 本件会社ないし原告が実施していた乗務員による交通違反对策

本件会社ないしその統括運行管理者であった原告は、以下のような交通違反对策等を実施していた。

ア 従業員としてタクシー乗務員を採用するに当たって実施していた対策

(ア) 当該乗務員に対し、自動車安全運転センター兵庫県事務所発行の運転記録証明書を提出させて過去5年間の交通違反歴（行政処分の前歴）を申告させ、運行管理者等が同違反歴に応じた指導をすること（甲12）。

(イ) 当該乗務員に自動車教習所で行われる適性診断を受診させ、運行管理者等が診断結果を踏まえて面接をし、タクシー乗務員としての改善点を指摘して指導すること（甲13）。

(ウ) 当該乗務員に自動車を運転させ、統括運行管理者が同乗して側乗教習を実施し、速度その他の運転技能に関する点検項目が良好で安全なものであるかどうかを点検し、不良・不十分と考えられる点について指導をすること（甲14）。

(エ) 当該乗務員に対し、就業規則その他の諸規定を遵守すること等につい

ての誓約書を提出させること（甲15）。

イ 平常時に日毎又は月毎に実施していた対策

(ア) 日毎に、当該乗務員の運行開始前に個別に点呼をし、運行終了後に当該乗務員から運転日報の提出を受け、当該車両のタコグラフと併せて統
5 括運行管理者が検証し、点呼の際に、必要に応じた指導をすること。

事故を起こした乗務員に対し、前記ア(ウ)と同様の側乗教習を実施して必要な指導をすること。

事故・違反をした乗務員と面談をし、当該事故・違反の状況及び原因を報告させ、指導講習記録表に反省点、再発防止策を記入させること。

10 (甲18, 20, 21, 28ないし32, 35, 50, 原告本人3頁及び弁論の全趣旨。なお、これらの指導の程度については後記(2)で述べる。)

(イ) 平成26年4月以降、月毎に、本件会社の事業所等に「法定速度で走行」、「夜間は、ハイビーム!」、「急ぐと危険!」などの事業所の安全方針を掲示するほか、各タクシーのスピードメーター付近に「スピー
15 ドに注意」との注意書きを貼付すること（甲16, 17, 33, 34）。

(ウ) 月毎に、当該従業員に、当該月の事故発生状況を記録させ、各自の事故態様の傾向に応じた注意点ないし目標を定めさせること（甲19, 4
9）。

ウ その他の施策等

20 (ア) 本件会社の就業規則44条は、「懲戒はその情状に応じて、次の区分により行う。」として、違反の程度に応じ、概ね、以下のとおり懲戒の種別と内容を定めている。

譴責 軽度 行為や過失の反省を求めて将来を戒める。

減給 比較的軽度 所定の減給をする。

25 出勤停止 重度 30日以内の出勤停止とする。

停職 特に重度 3か月以内の出勤停止とする。

降格 特段に重度 降格・配置転換などの異動とする。

諭旨解雇 違反の程度は重大で従業員として不適格

退職願を提出すよう勧告し，退職金の一部を支給しない。勧告に従わない場合は懲戒解雇とする。

5 懲戒解雇 違反の程度は重大で悪質

即時に解雇とし，退職金を支給しない。

(甲 1 1)

(イ) 本件会社は，毎年，無事故・無違反運動「チャレンジ100」と称する運動に参加し，平成28年度（平成27年10月1日から100日間）
10 には，参加した3チームのうち2チーム（タクシー乗務員合計20名）が無事故・無違反を達成したとして，本部長及び一般財団法人兵庫県タクシー協会会長から表彰された（甲22，23）。

(ウ) 本件会社は，平成27年11月17日，明石警察署長から，同年度「交通事故なくし隊」（同警察署がバス・タクシー会社などと連携して交通事故に取り組むために組織した隊）のメンバーを委嘱され，これを受けて，
15 乗務員に対し，乗客等への安全のための声掛けを実施すること，法定速度を遵守して徹底した交通法令の厳守につとめることなどを呼びかけた（甲24，乙23）。

(エ) 本件会社の代表者は，平成27年5月頃，同代表者が会長を務める西
20 神中央タクシー協議会の会員向けの講習として，交通担当官（警察官）を講師として招き，交通事故防止及び交通マナー等に関する講習会を開催することを企画したが，日程調整ができず，開催することはできなかった（甲25及び弁論の全趣旨）。

(オ) 本件会社は，損害保険ジャパン日本興亜株式会社との間で，保有する
25 タクシーに関する自動車保険契約を締結しているところ，平成17年1月1日から平成29年10月31日まで，その保険料率について，「優

良割引 70%」の割引を受けていた（甲26）。

(カ) 本件会社においては、平成23年11月28日以降、タクシーの走行速度が時速70kmを超えると、車内に設置したドライブカメラから、「スピードに注意してください」と音声ガイダンスが流れるよう設定していた（甲27）。

(2) 本件会社のタクシー乗務員の違反状況及びこれに対する指導の程度等

ア(ア) 本件会社は、平成29年当時、約65台のタクシー等と約100名の従業員を擁していたところ、本件処分当時、これらの従業員の中には、無事故無違反であるドライバーも存在した一方、速度超過等の道路交通法違反を犯すドライバーも複数存在した（前提事実(1)、前記(1)イで認定した事実及び同括弧内に掲記の証拠のほか、甲35、39ないし42、48、50、乙9ないし11、乙38、原告本人及び弁論の全趣旨）。

(イ) すなわち、Cは、平成27年10月18日から同年12月18日までの間に運行業務に従事した27日間のうち、一般道路において時速約80kmで走行した日が24日間あり、最高速度が時速60kmないし70kmとされている道路において、時速約90kmないし100kmで走行した日が7日間あったものである。

また、本件会社の乗務員であるDは、平成27年10月19日から同年12月18日までの間に運行業務に従事した29日間のうち、一般道路において時速60kmを超える速度で走行した日が29日間あり、一般道路において時速100kmを超える速度で走行した日が23日間あった。

(乙9、11)

イ 原告は、本件処分当時、統括運行管理者として、日毎に、当該乗務員の運行開始前に個別に点呼をし、運行終了後に当該乗務員から運転日報の提出を受け、当該車両のタコグラフと併せて検証し、点呼の際に、必要に応じた指導をしており、当該乗務員が速度超過を犯していた場合にも、指導

をすることとされていたところ、上記ア(イ)の事実が記録されたタクシーの
タコグラフの検証等を通じて、同事実を把握していた。なお、神戸市内の
ほとんどの道路の最高速度は、時速50kmと指定されている。

しかし、原告としては、少しでも速度超過があれば全て懲戒処分をする
5 ということにすると、乗務員から「乗客の要望があるためやむを得ない」
として反発が起こり、そのような指導・懲戒を受けた旨の話題が本件会社
内に広まり、乗務員らが「そのような指導・懲戒をする会社には居づらい」
と感じ、退職者が大量に出るのではないかと懸念を持っていたため、実際
には、時速80kmないし時速100kmを超えた場合を概ねの目安として指
10 導をするにとどまっております。本件会社においては、速度超過をした者に対
し、譴責処分を含めた懲戒処分をすることはなかった。

(前記(1)イ(ア)、乙14、原告本人7頁・8頁・23頁から24頁まで・2
7頁から29頁まで及び弁論の全趣旨)

(3) 原告の個性・処分歴等

15 原告は、昭和47年に原動機付自転車の免許を取得し、昭和49年に普通
自動車の免許を取得したのち、約45年間に渡って自動車等を運転してきた
ものであり、この間の交通違反歴は、昭和49年頃と平成7年頃にした速度
超過2件、約10年前にした駐車禁止違反2件と、平成29年6月3日にし
た携帯電話使用等(保持)1件のみである。

20 原告は、平成25年6月頃に本件会社に就職し、以後、本件事業所の統括
運行管理者を務めている。原告の自宅から本件事業所までの距離は約5kmあ
り、自家用車で通勤しており、本件事業所での勤務中は、タクシー乗務員と
して自動車を運転することはない。

(甲40、46ないし48、乙42、原告本人及び弁論の全趣旨)

(4) 本件処分に関する弁明手続の実施状況等

25 ア 本部長は、平成29年3月10日付けで、原告に対し、平成27年12

月 18 日午前 7 時 23 分頃、本件事業所における「危険性帯有 下命容認
(速度超過) 事案」を原因として、運転免許の効力停止 30 日間の不利益
処分を予定しているところ、行政手続法 13 条 1 項 2 号の規定により、平
成 29 年 4 月 7 日午前 9 時に口頭による弁明の機会の付与を行う旨の通知
をした。

イ 原告訴訟代理人弁護士らは、原告から受任し、原告に道路交通法 103
条 1 項 8 号、本件処分基準に該当すべき事実がなく、また、本件会社ない
し原告が前記(1)のような交通違反对策に関する取組をしていたことからす
ると、原告に本件処分をすべきでない旨を 15 ページに渡り記載した弁明
書(乙 25)を作成した。

原告と原告訴訟代理人である太田弁護士は、平成 29 年 4 月 7 日午前 9
時頃、弁明手続のために指定場所に出頭し、被告の担当者に弁明書を手渡
したが、以後、その内容について具体的な説明を求められることはなかつ
た。

ウ 本件処分は、弁明手続が実施された約 2 時間後の平成 29 年 4 月 7 日午
前 11 時頃、原告に通知された。

(以上につき、甲 2, 48, 乙 1 ないし 17, 原告本人及び弁論の全趣旨)

2 争点(本部長が本件処分をしたことに関する国家賠償法 1 条 1 項の違法性
の有無)について

(1) 判断枠組み

原告は、①本件処分基準を設定したこと自体が違法であり、違法に設定
された本件処分基準に従って本件処分をしたことも違法である(原告の主
張(1))、②原告が本件速度超過運転を容認した事実はなく、したがって、原
告が自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせる
おそれがあると評価すべき事実がないのに、本部長がそのような事実がある
として本件処分をしたことには、事実誤認の違法がある(原告の主張(2))と

主張する。

国又は公共団体の公権力の行使に当たる公務員が、その職務を行うについてした行為が、国家賠償法1条1項にいう違法があったとの評価を受けるのは、当該公務員が職務上尽くすべき注意義務を尽くすことなく漫然と当該行為をしたと認め得るような事情がある場合に限るといふべきである（最高裁平成5年3月11日第一小法廷判決・民集47巻4号2863頁，最高裁平成11年1月21日第一小法廷判決・裁判集民事191号127頁参照）。

(2) 本件処分基準設定の違法について

ア 原告は、本件処分の根拠法である道路交通法103条1項8号，同法施行令38条5項2号ハに該当するかは慎重に判断されるべき性質のものであって、その具体的な基準を設定するにあたって、同様の注意を要するといふべきところ、本部長は、本件処分基準（通達）を、「運行管理者が速度超過を下命・容認した行為」があれば直ちに「危険性帯有者」とする旨漫然と規定し、上記注意義務を怠って通達を定めたといふべきであると主張する（原告の主張(1)）。

イ(ア) 道路交通法103条1項は、免許の取消し又は免許の効力の停止事由として、1号ないし7号において、当該免許を受けた者が、所定の病氣，身体障害又は薬物中毒者であることが判明したとき，その病氣等の有無につき身体検査を受け又は診断書を提出すべき旨の命令に違反したとき，同法若しくは同法に基づく命令の規定又は同法に基づく処分に違反したとき，自動車等の運転者を唆して同法の規定に違反する行為で重大なものとして政令で定めるもの（同法施行令33条の2の3第4項において、酒酔い運転，麻薬等運転，救護義務違反及び基礎点数が6点以上である一般違反行為が定められている。以下「重大違反」という。）をさせ，又は自動車等の運転者が重大違反をした場合におい

て当該重大違反を助ける行為をしたとき（90条1項5号参照）、同路
外致死傷をしたときを列挙した上、8号において、「免許を受けた者が
自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせ
るおそれがあるとき」を挙げ、同法施行令38条5項2号ハにおいて、
5 法103条1項8号に当たる場合、すなわち「危険性帯有者」に当たる
者を免許停止処分の対象としている。

以上の法103条1項の規定ないしその文言からすると、同項の趣旨
は、当該免許を受けた者に自動車等を運転させることによって道路交
通に危険を生じさせるおそれがあると評価することのできる一定の事
10 由が発生した場合に、その者の免許を取り消し又は一時的に効力を停
止することによって、その者が自動車等を運転することができないよう
にし、道路交通の危険を防止することにあるということが出来る。そう
すると、同項1号ないし7号は、前記おそれがあると評価すべき事由を
列挙したものであり、これらに該当しない場合であっても、他の事情と
15 総合して前記おそれがあると評価すべきときには、同項8号が適用され
るものと解するのが相当である。

もっとも、同項8号は、前記おそれがある場合を包括的に処分事由と
するものであるから、その具体的な適用に当たっては、慎重な配慮が要
求されるべきことは原告が指摘するとおりである。

20 (イ) 関係法令等(2)、(3)によれば、本部長は、警察庁交通局長が発出した本
件モデルに従い、これに準じて本件処分基準を設定したこと、本件モデ
ル及び本件処分基準は、「自動車の運行を直接管理する地位にある者
を含めた自動車の使用者が、その者の業務に関し、自動車の運転者
に対し、速度超過運転等の違反行為をすることを命じ、又はこれを容認
25 し、その者が自動車等を運転することが著しく道路における交通の危
険を生じさせるおそれがある」ときに、その者を危険性帯有者として、

免許の効力を所定の期間停止する旨定めていることが認められる。

ところで、道路交通法74条は、自動車の使用者に対し、その者の業務に関し当該車両等を運転させる場合には、当該車両の運転者及び安全運転管理者などの当該車両の運行を直接管理する地位にある者に、
5 車両の安全な運転に関する事項を遵守させるように努めなければならない旨規定した上、75条1項において、前記地位にある者を含む自動車の使用者が、その業務に関し、自動車の運転者に対し、無免許運転、速度超過運転、酒気帯び運転、過労運転、過積載運転、放置駐車をする
10 ことを命じ、又は自動車の運転者がこれらの行為をするを容認してはならない旨規定し、さらに、118条1項4号において、これに違反して下命・容認をした者に対する罰則（6月以下の懲役又は10万円以下の罰金）を設け、123条において、その者が法人等の従業員等であって、その業務に関して上記違反行為をした場合には、当該法人等にも罰金を科する旨規定する。

15 これらの規定は、自動車の使用者には、自己の意思に基づき自己の使用車両を他人に運転させる以上、その運転者に対し、平生から道路交通に関する法令を遵守して安全な運転を行うように指導・注意すべき義務があり、また、自動車の運行を直接管理する地位にある者も含めて、
20 自動車の安全な運転や法令遵守について社会的な責任を有し、かつ、自動車の運転者を指揮・監督する立場にあることに着目し、このような指揮・監督を通じて自動車の運転者による法令違反を抑制させ、もって、当該事業所における自動車の安全な運転を確保する趣旨に出たものと解され、自動車の運行を直接管理する地位にある者は、自動車の運転者
25 に対する指揮・監督を通じて、当該事業所における自動車の安全な運転を確保すべきことが求められ、その責務を負うというべきである。

以上のほか、前記のとおり、103条1項が、重大違反については、

自動車の運転者がそれを行うことを教唆・幫助することを処分事由として列挙していることからすると、自動車の運行を直接管理する地位にある者が、自動車の運転者に対して適切な指揮・監督をせず、自動車の運転者の違反行為を容認していた場合、そのことは、運転に関する心理的適性を欠くため交通事故その他道路における交通の危険を生じさせるおそれがあることに関する一考慮要素となるというべきである。

5
10 (ウ) そうすると、本件モデルが、安全運転管理者等の自動車の使用者が、その者の業務に関し、自動車の運転者に対し、違反行為を命じ、又は自動車の運転者がこれらの行為をすることを容認したことを、処分要件の一つとして定めていることには、合理性があるというべきである。

ウ 以上によれば、本部長が本件モデルに準じて本件処分基準を定めたことは、十分に合理的で相当なものというべきである。

原告は、「危険性帯有者」に当たるか否かは慎重に判断されるべき性質であるから、その具体的な処分基準を設定するに当たっても、同様に慎重に判断されるような基準を設定すべきである旨主張するが、本件処分基準の内容自体が不当・違法であるということはできないし、本部長が原告の主張するような注意義務を怠って本件処分基準を設定したということもできない。

原告の主張(1)は、採用することができない。

20 (3) 本件処分をしたことの違法について

ア 危険性帯有者の判断基準

前記(2)イ(ア)のとおり、本件処分基準は、①自動車の運行を直接管理する地位にある者を含めた自動車の使用者が、その者の業務に関し、自動車の運転者に対し、速度超過運転等の違反行為をすることを命じ、又はこれを容認し、②その者が自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある者を危険性帯有者として、その者の

運転免許の効力を停止する旨を定めている。

イ 本件速度超過運転の容認の有無について

(ア) 前記(2)イ(イ)で検討したとおり、自動車の運行を直接管理する地位にある者は、自動車の運転者に対する指揮・監督を通じて、当該事業所における自動車の安全な運転を確保すべきことが求められ、また、その責務を負うというべきである。したがって、本件処分基準にいう「容認」に当たるか否かは、当該事業所の運転者が違反行為をする蓋然性の認識の程度、当該違反行為をすることを明示又は黙示に許容していたかどうか及びその態様、そのように許容することによって、当該事業所における自動車の安全な運転を確保することができなくなるかどうか及びその程度を考慮して判断されるべきである。

(イ) a 認定事実(1)によれば、本件会社ないしその統括運行管理者であった原告は、タクシー乗務員に対し、採用時だけでなく、日常的に道路交通法等の法令違反をすることのないように呼びかけなどの注意喚起をしたり、乗務員の運行後にタコグラフを提出させるなどして運行状況を検証し、交通事故や違反行為があった場合には、注意をして反省を促したり、会社として安全運転に関する行事やキャンペーンに取り組んだりしていたことが認められる。

b しかし、認定事実(2)によれば、平成27年12月19日当時、本件会社の従業員の中には、速度超過等の道路交通法違反を犯すドライバーも複数存在し、中には約2か月間の業務従事日のうち約9割の日において、一般道で時速80km以上で走行していた者や、約2か月間の業務従事日のうち約8割の日において時速100km以上で走行していた者がいたにもかかわらず、原告は、少しでも速度超過があれば全て懲戒処分をするということにすると、乗務員から「乗客の要望があるためやむを得ない」として反発が起こり、そのような指導・懲戒

を受けた旨の話題が本件会社内に広まり、乗務員らが「そのような指導・懲戒をする会社には居づらい」と感じ、退職者が大量に出るのではないかと懸念を持っていたため、実際には、指定速度が時速50kmとされているときであっても、時速80kmないし時速100kmを超えた場合を概ねの目安として指導をするにとどまっており、本件会社において、速度超過をした者に対し、譴責処分を含めた懲戒処分がされたことはなかったことが認められる。

c そうすると、本件会社の統括運行管理者であった原告は、本件事業所の運転者が速度超過等の違反行為をたびたび犯していたことを認識し、これを放置すれば同様の違反行為が繰り返される蓋然性があると容易に予見することができたにも関わらず、運転者の反発ないし退職を懸念し、指定速度を超えても、独自の目安以下の速度超過は指導をせず見過ごすこととし、指導をする場合であっても、軽度の違反行為には懲戒処分としての譴責をし得ることとされているのに、そのような懲戒処分をするために代表者等に報告をすることもなかったのであるから、前記aのように、本件会社ないし原告が安全運転のための一定の取組をしていたことを考慮しても、これらの取組は指導としての実質が空虚なものであることは否めず、原告は、本件事業所の運転者が速度超過運転等の違反行為をするを明示又は黙示に容認していたと評価せざるを得ない。

d これに対し、原告は、タクシー業界においては、乗客から目的地への迅速な到達を要求され、やむを得ず速度超過を犯すこともあるから、すべての速度超過等の違反行為に対して指導ないし懲戒処分をするを要求することは、タクシー会社に対して過度な負担を課すものであって、本件会社ないし原告の対応は相当なものであった旨主張する。

原告の主張は、乗客の要望に応じるためには一定の法令違反もやむを得ず、また、これに対応する運転者の反発ないし退職を避けるためには指導ないし懲戒処分をしないこともやむを得ないというごとくである。しかし、タクシー業界にそのような実情があるとしても、本件会社ないし原告が、本件会社の利益を獲得するために法令違反を犯すことを看過し、損失を防止するために指導ないし懲戒処分をしないと判断したにほかならないというべきであり、そのような判断をした以上、これに伴う処分等の制裁も甘受すべきことは当然であって、原告の主張は、利益は享受するが制裁は不当であるかのごとくいうものであり、到底採用することができない。

(ウ) よって、本件会社の安全運転管理者である原告は、その業務に関し、本件速度超過運転を容認したことが認められる。原告の主張(2)イは、採用することができない。

ウ「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある」と評価すべき事情の有無について

(ア)a 本件処分基準は、自動車の運転者が違反行為をすることを下命又は容認をした者が、さらに「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある」場合に、危険性帯有者と評価すべき旨を定めている。

前記(2)イ(ア)のとおり、法103条1項の趣旨は、当該免許を受けた者に自動車等を運転させることによって道路交通に危険を生じさせるおそれがあると評価することのできる一定の事由が発生した場合に、その者の免許を取り消し又は一時的に効力を停止することによって、その者が自動車等を運転することができないようにし、道路交通の危険を防止することにあると解されることからすると、この「おそれ」は、当該免許を受けた者に自動車等を運転させることによる道路

交通の危険の有無及びその程度によって判断するのが相当である。

- b これに対し、被告は、容認をした者が免許を受けた者であるときは、危険性帯有者と評価して、その者の免許の効力を停止する処分をすることが、道路交通法の法意に合致するものであると主張する。

5 確かに、前記(2)イ(イ)によると、法74条、75条1項、118条1
項4号、123条は、自動車の使用者及びその運行を直接管理する地
位にある者が、自動車の安全な運転や法令遵守について社会的な責
任を有し、かつ、自動車の運転者を指揮・監督する立場にあること
に着目し、このような指揮・監督を通じて自動車の運転者による法令違
10 反を抑制させ、もって、当該事業所における自動車の安全な運転を確
保する趣旨に出たものと解されることからすると、これらの規定に違
反した者について、刑罰に加えて不利益処分を付加することも、立法
政策としては考えられるところである。また、前記(2)イ(イ)のとおり、
容認行為をしたことは、運転に関する心理的適性を欠くため交通事故
15 その他道路における交通の危険を生じさせるおそれがあることに関
する一考慮要素となるものである。

しかし、法103条1項が定める処分事由は、同項柱書及び各号の
文言によると、いずれも、当該免許を受けた者について、その者に自
20 動車等を運転させることによって道路交通に危険を生じさせるおそ
れがあると評価することのできる一定の事由があることを定めたもの
と解するほかなく、他人の違反行為を容認したことのみをもって、当
該免許を受けた者が危険性帯有者に当たると直ちに評価することは
相当でない。

- (イ) そこで、原告が容認行為をしたことのほか、一切の事情を考慮して、
25 原告に自動車等を運転させることによる道路交通の危険の有無及びそ
の程度について検討する。

前記のとおり、原告は、統括運行管理者としての責任を伴う業務の遂行に際し、制限速度を時速20kmないし40km超過した従業員による運転行為を継続的に容認していたことからすれば、本件会社ないし原告について、本件事業所における自動車の安全な運転の確保に関する認識が欠けていたと評価されるべきである。また、認定事実(3)のとおり、原告には、平成29年6月3日にした携帯電話使用等(保持)の交通違反歴があることも、同年4月7日の本件処分当時、原告自身が自動車を運転する場合の心理的適性が欠けていたことをうかがわせる事情ということができる。

しかし、認定事実(3)によれば、原告は、約5kmの通勤及び統括運行管理者として側乗等をする場合はあるが、自らタクシー乗務員として自動車を運転することはないものであるから、原告が前記容認行為をしたことをもって、直ちに原告自身がタクシー乗務員として運転することについての心理的適性が欠けていると評価することは困難である。また、認定事実(3)のとおり、原告の処分歴は、前記携帯電話使用等(保持)のほかは、昭和49年に普通自動車免許を取得して以降、本件処分より約10年前の駐車禁止違反2件と20年以上前の速度超過2件があるのみである。これらの違反行為のうち、携帯電話使用等(保持)は、本件処分より後の事情である上、原告が容認していた違反行為(速度超過)とは異なるものであるし、それ以外の違反行為も、本件処分よりも相当過去のものであって、これらの違反行為をもって、原告について、原告自身が運転する場合に速度超過を行うことについての規範意識が欠けているなど、心理的適性が欠けていると評価することも困難である。

(ウ) 以上の事実関係によれば、原告について、「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある」と評価することはできないというべきである。

エ その他の事情

(ア) 原告は、本部長は、原告に十分な弁明の機会を与えないか、原告の弁明の内容を十分な時間をかけて斟酌しないなど、処分理由となるべき事実について必要な調査を尽くさなかったと主張する(原告の主張(2)エ)。

5 (イ) 認定事実(4)のとおり、平成29年4月7日午前9時頃、本件処分に係る弁明手続が行われ、原告及び原告訴訟代理人弁護士が出頭し、15ページにわたる弁明書(乙25)を提出したが、約2時間後である同日午前11時頃、本件処分がされたものである。

10 しかし、前提事実(2)、(3)アないしウ、証拠(乙1ないし17)及び弁論の全趣旨によれば、警察官は、本件速度超過運転のあった平成27年12月19日以降、C、原告及び本件会社の代表者等の取調べのほか、本件事業所の捜索を実施し、運転日報、タコグラフ、ETC利用明細書、乗務員台帳、賃金台帳等を押収してその分析をし、Cの速度超過運転の常習性や、本件会社がどのような体制でどのような交通違反对策をとつ
15 ていたかどうかについての捜査を遂げた後、平成29年1月31日までに、前記捜査の結果を踏まえ、尼崎南警察署長を通じ、本部交通部運転免許課長に対し、本件処分をすることを上申し、さらに、同年2月16日、被疑事件を検察官に送致したことが認められる。そして、本部長は、同日から1か月以上後の同年3月10日付けで、原告に対し、本件処
20 分に係る弁明の機会の付与を行う旨の通知をしたものである(認定事実(4)ア)。

(ウ) 以上のとおり、本件処分の前提となる事実関係について、平成27年12月19日から平成29年1月24日までの1年以上に渡る捜査がされて
25 いたこと、その間、原告において、本件処分の理由となる事実を容易に認識することができたこと、本部長において、尼崎南警察署長の上申を受けた後、前記捜査の結果の検討を通じて本件処分の当否について

検討する期間が1か月以上あったとうかがわれること、弁明期日前に原告が原告訴訟代理人らに依頼し、ともに弁明期日に出頭して弁明をしていることを考慮すると、弁明期日が実施されてから処分がされるまでの間が約2時間であったことを考慮しても、原告に十分な弁明の機会が与えられなかったとはいえないし、本件処分に至る手続について、国家賠償法1条1項にいう違法があったと評価することまではできない。

原告の主張(2)エは、採用することができない。

(4) 小括

以上によれば、本部長は原告について、「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれ」があると評価すべき事実がないか、その評価を妨げるべき事実があるのに、これらの事実を誤認し、又はその評価を誤り、職務上の注意義務を怠って本件処分をしたということができるから、本部長が本件処分をしたことについて、国家賠償法1条1項にいう違法性があるということができる。

3 原告の損害について

(1) 証拠(甲46ないし48及び原告本人)及び弁論の全趣旨によれば、原告は、本件処分を受けて免許の効力が30日間停止されたことにより、自動車による通勤や日常的な移動をすることができなくなったり、他の交通機関を利用せざるを得なくなったりするなどし、よって、精神的苦痛を被ったことが認められる。

(2) 以上に加え、原告は、原告が本件会社の統括運行管理者として、認定事実(1)のような交通違反对策等を提言し、本件会社に採用されて実施された等の実績を有し、そのことを自負していたのに、本件処分を受けたことによって、原告がこれまで築き上げてきた同対策等が一切評価されず、全く無意味であったと判断されたと感じ、精神的苦痛を被ったものであり、前記(1)の事情と総合すると、原告の精神的苦痛を慰謝するための費用は、100万円を下らな

いと主張する。

確かに、法103条1項8号、同法施行令38条5項2号ハに基づく運転免許の効力の停止処分は、原告が自動車の運転者による違反行為を下命又は容認し、原告に著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあるものとしてされるものであるから、これらの事実ないし評価を誤認して処分を受けた場合、本件会社ないしその統括運行管理者である原告の評価を低下させ、原告に一定の精神的損害を被らせるものということができる。しかし、本件処分は、原告に前記おそれがある点において評価を誤ってしてされたものではあるものの、その業務に関し、本件速度超過運転を容認したことについて事実誤認はない（前記2(3)イ(ウ)）から、この事情を過度に評価することは相当でない。

(3) 以上のほか、本件に現れた一切の事情を考慮すると、本部長が本件処分をしたことによって原告が被った精神的苦痛を慰謝するための費用は、20万円とするのが相当であり、その弁護士費用は、2万円が相当である。

4 結論

したがって、原告は、被告に対し、国家賠償法1条1項に基づく国家賠償として、慰謝料20万円と弁護士費用2万円の合計22万円及びこれに対する平成29年8月24日から支払済みまで民法所定の年5%の割合による遅延損害金の支払を求めることができ、原告の請求は、同額の支払を求める限度で理由がある。

よって、主文のとおり判決する。なお、被告の申立てにより、担保を条件とする仮執行免脱宣言を付することとする。

神戸地方裁判所第2民事部

裁判長裁判官 山 口 浩 司

裁判官 武 村 重 樹

裁判官 毛 受 裕 介