

事件番号 平成 2 1 年 (行ウ) 第 1 1 号
事件名 運転免許取消処分取消請求事件
裁判所名・部 京都地方裁判所第 3 民事部
判決年月日 平成 2 2 年 9 月 7 日判決言渡
判決要旨 道路交通法 7 2 条 1 項前段の救護義務違反があるとしてされた運転免許取消処分につき , 同義務違反成立の前提となる人を負傷させたことの認識が認められないとして , 同処分及び同処分を前提としてされた免許を受けることができない期間を指定する処分の取消請求がいずれも認容された事例

判 決
主 文

- 1 京都府公安委員会が原告に対して平成 2 1 年 3 月 2 5 日付けでした , 運転免許を取り消す処分及び同日から 2 年間を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いずれも取り消す。
- 2 訴訟費用は , 被告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第 1 請求

主文同旨

第 2 事案の概要

本件は , 原告が , 自らが起こした交通事故において , 安全運転義務違反及び救護義務違反があったこと等を理由に , 京都府公安委員会 (処分行政庁) から , 運転免許の取消処分及び免許を受けることができない期間を指定する処分を受けたところ , 原告の救護義務違反の事実はなかったから上記各処分は違法であるとして , それらの取消しを求めた事案である。

1 関係法令の定め

- (1) 平成21年法律第21号による改正前の道路交通法(以下、単に「道交法」という。)103条1項5号は、免許を受けた者が、自動車等の運転に関し同法の規定に違反した場合、その者の住所地を管轄する公安委員会は、政令で定める基準に従い、その者の免許を取り消すことができるとし、平成21年政令第12号による改正前の道路交通法施行令(以下、単に「道交法施行令」という。)38条5項1号イは、違反行為をした場合において、当該違反行為に係る累積点数が同別表第3の第1欄に掲げる区分に応じ、同表第2欄ないし第5欄に掲げる点数に該当したときは、免許を取り消す旨規定する。
 - (2) 道交法施行令別表第2は、その備考欄において、違反行為をし、よって交通事故を起こした場合には、同別表第2の1による点数に同別表第2の2による点数を加えた点数とする旨規定する。
 - (3) 道交法施行令別表第2は、その備考欄において、同法72条1項前段の規定に違反したときは、上記(2)の合計点数に、同別表第2の3の措置義務違反の種別に応じた点数を加えた点数とする旨規定する。
 - (4) 道交法103条6項は、公安委員会が、同条1項各号のいずれかに該当することを理由として免許を取り消したときは、政令で定める基準に従い、1年以上5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を指定するものとし、同法施行令38条6項2号は、同法103条6項の基準として、同令別表第3の第1欄に掲げる区分に応じ、当該違反行為に係る累積点数ごとに、免許を受けることができない期間を規定する。
- 2 前提事実(争いが無いが、掲記の証拠及び弁論の全趣旨によって容易に認められる事実)

(1) 原告の運転免許

原告は、平成18年3月7日、京都府公安委員会から、中型の自動車運転免許の交付を受けた(甲1)。

(2) 事故の発生

原告は、平成20年6月29日午後8時53分ころ（なお、正確な事故発生時刻には争いがある。）、普通（軽四）乗用自動車（登録番号京都　　な　　号。以下「本件車両」という。）を運転し、京都府亀岡市a町b番地2先道路を北東から南西に向かって走行していたところ、同所において、進路前方左側路側帯上を歩行中のAに、本件車両の左側前部を衝突させ同人を路上に転倒させ、同人に加療約15日間を要する頭部・右肘・右大腿打撲、頸椎捻挫の傷害を負わせた（甲2。以下「本件事故」といい、上記事故発生場所を「本件事故発生場所」という。）。

(3) 本件事故に関する刑事事件の経過

ア 京都地方検察庁検察官は、所要の捜査を行った上、平成20年7月17日、原告を自動車運転過失傷害及び道交法違反事実により京都地方裁判所に起訴した（当庁平成　　年（わ）第　　号）。

イ 京都地方裁判所は、平成21年2月2日、公訴事実中、自動車運転過失傷害に係る事実を認定し、原告を罰金40万円に処する旨の有罪判決を宣告したが、道交法違反の点については、犯罪の証明がないとして、原告に対し、無罪の言渡しをし、同判決は、同月16日の経過をもって確定した（甲2, 3）。

(4) 行政処分の経過

ア 違反点数の付与

処分行政庁は、本件事故における原告の行為について審査した結果、前方の注視を怠った義務違反が認められ、道交法70条の安全運転義務の規定に違反し、そのため本件事故を惹起してAに傷害を負わせ、また、自己の運転に起因して人に傷害を負わせる交通事故を惹起したにもかかわらず、直ちに車両の運転を中止して負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなかった義務違反が認められ、道交法72条1項前段の措置義務の規定に違反したものとして、原告に、道交法施行令

別表第2の1に規定する違反行為（安全運転義務違反）に付する基礎点数として2点，同表第2の2に規定する傷害事故のうち治療期間が15日未満であるものによる付加点数として3点，同表第2の3に規定する違反行為（措置義務違反）のうち，人の死亡又は傷害に係る交通事故を起こした場合における道交法72条1項前段の規定に違反する行為（救護義務違反）による付加点数23点の合計28点が付与されると判断した。原告には，本件事故から過去3年以内には処分前歴がなかったが，これにより原告の累積点数は28点となり，道交法103条1項5号，同法施行令38条5項1号イ及び同令別表第3により，運転免許取消処分に該当するとともに，道交法103条6項，同法施行令38条6項2号により免許を受けることができない期間は，2年となった。

（以上について，乙34，55）

イ 運転免許取消処分等

処分行政庁は，道交法104条の定めるところにより，平成20年8月21日及び平成21年3月12日，原告の意見聴取を行い，その上で審査した結果，上記アの救護義務違反の点について，人を撥ねた認識が少なくとも未必的にあったと認められること，停止をして確認をする義務を怠っており，道路交通に対する将来における危険性が大きいことなどから，上記アのとおり違反点数を付与することとし，同月25日，原告に対し，免許を取り消す処分をするとともに，同日から2年間を免許を受けることができない期間として指定する処分（以下，両処分を併せて「本件各処分」という。）を行い，処分書を交付した（甲1，乙34～36）。

(5) 提訴

原告は，平成21年3月25日，本件各処分がされたことを知り，同年4月9日，本件訴えを提起した。

3 争点及び争点に関する当事者の主張

本件の争点は、本件各処分 of 違法性の有無であり、具体的には、本件各処分 of 理由となった原告の救護義務違反（人に傷害を負わせたことの認識）の有無である。

（被告の主張）

以下の事実から、原告には、本件事故の際、人に傷害を負わせたことの未必的な認識があったといえるから、救護義務違反がある。

(1) 本件事故発生場所が歩行者の通行が想定される時間・場所であり、原告もそれを把握していたこと

ア 本件事故の発生日時は、平成20年6月29日午後8時53分ころであり、日没からさほど時間が経過しておらず、様々な歩行者の通行が想定される時間帯であり、本件事故発生場所付近は、亀岡市下において居住者が多い地域であって、人の通行が想定され得ない場所ではなかった。

イ 原告は、日常的に本件事故発生場所を通行しており、本件事故発生当時、上記アのような本件事故発生場所付近の状況を把握していた。

ウ したがって、原告は、本件事故発生当時、本件事故発生場所に人がいることを予見し得た。

(2) 本件事故による衝撃の程度及び衝突音は相当大きかったこと

ア Aの転倒していた地点から、本件事故においては、本件車両とAとの間には、少なくとも時速約30kmの速度差が算出でき、この場合の衝撃の大きさは、Aの体重を40kgとすれば、水を満タンにした灯油用ポリタンク2個分を、建物2階ないし3階程度の高さから落下させた場合における地面への衝突時の衝撃に等しい。

イ 本件車両の左前フェンダーは、最も強度が高いと考えられる、鋼板の面に対して平行方向の外力によってシワ状に変形しており、本件事故の衝突による衝撃は大きかった。

ウ 本件事故により、屋内にいた者を含む付近に所在した者が、その音を聞

きつけて駆けつけるほど大きな音が発生した。

エ したがって、本件車両内にいた原告にも、本件事故により、相当大きな衝撃や衝突音が伝わったはずであり、人を撥ねたことを想起したはずである。

(3) 本件事故直前の原告の体勢からも衝突した対象物を確認するのが自然であること

原告は、本件事故直前、助手席の足下に落ちたペットボトルを拾おうと、上体を助手席の方へ傾け、その方向へ脇見をしており、衝突により、本件車両の左前方に衝突音が聞こえたのであるから、衝突音により、衝突したのは車体の左側であることを認識し、車両の左前部に視線をやり、その対象が判別しなければ、視線は車両後方へ向くことにより、衝突の対象物を確認していたとみるのが自然である。

(4) 原告が本件事故後に本件車両を加速させたこと

ア 原告は、本件事故後、本件事故発生場所に停止せず、本件車両の速度を時速約40kmから平均時速80km以上に意図的に加速し、本件事故発生場所から逃走した。

イ これは、原告が、人身事故という、発生した結果の重大性を認識し、故意に停止しなかったものである。

(5) 原告が本件事故後本件車両を走行させながら電話をしていたこと

原告は、本件事故後、本件車両を走行させながら、本件車両を購入した自動車販売会社を経営し私的交際もしているBに本件車両の修理に関する電話をかけているが、数分後には帰宅できる位置にいたにもかかわらず、破損部位の確認もせず、危険を顧みずに走行しながら電話したことは、原告に強い逃走願望、車両修理の願望があったことの現れであり、原告に人身事故の認識があったことの証左である。

(原告の主張)

以下の事実からすれば、原告には、本件事故の際、人に傷害を負わせたことの認識はなかったといえ、救護義務違反はない。

(1) 原告は、本件事故発生前後に、人が本件事故発生場所にいることを認識・予見できる状況になかったこと

ア 原告は、本件事故発生直前、本件車両の助手席の床に落ちたペットボトル拾うために体をかがめていたため、前方の視界はかなり制限されており、Aを認識できる体勢ではなかった。

イ Aが本件事故後に倒れた場所は、道路に面した建物の敷地内であり、本件車両が通過後にルームミラーを確認しても、建物に隠れてしまう位置であった。

ウ 本件事故発生場所は周囲に田園が広がる非市街地で暗く、原告は、過去に数回、本件事故発生場所を通過したことがあったが、歩行者がいるのを見たことはなかった。

エ したがって、原告は、本件事故発生前後に、人が本件事故発生場所にいることを認識・予見し得ず、人に傷害を負わせたことも認識し得なかった。

(2) 本件車両が、本件事故前後で、全く減速・停止せず、原告は衝突した対象物や本件車両の損傷について全く確認していないこと

ア 原告は、本件事故の衝突前後で、全く減速していない。

イ 原告は、本件事故の衝突後、衝突の対象物が何かを全く確認しておらず、事故直後に本件車両の損傷を全く確認していない。

ウ 上記の原告の行動は、原告が人を撥ねた可能性について全く気にしていなかったことによるものである。

(3) 原告が感じた本件事故による衝撃は大きいものではなかったこと

ア 本件事故により、Aは全く骨折することなく数メートル撥ね飛ばされたにすぎず、本件車両も左ミラーのカバーと鏡がはずれ車体左前部が僅かにへこんだにすぎない。

また、本件事故により、本件車両の車内にあったかごが床に落下したり、MDが飛び出したりはしなかった。

さらに、原告は、本件事故直後も、つかんだペットボトルを落とすことなく、ハンドル操作を乱すこともなかった。

イ 原告は、本件事故当時、ペットボトルを拾うために、シートの背もたれから体が離れた状態であったため、事故による衝撃を直接には受けなかった。

ウ したがって、原告は、本件事故によって、人に衝突したことを疑うほど大きな衝撃を感じたわけではなかった。

(4) 本件事故の衝突音は人を撥ねたことを想起させるものではなく、大きいものではなかった上、原告は車外の音を聞き取るのが困難な状況であったこと

ア 本件事故の衝突音は、周辺住民には、植木鉢に車がぶつかった音やシャッターの音のように聞こえ、人身事故を想起させるものではなかった上、限られた者しか気付かない程度の大きさであった。

イ 原告は、本件事故当時、本件車両の窓を閉め切り、車内で音楽を聴いており、車外の音を聞き取るのが困難な状況であった。

ウ したがって、原告は、本件事故による衝突音から、人を撥ねたことを想起することはできなかった。

(5) 本件事故後の原告の行動は、人を撥ねたことないしその可能性を認識している者の行動とはいいい難いこと

ア 原告は、本件事故直後、かねてから実家の農業について相談していたCに電話をかけ、実家の稲の様子を見に来てほしい旨留守電に入れ、その後、Bに電話し、本件車両のドアミラーの修理金額について問い合わせた。

イ 原告は、自宅に帰宅後、いつもどおり、本件車両の前部を道路側に向けて駐車スペースに駐車し、帰宅後も、本件車両の左前部の損傷に気付いていなかった。

ウ 原告は、自宅に帰宅後、叔母であるDに電話をかけ、見合いの話を断った。

エ 上記の原告の行動は、原告が人を撥ねた可能性について全く気にしていなかったことによるものである。

(6) 本件事故後、警察官から本件事故が人身事故であることを伝えられた際、原告が動揺したこと

ア 原告は、本件事故当日、帰宅後、自宅を訪問した警察官から人身事故があったことを聞かされ、その場で泣き崩れた。

イ これは、原告が、上記アの時点で初めて、本件事故が人身事故であることを認識したためである。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

前提事実に加え、後掲の証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

(1) 原告は、平成20年6月29日、京都市内のアルバイト先での勤務を終えた後、午後6時30分ころから、JR二条駅付近で、かねてから実家で営む農業について相談していたCと会い、午後7時20分ころまで農業のことなどを相談し、その後同人と別れ、京都府南丹市内の自宅に帰宅するため、JR山陰線を利用して、午後8時ころ、JR千代川駅まで戻った。

原告は、同駅で降りた後、同駅付近の契約ガレージに駐車してある自己所有の軽四輪乗用自動車（本件車両）の運転を開始し、自宅へ向かう途中、食料品等を購入するため、京都府亀岡市c町d番地1所在のコンビニエンスストア、セブンイレブンe店に立ち寄った。

原告は、午後8時47分ころ、同店において食料品及び350cc入りの発泡酒1缶を購入し、直後に同店駐車場で上記発泡酒を半分ほど飲んでから、本件車両の運転を開始し、自宅へ向かった。

(以上について、乙23、26、29、44、54)

- (2) 原告は、コンビニエンスストアを出発した後、国道372号を西進し、市道f線との交差点(以下「f交差点」という。)を左折し、市道f線に入った。市道f線のf交差点から本件事故発生場所までの路上は、見通しのよい直線道路となっているが、夜間は沿道に照明が少ないため、暗い。

市道f線は、幅員7.35mの片側1車線のアスファルト舗装がされた道路であり、北西側には幅員約0.95m、南東側には幅員約0.8mの路側帯が設けられている。

同線の市道g線から国道372号線までの間は、京都府公安委員会により、最高速度時速40kmの交通規制がされている。

本件事故発生場所の北西側には、食料品等を販売する「h」の看板を掲げたE経営に係る商店及び同人の住居があり、同店の上記看板は照明付きであるが、遅くとも同店の閉店時間である午後7時30分には消灯されている。なお、同所南西側は、北側にある青空ヶ丘団地への出入口となる道路が市道f線と交差しており、信号機のないT字型交差点となっている。

本件事故発生場所の南東側には、「i」との看板を掲げた建物があるが、同建物には照明がない。

(以上について、甲6、乙1、7、20、29、45、74)

- (3) 原告は、f交差点を左折した際、反動で、本件車両の助手席の上に置いていたお茶の入ったペットボトルが助手席の床に落下したため、右手のみでハンドルを握った状態で、上半身を左に傾け、左手を伸ばして手探りで上記ペットボトルを探し始め、本件事故発生場所の手前約66.3mの地点から、ちらちらと前方を見ながらの運転となったが、本件車両を停止させることはせず、時速約40km程度の速度で本件車両を南西方向へ走行させた。

他方、Aは、平成20年6月29日午後8時49分ころ、自己が稼働する旅館の従業員寮の最寄りのコンビニエンスストアでf交差点にあるローソン

j 店において買い物を済ませた後、購入した食料品等が入った白色のビニール袋を持ち、市道 f 線の南東側の路側帯を歩いて上記従業員寮へ戻る途中、午後 8 時 53 分ころ（なお、正確な時刻には争いがある。）、本件事故発生場所に差し掛かった。なお、A の当時の服装は、上衣が白色のポロシャツであり、下衣が青色のオーバーオールタイプのジーパンであった。

（以上について、甲 4, 16, 乙 1, 8, 15, 16, 29, 30, 63 ~ 65）

- (4) 原告は、平成 20 年 6 月 29 日午後 8 時 53 分ころ（正確な時刻には争いがある。）、本件事故発生場所において、当時同所南側路側帯内を原告と同じく西向きに歩行中であった A に対して、背後から本件車両の左前部と左側ドアミラーを衝突させる本件事故を惹起した。A は、上記衝突により、上記「i」の看板を掲げた建物の敷地内に撥ね飛ばされて倒れた。原告は、上記衝突により、衝撃を受けるとともに、衝突音を聞いたが、停止して確認することなく、本件事故発生場所を走り去った。

A は、本件事故により、約 5 日間の入院加療を要し、退院後も約 10 日間の加療を要する、頭部・右肘・右大腿部打撲、頸椎捻挫の傷害を負った。

本件車両は、本件事故により、左前部フェンダーが若干凹むとともに、左ドアミラーカバー、左ドアミラーガラスが脱落した。

（以上について、甲 16, 乙 1 ~ 3, 6 ~ 11, 29, 30）

- (5) F は、普通乗用自動車を運転して国道 372 号線から f 交差点を左折して市道 f 線に入ったところ、偶然本件車両の後方を走行することとなった。

F は、本件車両の後方を走行していたが、衝突音を聞き、A が撥ね飛ばされるのを見て、本件事故の発生に気付き、本件車両が停止することなく本件事故発生場所を走り去ったため、ひき逃げであると考え、本件車両の後を追った。

F は、本件車両を追跡していたが、本件車両が停まる様子がなかったので、

本件車両のナンバーを確認することにし、本件事故発生場所から約700m 走行した地点で、本件車両に接近したため、ライトをハイビームにして本件車両のナンバーを確認し、その後、Aの安否を確認するため、本件事故発生場所に引き返した。

(以上について、甲13, 乙4, 5)

- (6) 原告は、本件事故発生場所から約900m離れた地点で、本件車両の左側ドアミラーが破損しているのを確認したが、本件車両を停止させることなく走行を続け、平成20年6月29日午後8時57分ころ(正確には、午後8時56分54秒)、同地点からさらに約4.9km離れた府道k線との交差点で信号待ちをした際に、携帯電話でCに電話をかけたが、つながらずに留守番電話に接続されたので、翌30日に実家の稲を見に来てほしい旨のメッセージを残した。

原告は、その後、本件車両の販売元を営するBに携帯電話で電話をかけたが、つながらず、自宅へ向かっていたところ、自宅に着く前の午後9時4分ころ、Bから電話があり、同人に対し、本件車両の左側ドアミラーが破損したがその修理にどのくらいの費用がかかるか尋ねた。これに対し、Bは、破損部分にもよるが2万円程度はかかる旨答えた。

原告は、自宅に着くと、原告宅にあるシャッター付きのガレージではなく、自宅の道路に面した駐車スペースに、本件車両を前部が道路側に向く状態で駐車した。

(以上について、甲9, 10, 16, 乙18, 25, 26, 33, 46, 48~50)

- (7) 原告は、自宅に戻ると、離れにある自室に直行し、そこで上記(1)で半分ほど飲んだ発泡酒の残りを飲み干し、それから母屋にある居間に行き、叔母であるDから紹介された見合い相手に関する相談を母親とした後、Dに電話し、紹介された見合いは断りたいと伝えた。

他方，京都府亀岡警察署地域課に属する警察官G及びH（以下，兩名を併せて「地域課警察官ら」という。）は，平成20年6月29日午後9時40分ころ，原告宅駐車スペースに，前部を道路側に駐車してある本件車両を発見し，原告宅を訪問したところ，母親が対応した。

地域課警察官らは，母親に対し，管内でひき逃げ事故があったこと，Fの供述から犯行車両と本件車両のナンバー等が一致することなどを説明し，母親とともに本件車両の破損状況を確認した後，直接原告から事情を聴取すべく，当時Dと電話中であった原告を呼んでくるよう母親に依頼した。

原告は，母親から電話を切り玄関先に来るように指示されたため，Dとの通話を中断し，玄関先に出てきた。

地域課警察官らは，原告に対し，管内でひき逃げ事件があったこと，Fの見たナンバーと本件車両のナンバーが一致することなどを伝え，ドアミラーの破損の原因などについて事情聴取をした。その際，地域課警察官らは，原告に対し，当該事故が人身事故であったことを伝えた上で，事情聴取を続けていたが，原告はその途中で，人だと思わなかったと述べてしゃがみ込むなどした。

（以上について，甲7，14～16，乙27，33，56）

2 原告の救護義務違反（人に傷害を負わせたことの認識）の有無の検討

(1) 道交法72条1項前段の負傷者を救護する義務に違反したというためには，その前提として，人身傷害の事実の認識が必要であるところ，かかる認識については，必ずしも確定的な認識であることを要せず，未必的な認識があれば足りると解される。

(2) そして，走行する車両を人に衝突させたことの未必的な認識が認められれば，人身傷害の未必的な認識があるというべきであるから，本件車両がAに衝突した直後の時点で，原告が，本件車両が人に衝突したことの未必的認識を有していたといえるかについて検討する。

ア 本件事故発生前後の状況について

(ア) まず、本件事故発生前後の本件事故発生場所の状況についてみると、正確な時刻については争いがあるものの、本件事故が発生したのは平成20年6月29日の午後8時53分ころで、既に夜間といえる時間帯であり、f交差点から本件事故発生場所までは直線道路で見通しはよいものの、沿道の照明は少なく、かつ、本件事故発生場所の北側に位置するE経営に係る商店の看板の照明も午後7時30分には消灯されており、本件事故発生前後の本件事故発生場所はほとんど照明のない暗さであった(上記1(2))。また、本件事故による衝突により、Aは、「i」との看板を掲げた建物の敷地内に撥ね飛ばされて倒れた(上記1(4))が、その際、頭部を同敷地の奥に向けて倒れ(乙7)、本件事故発生場所を車両で通過した後にバックミラー等により人が上記敷地内に倒れているのを発見することは困難な状況であった。

次に、原告の本件事故発生前後の状況についてみると、原告は、本件事故発生前の午後8時47分ころ、350cc入りの発泡酒を半分ほど飲んでしたこと(上記1(1))に加え、f交差点を左折した直後から、助手席の床に落下したペットボトルを拾おうとして上半身を左前に傾けたこと(上記1(3))により、進路前方の視野が著しく狭いものとなり、かかる状況でちらちらと前方を見ながら本件車両を運転し(上記1(3))、視線が時折前方から外れることがあった。また、原告は、本件事故の衝突による衝撃を受けて視線を前方に戻したところ、本件車両が路側帯の白線を跨ぐか跨ぎそうな状況で道路の左端一杯の部分を走行していたことから、慌ててハンドルを右に切り、元の進路上に本件車両を戻す(乙30)などしていたため、本件事故発生場所を通過した後も、原告がバックミラー等により後方を確認することは困難な状況であった。

以上の本件事故発生前後の本件事故発生場所の客観的状況及び原告が

置かれた具体的状況からすれば、原告が、本件事故発生の直後に本件車両を人に衝突させたことを認識することは著しく困難であったと認められる。

(イ) これに対し、被告は、本件事故発生場所が人の通行が想定され得ない場所ではなく、本件事故は人や車の通行がないと判断される時間に発生したものでもなく、原告は、日常的に本件事故発生場所を通行し、上記のような本件事故発生場所付近の地域状況を把握していたから、人と衝突したことの未必的認識があった旨主張する。

しかしながら、救護義務違反の成立の前提となる人に車両を衝突させたことの未必的認識があるというためには、少なくとも人と衝突した可能性の認識が必要であるところ、被告が指摘する本件事故の発生場所及び時間帯に関する事情は、本件事故発生前後に本件事故発生場所に人がいることを認識していた可能性を示す事情にすぎず、それらの事情を直ちに人と衝突したことの未必的認識の根拠とすることはできない上、証拠(甲16)によれば、本件事故発生場所は原告の通勤経路にないことが認められ、原告が日常的に本件事故発生場所を通行していたともいえないから、被告の上記主張は採用できない。

(ウ) また、被告は、原告が本件事故直前にペットボトルを拾おうと上体を助手席の方へ傾け前方不注視となっていたことを前提として、衝突の瞬間、本件車両の左前方に衝突音が聞こえたのであるから、衝突音によって衝突したのは車体の左側であることを認識し、車両の左前部へ視線を向け、その対象が判別し得なければ、車両の左後方へ向くのが自然であるから、衝突の対象物の確認をしていたはずである旨主張する。

しかしながら、上記(ア)のとおり、原告は、本件事故の衝突による衝撃を受けて視線を前方に戻したところ、本件車両が路側帯の白線を跨ぐか跨ぎそうな状況で道路の左端一杯の部分を走行していたことから、慌

ててハンドルを右に切り，元の進路上に本件車両を戻すなどしていたのであり，かかる状況で視線を本件車両の左側や左後方へ向けることが自然であるということとはできないから，被告の上記主張は採用できない。

イ 本件事故後の原告の行動について

(ア) 本件事故直後の原告の行動をみると，原告は，本件事故による衝突後，衝撃を感じたものの，停止することなく本件事故発生場所を通過しているが（上記1(4)），上記ア(ア)の原告が置かれた状況からすれば，これが，本件事故直後，原告が前方に視線を戻した際，本件車両が車線の左端に大きく寄って走行しており，沿道にある何らかのものに接触したにすぎないと考えたことによるとみるのも不自然・不合理とはいえない。

次に，原告は，本件事故の約4分後，本件事故発生場所から約5.8km離れた地点で信号待ちをした際に，Cの留守番電話に，翌日に実家の稲を見に来てほしい旨のメッセージを残している（上記1(6)）が，人と衝突したこと又はその可能性を認識した者があえて上記のような行動をとることは，通常では考え難い。

また，原告は，自宅に着いた際，原告宅にあるシャッター付きのガレージではなく，自宅の道路に面した駐車スペースに，本件車両を前部が道路に向く状態で駐車した（上記1(6)）が，これも，人と衝突したこと又はその可能性を認識した者の行動としては不自然といわざるを得ない。

さらに，原告は，自宅に戻った後，Dから紹介された見合い相手に関する相談を母親とした後，Dに電話し，紹介された見合いを断りたいと伝えている（上記1(7)）が，人と衝突したこと又はその可能性を認識している者が，上記のような行動をとる必要性も合理性も認められない。

以上の本件事故発生後の原告の行動にかんがみれば，原告が，人に衝

突した事又はその可能性を未必的にも認識していなかったと認めるのが合理的である。

(イ) これに対し、被告は、原告が、本件事故発生直後に停止確認を行わなかった事実は、発生した結果の重大性を認識し、故意に停止しなかったことを強く窺わせるものである旨主張する。

しかしながら、上記ア(ア)のように原告が衝突の対象物を認識するのが著しく困難な状況にあったこと、本件事故発生直後に原告が視線を前方に戻した際、本件車両が道路の左端に寄っていたことも併せ考えれば、原告の上記の行動は、原告が、人と衝突したことを認識し、慌ててその場を去ろうとしたというよりは、本件車両が沿道の何らかの構造物に接触したかもしれないという程度の認識しか有しておらず、事態を重くみていなかったことによるとみるのが自然である。

また、被告は、原告が本件事故発生直前に発泡酒を350ccの半分くらい飲んだこと(上記1(1))が救護義務違反の動機になったとし、人を撥ねたという認識があったからこそ、救護等の措置を講ずれば飲酒運転が発覚することを恐れ、当該措置を採らなかったと評価すべきである旨主張するところ、飲酒運転の発覚の防止は、必ずしも人身事故を惹起した場合に限られず、物損事故を起こした場合にも停止確認をしないことの動機となり得るものであるから、動機の点をもって人を撥ねたという認識に結びつけるのは無理がある。

(ウ) 被告は、上記(ア)のCの留守番電話への伝言について、原告が、上記伝言の前に、追跡されていると自覚していたFの車両を振り切り、安堵したために電話をかけたものであって、これを消極要素とみることはできない旨主張する。

しかしながら、同主張は、原告がFにひき逃げを目撃され追跡されていたこと、さらには原告がひき逃げの事実を認識していたことを前提と

している点で既に相当でない上、当該伝言の内容が実家の稲を見に来てほしいというものであり、かかる内容を留守番電話にメッセージを残してまで伝えようとする行動自体、人と衝突したこと又はその可能性を認識していた者の事故当日の行動としては不自然であって、被告の上記主張は採用できない。

この点について、被告はさらに、上記Cへの電話の本来の趣旨は、事故を起こし、関係の深い男性に助けに来てほしい旨であったものの、留守番電話に録音記録として残ることを恐れて、咄嗟に稲の様子を見るためという理由付けをしたと考えることもできる旨主張するが、そのように考えたのであればあえて留守番電話にメッセージを残すことなく電話をかけ直せば足りるのであり、上記のような行動をとる合理的な理由は見出し難いから、同主張も理由がない。

(工) 被告は、原告が、本件事故後、本件車両を走行させながらBに本件車両の修理に関する電話をかけていることが、原告に強い逃走願望、車両修理の願望があったことの現れであり、原告に人身事故の認識があったことの証左である旨主張する。

しかしながら、車両を走行させながら電話すること自体は、交通事故を惹起した者のみに見られる行動とはいえない。また、電話の内容が本件車両の修理に関するものであったことは、原告に車両修理の願望があったことを推認させる事情とはいえるが、かかる願望は物損事故の場合にも等しくみられるものであるから、それが直ちに人身傷害又はその可能性の認識に結びつくものとはいえない。

(オ) 被告は、原告が帰宅後にDに対して自己の見合い話を断る電話をかけていることが、自己が人身傷害に関与していないことを装うための工作ないし犯行を隠滅する所作ともうかがえる旨主張する。

しかしながら、人身傷害又はその可能性を認識している者が、事故発

生当日に、自己の見合い話を断るという形で工作を行おうと考えること自体が不自然である上、上記(ア)のとおり、上記の電話は、Dから紹介された見合い相手に関して母親と相談した結果、Dにかけることになったものであり、当初から原告が予定していたものでないことからしても、被告の上記主張は採用できない。

(カ) 被告は、人身事故の加害者が、たとえ人身事故を惹起したとの認識を有していたとしても、事故現場からの逃走を図った後、直ちに加害車両を隠匿するとは限らないことは過去の統計から明らかであり、これは、事故を起こした動揺から、犯行の発覚と警察の追及を免れるために事故現場から逃走し、自宅に着いた後、とりあえず逃走に成功したとして安心し、慎重な罪障隠滅まで図らない運転者が一定程度存在することを示すものであるから、原告が本件車両をシャッター付きの車庫ではなく自宅横に外部からの視認が可能な状態で駐車したことをもって、人身事故又はその可能性の認識の消極的事情とみるのは相当でない旨主張する。

しかしながら、自宅に、本件車両を道路から見えない形で駐車できるシャッター付きの車庫があるにもかかわらず、あえてそれを利用せず、路上から見える駐車スペースに、車両の損傷部分を道路に向ける形で駐車する行為は、人身傷害又はその可能性の認識を有する者の事故当日の行動としては不自然・不合理といわざるを得ず、被告の上記主張も採用できない。

(キ) 被告は、原告が帰宅後、訪問した地域課警察官らから人身事故について伝えられた際、人だと思わなかったと述べてしゃがみ込んだこと(上記1(7))について、原告に、事故発生の実事及び未必的に人を撥ねたことの認識があったからこそ、人身事故発生に関する確定的な事実を告げられて、すぐに現実を受け容れることができたため、その場で泣き崩れたと評価すべきである旨主張する。

しかしながら、原告の上記の行動は、むしろ、原告が、本件車両が沿道の何らかの構造物に接触したことの認識しか有しておらず、人身事故であることを告げられて衝撃を受けたことによるとみるのが自然であり、被告の上記主張も採用できない。

ウ 本件事故の衝突による衝撃及び衝突音について

(ア) 本件事故の衝突による衝撃について

被告は、本件事故による衝突当時の本件車両とAの速度差及び本件車両の損壊状況から、本件事故の衝突による衝撃は相当大きく、それを原告も感じた以上、それにより人に衝突したことを認識したはずである旨主張する。

証拠(乙4, 6, 16)によれば、本件事故の衝突により、Aが少なくとも数m左前方に撥ね飛ばされたこと、本件車両の左前部にシワ状の浅い凹みが生じたことが認められ、本件車両の左前部が相当程度の物理的な衝撃を受けたことが認められるが、上記1(3)のとおり、原告は、本件事故当時、ペットボトルを拾おうとしていたため、右手のみでハンドル操作をしていたところ、上記ア(ア)のとおり、本件事故の衝撃を感じて視線を前方に戻し、ハンドル操作を行って、道路左端に寄っていた本件車両を元の進路上に戻すことができたのであるから、上記衝突による衝撃は、原告がハンドル操作を乱すほど強度のものではなかったことが認められる。

そして、本件事故の衝突により、上記のとおりある程度の衝撃を原告が感じ取ったとしても、そのような衝撃は、車両が沿道の構造物に衝突、接触した場合にも生じ得るものであることから、原告がある程度の衝撃を体感したことのみをもって、人身傷害又はその可能性を認識したと認めることはできず、被告の上記主張は採用できない。

(イ) 本件事故の衝突音について

被告は、本件事故により、屋内にいた者を含む付近に所在した者がその音を聞きつけて駆けつけるほどの大きな音が発生したから、本件車両内にいた原告にも衝突音が伝わったはずであり、それにより人に衝突したことを認識したはずである旨主張する。

証拠（乙7，53）によれば、本件事故の衝突により「ガシャーン」という音が、本件事故発生場所に面するE方のみならず、E方よりも本件事故発生場所から離れているI方の屋内にまで届いていたことが認められ、その音は相当大きかったといえるが、上記証拠によれば、Eは、当該衝突音を「店の前に並べている植木鉢に車がぶつかったのではないか」と考え、Iもそれを「シャッターの音」のように感じ事故だとは思わなかったというのである。かかる事実からすれば、本件事故の衝突音が人身傷害を想起させる衝突音であったということはできず、原告が、本件事故当時、本件車両のカーステレオで音楽を聴いていたこと（甲16）も併せ考えると、本件車両内にいた原告が、衝突音から人身傷害又はその可能性を認識したと認めることはできず、被告の上記主張は採用できない。

エ 本件事故発生後の本件車両の走行速度について

(ア) 被告は、原告が、平成20年6月29日午後8時53分ころに本件事故を惹起した後、午後8時57分ころに、本件事故発生場所から約5.8km離れた府道k線との交差点においてCに電話をかけていることから、約4分間の間に約5.8km走行しており、その間の平均時速は、本件事故発生前の走行速度である時速40kmを相当上回る時速76km以上であり、これは、原告が、本件事故による人身傷害の事実を認識し、本件事故発生場所から逃走するために高速度で走行したものである旨主張する。

(イ) まず、本件事故の発生時刻について検討すると、原告は、平成20

年6月29日午後8時47分ころ(正確には8時47分26秒。乙44)、コンビニエンスストアで食料品等を購入し、直後に同店駐車場で発泡酒を半分ほど飲んでから同店を出発し(上記1(1))、他方、Aは、午後8時49分ころf交差点にあるコンビニエンスストアで買い物を済ませ市道f線を従業員寮に向かって歩行していた(上記1(3))。また、Fは、本件事故発生後本件車両を追跡し、本件事故発生場所から約700m離れた地点で本件車両のナンバーを確認した後、Aの安否を確認するため本件事故発生場所へ引き返し(上記1(5))、本件事故発生場所に着くと、Aに声をかけるなどして安否を確認した後、自己の携帯電話で110番通報をしている(乙5)ところ、証拠(乙58)によれば、Fからの110番通報の受信時刻は午後8時56分ころであったことが認められる。

本件事故の発生時刻は、原告が運転する本件車両とAがいずれも本件事故発生場所に差し掛かった時刻であるところ、以上の事実に加え、原告が立ち寄った上記コンビニエンスストアから本件事故発生場所までの距離が約2.6kmであること、原告がその間時速約40kmで走行していたこと、Aが立ち寄った上記コンビニエンスストアから本件事故発生場所までの距離が約220mで、Aが同距離を徒歩で移動していたこと(以上につき乙63)などを考慮すると、本件事故の発生時刻は、午後8時52分から53分までの間ころと推定されるが、それ以上に厳密に本件事故の発生日時を特定することは困難といわざるを得ない。

(ウ) 次に、原告が本件事故後Cに携帯電話で電話をかけるまでの本件車両の走行速度についてみると、本件事故発生場所から原告がCに電話をかけた府道k線との交差点までの距離が約5.8kmであること、原告がCに電話をかけた時刻が平成20年6月29日午後8時57分ころ(正確には午後8時56分54秒)であることから、上記のとおり推定され

る本件事故発生時刻を踏まえると、本件車両は、本件事故発生後の4～5分の間に、約5.8km進行したことになるが、計算上、その間の平均時速は、その所要時間を4分とすれば時速約87kmとなり、その所要時間を5分とすれば時速約70kmとなる。そして、上記(イ)のとおり、本件事故の正確な発生時刻を上記以上に特定することはできないから、結局、原告の、本件事故後の正確な走行速度を算出することはできない。

(エ) 上記(ウ)によると、本件事故後原告は時速約70km以上で走行していたことになり、被告は、かかる高速走行の事実は、原告が本件事故による人身傷害又はその可能性を認識し、本件事故発生場所から逃走すべく加速したものであって、同事実は、原告が人に衝突したのではないかと考えていたことを推認するに十分である旨主張し、この点は被告の主張にも一定程度合理性があるといえるが、制限時速40kmの道路における原告の通常の走行速度につき、刑事事件の公判廷では時速50km前後と供述するものの(甲16)、必ずしも明らかでないうえ、上記イ記載の高速走行後の原告の行動との整合性もなく、上記高速走行の点のみを根拠に、原告が本件車両が人に衝突したこと又はその可能性を認識していたという蓋然性があるとはいえない。

オ 以上のア～ウの諸事実に照らすと、上記エの点を考慮しても、本件車両がAに衝突した直後の時点で、原告が、本件車両が人に衝突したことの未必的認識を有していたということとはできない。

(3) また、前記前提事実記載のとおり、本件事故について、原告は道交法違反の公訴事実で起訴されたものの、京都地方裁判所はその点について犯罪の証明がないとして無罪の言渡しをし、京都地方検察庁検察官は、同判決に対し控訴を提起せず、同判決が確定したことが認められるところ、同事実は、刑事事件の第一審の審理を終えた段階で、補充捜査をしてもなお原告の救護義務違反の故意を十分に証明できない事案であるという検察官の認識を示した

ものと解するのが相当である。

(4) 以上検討したとおり，原告に，本件事故について，人身傷害又はその可能性の認識があったとは認められず，原告の救護義務違反の事実は認められない。

3 行政処分と刑事処分の関係に関する被告の主張について

被告は，道交法に基づく運転免許の取消処分は，将来における道路交通の危険を防止し，交通の安全と円滑を図るために，危険性のある者を道路交通の場から排除する目的に照らし，迅速性を必要とし，多数の対象を短期間に処理しなければならない運転免許行政事務の性質からして，処分対象の客観的，形式的，外観的状态を重視して処分を決定する点で，処分対象の主観的，実質的，内面的証拠の詳細を重視する刑事裁判と大きな差異がある上，刑事訴訟では，刑罰権の行使という人権に関わる問題に関し，犯罪事実を認定するために必要な心証として合理的な疑いを超える程度の確信が必要とされるのに対し，行政事件訴訟を含む民事訴訟においては反対の可能性が全くないという絶対的確信である必要はなく，当該事実が存在する高度の蓋然性を有するという程度の心証で足りるとし，本件では，原告が人身傷害又はその可能性を認識していた事実が高度の蓋然性をもって認められる旨主張する。

しかしながら，上記のような行政処分と刑事裁判との差異は，そのいずれかの結果が他の一方の結果に影響を及ぼすものではないことを導き得るものではあるが，道交法117条の罰則の構成要件となる同法72条前段と同じ要件を運転免許取消処分の1つの要件としている以上，その意味は同じであるというほかないし，刑事訴訟と民事訴訟とで事実認定に要求される心証の程度が上記のように異なるとしても，上記で認定，説示したところによれば，原告が人身傷害又はその可能性を認識していた事実が高度の蓋然性をもって認められるとはいえない。たしかに，上記認定によれば，原告は，人身事故を起こしたことに気づかない鈍感さを持つ一方，飲酒運転はいうまでもなく，停止はもとより

減速さえせずに、ほとんど前方が見えなくても助手席の足下に落ちたペットボトルを拾おうとしたり、制限時速40kmの照明の少ない道路を夜間に時速70kmで走ったりするという自動車運転の危険性への無自覚さを持つ運転者であるといえ、かかる運転による道路交通の危険は明らかであるともいえるが、そのような運転者を道路交通の場から排除しようとするのは、新たに法律や政令を制定する際の1つの方向の指針とはなり得ても、既に制定された道交法、その委任を受けた同法施行令を解釈する基準とはしないのが法治主義である。そうすると、いずれにしても被告の主張は理由がない。

4 本件各処分を検討

以上によれば、原告には、道交法72条1項前段の救護義務違反があるとは認められず、本件事故による付加点数23点は付加されないことになる。そうすると、本件各処分時における原告の違反点数は、安全運転義務違反に付する基礎点数2点、傷害事故のうち治療期間が15日未満であるものによる付加点数3点のほかは、道交法施行令別表第2の3に規定する違反行為（措置義務違反）による付加点数を付与し得るとしても、物の損壊に係る交通事故を起こした場合における道交法72条1項前段の規定に違反する行為による付加点数5点の合計10点であり、道交法103条1項5号、同法施行令38条5項1号イ及び同令別表第3の運転免許を取り消す基準に該当せず、同法103条6項により免許を受けることができない期間を指定することができないことは明らかであるから、本件各処分はいずれも違法であり、取消しを免れない。

5 結論

以上のとおり、本件各処分はいずれも取り消されるべきであり、原告の請求は理由があるから、主文のとおり判決する。

京都地方裁判所第3民事部

裁判長裁判官 瀧 華 聡 之

裁判官 奥 野 寿 則

裁判官 高 橋 正 典