

主 文

- 1 北海道公安委員会が平成31年4月4日付けで原告に対してした運転免許を取り消し、同日から1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取り消す。
- 5 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

10 本件は、北海道公安委員会から、平成31年4月4日付けで運転免許を取り消し、同日から1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「本件処分」という。）を受けた原告が、本件処分の理由とされた交通事故について原告に安全運転義務違反はなく、また、本件処分には理由提示の不備の違法があると主張して、被告を相手に、本件処分の取消しを求める事案で
15 ある。

1 関係法令の定め

別紙「関係法令の定め」のとおりである。

2 前提事実（争いがない事実及び後掲証拠等により容易に認定できる事実）

- (1) 原告は、平成2年3月28日、普通自動車運転免許を取得し、その後、更新を繰り返し、平成29年4月7日、北海道公安委員会から普通自動車運転免許証（有効期間が平成34年6月1日までのもの）を交付された（甲1）。
- (2) 原告は、平成30年2月21日午前0時48分頃、普通乗用自動車（ナンバー略。ダイハツステーションワゴン。以下「本件車両」という。）を運転し、北海道虻田郡a町字bc番地付近道路をd町方面からe町方面に向かい、遅くとも時速約30kmの速度で進行し、同f番地先路上（以下「本件事故現場」
25 といひ、本件事故現場付近の道路〔道道g線〕を「本件道路」という。）

5 において、本件道路左側を本件車両と同一方向に向かって歩行中のAに本件
車両左前部を衝突させてAを前方に跳ね飛ばし、その前方を歩行中のBにA
を衝突させてA及びBを転倒させ、Aに外傷性くも膜下出血等の傷害を負わ
せ、これによりAを死亡させたほか、Bに全治84日間を要する右中指末節
骨骨折等の傷害を負わせる交通事故（以下「本件事故」という。）を起こした
（甲6，乙3）。

10 (3) 北海道公安委員会は、下記の理由により、原告が道路交通法70条の規定
に違反したことから同法施行令別表第2の1の表による違反点数が2点とな
るところ、本件事故が専ら当該行為をした者の不注意によって発生したもの
である場合以外の人死亡に係る交通事故であることから、同法施行令別表
15 第2の3の表による違反行為に対する付加点数13点を加えると、累積点数
が15点となり、同法施行令38条5項1号イ、別表第3の1の表の第1欄
の区分に応じた第6欄（15点から24点まで）に該当したとして、原告に
対する意見聴取を経た上で、平成31年4月4日、運転免許取消処分書（甲
3。以下「本件処分書」という。）を原告に交付して、同日付けで同法103
20 条1項5号に基づき、運転免許を取り消し、同条7項、同法施行令38条6
項2号ホに基づき、運転免許を受けることができない期間を同日から1年間
と指定する本件処分をした（乙1）。

記

20 原告は、平成30年2月21日午前0時48分頃、本件車両を運転し、激
しい吹雪のため前方の見通しが困難な本件道路を進行する際、直ちに一時停
止又は徐行せずに、進路の安全確認不十分のまま、時速約30～40kmで
進行した過失により、折から本件道路左側を同一方向に歩行中のAに気付か
ぬまま、Aに本件車両左前部を衝突させてAを前方に跳ね飛ばし、その前方
25 を歩行中のBにAを衝突させて転倒させ、よって、Aに外傷性くも膜下出血
等、Bに右中指末節骨骨折等の傷害を負わせ、Aを同月24日午前2時22

分に死亡させた。

(4) 原告は、平成31年4月8日、本件訴訟を提起した（顕著な事実）。

3 争点及び争点に関する当事者の主張

(1) 本件処分の適法性

(被告の主張)

ア(ア) 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない安全運転義務を負っている（道路交通法70条）。

イ(イ) 降雪や地吹雪（地面に堆積した雪が強風によって巻き上げられる現象）の影響により、本件事故現場の126.9m手前から前方に対する見通しが困難な状態（「前が全く見えない状態」、「車両直前の路面しか見えない状態」、「視線誘導標も見えない状態」）、すなわち、進路の安全を十分に確認できないほどに前方注視が困難な状態になっていたのであるから、原告は、本件事故当時、一時停止又は道路上に歩行者を発見した場合に衝突を避けられるような速度で徐行すべき義務を負っていた。

それにもかかわらず、原告は、本件道路上に歩行者が存在しないと軽信して、進路の安全を十分に確認することなく、時速約30～40kmで漫然と本件車両を進行させた過失により、本件事故を発生させた。

このように、原告は、進路の安全確認不十分のまま、道路、交通の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなかったのであるから、原告が上記安全運転義務に違反したことは明らかである。

したがって、原告に安全運転義務違反があるとして、前提事実(3)記載のとおり法令を適用して本件処分をしたことには理由があるから、本件処分は適法である。

イ(ア) 原告は、本件事故の翌日、①本件道路には歩道がなく、多くはないが、

これまでに何回か、夜間でも人が道路脇を歩いているのを見たことがある、②ホテルやコテージが多い場所なので、わりと深夜でも人通りがある旨供述しており、原告は、深夜であっても、本件事故現場である歩車道の区別がない本件道路の脇に歩行者がいる可能性を認識していたのであるから、たとえ吹雪であっても、本件事故現場付近に歩行者がいることを予見できた。

また、原告は、Aが本件道路の比較的中央を歩いており、信頼の原則からして原告の過失責任を問うことはできない旨主張するが、Aは、本件道路の端を歩いていたものであって、同原則を適用すべき前提を欠いている。

(イ) 視界不良時に停止又は徐行すべきであることは、一般に周知されており、運転者であれば、当然に理解していなければならないことであるし、視界不良時に追突事故が発生しているからといって、衝突事故を回避するための措置を講じなくてよいことにはならない。

(原告の主張)

ア 原告には、本件事故の予見可能性がなく、また、Aが本件道路の比較的中央を歩行していた事実に鑑みると、信頼の原則が適用されるから、原告には安全運転義務違反がない。

すなわち、本件事故前、Aは相当量の飲酒をした状態で、本件事故現場付近を通行していたこと、Aの負傷部位からして、Aが進行方向に向かって左側を向いた状態で本件車両と接触していると考えられることに鑑みると、本件事故当時、Aは、本件道路の比較的中央を歩行しており、原告の運転する本件車両の存在に気付き、道路左端に移動しようとしたところで、本件車両と接触したものである。

本件事故現場付近は、街灯がなく非常に暗い場所であるため、仮に天候が良かったとしても、夜間における歩行者の視認性は非常に悪い。そして、

深夜1時頃という時間帯の吹雪の中、車両の通過するところに人がいるなどということは通常想定できず、おおむね道路の雪上についたタイヤの跡に沿って車両を走行させた場合に、人と衝突するという結果を予見することは不可能である。

5 また、歩行者が本件事故現場付近を歩くのであれば、道路交通法上、道路の右側を歩かねばならず、左側を歩くとしても、車両が通過しない道路側端の雪山に沿うように歩くべきであって、Aがこのような義務に反した結果、本件事故が発生したとしても、信頼の原則により、予見可能性又は結果回避義務が否定される。

10 以上からすれば、原告に安全運転義務違反を問うことはできない。

イ 本件事故が全く予見不可能ではなかったとしても、以下のとおり、原告には安全運転義務違反はない。

 すなわち、本件事故の際、悪天候のために視界が悪い状況であったが、おおむね道路の雪上についたタイヤの跡に沿うように走行していれば、車両を路外に逸出させることなく運転を継続することは十分に可能な状況であって、降雪や地吹雪のために数十cm先も確認できなくなるような、
15 いわゆるホワイトアウトの状態ではなかった。

 ホワイトアウトの状態では、車両の運転者には停止する以外の選択肢がないが、ホワイトアウトには至らない本件事故の際と同程度の視界不良時
20 において、減速すべきか、徐行すべきか、停止すべきかについて、冬道を走行する運転者において共通認識はなく、そのような状況下で、停止又は徐行をすると、他の車両に追突される現実的な危険があるから、原告には、一時停止又は徐行する義務はなかった。

 実際に、本件事故現場を走行する車両は、夜間で吹雪の程度が著しい時
25 であっても、徐行や停止などせずに走行している。

 また、北海道警察の分析によれば、過去10年の視界不良時の交通事故

の過半を追突事故が占め、そのような事故における事故直前の速度は普通車で時速20～30km、大型車で時速30～40kmが最多であり、視界不良時にも多くの運転者が停止や徐行をしていないことが裏付けられる。また、別の統計では、視界不良時の追突事故直前の追突側の行動類型をみると、従前と変わらない速度で走行して事故を起こした者がほとんどであり、これらのことは、上記追突される危険は現実的なものであることを示している。

ウ 以上のとおりであって、原告には、本件事故について安全運転義務違反はなく、本件処分は違法である。

(2) 本件処分に係る理由提示の適法性

(被告の主張)

本件処分における行政手続法14条所定の「不利益処分の理由」とは、原告に、平成30年2月21日の安全運転義務違反により死亡事故を発生させたことに対する点数15点が付されていること、その結果累積点数が15点となり、かつ、過去3年以内の前歴の回数が0回であることであり、これら理由は全て本件処分書に記載されている。

また、e警察署の警察官による取調べを通じて、さらには意見の聴取時に立会警察官が安全運転義務の内容を吉田康紀弁護士（原告代理人）に伝えたことにより、一時停止又は徐行しなかったことが問題視されていることを、原告は理解できた。

よって、本件処分の具体的事情を総合考慮すれば、本件処分書に記載された理由から、原告は、本件処分の判断の根拠を知ることができ、これに対する不服申立てをするか否か、不服申立てに際してどのような主張をするかなどを検討できたから、本件処分書の記載は、処分行政庁の恣意抑制及び不服申立ての便宜という理由付記制度の趣旨に適ったものであり、本件処分に係る理由提示は適法である。

(原告の主張)

ア 本件処分は、行政手続法上の不利益処分であるから、処分に際して、理由提示が必要であるところ、理由提示については、一般に、①不利益処分に理由提示を要するのは、処分庁の判断の慎重、合理性を担保して、その恣意を抑制するとともに、処分の理由を相手方に知らせることにより、相手方の不服申立てに便宜を与えることにあり、理由の記載を欠く場合には、当該処分自体が違法となり、原則としてその取消事由となる、②理由提示の程度は、処分の性質、理由提示を命じた法律の趣旨・目的に照らして決せられる、③処分理由は、その記載自体から明らかでなければならず、単なる根拠法規の摘記は、理由記載に当たらない、④理由提示は、相手方に処分の理由を示すことにとどまらず、処分の公正さを担保するものであるから、相手方がその理由を推知できるか否かにかかわらず、第三者においてもその記載自体からその処分理由が明らかとなるものでなければならぬとされている。

イ これを本件処分書の記載についてみると、本件処分書には「安全運転義務違反」との記載があるが、それ以上に原告のいかなる行為が問題とされているのかを読み取ることはできないから、理由の提示に不備があることは明らかである。

特に、安全運転義務違反を定める道路交通法70条の規定は、同法各条の具体的義務違反に該当しない行為を捕捉し、これを取り締まろうとするための補充的規定であり、極めて抽象的な規定となっていることに鑑みると、本件処分書のように根拠法条を掲げるだけでは、行政庁の判断の慎重と合理性を担保し、恣意を抑制することができないことは明らかであるし、処分の相手方に不服申立ての便宜を与えたことにもならない。

そして、このことは、原告代理人が聴聞手続に出席していたとか、原告自身も十分に理由を把握しているなどの原告側の知、不知には関係がない

というべきである。

以上からすれば、本件処分に係る理由提示は違法である。

第3 当裁判所の判断

当裁判所は、本件処分には理由があるが、その処分理由の提示において、行政手続法14条1項本文に反する違法があると認め、よって、本件処分は取り消されるべきものと判断した。その理由は、以下のとおりである。

1 認定事実

争いのない事実、前記前提事実、後掲証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

10 (1) 本件事故の発生状況

ア 原告は、本件事故の前日である平成30年2月20日午後9時頃(以下、同月の出来事については、年月の記載を省略することがある。)、勤務先のホテルでの仕事を終えて帰宅した後、21日午前0時頃帰宅した勤務先の同僚を本件車両の助手席に乗せて、e町内の飲食店に向かっていた(甲15 8, 乙9)。

イ Aは、大学のゼミ研修で教員やゼミ生らと本件事故現場付近にあるコテージに宿泊しており、20日午後8時頃から行われた飲み会で飲酒をした後、同日午後11時20分頃、ゼミ生であるB, C及びD(以下A, B及びCと併せて「Aら」ということがある。)とともに、コンビニエンスストアに買い出しに行き、その帰りに、本件事故現場付近を歩いていた。本件事故発生時、Aらは、d町方面からe町方面に向かって、本件道路の左側を歩いており、B, A, C, Dの順に縦に並ぶような形で進行していた。(甲16, 17, 乙3, 7, 8)

ウ 本件事故前、本件事故現場付近の天候は、降雪や地吹雪により断続的に視界不良となっていた。原告が自宅を出発した時点で、既に雪の影響で視界は良くない状態であったが、遅くとも本件車両が本件事故現場の126.

9 m手前の地点に差し掛かった時点では、降雪や地吹雪により、視界が更に悪化して前方が見えづらくなり、視線誘導標識すらも見えない状態となって、本件事故が発生するまで、この状況が回復することはなかった。(甲18, 乙3, 9~11)

5 エ 原告は、本件事故直前、遅くとも時速約30kmの速度で本件車両を本件事故現場まで進行させ、原告及び助手席の同僚が前方に何か動くものが見えたと思ったのとほぼ同時に、本件事故が発生した(甲18, 乙10, 11, 弁論の全趣旨)。

10 本件事故においては、本件車両の前部左側端に寄った部分が、Aの左下半身に衝突した(甲9)。

(2) 本件事故現場及びその付近の状況等(甲5の1・2, 6, 乙3, 10)

15 ア 本件事故現場は、JR h 駅から南西方向に約4.2km, JR a 駅から北北西方向に約2.7kmの地点に位置し、e 町方面から d 町方面に延びる道道 g 線(本件道路)上であり、ペンション等が点在し、多くはないものの夜間でも人通りがあるが、夜間の交通量は少ない地域である。本件事故当時の本件道路の制限速度は時速50kmであった。

イ 本件道路は、片側一車線の平坦な直線道路で、歩車道は区別されておらず、路面は圧雪状態、道路左右には雪山があり積雪のため路外と道路内の区別が困難で、車道の有効幅員は6.6mであった。

20 ウ 本件事故現場付近に街路灯設備の設置はなく、本件事故当時、周囲は暗い状態であった。

エ 本件車両の車幅は151cmである。

2 争点(1)(本件処分の適法性)について

25 (1)ア 一般に、車両等の運転者は、道路及び交通の状況に応じて、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転する注意義務を負っている(道路交通法70条)。

本件処分においては、原告が、本件事故当時、進路の安全を十分に確認することなく、時速約30～40kmで漫然と車両を進行させたことが上記注意義務に違反したものとされているところ、原告は、上記義務を課す前提としての歩行者との事故発生の予見可能性を争い、また、Aが本件事故現場の道路の比較的中央を歩行していたとして、信賴の原則の適用を主張している。

イ そこで、これらについて検討すると、そもそも、原告は、本件事故現場付近は、ペンション等が点在し、多くはないものの夜間でも人通りがある地域であること（認定事実(2)ア）を認識していた（乙10）。そして、本件事故当時、本件事故現場付近の有効幅員は6.6mであった（認定事実(2)イ）ところ、片側車線の有効幅員はその半分の3.3m程度となり、本件車両の車幅151cm（同(2)エ）を除くと、歩行可能な幅員は約1.8m以下と比較的狭い状態になっていたと認められる。さらに、本件道路は、歩車道の区別がなく、また、本件事故当時は積雪のため路上は道路内と路外の区別がつかない状態となっており、少なくとも路外には雪山があったこと（同(2)イ）からすれば、路外を歩行し続けることは困難であったと認められるところ、原告が本件事故現場付近まで本件道路上を逸脱することなく本件車両を進行させていたことからすると、原告は、道路状況には目を向けながら本件車両を運転しており、上記の道路状況も認識していたと推認できる。加えて、本件事故当時は、本件道路に設置されている視線誘導標識すらも視認し難い状態となっており（同(1)ウ）、当然、原告もそのことは認識できていたと認められる。

これらの事実関係からすると、原告は、本件道路において、その路外を歩行できず、又は、路外と道路内との区別がつかなかった歩行者が道路内を歩行している可能性があり、そのような歩行者がいた場合には、安全にすれ違うことが容易ではないことを予見可能であったと認められる。

ウ この点、原告は、歩行者が本件事故現場付近を歩くのであれば、道路交通法上、道路の右側を歩かねばならず、左側を歩くとしても、車両が通過しない道路側端の雪山に沿うように歩くべきであって、Aがこのような義務に反した結果、本件事故が発生したとしても、信頼の原則により、予見可能性又は結果回避義務が否定される旨主張する。

しかしながら、本件車両の進行方向と反対方向に向かって歩行する歩行者は、本件車両の進行方向左側を歩行しなければならないのであるから（道路交通法10条1項本文）、原告は、本件車両の進行方向左側に歩行者がいないと信頼すべき基礎がそもそもなく（歩行者の右側通行を定める同項本文は、車両との対面通行をすることを定めた規定である。）、Aが道路左側を歩行していたことは、Aの過失を基礎付けることはあっても、原告の過失を否定する根拠にはなり得ないというべきである。

また、本件事故当時、本件道路に設置されている視線誘導標識すらも視認し難い状態であったこと（認定事実(1)ウ）からすると、原告は、自分の運転する本件車両が道路上の中央近くを走行しているのか、道路端付近を走行しているのかを判別することが困難であったと推認でき、そうであれば、そもそも本件車両の道路上に歩行者がいないと信頼できる状態にあったとはいえない。

さらに、本件事故当時の本件道路の積雪状況（認定事実(2)イ）に照らすと、歩行者において、本件道路の側端を歩行しようとしたとしても、進行する車両とすれ違うのが危険な程度に道路内に入って歩行せざるを得ない状況であったといえ、このような道路状況を認識していた原告においても、歩行者が車両と安全にすれ違うことができる程度に道路側端を歩行していることを信頼できたとはいえない。

なお、原告は、Aが本件道路の比較的中央を歩行していたとも主張するが、そのことを認めるに足りる的確な証拠はなく（原告は、本件車両の左

側部分に衝突したのがAの左下半身であることをその根拠とするが、Aが本件道路の側端にいたまま身体の向きを変えた場合であっても、本件車両がAの左下半身に衝突することはあり得、上記事実はAが本件道路の比較的中央から側端に移動する最中に本件事故が発生したことまでを推認させるものとはいえない。), 原告の上記主張は採用することができない。

以上からすれば、本件事故発生について、原告が主張するような信頼の原則を適用すべき状況はなく、したがって、予見可能性又は結果回避義務が否定されることはない。

(2)ア 本件事故当時、遅くとも本件車両が本件事故現場から126.9m手前の地点に差し掛かった時点では、降雪や地吹雪により、視界が更に悪化して前方が見えづらく、視線誘導標識すらも見えないほどの状態となり、本件事故が発生するまで、この状況が回復することはなかった(認定事実(1)ウ)。

したがって、車両の運転者には、そのような前方の見通しの状況に応じて、道路側端を歩行している歩行者と安全にすれ違うために徐行するか、徐行によっても歩行者の安全を確保できない場合には一時停止して視界の回復を待つ義務があったというべきであるところ、原告は、本件車両を一時停止又は直ちに停止することができる速度まで減速させることなく、漫然と、遅くとも時速約30kmの速度で進行させ、本件事故を発生させたのであるから、原告には、進路の安全を十分に確認することなく、道路及び交通の状況に応じて、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転することを怠ったという安全運転義務違反があったといえる。

イ この点、原告は、本件事故当時の見通しの状況について、本件道路の雪上についたタイヤの跡に沿うように走行し、本件車両を路外に逸出させることなく運転を継続することは十分に可能であって、一時停止又は徐行をすべき状況にはなかった旨主張する。

しかしながら、本件事故時の本件道路の積雪状況（認定事実(2)イ）からすれば、雪上についたタイヤ痕が道路上のどの部分にあるのかも認識困難であったと推認することができ、先行する車両が残したタイヤ痕が道路側端にあり、それに沿って進行していた可能性も否定できない上、同タイヤ痕上を歩行する歩行者がいなくても限らないのであって、原告が主張する事情は、そのことを前提としても、本件道路上に歩行者が存在することの予見可能性を否定し、本件車両を一時停止する又は直ちに停止できる速度（徐行）で進行させる注意義務があったことを否定する理由とはし難い。したがって、原告の上記主張は採用することができない。

5
10 (3)ア 原告は、①実際に、本件道路を走行する車両は、夜間で吹雪の程度が著しい時であっても、徐行や停止などせずに走行している、②視界不良時の事故には追突事故が多く、追突事故の直前、追突車両は減速していないことが多いことからすれば、追突事故に遭う現実的な危険性があり、降雪や地吹雪による視界不良時に一時停止したり徐行したりする義務はない旨主張する。

15 イ しかしながら、車両等の運転者に一時停止又は徐行の義務が課されるような視界不良がある場合には、当該車両の後方を走行している車両の運転者にも同様の義務が課されるから、視界不良時に停止又は徐行をすると追突される危険性があると当然にはいえない。

20 また、原告は、現実に停止又は徐行をしない車両が多数である旨主張するが、①の点については、原告が提出する本件道路の交通の様子を記録した動画（甲27添付資料）によっても、動画が記録された際の視界不良の状況が本件事故の際の視界不良の状況と同等ないしそれ以上であったとは認められず、その他、本件事故の際と同等の視界状況であっても、停止又は徐行をしない車両が多数であることを認めるに足りる証拠はない。

25 ②の点については、仮にそのような分析結果があるとしても、当該分析

結果が、車両の運転時に視界不良に遭遇したものの、適切に減速又は一時停止等した結果交通事故に至らなかった事例も集積して比較したものではない限り、視界不良時にも停止又は徐行をしない運転者が多いということ
5 できないところ、そのような事例の集積があり、これと比較した分析結果であることを示す証拠はない。

ウ したがって、原告の上記主張は採用できない。

(4) 以上によれば、前提事実(3)記載のとおり、道路交通法及び同法施行令を適用してされた本件処分には理由がある。

3 争点(2) (本件処分の理由提示の適法性)

10 (1) 原告は、本件処分について、行政手続法の求める理由提示の要件を満たしておらず、本件処分は取り消されるべきである旨主張する。

行政手続法 14 条 1 項本文が、不利益処分をする場合に同時にその理由を名宛人に示さなければならないとしているのは、名宛人に直接に義務を課し又はその権利を制限するという不利益処分の性質に鑑み、行政庁の判断の慎重と合理性を担保してその恣意を抑制するとともに、処分の理由を名宛人に
15 知らせて不服の申立てに便宜を与える趣旨に出たものと解される。そして、同項本文に基づいてどの程度の理由を提示すべきかは、上記のような同項本文の趣旨に照らし、当該処分の根拠法令の規定内容、当該処分に係る処分基準の存否及び内容並びに公表の有無、当該処分の性質及び内容、当該処分の
20 原因となる事実関係の内容等を総合考慮してこれを決定すべきである。(最高裁平成 23 年 6 月 7 日第三小法廷判決・民集 65 卷 4 号 2081 頁)

(2) これを本件についてみると、道路交通法 103 条 1 項 5 号及び同条 7 項並びに同法施行令 38 条 5 項 1 号イ及び同条 6 項 2 号ホに基づく免許の取消し及び免許を受けることのできない期間の指定に関しては、被処分者の違反行為及びこれに付される基礎点数と付加点数の合計(累積点数)、前歴の有無及び回数、過去 5 年以内における免許取消歴等の有無によって決定されるとこ
25

ろ、本件処分書には、処分の根拠法条が「道路交通法第103条第1項第5号」であることが記載されているほか、違反行為の発生日が「平成30年2月21日」、違反行為の種別等が「安全運転義務違反 死亡交通事故」であり、その点数が「15」点である旨記載され、さらに、累積点数が「15」点であり、過去3年以内における前歴の有無及びその回数につき「無」に○印が付され、回数は「0回」、過去5年以内の取消等の有無につき、「無」に○印が付されている（甲3）。

そうすると、本件処分書は、原告の運転行為に安全運転義務違反（道路交通法70条違反）があるとした場合の処分の根拠法令とその適用関係は網羅しているといえることができる。

(3)ア ここで安全運転義務違反を理由としてされた本件処分の根拠規定である道路交通法70条についてみると、同法は、同法16条以下において車両の交通方法を具体的に定め、車両の運転者をしてかかる定めに従って運転すべき義務を課している。しかしながら、車両、道路等の状況によって、運転者に課される運転義務には様々な形態があり、同法各条が規定する具体的な義務規定のみではまかないきれないことから、同法70条は、それを補う趣旨で設けられた抽象的な規定であるといえることができ、どのような場合にどのような運転をすべき義務が運転者に生じ、どのような場合に安全運転義務違反となるかを定める具体的基準等は見当たらない。

そうすると、個別具体的な事実関係によっては、同条違反であることが示されるだけでは、処分の名宛人である運転者において、自己にどのような運転をすべき義務が生じており、又は、どのような運転行為が安全運転義務違反とされるのかを認識することが困難な場合もあるところ、そのような場合であるにもかかわらず、処分理由が同条違反であるとのみ示されたとすれば、処分の名宛人に対して不服申立ての便宜が与えられたとはいえない。また、そのような場合であれば、処分をする行政庁においても、

具体的な義務内容とその義務違反に当たる行為を認識しないまま処分に至るおそれがあるともいえ、行政庁の判断の慎重と合理性を担保してその恣意を抑制する趣旨に反することにもなる。

5 以上からすれば、個別具体的な事実関係に照らし、同条違反であることが示されるだけでは、処分の名宛人である運転者において、自己にどのような運転をすべき義務が生じており、又は、どのような運転行為が安全運転義務違反とされるのかを認識することが困難な場合において、処分理由として、同条違反であるとしか示されなかったときは、行政手続法14条1項本文が定める理由の提示としては不足すると解するのが相当である。

10 イ そこで本件処分の原因となった具体的事実関係に基づいて検討すると、上記(2)のとおり、本件処分においては、本件処分書に違反行為の発生日が「平成30年2月21日」、違反行為の種別等が「死亡交通事故」と記載されていることから、原告としては、本件事故の際の自己の運転行為が安全運転義務違反に該当するとされていることは認識可能である。しかしながら、本件事故の態様は、降雪や地吹雪の影響で見通しの悪い状況で、本件車両を進行させた際に、本件事故現場を通行していたAに本件車両を衝突させたというものである。かかる事故態様の下においては、本件事故当時の見通しの悪さの程度がどのようなものであったか（直ちに車両を停車又は徐行させるべき程に見通しが悪い状況だったのか、車両を進行させることは可能な程度の見通しが確保されていたのかなど）が複数考えられるところ、これらは両立し得ない。そして、見通しの悪さの程度に応じて安全運転義務の内容（後続車両の安全な通行のために前方を注視して進行すべきだったのか、歩行者のために直ちに停止又は徐行すべきだったのかなど）も複数考えられ、これらも両立し得ない。

25 すなわち、本件事故に係る事実関係の下においては、処分理由とされ得る具体的な安全運転義務違反行為が複数あり得るのであって、しかも、それ

ら複数の義務違反行為は両立し得ないものといえる。そうすると、本件処分において、安全運転義務違反との処分理由が示されたのみでは、原告において、上記両立し得ない見通し状況及び安全運転義務の内容のうち何を前提として不服申立てをすればよいのかを判断するのは困難であったといえるし、処分行政庁である北海道公安委員会においても、具体的な義務内容とその義務違反に当たる行為を認識しないまま本件処分に至るおそれがあったといわざるを得ない。

したがって、本件処分における理由の提示には、行政手続法14条1項本文に反する違法があるというべきである。

(4) 被告は、本件処分において一時停止又は徐行しなかったことが問題視されていることについて、原告は刑事手続や聴聞の機会を通じて理解できたことも考慮すると、本件処分書の記載で理由提示としては十分である旨主張する。

しかしながら、行政手続法14条1項本文は、不利益処分をするのと同時にその理由を提示すべきことを定めているところ、同項本文の趣旨が、行政庁の判断の慎重と合理性を担保してその恣意を抑制する点にもあることからすれば、原告が、処分行政庁である北海道公安委員会が関与していない刑事手続において、本件処分において問題とされている注意義務違反行為を認識する機会があったとしても、上記趣旨が満たされるものとはいえず、同項本文が定める処分と同時に理由を示さなければならないとの要件を満たすものとはいえない。

また、同法13条1項1号口は、資格を直接にはく奪する不利益処分をしようとするときは、聴聞の機会を設けるべきことを定めているところ、これは、処分の名宛人に防御の機会を与えるとともに、行政庁の判断の慎重と合理性を担保するとの同法14条1項本文と同様の趣旨に出たものと解される。そうすると、同項本文は、聴聞の手続で処分理由が示されることを前提とし、聴聞の手続を経た後に処分理由が変更されることも想定して、その後に行わ

れる処分と同時に理由を提示することを求めていると解されるから、聴聞の機会に行政処分の理由について教示がされたとしても、それをもって、同項本文が定める処分と同時に理由を示さなければならないとの要件を満たすものとはいえない。

5 したがって、被告の上記主張は採用することができない。

(5) 以上のとおりであって、本件処分の理由提示は、行政手続法14条1項本文に反する不十分なものであるから、本件処分の手続には同条本文違反の瑕疵があり、本件処分は取り消されるべきである。

第4 結論

10 よって、原告の請求には理由があるから、これを認容することとし、訴訟費用の負担につき行政事件訴訟法7条、民事訴訟法61条を適用して、主文のとおり判決する。

札幌地方裁判所民事第2部

15

裁判長裁判官

武 部 知 子

20

裁判官

松 長 一 太

25

裁判官

川 野 裕 矢

(別紙)

関係法令の定め

1 道路交通法

5 (1) 70条

車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

(2) 103条

10 ア 1項

免許（仮免許を除く。以下第106条までにおいて同じ。）を受けた者が次の各号のいずれかに該当することとなったときは、その者が当該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し、又は
15 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。ただし、第5号に該当する者が前条の規定の適用を受ける者であるときは、当該処分は、その者が同条に規定する講習を受けないで同条の期間を経過した後でなければ、することができない。

1～4号 省略

20 5号 自動車等の運転に関しこの法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこの法律の規定に基づく処分に違反したとき（次項第1号から第4号までのいずれかに該当する場合を除く。）。

6～8号 省略

イ 2～6項 省略

25 ウ 7項

公安委員会は、第1項各号（第4号を除く。）のいずれかに該当するこ

とを理由として同項又は第4項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、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する。

エ 8～10項 省略

5 (3) 104条

ア 1項

公安委員会は、第103条第1項第5号の規定により免許を取り消し、若しくは免許の効力を90日（中略）以上停止しようとするとき（中略）は、公開による意見の聴取を行わなければならない。この場合において、公安委員会は、意見の聴取の期日の一週間前までに、当該処分に係る者に対し、処分をしようとする理由並びに意見の聴取の期日及び場所を通知し、かつ、意見の聴取の期日及び場所を公示しなければならない。

イ 2項

意見の聴取に際しては、当該処分に係る者又はその代理人は、当該事案について意見を述べ、かつ、有利な証拠を提出することができる。

ウ 3項

意見の聴取を行う場合において、必要があると認めるときは、公安委員会は、道路交通に関する事項に関し専門的知識を有する参考人又は当該事案の関係人の出頭を求め、これらの者からその意見又は事情を聴くことができる。

20 エ 4及び5項

省略

2 道路交通法施行令

(1) 38条

ア 1～4項

25 省略

イ 5項

免許を受けた者が法第103条第1項第5号から第8号までのいずれかに該当することとなった場合についての同項の政令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

1号 次のいずれかに該当するときは、免許を取り消すものとする。

5 イ 一般違反行為をした場合において、当該一般違反行為に係る累積点数が、別表第3の1の表の第1欄に掲げる区分に応じそれぞれ同表の第2欄、第3欄、第4欄、第5欄又は第6欄に掲げる点数に該当したとき。

ロ 省略

2号 省略

10 ウ 6項

法第103条第7項の政令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

1号 省略

2号 一般違反行為をしたことを理由として免許を取り消したとき（次号に該当する場合を除く。）は、次に掲げる区分に応じ、それぞれ次に定める期間とする。

15

イ～ニ 省略

ホ 当該一般違反行為に係る累積点数が別表第3の1の表の第1欄に掲げる区分に応じそれぞれ同表の第6欄に掲げる点数に該当した場合 1年

3号 一般違反行為をしたことを理由として免許を取り消された者が免許取消歴等保有者であり、かつ、当該一般違反行為が（中略）法第103条第7項若しくは第8項の規定（中略）により指定され又は定められた期間が満了した日から5年を経過する日までの間（中略）にされたものであるときは、次に掲げる区分に応じ、それぞれ次に定める期間とする。

20

イ～ハ 省略

25 4及び5号 省略

エ 7項

省略

(2) 別表第2

1 一般違反行為に付する基礎点数

一般違反行為の種別	点数
無免許運転，酒気帯び運転（0.25以上），過労運転等又は共同危険行為等禁止違反	25点
酒気帯び（0.25未満）速度超過（50以上）等	19点
酒気帯び（0.25未満）速度超過（30（高速40）以上50未満）等	16点
酒気帯び（0.25未満）速度超過（25以上30（高速40）未満）等	15点
酒気帯び（0.25未満）速度超過（25未満）等	14点
酒気帯び運転（0.25未満）	13点
大型自動車等無資格運転，仮免許運転違反又は速度超過（50以上）	12点
速度超過（30（高速40）以上50未満），積載物重量制限超過（大型等10割以上），無車検運行又は無保険運行	6点
速度超過（25以上30（高速40）未満），放置駐車違反（駐停車禁止場所等），積載物重量制限超過（大型等5割以上10割未満），積載物重量制限超過（普通等10割以上）又は保管場所法違反（道路使用）	3点
警察官現場指示違反，警察官通行禁止制限違反，信号無視，通行禁止違反，歩行者用道路徐行違反，通行区分違反，歩行者側方安全間隔不保持等，速度超過（20以上25未満），急ブレーキ禁止違反，法定横断等禁止違反，高速自動車国道等車間距離不保持，追越し違反，路面電車後方不停止，踏切不停止等，しゃ断踏切立入り，優先道路通行車妨害等，交差点安全進行義務違反，環状交差点通行車妨害等，環状交差点安全進行義務違反，横断歩行者等妨害等，徐行場所違反，指定場所一時不停止等，駐停車違反（駐停車禁止場所等），放置駐車違反（駐車禁止場所等），積載物重量制限超	2点

<p>過（大型等 5 割未満），積載物重量制限超過（普通等 5 割以上 1 0 割未満），整備不良（制動装置等），安全運転義務違反，幼児等通行妨害，安全地帯徐行違反，騒音運転等，携帯電話使用等（交通の危険），消音器不備，大型自動二輪車等乗車方法違反，高速自動車国道等措置命令違反，本線車道横断等禁止違反，高速自動車国道等運転者遵守事項違反，免許条件違反，番号標表示義務違反又は保管場所法違反（長時間駐車）</p>	
<p>混雑緩和措置命令違反，通行許可条件違反，通行帯違反，路線バス等優先通行帯違反，軌道敷内違反，速度超過（2 0 未満），道路外出右左折方法違反，道路外出右左折合図車妨害，指定横断等禁止違反，車間距離不保持，進路変更禁止違反，追い付かれた車両の義務違反，乗合自動車発進妨害，割込み等，交差点右左折方法違反，交差点右左折等合図車妨害，指定通行区分違反，環状交差点左折等方法違反，交差点優先車妨害，緊急車妨害等，駐停車違反（駐車禁止場所等），交差点等進入禁止違反，無灯火，減光等義務違反，合図不履行，合図制限違反，警音器吹鳴義務違反，乗車積載方法違反，定員外乗車，積載物重量制限超過（普通等 5 割未満），積載物大きさ制限超過，積載方法制限超過，制限外許可条件違反，牽引違反，原付牽引違反，整備不良（尾灯等），転落等防止措置義務違反，転落積載物等危険防止措置義務違反，安全不確認ドア開放等，停止措置義務違反，初心運転者等保護義務違反，携帯電話使用等（保持），座席ベルト装着義務違反，幼児用補助装置使用義務違反，乗車用ヘルメット着用義務違反，初心運転者標識表示義務違反，聴覚障害者標識表示義務違反，最低速度違反，本線車道通行車妨害，本線車道緊急車妨害，本線車道出入方法違反，牽引自動車本線車道通行帯違反，故障車両表示義務違反又は仮免許練習標識表示義務違反</p>	<p>1 点</p>

2 省略

3 違反行為に付する付加点数（交通事故の場合）

交通事故の種別	交通事故が専ら当該違反行為をした者の不注意によって発生したものである場合における点数	中欄に規定する場合以外の場合における点数
人の死亡に係る交通事故	20点	13点
人の傷害に係る交通事故（他人を傷つけたものに限る。以下この表において「傷害事故」という。）のうち、当該傷害事故に係る負傷者の負傷の治療に要する期間（当該負傷者の数が二人以上である場合にあっては、これらの者のうち最も負傷の程度が重い者の負傷の治療に要する期間とする。以下この表において「治療期間」という。）が3月以上であるもの又は後遺障害（当該負傷者の負傷が治ったとき（その症状が固定したときを含む。）における身体の障害で国家公安委員会規則で定める程度のものをいう。以下この表において同じ。）が存するもの	13点	9点
傷害事故のうち、治療期間が30日以上3月未満であるもの（後遺障害が存するものを除く。）	9点	6点
傷害事故のうち、治療期間が15日以上30日未満であるもの（後遺障害が存するものを除く。）	6点	4点
傷害事故のうち治療期間が15日未満であるもの（後遺障害が存するものを除く。）又は建造物の損壊に係る交通事故	3点	2点

備考

一 違反行為に付する点数は、次に定めるところによる。

1 1の表又は2の表の上欄に掲げる違反行為の種別に応じ、これらの表の下欄に掲げる点数とする。この場合において、同時に二以上の種別の違反行為に当たるときは、これらの違反行為の点数のうち最も高い点数（同じ

5

2 当該違反行為をし、よって交通事故を起こした場合（二の116から125までに規定する行為をした場合を除く。）には、次に定めるところによる。

(イ) 1による点数に、3の表の区分に応じ同表の中欄又は下欄に掲げる点数を加えた点数とする。ただし、当該交通事故が建造物以外の物の損壊のみに係るものであるときは、1による点数とする。

10

(ロ) 法第117条の5第1号の罪に当たる行為をしたときは、(イ)による点数に、5点を加えた点数とする。

3 省略

二 省略

15

(3) 別表第3

1 一般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当該一般違反行為に係る累積点数の区分

第1欄	第2欄	第3欄	第4欄	第5欄	第6欄	第7欄
前歴がない者	45点以上	40点から44点まで	35点から39点まで	25点から34点まで	15点から24点まで	6点から14点まで
前歴が1回である者	40点以上	35点から39点まで	30点から34点まで	20点から29点まで	10点から19点まで	4点から9点まで
前歴が2回である者	35点以上	30点から34点まで	25点から29点まで	15点から24点まで	5点から14点まで	2点から4点まで

前歴が3回以上である者	30点以上	25点から29点まで	20点から24点まで	10点から19点まで	4点から9点まで	2点又は3点
-------------	-------	------------	------------	------------	----------	--------

2 省略