

平成30年8月23日判決言渡

平成29年（行ウ）第331号 運転免許取消処分取消請求事件

## 主 文

1 処分行政庁が平成27年10月2日付けで原告に対してした運転免許を  
5 取り消す処分及び6年間を運転免許を受けることができない期間として指  
定する旨の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

10 主文同旨

### 第2 事案の概要

15 本件は、原告が、処分行政庁から、原告の起こした交通事故につき、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（以下「**自動車運転死  
傷行為処罰法**」という。）2条5号（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）  
20 に該当し、特定違反行為の累積点が51点に達したとして、道路交通法103  
条2項、同条8項及び同法施行令（以下「**施行令**」という。）38条7項の規  
定により、運転免許を取り消す処分を受けるとともに、6年間を運転免許を受  
けることができない期間として指定する処分を受けたことについて、原告の行  
為は、過失運転致傷（自動車運転死傷行為処罰法5条）にとどまり、同法2条  
5号に該当するとしてされた上記各処分は違法であるとして、その取消しを求  
める事案である。

#### 1 関係法令の定め

本件に関係する法令の定めは、別紙2のとおりである。

#### 2 前提事実（証拠の引用のない事実は当事者間に争いがない。）

(1) 原告は、処分行政庁から中型自動車免許を受けている者である。

(2) 原告は、平成26年▲月▲日午前▲時▲分頃、普通自動車（”省略”。以下「**本件車両**」という。）を運転し、東京都杉並区（住所省略）の信号機により交通整理の行われている交差点（以下「**本件交差点**」という。）を、 $\alpha$ 方面から $\beta$ 方面に直進進行するに当たり、本件交差点の対面信号機（以下「**本件信号機**」という。）が赤色灯火を表示しているのを本件交差点手前に設置された停止線の手前約13.7mの地点（別紙4の②地点。以下「**信号確認地点**」という。）で認めたにもかかわらず、そのまま進行して本件交差点に進入し、折から、対面する信号機の表示に従って、交差道路の右方から本件交差点に直進進行してきた普通自動二輪車（以下「**相手方バイク**」といい、  
5  
10  
15  
20  
25  
同二輪車の運転手を「**相手方**」という。）を右前方約7.8mの地点に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず、相手方バイクに本件車両の右前部を衝突させて、相手方を本件車両のボンネットに乗り上げて路上に転倒させ、よって、相手方に外傷性肋骨骨折、血気胸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。

本件交差点及びその周辺の道路の状況は別紙3及び別紙4のとおりである（乙20）。

(3) 処分行政庁は、平成27年10月2日、原告の運転免許を取り消すとともに、同日から6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「**本件各処分**」という。）をした。

本件各処分においては、本件事故における原告の過失につき、道路交通法103条2項2号及び同条8項の規定に該当し、特定違反行為（治療期間が30日以上）であり、累積点数が51点であるとされた。また、本件各処分においては、原告の行為が自動車運転死傷行為処罰法2条5号の「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」に該当し、危険運転致傷罪に該当することを処分の理由としている。

(4) 原告は、平成27年11月26日、本件各処分に対する異議申立てをした。  
これに対し、処分行政庁は、平成29年2月24日付けで、上記異議申立て  
を棄却する旨の決定をした。

(5) 原告は、平成29年7月13日、本件訴えを提起した。（当裁判所に顕著  
な事実）

### 第3 争点及び争点に関する当事者の主張

#### 1 争点

本件の争点は、本件各処分の適法性、具体的には、本件事故を起こした原告  
の行為が自動車運転死傷行為処罰法2条5号の「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」に該当するか否かである。

#### 2 争点に関する当事者の主張

（被告の主張）

(1)ア 自動車運転死傷行為処罰法2条5項は、危険運転致傷について、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し、よって、人を負傷させるものである旨を  
定めている。

そして、同号にいう「赤色信号（中略）を殊更に無視し」とは、故意に  
赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思のない意図的  
なものをいい、赤色信号であることについて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  
行する行為や、信号の規制自体に従うつもりがなく、その表示を意に介す  
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図で進行  
する行為がこれに当たると解されている。

また、同号の「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは、自車が他の  
車両等と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度、

あるいは、他の車両等の動作に即応するなどしてそのような大きな事故を回避することが困難であると一般的に認められる速度のことを指し、通常、時速20kmないし30kmであればこれに当たり得るものとされている。

イ(ア) 上記を本件についてみると、本件事故における原告の認識ないし運  
5 転状況については、原告自身の供述や本件に関する捜査結果等からすれば、原告が、停止線の手前約13.7m(本件車両の運転席を基準にした距離。本件車両の先端部から停止線までは、本件車両の先端部から運転席までの距離約2.3mを減じた約11.4mになる。)の地点において、本件信号機の赤色灯火の表示を確認していること、及び、原告は、  
10 本件事故直前の本件車両の速度について、時速20kmないし30kmである旨を供述しており、本件車両の速度についての鑑定結果も時速30km前後となっていることからすれば、本件事故直前の本件車両の走行速度については時速約30kmであったとそれぞれ認められるところ、時速約30kmの速度で走行する一般的な自動車の停止距離が約11.31mであることからすれば(乾燥した舗装道路として算出したもの)、  
15 本件において、原告が信号確認時点で直ちにブレーキを踏んでいれば停止線の手前で停止することが十分に可能であったことは明らかであるし、このことについては原告自身の供述ないし認識とも整合するから、本件事故における原告の運転行為が「赤色信号(中略)を殊更に無視し」に  
20 該当することは明らかである。

(イ) また、原告が本件交差点に進入した際の速度は時速約30kmであることが認められるところ、当該速度は、その速度からして、他の車両等と衝突すれば重大な事故を引き起こすことになる速度であり、かつ、相手方の動作に即応するなどしてそのような重大な事故を回避することが困難な速度であることは明らかというべきであって、このことについて、  
25 現に原告が本件事故を惹起させており、本件事故によって、相手

方が全治45日を要する見込みの第3ないし第8肋骨骨折等の傷害を負っていることから明らかである。

したがって、本件事故時の本件車両の速度が「重大な交通の危険を生じさせる速度」に該当することは明らかである。

5 (ウ) 以上述べたとおり、本件事故に関して、原告が自動車運転死傷行為処罰法2条5号の罪に当たる行為をしたことは明らかであり、処分行政庁の判断に誤りはない。

10 なお、道路交通法に基づく運転免許の取消し等の行政処分は、道路交通上危険性を有する運転者を一定期間、道路交通の場から排除することにより、将来における道路交通の危険性を防止するという公益目的の実現のために道路交通法及び施行令に定める基準及び手続にのっとり行うものであるところ、原告が停止線の手前約13.7mの地点（信号確認地点）において、本件信号機の赤色灯火の表示に初めて気が付いたことについては、車両の運転者が信号機の表示する信号に従う義務を負っていること、本件車両の進行方向から本件信号機方向の見通しは良好であり、本件車両が別紙4の①地点（原告が道路前方の道路標示を確認した地点であり、信号確認地点より約34.1m手前）から上記信号確認地点に至るまでの間、本件信号機の視認を妨げるような事情は何も認められなかったことからすれば、原告は、本件信号機の存在について全く注意を払っていなかったとしかいいようがないのであって、このような原告の本件事故に関する運転状況は、原告について、道路交通上、運転者としての危険性を有すると認められる事情であることは明らかであり、他に、原告の運転者としての危険性が低いと評価すべき特段の事情があるとは認められないから、本件各処分に裁量権の範囲の逸脱又はその濫用があるとはいえない。

25 (2) 道路交通法に基づく運転免許の取消し等の行政処分と国家刑罰権の行使と

しての刑事処分とは、その性質、目的、主体等を異にする別個独立のものであって、行政庁は、刑事処分の結果に拘束されることなく、独自の立場と責任において処分理由となる事実を認定して行政処分を行うことができる。したがって、本件について、原告に係る被疑罪名が危険運転致傷から過失運転  
5 致傷に変更して起訴され、原告が同罪で有罪判決を受けたからといって、処分行政庁の認定に影響を及ぼすものではない。

(原告の主張)

- (1) 危険運転致死傷罪における「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し」とは、およそ赤色信号に従う意思のないものをいうと解釈すべきであり、これは、本件のような運転免許取消処分等の行政処分においても同様に  
10 解すべきである。

原告は、本件事故当時、本件交差点に至る片側2車線の直線道路のうち右側車線を時速30km程度で走行していた。原告は、このまま走行すると、次の次の対面信号のところで右折車線になってしまうのではないかと気にかけて走行していたところ、本件信号機が赤色灯火を表示していることに、  
15 停止線の13.7m手前(信号確認地点であり、事故地点の約24.7m手前)で気付いた。原告は、突然対面信号が赤色であることに気付き、足がすくみ、そのまま本件交差点に進入してしまい、その後、右側から相手方バイクが接近してきているのに気付き、急制動の措置を講じたが間に合わず、衝突して  
20 しまった。原告には、本件交差点進入時に急ぐ事情もなく、強い意思を持って走行したわけでもなかった。

また、原告は、本件事故地点の約24.7m手前で本件信号機が赤色灯火を表示していることに気付いたものであるが、時速約30kmで走行していたとすると、衝突の約3秒前に赤色信号に気付いたということになり、そのような一瞬の間に「赤色信号を(中略)を殊更に無視」することは非現実的  
25 である。

上記の経緯に鑑みると、原告において「およそ赤色信号に従う意思のない」心理状態とは全く異なる心理状態であったことは明白である。

したがって、本件事故は、原告が「赤色信号（中略）を殊更に無視し」て惹起されたものではないから、本件各処分は違法である。

- 5 (2) 本件事故当時の本件車両の速度が「重大な交通の危険を生じさせる速度」に該当することは否認する。

#### 第4 当裁判所の判断

##### 1 認定事実

前提事実に加え、後記認定事実中に掲記した各証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

- 10 (1) 原告は、本件事故が発生した当日、本件車両を運転して、別紙4の道路（いわゆる井の頭通り）を南東（ $\alpha$ 方面）から北西（ $\beta$ 方面）に走行していた。原告が走行していた道路は片側2車線の道路であり、原告は第2車両通行帯（中央線側）を通行していた。原告は、本件交差点を直進するとともに、本件交差点の次の交差点も直進する予定であった。（甲6，甲10，甲11，  
15 甲13，乙2，乙5，乙20，乙21，原告本人）
- (2) 原告は、本件車両が信号確認地点（別紙4の②地点）に達した時に本件信号機が赤色灯火を表示していることに気付いたが、この時点では急制動の措置を講じなかった。本件車両が信号確認地点に達した時の速度は時速約30  
20 kmから約35kmであった。（甲6，甲10，甲11，甲13，乙2，乙5，乙20，乙21，原告本人）
- (3) 原告は、本件車両が別紙4の③地点に達した時に、本件車両の右前方から相手方バイクが進行してくるのを発見し、ハンドルを左に切るとともに急制動の措置を講じたが、間に合わず本件事故が発生した。本件事故が発生した  
25 地点は別紙4の×地点（本件交差点のほぼ中心の地点）であり、その時点の本件車両の位置は別紙4の④地点である。（甲6，甲10，甲11，甲13，

乙 2, 乙 5, 乙 20, 乙 21, 原告本人)

(4) 本件車両が相手方バイクに衝突した際の速度は時速約 30 km であり, 本件車両が相手方バイクに衝突する直前の走行速度も時速約 30 km である。

(甲 8, 甲 10, 乙 5, 乙 25)

5 2 争点に対する判断

(1) 上記認定事実を前提に, 本件事故当時, 原告が自動車運転死傷行為処罰法 2 条 5 号にいう「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し」て自動車を運転する行為をしていたと認められるか否かについて検討する。

10 (2) 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のないものをいい, 赤色信号であるこ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 (最高裁平成 20 年 (あ) 第 1 号同年 10 月 16 日第一小法廷決定・刑集 62 卷 9 号 2797 15 頁)。

これを本件についてみるに, 原告は, 本件事故当時, 信号確認地点 (別紙 4 の②地点) で本件信号機が赤色灯火を表示していることに気付いて驚き, 気が動転して足がすくみ, ブレーキを思い切り踏み込めない状態になっていたと主張し, これに沿う供述等 (甲 10, 甲 11, 乙 5, 原告本人) をする 20 ところ, 信号確認地点から本件交差点手前に設置された停止線までの距離が約 13.7 m であり, 信号確認地点における本件車両の速度が時速約 30 km から約 35 km であったことなど当時の事情に鑑みれば原告が上記のような心理状態に陥ることが不自然であるとはいい難いことや, 原告が, 警察官や検察官による取調べ, 刑事事件の被告人質問においてもおおむね一貫して 25 上記の認識を述べていることからすれば, 上記供述等は十分採用することができ, 原告が信号確認地点で本件信号機が赤色灯火を表示しているのに気付



いたことや、その直後の原告の心理状態はおおむね原告が主張するとおりのものであったと認められる。原告は別紙4の③地点で急制動等の措置を講じているが、このときには、信号確認時点とは異なり、相手方バイクが本件交差点に進入してくる様子を具体的に認識し、大事故にならないように対応したものである旨の原告の説明（原告本人）も特段不自然なものではないことに照らせば、原告が上記措置を講じることができたことをもって上記信号確認地点における原告の心理状態が否定されるものではない。その他、上記認定を覆すに足りる証拠はない。

そして、上記に述べた本件事故直前の原告の心理状態に加え、信号確認地点から本件車両が相手方バイクと衝突した別紙4の④地点（本件事故が発生した地点）までの距離は約24.7mであり、かつ、信号確認地点における本件車両の速度が時速約30kmから約35kmであったことから、原告において本件信号機が赤色灯火を表示していることに気付いてから本件事故が発生するまでの時間は二、三秒程度にとどまるといえることを併せ考慮すると、原告が、信号確認地点で対面信号が赤色であることに気付いたにもかかわらず、これを殊更に無視して本件事故を発生させたとまで評価することは困難である。

(3) したがって、本件事故当時、原告が自動車運転死傷行為処罰法2条5号にいう「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し」て自動車を運転する行為をしたとは認められないから、原告がこのような行為をしたことを理由としてされた本件各処分は、その余の点を判断するまでもなく違法であるというべきである。

## 第5 結論

以上によれば、原告の請求は理由があるから認容することとし、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第2部

裁判長裁判官 林 俊 之

5

裁判官 衣 斐 瑞 穂

10

裁判官 鈴 鹿 祥 吾

(別紙 1 省略)

(別紙 3 省略)

(別紙 4 省略)