

論 説

オービスⅢ事件の研究（1）

庭 山 英 雄

- I は じ め に
- II 公判の経過と内容
- III マス・コミの反応
- IV アメリカ実地調査旅行（以上本号）
- V 警察の交通政策とハイタク労働者の労働条件
- VI アメリカのスピード違反取締方法
- VII ヨーロッパのスピード違反取締方法
- VIII プライバシー権侵害の問題
- IX おとり捜査の問題
- X 法の下での平等違反の問題
- XI 被疑者・被告人の防禦権侵害の問題
- XII 道交法違反の成立要件の問題
- XIII 結 語

I は じ め に

オービスⅢ（スリー）といっても知らない人が多かろう。オービスⅢというのは、自動車の速度違反を摘発するために、通常、道路わきに設置された無人速度監視装置である。その中には速度計算のためのコンピューターと違反車撮影のためのカメラとが内蔵されている。道路上に適当な間隔をおいて設置されたセンサー（感知器）の上を車が通過すると、瞬時にその速度を計算し、違反車があった場合にはその車の前部のみならず運転者

の顔も写真にとってしまう¹⁾。“OrbisⅢ”の“Orbis”とは古代ギリシャ語で“eye”（目）を意味するが、その名前の古さとはうらはらに全くの最新式器械である。

オービスⅢ事件についても初耳の人が多いと思われる。オービスⅢ事件とは、前記無人速度監視装置によって捕捉され、目下係争中の4事件の総称である。4事件とは、津島、榊、上田、内海の4つの事件をさすが、ここでは最初の津島事件を例に事実経過を説明することとしよう³⁾。

東都自動車のタクシー運転手である津島二千夫さん（昭和15年生れ）は、1977年1月29日、午前零時2分頃、首都高速道路銀座付近を通行中、オービスⅢによって捕捉された。

それから10日目の1977年2月9日に警視庁高速道路交通警察隊に呼び出された。もっとも、事前に警察より東都自動車営業所あて当日乗務していたか否かの電話による紹介があり、これに対し営業所では「間違いない」と答えているという。

当日の津島さんの供述内容は次のとおり。

- ① 写真の顔、車両については自分のものと認める。
- ② 銀座付近を走行していた事実を認める。
- ③ 左側を走っていた車を追い越して前に出たときに、少し速度を上げたと記憶する。
- ④ スピード・メーターは確認していない。
- ⑤ 同乗者はいない。

1977年2月28日（事件発生より1カ月目）、警視庁交通処理課に出頭、津島さんは次のような供述を行なっている。

- ① 時間、通行、顔写真につき同意する。
- ② 取締りのやり方が不公平である。

1977年4月12日（事件発生から83日目）、東京区検察庁（うばが橋）に呼び出され、津島さんは次のように述べた。

- ① 銀座出口に向かうために左側の車を追い越したとき（進路を左に変

えようとしたとき), フラッシュが光るのを感じた。

② 速度は上げていたが、感じとしては70km位までだったと思う。

③ 面倒だから略式裁判に応じようかとも思ったが、取締り方法に不満だったので応じなかった。

1977年6月15日、起訴状(在宅)が本人宛送達されてきた。その内容は次のようであった。⁴⁾

(公訴事実) 被告人は、昭和52年1月29日午前零時2分ごろ、道路標識によりその最高速度が40キロメートル毎時と指定されている東京都中央区築地1丁目1番付近道路において、その最高速度を41キロメートルこえる81キロメートル毎時の速度で普通乗用自動車を運転して進行したものである。

(罰条) 道路交通法第22条第1項・第4条第1項・第118条第1項第2号、同法施行令第1条の2第1項。

以上、時間を追って起訴までの経過を記した。オービスⅢで捕捉された場合、どのような手続があるかについてほとんどの人が不案内と考えたからである。

さて本件は、1977年9月22日の第1回公判を皮切りに、1979年1月1日現在ですでに14回の公判を終わり、来る3月には結審が予定されている。

私がこの事件にかかわりを持ったのは、1977年の暮れからである。12月のある日、主任弁護人の高山俊吉氏から電話で相談を受けた。理論面、とくに比較法的な面で助けて欲しいとのことであった。親しい友人の紹介によるものであったが、正直なところ当初この事件にあまり興味を持たなかった。私の手許には常時5指にあまる事件応援の依頼が来ている。しかもそれらは、生死にかかわる重大事件がほとんどである。せいぜい罰金か免許の道交法違反に時間を割けという方が無理であった。

しかし、次第に大きな関心を抱くようになっていった。理由の第1は、1978年3月から4月にかけてのヨーロッパ⁵⁾旅行であった。オーストリア、西ドイツ、フランス、イギリスと旅し、行く先々でオービスⅢのことを訊

いてみたが、誰も知らないのである。どうもオービスⅢはないらしい。もし使っていないとしたら、その理由はいったいなんなのか。

理由の第2は、タクシー運転手にじかに接してであった。話を聞いてみるとその労働条件はまことにきびしい。初めてタクシー運転手になった人は、初日、勤務が終わると足腰が立たないという。そんな条件下にあって、労組を作って、なんとか生活を確保しようとし、「愛されるハイタク労働者」たらんと一生懸命努力している人達を見たのである。その彼らが精一杯訴えている本当の理由はなんなのか。

もちろん弁護団の安田寿朗、山本高行両氏が二度にわたって研究室に足を運んでくれたこともあるが、人にものを頼む側の礼儀としてこれはあたりまえであろう。電話一本でことを済まそうとする弁護士がいるが、まともな学者の生活を見捨てた失礼なやり方である。それはともかく、依頼を受けてから一年有余、できるだけ資料にあたり実地検証もして、種々の角度から事件を見なおしてみた。そして次のような理解に到達した。

本事件は単なるスピード違反事件ではない。その背後には警視庁の基本的な交通政策とハイタク労働者の生活擁護の闘いとの衝突があり、さらにプライバシーという個人権に対する日本国民一般の権利意識の異常な低さがある。私が年来主張してきている「官僚刑事司法⁶⁾」という日本特有のシステムを支えている一般的思潮がはしなくも交通事件に顕現されたのが本事件である。

〔註〕

- 1) 警察側の資料によればオービスⅢの概要は次のようである。

本装置（速度違反自動取締装置）は、道路に設置した一対のひずみ計式感知器（センサー）上を通過する車両の踏力を電気信号に変換し、本体の計測部に送ってセンサーAからセンサーBの間を通過するのに要した時間から、その車両の速度計算を行い、あらかじめ設定した速度（最高速度）と比較し、速度違反であるとき、カメラとストロボが作動して違反車両の前方から車両運転者を撮影、同時に測定した速度及び測定年月日時場所等を写真に記録するものである。車両がセン

サーBを通過して約100分の6秒後に速度測定が完了しカメラのシャッターが切られる。写真撮影後約4秒以内はセンサーを踏んでも器械は作動しない。

2) Mary Ann Ruzecki, OrbisⅢ, National Traffic Safety Newsletter, Jan. 1978, p. 8.

3) 便宜, 被告人の姓を冠して事件を区別するが, 津島事件以外の概要については, 第Ⅳ章冒頭の「公判報告及び今後の予定」の個所をも参照されたい。

4) 昭和52年検第1187号, 検察官は東京区検察庁副検事前田勇。東京簡易裁判所宿直判事の同日付受理印あり。

5) 参照, 拙稿「ウィーン国際刑法学会に出席して」法律時報1978年8月号120頁, 同「イギリス未決拘禁施設訪問記」中京法学13巻2号1頁, 同「ヨーロッパ代監紀行」自由と正義1978年10月号49頁。

6) 参照, 拙著『民衆刑事司法の動態』(1978年, 成文堂), その書評として小田中聰樹「鋭く的確な問頭意識」赤旗1978年11月6日, 村井敏邦「庭山英雄著『民衆刑事司法の動態』」法律時報1979年1月号146頁, 松岡正章「同前」法学セミナー1979年2月号177頁。

Ⅱ 公判の経過と内容

問題点をより明確にするため, 煩瑣をいとわず津島事件の公判内容を記すこととする。¹⁾

(第1回公判) 1977年9月22日午前10時, 東京簡裁210号法廷

まず人定質問, 次いで検察官の起訴状朗読, さらに次のようなやりとりがあった。

裁判長——(被告人に対し黙秘権の告知をしたのち) 被告人は起訴状の事実についてどう思いますか。

被告人——起訴状にいう日時, 場所についてはその通りですが, 81kmという速度は出しておりません。

裁判長——自分では何kmだと思いますか。

被告人——60kmではないかと思います。

裁判長——60km毎時というわけですね。それでは81km毎時で運転した事実はないということですね。

裁判長——では弁護人の意見をどうぞ。

弁護人——被告人は本件公訴事実につき無罪と考²⁾えます。

第一に、被告人はその日時、場所を普通乗用自動車を運転して進行しました。しかし被告人は、公訴事実¹⁾に指摘された速度で進行してはおりません。

第二に、弁護人は事実判断にさきだつ基本的な問題点として次の主張をします。

被告人が「速度違反」をしたとする検察官の主張の根拠は「速度測定自動装置オービスⅢによって捕捉した」ということにあります。

この自動装置（以下オービスⅢという）を用いて刑事責任を追及することは「何人も法律の定める手続によらなければ、その生命若しくは自由を奪われ、又は、その他の刑罰を科せられない」と定めた日本国憲法第31条（法定手続の保障）に断然違反するものであります。

刑事訴訟法第1条は憲法第31条などを受けて、「この法律は、刑事事件につき、公共の福祉の維持と個人の基本的人権の保障とを全うしつつ、事案の真相を明らかにし、刑罰法令を適正且つ迅速に適用実現することを目的とする」と定めています。

ところでオービスⅢは一定地点の移動物体の移動速度を機械的かつ自動的に記録する装置とされていますが、これを犯罪捜査と刑事責任の追及のために用いるとなると、事案の真相の解明の上でも人権保障の観点からも極めて重大な問題をはらむものとなります。

第一に、オービスⅢは一般にその精度の確かさがわからず、正常に作動していることの保障がありません。

次に、ある車両が制限を超過する速度で進行したという事実が明らかになったとしても、それが直ちに道路交通法違反の構成要件に該当し、違法有責の犯罪を成立させるものでないことはいうまでもありません。犯罪成立を肯定するには、いかなる状況下での速度超過かを明らかにし、「構成要件を充足し」「可罰的違法性があり」「他を期待することが不可能であった」というような、いわば全体的な判断をする必要があるのです。にも

かわらず、オービスⅢはそれらをすべて捨象してしまっています（その場での事情聴取や弁解の機会が与えられていません。）

詳しくは弁護人の冒頭陳述にゆずりますが、当裁判所が本件の審理にあたり、憲法第31条の適正手続の思想と刑事訴訟法の基本精神とを十分に踏まえた判断をされるよう衷心より望むものであります。

以上のような弁護人の意見陳述の後、検察官の冒頭陳述と証拠申請とが行なわれた。検察側の冒陳は、起訴状を若干補充し、オービスⅢの構造、性能につき説明したものであった。また証拠申請は、次回にオービスⅢの製作者（共和電業）と管理者（担当警察官）との証人調べを行ないたい旨を述べたものであり、弁護側もこれに同意した。

（第2回公判）1977年10月27日午前10時、東京簡裁210号法廷

本公判では、直ちに証人調べに入った。検察側証人として、田中熊三郎（警視庁警察官）、進士克己（共和電業社員）の両名が出廷、2人そろって宣誓書を読み上げたのち、まず検察官が田中証人を主尋問、次いで弁護人が反対尋問を行なった。以下、内容別に要点を示す。

① 証人田中熊三郎について

警視庁高速道路交通警察隊に勤務、巡査部長。昭和51年9月24日のオービスⅢ設置当初よりオービスⅢ担当。首都高速道路上のオービスⅢ関係一切の責任者。

② 本件取締りについて

測定機を使用。その名称は「速度違反自動取締り装置」で、通称オービスⅢ。

③ オービスⅢについて

本件（新富町付近）のオービスⅢの所有権は首都高速道路公団にあり、平和島のそれは警視庁にある。本件オービスⅢの機械番号は0122番で常時本件現場に設置されており、移動されることはない。しかし作動しているかどうかの違いはある。機械の構造はセンサーと本体とにわかれており、センサーは路上に埋め込まれ、コンクリートで固定されている。本体部の

中には、コンピューター、ストロボ、カメラ および 電源関係が入っている。全天候で作動する。

④ フィルムについて

オービスⅢに使用するフィルムはE47号アーサー (ASA) 1,000という高感度の特殊フィルムであり、36枚どりである。

⑤ フィルム装填について

フィルムを装填して、必要に応じ作動するようセットすることが最初である。自動的にフィルム取り替えはできない。一本ずつ装填する。残りフィルムが何枚になっているかについての自動通報装置はなく、大体見当をつけて取り外しに行く。本件のフィルムは1月26日(1977年)午前9時25分頃、連続して作動させるため、前のフィルムを取り外して本件のフィルムを装填したものであり、取り外しと装填とは同一機会に行なわれている(この時にテストも行なわれた)。本件フィルムの装填は証人と曾根巡査との2人で行なわれた。

⑥ フィルムの取り外しと現像焼付

取り外しをしたのは証人と福田巡査との2人。現像はその日のうち(本件フィルムについては昭和52年1月31日午前9時30分すぎ)にやり、焼付は翌日証人がやる。

⑦ 本件写真について

35mmのネガを特別の手を加えずそのままサービスサイズに焼付し、引きのばして、写真の貼れる範囲内に納まるようにした。

写真の右方のデータは、1枚のフィルムに被告人の顔と同時に撮影される。

弁護人——写真の右方のバックが全体的に白くなっていますが、これはどういう原因でそうなったのですか。

証人——おおい焼きのためです。つまり引きのばしの際写りの悪い個所をちょっと光を手でさえぎって少なく光を当てたためです。

弁護人——それでも同一の写真であることは間違いないのですね。

証人——はい。

⑧ 本件フィルムと捕捉状況

フィルム番号 006 は昭和52年に入ってから 6 本目の意味。また 0010 という数字は10枚目の写真の意味で、本件被告人の車両を意味する。

36枚のフィルムのうち31枚が撮影されていた。その31枚のフィルムの中に、車両、顔は写っているが誰かはっきりと断定できないようなフィルムが14～15枚あり、この分については追跡調査はしない。

違反者の氏名まで特定できたのは16名で、そのうち15名を送致したが、1名は未出頭のため準備中である。

1月頃は写真技術に問題があり、〔半分位しか〕捕捉できなかったが、現在では36枚のうち29名程度捕捉できる状態になっている。

⑨ 単車について

弁護人——本件フィルムの中には1台も単車は写っていなかったのですか。

証人——記憶にありません。

弁護人——センサー上を単車が通っても、本件機械は作動するのですか。

証人——はい、ストロボがたけて撮影されます。

弁護人——単車の場合は、車両番号が前面についていませんで、誰の単車なのか、写真だけではわからないのですね。

証人——はい。

弁護人——こういう場合、どうやって捕捉しているのですか。

証人——捕捉しません。

⑩ 大型車両について

弁護人——大型車両を撮影する場合、運転席まで撮影できるのですか。

証人——走行速度とか場所によっては入ります。

弁護人——大型車両の場合、写真に車両番号が写っているが運転者の顔がわからなかったというケースはありましたか。

証人——あつたと思います。

⑪ 違反者本人の車でない場合の捕捉状況

弁護士——車両番号がわかるということと、人名までわかるということとは違いますので、場合によっては違反者本人の所有ではない車両を撮影することもあるのですね。

証人——はい。

弁護士——その場合、実際に誰がその場所、時間に運転していたのか捜査するのですか。

証人——そうです。

捜査結果については1977年1月から現在（10月27日）までに捕捉されていないのが20数件あり、なお追跡中。

⑫ オービスⅢの正確性について

オービスⅢを取り扱うについては、免許・資格等は必要でない。

テストはフィルムの装填、取り外しの際、時計、パネルの数値、日付変更機のほか、ストロボ、カメラのそれぞれの作動状況をチェックして行なう。

誤差が許容限度内であるかどうかは、模擬走行テスト機（通称シミュレーター）を使つての実験と同時に、機械各部の点検を行なつて調べている。

シミュレーターには11km、44km、88km、144kmの表示があるが、それぞれにセットして各同数字もしくはマイナス1kmの数字が出るなら、オービスⅢが正常に作動していることを示している。

シミュレーターは警視庁に保管されており、持ち運び可能である。

弁護士——シミュレーターが正確であるかどうかは11km～144kmまでの速度に反応すべき信号を送つて、そのとおり反応すればよろしいということですか。

証人——さように承っております。

弁護士——そうするとシミュレーターの正確性についてはどのように保

障するのですか。

証人——それについては聞いておりません。

弁護人——証人のいうテストとは、シミュレーターと合っているかどうかということですか。

証人——そうです。

実際に車両を走行させてのテストはしない。

弁護人——本件のテストというのは、一般の速度取締りの際のテストとはやや趣旨が違うのですね。

証人——フィルムをセットする際に覗いて見て、センサー上の車両がシミュレーターの数値に近いかどうかを確認しております。

弁護人——それは目測で確認することになるのですね。

証人——はい。

弁護人——極端に言えば目測で速度違反を取締るということになるのではないですか。

証人——だからシミュレーターを使ってテストしております。

弁護人——覗きながら目測でちゃんと作動しているかどうかを確認するというのは、シミュレーターだけでは不安だからということですね。

証人——そうではなくてセンサーのテストも兼ねています。

撮影のテストは走行車両を使い、ストロボをたいて行なう。

テスト期間は機械が完成した昭和51年3月25日から実施の9月まで6カ月間。テスト担当者は警視庁の交通部、関係業者、首都高速道路公団。

弁護人——6カ月間のテストというのは、実際に取締るときの作動状態と同じ状態で行なわれたのですか。

証人——そのことについては詳しいことはわかりません。

弁護人——テストをしたということを証人は知っているということですか。

証人——そうです。

種々のテストのうちセンサー上のタイヤの踏力のテストは関係業者によ

って行なわれている。

⑬ 被告人の取調状況について

2月9日に証人が被告人を取り調べたが、証人が取り調べないで終る被疑者もある。

弁護人——証人以外の人が取調にあたっていて、後になって証人が代って取り調べたというケースがこれまでにありますか。

証人——記憶ありません。

検察官——測定速度81kmについて被告人は認めていたのですか。

証人——そうです。

検察官——証人は取調前に被告人に供述拒否権を告げましたか。

証人——告げまして、その旨を調書にとってあります。

調書を被告人に対し、読み聞かせたが、被告人から訂正の申立はなかった。

弁護人——証人は被告人に供述調書を読み聞かせたと述べましたが、本件81kmの速度について認めると被告人は述べたのですか。

証人——そうです。

弁護人——被告人は「その位出ていたと思う」としか述べていないのではないですか。もしそう述べたのならそう書くべきだったのではないのでしょうか。

証人——取調のさいに車両番号、81kmの速度等を確認したところ、被告人は認めるということで署名しました。

弁護人——81km出ていたと本当に述べたのですか。

証人——調書に書くところが極めて少ないために、違反時間、違反場所、状況だけをそのスペースの範囲内に納まるように書きました。

弁護人——少ないといっても81kmの速度位は書けたのではないですか。

証人——（答えず）

裁判官——証人は被告人の述べたとおり記載したのですか。

証人——よく記憶しておりません。

弁護人——被告人の取調のとき、何といったかよく記憶していないということですか。

証人——はい。調書に書いたとおりです。

弁護人——被告人は本件のような取締りについては納得できないと言っていたのではないですか。

証人——被告人とはいろいろと雑談的な話もしておりますので、どういうことを言ったのかははっきりとは記憶しておりません。

弁護人——納得がいかないというふうに、抵抗する姿勢が被告人にあれば、証人としてもより慎重に対処すべきだったのではないですか。

証人——数多くの取締り中で、そういう人が何名かこれまでにもしました。

弁護人——その中の一人に被告人はいませんでしたか。

証人——被告人はすぐ認めたと記憶しております。

裁判官——81kmの速度を出したことを認めたということですか。

証人——はいそうです。

裁判官——先ほど弁護人の質問にもありましたが、被告人の供述調書に「81kmについては間違いありません」とか「事実はそのとおり間違いありません」とかの記載がなかったのはどういう意味でしたか。

証人——読み聞かせて署名してもらっているとおりです。その他いろいろと話しておりますが、交通切符を作成して被告人に確認したさい「この位出ていたのではないか」と述べたほか、何もいわずに署名された記憶があります。

弁護人——被告人は何も言わずに署名したのですか。

証人——いろいろと話しておりますので全部は覚えておりません。

取調のときは事件に関連する話とか、オービスⅢを設置する意味とか、設置が妥当ではないかとかの話をしている。

弁護人——証人が黙っていればそういう話も出なかったのもあって、何か被告人にあったから出たのではないですか。

証人——事件を送致する場合、相手が黙っていても、私は全部話しております。

弁護人——証人はいつもそういう話をしているために被告人の場合も説明したと、それまでの経験から言っているのと違いますか。

証人——いや、そのときは確かに話しました。

⑭ 本件の捜査経過

写真ができた後、2月2日にその写真の車両ナンバーの持主を警視庁の紹介センターに問合せ、東都自動車とわかる。電話帳で会社の本社電話番号を調べて電話をし、板橋営業所の車両とわかる。同営業所の責任者に1月29日稼働の車両運転者を問合せ、被告人と判明、管理者を通じ2月9日に出頭するよう連絡がなされる。

⑮ プライバシーについて

検察官——この機械を使って取締りにあたる場合、どういうところに一番留意しなければならないのですか。

証人——人違いでないことと、写真本人のプライバシーとの関係でできるかぎり本人にだけ知らせるようにしていることです。

弁護人——この機械の取扱いについて留意すべき事項として、証人は「人違いでないことおよび写真が家族に知られたくない場合もあるので本人に知らせるようにしている」と述べましたが、家族に知らせないで本人に知らせるとはどういうことですか。

証人——車両の持主とか使用者とかに電話しますが、運転者本人がいな
い場合には電話に出てくれた人に私たちの電話番号を知らせ、車のことで聞きたいことがあるので運転者本人が電話するようにと連絡しています。

弁護人——その電話のとき、証人自身の身分を明らかにするのですか。

証人——「警視庁の交通警察隊の田中という者です」と伝えております。

弁護人——本件の場合ですと、銀座の高速道路をいつ誰が運転していたかを聞かないとわからない電話内容ですね。

証人——聞く場合も、聞かない場合もあります。

弁護人——どういふことでそのような振り分けをするのですか。

証人——女性の同乗者がある場合には、時間、場所、乗っている人については一切言いません。車の番号を言って、その番号の車があるかどうか確かめる方法をとっております。

弁護人——プライベートな問題で電話をしてはいけないという配慮からそうしているのですか。

証人——そうです。

弁護人——しかし、そうは言っても何らかの調査によって運転者本人に知らせるのですね。

証人——はい。

弁護人——一家の主人が運転していたのか、それとも長男が運転していたのかについては、今証人の言った段階ではわかりません。

証人——順を追って調べていくようにしています。

弁護人——追跡調査をやるといっても、写真を撮ったことによるプライベートな問題に割り込むということにはならないのですか。

証人——そういうことはありません。

弁護人——プライベートな問題に割り込まないよう配慮するといっても、だから運転者本人をそれ以上調べないということにはならないのですね。

証人——はい。何らかの方法をとって検挙します。

弁護人——それではプライベートな問題にかかわりながら捜査していくことになるのではないですか。

証人——プライベートな問題にかかわるという言葉は妥当ではありません。われわれは十分その点に配慮しております。

弁護人——そのように配慮するよう業務上指導されているのですか。

証人——警察官の職務として当然のことです。

⑯ オービスⅢ設置の目的

事故多発場所であるので事故防止に配慮してもらいたい。

暴走運転を防止したい。

⑰ セットの基準

暴走運転防止のため80kmにセットしてあり、したがって40km以上のオーバーに反応するようになっていた。方針は上司が決めたもの。

⑱ カメラの方向

走行車線を取り締るか、追越車線を取り締るかについては決まっていな
い。

車線の振り分けの割合はわからない。

カメラを上向きにしたり下向きにしたりできるが、普通はそうしない。

⑲ 発光について

ストロボは赤外線に近い弱いものなので、撮られても3分の1の者が気
がつかない。

以上が質疑応答の要点であり、次回公判に証人進士克己（製作者）を決
め閉廷された。これまでではほぼ問題点は出尽くしている所以、公判経
過を簡単に記すにとどめる。

（第3回公判）1977年11月29日午前10時，東京簡裁210号法廷

前に触れたごとく，共和電業の技術者の1人が証言した。その内容はオ
ービスⅢの構造，性能を専門的に説明したもので，装置の正式名称は「オ
ービスⅢS」で「日本の会社アポロインタナショナルがアメリカのボーイ
ング社から特許権，製造販売権を取得したもの」との事実も判明した。

（第4回公判）1978年1月18日午前10時，東京簡裁210号法廷

前回に引き続き共和電業の進士克己氏が証人として出廷。弁護側の反対
尋問2時間。

（第5回公判）1978年2月22日午前10時，東京簡裁210号法廷

引き続き弁護側の反対尋問。

（第6回公判）1978年4月3日午前10時，東京簡裁210号法廷

検察側再主尋問，弁護側再反対尋問。

(第7回公判) 1978年5月10日午前10時, 東京簡裁210号法廷
弁護側再反対尋問

(第8回公判) 1978年6月21日午前10時, 東京簡裁210号法廷
弁護側冒頭陳述約1時間半。

(第9回公判) 1978年9月19日午後1時, 東京簡裁210号法廷
弁護側証人尋問, 証人は田中熊三郎(警察官)。

(第10回公判) 1978年10月3日午後1時, 東京簡裁210号法廷
前回に引き続き証人尋問。

(第11回公判) 1978年10月17日午後1時, 東京簡裁210号法廷
証人尋問続行, 証人は田中(前出)および渋谷透(警察官)。

(第12回公判) 1978年10月24日午後1時, 東京簡裁210号法廷
証人尋問続行, 証人は赤川広(労組役員)。

(第13回公判) 1978年10月31日午後1時, 東京簡裁210号法廷
証人尋問続行, 証人は田中および渋谷(いずれも前出)。

(第14回公判) 1978年11月14日午後1時, 東京簡裁210号法廷
弁護側証拠提出のみで終る。

以上が1978年1月20日現在での津島事件の公判経過である。³⁾

〔註〕

- 1) 東京簡裁刑事2係津島二千夫道路交通法違反事件第1回～第14回公判記録のほか, オービスⅢ闘争対策委員会「オービスⅢ闘争報告書(その1)」, 同「オービスⅢ闘争報告書(その2)」による。
- 2) 詳しくは, 弁護人高山俊吉, 安田寿朗「意見陳述書」(昭和52年9月22日)。
- 3) ここで便宜, 榊事件の資料(弁護人山口英資, 須藤正樹編「泰正自動車労組榊貞次郎君のオービス裁判」)を「付録」として紹介しておく。同種の裁判がどのような経過をたどり, どんな問題点を含むかがより一層明らかになるであろう。

〔付録一榊事件〕

<事実の概要>

発生; S. 51. 12. 7, A. M. 1. 20, 三吉橋付近, 89km/時(49kmオーバー)

情況；60～65km/時だったと思う。付近に他の車輛なし。

書証；検察側提出のものとして，交通事件原票（違反事実と供述書部分，不同意），速度違反認知カード（不同意，321条3項採用），現場見取図（同前），自白調書（司法警察員，不同意）。

弁護側提出（参考資料として採用）のものとして，写真（現場付近，国道43号線オービスⅢ），朝日新聞 昭和52年4月24日付（52年1月から運用開始との内容），全自交新聞昭和51年11月1日付および52年3月15日付（警視庁と労組との交渉の記事），警察への申入れ書・交渉経過報告書および政策闘争の現状報告書（同前），首都高速道路交通量実態グラフ（昭和51年12月7日現在），自動車ガイドブック（大型車），地連パンフ（「春闘方針」および「タクシー実態はこれだ」），泰正労組大会議案書，業務詳細日報・タコグラフ（各4種），警察庁交通局試案（昭和53年6月現在）

人証；検察側申請証人として，田中熊三郎（高速道路 交通警察隊 分隊長，昭和53年1月13日），曾根茂男（同隊員，53年3月1日，フィルム装填・焼付関係），古木和（同前，同日，フィルム取出し・現像関係），進士克己（共和電業技術部課長，53年3月1日，4月10日，5月22日，6月26日，再主尋問を含む），渋谷透（警視庁交通部交通執行係長，53年11月30日大型車撮影関係，11月9日弁護側尋問）

弁護側申請証人として，内木友治（泰正労組書記長，53年8月10日，労働条件・機械関係），伊東千賀（地連専従執行委員，53年9月10日，警視庁交渉・方針関係），安富元一（元東京航空計器技術部課長，53年10月19日），小沢哲夫（首都高速道路公団保全施設部次長，53年12月12日），庭山英雄（中京大学法学部教授，54年1月24日）

撤回証人名；河原田某（航空計器），鈴木良一（警察庁交通局交通企画課長），岡昭義（首都高速道路交通警察隊，隊長）

＜意見陳述＞

昭和53年6月26日に実施，要点は次のとおり。

① 公訴提起の違法性——国家予算充足を任務としたオービスⅢの公認

をめざす起訴

② 本件は無罪——第一に可罰的違法性なし，第二に憲法31条違反（①試験期間中②道交法の目的逸脱③人権侵害④正確性の保証なし）

＜裁判内容についてのコメント＞

I オービスⅢ導入に至るまでの問題

① 輸入機械でありながら，外国での実施実情を全く知らない（渋谷証人）としている点

② 設置場所，運用開始時期についての問題

II 運用における問題

① 事前警告の不徹底性——① 当初の三吉橋付近の看板（大きさ，色，管理者），②交通執行課移管後の看板（見やすさの度合，とくに夜間照明の有無）

② 設定速度の不明確性——①交通執行課で統一運用しているにもかかわらず，各所轄警察のそのときどきの判断にゆだねられている点（交通量，時間，天候その他によろとする），②最高速度を一定オーバーしていることの意味

③ 撮影後の捜査遂行の不明朗性——①田中（熊）証人は人員不足（わずか3人）を理由として挙げ，渋谷証人はこれを否定。②不明確写真，並進車等がある場合の措置等ほか。

④ 大型車撮影問題——①従前の写真でははみ出るという事実，②今回提出写真は上下左右にかたよりがあり，説明書と相違するという事実。

⑤ 機械の正確性

⑥ 手続上の問題

＜公判経過＞

（第1回公判）52. 12. 13，起訴状朗読，罪状認否，検察側証拠調請求

（第2回公判）53. 2. 1，田中熊三郎

（第3回公判）53. 3. 1，曾根茂男，古木知，進士克己

（第4回公判）53. 4. 10，進士克己（反対尋問）

(第5回公判) 53. 5. 22, 同前

(第6回公判) 53. 6. 26, 進士克己(再主尋問, 再反対尋問), 冒頭陳述

(第7回公判) 53. 8. 10, 内木友治

(第8回公判) 53. 9. 7, 伊藤千賀

(第9回公判) 53. 9. 28, 弁護側の証拠調請求

(第10回公判) 53. 10. 19, 安富元一

(第11回公判) 53. 11. 9, 渋谷透(弁護人主尋問)

(第12回公判) 53. 11. 30, 同(弁護人主尋問, 検察官反対尋問)(実況見分につき検察官主尋問, 弁護人反対尋問)

(第13回公判) 53. 12. 12, 小沢秀夫

Ⅲ マス・コミの反応

マス・コミ関係で最初に本件をとりあげたのは毎日新聞であった。1977年11月16日 朝刊社会面のトップに「スピード 違反取締り 新兵器」「“人権”めぐってホットな裁判」「機械に裁かれるなんてイヤ」「違反のタクシー運転手——罰金拒否『無罪だ』」との見出しで6段ぬきの扱い。文章のプロだけあってさすがに表現がうまい。いやおうなく読ませられてしまう。

——警察から呼出しを受けた。スピード違反だという。捕まった覚えはないのに と思いながら 出頭すると、一枚の写真を見せられた。走る車の運転席に 自分の顔。日時と その時の速度を示す 数字が焼き付けられている。——新型の速度違反自動取締装置「オービスⅢ」に“捕まり”起訴されたドライバーの裁判でこの装置を使った捜査は正当かどうか、検察と弁護側が東京簡裁の法廷で論争している。機械時代が生んだこの裁判は憲法論争も登場、大きな裁判に発展する気配だ。

同じく1977年11月16日の毎日新聞夕刊は、一面の「近事片々」の欄で、

「物陰にひそむ手間を省いて、機械がパチリ、ハイ罰金」と書いている。おそらくコラムニストが同紙朝刊記事を読んで強く印象づけられたのであろう。「お金をとるのだからもう少し手間をかけたらどうか」そんな声が聞こえてくるような気がする。

次いで取り上げたのはスポーツ紙であった。1978年1月6日のスポーツニッポンがそれである。血気さかんな若者向けらしく見出しの表現も、「車パニック呼ぶ！？無人監視機オービスⅢ」とどぎつい。

「ドライバー “神経が参っちゃう” 」との小見出しに続けて次のように記している。

——警視庁が誇るアポロの宇宙技術をフルに活用したものすごいメカ、無人速度監視記録装置（通称、オービスⅢ¹⁾）が、今、ドライバーをふるえあがらせ、おののかせている。星のない真っ暗なヤミでも、赤外線のカメラとストロボが作動し、違反者の顔、車のナンバーを克明に撮影するという恐るべき？新兵器は、都内にとどまらず、その“目”を全国に広げようとしている。四六時中、メカに監視されれば、ドライバーの心理はどうなるか……………。

やがて名古屋にも同種装置が設置され、地元の中部読売新聞1978年10月1日朝刊の取り上げるところとなった。「今日から赤外線カメラ取り締まり」の見出しで次のように報じている。

——県警交通部がスピード違反取り締まりの“切り札”として実用化を進めていたレーダーと赤外線カメラを使った「無人速度違反取締装置」が、名古屋市内2か所の主要道路にセットされ、きょう1日から始動する。この装置では違反車のナンバー、スピードはもちろん、ドライバーの顔まで写った写真がバッチリ証拠として残される。「深夜で取り締まりをやっていないから」などと横着を決め込み、これまでスピードを出していたドライバーはご用心

——装置は、地上5、6メートルの高さにある歩道橋などにレーダーヘッドを設置。制限速度以上のスピードで走っている車を、はね返ってくる

周波数の誤差で察知し、感知装置に連絡、カメラが瞬間的にナンバーや速度、ドライバーを写す。カメラには赤外線ストロボも内装されており、夜間でも“動かぬ証拠”が残される。設置されるのは、スピード違反が後を絶たない同市千種区萱場町3丁目の県道田圃一名古屋線（西進）と同市西区康生通2丁目の市道名古屋環状線（東進）。

——名古屋地検との打ち合わせで①スピード違反取り締まり以外の目的に使わない②顔、ナンバーなど不鮮明な場合は使わない——などが決まっており、また交通部では、免許停止となる25キロオーバー（萱場町は時速65キロ、康生通は同75キロ）以上の“悪質ドライバー”を重点に取り締まることにしている。なお、交通部では、将来は一宮市、岡崎市、豊橋市などにも設置したい意向である。

1978年12月10日、東京新聞と中日新聞とが証人・庭山の渡米調査を機に大々的に報道した。中日新聞1978年12月10日朝刊社会面によれば、「スピード違反取締装置“ロボット警官”の写真撮影に物言い」「摘発運転手の弁護側、肖像権侵害だ」「警察側、方法に違法性なし」と、見出しもかなり理論的になっており、すでに物珍しい取り上げ方ではなくなっている。それはともかく、記事の重要部分は次のようである。

——「オービスⅢ」を使っての取り締まりは道路わきに設置された機械が路上の感知器によって、速度違反を見つけると同時に、違反車を写真撮影し、後日、警官が写真の日時、車両ナンバー、運転者の顔をもとに違反者を割り出す仕組み。弁護団はこの装置による取り締まりには①捜査方法に違法がある②写真撮影によって肖像権など人権が侵害される——などと主張、それらを立証するため、東京簡裁での公判に庭山教授を証人として申請し、採用された。

——同教授は米国各地の使用実態やその根拠などを、10日間にわたって実地に調べてくることにしており、9日、東京・霞が関で開かれた渡米壮行会で「とにかく問題点を明らかにし、みんなで考えるきっかけをつかみたい」と述べた。

——問題の「オービスⅢ」は警視庁が都内で一昨年9月からこれまでに首都高速、環状7号線など26カ所に設置。昨年1月29日、首都高速銀座付近でこの装置に検挙されたタクシー運転手津島不二夫さん(37)＝板橋区前野町4の18＝が、罰金の支払いを拒否したため、正式起訴されたのをはじめ、東京簡裁など、2簡裁で同種事件4件の裁判が進められている。しかし、警察当局はこの取り締まり方法に違法性はないと、さらに静岡、大阪などでも「オービスⅢ」の設置を計画しているという。

——愛知県では「オービスⅢ」とは別の無人速度違反取締装置が名古屋市内2カ所に設けられているが、愛知県警ではトラブルは起こっていない²⁾と話している。

以上が新聞関係であるが、次にクルマ関係の雑誌に移る。ドライバー向けの雑誌であるから、もっと以前からアピールしているものと考えていたが、記事の出たのは案外遅く1978年に入ってからである。私の披見しえたものは次のとおり。

- ① Car Graphic 昭和53年2月号19頁、小林彰太郎「From Inside」
 - ② ピットイン昭和53年2月号82頁、「ドライバーが恐れる無人ネズミ取り “オービスⅢ” の威力と波紋」
 - ③ ドライバー1978年11月号127頁、「無人カメラ “撤廃” 闘争, “オービスⅢ 学習会” の実録」
 - ④ ホリデーオート1978年11月号53頁、「新道交法で大活躍しそうなオービスⅢ, “パーフェクトな新兵器” をめぐる矛盾点」
 - ⑤ ベストカーガイド1978年12月号今月の話題欄, 「オービスⅢでの取締りは違憲だ! と決起集会」
 - ⑥ カービート昭和53年12月号52頁, 「ロボット警官オービスⅢ, 違法性の証明! ?」
 - ⑦ Car トップ昭和53年12月号42頁, 「道交法12月1日大改正, もうキミの運転法は通用しない……! / , 無人カメラ取締まり裁判は白熱化……! / 」
- これまでクルマ関係雑誌が存在することさえ知らなかった私は、そのセ

ンセーショナルな書き方に驚いたが、内容はどれも大同小異なので、外国情報を伝える①の Car Graphic の記事を紹介しよう。

——日本の警察が採用したこの「新兵器」は、昨年フランスの一部で使用されたことがある。ところが、それで捕まったドライバーが、たまたま勤務時間中に走るはずのない地区を、私用で走っていて違反したため、会社をクビになった。彼は、このスピード取締りシステムが個人のプライバシーに対する侵害であるとして当局を告訴し、そして勝訴した結果、警察はこのシステムをやめたのである。

——英国でもモーターウェイ上の交通調査のため、レーダーとカメラを連動させた速度測定器を使用しようとしている。ところが、目的はあくまで交通事情の調査であり、公開したり訴追の目的には決して使わないと当局が明言しているにも拘らず、これは個人の自由とプライバシーに対する重大な侵害になり得るという危惧が、社会各層から強く表明され、新聞、雑誌もこれに同調した。

正直なところ、この記事に接したとき、私の予想したとおりだといささか興奮したが、人を介して著者に確かめたところニュースソースがどうもはっきりしない。伝聞だという。仕方なく、このような事実があるか否かについて仏英両国の関係者に問い合わせているが、現在のところまだ確認に至っていない。

最後に ミニ・コミ³⁾ 3点を紹介する。その1は「自交労働者——ハイタク・自教・観光バス労働者の新聞」（発行所＝全自交全国共闘会議）である。次のように報じている。

——〔東京発〕オービスⅢ（スリー）＝無人カメラで速度違反を撮影する警視庁の新鋭機＝を「憲法違反だ」として、東都自動車労組板橋支部が初の裁判闘争にもちこみ、全都のハイタク労働者の注目をあつめています。

——オービスⅢは、取締りの合理化、罰金収奪の機械として登場したもので、現在は8機で設置場所もある程度知られていますが、これを放置しておく、今後全国に広まり、いたる所に林立する可能性もあります。し

かも現在は 40km/h 以上の違反にセットされているようですが、今後、30km, 20km, 15kmと下げられることが十分考えられます。また、1枚の写真によって犯罪者に仕立てられ、車内のプライバシーが侵害されるなど、多くの問題点をかかえています。

ミニ・コミその2は「板橋区労連新聞」（編集発行、板橋区労連教宣部）である。見出し「“機械”が“人間”を処罰するオービスⅢ 廃止せよ」と東都の仲間が法廷闘争」のもとで次のように主張する。

——無制限な車の生産、販売には目をつぶり、安全施策や環境整備をなおざりにして、取り締りの合理化と罰則の強化を図る交通行政は運転者に重くのしかかっています。おどろいたことに交通違反による反則金、罰金は国家予算にくみこまれ51年度458億円、52年度予算には578億円が計上されているそうです。

——問題の「オービスⅢ」は運転者から罰金を自動的、機械的にとり上げるためにのみ開発された秘密新兵器ともいうべきもので、この装置は一对のひずみ計式感知器（センサー）上を通過する車両の踏力を電気信号に変え、第1センサーから第2センサーの間を通過するに要した時間からその車の速度をはかり、カメラとストロボが連動して記録するものだそうです。

——本人の知らない間に撮影され、写真1枚が唯一の証拠として犯罪者にされるのはゴメンだと裁判に立ち上ったものです。

ミニ・コミその3は「車と人間」（発行、道路交通民主化の会）である。同会は「道路交通全般を民主化して国民の権利と安全を守ろう」をスローガンとする市民の会であるが、⁴⁾「オービスⅢ裁判の発展とわたしたちの態度」と題して次のように論じている。

——一部マスコミ等の伝えるところによると、例えば、バイク等前方ナンバープレートのない車種は対象からはずされるとか、セットされたスピードより著しく高速だと写真が追いつかずボツとなるとか、警官の違反が写っているとそのフィルムの方はボツなど、おかしい点はずい分あるよう

です。それに、1台1,600万円もかかるオービスなのにツカマエル効率や、違反者を呼び出すまでの手間がかかる点から考えて、ムダづかいでは、という声も出ているようです。

——弁護側の公判での意見陳述や、対策会議で深められた“オービスに対する基本的な態度”は、会のそれとほとんど一致するものです。

——警察は、成績主義、収奪システムの象徴のようなネズミトリ型捜査、オートメ捜査をやめ、誰にも説得力を持つ方法と指導本位の姿勢を、すぐに探るべきでしょう。

〔註〕

1) 同紙の「オービスⅢの正体」と題するコメントはは次のとおり。

——フィルムは36枚撮りでASAは1000という超高感度（ちなみに一般に使われているフィルムはASA100）。本体は道路に設置された一体のひずみ計式感知器と無人カメラからできていて、車が手前の感知器を通過すると、車のタイヤにかかる力（踏力）を電気信号に変えて計測部に送り、次の感知器を通過するまでに要した時間から、その車の速度をコンピューターで割り出す。制限速度以上オーバーしていると、赤外線カメラとストロボが作動し、違反者の前方から車を撮影、同時に測定した速度と日時、場所を写真に記録。二、三日おきに現像してオービスⅢ追跡係が違反者をつきとめる。

2) 昭和54年1月18日、佐藤典子弁護士（名古屋弁護士会所属）からの連絡によれば、オービスⅢ名古屋版で捕捉されたドライバーが捜査の違法を主張、公判も辞さない構えの由。同種の公判はやがて全国に波及するであろう。

3) クルマ関係雑誌以外では、「週刊プレイボーイ」（昭和52年、期日不詳）が、都内8カ所のオービスⅢの所在をアピールし、また、オービスⅢと直接の関係はないが「朝日ジャーナル」1978年3月24日号102頁が、磯和男「交通取り締まりはこれでよいのか——順法精神を傷つけるその運用」を掲載している。

4) 私事にわたって恐縮であるが、昭和53年12月28日付で同会は渡米費用の一部にと12,500円のカンパを寄せてきた。オービスⅢに対する一般市民の関心の強さを裏書きする一証左といえよう。

Ⅳ アメリカ実地調査旅行

1978年12月9日21時30分、定刻をやや遅れて大韓航空 KE002 は成田を飛び立った。安全ベルトをはずしてほっと一息、今日一日をふりかえる余

裕が出た。以下その日の追想。

午前11時、壮行会場である法曹会館に着くと早速受付で胸に真赤なリボンをつけられた。

いささか面映ゆい。同行者山本高行弁護士と真妙な顔をして席に着く。程なく主催者側あいさつで会が始まった。単なるあいさつではなく現状報告を兼ねた実質的なものであった。それによれば「公判報告及び今後の予定」の要旨は次のようである。

① 東都自動車労組——津島事件（三吉橋），東京簡裁210号法廷

11/14 第14回公判 P. M. 1.00～2.00

罰料金についての組合資料，朝日ジャーナルの論文および衆参地方行政委員会資料を証拠として提出。

現場の検証を申請。

フィルムの提出申請。

12/21 第15回公判 P. M. 1.00～

証人尋問，証人は庭山英雄中京大教授。

泰正労組の弁護団と合流して証人尋問予定。

1/24 第16回公判 P. M. 1.00～

本人尋問。

2/14 第17回公判 P. M. 1.00～

論告，弁論。

② 泰正自動車労組——榊事件（三吉橋），東京簡裁210号法廷

前回の法廷では，証人として，警視庁交通執行課係長・渋谷透氏が出廷し，大型車も写真撮影は可能だと写真を示して立証しようとしたが，それは大型車が撮影できるようセットしなおして写したものとわかり，普通車向けにセットしたかぎりでは全部写らないことが，逆に立証された形となった。

11/30 第12回公判 P. M. 1.00～

証人尋問，証人は引続き前記渋谷係長。

12/12 第13回公判予定。

12/19 第14回公判予定。

③ 日の丸自動車労組——上田事件（平和島），大森簡裁 2 階

11/20 第 5 回公判

証人として警察官田中熊三郎氏が出廷。平和島上り線はニセモノ（つまり下り線向け装置が 180 度回転できるわけではない）と判明。1000 枚どりのフィルムも調査のために使っていると答えたが，調査内容についてはノーコメント。

1/29 第 6 回公判 P. M. 1.00～

証人は東京航空計器・清水光男氏を予定。

④ 荏原交通分会——内海事件（三吉橋），東京簡裁 210 号法廷

詳細不明。

続いて，上記 4 公判以外の捕捉状況について説明があった。要点次のとおり。

① 東日本観光労組——環七西新井にて，10/3 A. M. 1.59，30km 超過（制限速度 40km）

1 週間後，新橋通告センターより電話ならびに葉書にて連絡あり，出頭に応じた。

不起訴獲得闘争開始，要請書の署名活動を南部で行なう。

11月21日，こちらから日程を入れ「錦糸町」へ行く。2 階の取調室へ顔を出したが，全く応じようとしない。呼び出しがあった段階で再度要請行動をとることとする。

② 国都労組——環七小茂根にて，6/3 A. M. 2.47，30km 超過

会社宛警察より電話あり。豊島区検からの呼び出しに対しては，こちらから意見書を提出。区検の取調に対しては署名を拒否。10月18日起訴，直ちに弁護人選任。裁判闘争の詳細は未定。

写真の画面はひさしで上部が隠れており，顔は眉毛の下しか写っていない。

測定記録写真がなぜか会社側に渡っている。

③ 日本自交労組——環七西新井にて、9月中旬、30kmオーバー。

警察より会社に電話、不出頭。ただし本人捕捉以前に写真が会社に渡された模様。

不出頭方針を確認。組合より警察宛電話し、捜査権にもとづいて捜査するよう、また本人に不利益が及んでいるので会社には2度と電話しないよう通告。その後なんの連絡もなし。

日本自交関係では捕捉他に2件あり。

④ 東都自動車労組

杉並——1件は環七小茂根にて10月2日に捕捉。会社宛電話ならびに本人宛葉書2通が来ているが、不出頭を決定。

2件のうちもう1件は10月中頃発生であるが、その後全く連絡なし。

大泉——1件発生、1977年12月西新井にて捕捉。会社に電話および本人宛葉書数通が来ているが、オービスⅢ使用による証拠では逮捕の条件を満たしていないと判断、不出頭を続け約1年経過。

滝の川——2件発生、捕捉場所は西新井。10月に警察より電話があったが、非常に問題の多い取締り方法であり、同種事案で裁判闘争中でもあるので不出頭を決定。

西新井——1件（西新井）、不出頭

練馬——1件（西新井）、不出頭

⑤ その他

不二交通1件、大栄交通1件、京急交通1件、道路交通民主化の会1件（東京）の連絡あり。

オービスⅢ設置以来、東京地区にて総数700件捕捉（10月警察側公判廷証言）。

目下、都内近区に26カ所設置、ただしヤシカ自測器を含む。その他にもあるがダミー（見せかけ）の模様。

「都内近区無人カメラ設置個所一覧」という地図が配られ、それを参照

しつつ以上のような現状報告がなされたあと、参会者一同からこもごも要望やら激励やらが渡米調査員宛伝えられた。被告人、弁護人、労組役員、民主団体、市民団体、ミニコミなど多彩な顔触れであった。調査に赴くわれわれになにが期待されているかが確認でき有意義な集いではあったが、一方、話が進むにつれ、期待の大きさに息苦しくもなってきた。そのとき、大口カンパの労組代表から「できるだけで結構。なによりも健康第一に」との発言あり。救われたような気がした。私はそれらに答えて、「“金も出すが口も出す”というのが世間一般の常識であるが、本会は“金を出さずに口を出す”というきわめてユニークな集会であった」とあいさつした。いささか皮肉に受けとられかねないあいさつではあったが、壮行会の重圧をはねかえすのに精一杯だったというのが率直なところである。

話をもとに戻そう。昼頃、ホノルルで入国手続を済まし、当日午後8時すぎロスアンゼルス着、予約していた都心のビルトモアホテルに入った。

翌12月10日日曜日早朝、山本氏は堀野紀弁護士の友人宅に電話して調査協力を依頼。奥さんが郊外で捕促された体験があるとのことで後日同行を約束。幸先のよいスタートを切った。午前中、ウィルシャー大通りにある「抑圧立法阻止全国委員会」(National Committee Against Repressive Legislation)の本部を訪ねたが、案の定日曜日のため留守。やむなくタクシーをつかまえて、近くの警察署に乗りつけさせた。受付で来意を告げると、2人の警察官が明日月曜日に2カ所を訪ねるようサジェションしてくれた。

近くのカフェテリアで昼食、そのさいちょうど昼食中だったタクシー運転手の何人かをつかまえ、「レーダー捕促」された経験があるかと訊ねると、1人の老人運転手が「ある」との答え。早速所管の警察署に連れていってくれることとなった。20分程走って着いたのが、ロス西郊のカルバーシティ警察署(Culver City Police Station)、付近は静かな住宅街である。初め係りの者がいないのでだめだと言っていたが、機器をちょっと

見るだけでいいからと頼むと、それではといって「スピードガン」(Speed Gun)を持って来た。オービスⅢからカメラを取り除いたような装置を予想していた私達には、どうしてもその使い方がわからない。

あれこれ問答しているうちに、面倒くさくなったのか、私達の乗って来たタクシーを使って実演してくれた。それでもまだ納得できないでいると、裏へ連れて行ってパトカーに寄せ、スピードガンを取りつけて近くを一巡してくれた。なるほどこれならよくわかる。

スピードガンというのはピストルを大きくかつ太くして前方に小さなメガホンをつけたと想像してもらえばいい。CMI社製で1年半程前に採用された最新式の機械である。ハンディーかつ正確なので今全米で用いられているという。移動対象の発する音波をキャッチして瞬時に速度を測定できるそうで、作動前に音又(tuning folk)で正確度を調べ、それから私達の乗った車を発進させた。並行車でも対行車でもスピードガンをその方向に向けると直ちに、その車のスピードが赤い数字で出る。自分の車が走っているときは、自車のスピードも左側に青い数字で出る。取扱いが簡単で、5分もあれば覚えられるともいう。

説明の中に“ステーションナリ”な用い方というのが出てきてよくわからなかった。オービスⅢのように道端に立てておくのかと思ったらそうではない。車のハンドルわきにブラケットでスピードガンを固定し、道端に駐車してネズミ取り式に待つのである。そのさい予告をするかどうかについて訊ねたら、サインボードを出すということであった。しかしその詳細についてはよくわからなかった。⁸⁾

2人の警官が説明してくれたが、その1人の名前はMr. E. W. Baughanという。誰の紹介もなしに全くフラリと訪れたにもかかわらず、実験までして見せてくれた2人の親切に心から感謝しつつ辞去した。その帰り、運転手に頼んでスピード取締りの掲示板のあるところへ案内してもらった。カルバーシティーからビバリーヒルズへ向かう途中の住宅街にさしかかると、なるほど道路右手に大きな看板が立っている。長方形で縦は2 m以上

あったろう。「レーダーによるスピードチェックあり」(Speed Checked By Rader)と誰にもわかるように大きく記されていた。設置者は「ロスアンゼルス交通局」(L. A. Traffic Dept.)となっていた。

そのあとリトルトウキョーのホテルニューオータニで小憩をとり、もう少し政策的なことが知りたくて、市警察本部を訪れた。しかしそこでのサジェションも、「明日交通局を訪ねよ」というものであった。

ロスにもう1日とどまって、交通局を訪ねたかったが、日本への帰路に余裕があったら再訪することにし、その夜遅くニューヨークに向けて飛んだ。翌朝早くケネディー空港着。ロスとは異なりさすがに寒い。空港バスで市内のターミナルまで来て、ホテルに電話したがなかなか予約がとれない。3軒目のレキシントンホテルでやっとOKが出てほっとした。まだ前宿者の肌のぬくもりが残っているようなベッドにもぐり込んで仮眠をとったのち、中日新聞ニューヨーク支局に向かった。

同支局に中日新聞の瀬田宏記者はいなかったが、中国新聞の今中亘記者がいろいろな情報を伝えてくれた。

——今ニューヨークには24,000名の警察官がいる。そのうち19,000名がパトロール要員で、残り3,000名が刑事、2,000名が交通といった割当である。交通には警察もあまり力を入れていない。取締りも市内ではほとんどないといってよく、スピード違反、飲酒運転、無灯火でも捕まったという話をきかない⁴⁾。交差点では歩行者優先で、歩行者は信号を守らない。赤でも危険でなければ渡ってよい。このやり方は全米に広がっているが、警察当局の所見では事故率はむしろ減少してきている。

——オイルショック以降、市民の側が自発的に速度制限をやっており、スピード問題は基本的に解決済みである。なによりも日本とアメリカとでは、車に対する見方が異なる。日本ではそれはしばしば“走る凶器”といわれるのに対し、アメリカでは“生活必需品”と見られているせいか、そういった非難はきかない。したがって交通事故に対しても“必要悪”的な受けとめ方が一般で、あまりシビアな問題とは考えられていない。

以上のような所見を述べたのち、今中記者は、市警察本部の社会関係部 (Community Affairs Division) のポール・ゴーマン氏 (Mr. Paul Gorman) との面会約束をとってくれた。同日午後、ゴーマン氏を訪ねると、早速実地見学できるよう手配してくれ私達を喜ばせた。

12月12日午後1時、クイーンズにあるハイウエーパトロールの本部を訪ねると、ゴームリー警部 (Sergeant Gormley) が温かく迎えてくれた。挨拶もそこそこに「ビデオ」と呼びかけていろいろと説明してくれる。ニューヨークではロスで見たスピードガン (こちらでは Hand Held Rader⁵⁾ と呼んでいた) のほかに、それより大型の3種のレーダー装置を使っているという。口頭説明だけでは足りないを見ると、外に出て覆面パトカー (unmarked car) を使って実際の使用法も示してくれた。⁶⁾ 正確度のチェック方法はここでも音叉による方法であった。「日本でも覆面パトカーを使うか」などと質問してきたので、こちらもオービスⅢについて訊ねてみた。するとゴームリー警部ともう一人の警察官とが口を揃えて「それは無理だ」と答えた。理由を訊ねると「法的な見解は詳しくは知らないが多分プライバシー侵害だ」と述べた。私は取り締る側の現場担当者から、直接に「プライバシー侵害」という声を聞き、アメリカ人の人権意識の強さに打たれた。帰りは近くの地下鉄駅まで送ってくれた。同行した2人の警察官に日本から持参した心ばかりの記念の品を贈ると、私達が駅入口に隠れるまで手を振って別れを惜しんでくれた。ロスといい、ニューヨークといい、アメリカの市民警察のフランクさと親切さとは今回の旅行でとくに印象的であった。

このように実際面での調査のほか、もう一つ理論面での追跡調査を行なったので次にそれについて記すこととする。

12月12日の午前中、3年ぶりにニューヨーク大学司法運営研究所を訪問した。法学部受付の係員が私のことを憶えていてくれて嬉しかった。しかし、3階に同研究所を訪ねるとあとかたもない。手狭まになったので近くに引越したという。ようやく探しあてて名刺を通じると、応接室に通され

た。関係のクライン準教授が相手をしてくれるという。程なく70才位の小柄な老女が入ってきた。なんとその人が上席顧問 (Senior Consultant) のファニー・J・クライン氏 (Fannie J. Klein) であった。そこでの職員の呼び方にならってクライン教授と呼んでおこう。私達が資料を示して意見を求めると、「日本では写真も撮ってしまうのか」と非常にびっくりして、「アメリカでは憲法違反になるだろう」とズバリ言っ^てのけた。

ロスで見聞した事実を伝え、全米のどこかでオービスⅢを使っているところがあるかと訊ねると「それについては答えられないから図書館で早急に資料を捜させる」^のとのことであった。ここで3年前に所長であったネジェルスキー教授 (Prof. Paul Nejelski) の安否を訊ねると今は法務長官補佐官 (Deputy Assistant Attorney General) となってワシントンに^いるという。秘書が早速連絡をとってくれた。

12月14日早朝ワシントンに向かった。ラガーディア空港でシャトル (エアバス) をつかまえたのであるが、乗合自動車 なみに まことに簡便である。荷物を入口で預けてどんどん乗り込む。やがて時間が来て出発。しばらくしてスチュワーデスが料金を集めに来る。左手にドル紙幣をわしづかみにして、さっさとチケットと交換してそれで終りである。

地下鉄で都心に出て、まず中日新聞ワシントン支局をナショナルプレスセンターに訪ねた。テレタイプで東京から連絡が来ているとのことで、早速いろいろと話をしてくれた。中日新聞の大江立夫、北海道新聞の水上武夫両氏とも車好きらしく、なかなか内容豊富で面白い。ダレス空港に向かうハイウエー上にレーダー装置があり、ピカッと光ったのを見たことがあるという。しかし、どうやら警告用らしい。日本のオービスⅢの話をしたら、そこまで進んでいるんですかと、東京をなつかしむ目をした。両氏の体験によれば、アメリカの交通政策は人権本位であり、違反者に対する警察官の対応一つをとっても、日本人の感覚からすると気味が悪い位丁重だそうである。個人責任の原則は交通政策にも徹底しており、たとえばメアリランド州には車検がない。ニューヨークの今中記者が触れていたが、こ

こでも「車なしでは生きられない社会での車への寛容さ」がくりかえし指摘された。

午後3時、大江記者に案内されて司法省に出頭した。秘書室で待っていると程なくネジェルスキー氏が会議から戻って来たので、固く再会の握手を交わした。「今度はどんな問題ですか」と変わらぬ親切さ。実は3年前に「アメリカにおける誤判救済」のテーマを携えて渡米、彼にいろいろお世話になったのである。資料を示しながら今回の渡米の目的を話すと、たちまちに問題の焦点を把握し、自分の専門外だからといって関係機関に電話をかけ始めた。司法省の部局、交通省、警察さらに人権協会にまで打診は1時間余にわたった。立ったままで次々と電話をかける。30分も経った頃、秘書がまだかけるのですか、と言いながら入って来た。私も申しわけなく思い、座って少し休んだらどうかと促したところ、「私は今腰の病気で、立っているか寝ているかどちらしか選べないのだ」との答え。気がつくと部屋の右手に寝台が置いてあり、左手の勉強机も立ったままで読み書きできるようになっている。唯々恐縮するばかりであった。同行の山本氏は「友人というのは本当にありがたいものですね」と、しみじみと述べたが、私も全く同感であった。

ネジェルスキー氏の問合せ結果は、アメリカでオービスⅢを使っている州はどこにもないということであった。そしてオービスⅢの実験に立ち会った者に会わせてあげようといって翌早朝のアポイントメントをとってくれた。相手は科学者だということなので厚かましいとは思いつつも、誰かオービスⅢの法的側面について研究している人はいないかと重ねて訊ねると、ABA本部のエコノモス氏がいいだろうとのことですぐにシカゴに電話を入れてくれた。日本の一友人のために全力をふりしぼる真摯な態度に私は打たれ、⁸⁾ 辞去にさいしても発する言葉を見出せなかった。

彼の部屋を辞しての帰り道、手紙を出してはみたものの諦めていた国際刑法学会アメリカ支部長ケニー氏 (Mr. William S. Kenny) の部屋を下の階に訪れてみた。突然の来訪にびっくりした様子であったが、たちまち

打ち解けて「Professor Niwayama」と背文字の入ったファイル⁹⁾を取り出してきて色々とサジェションしてくれた。「お前のことは日本大使館員にきいてよく知っている」という。同行の山本弁護士を紹介すると笑いながら「いつも弁護士ばかり助けているのか」ともいう。考えてみればここは司法省刑事部の一室であり、彼は連邦検事である。オービスⅢの適法性の問題について意見を交わし、私が「違憲の疑いが濃い」というととたんに彼の表情が嶮しくなった。「公道上を走る車にプライバシーはない。写真も捜査目的に用いるだけだから問題はない」という。とにかくその場は収めて、久しぶりに一杯やろうと約束して別れたが、その夜ホテルに「残念ながら行けない」との電話が入った。覚悟はしていたが、やはり淋しいことであった。

12月15日午前9時、約束の交通省 (Department of Transportation) の一室に出頭した。にこやかに迎えに出たのが、美人の女性でびっくりした。あいさつもそこそこに質問に入った。

一段落してふと気がつく左手の壁に大きな写真が貼ってある。それは紛れもなくオービスⅢによる撮影写真であった。日本を出てからちょうど1週間、とうとう捜しあてたという感慨が胸をよぎった。オービスⅢの壁写真に力をえた私達は、儀礼的な質疑応答はやめて、短刀直入にきいてみた。そして仰天した。

アメリカでなぜオービスⅢを使わないのかとの質問に対する彼女(Mary Ann Ruzecki, Operations Research Analyst)の答えは次のようなものであった。

——1976年にテキサス州アーリントンで実験した。ところが、誰か知らないがライフルで射ってこわしたり、スプレーで写真を撮れなくしてしまうのである。自分たちはオービスⅢの適法性に自信を持っているが、結局コストの面で引き合わなくなるだろう、とのことで採用を取りやめた。現在、メーカーも採算上の理由でオービスⅢの生産をやめている。

もっと詳しく聞きたかったが午後の日程が詰まっていたので、いくつか

の資料¹⁰⁾をもらったところで腰を上げた。遠く日本から自分の研究について質問に来てくれたのがよほど嬉しかったのか、私達がエレベーターに乗ったあとも両手両足でドアをホールドし、きっと日本で再会しようというくりかえし言った。

午前11時シカゴへ向けワシントンを発った。シカゴのオヘア空港からはタクシーをとばしてアメリカ法曹協会へ駆けつけた。ところが約束の3時近くになっても相手のエコノモス氏が姿を見せない。受付でいろいろきいてもさっぱり要領をえず、やむなく中に入って協会職員と直接交渉した。どこでどうくい違ったのか、当のエコノモス氏は市内の事務所で待っているとのことであった。

エコノモス氏 (Mr. James Economos) はもとアメリカ法曹協会の交通部 (Traffic Department) の責任者であり、その方面の権威だという風にニューヨークのクライン教授からもきいていたので我々も大いに期待していたのであるが、オービスⅢについては自分は適法だと考える、詳しくは同席の者にきいてくれとあって、ノースウエスタン大学交通研究所の研究者レーダー氏 (Mr. Robert H. Reeder, General Counsel, The Traffic Institute, Northwestern University) を紹介し、自分は傍らでニコニコしている。高価な分厚い資料¹¹⁾を用意して待っていてくれたのには感謝したが、正直なところいささか拍子ぬけであった。

レーダー氏はうんちくを傾けて、スピード測定装置の歴史について語ってくれたが、肝心のオービスⅢについてはそれほど深く研究していない様子であった。その適法性についても問題ないとし、理由づけも司法省のケーニー氏の説くところとほぼ同じであった。これまで警察官、研究者、検察官の意見をきいてきたので、今度は弁護士の意見をきけるものと内心大いに期待してきただけに本当にガッカリであった。ワシントン空港で預けた私の荷物がシカゴに届いていないとのアクシデントもあったので、同行の山本弁護士をうながし予定より早目に話を切り上げた。

シカゴのあとサンフランシスコにも寄って実地調査をしたが、目新らし

いことはとりたててなかったので割愛する。入手資料にもとづく詳細な分析は章を別にして行なうこととし、ここで総括的な印象を述べれば、今回の調査旅行の最大の成果は全米50州のどこにもオービスⅢが存在しないことが確認できた点であろう。そして次の成果はアメリカ人の人権意識の強さを調査者が身をもって体験できた点であろう。理論面ではアメリカもそれほど進んでいないので、その面は日本独自で構築していかなければならない。

〔註〕

- 1) 都民総合法律事務所通信昭和54年1月1日号4頁に同氏の筆になる「アメリカ通信」が載っている。
- 2) 堀田牧太郎「アメリカ合衆国連邦刑事法改正の最近の動向」ジュリスト1979年1月15日号107頁が同会の動向に触れている。
- 3) その後の山本弁護士の調査では予告なしでやることもあるとのことである。
- 4) ニューヨーク警察本部でもらった宣伝パンフ“Around The Clock”の記事によれば、1977年段階で駐車違反でチケットを切られたのが4,152,311件、交通違反で検挙されたのが783,370件である。
- 5) さしあたり「ポータブルレーダー」とでも訳すべきか。
- 6) その際、部内資料 Highway District Rader Manual by Edward B. Walsh および H. D. Rader Daily Activity Report 書式を提供してくれた。
- 7) Proposal for A Uniform Rader Speed Detection Act, University of Michigan Journal of Law Reform, Vol. 7 No. 1, Fall 1973 を捜し出してくれたが、残念ながら Orbis Ⅲ に触れるところではなかった。
- 8) 帰りぎわに次の論文を贈られた。Paul Nejelski and Kurt Finsterbush, The Prosecutor and the Researcher: Present and Prospective Variations on the Supreme Court's Branzburg Decision, Social Problems, Vol. 21, No. 1, Summer 1973, p. 3; なお, American Bar Association Journal, Vol. 64, February 1978, p. 181 に彼の近影と司法制度改革構想とが載っている。
- 9) そのファイルから取り出してくれたのが次の資料であった。Speed Offenses (Traffic Law Offenses Series), Published by the Traffic Institute, Northwestern University, 1972.
- 10) National Highway Traffic Safety Administration, National Traffic Safety Newsletter, January 1978; Summary of Legal Acceptance on

Mobile Orbis Ⅲ, Source unknown ほか。

- 11) Edward C. Fisher, Legal Aspects of Speed Measurement Devices(The Traffic Institute, Northwestern University), 1967; E. C. Fisher and Robert H. Reeder, Vehicle Traffic Law (do), 2nd. ed., 1974.