

論 説

オービスⅢ事件の研究(3)

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13巻4号)
- V 庭山証言をめぐって(14巻1号)
- VI ハイタク労働者と交通政策
- VII アメリカのスピード違反取締り(以上本号)
- VIII グレーター論文批判
- IX ヨーロッパのスピード違反取締り
- X 法理論的問題点の検討
- XI 結語

VI ハイタク労働者と交通政策

1 はじめに

「(1) なぜ私の仕事中の写真を写されて、その写真1枚で私が『罰金』を取られ、3ヶ月もの行政処分を受けなければいけないのか。学の無い私にはどうしても納得がいかない。ロボットみたいな機械に写真を写させ、計算器をしかけて獲物がかかるのを待っているなんて女郎ぐもみたいだ。その機械にかかったのが最後、必死で稼いだ金を罰金で取られるんなんて、こんな馬鹿げた事が今の世の中に有るだろうか。(2) 大多数の人は

私達の労働の実体を知らないと思う。夜も寝ないで朝方まで働いているのは、何も罰金を払う為ではない。少しでも世間並の生活が出来る様にと、過酷な労働に励んで居るのだ。その仕事の中身は法律でがんじがらめに成って居る。少しでも『ミス』をすれば、即罰金を取られる『ハンデ』を背負って仕事をして居る。現在の日中の交通事情が悪い中では水上げがどうしても出来が悪い。その分の遅れを夜間に取り返そうと必死に成るのは、誰もが考える事だろう。又道路交通法に違反しながら走らなければ生活が出来ない様な交通事情の悪い中で必死に生活しているハイタク労働者又は運転手はたまらない。一般市民を犠牲にして年間何百億と言う罰金を国の予算に計上して居るとはどういう事か説明してもらいたい位だ。(3) 又、交通指導を『おざなり』にして罰金稼〔ぎ〕の手伝をしている様に見られる所の有る警察関係者に言いたい。オービスⅢ等購入する金があったら、交通違反者の強制講習を開く等の費用にでもした方が交通事故を少なくするのに役立つと思う。だからと言って法を犯しても良いと言うのでは無い。もっと血の通つた行政をしてもらいたいのだ。過日のオービスⅢ裁判の警察官の証言の中で、オービスⅢはキケン箇所だから設置したと証言したが、我々が調査したかぎりではそんな事実は無い。たんなる罰金稼ぎの機械であるかぎりの何物でも無い。あんな機械で我々ハイタク〔や〕一般の人々を取締るより先に、自分達がより良い手本に成る様に示すべきだと思う。」

引用が長くなったが、これは津島事件の被告人津島不二夫さんがオービスⅢアメリカ調査団派遣壮行会に寄せた「所信表明」(私の言いたいこと)である。身勝手な理屈だと思う人が多いか知れないが、このように感じているハイタク労働者がかなりいることも事実である。

私がこの一文を読んで最初に感じたのは、取締る側と取締られる側との間の意識の違いであった。なぜこのように深い亀裂が生じてしまったのか。その背景はいったいなんなのか。その疑問に答える前に予備的に若干の考察を行っておかなくてはならない。

2 ハイタク労働者の労働条件

1979年1月24日、学者として証言台に立ちながら、私が痛感したのは、ハイタク労働者の実態をほとんど知らないという点であった。そこで証言終了後間もなく、弁護士を通じてタクシー添乗¹⁾を願い出た。当初、費用の関係もあって次回公判期日の前日にと申し出たのであるが、「素人にはとても無理」との反対意見があって、添乗日は公判と無関係な3月12～13日と決まった。私は戦時中に育ち、かなり苛酷な軍事教練にも耐えてきた。戦後においても中学高校を通じて体操・陸上両部に属し、体力はともかく気力には自信があった。しかしそれより少し前、某国会議員が添乗体験をしたところ夜10時にはダウンしたと聴いて素直に勧告に従うこととした。

3月11日午後、X自動車A営業所に出頭、早速打合せを行なった。同夜は近くの飲食店2階で顔合せのコンパ。翌日一緒に走ってくれるB運転手を紹介され、その実直そうな顔付を見てほっとした。実をいうと私にはタクシー運転手というのは怖い人という印象しかなかった。数年前に一度近距離すぎると怒鳴られて、爾来できるだけタクシーには乗らないようにしていた。やむをえず乗るときでも、近距離だがいいかと事前に了解を求めたのち乗るのを常としていた。ところが、その夜の運転手たちは私の予想と全く違っていた。陽気で人なつこく、なによりも皆まじめであった。そしてよくしゃべった。「大学の先生が私達とつき合ってくれるとは思ってもみなかった」という発言には恐縮したが、「夜どんなに喧嘩していても朝は快く送り出してもらおう」という発言には感動した。もっとも、飲むほどに酔うほどに多少は乱れて「たった1回の添乗ぐらいでわかったような顔をされたら困る」と言われたのには閉口した。

明けて12日、私も制服制帽に身を固め、労組役員や顧問弁護士の見送る中を定刻をやや遅れて出発した。それから約16時間の行程は次のようであった。

回数	経路	時間	人数		料金	備考
			男	女		
1	王子～岸町	8.30		1	330	午前中
2	王子本町～西巢鴨	8.40	1		390	
3	大塚～向原	8.50	1		330	
4	巢鴨～本駒込	9.00		2	330	
5	駒込～西ヶ原	9.10		2	330	
6	西ヶ原～上富士	9.20	1		390	
7	駒込～一里塚	9.30		1	330	
8	王子～滝の川	9.40		1	330	
9	王子～豊島	11.10		1	390	
10	豊島～赤羽	11.20		1	1,050	
11	西ヶ原～小豆沢	13.30	1		330	午後
12	西巢鴨～池袋	13.40	2		450	
13	池袋～堀割	13.50	1		390	
14	巢鴨～雑司ヶ谷	14.00	1		690	
15	池袋～坂下町	14.20		1	330	
16	王子～尾久	14.30	1		390	
17	梶原～王子	14.40		1	330	
18	駒込～本郷元町	14.50		1	690	
19	お茶の水～上野	15.20	1		570	
20	日暮里～駒込	15.50	1		810	
21	堀船～王子	16.20		1	330	
22	秋葉原～飯田橋	16.40	1	1	690	
23	飯田橋～池袋	17.00	1		990	
24	池袋～白山	18.00	1		930	
25	真砂町～御徒町	18.40	1		390	
26	台東2～滝山団地	20.40	4		5,430	夕食後
27	保谷～練馬	23.00	1		1,050	
28	池袋～王子	24.00	1		870	
29	王子～豊島	24.30	1	1	450	翌日午前中
30	巢鴨～板橋	24.50	1		520	
31	池袋～大山	1.00		2	630	
32	板橋～滝の川	1.20	1		450	

A営業所を出て真直ぐ王子駅に向かい、そのタクシー乗り場で最初のお客を乗せた。それから午前中は基本料金330円がほとんどであった。子供を幼稚園に送りつける母親、赤ちゃんを抱えてどこかを訪問するらしい

若い女性，病院に向かう中年婦人など家庭婦人とおぼしき人が目立った。午後になってビジネスマンらしい男性が乗るようになった。しかし料金はいずれもたいしたことはなかった。なかに，池袋のストリップショウに乗りつけろという出稼ぎ風の2人連れがいて私達を困らせた。夕方から雨模様になったせいもあって，夜になってようやく活気を帯び次々と客がついた。なぜ2人乗っているのかとお客に訊かれて返事に窮したこともあったが，一番困ったのは女性客が車に乗ろうとして片足をかけて，車内に男が2人いるのを見るや否やキャッと行って逃げ出した時であった。私はすぐさま降りて，決して怪しい者ではないと説明してようやく乗ってもらった。このようにして東奔西走したが，夜中の12時を廻ってもまだ営業収入は2万円に達しなかった。祈るような気持で上野を流していると4人連れの男が手を挙げた。しかしこのお客も助手席に私がいるのを見ると他の車を探すと言って乗ろうとしなかった。それをなだめすかしてようやく乗ってもらい，東久留米まで疾走した。それが当日最初で最後の長距離であった。記録によると滝山団地行きは20時40分となっているが，これはなにかの間違いであろう。

3月14日午前2時に予定どおり帰庫，私は洗車などの後始末を勘弁してもらって，すぐに風呂に飛び込み一日の汗を流した。ほっとして車置場を見ると，帰って来ている車はまだ数台しかなかった。16時間以上は明らかに労基法違反なのであるが，お互いに見て見ぬふりをしているという。私達の帰りを心配して待ってくれていた人達と慰労コンパを開いているうちに当日の営業集計が届いた。それによると最高水揚げは48,180円（走行406キロ），平均は34,230円（走行311キロ）。これに対し私達は24,360円（走行226キロ），最下位であった。私達の車のタコメーター記録を調べていた労組役員の一人が「完全な安全運転だ。これでは稼げるわけがない」と言ったので，大笑いとなった。

以上のような水揚げでどれ位の収入になるのか試算してもらおうと，扶養家族3人として，最高水揚げの人で税込み月収312,933円，平均の人で

220,355円。私達はなんと154,885円にしかならないとのことであった。それよりも驚いたのは、私達のような働き具合ではおそらく「馘になるだろう」との一言であった。私はそれを聴いて力が抜け、疲れがどっと出た。聞きしにまさる過酷な労働であった。

たった1度だけの乗車であったから私にも耐えられたが、これが1年中続くのであったらとても耐えられないと実感した。

16時間の勤務中、絶えず私を脅かし続けたのは「事故の恐怖」であった。たとえ体力的には耐えられたとしても、この心理的圧迫にはとても耐えられそうもなかった。私は労組の御好意で5千万円の保険をつけてもらっていた。しかも助手席に坐っているだけであった。それでも夜の10時位から頭がぼうっとし、早く終らないかとばかり考え続けた。実際にハンドルを握り、間断なく前後左右に目を配らなければならないとしたら、多分夜の11時位でダウンしていたであろう。

私は16時間勤務に問題があると考え、解決策を皆といろいろ話し合ってみたが駄目であった。以前、日勤夜勤とわけて1日8時間労働にしてみたが、種々問題が出てきて結局今のかたちに戻ってしまったという。勤務時間の問題以外に仮眠所の設備の問題もある。大学の教室のような大きな畳の部屋で何十人という運転手がゴロゴロとしていた。蒲団も決してきれいとは言えなかった。労働組合ではこれを問題にし、小部屋制度にするなど繰り返し交渉しているが、ここ当分改善の見通しはないとのことであった。「明け番集会」と名づけられる午前9時からの組合会議を傍聴したが、ベアの討論にさし「会社全体の収入を考えてみろ。そんな要求は無理だ。要するに車が多すぎるのが悪い」といった意見が数多く組合員の口から飛び出して来て、私を少なからずびっくりさせた²⁾。

最後にタクシーがなぜスピードを出すかという問題に触れたい。この問題はタクシー運転手の賃金制度と密接な関係がある。扶養家族3人で水揚げ高が2万5千と3万5千とでは月給構成は次表AからBへと変わる³⁾。

これで見ると歩合給の割合が大きくBはAの3倍近くになっていること

がわかる。タクシー業界の賃金制度はほぼ、固定給50%（日給）、歩合給40%、雑給10%（手当など）という構成になっており、他産業に比して歩合給の大きさが目立つ。言いかえれば、それは平均水揚げに達しないと大幅に減給となる罰則的賃金体系⁴⁾なのである。そこから、深夜1時近くになってまだ「ノルマ」に達しないとほとんどの運転手はつい焦ってスピードを出す。要

	A	B
営 収	30 万	41 万
本 給	47,840	47,840
勤 務 給	63,019	63,019
精 励	3,000	3,000
無 事 故	2,000	2,000
固定深夜	7,241	7,241
家 族	3,000	3,000
交 通	5,200	5,200
歩 合	31,200	88,400
歩合深夜	1,950	5,525
合 計	164,450	225,225

するに順法運転をしていれば減給になるような「罰則的賃金体系」に問題の根本がある。これを直すにはどうしたらいいか。一介の刑訴法学者の力量をこえる問題のように思われる。

3 警察のスピード取締対策

現在、自動車保有台数は約4,590万台、運転免許保有者数は約3,917万人に達し、まさしく国民総ドライバー時代ともいえるべき時代になってきている。一方、昭和53年中の道路交通法違反の検挙件数は1,211万9,000件に達し、算術的にいうと全免許保有者のうち3人に1人がなんらかの形で違反を犯していることになる。やや誇張していえば今や国民総違反時代の到来である。

道交法問題は単なる車対策の問題ではなく、すでに国にとっての大きな治安問題である。この問題処理に失敗するなら、政権の交替はおろか場合によっては革命的事態にまで発展するおそれなしとしない。近時、警察庁が本腰を入れて交通対策に取り組んでいる所以である。一方、取締られる側もようやく本腰を入れてこの問題に取り組む始め、一部に組織化の動きさえある。大量処理・合理化には必然的に形式的処理、不公平が伴うから、職業運転手は問題意識を持たざるをえないのである。

さて道路交通法（道交法）は、それまでの道路交通取締法と道路交通取締施行令とに代わって、昭和35年、道路交通の基本法として誕生した。ところで現行道交法は「この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び交通に起因する障害の防止に資することを目的とする」とその第1条で規定している。つまり道交法の目的は①交通の安全②交通の円滑③交通に起因する障害の防止、という複合構造を持つのである。しかし立法者は最初からこのような多元的目的を道交法に託していたわけではない。道交法の前身である道路交通取締法（昭和22年）は「交通の安全」しか目的としていなかった。ところが昭和35年の道交法制定にさいし「交通の円滑」が加えられ、さらに昭和45年改正で「交通に起因する障害の防止」までつけ加えられるに至った。モータリゼーションが進むにつれて問題が発展し、道交法の守備範囲が広がって来たことを示している。

道交法は制定以来過去19年間に10回も改正され、そのたびに罰則の拡大強化が行なわれてきた。ところで注目すべきはそれを支える集中管理体制の整備⁵⁾である。警察庁では昭和41年10月頃から大型コンピューターを導入し、全国のドライバーに関する情報を管理し始めた。ここではドライバーの氏名、生年月日、性別、免許証番号のほか交通違反歴も細大洩らさず記録され、中央の運転管理センターは全国どこの警察からの問合せにも秒単位で答えることができる。この背景があって初めて点数制の実施（昭和44年10月1日）も可能だったわけである。

このような流れの中で見ると昭和42年に出されたいわゆる「8.1 通達」（正確には昭和42年8月1日警察庁2交発第7号警察庁次長通達「道路交通法一部改正とこれに伴う交通指導取締り等の適正化と合理化の推進について」）は異例の感じを否めない。なぜなら「国民の納得」という線を強く押し出しているからである。しかし同通達が「交通反則制度の円滑な運用を期するため」発令されているところからすると理解できないではない。違憲の疑いさえささやかれた交通事件反則金通告制度をなんとしても

軌道に乗せたかったのであろう。その成功なくしては、日本の刑事司法が崩壊することは目に見えていたのである。それはともかく同通達⁶⁾はきわめて重要なのでやや詳しく紹介しよう。

同通達の「第4・交通指導取締り等の適正化と合理化の推進」の章は大きく2つに分かれる。第1節は「交通指導取締りに関する留意事項」で、①交通指導取締りのあり方②交通指導取締りに当る警察官の態度③交通指導取締りの技術・方法の改善④一斉取締りの検討⑤外勤警察官による交通指導取締りのあり方、以上5項から成る。第2節は「交通規制に関する留意事項」で、①民意を反映するための体制の確立②速度規制の合理化③道路標識・標示化、以上3項から成る。いずれも重要な内容を含むが、スペースの都合上各節の①のみを紹介する。それぞれ次のように述べている。

「交通指導取締りにあたっては、いわゆる点数主義に墮した検挙のための検挙、あるいは取締りやすいものだけを取締る安易な取締りに陥ることを避ける」「交通規制に伴う違反に対する指導取締りの適正を期するには、交通規制が常に道路交通の実情に適應し、かつ国民に納得されるものであることが必要である。」

この8.1 通達以降、昭和46年、昭和53年と大きな道交法改正⁷⁾が行なわれているが、これらは年々テンポの早まる交通情勢・社会情勢の変化に対応したものである。それら情勢の変化をふまえた取締りが期待される場所であるが、警察庁は昭和53年6月、交通局試案という形で「今後の交通対策について」を発表した。同試案は、まず交通指導取締りが交通事故に直結する悪質かつ危険な違反行為にしぼられるべきだとし、具体的には次のように指示している。「交通取締りは、事故多発路線（区間、地点）、曲り角、こう配の急な坂、見通しの悪い交差点等、危険な場所及び危険な時間を選定して行うとともに、このような危険な場所について、次のような施策を積極的に推進する。（ア）安全運転を促すための表示（イ）見えにくい道路標識等の点検等（ウ）交通危険場所等の広報」

この内容を警察庁幹部の論文でもう少し詳しく見てみよう。すなわち、

広谷干城 警察庁 交通規制課長は「今後における 交通指導取締りの 課題」(警察研究昭和54年4月号33頁以下)において「重点指向の取締りの推進」の中身を次のように説明している。

① 取締りは交通事故の防止を目的とするものであるから事故分析にもとづいた貢献度の高いものでなければならない。このような取締り分析につき警察は十分な実績を持っていない。

② 重点的な取締り対象とすべきものとしては、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過(いわゆる暴走運転)、信号無視、無理な追越し、過積載(悪質かつ著しい)、交通の危険を招来しかつ著しく交通の円滑を阻害する駐停車違反、その他悪質危険な違反、以上8点が考えられる。

③ 事故分析にもとづく的確な取締りの場所・時間帯の設定がなされないままに行なわれる「計画的集団取締り」は「取締りのための取締り」といわれてもやむをえない。一方、的確な取締りをしようと思っても、夜間における人員不足や場所的な制約があり、望みどおりには実施できない実情がある。

④ 次のような違反未然防止措置が必要である。a. 危険な場所、運転者の目につきやすい場所等における交通監視活動を強化することによって、信号無視・規制違反その他危険行為の未然防止をはかる。b. 規制理由を示す標示板を設置するなど規制理由を十分認識した上での安全運転を期待する措置をとる。c. 道路標識等の大型化など視認性を高めうっかりによる違反を防止する措置をとる。d. 違反取締り時には近所の事故事例を示す資料を交付して説明するなど安全意識の高揚を図り違反再発防止のための対策を推進する。

⑤ 指導取締りは総合統一的視野のもとで行なわれなければならない。たとえば速度違反の取締り対象の選定は、超過速度のみでなく、流れの先頭を走行する車両や流れを乱して走行する車両が取締りの重点対象となるように、違反車両の走行形態、道路環境、交通の流れ等を勘案して行なうべきであり、このため季節ごと時間ごとに定期的に走行実態の把握に努め

る。

以上が警察庁交通規制課長の提案であるが共感を呼ぶところが少ない。ところが同じ雑誌で杉原正警察庁交通局長は、限られた警察力を効率的に運用していくためには自動監視装置等の機械を交通事故多発地点に設置して公表する（杉原「今後の交通対策の課題」前掲誌18頁）と述べ、具体面ではいくらかの違いを見せている。もっとも、自動装置の設置は事故多発地点にかぎるとする局長発言は注目に値する。

このような交通取締り合理化問題はその後国民的関心を呼び、ごく最近においても国会で取り上げられるところとなった。すなわち昭和54年5月9日の衆議院の委員会において委員からの質問に対し、太田寿郎警察庁交通局参事官は次のように答えている。「私どもはスピード違反の取り締りだけではございませんで、すべての交通違反の指導、取り締まり活動は、とにかく交通事故を防止するというのを目的にいたしておりまして、国民の理解と協力がなければその目的が達せられないということを基本に据えまして、適正な取り締りの実施に常々努力しておるところでございます。とりわけスピード違反につきましては、交通事故の発生状況とか沿道環境の問題あるいは交通実態等を見きわめました上で、取り締まりの場所とか時間それから取り締まりの対象、そういうものを選定する。特にその場合に、幹部によります十分その辺の問題を検討するということを踏まえまして、それで取り締まりを行うということでこれまでも指導してきておりますが、今後もその点についてさらに徹底をしてまいりたいというふうに思っております。特に、スピードの取り締まり等に当たりましては、その取り締まりを行っているかなり前の時点で、適正なスピードを守れとかそういうたぐいの看板等を出しまして、一応運転者についてスピードについての認識というか思い出してもらい、適正なスピードを守ってもらうという自覚を促しておきまして、その上でさらに取り締まりを行うというようなことを、これはかなり徹底してきているのではないかというふうに思っておりますけれども、そういう方向で、国民の共感に支えられた交通警察の

運営ということを基本に置いて今後もやってまいりたいというふうに思っております。」(第87回国会衆議院交通安全対策特別委員会議録第6号9頁)。前半の「国民の納得する取締り」といった発言は、これに続く渋谷直蔵国家公安委員会委員長の発言(前掲10頁)にもあり、すでに第84回国会で「道路交通法の一部を改正する法律案」を審議したさいにも出ており(全自交全国共闘会議『道交法国会議事録集』1978年7月)、珍らしくはないが、後半の事前警告に関する部分はオービスⅢ事件の関係でも注目に値しよう。

4 むすび

ハイタク労働者の労働条件がきびしく、夜半になぜスピードを出すかについては若干理解を深めて頂けたと思うが、だからといってスピード違反をしていいということにならないことももちろんである。1979年1月に東京簡裁で証言してのち間もなく中京大学学長宛に大阪の一市民よりとして一通の葉書がまいこんだ。それには「バカ教授、バカ博士、庭山を即刻クビにせよ」と記してあった。ハイタク労働者の実情も知らず、欧米の事情も知らなかったら、私の立論などとうてい理解できないであろう。しかし果たして“常識”に問題がないかどうか、しばらく西欧の状況を考えてみることにしよう。

〔注〕

- 1) 青法協弁学合同部会タクシー労働者実態調査実行委員会『タクシー労働者の職場と労働条件』(昭和51年)47頁以下に司法修習生の添乗記録が収められている。
- 2) すべての組合員がそうだというわけではない。自交総連編『ハンドルは未来に向けて』(1978年)を参照せよ。
- 3) 自交総連『自交労働者』1979年1月号17頁による。
- 4) 前掲・タクシー労働者の職場と労働条件2頁。
- 5) 森美樹「道路交通法再検討」法と民主主義1978年10月号6頁。
- 6) 自交総連編『ハンドル労働者と道交法』(1979年)223頁以下による。
- 7) これに対する批判として、高山俊吉「道路交通法改正問題に触れて」法と民主主義1978年10月号9頁。

Ⅶ アメリカのスピード違反取締り

1 アンケート調査結果

1978年9月、オービスⅢ津島事件弁護団はアメリカの三つの機関に対してアンケートを送付した。その返答が届いたのは1979年の暮れの渡米調査に相前後してであった。渡米前に返答を入手していたのはワシントン州交通局からのもののみであった。出発前に返事を全部入手していたなら調査はもっと稔りあるものになっていたであろうにと今でも残念に思われてならない。アンケートの質問内容は要旨次のようなものであった。

- ① オービスⅢ類似の機械を使用したことがあるか。
- ② それを使用したことがある場合,
 - i その正確度が問題になったことがあるか。
 - ii それについての判例如何。
 - iii プライバシー侵害の問題は起きていないか。起きていたらその判例如何。
 - iv かつて使用したが中止したケースはないか。あったら中止の理由は。
- ③ 貴州(市)では実際にどんな取締り方法をとっているか。
- ④ 上記②③の質問に回答される場合具体的にデータ入手方法を教えて頂けると幸甚。

1978年10月6日付のワシントン州交通部技師ギャラハー氏(J. A. Gallagher)からの返答は簡潔で要旨次のようであった。ワシントン州においてオービスⅢ類似の機械が使用されたことはない。スピード違反取締りのやり方には二つがある。一つは警察官が追尾して相手のスピードを確認する方法であり、もう一つはレーダーによって確認する方法である。レーダーには移動式と定置式とがあり、いずれの方向からの車の速度でも測定できる。上記のいずれの場合においても警察官が追跡して捕促する。ワシントン州においては警察官がスピード違反を現認しないかぎり、違反者でも

停止させられたり罰金を科されたりすることはない。

次にニューヨーク州交通局にあてた手紙は州警察に回送され、1978年11月16日付で交通課主任サリバン氏 (John B. Sullivan) から回答が寄せられた。

質問①②への回答は次のようなものであった。ニューヨーク州警察でオービスⅢ類似の機械を用いたことはない。テキサス州のアーリントン警察でかつて実験したことがあるのでそちらに問合せられたい。同警察が実験に用いたオービスⅢのカタログを同封する。

質問③への回答はかなり長いが重要なのでできるだけ正確に記しておく。内容はほぼ次のとおり。

ニューヨーク州警察では車のスピード測定に“レーダー”が用いられている。アメリカにおいては法執行官は違反車をレーダーで捕捉したとき、法廷で自らスピード違反を現認 (observe) したとの証言を要求される。違反車は通常その場で停止され、運転者に裁判所への召喚状が手渡される。

毎日出動前に音又 (tuning fork) によってレーダーの正確性がテストされる。加えてレーダーを実際にセット (定置式) してのテストも要求される。さらに毎日の操作中に定時的にスピードメーターと比較してレーダーの正確度をチェックさせている。

性能検査のもう一つの方法は正確なスピードメーターを持つ警察車を指定速度で走らせてレーダーの目盛りとスピードメーターのそれとを比べるやり方である。

裁判所はレーダーを正確なスピード測定装置として認容してきた。しかし、警察への納入時にレーダーの性能検査が行なわれること、その後は修理後において同様だとの条件が裁判所によってつけられている。

ニューヨーク州の車両・交通法はアメリカのほとんどの州と同じく所有登録者がその車の運転者だと推定規定を持つ。違反時の運転者が自分でないというためにはこの推定をくつがえすだけの証拠を出さなければならない

い。

かつて取締りにヘリコプターや軽飛行機を用いたことがあったが、費用の関係ですでに廃止された。

最後の質問④に対する回答は次のようであった。現在ニューヨーク州警察は271台のレーダーを保有しているが、近い将来236台を追加購入する予定である。参考までにカタログを同封するが、次の四社の中から選ばれることとなる。

CMI, Incorporated; 15 South Highland, Chanute, Kansas 66720.

Decatur Electronics, Ins.; 715 Bright Street, Decatur, Illinois 62522.

M. P. H. Industries, Ins.; 1213-14th Street Court, Chanute, Kansas 66720.

Kustom Signals, Ins.; 1010 West Chestnut, Chanute, Kansas 66720.

さて第3番目のアンケートは連邦司法省に当てられた。しかし返事は連邦交通省から来た。日付は1978年11月13日で、発信人は通常ならびに緊急業務部長バッツ氏 (Harold A. Butz, Chief, Enforcement and Emergency Services Division) であった。回答は質問の順序にそったかなり詳しいものであるが実地調査結果と重複するので、以下に要点のみを紹介するにとどめる。

(1) West Orange, New Jersey および Arlington Texas の2カ所で実験したことがある。

(2) その実験にさいして、

(i) 同機器の正確性は問題にはならなかった。

(ii) それが法廷に出されたこともない。

(iii) オービスⅢ撮影写真の適法性はテキサスとミシガンとの2州の法務長官によって支持された。公道上を走る車は衆目にさらされて当然であり、公的安全を増進するための合理的な警察権行使はこれを甘受しなければならないというのがその理由であった。かくしてオービスⅢによる積極的プライバシー侵害は存在しない。この見解は裁判所でも支持さ

れた (State of Texas vs James Reeves, County Criminal Court No. 3 of Tarrant County, Texas, 1973)。

(iv) オービスⅢの導入は経済的な理由で中止されたが、慎重に所を選べば有用かも知れない。

(3) 合衆国においては法執行官によって数多くのスピード違反取締り方法がとられている。その基本的な方法はパトカーもしくは覆面パトカーによる巡回である。違反をスピードメーターで確かめてから捕捉する。

第2の最もよく用いられている方法はレーダーによるそれであり、移動式と固定式との二種がある。

ほかに飛行機による方法がある。高速道路の上に一定の間隔で線を引きその間の時間をストップウォッチで測り、違反は無線で地上のパトロールカーに連絡する。

ほかに VASCAR (Visual Average Speed Computer and Recorder) による方法もある。バスカーは高速道路上の二地点の距離と対象車の所要時間とから速度を計算し表示する。その正確度は二地点の選び方を含む種々の要素による。

(4) オービスⅢの製造元は Boeing Airplane 傘下の Vought Missiles and Space Co. であるが、現在では製造されていない。1976年10月、Tokyo Aircraft は Apollo International から日本でのオービスⅢ利用権を購入した。

2 取締り方式の移り変わり

最も初期の自動車速度測定器機はストップウォッチであった。¹⁾ 1906年にイギリスにおいて初めてストップウォッチによる測定値が証拠として認められた。あらかじめ距離が測られている区間を自動車がどれ位の時間で通過するかを測り、距離と時間との関係から速度を割り出した。1917年以來、スピードメーターが信頼できる速度測定器械として承認され、今日に至っている。

通過する車を連続して撮影する——カメラとストップウォッチとを組合わせた——装置によって作成された証拠が1910年にマサチューセッツ最高裁によって認容された。やがて高度の正確性をもってスピードをチェックできる種々の機器が広範に利用されるようになった。そのような機具は目新らしく、その機構も一般人にはわからなかったので、裁判所は当初挙証責任は訴追側にあるとの一般原則にしたがって手続を進めた。つまり訴追側はその装置の一般的信頼性と目的達成能力とを立証し、かつ当該証拠を作成した時点で同装置が正常に機能していたことを立証しなければならなかった。しかしながら時を経るにつれてレーダー速度計や電子ストップウォッチなどの一般的信頼性や正確性が広く知られるようになり、やがてそれら機器の使用は常識の問題といわれるほどにあたりまえでよくわかる段階へと到達した。裁判所が世間一般で常識とされる問題に法的に関心をよせ、ある証拠が科学的証拠だから改めての立証不要との態度をすることもできないではない。

これが実際に1955年のレーダー速度計の事件で発生した。すなわちニュージャージー最高裁はレーダー証拠の信頼性確立のために専門家証人を呼ぶ必要はもはやないと判示した。²⁾ 予備実験——試走車の速度計目盛りとレーダーのダイヤル目盛りとを比較してなされた——はレーダーが正しく作動していたことを証明するとされた。同時にニュージャージー最高裁は予備実験の必要性についてさえも疑問を投げ、そのような実験をしなくても速度計の表示は証拠として許容されると指摘した。他の裁判所も急速にそれにならった。³⁾ その後裁判所はスピードウォッチ——一定区間を通過する車の速度を測るために道路にわたしたホースを利用する——の信用性と正確性をも承認した。

ネブラスカ最高裁はレーダー速度計の一般的信頼性・正確性を承認しつつ現場での実際のテストはそれらをより確実なものとするのに役立つと判示した。⁴⁾

ワシントン、オレゴンおよびカリフォルニアはいわゆる“スピードのわ

な”禁止法 (“speed trap” law) を持っている。それは高速道路上の一定区間を通過する車の所要時間を測ることによってえられた証拠の利用を禁止している。しかしレーダー証拠は同禁止法に抵触しないとされる。なぜならレーダー速度計によるスピード測定は時間と距離とのいずれにもかかわらないからである。

近時電子計算機が警察車に搭載されるようになった。“VASCAR” とか “T. D. S. Computer” とかのブランドで用いられているのがそれである。これらの機器は時間と距離とをインプットすると車の速度を算出する。時がたつにつれてより多くの控訴裁判所がかかるコンピューター証拠の許容性を承認するであろう。⁵⁾

以上の流れでわかるとおり現在最も多く用いられているのはドップラー効果を利用したレーダーである。このレーダーについては「ベトナム戦争当時、ジャングル内で動く金属物体を検知してゲリラの動きを知るために開発された」との噂がある。1955年に著名なレーダー研究者によって書かれた論文⁶⁾は「ドップラー効果は星のスピード測定のためにこれまで一世紀近くも利用されてきた。また、それは過去10年以上も航空機のスピード測定や地上からの高度測定に用いられてきた。今やドップラー効果は地上を移動する物体のスピード測定に用いられつつある」と述べており、1966年のコネチカット州最高裁判例も⁷⁾「Radar という言葉は Radio Detection And Ranging という言葉の頭文字を合成したものであり、軍隊で通常用いられるような装置——標的の射程・方向・速度を決定する——にしか正確には用いられない」とも述べているので、全く根拠のない噂だともいえない。ベトナム戦争のエスカレーションをアメリカが決定したのが1964年で休戦成立が1973年であるからその間10年、ジャングル戦用のレーダーがかなりの進歩発達を遂げたであろうことは想像にかたくない。一方、スピード取締り用のポリスレーダー（軍隊用と比べるとすこぶる簡単でスピードしか測れないし、またそれ以上の必要もない）が判例上に現われたのはアメリカでは1953年が最初であり、1960年代、1970年代と次第に増加を見

ている。⁸⁾ ベトナム戦争中にポリスレーダーの方も次第に発達し普及を見ていることがわかる。

さきにも触れたとおりドップラーレーダーが取締り機器の主力ではあるが、それにも Radar Speedmeter, Radar Speedgun, Moving Radar といった種類があり、富裕な州はコンパクトな Radar Speedgun を用いているが、他の州では旧式の Radar Speedmeter⁹⁾ を用いている。そのほかに Speedwatch, Speedmeter といった伝統的な機器を利用しているところもあり、一部には Aircraft, VASCAR を用いているところもある。州によって交通取締り機器の種類がかなり異なることを知らなければならない。

3 スピードガン

スピードガンにも各社の製品がある。私が現物を見たものだけでも CMI Speedgun, MPH Model K-15 Hand Held Radar, KUSTOM Signal HR-8 Hand Held Radar と三種があるが、ここでは最初に挙げた CMI Speedgun につき CMI Publication No. 871 にしたがって説明しよう。まず「実際の使用」(pp. 12-14)の章ではほぼ次のように述べられている。

パトロール出発または装置のセットにさいして、法律上その性能が保障されるようにスピードガンの検査がなされなければならない。多くの警察では違反発見後もう一度音叉による検査をするよう指導されている。

ここでスピードガンが伝統的なドップラーレーダー原理——アメリカ全土の裁判所で承認されている——にもとづいて機能するものであることを指摘しておく必要がある。スピードガンといっても改善された器機をコンパクトにまとめたものにしかすぎず、旧式レーダーとの操作上の差違は前者がコンパクトに一つにまとめられていることから生ずるにすぎない。

“固定式”に用いようと“手動式”で用いようと、ガンの前面にあるアンテナ開口部は潜在的違反者に対して真直ぐに向けられなければならない。

また検査対象車がスピードガンに向かって一直線で近づくか、あるいはスピードガンから一直線で遠ざかる場合でなければならない。もしも約20度以上の角度で移動する車に向けられるなら、どんなレーダー装置でも実際より低い測定値を示すであろう。これは“the Cosine error”と名づけられている現象であり“Techniques For Radar Speed Detection, Traffic Institute, P. N. 7367, C. N. 245. 04, Northwestern University”で詳しく説明されている。くりかえしになるが、いかなるエラーも相手方に有利に働く。そしてそのようなエラーはレーダーが対象道路に近接しているときに極小となることを忘れてはならない。

スピードガンは基本的に二つの方法で用いられよう。一つは人が手で支えて即座に利用できるドップラーレーダーとしてであり、もう一つは不断に交通の流れを監視する固定式ドップラーレーダーとしてである。いずれの場合でも二つの基本的要件が充足されねばならない。第一は警察官がスピード違反を行っていると思われる車を現認 (observe) していること、第二はその車のスピードがレーダーによって確認されることである。経験豊かな警察官ならある車が速度超過だと判断できると法は予定して、彼らにスピードの判断を許している。このような超過速度についての警察官の判断も、ドップラーレーダーによる安定した表示で裏づけられれば、十分に証拠として妥当とみなされよう。

安定したレーダー表示は対象車の行動に見合う表示だといわれる。ただし対象車はその動きはともかくとしてレーダーの直近にいたときにかぎられる。さらにその表示が証拠として用いられるためには一定時間の継続性を要求される。

即座に状況に対応できる武器としてスピードガンを効果的に用いるためには、通常どおりの交通監視業務の実施が守られていなければならない。警察官は次に例示するような危険地区へのチェックを強化すべきである。

人口過密の住宅地域

人口中位の商業地域

知られている盛り場

事故のおこり易い場所

徹底的取締りを必要とする地区

以上で「実際の使用」の項を終り、次に「法律案内」(pp. 15-18)の項に移る。自社製品売り込みのためとはいえ、実によく勉強している。要旨は次のとおり。

その正確度と何年にもわたっての広範な法的承認とのために、ドップラーレーダー証拠を引用した事例のほとんどは有罪の自認をもたらしている。ところでスピードガンは最も悪質なグループによる違反の検挙に有効かも知れない。悪質な連中は裁判所に慣れている。訴追側は公判でも上訴でも争う余地のない証拠を提出しなければならない。

スピードガンは実際的にも法的にもドップラー原理にもとづく警察レーダーである。そしてドップラーレーダーは自動車の速度測定のための合法的手段としてすでに確立している。レーダーによってえられた速度証拠が正確に法廷に顕出され、適当な支持証拠に伴われているなら、裁判官も有罪を合理的に確信するであろう。

ここで判例に触れるとまず *State v. Dantonio*, (N. J.), 49 ALR2d 460 and note p. 470 (1955) はこの方面での先駆的判決であって、①器機の正確性が裁判での焦点となる②1時間半から2時間の訓練で操作できる③操作者は内部の働きを知っている必要はない、以上三点を判示した。

次に *Everight v. Little Rock*, (Ark.), 326 SW2d 796 (1959) はレーダーの信頼性に裁判所は注目してよいとの判例を確立した。

続いて *State v. Graham*, (Mo.), 322 SW2d 188 (1959) は、速度を測るレーダーの能力に注目してよいと判示した。

やがて *State v. Tomanelli*, (Conn.), 216 A2d 625 (1966) は法律上注目の問題点を再検討して、①自動車の速度を測るドップラーレーダーは信頼できる②音叉による正確度テストも信頼できる、と判示した。

そして最後に *Honeycutt v. Commonwealth*, (Ky.), 408 SW2d 421

(1966) は上訴理由を次々に否定して次の5点を再確認した。①適切に製作・操作されたレーダー機器は自動車の速度を正確に測定できる②音又によるテストは正確性確保のための正しい方法である③レーダーをセットしテストしその表示を読みとることができれば操作者としての資格十分である④操作者はレーダーの科学的原理を理解する要なく、その内的機能を説明する必要もないので、通常数時間の訓練で操作者となる資格がある⑤警察官が速度違反をその目で確認し、それがレーダー表示で裏づけられ、しかもその車が単独でレーダーの直近前方に存在していたときには車の同一性を確認して差支えない。ただし現認した警察官がレーダー表示に反対した場合は別である。

蛇足かも知れないが MPH K-15 Radar の紹介パンフによると、「デジタル表示は熱の波動や環境的侵食に対し抵抗力あり」とわざわざことわっている。外からの電波的妨害に対しても強いという意味か、その点必ずしも明らかではない。

4 レーダーのための統一法典

レーダーによるスピード取締りを完全にコントロールする統一法典ができれば、交通法執行官の効率がまし、高速道路の安全が高められ、交通違反者の平等な取扱いが約束されるであろう。以下 Mr. Tisdale の試案¹⁰⁾を紹介しよう。

第1条 自動車の速度はレーダーもしくは類似の電子機器——それは州政府〇〇局によって検査の結果信頼できるとされ、かつ公聴会后同部局によって認可されている——を用いてこれを測定することができる。

第2条 いかなるレーダーもしくは他の電子機器も州政府〇〇局の定める手続にもとづく検査の結果正確だと認められなければその利用は許されない。かかる検査は当然違反の前後1週間以内に行なわなければならない。少なくとも2回の追加検査——同部局によってとくに定められた種類の——が当該違反の時と場所もしくはその近くにおいて行なわれなければならない。

ならない。各機器ごとにすべての上記検査の場所、日時、結果を記した点検簿が備えられなければならない、さらに各点検簿には各違反毎に場所、日時、天候および測定された速度が記録されなければならない。

第3条 レーダーもしくは他の電子機器の使用につき州政府〇〇局によって作られた教育計画で訓練を受けた交通法執行官のみが、前記機器を扱う資格があるものとする。

第4条 レーダーもしくは他の電子機器は州政府〇〇局によって指定された場所——それは速度制限緩和を示す最初の掲示から500フィート以内を含むが、必ずしも500フィートに限定されない——においていかなる法執行官によっても操作は許されない。レーダーが操作される地区を指定するにさいしては、当該部局はラジオ、テレビ、電気透熱療法、他のレーダーや電子機器、およびその他の環境的要因によってレーダーに対して与えられる影響を考慮しなければならない。

第5条 自動車速度がレーダーもしくは他の電子機器によって測られるかも知れない旨を運転者一般に伝える掲示板が地方自治体単位——同単位は州の各高速道路および同単位に入ってくる幹線道路においてレーダー等を利用している——の境界もしくはその近くの目立つ場所に設置されなければならない。この州を他の法的管轄区域につなげる州際基本高速道路上にあるこの州の境界線もしくはその近くの目立つ場所においても同様である。

第6条 いかなる自動車の運転手も本法のもとでは令状なしで逮捕されるかも知れない。但し逮捕官憲が制服を着用し、身分証明書を提示し、しかも次の要件をも備えたときにかぎる。

- (a) レーダーその他の電子機器による当該自動車の速度測定を現認している。
- (b) 同機器によって測られた自動車の速度を現認した者から無線連絡を受けている。但し上記無線連絡は、 i) 速度測定直後に発信されていなければならない、 ii) 車のナンバーその他同一性確認証拠を含んで

いなければならぬとい、iii) 測定速度が明示されていなければならぬい。

第7条 自動車の速度が争点となっているいかなる法律手続においても、本法にもとづいてレーダーもしくは他の電子機器によってなされた測定結果は蓋然性証拠と見なされる。

第8条 レーダーもしくは他の電子機器の性能ないし正確度が問題とされているいかなる法律手続においても、同機器を管理する点検簿の確実なコピーは機器の正確性について蓋然性証拠となる。但し次の要件を充たしている場合にかぎる。

- (a) 点検簿が同機器の検査・操作担当官によって記入され、かつサインされている。
- (b) 同点検簿に各テストに用いられたテスト器具の正確性を示す情報が記入されている。
- (c) 同点検簿が本法に定められている要件にもとづいて保管されている。
- (d) 同点検簿のコピーがサインをした者によって確認される。

第9条 測定速度が制限速度を少なくとも6マイルこえるものでなければ、レーダーもしくは他の電子機器によってえられた証拠にもとづいて有罪判決を下すことは許されない。

5 むすび

以上調べたところから所感を二点記してむすびとしたいと思う。第一点は、スピード違反を軽罪 (misdemeanour) ととらえ、法執行官が違反を現認しないかぎり逮捕しないとくり返し述べている点である。もっとも前掲のニューヨーク市警マニュアルによると、通常の検挙のように被告人を追跡しなくてすむから警察官の安全が確保される (1頁) と記されているので、後日呼出しという場合が多いようである。

第二点は、レーダー (バスカーを含む) の信頼性・正確性とも判例・学

説によって承認を受けているとされている点である。この点はそのいうとおりであろう。しかし実際の使用のところでも指摘されているとおり、操作方法の手違いや外的条件の変化によって表示に大きく変化が出てくる点を見逃してはならない。¹¹⁾この点も今後の研究課題である。

〔注〕

- 1) 以下主として Fisher and Reeder, *Vehicle Traffic Law*, 1974, p. 144 による。
- 2) *State v. Dantonio*, 18 N. J. 570.
- 3) Edward C. Fisher, *Legal Aspects of Speed Measurement Devices*, 1967, p. 25 によればバージニア最高裁 (1956年), アーカンサス最高裁 (1959年) がこれに続いた。
- 4) *Diretze v. State*, 162 Ned. 80 (1956).
- 5) VASCAR については J. R. Richardson, *Modern Scientific Evidence*, 1974, p. 288; Moenssens and Inbau, *Scientific Evidence in Criminal Cases*, 1978, p. 591 が詳しい。とくに後者では実物写真入りで解説されている。
- 6) Dr. John M. Kopper, *The Scientific Reliability of Radar Speedmeters*, *North Carolina Law Review*, vol. 33, p. 343f. (1955).
- 7) *State v. Tomanelli*, 153 Conn. 365, 216 A. 2d 625 (1966).
- 8) *List of Court Decisions Relating to Mechanical and Electronic Speedmeters (1967-1978)*. 同リストのことわり書きによれば E. C. Fisher, *op. cit.* の *Supplement* だとのことである。双方共シカゴの弁護士エコノモス氏を訪ねたとき入手した。
- 9) ニューヨーク市警察での主力はこれであった。City of New York Police, Department, *Highway District Radar Manual*, 1978 によれば次の4機種を使用中。Decatur Radar Model 989, Ra-Gun G-5 Combination Radar, Kustom Signal HR-8 Hand-held Radar, Rangemaster 715.
- 10) Douglas M. Tisdale, *Proposal for a Uniform Radar Speed Detection Act*, *Univ. of Michigan Journal of Law Reform*, vol. 7 No. 1 (1973) p. 440f. 本論文は Common Law と Statutory Law とにわけて Radar にまつわる論点をよく整理してあり、この分野では最もすぐれた論文と思われる。あまり引用されていないので念の為。
- 11) 家屋が時速28マイルで走るかという点につき, *News Week*, 1975年5月21日号37頁以下を見よ。