

論 説

犯罪捜査と自動車検問について

村 上 朝 満

- 一. はじめに
- 二. 自動車検問の意義
- 三. 交通検問
- 四. 警戒検問
- 五. 緊急配備検問
- 六. おわりに

一. はじめに

モータリゼーションの発達により、犯罪遂行過程において、自動車やバイクを利用する例が増加している。とくに兇悪犯罪である強盗殺人や誘拐、強姦はいうにおよばず、麻薬や覚醒剤等に関する犯罪に利用される。それらの犯罪捜査に自動車検問が行われることが多い。また一般の飲酒運転等の自動車の取締も必要である。これらのものを捜査・取締の第一線の任に当る警察官の立場からすれば、随時にしかも任意に為すことができればよいが、一方プライバシーの侵害になる可能性がある。つまり適法行為と違法行為が裏腹の関係にある。警察官は基本的には行政官であるから、その行為には適法性が推定されるし、また市民との信頼関係は大切にされなければならない。民主国家における市民の基本的な人権は最大限に尊重されなければならない。わけでも、プライバシーの侵害は何人といえどもできないものとしておかなければならない。当然のことではあるけれども、世間一般には、プライバシーに関しては案外無頓着な風潮があるのが日本の今の社会である。言論・思想の自由や知る権利が主張される現在、テレビ番組をはじめ、各種取材、アンケート調査、コンピューター入

力事情等により、公的にも私的にもプライバシーが守られ難いという状況にあるように思える。そのような社会状況のなかにあつては、犯罪捜査等にあたる警察官をはじめとする捜査官や、裁判官も、そういった風潮の社会状況に影響されないとは到底いいがたい。旧憲法時代の国家主義を基本とした統治形態における社会や人々の日常生活を顧みれば、解ることであり、またそのようなことが繰返されてはならない。

さて警察官は、憲法を基本規範として、警察法や警察官職務執行法によってその責務と行為が規定され、その権限も限定されていると云つてよい。すなはち基本的には警察法によりその目的と責務が遂行されるように組織され、職務の遂行にあつては、特に警察官職務執行法により、その権限が限定されている。また犯罪捜査にあつては刑事訴訟法に従つて行動しなければならないのは当然である。

警察官は行政警察と司法警察の両面の身分があるが、自動車検問においては、その区別の意識はないと思われる。同一の行為が法的には分かれることになる。交通取締をしていて、犯罪を見逃すことはできないし、犯罪捜査にあつていても、無免許運転を見逃すことはできないからである。したがつて犯罪捜査の側面からみれば、刑事訴訟法ないし警察官職務執行法に依つて行われなければならないが、逸脱してしまうことになる可能性がある。プライバシーの侵害ないし違法な捜査方法となりかねない。そうなると、警察官の行為の適法性は破れることになる。

二. 自動車検問の意義

組織法である警察法第2条1項によると警察の責務を「個人の生命、身体及び財産の保護に任じ、犯罪の予防、鎮圧及び捜査、被疑者の逮捕、交通の取締その他公共の安全と秩序の維持に当ること」としている。もとより「個人の権利と自由を保護し、公共の安全と秩序を維持するため、民主的理念を基調とする」ことも当然である（同法第1条）。そして警察官は「日本国憲法及び法律を擁護し、不偏不党且つ公平中正にその職務を遂行」することを要する（同法

第3条)。そして法律としては警察官職務執行法をはじめ、道路交通法、刑事訴訟法等に従って行動しなければならない。

犯罪等に対処するためになされる「自動車検問」はいわゆる犯罪の予防・検挙および犯罪捜査の一環としてとらえられている。しかし、検問について規定した法律はない。したがって、警察実務においてそれぞれ対策的に、法的には行政法的な配慮に基づいて規範を創出し、警察比例の原則に従って行われていると思料される。

そして、自動車検問は犯罪の予防・検挙のために、警察官が走行中の車両を障害物を設置したり、赤色灯を回したりして、一定の場所で停止させ、車両を見分したり、運転者等に必要な事項について質問することである。走行する車両の外観などから不審事由があれば、警職法上「停止させる」ことに問題はない。不審事由の有無にかかわらず全車両を停止させる一斉検問がさしあたり検討さるべきである。現在次の三種に分類される¹⁾。

- (1) 交通検問……道路交通法違反の予防・検挙を目的とする。
- (2) 警戒検問……不特定の犯罪の予防・検挙を目的とする。
- (3) 緊急配備検問……特定犯罪の犯人検挙並びに情報収集を目的とする。

なお以上の他、検問というのでなく、警察官の個人的権利でなんとなく質問することも実際に行われている。この点は憲法上のプライバシーの侵害になり、違法であり市民を不愉快にする。警察比例の原則にも反するので、裁判や判例には上らないが、行政警察としての警察官の行動であっても慎むべきである。以下三分類に従って検討を加える²⁾。

三. 交通検問

警察官がスピード違反や信号無視などを現認して現行犯逮捕の要件が充たされておれば車両を停止させて違反者の身柄を確保するとか、無免許運転、酒気

帯び運転、過労・病気・薬物の影響下での運転はそれぞれ道交法により禁止され、それらの禁止に違反して運転されていると認められる車両を停止させ、運転免許証の呈示を求めることができ、さらに酒気帯びの疑いがあるときは呼気検査をすることができる。その他にも車両を停止させて一定の措置をとる権限が警察官に与えられている。これらの場合、車両の走行態様などから違反が認められるときは、警職法2条1項の「異常な挙動その他周囲の事情から合理的に判断して何らかの犯罪を犯し、若しくは犯そうとしていると疑うに足りる相当な理由」があり停止させて質問することができる。また道交法の規定にもとずき車両に停止を求めることができることは問題とはしない。

そうでない場合に一齐に交通検問が可能かということが論点として取り上げられる。

I. 最高裁昭和55年9月22日の決定

第3小法廷は、この点について、最初の判断を示した。「不審事由」に先行しての警察官が道路上で予防的自動車検問（一齐検問）を行った場合の合憲性と、法的根拠を示したものである³⁾。

(1). 事実の概要

宮崎県警本部所属の外勤係のK及びHの両巡査は、昭和52年7月7日それぞれ当番勤務を終え、午後10時から翌朝午前7時までの拠点勤務につき、7月8日午前2時45分ごろから橘橋南詰で警邏の一環として飲酒運転など交通関係違反の取締を主な目的とする交通検問に従事した。

検問場所を橘橋南詰にしたのは、時期的に飲酒運転が多く、宮崎市内で飲食店の多い宮崎北警察署管内から、K、H両巡査が所属している宮崎南警察署管内に帰る者が、通常この橘橋を通るので、そこが検問に適していると判断したからであった。K、H両巡査はその橘橋南詰の道路端に立って赤色燈を回しながら北方からその橋を渡って来る全車両に停止を求める方法で検問を実施した。5分に1台位の割合で、検問を終了した午前5時15分までに25～6台に停止を

求め、酒気帯び運転で被告人を含め5人を検挙した。

被告人運転の車両は、その走行の外見の状況からは格別不審な点はなかったが、道路端に立って検問を実施していたK巡査が、赤色燈を回して停止の合図をすると被告人の方で、車両を道路左端に寄せ、K巡査の前で停止したので、K巡査は被告人運転車両の前を通過して運転席のところに行き、運転席の窓を開けてもらい、窓越しに被告人に運転免許証の呈示を求めたところ、酒臭がするので、酒気帯び運転の疑いをもち降車を求めた。

被告人は格別拒否することもなく、素直に降車したので、それまで同車の後部付近で整備不良の有無を点検していたH巡査に被告人の酒臭の有無を確認してもらったところ、酒臭がするということで、被告人に中村警察官派出所まで同行を求めた。被告人はそれを承諾し、H巡査が被告人の了解を得て被告人の車両を運転し、K巡査が被告人と一緒に10ないし20メートル離れたところにある同派出所に赴き、同所において飲酒検知したところ、呼気1リットルにつき、0.25ミリグラム以上のアルコールが検出されたため、被告人にもその旨確認させたうえ、H巡査が鑑識カードを作成して、被告人の署名押印欄に署名を求め、被告人もこれに応じて署名押印した。

その後、その交通切符のうち、いわゆる赤切符を被告人に手渡し、車両を置いて後日取りに来るか、車中で酔いを醒してから帰宅するように伝えたところ、被告人は、車両を置いて徒歩で帰宅した¹⁾。

(2). 第一審、第二審の判断

第一審で被告人側は、本件自動車検問は、何らの法的根拠もなくなされた違法なものとして主張したのに対して、(1)の事実を前提として、「……問題は……走行の外観状況等からは交通違反を犯している等の不審な点が客観的に認められない車両に停止等を求め得るか否かである。……これを許容する法律の特別の根拠規定もないところでもあるが、社会生活において自動車が必要不可欠のものとなり、その普及も目ざましく、道路における危険防止、交通の安全と円滑の確保の重要さが増大している現時の交通状況からすると、交通の安全と交通秩序を維持するために本件のような交通検問の必要性は否定できないところ

であって、警察法2条1項が交通取締を警察の責務として掲げ、交通の安全と交通秩序の維持をその職と規定していることに鑑みると、同条項は、交通の取締の一環として当然右のような交通検問の実施を警察官に許容しているものと解される……ただこの場合、警察官がその職責を遂行するに当って取り得る警察手段としては、法律の特別の根拠規定を要しない任意手段に限られ……警察官の権限行使の具体的な必要性和相手方の受ける不利益とを比較考慮しその権限行使が社会通念上是認できる必要最少限度のものに限り許されるというべきで、……それが相手方の完全な自由意思に基く任意の協力を求める形で行われ、その方法も強制にわたらないもので、検問を実施するについて相当の必要性があり、相手方に過重な負担をかけない場合に法的に是認されると解すべきである。これを本件についてみるに、本件自動車検問は、……橋橋南詰の道路端から赤色燈を回して合図し、被告人車両に停止を求める方法で行われ、これに応じて被告人が道路左側に停車し、警察官の質問に応じたもので、その間に強制的要素はなく、被告人の完全な自由意思に基く任意の協力を求める形で行われ、検問を実施した理由も時期的に飲酒運転の多い状況を踏まえて飲酒運転等の検挙のために行ったもので、検問を行う相当の必要性もあり、また被告人に過重な負担をかけるものではなかったと認められるところであるから、適法な検問であったというべきである」とし、この種の検問を認めた。

第二審もほぼ同様の事実認定と法的根拠を説示しながら、被告人側の違法性の主張等をしりぞけた。そこで被告人側は更にその点を争って上告した⁵⁾。

(3). 最高裁判所の判断

これに対し最高裁は上告を棄却したが、職権によって自動車検問の適否について判断した。「警察法2条1項が『交通の取締』を警察の責務として定めていることに照らすと、交通の安全及び交通秩序の維持などに必要な警察の諸活動は、強制力を伴わない任意手段による限り、一般的には許容されるべきものであるが、それが国民の権利、自由の干渉にわたるおそれのある事項にかかわる場合には、任意手段によるからといって無制限に許されるべきものでないことも同条2項及び警察官職務執行法1条などの趣旨にかんがみ明らかである。

しかしながら、自動車の運転者は、公道において自動車を利用することを許されていることに伴う当然の負担として、合理的に必要な限度で行われる交通取締りに協力すべきものであること、その他現時における交通違反、交通事故の状況などをも考慮すると、警察官が、交通取締の一環として交通違反の多発する地域等の適当な場所において、交通違反の予防、検挙のための自動車検問を実施し、同所を通過する自動車に対して走行の外観上の不審な点の有無にかかわらず短時分の停止を求めて、運転者などに対し必要な事項についての質問などをすることは、それが相手方の任意の協力を求める形で行われ、自動車の利用者の自由を不当に制約することにならない方法、態様で行われる限り、適法なものとして解すべきである。……本件自動車検問は……述べた範囲を越えない方法と範囲によって実施されており、第一審、第二審の判断を正当であると認めた⁶⁾。最高裁の判断であるが故に、リーディングケースとして実務や学説のよりどころとして重視することができる。

II. 交通検問の法的根拠

(1). 警察法2条を根拠とする立場

前記判例の立場が警察法2条を交通検問の法的根拠としていることは明らかである。そしてこの判例を肯定的にみる見解も多数ある⁷⁾。ただ、任意処分という点や自動車利用者の交通取締に対する負担〔義務〕面をピックアップしてみると必ずしも警察法2条を、警察官の責務根拠ではあるが、交通検問の積極的法的根拠としているとは思えないところもある。この見解に対しては、警察法は組織法であり、授權規定とするのは問題であるとの指摘がある⁸⁾。

(2). 警職法2条1項を根拠とする立場

警戒検問の項においてふれるところでもあるが、大阪高裁昭和38年9月6日判決は「一般の歩行者であれば警察官はその挙動、態度を注視することによって、…職務質問の要件の存否を判断することができるが、高速度で疾走する自動車に乗車している者に対しては停車しなければ職務質問の要件の存否の判断

をすることはもとより、かりに自動車に乗車している者に職務質問の要件を具えた者がいたとしても職務質問を行うことは事実上不可能である。」したがって、警職法2条1項により停車を求め質問することは許されるとの判断である。ただ、無制限ではなく、任意性、蓋然性、必要性（己むを得ないもの）を条件としている⁹⁾。

また渥美教授は「警職法2条1項による『不審事由』による措置だと解すると、その場合の『不審事由』は具体的な刑罰法規違反か行政法規が予定されなければならない、その不審事由との具体的関連を職務質問が備えていることが求められることになる。『不審事由』は自動車の走行中には外観から判明しない点が難点とされるが、その難点は、自動車のプライバシーを歩行者と同等に扱うという法的処理によって十分に解消しうると思われる。このように、プライバシーの保護の観点を基軸に自動車検問を法的に処理するためには、警職法2条1項を根拠とする方が警察法2条によるよりは妥当だと思われる。」とされる¹⁰⁾。しかし「自動車のプライバシーを歩行者と同等に扱う」理論には疑問があるし、また、警職法2条1項の規定の文言にはそぐわず、解釈論の枠を超えているとの批判もある¹¹⁾。

(3) 自動車運転者の交通安全協力義務に根拠を求める見解

鈴木教授は「自動車運転者の一般的な交通安全協力義務を介して、一定の範囲で一斉検問を正当化する余地がある」とされたり¹²⁾、大國教授は「外観上不審の認められぬ自動車の検問において許される要件は……①交通違反の多発する地域等適切な場所で行う。②交通違反の予防検挙のためのもの。③短時間の停止と必要事項の質問などに限る。④相手方の任意の協力を求める形で行われ、自由を不当に制約しない方法、態様のものであること。」として、前述の最高裁決定も「行政作用法上の根拠を要しないとしたもの」との見解のもと一斉交通検問を是認され¹³⁾、三井教授も「検問の必要性は否定できないものの、理論的に突き詰めれば、現行法では、法的根拠がなく違法な制度であるにとらえるのが筋がとおっている。」「ただ……現実問題としては……①警察の責務の範囲に属しており、②検問の必要性が明確であり（違法多発地域に限る）、③相手

方の協力を得る合理的理由があり（公道利用という受益にたいする負担）、④実際に任意の協力のもとに実施され（物理的に進路を塞ぐ等の方法はとれない）、⑤権利・利益の制約をもたらさない（…たとえば、協力がなかったからといって追跡等はできない）等の場合をも、法的根拠がないということで違法とみるのは固きにすぎると思われる。換言すれば、この範囲内において、「一斉検問は許容される余地がある」とされる¹⁴⁾。また、とりわけ任意手段であることを強調して考え、交通検問をすること自体の法的根拠は、警察法でも、警職法でもなく、職務執行方法の一つであるとの実務家の見解もある¹⁵⁾。

（４）立法によるべきとの見解

組織法である警察法によることはもとより、警職法2条1項の質問要件を具備していない以上、交通検問は法律の手續によるべきであって、立法が必要であるとする¹⁶⁾。

Ⅲ. 交通検問への疑問と立法への理解

最高裁の決定をめぐって、種々の見解が展開されてきたが、交通検問は人々の日常生活が極めてスムーズに行われているところに警察官の行為が突如として介入することであるから、たとえ任意の行為が必要であるとはいえ、自動車運転中に運転者が警察官を認知すれば自動車を停止させたり、派出所の前を通過するたびに一時停止をしたりは決してしないだろうと同様に、それを義務付けるとすれば、人々の事前の同意つまり立法によるしかないと考える。「立法をしてもその解釈・運用をめぐってさらに複雑な問題が起る虞れがあり……判例の積み重ねによって一定の基準を明らかにするのが最も实际的・合理的であると思われる¹⁷⁾」という見方もあるが、判例は違反者の行為、例えば、飲酒運転、麻薬品や覚醒剤の保有者、強盗・窃盗その他の犯罪を行った者等が車両を運転している場合には、有効に働くと思われるが、一般人にとっては全く無関係であり、その基準は適用されるはずはない。行政警察の範囲内であれば、是認されるが、それが犯罪取締り、即ち司法警察の範疇に入る場合は、デュー・

プロセス的な原理が働くとせざるを得ない。つまり法律によって人々の納得のゆく解決をはかるべきである。また、自動車運行上の義務ないし負担を根拠にすることも説得力に欠けるように思う。

四. 警戒検問

警戒検問については、昭和37年2月28日の大阪地裁の違法とする判決¹⁸⁾とその控訴審である昭和38年9月7日の大阪高裁の適法とする判決¹⁹⁾があり、後者がその後に与えた実務への影響は多大なものがあったと思われる。但し、警職法にその根拠を求めた。実質的にはそこで採られた判決内容が、根拠を警察法へ移されたものが交通検問で述べた最高裁決定であったとも思われる。

(1). 大阪地裁の判決

昭和35年ごろの事例であることと、当時類発していた自動強盗犯等の予防検挙のための警戒検問に対する判断であり、さらに自動車利用率が上った現在、任意処分を論理の出発点にしても、人々の法感情がかなりずれてゆくものと思われるが、ひとまず判例理論をフォローしてみることにする。

大阪地裁は、自動車検問が警察内部の訓令（大阪府においては大阪府警察特別警戒規程²⁰⁾）通達等によって制度的に実施され、現場の警察官の裁量に任せられていることを認め、警察の自動車検問の権限は、警職法第2条の職務質問の前段階であって、警察の責務を規定している警察法第2条1項をうけて、その必要な手段は警職法に定めてあり、しかも、同法第2条1項は「厳格な要件を定め」ているので、その範囲内で行動すべき旨を次のように判旨した。

「いわゆる自動車検問なるものは、その実質において、職務質問の要件を取り除いた職務質問であり、まさに『職務質問の要件なき職務質問』というべきものである。検察官は、自動車検問は相手方の協力を前提とする点において、職務質問が単に任意を前提とするに過ぎず又追跡する等ある程度の実力を用いることができるのと異なると主張するが、協力といい、任意というのも所詮言葉の綾に過ぎないし、事実上自動車検問という制度が存在し、警察官が検問所

を設けてその実施に当る以上、時には運転者に対し、特に搭乗者の多くに対し、強制的な働きをもつであろうことは明らかであるし、自動車盗犯等の予防検挙という検問の目的を達成するために、その運用が強要的に流れ易いであろうことも亦見易い道理であろう。……いわば自動車搭乗者に対する職務質問の特殊応用形態としての自動車検問なる制度の今日における必要性は理解できないではないが、現行法の下においては、法的根拠を欠き不適法なものであるといわざるを得ない。ただ、個々の自動車に対する検問が、たまたま警察官職務執行法第2条第1項の要件を備えている限りにおいて、職務質問として適法と見ることができると止まる。」として職務質問の一種ととらえ、当時、警察当局の無反省な自動車検問制度の施行に対する警鐘とした²¹⁾。

(2). 第2審大阪高裁判決

第一審がこの種の自動車検問を不適法としたのに対して、大阪高裁判決は警職法の解釈を詳説して適法との判断を下した。以下少し長くなるが要点を引用する。「一般の歩行者であれば警察官はその挙動、態度を注視することによって、同条の職務質問の要件の存否を判断することができるが、高速度で疾走する自動車に乗車している者に対しては停車しなければ職務質問の要件の存否の判断をすることはもとより、かりに自動車に乗車している者に職務質問の要件を具えた者がいたとしても職務質問を行うことは事実上不可能である²²⁾。……文明の発達と共に自動車を犯罪の手段または隠蔽の方法として利用する者が激増する事態を招き、高速度交通機関を利用する者に対しても同条（警職法＝筆者注）第1項の要をみたま限り警察官の職務質問の権限を認むべき実質的理由がある。……従って自動車を利用する者に対しても同条第1項は警察官に対し職務質問の権限を与えているものと解すべきであり²³⁾、……職務質問の要件の存否を確認するため自動車利用者に停車を求める権限をも合わせて与えたものといわなければならない。さらに運転者や乗客に職務質問の前提要件の存否を確かめるため二、三の質問をすることも相手方の任意の応答を期待できる限度において許容されていると解するのが妥当である²⁴⁾。」としながらも制限を認めている。「先ず第一に……自動車の停止を求める行為もまた任意の手段でな

ければならない……第二に、犯罪を犯し、若しくは犯そうとしている者が自動車を利用していているという蓋然性がある場合でなければならない。……第三に、自動車の停止を求めることが公共の安全と秩序の維持のために自動車利用者の自由を制限しても己むを得ないものとして是認される場合でなければならない」。この第3番目の制限には更に限定を加えている。すなわち「職務質問を受ける対象者に該当しない者の自由を制限しても己むを得ないと是認される場合でなければならない。……これを詳説すれば、(イ)自動車検問が許されるのは自動車を利用する重要犯罪に限られる。……(ロ)、自動車検問の必要性のある場合でなければならない。……(ハ)、自動車検問が犯罪の予防、検挙の手段として適切なものでなければならない。……(ニ)、自動車利用者の自由の制限は最小限度に止めなければならない。自動車の停止はできる限り短時間に止めなければならない」と説示した。

警職法第2条1項を拡張解釈した形での理由付けをして当時の社会情勢に対応したといえる。任意、重要犯罪、短時間、無関係な運転者に対する人権侵害等に配慮した対策的判断だと解される。

(3). 考え方

警戒検問をめぐる初めての判例であっただけに学説も種々のものが出現した。地裁判決に従い違法説をとるもの²⁶⁾、高裁判決に従い警職法2条1項で適法性をみとめるもの²⁶⁾、検察や警察関係の支持を得、交通検問でみた最高裁決定に影響したと思われる警察法2条説²⁷⁾、同様に立法によるべきだとするもの²⁸⁾、そして注目すべきは、この時点でアメリカ法的認識に立ちながらデュー・プロセスと憲法31条により合理性を求め、「法改正の現実の可能性とデュー・プロセス概念の柔軟性を考えると、判例の展開に期するものが大きい。なるほど、わが国の伝統からいえば、立法過程をふむのが筋であり、その方が望ましい。また、わが国の裁判官の間の根強い法規物神性からすると、その実現もなかなか困難かと思われる。しかし、被告人・被疑者に利益な方向に法を豊かに発展させようというのであるから、かなりリベラルな態度が可能なのではあるまいか」との主張であった²⁹⁾。またこの思考の流れをくんでアメリカの判例分

析を通して、更に論を進め、「不特定の一般犯罪の予防検挙を目的とする警戒検問については、個人のプライバシーと安全への干渉的効果が大い割には効率的でなく、探索的捜索（fishing expedition）を認めることにもなりかねないので許されない」との見解³⁰もあった。

このように警戒検問に関しても種々の考え方があり、やはり単なる解釈の問題ではないことが理解できる。このように種々の見解があり極めて法的にあるいは実務的に困苦していることを考慮して、先に検討した「交通検問」に対しての最高裁の決定が出されたというのが順序であった。その後、最高裁の決定が定着しているように思える³¹。

五. 緊急配備検問

緊急配備検問は、銀行強盗、強盗殺人等の重大犯罪や爆破事件等周囲に直接的な危険を及ぼす犯罪が発生し、犯人が自動車を利用して逃走している蓋然性が高く、その検挙ないし情報収集の目的をもって、一定の道路に検問体制をしく形で実施されるものであり、既に捜査に当る分野に属する警察活動になる。警職法2条1項の職務質問、刑法197条1項の任意捜査における車両の停車となろう。従って論理的には交通検問、警戒検問とは規律の体系を異にするとさえなくもないが、形態としては外見上全く同様である。ただ有形力の行使が許されることが多くなると思われる。また車両も特定される場合が多いであろう。市民もある程度なっとくして検問に応じ、協力するであろう。そのような事例の最初の判例と目される「はさみうち」自動車検問の事例をみてみよう。

I. 「はさみうち」自動車検問の事例³²

第一審の金沢地裁の事実認定によれば、被告人は、昭和50年12月19日午後1時30分ごろ、金沢市内で普通乗用車トヨタコロナを運転中その車両が、ナンバーなどから盗難車であることを認めた。三台の捜査用自動車に分乗中の石川県警本部刑事部捜査第一課機動捜査隊の警部補Sほか6名から前後よりはさまれる

ようにして停止され、司法警察員巡査部長〇ほか1名から職務質問のため、運転席両側の窓を叩かれてその窓を開けるよう求められた。警察官であることを察知し、突如逃走しようとして、まずバックして、後方に停止していた巡査N運転の捜査用自動車に衝突させ、そのいきおいで、さらに後方で停止していた巡査A運転の捜査用自動車に玉つき衝突させ、次いで前方で停止していた巡査H運転の捜査用自動車にぶつけて逃げようとして自車を前進させ、同自動車の左前部に激突させてHに対し暴行を加え、道路右側の溝に自車右側の前後輪を落して停止したところ、被告人を公務執行妨害の現行犯人として逮捕しようとした6名の警察官に対し、殴りかかり、足蹴りにし、かみつくなどの暴行を加えてその公務を妨害するとともに、そのとき1名の警官の右手指にかみつくなどして傷害を加えたものである。

(被告人は公務執行妨害、傷害の罪で起訴されたが)弁護人は警察官らの行為が違法な職務行為であるから公務執行妨害罪は成立しないと主張した。しかし裁判所は警察官らの行為は適法な職務質問であり、それを妨害したものとわざるをえないとし、公務執行妨害になるとした。

被告人は控訴を申したて、その弁護人は、いわゆる本件のような「はさみうち」検問は、道路に障害物を置いて、物理的に停車を強制するもので任意の手段としては許されない違法な職務質問であり、警職法2条1項の解釈適用の誤りがあり、判決に影響を及ぼすことが明らかであると主張した。これに対し裁判所はつぎのように判示した。一部引用する。

「本件は、捜査用自動車でパトロール中に盗難車を発見した警察官らが、更に他の警察官らの応援を求めて、現場付近に待機し、いわゆる張込み捜査を行っていたところへ、被告人が該盗難車を運転進行してきたので、警察官において職務質問のため被告人車両を停車させようとして発生したものであって、……警察官としては盗難車を現に運転する被告人に対し職務質問をなすことは、犯罪捜査上重要かつ緊急を要する事項と認められるのに加え、予想される犯罪の重大性及び高速で疾走することが可能な自動車の機動性を考慮に入れば、かかる場合、職務質問の実効を期するため、本件のごとく盗難車の前後に或程度の間隔を置いて捜査用自動車を一時的に接近停止せしめることは、職務質問を

行うための通常的手段として、当然許容されるべきものとする。もっとも、これが逮捕、監禁にわたるような強制力を伴う措置であってはならぬところ、本件における警察官の職務質問のための一連の行為が逮捕、監禁にわたるような強制力の行使に該当するものとは認め難いので、この点に関する所論には左袒できない」とした。

一番における説示の仕方と幾分かの相異があるけれども、警察官らの行動を肯定する方向から、許容範囲内の任意手段として処置したのであった。警職法上の職務質問であるか、犯罪捜査上の任意処分の範疇に属するものにとらえるのか漠然としているところもあるが³⁹³、この種の検問としては、最初の判決として注目された。犯罪捜査上の実力行使の側面ないし、職務質問に必要な程度の制止として以後執務上の先例となったと思われる。

II. 判例上その他の事例

- (1). 暴力抗争の発生のおそれがあるとの警備情報で待機中、貨物自動車を停止を求めて質問をはじめたところ、無視して発進したので、車内に手を入れエンジンのスイッチを切ろうとしたり、発進した自動車のハンドルを左手でつかんで自動車を路端に寄せようと試みた行為（東京・高判昭和54・7・9刑裁月報11巻7・8号753頁）。
- (2). 被告人等が兇器等を積載している強い疑念を抱き、自動車を10分間停車させ職務質問をし、更に質問を続行しようとして運転者の提示した免許証を返還しないで、丸太で歯止めをかけようとした行為（東京高判昭和57・4・21刑裁月報14巻3・4号245頁）。
- (3). 相反目する組織構成員間の乱闘事件において、職務質問するために、対象車両を警察車両で取り囲み、約1時間40分移動を不可能にした行為（東京高判昭和62・4・16判時1244号140頁）。この事例は被告人らには準現行犯人として逮捕できる程度の濃厚な嫌疑が認められたこと、警察官らが被告人らの逮捕に慎重を期し、その間、職務質問に応じるよう同人らを説得していたこと等の状況を前提としての判断となっている。

緊急配備検問に関する最高裁の判断は未だ見当たらないが、交通検問に対する決定による判断からすれば、任意手段でしかも或る程度の有形力行使も許されると判断されるので、現在のところ高裁段階での判断がそのまま定着しているように思料される。学説も殆ど異論をみないのが現状である³⁴⁾。

六. おわりに

以上警察官の職務質問を中心に自動車検問について見てきたが、警察比例の原則の範囲内とはいえ、任意手段を中心とした警察法ないし、警職法の解釈、あるいは、憲法問題にまで逆っての論議が展開されたきた。ただその際、被告人、被疑者をめぐっての職務質問という形での議論であった。そして犯罪の予防・検挙へ向けての側面からのアプローチでもあった。しかし警察活動は一般市民との大きな関わりを持っている。被疑者・被告人以外の市民を巻き込んで行われる故、やはり憲法上のプライバシーの保護を最重点として考慮しながらできるだけ早く立法による解決がのぞまれる。

実体の把握に走りすぎ、手続面を疎かにすることになれているか、または官憲に対して信頼もしくは迎合的になることに馴されてきた歴史を持つわが邦においては、法的とくに手続法的（デュー・プロセスのと表現しておいてもよいが）な思考に不得意な人々が大半であるといつてよい。その反面遵法的でないところもある。必ずしも西歐的思考になってしまえと主張するものではないが、つまり、札問の捜査観からの脱却が望まれるところである。警察はもとより検察官・裁判官ひいては国家は、市民ないし国民の保護者・保障者であり、サーバントであるべきである。自動車検問においても国民の同意を得た方法、すなはち法律により明確にしておくべきである。人権侵害の惹起が比較的可能な面においては、その手続の理解の容易性・明確性は憲法の基本的要請であると思料される。

註

- 1) 越智・警論25巻2号(S47年)53頁以下、藤井・捜査法大系I21頁以下、他。
尚、渥美「自動車検問の法律構成について」(判夕No423, 21頁)は自動車検問の種類を
(1)無差別検問 (a)「交通予防検問」 (b)自動車に関して重大な人の生命・身体の安全にかかる犯罪の発生を予防するための検問 (c)重大犯罪発生後の緊急配備による検問
(2)特定車検問 (a)走行外観上不審事由あるときの停止 (b)道交法違反を認めうる車両の停止 (c)危険防止のための停止 (d)自動車を用いて重大犯罪がまさに犯されると疑うに足る不審事由のある場合の「予防的制止」としている。
- 2) 自動車検問における質問以外の職務質問については、所持品検査等任意処分といわれる分野とともに問題は多い。
- 3) 刑集34巻5号272頁。
- 4) K, H両巡査の所属する宮崎南署での自動車交通検問の方法は、月2回の例会で全署員に対して次のように指示されていたようである(第一審判決理由より)。
 - (1)、歩車道の区別のある道路では、歩道上に立ち、区別のない道路では、道路端に立って昼間は、手信号で、夜間は赤色燈等を回して停止の合図をし、
 - (2)、通行車両の前にとび出して停止を求めたり、バリケードなど交通妨害になるようなものは使用しないこと、
 - (3)、対象者に対する言葉遣いをていねいにし、必要なこと以外はいわないこと、
 - (4)、停止時間についても最少限度にし、交通妨害にならないようにすること、
 - (5)、停止の合図に応じない車両については、直ちに追跡するようなことせず、車両の特徴や車両番号を確認して県警本部無線指令室に無線で報告する。この場合には、検問担当者の報告に基づき、調査しその車両が盗難車などと思われるときには、バトカーで事後追跡すること。
- 5) 第一審宮地判昭和53・3・17判時903号107頁、第二審福岡高判昭和53・9・12判時928号127頁。
- 6) 最決昭和55・9・12刑集34巻5号272頁。
- 7) 加藤・別冊判夕9号;警察関係基本判例解説100, 14頁以下。荒木・昭和55年度重判解200頁以下。頃安・現代刑罰法大系5, 145頁以下。東条・昭和55年度重判解38頁。渡部・ジュリスト729号56頁。上垣・法律のひろば33巻12号44頁。白井・刑事訴訟法判例百選〈第5版〉23頁。
- 8) 田中・警論33巻12号, 34巻1号。三井・法学教室145号134頁。
- 9) 高裁判集16巻7号526頁, 判時360号11頁。石川・警研51巻12号3頁, 高木・判夕284号114頁, 大野・判評267号66頁, 田中・警論33巻12号, 34巻1号等。渥美・判夕423号13。
- 10) 渥美・前掲20頁。

- 11) 三井・前掲133頁。
- 12) 鈴木・『刑事訴訟法』〔改訂版〕71頁。
- 13) 大國・刑事訴訟法判例百選（第六版）13頁。
- 14) 三井・前掲133頁。
- 15) 河上・警察関係基本判例解説100, 29頁, 同・新交通事故判例百選243頁。
- 16) 阪村・刑事訴訟法の争点（新版）53頁。高田・（能勢・大野・横山編）『講義刑事訴訟法』60頁, 鈴木・前掲71頁, 他。
- 17) 横川・『刑事訴訟法』106頁。
- 18) 判時296号6頁。
- 19) 高刑集16巻7号526頁, 判時360号9頁。
- 20) 大阪府警では, 服務心得として, 本部長通達として次のとおり定めていた。
「一, 検問所において自動車の停車を命ずるばあいは, なるべく制服員がこれにあたらなければならない。二, 検問以外の場所においては, みだりに自動車の検問を行ってはならない。三, 同時に多数のものを検問する場合であっても, 全員がこれにあたることなく, うち一名は必ず全般の監視を行わなければならない。四, 自動車の検問は, 人の乗用するものに限ることなく, 空車のばあいであっても一応これを行わなければならない。」(判時296号8頁, 判決内容中より引用)。
- 21) 事例コメントより(同判時6頁)
- 22) このような記述の発想はこの事例が自動車強窃(乗客を装ってタクシーに乗車して, 隙を見て運転者に暴行脅迫を加え金品を強奪する罪)が増加・続発していた当時の事情に依るものである。
- 23) 現在では当然のように解釈運用されているがもともと警職法は歩行者を前提に立法されたものといえる。
- 24) 本件においては, 運転手に対しどこから来たのかと尋ね, 次いで, 被告人Kに対しては酔っておられるのですかと聞いていることが認められる。
- 25) 中武・刑訴訟法判例百選(旧版)35頁「予防検問を目的とする検問は, 常に職務質問の要件確認のための質問であり, 近時の自動車を利用する犯罪の激増にかんがみ, その必要性は十二分に認められるとしても, 現行法のもとにおいては法的根拠を欠く違法な制度と言わざるを得ない」とされる。
- 26) 莊子・法律時報34巻6号50頁。
- 27) 出射・日沖還暦祝賀過失犯(2)370頁。杉原・警研34巻10号87頁, 越智・前掲。
- 28) 中武, 高木, 田宮, 鈴木いずれも前掲。
- 29) 田宮「刑事訴訟とデュー・プロセス」208頁。
- 30) 島・警研51巻10号44頁。
- 31) その後の裁判例では所持品検査をめぐっての事例が多くみられるようになり, 実力行使ないし強制手段の問題へと移ってゆく傾向にある。「一斉交通検問と所持品検査」については別に論じたい。

- 32) 名古屋高裁金沢支部昭和52年6月30日判時878号118頁。尚「はさみうち」検問という文言は判決文の中には見られないが、この判例の説明に当って、前後にパトロールカーを並べて、前後を遮断するような形で検問したのでそのように呼ばれている。
- 33) 河上・警察関係基本判例解説100；27頁も同様の指摘をしている。
- 34) 緊急配備検問は特定車検問となることが多いと思われるが、被疑者が一定車種を利用していることが判明している場合例えば、タクシーとか乗用車程度を利用しているとしか判明していない場合は一斉検問となる可能性がある。