

B. 警察の責任についての意識

警察官がおこした事故や事件については、どのような責任のとり方がふさわしいと考えられているのだろうか。アンケートでは、さまざまな角度から警察の責任についての意識をたずねた。

1. 事故の場合の責任帰属

警察の責任について市民の意識をとらえるために、路上駐車で見通しが悪くなったために子どもが車に轢かれて死亡した事故を例にとって質問した。この質問は、警察に重い責任を問うことと自己の責任意識にはどのような関係があるのかをみるためと、警察官は一般人より格別に重い責任が問われるのではないかという想定にもとづいて設定された。

質問文は、「路上駐車している車のせいで見通しが悪くなっていた道路で、道を渡ろうとした子どもが車に轢かれて死亡する事故がありました。このことについておうかがいます」とし、(a)運転者一般、(b)パトカーの警察官、(c)自分自身のそれぞれの場合について事故責任の程度を4段階で回答してもらった。

(1)路上駐車していた車の運転手の事故責任

まず、一般的に路上駐車していた車の運転手の事故責任については、「全く責任がない」(0.5%)、「殆ど責任はない」(1.7%)はいずれもごく少数で、「少し責任がある」(27.8%)「かなり責任がある」(70.0%)と、いずれにせよ「責任がある」という回答が圧倒的多数である(表B-1-1参照)。路上駐車は事故の間接的原因であるが、駐車した運転手に責任があるという認識が共有されていることがわかる。

表B-1-1 事故の場合の責任帰属

	全く責任はない	殆ど責任はない	少し責任がある	かなり責任がある
男性	0.0	2.8	28.5	68.7
女性	0.9	0.6	27.1	71.3
全体	0.5	1.7	27.8	70.0

ただし責任の度合いについての判断には年代による違いがある（表B-1-2参照）。

「少し責任がある」と「かなり責任がある」の比率を性・年代別で比べると、男女共に20代は他の世代より顕著にこの割合が少ない（男性61.0%、女性62.5%）。男性の場合、「かなり責任がある」の比率が最も高いのは50代で、79.0%にのぼっている。女性の場合は40代と60代がほぼ同率（75.0%、75.7%）で高くなっているが男性の場合ほどは極端に違わない。

表B-1-2 事故の場合の責任帰属「責任あり」

	少し責任がある	かなり責任がある
男性年代別		
20～29歳	37.7	61.0
30～39	27.7	69.2
40～49	31.1	66.2
50～59	19.4	79.0
60～69	22	70.7
女性年代別		
20～29歳	36.1	62.5
30～39	24.6	73.8
40～49	21.1	75.0
50～59	28.2	71.8
60～69	24.3	75.7

(2)パトカーが路上駐車していた場合の警察官の事故責任

駐車していたのがパトカーだった場合も全体的な回答の分布は似ている。女性の方が若干警察に重い責任を求める傾向がみられる（表B-1-3）。

表B-1-3 事故の場合の責任帰属
b 路上駐車のパトカーの警察官

	全く責任はない	殆ど責任はない	少し責任がある	かなり責任がある
男性	0.3	3.8	26.6	69.3
女性	1.2	2.4	22.3	74.1
全体	0.8	3.1	24.4	71.7

責任帰属の程度を年代別回答で比較すると違いが目立つ（表B-1-4参照）。

20代では、一般人の運転の場合よりパトカーの場合に「かなり責任がある」が10ポイント増える。30代も若干増えている。40代、50代では変化がなく、60代では逆

にパトカーの場合は「かなり責任がある」が10ポイント以上減っている。若い世代が警察官により重い責任を帰属させ、年配の人は逆に警察官を免責する傾向があるために、全体では効果が相殺し、一般的な運転者の場合と警察官の場合とで責任帰属の違いがないようにみえたのである。同じ行為の結果おきた事故であっても、20代30代の若い年代では警察官にはより重い責任があると判断し、60代ではむしろ寛容な判断をするという違いがある点は興味深い結果である。

表B-1-4 事故の場合の責任帰属・「責任あり」
b 路上駐車のパトカーの警察官

	少し責任がある	かなり責任がある
男性年代別		
20～29歳	31.2	66.2
30～39	24.6	75.4
40～49	31.1	67.6
50～59	9.7	79.0
60～69	39.0	53.7
女性年代別		
20～29歳	19.4	77.8
30～39	18.5	78.5
40～49	22.4	73.7
50～59	25.6	70.5
60～69	27.0	67.6

性・年代別で比較すると、男性では20代から40代で警察官により重い責任を帰属させる傾向が共通してみられる。もともと路上駐車運転者の責任を重く判断している50代の場合には警察官について「少し責任がある」という回答が顕著に少なく（「責任がない」という判断が10%ある点が他の世代と異なる）「かなり責任がある」は一般の運転者と同率である。60代の場合、「少し責任がある」が22.0%から39.0%に急増し、それに伴って「かなり責任がある」が70.7%から53.7%へと17ポイントも減っている。女性の場合は、警察官により重い責任を負わせるのは20代、30代で、それ以上の年代では若干警察には甘くなる。

(3)自分が路上駐車していた場合の事故責任

路上駐車していたのが自分だった場合には、他人よりも、また警察の場合よりも「責任がある」と感じる割合が多くなっている（表B-1-5参照）。

表B-1-5 事故の場合の責任帰属
c 路上駐車運転者が自分の場合

	全く責任はない	殆ど責任はない	少し責任がある	かなり責任がある
男性	0.0	1.3	25.4	73.4
女性	0.0	0.3	22.0	77.7
全体	0.0	0.8	23.6	75.6

責任の程度も重く感じるようだ（「かなり責任がある」の比率が他の場合より多い）。自分の行為が原因でおきた自己に対する強い責任意識（自責の念）はかなりの割合で共有されているといえよう。

「責任がある」（「少し責任がある」「かなり責任がある」の合計99.2%）が圧倒的多数なので、以下では責任の程度を属性ごとにみていくことにしよう（表B-1-6参照）。女性の方が男性より若干ではあるが強い自責の念を抱く傾向がある（「かなり責任がある」が、男性では73.4%、女性77.7%）。

表B-1-6 事故の場合の責任帰属・「責任あり」
c 路上駐車運転者が自分の場合

	少し責任がある	かなり責任がある
男性年代別		
20～29歳	24.7	74.0
30～39	23.1	76.9
40～49	23.0	75.7
50～59	29.0	71.0
60～69	29.3	65.9
女性年代別		
20～29歳	16.7	81.9
30～39	18.5	81.5
40～49	27.6	72.4
50～59	24.4	75.6
60～69	21.6	78.4

性・世代別に(a)一般の運転者の場合、(b)警察官、(c)自分を比較すると、男性の場合は20代から40代までは、一般・警察官・自分の順に重い責任を帰属させている ((a)<(b)<(c))。50代はこれとは別のパターンを示し、「かなり責任がある」とする比率が一般・警察官は同程度なのに自分の場合に責任を重く感じる人が少ない ((a)=(b)>(c))。60代は、一番重く責任を帰属させるのが一般の運転者で、最も軽いのが警察官、そして自己についてはその中間である ((a)>(c)>(b))（表B-1-7参照）。

女性の場合は男性ほど顕著ではないが、20代・30代の責任帰属は(a)<(b)<(c)の順になり、40代は自分が運転者の場合に責任を重く考えない傾向があり、(a)>(b)>(c)と若い年代とは逆転している。50代・60代は男性の60代と似て、(a)>(c)>(b)と、警官の責任に関して甘い判断である。

表B-1-7 「かなり責任あり」の比較

	a運転者一般	b警察官	c自分自身
男性年代別			
20～29歳	61.0	66.2	74.0
30～39	69.2	75.4	76.9
40～49	66.2	67.6	75.7
50～59	79.0	79.0	71.0
60～69	70.7	53.7	65.9
女性年代別			
20～29歳	62.5	77.8	81.9
30～39	73.8	78.5	81.5
40～49	75.0	73.7	72.4
50～59	71.8	70.5	75.6
60～69	75.7	67.6	78.4

(4)責任帰属とパーソナリティ

路上駐車の事故責任についてパーソナリティ別に検討しよう。「責任がある」（「少し責任がある」「かなり責任がある」）が圧倒的多数であるため、以下では責任の程度別とそれぞれのパーソナリティ特性をクロス集計した結果について述べる。

自己満足度と責任帰属の程度には一貫した関係はみられない。ただし、自分自身が路上駐車していた場合の責任程度については、統計的に有意な差が認められる（表B-1-8参照）

表B-1-8 自己満足度と責任帰属
自分自身が運転者の場合

	少し責任がある	かなり責任がある
自己満足度得点		
高群	15.4	84.6
中群	28.9	71.1
低群	22.2	77.8

自己満足度が高いグループが最も責任を重く受け止め、次が自己満足度が低いグループ、そして自己満足度中位のグループが責任を重く受け止める度合いが最も低い。

自信度との関係で有意な差が認められるのは、一般的な運転者の責任帰属についてである（表B-1-9参照）。

表B-1-9 自信度と責任帰属
運転者一般の場合

自信度得点	少し責任がある	かなり責任がある
高群	27.1	72.9
中群	34.0	66.0
低群	22.5	77.5

自信度が低いグループが運転者に重い責任を最も多く帰属させており、次が自信度あるグループである。運転者に重い責任を帰属させる度合いが最も少ないのは自信度中位のグループである。

共感性で有意な差が認められるのは、自分が運転者の場合の責任帰属で、共感性高位群には強い自責の念をもつ者が多い（表B-1-10参照）。ただし、共感性中位群より、低位群の方がわずかではあるが強い自責の念をもつ者が多い。

表B-1-10 共感性と責任帰属
自分自身が運転者の場合

共感性得点	少し責任がある	かなり責任がある
高群	15.9	84.1
中群	27.8	72.2
低群	26.3	73.7

他者理解および自己責任感と路上駐車責任帰属には有意な関係はみられなかった。ただし、責任感の一般的な変化に関する意識と一般的な運転者の責任帰属、警察官の責任帰属には一定の関係が認められた。

「昔に比べ責任感がない人が増加している」という意識の人の方が「責任感には変化がない」という意識の人よりも、一般の運転者により重い責任を帰属させ、また、警察官にもより重い責任を帰属させている。ただし、自己責任については差は認められない（表B-1-11、表B-1-12参照）。

表B-1-11 責任感の社会的変化と責任帰属
運転者一般の場合

	少し責任がある	かなり責任がある
責任感のない人が増加	26.7	73.3
変化なし	35.1	64.9

表B-1-12 責任感の社会的変化と責任帰属
路上駐車のパトカーの警察官

	少し責任がある	かなり責任がある
責任感のない人が増加	23.5	76.5
変化なし	32.5	67.5

2. 警察官の責任のとり方

警察官の責任のとり方については、次の(1)から(6)に示す6つの状況それぞれについて、「警察官がどのような責任の取り方をすれば納得できますか」という質問によって調査した。事例として提示した状況はいずれも同様の事案が最近実際に起こったもので、回答者にも理解し易いと思われたものである。なお、ここで問題にしているのは警察官の行為責任であり、監督責任ではない。

責任の取り方としては、「責任を認めて謝罪する」「減給」「免職」のなかからひとつを選ぶという形式をとった。警察官に対する処分としては、これらの他に停職や戒告があり、また現在は行われていない論旨免職もある。しかし、予備調査の結果、これらの処分については軽重がわかりにくいという指摘があったため、懲戒処分にせずに「謝罪」ですます場合と、懲戒処分のうち最も厳しい「免職」、比較的軽い「減給」の3つを選択肢として用いることにした。

(1)取り調べ中のわいせつ行為

「取調べ中にわいせつな目的で被疑者の身体にさわった。」

これは職務上の立場を個人的目的のために悪用した事例である。この場合、警察官に対する責任追及は厳しく、回答者の67.7%が「免職」を選んでいる。「責任を認め謝罪する」

でよしとする回答者は17%と「減給」を僅かに上回っている（表B-2-1）。

表B-2-1 警察官の責任のとり方

a 職務中のわいせつ行為

	責任を認め謝罪する	減給	免職
男性	16.3	15.4	68.3
女性	18.3	14.6	67.1
全体	17.3	15	67.7

結果に性差はほとんど認められず、男性の方がセクハラに甘いという傾向は認められない。年齢については、理由は明らかではないが、男性では30代が群を抜いて厳しく、女性では40代が他の世代よりも厳しく、50代との間には10ポイントの開きがある。自己満足度得点との間には一貫した関係があり、自己満足度が低い人ほど「謝罪」するだけでよいと考える傾向がある。反対に「免職」という厳しい判断は、自己満足度の高い人ほど多くなっている。

また、自信度得点との関係については、自信度が高い人ほど「減給」が適当と考え、低い人ほどより厳しい「免職」を求める傾向がある。

(2)交通違反の目こぼし

「政治家の秘書に頼まれて、交通違反を目こぼした」

この場合の責任の取り方としては、「免職」は56.4%と上記aのセクハラ行為の場合よりも11ポイント少なく、他方「減給」は約3割とセクハラ行為よりも大幅に多い（表B-2-2）。これは、「政治家の秘書に頼まれた」という状況で、警察官は受身であった点を考慮したためではないだろうか。

表B-2-2 警察官の責任のとり方

b 交通違反の目こぼし

	責任を認め謝罪する	減給	免職
男性	12.2	31.7	56.1
女性	15.2	28.0	56.7
全体	13.8	29.8	56.4

判断に性差は殆ど認められないが、男女ともに50代が特に寛大である。

なお共感性得点の低い人ほど厳しい責任の取り方である「免職」を求める傾向が得られている。

(3)拳銃での威嚇

「非行少年の暴走行為を止めさせるため、拳銃で威嚇した」

このケースについては、回答者の8割弱が懲戒処分をせずに「謝罪する」だけでよいと考えていることが示された(表B-2-3)。警察官の行為が自分のためではなく、職務執行上必要であった点が影響したのではないだろうか。

表B-2-3 警察官の責任のとり方

c. 暴走行為を止めさせるため拳銃で威嚇

	責任を認め謝罪する	減給	免職
男性	82.4	12.9	4.7
女性	75.3	20.4	4.3
全体	78.8	16.7	4.5

判断には明らかに性差がみられ、男性の方が寛大な判断をしており、女性の方が厳しく、それも若い女性ほど厳しい。「ダメなものはだめ」と、女性は物事を杓子定規に考える傾向が強いということだろうか。

「免職」を妥当とする回答は男女ともに5%にも満たない。懲戒処分にする場合であっても「減給」でよいという結果になったが、共感性得点が低い回答者ほど「謝罪」ではなくより厳しい「減給」を求めている。

なお、平成12年5月にここで取り上げた状況に酷似した事案が長野県で発生したが、拳銃で少年を威嚇した警察官は懲戒免職処分になった。それに対し、この警察官の行為を支持する声も少なからず聞かれたが、このことは本調査結果とも符牒が合っていることを指摘しておく。

(4)不十分な対応による被害

「ストーカー被害の相談を受けたが十分な対策をせず、被害者がストーカーに殺されてしまった」

職務怠慢ともいえるこのケースでは、最悪の結果を招いたことの責任が問われており、回答者の約84%は懲戒処分が妥当と考えている。うち62.3%は「免職」が適当としている(表B-2-4)。

表B-2-4 警察官の責任のとり方

d 対策不十分でストーカー相談被害者が殺害される

	責任を認め謝罪する	減給	免職
男性	15.4	21.6	63.0
女性	16.8	21.6	61.6
全体	16.1	21.6	62.3

回答に性差は認められないが、30代の男性が理由は明らかではないがとびぬけて厳しい責任追及を求めている。他方、被害者に同一視して、厳しい判断をしても不思議ではない30代の女性が意外にも群を抜いて寛大である。

なお、上記4つのケースについては、子どものいない回答者の方がいる人に比べて厳しい責任の取り方を求める傾向がみられた。

自信度得点の低い者、つまり自信のない人ほど「謝罪する」だけで十分と考える傾向がある。

(5)勤務時間以外の非行行為

「勤務時間外に万引きをした」

このケースは職務執行をめぐる問題ではなく、完全に警察官の個人的非行行為である。回答者の大半(92.3%)は懲戒処分が適切と考え、75.6%は「免職」が相応しいと答えている(表B-2-5)。「責任を認め謝罪する」だけでよいという者は1割にも満たない。

表B-2-5 警察官の責任のとり方

e 勤務時間外に万引き

	責任を認め謝罪する	減給	免職
男性	7.5	19.1	73.4
女性	7.9	14.3	77.7
全体	7.7	16.7	75.6

20代の男性が最も寛大で、「免職」を求める者は6割以下である。自分たちの経験に照らして、万引きは大した非行ではないということであろうか。女性では60歳以上が最も厳しく、9割以上が「免職」を妥当としており、20代と50代の女性ではその差は20ポイントを越えている。

「減給」については共感性得点との関係が認められ、共感性得点が低くなるにつれ「減

給」を求める傾向が増える。

(6)警察官の子どもの犯罪

「男性警察官の子どもが重大な犯罪を犯した」

「女性警察官の子どもが重大な犯罪を犯した」

この2つのケースは警察官の行為責任でもなければ、職務執行上の行為でもない。警察官とは別の個人が犯した重大な違法行為である。しかし、警察は身内に甘いという批判はしばしば聞かれるところであり、昨年問題になった事案のなかにも主犯格の少年が警察官の子どもであったために、警察が適切な捜査をしなかったのではないかという疑問が出されたこともあった。また、日本社会では子どもの非行の原因や責任を親の責任と捉える傾向があり、そうした状況を踏まえて今回の調査項目に加えたものである。

結果は、父親が警察官であろうと、母親が警察官であろうと違いはないことが明らかになったため、両者を一括して扱うことにした。

子どもが犯した犯罪に対し、警察官である親が取る責任には大きな性差が認められ、女性の回答の方が男性の回答よりもずっと厳しいことが示された（表B-2-6、表B-2-7）。

表B-2-6 警察官の責任のとり方

f 男性警察官の子どもが重大犯罪

	責任を認め謝罪する	減給	免職
男性	74.3	11.9	13.8
女性	58.2	17.7	24.1
全体	66.2	14.8	19.0

表B-2-7 警察官の責任のとり方

g 女性警察官の子どもが重大犯罪

	責任を認め謝罪する	減給	免職
男性	74.3	12.5	13.2
女性	58.2	17.7	24.1
全体	66.2	15.1	18.7

「免職」を求める男性は回答者の14%弱であるのに対し、女性の場合は回答者の24%に達している。反対に「責任を認め謝罪する」ことが相応しいという判断は、男性回答者の74.3%、女性回答者の58.2%と、両者の間には16ポイントの開きがある。また男性の場合は年齢による一貫した傾向はみられないが、女性の場合は年齢が上がるにつれて親の責任を厳しく問う傾向がある。

特に専業主婦が親の責任を「免職」という形できびしく問う傾向が目につくが、子どもの行為には親が責任をもつべきであると考えた女性たちが、専業主婦をしているということかもしれない。

3. 上司の監督責任について

これまで、警察における処分のあり方についてさまざまな疑問が出されてきた。特に、組織であるということから末端の者の行為に対して、直属の上司の監督責任は免れないにしても、行為者とは全く面識のない組織の長まで処分されるべきか否かについては多様な意見がある。

そこで本調査では、「次のような場合、警察官の直属の上司が監督責任をとって処分を受けるのは妥当でしょうか」との問をし、まず以下の4つの状況それぞれについて、警察官の上司が監督責任を問われて処分を受けるべきか否かを尋ね、次いで「処分を受けるべき」と答えた回答者に、「厳重注意」「減給」「免職」のいずれが適切かを尋ねている。

(1)部下のセクハラ行為

「部下がセクハラ行為をした」

個人の行為であるこのケースでは、「上司の処分は不要」とする者が53%と「上司は処分を受けるべき」という回答を6ポイントほど上回っている(表B-3-1)。

表B-3-1 監督責任による直属上司の処分妥当性

a 部下のセクハラ行為

	処分を受けるべき	処分は不要
男性	48.3	51.7
女性	45.7	44.3
全体	47.0	53.0