

容疑者追跡のパトカーで生きられた経験

—現象学的心理学による記述的研究—

The Lived-Experience of Police Vehicle Pursuit

— A Descriptive Phenomenological Psychological Inquiry —

ロジャー・E・ブルーム／田端健人

Rodger E. BROOMÉ／Taketo TABATA

(翻訳) 田端健人

(Trans.) Taketo TABATA

目次

- I インTRODクシヨN
- II 研究方法
- III 研究結果
 - (1) 概要
 - (2) パトカーによる追跡経験の一般構造
 - (3) 結果の詳述
 - (4) 関連文献との対話
 - (5) 本研究の含意と今後
 - (6) 本研究の限界点
- IV 「パトカーによる追跡」に関する常識の掘り下げ
—日米を比較しつつ—
- V 資料 インタビュー記録
- VI 翻訳者あとがき

Abstract

The purpose of this article was to explore police officer's experiences during police vehicle pursuits. Interviews of three US police officers were conducted and the descriptive phenomenological psychological method was used to analyze their naive accounts of their lived-experiences. The psychological constituents of the experience of leading a successful chase and capture of a fleeing criminal found are: (1) Alert to Possible Car Chase, (2) Suspect Identified, (3) Anxiety and Excitement About the Chase, (4) Awareness of Primary Chase Role, (5) Radio Coordination with Others to Take Actions to Stop the Suspect, (6) Ongoing Evaluation of Chase Situation and Persistence, (7) Reading the Suspect's Driving Behaviors, (8) Car Chase Transition to a Coordinated Physical Capture, and (9) Making Sense of the Experience through Inquiry. In the section IV the differences and similarities in Japanese and American police that might influence the research finding's relevance to Japan were brought to light. Insights garnered from this study may be useful to police, policy makers, trainers and others interested in emergency and crisis decision-making.

I イン트로ダクション

本研究の目的は、警察のパトロール・カー、いわゆる「パトカー」で容疑者車両を追跡する警察官の経験を解明することである。パトカーでの追跡は、最もとは言わないまでも、多くの警察官が、その職歴において経験する任務である。そもそもカーチェイスは、危険で、きわめてダイナミックで、多彩な心理的諸要素を含んでいる。そして、この心理的諸要素は、米国ではこれまで主に数量的に研究されてきた。本研究は、パトカーによる追跡がどのようなものか、その一般的な心理構造を明らかにするために、研究に協力してくれた3人の警察官の、主観的で心理的な視界を探究する (Giorgi, 2009)。この記述的で現象学的な心理学の方法は、パトカーでの追跡が警察官にとってどのようなものかについての一人称的な視界を与えてくれる。そして、この一人称的視界は、警察官の動機や知覚、予期や不安や思考といった経験の心理的諸要素を洞察することへと私たちを導いてくれる。一般に警察のカーチェイスは、そのダイナミックで、危険で、しばしばドラマチックな結果のために注目されてきた。これに対し、本研究の目的は、警察官の視点を共感的かつ総合的に分析し、心理学に定位した手法で (Giorgi, 1985, 2009; Churchill & Wertz, 2001)、部隊に所属するパトカーの「運転席」の目線から、警察官の経験について豊かに学ぶことである。

パトカーの追跡は、米国では1980年代に公衆の注目を浴びるようになり、公共的な政策と治安をめぐり、賛否両論の議論を展開し続けている (Alpert & Dunham, 1990; Alpert & Fridell, 1992; Lum & Fachner, 2008)。AlpertとDunham (1990)によれば、警察の追跡は、しばしば悲惨な結果に終わってきたため、犯罪者と警察と警察官に対する公的な抗議と市民による重大な訴訟を招いてきた。その際、わずかの警察関係者しか、追跡に関する基本方針をもっておらず、しかも、その基本方針にしても、慣例的な知見と逸話的な根拠にもとづいたものでしかなかった。そこで、AlpertとDunham (1990)は、経験主義的研究 (empirical study) を開始し、容疑者を検挙したものの悲惨な結果に終わった警官の追跡に関して、それに影響を与えた要因を調査した。以後10年以上にもわたる彼らと他の研究者の調

査研究によって、警察は、権力行使のために追跡のモデルとなる基本方針を編成すると共に、データを収集し分析するよう指導された (Lum & Fachner, 2008)。現在、追跡のモデルとなる基本方針と、現在進行中の統計的データベースは、追跡の基本理念と実践に関わる警察運営において、米国で最も大規模で影響力ある指針となっている。

本研究は、AlpertとDunham (1990)によって始められた大規模な要因分析研究とは異なる道を進み、記述的現象学的心理学の方法による質的研究を試みる。この心理学的な分析方法によってこそ、動機、思考、観察、感覚、情動、知覚など、警察官によって経験された心理的な質と諸要素が検討可能になる (Giorgi, 2009)。

II 研究方法

本研究は、現象学的心理学の記述的研究方法を活用する。3人の警察官 (以下「協力者」とも表記) が、ボランティアで本研究に協力してくれた¹。この3人は、合衆国西部地区の総勢100名~150名で構成される部署に所属する現役警察官である。協力者それぞれに、私 (= 第一著者、以下同様) は、次の条件に合う追跡についてインタビューを行なった。すなわち、協力者の責任で開始した追跡であり、容疑者の投降ないし逮捕によって事件が解決するまで継続した追跡という条件である。

私は、協力者の経験に関するインタビューを録音し、その後、記述的現象学的心理学の方法を用い、分析可能な一次資料 [= 生データ] になるように、それらをトランスクリプト [= 文字おこし] した。

トランスクリプトが出来上がると、記述的現象学的心理学の方法の5段階ステップによって、一次資料を分析・変換し、最終的に経験の一般構造を総合的に導出した (Giorgi, 2009)。第1ステップ：研究者である私は、現象学的態度をとる。つまり、経験を語る協力者の叙述に対して、私は理論的に中立な立場をとる (括弧入れ)。協力者の叙述の全体に対しても部分に対しても、私は懐疑的な立場も確信的な立場もとらない。つまり、理論上の前-措定的態度をとる (Husserl, 1983)。第2ステップ：経験の全体に関するセンス [感覚] を得るために、叙述全体をくまなく読み通す。第3ステップ：私は叙述を

再読し、テキストの中で意味が転換したと感ずる箇所に、スラッシュ〔/〕を挿入する。スラッシュとスラッシュの間のひとまとまりの語りは、意味単位 (meaning unit) と呼ばれる。語りのこれらのまとまりを、心理学的意味に向けて検討することによって、意味単位は、大量のインタビュー資料を操作して経験を分析することを可能にする。第4ステップ：それぞれの意味単位は、心理学的に有意味な論述へと変換される。この論述は、テキスト中の当該のまとまりの本質的意味を言い表す。Giorgi (2009) は、この作業を次のように説明している。すなわち、「想像変容の助けによって、研究者は、特定の意味単位の心理学的意味を識別し、明瞭化することができる。そして、その意味を可能な限り正確に表現しようと試みる」(pp.136-137；訳p.156)。最後の第5ステップ：私は、「これらの変換された意味単位」を、「当該の経験の一般的構造を書く基礎を成す」ように用いた (Giorgi, 2009, p.137；訳p.157)²。

本質的に、経験の一般構造は、想像変容を活用することで総合的に導出される。この想像変容は、意味単位を吟味し、協力者たちの異なる叙述を通して、その本質的意味の点で「同じもの」としてカテゴリー化されうる意味単位を識別する (Giorgi, 2009)。換言すれば、協力者たち全員に「共有」され、「同じ」である彼らの経験の心理的要素は、記述的な一般構造へと組み立てられる。他方、一般構造の外に置き去られたものは、心理学的本質ではない経験の諸要素である (Giorgi, 2009)。後に、この一般構造は、警官の諸経験の多様性とか個人的な差異といった点で、それぞれ異なる心理的要素を詳しく知るための基礎として活用される。構造は、カーチェイスにおける警察官の存在経験への価値ある深い洞察を提供する (Giorgi, 2009)。

Ⅲ 研究結果

(1) 概要

協力者は、米国の3人の現役警察官であり、インタビューに応じて、第一線の追跡に携わったときのパトカーによる追跡経験を語った。それぞれの追跡において、警官は、警察無線によって進行中の犯罪を知り、その鎮圧に乗り出すことを決意した。第一協力者 (P1) は、隣町から彼の管轄へと向かって

くるカーチェイスを迎え撃つ役目であった。第二協力者 (P2) は、ベテラン巡査部長であり、現場から逃走する容疑者を発見したとき、緊急通報により殺人未遂犯に対処した。第三協力者 (P3) は、盗難車を追っていた私服警官を応援し、追跡車両を停止させるために路上に待機した。それぞれの状況で協力者たちは、容疑者車両を発見・特定し、パトカーのライトを点灯し、容疑者に停止命令を警告するが、容疑者が逃走したため追跡をはじめ、容疑者車両を追いつめ、容疑者を逮捕するにいたった。

容疑者が停車させられた法律違反の容疑は、それぞれの状況で異なった。しかし、どの事例でも、カーチェイスの結果、誰も負傷することなく、3人の容疑者全員が検挙された。各研究協力者はそれぞれ異なる追跡を叙述しているが、トランスクリプトされた叙述を心理学的水準で現象学的に還元することによって、一般的な心理学的記述が提示され、彼らの経験に共通する要素が現れた。資料「インタビュー記録」の表1³は、警官たちの語りからの経験的な事例と共に、それぞれの構成要素を提示している。

(2) パトカーによる追跡経験の一般構造

協力者 (以下Pと略記) は、警察無線を聞く。無線には犯罪状況が含まれており、その状況では、容疑者が車に乗っており、逃走の可能性がある。Pは、容疑者が他の人々に与える危険のために、容疑者を制止すべく、他の警官たちとのチームワークによる行動に加勢することを余儀なくされていると感じる。やがてPは、カーチェイスを主導する第一の巡査としての責任を自覚するが、この責任はこの状況におけるリーダーであることと連動している。Pは、他の警官たちと連携するために、警察無線を活用しながら車を運転し、容疑者を取り押さえようとする。Pは、容疑者を追跡するあいだ、大きな不安を経験し、観察や無線交信を通して、また訓練を思い出したり容疑者の制止を正当化する報告書を思い出したりすることを通して、〔状況を〕理解しようと努める。Pは観察し、容疑者の運転行動を読み取り、容疑者の心理状態を推測し、容疑者の逃走行動を予測する。Pは、容疑者の車が動かなくなり、他の警官と連携して容疑者の身柄を確保したことを認識する。Pはこの追跡経験の事実をいっそうよく理解するために、状況をさらに詳しく調べる。

(3) 結果の詳述

インタビューによれば、容疑者が車で逃走する可能性があるか、そう見えるような進行中の犯罪事件に対して、各協力者は警戒態勢をとった。P1の状況では、容疑者は、既に近隣の管轄から警察によって追跡されていた。P2は追撃に加勢しており、急信者からは、容疑者が車で現場から逃走していると知らされた。P3は、覆面パトカーに乗っている仲間の警察官のために待機しており、この警官は盗難容疑車両を追っていた。この警官は、P3を応援するために、自分の位置情報をP3に伝えた。車泥棒は、概してハイスピードのカーチェイスへと警察を巻き込みがちである。3者のこうした状況すべてにおいて、最初の警戒態勢が協力者を、カーチェイスを主導する立場に必ずしも置いたわけではなかった。しかし警戒態勢は、協力者に、実際のカーチェイスに、ないしはこれから起きかねないカーチェイスに巻き込まれることへの不安と興奮を引き起こした。

不安

経験された不安は、事件の経過中に、状況に応じて高まったり減じたりした。当然ながら、警官の不安は、カーチェイスの危険度とか、進展中の行為を警官がどれほどコントロールできていると感じるかの程度に応じて、高じたり減じたりした。とりわけ不安が高まったのは、自分がカーチェイスの主導的な警官になったと自覚したときであり、意思決定や、無線による他の警官たちとの交信や、容疑者の行動の予測に対して、自分が責任を負っていると自覚したときであった。どの事例でも、協力者は、容疑者の車を捜し出し、特定し、カーチェイスになりそうだと予期しながら、容疑者逮捕のための追跡に着手した。インタビュー記録からわかるように、容疑者逮捕の実行に参与する警戒態勢をとることで、追跡が始まり、即座に展開し、協力者たちは自分がカーチェイスを主導する警官になったと自覚するにいたった。そして同時に、これと連動するすべての責任と行為が、自分によって引き受けられなければならないと悟った。協力者たちの最初の不安は、警察の追跡に含まれる脅威と危険に結びついていて、同様にまた、カーチェイス中の自分の決断と仕事を、組織の同僚たちがどのように評価するのかにも結びついていて、

同僚たちの眼差し

カーチェイスを主導する職務に当てられる「脚光〔スポットライト〕」は、警官の不安を駆り立て持続させるのだが、それは、事故の危険に起因する心理的生理的な意味においてだけでなく、社会的職業的な意味においてもである。なぜなら、プレッシャーに曝されたとき自分をコントロールする適性や能力が、同僚たちによって監視されているからである。これらすべての心理的要素は、警官の無線交信と、無線交信を介した他の警官たちとの連携と結びついている。もしも現在のような警察無線がなかったと仮定すれば、他の警官からの社会的職業的な多くの評価が、警官の追跡経験の一部になることはなかったであろう。しかも、無線交信は、行政官や調査官やその他の関心を持つ団体による再調査を目的として録音されている。こうして、潜在的な危険状況でパトカーを運転しているあいだ、主導的警官としての協力者の仕事ぶりは、カーチェイスのリードの仕方とか、他の警官や急信者との連携の努力とかに関し、レコーダーに埋め込まれて物体化することになる。それゆえ経験された不安は、心理学的構造の点で、他の構成諸要素と相互依存の関係にある。なぜなら、これら諸要素は相互に影響を与え合う以上、不安の等根源的な源泉だからである。

再一評価プロセス

警察官は、カーチェイスの危険を見積もりながら、容疑者車両の追跡を続けるよう動機づけられていることを経験する。警官は、事件の現状を理解する。さらに詳しく言えば、警官は、(物理的な危険に関する)現在の状態の観点から、また訓練で学んだ手続き上の観点から、自分が知覚していることを熟慮し、さらにまた、容疑者を制止させ逮捕する利益とは相反する観点、つまり、容疑者や第三者を危険に曝すことを防ぐ法律や政策上の規制要因の観点からも熟慮して、現状を理解する。容疑者追跡の自らの最初の決断を現在進行形で評価するために、警官は、自分の思考がこれらの論点にざっと目を通すのを経験する。それはまるで、警官が、追跡を中断するきっかけとして機能する「否定一要素 (veto-factor)」ないし「取引のブレーカー (deal-breaker)」を探しているかのようなのである。言い換えれば、カーチェイスをするかしないかの最初の根拠づけは、諸状況の光のもとで再一評価され、これらの諸状況は、政策

や訓練や知覚された一般的危険といった枠組みの中で進展する。この再評価プロセスには、心理的次元があるが、この心理的次元は、追跡する警官の内面にとどまらず、他の警察官やその指導者層のあいだにまで広がっている。なぜなら、目下の周囲の諸状況、それぞれの車のスピード、追跡の方向、容疑者の運転行動などは、すべて、双方向の警察無線を介して情報共有されているからである。警官は、追跡を主導する立場にありながら、そのつどの現在において、組織の集団的な文脈の中に自分が埋め込まれているのを自覚しており、直接的かつ間接的に政策や手続きを介して、指導者層の権威の支配下に自分があることに気づいている。

他の警官たちとのこうした集団性と協働性は、容疑者が車を停止させ車外に出たとき、経験構造の前面に現れ出る。警官が、二人かそれ以上の警官との集団的で顕在的な努力によって容疑者の身柄を確保しなければならなくなるのが、まさにこの瞬間だからである。それは、容疑者が投降してきた状況でも同様である。

追跡経験の分け目

追跡において警官によって生きられた経験は、容疑者の逮捕か逃走かという結末を伴っている。実際また実践的に、カーチェイスの目標は容疑者の逮捕であるが、それは、単に容疑者車両を制止することをはるかに超えている。それゆえ、警察の追跡の地平には、逮捕によって容疑者を物理的に拘束するという目標が常に現前している。容疑者の運転行動を読み取ることは、容疑者の身柄を確保するという最終目標をめざす警官の予測的な計画の一部である。逮捕ができるだけ安全に遂行されるために、警官たちは、追跡のあいだずっと、また容疑者の身柄の拘束を断念するときも含めて、協働的に連携する。

本研究の事例において、もしも容疑者が首尾よく逃げおおせたならば、警官によって生きられた追跡経験は、大きく異なると考えられる。論理的に言えば、警察の追跡の主要な本質的目標は、逃走中の容疑者を逮捕することなのだから、容疑者がうまく逃げ切ることは、追跡経験のすべてのタイプを、勝利から敗北へと転覆させるであろう。言い換えれば、悪人が勝ち善人が負けることになる。さらに、警察のすべての任務は、「悪」に打ち勝つ「善」のためにある。それゆえ、警察の追跡経験の意味は、

容疑者逮捕の成功か失敗かに大きく依存する。

意味形成プロセス

追跡を含むであろう犯罪状況が警官たちに受け止められるという警戒態勢と共に、意味形成のプロセスが開始される。警官たちは、急信された最初の情報によって容疑者の車を特定し、警察無線を介して情報を共有し続ける。意味形成プロセスは、警察無線を介しての集団的な努力であり、共有される意味は、事件に巻き込まれ応援に駆けつけた警察のあいだで統合されている。

それでもなお、経験のいっそう充実した意味が、容疑者逮捕の後、協力者たちによって強く望まれる。彼らに何が起きたのか、つまり容疑者が逃走した動機を適切に理解したり、その動機がいかにして容疑者をその行ないの点で「犯罪者」とか「犯人」とみなすことを正当化するのかを適切に理解することへと、警官たちが到達するのは、さらなる取り調べ（事情聴取）のステップを踏むことによってである。そして、容疑者が犯罪者であることは、警官による追跡の決断や、結果から追跡を見直す決断を承認する一部になっている。言い換えれば、追跡後の取り調べは、協力者たちの知覚や意思決定や理解や容疑者逮捕のための自らの行動を正当化する役目を果たしている。概念的には、容疑者を本物の「悪党」と反省的に確証することは、自分たちを「善人」とする警官たちのアイデンティティ形成を支持する。

全体を通して、協力者はそれぞれに、追跡は成功だったとみなしている。なぜなら、協力者たちは容疑者を正確に発見・特定したし、事故なく、また結果として誰も傷つけることなく、追跡をリードしたのだし、容疑者を首尾よく逮捕したのだから。そして、その容疑者は重大な仕方では法を犯していたのであり、逮捕は重要であった、と協力者たちは確証できるからである。

(4) 関連文献との対話

生きられた不安について

生きられた不安とその変転は、人間が、自らの死すべき運命をめぐって、現実的にまた象徴的に抱いている根本的不安と運動している (Becker, 1997; Kierkegaard, 1980; May, 1996)。P1とP3は、追跡に巻き込まれることを強く望みながらも不安を抱いている。なぜなら、協力者たちが身につけ現実化しよ

うと望む特殊な技量と能力が潜在するからである。P1は、警察犬のハンドラーであり、車での追跡が足での追跡に変わるかもしれないと予測し、当面の追跡を、警察犬を動員するチャンスと見ていた。P3は、こうした大事件において、任務を首尾よく遂行する自分の能力を誇示したいと単純に望んでいた。P2は、警察の追跡につきものの危険のために、否定的な不安と恐怖を表明している。こうした違いから、若手警官はカーチェイスをチャンスとみなし、ベテラン警官はそれを危険で挑発的な任務とみなすことが読み取れる。カテゴリー的には、不安は経験の一部であるが、場面によって生じる文脈の個人的な意味が、不安がどのように経験されるか、例えば興奮なのか恐怖なのかに影響を与えることを、ここで指摘しておきたい。

不安の個人的な意味は、追跡の文脈において警官が負うことになる責任の度合いと結びついているようである。協力者は全員、追跡をリードする立場ないしは第一の立場に自分が置かれていることを自覚していた。しかし、P2は、追跡をリードする自分の立場に加えて、付随する様々な義務と責任と共に、機動中の警官組織全体を統轄する自分の職務を保持し続けた。Schneider (1999) によると、状況が個人を圧倒すると理解されるとき、不安は窒息させるほどの経験になりうる。P2は、自分の行動と決断に責任をもって応答できただけでなく、同様に、殺人容疑の捜査と追跡に対処中の警察集団全体の行動に対しても、責任をもって応答できた。さらに、夜の追跡であったことも加わり、悪天候と危険な路面状況での膨大な無線交信への応答に、P2は圧倒される感覚を抱いた。(推定上の)殺人事件に対するP2の責任は、犯人逮捕の主導的立場に自分があることを自覚しているさなか、厳しい追跡になったことで、P2にいっそう重苦しくのしかかった。

対照的に、P3は、ハイスピードでの追跡を報告してしまうと、署長が追跡の中止命令を下すきっかけになるのではないかと気遣っている。報告することは、カーチェイスを実践してみるチャンスを、彼から奪ってしまうかもしれなかった。

P1とP3は、自分たちのやる気を、広義の不安という言葉で表現している。この不安は、自分たちの潜在能力を現実化することから湧出しており、警察官としての至高経験 (peak experience) を

得たいという欲求と連動している (Maslow,1995; May,1996; Schneider,1999)。

同僚集団のサブカルチャー

サブカルチャー〔特定集団〕の諸価値もまた具現化されている。それは一定程度、警察を統治する行動統制として機能している。Becker (1997) によると、人々やその集団は、肉体的存在としての自分たちの実存的限界に対処するために、文化を形成する。換言すれば、法律や規則や規定などは、人々の安全を守るために、物的に役立つと同時に、心理的にも奉仕する。なぜなら、そうした規定に従うことは、信念の体系を与え、私たちの死の不安を低減してくれるからである。こうした文化装置は、追跡するか否か、追跡を継続するか否かを決断する際に、自分たちを動機づけた情報として、協力者全員によって言及されている。

再一評価における認知プロセスと時間流

警官たちは、心の中で、方針や手続きや過去の訓練を駆け抜ける (run ... through their mind) ように検証しながら、追跡の中断を正当化する諸要因の中で、一つかそれ以上が違反されていないかを査定していた。この認知プロセスは、Klein (1998) のいう、危機的状況における思考の認知主導的意思決定 (Recognition-Primed Decision : RPD) モデルと一致する。警官たちは、カーチェイスと共にあり、追跡が法律や方針や諸事実によって正当化される「タイプ」の状況にあるか否かを判断決定し、追跡を継続する。警官たちは、過去の経験とか管理運営上の規定に反省をめぐらせ、自分たちの計画を変更する要因を発見しない限り、最初の計画を続行する。この間、事件の進展に応じて、諸状況から要求される変更のみがなされる。「否定-要素」が潜在的問題ないし禁止命令であり、警官たちは、事件の進展に合わせて状況を常に心的に再査定しながら、そうした否定要素がないか留意している。

RPDモデルと関連するかもしれないのは、内的時間意識の現象学的構造である。人間の心は、経験される時間流を総合するのだが、この総合は、過去把持 (過去)、原印象 (現在の射影)、未来予持 (予期) の心的活動を通してなされる (Gallagher & Zahavi, 2008; Husserl, 1991)。追跡中の警察官の経験の流れは、記憶 (学習された内容) の想起、たった今過ぎ去った出来事の過去把持、現在流れている状態や状

況の感性的知覚、事件の進展に応じて予測される近い未来の諸可能性といった心的伸び広がりを含んでいる。それゆえ、警官たちは、容疑者の行動を予測するために、容疑者の運転行動に細心の注意を払いながら、無線や状況の映像走査（visual scanning）を通して得られる事件の核心に関わる情報に絶えず警戒している。それゆえ、警官たちは、典型的か非典型的かなどの観点から容疑者の運転行動がどう見えるかを、逮捕から逃れようとする容疑者の目標を考慮しながら、あるいは危険を予期しながら、繰り返し叙述するのである。

追跡の成功における自己実現と英雄原型

Klein (1998) はまた、危機における意思決定状況において人々がどのように行動するかに関して、諸々の知覚を統一的なテーマに組み立てるストーリー形成（story building）の心的過程を指摘している。本研究から明らかになったのは、規定や手続きによってレイアウトされた「台本」に自分たちが従っているか否かに関するストーリー形成へと、協力者たちが方向づけられていたことである。さらに、追跡後の協力者たちの振り返りは、自分の追跡がこの枠組みと調和的だったことを正当化する確証を含んでいた。そればかりか、自分の追跡が、正真正銘の悪党を首尾よく逮捕するため犯罪と戦う戦士として、犯罪を抑止する任務と調和的であったことを正当化する確証を含んでいた。心理的場面において、追跡の成功は警察官の社会的役割と調和的であった。

警察官は、Jung (1968) が英雄原形 (Hero Archetype) と記述した意味での守護者である。Bonifacio (1991) と Kirschman (2007) もまた、自分たちの英雄的な自己概念の中で自己実現することが、警官にとっていかに重要かを指摘している。本研究において警官たちは犯罪を抑止し、しかも誰にも危害を加えなかったという両方をやってのけたため、自分の追跡は全体として成功だったとみなした (Alpert, 1998)。これは、警察官としての自分の任務遂行に関する、個人的かつ社会的水準での肯定である。P3の印象では、興味深いことに、自分が経験した実践は、彼の追跡の公務文書の記録を読んだときに感じた以上に、いっそう肯定的に記憶されていた。

生きられた経験と物理的事実とのギャップ

P3の感じでは、〔公務文書の記録のもとになっている〕警察無線でのやりとりの中よりも、実際の追跡経験の中の方が、自分はずっとうまくやり遂げた。P3の心に映じたカーチェイスでは、自分に反省的に注意を促し、進展中の状況を査定し、規定や訓練を想起したとP3は語った。また、警察無線を聞き逃さないよう努め、同時に、はじめての猛スピードのカーチェイスの中にいる自分を、第三者のような視点から自己認識していたとも語った。P3の心の中で一つにまとまっているこれらすべての側面は、極めて緊迫した経験だっただけに、無線交信によって物理的に伝えることで自分の考えを現実化する、ということにP3は失敗した。彼は自分の無線交信のやりとりを、まるで「教科書」に書かれているようだったと想起したが、彼の記憶は、彼の実際の行為よりも彼の内的経験にいっそう強く根拠をおいていた。

P3は録音を聞いて、通信が途絶えた瞬間 (dead air time) が何度かあったことに気づいた。P3のこの気づきは、次の可能性を示している。すなわち、警官たちは、実際に物理的に起きていることよりも、経験の内的ないし心的活動にいっそう強く引き込まれているのかもしれないという可能性である。私たちには十分なデータがないため、出来事の客観的事実とのこうした内的経験的ギャップが、P1やP2の追跡でも生じたか否かを、現時点で確かめることはできない。しかし、両者とも、進展中の状況を理念的なものとして反省的に適合させるために、自らの心的作用が規定や手続きや訓練などを駆け抜けていったと語っている。それゆえ、本研究からは、次のことが示される。すなわち、危険な賭けを伴う危機のただ中での意思決定状況では、部局の方針や訓練や過去の経験などが、警官たちに心理的に強い影響を与えるということである。

それゆえ、大脳辺縁系における感覚刺激と神経生理学的反応に警官が曝されることが知覚変容を引き起こす、という Alpert と Dunham (1990) の指摘は不十分であろう。同様に、感覚的な諸々の刺激（ライト、無線－会話音、サイレンなど）の結合は、一警官の大脳辺縁系と内分泌のシステム（例えばアドレナリンの増加）における神経生理学的な出来事に帰着させられるが、状況についての警官の知覚を変貌させ、カーチェイスの危険に関し、警官

の評価判断力を弱めてしまうという指摘もあるが (Alpert,1998; Schultz, Hudak, & Alpert,2009)、こうした指摘は不十分であろう。はじめての追跡で当時新米だったP3の叙述によれば、P3は自分自身の思考や感情や想起にいつそう強く引き込まれていたとみなすことができる。つまり、追跡時のP3の変容を、神経生理学的な興奮とか知覚変容と捉えるだけでは不十分であり、こうした神経生理的活性化が知覚や思考や感情や想起に何をどのように現出させるかを捉える必要がある。生きられた経験の語り即した一人称的視界の現象学的記述は、まさに当事者の知覚や思考や感情や想起に現出するものへの、研究者による接近と把握の試みに他ならない。

さらにまた、P3の不安は、神経生理学的にあるいは量的に従来理解されたのとは異なり、自信過剰とか勇敢な攻撃に向かうのではなく、むしろ、一人の警察官として自分を証示するために、自分の実行力とか成功体験へと方向づけられていた。P3の不安は、仲間集団の中で自分を一警察官として現実化しようという願望から湧出した。これは、超現実的な彼の経験において、感覚刺激と神経生理学的反応が何の役目も果たさなかったと言っているわけではない。そうではなく、AlpertとDunham (1990) の解釈には、行動主義の伝統的な刺激-反応モデルと認知処理モデルによるバイアスが生じているように見えるということであり、感覚刺激と神経生理学的反応が、当事者によって生きられる経験をどのように変容させ、当事者の知覚や思考や感情や想起に、何をどのように現出させるかを、当事者の経験に即して理解する余地と必要があるということである。

さらに言えば、P3の動機は、Bonifacio (1991) とKirschman (2007) の見解と調和的なように見える。その見解によれば、強力な内輪の集団力学のメンバーとして存在することが、個々の警察官にとって、非常に強力な中心的な動機になっている。本物の警察としての自分を見たいという警官の欲求が働くだけでなく、その社会的職業的正当化を警官たちは求める。こうした正当化は、集団の規則と価値の様々なパラメーターの内部で、犯罪と格闘し勝利することによって実現する。容疑者がうまく逃げ切ったり、自分の追跡によって誰かが負傷したり死亡することは、警官たちにとって完全な敗北であり、失敗に終わった追跡経験の研究は、追跡した

警官たちによって生きられた経験を、本研究結果とは全く異なるものとして提示するはずである。

スポーツ心理学との関連

本研究からは、警官の心的側面が、任務遂行の不安や、成果への焦点化や、結果への方向づけと強く結びついていることが明らかである。これらはすべて、スポーツ心理学者によって、失敗とか注意散漫とか混乱を増長するものとして知られている心理的側面である。事実、「成功」に注意を払うことからくる否定的認知や注意散漫な自己懷疑、また、「勝利」を意識しすぎることはすべて、精神運動的技能の遂行において、「窒息」と連動している (Porter, 2003; Selk, 2009)。警察組織とか警察官一人ひとりがさらに考慮する余地があるのは、スポーツ心理学の専門家に助言を求めながら、トップアスリートが活用している心理学的な実践スキルを育成し高めることである。

(5) 本研究の社会的意義

警官たちが確信したいと願っているのは、警官たちを批評する人々が、大きなプレッシャーに曝されながら下す意思決定を判断する警官たちの事後分析を尊重し、共感的に理解してくれることである。本研究の一人称的視界は、追跡後の調査官や調査委員会が、〔追跡した警官の〕経験を「運転席」から理解することの一助となるであろう。もちろん、異なる種類の追跡についてのさらなる研究が必要である。例えば、クラッシュ事故を招いた追跡とか、各州各地域における様々な地形での追跡とか、人口統計的に異なる警官とかが、現象学的アプローチによって研究される必要がある。本研究の寄与は、このテーマに、さらにはおそらく警察官の生きられた他の経験に対して、この特定の研究方法が有効であることを示したことにある。

最後に、おそらく警察官たち自身が、本研究によって利益を得て、次のことに気づくであろう。すなわち、要因分析研究がしているような、原子論的な事実の細分化とはきわめて異なる生き生きしたイメージを、追跡経験の全体的な記述は提供してくれる、ということである。追跡のプレッシャーに曝され、その他の可能的な大きなストレスを被る状況下での警察官たちの傷つきやすさと強靭さを警察官自身が理解することに、本研究は手がかりを与えるかもしれ

れない。総じて、本研究が、不安の働きについて洞察を与えることを願っている。あまりにもしばしば、警察は、仕事のストレスとか外的なプレッシャーに焦点を当てている。確かにこれらは、熟考に値する問題ではある。しかし、外から来るプレッシャーに加えて、〔犯人を〕追撃するときに警官を襲来する不安の働きが言及されることはさほど多くないように思われる。不安や心配は自然な心理的過程であるが、自分の仕事が、通常業務において、犯罪との格闘、紛争への対処、人間として悲惨な事件の処理であるときには、不安が、警察官の実存においてきわめて顕著になりうる。不安への対処、心的な焦点化、肯定的な認知方略に関して、訓練を含む警察文化は、いっそう適切な方法を見出す必要がある。

(6) 本研究の限界点

本研究の限界点は、わずか3名の協力者からの聞き取りに依拠している事実にある。本研究成果が、本研究とは異なる人口統計、人種、性別、その他の社会的差異の次元にある他の警察官たちに、どの程度一般化可能であるか、現在のところ私たちには明らかではない。さらに、本研究が目的としたのは、負傷とか、主たる所有物の損害とか、死亡事故などの否定的な結果を招くことのなかった追跡であった。容疑者に対する警官の慎重ではあるが攻撃的なパトカーの実力行使や、堪え難いクラッシュによって中止される追跡は、本研究で抽出したのとは異なる一般的心理学的記述的構造をもつであろう。

また、自分の経験を説明するときに依拠する協力者の記憶の正確さに、疑問をもつ研究者もおられることだろう。記憶の歪曲や衰退は、当事者の報告に依拠する研究には、常につきまとう (Giorgi, 2009)。これも今後さらに入念に考え抜かれるべき課題である。

こうした限界があるにしても、本研究は、パトカーによる追跡において警察官がどのように存在しているかについて、幾つかの知見を提供できたはずである。

IV 「パトカーによる追跡」に関する常識の掘り下げ—日米を比較しつつ—

以上の論考に関する理解を補足するために、「パトカーによる追跡」についての私たちの常識的なイ

メージを、若干なりとも掘り下げたい。というのも、本誌のほとんどの読者からすると、パトカーによる追跡という実践領域は、非日常的で馴染みがなく、せいぜいメディア報道やテレビ番組や映画でしか知る機会がないと思われるからである。ひょっとすると本誌読者であっても、運転中のスピード違反や一時停止違反などでパトカーに追尾された経験があるかもしれない。しかしその際も、パトカーのサイレンと赤色灯と車載マイクからの警告が発せられたなら、素直に車を道路脇に停止させたに違いない。追尾する警察官の一人称的視界はもちろんのこと、警告を無視して追尾される側の一人称的視界についても、ほとんどの読者は実体験がないであろうし、そうした研究に触れる機会も稀であるにちがいない。

パトカーによる追跡に関するメディア報道

イントロダクションに記載されているように、パトカーによる追跡は、米国では1980年代に公衆の注目を浴びるようになり、賛否両論の議論が展開され続けている。米国で社会問題になるのは、パトカーによる追跡が容疑者ないし第三者の重大な事故や損害を招き、場合によっては訴訟に至っているからである。

事情は日本でも同様である。2014年だけを見ても、メディアでは、パトカーの追跡中に発生した重大な事故が頻繁に報道されている⁴。

衆議院での質疑応答から

おそらく近年最も大きくとりあげられたのは、2008年8月名古屋市東区で、16歳少年がパトカーの追跡（公務用語では「追尾」）を受けて乗用車に衝突し重体となった事故である。この事故をめぐるのは、衆議院で質問と答弁がなされたほどであった。この質疑応答からは、パトカーによる追尾について、多くのことを知ることができる⁵。

第一にわかることは、パトカーによる追尾の実態やその方法については、重大事故に至った事案でさえも、情報公開されていないことである。それゆえ、「日本ではパトカーの追尾は年間何件発生しているか？」という疑問に答えることは、ほとんど不可能である。そもそも「パトカーによる追尾・追跡」とは何であるかも、少し考えはじめると曖昧になる。例えば、一時停止違反車両を停止させるために、パトカーがサイレンを鳴らし、赤色灯を点灯、スピー

カーで停車命令、運転者が気づき即座に応じて停車する場合でも、追尾・追跡と言えはそう言える。しかし、こうした事案は、本研究で着目する追跡経験には属さない。本研究が着目するのは、停車命令に従わず逃走するケースであり、追跡される側にも追跡する側にも第三者にも、追跡に伴う危険が潜在するケースである。

なお、重大な事故を招いた追尾の件数に関する衆議院での質問に対する答弁は、本研究が着目するケースの日本での発生件数を示すものではないが、一つの参考にはなる。答弁による件数を試算すれば、パトカーが追跡していた逃走車両による交通死亡事故および重傷事故は、全国で2005年には40件、2006年50件、2007年63件、2008年1月から8月までで34件であった (cf. 答弁第41号)。

第2にわかることは、追尾の中止を判断するための教育(「教養」)や、追尾の方法についての「教養文書・内部規定・通達等の内容」については、「執務資料」によって「都道府県警察に配布しているところ」であるとのことである (cf. 答弁第41号)。追尾に関する「教養」や「内部規定」が「執務資料」によってなされていることからすれば、この件についても、一般市民が知ることはかなり困難であることがわかる。

第3に、諸外国の追尾取締りの実態把握に関する質問に対して、「警察庁としては…把握していない」と答弁されている点である。警視庁が本当に諸外国の追尾取締りについて研究・把握していないか否かは不明であるが、たとえ警視庁内部での研究・把握があるとしても、一般に公開されていないことからすれば、米国警官の追跡経験に関する本研究は、少なからず貴重な意義をもつと考えられる。

追跡に関する警察官の「教養」

警察内部でなされている追跡に関する「教養」や「内部規定」を詳らかにすることは難しい。しかし、警察もまた、パトカーによる追跡が、被追跡者や第三者や警官自身に重大な傷害を与えることを極力回避したいはずであるし、社会問題化したり訴訟に至ることは避けたいにちがいない。それゆえ、警察は重大な被害から訴訟となった判例を検討し、教養や内部規定に活かしているはずである。

事実、ある研究は、「追跡活動の規準は斉一化できるか」との問いに対して、「追跡には様々な要素

(容疑事実、逃走様態・特異な動向、道路交通状況、追跡様態、その他の状況)が密接に関わりあうなかで、高速度で逃走する車両に対処するため、刻一刻変化する事態に対し臨機応変に即応していくという局面で取り得るべき措置について、瞬時の判断が要求されるという特殊性を踏まえると、追跡活動の規準そのものを明確にすることは極めて難しいといわざるを得ない」(国賠訴訟判例研究会, p.15)とし、「追跡活動の現場にとって、最高裁判例こそが最良の追跡活動の規準」(前掲書, p.16)としている。

その際最も重きを置くべき判例は、この研究によれば、最高裁第一小法廷昭和61(1986)年2月27日判決である。本判決は、追尾の違法性判断規準の第一をなすものと考えられ、警察幹部は下記の重要箇所を「諳んじられるまでになることがのぞましい」(前掲書, p.22)と強調されるほどである。この重要な一節を引用しておきたい。

「およそ警察官は、異常な挙動その他周囲の事情から合理的に判断してなんらかの犯罪を犯したと疑うに足りる相当な理由のある者を停止させて質問し、また、現行犯人を現認した場合には速やかにその検挙又は逮捕に当たる職責を負うものであって(警察法2条、65条、警察官職務執行法2条1項)、右職務を遂行する目的のために被疑者を追跡することはもとよりなし得るところであるから、警察官がかかる目的のために交通法規等に違反して車両で逃走する者をパトカーで追跡する職務の執行中に、逃走車両の走行により第三者が損害を被った場合において右追跡行為が違法であるというためには、右追跡が当該職務目的を遂行する上で不必要であるか、又は逃走車両の逃走の様態及び道路交通状況等から予測される被害発生の具体的危険性の有無及び内容に照らし、追跡の開始・継続若しくは追跡の方法が不相当であることを要するものと解すべきである。」(前掲書, p.16)

本判例は、その後の類似の損害賠償請求事件判決に際して、必ず引用されるほどであり、「これこそが最良の追跡活動の規準である」といわれる (cf. 前掲書, p.17)。そうだとすれば、日本の警官の場合、追尾の開始や継続を判断する際、警察官は、路面状

況の映像的査定 (visual scanning) と同時に、この一節を心の中で駆け抜けるように諳んじているかもしれない。

「教養」のポイント—追跡の「必要性」と「相当性」—

上記判例には司法文書特有の読みにくさがあるが、追跡の「違法」性規準の要点は2点であり、「追跡が当該職務目的を遂行する上で不必要である」か、また「逃走車両の逃走の様態及び道路交通状況等から予測される被害発生の具体的危険性の有無及び内容に照らし、追跡の開始・継続若しくは追跡の方法が不相当である」かである。つまり、追跡の「必要性」と「相当性」の有無が、警察官の教養のポイントになっている。

追跡の必要性は、追跡の開始にあたっては、速度違反、酒酔い運転、信号無視、一時停止違反等の道路交通法違反、また盗難車走行の現認によって裏づけられる。また追跡の継続にあたっては、さらなる信号無視や速度違反、対向車線へのはみ出し、一般車両の間隙を縫う逃走などによって、その必要性は高まる (cf. 前掲書, pp.23-24)。

追跡の必要性が現認されたとしても、追跡が相当ではないと判断される場合もある。例えば、徳島地裁平成7 (1995) 年4月28日判決では (その後の最高裁でも)、香川県 (県警) 側が追跡の相当性に関して責任の一部容認が下された。相当性が認められなかった理由としては、多数の道路標識が設置され、車道と歩道との間に縁石が設置され、時速80キロメートルを越えて走行する自動二輪車に対してパトカーが幅寄せ行為をした点にあり、この行為が「自動二輪車の運転等に死亡若しくは重大な傷害を負わせる具体的な危険」を有していたため、追跡は相当性を欠き許されない行為であったと判断されている (cf. 前掲書, p.17, pp.31-32)。要するに、道路状況や車間距離や追跡速度等から、重大な事故を招く危険がある場合は、追跡は相当ではないと判断される。

パトカーによる追跡の開始と継続を判断する日本の警察の教養のポイントと考えられるこれら2点は、米国の場合と類似している。米国の警察官の場合も、カーチェイスを続けるか終わらせるかの典型的な議論は、(1) その犯罪者が暴力的な重罪に関与したと信じるに足るほぼ確実な根拠を警官が有していること、つまり追跡の必要性の現認があること、(2) 容疑者をただちに逮捕する警官の必要性が、一

般市民が被るリスクにまさること、つまり追跡の相当性が認められること、(3) 上記の一つないし二つの基準を満たす条件で追跡中の他の警察官を当該の警官が援助していることである (Falk, 2006)。

本研究の協力者 (P1、P2、P3) が、追跡を中止する「否定-要素」なり「取引のブレイカー」を追跡中に常に査定していたとは、日本の文脈で言い換えれば、追跡の相当性をとりわけ吟味していたことを意味するであろう。

事例となった警察官について

日本でのパトカーによる追跡の常識的なイメージとしては、パトカーは大型のセダン、運転席と助手席に各1名ずつ計2名の警官が乗車している様子を思い描くであろう。これに対して、本研究で事例となった警察官の場合、パトカーには運転手の警官1名だけの乗車である。また、P1が警察犬を乗せ、そのハンドラーであるケースも、日本のパトカーや警官のイメージからは意外である。日本の場合、パトカーに警察犬を乗せているのを目にすることはほとんどなく、警察犬のハンドラーは、制服も異なる専門官が行っているイメージがある。

米国でも、ニューヨークやシカゴやロスアンゼルスなど大都市では、パトカーに2名の警官が乗車するようである。だが本研究は、郊外とか地方の警察のパトカーに焦点を当てている。こうした地方警察官のパトロールは、近隣の住宅地やショッピングモール、卸問屋や中小工場などが主である。

それゆえ、本事例の警官たちは、日本のパトカーでの2名の警官による追跡とは異なり、1人で全てをこなさなければならない状況に置かれている。日本のパトカーの場合、助手席の上司と運転している部下とが適宜役割と責任を分担できるのに比べ、本事例の警官は、一人で責任を負い役目を果たさなければならない。追跡を決意する際の警官の緊張や不安や混乱が、日本のパトカーの場合よりもいっそう高まることが推測される。また、通常業務が近隣のパトロールであり、危険を伴うカーチェイスの専門ではないことも、不安をいっそう高める要因になっていると考えられる。

こうした事情を考慮すれば、本研究で抽出した経験の一般構造は、地域や国を超えて単純に一般化できるものではない。本論でも述べたように、本事例研究は、安易な一般化を主張しているわけではなく、

その限界点を考慮に入れることで、あるタイプの経験への理解を深め、異なるタイプの今後の記述的研究への展望を開いている。こうした展望としては、例えば、パトカーの追跡において、乗車する警官が1人だけの場合と、2人の場合とでは、それぞれの一人称的視界がどのように異なるかというテーマが浮かび上がるであろう。また、日常業務として、近隣のパトロールを専門とする場合と、高速での追跡を専門とする場合とでは、その職歴や訓練や心構えにおいてどのような違いがあり、追跡中の一人称的視界にどのような異同があるかもテーマになる。日本の警視庁の組織に引きつけていえば、職務質問を専門として市街地をパトロールする地域部の自動車警ら隊と、暴走族の取締りや高速での追尾を専門とする交通部の交通機動隊や高速道路交通警察隊とで

は、どのような異同があるかなども、テーマになりうる。

本研究は、当該テーマに関してさらなる記述的研究の展望を開き、パトカーで追跡する警察官について、ひいては同様の重大な危機に直面しつつ判断し行為する人間について、私たちの理解をいっそう深く豊かにすることをめざしている。

V 資料 インタビュー記録

※表1内の記録は、インタビューの録音記録のトランスクリプトの幾つかの部分、諸構成要素の観点から抽出し再配列したものである。

なお、幾つかの記録部分は重複して配列している。

表1 多様な経験を伴う心理構造の構成要素

構成要素	P1	P2	P3
カーチェイスの可能性に対する警戒体制	自分は無線交信を聞いていて、…複数の部局が追跡に巻き込まれていた…聞いていると、追跡はサウスバウンド方面に向かっていった。	私が突然耳にしたのは、無線から流れる3回のブザー音で、それは発砲だった…私はちょうど角の近くにいて…犯人に最も接近していた一人だった。私は応答した。 私は…現場から逃走する容疑者の車とすれ違った。…私は方向転換し、追跡がはじまった…	〔別の警官の〕無線交信を自分は耳にした。彼女は今まさに、車が彼女を追い越していくのを目撃したと、駐車場で、車のクラクションをけたたましく鳴らして…一般人が、クラクションをこんなに鳴らして運転することはまずありえない…自分は直感した「そうだ、これは盗難車だ」…このとき、我々は、まだ盗難車を追跡できた。
容疑者の特定	追跡が自分に近づいてくるのが見えた…車の特徴が報告と一致した。車には男が1人乗っていた…	私はリヴァー・オーク通りを移動中で、逃走中の容疑者の車が通り過ぎた。 急信者の基本情報によると、それは緑のホンダだった。その車は、私の右手をすっ飛ばしていく。 私は、「なんてことだ!」と呟いた。	〔もう一人の警官が〕覆面パトカーに乗っているのに気づいた。それで容疑者とその警官の車両が通過した後に、自分の車を発進させた…
カーチェイスをめぐる不安と興奮	自分はある種神経過敏になった。これは、自分のは	運転席で、3回のブザー音を聞き、「いやあまいつ	「よし。これは盗難車だ。」、準備はできている、

	<p>じめての追跡だった。自分は、無線を通して愚かだと思われたくなかった。</p>	<p>た、今夜は、いったい明けるのだろうか？」という考えを振り払った。</p>	<p>自分は既にそう考えていた。</p> <p>いろんなことを同時にやらなければいけない、と自分は感じた。</p>
カーチェイスをめぐる不安と興奮（続）	<p>アドレナリンがどっと分泌された…心臓が喉元まで突き上げてくる感じだった。自分は、深呼吸した。</p> <p>自分は、無線交信を続け、詳細な情報を提供したいと思ったような気がする…</p> <p>自分はまさにトンネルに閉じ込められたようで、非常に興奮した。</p>	<p>「なんてことだ！今こそ、自分で決断しなければならぬ…」そう私は心の中で呟いた。</p> <p>それは、まさしくその事件に対する私の意思決定だった。私はそんな事には関わりたくなかった。なぜって、私は10-80⁶（追跡）なんか好きじゃないから…</p>	<p>そして、走行しながら頭をよぎったのは、どれも恐ろしいことばかりだった…</p> <p>ふと考えた。「今、時速100マイル（時速160キロメートル）！…自分は、時速100マイルで容疑者を追跡している。これが、『ハイスピード』カーチェイスっていうやつか！」</p> <p>[アドレナリンが] どっと出た。</p>
構成要素	P1	P2	P3
追跡を主導する役目の自覚	<p>…それは自分のはじめての追跡だった。それで、はじめての追跡に、ご存じの通り、一種、神経過敏になった。自分は、無線を介して、愚かだと思われたくなかった。</p> <p>他の2匹の警察犬(K-9)⁷を思い出す。面白くなった。警察犬を乗せた3台のパトカーが、一緒になって追跡することはめったにないことだった。自分も同類だった。これは面白いぞ…</p>	<p>それで、それはマックレリー警官に送られた。しかし、最も接近しているのは私だった。私は応答した。</p> <p>…マックレリー警官が近づいているのを察知しながら、私はUターンし、たった今通過した車両を追跡した。</p> <p>私は決断した。ようし決めた、奴を追跡しよう。</p> <p>選択の余地はなかった。私は奴を追跡しなくてはならなかった。</p>	<p>ジェニーが覆面パトカーに乗っていて、ご存知の通り、彼らが通過して自分は発進し、彼らの右後方につける。自分は即座にライトを点灯する。</p> <p>追跡していることをスピーカーで即座に警告する。</p> <p>…その時、「今、時速100マイル！…自分は、時速100マイルで容疑者を追跡している。これが、『ハイスピード』カーチェイスっていうやつか！」。</p>
追跡を主導する役目の自覚（続）	<p>…なぜなら、自分がその時考えていたのは、自分は警察犬を乗せた3台のパトカーの中において、そのメンバーになったということだったから。</p> <p>自分の警察犬を展開したいと思うようになっていた。だが、明らかに、最優</p>	<p>私はしたくなかった。なぜなら、私は10-80など好きではないから。しかし、選択の余地はなかった。</p>	<p>…それは自分のはじめての追跡。おわりの通り、自分がかっこ良く見せたかった。そう、仲間たちが、自分は追跡をうまくこなせるんだと思ってくれるように。</p> <p>…容疑者を追跡しながら、「よし、無線、無線交信」</p>

	<p>先なのは、おまえはパトカーに対して責任があり、パトカーに腰を据えているのだ。こう考えることで、自分は、警察犬の配置のことから抜け出した。</p>		<p>と考え続けている。自分は次の事実に全く気づいていない。すなわち、デイヴが自分の後方につけていて、自分を応援する準備ができていた事実を。自分は、一人でたくさんのことをしなければならぬと感じた。</p>
<p>容疑者を制止させる行動を起こすための、他の警官たちとの無線での協働</p>	<p>無線交信を聞いていた。やってみようとしていたのは、パトカーから降りて、この追跡を追撃することだった。容疑者が車から出て走ろうものなら、自分の警察犬を展開させよう。深呼吸した。そして、自分が追跡中であることを無線で伝えた。無線からの全ての情報を集めながら。</p>	<p>私は緊急無線に通報した。我々は10-80（追跡）に入ったと…およそ時速5～15マイル（≒時速10～25キロメートル）そこらだった。私は、方角を伝えていた。[もう一人の警官が]現場に到着するのを待ち望みながら。なぜなら、銃で撃たれた犠牲者がいたから。</p>	<p>無線で〔別の警官の〕次のような報告を聞いた。駐車場で彼女（その警官）は今まさに、車が追い越していくのを目撃したと…そして彼女は、その車の後をつけていた。容疑者を追跡しながら、こう考えていた。「よし、無線、…無線交信…」自分はたくさんを同時にこなさなくてはならない、スピードをあげなければならない、と感じた。…クリス〔巡査部長〕は自分を中止させようとしている。</p>
<p>構成要素</p>	<p>P1</p>	<p>P2</p>	<p>P3</p>
<p>容疑者を制止させる行動を起こすための、他の警官たちとの無線での協働（続）</p>	<p>また別のパトカーが接近するのが聞こえた…無線交信を聞き続けることは難しかった。無線交信を続け、詳細な情報を提供したい気分だった。でも、聞くことも必要だった。つまり、自分の所轄区域に接近している他の警官たちの無線交信を聞かなければならなかった。ある警官が〔容疑者車両をパンクさせる〕スパイク（釘）を設置したと言うのが聞こえた。</p>	<p>そこで、あの時私は緊急無線で伝えた。「これは10-80と呼ばないわけにはいかないようだ」と。自分のパトカーを停車させ、私は、何が起きているかを緊急無線で知らせ、ノース・リヴァーに応援を求めた。</p>	<p>ある警官が無線通報するのが聞こえた。「本官は接近中。車両を確保する。」そこで「よし、いいじゃないか!」と思った気がする。やがて我々はヒートアップし、〔フェンスを〕飛び越した。その時自分はうまくコミュニケーションしていると思っていた。道路状況やスピードなど全ての情報を伝えていると。</p>
<p>容疑者の運転行動の</p>	<p>彼…奴は車列を縫うよう</p>	<p>それは何て言うか、気味</p>	<p>…我々は最終的にレッド</p>

読み取り	<p>に走行している。奴が止まるなんてことはなさそう。スピードは、時速70マイル（≒時速110キロメートル）といったところだろう。奴は今、ほとんど自分の車線にいる。</p> <p>奴のタイヤ2つがスパイクを食らったのを我々は確認した。サウスバウンドを逃走し続けたので…奴はまだ降参していなかった、クラッシュ寸前でまだ運転していた。脱輪寸前だ。奴がこっちに来たら、ターンしようとするだろう。だが、タイヤがもたない。それで、〔道路から〕フィールドに突っ込んで、そこを走り始めるだろう。</p>	<p>が悪かった。なぜなら、私が容疑者を見ると、彼も私を見るのだから。そして、容疑者はスピードを落とした。</p> <p>私はパトカーの赤色灯を点灯した。容疑者は、「逃走しようか、しまいか」迷ったようだった。次の瞬間、彼は逃走しはじめた。</p> <p>…容疑者は、反対車線を走行している。しかしそれは、お分かりの通り、あの天候のせいだと思う。彼が何をしでかそうとしているのか、厳密に言えば、私は確信していない。しかし、なんとなく感じたのは、彼は、追跡を阻止するために、鎖で繋がれたフェンスの中に逃げ込もうとしていたということだった。</p> <p>…奴は実際まさにエンジンをかけ、フェンスに突っ込み、車から外に出た。</p>	<p>ロックを通過することになる。自分は即座に出動し、追跡する。</p> <p>自分の中ではもう〔筋書きが〕出来ていた。もし容疑者が直ちに車を道路わきに止めなかったら、れいのはじまりだ。</p> <p>スピードが最高に達しはじめた時、思った。「今時速100マイルで走行している。」わかるだろう。</p> <p>…でも、あのライトは、ちょうどレッドロックの西で、…推測した…ばちばち点滅しはじめている。容疑者は動きはじめた。すぐに向かう。「きっと奴は車から脱出している…あれっ、奴は何をしているんだ？」</p>
カーチェイスから協働での身柄拘束への変わり目	<p>こちらは警察犬を乗せた3台のパトカー。自分はそのメンバーの1台を操っている。誰が警察犬を展開しようとしているだろう？</p> <p>この種の騒動の苦々しさを自分は噛みしめていた。もし奴が車から出て駆け出したりしようものなら、自分の警察犬を展開させよう。だが、明らかに、最優先は、お前は今パトカーに乗っていてパトカーに責任があるのだ、こう考えることで、自分は、警察犬の配置のことから抜け出した。</p> <p>（ある警官が）…スパイクをあそこに設置し、奴の</p>	<p>はたして…奴は実際まさにエンジンをかけ、フェンスに突っ込み、車から外に出た。</p> <p>私は自分のパトカーを止め、何が起きているかを緊急無線で知らせ、ノース・リヴァーに応援を求める…私は実際、…ノース・リヴァーはモニタリングし続けてくれていると思う。なぜなら、私は現に突如サイレンを聞くことが出来たから。それは南の方から接近していた。それで私はそれがノース・リヴァーだと思った。</p> <p>容疑者は私を見て、フェ</p>	<p>…思い出してみると、「そうだ、自分は奴の人相の報告を得たのを思い出してみる必要がある」と思った。</p> <p>彼は動きはじめた。自分はすぐに向かう。「きっと奴は車から脱出している。ようし、…あれっ、奴は何をしているんだ？」気づくと自分は少し距離をとっていた。車から外に出た時、容疑者はちょっと雪に足を滑らせた…</p> <p>我々がその庭を抜けて走り、フェンスを飛び越える用意を整えながら、うーん、…「自分のパトカーに鍵を</p>

	<p>車をパンクさせた。奴のタイヤ2つがスパイクを食らったのを、我々は確認した。</p> <p>…奴はまだ降参していなかった。クラッシュ寸前でまだ運転していた。脱輪寸前だ。奴がこのあたりに来たら、奴はターンしようとするだろう。しかし、タイヤがもたない…</p>	<p>ンスのサークルの中で、両手をあげて走り回っている。私は大声で何度も何度も警告を発し続ける。ケニー警官が〔到着して〕車を横に止めた時、「容疑者が私たちの言うことを理解しているとは思えない」と私は伝え、私が行くから「援護してくれ」と頼む…</p>	<p>かけていない…自分は追跡を止めパトカーに戻り鍵をかけるべきだろうか？それとも…」と思案したのを思い出す。</p> <p>この小さな、そう、小さな介護施設、あるいは店舗のようなどころのちょうど前で、容疑者は車を道路わきに止め、車の外に出て、フェンスを飛び越える。</p>
<p>カーチェイスから協働での身柄拘束への変わり目(続)</p>	<p>「後ろにいろ！後ろにいろ！」と言ったのを覚えている。君も知っての通りだ。「我々には、今警察犬がいる。これを展開しよう。一頭を出せ」。そこで、一人の警官が自分の警察犬を車から降ろした。我々は、容疑者に車から出るよう警告した。</p> <p>奴は警告に従った。彼が車外に出たので、我々は奴に手錠をかけ、奴を逮捕した…パトカーに連行し、その他規定どおりに職務を遂行した。</p>		<p>エヴァンストーン〔警官〕は1頭の警察犬を連れていた。我々は最終的に容疑者が裏庭で壊れた車の中に隠れているのを発見した。</p> <p>我々は警察犬とともに容疑者に挑み、彼は降伏する。後でわかったのは、車はガソリンを使い切っていたことだった。容疑者は、ガソリンがほとんど空になっていた車を盗んだのだった。</p>
<p>その後の取り調べを通しての経験の意味づけ</p>	<p>自分が奴に職務質問した。(奴が言うには)「ああ、オレはヤクをやって、めちゃくちゃハイになって、ちょっと思っただけさ、世の中全ては…わかるだろう…」</p> <p>…「どうして逃走したんだ？」と奴に少しだけ尋問すると、彼は麻薬をやって、…</p>	<p>その後、我々は彼を逮捕して車に連れ戻し、彼が英語を話せないことが判明する。ノース・リヴァーには、スペイン語を話せる警官がいて、容疑者とやりとりする。容疑者は泥酔しており、喧嘩したのだと言った。</p>	<p>後でわかったのは、車はガソリンを使い切っていたことだった。容疑者は、ガソリンがほとんど空になっていた車を盗んだのだった。</p> <p>…自分のはじめての追跡。知っての通り、自分をよく見せたかった。そうすれば、同僚たちは、自分が追跡をうまくやってのけることができること知ることになる。〔無線交信の〕録音テープを後で聞いてみると、いくつかの心配がどうして生じたのかがわかる。</p>

<p>その後の取り調べを通しての経験の意味づけ (続)</p>	<p>…世の中の全ては、彼が遊んでいるテレビゲームだと奴は思った。現実的に…という意識は全く欠如して、この世は全てファンタジーだと思った。</p> <p>しかしご存知の通り、我々はこうした輩を止めなくてはならなかったし、DUI（アルコールや薬物での危険運転）の容疑で、彼を制止させねばならなかった。ともかく…それは首尾よく終わった。全員無事に帰宅できた。この悪党は刑務所に入ったし、我々は誰も負傷させなかった。</p>	<p>ともかく、我々はやることをやって、発砲事件の現場に戻る。救急隊が、銃で撃たれた犠牲者をまさに搬送している。だが、命に別状はないようだった。彼らは、ビールをこぼしたことをめぐって、家の前で口論になり、やがて喧嘩になり、容疑者が銃を抜き、相手を撃った。</p> <p>私は容疑者の近くでパトロール中で、はっきり言えるのは、容疑者はスペイン人のようだという事だ。だから、私は「彼が英語を話せるか疑問だ」と思ったのだろう。ともかく、私にはそう見えたのだし、何とも不思議なことだった。何だかめったにない状況だったと思った。</p>	<p>なぜなら、あの時は自分がやっていたと思い込んでいた作業を、実際には全くやっていなかったのだから。自分は道路状況とか、スピードとか、れいの全てを伝えていたと思った。そう、心の中で起きていたのは、「これ〔自分の仕事ぶり〕は教科書だ、教科書に書かれている通りだ」と。それで、後から録音を聞いてみると、「自分はどうしてしゃべってないだ?」って感じで。ねえ、「テープレコーダーは壊れているんじゃないの?」みたいな。だから、全部がもうショックで。何か言えっ!て感じだよ。「なんてことだ…」いいじゃないか、これが事実だ。</p> <p>自分は心の中でそれに磨きをかけてしまったんだと思う。</p> <p>…君も知っての通り、盗難車は決まって逃走するものだ。</p>
<p>その後の取り調べを通しての経験の意味づけ (続)</p>			<p>自分の中ではもう〔筋書きが〕出来ていた。もし容疑者が直ちに車を道路わきに止めなかったら、れいのはじまりだ。私は後で録音テープを聞いた。自分が10-60⁸を大声で伝えた時から、我々が追跡中であることを大声で伝える時まで、5分だった。そう、やらなくてはいけないはずの、自分のしていることを無線でみんなに伝える活動が、〔その間〕まるでなかった。思えば、その多くは、…</p>

VI 翻訳者あとがき

本稿は、第一著者のブルームの既刊論文を、第二著者の田端との協働で日本の読者向けに書き改めた新稿である。もとになったブルームの既刊論文は、Rodger E. Broomé “The Lived-Experience of Leading a Successful Police Vehicle Pursuit: A Descriptive Phenomenological Psychological Inquiry”, *Journal of Phenomenological Psychology*, 44 (2013), Brill Academic Publishers, pp.220-243である。

上記論文の聞き取り資料、研究方法、研究結果を保持しつつ、日本の読者向けに構成を変え、省略と加筆を行った。第IV章は、ブルームと連携しつつ田端が新たに執筆した部分である。オリジナルのテキストがどれになるかは、少々厄介な問題である。再構成と加筆修正が施された上記英文と、田端の日本語文との入り交じりのテキストもあるが、このテキストはブルームと田端のやりとりのためにいわば便宜的に作成されたものである。それゆえ、翻訳部分を含む本誌掲載のこの日本語テキストが、公的なオリジナル・テキストになる。

英語に堪能な読者から見れば、ブルームの既刊論文に対応する箇所翻訳、とりわけインタビュー記録の翻訳には、誤訳や不手際が少なくないに違いない。ひとえに翻訳者の力不足である。読者からのご批判とご教示、叱咤激励を請いたい。

こうした非力を顧みず、暴挙とも言える翻訳と共同執筆に挑戦したのは、現象学に関心を持つ日本の読者に、本論のような研究があることを、ぜひとも知ってほしいという願いからである。拙い訳でも、ブルームの研究の魅力と意義は、日本の読者にもきっと伝わると考えた。

ブルームの研究の意義と可能性について、以下、若干の解説を加えたい。

1. 新しいフィールドの開拓

「こんな研究があったのか?!」。ブルームの研究を知ったときの第一印象である。

警察官が事件の聞き取りをすることはあっても、警察官に学術的な聞き取りをすることは、そう簡単にできることではない。現職の警察官に、カーチェイスの体験を聞き取った記録だけでも、彼の研究は

貴重である。確かに、警察官に密着したドキュメント番組とか、警察官にまつわる映画などは、数えきれないほどである。しかし、そこで描き出される警察官の姿は、本論の指摘のようにあまりに「ドラマチック」であり、警察官の職業的な「生活世界」や、彼らによって生きられた経験を知る機会は、きわめて少ない。例えば、本インタビュー記録にあるように、容疑者の追跡を自分の責任でリードするようになったとき、ドキドキして心臓が口から飛び出しそうになったり、そうした意思決定を自分はずたくないと思ったり、無線交信を介して自分がどうみられているかを気にしたり……。こうした等身大の警察官の姿に、読者は、新鮮な驚きを感じるのではないだろうか。

警察官にこうした聞き取りができた背景には、ブルームが、警察と消防の緊急部隊に22年間勤めていたことや、現在彼が准教授として所属しているUtah Valley Universityが、警察官や消防士を養成する全米でも数少ない専門部門を有していることなどがある。

ブルームは、本誌の「執筆者紹介」に記した通り、警察や消防に関する記述的現象学研究を目下精力的に発表しており、いわば「警察・消防の現象学」という新しいフィールドを開拓している。

2. 実践現場に対して意義をもつ研究

教育研究の領域では、教育実践現場と教育研究との乖離や結びつきに関する議論が絶えない。最近も例えば、日本教育哲学会は、課題研究として、「教育実践と教育哲学」をテーマとし、「永年」にわたる「教育の理論／実践の問題」を議論しているし(教育哲学会2014a, p.27)、2014年大会の課題研究でも、「思想と現場をつなぐ—教育哲学のフロンティア(1)—」と題し、「今日の教育哲学」に対する「実践性の欠如や教育現実構成力の弱さ」の批判に回答しようとした(教育哲学会2014b, p.9)。

教育実践への現象学的アプローチは、まさにこうした問題に正面から取り組み、教育実践現場から学びまた実践現場に生きる研究を、歴史的に積み重ねてきた。

ブルームの本研究は、警察という実践現場において、現象学的アプローチないし現象学的心理学のもつ実践的な価値を示唆している。本研究の知見は、

警察官の養成や訓練、スキルアップやケア、また警察行政にも直接的に寄与しうると考えられる。なにより、そうした実践の基礎となる、現場警官の経験の理解を深く豊かにしてくれる。従来の神経生理学的研究や統計的研究、要因分析からは得られない、警察官によって生きられる「一人称」の経験を、当事者でない者たちにもわかるようにするために、現象学的心理学がいかに独自の力をもつかを、本研究は示している。

3. 他領域への応用可能性

本誌『学ぶと教えるの現象学研究』は、「教育の現象学」のフィールドを継続的に開拓し育むことを目的としている。近年では、「看護の現象学」が盛んである。ここに、ブルームの「警察と消防の現象学」が加わることで、さらに他の領域での現象学的アプローチの応用可能性が強く示唆される。

本研究は、警察官、容疑者、さらに周囲の一般市民を巻き込み、生命や財産が危機に曝される場面での思考や感情や判断形成を扱っている。こうした危機的状況をリードする人間の経験は、例えば、学校の危機管理場面を考える上でも参考になる。学校は自然災害や事件や事故に巻き込まれる可能性と隣り合わせである。そうした危機的状況への対応を想定するとき、学校の管理職や教師たちが、警察官の経験から学べることは、思いのほか多いのではないだろうか。

4. 「ジオルジ・メソッド」の豊かさ

本研究は、アメディオ・ジオルジが開発した現象学的心理学の手法、いわゆる「ジオルジ・メソッド」を忠実に実行している。インタビューのトランスクリプトを一読した後に、意味の変転ごとに、「／」（スラッシュ）を挿入し、「意味単位」をくり出す手法や、本論では示唆されるにとどまるが実際の研究プロセスがたどった5段階ステップによる記録の慎重な書き換え、また付録のインタビュー記録の書き方など、ジオルジ・メソッドが忠実に運用されている。

現象学的アプローチを、このように一定の「メソッド」として確立することに対しては、賛否両論があるに違いない。

例えば、現象学的アプローチに比較的理解のある

ジョン・マクレオッドは、ジオルジの寄与により「デュケーン学派が成功した最も重要な要因は、おそらく現象学的方法の成文化と体系化を進めたこと」にあり、「その結果、学生に教えることや他のセンターでの応用も可能になり、公刊可能な研究論文を生み出すことができた」と一面では評価している（マクレオッド, p.58）。しかし他面では、デュケーン学派を「実証的現象学」と呼び、Michael Crottyを引用しつつ、「新たに出てきた実証的現象学」は、「フッサール現象学とは似て非なるもの」とか、「フッサールの思想を『歪めた』もの」と述べ、批判的でもある（同書, p.72）。

しかし、「似て非なるもの」とか「歪めた」と相手を断罪するかのように評することで、議論に決着をつけたと思ったとすれば、それは現象学への理解の浅さを示しているだろう。むしろ、フッサールと「似て非なるもの」とか「歪めた」と思われるところが、現象学の議論の出発点ではないだろうか。哲学としての現象学の歴史的運動を一瞥するだけでよい。ハイデガーの哲学は、フッサールと決別する以前においてさえ、フッサールと似て非なるものであり、フッサール現象学を歪めていると言え言える。それでもやはり、広い意味では、そしておそらくこの上なく深い意味で現象学である。サルトルやメルロ＝ポンティ、さらにはハイデガーの根本概念を換骨奪胎したアーレント、ハイデガーを徹底して否定したレヴィナスも然りである。

いわんや現象学をアプローチとして実践現場に迫り、当事者によって生きられる経験を記述的に解明しようとする研究においては、フッサールやハイデガーの思考や概念を導きとしながらも、それらに変容を加える必要が自ずと出てくる。例えば、ヴィンズワングアの「範疇的直観」は、フッサールを誤解していると当時厳しく批判されたが、今日にいたるまで現象学的アプローチにおいて優れたインスピレーションを与えている。積年の研鑽から生み出されたジオルジの現象学的心理学もまた、広く深い意味での現象学であることを、ブルームの研究は照らし出しているように思えてならない。

5. 現象学のパトスの想起

最後に、ブルームの「警察と消防の現象学」に翻訳者が感じる魅力の核となっているのは、実存的危

機感である。追跡中のパトカーの警官は、自らの生命、逃走中の容疑者の生命、周囲の第三者の生命の危機と隣り合わせである。ブルームの他の論文には、容疑者に発砲した警察官に関する記述的研究もある。こうした彼の研究は、現象学アプローチや哲学としての現象学が、生命や文化の危機、ひいては人類や世界の存亡の危機を、中心的な「事柄(Sache)」としていることを、改めて思い出させる。

フッサール晩年の著作『ヨーロッパ諸学の危機と超越論的現象学』の書名にある通り、またハイデガーが第一次世界大戦と第二次世界大戦の渦中で時代を相手に思索した通り、どこに危機を見出すかは異なろうとも、存在の危機こそが現象学の鍵となるパトスの一つと訳者は考える。ブルームの研究には、警察や消防のなかで職業的に経験する多くの死や喪失を伴う危機のパトスがある。

注

- ¹ 各研究協力者は、研究協力に関するインフォームド・コンセントに同意し、彼らが提供するデータが研究者によってどのように活用されるかの説明を受けている。録音記録のトランスクリプトでは、研究協力者の名前は匿名とし、研究論文では、個人が特定されることがないように配慮した。本研究で得られた警察の機密に触れるすべての情報は、悪用されたり誤用されることのないよう、厳重に保護されている。
- ² この5段階ステップの詳細については、Giorgi2009の第6章(pp.139-212；訳pp.159-239)を参照いただきたい。
- ³ 表1は、トランスクリプトしたインタビュー記録の一部である。
- ⁴ 例えば、インターネットでの関連記事検索から、こうした報道の一部を列挙しよう。
 - ・2014年4月14日大阪市都島区でバイク追跡中のパトカーにはねられた男性が死亡した事故(『朝日新聞DIGITAL』)。
 - ・2014年7月21日埼玉県本庄市にて、パトカーに追跡中されていた車が対向車に接触し、道路脇の鉄柱に衝突、運転していた男性が死亡した事故(『日刊時事ニュース』)。
 - ・2014年9月13日愛知県常滑市の県道で、パトカーに追跡されていた乗用車が民家のプロッ

ク塀に衝突炎上し、運転手ら2人が骨折など重軽傷を負った事故(『産経ニュース』)。

- ・2014年10月9日大阪府堺市でパトカーから逃走の軽乗用車が横転、運転の37歳男性が死亡した事故(『朝日新聞DIGITAL』)。

⁵ 参考までに、衆議院で提出された「質問主意書」から質問項目全てを引用する。

- 「1 交通取締りにかかる被追尾被疑者車両の交通事故件数及び致死件数は何件か。都道府県別に過去10年分を明らかにされたい。
- 2 上記のうち、当該追尾警察官が処分を受けたものは何件あるか。処分内容を都道府県別に過去10年分を明らかにされたい。
- 3 追尾にかかる事故による、警察官の刑事処分の件数は何件か。都道府県別に過去10年分を明らかにされたい。／ 同様に民事訴訟(被疑者車両関係者による損害賠償請求)における、自治体(警察)の敗訴件数は何件か。都道府県別に過去10年分を明らかにされたい。
- 4 追尾対象車両の運転技量が後方から見て、「危なっかしい」「被追尾車両の運転に余裕がなく、事故を起こしそうな」場合、事故の未然防止の観点から、追尾を中断すべきだと考える(仮に追尾を中断したとしても、車両ナンバー等から被疑者を割り出し、後日、検挙することが可能である)。現場の警察官に対して、適正な教養がなされているのか、ご回答いただきたい。
- 5 前項に関連し、交通違反の被疑者車両に対する、追尾の方法にかかる教養文書・内部規定・通達等の内容を示されたい。／ 仮に教養文書・内部規定・通達等がないとすれば、いかなる理由か明らかにされたい。
- 6 報道等をみると、事故に対して警察当局は『追跡は適正な職務行為だった』と広報するケースが多い。しかしながら、追尾・追跡による事故発生はあってはならないものであると考える。／ 既発の追尾事故に関する分析や、将来の事故未然予防のためにいかなる対策をすべきか、警察内部で研究はされているか。なされているのであれば、研究内容を明らかにされたい。／ なされていないのなら、いかなる理由か、ご回答いただきたい。

7 諸外国（米、英、独、仏、韓）においては、追尾取締りはどのように行われているか、ご回答いただきたい。また、追尾による事故数はいかほどか、各国ごとにご回答いただきたい。」（質問第41号、平成20年9月26日提出）

⁶ 10-80は、追跡やカーチェイスを意味する米国警察官の暗号。ドライバーが逃走すると、米国警察官はそれを「10-80」と呼ぶ。「10-80 on foot」という言い方もあり、容疑者が車を捨てて走って逃走しはじめたことを意味する。

⁷ K-9（ケイ・ナイン）は、canine（ケイナイン＝「犬」の意）の当て字で、警察犬を意味する米国警察のジャーゴンである。

⁸ 10-60も、10-80同様、米国警察官の暗号で、交通違反者を停止させたことを意味する。

引用文献

- Alpert, G. P. (1998). A factorial analysis of police pursuit driving decisions: A research note. *Justice Quarterly*, 15 (2), 347-359. Retrieved May 29, 2009, from Law Module database. (Document ID: 38444176).
- Alpert, G. P. & Dunham, R. G. (1990). *Police pursuit driving: Controlling responses to emergency situations*. New York: Greenwood Press.
- Alpert, G. P. & Fridell, I. A. (1992). *Police vehicles and firearms: Instruments of deadly force*. Prospect Heights, IL: Waveland Press.
- Becker, E. (1997). *The denial of death*. New York: Simon and Schuster.
- Bonifacio, P. (1991). *The psychological effects of police work*. New York, NY: Plenum Press
- Churchill, S. D., & Wertz, F. J. (2001). An introduction to phenomenological research in psychology: Historical, conceptual, and methodological foundations. In K. J. Schneider, J. F. T. Bugental, & J. F. Pierson (Eds.). *The handbook of humanistic psychology: Leading edges in theory, research, and practice* (pp.247-262). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Falk, K. (2006, October). To chase or not to chase? *Law enforcement technology*, 33 (10), 36-40, 42-45. Retrieved May 29, 2009, from Law Module database. (Document ID: 1150873371).
- Gallagher, S. & Zahavi, D. (2008). *The phenomenological mind: An introduction to philosophy of mind and cognitive science*. New York: Routledge. ショーン・ギャラガー／ダン・ザハヴィ (2011)『現象学的な心—心の哲学と認知科学入門—』石原孝二／宮原克典／池田喬／朴嵩哲訳、勁草書房。
- Giorgi, A. (1985). Sketch of a psychological phenomenological method. In A. Giorgi (Ed.). *Phenomenology and psychological research* (pp.8-22). Pittsburgh, PA: Duquesne University Press.
- Giorgi, A. P. (2009). *The descriptive phenomenological method in psychology: A modified Husserlian approach*. Pittsburgh, PA: Duquesne University Press. アメデオ・ジオルジ (2013)『心理学における現象学的アプローチ—理論・歴史・方法・実践—』吉田章宏訳、新曜社。
- Husserl, E. (1991). *On the phenomenology of the consciousness of internal time* (1893-1917) (J. B. Brough. trans.). Boston, MA: Kluwer Academic. エドモンド・フッサール (1967)『内的時間意識の現象学』、立松弘孝訳、みすず書房。
- Jung, C.G. (1968) *Man and his symbols*, New York, Dell. カール・G・ユング (1972)『人間と象徴—無意識の世界—』河合隼雄監訳、河出書房新社
- Kierkegaard, S. (1980). *The concept of anxiety: A simple psychologically orienting deliberation on the dogmatic issue of hereditary sin*. (R. Thomte & B. Anderson. trans.). Princeton, NJ: Princeton University Press. キルケゴール (1979)『不安の概念』斎藤信治訳、岩波文庫。
- Kirschman, E. (2007). *I love a cop: What police families need to know* (rev. ed.). New York, NY: Guilford Press.
- Klein, G. (1998). *Sources of power: How people make decisions*. Cambridge, MA: MIT Press
- 国賠訴訟判例研究会 (2009)『判例から学ぶ 警察車両による追跡活動〔補訂版〕』東京法令出版
- 教育哲学会編 (2014a)『教育哲学研究』第109号
- 教育哲学会編 (2014b)『第57回大会 プログラム』
- Lum, C. & Fachner, G. (2008, September). Police pursuits in an age of innovation and reform: The IACP police pursuit database. [online]. Retrieved May 29, 2009, from <http://www.theiacp.org/LinkClick.aspx?fileticket=IIJdJYrusBc%3d&tabid=392>.
- Maslow, A. H. (1995). *Religions, values, and peak-experiences*. New York: Penguin. A.H.マスロー (1981)『創造的人間—宗教・価値・至高経験—』佐藤三郎／佐藤全弘訳、誠信書房。
- May, R. (1996). *The meaning of anxiety*. New York, NY: W. W. Norton & Co. ロロ・メイ (1963)『不安の人間学』、小野泰博訳、誠信書房。
- マクレオッド,J. (2007)『臨床実践のための質的研究法入門』、下山晴彦監修、谷口明子・原田杏子訳、金剛出版
- Porter, K. (2003). *The mental athlete*. Champaign, IL: Human Kinetics.
- Schneider, K. J. (1999). *The paradoxical self: Toward an understanding of our contradictory nature*. Amherst, NY: Humanity Books.
- Schultz, D. P., Hudak, E., & Alpert, G. P. (2009, April). Emergency Driving and Pursuits. *FBI law enforcement bulletin*, 78 (4), 1-7. Retrieved May 29, 2009, from Law Module database. (Document ID: 1677878821).
- Selk, J. (2009). *10-Minute toughness: The mental-training program for winning before the game begins*. San Francisco: MacGraw-Hill.
- 質問第41号「交通違反車両の追尾事故に関する質問主意書」(平成20年9月26日提出)
- 答弁第41号「衆議院議員河村たかし君提出交通違反車両の追尾事故に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。」(平成20年10月7日受領)