

平成27年

## 警察庁行政事業レビュー公開プロセス

- 1 日時  
平成27年6月15日（月）午後3時00分から午後4時50分までの間
- 2 場所  
中央合同庁舎第2号館地下2階共用会議室  
（東京都千代田区霞が関2-1-2）
- 3 議題
  - (1) 災害に備えた道路交通環境の整備
  - (2) 警察用船舶の整備
- 4 議事  
次のとおり

# 議 事

## 【災害に備えた道路交通環境の整備】

**会計課長** それでは、お時間となりましたので、ただいまから警察庁行政事業レビューの公開プロセスを開催いたします。はじめに、警察庁会計業務改善委員会委員長である栗生官房長より御挨拶させていただきます。

**官房長** 官房長の栗生でございます。本日は有識者の皆様方には大変お忙しい中御出席いただきまして、誠にありがとうございます。警察庁行政事業レビューの公開プロセスを実施するに当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。警察庁におきましては、現在、警察庁職員から成る警察庁会計業務改善委員会及び外部有識者の方々から成る警察庁会計業務検討会を通じまして、行政事業レビューに鋭意取り組み、事業の効果的、効率的な実施に努めているところでございます。本日は警察庁が昨年度に実施した事業のうち、客観的かつ公開の方法により検証することが望ましいと考えられる二つの事業につきまして、有識者の先生方に御議論いただきたいと存じます。限られた時間でございますが、忌憚のない御意見、御提言を賜りたいと考えておりますので、どうかよろしく願いいたします。

**会計課長** それでは、早速ですが、本日の一つ目の事業になります、災害に備えた道路交通環境の整備について御審議いただく有識者の方々を御紹介させていただきます。竹谷法律事務所の竹谷智行様です。

**竹谷委員** 竹谷です。よろしく申し上げます。

**会計課長** 赤坂法律事務所の赤坂裕彦様です。

**赤坂委員** よろしく申し上げます。

**会計課長** 千葉科学大学副学長・危機管理学部教授の伊永隆史様です。

**伊永委員** 伊永と申します。よろしく申し上げます。

**会計課長** 法政大学国際文化学部准教授の松本悟様です。

**松本委員** 松本です。よろしく申し上げます。

**会計課長** 監査法人不二会計事務所の水谷章様です。

**水谷委員** よろしく申し上げます。

**会計課長** 東洋大学経済学部教授の山田肇様です。

**山田委員** 山田です。よろしく申し上げます。

**会計課長** それでは、審議に入る前に、簡単に審議の流れについて説明させていただきます。まずはじめに、事業の概要等について担当課長から5分程度で説明がございました。次に私から事業の論点について説明させていただきます。その後、事業について皆様に御審議いただきたいと思っております。審議状況を踏まえつつ、私から御審議中に皆様にお手元のコメントシートへの御記入をお願いすることといたします。その後、皆様の評価を踏まえまして、事前にとりまとめ役として指名させていただいた有識者の方から評価結果及びとりまとめコメントの案を発表させていただきます。この案に対しまして、有識者の皆様から御意見をいただいた後、それらを踏まえ、とりまとめ役の有識者の方から最終的な評価結果及びとりまとめコメントを発表していただくことと

しております。以上が審議の流れでございます。皆様には進行に御協力いただきますよう、よろしく願いいたします。では、本日の一つ目の事業でございます、災害に備えた道路交通環境の整備について始めたいと思います。本事業につきましては、とりまとめ役を竹谷様にお願いしております。それでは、担当課長である交通規制課長より5分程度で説明をお願いいたします。

**交通規制課** 交通規制課長の櫻澤です。よろしく願いいたします。スライドとお手元の資料で説明させていただきます。

資料2ページを御覧下さい。

安全かつ円滑な交通には必須の重要施設である信号機は、商用電源で稼働するため、災害や送電事故等による停電に際しては、その機能を喪失してしまう弱点があり、救助等の緊急車両や避難者が交錯する交差点においては、渋滞や混乱を生じる恐れがあります。こうした突然の停電への備えとして、また、政府全体の国土強靱化施策の一つとして、信号機電源付加装置整備への補助事業を行っております。なお、電源付加装置には、信号機の起動だけでなく、感知器等から車両の通過状況を交通管制センターに送り、当該道路が交通可能かどうかの情報を国民の皆様を提供することで、災害発生時における避難路、緊急交通路の確保に寄与しています。

3ページを御覧下さい。

東日本大震災では、例えば全県下で停電が発生しました岩手県では、全信号機のうち電源付加装置を設置した10箇所を除き全て滅灯しました。また、首都圏を中心とした1都7県で行われました計画停電では、最も多い日には約2万200基が滅灯し、約3,100箇所約7,300人の警察官が出動して交通整理を行っております。停電が発生するような事態の際には、人命救助やパトロール等にも警察力を振り向ける必要がある中、停電した全ての信号機交差点において手信号等により交通整理をすることは不可能であり、電源付加装置の整備は必須と考えています。

4ページには、実際に整備している装置を例示しました。

一番左側にあります自動起動式は、最低約24時間、燃料が尽きるまで電源を供給するなど十分な能力があり、耐用年数も長いことから、国費補助金はこのタイプのみ限定しています。リチウム電池式は、小さいため信号機柱や高所への設置が可能であり、河川氾濫等にも強く、また、メンテナンスも含めて比較的安価であり、信号機のLED化と電池技術の進歩により採用されていますが、未だ電力供給時間や耐用年数が短い点が課題です。

5ページを御覧下さい。

整備方針については、平成23年末に警察庁から各都道府県警察に対する通達で、主要幹線道路又は主要幹線道路と災害応急対策の拠点とを連絡する道路に設置されている重要な信号機への整備を推進と明示しました。主要幹線道路とは、自動車専用道路や一般国道、主要地方道等が該当し、これらは避難者の避難路、緊急車両の通行路などにあたり、また、災害応急拠点の主なものは地方公共団体の庁舎、救急物資の備蓄拠点、広域避難所等です。

6ページは整備状況を示しています。

阪神淡路大震災を契機に急激に整備が進みましたが、東日本大震災を契機に、また、

リチウム電池式の導入や、25年からの国費補助事業の開始により整備が一層促進されています。ただし、信号機全体の約3.5%への整備にとどまっており、警察庁としては、24年に定めた社会資本整備重点計画において、電源付加装置を28年には6,400基とすることを目標としています。

7ページは、各都道府県別の整備率を示したもので、また8ページは、25年2月に各都道府県警察が整備対象とすべきと警察庁に報告していた信号機約2万基に対し、実際に電源付加装置が整備された割合を示したもので、地震の発生可能性や交通情勢等の要因によりばらつきがあることが分かります。

9ページを御覧下さい。

台風、大雨等の災害により、26年度中に把握されているだけでも約1,000基が滅灯しています。また、他の要因による最近の事例として、本年3月2日に発生した送電線事故に伴い、長野県下の広範な地域約2,400箇所の信号機交差点で最大7時間、信号機が滅灯した際の対応について記述しました。発生は月曜日の午前5時35分という出勤を控えた時間帯であり、当該地域に整備されていた電源付加装置33基は全て稼働したものの、それ以外の信号機交差点では、警察官が出勤して対応するなどしており、装置がもし整備されていなければ、更に100名以上の警察官の出動が必要だったと考えられます。

10ページは、滅灯や停電状況を示させていただきました。

比較的短時間の例が多いですが、8時間以上や、大災害の際には相当長期にわたり停電することもあります。

11ページを御覧下さい。

交通安全施設等整備事業に要する経費は、原則として都道府県の負担になりますが、国の予算の範囲内で、その一部を交通安全施設等事業の推進に関する法律に基づき、国家公安委員会等があらかじめ指定した指定道路について、社会資本整備重点計画に即して二分の一の補助をしています。25年度以降の本事業予算は、スライド右下及び行政事業レビューシートに記載のとおりです。

説明は以上です。

**会計課長** それでは、私から本事業の論点について説明いたします。今後、首都直下地震、南海トラフ地震等による大規模自然災害が発生するおそれが指摘されておりますが、本事業は、停電によって信号機等の機能が停止するのを防止するための信号機電源付加装置を整備するなどの都道府県警察が実施する事業の経費の一部を補助するものです。

本事業の論点の一つ目ですが、信号機電源付加装置の整備方針について、「整備を推進する箇所についての考え方は適当か」、また、「整備を推進する箇所の全てを補助対象とすべきか」と整理させていただきました。論点の二つ目ですが、「現状では、自動起動式信号機電源付加装置のみを補助対象としているところ、費用対効果、設置形態、交差点ごとの滅灯時における交通整理の運用方針等を考慮し、リチウム電池式信号機電源付加装置等の他の電源付加装置についても補助対象とすべきか」と整理させていただきました。それでは、本事業について御審議をお願いいたします。

**伊永委員** この事業を考える前のことを一度確認させていただきたいのですが、本来は、

物事の手順として、危機に備えるということですので、日頃から信号機に頼って交通が守られているところがあるのですが、こういう危機が起こった時には、それぞれが自分の責任でトラブルなく、スムーズに道路を運転できないかということ、そもそもお考えいただいたのではないかと思うのですが、そういう前提のもとに、交通信号を災害時でも自動で点灯する必要があると考えたのだらうと思うのですが、その辺の経緯について最初に少しお話しただけませんか。

**交通規制課** 先生から御指摘のとおり、交通安全というのは、決して、交通安全の施設、あるいは警察官による取締りだけで確保されるものではなく、むしろ、交通というのは自動車、歩行者の方々も含めて全ての方がルールを守る大前提のもとに安全安心を確保しているものです。例えば、災害の際にどうかということについても、例えば運転免許を取る際、あるいは学校等での交通安全教育の中では、平常時の安全を守る、ルールを守ること以上に、災害時にはルールを守って、お互いに譲り合って交通をすると、様々の機会に、私たち警察だけではなく、地方自治体であるとか、あるいは政府全体で、皆様に訴えかけて、そういったものを前提とした交通であると理解していただけるよう努力しているところです。

**伊永委員** そうあるべきだと思うのですが、それでもなお、災害時の慌てるというか、平常心ではなかなか対応出来ないところがあるということ、信号機が全部消えたすると、交通マナーが守りきれないであろうというお考えであろうと拝察するのですが、その一方で、その地域全体の中に、信号がなくてもスムーズな運転が可能なような訓練するメカニズムを入れていくと、最近の言葉でいうと多分ラウンドアバウトだと思うのですが、そういうことを日頃から地域で慣れておいてもらうということをする必要があると思うのですが、いかがでしょうか。

**交通規制課** 御指摘のとおり、ラウンドアバウト、環状交差点という形で昨年9月1日に道交法改正したものの施行させていただきましたが、交差点の所を環状の形にしまして、環状の一方通行にしまして、お互いに譲り合う形で交差点を通行する、この場合には信号機は設置しませんので、双方から来るものに対してお互いに譲り合って動くということは一つの新しい形になりました。これは災害があつた際でも、信号はありませんので、滅灯することもなく、災害にも非常に強い、また、相互に譲り合うという国民の方々の意識を啓発しながら、お互いに交通事故を起こさないというものです。

**伊永委員** ありがとうございます。よく分かりました。そこでお伺いするのですが、様々これから計画してきた中に、お金がかかるかどうかは別として、ラウンドアバウトにしておいた方が良い信号機というものもあると思われるのですが、そういったものは比較して評価されているのでしょうか。

**交通規制課** 昨年度末、今年3月31日現在で、全国43箇所にはラウンドアバウトは設置されております。これは元々、交差点等であつたところ、信号機等、あつたところ、あるいは信号機の設置要望があつたところで、ラウンドアバウトをやることによって、むしろ効果が出るのではないかということで設置したものです。全国には約21万箇所の信号機が設置されていますので、その中にはこれに適したところがあるかと思いますが、交通量ですとか、形状ですとか、形状を変えますので予算がかかると、そういったものをクリアしていく中で設置できるものもあると考えています。

**伊永委員** これでは最後の質問にしたいと思いますが、この種の災害に備えた道路交通環境の整備というのは必要だと思いますが、いずれにしても、整備を考えると基本は子供や高齢者のために安全を確保するというのは、色々な機材が必要になるかと思いますが、自動車同士が中心となるところは、必ずしも信号機に頼らないでもやっていけるような、国民の訓練と言いますか、そういうものを、そろそろ人口減少社会に合わせて、少しずつ導入していただくといいのではないかと、特に災害絡みは、非常に人心は動揺していますので、信号の方が正しいのか、譲り合いの方が正しいのか、なかなかはっきり言い切れないこともありますので、その点を十分配慮して進めていただきたいというのが私の思いです。そのあたり、いかがお考えでしょうか。

**交通規制課** 先生御指摘のとおり、人口減少時代の中で、この交通信号機も一つのインフラですが、こういったものを更に増やしていくのは非常に難しい、むしろ減らしていかなければいけないと私どもも考えておまして、そういう中では、新しく設置要望があるときには移設をすとか、あるいは必要がなくなったところは撤去するというのを積極的にやる中で整備を進めていますが、御指摘のとおり、それと併せる形で、交通安全教育の中で、信号機がなくても、相互に安全に交通できるということをしかり進めていきたいと考えております。

**松本委員** 事実関係の質問をしたいのですが、まず8ページの地図なのですが、信号機の電源付加装置の整備状況で、整備方針に該当する信号交差点数に占める常設式があるものの整備率についてですが、100%以上というのはどういうことですか。

**交通規制課** これについては、各県25年の2月に警察庁が示した方針に該当する信号機がいくつあるかということを知った時点で、約2万基あるということでした。それに対して各県が既にそれを上回る整備をやっている県が15都道府県あったということです。これは、見ていただくと分かりますように、災害対策に対して非常に積極的にやっている県は全国に先立ってやっていたということにして、その県の災害対策に対する姿勢の表れであると我々は考えております。

**松本委員** 基数としてはそうだと思うのですが、箇所という意味では、ずれてはいない、つまり、ここは該当箇所であると、その該当箇所を全て埋めた上でプラスなのか、基数しか実は勘定していないのかどちらでしょうか。

**交通規制課** ここでは基数だけでパーセントということを考えております。例えば、新たな道路がその後設置された場合には、設置が必要だということが、今後あがってくる可能性は十分あると思います。

**松本委員** そうすると、該当する交差点数で、まだこうした装置がないのは、一体どのくらいかというのはわかるのですか、全国で。つまり、あと2千基というのはレビューシートの方にもあるのですが、そもそも何基必要なのですか。

**交通規制課** 25年の2月の調査は、各県に必要な数を確認しておりますので、交差点について、2万箇所について個々に精査は我々ではしていません。現在の整備数を見ていただければ分かりますように、そこまで至っていないということから見れば、おそらく、2万箇所の中の今整備されているところはその内数になると考えておりますが、細かい精査まではしていないということです。

**松本委員** そうしますと、28年までにあと2千台ですよね。一応計画ですか。これでこ

の全体が埋まる予定ですか。

**交通規制課** いえ、6ページの数を見ていただければ分かりますように、全国で整備されているのは、まだ2万にはとても届かない数字ですので、これは、28年までにこの数を私どもとしては、国費を通じた整備をしたいという意味で、それ以降も更に努力をしていかなければならないと考えております。

**松本委員** そうすると、8ページの地図と6ページの表は連動していると考えてよろしいですか。

**交通規制課** はい、その通りです。

**松本委員** 分かりました。100%以上が結構あるなと思っている割にはあまり進んでいないということになりますかね。今は質問だけに徹したいと思うのですが、もう一つは、4ページのリチウムの連続供給時間が2～8時間となっているのですが、2と8では大分違うのですが、これはどういった違いから生まれるものなのですか。

**交通規制課** これはリチウム電池の容量の問題と、もう一つは交差点によって信号灯器の数がたくさん付いているところと、少ないところがありますので、普通に4つの交差点のところでは概ね3時間くらいとなっています。交差点の規模とリチウム電池の容量によって異なります。

**松本委員** 通常のこういう物が必要な場所の交差点で3時間くらいという風に考えられているということですね。

**交通規制課** 平均すると3時間くらいであると考えております。

**松本委員** 単価はいずれも同じなのですか。供給時間に差はありますが、単価は130万ということですか。

**交通規制課** リチウム電池式は非常に速い速度で進歩しているものですから、古い時に整備した物は、リチウム電池の性能があまり良くないということもありまして、今後どんどん良くなるし、安くなってくるだろうと考えて期待しております。

**松本委員** 分かりました。最後の質問ですが、更新時期とあるのですが、停電になってこれらの装置が稼働していようが、していまいが更新基準はここなのですか。

**交通規制課** これは、風雨にさらされていますし、また災害等で滅灯した時以外にも、時々訓練といいますか、整備、メンテナンスしておりますので、使っていないなくても更新時期は概ねこれくらいであろうと考えております。

**松本委員** 分かりました。

**山田委員** 教えていただきたいのは、どういう信号機に付加をするか、それを補助するかということについて、警察庁は何か方針をお持ちなのでしょうかということですが。地図を見ると、例えば中南海地震が発生した場合に被害を受けそうな地域であるとか、来年のサミット開催がある地域であるとか、整備が進んでいない状況があるのですが、警察庁が各都道府県から要求がきたときに、ここには重点的に配分しようとか、ここは逆に薄くしても良いであろうとか、少し待ってもらおうとか、そういう風なことをされているのでしょうか。

**交通規制課** これは補助事業ですので、基本的には各都道府県からの要望を受けて、それを精査するという形で補助をしております。その上で、どこか特定の地域を重点的にということまでは考えておりません。ただ、各県の整備の方針を見ますと、やはり

災害が予想される所が、こういったものに対しての指向が強いので、予算もそういったものにつけていきたい、あるいは整備したいという意向を持っているということで、それに合わせてやっていくことを考えております。

**山田委員** それが論点1に対する確認で質問なのですが、論点2についてですが、警察庁のウェブサイトを見たら、2013年3月現在で信号機全体に対して37.9%が既にLED化されているという説明があったのですが、もう1年以上前のことですから、今はもっと高い数字になっているし、車両用については多分50%くらい超えていると思うのですが、これらについて何故補助しないのか理解できないところです。確かに滅灯時間に対応出来るのが平均的には3時間という形がありましたけれど、10ページを見れば、1時間から8時間未満の滅灯までで全体の9割を占めていますから、リチウム電池式にしてもかなりの数が滅灯を避けられると思うのですが、何故それを対象にしないというのがよく分からないので教えていただきたいのですが。

**交通規制課** 信号機のLED化は、毎年のようにかなり進んでおります。25年度末でLED化については45.3%ということで、毎年数パーセントずつ進んでおります。これは更に進めていきたいと考えております。先ほどの説明の中でも、あるいは先生の御指摘もありますように、LED化することによって灯器の必要電力量が何分の一かになります。それによってリチウム電池式が使えるようになったわけです。見ていただいて分かりますように、24年度の段階ではリチウム電池のものはそれほどありませんでした。私どもは補助事業を25年度から始めたのですが、これに平行するようにリチウム電池のものが進んだということですので、そういうこともあって、私どもとしては今回、論点としてリチウム電池式のものもということをお知らせさせていただきました。ただ、こちらは進展中の技術であるために、時間が短いということをどういう風にクリアしていくかという課題を私ども持っております。

**山田委員** 確かに、非常に長い時間の自動起動式が24時間というように、比べると短いのですが、そんなに長く停電している時に人々は普段とは違う交通の使い方をすると思うのです。一方で、1時間とか2時間しか切れない時には、気付かないかもしれないし、あるいは普段と同じように車に乗ろうとするかもしれません。大地震が起きて道路がめちゃめちゃになった時に車に乗ろうと思う人はいないわけで、そういう時に10日間消えていても関係ないわけですから、そういった意味で被害が大きいときには対応することって少なくなるはずなので、むしろ短い時間消える時にきちんと対応出来ることが大事なのではないかと思うのですが、いかがでしょうかというのが一つ目の質問です。

もう一つ目の質問は、今の現在の自動起動式に対応しているのが、主要幹線道路等ということですが、私が通りを歩いて見ている限りでは、どう考えても既に主要幹線道路にもLEDが入っているかと思うのですが、いかがでしょうか。

**交通規制課** 一点目については御指摘のとおりで、短い時間のより頻度の多いものに対してどのように対応していくかというのは大きな課題であると私ども思っております。したがって、私どもとしても、このリチウム電池式を補助金の対象としていくべきではないかと検討を着手したところでありまして、先生方に御審議いただきたいところです。二点目のLED化についてですが、これも急激に進めております。LED化はかなり

進んでおりますが、むしろ電源付加装置の方が、全体の中で4%に満たない状況でありますので、そこまで追いついていないというのが現状です。

**水谷委員** ひとつ伺いたいのですが、都道府県から要望を求めたということなのですが、基準は具体的な数値でもってこのような道路につけた方が良いといった、そこまで具体的に指針を示して要望を求めたのでしょうか。

**交通規制課** 必ずしも道路の幅員ですと、そういったものまでは示しておりません。私どもとして示しておりますのは、資料5ページに示しております、この言葉でありまして、ここに相当する主要幹線道路とはどういったものであるかと解説はしておりますが、これに基づいて各県で考えてもらっています。

**水谷委員** 7ページと8ページの地図で比べると北海道と福岡は、片方ではすごく低いですが、8ページの整備状況では100%以上となっているので、何か少し変だなと感じたので確認させていただいたのですが。

**交通規制課** 例えば北海道ですと、整備状況は低いのですが、そもそも必要な交差点と考えているものが少ないので、必要数に対しては100%を超えているという事案だと思います。

**水谷委員** それともう一つ、東日本大震災のような大災害の場合、信号機というものは役に立ったのかということですね。実際に、これを見ると稼働した信号機はあったのですが、実際皆さんが信号機を必要としていたのかということがあると思うのです。それに対して短い時間の災害に関しては必要であると思うので、使ってみると24時間自動起動式が必要だというだけでなく、リチウムのような短い時間稼働の方式もあった方が良いという気がするのですが。

**交通規制課** 東日本大震災の際には長期間に渡って結果的には滅灯してしまった交差点が沢山ありました。そういったところでは、どうしようもない渋滞が起こってしまったり、緊急車両や、救急車両が通れないということもありましたので、結果的にはそういった所では手信号で、警察官が出勤しております。先ほども、1都7県の計画停電のところでも説明させていただきましたが、やはりどうしても必要な交差点には、人をあてなければならぬということで、人をあてていたというのが、まさに信号機の必要性であると私どもは考えております。

**赤坂委員** 国の予算を使うわけですから、都道府県任せというわけではなくて、先ほど精査してというお言葉があったわけですが、自動式の点灯の信号が必要な交差点の具体的な場所、傾向について、どのような災害を想定するから自動式が必要であると、重点的にそこをやらなければならないということを全国的な今までの資料から洗い直して、やはり警察庁としては全国の具体的な場所を把握する必要があると思うのですが、それによって今後の見通しをですね、どういう災害に対して、どういう場所が必要なのかということ、一定の方向性が出てくると思いますので、それを是非やっていただきたいと思うのですが。

**交通規制課** 御指摘のとおり、25年2月の2万基必要ということについても、これはあくまでも25年の2月の段階で各県から出てきた数字でありまして、必ずしも精査は出来ておりません。私どもは今の状態は少なくとも各県が言ったものが2万あるという中で実際の整備状況がまだそれにも全く満たない状態であるということになってくる

と、実際に各県から例えば26年度257箇所について補助事業を行いました。これらについては各県から最低限必要なところがあったに過ぎないであろうという風に考えております。また、これに対しての十分な精査が出来ていないのは御指摘のとおりかもしれません。今後、これまで整備してきたものを、もう少しきちんと精査し、逆に言うところから徐々に数が増えていくわけですから、その必要性というものももう少し検討するという必要となってくると思いますが、ただ一方で各都道府県も補助事業ということで二分の一を予算として負担しております。したがって、この二分の一の予算を出す上で、相当の精査をした上で、厳しい財政状況の中で整備すべきかどうかと検討をした上で、警察庁にあげてきているものと信じております。

**赤坂委員** それを信じるだけではなくて、是非警察庁の方でも具体的に把握して、都道府県と議論して詰めていく作業が必要ではないかと思えます。

**竹谷委員** 実績についてお話が出たのでお伺いいたします。25年度が134件、26年度が257件、いずれも目標に届いていないということですが、これは補助金の申請があった、申請数と等しいのですか、それとも色々な申請があったうちでこれだけのものが選ばれたという理解でしょうか。どちらでしょうか。

**交通規制課** 25年度、26年度の数字については、基本的には、もちろん事前の調整の段階ではどのようなものが該当するか確認してはおりますが、最終的に各県が申請したものを100%認めております。

**会計課長** 一通り御質問をいただきましたので、御審議は続けていただきながら、コメントシートへの御記入を、そろそろ始めていただけますでしょうか。

**松本委員** 三つの方式を出されていて、どれが適切かという議論はもちろんあるのですが、一方で一つしか補助対象にしていない理由は何かあるのですか。つまり、三つの方式があることがわかっていながら、何故一つしか補助対象としてこなかったのですか。

**交通規制課** 私どもとしては、リチウム電池式のものについては、最近の進歩とLED化によるもので、前の電球式の時にはリチウム電池式では対応出来なかったこともあります。もう一つは、供給時間等も十分な物が適していると、なおかつ、可搬式の物、手動式の物ですと、現場に警察官が行かないと動かないということもありまして、信号機が滅灯した時にすぐに起動する物の方がより望ましいという趣旨で、私どもとしては自動起動式の物、また、供給時間が長い物を補助の対象としてきたものです。

**松本委員** だとしますと、6ページのグラフの中で、統計を分けて比べるようになった平成11年度から都道府県が自己資金で手動式を大体毎年600台、これオレンジ色の数字ですよね。

**交通規制課** このオレンジ色のものは見ていただいて分かりますとおり、平成11年頃に整備したまま数は変わっておりません。

**松本委員** これは新たにではないのですね。

**交通規制課** はい。これはストック、その時の全体の数字です。

**松本委員** そうすると、10年度より以前は分けて集計していないので、それ以前もあった可能性があるわけですね。分かりました。

**伊永委員** 同じところを重ねてお伺いしますが、この事業を自動起動式にシフトしてし

まって、手動式が見捨てられたところが、ものすごく分かりづらいのですが、手動式の価値というのは、自動起動にずっと劣るとお考えなのでしょうか。

**交通規制課** 私どもとしては、この手動式と言いますか、場合によっては可搬式と言うことが出来るかと思えます。この物も非常に意味があると考えております。元々ここにあるものは信号機の横に設置しておくというタイプのものなのですが、東日本大震災の時の経験等を踏まえまして、可動式の物を、例えば持って行くことも価値があると考えておりまして、25年度末で、約7千台の可搬式発動機を各都道府県警察で持っております。ただ、これは信号機に接続することも出来ますが、通常時は交番等の電源が落ちたときにも活用できるということですので、この7千台の物は交番ですとか、警察署においている物です。

**伊永委員** 6ページを拝見すると、手動式は610となっておりますが、今おっしゃった7千との違いはどういったことなのでしょうか。

**交通規制課** この610は信号機の横に常設してあって、警察官が行けば、その場で発電できるものでして、今言いました約7千基というのは、交番や警察署から持って行く対応の物になります。

**伊永委員** そうすると、ざっと計算してみますと、自動起動式が今後6,400基くらいまで増やすということを28年度、来年度まで考えておられると、手動式が7千あると、それからLED化が45%進んでいるということであれば、ここはまだまだ今は千基ぐらいでも大きく伸ばせるということを総合的に考えますと、2万基はもう目の前のような気がするのですが、そのあたりの計画はどうなっているのですか。

**交通規制課** 私どもとしては、28年度以降の計画については検討しているところですが、一方で耐用年数が20年弱ということで、平成7年、阪神淡路大震災の当時に整備したものが更新時期を迎えます。これらを更新しつつ、整備をするという、両面を進めなければならぬ非常に難しい課題を、今突きつけられているところでして、そうした中できちんと整備を進めていきたいと考えております。

**伊永委員** 耐用年数がそろそろ20年がきているということですので、次に耐用年数がきたところを更新するときには、LED化が良いのか、自動化、手動化、あるいは信号機に頼らない仕組みの方が適切な場合もあると思えますので、それを含めて是非精査していただくような仕組みに、法律立ても含めてお考えいただく方が良いと思えますが、LED化は少なくとも現状45%までLED化が進んでいるということになれば、リチウム電池を無視することは出来ないと思えますが、そこはいかがでしょうか。

**交通規制課** 各県からの色々な意見の中には、LED化に伴って消費電力が少なくて済むのであれば、こういった物も必要ではないかといった意見もいただいております。

**山田委員** そのことは、6ページの表を見れば至極当然かと思うのですが、平成24年から25年までの間に自動起動式が増えた数は600ありますけれど、一方でLEDを自主財源でつけたものが400基もあるということは、現場は既にLEDが大事であると認識していると思えますので、是非これは対象としていただくべきと思えます。

**水谷委員** 補助金というのは更新の場合も出るのですか。

**交通規制課** はい。更新事業であっても、災害のためのということであれば、出すこととなっております。

**水谷委員** 基本的には、修繕とかメンテナンス費用については各都道府県で持っていたかと、本体を設置する時は補助金が50%出るという考えでよろしいですか。

**交通規制課** その通りです。通常時のメンテナンス等は各都道府県の県費で対応しております。

**水谷委員** そうしますと、かたまった整備状況になると、結構予算措置がかなり県の方でも凸凹になって大変そうな気がするので、ある程度継続的に少しずつでもやっていくような方式が良いのではないかと思うのですが。

**交通規制課** 私どもも、他の交通安全施設等で先生おっしゃるように、年による差があまりないように考えながら、平常化的にやっておりますが、この電源付加装置については、まだそこまでいっておりませんので、最近特に災害対策の中で、必要だということが叫ばれて、出てきた物でありますので、将来的にはその様な形にしていきたいと考えております。

**松本委員** 手動式のところで気になっているのですが、可搬式の場合に常設と交番や、警察署に保管してある物の違い、つまり警察から運んで行って信号機につけるといことがいかに手間がかかることなのか、もしくは、実際常設しなくてもほぼ同じであるのであれば、先ほどのメンテナンスのことを考えるのであれば、風雨にさらされないうで済むということからすれば、警察にあった方が長持ちするのかなと思うのですが、これは可搬式は何か違いはありますか。常設か、警察で持っているかで。

**交通規制課** 基本的な機能に変わりはありません。なおかつ、以前は信号機の所にこういった電源を外から加えるというものについてのソケットみたいなものはありませんで、常設型の手動式の物を付けたところにだけそうした物を付けていたのですが、今は全国の信号機のうち9万基については、そういった手動式のものであったとしても、部外の電源であっても付けることによって、繋ぐことが出来るという形にして参りましたので、今は機能としては可搬式の物も変わらないと言えらと思います。

**会計課長** それでは、評価結果がとりまとまったようですので、評価結果と、とりまとめコメントの案につきまして、とりまとめ役である竹谷様からお願いいたします。

**竹谷委員** それでは、発表いたします。皆様が投票した結果は、事業全体の抜本的改善が1人、事業内容の一部改善が5人であり、それぞれの主なコメントは、事業全体の抜本的改善については、

- ・ 都道府県警の要望に応えるというボトムアップ型だけではなく、国家としての緊急度を考てのトップダウン型の補助をすべきである。
- ・ 事業全体の抜本的な改善は予算の削減を求めるものではない。

事業内容の一部改善については、

- ・ 無駄な補助金予算執行をしないために、各都道府県警察と議論の必要がある。
- ・ 実績が目標に届かない現状で、補助対象をリチウム電池式にまで広げるべき。
- ・ 今の方針でよいのか、更に増やすべきか、維持管理費も考慮し、減らすことも含め常に検討することが重要。
- ・ リチウム式等も補助金の対象とすることについては賛成。
- ・ 災害リスクと道路整備計画を鑑みて信号機のない環状交差点の整備を進めるべき。

- ・ 災害リスクの高い地域については補助率を上げることも含めて国が主導して信号機電源付加装置を敷設すべき。
- ・ 都道府県警察の要望を精査して優先順位をつけるべき。
- ・ 日頃から運転者自らが道路を交通する心構えとルールを課すべきである。
- ・ 信号機のLED化45%に伴いリチウム式電池の電源付加装置の導入も早期の法整備が望まれる。

というものでしたので、この事業の評価結果の案は最も得票数が多かった、事業内容の一部改善といたします。また、このとりまとめコメントの案といたしましては、今申し上げたとおりといたします。

**会計課長** ありがとうございます。今御説明のありました、評価結果及びとりまとめコメントの案について、御意見がございましたら、余りお時間はありませんが、御意見がありましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。他に御意見がないようですので、最終的な結果とコメント案を竹谷様からお願いいたします。

**竹谷委員** それでは、先ほどの評価結果及びとりまとめコメントの案について、皆様の御賛同をいただけたものと判断いたしますので、これを最終的な評価結果といたします。以上です。

**会計課長** ありがとうございます。今後はこの評価結果と頂いたコメントを踏まえまして事業の見直しを進めて参りたいと思います。それでは、この事業はこれにて終了いたします。ありがとうございます。それでは、説明担当者も変わりますので、5分間の休憩といたします。

**交通規制課** どうもありがとうございました。

## 【警察用船舶の整備関係】

地域課 それでは、警察用船舶の整備について、御説明いたします。

資料の2ページを御覧ください。

警察用船舶は、平成26年度末現在全国に159隻配備されており、水上パトロール、水難者の捜索・救助、水上レジャーに対する安全指導、密入国、密漁等の取締り、遺体の収容等を実施しています。さらに、災害発生時の輸送、重要施設に対する警戒警備、離島への警察職員等の輸送等の水上警察活動を実施しています。

次の4ページには、具体的な活動事例を紹介しております。

続きまして、資料の5ページを御覧ください。

警察用船舶は、全長により23m型から8m型までの5種類に区分されており、資料には近年の仕様をお示ししています。船体の材質、全長、総トン数は記載のとおりです。また、最大速力については、高性能化によりいずれも40ノット前後となっています。次に1隻当たりの契約実績額は、8m型では約3,000万円、23m型では約3億3,000万円と8m型の約10倍となっています。なお、船舶の調達に関しては、平成22年に1者応札を解消すべく、調達予定案件について所要の周知を図った結果、応札者数が増加し、落札率の大幅な改善や取得価格の低下などの効果がみられ、その後も契約額は減少傾向にあります。さらに、船種ごとの定員や配備数は記載のとおりです。

次の6ページには、それぞれの船種ごとの船舶の写真をお示ししています。

資料の7ページを御覧ください。

警察用船舶の配備の考え方ですが、基本的に重要港湾への配備を原則としつつ、水上レジャーの活発度、原発等の警戒警備対象施設の有無、離島連絡の必要性、その他都道府県の各水域における状況・体制の個別要因を加味し、各都道府県警察の要望を踏まえて配備港、船種、隻数を決定しています。また、船種については、基本的には主たる活動水域を基に決定しております。23m型は沿海区域の航行等広域的に活動できることから、管区の拠点港や離島連絡の必要性が高い水域の港湾に配備しています。17m型はある程度沿海区域でも航行可能ですが、12m以下になると、主に平水区域において活動しております。

次の8ページの航行区域の図を御覧ください。

警察用船舶の航行区域は沿海区域20海里までとしております。湖や川は主に8m型で対応、平水区域は12m型以下で主として対応しています。

資料の9ページは警察用船舶の全国の配備状況を表しています。

23m型が黒色、20m型と17m型は赤色、そして12m型と8m型は水色でお示ししています。各県によりばらつきはありますが、先の配備基準を基に、各都道府県警察からの要望を踏まえ配備しているものであります。

資料の10ページは、船種別の年間稼働状況を表しています。

一番活動が多いのは12m型で、約160日、約900時間です。

次に11ページの船舶の活動状況ですが、10年前と比較し、落ち着いた状況となっています。

資料の12ページは過去10年間の船舶の整備状況です。

紫の折れ線グラフは船舶の保有数を表しており、平成8、9年頃が最大で240隻弱あ

りましたが、効率化・高性能化等により隻数は減少傾向にあり、現在は159隻、今年度中には更に2隻削減することとしております。水色の棒グラフは予算、そして青の折れ線が整備数つまり減耗更新数を表しており、グラフのとおり、安定的な予算の確保が難しい現状となっております。

次の13ページでは、過去5年間の整備の見直し実績を表しています。

複数の船を統合したもの、船種変更、また廃船したものの状況です。

資料の14ページを御覧ください。船舶の更新状況を示しています。

船舶の耐用年数は20年で、既に耐用年数を超過したものが赤色、5年以内で耐用年数を迎えるものが黄色、その他耐用年数まで残り5年以上のものを青色で示しています。資料のとおり、既に更新時期を迎えているもの、今後近く更新を迎えるものが多数ございます。

次の15ページには船種別の維持費をお示ししています。

船種により維持費も大きく異なります。

最後の16ページでは、これまでの御説明をまとめるとともに、こうした現状を踏まえての課題及び検討の方向性を記載しております。すなわち、これまで業務の合理化、効率化等により、統合、廃船を推進し、過去10年で40隻、約20%を削減してきたところであり、更なる大規模な削減は困難であります。他方で厳しい財政状況の中、更新自体が遅れ老朽化が進んでおり、現在耐用年数が超過した船舶は36隻に上ります。こうした状況下、より効果的、効率的に整備を進めていくに当たり、検討を進めているのは、高性能化、例えば、速度、耐波性を更に進めていくこと、また、更新年限について考え方を改めて個別具体的に判断していくこともありうると考えています。

説明は以上でございます。

**会計課長** それでは私から本事業の論点を御説明いたします。地域課長からあったとおりでございますが、警察用船舶による水上警察活動は、国民の安全と安心を確保するための必要な活動であります。他方で厳しい財政状況の中、耐用年数が超過した船舶が多数存在し、今後も船舶の更新に多額の経費が必要となっております。

このような状況を踏まえて、本事業の論点は、「水上警察活動に支障をきたさないよう配意しつつ、警察用船舶の整備数、船舶規模等に見直しの余地はないか」と整理させていただきました。

それでは、本事業について御審議をお願いいたします。

**伊永委員** それでは質問させていただきます。事前勉強会の時にもお伺いした件になるんですが、今御説明いただいた資料の5ページと15ページを両方合わせますと、例えば12メートル型で5年間使うとすると、船体価格が5千万円に対して、維持費が300万円ということで5年間であれば1,500万円と、トータルで6,500万円くらいかかっていると思われませんが、これに見合ったリースを考えておられませんかと質問しましたけれど、これは何か調べていただけましたでしょうか。

**地域課** はい。リースでございますけれど、今現在はリースというものはございません。それにつきましては、基本的にはメンテナンス経費につきましては都道府県警察の負担となっております。これらを含めまして全て国費でリースとした場合には高額となるのではないかと。あるいは耐用年数まで20年としておりますけれど、20年間という

リース期間、警察庁の他のものは5年程度のものが多い中で、20年というものが経済的に見合うものなのかどうか、その点を理由にして現在のところリースはしていないところがございますので、今回の御も踏まえまして、またその点を改めて状況整理いたします。

**伊永委員** 私の方も調べさせていただいたというか、調べてもらったんですが、そうすると、例えば、民間のリース業者で小型船舶のリース料金というのをある民間企業で、割引とか何とか何も考えないで12メートル級で提示してもらおうと、例えばメーカー希望小売価格5,910万円くらいの12メートル級の船舶を借りた場合、5年間のリース料金が7,000万円です。これはもちろん修繕もリース会社が補填します。先ほど計算した6,500万円くらい費用がかかっているんじゃないかというのと、リースにした場合5年で7,000万円というのはある程度見合うんじゃないかと思うんですけど、なんでこんなこと申し上げるかと言うと、民間企業ですとこの船は買いません。必ずリースにします。リース会社はすごく良心的というかリーズナブルな料金設定になっていると言われますので、一概に20年の耐用年数ということで排除されるのではなく、ぜひ深く御検討いただきたいと思うんですが如何でしょう。

**装備室** 警察庁では、リース契約をしておりますのは、パソコン、コンピュータの類は5年でさせていただいております。これは、日進月歩で、新しいコンピュータになりますから、一括購入して数年を使用するよりも、まさに先生がおっしゃった5年くらいで切り替えていった方が有効だと思うんですけど、船舶の場合には、どちらかというとなんか5年ごとに船の機能が急激にレベルアップするものではなく、長い期間をある一定使うようなものだと思っておりまして、まず5年のところがございますけれど、今5年で7,000万円ということでしたけれど、私どもは20年以上使いますので、5年リースの7,000万円ですと、4倍の2億8,000万円がかかる、経費になると思うんですけど、私ども一括購入で5,000万円に、300万円の20倍に…

**伊永委員** そりゃ誰でも分かっていますよ。伺っている意味はないんですが、老朽化対策に悩んでおられるのに、そこにこだわられるのは何故なんですか。老朽化を解消する方が大事なんではないんですか。

**装備室** 最低でも20年は使用させていただきます。

**伊永委員** それは分かりますけど。それは買った場合の話で、そうではなくて、どんどん使い回していくというのも考えられるんじゃないですか。リース料金は、5年リース、20年リース様々ありますけど、最初から20年契約になった場合、もっともっと安くなるはずですよ。普通はもうリース会社が5年で計算してますから、償却を。それで元が取れるような感じになってますけど、もう少し研究する余地があると思います。単純に4倍するというのは、理解できないんですけど。

**装備室** 老朽化していくというのは、船体が20年を超える頃、老朽化していくという状況が現実でございまして、日進月歩に機能が向上していく、新しいものが出てくるというものでは。

**伊永委員** 結論だけ伺いますが、リースはやる気がないと言われているんですね。

**装備室** 研究はさせていただこうと思うんですが、国の契約、予算の場合ですと、5年ということの例外をどのようにして取り扱っていくのかっていうのは研究の課題だと

思います。

**伊永委員** それもよく分からない。先生分かる？

**松村委員** すいません。僕は本来、擁護しなくちゃいけないんですが、僕はむしろ先生の言いたいことがよく分からない。だって、遥かに高くなる。

**伊永委員** 遥かにという程ではない。

**松村委員** いや遥かに高くなる。だって5年で潰しちゃう時でも少しだけ高くなり、実際には20年使うわけですから、かなり数倍の値段で高くなるわけですよ、2倍とか。それで、船を築5年のものをずっとまわしていくことの利益が、2倍の経費を払うのに見合うかと言われると、普通の私たちの常識からすると。

**伊永委員** まずい？

**松村委員** リースを研究せよというのは確かにその通りでございますし、5年ならばコストがかかっちゃうかもしれないけど、20年のリースがもし可能であれば、そちらの方が安くなるのであれば、あるいは更新を早くすることの利益が十分大きいようなものであれば、確かに研究する価値はあると思うんですが、今伺った限りでは。

**伊永委員** あんまりメリット無い？

**松村委員** リースの方が明らかに優れているようには、私には聞こえなかった。

**伊永委員** でも、じゃあ民間企業はなぜそういうふうな形をとるんですか？

**松村委員** 民間企業は、本当に早く償却するというようなメリットがあるものはそういうものをとると思うんですが、民間企業があらゆるものを所有しないということは絶対ないので、もっと研究した上で最適な物を選んでいく。私は、もしこれが民間企業だったとしても。

**伊永委員** 選ばない？

**松村委員** 選ばないと僕は思うんですが。

**赤坂委員** だからリースをする企業の収益が上がるというね、民間企業の論理ですよ。それが、警察庁の人命救助とかね安全対策には当てはまらないと思う。

**伊永委員** そうですね。私は、必ずしもそうではなく、老朽化したものではなく、いいものを使っていたきたいという風にも思うんですが、まあ是非、くどくなるんで研究してくださいということで終わりにしたいと思います。

**赤坂委員** お伺いしたいんですけど、廃船ていうのがありますよね。何枚目かな、配備の見直し実績。

**地域課** 13ページ目になりますね。

**赤坂委員** この廃船の事例というのは、耐用期限を経過したからという形式的な理由での廃船ですか。それとも、運行中にですね、修繕のつかないような事故で穴が開いたとかそういう事例なんでしょうか。私は、船っていうのはね、20年に限定しないでね、航空機だって20年どころかもっと使っている飛行機だってありますよ。だから使えると思うんですよね。だから形式的に20年でやってしまうと、また予算の無駄遣いってことになるんじゃないかなって。

**地域課** 私の方で把握している限りで申し上げますと、20年経った時点で更新をしようか、それとも合理化等によって無くしてしまおうかということを検討するわけでございます。その中で削減、廃船してやめてしまうという場合にも、20年は経ったけれど

もう一度、車検でなくて船検ですね、これを通せばあと3年使える。では、その時点で本当に終わりにしようというようなパターンがございまして。先生が最初におっしゃられたような、20年経たないうちに何らかのアクシデント等によって廃船にするというようなことは特に把握はしておりません。

**赤坂委員** そうですか。そうすると廃船という、この枠で囲ったやつは、20年の耐用期限を過ぎて形式的に廃船にするということですか。

**地域課** そうです。

**赤坂委員** そこはもう少し柔軟に対応できるんじゃないですか。それと船舶の場合は、船の本体の老朽と、電子系統かなんかの陳腐化と、それもあるんじゃないかと思うんですけど、それはどうですか。

**地域課** 20年を過ぎたものでも、依然として現役の船もたくさんございまして、そういう意味では、既に個別の船の様子を見ながら、20年あるいはもう一検査という形ではやっておりますけれども、それを原則的な考え方として、さらに推し進めていくべきではないかというのが、私どもの問題意識でございます。

**山田委員** 質問は論点にかかわるんですけど、水上警察活動に支障をきたさないよう配慮しつつという部分があるんですけど、例えば、配備を見ると日本海側への配備がすごい少ないと思うんですけど、例えば密航や密入国等の取締りってことを考えると、むしろ日本海側に配備した方がいいような気がするわけで、これは僕の素人考えなので、直していただけたら。そういう意味で、各都道府県警察から船を更新したいという要求があったら、その中からこれとこれを更新しましょうというやり方だけではなくて、警察庁として見たときに、新たにここに新しい船を置くとかですね、今例えた密入国問題を退治するためとかっていうことを是非やっていただきたいことなんですけど、そのように対応されているのか。それとも都道府県警からの要望を基に、予算の限界の中で配備数を決めているだけなのか、どちらなんですか。

**地域課** 結論から申し上げますと、双方向からやっております。私どもの考え方というのは、7ページ目にお示しをしております、概ねこういった要素を基に、ここには書いておりませんが、密入国ですとか、そういった要素もある程度は加味をしております。ただそういった事件ですと日本海側が多いわけですが、最近では、船舶による密入国者がやや落ち着いているということで、若干ここには載せておりませんが、私どもなりの基準は持っております。もちろん、都道府県警察の意向を汲まなければ、整備しても無駄になることもありますので、県警察の要望も踏まえながらその調整、なおかつ厳しい財政状況の中だと、ということで複合的には考えております。

**山田委員** お聞きしている限りでは、どちらかという、都道府県警察の要望に応えるというところが強いように思われるんですけど、例えば最近の配備の数ですけれども、例えば25年は11隻とか、次の年は18隻とか、この中にトップダウンでポンッと置いた船というのはあるんでしょうか。

**地域課** 近年におきましては、更新要望が多数来ておりますものですから、その中から優先順位をつけてということで、なかなかちょっとそれ以外、そのトップダウン的な要素までは回らないというのが正直なところでございます。

**山田委員** 分かりました。

**松本委員** このテーマの事前の説明会でも聞いたんですが、一番分からないのは、最後の現状のところにも更なる大規模削減は困難というのが書いてありますが、適正規模が全く分からないというのが議論する中で一番難しいところでして。12ページで船舶の整備状況がなだらかな下り坂になっているというのが分かるんですが、その一步前の11ページを見れば、必ずしも検挙の数とか保護の数とか変死の数と何らかの関係があるわけでは、もちろん人間が起こしている事件事故ですから、そんなことはないはずで、それはもちろん分かるわけですが。さりとて、例えば、ある事案を追っかけていたら、船舶が足りなかったからこういう問題が起きたであるとか。あるいは、大きさが足りなかったからこうであるとか。あるいは、むしろそれよりはパトロールの方が中心なんで、大体、各都道府県でこのぐらいの船は毎日どのぐらいの海域や水域をパトロールできれば大丈夫なので、大体その水域をパトロールするにはこのぐらい要るよって。特に何か事案があったときのみ、このぐらい必要であるとか。何か議論するための材料がないと、これが適正なのか多いのか少ないのかも実は分からない。10ページの稼働状況を見れば少しは分かるかなと思った部分もあるんですが、26年中だけを出していただいてもなかなか分からなくて、そもそも稼働いっぱい動いているんですよという話なのか、やはり基本はパトロールなので実はどこの年度を取ってもあんまり変わらないんですよとなるのか。私がどうやって議論したらいいのか一番悩んだ話をそのままお伝えしたので、今日お聞きしたいのは、どういう理由で更なる大規模削減は困難とおっしゃっているのか、つまりどういう状況が限度である、これ以上減ったらこういう問題が起きるであるとか、何かもう少し具体的に議論をする材料をいただきたい。

**地域課** 私どもは、先般の御指摘を踏まえまして、客観的な計算式みたいなものがあって、それを当てはめれば各都道府県にどのサイズが何隻というようなものがあればいいのしょうけど、残念ながらそれはございません。それを、私どもなりの考え方として、7ページに考慮要素として、これを踏まえて都道府県警察の要望も合わせ、適正な水準を決めているというのが正直なところでございます。で、一つ、都道府県警察の方でも、国以上に財政状況の厳しい中で、別途お示ししているような膨大なメンテナンス経費がかかるわけでございますが、乗っているだけで。ですから、基本的には今現在でもはやどんどん増やそうとするインセンティブではなくて、少しでも合理化したいというような中で、今現在は船籍の変更みたいな話は上がってきますけれども、もう要りませんというようなことは都道府県警察からはございませんので、そういう意味では実態を一番よく知っている都道府県警察においては、体感的な話で恐縮ですけれども、適正だと判断しているんじゃないかということが一つございますし、それから定量的な活動の指標のようなものはないのかということでもありますけれども、これは陸上でも同じですけれども基本的に警ら、パトロールですね、これを何よりも重視しておりまして、この船種別稼働状況、これは10年間ほぼ変わっておりません。いづれにしても全時間の7割以上が警らになっております。陸上におきましては、アンケート等によりまして、お巡りさんが昼も夜も警らをしてくれるのが一番ありがたい、してほしいというような希望もありますことから、海上におきましても基本的にはそうではないかと。警察の船につきましては、赤灯、これはパトカーにも船にも付けて

まわっております。その結果、明らかにこうすべきであったという報告は特に受けておりませんので、かつですね、今回もう一つお示ししておりますのが、11ページの船舶の活動状況でございます、年によりかなりばらつきがございますけれども概ね緩やかな減少傾向を辿ってきております。この暗数がどのくらいあるのかというところがなかなか難しゅうございますけれども、例えば陸の上も含めた犯罪の認知件数という意味ではかなり減っているわけでございます。それから私ども地域課でとっております水難の件数、これも減少傾向にありますので、船の数が減っている中で、こういった扱いも減っているというのは、それなりに実態が下がっている中で船の数が減っても、まあ何とか追い付いているのではないかという風に考えることができるのではないかと考えております。

**松本委員** 要するに国民目線から考えれば、例えば、犯罪が放置されるであるとか、国民の生命財産に支障が起きるようなことというのが、警察庁の役割としてあってはならないことですので、そこに支障が起きようであれば当然それは十分に整備すべきだという議論をするわけですけど、今の説明を伺っていても、その部分については目立った事案もないということかと思っておりますので、私も別に定量化を求めているわけではなくて、やはり日頃の警らの状況から判断して、船舶の整備の問題が取り逃がした事案であるとか、対応できなかったこと目立ったものがないのであれば、おそらくは決して今少なすぎるわけではないということなんだと思います。あとは、パトロールということになれば、これは逆に私は定量化できるんじゃないかと、つまり水域はどれくらいで、かつ8メートル、12メートル、17メートルそれぞれの船舶ごとにやはりどれくらいのパトロールが必要で、統合できる県もあるんじゃないとか、できないんじゃないとか、そういうもう少し詰めた議論ができるペーパーがないと、これだけでというのですね、非常に難しいということです。

**地域課** 私どもは、陸地でもそうでございますけれども、基本的な活動である警ら、パトロールですね、それから陸地であれば交番内の見張り、立番、巡回連絡そういったような主だった要素について、都道府県あるいは地域によっても実情が違うので、バランスよく署長さんの判断でやってくださいということで、船につきましても海上につきましても、この2ページ目にあるような水上パトロールからある一連の活動につきまして、警察船舶において行うべき業務であると。あとは都道府県の水域によりまして事情が違うでしょうから、そこは本部長なり、責任者の判断でバランスよくやって、全体として支障がないようにしてくださいというような示し方をしております。

**伊永委員** この沿海区域では、国土交通省の船舶とですね、何か棲み分けのようなものはあるんですか？

**地域課** はい。沿海区域につきましては、私どもの23メートル級と17メートル級が活動できるということになりますけれども、この辺の沿海区域につきましては海上保安庁もかなり活動しております、そういう意味では正に先ほど申し上げたような、お互いに連絡を取りながら、あるいは事象がある所では事前に協定を結びながら活動しているということでありまして、さらに沿海・沿岸ということであれば、プレジャーボートであれば同じ国土交通省でも海事局との方との連携とか、そういった形での連絡・連携は常にしております。

**伊永委員** というと、犯罪捜査やなんかにおいても、長期的に海上保安庁と協力し合っ  
てやっているということになるのですか？

**地域課** はい、お互いにまず連絡をし合おうということになっておりまして、それで、  
じゃあこれは海上保安庁さんをお願いします、これは警察の方でやってくださいとい  
う形で各々役割分担をしているものです。

**伊永委員** そうすると、船がこちらでは対応できなくても、あちらの船で対応してもら  
うというようになりますか。

**地域課** そうでございます。

**会計課長** 御審議を続けていただいて結構なんですけども、そろそろコメントシートに  
記入を始めていただけますでしょうか。当然、御審議はお続けください。

**水谷委員** 実際かかっている費用で見ると、明らかに大きな船の方が非常に経費がかか  
るわけですよね？

**地域課** はい。

**水谷委員** 当然、小さな船の方が、かなりメンテナンスも含めて安くあがっていると。  
大きな船を使う所は、ある意味海上保安庁さんに負担をちょっと大きくしてもらって、  
こちらは近辺のパトロールを中心にされるのであれば、小さな船で、船数はそんなに  
減らす必要はないのかと、逆に言えば大きい船が少なければ小さい船を増やしてもい  
いと思うんですけど。そういうやり方はできないものなんでしょうか。

**地域課** はい、確かにそういう意味では大きくなればなるほど相乗的に費用が掛かって  
まいりますので、そういう観点からしても23メートル型につきましてはかなり少なく  
はなっております。あとは、各都道府県の水域ごとの海上保安庁との連携ということ  
になりますけれども、その点は経緯を踏まえてそれぞれやっているかと思えます。

**伊永委員** 先ほどの航行区域の絵なんですけど、警察庁と海上保安庁の対応エリアを示  
していただいたんですが、警ら機能と警察庁がカバーするエリアの相対的なコストと  
言うんでしょうか、それと海上保安庁がカバーしているエリアのコストっていうのは  
何か比較データはあるんでしょうか？

**地域課** 比較するようなデータは持ち合わせておりません。ただ、陸地から離れば離  
れるほど事象も少なくなってしまうので、そういう意味からいっても、警察の方  
で小型船舶を中心に陸地から比較的近い沿岸区域あるいは限定沿海ですかね、この辺  
を中心にパトロールするというのも、費用面からも合理性があるのではないかと。

**伊永委員** なるほど。合理性はあるだろうというだけで、根拠データとしては持ってお  
られないという理解でよろしいでしょうか。

**地域課** データとおっしゃいますのは？

**伊永委員** 例えば単純に海上保安庁が使っている船舶コスト、それからエリアの警戒コ  
ストと、それに警察庁が持っている船のコストと警らエリアを踏まえた面積当たりの  
コストとか、そういう風なものは比較できるのか、できないのか教えてください。

**地域課** はい。そういう資料は持ち合わせておりません。

**伊永委員** データはお持ちになってないけれども、今御説明いただいたように、今の形  
がコストミニマムではないかという風に設計はされているという理解ですね。

**地域課** はい。

**松村委員** 成果目標及び成果実績が船舶の数というのは、やはり国民向けに説得力を欠くのではないか。船を揃えれば、それで100%達成できたという風になってしまうと、都道府県警との関係があるから難しいってというのはありますが、これはさすがにアウトカムではないような気がして、実際にじゃあ何がアウトカムなんだというのは極めて難しいというのはとてもよく分かりますし、テロへの警戒とかであれば、起きなかったというのが一番いいことで、起きなかったのがこれがあったから防げたのかどうかってのは調べられないから、難しいってのはとてもよく分かるんですが、でも何か考えないと、さすがにこれだと予算を消化すれば100%になるって類のものをアウトカム指標として出しても、国民の納得は得られないのではないか、これだけ船が必要とは納得は得られないんじゃないかと思うんで、もう少し考える必要があるんじゃないかと思います。

**地域課** 形式的なお話からいきますと、整備事業ということですので、隻数という形にさせていただいております。実質的には、先生がおっしゃるとおり、なかなか定量的な指標が難しい、他省庁の船舶等を見ましても、テロが起きた件数がゼロでありますとか、あるいは要救助船舶に対する救助実績、そういったその形では示しておられて、いずれにしても定量化は難しいなと思っております。御指摘をいただきましたので、今回の資料には若干の定量的な件数を出させていただきましたところでございます。

**水谷委員** 実際、船を借り上げて使用するというのも結構あるんでしょうか？

**地域課** 一時的な借り上げでしょうか。

**水谷委員** 一時的に船が不足している場合にですね。

**地域課** これは実績もございまして、予算も措置させていただいております。

**山田委員** 東日本大震災の後で警察用船舶が、例年よりも多く活動したとかいうことが当然あったと思うんですけど、このお示ししていただいたものを見る限りは、2011年、平成23年に特別な数値が出ているわけではないんですけど、実際には警察用船舶というのは、こんな東日本大震災のような場合にはあまり動かないものなんでしょうか。

**地域課** いえ。災害が起きた場合には、広域的に船であれ人であれ、救助に向かいます。ただ数値上は、出てこないということになります。

**山田委員** 応援しているつもりで聞いているんですけど、こんなにいっぱい頑張ったんですとか言っていただくと、それだったらこの予算でいいですとかって言いたいんですけど、そういう風な質問なんですけど。

**装備室** 阪神淡路大震災の時には陸路が断たれたということで、海上交通を使って物資の輸送、人間の輸送を行っております。東日本大震災の時には、大きな津波がございまして、当時、岩手県警・宮城県警の船が大破する、又は船自身がですね沖の方に流されてしまったという第2次災害がございまして、また港が壊滅状態だということで、東日本大震災のあの場面の船の活躍は残念ながらできなかったということでございます。

**山田委員** それでこれあれなんですね。14ページで岩手県の辺りは新しい船が多いんですね。

**地域課** 岩手につきましては、平成20年と平成26年に整備をしております。

**松本委員** 水谷先生ともちよっとかぶるんですけれども、船舶のリースについても、レビューシートの方を見るとですね、確かに記載があるんですが、日常のパトロールを除いた場合に、どの程度のものはアドホックにリースに移行してもいいんじゃないかとか、そういう風な精査をなされたことというのはあるんですか。あるいは、都道府県にそういうのを、都道府県警にそういうチェックをさせたとか、そういうことってというのはこれまであるんでしょうか。

**装備室** 装備関係でございますけれど、やはり船舶が毎年毎年減少傾向、縮小していきますので、その代替措置として、借料の予算要求をするのでということで、県警本部の方へ警察庁から連絡はしております。

**松本委員** 大体、何日くらいのリースなんですか？1日とか、何か…。

**装備室** はい。県ごとによって、署ごとによって違いますけれど、一定期間1か月まるまるというものもございますし、スポット的に今日一日お願いしたいというところがございます。件数の方ですね、都道府県ごとに埼玉県警、茨城県警ということで1番にはございますけれど、県警が執行した総額の高い順位から並べておりますので、このような整備のB欄に。

**松本委員** このB欄はさっき燃料なのかなと一瞬思った部分があったんですが。

**装備室** 借料でございます。

**松本委員** これは借料ですね？

**装備室** 燃料費を含めた借料費でございます。

**松本委員** 大体多くても埼玉県警の100万円で、あとは50万とかこのぐらいで、場合によっては1カ月くらい借りれるものもあると。

**装備室** はい。

**松本委員** こういうのってのは、上手く使う方法ってのはあるんでしょうか？借りるというタイプの、例えば故障であればかなりこれでいけるとか。何かあるんでしょうか。これを上手く活用する方法ってのは。あくまでも都道府県が言ってきたら、ということだと思っんですけども。

**装備室** 借料というものを活用していただきたいと思ってまして、年度当初に装備担当の研修会がございまして、これを活用していただきたいという連絡はしております。

**松本委員** じゃあ、表現としては、こういうのはリースって言わないで、借料って言った方がいいんですね。

**装備室** すいません。先ほどちょっと入れ違ったのは、そこらへんの違いでございます。

**松本委員** 借料にすれば、じゃあ検討されているってことでいいんですね。

**地域課** 臨時のイベントなんかで、船が足りない場合ですね。

**会計課長** よろしいでしょうか。評価結果が取りまとまったようですので、よろしければ、評価結果及びとりまとめコメントの案を、とりまとめ役である松村様から説明いただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

**松村委員** 評価結果ですが、皆様が投票した結果は、事業内容の一部改善が5名、現状通りが1名。それぞれ、主なコメントに関しては、事業内容の一部改善に関しては、

- ・ 船舶の小型化更新による費用削減、高性能化に伴う活動維持は可能ではないか。コストをもう少し下げる余地はあるのではないか。

- ・ 必要な船の数というのをもっと合理的に説明すべきである。
- ・ 海上保安庁との協力により、大型船を減らすことが可能なのではないか。
- ・ リースの活用をもっと積極的に検討するべきではないか。
- ・ 具体的なコストミニマムであるかどうかの根拠をもう少しはっきり示すべきである。
- ・ 都道府県からの要請だけでなく、国家保安の観点から、トップダウンでの配備についても進めるべきである。
- ・ アウトカムっていうのが保有数ではなく、もう少し説明に工夫が必要だ。

というものでした。

現状維持のコメントにつきましては、

- ・ 耐用年数っていうのは、個々の船舶において見るべきで、効率的に運用していくべきである。
- ・ 大型船舶については、海上保安庁との協力関係を強化して、予算削減の余地があるのではないか。

ということでした。

多数の意見は一部改善でしたので、とりまとめとしては一部改善とさせていただきたいんですが、よろしいでしょうか。

主なコメントとしては、成果の指標というのをもう少し工夫する必要がある。コストの削減の余地っていうのをもう少し考えるべき。適正配置数っていうのを説明するために、もう少し国民に対する説明を改善する必要がある。保安庁との協力によって、予算の削減を更にできないかっていうのを更に検討してほしい。

先ほどリースっていう話が出ていました。今回の件では、必ずしも自明に望ましいとまでは言えないと思いますが、一般的にリースという選択肢を考えること自体が非常に重要なことだと思いますし、これに限らず他の装備品にも影響の大きいものですので、一度研究するというか、コンピュータや事務機器のリースだけでなく、他の物ではできないかという観点で研究をしていただければと思います。このようなとりまとめでよろしいでしょうか。

**会計課長** ありがとうございます。では、もう御説明ありましたけれど、今の評価結果とコメントに関しまして、何か御意見ございましたら、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

では、最終的に、くどいようですが最終的な評価結果ととりまとめコメントを松村様からお願いいたします。

**松村委員** 事業内容の一部改善ということでお願いいたします。コメントの方は、先ほど申し上げたとおりですが、細かい点については御一任ください。

**会計課長** ありがとうございます。今後は、この評価結果といただいたコメントを踏まえまして、事業の見直しを進めて参りたいと考えております。それでは、この事業はこれにて終了いたします。ありがとうございます。

予定しておりました2つの事業の審議がこれで終了いたしました。最後に栗生官房長から御挨拶させていただきます。官房長よろしく願いいたします。

**官房長** 本日の公開プロセスを終了するに当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

私、初めて参加させていただきましたけれど、非常に限られた時間ではありましたが、本当にいろいろな意見を伺わせていただきました。本当に熱心に、活発に御議論いただき、ありがとうございました。私どもといたしましては、本日の御議論の結果を真摯に受け止めまして、事業内容の一部改善と2つの事業がなりましたが、いただいた御意見を基に事業内容について検証し、より効率的・効果的な事業となるよう努めて参りたいと存じます。今後とも、警察庁の会計業務について、忌憚のない御意見、御提言を賜りたいと存じておりますので、どうかよろしく願いいたします。本日は誠にありがとうございました。

**会計課長** では以上をもちまして、警察庁の公開プロセスを終了させていただきます。ありがとうございました。

以上