

原議保存期間	1年(平成32年3月31日まで)
有効期間	二種(平成32年3月31日まで)

警 視 庁 交 通 部 長
各 道 府 県 警 察 本 部 長
(参考送付先)
各管区警察局広域調整担当部長

警 察 庁 丁 規 発 第 3 4 号
平 成 3 1 年 3 月 1 4 日
警 察 庁 交 通 局 交 通 規 制 課 長

持続可能な交通安全施設等の整備の在り方に関する検討について

現在、我が国は急速に進む人口減少時代に突入しており、特に人口減少の著しい地方部では地域が維持できなくなり、将来的には消滅する地方自治体も発生するという指摘があるところである。この人口減少問題は様々な事象・分野に影響を及ぼしていくと考えられるところ、道路交通環境もその例外ではない(例えば全国の走行台キロ(台キロ/12時間)については平成9年以降ほぼ横這いで推移しているが、それ以降の信号機ストック数は全国平均で約2割の増加を見ている(別添参照)。走行台キロについては、今後、中長期的には人口減少の影響を受けて推移していくことなどが想定される。)。このような情勢の中、「信号機の設置の合理化等の更なる推進について(通達)」(平成31年警察庁丙規発第6号、丙交企発第44号、丙交指発第18号)4(3)「中長期的な整備方針の確立」のとおり、各都道府県警察において整備する信号機を含む交通安全施設等についても、急激な人口減少とその地域的な偏在、地方財政の動向等に合わせた変化を余儀なくされることが想定されるが、現下でも厳しい財政状況であることを考慮すると、限られた財源の中で最大の効果を上げるべく選択と集中を進める必要があることはもちろん、進むべき方向性を見据え、効率的に歩みを進めていけるようなビジョンを描くことが重要である。

こうした取組については、各地域それぞれの特性を十分に踏まえたものとする必要があることから、各都道府県警察において、自らの都道府県の今後20年超の将来を見据えた交通安全施設等の在り方について十分に検討し、本年末を目途に報告書を取りまとめられたい。また、検討の内容を深めるための手段として、知事部局、有識者等の部外から様々な意見を得ることが有効であると考えられるところ、そうした会議体の設置についても積極的に検討されたい。

なお、報告書の取りまとめについては別紙1を、会議体の設置については別紙2を参考とされたい。

自らの都道府県における持続可能な交通安全施設等の整備の在り方について

1 検討の趣旨

今後、本格的な人口減少と高齢化社会を迎える中、自らの都道府県における20年後の人口動態、財政状況等を踏まえ、今後の交通安全施設等の整備の在り方を検討することを目的とする。

2 自らの都道府県を取り巻く状況

- 人口の推移・見通し（主要都市の人口動向、高齢化状況等）
- 経済・社会の状況（工業・商業・農業の生産額等）
- 交通ネットワークの整備状況（高規格道路等）

3 交通安全施設等の整備に係る課題

- 自動車交通量（一般国道・都道府県道）の推移と交通安全施設ストック数の推移
- これからの自動車交通に必要なインフラ整備
 - ※ 自動運転への対応として、レベル4（限定領域における無人自動運転システム）に必要な情報提供装置や道路標示の更新
 - ※ プローブ情報をベースとした次世代交通管制システムへの投資
- 交通安全施設等の老朽化の現状とこれを踏まえた将来の所要額
- 持続可能な信号機の整備水準

4 長期的視野に立った交通安全施設等の整備の在り方に関する基本的考え方

- 道路標識・道路標示に係る事業量の増額
- 信号機の撤去の考え方、優先順位の付け方
- 信号機のない横断歩道における安全確保策

持続可能な交通安全施設等の整備の在り方に関する検討会 (仮称)

検討会の趣旨

今後、本格的な人口減少と高齢化社会を迎える中、各都道府県における20年後の人口動態、財政状況等を踏まえ、今後の交通安全施設等の整備の在り方を検討することを目的とする。

概要

対象都道府県警察において有識者を含む検討会を設置、3～4回程度開催し、取りまとめを行う。

※ 委員候補

- ・ 知事部局（企画、財政）
 - ・ 教育委員会等教育関係者
 - ・ 道路管理者
 - ・ 大学教授（地方財政、交通工学等）
 - ・ 地元商工会議所、青年会議所
 - ・ 地方紙論説委員
- 等

進行イメージ

(第1回)

- ・ 地方財政の将来見通し（経営資源の制約）
- ・ 高齢化等による人口見通し、保有車両台数や交通総量等の推移と現状
- ・ 自動運転の現状と見通し

(第2回)

- ・ 交通安全施設等の老朽化の現状、今後必要とされる更新投資額
- ・ 信号機等のインフラが存在しない場合の安全確保方策
- ・ 交通安全施設等の持続可能性を確保するための課題の整理

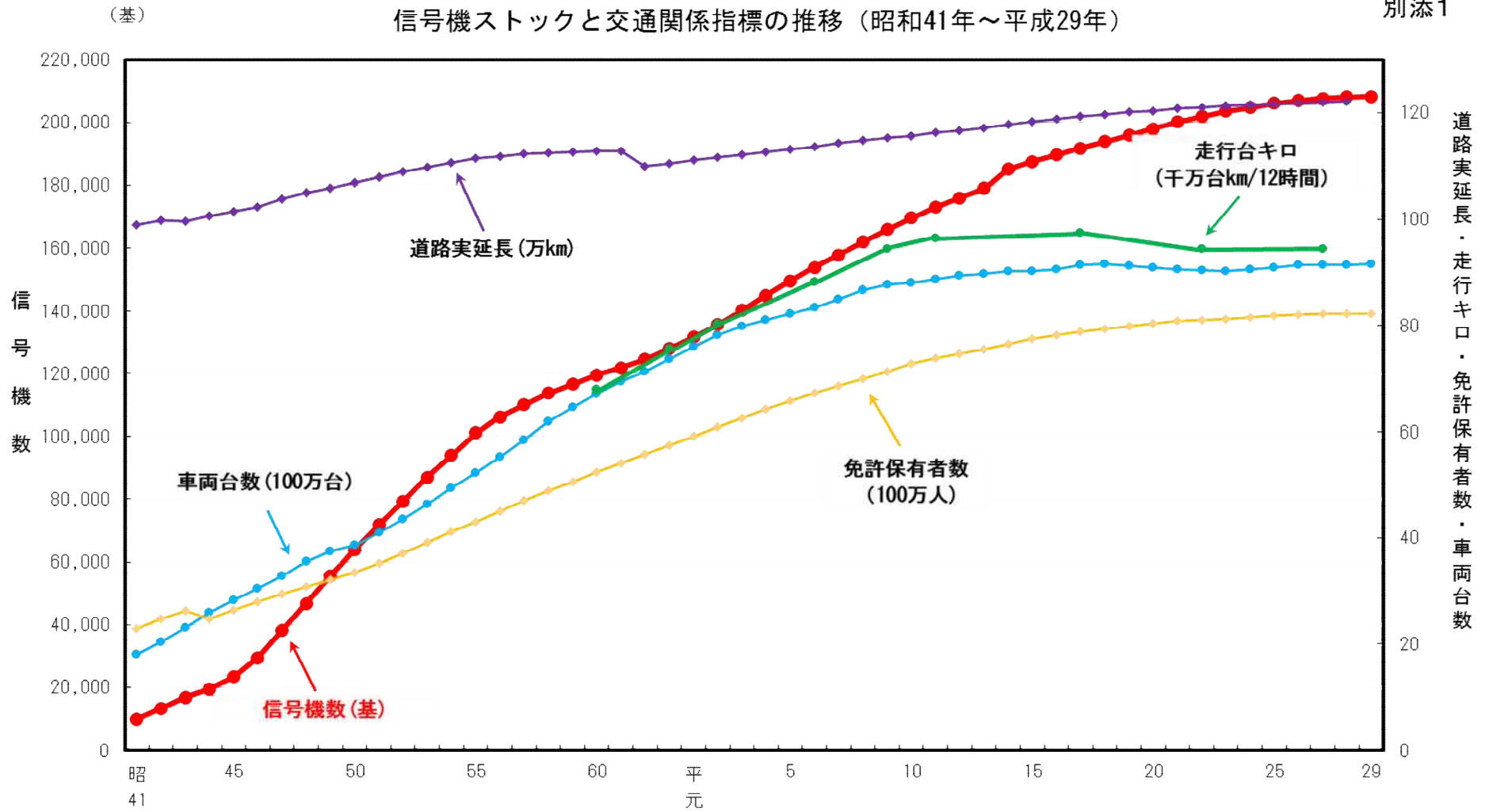
(第3回)

- ・ 長期的視野に立った交通安全施設等の在り方に関する基本的な考え方の検討（例えば、どのような箇所にある信号機をどのように撤去していくのかなど）

(第4回)

- ・ 報告書取りまとめ

信号機ストックと交通関係指標の推移（昭和41年～平成29年）



都道府県別の「走行台キロ」、「信号機ストック数」の増減(H9-H27)

		信号機ストック数(基)				走行台キロ(10万台キロ/12時間)				A-B
		H9	H27	増減数	増減率 (%)A	H9	H27	増減数	増減率 (%)B	
1	山口	2,018	2,855	837	41.5%	168.3	158.8	-9.5	-5.6%	47.1%
2	富山	1,781	2,437	656	36.8%	133.3	128.5	-4.8	-3.6%	40.4%
3	山梨	1,288	1,816	528	41.0%	86.6	87.1	0.5	0.6%	40.4%
4	茨城	4,433	6,167	1,734	39.1%	314.5	312.6	-1.9	-0.6%	39.7%
5	島根	1,041	1,413	372	35.7%	100.2	96.4	-3.8	-3.8%	39.5%
6	群馬	3,016	4,162	1,146	38.0%	201.2	199.2	-2.0	-1.0%	39.0%
7	長崎	1,633	2,392	759	46.5%	121.0	130.7	9.7	8.0%	38.5%
8	宮崎	1,732	2,387	655	37.8%	127.3	127.6	0.3	0.2%	37.6%
9	和歌山	1,385	1,837	452	32.6%	100.9	96.8	-4.1	-4.1%	36.7%
10	秋田	1,421	1,902	481	33.8%	137.6	134.1	-3.5	-2.5%	36.4%
11	青森	1,965	2,592	627	31.9%	144.3	139.7	-4.6	-3.2%	35.1%
12	岡山	2,552	3,408	856	33.5%	203.3	200.6	-2.7	-1.3%	34.9%
13	三重	2,416	3,245	829	34.3%	206.2	206.1	-0.1	0.0%	34.4%
14	大分	1,636	2,212	576	35.2%	141.6	142.9	1.3	0.9%	34.3%
15	新潟	3,946	5,190	1,244	31.5%	282.5	275.4	-7.1	-2.5%	34.0%
16	滋賀	1,726	2,402	676	39.2%	131.9	138.7	6.8	5.2%	34.0%
17	高知	1,194	1,518	324	27.1%	93.1	86.8	-6.3	-6.8%	33.9%
18	岐阜	2,514	3,283	769	30.6%	238.9	231.1	-7.8	-3.3%	33.9%
19	福井	1,480	1,917	437	29.5%	97.8	94.0	-3.8	-3.9%	33.4%
20	千葉	6,444	8,266	1,822	28.3%	328.6	317.2	-11.4	-3.5%	31.7%
21	佐賀	1,190	1,605	415	34.9%	106.3	109.8	3.5	3.3%	31.6%
22	愛媛	1,586	1,980	394	24.8%	140.4	132.0	-8.4	-6.0%	30.8%
23	長野	2,759	3,562	803	29.1%	222.1	219.7	-2.4	-1.1%	30.2%
24	栃木	3,331	4,439	1,108	33.3%	213.2	221.6	8.4	3.9%	29.3%
25	埼玉	7,747	10,315	2,568	33.1%	322.0	334.6	12.6	3.9%	29.2%
26	京都	2,608	3,321	713	27.3%	159.7	158.3	-1.4	-0.9%	28.2%
27	山形	1,473	1,815	342	23.2%	157.6	150.5	-7.1	-4.5%	27.7%
28	北海道	11,160	13,058	1,898	17.0%	596.7	535.3	-61.4	-10.3%	27.3%
29	福岡	7,724	10,348	2,624	34.0%	331.0	355.1	24.1	7.3%	26.7%
30	鳥取	1,012	1,294	282	27.9%	82.3	84.6	2.3	2.8%	25.1%
31	石川	1,779	2,351	572	32.2%	125.6	134.5	8.9	7.1%	25.1%
32	兵庫	5,925	7,252	1,327	22.4%	358.0	352.5	-5.5	-1.5%	23.9%
33	熊本	2,184	2,818	634	29.0%	175.3	184.8	9.5	5.4%	23.6%
34	大阪	10,731	12,318	1,587	14.8%	333.0	307.9	-25.1	-7.5%	22.3%
35	香川	1,695	2,116	421	24.8%	103.9	107.4	3.5	3.4%	21.5%
36	鹿児島	2,399	3,025	626	26.1%	172.5	180.7	8.2	4.8%	21.3%
37	福島	3,148	4,053	905	28.7%	220.0	236.4	16.4	7.5%	21.3%
38	徳島	1,320	1,594	274	20.8%	93.0	93.3	0.3	0.3%	20.4%
39	静岡	5,645	6,878	1,233	21.8%	291.1	301.1	10.0	3.4%	18.4%
40	広島	3,477	4,060	583	16.8%	231.8	228.9	-2.9	-1.3%	18.0%
41	警視庁	14,160	15,772	1,612	11.4%	336.6	315.1	-21.5	-6.4%	17.8%
42	奈良	1,734	2,059	325	18.7%	97.6	100.1	2.5	2.6%	16.2%
43	岩手	1,606	1,880	274	17.1%	167.5	170.8	3.3	2.0%	15.1%
44	愛知	11,227	13,307	2,080	18.5%	471.8	489.8	18.0	3.8%	14.7%
45	神奈川	8,265	9,515	1,250	15.1%	283.6	284.8	1.2	0.4%	14.7%
46	宮城	2,732	3,496	764	28.0%	193.8	227.2	33.4	17.2%	10.7%
47	沖縄	1,645	2,106	461	28.0%	99.9	118.3	18.4	18.4%	9.6%
	合計	165,883	207,738	41,855	20.1%	9,445.4	9,439.4	-6.0	-0.1%	20.2%

※ 走行台キロ…国交省「道路交通センサス」によるもので、一般国道及び都道府県道の合計値