

令和6年度

警察庁行政事業レビュー公開プロセス

1 日時

令和6年6月19日（水）午後2時00分から午後4時30分までの間

2 場所

中央合同庁舎第2号館 地下1階第7・8会議室
（東京都千代田区霞が関2丁目1番2号）

3 議題

- (1) 警察情報通信設備等に関する対策
- (2) 交通取締り資機材等の整備

4 議事

次のとおり

議 事

会計課長 ただいまから令和6年度警察庁行政事業レビュー公開プロセスを開催いたします。

私は、本日の司会を務めます、会計課長の吉越と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

はじめに、警察庁を代表して、政策立案総括審議官の飯利から挨拶をいたします。

政策立案総括審議官 政策立案総括審議官の飯利と申します。冒頭一言、ご挨拶を申し上げます。

本日は、有識者の皆様方には大変お忙しい中、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

警察庁では、現在、警察庁職員からなります警察庁行政事業レビュー推進チーム、そして、外部有識者の皆様からなります警察庁会計業務検討会議を通じまして、行政事業レビューに取り組み、それぞれの事業の効果的・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いたしました事業のうち、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ました2つの事業につきまして、有識者の先生方にご議論を賜りたいと思います。

どうか忌憚のないご意見、ご提言を賜りますよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

会計課長 それでは本日ご審議いただく外部有識者の先生方をご紹介します。

まず、警察庁選定外部有識者3名の先生、次に行政改革推進本部選定外部有識者3名の先生の順番に、それぞれ50音順でご紹介いたします。

桜田通り総合法律事務所弁護士の石川剛先生。

石川委員 よろしくお願ひいたします。

会計課長 東京大学大学院総合文化研究科教授の内山融先生。

内山委員 よろしくお願ひします。

会計課長 ASIMOV ROBOTICS株式会社代表取締役、公認会計士の藤森恵子先生。

藤森委員 よろしくお願ひいたします。

会計課長 野村證券株式会社常務の池田肇先生。

池田委員 池田です。よろしくお願ひします。

会計課長 慶應義塾大学大学院経営管理研究科エーザイチェアシップ基金教授の太田康広先生。

太田委員 太田でございます。よろしくお願ひいたします。

会計課長 山形市長の佐藤孝弘先生。

佐藤委員 よろしくお願ひします。

会計課長 本日は、以上の6名の先生方に審議をお願いいたします。

なお、審議の取りまとめ役は内山先生をお願いしております。どうぞよろしくお願ひいたします。

続きまして、本日の審議の流れについてご説明をいたします。

お手元の進行次第の2「審議」に記載しておりますとおり、はじめに、審議の対象となる事業の担当課から事業の概要等について10分程度でご説明をいたします。

次に、私から事務方として考える事業の効率化をめぐる論点について、簡単にご説明いたします。

有識者の先生方におかれましては、論点を踏まえつつ、説明者への質疑及びご審議をお願いいたします。

また、先生方には、審議終了前に、事前に送付しておりますコメントシートを作成いただき、事務局へ提出していただくようお願いいたします。

審議の終了に当たりましては、まず、内山先生から取りまとめコメントの案を発表していただき、そのコメント案に対して先生方から改めてご意見をいただいた上で、最終的な取りまとめコメントを内山先生から発表していただきます。

以上が審議の流れでございます。

審議時間は事業担当課からの説明を含め、事業ごとにおおむね1時間を予定しております。

また、1つ目の事業の審議終了後、5分程度の休憩といたします。

皆様には、円滑な進行にご協力をいただきますよう、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、1つ目の事業「警察情報通信設備等に関する対策」について、審議を開始いたします。

まず、事業担当課の通信基盤課から事業の概要等についてご説明いたします。

通信基盤課長 通信基盤課の高尾と申します。よろしくお願ひいたします。

まず、「警察情報通信設備等に関する対策」につきまして、公開プロセスにて有識者の方々に議論をいただけますことを、誠にありがたく思っております。

最初に、我々の業務目標を申し上げます。

それは「いかなる状況であっても警察通信を確保すること」この1点に尽きます。

なぜなら、警察活動は、ほぼ全てが複数人による活動であり、そして、複数人による活動のため、死活的に必要なものが決して途切れない通信手段だからです。

今回の説明全てに、この業務目標が通底していることをご理解賜りたく存じます。

今回は特に国土強靱化基本計画に含まれる警察情報通信設備等に関する対策に掲げられた4項目、無線中継所、衛星通信システム、ヘリコプターテレビシステム、警察電話用交換装置について、個別の業務目標とその達成度をご説明申し上げます。

最初に、4つのシステムの用途を説明いたします。

まず、無線中継所についてです。

中継所に設置された機器により、緑の矢印のとおり、現場警察官、警察本部、警察署が無線通信を行うことができます。

次に、ヘリコプターテレビシステムについてです。

このシステムにより、真ん中の紫の矢印のとおり、ヘリコプターに搭載されているカメラ画像の送受信を行うことができます。

次に、衛星通信システムです。

このシステムにより、オレンジの点線矢印のとおり、各種衛星設備間の通信が行われ災害現場等に持参したカメラ映像等の送受信を行うことが可能となります。

最後に、警察電話用交換装置についてです。

この装置により、黄色の点線のとおり、有線通信を行うことができます。

次のページをお願いします。

このスライドは、4つのシステムの用途を説明したものです。

特徴についてまとめたものですが、3点に絞ってご説明申し上げます。

1点目、上から2番目の情報共有先についてです。

災害、事故、重大事案が発生した場合等には、ヘリコプターテレビシステムによる映像を警察だけでなく、リアルタイムで首相官邸にも送信しております。

2点目、下から4番目のセキュリティについてです。

警察業務の特性上、セキュリティを確保しなければならず、そのため通信には暗号化措置を施しております。

3点目、その下の冗長化等についてであります。

4つのシステムは、いずれも機器あるいは人力により冗長化を図っているところがございます。

次のページをお願いします。

「いかなる状況であっても警察通信を確保する」のイメージをつかんでいただくために、本年発生した能登半島地震における民間事業者と我々の通信状況を示します。

右の図からは、発災直後2日間は通信事業者の回線が厳しかったことが読み取れますが、我々は左の写真のとおり、ヘリコプターから情報通信部職員が直接降下して燃料を運搬するなどして無線中継所を維持し、警察無線通信を1秒の途絶もなく確保いたしました。

また、臨時のヘリコプターテレビシステムを設置し首相官邸や災害対策本部に必要な現場映像を送信いたしました。

これが「いかなる状況であっても警察通信を確保する」の具体例でございます。

次のページをお願いいたします。

しかしながら現時点における通信の確保のための課題は、「FACT」にございますと

おり、近年の人件費や部材等の高騰により、整備費用及び維持費用が上昇していることにあります。

よって、引き続き、仕様の見直し等を推進するとともに、競争性、透明性を高めた整備を行っていく必要があると認識しております。

なお、現状把握のため、4つのシステムにおける1式1年当たりの平均単価を算出したものを左表の中央部分に示します。

また、ここ2年間における整備状況を右の表に示します。

優先度の高いものから複数年に平準化し、また、補正予算を利用して整備をしております。

実際の予算額については、後ほどレビューシートでご説明申し上げます。

また、その右の機能の改善点のとおり、予算の範囲ではございますが進歩した技術の取り入れも行っているところでございます。

では、課題への対応状況についてでございます。

具体的には記載のとおりの見直しを行いました。

また、今後も記載のとおりを検討を行う予定でございます。

この中で、対応状況の2番目、警察電話用交換装置における警察の独自仕様については、あらかじめご質問をいただいておりますため、次のページでご説明申し上げます。

現在、我々は警察電話用交換装置に必要な機能として86機能を仕様書に記載してございますが、これと電話用交換装置の製造メーカー3社それぞれの自社製品と比較いたしましたところ、2社以上、自社製品に組み込まれている機能が、このうち54項目、1社以下である機能が32項目存在することが判明いたしました。

よって、この54項目を標準仕様、残りの32項目を独自仕様と整理いたしました。

機能が標準仕様に組み込まれていない場合は、開発費が上乗せされるため、今後、独自機能の削減について、そのデメリットを慎重に配慮しながらも進めなければならないと考えております。

一方、警察電話の全てを民間設備で補った場合の費用比較という観点で、アウトカムを数値化できないか試算したところ、警察電話用交換装置を設置しない場合は、年間約71億円であり、設置する場合、つまり、現状は年間最大88億円となりました。

この差額は、最大17億円であるところ、88億円の中にはセキュリティ機能を含む警察独自機能を整備する費用、そして、電話通信だけでなくデータ通信、映像伝送なども通っている大容量の専用回線の借用費用も含んでおります。

71億円の場合は、電話通信のみのコストでございます。

したがって、その他のコスト、具体的には、我々の求めるセキュリティ機能を含む警察独自機能を民間事業者の方々が構築できないというリスク、できたとしてもそのコスト、そして、電話通信以外の大容量回線のコスト等を年間17億円以内で抑えなければならないという計算になりますが、これは非常に困難であると考えております。

したがって、費用対効果として考えると、警察電話用交換装置を備えて、警察電話網を構築することに一定の合理性があると考えております。

次のページをお願いします。

次に、調達方法についてですが、事業者の提案する技術力や創意工夫等、価格以外の要素を評価できる総合評価落札方式を用いて、予定価格範囲内で最大限の事業成果を得る工夫をしております。

例として、求める技術スペックを加点項目としてお示しいたしております。

加点項目とは、我々が有効と考える機能、性能等を各調達機器に応じて設定したものであり、その割合は11%から43%となっております。

結果といたしまして、過去3年間では14件中5件が1者応札となっておりますが、意見招請で得られた事業者からの意見等を仕様書へ反映させること、可能な限り標準的な仕様を採用すること、過去の入札参加者等、入札参加者となり得る者への声かけを行うことなどにより、多くの方々が入札に参加できるような配慮をしております。

次のページをお願いします。

次に、今後の整備計画ですが、合理的な高性能化を図りながら予算の平準化などを考慮に入れつつ、基本的には、この資料に示す整備年度が古い箇所からの更新を計画しております。

次のページをお願いします。

最後に、E B P Mの手法を用いた行政事業レビューシート案をまとめたものでございます。

まず、無線中継所についてです。

無線中継所が機能停止した場合に、どの程度警察活動に影響があるかという観点で、アウトカムを数値化できないか検討を行いました。

しかしながら、警察活動の影響を決定する要素は、警察無線以外に様々な要件があり、相関関係を正しく導くことが困難でございました。

したがって、今回は、無線中継所の稼働率をアウトカムといたしました。

次に、表の一番下の警察電話用交換装置につきましても、警察電話が機能を停止した場合と警察活動の影響を相関関係として正しく導くことが困難でありましたため、これも、稼働率をアウトカムといたしております。

我々としては、これら設備が途絶することなく、常に100%の稼働を目指しているところですが機械である以上、障害は発生し得ます。

こうした事態に備え、全国の情報通信部職員が24時間365日、いつでも障害対応できる体制を整えているほか、障害による影響を最小限に抑えるための代替手段等の確立に取り組んでいるところでございます。

一方、衛星通信システムとヘリコプターテレビシステムについては、この2年間は通信の途絶が発生しておりません。

よって、実施した業務を評価することとして、定性的事例をアウトカムといたしました。

表に記載の事例について、当該システムを活用したということでございます。

最後に 先ほどご説明すると申し上げました、実際の予算額についてでございます。

資料15ページをご覧ください。

ここに、2023年度の予算額と執行額、2024年度の予算額が記載されております。

このうち、2023年度の前年度からの繰越額である52億5,913万7,000円及び一番下の執行率78.5%の部分についてご説明申し上げます。

まず、繰越額ですが、これは2021年度の補正予算及び2022年度の補正予算の繰り越し分です。

主な繰り越し理由は、世界的な半導体不足による納期の長期化により、調達物品の納入が会計年度内にできなかったというものです。

また、執行率が78.5%である理由につきましては、2024年度より行政事業レビューシート作成要項が改正され、翌年度への繰越額が、予算額から引き算されないで計算することとなったところ、我々は2024年度に、前年度より16億2,929万5,000円繰り越したため、執行率が低くなったものです。

なお、この額を除いて計算した場合、執行率は97.9%となります。

説明は以上でございます。

会計課長 本事業の論点につきまして、事務局といたしましては、

- 1 人件費・資材の高騰等の情勢の変化に対応するための方策が十分に講じられているか
- 2 調達について改善の余地はないか
- 3 近年の技術の進歩を踏まえ、警察が独自に整備している設備等の改善・統合の余地はないか
- 4 どのようなアウトカムを設定すべきか

こういったものが論点として挙げられるのではないかと考えております。

それでは本事業について先生方にご審議をお願いいたします。

太田先生お願いします。

太田委員 ご説明ありがとうございました。

事前勉強会でいろいろ伺ったところに誠実にお答えいただき、かなり事情が分かったと思っております。

基本的に事前に申し上げたとおり、独自通信網を維持することのコストというのが、民生品のネットワークを利用する場合のコストと比較してどれくらいコスト高なのか、そして、そのコストが高いというのが、本当に、警察のニーズとといいますか、絶対に譲れない通信需要を確保するためのコストとして、正当化可能なのかということを中心にご説明をお願いしたところですが、実際には、ほぼ途絶なく、完全に、能登半

島地震の場合も含めて対応できていると、民間事業者の場合は2日程度通信ができなかったというようなご説明がありました。

ただこれは、当然、通信衛星の電話は、警察庁もお持ちだと思いますが民間でも、ドコモの携帯電話が通じなくても、通信衛星が通じたケースが多かろうと思いますので、そういうものと比較してアップタイム、稼働時間が本当に長かったのか、電話だけだと遅延があって通信としては十分ではないというご説明があったと思いますけれども、その場合、ヘリコプターを使うシステムを追加で使えばそのダウンタイムがカバーできたのではないかとすると、常日頃の通常状態から、民生のネットワークを使わず、警察独自の通信網を維持するという必要性の説明としては、やや弱いのではないかとということでございます。

あとは、コストの面ですけれども、交換装置設置費用と独自仕様を減らす努力をされていることは素晴らしいことで、今後もその方向を継続していただきたいと思いますが、独自の仕様とすることで17億円高まっていると、これは画質の高解像度の通信の需要プラス、セキュリティとの話だったのですが、17億円では民間ではできないというご説明だったと思うのですが、セキュリティと高解像度のデータ転送に比べて、警察庁の通信設備の技術が極めて優れていて民間が追随不能である、コスト的に、もしやっ場合は警察の方がはるかに安くできるというご説明があったので事実とすれば素晴らしいのですが、ちょっと、にわかには信じがたいという印象を持っておりまして、その点について追加でご説明いただければと思います。

よろしく願いいたします。

通信基盤課長 ご質問ありがとうございます。まず1点目の、民間事業者の方々との通信の比較でございます。

資料5ページをご覧ください。

こちらの通信事業者の、通信の確保状況というのは、こちらで示しましたとおり、ドコモ、au、ソフトバンクといった携帯電話事業者との比較でございます。

いわゆるNTT西日本の通信というものについては、資料は用意してございませんが、あまり途絶はなかったのではないかと、ただし、輻輳がかなりひどかったという話は伺っております。

一方で、警察通信の場合には、警察専用の通信電話ですので、輻輳、例えば業務においてすぐに連絡をしなければならないという場合において、優先通信が輻輳して通じないということはない、ここが一番の突発事案等に対する警察通信におけるメリットでございます。

太田委員 輻輳が生じると、なかなか会話ができない、電話が通じないということでしょうか。

通信基盤課長 かからないということです。

太田委員 衛星電話についてはいかがでしょうか。

「Wikipedia」などを拝見しますと「ワイドスター」「ワイドスターⅡ」というようなものは、多分民間でも使われていると思いますが。

通信基盤課長 警察でも当然、衛星電話は確保しております、使用しております。

衛星電話も使っておりますが、やはり衛星電話の台数は、非常に警察の無線に比べて少のうございます。

警察官には、現在、全員、警察無線を配布しております、この無線による通話をすることで迅速な部隊活動を確保しております。

民間の方々がどれくらい衛星電話をお持ちなのかというデータはございませんが、当然ながら民間の方々が衛星電話を持っていらっしゃる方というのは、多分通じていたのではないかと思います。

ただし、これが部隊活動に、直接、すぐに使えるかという、現時点では、私どもとしては警察無線を維持することが確実な部隊活動に対する手段であると思っております。

2点目の17億円の話ですが、非常に大雑把な計算で大変恐縮ですが、今ある警察電話を全て、いわゆる民間の加入者回線にしたらどうなるかという試算でございます。

一方、現在、警察電話は、先ほど申しましたデータ通信、あるいは映像伝送のための回線を全て1本の大きな線で専有借用して使っており、その中に警察電話を入れているという状況でございます。

したがって、これを全て加入者回線にしたとすると、その他の映像回線やデータ伝送のための回線を、借用しなければなりません。

一方で、現在、どの位の太さの回線を全国的に借用しているかという、細かい数字を言うのはご容赦願いたいのですが、全体で約30億円以上のお金で全国的回線を借用している、そうするとこの回線を新たに借り直さなければならないとすると、警察通信の技術力が高いとか、民間事業者の技術力がというわけではなく、コストパフォーマンス的に、太い回線を借りると高くなってしまいうということで、そこが17億円の中では、なかなか収まらないのではないかと思います。

太田委員 これは既に借りているものを借り直すという話ですか。独自の通信網を維持しない場合と比較してということではなくて。

通信基盤課長 違います。

太田委員 これは交換装置をとということですね。

通信基盤課長 電話交換装置は、今、我々が自営で設置しておりますが、電話交換装置を接続するための線は、民間の方々に借りておまして、これが30億円以上ということですよ。

太田委員 そうすると交換装置の部分だけが独自の通信網という理解ですね。

通信基盤課長 そうです。

太田委員 それが独自仕様になっているから、いくらか高いと。

通信基盤課長　そうです。交換装置の独自機能によって、線だけは借りているのですが、それ以外のセキュリティ、あるいは交換に係る独自機能、例えば、交番に警察官がパトロール等で不在の場合に、急訴で駆け込んでこられる国民の方々が、お巡りさんがいないというときに、そこにある電話を取ると、所轄の署に直接通じるという固定不在転送機能というものがありますが、このような機能は警察の電話交換機に設定されている機能によって実現できております。

このような機能がないとすると、民間の方々にお願いをしなければならない、そのようなことができるのであろうか、ということは民間の通信事業者の方々に伺いをして、話し合いをしなければならない、もしかしたらできないかもしれないですが、できるとなった場合に、そのコストはどのぐらいかということも、まだ、私どもとしては把握しておりません。

太田委員　ご本人の携帯電話から警察に電話するのではまずいというご認識ですか。

通信基盤課長　それでもいいです。

太田委員　やはり交番の電話で、所轄署に通じることに一定のメリットがあると、携帯のない人とか、お子さんの場合とか、逃げてきたときとか、そのコストが追加でかかるのは当然必要ということですか。

通信基盤課長　それも含めた警察の独自仕様ということですか。

太田委員　了解しました。私は、とりあえずこれぐらいで、また後ほど時間があれば伺いたいと思います。

会計課長　ありがとうございます。池田先生お願いいたします。

池田委員　ご説明ありがとうございます。2つほど質問させてください。

先ほど繰り越しのところでご説明があったのは、半導体の不足によって繰り越しがあったという話で、調達面など、そういったリスクというものはあると思うのですが、先ほどからお話しされているように、常につながるとい、つながらないということが万が一もあってはならないという体制で臨まれているということだと思っておりますが、半導体不足のようなリスクみたいなものをどうお考えになられていて、それに対する対応を、ぜひ教えていただきたいということが1つ目です。

2つ目は、考えられる論点にもありましたけれども、通信の周辺というのは非常に技術革新が進んでいるというように認識しておりまして、そういう意味では従来の方法よりもより良い技術が出てきているのではないかなと思っております。

そういった、中長期的に技術進化を活用してフローの見直しであるとか、効率化であったり、コストダウンというものが目指せるのではないかという点についてのお考えをぜひお聞かせください。

よろしく申し上げます。

通信基盤課長　1点目につきまして、調達ができなくなるリスクについて、私どもは、常にそのリスクを考えております。

もちろん機械でございますので、機械の寿命が来るまでの間に新たな機器を用意しなければならぬということも大きな点ではございますが、調達ができないというリスクに備えて、年に1度の点検、あるいは、我々、情報通信部の技官職員による日々の点検、あるいは、専門業者の方々による点検を入れつつ、基本的には予防保全をして、急な障害が起きないように、ゼロにはできないかもしれませんが、常日頃そのリスクを減らす努力をしつつ、計画的に機器の更新を行う計画も慎重に立てているというところで、リスクをできるだけ減らすという対策を、調達の面、あるいは、実際の活動の面から行っているところでございます。

2点目の、新技術については、まさに、先生がおっしゃるとおりでございます。調達を新規にかけるときに、「今までのやつでいいや。」というような気持ちは一切持たず、私どもの活動の目的上、今ベストの機器、あるいは機能はどのようなものかということ、まず、現場の方々から意見を伺い、また、このような形で有識者の方々のご意見も賜り、かつ、その結果、仕様書案あるいはシステム上でいうと要件定義というものをを行います。この要件定義、仕様書案を作った段階で、公式な場としては、意見招請を行い、業者の方々からのご意見を賜り、例えばヘリコプターテレビシステムにおける画像の鮮明化、「もっときれいな画像が送られればなあ。」というような話があったときに、製造業者の方々とお話しますと、その前に入っていたものが例えば2Kだったとしたときに、今は4Kが以前と同じくらいの値段、あるいは、ちょっと高いかもしれないが主流だというようなサジェッション等々も賜りまして、では、それに対して、現場の方々へのリクエストに十分に答えられるかということ、技術的に検討し、新技術の導入を結果として行うとこういうことは、不断の努力として行っております。

先生がおっしゃられますとおり、新技術が出たときに、それが私どもの目的に合致するものであるかということについては、常に、アンテナを高くして見ているところでございます。

池田委員 分かりました。ありがとうございます。

通信基盤課理事官 補足させていただきます。半導体リスクについてどう考えるかということでございます。

点検ということは、今、課長から申し上げましたけれども、それに限らず、例えば、どこかの県でシステムを更新して、まだ使える機材があるといった場合には、これを他の県に転用するという形で、大事にとっておいて、障害、あるいは、次回の更新のときに使うといったことで、無駄遣いをしないということもやっておりますので、補足させていただきます。

池田委員 ありがとうございます。

会計課長 それでは、石川先生お願いいたします。

石川委員 ご説明ありがとうございます。いかなるときにも途絶させないという目的が大切なことは、非常によく分かりました。

資料5 ページで能登半島地震の発災のときの状況というご説明がありまして、民間企業の通信網に比べて通信が途絶しなかったという結果を維持しているということに、まずは敬意を表したいと思います。

これは、能登半島地震で、非常に限られた部分、日本の中では一部ということになると思うのですが、警察無線が途絶しないという現在の状況は、民間企業の通信網が全部ダウンしたとしても通じると理解してよいかということが1点目の質問です。

2点目は、当然、同じように自衛隊であるとか、消防庁、海上保安庁、その他、地方自治体の行政無線等、いろいろとあると思うのですが、その辺りとの協調、あるいは、調達予算を減らすために事前協議をしたり、万一のときがあった場合には、融通し合いましょうみたいな話をしているのかどうか、そこを教えてくださいということが2点目でございます。

以上、よろしく願いいたします。

通信基盤課長 ご質問ありがとうございます。1点目につきましては、民間の通信事業者が全て途絶した場合にも、なお警察通信が通じることにつきましては、細かくなって申し訳ございませんが、資料3 ページの点線になっている部分、これは民間事業者の回線を専用で借用しているところでございます。

したがって、ここについては民間事業者の回線が全て途絶した場合には、私どもも通信ができなくなります。これは事実でございます。

一方で、警察無線につきましては、資料において実線で書いております。

これは、全て警察専用の施設で行っているものでございまして、民間事業者の回線が全て途絶しても通じることが可能でございます。

2点目の、自治体あるいは自衛隊、あるいは災害対応の方々と連携を取っているかという点、実はシステム的には連携は取っておりません。

少なくとも、私どもの中ではやはりセキュリティというものが非常に重要なものでございますので、自分たちの自営のネットワークについては、しっかり自分たちで守ると、ただし機械から離れたところで、機械を使っていろいろなフィールドワークを行うときに連携をとっているかという点では、非常に連携をとっておりまして、例えば合同訓練などは頻りに各都道府県で行っているところでございます。

石川委員 そうなりますと、仮に民間がダメ、警察もダメとなった場合でも自衛隊の通信網であるとか、消防の通信網を使って警察の活動ができるようになっているということでもよろしいですか。

通信基盤課理事官 東日本大震災でもそうでしたけれども、無線中継所は絶対に生かすということが警察通信の大目標でございますので、今まで記録の残る限りにおいては有事が起こったとしても無線は絶対途絶していないという状況でございます。

まずは、ここを維持するということでございます。

自衛隊や消防等との連携ということについては、先ほど課長から申し上げましたとお

り、現場においての、例えば警察無線が不感地帯で警察の無線は通じないが、消防無線が通じるということであれば、そこはうまく連携をして情報共有をするということはやっております。

ですので、まずもって、無線中継所については、これを維持するということが大事なことでございますので、自衛隊や消防が途絶しても警察は、これが途絶しないように日々努力するということでございます。

石川委員 そこはよく分かっております。無線が万一潰れたときは、想定しておかなければいけないのかと思って質問しただけですので、趣旨はよく分かりました。

ありがとうございました。

会計課長 ここで先生方に事務的なご連絡をさせていただきます。

本件の審議の時間は、あと15分程度と予定しておりますが、先生方にはコメントシーターの作成をお願いいたします。

ご作成いただきましたら、事務局のメールアドレス宛てに送信をしていただくか、手書きされる場合は、挙手いただければ係の者が取りに参ります。

それでは、佐藤先生よろしくをお願いいたします。

佐藤委員 よろしくお願ひします。先ほどの池田委員の質問の2つ目に関わるのですが、本当にこの分野は技術の進歩が、すごいスピードで進んでいると思うのですが、今回テーマとなっている、無線中継所から警察電話用交換装置まで、この4つについて、先ほどのご説明だと、例えば2Kを4Kにするですとか、それはやはり既存の仕組みの技術革新だと思うのですが、根本的に別な仕組みに切り替えるような、将来的なものが、例えば10年後とか20年後とかでも構わないのですが、あり得るのか、それとも基本、ベースはずっとこの4つで、今時点では、その他に代替するものはないということなのか、その辺りの現状を教えてくださいと思います。

通信基盤課理事官 ご質問ありがとうございます。我々といたしましても、この4つの事業について、未来永劫このままということは考えてございません。

常に、大きな更新のあるタイミングにおいては、どういった在り方がベストかということを考えております。

この4つの事業のうち、例えば警察電話交換用装置につきましても、絶えずその更新のタイミングで、もっと他に良いやり方はないか、例えばソフトフォンを使うようなやり方はないかですとか、あるいは、そのシステム構成を見直した方がいいのではないかとすることは、絶えず考えておまして、その度ごとに、いろいろコスト比較というものをやっております。

その中で、現状としてはベストなのがこの4つの事業ということではありますが、将来的に、例えばスターリンクのような衛星が出てくれば、そういったところで通信がまかなえるのではないかですとか、いろいろとこれからも議論があると思いますので、その辺りは最新の技術と、あとは導入するに当たってのコスト、運用面の問題、メリット、

デメリットなどを比較しながら、何がベストな警察通信かということ絶えず検討しながら、事業を推進してまいりたいと考えてございます。

佐藤委員 ありがとうございます。今時点では、現状をベースにということだと思えますが、資料10ページには、1者応札が5つあるということで、自治体のシステムもそうなのですが、独自でカスタマイズすればするほど、他が参入しづらくなるという構造はあると思っておりますので、そういった中で、潜在的に可能性のある会社というのは、この1者なのかということと、あとは、意見招請ということで、いろいろ意見聴取もしているようではございますけれども、かなり一生懸命やらないと、なかなか参入してくれないのではないかと考えているので、その努力というのはどのくらいなさっているのか、可能な範囲で教えていただければと思います。

通信基盤課理事官 おっしゃるとおり、それぞれの事業について、参入できる企業というのは数社ございまして、やはり、こちらとしても競争していただくということがベストでございますので、かなり声かけを行っておりますし、また、意見招請や参入障壁となっている仕様の見直しということは絶えずやっております。

ただし、実際問題として、やはりスクラッチ開発になってしまうので、利益率を考えてなかなか参入できないという、最後はちょっと諦めてしまうという企業もございまして、その辺りは、こちらといたしましても諦めず、これからも声かけを続けるという話と、この資料にも書いてございまして、やはり独自開発、独自仕様の部分をどんどん見直していき、標準仕様に落とし込んでいくというところを、これからも頑張っていきたいと考えております。

佐藤委員 分かりました。ありがとうございます。

会計課長 内山先生、お願いいたします。

内山委員 私の方からは、資料の12枚目のEBPMの手法を用いた行政事業レビューの見直しについてコメントさせていただきたいのですが、EBPMの場合難しいのはアウトカムをどのように設定するのかということで、今日もご説明いただいたようにいろいろと工夫されていると思います。

もちろん、稼働率が指標ということが1つあると思うのですが、アウトカムといった場合、その行政の活動が社会にどのような影響を与えたのかということが大事になってまいりますので、例えばの話ですが、仮にその障害があったとして、それによって、国民生活への損害がどれだけ増えてしまったかといったようなことが測定できると、本当は一番いいと思います。

ただし、これはやはり理想論でございまして、先ほども、警察活動への影響の相関を図ろうとすると難しいということは、確かにそうだと思います。

というのは、若干専門的な話になりますが、こういう実際に事象が起こるということは非常に少ない事例だと思います。

そういった非常に発生確率が少ないものについては、そういう統計的な評価をして

もなかなか難しいのです。

別の手段として、いわゆる定性的な、質的な評価というものがあり得るかなど、例えば、実際に、仮に事象が起こったとして、その事象によって何が起こったのか、そのプロセスを質的に捉えることによって、それがどれだけ問題であったか、あるいは事象があってもそれほど大きな悪影響を国民生活にもたらさなかったというようなことを評価する、本当に年に1件とか2件とかといった世界かもしれませんが、そういった場合には、統計的な手法よりも、量的な手法よりも、質的な手法が役に立ち得るといふこと、この辺について、また引き続き相談させていただければと思います。

会計課長 藤森先生お願いいたします。

藤森委員 私も、同じ12ページのアウトカムのところを見ていたのですけれども、まず、定量的な方ですが、通信の稼働率が99.9%で、ほぼ障害がなかったということなのですから、成果としてはいいかと思うのですが、そのためのコストという意味で、オーバースペックになっていないかといった検証というものは、何か実行可能性があるのかということと、逆のパターンで、今、定性的な要因でアウトカムを測っている真ん中の2つについてですが、事象としては分かったのですが、おそらく、もう少し細かいアウトカムがあるのではないかと思ったのですが。

ここにおいてどういう面で役に立ったのか、逆に、通信速度や何かの面で不足がなかったのかということも、お伺いできればと思います。

通信基盤課長 ご質問ありがとうございます。まず、無線中継所及び警察電話用交換装置につきまして、機械自体がオーバースペックになっているかということにつきまして、先ほど、警察電話用交換装置につきましては、比較をいたしました。

私どもとしては、警察電話用交換装置を独自に設置し、警察電話を運用していることに一定の合理性があるというふうに捉えたところでございます。

無線中継所につきまして、これがどのくらいのコストがかかっているかと申しますと、これは資料6ページを見ていただきますようよろしくお願いいたします。

一番左側の表の上の無線中継所のところでございます。

現行、整備費用概算から1年1式当たりの単価として545万円という値段が、一応のところは出ておりますが、これをもし、何かと比較するということになりますと、先ほど申しましたとおり、この無線中継所における機能というものは、完全に警察独自のものとございまして、独自回線を他の方々がお作りになられているかということ、おそらく、これは民間事業者の方々になってしまい、そうすると民間事業者の方々とは、多分、桁が違ふほど少なくやっているのであろうということは考えております。

一方で、民間事業者の方々の回線と、私どもの回線では、比べものにならないくらい我々の方が細いものでございます。

一方で、どんな場合においてもとにかく無線通信だけは絶対に通すと、こういうための絶対的なコストとして、これは一定の合理性があるのではないかと考えているところ

です。

藤森委員 なかなか、比較というような形は難しいと思うので 結局は個別に価格という意味で交渉していきながら、前回の規格と、最新のテクノロジーのところと、そこまでしなくていいのかどうかというところの比較、個別の評価になってくるといったところでしょうか。

通信基盤課長 無線中継所を建てるためにたくさんの予算を使っていいかというところではなくて、常に無線中継所の簡素化あるいは長寿命化、例えば財務省の出している基準ですと、38年で更新するのが一応標準であるという文書が出ているのですが、それではなかなか更新というものはうまくいきませんので、予防保全を行うなどして、50年以上無線中継所として存立させるために、日々手入れを行う、当然、相対的なコストを下げるという努力は、従前より行っているところでございます。

藤森委員 もう1点の、定性的なものについて、使われてはいるけれども機能的に弱かったですとか、そういった意見は出てなかったのかという点です。

例えば、もう少しスペックを上げた方が良かったとか、そういった意見を評価できているのかということです。

通信基盤課長 衛星通信システムにつきましては、これといって私どもが対応すべきいろいろな意見の中では、特にというものが無いのですが、ヘリコプターテレビシステムにつきましては、やはり画像がもうちょっと鮮明になった方がいいなど。

ご承知の方もいるとは存じますが、2K、4Kというのは、いわゆる画素数になります。

2Kと4Kの違いというのは、スマホの画面ですとか、あるいはタブレットぐらいだとあまり分からないのですが、私どもは、部隊活動を行う上で、大画面で見る、そして、瞬時に皆が情報を共有して判断をするという場面が多々ございます。

そのような大画面で映すときに、若干ながら、画像が鮮明でないというところで一瞬の判断に迷うというご意見を賜っておりました。

したがって、私どもとしてはその大画素数を送信できるような機材を、今後導入していくべきという判断を行いまして、順次更新のときにやっていっているという事実でございます。

藤森委員 ありがとうございます。

会計課長 進行の都合でご質問、コメントの最後の1つとさせていただきますと存じます。

太田先生お願いいたします。

太田委員 2回目で手短かに伺います。状況を大分理解しまして、この3ページのシステムでいうところの実線のところがコアなのですね。

点線のところは民生品等を利用した部分ということで、民生品を利用したところは相当コストを意識されているというように理解したのですが、この実線のところ、中継所をやっている警察コアの通信システムのところは、例えば気になるのは、入札のところ

で、加点割合が43%と高い、そして、1者応札が出ていると。

ということで、実はこのコアのところの効率性というものは、周辺の民生通信ネットワークを利用したところの効率は相当考えられていると思うのですが、ここは、ある種、聖域になっていて、ここはコスト度外視で精度を上げるというようなことを考えられていらっしゃるのですか。

なぜ、これが43%になっているのか、ちょっと気になりました。

通信基盤課長 ご質問ありがとうございます。加点項目について、無線中継所だけが43%とかなり高くなっているのは事実でございます。

まず、無線中継所につきましては、こちらに整備している機器及びその装備が、他の3システムに比べて多くなっております。

したがって、それぞれの機器に対して、このようなスペックがあればプラス何%という、その加点項目の項目自体が非常に多いので、足し算でその項目を足していくと、全部で43%になってしまうという事実がございます。

もう1点、これによって1者応札あるいは入札の障壁になってしまうのではないかとこの部分については、先ほども申しましたとおり、意見招請を行いまして、私どもが求めるスペック、機能に対して、このような機械を考えているのだがどうでしょうかといったときに、民生品のこれで大丈夫ですというような意見を賜った際に、こちらの方で調べた結果、そのように仕様書を修正するということは多々ございます。

できる限り、中継所の設置のためになるべく多くの方々が入札をしていただけるよう努力をしているところでございます。

太田委員 ありがとうございます。この実線で書かれたコアの部分が聖域になってないかというような疑念を持ちまして、ちょっと失礼かもしれませんが伺うのですが、ここを例えば、消防、自衛隊と共有にするとか、あるいはここも民生品に置き換えることによって、どれぐらい通信途絶が生じるかとか、そういうコスト比較というのはされていますか。

通信基盤課理事官 まさに今検討しているところでございまして、先生のおっしゃるとおりここを聖域にしてコスト度外視で更新するというのはまずかろうということは、我々も思っております、この無線中継所を介した自営通信の無線システム、これは複数あるのですが、例えばその複数あるシステムを1つ削るとか、統合すれば当然その更新コストも開発コストも減ってまいりますので統合できないかというようなことも考え、オプションの1つとして、今検討を進めているところでございます。

それから、先生のおっしゃったとおり、民間の技術を活用した無線機みたいなものが活用できないかということについても、今、実証実験のような形で、それをやることによってどれだけ輻輳が起こるかといったことも検証しているところでございます。

ですので、ここも現状維持ですずっと進むというよりは、最新の民間技術等を踏まえながら統合できるものは統合するといったことを考えているところでございます。

太田委員 承知しました。自衛隊、消防と共有しておいた方が、当然、確率は下がると思うのですが、それをあえて別々に運用されている合理性というのがありますか。

通信基盤課理事官 やはり警察で部隊活動をするときに、聞かれてはまずいような機微な情報もございますので、まずは警察の部隊活動を行う上で不可欠な通信を確保するところが第一で、消防や自衛隊との無線システムの共有については、今後の課題と申しますか、部分部分では、自衛隊の無線機で警察の無線が一部聞けるような、そういった改修と申しますか、取り組みを進めているところではございますが、なかなか全国に広がっているというよりは、今のところまだ局所的な状況でございます。

太田委員 もちろん自衛隊や消防に聞かれてはまずい情報はあろうと思うのですが、それは、暗号化を別にかければいいというわけにはいかないのですか。

通信基盤課理事官 正直、かえって暗号化を2つかけることによって、開発部分でやはり一番暗号化の部分にコストがかかっているのが事実でございますので、警察だけ、消防だけという形でかけると、かえってコストが高くなってしまふかなというところはございます。

太田委員 ありがとうございます。

会計課長 先生方どうもありがとうございました。質疑応答はここまでとさせていただきます。現在、先生方のコメントを取りまとめておりますので、しばしお待ちいただければと存じます。

(一時中断)

会計課長 お待たせいたしました。コメントの取りまとめが終了いたしましたので審議を再開いたします。

それでは、取りまとめコメントの案につきまして、内山先生からご説明をお願いいたします。

内山委員 それでは、私から取りまとめコメントの案を発表いたします。

こうした設備については、ベンダーロックインが生じやすいので、引き続き取り組みを進めていただきたい。

警察電話用交換装置については、メリットとデメリットを慎重に判断しつつ、独自仕様の廃止を進めていただきたい。

独自仕様の廃止に伴うデメリットについては、技術の発展をにらみつつ、独自仕様に過度に固執しないことも重要ではないか。

通信という技術革新が進んでいる領域において、その技術を取り入れ、中長期的にフローの効率化や省力化、コストダウン等を実現いただきたい。

自衛隊、消防の通信ネットワークとサービスを共有することで、稼働時間割合を増やしたり、コストダウンを図る余地はないか。

独自通信網とする理由は何か。衛星通信も含めて、民間ネットワークがダウンしたときに独自ネットワークが機能した例はあるか。

4つのシステムのうち、最新技術による抜本的切り換えが将来できないか、常に可能性を探っていただきたい。

以上が取りまとめコメントの案となります。

会計課長 内山先生、どうもありがとうございました。それでは、ただいまご発表いただきました取りまとめコメントの案に対しまして、他の先生方からご意見等ございましたら、ご発言をお願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは内山先生、最終的な取りまとめコメントにつきまして、改めてご説明をお願いいたします。

内山委員 それでは先ほど申した案につきまして、皆様からご賛同いただけたものとしまして、これを最終的な取りまとめコメントといたします。

会計課長 ありがとうございました。今後は、私どもといたしまして、いただいた貴重なコメントを踏まえまして、事業の効果的、効率的な実施にしっかりと努めてまいりたいと考えております。

それでは1つ目の事業の審議はこれにて終了といたします。

先生方どうもありがとうございました。

(休憩)

会計課長 それでは、本日2つ目の事業「交通取締資機材等の整備」について審議を開始いたします。

まず、事業担当課の交通指導課から事業の概要等についてご説明いたします。

交通指導課長 それでは、事業の概要についてご説明いたします。

交通指導課からの事業は、「交通取締資機材等の整備」についてであります。主なものとして、速度違反自動取締装置について、ご説明させていただきたいと思っております。

第11次交通安全基本計画におきまして、令和7年までに交通事故の死者数を2,000人以下とする政府目標がございます。

交通事故に占める死亡事故の割合の中で、運転者がどんな違反をして死亡事故を起こしたかということを見てもみますと、資料3ページの一番下のところに書いてありますが、速度違反が占める割合が非常に高くなっております。

死亡事故においては、高速度、いわゆる制限速度を大幅に超過したような運転をする方を取り締まっていく必要があるということは、この数字からも明らかではないかと考えております。

次に、4ページをご覧ください。

速度違反の取締りにつきましては、速度違反自動取締装置というものが使用されております。

この他に、速度違反の取締りのやり方といたしましては、パトカーや白バイで違反者を追尾し、速度を計測して検挙する形のものでありますとか、また、定置式と申しまし

て、道路にレーダーの装置をつけます、警察官が速度を測定し、その場で車両を停止させた上で違反の告知をするといったものがあります。

今回ご説明するものは、違反をした車両を撮影して、事後的に違反者を呼び出し、切符処理をするという形の、速度違反自動取締装置というものになります。

これは、メリットのところを書いてありますが、他の2つに比べていくつかのメリットがございまして、まず1つ目は、「道路構造や天候等、取締りが困難な場所においても取締りが可能」ということになります。

白バイや定置式での取締りになりますと、例えば悪天候の場合は、白バイの乗務員にも危険が及びますし、定置式でやる場合も車両を停止させる必要がありますので、その際に停止させる警察官でありますとか、あるいは止められる側のドライバーも、新たな交通事故になってしまうような可能性もございまして、そういった場合には、なかなか取締りができないという問題がありますが、この速度違反自動取締装置であれば、そういった問題はないということになります。

2番目は、「街頭活動が希薄となる深夜・早朝の取締りに効果的」という点です。

これは警察の体制の問題であります、やはり警察も、夜間、深夜、早朝は体制が薄いものですから、なかなかこういった集団で取締りを行うような体制は組みにくいというところがございます。

そういったときにも、速度違反自動取締装置であれば、そういったところに関係なく取締りができるということになります。

次にある「取締り時に警察官の受傷事故の危険性が少ない」という点は、最初に申し上げたものとなります。

次の、「交通流を阻害しない」というものにつきましては、定置式の場合、その場で切符を切る必要がございまして、一旦、その車両を道路外の安全なところに誘導した上で、止めて切符を切るという作業が必要になります。

そうすると、一旦停止をさせて、誘導して、誘導場所で作業することになりますので、どうしても、渋滞の原因になるといったことも発生しますが、速度違反自動取締装置であれば、事後に呼び出して検挙ということになりますので、そういった問題も発生しないということになります。

現在導入している速度違反自動取締装置であります、高速道路では、右側の図の一番上が、従来から導入していたループコイル式の取締装置になります。

上についているものがカメラとなりますが、このカメラは道路の下に埋め込まれたループコイルで速度を測定したものを撮影するという形になりますので、ループコイルを埋め込む作業ですとか、壊れたら道路を掘り返してループコイルを設置し直さなければならないというような問題もありまして、かなり大掛かりな工事が必要になるというものになっております。

最近導入し始めたものが下の2つになります、まず1つ目が半固定式速度違反自動

取締装置というものになりますが、これはループコイル式ではなくて、レーザーを使って測定することになりますので、道路の方に何かを埋め込むですとか、そういったものが必要なくなるものになります。

半固定式と言っているのは、カゴが付いていると思いますが、このカゴを複数設置し、その中に自動取締装置を定期的に置き換えることによって、ドライバーから見ると、カゴの中に、カメラが入っているかどうかというのは、なかなか分かりにくいということでもありますので、つけた数だけ抑止力が働くという形になると考えているものであります。

次の可搬式は、高速道路ではなく一般道に設置するものでありますが、これも先ほど申しましたとおり、これはどちらかというと定置式の代替になるというものですけれども、その場で切符を切る必要がありませんので、車両を引き込む必要がなくなるということで、引き込み場所がないところでも取締りができるということが1つの利点になりますし、警察官の受傷確率が下がり、交通流に対する影響も、非常に少なく済むという装置になっております。

次に資料の5ページになります。

現状ですけれども、高速道路における速度違反自動取締装置は200基あるのですが、固定式、ループコイル式のものの多くが13年の耐用年数を超えて使用している状況にあります。

要は、これらの置き換えが必要になってくるということになります。

これに代わって、今導入を進めているのは、下に書いてあります、半固定式の速度違反自動取締装置ということになるのですが、1つは、先ほど申しましたけれども、設置あるいはメンテナンスの際に、道路を掘り替える必要がなくなるということ、もう1つは、カゴを複数設置すると、カゴを設置した分だけ取締装置の抑止効果が、ダミーではあるのですが、発揮できるという点があります。

設置場所の問題ですが、ループコイル式の場合、高架式の道路などで設置ができないことがありますので、そういったところでもこの装置であれば導入ができるようになっております。

次に、資料6ページになります。

これは整備計画であります、先ほど申しましたとおり、耐用年数が経過している従来型のものが非常に多くなってきておりますので、毎年3基から5基を目安に導入していきたいと考えております。

実際に取締りをやって、その取締りで写真を撮った場合には、当然その処理をしなければいけません。

その部分については、当然、警察のマンパワーが必要になってまいりますので、マンパワーとの兼ね合いもあって、このぐらいの基数で整理をしていきたいと考えているところであります。

評価についての検討ですが、半固定式を導入すると、いくつかの効果、最終的な目標は重大な事故を抑止していくということになりますが、その前に先ほど申しましたとおり、そのために一番有効ではないかと考えているのが、速度を抑制していくということになります。

速度を抑制していくために、これだけでなく、警察も道路管理者も、様々な施策を進めているのですが、その中で、この装置によるものにつきましては、まず1つは、検挙そのものの抑止効果というものがあります。

これが一番ダイレクトなのですが、これを設置するときには、情報板を設置します。

情報板とは何かというと、速度違反自動取締装置で取締りをやっていますよという看板を、取締装置の前に設置することにしておりますので、それによる広報効果というものが期待できます。

その他、検挙によって、もう次からやらないようにしようと思ってくれるということが1つ、あともう1つは、極端な速度違反がありますと、当然、免許の行政処分が行われますので、その行政処分によって悪質な運転者、速度超過傾向のある運転者を一定期間、道路交通の場から排除できるということもありますので、その点からも速度抑止効果は期待できるのではないかと考えております。

右側については、速度違反取締装置以外の速度抑制、あるいは死亡事故抑制の施策を書いておりますが、冒頭でもお話ししましたとおり、我々警察だけではなく、道路交通あるいは自動車関係の事業に従事している者は、みんな交通事故、交通死亡事故を抑止しようと思ってやっていることでありますので、当然それ以外の施策というものも様々と効いてくるということになります。

次に、一般道路、可搬式の方の説明をいたします。

これは、高速道路のように、もともと速い速度で車が走っているところだけではなく、例えば、通学路でありますとか、生活道路のようなところでも、高速度で車が通行して、車両が、歩行者でありますとか、他の交通参加者と衝突した場合には、当然、重大な結果になりかねないということもあります。

現に、千葉県八街で発生した、トラックが衝突して小学生が亡くなった事故のような事故についても、速度取締りをある程度やっていかないと、実際問題としての実勢速度が下がらないという問題があります。

警察としては、従来から速度取締りをやっていたのですが、冒頭にもお話ししましたとおり、定置式による現場検挙の方法ですと、まず、警察官が速度を測定した上で車を停止させ、切符を切る場所に引き込んで検挙するという形になりますので、人員も場所もないと使えない手法になりますので、全ての通学路などでできるようなものではないということになっています。

この可搬式のを導入しますと、原則この取締装置を管理する人員がいればよいため、機材の重量なども考えて、2人くらいいれば対応はできるということになります。

処理自体は、事後に呼び出して検挙することになりますので、その点からも、いわゆる通学路で取締りをやっていくには非常に有効な機器になっているものと考えております。

次に、整備計画であります。機器の耐用年数が13年になっておりますので、平成27年に導入開始をしており、それから13年後の令和9年までに必要数の整備完了を目指しているところであります。

どういうふうに計算したかといいますと、資料に記載してあるとおり、ゾーン30の整備数と、それに必要な機材数を概ね出して、必要数を割り出しているところであります。

令和5年以降は、資料にあるとおり、13式程度で推移していく予定としているところであります。

次に資料の10ページ、評価の検討についてであります。

これも先ほどのものと同じであります。先ほどの高速道路のものは事前に看板をつけておいて、ドライバーからいつもどこにあるか分かるようにしているものなのですが、これは可搬式で、そのときそのときによって必要なところに持っていき、そこで取締りをするものになりますので、やり方が若干変わります。

現在は、例えば交通安全運動でありますとか、あるいは新入学の時期に、県警のSNS等を使いまして、この場所で速度取締りをやりますという広報をします。

それで普段使っている方、あるいは住民の方もそうですけれども、そういう取締りがあるということを知っていただくような形をとりながら、速度違反取締りを基本的にはやるということになります。

ただ一方で、あまりにも速度超過がひどいようなところについては、ブラインドでやるときもあります。

必ず出すというものではないということです。

これも効果といたしましては、先ほど申しましたとおり、指導の効果や行政処分の効果、あるいは、先ほど申しました看板に相当するような情報発信の効果、こういったものを総合的に加味して出てくるものになります。これは先ほどの高速道路とも重なるのですが、ゾーン30等をはじめとした交通安全施設や道路整備の観点からのアプローチも多々なされているところでありますので、当然これだけで達成できるというものではありませんが、その中でもやはり、どうしても、速度超過による原因というものはありますので、その部分についてはこれで対応していき、事故抑止に貢献しようというものになります。

次に、資料11ページになります。

事後評価をどうするかということですが、左側の半固定式の事後評価については、従来からやっていたものになります。

本来、事故抑止のためには速度抑止が必要なのだという話をしたとおり、速度抑止ほどのくらい効いたのかを見るということが、おそらくベストだと思うのですが、こうし

ている理由は、基本的に高速道路を見ているため、事前事後の速度測定が可能な場所もあるのですけれども、なかなかできない、事前に速度測定をする立地になっていないようなところもあったということもありまして、こういった短期のアウトカムというものを設定しておりました。

一方、可搬式の方は、基本的に一般道で行いますので、速度測定はできます。

ですので、実際に広報を始める前に、一定程度の間、速度測定をして、その後に速度測定をするということが出来ますので、こちら側は、ダイレクトに短期アウトカムが出るような方法をとっていきたいと考えております。

長期のアウトカムについては、一般道、高速道がありますが、いずれも死亡、重傷事故者数を減少させるということになります。

コストダウンについてでありますけれども、半固定式につきましては、先ほどもお話ししましたとおり、今まで1台で1箇所分の効果しかなかったところ、1台でカゴの数だけ、あまりたくさんつけるとそれは問題ではあるのですが、少なくとも3、4箇所はつけられますので、その分コストダウンがはかれるのではないかと考えております。

可搬式については、先ほどの定置式と比べてどうかという話もあるのですが、これは非常に少ない人数で対応ができますので、警察官の必要人数が減ってくるということになりますので、そこで使われなくなった警察官については、他の取締りを通じて交通安全活動をしてもらうということで、効果はあるのではないかと考えております。

説明については、以上です。

会計課長 本事業の論点でありますけれども、事務局といたしましては、

- 1 適切な評価検証を行い、導入効果を評価できているか
- 2 速度違反による交通事故の傾向・性質の変化、現場ニーズの変化、導入効果等、どのような要素を踏まえて整備計画を見直すべきか
- 3 コストダウンは図られているか

こういったものが論点として挙げられるのではないかと考えております。

それでは先生方には、本事業についてご審議をお願いいたします。

石川先生お願いします。

石川委員 ご説明ありがとうございます。半固定式のご説明の中で、カゴの数をあまりつけると問題だというご認識をもたれていたのですけれども、法律的にどうかということは調べていないのですが、この半固定式で1基で3箇所、空のカゴをつけて「取締りをやっていますよ」というやり方そのもの自体は、恐らく許容されているという理解ですけれども、その数が3拠点に限った理由は何かあるのかという点はいかがでしょうか。

交通指導課長 高速道路ですので、国費整備ということで、効果を考えると、あまりエビデンスのあるものではありませんが3箇所ぐらいから始めてはどうかという話です。

効果があれば、もちろん費用区分の問題は出てきますが、4つ目、5つ目ということを考えていってもいいのだらうと思っております。

石川委員 カゴを増やすということは、それほど高くないという理解ですか。

交通指導課長 カゴは、通信線につながっていますので、そちらの対応ができればという話です。

石川委員 高速道路については固定式化、半固定式化だけということを考えて、可搬式は一般道だということなのですけれども、この可搬式のもの、有人で操作する人が必要なので、一日中やるわけにいかないと思うのですけれども、可搬式のを高速道路で使うことは可能なのですか。

交通指導課長 技術的には可能だと思いますが、高速道路の場合は、使える場所、要は管理をしている人間が自動車に突っ込まれたら絶対いけませんので、道路の中でやるわけにはいかないという事情がありますので、外から測定ができる場所に限られますので、例えば高架とかだと多分無理ですし、高架になっていないところで、そういう条件があるところであれば技術的には可能です。

石川委員 スピードを出す人は、大体オプションでそういうものを探知する機械みたいなものをつけて走っていて、事前にその箇所を入力されていることによって、そこだけ速度を落とせばいいという発想で走っている人が多いような気がするのですが、半固定式で3拠点まわすということも当然抑止力があると思うのですが、可搬式も上手い形で、先ほどブラインドでという、有人の場合はブラインドでいいという解釈をされているのかなと思ってお聞きしたのですけれども、ブラインドでやることによって、おそらく効果が出る話なのかなと思うので、高速道路に可搬式が使えないかということをご検討いただければなと思いました。

ゾーン30のエリアについて、資料に写真が載っていたと思うのですが、こういう形で取締りをするということとはよく分かっておりまして、この調達については合理的だろうと思っているのですけれども、この写真を見て分かる通り、実際にこれはなぜガードレールがないのだろうとか、ガードポールがないのだろうと思うわけですね。

おそらく、そういうものをやるとアウトカムの勘定の仕方が難しくなるだとか、いろいろな事情があるのかもしれませんが、あくまで最終目的は事故の防止ということですので、美観の問題等もあると思いますし、地権者の許容度もあると思うのですけれども特にゾーン30のところではガードレールやガードポール等をつけて通行する子どもたちが守られるような措置も併せてご検討いただければと思いました。

以上です。

会計課長 佐藤先生お願いします。

佐藤委員 まず、装置の耐用年数は13年ということですが、メンテナンスをちゃんとするなどで、どのくらい耐用年数を伸ばせるのか、その辺りのことがあれば教えていただきたいということが1点と、先ほどのご質問とも関係あるのですが、やはり可搬式の装置をどんどん導入していくということで、生活道路や通学路など、自治体としては、そういうところで抑止効果が出るのは大変ありがたいと思うのですけれども、それを導入

のきっかけに広報の仕方も変えて、どこを走っていても取り締まられる可能性が常にあるというようにドライバーの認識をガラッと変えることが一番効果につながると思うので、そういった広報の考え方についてどうしていくかという点を教えていただければと思います。

交通指導課長 まず1点目について、耐用年数については、この資料にも書いてあるのですが、平成27年に最初に導入していますので、まだ13年経っていないため、この機器について、どのくらい耐用年数が伸びるかということは、まだ分からない状態です。

ただし、ループコイル式のオービスについては、耐用年数を超えても作動しているものがたくさんありますので、メンテナンスさえしっかりすれば、もう少し長く使えるのではないかと考えています。

それと、当然ですが、定期的に精度の点検も行いますので、そのときにメーカーから、どのくらい使えるのか、使って大丈夫なのかということは確認をしながら、いずれの取締機器についてもやっています。

広報についてですが、まさにそのとおりでして、今年の春の交通安全運動のときから、広報のやり方をちょっとずつ変えまして、どちらかという取締り優先ではなく、啓発優先で、皆さんに分かってもらった上で取締りもやる、取締りをやっているの、安全運転をしてくださいといったやり方をやろうと思っております。

全体としても、速度違反取締りを、概ねこの路線で行いますよとか、そういうものは、やらない場合もあるのですが、やるようにしています。

佐藤委員 どんどん出したほうがいいのではないかと思いますので、よろしく願います。以上です。

会計課長 藤森先生お願いいたします。

藤森委員 支出の流れのところで確認ですけれども、補助金という形で各都道府県に配付されているという形だと思うのですが、資料20ページのところで、全体で200基設置するに当たって、毎年段階的に支出があって、それが、どの県にどのくらいあるかといったことはどういった形で決めていくのですか。

交通指導課長 基本的に、まず県から要望を調査します。あまりたくさんは対応できませんので、その県で対応できる数の中から、我々が予算的に配分可能な数を配分していくというようにしていますし、少なくとも1つの県に最低でも2基くらいはいくようにしています。

藤森委員 結局、要望があったとしても、緊急性みたいものをどうやって、警察庁の方で判断しているのか、指標などはあるのでしょうか。

予算的にたくさん要望が上がってきているけれども、どう見ても、数字的にはこちらの方が抑制効果が大きいなどといった評価ができていくかということなのだと思います。

交通指導課理事官 高速道路のオービスに関しては、全額国費になります。

したがって、県からすれば自分たちの負担分がないので、逆に言えば、欲しいと言えば欲しいだけもらえてしまう可能性がある中で、そうならないように、現状のオービスの運用状況、事故の状況、そういったものを総合的に判断して配分を決めています。

他方で、可搬式に関しては、これは10分の5になりますので、やはり県も要求するからには、当然、自分たちも負担をしなければならないという形になります。

その上でも、県からのニーズといたしましては、自分たちが10分の5を負担しても、なおやはり必要なのだというところで要望を受けていますので、その中で、実際、今運用している台数がおそらく足りないのだろうというところで、我々としては判断をして配分先を決めているところです。

実際、例年、要望の方が多いです。

藤森委員 無駄に出しているというよりは、逆に、年間設置できる台数が限られているのであれば、緊急性の高いところからできるだけ早く整備した方がいいのではないかとこの質問だったのですけれども。

交通指導課理事官 要望、すなわち、ある意味、県からすれば緊急性の裏返しなのではないかなというように判断しております

藤森委員 分かりました。ありがとうございます

会計課長 審議の時間は、あと20分程度を予定しておりますけれども、先生方におかれましてはコメントシートの作成をよろしくお願いいたします。

作成いただきましたら、送信あるいは挙手ご合図いただきますようお願いいたします。

それでは、太田先生お願いいたします

太田委員 ご説明ありがとうございます。ちょっと全然違う観点で事業仕分け的にお伺いしたいのですが、これってもともと交通安全対策特別交付金原資という理解ですか、それとも反則金原資なのですか。

交通指導課長 これは違います。安全施設ではないので。

太田委員 そうすると、用途限定はついていない予算ということで、分かりました。

おそらく交通安全関係の反則金がこういうものに充当されているのではないかとこの疑念が国民はかなり持っているのではないかとこのことで、伺った次第でございます。

それは別としまして、納入業者は基本的に2社という理解でよろしいでしょうか。

交通指導課理事官 半固定式は、現在作っている会社が1社、可搬式は3社です。

太田委員 半固定は、徐々に減っていくといいますか、それほど注文数が多くないので1社独占ということですか。

交通指導課理事官 作っておられない企業がどういうお考えかということとは分かりませんが、現在、作っておられる会社が1社ということです。

太田委員 1社とすると、他に2社であったり、1者応札であったりというケースが散見されるので、高止まりになっているのではないかと、要するに利益率はどれぐらいなのかというところが若干気になるのでございまして、あとは昔の事業仕分け的に言いま

すと、そこに警察の方が再就職されているかということも関心があるところですが、いかがでしょうか。

交通指導課長 そこは確認します。

太田委員 もし、これが1者応札ということになると価格の妥当性というところは、どのように確認されているのでしょうか。原価率ですとか。

交通指導課長 原価率までは正直見ていないのですけれども、本当に正直ベースでお話しますと、交通取締資機材の製造業者が、どんどん減ってきているような状況でして、このままいくと、こちらから頼んで作っていただかなければいけないのではないかという状況になっておりますので、これ以上どうやって値を下げるのかという点は、我々としては、なかなか難しいところがあるかと思っています。

先ほど定置式の話をしましたけれども、定置式のレーダーを作っている会社も、昔は3、4社あったのですが、今は1社しかなくなっている状況です。

太田委員 警察の方のご尽力があって、交通事故そのものが減っているし、死亡事故そのものが、ピーク時から3分の1というような状況になっていることで、そもそも発注が減っているの、業者としてはうま味がなくて撤退しているということでしょうか。

交通指導課長 発注が減っているというよりは、おそらく、もともと、比較的大きな会社の一事業部門でやっていたところですので、作っている会社が、全体としてどのように資源配分をしていくかという観点の中から、消えていったのではないかと思っております。

そこまで急速な購入量の減少は起きていないと思いますので。

太田委員 納入業者が減っている理由については承知されていないということでしょうか。

交通指導課長 正直、分かりません。納入業者がやめた場合に、やめた理由までは聞いておりません。

太田委員 納入業者が減ると、調達価格が上がるというマイナスの面もありますけれども、逆に、どなたも作っていただけないとなると、それはそれで困ってしまうという事がありまして、難しいところかと思えます。

ありがとうございます。事情がよく分かりました。

オービスを設定した場合の実際のスピード抑制がどれぐらいかですとか、実際の事故がどれぐらい減っているのかということ、どのくらい把握されているかという点が気になる場所ですけれども。

もちろん、ダミーでも減るという話なので、単純に見るのは難しいかもしれませんが、費用対効果を見る場合、どのくらい効果があったのかという点はいかがでしょう。

すぐに出なければ結構ですが。

交通指導課理事官 レビューシートに載せている事故件数とは別ということでしょうか。

太田委員 全体のトレンドとしては下がっていているわけですね。

オービスではなくても下がっている可能性があって、設置の前と後、ビフォーアフタ

一で測定されているのかどうかということです。

交通指導課理事官 手元に細かい数字はないのですけれども、可搬式自体は平成27年に導入されました。

当時はモデル事業として実施をしております、その際に埼玉県と岐阜県で最初のモデル事業をしたのですけれども、その際、実際に実勢速度を測った事実がありまして、実際下がっているという結果があり、それを踏まえてさらに全国展開をしていったという経緯がございます。

太田委員 ありがとうございます。中央調達で一括していない理由というのは何かありますか。半分県の負担があるために、各都道府県警察に任せているということですか。

交通指導課理事官 そうです。

太田委員 中央で一括調達した方が安くなるという可能性はないですか。調達は各都道府県でなされるわけですよね。仕様は全国で統一されているのですか。

交通指導課長 仕様といたしますと。

太田委員 調達するときは、全く同じスペックのものが納入されているのかということです。よく地方調達をする場合に、微妙にカスタマイズの要望があって、地方ごとに違う調達ということになり、コストアップになる可能性があると思いますが。

交通指導課長 可搬式については基本的に同じです。

太田委員 中央でまとめ買いすることでコストを下げるといような可能性は、半分県が出すためにやっていないということですか。

会計課長 司会ですけれども、可搬式は県の事業としてということでありますので、それぞれ県単位で調達されているということで、これが仮に高速道路であれば、先ほどの説明にありましてとおり、10割国費ですので、国で調達をするということになります。

太田委員 ただ、県が負担する部分があるとしても、調達は一括してやった方がコスト的に有利になるような余地はないのですか。

何個買うということは決まっていて、しかもスペックは同じなのであれば、同じ業者から買うときに、まとめて買うから少しディスカウントしてくれませんかということは普通にやることだと思うのですけども。

その分の負担を、県で分けるというようにした方が、安くなるのではないかと思ったのですが。

交通指導課長 少なくとも交通警察では、県の事業に係るものを、中央で一括して調達してから割っているという事例はないのではないかと思います。

太田委員 それは都道府県警察の独立性という理由があってされていないということでしょうか。ただの慣習としてそうなっているのでしょうか。

これを伺ったのは、今年のレビューとは関係ないですけれども、以前の、取調べの可視化ですとか、あるいは、いろいろな犯罪取締りの試薬などの話でも、非常に都道府県警で調達されているケースが多くありまして、これをまとめて中央調達したらコストを

削減する余地があるのではないかと、毎年伺っていると思うのですが、これもまた都道府県警ごとの調達になっておりまして、何か強い理由があるのでしょうか。

交通指導課長 機器によって、先ほどもお話ししましたが、メンテナンスや制度の調査、確認といったものを頻繁にやらなければいけないというものがありますので、おそらく新しい機器でもありますので、業者とのやりとりで来てもらって、いろいろと調整してもらったりということもあるので、足場が近くにある会社とない会社とがありますので、そういった辺りがあるのではないかというような気がしています。

太田委員 同じスペックのオービスを調査した場合に、都道府県ごとに値段が違うということですか。

交通指導課長 同じスペックとは言っても、スペック自体は厳密に全部同じというのではなく、例えば、可搬式でも、精度は一緒ですけど、メーカーによって機器の構成や設置の仕方とかはちょっとずつ違います。

その県警によってこちらの方が使いやすいですか、こちらの方がいいですか、値段だけではない部分も、多分あるのではないかと考えております。

太田委員 都道府県警察の要望が入ると。

調達する価格は全都道府県警察で、同じ会社の同じスペックのものであれば同じ価格ですか。

交通指導課長 同じ価格です。

太田委員 ありがとうございます。

会計課長 内山先生お願いいたします。

内山委員 私からは、またE B P M絡みで発言させていただきたいのですが、こちらの短期アウトカムや長期アウトカムの設定は非常に妥当だと思います。

よく工夫されていてありがとうございます。

ただ、実際に測定するときは、例えば交通事故の発生件数は、必ずしもこの施策以外の要因も受けますので、そういった要因を取り除かなければいけないため、測定手法や評価手法については、少し工夫が必要かと思います。

もう1点、別の話ですが、先ほどからダミーを置くと速度がおちるといった話が出ておりましたけれども、そういったものを含めて、いわゆるナッジですね、ちょっとした工夫、例えば看板を設置するですか、ダミーを設置するですか、そういった、非常に予算が安く済む手法で速度抑制に効果的なものがあると思われま。

そういったものを合わせて使っていただくのがいいのではないかと思います。

どういうメッセージを出すかによって、人々の行動が変わりますので、そこら辺のナッジについて検討してもらえればと思います。

関連して、少し話は変わりますが、他の国だと住宅街だと必ずハンプがあつてスピードが出せないようになっていると思うのですが、日本ではハンプは置けないのでしょうか。

交通指導課長 これは国土交通省なのですけれども、私が愛知県警察の交通規制課長だった際に、実験的に、住宅街の道路にハンブ設置すると、普通の乗用車であればまだいいのですが、例えば、荷台のついたトラックとかですと、ボディと荷台が当たってしまい、大きな音が出て、周りの住民の方から苦情になったりといったこともありますので、そういう点をクリアしながらやっていくということは難しいところがあります。

内山委員 分かりました。ありがとうございます。

会計課長 池田先生お願いいたします。

池田委員 ご説明ありがとうございます。他の先生と重ならない質問を1つだけ、今、海外の事例という話があったのですけれども、国際的にいろいろな車の問題があると思うのですが、何か海外の事例で、速度というものに対しての対応策というものが、もしあれば、ぜひ教えていただきたいと思います。

そういったことをリサーチされているかどうかということをご聞きしたいのですが。

交通指導課長 ずいぶん前に調べたのですけれども、海外だとやはり、自動速度取締りですとか、あるいはパトカーにレーダーつけてといったやり方が主流のようです。

日本でも、そういったやり方もたくさんあるのですが、今までは、定置式という人海戦術でやるやり方がメインでしたので、定置式も、取締りをしているところが分かりやすいので、それなりの抑止効果はあるのですが、天候の問題や警察官の受傷の問題、渋滞の問題などもありますので、最終的にはこういったもので代替できるようにしていければ、警察官の勤務環境という点でも、あるいは交通流の円滑の維持という点でもいいのではないかなと思っております。

速度については、日本でも自動取締りをやっておりますので、おそらく海外並みなのだろうと思っております。

池田委員 分かりました。ありがとうございます。

会計課長 進行の都合で先生方からの質問、ご発言は、あと1件とさせていただきます。存じますけれども、先生方、ご発言はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それではここでコメントの取りまとめに移らせていただきますので、審議は一旦中断とさせていただきます。

(中断)

会計課長 それではコメントの取りまとめが終了いたしましたので、審議を再開させていただきます。

取りまとめコメントの案につきまして、内山先生からご説明をお願いいたします。

内山委員 それでは、私から取りまとめコメントの案を発表いたします。

速度抑止・事故抑止といった効果を上げるためには、ナッジの活用も検討していきたい。

可搬式装置の導入などを契機として、ドライバーの認識が「いつでも、どこでも取締りの可能性がある」というように切り替わることで効果が最大化する。そのために広報の手段を大きく改革、改善すべきではないか。

県に対する補助金の場合、本件に限らず、アウトカムに対する評価が十分に行われていないことがある。

国民生活の安全に関わることなので、不公平感が出ないように、リスクの高い地域から優先的に整備できるようお願いしたい。

高速道路における半固定式がカバーする拠点数については、抑止効果を考えて増加してもよいのではないか。

高速道路において、車載探知機に登録されない場所でも使える可搬式を導入することも可能ではないか。

事業として一定の効果があると判断する。結果のモニタリングを行い、アウトカム達成に向けて配置などを検討いただきたい。

納入業者が減少している理由について調査して欲しい。

都道府県警察の調達を、中央調達にすることでコストダウンをする余地はないか。

要求スペックを落とすことによりコストダウンする余地はないか。

以上が取りまとめコメントの案となります。

会計課長 どうもありがとうございました。ただいま内山先生からご発表いただきました取りまとめコメントの案に対しまして、他の先生方からご意見等ございましたら、ご発言をよろしく願いいたします。

太田先生、よろしく申し上げます。

太田委員 コメントを書くときには思いつかなかったことなのですが、都道府県ごとの負担が半分あることによって、ひょっとすると都道府県の財政状態によって、本当はもっとオービスあった方が良いのだけれども、財政が厳しいので、その5割負担を負担できないから要望しないというようなことがもしあるとすると、財政状態と交通は、直接関係がないのに影響が出てしまう懸念がございました。

その点を懸念として付け加えさせていただきたいと思います。

会計課長 どうもありがとうございました。それでは最終的な取りまとめコメントにつきまして、改めまして内山先生からご説明をお願いいたします。

内山委員 太田先生、今のご発言を取りまとめコメントに入れた方が良いでしょうか。

太田委員 もし簡単に付け加えられるようでしたらお願いできればと思いますが、「都道府県の財政負担があることによって、必要なオービスが配備されないようなことがないか調査していただきたい。」ですとか。

内山委員 分かりました。それでは先ほどの案に付け加えまして 太田先生からご発言のあった、「都道府県の財政負担があることによって、必要なオービスが配備されないことがないか調査していただきたい。」これを追加したものを、皆様からご賛同いただけたも

のとしまして、最終的な取りまとめコメントといたします。

会計課長 太田先生、内山先生どうもありがとうございました。今後につきましては、今、賜りましたコメントを踏まえまして、事業のより一層の効果的・効率的な実施に努めてまいりたいと考えております。

それでは、2つ目の事業の審議につきましては、これにて終了といたします。

誠にありがとうございました。

以上をもちまして、本日予定しておりました2つの事業の審議が終了いたしました。

最後になりますけれども、政策立案総括審議官の飯利からご挨拶をいたします。

政策立案総括審議官 警察庁の行政事業レビュー公開プロセスを終了するに当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、有識者の皆様方には、大変活発なご要望をいただきまして誠にありがとうございました。

私どもといたしましては、ご議論をいただいた結果を真摯に受け止めまして、引き続き、それぞれの事業の効果的、また効率的な実施に努めてまいりたいと考えております。

皆様には、今後とも、警察庁の各種業務につきまして、是非ご理解を賜りますとともに、ご意見、ご提言がございましたら、ぜひおっしゃっていただければと思います。

どうぞ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 以上をもちまして、令和6年度警察庁行政事業レビュー公開プロセスを終了いたします。

本日は、長時間誠にありがとうございました。

以 上