

警察が整備する交通安全施設等に関する 次期社会資本整備重点計画の策定に向けて

住友一仁*

信号機や標識標示といった交通安全施設等は各都道府県警察が整備を行っているが、そのうち国の補助対象とされている事業については、社会資本整備重点計画に基づき実施されている。この計画が平成20年度から新たな計画期間に入ることから、本稿においては、昭和40年から実施されているこれまでの交通安全施設等整備事業について概観するとともに、現在実施中の計画について解説を加えた後、策定中である次期計画に関して、懇談会の開催を始めとするこれまでの検討状況、計画策定の基本方針等について述べる。

Toward the Formulation of Next-term Social Infrastructure Key Improvement Plan Relating to Traffic Safety Facilities Maintained, Improved and Installed by Police

Kazuhito SUMITOMO*

The police in each prefecture maintain, improve and install public traffic safety facilities such as traffic signals, signs and markings, but among those, operations designated as objects of national assistance are being implemented based on social infrastructure key improvement plan. Since this plan will enter a new plan period from fiscal 2008, this paper gives an overview of the traffic safety facility improvement operations employed from 1965 while adding an explanation of the currently employed plan, following which it will state basic policies of plan formulations and consideration circumstances, including the holding of conferences, conducted so far, pertaining to the plan being formulated for the next term.

1. はじめに

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、および道路の交通に起因する障害の防止という道路交通法の目的を達成するため、都道府県公安委員会が行う交通規制は、「信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して（道路交通法第4条）実施することとされており、ここで規定されている

「信号機、道路標識等」こそが警察が整備する交通安全施設である。これらの施設は警察が交通規制を行うために必須なインフラであり、適切な交通管理を実現するためにはこのインフラ整備と管理が不可欠となる。

また、これら交通安全施設等（「等」には道路標示が含まれる）の整備は、交通規制権限を有する都道府県公安委員会の責務として各都道府県において実施されている。よって、整備に必要な事業費および施設の維持管理に要する経費についても、原則としては都道府県の支出によることとなるが、一方で都道府県境とは関係なくネットワークとして全国に延びる道路においては、都道府県の違いに関係なく一

* 警察庁交通局交通規制課理事官（執筆時）
Vice Director, the Traffic Control Division,
the National Police Agency
原稿受理 2007年12月7日

定水準の交通安全施設の整備が図られ、道路の安全と円滑の確保がなされなければならないことは当然である。

このような考え方にに基づき、交通事故による死傷者が増加の一途をたどっていた昭和41年に「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」（以下、緊急措置法）が成立し、国が一定の交通安全施設の整備について都道府県を計画的に補助する制度がスタートした。以降、平成14年まで同法に基づき交通安全施設等整備事業に対する国の補助が行われてきたところであるが、同年の社会資本整備重点計画法の成立に伴い、上記緊急措置法も「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」（以下、推進法）に改められ、以降は同法に基づき交通安全施設等に関する国の都道府県に対する補助が行われている。

推進法に基づく特定交通安全施設等整備事業は5か年の実施計画に基づき行われているところであるが、平成19年度は平成15年度に開始された実施計画の最終年度に当たり、次年度からは第二次の計画が開始されることとなる。

本稿においては、まず、昭和40年以降、緊急措置法に基づき進められてきた交通安全施設等整備事業について概観し、さらに現在社会資本整備重点計画に基づき進められている特定交通安全施設等整備事業について解説を加えた後、現在策定中である次期整備事業に関してこれまでの検討状況等について述べることとする。

なお、本稿において意見にわたる部分については私見であることをあらかじめおことわりする。

2. これまでの交通安全施設等整備事業の経緯

交通安全施設等整備事業は、前述のとおり、昭和41年を初年度とする第一次3か年計画に基づきスタートした。このような制度が始まった背景には当時の交通安全施設の整備状況が挙げられる。当時、モータリゼーションの急速な進展に伴い、交通事故やそれに伴う死傷者数が深刻な状況に至っていたにもかかわらず¹⁾、交通安全施設の整備については主として都道府県の責務と考えられ、制度的にも予算的にも国の助成措置が十分講じられない状況にあった¹⁾。そこで、このような状況に対処するために、まず「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策について」（昭和40年1月13日交通対策本部決定）により、交通安全施設等の整備、拡充が最重要課題であることが明記され、同決定に基づき緊急措置法が制

定されたのである²⁾。

以降の整備計画は、昭和46年まで3か年計画として計画され、交通安全対策基本法が制定された昭和45年以降はそれまでの3か年計画を一層拡充するために5か年の計画となり、さらに平成8年に開始された第6次計画においては、財政構造改革の推進に関する特別措置法に基づき、事業量を変更することなく計画期間が2年延長されたことから7か年計画となった。なお緊急措置法では、事業費の全部または一部を国が負担し、または補助するものを「特定交通安全施設等整備事業」、それ以外のものを「地方単独交通安全施設等整備事業」と分けて整備が進められていたが、どのような施設整備を補助対象とするかについては新たな計画に入る段階でそのつど見直し、追加等が行われていた。また、昭和47年に本土復帰した沖縄県については、特定交通安全施設等整備事業において特別な取扱いがなされている。

3. 警察が整備する交通安全施設等に関する現行の社会資本整備重点計画の概要

3-1 現行制度の背景

現在の社会資本整備重点計画は平成15年に制定された社会資本整備重点計画法（以下、重点計画法）に基づき定められている。この計画は、「社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化（中略）をはかり、もって国民経済の健全な発展および国民生活の安定と向上に寄与することを目的（第1条）とする同法において、主務大臣等が社会資本整備事業の実施に関する重点目標、当該事業の概要、当該事業を効果的かつ効率的に実施するための措置に関する事項等を定めるために策定を義務づけられている。

その中であって、警察が行う交通安全施設等整備事業についても、重点計画法第3条に定められている社会資本整備事業の一つとして位置づけられ、社会資本整備重点計画の下、整備されることとされた。また、これに伴い、交通安全施設等整備事業の根拠法であった緊急措置法についても所要の改正が行われ、推進法に衣替えすることとなった。

なお、このような形で平成15年度以降交通安全施

* 1 昭和26年から昭和41年までに交通事故死傷者数は約15倍（3万5,703人 53万1,679人）、交通事故死者数は約3倍（4,429人 1万3,904人）にそれぞれ急増している。

設等の整備が位置づけられたことについては、「交通安全施設を始めとする社会資本の整備については、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するという時代の要請に応えて、事業をより一層重点的、効果的かつ効率的に推進する必要があり、そのためには、道路、交通安全施設等を含む社会資本の整備に係る横断的な取り組みや事業間連携の更なる強化」²⁾が必要となった社会的背景がある。

3-2 それまでの交通安全施設等整備事業からの主たる変更点

平成15年度から推進法に基づき進められることとなった特定交通安全施設等整備事業は、計画策定の重点がそれまでの事業量(アウトプット)から成果目標(アウトカム)に変更された点において従来の事業と大きく異なる。すなわち、特別措置法下での計画は策定のために、国家公安委員会と国土交通大臣がそれぞれ、都道府県公安委員会と道路管理者から総合交通安全施設等整備長期計画の提出を受け、計画期間内に実施すべき事業を把握した上で、事業量等を定めた計画を作成していた³⁾。一方、現行計画においてはそのような事業量を把握する必要がなくなったことから、都道府県公安委員会および道路管理者による総合交通安全施設等整備事業長期計画の作成や国家公安委員会および国土交通大臣への当該長期計画の提出手続等が廃止されている。

また、特定交通安全施設等整備事業の対象となる道路の指定に関しても、従来からの交通事故死傷率の高い道路の区間ごとに指定を行う方法に加え、生活道路における安全対策を一層推進するため、市街地内の単位面積当たりの交通死傷事故発生件数が特に多い地区について、当該地区内の道路を包括的に指定する規定が加えられた(推進法施行規則第1条1項第2号)。

3-3 現行の交通安全施設等整備計画の概要

現行の社会資本整備重点計画は、平成15年10月10日閣議決定されたものであるが、その中に含まれている交通安全施設等整備事業の概要は以下のとおりである。

1) 歩行者等の交通安全の確保

* 2 平成15年7月11日に796箇所が指定された。

* 3 同法は平成18年に廃止され、現在は高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく新たな枠組みが定められている。

* 4 平成15年7月11日に3,956箇所が指定された。

ア) あんしん歩行エリアの整備

本事業は、交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が欧米に比べて高いことや、歩行中の交通事故死者の約6割が自宅付近で事故に遭っていたこと等を踏まえ、歩行者および自転車利用者の安全な通行を確保するために、死傷事故発生割合の高い地区を指定し^{*2}、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じることとしたものである。なお、アウトカム目標としては、計画の最終年度である平成19年度末までに死傷事故を約2割抑止するとともに、そのうちの歩行者または自転車利用者に係る死傷事故を約3割抑止することを目指すこととされた。

イ) 歩行空間のバリアフリー化の推進

いわゆる「交通バリアフリー法」^{*3}の特定経路を構成する道路において、音響信号機、高齢者等感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備等を進めることにより、歩行空間のバリアフリー化を進めることとしたものである。なお、成果目標としては信号機のバリアフリー化率を平成14年の約4割を平成19年に約8割に引き上げることが設定された。

ウ) 安全・快適な歩行者通行および自転車利用環境の整備

車両と歩行者等の交通が分離されていないため交通事故が発生するおそれが大きいと認められる道路において、歩道等を整備するほか、歩車分離信号の導入を進めることとされた。さらに、自転車の安全・快適な利用を確保するために、自転車道の整備等の自転車走行空間の確保が推進されることとなったほか、放置自転車の発生を抑止するために、地方自治体を実施する放置自転車の撤去活動等と連携し、自転車駐車場の整備を推進することが定められた。なお、この項目に関して成果目標は設定されていない。

2) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

ア) 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、または死傷事故が多発している交差点・単路^{*4}を選定の上、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、交差点改良、右折レーンの設置、道路照明、信号機、道路標識・道路標示、交通管制センター等の整備を集中的に推進することとされた。なお、本対策に係る成果目標としては、平成19年度末までに約3割の死傷事故を抑止することが設定されている。

イ) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

幹線道路等における交通渋滞を悪化させる要因と

なるだけでなく、交通事故の原因ともなっている違法駐車について、荷捌きスペースの確保、きめ細かな駐車規制の実施等の違法駐車対策を都道府県公安委員会、道路管理者、地方自治体等が連携を図りながら集中的に実施することが定められた。成果目標は設定されていない。

3) IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

ア) 信号機の高度化等

厳しい交通情勢等に対処するために、交通情勢に応じて信号機の高度化を推進することとされた。具体的には、プログラム多段系統化、集中制御化等の推進や、交通量に応じて信号現示を調整する半感応化、右折感応化等が事業メニューである。本施策に関する成果目標としては、

- ・死傷事故の抑止：平成19年度末までに約4万4,000件を抑止
- ・CO₂の排出の抑止：平成19年度末までに約70万tを抑止
- ・通過時間の短縮：平成19年度末までに対策箇所において約3億2億人時間/年(約1割)短縮の三つが定められている。

イ) 高度道路交通システム(ITS)の推進

新交通管理システム(UTMS)の各種サブシステムである現場急行支援システム(FAST)、公共車両優先システム(PTPS)、車両運行管理システム(MOCS)等の整備を推進するほか、交通管制センターを高度化することにより、交通管理の最適化を図ることおよび情報提供装置の整備、道路交通情報通信システム(VICS)の推進、3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進等による道路交通情報提供の充実等を推進することが定められた。成果目標は設定されていない。

4. 次期計画の策定に向けて

現在の重点計画は平成15年度に開始された5か年計画であることから、平成19年度末に現行計画は終了する。そこで、平成20年度以降の新たな計画の策定に向け、警察庁においては平成19年2月から有識者等による懇談会を行うなど、さまざまな取り組みを進めているところであり、以下に主なものを紹介する。

4-1 「交通安全施設等整備事業の在り方に関する懇談会」の開催

1) 目的

同懇談会は、次期計画の策定に向けて、次期計画期間中に警察が実施すべき交通安全施設等整備事業を通じて取り組むべき政策課題やその成果目標、さらにはこれまで整備してきた交通安全施設等の更新・改良方策について、学識経験者や交通安全施設等整備事業の実施主体である地方公共団体の職員から意見を聞くことによって、道路交通の現状や利用者のニーズ等を次期計画に反映させ、交通安全施設等整備事業を社会構造の変化に的確に対応したものとすることを目的に、2007年2月に設置されたものである(委員長は桑原雅夫東京大学生産技術研究所教授)。

2) 開催概要*5

本懇談会は2007年2月5日に第1回が、3月12日に第2回が、そして、6月19日に最終となる第3回の懇談会が開催され、報告書を取りまとめて終了した。

第1回においては、警察庁側から現在の社会資本整備重点計画に基づいた交通安全施設等整備事業の実施状況および特定交通安全施設等整備事業の今後の方向性について説明が行われ、これらの点について議論が行われた。委員からは、視認性の向上やCO₂排出量の削減に効果のある信号機のLED化が国の補助対象となっておらず、地方単独ではなかなか整備が進まないことや、あんしん歩行エリアについて住民の合意形成がなかなか進まないことが事業の実施を困難にしていることなどが指摘された。

第2回においては、第1回での議論を踏まえ、次期社会資本整備重点計画における交通安全施設等整備事業の方向性や、警察関連事業の在り方、評価指標の設定方法、効果的かつ効率的な事業の推進を図るための方策等について警察庁側から説明がなされ、生活道路対策の重要性やあんしん歩行エリアの選定方法、標識・標示の老朽化対策の重要性等について委員からさまざまな意見が出された。

最終の第3回においては、第1回、第2回での意見等を踏まえて開催結果報告書のとりまとめが行われるとともに、警察庁として定める「次期社会資本整備重点計画の策定方針」の原案について意見交換が行われた。

3) 報告書の概要

上記3回の会合を経て作成された報告書の概要は以下のとおりである。

*5 本懇談会の議事録は警察庁ホームページ内で閲覧することができる。

ア) 次期計画期間中における交通安全施設等整備事業の方向性

近年の交通事故発生状況や交通渋滞発生状況、交通安全施設のストック数の増大と事業予算の減少といった点を踏まえ、情勢の変化に応じた重点分野の設定、厳しい財政状況の中での効果の最大化、施設整備・維持管理に係るコストの縮減を事業の方向性として定めるべきであるとされた。

イ) 次期計画における警察関連事業の概要

上記方向性を踏まえ、交通事故抑止対策、少子・高齢社会に対応した道路交通環境の整備、交通の円滑化・CO₂排出抑止対策を重点分野に定めるとともに、これらの事業についてそれぞれの意義および効果を明らかにするため、適切な評価指標を設定し、事業目的の達成度を評価していくことが重要であるとの意見が述べられた。

ウ) 事業を効果的かつ効率的に推進するための留意事項

生活道路対策における住民参加への配慮の重要性、通学路対策等におけるハードとソフトの一体的な対策の推進の有効性、コストの縮減や既存施設の有効利用に資する技術開発等の推進の必要性、道路管理者等関係機関との連携強化の重要性等についての意見が出された。

4 - 2 国民に対する意識調査の結果

2007年7月に(株)タイム・エージェントに委託して行った「交通安全施設等の整備事業の在り方に関する調査」においては、全国に居住する15歳以上の男女2,531人から交通安全施設等整備事業について意見を聴取した。この調査によれば、国や政府が行う公共投資の領域として「道路」と並んで信号機等の交通安全施設の整備を優先的に行うべき施策であると指摘する意見が多く、特に交通安全施設の整備・更新の促進を支持する人は全体の7割に上った。さらに個々の事業について見た場合も、通学路における交通安全対策については被質問者のほぼ全員が必要を感じていると回答しているほか、あんしん歩行エリアのような地区を指定した歩行者・自転車の安全対策の実施についても7割を超える人が事業の実施を支持する旨回答した。また、LED式信号機の導入について被質問者の9割が支持すると回答しているほか、交通情報の提供の充実についても9割の回答者が必要であると述べている。これらのことから相当割合の国民が道路における交通安全施設のさらなる整備の必要性を強く認識し、これを求めて

いることがうかがえる。

加えて、道路標示については回答者の約半数が、また道路標識については回答者の約3分の2が見えづらいものを見たことがあると回答しているなど、既存の交通安全施設等の更新や視認性の向上の必要性についても認識させられる結果となっている。

4 - 3 基本方針の策定

警察庁交通局においては、上記4 - 1の懇談会で出された報告書や、4 - 2の意識調査の結果、さらには各都道府県警察の意見等を踏まえ、2007年6月、「次期社会資本整備計画に関する基本方針」を策定し、国家公安委員会に報告した。その内容は以下のとおりである。

- (1) 少子・高齢化社会の進展等、社会情勢等を踏まえ、交通事故死者数および温室効果ガスの排出量に係る政府目標の達成に向けて、効果的な事業を重点的に実施する
- (2) 厳しい財政状況と既存施設の更新費用の増大とを踏まえ、施設の整備・維持管理に係るコスト縮減方策を推進するとともに、真に効果的な事業の選択とそれへの重点的投資を図る
- (3) 交通安全施設等整備事業の意義を反映した評価指標を設定し、各事業の効果および目的の達成度を的確に把握する

5 . 今後の策定作業

上記の基本方針に従い、現在警察庁においては来年に政府として定める次期社会資本整備重点計画の策定作業に合わせ、次期交通安全施設等整備事業の素案を作成中である。今後は、社会資本整備重点計画の規定に基づくパブリックコメントの実施や都道府県からの意見の聴取等の手続きを経て、次期計画を策定することとしている。

参考文献

- 1) 種田英明「新たな交通安全施設等整備事業」『月刊交通』2003年12月号、P.3
- 2) 「交通警察のあゆみ」『月刊交通臨時増刊号』P.59、1998年
- 3) 前掲書1) P.4
- 4) 同上書、P.5
- 5) 『交通安全施設等整備事業の在り方に関する懇談会開催結果報告書』平成19年
- 6) 『交通安全施設等の整備事業の在り方に関する調査報告書』(株)タイム・エージェント2007年