

定 例 会 議 資 料	令 和 8 年 6 月 議 会 等 の 開 催 結 果 に つ い て	令 和 8 年 8 月 5 日 総 務 課 等
1 令和 8 年 6 月議会 (1) 開会期間 6 月 25 日～ 7 月 10 日 (2) 一般質問（県警察への質問）（6 月 30 日～ 7 月 3 日） ① 6 月 30 日 上治堂司議員（自民党） ○ 自転車の取締りの状況と、安全利用に向けた取組について【交通部所管】 ② 7 月 1 日 岡田竜平議員（県民の会） ○ 新県民体育館の整備について ・ 栈橋歩道橋における具体的なボトルネックや群衆雪崩のリスクへの認識について【警備部所管】 ・ 栈橋通の交通上の危険性の認識について【交通部所管】 ③ 7 月 2 日 上田貢太郎議員（自民党） ○ 不当な客引き行為について【生活安全部所管】 ・ 客引き行為への対策の現状等について ・ 高知市が検討している条例をめぐる市との連携について ・ 風俗案内所の届出制度の構築について ④ 7 月 3 日 三石文隆議員（自民党） ○ 県内の「信号機のない横断歩道における車の一時停止率」が改善された要因と、今後の展開について【交通部所管】 (3) 総務委員会（7 月 6 日） ① 県警所管議案 ○ 職員の給与に関する条例等の一部を改正する条例議案【警務部所管】 ② 報告事項 ○ 審議会等の開催結果【生活安全部所管】 ○ 警察職員の懲戒処分について【警務部所管】 2 総務委員会（出先機関等の調査事項の取りまとめ） (1) 開催日 7 月 30 日 (2) 議題 高知市内の繁華街における客引きへの対応について【生活安全部所管】		

定例会議資料	交番・駐在所の在り方の検討について	令和8年8月5日 警務課 地域課
1 交番・駐在所の在り方に関する基本的な考え方 本年、警察庁から「将来を見据えた警察組織の構造改革及び優秀な警察官の確保に向けた取組について（依命通達）」（令和8年4月2日付け警察庁乙官発第6号ほか）が示された。 その中にある4本柱の構造改革のうち、「都道府県警察の内部における役割分担等の見直し」において、「持続可能な交番駐在所の配置の在り方の検討」が示されているところ、警察庁から、「交番・駐在所の在り方に関する基本的な方向性・考え方について（通達）」（令和8年6月23日付け警察庁丙生企発第57号）が示された。 2 警察庁が示す交番・駐在所の配置の検討に係る考慮要素 (1) 警察署からの所要時間（所管区における活動時間の観点） (2) 駐在所管内の人口・世帯数（住民への防犯指導・連絡体制の観点） (3) 警察事象への即応（臨場時間） (4) 行政との連携（市町村との連携の観点） (5) 地域の実情 3 県警察の課題 (1) 課題認識 ア 南海トラフ地震（津波）等による浸水・倒壊のおそれ イ 時代に合った働き方を実現するための人的リソースの最適化の必要 (2) 課題解決に向けた対策の方向性 ア 浸水・倒壊のおそれのある交番・駐在所の早期の移転・統廃合 イ 浸水倒壊のおそれのある駐在所の移転・統廃合が完了するまでの勤務形態の変更 ウ 駐在所は、真に駐在制が必要なものに絞り、警察官を地域の拠点となる警察署に集約し、パトカーも活用し、広域的に運用		

4 本柱の構造改革

① 警察庁と都道府県警察及び都道府県警察等間の連携の在り方の見直し

（警察庁の積極的関与による対応の高度化）

- ✓ 匿名・流動型犯罪グループの解体に向けた対策
- ✓ 全国的・国際的な見地に立ったサイバー事案への対処
- ✓ ローン・オフエンダー対策における情報の集約・融合
- ✓ 全国警察一体での対日有害活動への対処 等

（施設、資機材、組織等の広域的運用）

- ✓ 時代に即した警察学校の運営
- ✓ 警察用航空機運用の広域化（ブロック運航）
- ✓ 科学捜査研究所の機能集約 等



② 都道府県警察の内部における役割分担の見直し

（警察署・交番・駐在所の在り方の見直し）

- ✓ 警察本部と警察署の役割分担の見直し
- ✓ 警察署の運用の見直し（ブロック運用等）
- ✓ 持続可能な交番・駐在所の配置の在り方の検討

（部門間の役割分担・連携の在り方の見直し）

- ✓ サイバー部門の一体的運用の強化
- ✓ 戦略的な外国人関係施策の推進



③ 科学技術の進展等を踏まえた業務の効率化・合理化等

（科学技術等による業務の効率化・合理化等）

- ✓ 警察共通基盤等による組織横断的な情報・データ活用
- ✓ AI等による業務処理の効率化
- ✓ カメラ映像等の活用 等

（社会情勢等の変化に伴う業務の効率化・合理化等）

- ✓ 人身安全関連事案への的確な対処に資する業務効率化
- ✓ 働きやすい職場環境の形成 等

④ 関係機関・団体等との連携強化等による業務のスリム化等

- ✓ 遺失物業務の効率化・合理化
- ✓ 高齢者の行方不明事案への対応や保護の取扱い等における関係機関との連携の在り方の見直し

交番・駐在所の在り方に関する基本的な方向性・考え方

警察庁通達

交番・駐在所の在り方に関する基本的な方向性・考え方について（通達）
（令和8年6月23日付、警察庁丙生企発第57号）

① 交番・駐在所の在り方に関する基本的な方向性

- ✓ 5年後、10年後の社会状況をも見据え、将来にわたって持続可能な配置となるよう最適化を図る必要
- ✓ 社会構造が変化中、地域警察官による初動対応の最適化の観点から配置や機能といった在り方を見直すことが重要

② 交番・駐在所の在り方に関する基本的な考え方（配置の検討に係る考慮要素）

- ✓ 警察署からの所要時間（所管区における活動時間の観点）
- ✓ 駐在所管内の人口・世帯数（住民への防犯指導・連絡体制の観点）
- ✓ 警察事象への即応（臨場時間）
- ✓ 行政との連携（市町村との連携の観点）
- ✓ 地域の実情



県警察の課題

① 課題認識

- ✓ 南海トラフ地震（津波）等による浸水・倒壊のおそれ
- ✓ 時代に合った働き方を実現するための人的リソースの最適化の必要

② 課題解決に向けた対策の方向性

- ✓ 浸水・倒壊のおそれのある交番・駐在所の早期の移転・統廃合
- ✓ 浸水・倒壊のおそれのある駐在所の移転・統廃合が完了するまでの勤務形態の変更（駐在制→日勤制）
- ✓ 駐在所は真に駐在制が必要なものに絞り、警察官を地域の拠点となる警察署に集約し、PCも活用し、広域的に運用

定 例 会 議 資 料	生活道路における法定速度の引き下げについて	令和 8 年 8 月 5 日 交 通 企 画 課 交 通 規 制 課
1 施行日 令和 8 年 9 月 1 日 2 背景及び目的 (1) 道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）により、自動車の高速自動車国道以外の道路を通行する場合の法定速度は60km/h（速度規制標識が設置されている場合には当該規制速度が最高速度） (2) 自動車と、歩行者・自転車との交通事故を防止するためには、主として地域住民の日常生活に利用される幅員の狭い生活道路において、自動車の速度抑制を行うことが効果的 (3) 生活道路全てに30km/hの速度規制標識を設置するのは、現実的にも困難であり、生活道路の法的速度の見直しが適切 → 交通実態に合わせ、より安全な道路環境を確保するため、生活道路の法定速度を30km/hとする 3 法定速度の引き下げの対象となる道路 (1) 道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられていない一般道路 (2) 道路の構造上又は柵等により自動車の通行が往復の別に分離されていない一般道路 → 従前どおり、速度規制標識が設置されている場合には当該速度が最高速度になる 4 引き下げの対象にならない道路 (1) 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの (2) 自動車専用道路 (3) 道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路 (4) 道路の構造上又は柵等により自動車の通行が往復の別に分離されている一般道路 5 今後の取組 (1) 広報啓発 (2) 実態に応じた規制 (3) 重点指向した取締り		

県内における交通事故の状況

➤ 道路幅員別における重傷・死亡事故率※

車道幅員5.5m未満の単路：23.7% 車道幅員5.5m以上の単路：18.6%

➤ 最高速度規制が実施されていない道路における重傷・死亡事故率

車道幅員5.5m未満の単路：24.6% 車道幅員5.5m以上の単路：19.4%

➤ 30km/hの最高速度規制が実施されている道路における重傷・死亡事故率

車道幅員5.5m未満の単路：21.1% 車道幅員5.5m以上の単路：23.4%

■ 安全対策の観点からは生活道路の最高速度は30km/hが望ましいが、全ての生活道路に速度規制を実施することは困難

✓ **生活道路の法定速度を30km/hとし、より安全な道路交通環境の確保が必要**

※ 詳細な事故件数（令和3～7年）

- ① 全ての交通事故：4,692件（うち重傷1,042件、死亡118件）
- ② 自動車又は自動二輪車が第1当事者となった交通事故：4,419件（うち重傷943件、死亡96件）
- ③ ②のうち、車道幅員5.5m未満の単路において発生した交通事故：270件（うち重傷47件、死亡17件）
- ④ ③のうち、最高速度規制が実施されていない道路において発生した交通事故：183件（うち重傷31件、死亡14件）
- ⑤ ③のうち、30km/hの最高速度規制が実施されている道路において発生した交通事故：38件（うち重傷7件、死亡1件）
- ⑥ ②のうち、車道幅員5.5m以上の単路において発生した交通事故：2,089件（うち重傷339件、死亡49件）
- ⑦ ⑥のうち、最高速度規制が実施されていない道路において発生した交通事故：454件（うち重傷81件、死亡7件）
- ⑧ ⑥のうち、30km/hの最高速度規制が実施されている道路において発生した交通事故111件（うち重傷24件、死亡2件）

自動車の法定速度が30km/hとなる道路



- 道路標識等による中央線が設けられていない一般道路
- 道路の構造上又は柵等により自動車の通行が往復の別に分離されていない一般道路

✓ **現在、自動車の最高速度は60km/hであるが30km/hとなる**

自動車の法定速度が60km/hが維持される道路



- 高速自動車国道（本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの）

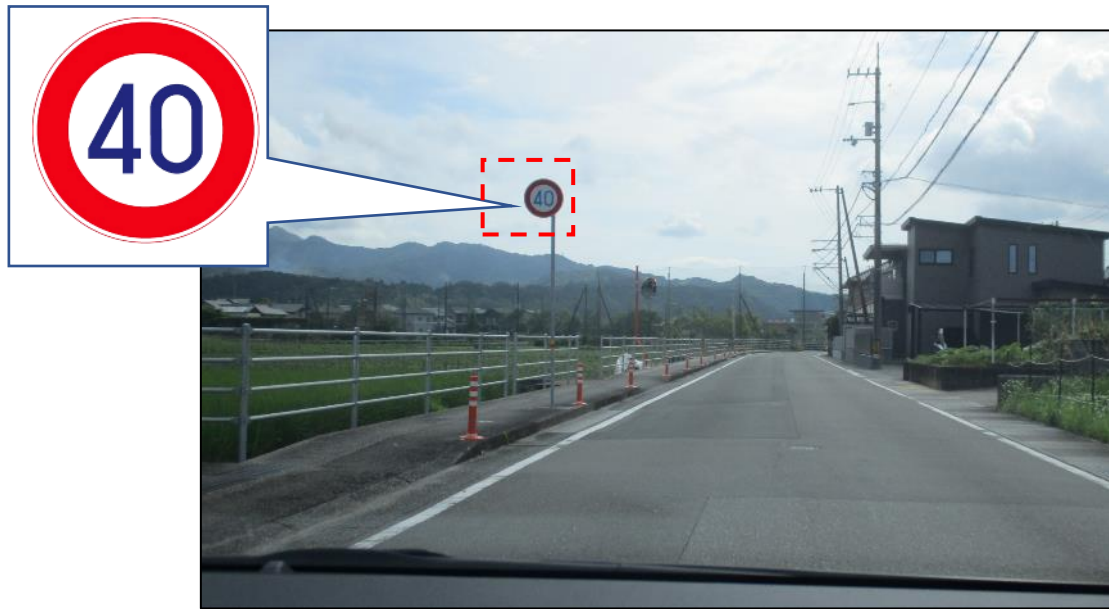


- 自動車専用道路



➤ 道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路

➤ 道路の構造上又は柵等により自動車の通行が往復の別に分離されている一般道路



➤ 速度規制標識が設置されている場合には当該速度が最高速度になる