

警察政策学会 ニュースレター VOL.54

～ 警察政策学会は、令和10（2028）年に、設立30周年を迎えます ～

目 次

【巻頭言】

自転車の交通安全対策

警察政策学会 専務理事 石井 隆之…………… 1

【研究ノート】

被害者参加制度の現在地

——第5次犯罪被害者等基本計画にみる課題と展望

警察政策学会 理事
東京都立大学 法科大学院 教授 峰 ひろみ…………… 5

【リレーエッセイ】

「警察政策学会」設立の頃の仕事に思いを馳せて

警察政策学会 交通政策研究部会員・情報通信研究部会員
公益財団法人 日本道路交通情報センター 業務部長 寺崎 信夫…………… 8

お知らせ…………… 10

巻 頭 言

自転車の交通安全対策

警察政策学会 専務理事 石井 隆之

2024年5月公布の道路交通法改正により2026年4月1日から自転車乗用中の一定の交通違反¹が交通反則通告制度の適用対象となり、いわゆる「青切符」（正式名称「交通反則告知書」）処理が行われるようになった。

改正法施行以前の自転車乗用中の交通違反に対する警察の対応は、「指導警告票」を活用した指導警告を積極的に行う一方で、他の交通主体に具体的な危険を生じさせるような悪質・危険な違反行為に対しては、刑事手続を前提としたいわゆる「赤切符」（正式名称「告知票・免許証保管証」）を用いて検挙措置を講じ

てきた。そして交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復した自転車の運転者に対しては、各都道府県公安委員会が「自転車運転者講習」の受講を命じて交通安全教育を行ってきた。

ただし、今回の法改正により自転車乗用中の全ての交通違反が「青切符」により処理されるようになったのではなく、より悪質性の高い「酒酔い運転」や「妨害運転」などは引き続き「赤切符」で処理されることとなっている。

自転車乗用中の交通違反に対しても交通反則通告制度が適用されるようになった背景には、まず自転車を取り巻く交通事故情勢が厳しい状況にあることが挙げられる。

具体的には、

- 交通事故件数の総数が減少傾向にある中、自転車関連事故は年間7万件前後と横ばいで推移しており、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比や自転車と歩行者の事故の発生件数が増加傾向にあること。
- 自転車と自動車の事故は減少傾向にあるものの、年間約5万件発生しており、自転車関連事故の約8割を占めていること。
- 自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち、約3/4には自転車側にも法令違反があること。

などである。

このような状況を踏まえて、警察では自転車の交通違反に対する指導・取締りを強化してきており、自転車の交通違反の検挙件数は近年増加していた。

そこで、今回、自転車の交通違反を簡易迅速に処理し、違反者と警察の時間的・手続的な負担を軽減するとともに、違反者に前科がつくことをなくしつつ、実効性のある責任追及を可能とするために、青切符による取締りを導入することとなったのである。

ところで、法改正の際に警察庁が実施したパブリックコメントによれば、歩道通行の取締りに対する批判が多く見受けられ、その他に「まずは自転車専用道を整備すべきだ」、「自転車の走行ルールの周知を図るべきだ」などの意見も寄せられていた。

これらの批判や意見を見てみると、「自転車で歩道通行することは道路交通法に違反し、取締りを受けるおそれがあることは知ってはいるが、そもそもそれがおかしいのではないか」、また、「一体自転車はどこを走行すればよいのか」という問題意識があるように思われる。

もちろん「自転車はどこを走行すればよいのか」と正面から問われると、道路交通法によれば自転車は軽車両として位置づけられており、車道と歩道の区別のある道路では原則として車道を通行することとなると答えざるをえない。このような交通方法は、我が国が加盟している「道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）」においても定められた通行方法である。

しかし、我が国においては、1960～1970年代の「交通戦争」と呼ばれていた交通事故の急激な増加を受けて1970年に道路交通法を改正して自動車と自転車の分離のために自転車の歩道通行を認めたことから始まり、さらに、1978年に普通自転車の規格等自転車関係の規定整備のために道路交通法が改正され、これ以降、実質的に歩道は自転車道としても使われるようになった。そのため、本来、自転車は軽車両として車道と歩道の区別のある道路では車道を通行しなければならないのに、我が国においては実質上歩道通行を原則としているかのような運用が長い間続けられてきたために、自転車は歩道通行を原則とするかのような誤解が広く国民に生じてしまった。

さらに、このような誤解を招く大きな要因がこのほかに二つあった。

一つには、我が国で広く普及している自転車、「シティサイクル（通称「ママチャリ」）」の走行特性である。「シティサイクル」は、車道を高速度で走行するロードバイク型の自転車とは異なり、速度は出ないものの、買い物等の荷物を積み、幼児・児童を同乗させて走行できる性能を有している。しかし、買い物等の荷物を積み、幼児・児童を同乗させた「シティサイクル」で母親が混雑した車道を走行しようとする、前後の重みのためにふらつくなどして運転する母親や近くを通行する車両の運転者が不安や危険を感じる場面が多々あったことは容易に想像がつく。そのため、買い物等の荷物を積み、幼児・児童を同乗させた「シティサイクル」で母親等が走行する場合には、歩道を通行することが通常となってしまった。

もう一つは、道路管理者による自転車通行空間の整備方針である。

2012 年 11 月、国土交通省及び警察庁が共同でガイドラインを作成し、自転車は車道通行が原則との観点から、自転車ネットワーク計画の作成方法や、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された自転車通行空間設計の考え方等を取りまとめた。しかし、これ以前は、道路管理者が道路整備をするに当たって自転車通行空間を特に意識することはせず、自転車も歩道を通行することを前提に歩道幅を 2 メートル以上に設計すれば良しとする考え方が主流であり、この考え方に従って道路整備が行われることが多く、これも自転車は歩道を通行するものだという考え方を定着させる原因の一つとなっていた。

しかし、近年、自転車の通行を巡る状況が改善されつつある。

まず、「シティサイクル」では電動アシスト付きが主流となり、非力な女性が買い物等の荷物を積み、幼児・児童を同乗させても電動アシスト機能により、漕ぎ出しのふらつきが抑制され、ある程度の速度で安定して走行できるようになってきた。

また、自転車通行空間の整備についても自転車活用推進法に基づき策定された政府の「第一次自転車活用推進計画」、「第二次自転車活用推進計画」によって自転車通行空間の整備が図られ、引き続き本年 5 月 29 日閣議決定された「第三次自転車活用推進計画」でも自転車通行空間の整備延長が掲げられ、自転車通行空間を全国で延べ 9,841km（2024 年度速報値）から 12,000km（2030 年度）まで延長するとの数値目標が示されている。もちろん既に整備されている自転車通行空間の大部分は、自転車道や自転車専用道ではなく、「自転車通行帯」ではあるが、それでも自転車の走行空間が明示されたことは交通安全対策上、有効であると思われる。

さらに、自転車通行のルールについても、警察庁の WEB サイトに「自転車交通安全」と題するポータルサイトが設けられており、その中で自転車の交通ルール（「自転車を安全・安心に利用するために－自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入－（自転車ルールブック）（PDF）」）や事故・違反の発生状況などについて分かりやすく説明されている。また、携帯電話等を使って AI に自転車の交通ルールを聞いてみても適切に説明をしてくれるので、自転車の交通ルールを知りたいければ、たやすく知ることができるようになっている。ポータルサイトで紹介されている基本的な自転車の交通ルールを見てみると、車道通行が原則ではあるものの、歩道を走行できる条件が明確に示されている。すなわち、「普通自転車歩道通行可」の標識がある場合、13 歳未満・70 歳以上・一定の障害がある人が運転する場合、交通状況からやむを得ない場合などは、歩道通行を可能としている。

さらに、上述の「自転車を安全・安心に利用するために－自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入－（自転車ルールブック）（PDF）」6 頁に掲載されている「参考：普通自転車の歩道通行についての指導

取締り」の記述によれば、「単に歩道を通行しているといった違反については、これまでと同様に、通常「指導警告」が行われます。青切符の導入後も、基本的にと締りの対象となることはありません。」と警察の指導取締り方針を明らかにしている。

このように、「青切符」による取締りを導入するに当たり、パブリックコメントで懸念されていたことは完全ではないにしろ、一定程度改善されていることに注意しなければならない。また、法施行後1か月経過した段階で警察庁の発表した指導取締り結果²でも、当初国民が懸念していたような歩道通行違反で青切符処理を行うことはなかったようである。

今後は、自転車の交通違反に対し青切符が導入されたことにより、自転車関連の交通事故状況が実際どのように変化していくのか関心を持って見ていく必要がある。

¹ 青切符処理の対象となる主な違反内容は、○信号無視 ○指定場所一時不停止 ○通行区分違反（右側通行、歩道通行等） ○通行禁止違反 ○しゃ断踏切立入 ○歩道における通行方法違反 ○制動装置不良自転車運転 ○携帯電話使用等 ○公安委員会遵守事項違反（傘さし）である。

² 改正法施行後1か月が経過した段階で、警察庁は改正法の運用状況について公表した。

それによると、全国の1か月間の青切符による告知件数は2,147件（暫定値）で、内訳としては、指定場所一時不停止が846件（構成率40%）、携帯電話使用が713件（同33%）、信号無視が298件（同14%）、しゃ断踏切立入が156件（同7%）、通行区分違反（右側通行）が63件（同3%）、その他71件（同3%）であった。

今回の制度導入前の2025年中の自転車乗用中の交通違反の検挙件数は月平均4,268件（今回から青切符対象となった違反種別に限った数値）と比較すると、ほぼ半減しているが、一方で指導警告票交付件数を見ると13万5,855件で、月平均の8万9,840件を大幅に上回った。

研究ノート

被害者参加制度の現在地 ——第5次犯罪被害者等基本計画にみる課題と展望

警察政策学会 理事
東京都立大学 法科大学院 教授 峰 ひろみ

1 被害者参加制度の趣旨と概要

被害者参加制度（刑事訴訟法（以下「刑訴法」という。）316条の33以下）とは、一定の犯罪に係る被告事件の被害者等又は委託を受けた弁護士が、裁判所の許可を受けて、「被害者参加人」（刑訴法316条の33第3項）として被告事件の手續に参加し、検察官との間で密接なコミュニケーションを保ちつつ、一定の要件の下で、公判期日に出席できるほか、証人尋問や被告人質問等一定の訴訟活動を自ら直接行うことができる制度をいう。

この被害者参加制度は、平成17年に策定された「犯罪被害者等基本計画」（以下「第1次基本計画」という。）に基づき、平成19年に導入された制度である。平成16年に制定された犯罪被害者等基本法（以下「基本法」という。）は、その3条1項で、「すべて犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有する」と規定し、その18条で、「刑事に関する手續への参加の機会を拡充するための制度の整備」を国の責務として定めている。そして、同法は、政府に対し、犯罪被害者等のための施策に関する基本的な計画（以下「犯罪被害者等基本計画」という。）の策定を義務付けている（基本法8条1項）。これを受けて策定された第1次基本計画において、「刑事裁判に犯罪被害者等の意見をより反映させるべく、公訴参加制度を含め、犯罪被害者等が刑事裁判手續に直接関与することのできる制度について、我が国にふさわしいものを新たに導入する方向で必要な検討を行い、その結論に従った政策を実施する」と示されたことから、被害者参加制度が導入された。その後、国選被害者参加弁護士制度や被害者参加旅費等の支給制度の導入などにより、被害者参加人の便宜が図られ、今日に至っている。

刑事裁判において、犯罪被害者等は「当事者」として位置づけられていない。しかし、犯罪被害者等が、「その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有する」（基本法3条1項）ことに鑑みれば、その被害に係る刑事事件の裁判手續においても、「個人の尊厳」（基本法3条1項）にふさわしい処遇を保障されることが重要である。また、被害者等は、手續の当事者ではなくても、自ら被害を受けたという意味でまさしく「事件の当事者」であり、自ら被害を受けた刑事事件の裁判の推移や結果に重大な関心を持つことは当然のことであって、刑事裁判の推移や結果を見守るとともに、これに適切に関与したいとの被害者等の心情は、十分に尊重されるべきである。さらに、被害者等が刑事裁判に適切に関与することは、その名誉の回復や被害からの立ち直りにも資するものと考えられる（酒巻匡編「Q&A平成19年犯罪被害者のた

めの刑事手続関連法改正」有斐閣 77、78 頁参照）。

立法の過程においては、犯罪被害者等が刑事手続に直接関与することを認めると、我が国の刑事訴訟の基本構造である当事者主義を損なうのではないかなどの問題意識が示されたが、結局、現行の被害者参加制度は、「検察官が訴因を設定して事実に関する主張・立証を行う一方で、被告人・弁護人がこれに対する防御を行い、これらを踏まえて公正中立な裁判所が判断を行うという現行の刑事訴訟の基本的な構造を維持しつつ、その範囲内で、被害者等が刑事裁判に参加することを認めるもの」（前掲書 81 頁）として制度化された。

2 被害者参加制度の活用状況

現在、この被害者参加制度は、どの程度活用されているであろうか。「令和7年版犯罪白書」によれば、通常第一審において被害者参加が許可された被害者等の数（延べ人員）は、令和2年から令和6年にかけて順に1,378人、1,523人、1,476人、1,517人、1,768人と推移しており（法務省法務総合研究所編「令和7年版犯罪白書」305頁）、この5年間に限っても、一定数安定して活用されているといえる。

また、個人的な肌感覚としても、世間の耳目を集める事件では、被害者参加がなされている旨の報道に接することが珍しくなくなったように思われる。

犯罪被害者等の権利利益を保護する制度として、被害者参加制度は、現在、一定程度の定着を見たといつてよいのではなかろうか。

3 被害者参加制度の課題と展望——第5次犯罪被害者等基本計画

もちろん、政府としては、基本法の趣旨に従い、犯罪被害者等の意見・要望を踏まえ、なお一層の制度の整備・拡充を図っていかなければならない。令和8年3月に閣議決定された「第5次犯罪被害者等基本計画」（以下「第5次基本計画」という。）には、「重点課題第3 刑事手続等への関与拡充への取組」において、犯罪被害者等からの意見や要望を踏まえた現状認識と、その具体的施策の方向性が示されている。

(1) まず、犯罪被害者等からは、犯罪被害者等又はその代理人弁護士が公判前整理手続（刑訴法316条の2以降）に参加できる制度を設けるべきとの要望があり、その背景として、「個々の事件に関して、起訴されてから公判期日までの間に何が行われ、どのような議論の結果、公判における審理計画が決められたのかを知りたいということや、公判期日に犯罪被害者等が参加するに当たっての十分な準備のために必要である」ということ等が挙げられているという。

公判前整理手続は、争点と証拠の整理を目的とした手続であり、いわば公判手続の準備段階の手続であって、被害者参加が認められている公判手続そのものとは異なるが、自らが被害を受けた刑事事件の裁判の推移や結果に重大な関心を抱く犯罪被害者等が、公判前整理手続における議論や整理の結果に関心を寄せるのも当然といえる。しかし、犯罪被害者等の関与の仕方如何によっては、公判手続同様、当事者主義的訴訟構造に変容をもたらす可能性があるほか、公判前整理手続の制度趣旨との調整も必要となるものと考えられることから、犯罪被害者等による公判前整理手続への関与の在り方について、多角的な検討が必要となっている。

そこで、第5次基本計画においては「現行の刑事訴訟制度の基本構造に反しない範囲での犯罪被害者等

による公判前整理手続への関与の在り方について、多角的な検討を行う」とされている。

なお、第5次基本計画は、公判前整理手続にも犯罪被害者等の関与を認めてほしい旨の要望が出されていることの背景について、検察官と犯罪被害者等との間で十分なコミュニケーションがとられていない場合があることにも一因がある旨指摘しており、具体的な対策として、「検察官が犯罪被害者等に公判前整理手続の進捗状況等を適時適切に伝達していくことは、犯罪被害者等保護の観点から必要な手続である」との認識を示した上、この認識や必要な対応について、「今一度、検察官に対する教育・周知を行い、徹底する」旨表明している。

元々、被害者参加制度においては、検察官が犯罪被害者等と十分なコミュニケーションをとることが制度の要として位置づけられていると考えられる（刑訴法316条の35参照）。実務における運用の場面で、検察官と犯罪被害者等との十分なコミュニケーションが図られていない場合があり、犯罪被害者等の不安や不満等につながっているのだとすれば、そもそも被害者参加制度の運用それ自体に不具合が生じているといえ、運用上の改善が望まれる。

(2) 次に、犯罪被害者等からは、被害者参加制度の対象犯罪の範囲を拡大し、ストーカー規制法違反、私事性的画像記録の提供等による被害の防止に関する法律違反、いわゆる迷惑防止条例違反、児童福祉法違反、暴行、住居侵入等の場合にも被害者参加を認めてほしいとの要望があるという。

被害者参加制度の対象犯罪は、個人の尊厳の根幹をなす人の生命、身体又は自由を害する罪であって、かつ、刑事手続への関与に対する犯罪被害者等のニーズの高い犯罪に限定されている（刑訴法316条の33第1項各号）。時代の推移、社会の変化とともに、犯罪被害者等のニーズも変化することを考えれば、新たなニーズを反映させた制度修正の必要性は認められよう。もっとも、対象犯罪を拡大するに当たっては、当該犯罪が、現行の対象犯罪と同程度に、個人の尊厳の根幹を損なう人の生命、身体又は自由を侵害する罪であるといえるか、仮に、当該犯罪を対象犯罪に追加したとして、対象犯罪に追加されない事件の犯罪被害者等との間に不均衡が生ずるのではないかといった課題がある。

そこで、第5次基本計画は、こうした「犯罪被害者等のニーズを踏まえつつ、……様々な課題があることも考慮して」、対象犯罪の拡大の要否・可否等について多角的検討を行うものとしている。

なお、第5次基本計画は、こうした要望の背景について、ストーカー規制法違反の罪等上記犯罪の被害者等には、「一般の傍聴人と共に傍聴したり、被告人から自身の姿が見える状態で傍聴したりすることが心理的な負担となるなどの理由から傍聴へのハードルが高い」といった意見があると指摘しており、こうした犯罪被害者等の心情に配慮すべく、犯罪被害者等のプライバシー等に配慮した公判傍聴の方法についても多角的な検討を行うものとしている。

4 結びに代えて

第1次基本計画の下に誕生した被害者参加制度が、第5次基本計画に基づき、どのような形で発展していくのか、今後の動向を興味深く見守りたい。

(注) なお、基本法における「犯罪被害者等」とは、犯罪等により害を被った者及びその家族又は遺族をいう（基本法2条2項）。また、刑訴法における「被害者等」とは、被害者又は被害者が死亡した場合若しくはその心身に重大な故障がある場合におけるその配偶者、直系の親族若しくは兄弟姉妹をいう（刑訴法201条の2第1項1号ハ（1））。本稿では、「犯罪被害者等」という文言を基本法2条2項の意味で用いた。

リレーエッセイ

「警察政策学会」設立の頃の仕事に思いを馳せて

警察政策学会 交通政策研究部会員・情報通信研究部会員
公益財団法人 日本道路交通情報センター 業務部長 寺崎 信夫

私は、平成10年（1998年）の「警察政策学会」設立時からの会員である。当時、警察庁交通規制課の係長であったが、縁あって末席に加えていただいた。前年に、初めて交通規制、管制の分野での仕事に携わり、当学会設立当時は、交通安全施設等整備事業の予算獲得に向け、関係方面との折衝に明け暮れていた頃である。

その後、警察庁において、交通規制・管制業務に携わったのは、ITS世界会議名古屋を翌年に控えた平成15年（2003年）であり、この年から3年間、その後の運転免許課勤務を含めると4年半にわたり海外出張を多く経験させていただいた。語学が不得意であり、在外勤務どころか、海外旅行の経験もなかった状況で、苦勞の連続であったが、上司、同僚のほか、在外大使館、領事館等の方々にご支援いただき、何とか任務を全うすることができたと思っている。当時、お世話になった方々には、心から御礼申し上げたい。

海外出張では、まず、外国機関の職員の対応に驚かされた。日米の信号制御技術等について意見交換を行う会議を米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）において開催中、会議が長引き、定時を過ぎようとする頃、会議中の課長（上司）を残して、次々と退庁していく職員を目の当たりにした。当たり前のように終電間際まで仕事をしている（時にはタクシー帰りの）自分たちとの違いに驚かされたのである。NHTSAの課長は、管理職である自分たちが残り、部下職員が先に帰るのは当たり前とも言わんばかりの態度で、部屋の鍵を預かり、会議を継続した。今では、ワークライフバランスなる言葉があるが、当時の私には異様な光景に思われた。

また、海外出張を通じて、日本の交通行政の特性、ひいては「警察政策」の特性について認識を新たにした。情報交換した欧米諸国の全ての国において、交通規制・管制業務については、日本でいうところの国土交通省と地方の自治体において所掌され、また、運転免許業務については、国土交通省において所掌されており、海外からは、日本の警察が事務を所掌していることに対し、大きな違和感を持って迎えられたが、ここで得られた所掌事務の違いについての認識は、日本における交通行政の特性、ひいては「警察政策」の特性についての認識へとつながった。

例えば、交通規制・管制について言えば、日本においては、少なくとも欧米諸国とは異なり、道路の物理的な維持、管理を行う権限とは別に、道路上の交通参加者によって生み出される交通流を管理する権限を警察が持つ中で、交通規制・管制は、その執行面において、警察の事務である指導・取締り、免許の停止・取消しといった強制力に担保されながら、交通の安全と円滑の確保により大きく貢献しているのではないかとの思いに至ったのである。

さらに、当然のことながら、法制度の違いについても再認識した。

台湾の警察庁を訪問した際のことである。台湾の警察は、警察署、交番に至るまですべて政府の機関であり、中央集権化が進んでいるとの印象を強く持ったが、法制度面においても日本と比べ、行政機関の権限が大きいように感じられた。

台湾においては、訪問した数年前に原動機付自転車のヘルメット着用が義務化されたが、日本とは異なり、いわゆる法律事項ではなく、政令事項として整理されており、日本でいうところの閣議決定で制度が改正されたということであった。日本の道路交通法において規定されているものの多くが台湾では政令で規定されているようであり、法制度の在り方が日本とは異なっているように感じられた。

施策を立案する際の考え方について、参考となることもあった。

イギリスの運転免許制度について情報収集すべく、英国運輸省運転免許庁に出張した際のことである。当時、認知機能が低下している運転免許保有者に対する施策を検討している中で、イギリスでは、同保有者に対する運転免許の継続について検討する「メディカルチーム」が配置されているという情報を入手したことから、制度立案の参考とするために同「メディカルチーム」の運用状況等について情報収集を行ったことがある。

その際、運転に支障を及ぼすと判断される認知症の重症度（臨床的認知症尺度：CDR）について、チームの構成員であるドクターに対しヒアリングを行ったが、結果、主治医の診断の下、最終的には運転技能を見て、免許の取消等の判断を行っており、運転への支障の有無を認知症の重症度で判定することは困難であり、不合理との見解であった。ナンバープレートの文字の判読で視力検査を行う国であるが、認知機能の低下を理由とした免許の取消についても、医学的に見た機能の程度ではなく、運転技能を拠り所としていることが分かり、参考となった。

その後、20 年以上を経て、交通規制・管制、運転免許業務の企画・立案に直接携わることなく定年を迎え、現在の職場にお世話になっているが、交通規制・管制の分野、とりわけ交通情報の収集・提供を取り巻く情勢は、世界規模での ITS や自動運転技術等の進展の中、大きく変化しているように思われる。

当時、交通情報の収集・提供については、警察や道路管理者が設置した感知器等から得られる情報を放送、電話応答、カーナビ等を通じて提供する事業にとどまっていたが、今日では、車両メーカーが収集したプローブ情報から生成された交通情報を提供する事業が展開されているほか、スマートフォンから収集した位置情報等をもとに生成された交通情報を提供する海外の事業者も登場している。

さらに、自動運転、安全運転支援を視野に入れた信号情報の車両への提供についても、実証実験が進められている。

国際的な競争が激化する中、凄まじい速度で技術的な検証、実用化に向けた検討が進められている状況にあるが、これらを支える様々な情報は、インターネット、Web 会議等を通じて即座に収集、活用することが可能な時代となっている。現在における海外出張の目的、頻度等について承知していないが、少なくとも効率性の面からは海外出張の必要性は、以前と比べ、低くなっているのかもしれない。

「警察政策学会」設立時から間がない時期に交通行政の一端に身を置かせていただき、海外出張により、意見交換、情報収集等を行った中で感じたこと等を中心に徒然に書かせていただいた。海外情勢をリアルに体感でき、時の流れが緩やかに感じられた良き時代のことが思い出されてならない。

お知らせ

<理事会開催結果について>

○ 令和7年度警察政策学会第6回理事会

令和7年度第6回理事会は、下記日程で開催され、各議案について原案どおり議決承認されました。

1 開催月日

令和8年3月19日（木）

2 開催場所

ホテルグランドアーク半蔵門 3階「トパーズ」

3 議案等

(1) 議案案件 6件

第1号議案 令和8年度事業計画書の件

第2号議案 令和8年度収支予算書の件

第3号議案 新入会員の承認の件（3人）

第4号議案 部会設置・解散申請の件

第5号議案 令和8年度部会活動計画書の件

第6号議案 令和8年度部会活動補助金の件

入会が承認された正会員は、次の3名の方です（敬称略・受付順）。

井田 直樹

那須 修

下田 隆文

※ 令和8年3月19日現在：正会員509名、賛助会員36社・団体

(2) 報告事項 3件

① 「警察政策 第28巻」編集・発行

② 「令和8年度警察政策学会シンポジウムの進捗状況」（9月4日（金）開催）

メインテーマ「犯罪被害者支援のこれからー第5次犯罪被害者等基本計画を踏まえてー」

③ 「警察政策学会設立30周年記念事業の構想」

○ 令８年度警察政策学会第１回理事会

令和８年度第１回理事会は、下記日程で開催され、第１号議案～第４号議案について原案どおり議決承認されました。

１ 開催月日・場所

令８年７月３日（金）

２ 開催場所

ホテルグランドアーク半蔵門 ３階「光の間」

３ 議案等

（１）議案案件 ４件

第１号議案 令和７年度事業報告書の件

第２号議案 令和７年度収支決算書の件（監査結果報告書）

第３号議案 新入会員の承認の件（４人）

第４号議案 「特別調査研究に対する補助について」（内規）の一部改正の件

入会が承認された正会員は、次の４名の方です（敬称略・受付順）。

青木 知己

和田 敦史

池田 久志

内村 契嗣

※ 令和８年５月 20 日現在会員数：正会員 493 名、賛助会員 35 社・団体

（２）報告事項 ３件

① 「令和８年度警察政策学会シンポジウム」（９月４日（金）開催）の進捗状況

② 「警察政策 第 29 巻」論説原稿（投稿フォーム）の募集結果

③ 「警察政策学会設立 30 周年記念事業の進捗状況」

＜通常総会について＞

○ 令和８年度警察政策学会通常総会

令和８年度通常総会は、下記日程で開催されました。

１ 開催月日

令和８年７月３日（金）

2 開催場所

ホテルグランドアーク半蔵門 3階「光の間」

3 議案等

(1) 議案案件 4件

第1号議案 令和7年度事業報告書の件

第2号議案 令和7年度収支決算書の件

第3号議案 令和8年度事業計画書の件

第4号議案 令和8年度収支予算書の件

(2) 報告事項 2件

① 「令和8年度警察政策学会シンポジウム」(9月4日(金)開催)の進捗状況

② 「警察政策学会設立30周年記念事業」の進捗状況

3 議決結果

令和8年5月20日現在の正会員493名のうち、出席者44名(会場32名、Web12名)及び247名から議長宛に議事表決の委任状が提出され、合計291名が出席され(開催に必要な定足数1/5以上(99名)を充足)、各議案は原案どおり議決承認されました。

なお、賛助会員の出席者数は、2団体2名(Web2名)でした。

＜役員等体制について＞

○ 役員・顧問は、次のとおりです。

（敬称略、五十音順、理事・監事の任期は令和７年７月４日から２年間）

役 職		氏 名	職 名
会 長		柳川 重規	中央大学法学部教授・中央大学大学院法学研究科委員長
副 会 長		野口貴公美	一橋大学副学長、法学研究科教授
		矢代 隆義	（公財）自動車情報利活用促進協会理事
専 務 理 事 設立 30 周年記念事業		石井 隆之	（一社）白珪社理事
理 事		尾田 清貴	日本大学大学院法学研究科非常勤講師
	機 関 誌	河合 潔	国土舘大学政経学部客員教授
	特別調査研究	河原 淳平	（一財）保安通信協会専務理事
	部 会	久保 正行	日本心理学会認定心理士
		柴田 守	獨協大学法学部教授
		清水 真	明治大学法科大学院教授
	機 関 誌	徳本 広孝	中央大学法学部教授
	会員・学会資料	富田 邦敬	明治安田生命保険相互会社顧問
	ホームページ	彦坂 正人	（公財）日本交通管理技術協会専務理事
		峰 ひろみ	東京都立大学法学政治学研究科教授
	総 務 ・ 国 際	安村 隆司	東京海上日動顧問
監 事		太田 滋徳	（公財）犯罪被害救援基金前事務局長
		尋木 真也	愛知学院大学法学部准教授
顧 問		山田 英雄	（一財）JP 生きがい振興財団顧問
		椎橋 隆幸	中央大学名誉教授
		前田 雅英	東京都立大学名誉教授
		中野目善則	中央大学名誉教授
		藤原 静雄	中央大学名誉教授

<研究部会体制>

(部会五十音順、敬称略)

部 会 名	役 員	氏 名	肩 書
外国制度研究部会	部 会 長	五十嵐邦雄	日本国際警察協会副会長
	連絡責任者	世取山 茂	元東北管区警察局長
管理運用研究部会	部 会 長	野田 健	元内閣危機管理監
	連絡責任者	山本 和毅	(一財) ITS サービス高度化機構監事
警察史研究部会	部 会 長	新谷 珠恵	東京都教育連盟 副会長 (全日本教職員連盟)
	連絡責任者	小野田博光	
警察法令研究部会	部 会 長	竹内 直人	NP0 法人災害時警友活動支援ネットワーク代表理事
	連絡責任者	池田 泰昭	警察政策学会事務局長
刑事警察研究部会	部 会 長	小野 正博	(公財) 日本交通管理技術協会顧問
	連絡責任者	三枝 守	元岩手県警察本部長
警備業研究部会	部 会 長	黒木 慶英	(一社) 全国警備業協会専務理事
	連絡責任者	黒木 慶英	(一社) 全国警備業協会専務理事
ゲーミング政策研究部会	部 会 長	生盛 豊樹	元四国管区警察局長
	連絡責任者	生盛 豊樹	元四国管区警察局長
交通政策研究部会	部 会 長	広畑 史朗	元近畿管区警察局長
	連絡責任者	岡本 努	表示灯株式会社公共事業本部副本部長
子供を守るための 地域連携研究部会	部 会 長	小西 暁和	早稲田大学法学学術院教授
	連絡責任者	石田 咲子	関西福祉大学社会福祉学部講師
市民生活と地域の 安全創造研究部会	部 会 長	石附 弘	日本市民安全学会会長
	連絡責任者	山下 弘忠	行政書士
社会安全政策教育 研究部会	部 会 長	堤 和通	中央大学総合政策学部教授
	連絡責任者	西山 智之	日本大学法学部准教授
少年問題研究部会	部 会 長	横山 實	國學院大學名誉教授
	連絡責任者	四方 光	中央大学法学部教授
情報技術犯罪対策 研究部会	部 会 長	星 周一郎	東京都立大学法学部教授
	連絡責任者	四方 光	中央大学法学部教授
情報通信研究部会	部 会 長	島崎 俊隆	富士通株式会社シニアアドバイザー
	連絡責任者	米田 茂雄	イオンフィナンシャルサービス株式会社顧問
大都市治安 (安全安心) 研究部会	部 会 長	皆川 誠	名古屋学院大学法学部教授
	連絡責任者	尋木 真也	愛知学院大学法学部准教授
テロ・安保問題研究部会	部 会 長	茂田 忠良	茂田インテリジェンス研究室主宰
	連絡責任者	茂田 忠良	茂田インテリジェンス研究室主宰
犯罪被害者支援研究部会	部 会 長	田村 正博	警察大学校名誉教授
	連絡責任者	田村 正博	警察大学校名誉教授

＜フォーラムについて＞

- 警察大学校警察政策研究センター設立 30 周年記念・社会安全フォーラムへの後援
令和 8 年 5 月 15 日（金）（会場：都市センターホテル）
テーマ 「A I を悪用した犯罪への対応と安全・安心な A I 社会の実現」

＜警察政策学会資料の作成発行＞

令和 8 年 4 月以降に発行した警察政策学会資料は、次のとおりです。

No.（発行年月）	標 題	発行部会
第 147 号（令 8. 5）	スパイ防止に必要な制度と法律	テロ・安保問題研究部会

＜図書紹介＞

最近の警察政策学会員の執筆・推薦図書紹介（発行順、敬称略、定価は税込）

著 者	図 書 名	発行所（発行年月）	定 価
警察政策学会警察法令研究部会 監修	令和 8 年版 警察官実務六法	東京法令出版 （令 8. 2） ☎ 03-5803-3304	4, 620 円
小島 俊平／風間 洋 和田 健太郎／寺内 義典 新倉 聡 著	信号機本	丸善出版 （令 8. 2） ☎ 03-3512-3252	3, 300 円
警察政策学会 編	警察政策 （第 28 巻）	立花書房 （令 8. 3） ☎ 03-3291-1561	2, 970 円
津田 隆好 著 （中国四国管区警察局長）	警察官のための刑事訴訟法講義 （第五版）	東京法令出版 （令 8. 8） ☎ 03-5803-3304	2, 640 円
警察大学校 編集	警察学論集 （毎月 1 回 10 日発行）	立花書房 ☎ 03-3291-1561	1, 300 円

※ 出版をされた方又は予定されている方は、下記事務局まで情報をお寄せください。次号にて紹介をさせていただきます。

編 集 後 記

ニュースレターは、年 2 回発行しています。ご意見・ご感想のほか、会員の方が発行された図書の紹介、入会希望者の推薦などがありましたら下記にお寄せください。

記

☆ 警察政策学会 連絡先（担当：池田）

電 話：03-3230-2918／03-3230-7520 FAX：03-3230-7007 Eメール：asss2@lake.ocn.ne.jp

☆ ニュースレター編集協力 警察大学校警察政策研究センター

電 話：042-354-3550（内線 3422） FAX：042-330-1308 Eメール：PPRC@npa.go.jp