

警察政策学会資料 第146号  
令和8（2026）年1月

# 地域社会（まちづくり）における 新たな警察政策デザインを考える

警察政策学会  
管理運用研究部会

## まえがき

本稿は、令和7年11月13日に開催された管理運用研究部会での上山肇法政大学地域研究センター教授の「地域社会（まちづくり）における新たな警察政策デザインを考える」と題する御講演とそれに引き続く質疑応答を取りまとめたものである。

上山教授は、千葉大学工学部建築学科を御卒業後、千葉大学工学博士、法政大学政策学博士を取得され、民間から東京都江戸川区管理職などを経て、2013年から法政大学にて教鞭を執られている。これまで自治体のまちづくりに多く参画されているほか、最近では内閣府の行うSIP（戦略的イノベーション創造プログラム）において、人協調ロボティクスの社会実装にも取り組まれている。

まちづくりにデジタル技術を活用する「スマートシティ」の取組が行われ、生活安全・交通・防災などの分野で行政サービスの向上が期待されているところ、警察における「安全安心なまちづくり」においても、こうした「スマートシティ」との連携を更に推進していくことが有用ではないかと考えられる。

このため、まちづくりに関わる豊富な行政実務の御経験を基に、少子高齢化社会のまちづくりや警察に寄せる期待について御講演いただいたものである。

なお、本講演会には、管理運用研究部会員のほか、警察庁（長官官房・生活安全局）や警察大学の現役幹部職員も参加し、活発な意見交換が行われた。

令和8年1月

山本 和毅



## 目次

### 地域社会（まちづくり）における新たな警察政策デザインを考える

法政大学地域研究センター教授 上山 肇

はじめに～政策の創造.....	1
1 警察政策デザインとは？（警察政策の現状・課題、現状認識...） .....	7
2 まちづくりと政策デザイン（まちづくりの構造・概念、スマートシティ...） .....	9
3 新たな技術の活用（人協調型ロボティクス、実証・実装実験...） .....	23
4 まちづくりにおける警察政策の将来像～警察政策デザインのあるべき姿と今後の可能性 （市民の安全・安心を第一優先とした警察政策を実現する“まちづくり”） .....	26
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">質疑応答</span> .....	28



## 地域社会（まちづくり）における新たな警察政策デザインを考える

法政大学地域研究センター教授 上山 肇

### はじめに～政策の創造

今日の演題は「地域社会（まちづくり）における新たな警察政策デザインを考える」とさせていただいた。警察政策という言葉は当然のことながら定着していると思う。改めてちょっとチャレンジな言葉として、政策デザインのデザインを追加させていただいた。今日お話しするような中身で御共感いただけるとすれば、今後警察政策デザインという言葉が少し広がっていくかもしれない。学会であるので、通常の業務以外にまた違った角度から自分の仕事あるいは政策といったものを見直すことが必要なのではないかと考える。私の経験も踏まえて、あるいは今現在は研究者として都市政策に関する研究をしているが、いくつか皆さんにお示ししたいと思う。

#### ○自治体まちづくり学シリーズ

本日、皆様に用意させていただいたのが、「自治体の公共交通政策」という書籍である。この書籍のテーマが公共交通政策であるので、警察にも直接関係があり、それも自治体の身近なところでどういった問題や課題があるのか、あるいはそれに携わっている方々は、どのようなことを感じながら仕事をしているのかということを見ていただけるのかなと思う。

「自治体まちづくり学シリーズ」と頭に謳っている。人材の育成が非常に今大きな課題になっている。特に自治体職員の人材育成という問題や課題は顕著に出てきている。人材不足もあるし、中にいる人たちがどういうふうに成長していけるのか。あるいは逆に管理職の方々がどういうふうに育成していくのかということころは、どこの部署も自治体では思っているところである。

そういった問題や課題がある中で、自治体の職員管理職のOBたちが、主に東京都の関係になるが、何とか自治体の職員を育成したいということで、私も元々いたものだから「協力してくれないか」と担がれた。「まちづくり塾」と名前を付けているが、自治体の職員たちがそれぞれの自治体を超えて集まるような場が数か月に1回持たれている。

そこには自治体の職員以外に、国土交通省や最近では民間の方も参加されるようになってきている。視察などを中心に、様々な活動、シンポジウム等々がされている。

そこに大学が今回、我々地域研究センターとして絡むことになったので、少し学術的なあるいは研究的な視点を持ってその会を運営したいと思っている。実は職員を育成するためにも、ただ単に研修みたいなことで聞いて学ぶだけではなくて、最終的に政策を立案するためには、書くあるいは発表するといった経験をきちんとさせなければならないと思っている。

そういったことから今お配りした書籍の2章・3章あたりは、板橋区と世田谷区の主任クラスの若手、30代ぐらいの方が一生懸命頑張って調査してまとめて書いたものである。もし書くならばしっかりと学術的に整理してもらいたいということで、その方々はきちんと学会で発表して、

その成果を基に分かりやすく文書化してこういった書籍にしていくといったことをしばらく続けている。意外と若い職員たちは、論文を書いて発表する、それが実際にサイネージみたいな研究の実績として残るという経験がないので、そういった経験をする、ものすごくやる気を持って参画し、書いて実績を残していくというようなことができているような活動である。ぜひ参考になるかなと思うのでお読みいただきたい。

実は予告しておく、再来月ぐらいに次が出て、今度は「まちづくりとロボティクス」というタイトルで書く。そこは我々の研究の成果もそうであるが、例えば SIP といって内閣府で今人協調型ロボティクスのことを積極的にやっている。内閣府と NEDO（新エネルギー・産業技術総合開発機構）に確認したところ、「警察庁も自動運転とか自走モビリティのところでは確かに関わりはあるが、それ以外の人協調のところではまだこれからではないか」とお話をされていた。ただ今の時代、AI もそうであるが、こういった新しい技術を活用することは、どの分野でも、どの世界でも非常に大切な必要なことになっている。このため、警察の中でも多分、こういった観点でも既に研究なり動きはされているかと思うが、もっと力を入れながらそれを社会に見えるような形で出していただくことが必要なかなと個人的には考えている。そのようなところを踏まえて、今日はお話を進めていきたい。

## ○政策学

もともと私は工学理系の出で、それも建築というようなところで、資格としては一級建築士を持っているため、今日出てくる公共施設の配置みたいなものとか、具体的に施設がどのような機能を持ったらいいいのかというあたりについては、少し専門的な立場でも言うことができると思う。

ただ今日のお話の内容は、あくまでも2つ目の専門である政策学というところが中心になる。先ほど御紹介いただいたように、工学で一応学位はいただいているが、それは都市政策、都市計画のところでは書かせていただいたもので、自治体の職員もやっていたので、少しその中で働きながら考える時に、必ずしも工学的な観点だけでここでいうまちづくりというものは実現できないということは重々承知して、行政である以上は法律的な、あるいは法的な観点をしっかりと学ばなければならないということで、改めて働きながら法学の大学院に入り、そこで法学修士を取らせていただいた。

そのときにテーマとしたのが、まちづくり条例という、地域の法律ではないが、そのような地域特有のルールがあるかと思うが、その効力について研究をさせていただいた。その時にお会いしたのが平井宜雄先生である。民法や法政策学をお習いになった方々もいらっしゃるかもしれないが、先生の授業を初めて受けた時に、私は工学の分野で調査や実験などで実証していくということをやっていたが、法律というのは、あるいは法学というのは、判例をしっかりと読み砕きながら、それで論文というものを構成していくという学術の世界を初めて知った。特に平井先生は法政策学を確立されて本を書かれている。その考え方に非常に共感し、それをまちづくりや都市政策にも生かせるのではないかということで、今日の話の内容や私の政策学の根源となった法政策学にたどり着くことになる。

当時、法と経済学といったような観点や、私が学んだ頃は知的財産の話など法律の世界の中に理系の専門家が入ってきている状況もあり、法律を知りたいという思いがあった。

法学の修士課程が終わってから、経済学の修士課程にもう一度入り直した。そこで何を学び研究したかという、まちづくり、特に今我々がやっている公共の仕事というのは、やることまではやるが、その評価をどこまでできているかというのが大きな問題であると思い、その評価の仕方をしっかりと学びたいということで、その時に今私がいる法政大学に当時、都市政策の経済学者である黒川和美先生がいらして、経済学の修士課程に入り、ヘドニック・アプローチといった手法を使って、規制が土地の価格にどういった影響を及ぼすのかといった研究させていただいた。

皆様方の取り扱っている規制なども価値に跳ね返ってくるというような観点でいくと、安全安心な街はどんなに高い金を出してもそこに住みたくなくなるとか、そうすることにより規制などが掛けやすくなるというような理屈があるのではないかという仮説を立て研究をしていた。

その先生がたまたま法政大学の中で政策創造研究科という研究科を新たに立ち上げた。そこで教鞭を取るということだったので、私はそこで教えを請いながら学び研究をするため、その一期生として政策学の学位をいただいた。

このため、今日お話しするのは先ほどの政策学であるが、その基本には、法律学、それから経済学、そしてもともとの工学といったところがベースにあった政策学になっているとお考えいただけるとよろしいかなと思う。

政策学はなかなか分かりづらい分野である。いろんな専門がいろいろと絡み合いながら成立していくものであるが、私の場合にはその3つの学問が中心になっているとお考えいただければと思う。

## ○政策の創造（図1～4参照）

皆さんにこの写真をお見せしよう。この写真は昭和30年代。私も生まれたばかりか、その前ぐらいのところかもしれないが、これは東京都内のある地域の状況である。皆さん先輩方の中にも、おそらく自分の住まいの近くにこのような所が確かにあったよねということが思い浮かぶかもしれない。

これは昔の水路であるが、水路の跡ということで、都市の整備の中で下水道が整備されることによって、都内や首都圏ではこういった場所があらこちらに存在するようになった。



「皆さんだったらどうしますか」というふうに、通常、学生の方であれば投げ掛けながらおそらくこれだけで1時間議論できるが、今日はこういったことにこだわるわけにはいかないことから、こういった政策を打ったかという、手っ取り早くこれに蓋をかける、あるいは埋めて道路等にするというような政策を打った。私がいた江戸川区ではこういった空間が420キロあったと言う。中央区なども典型的かもしれないが、どの自治体も埋めて道路上の公共空間にした。

この自治体は、このような臭い汚い空間を水辺に再生させるという施策を打った。これは非常に当時は画期的だった。お金もかかるし、管理するのも大変というのは当然ある。でもあえてその自治体はこう



いった施策を打って今に至っている。水辺の整備事業ということである。

皆さんは聞いたことがあるかもしれないが、水に親しむ公園整備、親水事業。これは実は江戸川区の古川というところであり、日本初、世界初の事例である。こういった土地環境の水辺再生の事例がまちづくりの中で行われたということである。これが今国土交通省がやっている「かわまちづくり」の元になっているのかもしれない。

皆さん韓国に行ったことはあるかと思うが、ソウル市内に清溪川という川があるのは御存知か。現地に行くとモニュメントがある。昔高速道路があつて、それをあえて壊して水辺を再生させたという事例である。これは当時の李明博大統領がソウル市長の時に、この公約を掲げて2年半で5.6キロ弱ぐらいのところを全部壊して水辺を再生させたという事例である。是非行かれたことがなければ、ついでの時に見ていただくといいかもしれない。

そして、今の日本橋の水の再生事業がある。あれも高速道路を取り払いながら水を再生して、まちづくりをしていくという一つの大規模な事例かと思うが、そういったことが世界でもあちこちで行われているし、日本国内でも行われている。実は今この事例というのが、おそらく基礎になった50年前の事例なのかなと思う。

韓国の清溪川で水辺再生をやった時には、当時自治体の職員であり、研究者でもあったので、韓国で講演を頼まれたことがある。今では、日本国内のこういった水辺の再生事業では、世界の中でも親水公園とか親水というような言葉を使うようになってきているところもある。

こういう一つの政策が、大きくこの街全体を変えるところになる。綺麗になっただけで終わりですかという、実はそうではない。都市環境には様々な影響を及ぼしている。例えばこの右の上にあるよ



うに、コミュニティ形成あるいは場合によっては土地の利用の変換、建物の計画の変換、昔臭い汚いところに裏を向けていたのがきれいになると表を向けて借景するようになる。あるいは防災的な効果や空間がネットワークされる。ここを伝って避難できる、あるいは水があることによって消化活動も容易にできるということもある。あるいは環境教育の面など様々な面に非常に大きな効果がある。そうしたことをまとめたのが、実は私の最初の博士論文の内容であった。このようなことをしながら、実際の自分の身の回りの仕事をさせていただいたというようなことがある。

タイトルに政策の創造とあるが、今まで我々は、政策という先輩たちが作ってきたものを少し工夫しながら新しい政策を作っていくというのはあるが、政策に携わる方がいらっしゃるので、創造といっ



たところ、今日の言葉で言うと政策デザインといったこと、設計の思考をどういうふうにしていけるのかといったところを、是非考えていただきたいと思う。そのためにも、設計の思考ができるトレーニングをしなければならない。

今日いらしている警察大学の役割でされていると思うが、そういったことをそれぞれの職場の中でやらなければならないのだと思う。今我々大学では、実は私の研究科の前身は政策創造研究科であるとお話した。しばらくそこでも研究科長等をやらせていただいたが、今私のところにいる研究科の学生はほとんど社会人である。要は社会人の教育のために設けられた教育機関なのである。いらしている方は自分の職場で持っているような問題や課題を研究といった形で作り

直すというようなことを正にやっている。以前に実は警察関係の方もちょっと数名はいらした方があるかなと思う。今、消防の方はいらっしゃる。あとは自治体職員の方が多くいらっしゃる。議員さんなんかもいらして、それぞれみんな一生懸命研究して論文を書くというようなことをトレーニングしている。私はそれは社会のためにも有効有益なことだと思っている。そのような最初の紹介で、政策デザインの話も含め、話が膨らんだが、皆さんの中でも特に現役の方々は、どういうふうに自分の政策形成能力を養っていけるのかということも常に意識をされるといいかなと思う。

私は個人的にそのような気持ちがあって、自治体に公務員として25~26年いて、その半分以上は大学に入っていた。幾つかの大学院に行ってそこでいろいろ研究活動させていただいて、それは決して全然無駄ではなくて、そこでやったことは政策提言、あるいは現場の仕事にもものすごく生きる。後で紹介する親水空間の景観コントロールについては、国土交通省とやり取りしながら、景観法における景観地区の第1号となる事例を担当させていただいて実現することができた。一自治体だけでも日本を代表するような仕組みを作ることができる。それは職員がそれぞれ日頃から研鑽しながらやってきた成果なのかなと思う。それは別に自分のことがどうかではなくて、そういった職員が皆さんの職場にも、あるいはいろいろなところに全員でなくてもいいが、ある一定の数いてくれるともものすごくその現場職場の内容というか、質が上がるのではないのかなと思っている。

これが景観法ができた後の景観のコントロールである。放っておけばそのままかもしれないが、景観をもっと良くしていくためには、こういった電線電柱がなければいいと思う。こういった良い空間ができると、必ずこれを魅力としたマンションができる。そうすると、環境的には少し良くないという状況になってくる。それをある一定の規制をかけることによって、例えばこういうふうに高さの制限をつけたりして、空の見える空間、景観的に良いことが実現できるといったコントロールを政策の中でしっかり位置付けながらすることができる。担当としてやらせていただいていたとき、こんなに公務員って面白いというか、やることが理にかなってれば実現できるなということを実感した経験の一つである。

# 1 警察政策デザインとは？（警察政策の現状・課題、現状認識...）

○「警察政策デザイン」とは？（図5・6参照）

それでは、警察政策デザインとは何なのかということである。皆さんは初めてこの言葉にこの場で触れるかもしれない。警察とは、政策とは、ここまではもう皆様方十分に御存知かと思う。

しかし、デザインとは何かと言うと、ちょっとかきこまってしまうかもしれない。

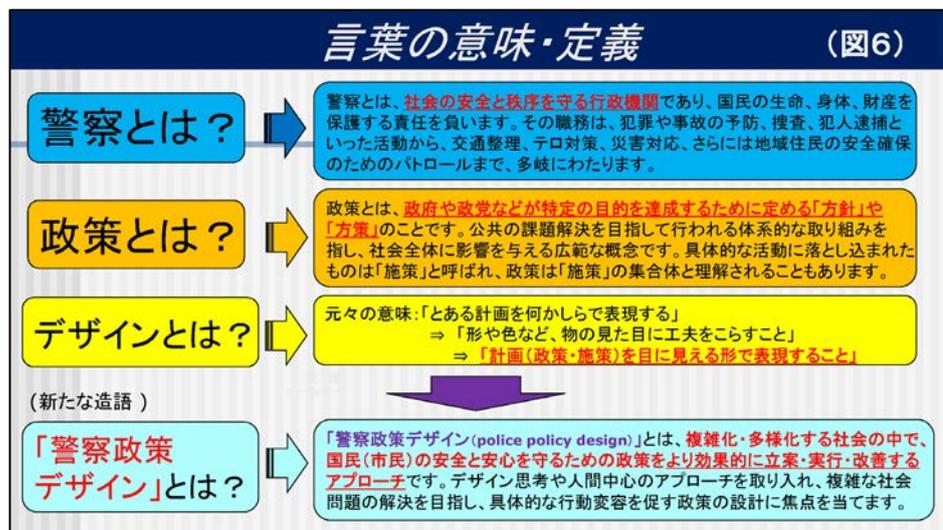
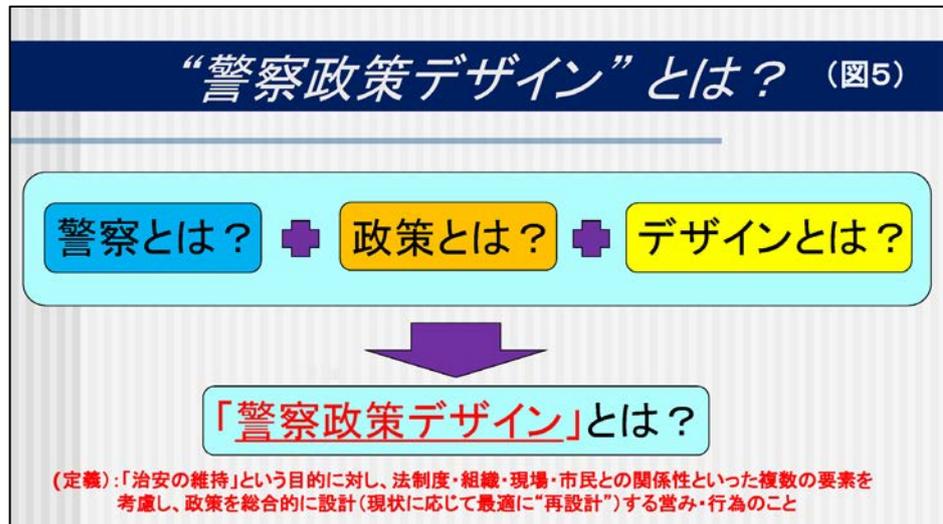
下に定義してあるが、要するに、治安の維持という目的に対し、法制度とか組織、現場、市民との関係性といった複数の要素を考慮しながら政策を総合的に設計、あるいは現状あるものを再設計するといった営み・行為のこと、このように定義してもいいのかなと思う。これは私の勝手な定義であるので、皆様方であらういった定義がいい

のではないかというのがあれば、ぜひ御提案いただいて一般化されると良いと思う。

デザインとは、もともとの意味としては「とある計画を何かしらで表現する」といった言葉で使う。よく「形や色など、物の見た目に工夫をこらすこと」もデザインということかもしれない。

ただし、この政策ということからすると、やはり計画、政策、施策といったものを目に見える形で表現することがデザインというふうに位置付けられると思う。

下には、これは新たな造語なので、これがそのまま残るかどうかは分からないが、ここではこの言葉を使わせていただきながら、お話をしたいと思う。「警察政策デザイン」とは「複雑化・多様化する社会の中で、国民（市民）の安全と安心を守るための政策をより効果的に立案・実行・



改善するアプローチ」ということである。「デザイン思考や人間中心のアプローチを取り入れながら、複雑な社会問題の解決を目指し、具体的な行動変容を促す政策の設計に焦点を当てるもの」であると意味付けをさせていただいた。

## ○日本の警察政策デザインの現状（図7参照）

日本の警察政策デザインといったことを考えると、現状はどうなっているのか。自分でいろいろと勉強しながら整理したので、まだ抜けている部分や言い過ぎている部分があるかもしれないが、例えば、

**日本の警察政策デザインの現状（図7）**

**[現 状]**

- ・日本の警察政策デザインは、治安維持と公共の安全確保を目的とし、国民の信頼を基盤に運営。
- ・警察庁主導で各都道府県警察が連携し、犯罪抑止・交通安全・サイバー犯罪対策・災害対応などが柱。
- ・近年の社会構造や価値観の変化に伴う次のようなことが顕在化

- 1) **多様化する犯罪形態**：SNS犯罪、特殊詐欺、サイバー攻撃など新たな脅威への対応が求められる。
- 2) **人材不足・高齢化**：地域警察官や専門捜査官の確保・育成が難しい。
- 3) **市民との信頼関係**：不当捜査や過剰警備への懸念  
→ 透明性・説明責任が重視される傾向
- 4) **新たな技術活用への対応**：AI・データ分析・ドローン・ボテイヤ等の導入  
（一層の推進） → 制度的・倫理的課題

日本の警察政策デザインは、治安の維持と公共の安全確保を目的として国民の信頼を基盤に運営されているものであり、警察庁主導で各都道府県警察が連携して犯罪抑止や交通安全、サイバー犯罪対策、災害対応などが柱となっている。近年の社会構造や価値観の変化に伴い、次のようなことが顕在化している。

多様化する犯罪形態。これはもう説明しなくてもいいかなと思う。

特に次の人材不足と高齢化。先ほど少しお話ししたが、正に警察署の中でもおそらくこういった問題はもう顕著に生じている。東京都の自治体の中でも今回の採用などを見てみると、ほとんど倍率が生じないくらいにまでなっている。事務系は少し倍率が生じるが、技術系などはもう1を切っている。そのような状況の中でどういうふうに行行政として対応するのかというところは非常に大きな問題や課題なのかなと思う。

それから、市民との信頼関係。これも警察としていろいろなことに取り組まれる中で、どういふふう国民市民と信頼関係を保っていくのかということがある。やはり合意形成などをしっかりとすること。2001年以降警察署協議会ができて、全国の警察署ではそういう機会を設ける、そういう場を作るといふことができているといふようなお話があった。一つの素晴らしい成果と思うが、もう少し突っ込んだ合意形成の仕組みがあるともっと警察あるいは安全安心といったものが市民に国民にとって身近なものになるのではないかと考える。

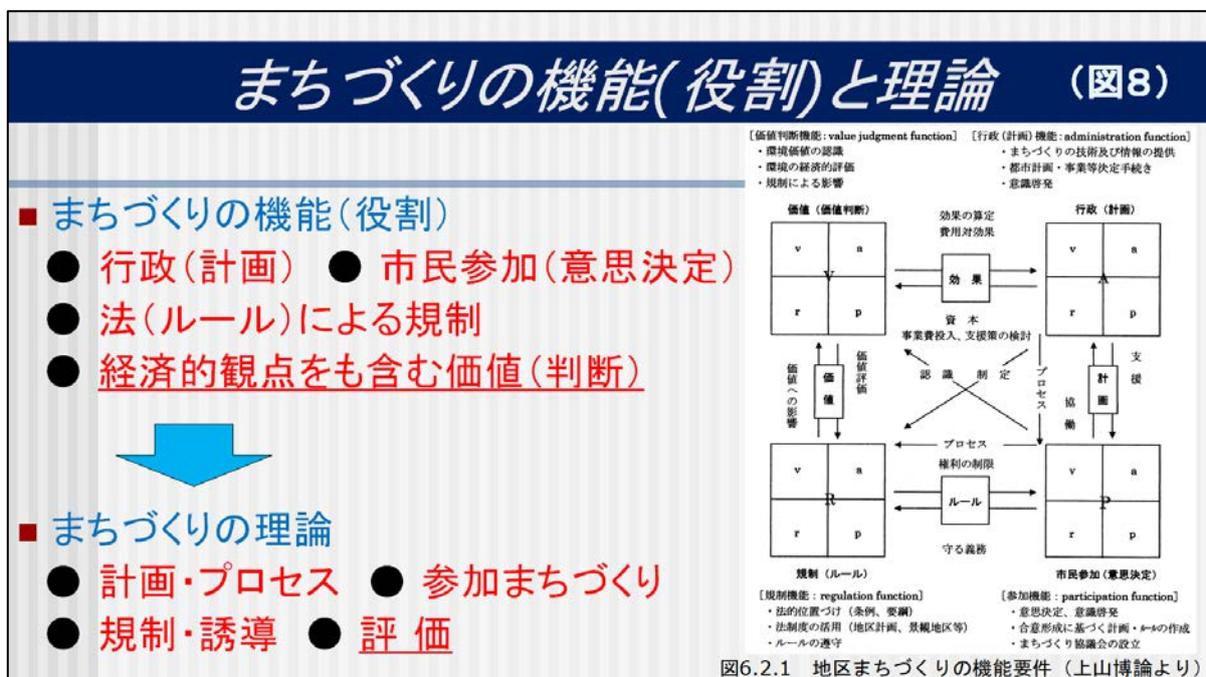
それから4点目、新たな技術活用の対応。おそらく警察も十分されていると思う。しかし、日進月歩で進んでいるので、先ほどの人材不足等のことも合わせると、やはり急がなければならない。できることから早急にやらなければならないといった状況にあるのではないかと考える。

後ほど話をするが、今内閣府が主導している SIP では、省庁間連携を図ってしっかりとやっていると謳ってはいる。確かに民間等も含めてやるところはやっている。省庁では経済産業省や総務省の消防庁などの名前は聞く。しかし、今回この話を数か月前にいただき、警察はどうなっているかと聞く中で、SIP に関しては「今のところまだそんなに大きな関わりがないようだ」とも伺っている。警察庁も私たちが分からないところで動いているのかもしれないが、私みたいな一部外者を見ると、もっと関わると、国民にとってもものすごく安心感があるのかなと感じる。

実は本当は4点目はこれではなくて、違ったのを入れたかった。それは評価というところであり、身に痛いところなので使いたくないところかなとは思いますが、皆様方がやってこられた施策・政策が現時点でどういった影響・効果を及ぼしているかというところをしっかりとした形で主観ではなくて客観的に科学的に評価をする、そんなことをやはりしなければだめである。それができる人できない人というのがある。それが今日お話しする政策形成するための能力というか、政策評価はそういった訓練をしなければできないことである。そのようなことを意識しなければならないのかなと思う。あえてそのところは今回事前にお話ししながら削って、こちらの4点目に回らせていただいた。

## 2 まちづくりと政策デザイン(まちづくりの構造・概念、スマートシティ...)

○まちづくりの機能(役割)と理論(図8参照)



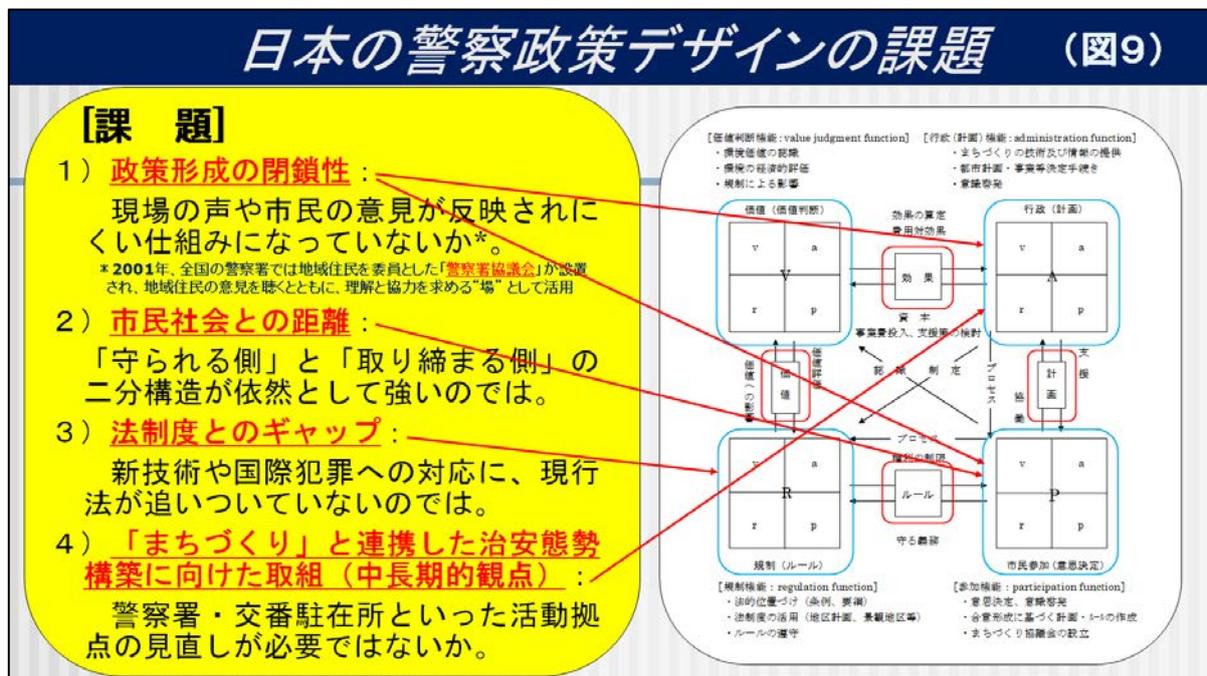
次にまちづくりの機能(役割)と理論ということである。タルコット・パーソンズというアメリカの社会学者が作った理論がある。その理論を基に、まちづくりと都市政策的な観点で機能と役割を整理させていただいた。

実はこれが私の2つ目の政策学の博士論文の一つの柱になっている理論構築なのであるが、まちづくりの理論としては、計画とかプロセスのようなところから捉える理論、それから参加まちづくりといった市民参加がものすごく大切な部分であり、特にプロセスは重要な要素である。

先ほどの景観法を作ったときもそうだったが、これは都市計画なので「自治体が決めてしまえば、それで成立してしまいますよ」と当時国土交通省の担当から言われた。我々としては当時から市民参加といった意識が非常に強かったので、1年間だけ時間をくださいと伝え、この間に地域の住民と合意形成を図った上で、先ほどの景観地区指定をすることができている。

それから、規制誘導の理論。これは警察も大いにあるかと思う。最後に評価の理論である。まちづくりには、このような機能（役割）と理論といったものが存在する。

○日本の警察政策デザインの課題（図9参照）



日本の警察政策デザインの課題。これも勝手に作らせていただいたものなので、これ以外にも課題はある。この課題は違うのではないかという話はあるかもしれないが、御了承いただければと思う。

まず、政策形成の閉鎖性がないかというところである。現場の声や市民の意見が反映されにくい仕組みになっていないか。これについては2001年に警察署協議会といった場は持っている。ただ、それが十分に本当に機能しているのかといったところは、一回検証が必要かなと思う。

次に市民社会との距離である。まだまだ守られる側と取り締まる側の二分構造が依然として強いのではないか。多分、警察庁はこれをなくすためにいろいろな努力をしているかと思う。ただ国民側からすると、まだこういったことがあるのかもしれない。

それから、法制度とのギャップである。これもやはり、新しい技術や国際犯罪等々に現行法がなかなか追いついていないという現状はいろいろなところで聞くところである。

そして4点目として、まちづくりと連携した治安体制構築に向けた取り組み。中長期的な観点。警察署とか交番・駐在所といった活動拠点の見直しが必要ではないかということである。これは地域の警察署で考えてやることなのかなと思っていたので、御担当から助言を受け少し意外だったが、これは私も非常に大切なことだと思っていたので、ここであえて挙げることにした。

それを先ほどのまちづくり論の方に照らし合わせると、こういった関係性、こういったところで結び付くということがあるのかなというふうに、ただ単に課題も思い付きではなくて、しっかりとした理論とどういうふうに結び付くのかということ、政策を創造するに当たっては考えなければならない。こう見ると、評価のところに結びつくものがない。おそらくあるのであろうが、それが出し切れていないというような現実があるのかもしれない。率直に今日は外部の者として、あるいは政策の研究者として語らせていただいている。

○まちづくりとは？（図10参照）

そもそもまちづくりとは意外と身近である。まちづくりをもう少し難しく言うと、都市政策などの難しい言葉になるのかもしれない。しかし、このまちづくりという言葉にすることによって、国民にとって非常に身近に政策を感じることができる言葉なのかなと思っている。

そもそもまちづくりとは何なのかという話になると、こちらにあるように「生活の質向上を実現するための一連の持続的な活動」であり、「自らが住み、生活している場を、地域地区にあった住みよい魅力あ



るものにしていく諸活動」である。概念化したものが右にある。皆さんが思い浮かぶのは、大体、公園づくりとか道路づくり、施設作りみたいなものかもしれない。

地方に行くと地域活性化みたいなものがある。暮らしや生業作りがまちづくりの一環になる。警察庁では、安全安心なまちづくりとして様々なイベントをされているかもしれないが、こうしたイベントづくりもまちづくりである。

それから今後の人材。今日はボランティア御担当の方もいらっしゃるかもしれないが、地域の人をどうつくっていくのか。これも非常に大切なまちづくりの要素になるのかなと思う。それを束ねて仕組みとしてどう構築するか。これがまちづくりの中心でもあり、政策形成の中心になる。

## ○イベントによる安全・安心の啓発（図11 参照）

少し横道にそれるが、これは一日警察署長であり、実は私の娘である。皆さんに親しみを持っていただく意味で、このスライドを出させていただいた。娘が小松川警察署で一日警察署長をやらせていただいた。

娘も実は宝塚にいるものだから、意外とこういってところで使っていただけのことかと思えばあるのかなと思うが、これも一つの安全安心なまちづくりのイベントである。



当時、警察庁の中でも非常に家族ぐるみで親しくお付き合いしていただいている方がいらして、娘同士が親友ということもあるため、この時にもあえてお忍びでいらしていただいていた。

これを見ていただくと、ただ単に人を呼ぶためのイベントかもしれないが、写真の背景を見ていただくと分かるように全国の多くのファンや関心のある人たちがこのイベントに目を向けていることが分かる。小松川警察署であの人が来て署長をするというだけで、交通渋滞を起こしてしまう状況になるぐらいのインパクトの強いイベントにすることもできる。

ただ問題はこうしたことがその日だけで終わりにになってしまうことである。イベントというのは、そもそもそういった性格は大いにある。このため、持続可能あるいは効果あるものにどう結びつけていくのかというところは、考えなければならない政策の一つかもしれない。

## ○記念碑・慰霊碑・スタンプによる安全・安心の啓発

今年の4月に新聞社から取材を受けた。池袋の暴走事故から6年が経つ。しかし、いまだにここにある慰霊碑に献花したり、あるいはここに来てお祈りしたりという光景が見えるが、これはどういうことかということを知られた。

コメントとして、負の記憶をいつまでも持ってもらう、あるいはそういった事故を二度と起こさないように普通の人にも考えてもらう一つの機会なのではないかとお話しさせていただいた。私たちの研究室では、東日本大震災の災害記念碑を研究していた者がいるが、実際に災害が起って、その時の記憶を継承するための何らかの取組を行っている地域が多くあることが分かっている。

観光分野でダークツーリズムというのを聞いたことあるだろうか。ダークツーリズムは、正にこの負の記憶を観光にするものである。負の記憶をしっかりと学んだり、繋げていったりすると

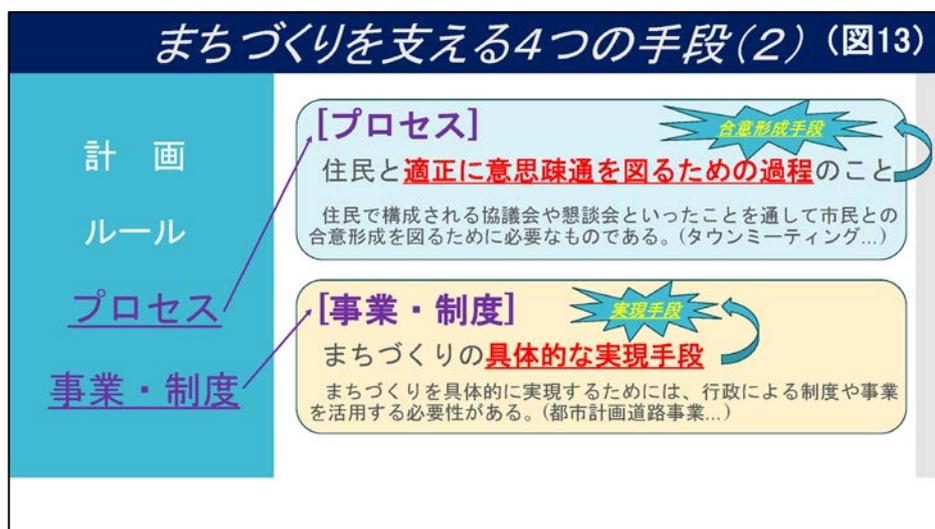
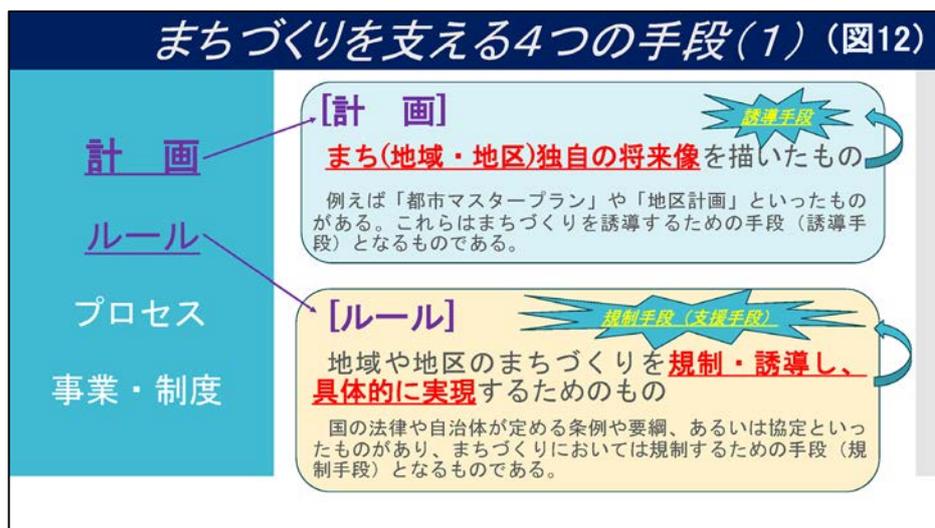
いう意味においては、そういった仕組みも一つあるのかもしれない。だからこそ、このような負の記憶みたいなものを何か良い形で安心安全のために結び付けていくような、そんな施策とか仕組みが何かあるのかもしれないと考えるところである。

大阪万博でのスタンプラリーについて別の取材を受けたこともある。大阪万博には皆さんの中でも行かれた方がいらっしゃると思う。あの中でスタンプラリーをやっていたが、今スタンプラリーという行為があちらこちらで行われている。私も子どもが小さい時にポケモンのスタンプラリーに担ぎ出されたことがある。これは日本独自の文化かもしれない。日本はもともと御朱印帳やお遍路さんみたいな形で、いろいろな所を巡りながら何かを集めていくようなことが行われてきた。こういった仕組みを、今の警察行政の中でも、安全安心みたいなものに結び付けながら、いい形で市民に受け入れられるよう工夫として創造できたら、ものすごく良い効果・影響があるのではないかと考えている。

### ○まちづくりを支える4つの手段（図12・13参照）

まちづくりというのは、計画、ルール、事業・制度、そして大切なプロセスといったところで成立している。

ここで特に大切なのがプロセスである。「住民と適正に意思疎通を図るための過程のこと」を指し、合意形成手段でもある。先ほど言った警察署協議会というのも一つのこういった場かもしれない。こうした場が今ものすごく求められている。これがしっかりなされているかいないかによって、後々市民に共感を持ってもらえるか、賛同してもらえるかというのは、大きく変わる。こういったと



ころを気を付ける必要があるものとする。

○合意形成手法（図14参照）



合意形成とプロセスのところを、このように整理させていただいた。学生時代に行政法を取られた方もいらっしゃると思うが、塩野先生の行政法のテキストの中にも出ているが、行政法の中では、適正な合意形成の段階として、問題形成段階、対策立案段階、行動計画段階の3段階に整理されている。

私は研究の中で4段階で評価させていただいた。第1段階は自分たち国民が自分たちの街を見つめ直す段階。第2段階は地域の問題点を共通認識する段階。第3段階は地域の将来図を共通認識する段階。最後に具体的なまちづくりを実践する段階。このようなステップを踏みながらその地域のまちづくりが実現していく。入り方はそれぞれ違うかもしれないが、こういったステップを踏むことによって市民と十分な意思疎通ができて、良い計画作り、あるいは実践ができると思う。警察署協議会が今どういった状況でどのように評価することができるのかというところは非常に興味があるところである。

○安全・安心な“まちづくり”の構造・概念（図15 参照）



先ほどのまちづくりの構造を「安心・安全な“まちづくり”の構造・概念」に整理させていただいた。これもまだ途中であるが、全国警察の課題は「警戒の空白を生じさせないための組織運営」と伺った。おそらくこれがこのまちづくりにおいても中心になる。

「能率的なメリハリのある組織運営」といった柱があって、2本目として「先端技術を活用し警察活動の更なる高度化を図る」という新しい観点が柱として加わっているということである。おそらく警察の中でも、こういったまちづくりの理念とか方針をしっかりと組み立てられた上での頭出しなのであろうが、ここもどういった理論・理屈で組み立てられているのかというところは、お話を伺いながら知りたいと思っていた。政策形成をやっている方がいらっしゃるならば、しっかりとこの辺の課題の頭出しあるいは方針の出し方をしっかりと整理していくと、もしかしたら少し形の違ったものになるかもしれない。そういったところも考えられると良いかなと思う。

例えば、物とか施設づくりについては、先ほどの活動拠点の見直しがあるだろうし、人づくりについては、警察内部の人づくり、あるいは地域の人たち、国民側の人をつくっていくということもあると思う。そのほか、地方に行けば暮らしづくりみたいなもの、あるいは先ほど言ったイベントづくりみたいなもの、こういったものもしっかりと見直しながらかてはめていけると、ものすごく良い概念図になる。

法政策学の平井先生が概念化という言葉を使っていたが、一目で見て文章で語るのとは簡単である。しかし、それを良い形で関係性も含めて繋げるのはなかなか難しい。これができるのが政策形成の能力的なものなのかもしれない。訓練すれば必ずできるようになるので、このようなことを念頭に置くのも良いのかもしれない。

○地区計画（図16参照）

もう一つこの場で覚えておいていただきたいのが、地区計画という言葉である。御存知の方もいらっしゃるかも知れないが、今まちづくりをするときに大きな手法になっている。都市計画法の中で位置付けられていて、「住民の合意に基づいて、それぞれの地区の特性に相応しいまちづくりを誘導するための計画」である。もともとはドイツのBプラン（Bebauungsplan・地区詳細計画）が元になっていて、全国各都道府県市町村が持っているまちづくりのバイブルのようなものである。その中には安心安全なまちづくり、あるいは道路交通のまちづくりの方針といった項目がある。

**地区計画** (図16)

- 都市計画法第十二条の四第一項第一号に定められている、**住民の合意に基づいて、それぞれの地区の特性にふさわしいまちづくりを誘導するための計画。**
- 地区計画制度は、ドイツのBプラン（Bebauungsplan、「地区詳細計画」とも）制度などを参考に、昭和55年の都市計画法及び建築基準法の改正により創設された。都市計画法では、地区計画と「集落地区計画」、「沿道整備計画」、「防災街区整備地区計画」を合わせて地区計画等と定めている。

こうした計画を警察としてしっかりと押さえておいて、警察としての立場あるいは方針みたいなものをそこに謳わせなければならないのではないかと思う。私が地域のいろいろな委員会や協議会等に関わる中で、警察の顔が見えないことをしばしば感じた。

委員会等には警察関係の方も参加される。しかし、出される意見はあまりない。もしそこに何か警察としての思い、それこそ先ほどの警察署協議会の話かもしれない、あるいはこれから話す交番の話かもしれないが、こういうふうに警察は考えて今後こうしていきたいのだというようなことをしっかりと理屈を立てながら説明すると計画論として納得してくれるだろう。こういったことを是非知っていただいて、警察としてしっかりと行っていき、そうした場で語らせるようなことも意識されると良いと思う。

○（例）地区計画による用途の制限（図17参照）

## (例) 地区計画による用途の制限 (図17)

### 船堀駅周辺地区他(風俗関連営業施設等)

地区 制限	船堀駅周辺地区(昭和58年3月決定)		船堀駅周辺第二地区(昭和61年8月決定)		船堀駅周辺第三地区(平成6年4月決定)	
	商業地区	近隣商業地区	近隣商業地区	住居街区	商業地区A	商業地区B 集合地区A 集合地区B
用途の制限 (建築してはならない建築物)	●風俗関連営業施設 (風俗適正化法第2条第6項に該当するもの)		●一部で道路に面する部分の主たる用途が店舗、事務所以外の建築物		●ラブホテル ●一部で道路に面する部分の主たる用途が店舗、事務所以外の建築物 (商業地区Bは敷地31号線及び幅員140号線に面する部分とする)	
敷地面積の最低限度			300㎡(一部の区域100㎡)以上		100㎡以上	
建築面積の最低限度	70㎡以上					
容積率の最低限度 (建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最低限度)					150%以上	
高さの最低限度 (地盤面からの高さの最低限度)			9m以上 (一部の区域)			
壁面の位置の制限 (境界線から壁面の後退距離)	道路境界より0.5~3.0m (一号壁面線) 道路境界より1.0m~2.36m (二号壁面線)		道路境界より2.05、3.0m (一号壁面線) 道路境界より1.5m (二号壁面線)		道路境界より0.5~4.2m (一号壁面線) 道路境界より1.5m (二号壁面線)	
色調の制限	建築物等の色彩は刺眼的な原色を避け、落ち着きのある色調にする。				原色を避け、周辺環境と調和した色調とする。	
さくの構造の制限	道路に面するさくは、生け垣又はネットフェンスに緑化したものとする。					

こちらは地区計画の事例である。東京都では地区計画制度が1980年代にできているので、もうできてからしばらく経つ。江戸川区の船堀駅という所を御存知か。都営新宿線ができて、新しい街ができた。その時にできた東京都の第1号の地区計画である。

風営法絡みで地域では結構問題になることがある。特に新しくできた地域には、この地区計画によって、通常の法律とは違う地域独自のルールを重ねることができる。この時に作ったのが、風営法の規制の対象ではないが、ラブホテルに類似している建築物はこの地域には相応しくないので制限しようというルールである。ここでは少し曖昧な要件であるが、本当はもう少し細かい規制ルールを条文も含めて定めることによって、もっとしっかりとした規制誘導ができるはずである。こういった地区計画は全国できている。

ここにも警察としての考え方をしっかりと示すことができる。これは実際に効力として発揮されることになるだろう。この都市マスタープランは都市計画法の18条の2で都市計画に関する基本的な方針といった言い方をしているが、それと併せて地区計画といった制度で、地域の安心安全を守るといった意味でも、警察の方針をそこでしっかりと示す必要があるのではないかと思う。

○ (例) 市民参加による“まち”の課題発見 (図18・19 参照)



これは、私が担当させていただいた葛西のまちづくりの事例であるが、住民参加のまちづくりによって地区計画ができている。最近クマの問題がすごいが、ここは先日イノシシが出たところである。地域の人たちから自分たちの街について考えたいと言われて、このような地区計画を策定した。その時に「まちの診断図」を作った。この地域は耕地整備が行われて、基盤がしっかりして道路も結構広い。しかし、ここで見て分かるように赤いところが幾つかあるが、これは地域住民が感じている事故が非常に多い場所を示している。なぜこんなに広い道路で事故が起こるのか分からないが、とにかく事故が多いという。これを何とかしたいという住民の声が聞かれた。

そこで、その時に地区計画の中で工夫したのが、こういうふうに見通しの空間を作ることである。警察署に協議した時には見通しの空間と言わずに道路上にしてみられないかと言われた。確かに道路上に



するに越したことはないが、あくまでも私有地なので所有者には協力してもらわなければならない。このため、地区計画の中では「見通しの空間」ということで植栽でもいいので植えてもらって見通しがきくような空間にしてみらうことを、地区計画の中で誘導した。

このように住民の声を聞きながら安心安全を守るためのまちづくりを実現することができる。こういう事例も是非覚えておいていただきたいと思う。

○計画に位置付け実践 (図 20 参照)



PTPS (公共車両優先システム) は警察庁が頑張ってこういった仕組みを作られた。江戸川区ではこれを実践させていただき、都市マスタープランにもしっかりと情報技術を活用する総合的な交通管理といったところで位置付けた。計画に位置付けることは、ものすごく大きな意味をもつ。なぜなら、これは一般の市民も見ると計画であるからだ。江戸川区では、こういったことをやって

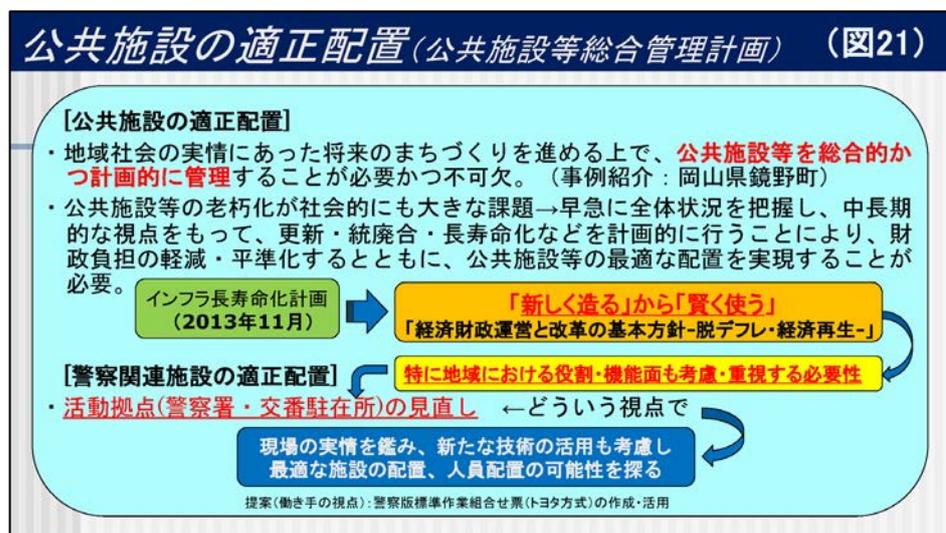
いるのだ、こういった新しい仕組みがあるのだということを示す良い機会になる。

警察庁でやっている良いことは、こういった計画にどんどんアピールすることも、先ほどの行政とのやり取りも含めて積極的に入って表現させていくということは必要なのではないか。

## ○公共施設の適正配置（図 21～23 参照）

今日のテーマから、公共施設の適正配置についても興味があるという話を伺ったので、これについて若干お話しする。

インフラ長寿命化計画は、2013年に政府が作った。「新しく作る」から「賢く使う」といった時代になり、全国の公共機関では、総合管理計画を作るようになった。かれこれ10年経つので、そろそろ見直しの時期になると思うが、警察庁としては、警察署あるいは交番・駐在所といったものをどういうふうに捉え、見直していくのかということがある。現場の実情を考えながら、新たな技術の活用も考慮して、最適な施設の配置、人員配置の可能性を探るといったことに結び付けられるのかなと思う。

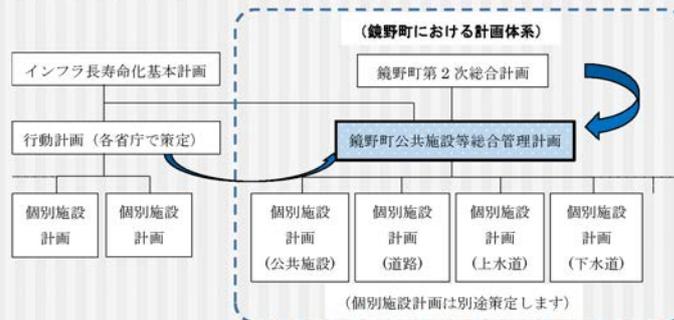


この間ゼミで話をする中で、「皆さんの身近に交番や警察署がありますよね。皆さんどう感じますか」と尋ねた中で結構多かったのが「いや交番はあるが、人がいません。いつも見回り中になっています」という回答であった。昔はどんな交番でも警察官の方いらしていろいろとすぐ対応できるような状況があったが、確かに私の身の回りの交番でも、そういった状況のところ結構ある。事情はいろいろあると思うが、主要なところは常にいらっしゃると思うが、こういった住民の不安といったものをどうやって補っていきえるのかということも考えなければならない。

そうすると、これも一つの提案であるが、交番といったものが定着していなければならないのか。新しい発想であるが、移動式みたいな交番に先ほどのロボットみたいなものが関係するかもしれない。そういった新しい発想をこの公共施設の適正配置にも考えなければならないかもしれない。

## 公共施設の適正配置(公共施設等総合管理計画) (図22)

- ・本計画は、平成26(2014)年4月の総務大臣通知「公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進について」に基づき策定
- ・本町における計画体系としては、本町の目指すべき将来像を示す「鏡野町第2次総合計画」の基本理念に則り、今後の各公共施設等の個別計画等を策定する際の指針として位置付け
- ・本計画の計画期間は平成29年度から平成67年度までの39年間とします。ただし、計画策定後も社会状況の変化等に応じて改訂



## 公共施設の適正配置(公共施設等総合管理計画) (図23)

取組の視点: 町民の意向を確認(意識調査)しながら、合意形成を図ることに努める

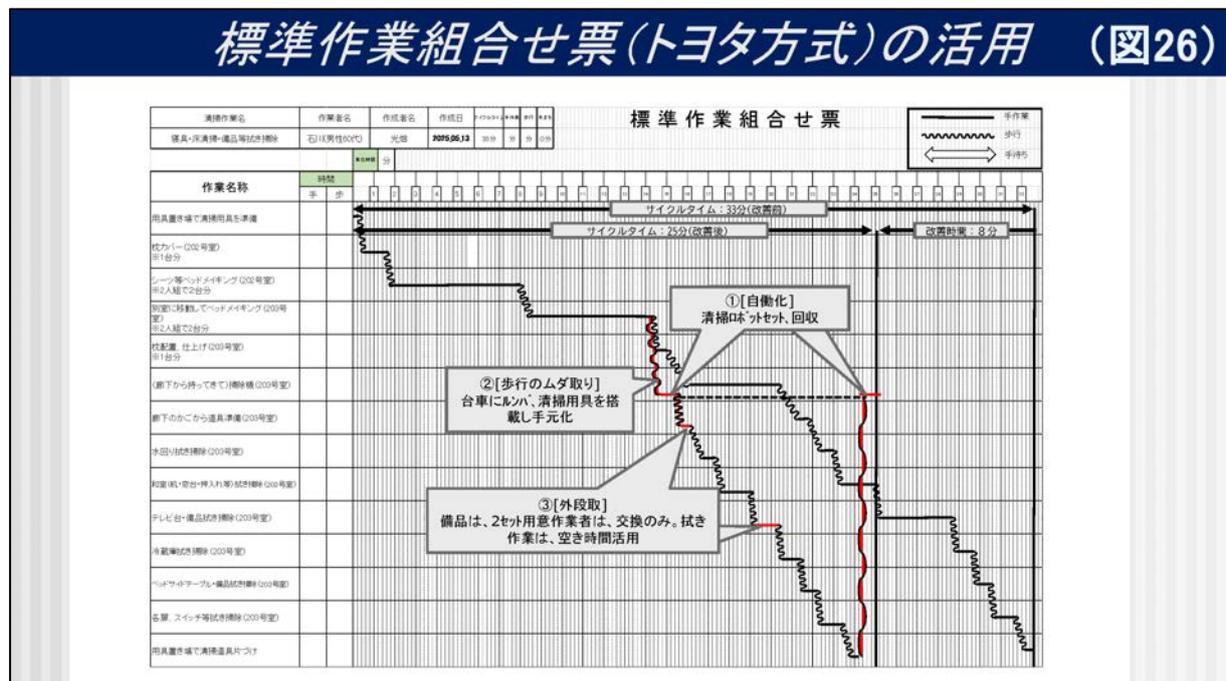


岡山県鏡野町の公共施設等総合管理計画の策定に関わったが、この時意識したのは、住民の意見を聞くということだった。

東京都内でこういった計画を策定するときには、行政の担当者が大体データを駆使しながらある程度のものでつくってしまう。しかし、住民との合意形成を図るプロセスを踏むことにより、例えば統廃合したりする時には、皆さんが納得して統廃合したりすることができる。特に地方になると、平成の市町村合併があったが、公共施設などがあぶれてしまったりする。それぞれの自治体が所有していた公共施設を統合しなければならないし、統合してもいいのではないかという



○標準作業組合せ票（トヨタ方式）の活用（図25・26参照）



そこで、私たちの研究室がロボットの実装実験で採用しているのが、このトヨタ方式の標準作業組合せ票の活用である。トヨタ自動車の工場では、このようなことをやって非常に大きな成果を出した。今、私たちの研究室の大学院生であるが、もともとトヨタ自動車にいた方がいらして、実はこういったことをすると、ものすごく人の動きが見えて、いろいろと作業を委ねることができる可能性があるとのことだった。

### 3 新たな技術の活用（人協調型ロボティクス、実証・実装実験...）

#### ○警備・避難誘導ロボット（図27参照）

特に今回ロボティクスの話をしているが、私たちの研究室では、熱海や軽井沢のホテルで実験しているところである。これは私たちの研究室で作ったスライドであるが、今実際に使っている

ugo というロボットに警察官の役割をさせており、地域の巡回あるいは交番の業務を代わりにやってくれることをイメージしている。

当然、AIで、そのまま答えさせる場合もあるかもしれないが、警察署とり

モートで繋がるように、カメラも含めて管理をきちんとした上で、このような活動や避難所のような所でロボットを活用するようなことも可能性があるのではないかと思う。



#### ○無人パトカー（図28参照）

それからパトカー。これもいろいろな規制があり、難しいのは分かっているが、例えば、シンガポールなどでは、具体的に実用化している。こういったものもできるだけ早い段階で活用できれば、今2人1組で行っているような街中の巡回パトロールみたいなものも、ある一定の区間であれば、こういったものが代用することにより、そこには当然カメラもついているし、いろいろ状況が分かるようなことをしておきながら、警察官の負担、あるいは人員を削減するといったことにも結び付くかもしれない。

左は皆さん御存知かもしれないが、中国の警察犬ロボットである。

私はそもそもロボットそのものは苦手で、やはり人と人との繋がりとい



うか、コミュニケーションの方を大切にしたい立場であるが、もうそうは言っていない時代であり、こういったものをどういうふうに活用できるのかということをはっきりと考えていかなければならないのではないだろうか。

特に今回のクマの問題などでは、警察官の方が大変な思いをしながらやっているわけである。そういったところに、こういったものも活用して威嚇したり何か対応したりというようなことができるかもしれない。実証していないので全て「かも」で言ってしまうが、技術的にはもう可能である時代になっている。

ただ、日本のロボットはまだ進んでないというよりも、今中国などのほうがものすごく進んでいて、安く、性能の良い機械が多いというのが現状である。日本の企業を育てるために、SIPが一生懸命になって国産を何とかしたいという思いで取り組んでいるところもあるが、このようなことも考えられるのではないだろうか。

### ○追跡ドローン・監視センター・空飛ぶクルマ（図29・30参照）

ドローンは今結構盛んになっている。ただ今日も新聞に出ていたが、ドローンの飛ぶ距離というか範囲というか、規制があるのかもしれないが、このような新しい技術を活用するというようなことがあるかもしれない。

大阪万博では、空飛ぶ自動車が実用に近くなってきている。昔我々が鉄腕アトムやマジンガーZなど、いろいろなロボットを空想として楽しんでいた時代が、あるところ何か現実になりつつあるのが今の時代なのかなと思う。



○実証・実装実験事例（図 31・32 参照）

サイネージの活用もものすごく大切であり、これは利用した方がいい。最近、交番を注意深く見ているが、昔ながらの情報伝達をしている交番が結構ある。もっと市民に見やすく、分かりやすく、インパクトがあるような伝え方は、情報伝達という点でものすごく重要な要素になるのではないかと思う。

私たちは住民と情報弱者を何とかそうした新しい技術で救えるのではないかとっている。実際に静岡県で具体的に豪雨災害があった時にこの実験が役に立ったということも記事で紹介をしていただいた。

なかなか使えるように使わないのが、こういった新しい技術の活用。皆さんの身近でも例えば太陽光発電みたいなものは、最近では当たり前のようにになっているかもしれない。

特に、災害があった時、停電があった時にど

のように市民を守れるのか、市民に安心を与えるのかといったときに、こういった技術をうまく重ねながら守っていく、安心感を与えていくというように、こうした新しい技術も是非意識していただきたいと思う。

**実証・実装実験事例** (研究室での取り組み) (図31)

■ **サイネージを活用した情報伝達**

- 静岡市、浜松市、戸田市における実証実験  
(浜松市自動車学校における多文化共生に関する調査も実施)
- 能登半島地震(令和6年)での活用
- マンションにおける防災情報の伝達

■ **まちづくりにおける人協調型ロボティクスの活用**

- ホテルにおける実装実験

**“太陽光発電”の特徴と新たな技術への期待** (図32)

- (1) **無尽蔵・クリーン**：  
エネルギー源が無尽蔵でクリーン
- (2) **設置場所を選ばない**：  
導入するシステムの規模に関係なく、発電効率がほぼ一定
- (3) **非常用電源として利用可**：  
「自立運転機能」に切り替えることにより、太陽光発電システムで作った電気を使用可
- (4) **社会的貢献のアピール効果**：  
社会的責任（CSR）が果たせる

**ペロブスカイト太陽電池**  
「ペロブスカイト」という鉱物の結晶構造を利用した太陽電池のことで、次世代の太陽電池として注目されている。薄くて、軽く、柔軟(曲げやすい)。設置するための物理的な条件にも対応可能。(資源エネルギー庁)

○スマートシティ（図 33・34 参照）

今まちづくりの中では、新しい技術、AI や IoT などの技術を使用したまちづくりが行われている。特にウーブンシティは画期的なものであるが、今後もあれぐらい画期的なまちづくりが行われるようになるのかなと思う。

スマートシティ以外に、スーパーシティについてお聞きになったことがあるかもしれない。今は正にこの時代に入ってきている。これは筑波あたりで結構やっているのかもしれないが、こういったところへの参画といったことも考えられるのではないかと思う。

**スマートシティとは？** (図33)

**【スマートシティ】**

- AIやIoTなどの先端技術とデータを活用して都市の課題を解決し、住民の生活の質を向上させる持続可能な都市のあり方
- 交通渋滞の緩和、エネルギー効率の向上、防災機能の強化、高齢者福祉の増進など、さまざまな分野で**利便性や効率性を高めることを目指している。**
- Society 5.0の先行的な実現の場とされ、**経済と社会的課題の解決の両立を図る。**

IoTやAI、自動走行車、**IoT**などの技術を活用 → **希望の持てる社会、世代を超え互いに尊重しあえる社会、一人ひとりが快適で活躍できる社会の実現** (Society 5.0)

**【政府の施策におけるスマートシティの定義（内閣府HPより）】**

- グローバルな諸課題や都市や地域の抱えるローカルな諸課題の解決、また新たな価値の創出を目指して、ICT等の新技術や官民各種のデータを有効に活用した各種分野におけるマネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、**社会、経済、環境の側面から、現在および将来にわたって、人々（住民、企業、訪問者）により良いサービスや生活の質を提供する都市または地域**

**スマートシティ(Smart City)とスーパーシティ(Super City)** (図34)

観点	スマートシティ (分野ごとのスマート化)	スーパーシティ (まち全体の統合的な未来都市化)
目的	ICT(情報通信技術)やデータを活用して都市課題を解決・生活の質向上	AI・データで生活全体を統合
制度的枠組み	一般的な官民連携・実証	国家戦略特区(法的枠組みあり)
規制緩和	原則なし	可能(特区として)
実施段階	実証・導入段階	社会実装・本格運用を想定
分野の範囲	交通・エネルギーなど個別	医療・教育・行政など横断的
主導	各自治体・企業	国(内閣府)+自治体
担当省庁	内閣府、総務省、経産省、国交省等が連携(広義の政策枠組み)	内閣府(地方創生推進事務局)

4 まちづくりにおける警察政策の将来像～警察政策デザインのあるべき姿と今後の可能性（市民の安全・安心を第一優先とした警察政策を実現する“まちづくり”）

○まちづくりにおける警察政策の将来像（今後の方向性）（図 35～37 参照）

最後のまとめになる。警察政策の将来といったことで、警察政策デザインの改革については、「『共に安全・安心をつくる社会』を実現する試みを実践すること。特に丸を付けさせていただいたが、「共に」といったことを是非覚えていただきたい。我々の先には国民がいる。こう

**まちづくりにおける警察政策の将来像(今後の方向性)** (図35)

**【警察政策デザインの改革】**  
単に治安の効率化を目指すのではなく、社会の多様性と人間の尊厳を尊重しつつ、**「共に安全・安心をつくる社会」を実現する試みを実践**

↓

**【警察政策の今後の方向性】**  
**「地域に根差した協働と科学的根拠に基づく柔軟な政策デザインへと転換」を図る必要性**

↓

**警察の信頼と今まで培ってきた正統性を支える基盤の構築**

いった人たちとどういうふうと一緒につくっていけるのかといったような投げ掛けや参画を求める努力が必要である。努力すると、必ずその努力が自分たちに結果として返ってくる。

そして、警察政策の今後の方向性としては、「地域に根ざした協働と科学的根拠に基づく柔軟な政策デザインへと転換する」といったことの必要性。ここで「協働」という言葉は、協力の「協」に共に「働」くといったことであり、い

**警察政策デザインの「あるべき姿」 (図36)**

・警察政策デザインの「あるべき姿」(市民の安全・安心を第一優先とした警察政策の実現)  
 ⇒ **市民共創型・科学的根拠に基づく柔軟な警察行政**  
 ⇒ **「まちづくり」と連携した中長期的観点からの活動評価**

- 1) **共創と参加**: 市民・自治体・民間企業・NPOとの協働により、地域の安全・安心を共にデザインする仕組みへ。「コミュニティ・リビング」の深化。
- 2) **データドリブン・ポリシー**: 犯罪データ、交通事故統計、SNS情報などをAIで分析し、エビデンスベースの施策立案を推進。「まちづくり」と連携した諸活動の評価。リアルタイムの情報共有と迅速な意思決定。
- 3) **人材と教育**: テクノロジー・倫理・心理学などを融合した総合的な警察教育プログラム  
 の設計と教育の実践。多様なバックグラウンドを持つ人材の登用促進。

警察政策デザインの核心 ⇒ 「安全のための統治から、共に築く安心社会へ」の転換  
 警察行政のあるべき方向性  
 ⇒ データ・透明性・協働を柱に、国民の信頼を持続的に得る仕組みづくり

ろいろなところで最近使われるようになってきた。あくまでも行政が一方的に行う行為ではなくて、市民の参加とか一般の企業等の参加が必要になってきて、一体となって「協働」が実現した時に、本当に素晴らしい良い効率的なまちづくりができる。そういったことをしながら、警察の信頼と今まで培ってきた正当性を支える基盤を構築される必要があるのではないかと思う。

**本日のまとめ (図37)**

- はじめに
- **本日の講演概要**
  - 警察政策デザインとは？(警察政策の現状・課題)
  - まちづくりと政策デザイン ● 新たな技術の活用
- **まちづくりにおける警察政策の将来像(今後の可能性)**
  - 国民(市民)の安心・安全を第一優先とした警察政策の実現...



- **人材育成に関する検討(再検討)の必要性(組織の魅力・達成感の創出)**
- **人に代わる新たな手段(手段)が活用される時代の到来(ex.人協調型ロボティクス)**  
 ⇒ **時代に即した新たな警察政策をデザインする必要性**

人材育成などについては、またこの後の議論で少しできればと思っている。ここで私の話については終わりにさせていただきたい。

## 質疑応答

○警察政策のデザインを担当している責任者として大変勉強になった。かなり賛同しつつ、まさしく今それをやろうとしていることや、実はやっているので説明したいという話もあった。最後におっしゃった「協働」というところであるが、確かに今まで仕組みとしてそういうものがあり、交通や生活安全の担当者が入っているが、そこで発言がきちんとできているか、説明ができているか、パブリックインボルブメントができているかという要素は、もう少しやりたい。ただ、そこで大事なものは実は人材育成であり、警察でそういう発想を持っている人を育てられていないというところがある。今日は大変示唆に富むお話であったので、また更に考えていきたい。

○地区計画とか都市マスタープランというものと治安政策というものをどうマッチングさせていくのかというのがポイントの一つのように受け止めたが、行政の現場で地区計画とか都市マスタープランの作成主体はどういったところが主に担っているか。

上山 都市整備部のような都市計画を扱っているところが主体になる。ただ、都市マスタープランも地区計画もそうであるが、これはあくまでもその部署だけではなくて、広く全庁にわたるものなので、そういった意味では策定の主体はそこであるが、全庁にわたって参画することになる。

先ほど言ったように、方針なども土地利用の方針があったり、あるいは水と緑の整備方針のようなものがあったり、それこそ安全安心のための方針があったりとなるので、いろいろな部署が関わってくる。警察や消防にも関連する方針があるのだから、それを位置付けて示してもらわなければならないということではないかと思う。しかし、現実にはそれがなされていないという状況があるのではないかと危惧するところである。

○それは都道府県なのか、市町村レベルなのか、あるいは両方なのか。

上山 両方である。都道府県でも都市マスタープランがそれぞれあるし、区市町村でも都市マスタープランを持っている。

○それは必ず策定しなければならないものなのか。

上山 策定することができるというものである。ただ最近では、国土交通省もそうかもしれないし、東京都などもそうかもしれないが、ある一定の制限を変更したりする時に、何に位置付けているのかということを経験される。その時にまちづくりのバイブルのような都市マスタープランにこういうふうに位置付けているというのがないと掛け合ったりしてもらえない。そのぐらいの内容になる。

○再開発事業などがある時に都市計画の変更などが行われるが、そういう前向きな話ではなくて、クマが出るからコンパクトにしようとか、少し雑然としているから制限をかけて何とか街を維持

しようみたいな、そういうやや後ろ向きの縮小の方向で都市計画を使っている例はあるのか。

上山　すごく良い質問である。もともと地区計画制度ができて使われるようになったのは紛争の解決を目的とした事例である。例えば、国立あたりでマンション紛争があったが、住民が反対運動を起こし、何で自治体がきちんと取り締まってくれないのかといったことがあった。しかし、現状の法律では一定の高さまでできてしまい、取り締まれない。

このため、地区計画で地区独自のルールを作る。先ほどのように高さの最高限度を作ったり、住民が納得できるような日照権を確保できるようなルールを作ったり、車線の制限を作ったり。こういったことができるのが地区計画制度である。そのようにもともとは紛争解決の手段となったというのが地区計画の使い方であった。私が担当した小岩という場所があるが、ラブホテルみたいなものが住宅地の中にできた。これを何とかしてくれということで、地区計画の中で規制をかけたこともある。

しかし、紛争解決型の地区計画ばかりではなくて、先ほど説明したように、環境創成を目的とした、皆さんが住みやすい環境をどう作っていくのかといった地区計画も逆にあるのではないかと考えた。紛争を未然に防ぐためには、しっかりと住民が納得した、住民の希望を叶えたような計画である必要があるのかなと思う。そうすると、例えば、先ほどの交通に関係した見通し空間を確保するものもあるし、地区計画の中で、壁面の位置の指定というものがある。これにより敷地の中にある一定の空間を何らかの形で使うことができるように制限として定めることができる。それをうまく使っているのは江戸川区の船堀である。車道が狭い、歩道が狭いところに壁面線をかけて建替えの際にどんどん空間を作っていく。こんなことにも使っている。

警察の内容でもし地域住民が安全安心もしくは防犯みたいなものを意識したようなルールを作れないのかとなれば、住民の方の合意形成を得た上で、何らかの規制といったことはできるようになるのであろう。あるいはそれを定めることによって、住民同士が共通認識をすることができる。何かあった時に皆で話し合ったり、相談したりするような場にも使えるのではないかと思う。

地区計画は今地域では非常に大きなまちづくりの手段になっている。地域御担当の方がいらっしゃれば、少し気にしていただくと良いのかなと思う。

○住民の合意ということがよく出てくるが、住民の合意とは何なのか。声の大きい人の意見だけを取ったら間違った方向になる。地方議会の同意があれば住民の合意を取ったことになるのではないかという疑問も感じるがどうか。

上山　こちらも良い質問である。日本では、住民の意見を聞くといった場が法律的にも担保されている。公聴会もそうかもしれないし、あとはパブリックコメントみたいな、やらなければならないことがある。

しかし、本当にそれが住民の意見を聞く場かという、私は必ずしもそうではないと思っている。住民が本当に自分たちの街について考えたいというような思いが出る仕掛けが必要かなと思う。

ただ、同じような地域でも、住民の気持ちが集まる所とそうでない所がある。だから、必ずしも全てが同じ方式でできるとは限らない。しかし、私が担当した江戸川区のまちづくりでは、地域の住民から自ら自分たちの街をこうしていきたいというようなことを言い出した。この地域の町会長さんを中心に、もともと日本は地縁が強いから、そういったところに働きかける中で、敷地面積の最低限度を作った。100 平米という制限である。そうすると、不動産屋さんから大きな不満が出た。「100 平米にして東京都内で売れると思うのか。買えると思うのか」と不動産屋さんから大きな声で反対が出た。それを受けた地域の議員さんは反対になった。しかし、地域はやはり良好な環境を望んでいる。地域の代表者たちは「議員さんがそういうのならば、私はあなたに入れませんか」というようなことまで言って、このルールが決定された。

おっしゃるように、確かに全員の賛同は得られないかもしれない。反対の人が多ければ実現はできないかもしれない。しかし、こういった投げ掛けをしながら多くの市民が納得するようなものがあるならば、それはきちんとしたルール、あるいは計画に位置付けることができる。おっしゃるように、全員が全員、全部が全部できるとは限らない。

○川口市の駅前にはソーランドをやっても良い区域がある。住民はソーランドは街のイメージを壊すので指定を外してくれと主張する一方で、それで生活をしている人も一杯いて、市としてどちらの方針でやりたいのか決めてくれれば対応するとなった時に、首長が結局決められなかった。このような場合に住民の合意をどう考えれば良いのか。

上山 できる所とできない所があると思う。しかし、先ほど言われたように、一つはやはり首長の判断なのであろう。選ばれた人がどういった市民の総意に基づいて選ばれたのか。最終的にはその首長が判断を下すということになるのではないかと思う。

ただ、そうは言っても、反対の人たちもある程度納得するような状況をどう作っていくのかというのがまちづくりだと思う。粘り強くとにかく聞く。それでどこかで妥協というような言葉はおかしいかもしれないが、その方々の意見が反映されるものがあるならば、反映するというようなところまで意見交換ができると良いのかもしれない。現実の地域を見ても、そこまでできているところ、やっているところはない。だからこそ、そういった土壌というか、風土みたいなものを作っていくということが求められているのではないか。

日本で住民参加や住民の合意形成ということを盛んに言い出したのは、1980 年ぐらいの都市マスタープランを策定した頃である。それはもともとアメリカとか西洋のシステムを持ってきているが、外国ではタウンミーティングみたいな、日常市民が当たり前のようにまちづくりについて話したり実践したりということをやっている。それをいきなり日本に持ってきてもできるわけではない。

しかし、当初はできるわけがないと思ってできなかったが、この何十年か経つうちにそういった努力が少しずつ実ってきている。今後、日本だからできないというのではなくて、そういったことができるような努力、あるいは仕組みみたいなものを政策にうまく反映させられるような、政策の創造ができると良いのかもしれない。

世田谷区のように住民発意の地区計画ができているところもある。他は自治体がある程度コントロールし、参画してつくる地区計画がほとんどであるが、世田谷区には住民のサイドにそれなりの考えられる人が多くいる。住民が自分たちで計画をつくって自治体に提言し、それをルールとして実践するようなことまでやっている。

今日話には出さなかったが、外国人の対応がものすごく大切だというか、大変なことになっている地域もある。今、川口の話もあったが、どういうふううまく共生を図っていくのかというところは、その方々にどういうふうに情報を伝えていくのかということも踏まえて、ものすごく大きなテーマなのであろう。静岡での実証実験などではブラジルの方が大変多くて、その方々に情報を伝えるために先ほどのサイネージを使ってポルトガル語で防災情報を伝えたことがある。

今ではAIを使っているから、何も一か国の言語だけでなくもいいのかもしれないが、外国人の方がこれからますます増えていくので、そういった方々との付き合い方、情報の伝え方みたいなものは、おそらく警察庁の中でも議論は既に行っていると思うが、大切なテーマではないかなと思う。

○住民の合意を作るプラットフォームをどう設けるか。例えば、北欧や台湾ではSNSを活用して住民の意向を反映させている。最終的なプロセスとしては議会にかけて予算化するが、政策の形成過程でかなりSNSを活用する例が出てきている。先生の御経験の中で成功例のある合意形成のプラットフォームには、どのようなものがあるか。

上山 図18に「長島・雷地区まちづくり協議会」があるが、正にこの協議会が、市民の方々が気軽に参加して意見を言って、例えば、街歩きをして問題を発見し、それを何らかの形でルール化し計画化して自治体に提言する。それをもって地区計画を自治体が策定するといったものが有効に機能している。

SNSは今の時代、大いに活用されるようになってきたが、果たして今SNSを高齢者の方がどのくらい活用しているだろうか。そういったことが苦手な方もいらっしゃる。そういった方の意見が反映されているかということを見ると、今それだけに頼ってはいけないのではないかなと思う。それは一つの手段ではあるが、私はできるだけ対面の場もしっかりと大切にしていけることが、今の時代の合意形成の場の在り方ではないかなと思う。

○協議会というのは、どなたが主催されて、どういう場で開催されているのか。

上山 仕掛けは自治体やる。しかし、具体的な運営は地域がやる。地域によって違うかもしれないが、こういった下町では町会が取りまとめてくださる。このため、協議会の会長には町会の会長さんなどが立てられる。お膳立てというか、例えば、専門家を派遣したり、あるいはこういった組織をつくったりということは自治体が担っているが、前面には住民が出るのが大切である。住民だけに全てやってくださいというと、それはできない。それを補うというか、助けるのが行政の役目ではないかなと思う。自治体の職員でも得意な人と得意でない人がいる。そういった意味での人材育成というのも、やはり大切である。

○避難誘導ロボは非常に良いアイデアだと思うが、被災者の方がいろいろな要求をしてくることもあると思うので、今どのぐらいまで実用化されているのか。

上山 現状実用化されていないのではないかと。今日は夢物語を語っているつもりでいる。本当に必要だと思えば、こういったことに取り組まなければならないという気持ちになっていただくと、少し実現に向かっていくのかもしれない。

ただ、消防などでは、災害の場所にロボットを活用し、人が入れない所に入っていったりするようなことは現実に行われている。

同じように、例えば、警察の分野でもこういった避難誘導するものを人に代わって立たせる、あるいは遠隔でアバターみたいなものでもいいから、そういったものに答えさせて誘導するとかということは多分必要になるし、それによって警察官の方の安全も確保できるのではないかと考える。

○無人パトカーの方はある程度は実用化されているのか。

上山 これもまだアイデアである。私が逆に警察庁に聞きたいところである。シンガポールでは実現しているので可能性が大いにあると思う。例えば、今実際に人が乗って動いているような経路ではないかもしれない。最初は決まった区間しか動けないだろうが、それだけでも、そこに付いているカメラを通してその状況をきちんと見渡すことができるし、それに伴って緊急な事態ではきちんと警察官がその場に駆けつけることもできるだろう。この存在だけでも、犯罪の抑止にもなるかなと思う。そのようなことも考えて、こういったことが実現に近づくと良いのかなと思っている。

○非常に素晴らしいと思うが、今、宅配便などでは無人でやっている例はある。

上山 徐々にそういったふうになっている。警察としてこのパトカーの形にしくても良い。もう少し簡易なものでも、無人のパトカーが見回っていることを市民に分かってもらえれば良いのではないかと。

○先ほど見せていただいた写真（図4）で空が大きく見えるかどうかで、かなり治安に影響するというのはその通りだと思う。犯罪が起こりやすそうなところと、あまり犯罪が起こらなそうところも、ああいうところできているのだと非常に感銘を受けた。治安上よろしくない人のたまり場になる公園とならない公園がある。妙に木が高く鬱蒼となっているとあまりよろしくない。

上山 今日は話さなかったが、公園のような空間をどのように設計するかは、とても大切である。死角を作らないなど、警察の考え方が欲しい。公園をそこに設置するのが適正なのかどうかということもあるが、公園の造りそのもの、空間作りがどうあるべきなのかということは研究し甲斐がある。

樹木の話で言えば、植栽計画みたいなものは景観的にも大切である。高木だけではだめで、高木と中木と低木をうまく重ねることによって、危険を回避するための植栽作りをする。この場所には高木ではなくて低木を植えさせるとか、そのぐらいの計画や基準みたいなものが、警察庁の中でそういったことを考える部署があって公園を作るときには是非こういった設計にして欲しいというようなことが言えるようなことができるとうごく良いかもしれない。

○「トー横キッズ」や「グリ下キッズ」などがいて、なぜあそこに集まるのだろうと思って行ってみたら、東横は座り込みができないように剣山みたいなものが道に並べてあったりとか、広場に水をまいていたりとか、そういう対策もあるが、集まらないような場所にする、もっといろいろな都市計画的なものもあるのかなと思うがどうか。

上山 新宿区役所が移転するのを知っているか。新宿区役所は正に歌舞伎町にある。実は新庁舎の建設で新宿区役所からアドバイザーを頼まれたことがあった。歌舞伎町からいなくなる。やはり心配しているのは、区役所があるからある意味で抑止的な効果もあるのではないかという市民からの意見もある。実際に今度は別の場所に移ってしまう。庁舎や公園のある場所・配置は、安全・安心なまちづくりにとって大切な要素なのかもしれない。

余談であるが、私が新宿で提案したのは、本当に一箇所に庁舎が存在しなければならないのか、分散型庁舎の考え方もあるのではないかということであった。例えば、歌舞伎町にもやはり目を光らせるような庁舎があって、利便性からすると駅の中あるいは駅至近のところであってというような分散型の考え方もあるのではないかということをお話しさせていただいたことがある。

警察庁も例えば交番は固定でその場所になければならないのかどうか。最近では銀行だってコンビニの中にある。ああいったところに何か工夫をしながら、あることによって犯罪の抑止にもなるし、もしかしたら気軽に何か相談に乗るようなところができるのかもしれない。皆さんにお願いしたいのは、固定概念を捨てて政策を創造するということからすると、今までにない新しいものを発想していただきたい。そうしたことが必要なのかなと思う。

○人材の育成について、警察の職務上、事件事故の対応など当面の課題の対応にどうしても重点を置きがちになるが、益々少子高齢化が進む中では、中長期的な観点からの体制づくりに目を向けていく必要があると思う。組織としてあるいは個人としてどういうところに注意して人材を育成していけば良いのか。

上山 自治体の管理職だった時に採用もやったことがあるが、警察も経験者採用をされているか。自治体だからできるのかもしれないが、国土交通省でもやっていると聞いている。他で経験した人、第一線で活躍できる人がいるならば、人材を補うことも必要かもしれない。

中の人材育成ということに関しては、やる気のある人、あるいは力のある人というのは必ず中にいる。しかし、組織の中でそれが発揮できない、あるいはそのうちにやる気がなくなってしまう人もいる。そういった人々を若いうちに、中堅ぐらいでもいいが、どういうふうにモチベーションを持たせていけるのかということは、組織としてすごく大切なことかなと思う。私などは

そういった必要性も感じて個人でやった。しかし、何か組織としてうまくバックアップしたり、警察大学校のようなところで応えられるようなカリキュラムみたいなものがあったりすると若い人たちが伸びる、人材がきちんと育成されるのではないかなと思う。

実は私の当時の部下が、自治体から今年、国土交通省に転職した。優秀な人材、本当に働いてもらいたい人材がいるならば、経験者採用、中途採用的なものも、人を補う意味では必要なのかもしれない。それ以前に新しい技術を活用することによって、現在与えられている人材をどう有効に機能してもらおうかということも、併せて大切な要素かなと思う。

○今後日本の人口が減少していく中で、地域警察の体制も見直しが必要になる時に交番や駐在所をどう賄っていくかという点について、一つの解決策のアイデアとしてロボットの活用という話もいただいたが、そういったものを将来的に採用していくに当たって何か留意すべき事項があるか。

上山 まず現場の実態をきちんと見るということではないか。それは表面的に資料を使っていうことではなくて、まずは管轄されている人から現場の実態を把握するということが大切かなと思う。

今回、我々の研究室では、SIP の一つとしてホテルを対象としたロボット活用について実証実験をしている。ロボットホテルは御存知か。なかなか正面切って「どうですか」と聞きづらいので、覆面調査というか、学生たちに行かせて「現状をきちんと見て把握してきてくれ」と泊ませた。そうすると、意外とロボット活用を謳っていながら、ただ単に人寄せ的なものであったり、なかなかうまく使えていなかったりといった状況が見えてきた。

例えば、交番といったところを対象とするならば、実際に交番ではどうなのかと地域の警察官の方に聞かれても、問題のないことしか言わないかもしれない。しかし、実際に現場に行ってみると、意外とどういった状況にあるのか。先ほど言ったように、地域の住民は「なぜ交番なのに人がいないのか。何かを尋ねたいのに目的を果たすことができない」という声がある。だからこそ、地域にとって交番の存在がどうなのかといった実態を把握することも必要かもしれない。ネットあたりで十分サンプルは集められるかと思う。

日本の交番はすごい仕組みである。アジアでは日本の交番を真似して運営している。だからこそ、そういった機能をなくしてしまうのではなくて、今いる状況の中でどういうふうに、今まで日本の警察が培ってきた交番のシステムを維持していくのか、あるいは維持だけではなくて更に発展させていけるのかというところを考えられると、それこそ交番に関する新たな政策の創造なのではないかと思う。

○勤務員がいない不在交番というのが多いという御意見はよくいただく。解決策の一つとして交番の主要な業務ができるような車を回して移動交番として運用するというようなことも各県で取り組まれている。また、勤務員の不在時にはテレビ電話システムを導入して、来所者が警察署と繋がるようになる仕組みを導入しているところもある。

上山 無人の交番が本部と通信でつながるところは幾つかあると聞いている。しかし、それがあることや、あるいは例えば無人で移動型の交番があることをどのぐらい市民が知ってるのか。そういうことをどういうふうに認知させて広げていけるのかという広報的な観点も努めなければならないところかもしれない。

先ほどの無人バトカーも、移動型の交番という位置付けになってもいいと思う。どんどん形を変えながら進化していくと良いと思う。本部と繋いでいる交番のやりとりも、警察官の形をした、かわいい人型ロボットであれば気軽に相談できる。交番も入りづらい。道を聞いたりするぐらいならいいが、そうではない時は入りづらい。どういうふうにもっと市民に身近なものにしていけるのかという工夫もあると良いかもしれない。

○地区計画でいろいろな規制をかけるという話であるが、規制をかけるのは条例によるのか、それとも行政指導で行うのか。

上山 パターンは2種類あり、一つは地区計画の計画の中だけで誘導するものもある。そして、それをきちんとした形で担保するためには、地区計画に関する条例できちんと定めることもできる。二段構造である。私としては、やはりしっかり条例で定めることが適切だと言っている。ただ、規制の項目によっては、条例で定めた方が良いものと誘導といった形で残さざるを得ないものがあって、使い分けをしているというのが現状である。

○地域の取組を警察として応援していくことは非常に良いことだと思う一方で、地域格差が出てくるのかなと思う。地域の熱量が高いところは非常に安心になり住みやすい街になっていく一方で、熱量が低いであるとか、過疎地域など人のリソースのないところは盛り上がりず格差が生じていく。全国警察という形で見ると、こういったところをどうやって底上げしていくと良いのか。

上山 やはり熱量の違いはある。先ほどの東葛西のあたりは熱量が高く、住民自ら率先して作ったところである。熱量の高さから言えば、紛争解決型の所は熱量が特に高い。地域住民は反対意見を多く持っていることがある。どこの自治体でもそうであるが、理想は全区域に地区計画をかけるべきである。しかし、現状ではかけられない。それは今おっしゃるように、熱量の高いところと低いところ、できるところとできないところがあるからそうなる。だからこそ、事例研究といったことをしっかりとしながら、モデルとして示す必要があるのではないか。例えば、安全安心の観点で全国を見てすごく良いモデルがあるならば、それを警察として示していき、それを真似してもらおうような啓発誘導の仕方があるのではないかなと思う。全てを同じ熱量にするのは不可能である。そういった事例を増やししながら、どんどん加速度的にいろいろな所が真似しながら追随してくるということが望ましいのではないかなと思う。

松尾庄一 「警察政策デザイン」という言葉そのものが強烈な印象を受ける。警察政策を立案するとか、警察政策を企画するというような概念はあるが、警察政策をデザインすること

で新鮮な感じを持った。「デザイン」はどう違うのかというと、お話の中にもあったように、「政策をまず創造する」というような発想が必要だということ。それからやはり「総合的にやる」という発想が必要だということで、これもぜひそういう概念として警察の実務の中でも広まってもらえればいいなと思いながら聞かせていただいた。

一点感想めいたことを申し上げさせていただくと、現役で直接担当していた20年ぐらい前から感じていたが、公共の安全と秩序の維持、個人の生命・身体・財産の保護という我々警察の責務があるが、あれは別に警察の専売特許ではない。本来は自治体がきちんとやらなければならない話だろうと思っていたが、私が接触した相手は「いや、それは警察の話でしょう」と言われていた。最近では自治体の方も、公共の安全と秩序の維持、個人の生命・身体・財産の保護ということに力を入れておられるというような話を伺った。

最後に警察署協議会を活性化していくために、管内自治体の企画部門の人も入ってもらえば、もっと一体化したような政策が打ち出されるのではないかなという感じを持っている。今どうなっているか分からないが、20年ぐらい前に出来上がった時の感想から申し上げる。

警察政策学会資料 第146号

地域社会（まちづくり）における  
新たな警察政策デザインを考える

令和8（2026）年1月

編集 警察政策学会  
管理運用研究部会

発行 警察政策学会

〒102-0093  
東京都千代田区平河町1-5-5 後藤ビル2階  
電話 (03) 3230-2918・(03-3230-7520)  
FAX (03) 3230-7007