

TOPICS トピックス

TOPICS I

組織的に取行される特殊詐欺
に対する警察の取組



TOPICS II

自転車の交通ルールと
その徹底に向けた警察の取組



TOPICS III

現場の警察活動を強化する
機動警察通信隊の活動



TOPICS IV

2020年東京オリンピック・
パラリンピック競技大会
に向けた諸対策



組織的に敢行される特殊詐欺 に対する警察の取組

(1) 特殊詐欺の特徴

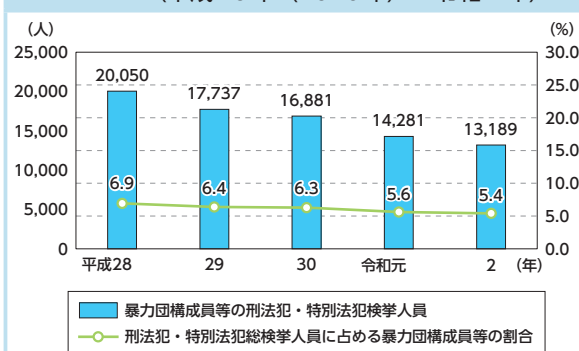
特殊詐欺^(注1)の犯行グループは、中枢被疑者の下、「受け子」及び「出し子」と呼ばれる現場実行犯のほかに、被害金等の回収・運搬役、「受け子」等の指示役^(注2)、リクルーター^(注3)、犯行ツールの調達役^(注4)等が役割を分担し、組織的に特殊詐欺を敢行している。また、各役割にある者は、お互いの素性を明かさず連絡の痕跡を残さないようにするなど、徹底した秘匿工作を行っている。

(2) 暴力団等の関与実態と効果的な取締り等の推進

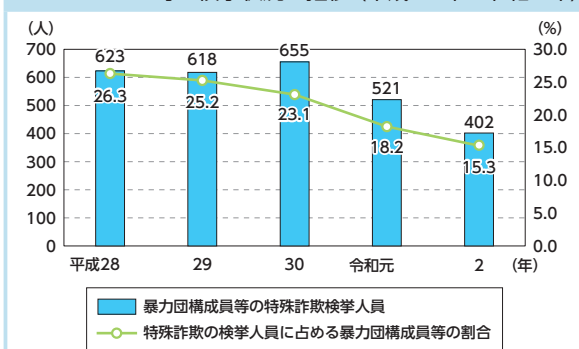
令和2年(2020年)中の特殊詐欺の検挙人員2,621人のうち、暴力団構成員等^(注5)の人数は402人であり、近年は減少しているものの、その割合(15.3%)は、刑法犯・特別法犯総検挙人員に占める暴力団構成員等の割合(5.4%)と比較して、依然として高い割合となっている。また、主な役割別検挙人員に占める暴力団構成員等の割合をみると、現場実行犯である「受け子」では8.6%、「出し子」では11.6%となっている一方、中枢被疑者では45.0%、「受け子」等の指示役では46.0%、リクルーターでは34.2%と、犯行グループ内で主導的な立場にある者での割合が高い水準で推移しており、暴力団が主導的な立場で特殊詐欺に深く関与している実態がうかがえる。さらに、近年は準暴力団等^(注6)が特殊詐欺事件に関与している事例も確認されている。

警察では、特殊詐欺事件の背後にいるとみられる暴力団や準暴力団等の犯罪者グループ等を弱体化し、特殊詐欺の抑止を図るため、各部門が連携した多角的な取締りを推進するとともに、積極的な情報収集等により、こうした犯罪者グループ等の活動実態や特殊詐欺事件への関与状況等の解明を推進している。

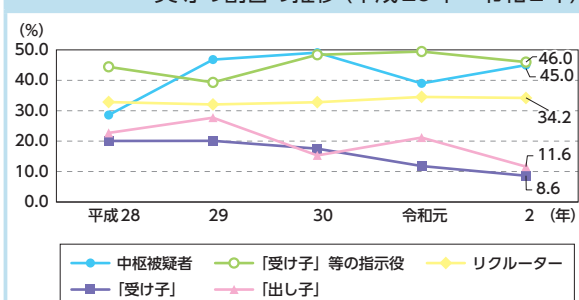
図表 I-1 刑法犯・特別法犯の総検挙人員に占める暴力団構成員等の検挙状況の推移
(平成28年(2016年)～令和2年)



図表 I-2 特殊詐欺の検挙人員に占める暴力団構成員等の検挙状況の推移 (平成28年～令和2年)



図表 I-3 主な役割別検挙人員に占める暴力団構成員等の割合の推移 (平成28年～令和2年)



注1：被害者に電話をかけるなどして対面することなく信頼させ、指定した預貯金口座への振込みその他の方法により、不特定多数の者から現金等をだまし取る犯罪（現金等を脅し取る恐喝及びキャッシュカード詐欺盗を含む。）の総称

注2：「受け子」等に対して、犯行の準備・実行・後始末等の様々な指示を行う役割の者をいう。

注3：「受け子」等を担う要員を犯行グループに勧誘する役割の者をいう。

注4：特殊詐欺の犯行に使用する電話、口座等の犯行ツールを調達する役割の者をいう。犯行拠点を用意する者も含む。

注5：140頁参照（第3章）

注6：145頁参照（第3章）

自転車の交通ルールとその徹底に向けた警察の取組

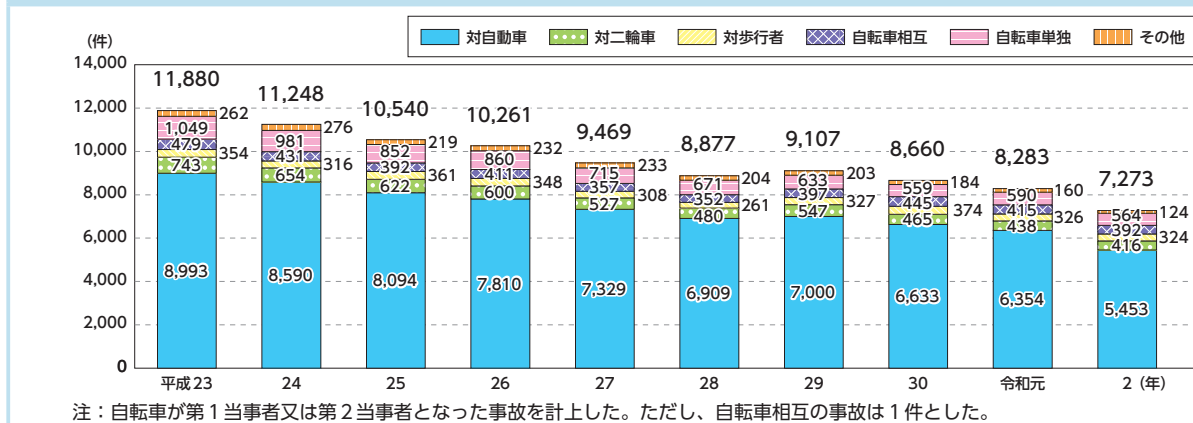
(1) 自転車関連交通事故の現状

自転車は、極めて身近な交通手段であり、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等にも資するものであると認識されている。また、昨今では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた国民の交通手段やライフスタイルの変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっている。

近年、自転車関連の死亡・重傷事故件数は減少傾向にあるものの、令和2年（2020年）中に発生したもののうち、約7割は自転車側に何らかの法令違反がみられる。

令和2年中の自転車対歩行者の事故のうち、歩行者の死亡・重傷事故の43.5%は、歩道上で発生している。また、同年中の自転車関連の死亡・重傷事故を相手当事者別でみると、自転車対自動車の事故が75.0%を占めており、同事故を類型別でみると、出会い頭衝突が54.6%と最も多くなっている。さらに、自転車対自動車の出会い頭衝突による死亡・重傷事故を法令違反別にみると、安全運転義務違反のほか、信号無視や一時不停止の違反が多く認められる。

図表Ⅱ－１ 自転車関連の相手当事者別死亡・重傷事故件数の推移（平成23年（2011年）～令和2年）



(2) 自転車の交通ルールと運転時の心構え

道路交通法上、自転車は「軽車両」であり、「車両」の一種であるため、歩道と車道が分離されている場合には、原則として、車道を通行しなければならない。普通自転車^(注1)は、車道に「普通自転車専用通行帯」^(注2)や「自転車道」^(注3)が設けられている場合には、それらを通行しなければならない。

例外として、「普通自転車歩道通行可」を示す標識や標示が設けられている場合や、13歳未満の子供や70歳以上の高齢者が運転している場合等には、歩道を通行することができる。ただし、歩道を通行する際には、歩道の車道寄りの部分（普通自転車通行指定部分^(注4)）がある場合は、その部分）を通らなければならない、歩行者を優先するとともに、原則として、すぐに停止できるような速度で徐行しなければならない。

自転車乗用中の交通事故類型としては出会い頭衝突が多く発生している。「車両」の一種である自転車も信号に従わなければならない、また、一時停止の標識がある場所では、停止線の直前で一時停止しなければならない。



「普通自転車専用通行帯」の標識と道路標示



「普通自転車歩道通行可」を示す標識



普通自転車通行指定部分

注1：他の車両を牽引しておらず、大きさ等が一定の基準を満たす自転車

注2：交通規制により指定された普通自転車専用の車両通行帯

注3：緑石線や柵等の工作物によって分離された自転車専用の走行空間

注4：歩道の白線と自転車の記号の標示によって指定された部分

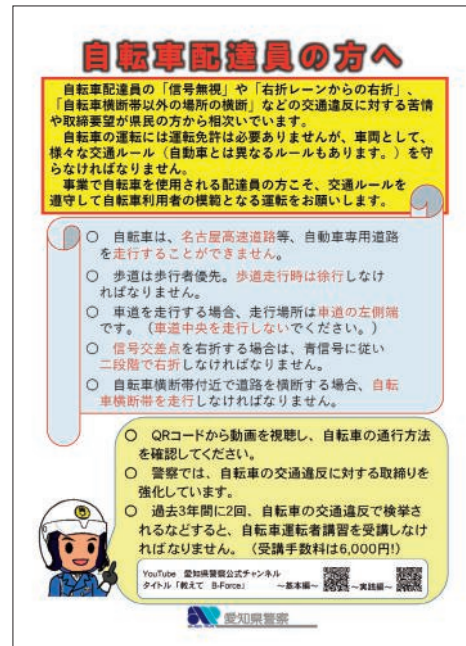
(3) 交通ルールの徹底に向けた警察の取組

① 自転車利用者に対する交通ルール等の周知徹底

警察では、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、「自転車安全利用五則」^(注1)を活用するなどして、全ての年齢層の自転車利用者に対して、交通ルール等の周知を図っている。

また、ルールを守らなかった場合の罰則や交通事故発生の危険性等を周知するとともに、ヘルメットの着用や幼児を自転車に乗車させる場合のシートベルトの着用、点検整備、損害賠償責任保険等への加入の促進を図っている。

さらに、配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっていることから、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、街頭における配達員への指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進している。



広報啓発リーフレット

MEMO ヘルメット着用の重要性

平成28年から令和2年までの期間における自転車乗用中死者を損傷主部位^(注2)別でみると、頭部に損傷を受け、それが致命傷となったものが約6割と最も高くなっている。また、ヘルメットを着用していなかった場合の致死率^(注3)は、着用していた場合と比べて約2.4倍高くなっている。

警察では、自転車乗用中の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての広報啓発に努めるとともに、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットの着用を推奨している。

図表Ⅱ-2 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率比較(平成28年～令和2年合計)



② 自転車安全教育の推進

警察では、関係機関・団体等と連携して、児童・生徒や高齢者等に対する自転車安全教育を推進している。令和2年中、児童・生徒や高齢者等を対象に、自転車シミュレーターを活用するなどした参加・体験・実践型等の自転車教室を開催したほか、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえ、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用等、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動も推進した。

③ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車の交通ルールを徹底するためには、ルールそのものの周知等のみならず、ルールを守らない者に対する指導取締りを行い、両者を両輪として推進していくことが重要である。

図表Ⅱ-3 自転車利用者に対する指導取締り状況(令和2年)

信号無視	通行禁止	遮断踏切立入り	指定場所一時不停止	制動装置不良	酒酔い	その他	取締り件数(件)	指導警告件数(件)
14,344	236	6,005	1,804	446	119	2,513	25,467	1,437,748

警察では、自転車指導啓発重点地区・路線^(注4)を中心に、自転車利用者の信号無視、一時不停止等に対し、指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講じるなど、厳正に対処している。また、指導取締りの機会を活用した「自転車安全利用五則」の周知にも努めている。

このほか、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て行った自転車の運転者を対象とする自転車運転者講習を実施しており、令和2年中は515人が受講した。

注1：「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」、「歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行」、「安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯及び交差点での信号遵守と一時停止・安全確認）」及び「子供はヘルメットを着用」

注2：損傷程度が最も重い部位（死者については致命傷の部位）

注3：死傷者に占める死者の割合

注4：自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望等を踏まえ、全国1,896か所（令和2年末現在）を指定

現場の警察活動を強化する 機動警察通信隊の活動

(1) 機動警察通信隊の概要

機動警察通信隊は、全国の情報通信部^(注1)に設置され、現場の警察活動の基盤となる通信を確保するための様々な活動を行う部隊である。具体的には、災害又は事故が発生した場合、警衛・警護警備や雑踏警備等を実施する場合、犯罪の捜査を行う場合等に、警察本部と現場警察官との間の指揮命令や連絡等が円滑に行われるよう、無線の不感地帯対策^(注2)のほか現場映像の撮影・伝送等の情報通信対策を講じている。

これらの活動により、現場の警察活動を強化することで、国民の安全・安心の確保に貢献している。

① 災害・事故発生時における活動

地震、台風、大雨等の災害や航空機、鉄道等による大規模な事故が発生した場合、機動警察通信隊は直ちに現場に出動し、現場映像の撮影・伝送や通信手段の確保を行っている。



路線バス事故現場映像の撮影・伝送

CASE

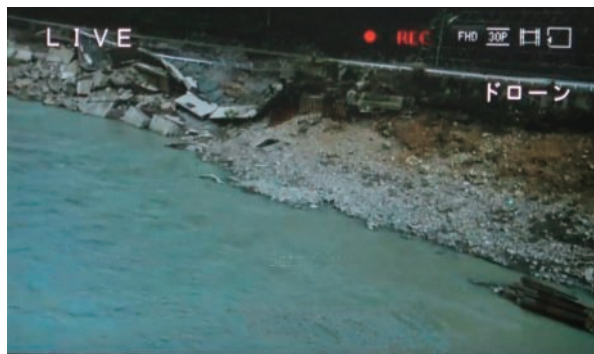
令和2年(2020年)7月豪雨による災害においては、九州管区警察局熊本県情報通信部等の機動警察通信隊が出動し、ヘリコプターテレビシステム^(注3)、デジタル映像モバイル伝送システム^(注4)、無人航空機型映像撮影伝送システム^(注5)等を用いて、撮影した被災状況や警察部隊の活動状況等の映像を警察本部、警察庁、首相官邸等にリアルタイムで伝送したほか、被災地を管轄する警察署に設置された警備本部に臨時の通信機器を設置するなどの活動を行った。



デジタル映像モバイル伝送システムを用いた
警察部隊の活動状況の撮影・伝送



無人航空機型映像撮影伝送システムを用いた
河川の氾濫状況の撮影・伝送



無人航空機型映像撮影伝送システムにより
撮影・伝送された河川の氾濫状況

注1：27頁参照（特集2）

注2：臨時の無線中継所の設置・運用を行い、警察無線が届かない地域等での無線通話を可能にすること

注3：警察用航空機から撮影された上空からの現場映像を地上の受信設備に伝送するシステム

注4：撮影した高解像度のデジタル映像を伝送するシステム

注5：無人航空機（ドローン）を用いて上空からの映像を低高度から撮影し、その映像をリアルタイムで伝送するシステム

② 警衛・警護警備等における活動

警衛・警護警備や雑踏警備等に当たっては、固定カメラやヘリコプターテレビシステムにより撮影された現場状況等の映像を、衛星通信車等により映像センターに集約し、テロップ挿入等の編集や警備実施状況に合わせた映像切替等を行い、警備本部等に伝送している。また、警備本部等から現場警察官への指揮命令や連絡等を円滑に行うための通信システムを迅速・的確に確保するほか、警察無線が届かない場合には臨時無線中継所を設置している。



G20大阪サミットにおける映像センターでの映像編集等の状況



臨時無線中継所の設置状況



ヘリコプターテレビシステム可搬型受信設備の設置状況

③ 重大事件発生時の活動

重大事件が発生した場合には、必要に応じて機動警察通信隊が直ちに現場に出動し、固定カメラ、デジタル映像モバイル伝送システム等により撮影した現場映像を捜査本部等に伝送するほか、捜査本部等から現場警察官への指揮命令や連絡等を円滑に行うための通信システムを迅速・的確に確保している。

(2) 各種訓練

各種事案への対応力強化のため、機動警察通信隊は、都道府県警察と共に、各種災害、事故、重大事件等を想定した合同の実戦的な訓練を継続的に実施している。

また、犯罪の広域化、大規模災害等に対応するため、複数の都道府県等の機動警察通信隊による合同の実戦的な訓練や他機関との共同訓練を実施している。



衛星通信車（応急通信対策車）の立ち上げ訓練



自衛隊との共同訓練（現場活動状況の撮影・伝送）

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた諸対策

警察庁では、平成26年（2014年）1月に2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備室^{（注1）}を設置したことをはじめ、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会^{（注2）}（以下「2020年東京大会」という。）に向けた体制を確保し、関連する情報の集約やリスク分析、装備資機材の整備等を行うとともに、大会組織委員会^{（注3）}や関係機関と連携した警備諸対策を推進してきた。

一方、新型コロナウイルス感染症が国際的な広がりを見せる中、令和2年（2020年）3月、同年7月24日から開催が予定されていた2020年東京大会の延期が決定^{（注4）}された。これを受け、政府では、2020年東京大会における新型コロナウイルス感染症対策について総合的な検討・調整が行われるなどしているところ、警察においても、こうした議論を踏まえつつ、大会組織委員会や関係機関と緊密に連携しながら、選手や観客にとって安全で安心な大会の実現に向けて諸対策を推進している^{（注5）}。

図表Ⅳ－1 2020年東京大会の開催概要

第32回オリンピック競技大会	東京2020パラリンピック競技大会
・ 期間 令和3年7月23日～8月8日 ・ 開催都道府県 東京都、北海道、宮城県、福島県、茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県、静岡県 ・ 競技会場 42会場（都内24会場） ・ イベント 33競技 339種目	・ 期間 令和3年8月24日～9月5日 ・ 開催都道府県 東京都、埼玉県、千葉県、静岡県 ・ 競技会場 21会場（都内15会場） ・ イベント 22競技 539種目
聖火リレー  オリンピック聖火リレールート	東京2020オリンピック聖火リレー ・ 令和3年3月25日～7月23日（121日間） ・ 福島県を出発し、全都道府県を巡る 東京2020パラリンピック聖火リレー ・ 令和3年8月17日～8月24日（8日間） ・ 競技開催都府県で実施（東京都、埼玉県、千葉県、静岡県）

（1）2020年東京大会の情勢

2020年東京大会は、世界中から多数のアスリート等が集まり、国際的にも最高度の注目を集めて開催される行事である。過去のオリンピック・パラリンピック競技大会では、選手村やライブサイトを狙ったテロ事件や大会システムへのサイバー攻撃が発生していることから、2020年東京大会の安全かつ円滑な開催に向けて、情報収集・分析、警戒警備、交通対策等の諸対策に警察の総力を挙げて取り組む必要がある。

注1：平成29年7月、同準備室は廃止され、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会対策推進室」が新たに設置された。

注2：第32回オリンピック競技大会及び東京2020パラリンピック競技大会の総称

注3：公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会

注4：令和2年3月30日、第32回オリンピック競技大会は令和3年7月23日から同年8月8日にかけて、東京2020パラリンピック競技大会は同年8月24日から同年9月5日にかけて開催されることが決定した。

注5：令和3年6月17日時点の情報に基づき掲載

(2) 警察における諸対策

① テロ対策

2020年東京大会期間中の安全・安心を確保するため、警察では、政府が取りまとめた「2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会に向けたセキュリティ基本戦略」に基づき、大規模集客施設や公共交通機関等におけるテロ対策、最寄りの駅から競技会場入口までの観客の移動経路（ラストマイル）上の主要な交差点等における車両突入対策、競技会場における小型無人機対策等、競技会場の内外における様々な課題に対し、関係省庁と連携して取り組んでいる。

また、施設管理者や地域住民等を含む社会全体でのテロ対策が重要であることから、関係機関、民間事業者等と連携したテロ対処訓練の充実等、官民一体となったテロ対策を深化させている。



官民が連携したテロ対処訓練

② サイバー攻撃対策

平成30年（2018年）2月に開催された平昌冬季オリンピック競技大会の開会式において、大会システムへのサイバー攻撃により、公式ウェブサイトがダウンするなどの障害が発生したことを踏まえ、警察では、関係機関等と連携して、2020年東京大会をめぐるサイバー攻撃及び攻撃者に関する情報収集・分析等を推進するとともに、大会期間中におけるサイバー攻撃の発生を想定した共同対処訓練を実施している。

CASE

令和2年12月、福島県警察及び宮城県警察は、2020年東京大会期間中におけるサイバー攻撃の発生を想定した共同対処訓練を、重要インフラ事業者と実施した。

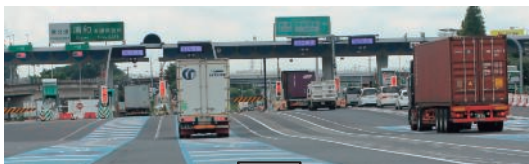


共同対処訓練の実施状況

③ 交通対策

2020年東京大会の競技会場は都内外に分散配置されているところ、警察では、大会関係者等の安全かつ円滑な輸送と都市活動の安定を両立させる観点から、関係機関・団体等と連携しながら、各種交通対策に取り組むこととしている。

具体的には、大会期間中の交通総量抑制に取り組むほか、関係者輸送ルート^(注)の円滑化を図るため、高速道路における本線料金所での開放レーン数の制限、入口閉鎖及び車線規制、一般道路における大会関係車両等の専用又は優先通行帯の設定及び会場周辺の車両通行禁止規制等を実施することとしている。



右側2レーンを制限



開放レーン数の制限の試行状況
(令和元年7月、東北自動車道浦和料金所)



入口閉鎖の試行状況
(令和元年7月、首都高速道路三軒茶屋入口)

注：選手村、宿泊施設と空港、競技会場、練習会場等を結ぶ経路の総称