

# I. 防犯カメラ設置の基準に係る論点整理

## 1. 車内防犯カメラの設置状況と課題

### <車内防犯カメラの設置を着実に進めていく必要性>

- ・ 昨年8月の小田急線車内傷害事件、昨年10月の京王線車内傷害事件等、鉄道車内における事件が相次いで発生。
- ・ 小田急線車内傷害事件の発生した車両には乗務員がリアルタイムで映像を確認できる車内防犯カメラが設置されていたところ。当該事件発生時においては、当該列車の乗務員に非常通報装置による乗客からの通報が輻輳したことや短時間で複数の乗降扉が開放されたことなどから車内の映像をリアルタイムで確認できる状況にはならなかったものの、カメラにより記録された乗客の避難行動など事件発生時の車内の状況を事後的に検証することができた。
- ・ 一方で、京王線車内傷害事件の発生した車両においては、車内に防犯カメラが設置されていなかったところ。本事件により、鉄道車両内での犯罪行為に対し、発生時の車内の状況に係る正確な事後検証や、事前の抑止効果等において課題が提起された。
- ・ こうした車内防犯カメラについて、設置されている旅客車は全国平均で約4割にとどまり、鉄道事業者間でも設置の進捗には大きなばらつきがある状況。
- ・ また、走行中の鉄道車内は、鉄道駅に比べ、ひとたび犯罪行為が発生すると逃げ場のないとも指摘されるような空間となり、人々の不安感等が増大し得る。昨年的事件発生後、鉄道車内における各種犯罪行為からの乗客の安全確保に関し、社会的な関心や対策への要請が高まっている状況。こうした社会的要請に応え、鉄道利用における安全・安心の実現を図っていくため、昨年的事件発生を契機に、鉄道車内という特殊な空間において生ずる、確信犯による凶悪事件をはじめとした乗客の安全・安心を脅かす各種犯罪行為への対応を目的として、まずは、鉄道車内を対象に、犯罪の事後検証や抑止に資する防犯カメラの設置等を着実に進めるための対策を講ずる必要がある。
- ・ こうしたことから、「京王線車内傷害事件等の発生を受けた今後の対策について」(令和3年12月3日)に掲げた対策の一つとして、車内防犯カメラの設置を促進するための基準を検討する必要がある。

# Ⅰ. 防犯カメラ設置の基準に係る論点整理

## 2. 車内防犯カメラの設置基準において求める内容

### <車内防犯カメラの設置促進の手段>

- ・ 今般の事件を教訓にして、車内防犯カメラの設置を着実に進めていくため、車両を新しく製造する際等の車内防犯カメラの設置を、鉄道に関する技術上の基準を定める省令(以下、「技術基準省令」という。)として位置づけるべきではないか。

【意見】省令等による義務化がなくても、現在各事業者において積極的に防犯カメラの設置等を進めていることから、省令等による義務化は盛り込むべきではない。

【意見】設置だけでなく維持管理や撮影した画像等の管理についてもガイドライン等で方向性を示していただき、努力義務として整理する方針が良い。

【意見】犯罪捜査や治安維持のためのカメラ設置であれば、警察や自治体からの依頼を受けて事業者が設置を許可するという流れが一般的であり、事業者に義務を課すこと自体に無理がある。

### <設置基準の対象範囲(対象車両)について>

- ・ 例えば乗務員が車内の様子を容易に確認できるような、短編成のものを義務づけから除外すること等も含め、各路線の状況も踏まえて検討すべき。

【意見】技術基準で、全国一律に、事業者にその義務を課すのが適切適正なのかは疑問。

【意見】全国の手大民鉄から中小民鉄がどこまで対応することができるのかといった目線も必要。

# 1. 防犯カメラ設置の基準に係る論点整理

## 3. 車内防犯カメラの特性を踏まえた基準

### <基準において防犯カメラに求める機能>

- ・ 防犯カメラの存在を確認させることにより、自身が撮られていることを意識させることで、犯行意欲を削ぎ犯罪行為の実行を思いとどまらせる効果を期待することができる。
- ・ リアルタイムで車内の防犯カメラ映像が確認できる場合には、乗客の適切な避難誘導等の現場対応に役立てることができる。
- ・ 事件の発生状況や対応状況を確認し、改善点を洗い出すことで、同種事案等の対応策の立案や対応マニュアルの見直し、社員の教育・訓練等に役立てることができる。
- ・ 逮捕されることを厭わない確信犯に対しては、犯罪の抑止効果を期待することはできず、むしろ、リアルタイムで映像の共有が可能な防犯カメラの設置により、事件の早期解決やこれによる被害の拡大防止、また、乗客の適切な避難誘導を図ることの方が有効と考えられる。
- ・ 一方、その他の犯罪企図者に対しては、録画機能付き防犯カメラであっても「犯罪の抑止」の効果を期待することができ、列車内においては凶悪犯より粗暴犯の方が認知件数の割合が高いことや、現状において車内防犯カメラの設置率が低い状況(全国の旅客車の約4割)にあること、また、設置・運用に係る費用負担を考慮すれば、まずは、録画機能付きの防犯カメラも含めて車内への設置を進めることが有効と考えられる。

【意見】今回の議論は小田急線車内傷害事件と京王線車内傷害事件が発端となっているが、あの手の犯罪に対しては、防犯カメラでは抑止力が弱いとの意見も出ている。今回、この件に関して、「録画機能を有する防犯カメラの設置を義務付ける」とこととした時に、(それで足りるのかという趣旨で)国民は納得するのかということを懸念する。

【意見】車内防犯カメラは、確信的なテロリストや無差別殺傷犯には抑止効果は低いですが、それ以外の犯罪には抑止効果がある。

## 3. 車内防犯カメラの特性を踏まえた基準

### <基準化による運行への影響>

- ・ 技術基準省令第87条において、「車両は、安全に運転することができる状態でなければ、これを使用してはならない」と規定されているが、1台あたり年間数件程度の動作不具合が発生する防犯カメラを技術基準省令等に位置づけることはできるのか。
- ・ カメラ自体の動作状況は、筐体のランプの点灯状況等で確認。点検周期は、数日毎～数十日毎である。
- ・ 録画映像は、SDカードやハードディスク等の記録媒体に保存。個人情報保護の観点から録画映像を確認できる者(及びパソコン等の機器)を限定(車両部門以外の者が担当となっている場合もある)している。

【意見】列車運行の要件との関係において、例えば消火器等は設置義務があるために、運転士が出庫点検時にチェックする決まりとなっている。防犯カメラの動作を運転士にチェックさせるのか。

【意見】車両防犯カメラは、汎用品を活用しながら運用しており、耐久性・信頼性が基準で制約されるようなスペックのものではない。基準化により不具合発生時に運行停止という事態につながることを懸念。

【意見】健全に動作している防犯カメラが何割であれば運転できるかについても予め考えておく必要がある等、短期間での議論は難しい。

【意見】カメラのような故障しやすい電子機器と、他の車両設備とを同列に語るのは難しい。この辺の整合を含めて、時間をかけるなり慎重に進めた方が良い。

【意見】現状、防犯カメラは非常に故障率が高く、また、データの取り出しが困難である等、技術的信頼性が確保できていないシステム。省令に定めるというのは時期尚早だと考える。

## 4. 防犯の観点からの基準整備について

### <技術基準省令における防犯の概念の追加>

- ・ 相次ぐ傷害事件を受けて、鉄道営業法第1条に基づく、技術基準省令や解釈基準(局長通達)等を防犯の観点で見たときに改めるべき事項はないか検討すべき。
- ・ 鉄道営業法には、旅客に対し、車内の旅客の身の安全に影響を及ぼす又は平穩を乱すおそれのある行為を制約する規定が定められていること等を踏まえれば、鉄道営業法の法目的には、車内における乗客の行動に起因する他の乗客に対する危険を防止することも含まれていると解される。
- ・ このことを踏まえれば、鉄道事業者が確保すべき「安全な輸送」には「旅客が安全かつ平穩に旅行できること」も含まれると解され、鉄道営業法第1条の「鉄道の建設、車両器具の構造」の基準には車内における乗客の行動に起因する危険を防止するために(防犯の観点から)必要なものも含まれていると考えられる。

【意見】技術基準省令は、元々その確率論的観点の立場から安全工学に基づいてリスクを抑え込むことが前提と考える。非常に不確定性の高いもの(犯罪の抑止)に対応しようという規定を、技術基準省令に盛り込むということは、この省令との整合性があるのか。

【意見】技術基準省令第1条に「安全な輸送」という言葉があるが、鉄道事故等報告規則にある鉄道運転事故の防止を念頭に置いているものであって、セキュリティの概念は入っていない。それを入れるというのはかなりのシステムチェンジになる。短期の議論で良いのか。

【意見】技術基準省令は鉄道の安全運行、いわゆる運転事故防止を意図してつくられたものであり、防犯の概念を追加するのはそぐわないと考える。

## II. 防犯カメラ設置の基準に係る検討の方向性

### 1. 車内防犯カメラの設置促進の手段はどうあるべきか

- 車内防犯カメラの設置を着実に進めるため、車両の新造時や大規模改修時において設置を義務付けた場合に生じる課題等、議論の中で提起された以下の課題について、解決を図るべく検討を深めていく。
- また、その際は、新規省令も含めた他の法令体系への位置付けも視野に入れた検討を進める。

### 2. 設置基準の対象範囲はどうあるべきか

- 全国一律を前提とせず、例えば、三大都市圏といった犯罪が発生した場合の影響が特に大きいエリアや路線など、防犯対策を重点的に講じる観点から、設置を求める対象車両の範囲について検討を進める。
- 新幹線については、我が国鉄道旅客輸送の大動脈として社会的役割が大きいことや高速で走行すること等に鑑み、セキュリティ確保の重要性が特に高いことから、上記の整理に関わらず全路線を対象として検討を進める。

### 3. 基準において防犯カメラに求める機能はどうあるべきか

- 車内防犯カメラ設置による効果や運用も含めた費用負担を踏まえるとともに、すでに車内防犯カメラを設置している事業者による追加的な投資を回避しつつ、着実に車内防犯カメラの設置を進められるよう、録画機能のみであるものでも可とする等、求める機能やスペックについて防犯対策として最低限必要な水準の検討を進める。

### 4. 基準化による運行への影響についてどう考えるべきか

- すでに各社で運用されている防犯カメラの耐久性、信頼性等を考慮の上、カメラの不具合発生時においても列車の運行に支障が生じないこと等、実態に即した運用となるよう、基準内容の検討を進める。

### 5. 技術基準省令における防犯の概念の追加についてどう考えるべきか

- 新規省令も含めた他の法令体系への位置付けも視野に入れた検討を進める(再掲)。