

# 運輸事業者におけるセキュリティの取組

令和 3 年度  
運輸安全マネジメント総合セミナー  
2022.3.17

日本大学危機管理学部 河本志朗

# 本日の内容

- 1 セキュリティの考え方
- 2 交通機関におけるセキュリティの現状と課題
- 3 事業者が考えるべき対策

# 1 セキュリティの考え方

## (1) 安全の取組としてのセキュリティとセーフティ

交通機関の乗員、乗客等の生命、身体、財産を様々な危害から守る、つまり「安全」を確保するための取組には、

- 「セキュリティ」
- 「セーフティ」

がある。どちらも危害の発生を防止することが目的であるが、危害がもたらされる要因によって両者を区別する。

## ① セーフティとは

輸送機関の運行、原子力発電所の運転、工業製品の製造と提供、医療活動などリスクを伴う活動において、人為的ミス、設備や機器の故障、安全システムの不具合などによって生じる危害から守る取組。

科学技術の進展に伴って、社会の様々なシステムが複雑化し、大規模事故等に対するリスクと脆弱性が高まる中、セーフティの取組もますます複雑になっている。

## ② セキュリティとは

テロ事件や犯罪など、**悪意を持った人間**によって引き起こされる人の殺傷、物の破壊、業務の妨害などにより生じる危害から守る取組。

科学技術の進展、国際情勢、社会・経済情勢の変化に伴って、**犯罪やテロ**に対する新たなリスクと脆弱性が高まる中で、セキュリティはますます重要になっている。

### ③ セーフティとセキュリティの具体例

- 航空機が、
  - ・ エンジンの不調により墜落するのを防ぐのは、  
→ セーフティ
  - ・ 貨物に仕掛けられた爆弾の爆発によって墜落するのを防ぐのは、  
→ セキュリティ
- 原子力発電所が、
  - ・ 津波により電源を失い原子炉の冷却ができなくなるのを防ぐのは、  
→ セーフティ
  - ・ サイバー攻撃を受けて原子炉の冷却ができなくなるのを防ぐのは、  
→ セキュリティ

- 航空機が、
  - ・ エンジン不調により墜落するのを防ぐには、
    - エンジンの整備を決められた時期に決められた手順で確実に行う。
  - ・ 貨物に仕掛けられた爆弾の爆発によって墜落するのを防ぐには、
    - 乗員・乗客の手荷物や貨物についてエックス線装置等を使用して確実な保安検査を行う。
  
- 原子力発電所が、
  - ・ 津波により電源を失い原子炉の冷却ができなくなるのを防ぐには、
    - 防波堤を強化したり、非常電源装置等を高所に設置したりしておく。
  - ・ サイバー攻撃を受けて原子炉の冷却ができなくなるのを防ぐには、
    - 制御システムが攻撃されないよう、システムの防御を強化する。

## (2) セキュリティの用語例

### ① 国際原子力機関用語集

(IAEA Safety Glossary 2018 Revision, p. 155 )

- ・ 核物質、他の放射性物質、又はそれらに関連する施設に関わる盗難、妨害破壊行為、無許可のアクセス、不法な輸送、あるいはその他の**悪意のある行為**の防止、検知及び対応。

### ② 国際民間航空条約(Convention on International Civil Aviation)

第17付属書（第9版）：保安(Security)

- ・ 民間航空を**不法な妨害行為**から守ること。この目的は諸対策及び人的及び物的資源の組合せにより達成される。

### (3) セキュリティとセーフティの関係

#### ① IAEAの安全原則

「安全対策及びセキュリティ対策は、セキュリティ対策が安全を損なわないように、また、安全対策がセキュリティを損なわないような統合的な方法で計画、実施されねばならない」

(国際原子力機関「安全原則」日本語翻訳版、2008年12 月、独立行政法人原子力安全基盤機構 )



セキュリティとセーフティは相互に取組を阻害することがありうる！



## ② 原子力発電所における事例

### 【事例】

火災防護対策のため周辺防護区域外の森林を伐採し、地面をモルタルで固める措置を実施した（セーフティ）。

その結果、このモルタル措置により地面が高くなり、結果的に周辺防護区域境界のフェンス（セキュリティ）を乗り越えやすい状態となったため追加の防護措置を実施した。

→ セーフティを強化した結果、セキュリティを阻害することになってしまった。  
（「原子力安全、核セキュリティ及び保障措置の調和に向けた検討について」  
平成30年4月25日、原子力規制庁）

## (4) セキュリティの取組の方法

### ① ポイントは、「**なにから、なにを、どうやって守るか**」

#### ○ なにから（脅威）：

犯罪：侵入盗、強盗、放火、詐欺、暴行、情報窃取、システムの妨害

テロ：銃撃、爆弾、ハイジャック、自動車の突入、ナイフによる殺傷、NBC（化学剤、生物剤、放射性物質、核物質）の使用、サイバーテロ、食品への異物混入

#### ○ なにを（資産）：

重要施設、公共交通機関、自宅、生命・身体・財産、情報等

#### ○ どうやって（脆弱性）：

フェンス、監視カメラ、センサー、入退管理、危険物検知、警備員の配置、機械警備等防犯システム、ネットワークセキュリティ

## ② セキュリティに取り組むには

- 守るべき対象に対してどのような脅威があるのかを特定・評価し、次に、
- その脅威に対して守るべき対象にはどのような脆弱性があるのかを特定することにより、
- どのような対策を講じるべきかを検討することが必要。

## 2 公共交通機関におけるセキュリティの現状と課題

### (1) 民間航空機

#### ① 近年における航空機テロ事件

2001年9月 米国同時多発テロ

2006年8月 英国発米国向け航空機液体爆発物テロ未遂

2009年12月 アムステルダム発米国向け航空機爆破未遂事件

2010年10月 米国向け航空貨物爆破テロ未遂

イエメン発米国向け航空貨物に爆発物を設置

2015年10月 ロシア航空機爆破事件

エジプトのシナイ半島を離陸したサンクトペテルブルク行きの  
航空機が爆破され墜落

○ 相次ぐ国際的なテロ事案の発生を踏まえ、ICAO(国際民間航空機関)の国際標準に適合した航空保安対策を適切に実施。

## 国際的なテロの動向と航空保安対策の強化

### 米国同時多発テロ (2001.9)

航空機をテロの道具として利用した従来になかった新たな自爆テロ



### 航空保安対策の抜本的強化

- ・強化コックピットドアの装備義務化 (2003.11)
- ・空港周フェンスの強化、センサーの設置等 (2004.4)
- ・航空貨物「Known Shipper/Regulated Agent制度」運用開始 (2005.10)/内容の強化 (2012.12)
- ・国際線搭乗ゲートでのパスポートチェックの実施 (2008.7)
- ・国際線が就航する空港従業員等に対する保安検査の強化、空港のゲート管理の強化等 (2013.7)

### 大西洋液体爆発物テロ未遂事件 (2006.8)

液体爆発物を用いた自爆テロ未遂事件

国際線における液体物の客室への持込制限の導入  
(2007.3)

### 米国航空機爆破テロ未遂事件 (2009.12)

化学物質を用いた自爆テロ未遂事件

国際線における旅客へのランダム接触検査の導入  
(2012.10)

## 今後の取組

空港従業員等に対する内部脅威対策の強化及び情報管理の徹底など、関係機関や事業者等に対する教育訓練・監査を通じて、それぞれの航空保安対策が適切に実施されるよう取り組んでいく。





令和2年4月17日  
航空局安全企画課

## 空港の保安検査の高度化等に係る対策をとりまとめました

～保安検査員の人材確保・育成を図るための今後の対策取組とりまとめ～

将来的な航空旅客の大幅な増加の中でも乗客の利便性と保安検査の确实性とを両立させるため、空港における保安検査員について、①労働環境改善、②待遇改善・人材確保、③検査能力・効率性の向上、④旅客への働き掛けを柱とする今後の対策取組をとりまとめました。



令和4年3月10日  
航空局安全部安全企画課  
航空保安対策室

## 航空保安に関する航空法等一部改正の施行について

～ 旅客等に対する保安検査の受検の義務付けを開始・  
ハイジャックやテロ等の防止のための基本方針を策定～

昨年6月11日に公布された「航空法等の一部を改正する法律」の施行に伴い、本日より航空機搭乗前の保安検査の受検等が航空法に基づき義務付けられるとともに、危害行為防止基本方針を策定・公表しました。

## (2) 鉄道

### ① 近年における鉄道に関する事件

1995年3月 東京地下鉄サリン事件

2004年3月 マドリード列車爆破テロ事件

2005年7月 ロンドン同時多発爆破テロ事件

2015年6月 新幹線内放火事件

2015年8月 フランス国際列車内銃撃未遂事件

2017年4月 サンクトペテルブルク地下鉄爆破テロ事件

2018年6月 新幹線殺傷事件

2021年8月 小田急線刺傷事件

2021年10月 京王線刺傷事件

2021年11月 九州新幹線放火未遂事件



## ② 鉄道におけるセキュリティの取組の現状

### ○ 「**見せる警備・利用者の参加**」を軸とした対策

- ・ 警備員や駅員による警戒警備・警乗
- ・ 不審物等通報用の駅構内のインターホン、列車内の**非常通報装置**
- ・ **防犯カメラ**の活用
- ・ 利用者に対する**協力依頼**の広報



# 駅構内における警戒強化

## 駅係員・ガードマン等による巡回警備



駅係員・ガードマンによる  
日々の定期的な巡回警備



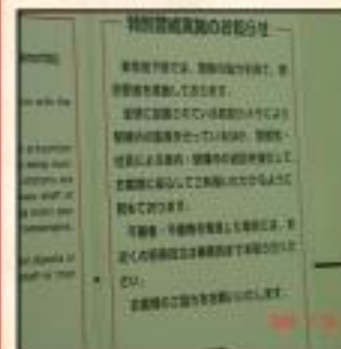
腕章等の着用により、  
「目に見える」巡回警備



警察官による巡回・立哨



## 不審物発見に係る電子掲示板・ 構内放送等による協力要請

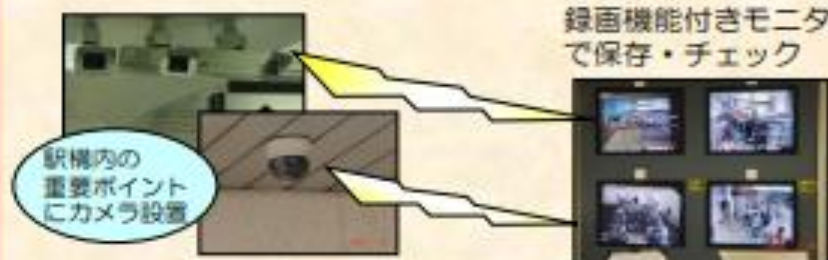


ポスターの掲示



電子掲示板の  
テロップ表示

## カメラによるモニタリング



録画機能付きモニタ  
で保存・チェック

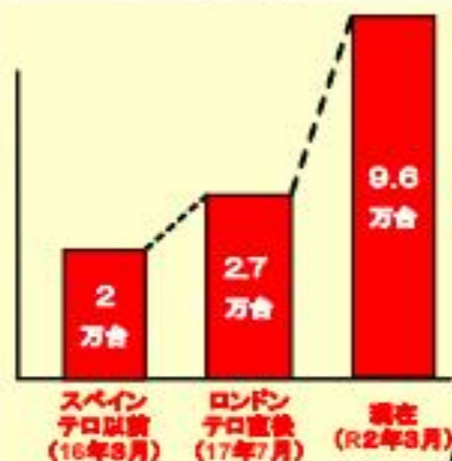
駅構内の  
重要ポイント  
にカメラ設置



ロンドンの地下鉄等同時爆発テロにおいても、カメラ  
の映像記録が容疑者特定の有効な手がかりとなった。



## ◆我が国の駅構内における カメラの設置状況



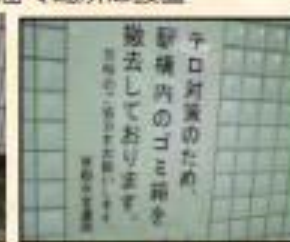
## ゴミ箱の集約・撤去



駅係員の目の届く場所に設置



中身が見える透明ゴミ箱



ゴミ箱撤去の貼り紙



## 警察官、ガードマン等による列車内の警戒



走行中の列車内等において、警察官、ガードマン、車掌等による不審者・不審手荷物のチェックが実施されている。

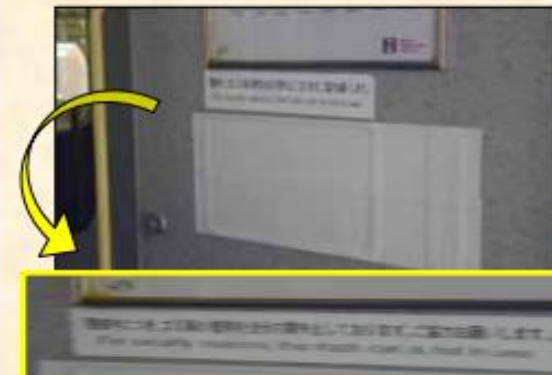
## 不審物発見等に係る協力要請



## 運転室の施錠



## 新幹線車内のゴミ箱の閉鎖



新幹線車内のゴミ箱もテープで閉鎖  
(東北新幹線)

## 列車内の非常通報器



車内の乗客からの不審物情報の提供に非常通報器の利用も可能



# 3段階の危機管理レベル

## 危機管理レベルⅠ

通常警戒体制（緑）

平常時、若しくは海外情勢等から全般的に警戒を要するが、国内の特定の鉄道施設等への具体的な攻撃情報がない状況



対策強化

## 危機管理レベルⅡ

高度警戒体制（黄）

国内の特定の鉄道施設等への具体的な攻撃情報がある状況など



対策強化

## 危機管理レベルⅢ

厳重警戒体制（赤）

国内の鉄道施設等を狙ったテロが発生し、引き続き、危険な状況など





2021年8月6日に発生した小田急線における車内傷害事件を受け、国土交通省では、JR・大手民鉄・公営地下鉄等の鉄道事業者と意見交換を行い、線区や車両等の状況を踏まえた取組として、以下の対策をとりまとめ、順次実施。

### 警備の強化 (見せる警備・利用者への注意喚起)

- 駅係員や警備員による駅構内の巡回や車内の警戒添乗等の実施
- 業界共通のポスターや車内アナウンス等を活用した警戒警備の周知
- 車内や駅構内の防犯カメラの増備
- 警察との連携の強化



警備員による巡回 画像解析(置きり検知)

### 被害回避・軽減対策

- 最新技術を活用した不審者や不審物の検知機能の高度化
  - ・防犯カメラ画像の解析などによる不審者・不審物の検知機能について、AIを含む最新技術を活用した機能の高度化や技術の共有化等を検討(最新技術の活用状況等について関係者間で共有)
- ピクトグラムも活用した非常通報装置等の車内設備の設置位置や使用方法のよりわかりやすい表示
- 指令を含む関係者間のリアルタイムの情報共有
  - ・スマホやタブレットの活用
  - ・非常時映像伝送システムの活用 等
- 防護装備品や医療器具類等の整備
- 車内事件発生時における現場対応力を向上させるための社員の教育・訓練の実施及びマニュアル等の見直し

※具体的な方策の検討・実施に向けては安全統括管理者会議等を活用  
(安全統括管理者:鉄道事業法に基づき、各鉄道事業者が選任する安全の責任者(副社長、専務・常務取締役等))

#### ＜参考＞車内への携行品に関する関係法令の整備

- ・適切に梱包されていない刃物の持ち込みについては、省令改正(平成31年4月施行)により禁止
- ・手荷物検査の実施については、省令改正(令和3年7月施行)によりその権限を明確化



注意喚起ポスター  
(9月24日より順次掲載開始)



非常通報装置の設置例



鉄道車内における傷害事件の発生を受けた対応については、2021年8月6日の小田急線車内傷害事件を受けて別紙をとりまとめ、各鉄道事業者や国土交通省において対策を進めていたところである。しかしながら、その後の同年10月31日の京王線車内傷害事件等を受け、国土交通省では、再度JR、大手民鉄、公営地下鉄等の鉄道事業者と意見交換を行い、線区や車両等の状況を踏まえた取組として、別紙に加え、以下の対策を追加し、順次実施することとする。

#### ➤ 乗客の安全な避難誘導の徹底

- ・ 複数の非常通報装置のボタンが押され、かつ内容が確認できない場合は緊急事態と認識し、安全を確保するため、防護無線の発報等により他の列車の停止を図るとともに、当該列車についても速やかに適切な箇所に停止させることを基本とする。
- ・ 駅停車時にホームドアと列車のドアがずれている場合の対応として、ホームドアと列車のドアの双方を開け乗客を安全に誘導・救出することを基本とする。

(11/2開催の緊急安全統括管理者会議指示事項)

#### ➤ 各種非常用設備の表示の共通化

- ・ 非常通報装置に加え、車内の非常用ドアコックやホームドアの取扱い装置についても、路線の特性や装置の機能に応じ、ピクトグラムも活用した表示方法の共通化について検討・実施する。

#### ➤ 利用者への協力呼びかけ

以下の事項について、利用者への協力を呼びかける。

- ・ 乗車時に非常通報装置の位置を確認すること
- ・ 非常時には躊躇なく非常通報装置のボタンを押すこと

#### ➤ 車内の防犯関係設備の充実

以下の事項について、費用面も考慮しつつ、必要な基準の見直しや費用負担のあり方も含め検討を開始する。

- ・ 車両の新造時や大規模改修時における車内防犯カメラの設置(録画機能のみであるものを含む)
- ・ 映像や音声により車内の状況を速やかに把握できる方法等(非常通報装置の機能向上等)

#### ➤ 手荷物検査の実施に関する環境整備

- ・ 本年7月に改正された鉄道運輸規程に基づき、危険物の持込みを防ぐために必要に応じて手荷物検査を実施することについて旅客等に対し理解と協力を求めるとともに、車内への持込みが禁止されている物品についてのわかりやすい周知を図る。また、不審者を発見した場合の対処、検査のノウハウの共有、訓練の実施等について、警察との連携を図る。



### ③ 取組における課題

#### ○ 利用者の意識の向上と協力確保

- ・ テロや犯罪などに対する警戒意識をどう向上させるか。
- ・ 不審者・不審物を発見した際の通報の協力をどう得るか。

#### ○ 安全と利便性のバランス

- ・ 手荷物検査の実効的な実施

#### ○ 事件発生時の対処能力の向上

- ・ 事案を想定した計画の策定と実践的な訓練
- ・ 他機関連携の強化

#### ○ 経営体力の差による取組の格差の解消

- ・ ベストプラクティスなどの情報提供や財政支援の検討

### (3) 船舶

#### ① 過去の海上テロ事件

1970年5月 瀬戸内シージャック事件

少年が広島市で定期旅客船「プリンス号」を乗っ取り。

1985年10月 エジプト沖でパレスチナ武装組織がイタリアの客船を乗っ取り。

2002年10月 アデン湾におけるフランス籍原油タンカー爆破事件

爆発物を搭載した小型ボートが突入して爆発した。

2004年2月 フィリピンにおける客船爆破事件

マニラで乗客乗員約879名を乗せて出港、約1時間後に船内に持ち込まれた中古テレビに仕掛けられた爆発物

(TNT火薬約3.6kg) が突如爆発、フェリーが炎上し、乗客63名死亡、53名行方不明、数百人が負傷した。

## ② 海上におけるセキュリティの現状

### 【SOLAS条約に基づくセキュリティ対策】

#### ○ 国際海上運送保安指標の設定

- ・ 国際航海船舶及び国際港湾施設に対するテロの発生のおそれ等を勘案して、3段階の国際海上運送保安指標を設定

#### ○ 国際航海日本船舶の保安対策

※ 国際航海に従事する旅客船又は総トン数が500トン以上の旅客船以外のもの（漁船等を除く）の船舶所有者が対象

- ・ 船舶警報通報装置の設置
- ・ 船舶指標対応措置（国際海上運送保安指標に応じて実施する保安の確保のための措置）の実施
  - 巡回警備の強化
  - 船舶内外の監視
  - 出入管理の実施
  - 貨物の取扱管理の実施



- 船舶保安統括者（船舶の乗組員以外の者から選出される保安業務を統括管理する者）及び船舶保安管理者（船舶の乗組員から選出される船舶において保安業務を管理する者）の選任と国土交通省への届出
- 国土交通大臣等の承認を受けた船舶保安規程（保安の確保のために必要な事項について記載した規程）の作成及び船内への備え置き
- 上記に掲げるような保安対策の実施について国土交通省等の検査を受けること。さらに、検査の結果、法の要件を満たしている場合に交付される船舶保安証書を国際航海の際には船舶に備え置くこと

## 国際航海船舶

((( ))) 船舶警報通報装置の設置

貨物の取扱管理  
(積込貨物と積荷目録との一致の確認等)

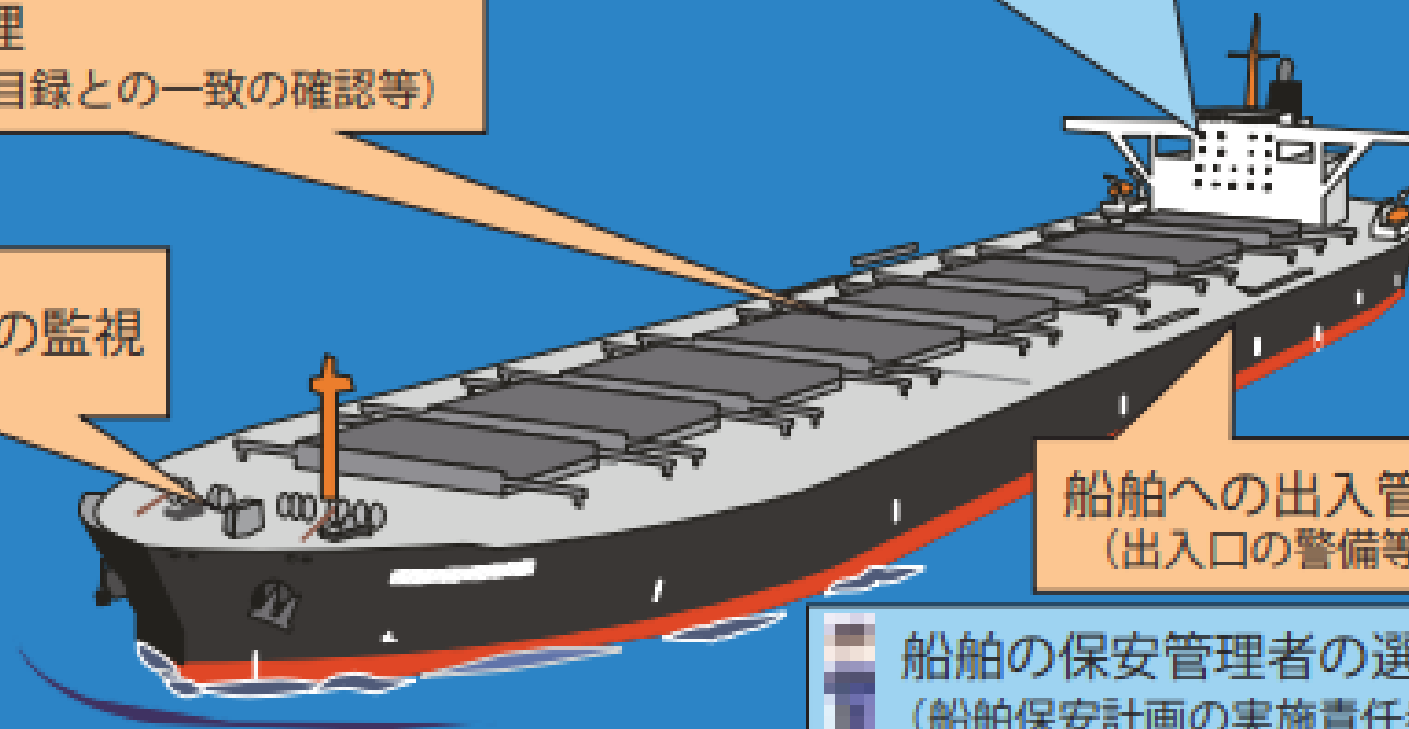


船舶内外の監視

船舶への出入管理  
(出入口の警備等)



船舶の保安管理者の選任  
(船舶保安計画の実施責任者)



### ③ 海上におけるセキュリティの課題

- 外航船は、SOLAS条約とその国内実施法「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づいて厳格なセキュリティが行われているが、内航船はその適用がなくセキュリティの取組向上が課題。

→ ○ 関係者の意識の向上、利用者の協力確保、研修・訓練の実施

「海上・臨海部テロ対策協議会」（海上保安庁）

構成メンバー：日本船主協会、日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会、日本外航客船協会、日本内航海運組合総連合会、日本船舶代理店協会、外航船舶代理店業協会、日本港運協会、日本港湾タグ事業協会、日本水先人会連合会、日本港湾協会、外国船舶協会、海上保安協会

## ベストプラクティス集

### 1 テロの標的とされないために講じる措置

テロの標的にならないよう、各事業者の従業員全員がテロに対する危機意識を持ち、「見せる警備」の実施や、テロ対策訓練の模範等を積極的に広報することにより、日常業務の中でセキュリティ対策が十分に講じられていることを外部に示し、抑止効果を高める。

#### 出入管理の確実な実施

国際空港における、トラックドライバー等に対するP Sカード等による3点確認の確実な実施や、船舶における船門での訪問者の管理・記録を徹底する。また、従業員・出入業者・施設利用者等に対して、名札・IDカード、入館証等を着用させることにより、部外者等との識別を徹底し、不審者の侵入を防止する。併せて、識別証、制服などの紛失盗難防止も徹底する。



#### 監視カメラ、センサー等の設置・増設

テロ発生時に被疑者特定のための重要な手がかりとなる、防犯カメラを設置・増設する。

併せて「監視カメラ作動中」等の表示をすることにより、常に監視下にあることを周知に知らしめ、抑止力を向上させる。

※ 防犯カメラの設置に際し、不審者・不審物検知システムを導入すれば、不審者・不審物をより早期に発見することも可能となる。



#### ゴミ箱の集約、撤去

ゴミ箱の従業員等の目の届く場所への集約又は撤去や、透明ゴミ袋の使用により、不審物の放置を防止する。





## (4) 自動車

### ① 過去のバスジャック事件

1977年10月 長崎バスジャック事件

男性2人が路線バスを乗っ取り。

2000年5月 西鉄バスジャック事件

少年1人が高速バスを乗っ取り、3人を刃物で刺し1人死亡。

2008年7月 愛知バスジャック事件

少年1人が高速バスを乗っ取り。

2011年11月 千葉県バスジャック事件

男性1人が路線バスを乗っ取り。

2014年5月 宮崎県バスジャック事件

男性1人が路線バスを乗っ取り。

## ② 自動車におけるセキュリティの現状

### ○バス・バスターミナル

- ・ 始業・終業時、起終点における**車内点検**
- ・ 主要駅のバスターミナル、営業所・車庫内外の巡回
- ・ **終業後のドアロックの徹底**
- ・ 主要バス停にテロ対策実施中であること及び不審者・不審物発見時の協力要請を記載したはり紙の貼付
- ・ 車内放送等により乗客への危険物持ち込み禁止、不審者・不審物発見に関する**協力要請**を実施
- ・ 不審者情報等の警察への通報連絡の徹底
- ・ テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備
- ・ (公社) 日本バス協会策定の「**バスジャック統一対応マニュアル**」を踏まえたバスジャック対策の再確認及び初動対応の訓練の実施 等

## ○トラック

- ・ 営業所・車庫内外の巡回
- ・ 終業後のドアロックの徹底
- ・ 不審な荷物である旨の連絡があった場合には、荷物に触れないよう注意喚起するとともに、荷物の状態に応じ、速やかな引き取り、警察への連絡の徹底
- ・ 営業所等で不審な荷物を発見したときは、触れないようにするとともに、荷物の状態に応じ、警察への連絡の徹底
- ・ 放射性物質等危険物輸送における安全管理の徹底
- ・ 車両盗難時の警察への連絡の徹底

## ○タクシー

- ・ 乗客への不審物発見に関する協力要請の実施

## ○レンタカー

- ・ レンタカーを借り受けようとする者への**本人確認**の徹底
- ・ 不審者についての**警察への速やかな連絡**の実施
- ・ レンタカー返却後の車内の不審物チェックの徹底
- ・ **車両盗難時**の警察への連絡の徹底

## ③ 自動車におけるセキュリティの課題

- バスは乗務員が1名であり、警戒監視に限界がある。
  - 関係者のセキュリティに対する**意識の向上**がさらに必要である。
- 
- 防犯カメラのさらなる活用
  - 利用者の協力の確保
  - 研修・訓練の実施



### 3 事業者が考えるべき対策

#### (1) 身近にある脅威

##### ○ 近年の爆弾関連事件

2007年 TATPを製造し、電車の爆破を計画

2008年 皇居において消火器爆弾発射

2016年 宇都宮市において男性が自爆死

2016年 多治見市において窃盗容疑者がTATPを所持

2017年 愛知県の男がTATPの製造をネットで公開

2018年 愛知県の大学生がTATPやETN（四硝酸エリスリトール）を製造した容疑で逮捕

2019年 東京都の高校生がETNを製造した容疑で書類送検

2019年 愛知県の会社員が放射性物質アメリカシウムと爆薬の原料にもなる塩素酸カリウムを所持した容疑で逮捕

## (2) セキュリティ文化の醸成

セキュリティ文化の醸成とは、

安全管理者や警備員といったセキュリティ要員だけでなく、**一般職員を含めたすべての職員**が、

- ・「信憑性のある脅威が存在する」及び
- ・「セキュリティは重要である」

という基本信念を根付かせて、**当事者意識**を持って、日常業務において常にセキュリティに取り組むようになること。

※ 二つの基本信念の関係は独立ではなく、信憑性のある脅威が存在するという信念が根付けば、脅威への対策であるセキュリティが重要であるというもう一つの信念につながるという論理構成になっている。

### (3) 事業者としての役割

#### ① 経営トップの責任と役割

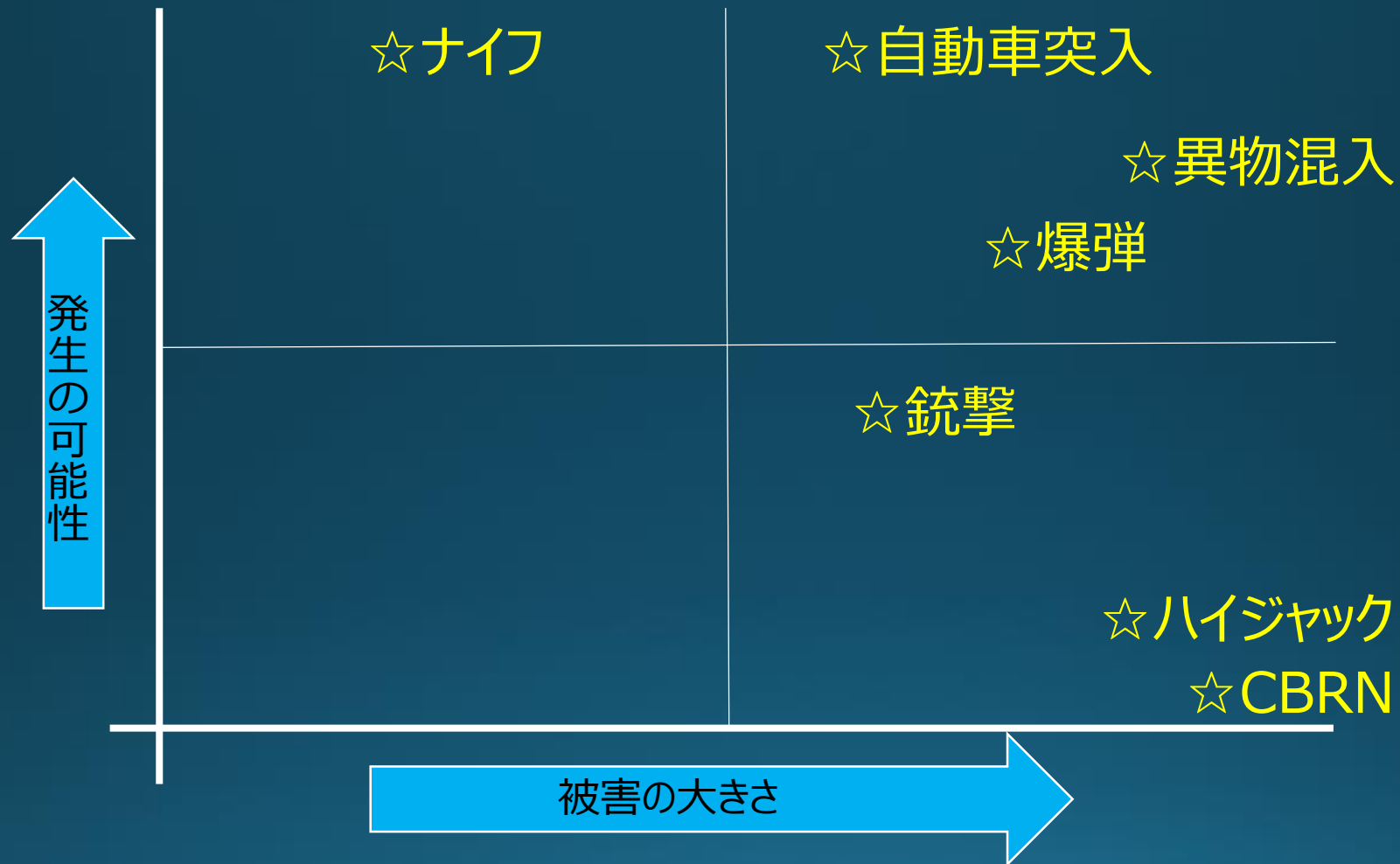
- ・ 安全には安全運行の確保のみならず、テロや犯罪の未然防止や発生時の被害拡大防止対応などの対策も含まれることを認識する。
- ・ テロや犯罪の発生の可能性は**現実の脅威**であることを認識する。
- ・ セキュリティの**最終的な責任は経営者**にあることを自覚し、担当部門が行うセキュリティの取組みに対して、財政面及び人事面、物資面で支援を行う。
- ・ セキュリティに関する自社の基本的方針と対応手順・体制を定めたマニュアルを策定し、社内に周知・徹底するとともに、組織を挙げてセキュリティに取り組むことを広く社外に宣明する。
- ・ セキュリティ担当幹部とのコミュニケーションを強化し、セキュリティの推進状況を適宜聴取・確認し、情勢に応じた的確な対策の実施につき指導督励する。

## ② セキュリティ担当者の責任と役割

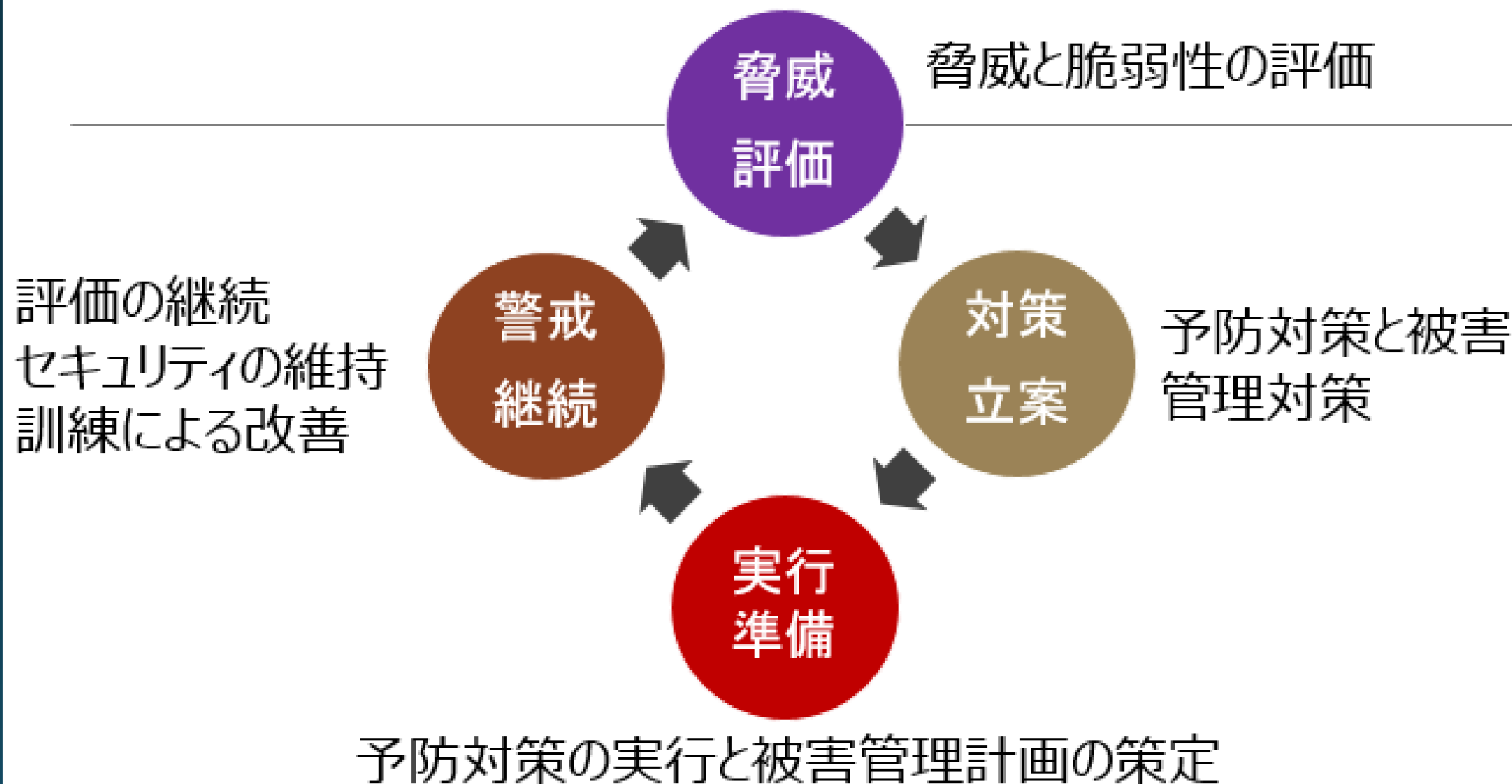
- ・ 自社に対するテロや犯罪の脅威評価に基づき未然防止対策及び緊急事態発生時の対応の基本と対処の具体的手順を策定する。緊急事態発生時の対応手順について定期的に訓練を実施すること等により、課題を発見し改善する等、PDCAサイクルを活用した継続的かつ効果的なセキュリティを推進する。
- ・ 経営トップ及び一般従業員に対し、テロや犯罪が現実的な脅威であり、個別・具体的な対策が必要不可欠であることを認識させる。一般従業員に対しては、セキュリティにおいてそれぞれの立場で果たすべき役割があり、日常の業務において常にセキュリティを意識し、テロや犯罪の抑止のための具体的措置に主体的に加わることの重要性を認識させる等、社内全体の警戒力を高め、その維持に努める。



# 脅威の特定と評価（リスクマッピング）



# セキュリティマネジメント・サイクル



- ・ 平時から警察や消防等の関係機関、駅に隣接する商業施設、地域社会等との連携を密にし、相互の顔の見える関係を確立した上で、テロや犯罪の未然防止や緊急時の対処における情報連携及び協力体制の構築を図る。
- ・ 適時、警戒現場に足を運び、それぞれの警戒重点の任務が正しく理解され、実行されているかを検証し、必要な補正措置を行うとともに、現場を督励する。
- ・ 委託先の警備員等に対しては、あいさつや感謝の気持ちを持って接することで、安全対策の重要性を共有し、自発的にテロ対策を推進してもらうよう働きかける。

### ③ 一般従業員の責任と役割

- ・ セキュリティは担当部署や担当者だけではなく、従業員一人一人の取り組みなくしては所定の効果は望めないことを認識する。
- ・ テロや犯罪の発生の可能性は**現実の脅威**であることを認識する。
- ・ セキュリティ担当者だけではなく、従業員一人一人がセキュリティに重要な役割を担っていることを自覚し、日常の業務の中で、例えば、挙動不審者を発見した際には、同僚に知らせるとともに、不審者の動きに注視し、状況によってはたとえば「**どうされましたか**」など声かけをする。トイレに行く際には不審物の発見に努めるなど、警戒心を持って勤務する。
- ・ 日常業務において、不審者・不審物やテロ対策上の問題点を発見した場合には、セキュリティ担当者に即報するなど情報の共有を図り、セキュリティの向上に努める。



## (4) 具体的な取組

### ① 未然防止対策

- ・ 環境整備による不審物の早期発見  
見通しの良い環境、ごみ箱の配意、倉庫・キャビネットの施錠、消火器格納箱、消火栓、AED収納箱の封印などを行う。
- ・ 巡回警備による不審者・不審物等の警戒
- ・ 防犯カメラの設置による犯行抑止と証拠保全  
作動中である旨を明示する。  
交通機関内のカメラはモニターできるものが望ましい。
- ・ 利用者に対する不審者・不審物発見時の通報等の協力要請
- ・ 施設内への危険物持ち込み禁止の告知・広報

## ② 事件発生時の対応

- ・ 迅速かつ的確な現状把握  
利用者からの通報、防犯カメラのモニター等により迅速に現状を把握する。
- ・ 迅速な通報・連絡  
発生現場から運行管理者等関係先、警察、消防等関係機関、社内担当部署に対して連絡する。
- ・ 乗客及び職員の安全確保  
危険な場所からの避難の呼びかけと誘導により安全を確保する。  
場合によっては防護具等を使用する。  
負傷者の応急措置。

## (5) 考えるべきこと

### ① セキュリティ文化が醸成されているか。

- ・ セキュリティ文化の醸成の取組がなされているか。
- ・ 各々の立場の役職員がセキュリティの重要性を認識し、自らの責任と役割を果たそうとしているか。

### ② 緊急事態を想定した対処計画を策定し、実践的な訓練を行っているか。

- ・ 事件が発生した際にどんなことが起こるのか、その際に何が問題になるのか、リアルな想定とシミュレーションを行うことにより課題を発見し解決する。

### ③ 利用者とのコミュニケーションは十分にできているか。

- ・ 協力要請のアナウンスは利用者に届くものになっているか、マンネリにはなっていないか。
- ・ 非常用設備の使用方法は分かりやすいものになっているか。
- ・ セキュリティに関して利用者の声を聞いて反映させる仕組みがあるか。

④ 社内の連携は十分にとれているか。

- ・ セキュリティ担当部署と他の部署とのセキュリティに関する認識は共有されているか。他の部署はセキュリティ部署の取組みを理解し協力しているか。

⑤ 関係機関との連携は十分にとれているか。

- ・ 施設に対する脅威の特定と評価、セキュリティの対策について、警察や消防機関と平時から連携しているか。
- ・ 事件発生時に備えて、平時から連携しての訓練、研修、協議などを行って、それぞれの担当者同士が「顔の見える」良好な関係を構築できているか。

⑥ セキュリティマネジメント・サイクルは実行されているか。

人を、社会を、未来を守る。

危機管理学部

2016年4月、三軒茶屋の新キャンパスに誕生！

危機管理学部 科目一覧を公開！

ご清聴ありがとうございました

備えあれば憂いなし、憂いなければ備えなし

kawamoto.shirou@nihon-u.ac.jp