



緊急提言

狙われるタクシードライバー

その身を守る処方箋について

東京海上日動リスクコンサルティング（株）
自動車第一グループ
主席研究員 北村 憲康

はじめに

昨年末から今年始めにかけてタクシードライバーを狙う強盗事件が続発している。特に関西で多く発生しており、殺人事件に至るケースも出た。また、直近に起きた犯罪をまねる模倣犯も出ており、タクシー会社では防犯対策を急いでいる。ただ、これらの対策を見ると、犯罪の抑止効果を期待するもので、実際には防止効果に至っていないものが多い。ここでは、タクシードライバーの身を守ることを最優先とした防止効果のある対策について提言をしたい。

1. なぜ、タクシーが狙われるか

狙われやすい要素は大きく分けて3つある。それは①犯行を後方から無抵抗なドライバーに向けてできること。②タクシー内が密室であること。このことにより周囲の目が行き届かない。③犯行場所、時間を犯人が選ぶことができることである。また、タクシー側の防犯体制に格差があることも背景要因として言える。車内に防犯カメラを設置し抑止効果をアピールする会社もあれば、運転席に防犯仕切板すら設置していない会社もある。

2. タクシーの防犯基準

因みに、警察庁では、平成16年の段階で「タクシーの防犯基準」の策定をしている。「タクシーの防犯基準」は、①防犯責任者、②乗務員、③防犯設備及び④その他について規定しており、その概要は下記の通りである。

資料1 警察庁「タクシーの防犯基準」

タクシーの防犯基準（概要）

項 目	基 準 の 概 要
防犯責任者	○ 各営業所又は無線基地局ごとに、防犯責任者を指定するよう規定 ○ 乗務員に対する乗務員防犯必携（防犯マニュアル）の周知、防犯指導・防犯訓練の実施など、防犯責任者の主な任務について規定
乗務員	○ 車両の安全点検時における防犯設備の点検、乗客に対する声かけの励行、必要最小限度の現金の所持など、乗務員の平素の心構えについて規定 ○ 車外防犯灯の活用など、身の危険を感じたときや、事件が発生したときの対応要領について規定
防犯設備	○ 車外防犯灯、防犯仕切板などの防犯設備の設置等について規定
その他	○ 事業者の乗務員防犯必携（防犯マニュアル）の作成を規定 ○ 車外防犯灯に関する広報の徹底を規定

その内容には防犯マニュアルの作成などをあげているが、具体的な対策や詳細の多くはタクシー会社に委ねられている。

3. 抑止効果から防止効果への転換

防犯対策は抑止効果と防止効果がある。抑止効果とは、その対策により犯罪を踏みとどまらせることである。また、防止効果とは、その対策により犯罪自体ができなくなることである。タクシー強盗では、対策として運転席に装着する防犯仕切板が注目されている。ただ、この仕切板についていえば、運転席にのみ装着するのは防止効果としては十分ではなく抑止効果を期待する側面が強い。この場合、犯人は助手席側から凶器を出し攻撃することができるからである。逆に、運転席から助手席にかけて、前方と後方を完全に遮断する仕切板は防止効果を期待できる。この場合、犯人が後方座席にいる限り、物理的に前方に向けて攻撃することはできないことになるからだ。

社団法人全国乗用自動車連合会によれば、防犯仕切板の装着率は関東で高く78%であり、関西では低く16%に留まるという。最近では関西で頻発している為、この装着率を特に関西で引き上げることと呼びかけている。ただ、この装着率も運転席側だけでも装着していれば装着していることになり、実際には抑止効果を期待した対策であるといえる。

このデータにより、仕切板の装着率が低いことが関西で強盗事故が頻発する要因と報道されることが多い。これ自体は事実かも知れない。ただ、関東において仕切板の装着率が高いのは、平成14年から15年のデータを見れば分かるように（資料2）、タクシー強盗はもともと関東で多かったということが要因といってよい。また、当時は関西では関東に比べかなり少なかったこともわかる。今後は関西でも関東なみの対応をしなければならないというのが現状であろう。

資料2 警察庁 「地域別タクシー強盗件数」

	平成14年	平成15年	増減
北海道	3	5	2
東北	0	3	3
関東	88	135	47
中部	12	10	-2
近畿	34	41	7
中国	4	2	-2
四国	2	3	1
九州	25	27	2
合計	168	226	58

さらに、後方座席を録画する車内カメラも導入する企業が増えている。これは典型的な抑止効果を期待するものであり、これ自体により防止することは出来ない。犯人が犯行に及ぶ前に、この車内カメラの存在を知り、犯行を踏みとどまらせようとするものである。車内カメラにより防止効果を望むならば、リアルタイムで画像情報がタクシー会社の本社やダイレクトに警備会社や場合によっては警察に繋がる必要があるだろう。

このように、タクシーの防犯対策により注目されているものは、抑止効果となるものが多く、防止効果となるものが少ないのではないかと考えられる。タクシー強盗は年々増えており、特に最近では関西で多発状態になっている。この現状を踏まえると、その防犯対策は、抑止から防止に向けた対策に切り替える必要があると考えられる。

4. トラブル時の対応

最近になり、実際にタクシー会社で行われている、強盗を始めトラブル時の対応で注目されているものがどのようなものかについて触れたい。

＜例1 防犯カメラを付けているタクシー会社の場合＞

● 後方より、凶器などで威嚇・攻撃を受けた場合

「この車には、防犯カメラが装着されています。車内での出来事は全て記録されています。」

上記のように、ドライバーが犯人に言うことになっている。

＜例2 まぶしい照明、煙幕などを装備するタクシー会社の場合＞

● 後方より、凶器などで威嚇・攻撃を受けた場合

ドライバーは、装備された後方へのまぶしい照明を使い自身は逃げる。煙幕も同様である。さらに、クラクションを長い時間鳴らし続ける機能なども同時に使う場合もある。

いずれも、最近になりマスコミなどで取り上げられている防犯対策の運用例である。これらには共通点がある。それは、犯人の威嚇、攻撃に対して、ドライバーも威嚇などの刺激を犯人に与えるということだ。例1では「全て見ているから犯行を止めろ」という威嚇的な行為であり例2では犯人を攻撃する行為といえる。この犯人への威嚇や攻撃は両刃の剣であることを強調したい。これは、うまくいく場合もあるが、その行為自体が犯人を逆上させ、一層の攻撃に繋がる可能性があるということだ。つまりギャンブルであるということだ。トラブル時の対応は、ドライバーの安全確保を最優先にすることが第一である。つまり、犯人を威嚇や攻撃することなく、確実に早く逃げ出せる環境作りを心がけたい。

5. タクシードライバーの身を守る処方箋

(1) 必要な考え方

これまでの考察を踏まえ、タクシー強盗からドライバーの身を守る処方箋を簡単に述べたい。ポイントはタクシーが狙われやすい要素を排除することであり、排除の方法は抑止ではなく防止効果を目指したものであることが望ましい。また、当然ながらドライバーの身を守ることを最優先に考えることだ。

(2) リスクに合った対応策

まず、狙われやすい要素の第一は、後方から無抵抗な状態でドライバーが狙われるということだ。これについては防犯仕切板の拡大で対応したい。これは運転席側だけではなく、助手席側も含めた前後の完全な遮断機能を持たせることである。既に欧米の大都市を走るタクシーでは、むしろこちらの方が一般的である。つまり、物理的に背後からの攻撃を受けない車内環境を作ることを目指すわけだ。また、物理的に完全に遮断をしていれば、万が一、犯人から威嚇や攻撃を受けても、犯人に拘束されていない分、刺激や威嚇することなく逃げ出しやすくなる。



(助手席側にも拡大した仕切板の例 武内工業所HPより)

次に、タクシー内が密室であること、さらに犯行場所と時間を犯人が自由に決められることであった。これらについては犯人とドライバーを1対1の構図に極力しないことと車両の位置情報がリアルタイムで分かるGPS機能を付けることで対応したい。それらを具体化するためには、まず会社とドライバーとの連絡を密に行うことである。その第一歩として、例えば実車連絡を行うなどがある。「実車しました。これより△△へ向かいます。」という連絡をドライバーから入れ、会社側からも「了解しました。現在位置は〇〇ですね。安全走行でお客様をお送りください。」などと了解連絡を入れる。この時、現在位置を会社側からいうことにより、会社がGPSによりタクシーの位置情報を把握していることをアピールすることができる。これによりタクシー内を犯人とドライバーの1対1にすることを免れる。また、密室空間のムードも変えることができる。さらに、リアルタイムで位置情報を会社が押さえているということは、「その場を逃げ切れないかも知れない」という抑止というよりは犯行そのものをやりにくくする効果がある。

（３）ドライバーに負荷をかけないこと

最後に、ドライバーに対しては、トラブル時（もちろん、ドライバー側の過失のないものに限る）は犯人に刺激を与えず、とにかくその場を立ち去るということを最優先とすべきである。犯人から何らかの攻撃があったならば、すぐに立ち去るという考え方を身に付けることがよいだろう。トラブル時の対応方法を詳細にマニュアル化するなどは効果的といえない。トラブル時はドライバー自身もかなりの緊張状態にあり、犯人側も様々であることから、マニュアル通りに運用できない可能性が高い。先に挙げた実車連絡など、トラブル防止のためのプロセスをマニュアル化し、トラブル発生時は立ち去るというシンプルな考え方を持った方がよいだろう。

以上

（第 233 号 2009 年 1 月発行）

参考資料

「平成 19 年度 犯罪白書」 警察庁
「タクシーの防犯基準」の策定について 警察庁