

テロ対策の改正海上人命安全条約 (SOLAS条約) と国際船舶・港湾施設保安 (ISPS) コードが発効後、間もなく5カ月を迎えようとしている。とりわけ厳格な対応が求められる北米航路で何が起きているのか、日本唯一の海事保安コンサルタント会社であるIMOS (東京都港区虎ノ門1-16-2、伊美克己社長) の井川哲雄取締役・業務部長に聞いた。

(編集部・香山博)

海事テロ対策の事態

IMOS取締役・業務部長

井川 哲雄氏に聞く



いがわ・てつお 1986 (昭和61) 年海上保安大学卒。97年巡視船首席航海士。2002年海上保安部警備救難課長。03年9月IMOS入社 (業務部長)。広島県出身。41歳。

問われる自主警備体制 会社全体の保安意識底上げを

—日本関係船舶の処分は細に調べると、外航船舶の所
表立って伝えられていない。有・管理形態が複雑化した現
在、いわゆる日本関係の船舶が生じているのか。

「米国土海警備隊 (USC G) は自らのホームページで処分船や管理会社名を公表している。7月1日の条約・コード発効から9月までに、USC Gが行った検査結果を詳

細に調べると、外航船舶の所有・管理形態が複雑化した現在、いわゆる日本関係の船舶が生じているのか。条約・コードの発効前後では何らかの処分を受けたのは十数隻。処分に至らず、警告で済んだ船舶を含めれば、相当な数に上る。」

「われわれ専門家からみるに、それが急がれた。しかし、証書の所持は今やスタートライン。強会の場を通じ、証書さえあれば問題ない、という漠然とした感覚しか持ち合わせていないことが伝わってくる。こと、極東司令部、ハワイ14管区本部、ワシントン本庁と頻りに情報交換を行っているが、その中で、日本の場合は港の対応の遅れが特に問題、との指摘があった。たった1日でも船舶が処分を受けられ、荷主から使われなくなる可能性だけでなく、貨物の積み出し港のチェックにつながり、負の連鎖が手づる式に広がって、最終的にはセキュリティ側面の国際競争力の問題にまで波及することになる。」

警告を受けているケースが多い。自主警備体制を整え、処分を受ければ輸送遅延を発生させているかというだけでなく、船主経済にも影響が及ぶ。USC Gが1日当たり数百万から数千万円に達する。当然、会社か、そのパフォーマンスの信用にも傷がつくことになり、明を求めている。」

「船舶保安統括者 (CSO) 送において、根本的な対策を講じなければ、テロに襲われる可能性はあるばかりでなく、当局による処分などにより、一人のCSOが30隻近

「自主警備体制を構築するに、まず、船舶保安統括者 (CSO) やアラウンドへの傷を癒すのに、やっきになる。そうではなく、経営トップから現場まで、自主警備体制をしっかりと構築するという、保安に対する意識の底上げが、テロを未然に防ぐことになり、それを証明すること、ダメージの軽減にもつながる。」

「コンサルタント業務の一環で、USC Gの指導のもと、極東司令部、ハワイ14管区本部、ワシントン本庁と頻りに情報交換を行っているが、その中で、日本の場合は港の対応の遅れが特に問題、との指摘があった。たった1日でも船舶が処分を受けられ、荷主から使われなくなる可能性だけでなく、貨物の積み出し港のチェックにつながり、負の連鎖が手づる式に広がって、最終的にはセキュリティ側面の国際競争力の問題にまで波及することになる。」