

海事セキュリティ座談会

座談会参加者

1. 矢萩強志(司会者)財団法人 日本船舶技術研究協会 常務理事
2. 太田 進氏一独立行政法人 海上技術安全研究所 運航・システム部門、上席研究員
 - * ISO/TC8/WG2 (セキュリティマネジメントシステム作業委員会) 及び ISO/TC8/SC11 (複合輸送及び短距離海上輸送) /WG2 (サプライチェーンセキュリティのベストプラクティス作業委員会) 日本エキスパートとして、ISO/PAS28000 シリーズの開発にあたる。(財)日本船舶技術研究協会TC8セキュリティ分科会委員/海事保安に係る基準に関する調査研究プロジェクト (SPS) リーダー。
3. 渡邊 豊氏一東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授
 - * ISO/TC8/WG2 (セキュリティマネジメントシステム作業委員会) 及び ISO/TC8/SC11 (複合輸送及び短距離海上輸送) /WG2 (サプライチェーンセキュリティのベストプラクティス作業委員会) 日本エキスパートとして、ISO/PAS28000 シリーズの開発にあたる。(財)日本船舶技術研究協会TC8セキュリティ分科会委員。コンテナ輸送及び港湾実務に関する研究の日本の第一人者。
4. 橋本弘二氏一日本機械輸出組合部会・貿易業務グループリーダー
 - * WCO (世界税関機構) 民間協議グループ(PSCG)日本エキスパートとして、主として WCO の策定する「国際貿易の安全確保と円滑化のための基準の枠組み」に係る AEO (Authorized Economic Operator) の審議に参加。(財)日本船舶技術研究協会TC8セキュリティ分科会委員。
5. 樋口久也氏一日本郵船株式会社安全環境グループ危機管理チームチーム長
 - * 船舶保安・サプライチェーンマネジメントセキュリティ関連業務担当。
6. 中村光男氏一神戸市みなと総局振興部主幹(ポートセールス担当課長)
 - * 神戸港の船舶・貨物誘致を担当

以下、座談会を紹介する。(海事プレス紙 H19.2.7~9 掲載)

世界統一のサプライチェーン・セキュリティ基準を
セキュリティ対策の実情と課題、将来の展望

- 司会** 現在、海事分野も含めてサプライチェーンの関係当事者が対応されているさまざまな国際的な規則、基準、規格があります。まず、これらの具体的な内容と、今後どういったものが国際的なイニシアチブの中で議論されて具体化していくのか、について、作成に深く関わっておられます太田さん、渡邊さんに説明していただきたいと思います。
- 太田** 9. 11 が起こってから、IMOの改正SOLAS条約とISPSコードが発効するまでの時間的な流れは非常に短かったですよね。既存の枠組みを使わなければ時間がかかるため、米国が比較的、改正・発効が速いSOLAS条約を活用した結果、港湾施設という、船舶と港のインターフェースだけにかかる規則ができ、港全体に規則がかからないという状態になりました。
- 司会** もともののSOLASの枠組みを大幅に超えられなかったということですね。

太田 そこで、今度はそれを少しでも補うためにISOに要請して、例えばISO20858 という港のセキュリティのコードを作った、ということがあります。

一方で、2002年に開かれた第5回海上人命安全条約締結国政府会議はISPSコードを盛り込んだSOLAS条約の改正を決めたほか、ILO(国際労働機関)やWCO(世界税関機構)と共同で保安対策を進めていく、という決議をしています。こうした中でIMOはILOと共同で「Code of Practice for Security in Port」という、港湾全体のセキュリティに関するガイドラインを、非強制ではありますが、策定しました。

WCOとの共同作業は実は今後の課題です。WCOはAEO制度や「国際貿易の安全確保と円滑化のための基準の枠組み」、通称「セーフ・フレームワーク」を作っています。IMOはこのセーフ・フレームワークを受け、今後の取り組みを審議していますが、なかなか進んでいません。また今、コンテナ・セキュリティに関してはIMOの海上安全委員会(MSC)と簡易化委員会(FAL)の合同ワーキング・グループ(WG)が昨年初めて開催されましたが、内容は今後審議しよう、というところに留まっています。

◆非対象船舶への対応

司会 昨年末には第82回海上安全委員会(MSC82)が開かれましたが、こちらの動きはどうなっていますか。

太田 MSCではセキュリティWGでの検討が続いています。MSC82には私も参加しました。WGでは既に議題には入っていましたが、日本と米国、英国がSOLAS条約の適用対象外の船舶に関わる保安対策に関する提案を出しました。このうち日本の提案は船舶技術研究協会の委員会で検討したものを紹介していますが、強制条件ではなく各国の判断で自由に使えるような保安対策のリストを作ろうというものです。範囲が広いので各国は規則が増える、と危惧していますが、コレスポネンス・グループ(電子メールなどを使った電子会議)を設置し、英国を中心として日本と米国がコーディネーターのサポートをするようになりました。日本からは私がコーディネーターに登録しています。来年か再来年頃には保安対策集のようなものができるのではないのでしょうか。

司会 グループではどのようなことを議論しているのでしょうか。

太田 内航船や小型の国際船舶、プレジャーボート、漁船などさまざまなSOLAS条約非対象船舶を念頭に、船を守るだけでなく、その船を使ったテロなどを防止するという広い視野で考えていかなければなりません。また、リスクレベルに見合った形で、持続的に実行できるものでないといけません。船の分類そのものが難しいということもあり、どうやって作業を進めていくか、今後検討していきます。

◆相互認証の環境を

司会 ILOの方はいかがですか。

太田 ILOでは2003年に船員の認証のためのILO条約(船員の身分証明書条約)ができましたね。ただ、現時点では生体認証などの高度なものではありません。

司会 IMOの条約のように締結国が国内法制化し、縛りが出てくるものと、そうでないもの、つまりISOのような民間の動きがあります。渡邊さん、いかがですか。

渡邊 民間では筆頭にあるISOの意味合いが大きくなってくると思います。先ほど太田さんもお話されましたが、当初米国はSOLASを使って厳しく網をかけようとしたのが時間的な制約もあり、なしえ得なかった。そこで、ISOに目を向けていきました。これについては、後ほど述べたいと思います。

司会 もう1つの大きなイニシアチブ、WCOの動きも速いですね。

橋本 契機となったのは9.11です。米国は①貨物情報を早い段階で電子的に輸入国税関当局に提出する24時間前ルール②貨物のリスク判定を効率的に行うATS(自動ターゲティング・システム)③輸入国の

求めに応じて輸出国で非破壊検査装置などで貨物を検査するCSI(コンテナ貨物安全対策)④内部の安全管理などが優良な事業者に対して優遇措置を与えるC-TPAT—この4つの要素を中心にセキュリティを強化してきました。WCOはすべてこの4つをベースにしていますので、米国主導色が濃いですね。こうした動きの中の1つの結実として明確な形をとったのが、2005年6月にWCO総会で採択されたセーフ・フレームワークです。これは4つのコア・エレメントに基づき、税関同士の協力と、税関・民間のパートナーシップという2本のピラー(柱)で国際貿易の安全確保と円滑化を両立させていこう、というものです。内容自体に目新しいことはあまりありませんが、各国の税関当局が裁量権の範囲で選択できるような幅を持たせており、自由度があるので、米国のプログラムよりも若干ゆるい、というイメージです。

司会 通常の法令レベルの実施規則はどうなりますか。

橋本 WCOでは、加盟国税関当局に対してあくまでも非拘束的なガイドラインという形態をとっています。実施ガイドラインを決めるに当たっては民間からのアドバイスを聞くためのグループ(PSCG)が設置されています。

司会 実施ガイドラインはどのような内容になりそうですか。

橋本 税関行政に対するガイドラインですから、関税法に書かれているような具体的なものではありません。例えば通常の通関規則であれば、ベネフィットとして“検査率を低くする”ということになりますが、ガイドラインでは“ベネフィットを出す場合には測定可能なベネフィットでなければならない”というように政策決定に関する心構え的な内容が多いんです。われわれ民間にとってはあくまで目の前の法律をどう守るかが重要ですので、その意味で民間からみれば少々わかりにくい、と。

司会 民間グループとしての要望は。

橋本 民間のPSCGの助言内容はそのまま反映されるわけではないですが、国際間の資格の相互認証、米国ではC-TPAT、WCOでの用語としてはAEOについてです。認定された資格を国際間で相互に認証し合うための環境を作りたい、という考えがありますが、この部分では税関当局側と民間との間には実現に対する姿勢に相当温度差があるようにみえますね。

解決すべき課題が多いことは官民双方とも認識していますが、税関当局側はよりさまざまな法律論に基づいているいろいろなことを先に整理しておきたいという思いがあるからか、進めるために明快なイニシアチブをとる、という発言はいただけずにいます。一方民間側はとにかく早く実現を、という姿勢です。

こうした中で最も目立つ動きは、昨年10月のWCOの会議でEUと中国がパイロット・プロジェクトを発表したことです。これは相互認証にどうつながるか、またはリスク情報をどうやって標準化するか、という視点から、まずテストを実施する、というものです。EUでは英国のフェリクストウ、オランダのロッテルダム、中国は深川の港と、港に関わる税関当局が参加するようです。

司会 WCOでもISOの動きは意識していますか。

橋本 民間のPSCG会合でISO28001について紹介されましたが、具体的に中味を検討する段階にはまだ至っていませんが、ISO28000シリーズの中でも28001をかなり意識している、というところではあります。

荷主、船社、港湾管理者の対応の実情語る
負担拡大、C-TPATのメリットは

IMOと米国のイニシアチブにより、国際的に適用されている規則、基準に対し、荷主、船社、港湾管理者は現在どのように対応しているのか。また、どのような負担がかかっているのか。ISPSコード、米国の24時間ルールやC-TPATなどの実情を語る。24時間ルールやISPSコードへの対応は大きな負担になっており、C-TPATのメリットには疑問が出てきている。そうした中、ISO28000シリーズがどのような意味を持つのか。

◆新たな事前申告も

司会 今までの話をまとめますと、現在国際的に適用されている規則、基準の動きをみると、基本的にはIMOと米国のイニシアチブにサプライチェーンの関係当事者が対応している、ということですね。橋本さん、まず荷主の立場から、具体的な法律、規則、基準などに基づいてどう業務を行っているのかを教えてください。

橋本 荷主は外為法(外国為替及び外国貿易法)の安全保障貿易管理、例えば大量破壊兵器の拡散防止のためのキャッチオール規制への対応など一所懸命輸出管理をしていますが、サプライチェーン・セキュリティという点ではIMOのような国際的な規則に直面していないので、ある1つのものを除いては意外に直接的な影響を受けていません。日本では荷主が守るべき通関に関わるサプライチェーンのセキュリティ規則はまだ厳密に出来上がっていませんし、EUでもようやく規則が発表されたところで実施はまだ先の話です。事実上、米国しか実施していないということです。

司会 ある1つのものとは。

橋本 24時間ルールです。海上コンテナ貨物だけが船積み24時間前申告が義務付けられており、航空貨物、トラック、鉄道などその他の貨物はすべて到着前基準に揃えられています。海上コンテナ貨物の船積み24時間前のマニフェスト情報申告により、サプライチェーンのオペレーションに影響が出ています。海上コンテナ貨物のみ24時間前に申告というのは非常に厳しいですが、WCOにも標準として取り入れられました。また、昨年成立したセーフ・ポート・アクト(サプライチェーン・セキュリティ強化法)に関連して、24時間ルールだけでは不十分ということで、輸入者はマニフェストにはないデータ10項目、船社は積み付けプランとコンテナのステータス・レポートの2項目を申告するという「10プラス2」が新たに事前申告ルールとして提起されています。輸入者は船積み24時間前までにさまざまなデータを出さなければならぬため、米国の輸入者の間では問題になっています。これが今後どうなるか、非常に気になる場所ですね。

司会 C-TPATの影響はいかがですか。

橋本 C-TPATそのものについてあまり大きなイメージで広げるべきではないと思います。これまでのC-TPAT認定から率直にいきますと、荷主については盗難予防など通常の防犯管理が出来ていれば認定される、というのが実情なので、過剰に構えずに自然体で考えた方がいいのではないのでしょうか。

◆費用負担重く

司会 港湾管理者、船社はどのように対応していますか。

中村 港湾管理者としては、改正SOLAS条約の国内法に基づき外貨埠頭で人と物を管理するため、主にフェンス、監視カメラの設置、ゲートの出入り管理などを行っています。時間がない中で国がガイドラインを作り、各港湾管理者も迅速に対応していったという点では日本はすごい、と個人的には思いますが、時

間がないために充分なことができていない、という側面もあります。

司会 どの点でそう思いますか。

中村 埠頭を管理するのは公共と埠頭公社と民間、この3つですが、埠頭公社と民間の場合はそれぞれが所有する限られた場所を管理しているため、2004年7月の法律施行後もそれ以前から行っていた管理に、法律に基づいた管理を上乗せするという形になっていると思います。これに対し、公共埠頭は誰でも使えるという前提なので、法律施行前は出入りが自由という状況でした。一から警備体制や施設を作る必要があり、非常に高い費用がかかりました。公共施設の場合は国からの補助もありますが、費用の裏負担は管理者がしなければなりません。

司会 費用も初期費用だけではないですね。

中村 初期費用だけであればいいのですが、ガードマンの人件費や設備の保守点検などの維持費用もかかってくるため、五大港では1港湾管理者当たりで年間約3億円強の負担になっているようです。これに対して、港によっては国から地方交付税措置もなされていますが、十分ではない。また、施設の使用料や賃料に転嫁できればいいのですが、どこの港もそういったことはできていないため、費用負担は大きいわけです。

さらに、SOLASの対象は外国船舶着岸専用区域だけですが、港を再編成していく中で、外資・内資埠頭の配置変更もあります。しかし、こうした変更に対する国の支援はないのが現状です。これらの部分が最も頭を悩ませるところではなでしょうか。

樋口 船社の立場から、船舶保安とサプライチェーンマネジメント・セキュリティに分けてコメントさせていただきます。まず船舶保安、つまりISPSコードについて。ISPSコードは発効から2年以上が経ち、それなりに浸透しつつありますが、例えばPSC(ポート・ステート・コントロール)等による指摘事項が国によって異なったり、各国で見解にばらつきがあるのが現状です。

司会 確かに、セキュリティの厳しさが国によって違えば、港湾施設、職員の見解も違ってきてしまいます。

樋口 最も問題なのは、荷役作業員の身元確認です。荷役形態の関係で本船への出入りが激しい船種、例えば自動車船(カーラダーを介してドライバーが頻繁に本船へ出入りする)では、ドライバー全員を毎回本船乗組員でチェックすることは極めて困難です。ターミナル側でスクリーニングをかけ、身元の確かなドライバーが荷役を行っていると思いますが、ドライバーのスクリーニングがISPSコード上誰の責任かというのは実ははっきり決まっていません。

また、ISPSコードでは「ドリル」と「エクササイズ」実施がうたわれています。ドリルに関しては本船で行う火災操練などと一緒と考えればいいのですが、エクササイズは具体的に何をすべきか詳しく書かれていません。こういった部分をもっと明確にしてもらえたらと思います。

司会 船に関するルール、という点でNOA(米国到着前の事前通報)については。

樋口 以前は24時間前通報でしたが、96時間前に改正されました。また、クルーのビザも必要になり、持っていなければ船から出られません。ビザを所持していないクルーが例えば5、6人いると、ガードマンが必要になる港もあり、コストが発生します。

司会 貨物の部分はどうか。

樋口 最もインパクトが大きかったのは、サプライチェーン・マネジメント・セキュリティの一つである米国の24時間ルールです。コンテナに関しては義務付け、事前に許可を受けたブレイクバルクとバルクは免除されており、ブレイクバルクについてはあらゆる荷主のあらゆる輸送パターンを考え、米国税関に申請することで免除を受けています。しかし、日本や欧州発ではそういったこともできますが、できない国も多い。また日本でも中古車の輸出の場合は1件1件、24時間前に通報しなければならないので、基本的にはプレ

ークバルクについてもコンテナと同様の対応が必要、という状況です。

24 時間ルールへの対応にはマンパワーが必要です。マンパワーに加えて、マニフェスト情報は電送するので、それに関わるシステム整備も必要になり結果的にコスト増につながっています。

◆事実上は強制

司会 船の次に、貨物に関して半分ルールになっているといってもいい、C-TPATについてはいかがですか。

樋口 日本郵船は 2002 年に認証を取得しました。国内外の拠点でCBP(米国税関・国境警備局)の専門官の立ち入り検査を受けるなどかなりの人手と作業がかかりましたが、C-TPATの認証を受けなければ米国内に支障がでるとい状況です。船社にとって米国トレード抜きの事業は考えられません。

太田 C-TPATは強制ではありませんが、やはり取得しないといけない、ということですか。

樋口 C-TPATの認証を取らないと本当に通関が遅れるかどうかについては定かではありませんが…。

太田 C-TPATもAEOも、もともと通関が遅ければ必要ですが、現状のまま通関しているのであればそれより速くなることは多分ないでしょう。ですから、メリットについては疑問だと思います。ただ、嫌がらせをされないためには必要なのでしょうか。

橋本 C-TPATについては 2002 年4月に公式のアナウンスがありましたが、実は 2002 年の年初頃から、点内々に米国の輸入上位 200 社に対して参加への強い要請がありました。ですから、4月に発表した時では 100 社前後が既に参加の手続きに着手していた。そういう意味では、ボランティアという名の強制だったという印象です。

当時、CBPは輸入上位 200 社が参加すれば米国の輸入の8割はカバーでき、セキュリティをしっかりと自主管理できる、信用できる会社であれば輸入の円滑化とセキュリティの確保を両立できる、と考えていたようです。また、残りの小規模な企業に対してはきっちり検査することでセキュリティを確保できると。しかし、今では小規模な事業者もパートナーシップに入っているため、現在の参加企業数はCBPの当初予測を超えているのではないかと、というのが私の個人的な推測です。

渡邊 荷主や船社が怖いのはコンテナの開封検査やX線をかけられることです。そうならないためには、申請するしかありません。

太田 危険物のコンテナ検査はいろいろな国が行っており、IMOに報告していますが、C-TPATやAEOと無関係に検査されるのではないのでしょうか。

橋本 補足しますと、もともと米国にはさまざまなセキュリティやコンプライアンスのプログラムがあり、C-TPATではその中でローリスクと認定した上位社を内々に選び、プレッシャーをかけてこうした企業をC-TPATに加盟させました。当然検査はゼロではありませんが、ローリスクと認定されていた企業は信用できるということでもともと検査率が低かったのです。だから、逆に言えばそうして入った企業は、C-TPATに参加してもこれ以上検査率が低くなりませんから、ベネフィットが出ない、という不満が輸入業者からは出てきているんです。

太田 世界の税関では全数検査ではなく、リスク・ベースでの開封検査が基準になっていて、日本の税関もブラックリストからホワイトリストまでの業者リストに基づいて検査を行っていると聞いています。登録すれば、リストに影響するのでしょうか。もともと検査率は非公開なので、測定可能なメリットにはなりえません。また、グリーンレーン構想もありますが、検査しない、と宣言することはセキュリティ上愚の骨頂なので、私はそういったものをCBPが作るとは思えないんです。

橋本 グリーンレーンはC-TPATの管理レベルの高い事業者が、電子シールや内部センサーを備えたインテリジェント・コンテナを使って貨物の輸送セキュリティ管理を行っている場合に適用されるという趣旨のもの

ですが、まだまだ構想の段階です。

太田 だからC-TPATのメリットに対する疑問はもっともだと思います。

樋口 逆に言うと、やはり取らなかった場合のデメリットが気になってしまいます。

渡邊 そうですね。しかし、日本郵船はかなりハウス・ルールが厳しいと聞いています。ですから、米国は早めに日本郵船を評価したのではないのでしょうか。

◆相互認証のツールに

司会 ISO28000 シリーズの4本すべてが、今年中にもISとして制定される可能性が非常に高くなっています。この28000 シリーズの意味や課題を、当初から策定に関与されている太田さんと渡邊さん、お願いします。

太田 サプライチェーンに関与する人が本当にセキュリティ上問題がない人なのかをチェックする「セキュリティ・クリアランス」という非常に明確な課題がありますが、どの規格でもこれについては言及するのが難しい。セキュリティ・クリアランスをしっかりとしないと規格を作っても無意味ではないのでしょうか。セキュリティの基本は「well educated」「well motivated」「well paid」といわれていますが、これは本当のところは確認できません。これが今後の、本当のセキュリティの観点からみた一番大きい問題点だと思います。ISO28000 シリーズの作成は米国が開始し、今は欧州が主導していますが、セキュリティ面での認証取得の効果をできるだけ明確にするために、私も会議で努力しています。しかし、根本的な疑問ですが、認証の取得が保安の確保のために本当に望ましいかどうかというのはわからない、というのが正直な話です。

司会 それは4本すべてで、ですか。

太田 28000、28003、28004 です。28003 は28001 の認証にも関わるかもしれないので別かもしれませんが、28001 はC-TPATやAEOなどの相互認証のツールに使えるようなものに少しでも近づけていこうとしています。C-TPATやAEOが世界に広まったときに、何度も認証しなくてもいいためのツールにできれば、と思っています。これは国内の委員会でも決定していますが、28001 のブラッシュアップには特に力を入れていきたいですね。

渡邊 冒頭にも話が出ましたが、ISO28000 シリーズが求められるようになったのは、条約だけではセキュリティ対策を徹底できないということがあったからです。ISOは民間ですが、場合によっては条約的なアプローチよりも短い時間で影響力を大きく持てる、という点に私は最初興味を持ちました。

司会 それはなぜでしょう。

渡邊 取り締りができなくとも、民間ベースで、皆で同じスタンダードで行うと案外うまくいくということです。民間基準の代表としてISO9000と14000がありますが、世界的にみて日本は導入が遅れましたよね。その時点では、グローバルなビジネス面で日本は明らかに不利だったと思います。また、例えばある企業が認証を取得すると、同業他社があまりとっていない場合、単独でメリットが出ます。

このため、国際的なセキュリティ規格であるISO28000 シリーズが、今後世界に普及していくとすれば、9000 や14000 のように国内への導入が遅れると、関連業界は国際的に一時的に不利になるのではないかというのが私の懸念です。

もう一つの側面として、ISO9000 や14000 の場合は最初に1社が認証を受けるとその会社がしばらく有利になったのですが、28000 シリーズはそうはいかないのではないと思います。サプライチェーンはすべてが連鎖しているため、28000 は1社で取っても意味がなく、水平分業的に他社と取ってもいけない。垂直的に連鎖して取っていく必要があります。

司会 荷主、物流業者、港湾、船社、海外まで連鎖する形で、ということですね。

渡邊 例えばスターバックスはISO/PAS28001を採用していますが、1社単体ではなく国際的な企業グループ体として取り組んでいます。そういったところが連鎖して取ると、同じような国際企業体に対しては有利になるでしょう。9000や14000のように一企業が単独で取ってメリットがあるかという、そうでもないと思います。

保安向上・改善、関係当事者の負担軽減へ
28000シリーズ、国際競争力維持にも対策必要

ISO28000シリーズが真の意味でサプライチェーン・セキュリティの向上・改善につながるかどうかは、今のところ未確定。しかし、国際的にさまざまな規則、基準が存在する今、セキュリティの向上・改善と同時に、関係当事者の負担を軽減するためには世界的な統一基準の構築は不可欠だ。一方で、ISO9000や14000のように国内への導入が他国に比べ遅れると、一時的にせよ日本が不利になってしまうことも考えられる。取得するかしないかは別だが、対応が遅れないよう、準備を進めていくことが国際競争力維持のためにも重要になっている。

◆船社負担、軽減の可能性

司会 ISO28000シリーズがうまく運用され、世界的に広がるとすると、どういった効果がありますか。

渡邊 例えば、船社にとっては24時間ルールのような負担が軽減されるのではないのでしょうか。荷主や物流業者のセキュリティがしっかりしていれば、最終的に船に載せて運ぶ船社の負担が減ることになります。

太田 コンテナはバンニング(コンテナ詰め作業)後は中に何が入ってるかわからなくなるものなので、バンニングとシールの際にしっかりしなければいけない、ということが基本にありますね。

司会 すると、大洋を航海する外航海上輸送よりも、シールする前、各国の内陸の河川やトラック輸送の方が異物を入れやすいので危険なのは。

太田 ええ、28000シリーズに対してISPSコードは貨物のチェックは要求していますが、そうした最も危ない部分が対象外なので、密輸防止やセキュリティの確保にそれほど効果がある、とは考えない方がいいと思います。

渡邊 橋本さんのような輸出の分野では、貨物が出荷され、会社を離れた段階でもまだシールされないことが多いですね。

橋本 多いです。

渡邊 最終的にバンニングしてコンテナを閉めるときは、荷主が一番川上、港を川下とすれば、中流くらいまで流れたところでしょう。そこを国際ベースの条約で厳しくしてもどうにもならず、船社と港湾に重圧がいくばかりになってしまいます。そうではなく、川上から、川下、海を渡った、さらに上がっていったところまで包括的なサプライチェーンに網をかけ、条約だけで対策を進めると一番危ない部分、苦しい部分をターゲットとして縛っていく必要があるのではないかと。

太田 そういう意味では、PSI(大量破壊兵器等の拡散に対する安全保障構想)の船舶検査項目で海上貨物随検の話も出ています。これはサプライチェーン全体で何らかのセキュリティ対策が必要、という素直な発想ですよ。しかし、ISO28000シリーズの策定作業に携わっていて思うんですが、規格を満たすセキュリティ対策を行えば本当に密輸防止やセキュリティの確保に効果があるのかどうか、という疑問はあります。これはまだ誰も評価していません。

大手船社、9000や14000に慣れている会社であれば、28000の認証を取ることも自体はさほど難しく

ありません。しかし、認証を取ることがどこまで密輸防止とセキュリティ確保に効果が出るのか。逆に本当に役立つ規格を作らなければいけないと思っています。

◆グローバル企業には効果

司会 28000 シリーズが今後、現実にISとして出てきた場合に、どういう対応が必要なのかについて意見をいただきたいと思います。

橋本 9.11を契機として、米国がサプライチェーン・セキュリティに関して取り組みを始め、何らかの形で国際的な合意を作る動きになるだろう、と業界としては予想していました。米国が一国で実施して、他国に押し付けても効果はないですから。そうした国際的なものがISOやWCOのような場で議論されているということについて、違和感はありません。

では、実効性があるかという、荷主では盗難防止のために梱包をきっちりするというようなことについては最大限配慮をしています。密輸する側に立って、自分たちの弱点を追求しようというスタンスがあまりありませんので、なんともいえません。

渡邊 本当に実効性があるかどうかは、わからない。

橋本 ですから、治安当局や港湾局は、例えばこういう場合に密輸に使われるからこのガイドラインは守りなさい、というようなことを発表する必要がありますね。また、それについて各国によって差があると、まじめにセキュリティ管理に取り組んでいる企業には負担になります。

太田 28001 は 28000 よりも文言が具体的なので、実行する価値が高いかと思います。

渡邊 あともう2点私が懸念しているのは、1点は、28001 が現業の方を向いているためセキュリティ維持のために、とかくテクノロジーを使おう、という雰囲気があることです。もう1点、ヒューマン・リソースが欠けていると思います。

太田 28001 ではハード(=テクノロジー)だけに偏らず、オペレーションも重視しバランスをとっています。ヒューマン・リソースに関しては、先ほどのセキュリティ・クリアランスの裏返しです。

渡邊 人を有効活用する、という考えはありませんよね。

太田 セキュリティ上問題がある人のアクセス・コントロールが主眼なので。

渡邊 お互いに信頼関係を持って、という日本的な人間関係は今の段階では理解されない規格になっていきそうなんです。

中村 港湾管理者の立場からは、太田さんに近いのですが、28000 の認証取得による利益と取得していない場合の不利益、そして認証取得の費用についてわからないところがあります。また、港湾管理者だけが取得しても意味がないので、サプライチェーンの中の、個々の荷主や港運、海貨事業者などに 28000 シリーズの重要性を広めていく役割もある、とわれわれとしては感じています。その場合に投資に対するリターンを説明するのが難しいという問題もあります。

太田 個々の事業者が自社のセキュリティを向上することは、犯罪発生率が高い地域ではメリットがあるでしょう。そういった地域から材料を調達しているグローバル企業にとっては材料調達に関する保安の確保というメリットがありますが、日本国内でメーカーが材料を調達して加工し、輸出するような場合にメリットが出るかという難しい。

樋口 28000 シリーズは、現時点でそれほど民間には浸透しているわけではなく、テロの防止効果については私も疑問を持っています。しかしそれよりも興味があるのは、先ほどもお話にありましたが、28000 が 9000 や 14000 のように、例えば営業政策上重要な要件になる方向にあるのかどうかです。

司会 そこは一番の課題だと思います。

樋口 人とコストをかけただけのメリットがあるのか、それとも規格ができて認知されずに終わってしまうのか、が現時点でははっきりしていません。

世界的にさまざまなルールがあり、ボランティアとはいえ半強制的な半ルールもあり、加えて任意のISOがあります。何らかのルールや民間の基準で共通したものが、それを満たせばすべてOK、という方向にいくのが船社にとっては望ましいのですが、今後の方向性について皆さんはどう考えていますか。

太田 28001にはISPSコードを満たしていると、28001も自動的に満たしたことになる、という規定があります。逆に言うと、28001を満たせばAEOを満たすことになるのであれば、大手船社は皆自動的にAEOということになりますが、28001をAEOやC-TPATの認証基準に使い、ISPSを満たしている船は自動的にAEO、ということになるのは原理的にはおかしいですね。そもそもISPSは基本的には船を守る規則ですので、28001を相互認証のツールにするならISPSと1回切り離す必要がある、と考えています。一方で、28000シリーズが浸透するのか、といえ、世界の治安状況にもよると思います。

渡邊 船社にとって28000シリーズが大きな影響力を持つ可能性があるのは、超大型コンテナ船についてです。1万TEU型を超えるコンテナ船になると、個々のコンテナに対するセキュリティ管理はお手上げですよ。自己管理を徹底しセキュリティを維持できるような港に寄港することになります。寄港地の絞込みに、若干は影響の可能性があるのではないのでしょうか。例えばマースクラインの世界最大のコンテナ船“Emma Maersk”は日本を出てタンジュンペラバスに寄港した後、マースク・グループが出資しているサララにはとまらず、次にとまるのはアルヘシラスです。

◆ルールの統一を要望

司会 ISOにはドバイのDPワールドやスターバックスが積極的に取り組んでおり、米国でも港湾と空港が協力して取り組む動きがあります。その背景は何でしょうか。

渡邊 まさにその質問については太田さんと私がWGで侃々諤々と議論しているのですが、DPワールドがISO/PAS28000と同内容の認証をLRQAから取ったのは、米国から中東のテロリストの国とみられてしまう懸念があったからでしょうか。テロリスト国家の一員とみられ、サプライチェーン・セキュリティにも脆弱性があれば、これまで成長を続けてきたドバイ港の発展に大きな支障がでかねません。

それはさておき、他国が取得し出したときに、日本もビジネス上不利にならないように取っていかけるように、ISO28000の情報から遅れないよう私と太田さん、日本船舶技術研究協会と取り組んでいます。注意すべき点はシンガポール港と上海港、深★港ですか、これらの港も北米主導のセキュリティ強化の流れに協力することを表明しています。その中でISOの話は出ていませんが。

橋本 シンガポールは特にそういった動きが目立ちます。ISOよりも、米国のレギュレーションに合わせると、その方が現段階ではストレートにビジネスに結びつくんですね。

太田 米国の大手荷受人がISOを取っている企業を好ましいと思えば、一気に世界に広がるでしょう。

橋本 個人的には28000のような国際標準で統一化されればよいという思いはありますが、樋口さんが言われたように既にルールが多くあるので、二重化、三重化にはならないようにしてほしい、ということは1つあります。

また、米国のルールをみると、AEOの枠組みもそうですが、管理優良であれば制度上に基づいた優遇措置をインセンティブとして与えます。しかし、ISOは、一企業が基準を満たしているとしても、税関当局が通関上の制度としてインセンティブを提供するということには直接結びつきません。WCOはISOと協力する方針ですが、通関マターに関わるものとしてのAEO認証は税関が行うとしているため、WCOとISO

がどう歩み寄り、関係を持つか、ということが課題だと思えますね。

EUの規則にはISO28000 シリーズに適合していればAEOの審査で考慮すると書かれていますので、EUの規則とISO28000 シリーズに親和性を保たせようという意識がみえますが、米国ではそうではないでしょう。

樋口 28000 は、船というよりも物流ですよね。船社は船の部分だけでなく港湾や物流など内陸の方にも入っていますが、28000 については船以外の部分での影響が大きいですよ。こうしたところで、繰り返になります。ルール・基準の二重化、三重化は避けていただきたいし、内容的にも国際的に統一するものにしていただきたいと思えます。

太田 いずれにしても、日本側もセキュリティ国際規格の認証を取る取らないは別にして、対応が遅れないように準備をしておくことが必要です。

渡邊 また、普及する可能性があれば、日本になるべく有利な規格に変えていくべきです。時間的には短いですが、チャンスはありますよね。

太田 あと 28000 シリーズだけではなく、今後セキュリティ関係で本当に必要な規格があればそれを作るために、来年度以降、日本船舶技術研究協会の場もお借りして保安の評価や保安計画策定の方法についてのテキスト的なものを作っていこうと計画しています。

渡邊 日本企業のような優良企業は充分教育訓練が社内システムとして出来上がっています。こうした部分はやはり、ISOの規格としても認めてもらいたいと思えますよね。

司会 協会としても引き続きセキュリティ分科委員会を開いていますので、その中には是非船社、荷主、港湾サイドの皆さんにも入っていただいて、わが国にとって最も効果的、効率的なISOの規格になればと思います。また、世界の動向をみながら、日本としても対応していけるよう、最良最適の結果が生まれるように、今後とも皆さんのお力をいただければと思います。本日はありがとうございました。