

特集

危機と闘う

テロ・有事に備えた国土交通省の取組み

2001年の米国同時多発テロ以降、昨年7月のロンドン同時爆発テロ、今年8月の英国航空機爆破計画など、世界各地で多発するテロ事件は、我が国にとっても大きな脅威となっています。また、北朝鮮によるミサイル発射、核実験実施の発表など、我が国を取り巻く国際情勢も大きく変わろうとしています。

国民生活を支える陸・海・空の交通機関等における「安全・安心」の確保は、国土交通省の最重要課題の一つです。危機に立ち向かう「危機管理官庁」として、今、テロ・有事に備えた取組みを加速させています。

本特集では、国土交通省における最新の危機管理施策等をご紹介しますとともに、交通機関の安全・安心を最前線で守る実務担当者や、全国に先駆けて国民保護に取り組む地方公共団体などの幅広い視点から、これからの日本の危機管理を考えます。



座談会：旅の安全と安心を提供するスペシャリストたち

- 加賀谷 幸(全日本空輸株式会社 オペレーション統括本部 OCC推進室 航空保安・危機管理部 スタッフアドバイザー)
- 大城戸春良((財)空港保安事業センター 成田検査事務所 検査総括課長)
- 高柿 幸夫(東京地下鉄株式会社 鉄道本部 安全・技術部 安全課長)
- 原 秀男(郵船クルーズ株式会社 飛鳥II 副船長)
- 幸 美奈子(国土交通省 危機管理室 主査)

報告：北朝鮮ミサイル発射・核実験事案への対応(危機管理室)

- ：英国における航空機爆破計画事案への対応(航空局 監理部 航空保安対策室)
- ：国民保護訓練の実施について(危機管理室)

解説：国土交通省におけるテロ・セキュリティ対策(危機管理室)

- ：空港における不法侵入対策の強化(航空局 監理部 航空保安対策室)
- ：見せる警備・利用者の参加を軸とした鉄道テロ対策(鉄道局 総務課 危機管理室)
- ：港湾施設の出入管理システムの構築(港湾局 総務課 危機管理室)
- ：情報セキュリティ対策の推進(総合政策局 情報管理部)
- ：国際的なテロ・セキュリティ対策の推進(総合政策局 国際交通政策室)
- ：国土交通省国民保護計画の策定と推進(危機管理室)

寄稿：危機管理を担う人材の育成

- 平野 敏右(千葉科学大学 学長)
- ：有事法制の現状と課題 ～港湾、空港等に期待される役割～
- 七尾 英弘(内閣官房内閣参事官(安全保障・危機管理担当))

紹介：海上保安庁におけるテロ対策への取組み
(海上保安庁)

- ：危機管理日本一を目指して 鳥取県の取組み
- 衣笠 克則(鳥取県防災監)

旅の安全と安心を提供するスペシャリストたち

- 加賀谷 幸 (全日本空輸(株) 航空保安・危機管理部 スタッフアドバイザー)
- 大城戸春良 (助空港保安事業センター 成田検査事務所 検査総括課長)
- 高柿 幸夫 (東京地下鉄(株) 鉄道本部安全・技術部 安全課長)
- 原 秀男 (郵船クルーズ(株) 飛鳥II副船長)
- 幸 美奈子 (司会：危機管理室 主査)

幸 本日はお忙しい中、座談会「旅の安全と安心を提供するスペシャリストたち」にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。早速お話を伺いたいと思いますが、普段どのようなお仕事をされているのか、また、どのような教育・訓練を受けて今のお仕事に就かれたのか、自己紹介を兼ねてお話をいただければと思います。

「危機管理」という仕事

大城戸 私は成田空港のハイジャック防止検査業務をやっています。

私たちが行っている保安検査は、皆様が航空機を利用する際に受けるボディチェック、手荷物検査、またはお預けになるスーツケース等の検査を行って、航空機への危険物の持込みを防止する仕事です。

加賀谷 私は今年の3月まで16年間、全日空の国際線の客室乗務員として乗務してまいりました。現在は、航空保安・危機管理部にスタッフアドバイザーとして勤務していますが、今でも3か月に1度、乗務をしています。

幸 危機管理の最前線に立つというのは、同じ女性として、大変な面もあるのではないかと

思っていますが。

加賀谷 今、私もが行っている「危機管理」というのは、事故やハイジャック等に備えた、先の先を考えた会社の体制を確立していくことなのですが、それは性別に関係なくやっていけることだと思っています。

弊社においては、いろいろな部署に緊急時に備えて約1200名のスペシャリストチームがいます。緊急事態が発生すれば緊急呼び出しを行い危機に対応していくというシステムをとっています。

私は、スペシャリストチームの教育を主に担当しております。諸先輩方を前にして教育を行っていくわけですが(笑)、女性だから特別ということはありません。スターアライアンス加盟を機に危機対応体制を一新し、人道対応を第一に教育・訓練を実施しています。危機対応施設に、危機対応本部や旅客支援本部等を設けて迅速に対応できる体制をハード面からも備えています。

高柿 私は東京地下鉄(株)鉄道本部安全・技術部安全課に勤務しています。

私は、もともと電車で興味があつて、東京メトロに入りました。駅の係員から車掌、運転士を経験した後、本社では運転関係の仕事に長く従事していました。運転士の養成期間では、運転取扱いの業務に関する座学と実習を4か月ずつ、教育指導を受けました。

平成16年3月から、運転関係の業務経験を生かして安全対策の業務をやるようにということで、現在の安全・技術部に異動になり、安全・防災に関わる実施計画の立案や、鉄道事故や自然災害に対する安全対策の内部監査的な仕事を担当しています。

テロ対策などの危機管理については、それに特化した社内教育というのは行っていないんですが、警察・消防と連携した異常時想定訓練の実施などにより、社員の意識を高めているような状況です。



全日本空輸(株) オペレーション統括本部 OCC推進室 航空保安・危機管理部 スタッフアドバイザー 加賀谷 幸

1990年全日本空輸(株)入社。その後ファーストクラス資格、チーフパーサー資格を取得し、国内・国際各路線の乗務員として勤務。2001年休職留学制度を利用し、ハワイ大学へ留学。2002年復職し、乗務を再開。2006年4月より現職。

た社内教育というのには行っていないんですが、警察・消防と連携した異常時想定訓練の実施などにより、社員の意識を高めているような状況です。

原 私は郵船クルーズが運航している客船「飛鳥」の副船長をしています。

副船長ということで、船長の補佐役として運航部門を統括しています。実際いろいろな仕事がありますが、安全担当者、保守整備管理責任者、海洋汚染防止担当者、船上教育担当者、そして危機管理という意味では船舶保安管理者の業務もやっています。

私は、日本郵船に入社して以来、航海士としてずっと海上勤務をやってきました。1991年に、会社から「客船を就航するので、航海士として乗船するようになり」という指示が出まして、客船の業務に携わるようになりまして、「飛鳥」に、就航当時から2005年春まで乗船し、その後、当時外国籍船だった「クリスタルハーモニー」に乗船し、今年の1月からは、「クリスタルハーモニー」を日本籍船「飛鳥」に移行する作業に従事し、現在に至っています。

危機意識の高まりとセキュリティ対策の強化

幸 入社された頃や10年前と今を比較して、職員の危機意識の変化を感じることはありませんか。

原 船の方ですと、以前から船舶保安体制というもの

はありました。1991年に日本郵船が客船事業を再開するに当たって、「クリスタルハーモニー」というクルーズマーケットの成熟したアメリカ人のお客様を対象にした客船を建造しました。アメリカはセキュリティ関係が非常に厳しいので、アメリカ人のお客様に合わせて、当時してみると非常に高いレベルのセキュリティ体制をとりました。

第2船の「飛鳥」も「クリスタルハーモニー」で立ち上げた保安体制を引き継いでやりましたので、当時してみればセキュリティ体制はかなり厳しくやっていたのかなと思っています。

その後、2004年にSOLAS条約が改定されて、いろいろな規則ができたわけです。例を挙げますと、シブセキセキュリティアラートシステム（船舶警報通報装置）を船に備えなければならないとか、船舶の識別番号を船体に表示しなければならないとか、一定の船舶に対してはAIS（船舶自動識別装置）の搭載期限を早めたりとか。

ですから、10年前と比較すると、このような規則に適合するように、ハード面のセキュリティ対策はかなり強化されていると思います。

大城戸 空港については、テロ等が多くなった関係で、検査の対象自体が年々増えてきています。例えば今では靴の検査も実施しなければいけません。先日のイギリスの航空機爆破計画事件に伴って、国際線では、液体物検査等が強化されましたので、検査の内容としては非常にレベルが上がっています。

検査をやる側においても、空港保安警備業務検定という検定制度があつて、各ゲートに1級または2級の資格保持者を必ず配置しなければならないという措置



クルーズ船 飛鳥II

も取られています。私たちの職場では、年に4回程度模擬凶器や模擬爆発物を使った訓練を行っています。また、年に1回、国のテストも受けることになっています。

加賀谷 私が全日空に入社したのは1990年ですが、それ以降、全日空機ハイジャック事件や9・11など、航空機を巡る悲しい事件がありました。その都度、安全対策という意味では、ハード面でも社員のマインド面でも大きく変化してきました。また、現場のさまざまなセキュリティシステムも変わってきました。

日々感じているのは、航空会社独自では防ぎ得ない危機、つまり、航空会社と航空会社、あるいは当局の国土交通省やセキュリティ会社、あるいは国と国によって防いでいかなければならない多くの危機を抱えている

るといことです。

高柿 鉄道においても、セキュリティの問題が最近になって重要視されてきていますが、もともと鉄道のお客様に対するサービスで一番大事なのは安全性の確保それから利便性、快適性、さらには経済性ということになります。今まで安全性と言えば人身の安全を確保するとか、安全な列車の運行を確保するというところにあつたわけですが、地下鉄サリン事件以降、犯罪やテロ等の不測の事態への対応ということで、ソフト、ハード面でいろいろな取組みをできています。

ただ、鉄道は不特定多数のお客様がご利用になっているので、航空機や船舶のように入り口でのチェックがなかなかできない状況にあります。したがって、完全にリスクを防止するというよりも、「不審なものを発見したら係員にご通知ください」というポスターの掲出や、駅構内及び電車内での放送などを繰り返し行うことによって、お客様の協力を得ながら犯罪やテロの防止に努めていくこととなります。

また、東京メトロについては、8路線の中で6路線が他社との相互乗り入れをしています。したがって、私どもの駅から乗って私どもの駅で降りるといってお客様だけでなく、他鉄道をご利用なさってから私どもの駅に降りるお客様もいらっしゃいますので、鉄道事業者同士が協力して対策を打っていかないと効果的な対応ができないと考えています。



(財)空港保安事業センター
成田検査事務所
検査総括課長

おおくど 大城戸 春良

1984年(財)空港保安事業センター入所。1990年成田検査事務所検査課隊長、2002年同事務所検査課長などを経て2006年6月より現職。

過去の事件を教訓として

幸 先ほどから全日空機ハイジャック事件や地下鉄サリン事件がお話に出ています。これらの事件に対する印象や、その後に会社で取り組まれていることについてお聞かせいただきたいと思っています。

大城戸 1997年の全日空機ハイジャック事件は、地下鉄サリン事件が起こった後間もなく起こりました。「信者」と名乗る男が透明な液体の入ったビニール袋とアイスピックを持って、「サリンを持っている」と乗務員を脅してハイジャックした事件でした。中身は単なる水だったのですが、要するにハイジャックは家庭用品のようなものでも安易にできてしまうということなのです。このとき、これからの保安対策というものが難しくなってくるという実感がありました。

加賀谷 ハイジャックというものの質が変わってきたということだと思います。先ほど大城戸さんがおっしゃいましたが、今は何でも凶器になる時代です。アイスピックのような日用品が凶器になってしまいましたので、客室乗務員は、日頃からさまざまな備品の管理を徹底していこうという意識が強くなりました。

また、長島機長が何としてでもお客様を助けために操縦桿を放さなかったという事実は決して忘れてはならないと思います。この事件が発生した7月23日は私たちにとって特別な日で、ハイジャック訓練の実施、また7月を安全強化月間として、痛ましい61便のことを振り返り、安全意識を持ち、使命を学ぶという1か月にしています。この事件をきっかけとして、お客様の安全第一にこだわっていくという気持ちが全社員に生まれたのではないかと思っています。

高柿 地下鉄サリン事件については、1995年3月20日、発生時刻は8時14分頃でした。その影響を受けた路線の丸ノ内線、日比谷線、千代田線はすべてが郊外から都心に向けて走ってくる路線です。大体8時半頃電が関に出動される方を狙ったような無差別テロですが、実際に被害が大きかったのは日比谷線で、ここは指令所の判断で8時14分に全線の運行を停止させています。

1か所の駅や場所で何かしらの事件が起きるとというのが通例なのですが、その後、小伝馬町、八丁堀と被害が拡大していきましました。多数の駅で同じようにお客様が倒れるということが起きたわけです。その時点では、サリンとかテロという認識はありませんでした。そのとき列車の運行を管理している指令所のペテランの指令員が、「通常の事故とは違うのではないかと判断して、8時35分には日比谷線の営業をすべて停止しました。

日比谷線の被害を受けた各駅では、お客様を地上部に避難させた後、駅の係員も地上に避難致しました。

千代田線の霞ヶ関駅では、電車の中にあつた液体が入っているビニール袋を事務室に運ぼうとした駅の係員と電車区の監督者の2名が事務所に行くまでに倒れて亡くなりました。われわれもお2人に敬意を表して慰霊をしています。亡くなられた職員も、無色、無臭のその液体が何なのか分からないままに、使命感で駅の事務所に持って行ったわけです。この事件全体を通じて、最終的に12名の方が亡くなり、約5600名の方が被災しています。そのうち社員についても約240名弱が被災しています。

何かあつたときにはお客様を安全に避難誘導するこ



東京地下鉄(株) 鉄道本部 安全課長
技術・安全部 安全課長補佐
たかがき ゆきお
高柿 幸夫

1969年帝都高速度交通営団(現東京地下鉄(株))入社。
1998年運輸部運輸課課長補佐(輸送計画担当)、2002年運輸本部業務部青山電車区区长、2004年鉄道本部安全・技術部安全課課長補佐(安全管理担当)などを経て2005年3月より現職。

とが最優先です。しかし、地下鉄サリン事件のように被害が同時に多発したとき、お客様を迅速に避難誘導するためには、小さな駅ですと係員の数が足りない場合があります。今までのマニュアルですと、被害が発生した駅の両端の駅から応援を出すことになるのですが、その両端の駅も被害にあっていると当然手が足りません。そのときには線路を保守する人、電車線を保守する人、車両を保守する人など、周辺の駅の職員も含めて、関連する職員が連携して応援に行けるような体制・マニュアルづくりをしなければいけないというのが教訓の1つです。

それから、あつたとき救急車を呼んだ駅は19駅ほどありました。築地近辺では、被害に遭われたお客様を聖路加国際病院などに収容しました。このことをきっかけとして、救命救急の一役を担っていこうということ、消防の協力を得ながら、全ての現業職員が救命技能認定の資格を取るようにしています。

その他ハード的なものと言いますと、地下鉄の駅には監視カメラがついています。ただ、映像を記録できる防犯カメラというものは当時あまりありませんでしたので、そのような防犯カメラを増設するとか、現場社員のほかに本社社員も多数出して駅の構内や列車内を巡回するなどの対策も講じました。それから、何か仕掛けられてもいけませんので、当初、「ゴミ箱の撤去ロッカーの使用休止」というような対策も講じました。

このように、私も社員にとっては、やはり地下鉄サリン事件が一つの大きなきっかけとなっています。その後、米国同時多発テロ、スペインマドリッド列車爆破テロ事件、ロンドンのバスと地下鉄の爆破事件などがありました。その都度、駅の係員は、きちんと巡回経路を絵にして、チェック項目を作ったということ、テロに対する警戒警備の強化に自主的に取り組んでいるところです。

幸 原さんは、クルーズ船のほか国際船にも乗務されたことがあるということですが、シージャック対策についてはいかがですか。

原 シージャックについては、外部からの進入を防止するということが一番のポイントになります。ですから、われわれの船にはエクステーマシンや金属探知機、爆発物ベーパーディテクターなどがありますので、まず入り口で不審者、不審物をチェックすることになります。

航海中ですと、いわゆる海賊対策というものがあります。客船に限らず他の貨物船もそうですが、特に海賊が出没するエリアを航行するときには、見張りの強化など外回りの見張りの増員をして、船の周囲から接近してくる船がないかをチェックしたりしています。もし接近してくる船がいた場合には、消火ホースで放水したり照明を照射して幻惑させることで、乗り移られないようにします。

ただ、シージャックというのは、私が客船に乗っている限りでは、一応対策はしていますがそれほど重要ではないのかなという気はします。と言いますのは、客船の場合スピードが速いので、小型のボートが接近してきてもなかなか乗り移れないのです。あとは人の

数が違います。海賊のグループはおそらく10人ぐらいですが、今私が乗っている船ですと、乗組員が460名ぐらい、乗客が800名ぐらい乗りますので、航行中のクルーズ船に襲ってくるということはまずありません。

ただ、一般のお客様に混ざって乗ってくる可能性はあるので、それに対する対策は船に乗る前にしっかりとする必要があります。

幸 現実には海賊に遭遇した経験などは……。

原 私はありませんが、貨物船などで海賊に遭っている船もいますよね。1999年ですか、アランドラレインボウ号という船が武装集団に乗っ取られて、乗組員も別の船に移送されて、貨物だったアルミニウムゴツトが3000トンぐらいどこかに売られてしまったというのがあります。

それと、シージャックではありませんが、最近ですと2000年に、爆発物を積んだ小型のボートがアメリカのイージス艦「コール」に衝突して爆発して、そのときは17名亡くなっています。2002年にもフランスの原油タンカー「リンバーク」に小型のゴムボートが衝突し、自爆するという同じような事件がありました。このように、テロリストが船を狙う場合、船自体が武器になるといったことがあります。

このような自爆テロをどうやって防いだらいいか。これは船の方だけで防止することは難しいと思うのです。ですから、ISPSコード（船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則）では、船と港湾施設が互いに協力して保安を強化していくということになっています。

幸 テロ対策を強化する一方で、お客様へのサービス

の質を維持することも大切だと思いますが、両者の関係についてはどのようにお考えでしょうか。

原 乗客は現実にお金を払って乗船して来るわけですから、私たちにとっては「お客様」なのです。その中に果たしてシージャックをする人物がいるかどうかという判別は現状だと非常に難しいと思います。今現在できる対策は、荷物をチェックして不審物があつたとき、現場を確認してどういふものかチェックするというぐらいです。

大城戸 空港の保安検査も、サービスと保安という硬い部分と軟らかい部分を融合した仕事なのでなかなか難しいところがあります。例えば、保安検査員が厳格な態度で仕事をしていると、お客様から苦情が来るケースがある一方で、ソフトに笑顔でやっている、不真面目ではないかというように、相反する苦情が来ってしまうこともあります。それをうまくバランスを取りながら仕事をしなければいけません。

国際的な視点から

幸 続きまして、危機管理のお国柄といいますが、国際的な観点から日本と海外を比較してお話をお聞かせいただきたいと思っています。

加賀谷 国際線の飛行機の中は、目的地との関係、例えば日本発ニューヨーク行きになりますと、日本とア



郵船クルーズ(株) 飛鳥II 副船長
原 秀雄

鳥羽商船高等専門学校卒業後1981年日本郵船(株)入社。航海士として貨物船、コンテナ船、自動車運搬船、鉱石運搬船等に乗船。1999年「飛鳥」一等航海士、2000年船長に昇進し、2001年世界一周クルーズより「飛鳥」の副船長として乗船、現在に至る。

メリカの間でセキュリティ上の約束事、アメリカに出入国する飛行機はこうでなければならぬというさまざまな協定があります。

先日、ロンドンで旅客機爆破計画が発覚して、世界的に液体物に対するセキュリティ対策の強化がされました。

限られた空間の飛行機に、不審者、不審物を乗せないことが保安だと思つたのです。こちらとしては不審物、不審者に対して十分に注意を払って、万が一、空港を通り抜けてしまっても、水際のとこで排除していきたいですね。

原 私は世界各国いろいろな港に寄港しますが、今の日本の船舶及び港湾施設の保安体制がレベル的かどうかと言いますと、私個人の考えでは、世界の他国と比較すると低いという気がします。内航については日本の治安が安定していることを受けて低いレベルで良いでしょう。特に、港に人と文化の交流の場を求める客船にとっては不必要に厳しいセキュリティレベルは好ましくないと考えます。しかし、外国からの出入りということでは別で、我が国はもっと厳しい体制が必要ではないでしょうか。

例えばアメリカという国はセキュリティ面で非常に厳しいのです。自国を防衛するためのホームランドセキュリティが充実している。日本はどうかというところ「自国を防衛するため」というのはまだそれほどなされていないような気がします。

例えばサンフランシスコに入港する場合、船は港外に着いて水先案内人を乗せます。通常だと水先案内人だけを乗せて入港するのですが、アメリカの港は、セキュリティレベルにもよりますが、水先案内人とは別

にコーストガードが2、3名乗ってきて、まず船の中を異常がないかチェックします。それは自国を守るためなのです。船の中に何か爆発物があつて、港に着いて爆発したら自国は影響を受けるわけですから、そういう危機管理はすごく進歩しています。そして港に着けば、客船のターミナルがあります。ターミナルには当然エクスレーマシーンや金属探知機がありますが、それを操作するのもアメリカのターミナルの人間です。

ところが日本のメジャーな港、例えば横浜には立派な客船ターミナルがあります。エクスレーマシーンや金属探知機など機械自体はあるのですが、われわれの船が横浜に寄港するときには、ターミナルの人間がそれを操作するのではなく、本船のセキュリティオフィサーがターミナルに行つてその機械を操作してチェックするというのが現状です。

仮に日本にセキュリティのしつかりしていない船が入つてきた場合、ターミナルでしつかりと船からの、船への侵入を防ぐことが大事なのかなという気がします。

安全・安心な公共交通機関を目指して

幸 最後に、今後、どのようなことに重点を置いてテロ対策に取り組んでいきたいか。国土交通省、政府に期待する役割についても併せてお話しただければと思います。

高柿 鉄道に関しては、地下鉄サリン事件以降、本社でいろいろな取組みをしていますが、スペインマドリッド列車爆破テロ事件、ロンドンの地下鉄爆破事件などを契機として、国土交通省の鉄道局に危機管理室ができました。そこで各鉄道事業者、警察の方も入った新たな鉄道のテロに対する連絡会議が設置されました。



危機管理室 主査
さきい みなこ
幸 美奈子

東京大学農学部卒業後、2005年国土交通省入省。土地・水資源局土地政策課を経て2006年7月より現職。



有毒ガス発生を想定した訓練(警視庁)

昨年来、目に見える新たなテロ防止対策や新技術に対する取組みに関する検討が行われています。最初に取り組んだことは、もしテロが起きたときにはこういった行動を取る、警戒はこうするという警備カードを社員に持たせているのですが、これを引用した形で、お客様危機管理カードをポケットティッシュペーパーに挟んで、全国の鉄道事業者と一体になってお客様にお

配りするとか、何か起きたらすぐ駅の係員に連絡ができるように駅ホームにインターフォンを整備するなど、各社共通してできるような取組みを展開しています。そういった取組みが各社で一斉に行われるようになって、お互いに横の情報連絡が取れるような仕組みができてきています。

また、航空にしても船舶・港湾関係にしても危機管理レベルというものがありませんが、鉄道部門についても、昨年、3段階の危機管理レベルが制定され、各鉄道事業者がそのレベルに応じて警備内容を標準化し、国土交通省の指示によって危機管理レベルの上げ下げを行うようになり、現在は平常時の「危機管理レベル1」で各社対応しているところです。

したがって、事業者間の相互連携と、そこに国土交通省が適切に関与して、事業者と協調して一体的な危機管理体制を構築していくという進め方を今後ともしていきたいだけだと思います。

大城戸 先日のロンドンにおける旅客機爆破計画では、ペットボトルの液体爆薬を点火させるため、身近な電子機器、携帯電話等をおつとしていたそうです。英国や米国では液体物の機内持ち込み禁止などの措置が取られました。我が国でも直ちに同様の措置がとられました。今回のように、航空保安を脅かすような情報、事件が発生するたびに速やかな保安対策が実施されることから、現場を任せられている保安検査員としては、保安対策がとられたときに素早くそれに即応できる技術を身につけていかなければならないと思っています。この点、空港関係者との密接な連絡系統、保安情報を常に共有するということによって、保安検査員が即応できる環境を準備しておくことも、今後の重要な課題

ではないかと思っています。また、イギリスで連続爆破テロが起きたときに、街なかには設置されていた監視カメラが犯人を特定するのに役立つということもありませんので、各空港の検査場に設置されている防犯カメラなども、空港の保安対策にうまく役立てていかなければならないと思っています。

今、成田空港ではテロに対する様々な検査機器の設置が急がれています。第1ターミナルでは爆発物検査装置が組み込まれたインラインシステムが運用されています。近々第2ターミナルにも導入されると聞いています。そのほかにも爆発物検査装置イーゼスなどが設置されています。こういったものは航空保安対策に非常に役に立っていると思いますので、今後、また新しい技術をどんどん導入していただければ助かります。

幸 警察との連携



チェックインカウンター インライン検査場
インラインシステム(成田空港)

体制についてはいかがでしょうか。

大城戸 もし、実際に現場において爆発物などの不審物が見つかった場合、空港株式会社担当者に一報すると警察の方につながる形になっていますので、警察との連携体制は十分整っています。

加賀谷 大城戸さんのお話にもありますように、空港での保安検査がテロ対策の第一線として強化されています。機内においても、安心で安全な空路を守るために、お客様をお迎えする前の機内の徹底的なセキュリティチェックの強化や客室乗務員の保安要員としての知識・スキルの維持向上が重要になっています。複雑な社会情勢からテロそのものの質が変化しているように、安全を守る側にも危機管理意識を高め、その使命を全うしたいと思います。

幸 引き続きよろしくお願いたします。本日は皆様方から貴重な体験談や幅広い有益なお話をいただきまして、誠にありがとうございました。



爆発物検査装置イーゼス(成田空港)

北朝鮮ミサイル発射・核実験 事案への対応

危機管理室

北朝鮮ミサイル発射事案への対応

平成18年7月5日未明より複数回にわたり、北朝鮮から、テポドン2を含む弾道ミサイルが発射されました。北朝鮮は、平成10年8月にも我が国上空を通過するテポドン1を基礎とした弾道ミサイルの発射を行っており、今回、我が国を含む関係各国による事前の警告にもかかわらず発射を強行したことは、我が国の安全保障や国際社会の平和と安定、大量破壊兵器の不拡散という観点から重大な問題です。さらに、今回の発射が、航空機、船舶等が多数活動している我が国の周辺において実施されたことは、これらの運航の安全性の観点からも、極めて憂慮すべき事態です。

国土交通省においては、北朝鮮によるミサイル発射の第一報を受け、同日午前5時15分、国土交通省危機管理連絡室及び海上保安庁対策室を設置し、情報の収集・分析を行うとともに、当面の対応として、以下に掲げる措置を実施しました。

(1) 万景峰92号の入港禁止

7月5日、万景峰92号（北朝鮮籍船舶、貨客船）に対する本邦の港への入港禁止が閣議決定されたことを受け、関係機関との密接な連携の下、その確実な実施に努めました。

(2) 航空関係

7月5日、ノータム（航空情報）の発出により、航空機に対して注意喚起を行いました。

同日、国際民間航空機関（ICAO）に対し、民間航空機の安全の確保の観点から、必要なアクションをとることを要請しました。

政府全体の措置の一つとして、我が国と北朝鮮との間のチャーター便については、我が国への乗り入れを禁止しました。

(3) 船舶関係

海上保安庁において、しょう戒中の巡視船艇・航空機による情報収集を実施したほか、関係機関からの関連情報の収集に努めました。

7月5日、海上保安庁より航行警報を发出し、航行船舶に対して注意喚起を行いました。

同日、事業者団体及び地方運輸局長等に対して、航行安全の注意喚起を求めよう通達しました。

7月6日、国際海事機関（IMO）簡易化委員会において、また、7月19日にIMO航行安全小委員会において我が国は、航行警報を発することなくミサイルを公海に発射した北朝鮮の行為は、多くの船舶と人命を重大な危険にさらす行為である旨を発言しました。更に7月7日、海上保安庁海洋情報部長より国際水路機関（IHO）理事長に対して、情報収集等適切な措置の検討を依頼する書簡を发出しました。

不開港場における北朝鮮籍船舶の寄港の特許申請について、7月5日より6ヶ月間、原則として特許しないこととし、その旨を地方運輸局長等に通達しました。

(4) 北朝鮮への渡航自粛

7月5日、政府全体として北朝鮮への渡航自粛が決定され、外務省により北朝鮮に対する渡航情報（危

険情報）が「渡航を自粛してください」に引き上げられました。このような状況を踏まえ、旅行業協会等に対して、北朝鮮への旅行を企画・実施しないこと、旅行者に対して旅行を取り止めるよう勧めることを傘下会員各社へ周知徹底するよう通達しました。

北朝鮮核実験事案への対応

平成18年10月9日、北朝鮮より核実験を実施した旨の発表がなされました。北朝鮮が7月5日に弾道ミサイルを発射したことに加え、今般核実験を実施したとしていることは、我が国のみならず、東アジア及び国際社会の平和と安全に対する重大な脅威です。

国土交通省においては、政府の一員として、気象庁が震動波形の観測・分析を行っているほか、以下に掲げる措置を実施しています。

(1) 船舶・航空関係

10月9日、海上保安庁より航行警報を发出し、航行船舶に対して注意喚起を行いました。また、船舶運航事業者等に対して、今後の情報に留意する旨、速やかに周知しました。更に、航空事業者に対しても、情報提供を実施しました。

(2) すべての北朝鮮籍船舶の入港禁止等

10月11日、政府はすべての北朝鮮籍船舶の入港禁止、北朝鮮からのすべての品目の輸入禁止、北朝鮮籍を有する者の原則入国禁止等の措置を取ることを決定しました。海上保安庁においては、北朝鮮籍船舶の入港情報を確認し、入港禁止に係る措置への対応を実施するとともに、輸入禁止及び入国禁止に係る措置についても、税関、入管等の関係機関と連携して、対処しています。

(3) 公共交通機関等におけるテロ対策の徹底

10月13日、北朝鮮核実験事案に伴う不測の事態に備え、国土交通省テロ対策チームを開催し、所管の事業者等に対して、改めてテロ対策の徹底を指示しました。

なお、海上保安庁においても、エネルギー関連施設等の臨海部の重点警備対象施設の警備を実施しています。

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法のポイント

(平成16年6月28日施行)

【趣旨】近年における我が国を取り巻く国際情勢にかんがみ、我が国の平和及び安全を維持するため(第1条)

「我が国の平和及び安全の維持のため特に必要があると認めるとき」(第3条第1項)

- 入港禁止の決定(第3条第1項)
(閣議決定事項)(第3条第2項)
- ① 入港禁止の理由
 - ② 特定の外国
 - ③ 特定船舶
 - ④ 入港禁止期間
 - ⑤ 「寄港」についての始点日
 - ⑥ 特定船舶を出港させなければならない日
 - ⑦ その他入港禁止実施に関し必要な事項
- 閣議決定の変更(第3条第3項)
①～⑦の事項の変更が生じたとき

〔閣議決定〕

- 「特定船舶」になりうる対象
(第2条第2項)
- (イ) 特定の外国の国籍を有する船舶
 - (ロ) 閣議決定で定める日以降の期間に特定の外国の港に寄港した船舶
 - (ハ) 特定の外国と(イ)(ロ)の關係に類する特定の關係を有する船舶

内閣総理大臣による告示(第4条)

告示日から
20日以内

国会の承認
(第5条)

国会閉会中又は衆議院
解散中は、その後最初に
召集される国会

入港禁止の実施(第6条)

- 上記④の間、特定船舶の本邦の港への入港禁止
- 上記④の開始時、既に本邦の港に入港している特定船舶について、上記⑥の期日までに

(例外)「遭難又は人道上の配慮をする必要があること
その他のやむを得ない特別の事情がある場合」

【罰則】(第9条)

違反

- 船長は、
- 3年以下の懲役
 - 若しくは
 - 300万円以下の罰金
(又は併科)

〔閣議決定
告示〕

- ・ 入港禁止の全部又は一部を実施する必要がなくなつたと認めるとき
- ・ 国会が入港禁止の全部又は一部の実施を終了すべきことを議決したとき

入港禁止の終了(第7条)

〔附則〕

- 公布日から起算して10日後に施行。
- 国は、必要があると認めるときは法律の規定につき検討を加え、結果に基づき廃止を含め必要な措置を講じる。

英国における航空機爆破計画 事案への対応

航空局監理部
航空保安対策室



英国における保安対策の強化

事案の概要及び英国・米国の状況

18年8月10日、英国警察当局は、複数の航空機の爆破を狙ったテロ計画を摘発し、ロンドンなどで多数の容疑者を逮捕したと発表しました。テロリストは、液体性爆発物を手荷物として機内に持ち込み、空中で爆破する計画であり、特に英国から米国に向かう航空機が標的になりました。

これに伴い、英国内務省は、5段階で示すテロ危険度を、これまでの「重大」（上から2番目）から最高度の「危機的」に引き上げ、この結果、英全土の空港で、機内への手荷物持ち込みが禁止される等の警戒強化措置が取られることとなりました。加えて、ロンドン・ヒースロー空港においては、飛行時間3時間以内の短距離便に対し一時的に空港が閉鎖されることとなりました。

また、米国においても、脅威レベル5段階中、英国発米国行便に対する脅威レベルを「赤」（最高レベ

ル）、その他を「オレンジ（上から2番目）」に引き上げ、液体物・ジェル類の機内持込禁止及び全旅客への靴検査等の警戒強化措置が実施されることとなりました。このため、我が国空港においても、日本発米国行便や米国籍エアライン便について、液体物の機内持込禁止及び全旅客への靴検査等が実施されました。

国土交通省航空局の対応

今回のような航空機を用いたテロ未遂事案は、国際的な航空機の安全航行に対する重大な脅威であり、我が国においても、脅威レベル（3段階）については現状の「レベル1」を維持することとしたものの、現行の航空保安対策の確実な実施、特に液体物検査の確実な実施を徹底するよう、10日夜に各空港管理者、本邦航空運送事業者、外国人国際航空運送事業者、航空貨物利用運送事業者等に対し指示を行いました。

今後の動向

今回の事案に関しては、テロの対象となった米英を中心に、機内持込手荷物制限措置が取られていますが、国際的には、現在、国際民間航空機関（ICAO）において、液体性爆発物によるテロという新たな脅威に対する保安対策強化の検討がなされています。9月には、モントリオール（ICAO本部）において航空保安パネル（AVSECPC）と爆薬探知専門家が相次いで開催され、我が国からも専門家が出席し検討が進められていますが、今後、これから検討がまとまり国際ルールが決定され次第、我が国においても、これに沿って必要な追加的保安対策を導入することとしています。



ICAO 航空保安パネル会合

報告

国民保護訓練の実施について

危機管理室

この訓練では、化学物質を用いたテロが発生したとの想定のもと、官邸における情報収集・集約・分析や、緊急対処事態の認定のために必要な検討などを行いました。

官邸危機管理センターでは、関係省庁の局長級から構成される緊急参集チームが招集され、本想定のようなテロ事件が発生した場合に、関係省庁がどう対応すべきか等の議論がなされるなど、政府の意思決定の過程が検証されました。

国土交通省からは、緊急参集チームに平山政策統括官が出席するとともに、官邸危機管理センターに連絡要員を派遣し、テロ事件が発生した場合の官邸との情報伝達訓練を行いました。また、省内では、国土交通省危機管理対策本部の設置等の対応要領を確認しました。

緊急対処事態共同図上訓練（10月）

平成18年10月16日、内閣官房と福岡県の共催により、福岡市内でテロが発生したとの想定のもと、福岡県に現地対策本部（関係省庁と関係自治体、指定

公共機関の派遣要員から構成）が設置され、図上訓練が実施されました。

国土交通省からは、九州地方整備局及び九州運輸局から現地対策本部に要員を派遣し、関係機関と連携して訓練を実施しました。国土交通省は、空港、鉄道の被害情報や避難住民の輸送手段の情報を提供するなど、現地対策本部の意思決定過程において重要な役割を果たしました。

緊急対処事態共同実動訓練（予定）

平成18年11月26日、内閣官房と鳥取県の共催により、鳥取県においてテロが発生したとの想定のもと、実動訓練が開催される予定です。この訓練では、関係省庁、関係自治体及び指定公共機関の派遣要員から構成される現地対策本部が設置され、警報や避難措置の指示の伝達訓練が行われることとなっています。また、航空機、車両等を実際に使用して、住民の避難・救助等の訓練を行うこととなっています。

国土交通省からは、中国地方整備局及び中国運輸局から現地対策本部に要員を派遣するとともに、中国地方整備局の衛星通信車を活用し、現地対策本部と官邸の間におけるテレビ会議の実施に協力することとなっています。

緊急時の対応能力の向上に向けて

国土交通省では、テロ事件等の緊急事態に備えた連絡情報網を整備しており、こうした連絡網を活用した訓練を適時実施しております。今後とも、危機管理官庁としての責務を果たすため、省内の危機管理体制の整備を進めるとともに、関係省庁、地方自治体等との連携訓練にも積極的に参加するなど、緊急時における対応能力の向上を図っていく予定です。

国土交通省では、公共交通機関や重要施設等における警戒警備の強化等を実施し、これらの安全確保に全力を挙げて取り組んでいます。こうした平素からの取組みはもとより、テロ事件等の緊急事態が発生した際に迅速かつ適切に対応するためには、様々なケースを想定しつつ、具体的な対応方法について予め検証しておくことが重要です。こうしたことから、国土交通省は、関係機関と連携した国民保護訓練に積極的に参加しています。

緊急対処事態関係省庁連携訓練（9月）

平成18年9月14日、内閣官房主催により、平成18年度緊急対処事態関係省庁連携訓練が開催されました。



緊急対処事態関係省庁連携訓練の様子



緊急対処事態共同図上訓練(福岡)の様子

国土交通省における テロ・セキュリティ対策

危機管理室

背景

平成13年9月の米国同時多発テロ以降、17年7月のロンドン同時爆発テロ事件など、交通機関等を標的としたテロ事件が世界各地で続発しています。

陸・海・空の交通機関や空港、港湾、河川、ダム、道路等の重要施設は日々の国民生活や経済活動を支える重要な基盤です。これらの安全確保は国土交通省の重要な任務であり、国土交通省では、最重要課題の一つとして取り組んでいます。

主な取組み

ここでは、そうした国土交通省の行っているテロ対策のうち主なものを紹介します。

(1) 全般

テロ対策チーム

重大事件に係る省内の連携を推進し、テロ対策の意識を徹底し、その対応能力の水準を向上させるため、「国土交通省テロ対策チーム」(リーダーは政策統括官、メンバ

ーは各局等危機管理担当課長クラス)を設置し、開催しています。

テロ対策チームでは、各局のテロ対策などの情報共有、国土交通省全体でのテロ対策の徹底や点検の実施の報告、ロンドン同時爆発テロ事件への対応など、国土交通省内の連携の強化を図っています。

テロ対策の徹底・点検

年末年始、ゴールデンウィーク、夏の多客期及びワールドカップや万博といったイベント時において、重要施設の管理者や交通機関の事業者等に対して、テロ対策の徹底を行っています。

また、年末年始及び夏期については、テロ対策の点検を実施し、適切なテロ対策が取られているかどうか確認し、不十分な箇所については改善するよう指導することにより、テロ対策の水準の維持とテロに対する一定の緊張感の持続を図っています。

(2) 航空

フェーズEをレベルとして恒久化

平成17年4月1日より、17年3月までの空港警戒体制の最高水準であるフェーズEを「レベル」として恒久



空港における警戒強化



駅構内における警備強化

化し、航空会社等による保安検査などの厳格な実施を図ることとしています。

空港における警戒強化

車両侵入対策のためのガードレール・杭等の設置拡充及び人の侵入対策のためのフェンスの強化・センサーの設置拡充などを行っています。

航空機内における保安強化

スカイマーシャル(航空機への警察官の警乗)の導入、銃弾の貫通を阻止できる強化型コックピットドアの装備の義務化などを行っています。

(3) 鉄道

危機管理レベルの設定・運用

関係機関と連携して、鉄道テロの発生の脅威の度合い(危機管理レベル)を3段階で設定するとともに、危機管理レベルに応じて鉄道事業者が実施することが適当なテロ対策としての保安措置を定めました。平成17年12月より運用を開始しており、現状の危機管理レベルを「」に設定しています。

駅構内等における警備強化

巡回警備の強化、防犯カメラによる監視の実施、不審者・不審物発見時に利用できる非常用インターホン等の設置、車内通報器の活用、駅販売職員等「テロ防止協力者ワッペン」の着用などを行っています。

(4) 自動車

バス、バスターミナル等における警備強化

主要バスターミナルの巡回警戒、車内の点検、監視カメラによる監視の実施、利用者への不審物発見に係る放送・ポスターによる協力要請の実施などを行っています。また、トラック、タクシー、レンタカーの各事業者に対しても、車内の点検などテロ対策を講じるよう指示を行っています。

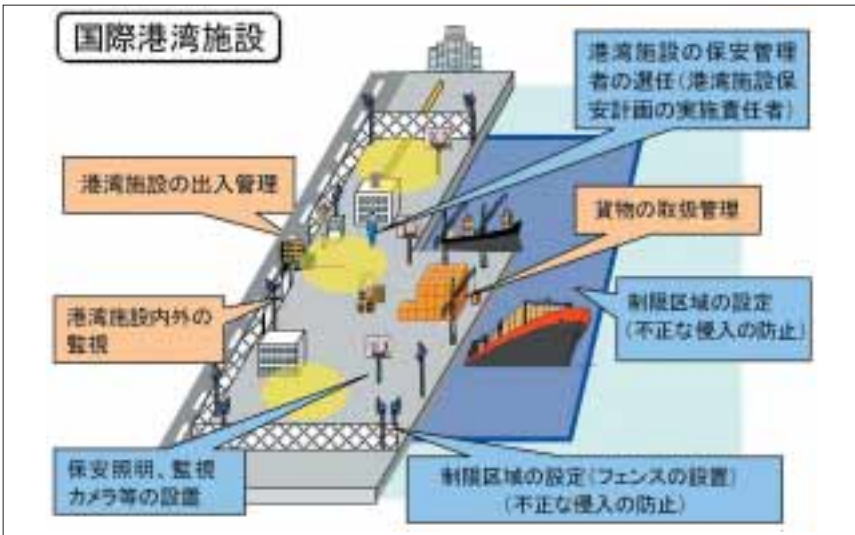
(5) 船舶・港湾・海上

SOLAS条約に基づくテロ対策等

米国の同時多発テロを受け、国際海事機関において「海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS条約)の一部が改正されました。日本では、これを国内法化し(いわゆる「国際船舶・港湾保安法」)、全面的に施行しています。

国際船舶・港湾保安法は、以下の3つの大きな柱によって成り立っております。

- ・ 国際航海船舶の保安強化(船舶の出入管理等)
- ・ 国際港湾施設の保安強化(国際港湾施設における制限区域の設定・監視・出入管理の実施等)



国際航海船舶及び国際港湾施設における保安措置

・ 船舶保安情報の通報など入港に関する規制強化(外国から入港する船舶に対して事前通報を義務付け等) なお、内航旅客ターミナル、内航船舶等においても出入管理等の警戒、警備体制の徹底等を図っています。

臨海部重点警備対象施設に対する警備強化

テロへの警備警戒として、臨海部の重点警備対象施設臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等)に対する巡視船舶・航空機による警備強化を図っています。

(6) 河川関係施設

河川点検・巡視時の不審物等の特段の注意、ダム管理庁舎などの入念な点検及び監視カメラによる24時間監視体制を行っています。

(7) 道路関係施設

高速道路における巡回の強化やSA・PAのゴミ箱の撤去・集約を行っています。また直轄国道における巡回の強化等々を行っています。



(8) 国営公園

国営公園における巡回警備の強化、利用者への貼り紙掲示等による注意喚起などを行っています。

(9) 工事現場

工事現場における看板設置等の注意喚起などを行っています。

(10) ホテル・旅館、旅行業

ホテル・旅館において、宿泊者名簿への正確な記入の働きかけ、日本国内に住所を有しない外国人宿泊客にあつては旅券の提示を求め、国籍・旅券番号の確認及び旅券の写しの保存などを行っています。

また、旅行者において、旅行者に渡航の危険情報を伝達することなどを行っています。

今後の取組み

海外においてはさまざまな手段を用いた大規模なテロ事件が続発しており、また日本をテロの標的にするとの声明もあり、国内においてもテロ事件の発生が懸念されています。このため、今後も引き続き、テロ対策の充実・強化に取り組み、国民の安全確保に万全を期すことが必要と考えられています。

空港における不法侵入対策の強化

航空局 監理部航空保安対策室

基本的な考え方

空港内は、航空機が離発着するなど特殊な環境となっており、安全運航やセキュリティ確保のため、制限区域を設け、人や車両の出入りを管理しています。このため、空港周辺をフェンスで囲い、外部から人などが空港内に不用意に入らないようにしています。

一方、羽田空港のように長大な滑走路を持つ空港もあり（東京都千代田区の面積に匹敵）、このような広大な空港を警備することは大変なことです。周囲フェンスの設置、巡回警備の強化、監視カメラや侵入センサーなどにより、鋭意その対応に取り組んでいます。

フェンス・センサーの整備拡充

しかしながら、本年4月以降、神戸空港における車両侵入に加え、羽田空港、宮崎空港において人が侵入するなど、制限区域内への不法侵入が発生し、空港の不法侵入対策の更なる強化が求められました。

空港における不法侵入対策の強化



センサーの設置拡充(人の侵入対策)



ガードレール等の設置拡充(車の侵入対策)

前述のとおり、空港における不法侵入対策については、基本的に空港内外をフェンス等で物理的に遮断し、また、ゲートにおいて出入管理をすることを原則にしていますが、貨物エリアにおいては大量の貨物を効率よく取り扱うため、この原則に従った物理的な遮断が困難な空港もありましたが、本事案を受け、貨物エリア全体の対策の強化が必要となりました。

検討の結果、次のとおり基本的な対応を決め、原則全ての国管理空港について対策を実施することとし、同規模程度の自治体管理空港に対しても、国に準じた対策を講ずるよう、自治体を指導しています。

- (1) 車両侵入に対応するため、道路・駐車場・空地脇など侵入が想定される箇所へのガードレール・杭等を設置拡充
- (2) 人の侵入に対応するため、フェンスの強化(メッシュ化)に加え、侵入者の迅速な発見・捕捉ができるよう、センサーを設置拡充

貨物エリアにおける対策の強化

空港周囲のハード面での対応を進める中、8月には、帯広空港において、一般車両が荷さばき作業中の貨物上屋を通り抜け、空港内に不法に侵入した事案が発生しました。

者(エアライン、空港管理者、空港ビル、貨物事業者、警察庁)が参集した対策会議を開催し、貨物エリア全体の対策について決定しました。

まとめ

空港への不法な侵入は、航空機の安全な運航に重大な支障をきたすおそれがあり、テロリストやハイジャック犯による犯罪防止の観点からも断じて許されることではありません。このため、今回決定した再発防止策の徹底を行い、我が国の空港の安全及びセキュリティの確保に努めることとしています。

解説

見せる警備・利用者の参加を軸とした鉄道テロ対策

鉄道局 総務課危機管理室

鉄道のテロ対策については、昨年7月に発生したロンドン地下鉄等同時爆破テロを受けて、翌8月に鉄道事業者、警察等の関係機関から構成される鉄道テロ対策連絡会議を設置し、鉄道を標的としたテロの未然防止策・被害軽減策等について議論を行っているところです。現在、同会議での議論を踏まえ、テロの未然防止に主眼を置いた『見せる警備・利用者の参加』を軸として、以下のようないくつかの対策メニューを実施しています。

- (注) 『見せる警備』の施策…テロの未然防止を図るため、人々の目に触れる形で警備を行う施策
- 『利用者の参加』の施策…テロに対する監視のネットワークを強めるため、一人一人の利用者にテロの防止のための意識を持ち行動していただくことを促す施策

非常用インターホン等の設置

鉄道利用者が駅ホームで不審者・不審物を発見した際に迅速に駅務室・警備員室等に連絡するための連絡手段を整備しています。

現在、東京メトロ、東急電鉄等で駅構内に非常用インターホン等が設置されています。通報事由として「不審者・不審物発見時等」と明記した通報喚起ステッカー等



(写真1) 駅構内に設置されている非常用インターホン。通報事由として、「不審なものを発見したとき」と表記されている。下部にはひらがなによる表示がある。(東京メトロ)

を貼付して既存のインターホン等を有効活用したり、誰にでも分かりやすいよう、ひらがなで併記したりするなどの工夫も講じられています(写真1)。

車内通報器の活用

鉄道利用者が車内で不審者・不審物を発見した際の連絡用として車内通報器を活用してもらえよう、説明用ステッカー等の標記を見直し、通報事由として「不審者・不審物発見時」と明記するなど、テロ対策としての利用を喚起しています(写真2)。



(写真2) 車内に設置されている通報器。通報事由として、「不審者や不審物を発見されたとき」と下部に表示がある。(甘木鉄道)

防犯カメラ警戒強化表示

「防犯カメラ作動中」などの警戒メッセージを駅構内に目立つように表示することにより、テロの抑止効果を高めています。2004年3月にスペインマドリッドで発生した列車爆破テロ以前に比べ、我が国の鉄軌道駅における防犯カメラの台数は1.5倍に増加しています。

駅売店職員等「テロ防止協力者ワッペン」

不審物・不審者の早期発見と通報にあたっては、駅係員や利用者だけでなく、日常的にラッチ内に勤務する売店の職員や清掃業者、メンテナンス業者も重要な役割を果たすことが可能です。そこで、駅売店職員等に「テロ防止協力者ワッペン」を着用してもらい、当該職員や鉄道利用者の危機意識を醸成するとともに、テロの抑止効果を高めています。既に東京メトロ、JR東日本などで実施中です(写真3)。



(写真3) 駅売店職員等にテロ防止協力者ワッペンを着用してもらい、利用者等の危機意識醸成を図る。

以上のような取組みに加え、今後は鉄道テロ対策に資する新技術の活用可能性の検証等も行っていくとともに、実際にテロが発生した際に被害を軽減するような施策についての検討も併せて行っていくとしています。

港湾施設の出入管理システムの構築

港湾局 総務課危機管理室

2004年7月の改正SOLAS条約発効に伴い、我が国においても国際船舶・港湾保安法が施行され、各港湾施設管理者において、保安計画を策定し、立入を制限する区域（制限区域）の設置や出入管理等の保安措置を行うことが義務付けられました。中でも出入管理は、港湾の保安性確保のために最も重要な措置の一つですが、一方で出入者の確認を伴うことにより、人や物の動きを制限することになるので、物流効率性を阻害する可能性があります。そこで、ITを活用することにより、物流効率性と保安性の向上を図る出入管理システムの構築を行うべく、現在取り組みを進めています（図1）。

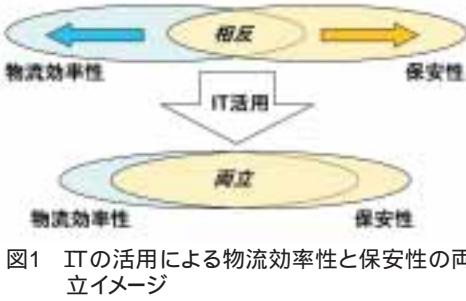


図1 ITの活用による物流効率性と保安性の両立イメージ

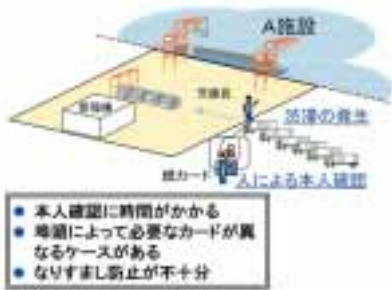


図2 出入管理の現在



図3 コンテナターミナルのゲート前における待機車両の状況

出入管理の現状

出入管理を行うために、港湾施設のゲートでは出入者の本人確認を実施しており、港湾施設への荷物の搬出入車輛は、ドライバーの本人確認のために、一旦ゲートにおいて停止する必要があります（図2）。また、本人確認は、警備員が立入許可証等を目視で確認することにより行っています。このため、車輛のゲート通過に時間を要しており、出入車輛が集中する場合に、ゲート前及び周辺道路において混雑が発生し（図3）、迅速性の面での課題となっています。また、上述のような立入許可証は、港湾施設、あるいは関係団体ごとに発行するケースが多く、複数の港湾施設を利用するトラックドライバー等は、何枚もの立入許可証を持たなくてはならず、利便性の面での課題となっています。さらに現状では紙製の許可証も使われており、偽造やなりすまし等の防止が不十分で、保安性の面での課題となっています。

出入管理システム

こうした課題に対応し、出入管理に関する迅速性・利便性・保安性の向上を図るために、出入管理システムを構築する予定です（図4）。具体的には、ICカード許可証（図5）と対応リーダーを用いて、本人確認を自動化します。このことにより、港湾施設の出入の際の迅速性の向上を図るとともに、本人確認を徹底することで保安性の向上を図ります。また、ここで用いられるICカード許可証は、各施設で共

通のものとします。したがって、トラックドライバー等は1枚のカードによって複数の施設を利用することが可能となり、利便性の向上が図られます。

実証実験

平成17年度に、上述の出入管理システムを技術的に検証する実証実験を行いました。実証実験では、神戸港（PC18）及び東京港（大井埠頭CT）の協力を得て、実際の港湾労働者、トラックドライバーを対象に共通カードを配布し、1週間程度の出入管理の運用実験を行いました。この実証実験の結果、以下の点が確認されました。

共通ICカード、リーダー等の機器の導入により、物流の効率性を阻害することなく、保安性の高い出入管理を実施することが可能となること
ICカードの導入により、偽造防止の効果が期待されること
一方、導入に向けて関係者と意見交換を行っていますが、共通カードについては、その発行範囲や管理方法等について具体的な検討が必要であることが指摘されるなど、本格的な導入に当たった課題が残されています。これらの課題を解決するために、今年度も引き続き検討を進めているところです。この結果を踏まえて、出入管理システムの構築を実施する予定です。



図5 検討中の共通カードのデザイン



図4 出入管理システム導入後のイメージ

解説

情報セキュリティ対策の推進

総合政策局 情報管理部

政府全体の情報セキュリティ対策強化の取組み

近年の経済社会のICTへの依存度の高まりに伴い、サイバーテロ等ICT利用に対する脅威をいかに除去していくかが安全・安心な社会を構築していく上で極めて重要な課題となっており、課題解決に向けた取組みの強化が強く求められています。このため、ICT戦略本部 本部長・内閣総理大臣の下に情報セキュリティ政策会議議長・内閣官房長官、関係閣僚及び民間有識者により構成)を設置し、情報セキュリティ対策に係る政府の対応方針についての検討が行われています。情報セキュリティ政策会議は本年2月に、今後3年間の政府全体の情報セキュリティ対策の基本的考え方を定めた「第1次情報セキュリティ基本計画」を策定し、政府全体で情報セキュリティ対策に取り組んでいくための基本的枠組みが示されたところです(下図)。

「第1次情報セキュリティ基本計画」で対象とされた4つの分野のうち、政府機関・地方公共団体、重要インフラについては、別途対策を推進するための計画や指針が情報セキュリティ政策会議により定められる等、特に関係省庁が重点的な対策を講じることが求められています。具体的には、政府機関の情報セキュリティ対策については、全ての政府機関が2009年度初めまでに、政府

第1次情報セキュリティ基本計画—今後3年間の重点政策—



機関統一基準に適合させるための措置を講じること(政府機関統一基準とは、サイバーテロ等の脅威から政府機関の情報システムを防護すること等政府機関の情報セキュリティ対策を世界最高水準とすることを目指して情報セキュリティ政策会議により策定された基準です)、重要インフラ(重要インフラとは、経済社会に極めて重要な、代替不能な事業分野であり、現在のところ10分野が指定されています。国土交通省所管分野では航空、鉄道、物流が該当します)については、サイバーテロ等から重要インフラの情報シ

ステムを防護し、ICT障害による事業の停止等を2009年度初めまでに可能な限りゼロとすることを旨とし、各事業分野における情報セキュリティ対策を強化するための行動規範(安全基準等ガイドライン)の策定、事業者間の情報共有体制の構築、演習の実施等により情報セキュリティ対策を強化していくこと等取組みが求められています。

国土交通省の取組みについて

国土交通省では、従来より、行政の継続性や信頼性の確保、経済社会活動の円滑化の観点から、必要な情報セキュリティ対策を講じてきていますが、上記のような政府全体の動きを踏まえ、一層対策を強化することとしています。

国土交通省の情報セキュリティ対策については、省内に情報セキュリティ対策委員会を設置し、本省各官庁、外局、地方支分部局、施設等機関を含めた全ての部局の情報セキュリティの現状の把握、現状を踏まえた対応方針の検討、基準達成のための具体的なロードマップの策定等の作業を各官庁と調整しつつ行っており、「2009年度初めまでに政府機関統一基準に定められた基準を充足する」との目標達成のための取組みを講じています。また、重要インフラの情報セキュリティ対策については、安全基準等ガイドラインの策定、事業者間の情報共有体制の構築等の取組みについて、情報管理部、各重要インフラ所管部局、関係事業者から構成されるWGを設置し、必要な検討を行う等の取組みを行っており、「ICT障害による事業の停止等を2009年度初めまでに可能な限りゼロとすることを旨とし」との目標達成のための取組みを行っています。

情報セキュリティ対策は、経済社会のICT化の進展、ICTへの依存度の高まりにより、益々必要性が高まってくる分野であるため、情報管理部では、今後とも、関係部局とも密接に連携しつつ、取組みを強化していく予定です。

国際的なテロ・セキュリティ対策の推進

総合政策局 国際交通政策室

平成13年の米国同時多発テロ、昨年7月のロンドン同時多発テロ、本年7月のムンバイ鉄道テロ等、世界中で交通分野のテロ事件が続発しており、交通セキュリティ確保は国際社会における最重要課題の一つになっていまます。交通セキュリティの確保に万全を期するためには、自国レベルにおいて十分な措置を講じるだけでは不十分であり、国際的な協調・協力関係を構築し、不断にその強化を図っていくことが不可欠です。

国際交通セキュリティ大臣会合



国土交通省は、平成18年1月、東京において、主要国の交通セキュリティを担当する大臣が一同に会する世界初の大臣会合である「国際交通セキュリティ大臣会合」を主催しました。本大臣会合では、陸海空の各分野において、セキュリティ対策の具体的な方向性に係る大臣声明を发出するとともに、各分野に共通する

事項について大臣宣言を发出し、テロとの戦いを継続する強い政治的メッセージを発信しました。

【サンクトペテルブルク・サミット】

「国際交通セキュリティ大臣会合」は、首脳レベルでも非常に高い評価を受けています。特に、平成18年7月のサンクトペテルブルク・サミットにおいて发出された「テロ対策に関するG8首脳宣言」においては、「地下鉄・鉄道・自動車交通の保安並びに航空・海上保安の基準向上のための国際協力の推進」が再確認されると共に、「国際交通セキュリティ大臣会合にて採択された宣言と声明」及び「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ創設」への支持が盛り込まれました。

【合意事項の実施】

現在、国土交通省においては国際海事機関（IMO：International Maritime Organization）及び国際民間航空機関（ICAO：International Civil Aviation Organization）といった国際機関に大臣会合の成果を報告するとともに、大臣会合合意事項の具体化に向け、陸海空それぞれの分野において積極的に取組みを進めています。

特に、これまで国際的な専門機関が存在しなかったため国際連携が遅れていた陸上交通分野において、「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ」を創設することが、「陸上交通セキュリティに関する大臣声明」において合意されたところであり、我が国は同ワーキンググループを主催することを予定しています。同ワーキンググループの主催等を通じ、鉄道テロの未然防止策・被害軽減策等に係る国際的なベストプラクティスの策定・普及促進に向け積極的に取り組んでいくこととしています。

また、液体爆発物、プラスチック爆弾やセラミック凶器等、手口が巧妙化しており、その検知手法等の対策

が喫緊の課題となつている航空保安検査や、大量かつ多種多様であり、効率的な保安対策の実施が容易でないため、国によりセキュリティ対策が異なっている航空貨物保安対策について、我が国がワーキンググループを主催し、ベストプラクティスの策定・ICAO国際基準への反映に積極的に取り組むこととしています。

その他、コンテナ貨物の海上輸送のセキュリティ強化や、マラッカ・シンガポール海峡におけるセキュリティ強化について、我が国が国際的な議論をリードするとともに、IMOにおける議論に積極的に参加しています。

テロ対策に関するG8首脳宣言（仮訳・抄）

サンクトペテルブルク、2006年7月16日

（前略）

- 我々は、テロの脅威と闘うために、国際的パートナーと以下を含む共同作業を行うとのコミットメントを再確認する。

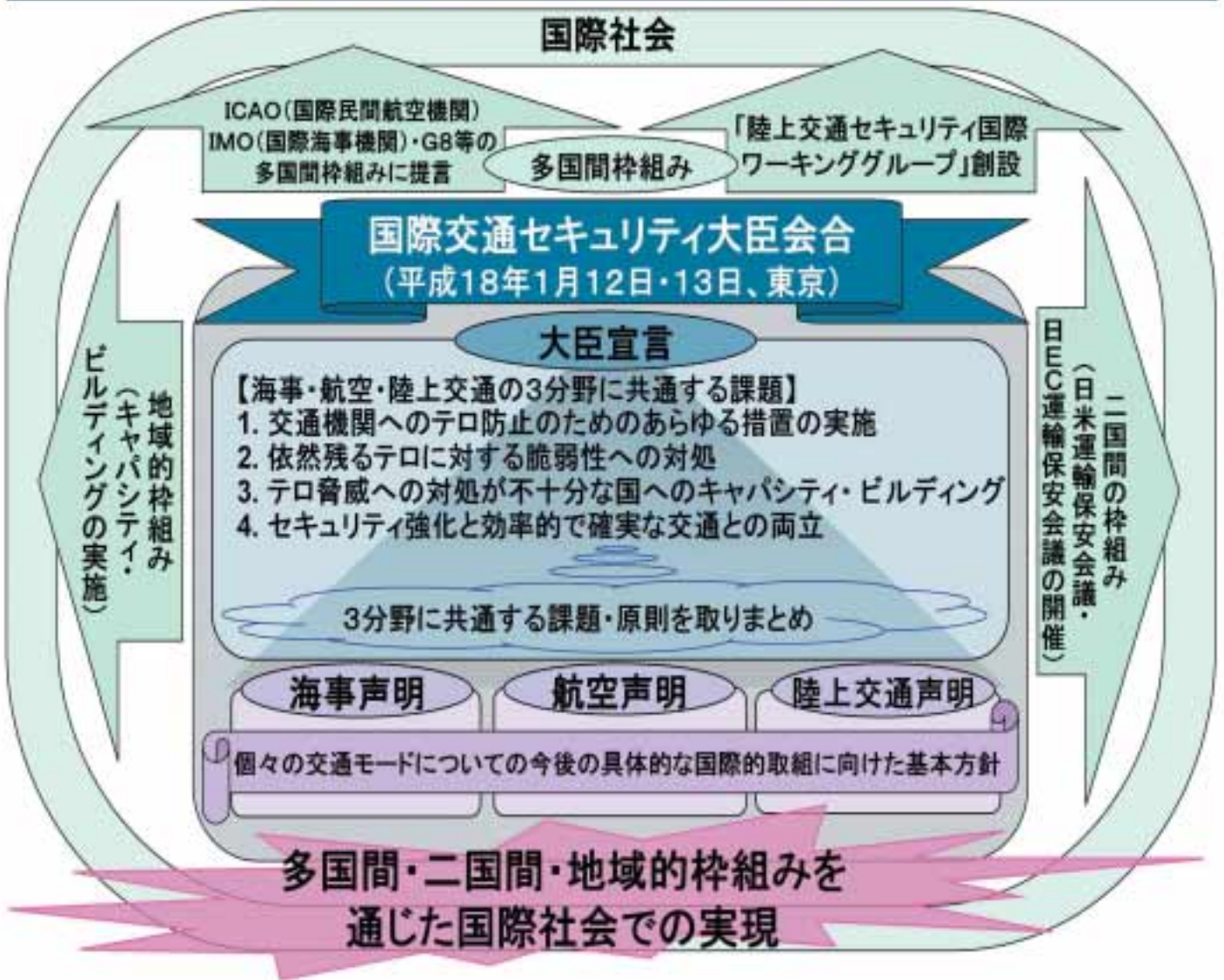
（中略）

- 地下鉄、鉄道及び自動車交通における保安並びに航空及び海上安全の基準の向上における国際協力の推進

交通保安分野に関し、我々は2006年1月12～13日に東京で行われた「国際交通セキュリティ大臣会合」にて採択された宣言と声明、及びその最初の実務上の成果、特に陸上交通の安全に関する国際作業部会を歓迎する。

（後略）

交通セキュリティの確保に向けた取組み



国際交通セキュリティ大臣会合合意事項の具体化 (概念図)

G8・APEC等の国際的枠組み

G8においては、年3回開催されるローマ・リヨングループにおいて国際的な組織犯罪対策やテロ対策を検討し、サミット直前に開催される司法内務閣僚会合へ検討結果を報告しています。特に、平成16年6月のG8シーアイランドサミットにおいて交通セキュリティ等の具体的な施策を行動計画として取りまとめた「安全かつ容易な海外渡航イニシアティブ(SAFETI)」について、国土交通省はその策定段階から積極的に対応しており、航空セキュリティの優良な取組み事例集の作成等その実施に取り組んでいます。

APECにおいては、年3回開催され、反テロ対策活動を調整、実施していくために設置されたテロ対策タスクフォース(CTTF)、APEC地域における安全な貿易を確保するためのテロ対策のための取組み(STARイニシアティブ)や運輸ワーキンググループなどの枠組みにおいてテロ対策を議論しています。

二国間の枠組み(日米・日EU運輸保安会議)

また、キbartナーである米国及び欧州連合(EU)との間で定期的(年1回)に運輸保安会議を開催しています。日米関係については、これまで2回、運輸保安会議を開催してきており、第3回が本年6月にワシントンにおいて次官級で開催され、日米間の交通セキュリティ技術についての情報交換を強化するための国土交通省と米国運輸保安庁(TSA)との間の連携を強化することについて合意しました。

日EU関係についても、これまで1回、運輸保安会議を開催してきたところであり、第2回が本年10月にベルギー・ブリュッセルの欧州委員会本部で開催され、積極的な議論・意見交換が行われました。

国土交通省国民保護計画の策定と推進

危機管理室

国民保護とは何か

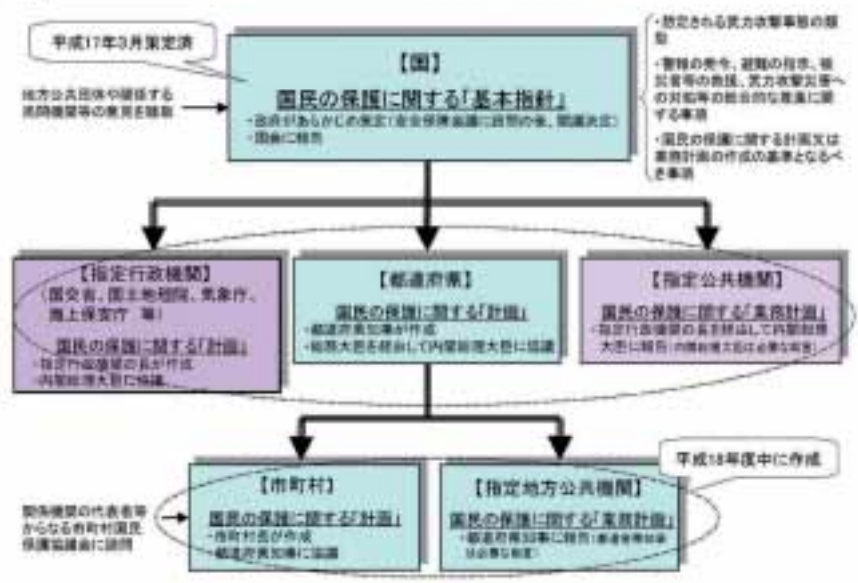
(1) 国民保護の目的・定義

国民保護とは、武力攻撃事態等において、武力攻撃から国民の生命・身体・財産を守り、国民生活等に及ぼす影響を最小にすることを目的とした措置です。具体的には、住民の避難に関する措置、避難住民等の救援に関する措置、武力攻撃災害への対処に関する措置等が挙げられます。

(2) 国民保護法について

右の目的を表現するため、平成16年に国民保護法が可決成立しました。国民保護法においては、武力攻撃事態等における、国・地方公共団体等の責務、避難・救援・武力攻撃災害への対処等の措置が規定されています。また、国土交通大臣等の指定行政機関の長は、武力攻撃事態等における国民保護措置に関する基本的な方針等を定めた「国民の保護に関する基本方針」に基づき、所掌事務に関し、「国民の保護に関する計画」を作成することとされています(図1)。

図1 国民の保護に関する「基本方針」及び「計画」



国土交通省の国民保護に向けた取組み

(1) 国土交通省国民保護計画の策定、基本的な考え方

平成17年3月に政府において、「国民の保護に関する基本方針」が定められたのを受け、同年10月に国土交通省において「国土交通省国民保護計画」が作成されました。計画においては、国民の協力を得つつ、他の機関と連携協力し、国民保護措置の的確かつ迅速な実施に万全を期すること等を基本的な考え方としています。

図2 国土交通省国民保護計画の概要

基本方針	関係機関との連携の促進、指定公共機関の自主性の特別な配慮、職員等の安全確保など国民保護措置の実施に当たっての基本的な方針を記述
主要の構成	- 平素から「国土交通省緊急事態連絡調整会議」を設置、情報収集・連絡調整等を整備 - 地方公共団体による運送事業者である指定公共機関の輸送力の把握、協定の締結について情報提供・連絡調整等の支援を実施 - 所管施設等の応急復旧のための体制及び資機材の整備
武力攻撃事態等への対応	1) 活動体制の確立 - 国土交通大臣を長とする「国土交通省武力攻撃事態等対策本部」を設置 2) 避難・救援に関する措置等 - 警察、避難経路の指し示指定公共機関、航空機内に在る者等に対して連絡、保護 - 鉄道府県知事からの求めに応じ、北陸新幹線北陸等の運送についての支援等を実施 - 所管の主要運送等施設(鉄道駅、港湾、空港、ダム)について、危険が切迫している場合や緊急に高層的な対応が必要な場合等に、施設管理者に安全確保措置を要請 - 当該施設に武力攻撃災害が発生したときは、施設管理者に対する指導、助言、資機材の提供、職員の見守り等被害の拡大防止のための措置を実施 3) 運送の確保 - 運送事業者である指定公共機関に、必要に応じ緊急物資の運送の求めを実施 - 指定行政機関、地方公共団体等から要請に応じ、運送事業者である指定公共機関との連絡調整等の支援を実施 - 船隻や浮橋等の住民の避難に必要な航行路、船舶、飛行機施設、港湾施設の確保等の支援を実施 4) 応急の復旧等 - 河川管理施設、運路、港湾施設及び飛行機施設について機能維持のための適切な管理を実施 - 不気味な暴風活動・機上上げ等の管理の強化等を実施 - 連絡、運送施設、飛行機施設、鉄道施設等の応急復旧について必要な措置を実施
緊急対応事態等への対応	- 国土交通大臣を長とする「国土交通省緊急対応事態対策本部」を設置 - 武力攻撃事態等における被害に準じた措置を実施

(2) 国土交通省国民保護計画の主な計画事項

計画においては、平素の備えや、武力攻撃事態等及び緊急事態における対処措置について定めています(図2)。

(3) 危機管理体制の整備

国民の生命、身体又は財産に重大な被害が生じ、又は生じるおそれがある緊急の事態への対処及び当該事態の発生防止のための対策を推進するため特別の必要があると認

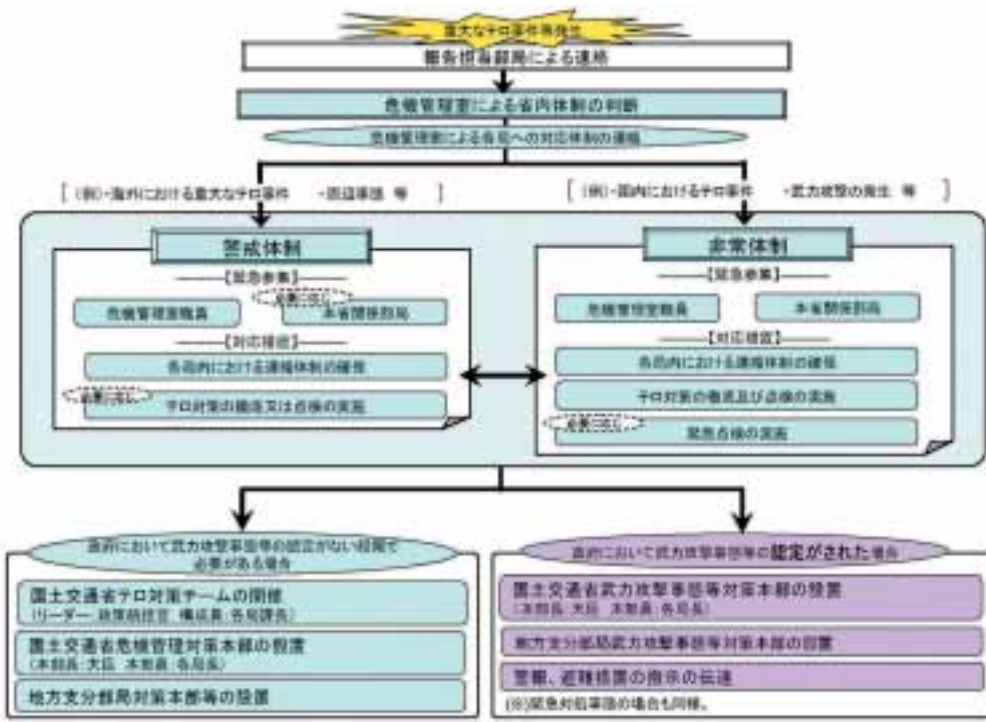


図3 国土交通省におけるテロ等重大事件発生時の体制

めるときは、国土交通大臣は、臨時に国土交通省に国土交通省危機管理対策本部を設置することができます。

国土交通省危機管理対策本部の設置までに至らない重大テロ事件等又は国土交通省危機管理対策本部が設置されるまでの間における国土交通省本省の体制は、「警戒」または「非常」の2段階となります(図3)。

また、国土交通省国民保護計画に定める「情報収集及び連絡体制の整備」、「警報の通知体制の整備」、「避難措

置の指示の通知体制の整備」、政府対策本部の設置に関する連絡、本省武力攻撃事態等対策本部の設置に関する連絡、地方支分部局対策本部の設置に関する連絡について、手順を定め、武力攻撃事態等における迅速な連絡体制の確保に努めています。

指定公共機関の国民保護に向けた取組み

(1) 指定公共機関とは何か

公共的機関及び公益的事業を営む法人の中から政令で指定されたものを指定公共機関と呼びます。武力攻撃事態等対処法においては、独立行政法人、日本銀行、日本赤十字社、日本放送協会その他の公共的機関及び電気、ガス、輸送、通信その他の公益的事業を営む法人で、政令で定めるものと定義されています。

(2) 国民保護業務計画の理念・概要

国の基本指針に基づき、指定公共機関において国民保護業務計画が自主的に作成されました。各指定公共機関の国民保護業務計画には、基本的な考え方、国民保護措置の内容・実施方法、実施体制及び訓練の実施などが共通事項として記載されています。また、各指定公共機関の業務内容を反映した特徴的な項目としては、運送事業者については避難住民の運送、緊急物資の運送並びに旅客及び貨物の運送を確保するため必要な措置、河川管理施設、道路、港湾及び空港の管理者においては、河川管理施設、道路、港湾及び空港の適切な管理、災害

に関する研究機関においては、国、地方公共団体及び他の指定公共機関に対する武力攻撃災害の防除、軽減及び復旧に関する指導、助言その他の援助等が記載されています。

今後の課題

(1) 国土交通省職員の安全確保

国土交通大臣は、国土交通省の職員で国民保護措置に係る職務を行うものに対し、その安全を確保するため、特殊標章(腕章、帽章等)及び身分証明書を交付することとされています。現在、特殊標章及び身分証明書の作成及び交付に係る準備を進めています(図4)。

(2) 国民保護計画の実効性の確保

この他にも、国民保護計画の実効性を確保するため、必要に応じてマニュアルの整備、国民保護訓練の実施による検証、国民への広報等を平素から行っていくことが重要です。



図4 特殊標章

危機管理を担う 人材の育成



千葉科学大学
学長
ひらの としすけ
平野 敏右

危機管理に人材を

最近、危機管理という言葉を用いるなど耳にするようになった。従来は、他の言葉で表していた対策や活動も、今では危機管理の範疇に入っている。危機管理というと、どの範囲まで危機管理とつかうかが問題になったりする。従来から危機管理という言葉を用いていた分野では、最近の危機管理の意味するところが従前の危機管理の意味するところとずれていることが気になる。他の用語を危機管理という用語と入れ替えた分野では、他の分野の人に危機管理という用語の意味するところを説明するのに追われている。このように、危機管理という言葉は、最近になってその意味が多様となり、現在変化しつつあるといえる。定義する機運にはない。

ところで、国体の維持、機関の存続、個人の安全確保

などに、盛んに危機管理という言葉が使われる。当然、危機管理を推進できる人材を想定しているはずであるが、危機管理に関連する議論において、誰が危機管理を担当するかを話題にすると、決まって、それができる人材の養成が急務であるということになる。

国の指導の下に、多くの地方自治体に危機管理を担当する部署が設立された。危機管理に失敗すれば、不都合が生じ、地方自治体が本来なすべき業務が出来なくなる状況になってしまふ。いつもその力を発揮する必要はないが、至極重要な部署である。また、十分にその機能を果たせば、不都合が起らないわけで、周囲にその存在意義を認められ難い、という特徴を持っている。いわゆる責任は取らされるが、評価は期待できない部署である。当然、しかるべき人材を配置しなければならない。ところが、危機管理を専門とする人材を探しても、ほとんど見当たらない。

現在の日本は、危機管理を担当する部署には、高度の専門教育を受け、社会の仕組みを理解している人材が必要であるが、その養成機関がない、という状況にある。早急に、高いレベルの危機管理教育を実施する機関の設立が必要である。

大学教育の対象としての危機管理学

危機管理を担当する人材を育成するには、高度な教育の場が必要であることは多くの人々が認識するようになったが、具体的に教育プログラムを組み、本格的に実施する機関の開設にはいたっていない。教育において斬新な方向を打ち出し、これまで成功してきた、岡山理科大学の創立者である加計勉氏は、かねてから災害対策に役立つ人材を育てることを実践しようと努力されており、その構想を実現にこぎつけたのが、学校法人加計学園の現

理事長である加計孝太郎氏である。

銚子市の要請によって、同市に設立される薬学部と併設して危機管理学部を有する予定の千葉科学大学の学長を引き受ける決意をした私の方にも、それなりの理由があった。ここ数十年にわたって、社会が大学に求めることが変化してきた。それにこたえるために、いろいろな大学に新しい学部や学科、あるいは研究科などが設立されてきた。それらを整理すると、これまでの大学では対応しきれないと考えられてきた分野の概要がわかる。たとえば、私が所属していた工学部では、物ができるところまでの道筋をつければ社会に送り出す製品ができるという時代から、十分な合理性を備えていなければたとえ物を作ることは可能でも製品として社会に受け入れられない時代に变化したという事実が、いまだに順応できない。

人々の考え方や習慣に配慮しなければ社会に貢献できないという現状に対応するために、各分野でいろいろな変革が行われてきた。大学教育においても変革は避けて通れない状況となったが、とりあえず、各大学では、これまでの枠組みの中での手直しにより、この状況を乗り越えようとしてきた。たとえば、社会が工学の各分野の専門知識だけを身につけている人材の他に、工学の専門知識だけでなく社会学の基本知識をも身につけている人材を必要とするようになってきていることに対し、工学部内に、社会工学、経営工学、人間工学、あるいは環境工学などを増設してきた。

このように従来は学問分野の枠組みが機能しなくなってきた現状にあって、私は、もし新しく学問分野を設立するならば、人々の安全確保を目標として基礎から教育する分野が含まれるのは当然の機運である、と信じていた。したがって、加計学園が計画していた、災害時に人々のため



キャンパス全景



学科相関図

に働ける人材を育成するための学部を大学に設けるといふのは、私が予測していた将来と重なるところであった。大学の構成、特に危機管理学部の構成を任された私は加計勉氏が手本としていた。米国オハイオ州にあるフィンドレー大学を訪問し、調査をした。その結果を参考にし、また、日本で大学として多くの人々が認知できるように配慮して、危機管理学部の設立準備にとりかかった。平成16年4月に開学して以来、時代の流れに心じて、いくつかの手直しをしたが、左の表に示した現在の危機管理学部の基本的な構成は、発足当時と同じである。危機管理学部は3学科、防災システム学科、環境安全システム学科、および危機管理システム学科よりなる。

危機管理学の定着に向けて

教員は、そのほとんどが、千葉科学大学の危機管理学部に就任してから、危機管理に視点をあいた教育をすることに なった人々であるが、学生は、その多くが、今の社会を少しでもよくしようという目標をもって、危機管理

防災システム学科
 防災安全学コース・臨床工学コース

環境安全システム学科
 環境科学コース・臨床検査学コース・感染防御学コース

危機管理システム学科
 危機管理学コース・救急救命学コース

千葉科学大学危機管理学部の構成

プロフィール

1968年	茨城大学工学部講師
1971年	同 助教授
1976年	東京大学工学部助教授
1985年	同 教授
1999年	同 名誉教授
2001年	独立行政法人消防研究所理事長
2004年	千葉科学大学 学長

理学部の各学科を受験し、入学してきた若者である。意識は、教員よりは、むしろ学生のほうが高い。このままでは、危機管理学は、定着するに違いない。

しかし、問題が無くはない。危機管理学が新しい学問分野であるということならびに危機管理学部の創設からまだ2年半しかたっていないということが、危機管理学を学ぶ学生にとって不安の種となっている。危機管理学の定着には、まだ時間がかかる。社会が危機管理を重視しているのであれば、今危機管理を学び、社会に役立つようとしている学生たちを、大切に育てていただきたい。

低い事実が示している。

しかし、問題が無くはない。危機管理学が新しい学問分野であるということならびに危機管理学部の創設からまだ2年半しかたっていないということが、危機管理学を学ぶ学生にとって不安の種となっている。危機管理学の定着には、まだ時間がかかる。社会が危機管理を重視しているのであれば、今危機管理を学び、社会に役立つようとしている学生たちを、大切に育てていただきたい。

特に学生生活に危機管理を強いているわけではないが、学生の意識の高さは、学生消防隊の設立と地域における活躍、警察と協定を結び学生らしい地域貢献をしているグループの存在、さらには人命救助による表彰を再三受けてきた、という事実からわかる。また、学生が勉学を楽しんでいることは、約1400名余の在籍者に対し、年間の退学者が2、3名であるという、退学率が著しく低い事実が示している。

その約半数が薬学を学んでいる。薬学教育の中にも、危機管理の授業がある。危機管理学部に在籍している学生たちが、将来の危機管理の専門家を目指しているとすれば、薬学部に在籍している学生は、危機管理のよき理解者として育っているといえる。

困る風景と違和感がない。教育はこのような環境の中で行われている。千葉科学大学で勉学をしている若者は、

寄稿

有事法制の現状と課題

～ 港湾、空港等に期待される役割 ～



内閣官房
内閣参事官(安全保障・危機管理担当)
なな お ひでひろ
七尾 英弘

国家としては…

我が国は、日米同盟関係を始めとする「国間協力関係を強化しつつ、アジアでの地域協力や国際連合への協力などを積極的に進め、紛争防止・解決、経済発展、軍備縮小、相互理解の増進などを図っている。同時に、経済面・教育面より様々な施策を講じ、安全保障基盤の確立を期してはいる。しかし、昨今の国際社会の現状からは、これら非軍事的手段のみでは、外部からの侵略の未然防止や万一侵略を受けた場合の排除には十分ではない。

防衛力は、侵略排除の国家意思・能力を表す安全保障の最終手段で、その機能は他の如何なる手段によっても代替され得ない。従って、政府は、防衛力の適切な整備

を進め、日米安全保障体制を堅持し、相互の信頼性を向上させるよう努めている。

我が国は、平和主義を掲げる憲法第9条において戦争放棄、戦力不保持及び交戦権の否認に関する規定を置いているが、これは主権国家としての固有の自衛権まで否定するものではない。昭和32年に「国防の基本方針」が決定され、更には自衛隊の具体的体制、主要装備の整備目標水準といった防衛力の基本的指針を示す「防衛計画の大綱」が適宜策定されてきている。

本稿では、特に、有事法制整備の背景を踏まえつつ、枠組を概観するとともに、日米安全保障体制のもとで今後取り組むべき課題に触れ、どのようなことが国土交通省に期待されているか述べたいと思う。

ナショナル・セキュリティとクライシス・マネジメント その制度的枠組み

我が国への武力攻撃など、国や国民の平和と安全にとって最も重大な事態への対処について、制度的枠組みを整備しておくことは極めて重要である。戦後、我が国の平和・独立を守り国の安全を保つため、防衛庁設置法及び自衛隊法が制定され、枠組の根幹が整備されたが、これらのみでは不十分であった。平成14年、小泉総理は、「有事に強い国づくりを進めるため」具体的法整備を行う方針を明らかにし、翌15年に武力攻撃事態対処法等3法（武力攻撃事態における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律（武力攻撃事態対処法）、安全保障会議設置法の一部改正及び自衛隊法等の一部改正）、翌々16年に国民保護法等関連7法が成立し、いわゆる「有事法制」が整備された。

武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律（国民保護法）においては、武力攻撃事態等に



有事法制のイメージ

出典：平成18年版防衛白書

おける国民の生命などの保護、国民生活などへの影響の最小化に関する国、地方公共団体などの責務、国民の協力、住民の避難に関する措置、避難住民等の救援に関する措置、武力攻撃災害への対処に関する措置その他の必要な事項が定められた。

また、武力攻撃事態等におけるアメリカ合衆国の軍隊の行動に伴い我が国が実施する措置に関する法律（米軍行動関連措置法）においては、武力攻撃事態等において、日米安保条約に従って武力攻撃を排除するために必要な米軍の行動が円滑かつ効果的に実施されるための措置などについて定められた。

更に、武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用

海上保安庁における テロ対策への取組み

海上保安庁



海上保安庁では、平成13年9月11日に発生した米国同時多発テロ事件以降、「海上保安庁国際テロ警備本部」を設置し、テロ対策を重要課題と位置付けて、海上におけるテロの未然防止及び海上における公共の安全確保と秩序維持に万全を期すため、テロの標的となりうる臨海部の原子力発電所、石油備蓄基地、米軍施設などの重要施設等における巡視船艇・航空機等による警戒を実施しています。また、国際船舶・港湾保安法に基づき外国より我が国の港へ入港しようとする船舶から事前の入港通報を受け、必要に応じて立入検査等を行ない、テロの危険のおそれの有無等について確認するなど入港規制を適切に実施しています。さらに、テロ未然防止のための各種訓練を実施するとともに関係機関や港湾の民間事業者と連携して、水際での間隙のない体制の構築・強化に努めています。

近年のテロの動向として、国際テロ組織が関与しているとみられる事件が多発しています。これら国際テロ組織による犯行に対しては、我が国のみでは対応することはできません。周辺を海に囲まれた我が

国は海を介して周辺国と接しています。我が国周辺海域における治安の維持のためには周辺国の海上保安機関との連携・協力が重要となります。

海上保安庁におけるテロ対策の取組みの例として、国内外において実施した合同訓練等を以下にご紹介します。

国内の各国際港湾における取組み

国際テロ等を未然に防止するためには、ヒト・モノが出入りする「国境」である国際港湾等における関係機関等との対策の強化が重要となります。特に、港湾においては、施設の設定・管理者のみならず、犯罪予防や取締り等を行う海上保安庁、警察、税関、入国管理局、自治体等の様々な機関が水際対策に携わっており、これら関係機関の連携強化が必要であったことから、平成15年12月に「空港・港湾における水際対策幹事会（内閣危機管理監主宰）」において中央レベルにおいて、関係省庁関係課長をメンバーとする「水際危機管理チーム」を設置

各国際空港・港湾に危機管理を担当する空港・港湾危機管理（担当）官を設置

行政機関及び民間で構成される「空港・港湾保安委員会」の設置活用

が決定されました。

これを踏まえ、平成16年1月16日に、内閣総理大臣から、水際危機管理チーム参事官及び同チーム空港・港湾危機管理官が正式に任命され、「水際危機管理チーム」が発足しました。重要な国際港湾五大港（東京、横浜、名古屋、神戸、大阪）においては、各海上保安（監）部長が港湾危機管理官として任命されており、また、その他の国際港湾においては、海上保安庁又は都道府県警察職員が港湾危機管理担当官として任命されています。港湾危機管理（担当）官は、港湾における情報連絡、監視、検査等の強化について、その連携を確認し、必要に応じて助言や合同検査等の協力調整を行っています。

各国際港湾では、港湾危機管理（担当）官を中心に関係機関等との情報連絡、警戒、検査等の強化について連携を図りつつ、当該港湾に設置された港湾保安委員会において、公的機関のみならず事業者等も広く交えて連携協力のあり方、強化策などを検討するとともに、テロを想定した訓練を実施しています。

【テロ対策訓練】

平成18年9月13日に愛媛県の松山港において、松山海上保安部、県警、入国管理局、税関等、水際危機管理関係機関の約130名が参加して「本邦に入港する旅客船にテロリストが乗船し、我が国においてテロを企てている」との想定のもと、テロ対策訓練を実施しました。

海上において、不審な船舶の発見追跡・捕捉制圧訓練が実施され、高速小型船を使用した追跡訓練は、訓練見学者等からも感嘆の聲が上がるほどの激しいものでした。



テロリストの捕捉制圧

日露合同訓練

平成18年5月4日、ロシア連邦ウラジオストク沖において、海上保安庁とロシア連邦保安庁国境警備局との間でテロ対策及び捜索救助能力の向上を目的とした合同訓練を実施しました。日露両機関の間には、平成12年9月、両長官により署名された「日本国海上保安庁とロシア連邦国境警備庁との間の協力の発展の基盤に関する覚書」があり、これに基づき、長官や専門家による会合、合同訓練が定期的に行われてきました。今回の訓練は、両機関の連携・協力体制が高いレベルで構築されてきたことと、昨今の



容疑船を追跡する巡視船えちご



放水による進路規制をするロシア



テロリストの捕捉

国際的なテロ発生の状況を踏まえ、テロ事件を含めた事案共同対処能力の向上を図り、両国周辺海域の安全に資することを目的として実施しました。

ロシア連邦保安庁国境警備局からは、沿海地方国境警備局所属の艦艇4隻、航空機2機が、海上保安庁からは第九管区海上保安本部新潟海上保安部所属のヘリコプター搭載型巡視船えちご（搭載ヘリコプターを含む）1隻が参加しました。

訓練の内容は、ロシア排他的経済水域内で船舶がテロリストにハイジャックされたという想定のもと、ハイジャックされた船舶を日露両機関が艦艇・航空機により協力して捜索、発見し、ロシア側がテロリストを制圧、人質を解放するというものでした。海上保安庁は、巡視船えちご搭載ヘリコプターにより、ハイジャックされた船舶の海上捜索を行い、該船発見後、警告弾を投下するなど、該船の捕捉及びロシア側のテロリスト制圧部隊の突入を支援するとともに、ロシア



合同訓練を視閲する日露両長官

側がテロリストを制圧後、ロシア側の要請に応じ協力して同船内の調査を実施し、船内に潜んでいたテロリストを発見、制圧するといった緊迫感溢れる訓練を実施しました。

このようなテロ対策訓練については、ロシア国境警備局との間で初めて行われたものです。また、両機関の長官が初めて共同で訓練を視閲し、双方の技術の高さを確認するとともに、増加が懸念されている国境を越える犯罪及び世界的な脅威であるテロへの抑止力となることを確認しました。

東南アジアにおける海上セキュリティ対策セミナー

平成18年8月23日から24日の間、海洋政策研究財団の支援を得て、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール及びタイから海上保安機関職員15名を招へいし、「東南アジアにおける海上セキュリティ対策セミナー」を東京で開催しました。

本セミナーでは、海上テロ関連情報の交換、国際協力の強化を含む海上テロ防止のための効果的な対策について参加者間で議論することにより、海上セキュリティ向上のための海上保安機関の役割を検討しました。



セミナーの状況

危機管理日本一をめざして

- 鳥取県の取組み -

鳥取県防災監

きぬがさ かつのり
衣笠 克則



有事への取組みの契機

今、全国の市町村では国民保護計画策定に向けての作業が急ピッチで進められている。国民保護計画は国民保護法に基づき武力攻撃や大規模テロの発生に備え、住民の避難指示や避難誘導の手続きを盛り込んだもので昨年度中に全都道府県で計画が策定された。これを受けて住民に最も近い立場にある市町村の計画については今年度中の策定を目指しているからである。

国民保護法が成立する1年半前の03年1月が鳥取県の国民保護の取組みの実質的なスタートとなった。防災関係機関（自衛隊、消防、警察、国交省河川国道事務所等17機関）のトップの意見交換の場として定期的に開催していた「鳥取県防災関係機関情報交換会」の席で有事に備えた「住民避難マニュアル」を独自に検討することとなり、その後半年を経て7月に完成した。ただこれはあくまで「研究案」とし、現行法上の問題点の把握と国への要望・提言を主なねらいとしたものであったが、結果的にはこれが現在の「鳥取県国民保護計画」の骨格を成すものとなった。

市町村との手作りによる協働作業

県計画の策定を進めるに当たり、県がひとり行うのではなく県と市町村（担当者同士）とが協働で行うという点を大前提とすることで市町村長の積極的な関わりへの理解を求めた。当時ほとんどの市町村長は国民保護は国・県が行うものという認識でしかなかった。そこで県・市町村の双方が同じ土俵で共通認識に立つて進める方がより現場に即した計画ができると考えただからである。

こういった方針の下に04年1月から基礎的な知識・技能の習得をねらいとした研修会の開催や全市町村の担当者を6つのワーキンググループに分けての検討作業を積み重ねていった。これと並行し、県計画の策定作業も進め、庁内各部署で構成する「庁内国民保護検討会議」による延べ13回の会議を経て年内にはほぼ最終案がまとまった。その後05年1月に「県計画」の公表と併せ「市町村国民保護モデル計画」が完成した。県計画はパブリックコメント、「国民保護協議会」での審議を経て最終的には05年7月福井県とともに国内第一号の計画として閣議により承認された。一方市町村計画は現時点（9月末）で19市町村のうち6市町で既に計画策定済、残りも年度内には完成の予定であり、そうなるに延べ3年を費やして県内の国民保護の基本的な枠組みが構築されることとなる。

自衛隊等防災関係機関との連携構築

鳥取県のこれまでの取組みを通して、自衛隊、消防、警察、海保といった防災関係機関の協力なくしては現在の状況には決してなり得なかったと思われる。前述したように県・市町村職員を対象とした研修会、ワーキンググループでの検討の場への参加はもちろんあらゆる場面で助言・指導をいただいた。特に自衛隊については、鳥取県で現実起こりうるケースの想定とそれに対し行政としてどう行動するのかといった具体的な場面ごとに多くの指導をいただいた。

これまで鳥取県では各機関のトップ同士による「防



05年防災関係機関情報交換会



ワーキンググループでの作業状況

「災関係機関情報交換会」、実務者レベルの「実務者会議」を定期的に開催し連携強化に努めているが、災害対応にもまして有事の場面では普段からの情報共有、意思疎通の徹底を図っておくことが何よりも重要と考える。

訓練による検証と実効性の確保

いくら立派な計画を作ってもその実効性が担保されなければ絵に描いた餅にすぎない。特に有事対応としての国民保護計画では自然災害と異なり訓練を通じてしか検証や対処能力の向上を図ることはできない。そういった観点から鳥取県では計画策定以降現在に至るまで積極的に訓練に取り組んでいる。

05年10月「平成17年度緊急対処事態図上訓練」が国内4ヶ所で行った合同訓練として実施され、鳥取県も埼玉県、富山県、佐賀県とともに参加した。この訓練のねらいは緊急対処事態における国・県・市町村・関係機関の連携方法の確認と、県として法に基づく一連の手続きを実際に行ってみることによって本県計画の検証を行うことにある。また12月には、国民保護実動訓練を県と三朝町の共同で実施した。図上訓練が国の行う武力攻撃事態認定から市町村に対する避難指示までのいわば「前半」の流れだったのに対し、実動訓練では避難指示から住民避難まで、いわば「後半」部分を実際に住民の皆さんに参加して行っていることにより課題・問題点を洗い出そうとした。この実動訓練は県と市町村が行ったものとしては全国初の試みであったが、特筆すべきは現場での住民避難の実施方法は県や町が作成したシナリオによるものでなく、全て地元区長、消防団長らが自ら検討され住民に周知されるなど「手作り」の住民避難ができたという点であった。あいにくの雪の舞う中、地元消防団員、警察、町職員らが一体となってお年寄りから子ども90名(集落のほとんどの数)を2台のバスに分乗させ20キロ先の避難所に誘導した。住民の確認作業に予想以上に時間を要したことが、住民への避難指示の伝達がスムーズにいかなかったこと等いくつかの課題も判明したものの、そ



05年 実動訓練での避難実施状況

れ以上に日常的な消防団の活動と地域のつながりがある事における住民避難には特に有効かつ必要であるということが確認できた点で意義深い訓練であった。

今年度も引き続き県としての訓練は国と共同で8月に図上訓練を実施し、11月には大規模な実動訓練を予定している。更に県内いくつかの市町村では単独による訓練実施が予定されている。今後は、隣接県(市町村)との合同訓練を視野に入れることも必要と考えており、訓練の積み重ねによる県・市町村・関係機関全体としてのスキルアップを図っていきたいと考えている。

今後の課題(住民への理解を深めるために)

国民保護の取組みを進めていく上でなんと云っても重要なポイントは住民への周知・理解をどう促し協力体制を築くかという点である。国民保護法では国民の



第3回国民保護フォーラム実施状況

シンポジウムの開催、住民避難訓練の実施等積極的に住民への浸透を図っていかねばならない。

鳥取県ではこれまで3年続けて、国民保護フォーラムを開催してきた。昨年のフォーラムは、住民は有事の際にどう行動すべきかをテーマに行った。究極の危機管理といわれる有事の対応、何をしておいても逃げるしかないという究極の状態になったとき住民はどう行動すればいいのか予め皆さんと考えてみましょうというのがコンセプトであった。当日は300名の県民の参加を得たが、そのような場を通じて少しでも考えてもらおうきっかけを作っていくことも必要ではないかと思う。

県庁内の各部署では本年4～5月にかけてそれぞれの職場、個人としての「ミッション」を改めて見つめ直そうということを知事以下全職員で点検・確認した。われわれ防災局は、発災時の対応を迅速・的確に行う「最悪の事態を想定し最善の『備え』を行う」として、職場全体の目標として「危機管理日本一を目指す」を掲げた。とてつもなく高いハードルであるが、今後少しでも近づけていきたいと考えている。

鳥取県の国民保護ホームページ

<http://www.pref.tottori.lg.jp/dd.aspx?menuid=6358>