

# 主要国における公共交通機関のテロ対策

寺 西 香 澄

## 目 次

はじめに	1 国際機関の取組
I 交通機関へのテロ対策に関する国際協調	2 主要国の取組
1 G 8 の動き	IV 船舶・港湾
2 APEC の動き	1 国際機関の取組
3 ARF (ASEAN 地域フォーラム) の動き	2 主要国の取組
II 国境管理	V 航空・空港
1 国境管理における生体認証	1 国際機関の取組
2 主要国の取組	2 主要国の取組
III 鉄道	おわりに

## はじめに

一度に多くの人やモノを輸送することが可能な公共交通機関は、いったんテロの標的となれば無差別かつ大規模な被害を生じ、その影響は甚大である。近年、世界各地で公共交通機関を標的としたテロや事件が相次いでおり（表1）、

各国は交通機関におけるテロ対策を強化しつつある。

我が国においても、1995年3月の地下鉄サリン事件のほか、2004年4月には羽田空港への不法侵入事案など、公共交通の安全を脅かす事件が発生しており、各公共交通機関において危機

表1 近年における公共交通機関を標的とした主なテロ・事件

年月日	テロ・事件	概 要	被害者数
1995年 3月20日	地下鉄サリン事件	地下鉄霞ヶ関駅に向かう東京都内の地下鉄3路線、計5本の電車内でサリンを発散。	死者12名 負傷者5,000名以上
2001年 9月11日	9.11テロ (米国同時多発テロ)	4機の旅客機がほぼ同時にハイジャックされ、世界貿易センタービルやペンタゴンへ激突したほか、ピッツバーグ郊外へ墜落。	死者約3,000名
2003年 2月18日	韓国地下鉄放火事件	韓国大邱（テグ）市の地下鉄において、放火犯が列車到着と同時にガソリンに着火。直後に列車内全域に燃え広がり、反対ホームの列車も延焼。	死者約200名
2004年 2月6日	モスクワ地下鉄爆発事件	モスクワのアフトザボツカヤ駅からパベルツカヤ駅に向かう地下鉄の車内で爆発が発生。	死者40名以上 負傷者約130名
2004年 3月11日	スペイン列車同時爆破テロ	マドリード市内の3駅で朝の通勤時間帯に10回の爆発が発生。	死者191名 負傷者約1,800名
2004年 8月24日	ロシア航空機同時爆破テロ	モスクワ・ドモジェドボ空港を出発したロシア国内線旅客機2機がロシア南部で相次ぎ墜落。	死者89名

(出典) 防災システム研究所ホームページ<<http://www.bo-sai.co.jp/>>、新聞記事等より作成

管理・テロ対策が進められている。

本稿では、国境管理を含めた公共交通機関（鉄道、船舶・港湾、航空・空港）のテロ対策について、国際機関、英米を中心とする主要国及び我が国の動向を紹介する。

## I 交通機関へのテロ対策に関する国際協調

### 1 G 8の動き

G 8では、交通保安に関し、2002年6月のカナナスキス・サミットにおいて「交通保安に関するG 8協調行動<sup>(1)</sup>」、2003年6月のエビアン・サミットにおいて「交通保安及び携帯式地对空ミサイル（MANPADS）の管理強化：G 8行動計画<sup>(2)</sup>」、2004年6月のシーアイランド・サミットにおいて「G 8安全かつ容易な海外渡航イニシアティブ<sup>(3)</sup>」（SAFTI）をそれぞれ採択している。

### 2 APECの動き

2001年の米国9.11テロの約1ヵ月後に開催された第9回APEC首脳会議（上海）では、「テロ対策に関するAPEC首脳声明<sup>(4)</sup>」により対テロ協力の強化を決定した。その後の会議でもテロ対策における連携・協力が協議されている。

2002年10月の第10回首脳会議（ロス・カボス；メキシコ）において採択された「テロリズムとの闘い及び成長の促進に関するAPEC首脳声明<sup>(5)</sup>」では、APEC域内における安全かつ円滑な物及び人の移動を確保するための各施策について合意した。2003年10月開催の第11回首脳会議（バンコク）の「首脳宣言<sup>(6)</sup>」では、APECテロ対策タスク・フォースが重要な役割を果たすことを確認し、G 8や国連との連携強化につき合意している。また、2004年11月の第12回首脳会議（サンティアゴ；チリ）では、テロ対策に関し、個別の事情に応じて適切な個別・共同行動をとることに合意し、①国際海事機関の「船舶・港湾の安全のための新基準」の遵守促進、②「事前旅客情報システム（API）」、「地域出入国警戒リストシステム（RMAL）」、2008年までの機械読取式渡航文書の発給等、人の移動の円滑化に関するイニシアティブの実施促進などの行動を歓迎する旨の「首脳宣言」が採択された<sup>(7)</sup>。

### 3 ARF（ASEAN地域フォーラム）の動き

2004年7月、インドネシアで開催された第11回ARF閣僚会合において、「国際テロに対する輸送の安全強化に関するARF声明」が採択された。この中で、陸路、鉄道、船舶、航空及

(1) 外務省ホームページ「交通保安に関するG 8協調行動」（2002.6.26）

<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/summit/kananaskis02/g8\\_koutsu.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/summit/kananaskis02/g8_koutsu.html)>

(2) 外務省ホームページ「交通保安及び携帯式地对空ミサイル（MANPADS）の管理強化 G 8行動（仮訳）」

（2003.6.3）<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/summit/evian\\_paris03/kotu\\_z.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/summit/evian_paris03/kotu_z.html)>

(3) 外務省ホームページ「安全かつ容易な海外渡航イニシアティブ（SAFTI）」（2004.6.10）

<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/summit/seaisland04/toko\\_z.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/summit/seaisland04/toko_z.html)>

(4) 外務省ホームページ「テロ対策に関するAPEC首脳声明（仮訳）」（2001.10.21）

<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2001/t\\_seimei.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2001/t_seimei.html)>

(5) 外務省ホームページ「テロリズムとの闘い及び成長の促進に関するAPEC首脳声明」（2002.10.26）

<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2002/sei\\_terror.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2002/sei_terror.html)>

(6) 外務省ホームページ「APEC首脳宣言 未来に向けたパートナーシップに関するバンコク宣言（仮訳）」

（2003.10.21）<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2003/shuno\\_sen.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2003/shuno_sen.html)>

(7) 外務省ホームページ「APEC第12回首脳宣言（骨子）」（2004.11.21）

<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2004/shuno\\_sen\\_k.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2004/shuno_sen_k.html)>

びパイプラインといったすべての輸送形態におけるテロ対策について可能な限りの努力と協力を強化すること等が示されている<sup>(8)</sup>。

## II 国境管理<sup>(9)</sup>

### 1 国境管理における生体認証

生体認証は、静脈・虹彩・指紋・顔・手形・音声・筆跡などを利用した厳格な本人確認技術として注目されている。特に、静脈・虹彩・指紋は個人ごとに異なり、成長してもあまり変化しないことから、本人識別の確率が高いとされる。

生体認証技術は、2001年の米国9.11テロ以前より、空港における①旅客サービス向上、又は②セキュリティ強化、の目的で応用が進められ

てきた。

①は、情報技術の活用により、渡航にかかわる旅客の諸手続の簡素化 (Simplifying Passenger Travel : SPT) を目指すものである。国際航空運送協会 (IATA) を事務局として、各国で政府機関、空港管理者、航空輸送事業者等による「SPT プロジェクト」(表2) が推進されている。

9.11テロ以降は、②の側面と国境管理における生体認証技術の活用が注目されるようになった。例えば国際民間航空機関 (ICAO) では、渡航文書への生体情報導入に関する国際標準の策定作業が進められており、2003年5月に、本人認証のための生体情報として非接触 IC に記録された顔画像の利用 (各国の任意で指紋と虹彩の利用も認める。) を支持する旨が決定され、

表2 各国のSPTプロジェクト

	実施国	プロジェクト名	認証方式	適用箇所
北米	カナダ (バンクーバー、トロントなど)	CANPASS	虹彩	入国審査、税関審査
	米国 (ワシントン DC)	Dulles Trial	指紋、(顔)	入国審査
	米国 (ニューヨーク)	iP@sstrial	掌形 (指2本)	チェックイン、搭乗
	米国 (シカゴ)		指紋	空港セキュリティ
	カナダ・アメリカ (2国間)	NEXUS	虹彩	入国審査
アジア	日本 (成田空港)	e-チェックイン	顔、虹彩	チェックイン、ハイジャック検査、搭乗
	韓国	SpeedGate	顔、指紋	入国審査、出国審査
	オーストラリア (シドニー空港)	SmartGate	顔	入国審査
欧州	英国 (ヒースロー空港)	SPT トライアル Project IRIS	虹彩	入国審査
	オランダ (スキポール空港)	PREVIUM	虹彩	チェックイン、入国審査、出国審査
	ドイツ (フランクフルト空港)	ABG システム Flying Pass	虹彩	チェックイン、入国審査、出国審査
	スウェーデン		指紋	チェックイン、ハイジャック検査、ラウンジ、搭乗
	EU (ギリシャ・イタリア)	S-Travel	虹彩、指紋	チェックイン、搭乗
中東	イスラエル (ベングリオン空港)		掌形	入国審査、出国審査

(出典) 瀬戸洋一『バイオメトリックセキュリティ入門』(株)ソフト・リサーチ・センター, 2004, p.178.

(8) 外務省ホームページ「国際テロに対する輸送の安全強化に関する ARF 声明 (骨子)」(2004.7.2)

<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/asean/arf/11\\_terro.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/asean/arf/11_terro.html)>

(9) 独立行政法人情報処理推進機構『電子政府行政情報化事業 各国バイオメトリクスセキュリティ動向の調査』(2004年2月) <<http://www.ipa.go.jp/security/fy15/reports/biometrics/documents/biometrics2003.pdf>>; 「実用化が進む生体認証システム」『毎日新聞』2004.7.17.

2004年5月には、ICチップへの記録内容や規格等が承認されている<sup>(10)</sup>。

## 2 主要国の取組

### (1) 米 国

米国国土安全保障省 (Department of Homeland Security : DHS) は、2002年11月25日に成立した「国土安全保障法」(Homeland Security Act of 2002) に基づき、運輸保安局 (Transport Security Agency : TSA)<sup>(11)</sup>、連邦捜査局 (FBI)、税関局、移民帰化局、沿岸警備隊 (US CG)、連邦緊急事態管理局 (FEMA) など政府内の8省22部局にのぼる関係官庁の保安機能を統合し、米国の国土保全を所掌する省として誕生した<sup>(12)</sup>。

DHS では現在、外国人入国時に生体情報の提示を義務付ける「US-VISIT プログラム」や、生体認証で運輸・交通機関における制限区域への立入りや情報システムへのアクセス管理を強化する「TWIC プログラム」を開発・スタートさせている。

### (i) US-VISIT プログラム<sup>(13)</sup>

DHS が2003年4月29日に発表した US-VISIT (Visitor and Immigrant Status Indicator Technology) プログラムは、入国審査時にスキャナーによる両手人差し指の指紋登録と顔写真撮影を行うものである。2004年1月から全米115の国際空港と15の主要港で、2004年12月29日からは出入国の多い50の陸路国境における二次審査でも導入されている。手続きの所要時間は平均15秒程度とされる。これらのデータは捜査当局のデータベースに送られ、ウォッチリスト (危険人物リスト) と照合される。出国時には登録された指紋との照合が行われる。なお、本プログラムは、2005年末までに165すべての陸路国境に導入される予定である。また、本プログラムに基づく出国管理についても、現在、シカゴ・オヘア空港等10前後の空港・海港において実証実験を行っているところであり<sup>(14)</sup>、今後は全ての出国者に適用される方針である。

当初は、ビザを持つ外国人入国者のみが対象で、90日以内のビザなし滞在が認められている27カ国<sup>(15)</sup>からの短期滞在旅行者については原則適用除外としていたが、2004年9月30日から、

(10) ICAO, FOR IMMEDIATE RELEASE "BIOMETRIC IDENTIFICATION TO PROVIDE ENHANCED SECURITY AND SPEEDIER BORDER CLEARANCE FOR TRAVELLING PUBLIC." (May 28, 2003) <<http://www.icao.int/mrtd/download/documents/Annex%20J%20-%20ICAO%20May%202003%20Press%20Release.pdf>>

(11) 当初 TSA は、「航空・運輸保安法」により、米国運輸省 (Department of Transportation : DOT) の下部組織として設立された。

(12) DHS の公表資料によると、職員総数は約18万人にのぼる。

DHS Press Releases "Department of Homeland Security Facts for March 1, 2003." (February 28, 2003) <<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=817>>

(13) DHS Website "Fact Sheet: US-VISIT" <<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=4379>> (updated February 24, 2005)

(14) 外務省ホームページ「米国政府による外国人渡航者からの生体情報読み取り措置について」

<[http://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/passport/us\\_visit.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/passport/us_visit.html)> ; 「テロ警戒 米、ビザ切れ摘発強化」『日本経済新聞』2004.8.4, 夕刊.

(15) 米国のビザ免除プログラム (Visa Waiver Program : VWP) 参加国 : オーストリア、ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、アイルランド、イタリア、ルクセンブルグ、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、オランダ、英国(以上 EU)、日本、アンドラ、オーストラリア、ブルネイ、アイスランド、リヒテンシュタイン、モナコ、ニュージーランド、ノルウェー、サンマリノ、スロベニア、シンガポール、スイス

空路及び海路によるビザ免除プログラム参加国からの旅行者にも適用されることとなった。

現在、14歳以下と80歳以上の渡航者、カナダ市民、Border Crossing Card (BCC: "laser visa" とも言われる、定期的に国境地帯に滞在するメキシコ市民のための生体情報を搭載したカード) を持つメキシコ市民<sup>(16)</sup>については、本プログラムの適用が除外されている。

なお、本プログラム適用に対抗し、ブラジルでは米国人入国者に指紋と顔写真の登録を求めているほか<sup>(17)</sup>、米系クルーズ船社や全米旅行産業協会 (TIA) からは、ビザ免除プログラム参加国への US-VISIT 適用拡大が旅行者減少につながる懸念が表明されている<sup>(18)</sup>。

#### (ii) 機械読取式パスポート<sup>(19)</sup>

2002年5月14日に成立した「米国国境警備強化・ビザ入国改革法」(Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act of 2002) は、ビザ免除プログラム参加国に対し、2004年10月26日までに ICAO 標準に準拠した生体情報を搭載する機械読取式パスポート (MRP) の発行を義務付け、当該パスポートを発行する参加国についてのみビザ免除措置を継続することとしていたが、多くの対象国で対応が遅れている現状を考慮し、生体情報を搭載するパスポート所持の適用開始については1年延期されることとなった。

#### (iii) TWIC プログラム

TWIC (Transportation Worker Identification Credential) は、TSA が開発を進めている運輸従事者向けの共通アクセスシステムで、港湾、空港、鉄道、パイプライン、トラック輸送などあらゆる交通・運輸機関に従事する者に ID カードを発行することにより、国内の交通・運輸システムにおいて制限区域や機密データのセキュリティを確保したアクセスを実現するとともに、利便性向上による経済効果やプライバシー保護をも目的としている。

TWIC カードによる本人認証手段としては、「航空・運輸保安法」(Aviation and Transportation Security Act) に従い、生体認証又は類似技術の使用を検討している。

TWIC プログラムは、2002年秋から計画・技術評価・試作の3フェーズからなるパイロットプログラムに移行しており、2004年11月からは、6州・34カ所において最大20万人が参加する実証実験 (第3フェーズ) を進めている<sup>(20)</sup>。

#### (2) E U

2004年10月26日、EU 閣僚理事会は、構成国の電子パスポート統一規格として、顔画像と指紋の生体情報を採用することで基本合意した。同年6月の提案では顔画像を必須とし、指紋については任意とされたが、フランス、ドイツ、

(16) ただし、2004年末からは、BCC 利用者も本プログラム手続が適用される。

DHS Website "US-VISIT FAQs: Land Borders."

<[http://www.dhs.gov/dhspublic/interapp/editorial/editorial\\_0447.xml](http://www.dhs.gov/dhspublic/interapp/editorial/editorial_0447.xml)> ; DHS Press Releases "US-Visit Fact Sheet: U.S. Land Borders. (Mar 11, 2004) <<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=3947>>

(17) 「米、新たな入国管理システム開始 年間2,000万人対象」『産経新聞』2004.1.7.

(18) 「米系クルーズ船社 ビザ免除者の指紋採取・写真撮影 乗船客減少を懸念」『日本海事新聞』2004.4.21.

; TIA Press Releases "TIA RAISES CONCERNS OVER EXPANSION OF US-VISIT." (April 2, 2004)

<<http://www.tia.org/Press/pressrec.asp?Item=321>>

(19) 外務省ホームページ「Q&A～機械読み取り式旅券・IC 旅券とアメリカ入国ビザの関係～」

<<http://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/passport/qa.html>> ; 「9月30日以降の米渡航 短期滞在も指紋、顔写真」『交通新聞』2004.8.23. ; 「米テロ防止旅券 来秋導入も「？」」『産経新聞』2004.8.28.

(20) DHS Press Releases "Fact Sheet: Transportation Worker Identification Credential (TWIC) Prototype." (Nov 17, 2004) <[http://www.dhs.gov/dhspublic/interapp/press\\_release/press\\_release\\_0558.xml](http://www.dhs.gov/dhspublic/interapp/press_release/press_release_0558.xml)>

イタリアの強い要求により両者ともに義務化することとなった。また、基本合意では、希望があれば虹彩も第三の生体情報として採用できるとされた<sup>(21)</sup>。

同年12月、欧州議会は、①生体情報はパスポートの信頼性確認のために使用すること、②生体情報は権限ある当局のみが取り扱うことを要求した上で承認、12月13日、閣僚理事会によってパスポート等への生体情報搭載を定める規則<sup>(22)</sup>が採択された。生体情報のうち、顔画像の搭載はこの規則の採択から18カ月後、指紋については36カ月後から適用される。なお、虹彩については、未だ信頼性が十分ではないとして規則では採用されていない<sup>(23)</sup>。

### (3) 英国

#### (i) 生体認証の利用

英国では、亡命・難民申請者の指紋を採取して英国及びEUのデータベースと照合するシステムを既に運用しており、15万枚以上のIDカードを発行している。

また、内務省は、2003年7月からスリランカ

においてビザ申請者に生体情報（指紋）の提供を求める実証実験を行っていたが、これをすべてのビザ申請者に適用を拡大し、かつ、指紋のほか虹彩と顔画像についても提供を義務付けることとした<sup>(24)</sup>。

英国パスポートサービス（The United Kingdom Passport Service：UKPS、内務省の執行機関）は、内務省IDカードプログラムチーム等と協力して、顔画像、虹彩、指紋の生体情報を搭載したカードの実証実験を2004年4月26日から6カ月間、希望者1万人を動員して実施した。

UKPSでは、顔画像の生体情報を搭載したパスポートを2005年末から2006年初めを目標に発行する方針である。UKPSはまた、ICAO標準に準拠して非接触型ICチップを準備するとともに、虹彩、指紋を第2の生体情報として採用することも検討している<sup>(25)</sup>。

ヒースロー空港では、国境管理の電子化政策e-Borderの一環として、2002年から虹彩認証を利用した実証実験（SPTトライアル；Project IRIS）を行っているが、2005年春からは第2・第4ターミナルにおいて本格稼働する予定であ

<sup>(21)</sup> COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, PRESS RELEASE, 2613rd Council Meeting, Justice and Home Affairs, Luxembourg, 25 and 26 October 2004

< [http://ue.eu.int/ueDocs/cms\\_Data/docs/pressData/en/jha/82414.pdf](http://ue.eu.int/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/jha/82414.pdf) > ; "JUSTICE AND HOME AFFAIRS COUNCIL: DEAL ON BIOMETRICS, DEADLOCK ON SANCTIONS FOR SHIP-SOURCE POLLUTERS." *Europe Information*, October 27, 2004.

<sup>(22)</sup> "Council Regulation on standards for security features and biometrics in passports and travel documents issued by Member States" (No.2252/2004)

< [http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/oj/2004/l\\_385/l\\_38520041229en00010006.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/oj/2004/l_385/l_38520041229en00010006.pdf) >

<sup>(23)</sup> "Biometrics and secure travel documents." EurActiv.com (January 12, 2005)

< <http://www.euractiv.com/Article?tmuri=tcm:29-132063-16&type=LinksDossier> >

<sup>(24)</sup> UK Home Office Press Releases "BIOMETRIC TECHNOLOGY TO TACKLE IMMIGRATION ABUSE." (August 27, 2003) < [http://www.homeoffice.gov.uk/n\\_story.asp?item\\_id=583](http://www.homeoffice.gov.uk/n_story.asp?item_id=583) >

<sup>(25)</sup> The United Kingdom Passport Service "IDENTITY CARDS AND BIOMETRIC PASSPORTS."

< <http://www.ukpa.gov.uk/identity.asp> > ; UK Home Office Press Releases "LAYING THE FOUNDATIONS FOR THE IDENTITY CARD SCHEME." (December 3, 2003)

< [http://www.homeoffice.gov.uk/n\\_story.asp?item\\_id=709](http://www.homeoffice.gov.uk/n_story.asp?item_id=709) > ; "UK passport agency begins trial on biometric IDs." *Computer Weekly.com*, April 27, 2004. < <http://www.computerweekly.com/Article130207.htm#> > ; 「英でバイオメトリクスパスポートの実証試験開始」『IT Media ニュース』2004.4.27. < <http://www.itmedia.co.jp/news/articles/0404/27/news020.html> >

る<sup>(26)</sup>。

(ii) 空港・海港における国境管理強化<sup>(27)</sup>

2001年の米国9.11テロ以降、警察、入管、税関において、①空港・海港における旅客・手荷物検査を強化する、②テロ命令、準備、扇動への関与について出入国者へ質問、捜査、拘束する権限を与える、③検査官に、航空会社や海運会社から旅客・乗員・貨物等に関する情報提供を要請する権限を与える、④フランス、ベルギー、オランダとともに、ユーロトンネルにおける大型トラックや列車を利用した密入国を探知する技術を導入する、といった国境管理強化策を講じている。

(4) ドイツ

2002年1月施行の「国際的テロリズム対策のための法律」により旅券法が改正され、パスポートに写真や署名のほか、所有者の指、手又は顔の生体情報を搭載することが明示的に可能となった。また、同じく改正された身分証明書法により、16歳以上のドイツ人に所持が義務付けられている身分証明書にも生体情報の搭載が認められた<sup>(28)</sup>。

フランクフルト空港では、ルフトハンザ航空を利用するEU各国及びスイスの居住者を対象として、虹彩認証を利用した出入国管理システム

の実証実験（ABGシステム）を2004年2月から開始している<sup>(29)</sup>。

(5) 日本

平成16（2004）年8月18日、警察庁は、水際対策の強化やテロ関連情報の収集・分析及びテロ容疑者の発見・取締りの強化など当面講ずべき諸対策をとりまとめた「テロ対策推進要綱」を決定した<sup>(30)</sup>。

同年12月10日には、政府の国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部が「テロの未然防止に関する行動計画」を決定した<sup>(31)</sup>。この行動計画では、①入国審査時・査証申請時における指紋採取等入国審査の強化、②テロリストに対する入国規制、③航空機・船舶の長による乗員・旅客名簿の事前提出義務化、④国際刑事警察機構（ICPO）の紛失・盗難旅券データベース活用によるテロリスト入国阻止、⑤航空会社等に対する旅客の旅券確認義務化（後述）等を、今後速やかに講ずべき対策として挙げている。

また、平成17年2月24日に政府の高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT戦略本部）が決定した「IT政策パッケージ2005－世界最先端のIT国家の実現に向けて－」においても、生体認証技術を活用した出入国管理等の強化を掲げている<sup>(32)</sup>。

以下、主要な取組みを紹介する。

<sup>(26)</sup> "UK airports will go live with iris scans; Heathrow begins biometric system rollout in spring" *PERSONAL COMPUTER WORLD*, (January 26, 2005) <<http://www.pcw.co.uk/news/1160795>>

<sup>(27)</sup> Home Office Web Site "Terrorism Border Control" <<http://www.homeoffice.gov.uk/terrorism/govprotect/borders/>>

<sup>(28)</sup> 渡邊齊志「(短信：ドイツ) テロ対策のための立法動向」『外国の立法』212号, 2002.5, pp.105-114.

<sup>(29)</sup> 「ドイツの空港で、虹彩読み取りシステムの試験運用」『CNET Japan NEWS』2004.2.16. <<http://japan.cnet.com/news/ent/story/0,2000047623,20064333,00.htm>>

<sup>(30)</sup> 警察庁「テロ対策推進要綱～高まるテロの脅威から国民を守るために～」2004.8 <<http://www.npa.go.jp/keibi/biki2/youkou.pdf>>

<sup>(31)</sup> 国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部「テロの未然防止に関する行動計画」2004.12.10 <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sosikihanzai/kettei/041210kettei.pdf>>

<sup>(32)</sup> 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部「IT政策パッケージ2005－世界最先端のIT国家の実現に向けて－」2005.2.24, pp.12-13. <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/050224/pac.pdf>>

(i) 水際危機管理チームの設置

テロリストの入国を水際で阻止するため、平成16年1月16日、内閣官房に「水際危機管理チーム」が設置された。本チームは、内閣官房、警察庁、国土交通省など関係省庁の課長級11名からなる参事官と、国内主要2空港（成田、関西）、5港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）の危機管理官7名で構成される<sup>(33)</sup>。同年4月からは、その他の23の国際空港及び118の国際港湾にテロ関連情報の一元管理を担う危機管理担当官を順次配置するとともに、空港・港湾管理者と関係する官民の機関・団体が相互に連携・協力する体制として各空港・港湾ごとに空港・港湾保安委員会が設置されている<sup>(34)</sup>。

(ii) パスポートのIC化（e-Passport）

IT戦略本部は、平成16年2月6日に「e-Japan戦略Ⅱ加速化パッケージ」を、同年6月15日に「e-Japan重点計画2004」を、平成17年に入ってから前述の「IT政策パッケージ2005－世界最先端のIT国家の実現に向けて－」をそれぞれ決定した。これらの中で、政府として取り組むべき重点施策の1つとして掲げられているのが、パスポートのIC化推進（e-Passport）である。

内閣官房が主催する「e-Passportの導入・活用に関する関係府省連絡会議」において、ICAO標準に準拠し、かつ、パスポートの不正取得や不正行使といった犯罪の防止に資するパスポートのIC化が検討されている。平成17年2月から3月にかけて、政府職員を対象として、顔画像や氏名等の個人情報記録したICチップを埋め込んだパスポートの実証実験（e-Passport連携実証実験）を成田空港において実施した<sup>(35)</sup>。

政府は、平成17年2月15日に、パスポートIC化のための改正案（旅券法及び組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律の一部を改正する法律案）を国会に提出しており、平成18年3月からの導入を目指している<sup>(36)</sup>。

(iii) 入国審査の厳格化

法務省では、①慎重審査のための「セカンダリ審査」導入の試行・検討、②本人との対面審査と偽造文書の鑑識やブラックリストとの照合を行う書面等審査を分ける「ツイン審査方式」導入の試行・検討、③特定の外国空港に入国管理職員（リエゾン・オフィサー）を派遣し、我が国へ出発しようとする旅客の旅券を搭乗前に確認すること等を実施している<sup>(37)</sup>。

③③ 国土交通省危機管理室「国際空港・港湾における水際対策・危機管理体制の強化について」2004.1.15  
 <[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/15/150115\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/15/150115_.html)>;「テロに備え体制づくり急ぐ政府 効果は?訓練これから」『朝日新聞』2004.1.17, 夕刊.

③④ 大井一史「港湾における水際対策・危機管理体制強化の取り組み－港湾危機管理官、港湾保安委員会の設置等－」『港湾』81号, 2004.7, pp.28-29.

③⑤ e-Passport 連携実証実験ではそのほかに、JAL、ANAのマイレージ会員のうち希望者約1,000人を対象として、顔画像、指紋、虹彩の情報を登録したICカード（SPTカード）により出入国手続き時の本人確認を行う空港手続簡素化のための実証実験も併せて行われた。  
 内閣官房IT担当室「e-Passport 連携実証実験について」2005.1  
 <<http://www.cas.go.jp/jp/siryu/050114e-Passport.html>>;「生体認証で出国手続き」『読売新聞』2005.2.6.;  
 「e-パスポート 実証実験スタート 官民連携し成田空港で」『交通新聞』2005.2.8.

③⑥ 寺林裕介「IC旅券の導入と旅券犯罪対策の強化 旅券法及び組織的犯罪処罰法改正案」『立法と調査』247号, 2005.4, pp.18-20.

③⑦ 犯罪対策閣僚会議（第3回）資料「法務省における新水際対策」2004.6.22.  
 <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/hanzai/dai3/3siryu2-2.pdf>>

また、前述の「テロの未然防止に関する行動計画」に掲げられている指紋を活用した入国審査の強化については、いわゆる日本版 US-VISIT の実施に向け、平成17年中に指紋照合の方法やセキュリティ確保・個人情報保護の問題等を検討した上で結論を得ることとなっている<sup>(38)</sup>。

#### (6) その他

生体情報搭載パスポートについて、オーストラリアとベルギーは既に実証実験を開始しており、カナダも2005年夏の実証実験開始を検討している。そのほか、米国のビザ免除プログラム参加国を中心に導入に向けた準備が進められている<sup>(39)</sup>。

### III 鉄 道

#### 1 国際機関の取組

2004年6月4日、国際鉄道連合（UIC）と国際公共交通連合（UITP）はジュネーブで開かれた「公共交通における個人の安全保障に関する国際会議」において、公共交通と反テロについての共同宣言を採択した<sup>(40)</sup>。共同宣言では、公共交通機関の運営担当者に交通ネットワークの脆弱性評価を実施するよう呼びかけるとともに、各国当局に公共交通において細菌兵器や核兵器などが使われた場合の脅威について配慮するよう求めている。

## 2 主要国の取組

### (1) 米 国

#### (i) 国土安全保障省（DHS）の取組

2004年3月22日、DHSは、公共交通機関における警察犬配置プログラムや爆発物探知の実証実験の実施等を内容とする「鉄道に関する新たなセキュリティ・イニシアチブ」を発表した<sup>(41)</sup>。

同年5月4日から30日間、鉄道の旅客・手荷物に対する新たな検査技術の実証実験（Transit and Rail Inspection Pilot：TRIP）の第一段階として、ニュー・カロルトン駅を利用するアムトラックとメリーランド通勤鉄道（Maryland Rail Commuter：MARC）の旅客を対象とした爆発物探知が行われた。旅客に対し、ゲートを通過する際に一時立ち止まってもらい、空気を噴射して、衣類等に爆発物に関連する成分が付着していないかを確認する。手荷物はベルトコンベアに載せて検査を行う。また、ワシントン都市圏公共交通公社（Washington Metropolitan Area Transit Authority：WMATA）の警察犬チームも地下鉄の旅客に対する無作為の爆発物探知を行った<sup>(42)</sup>。なお、第二段階では7月初めまでワシントンDCにあるアムトラックのユニオン駅での手荷物検査を、第三段階では7月半ばからコネティカットのショアライン・イースト通勤鉄道（Shoreline East commuter rail）において車内に検査機器を備えた特別車両を使用した列車運行中の旅客検査をそれぞれ実施し

(38) 犯罪対策閣僚会議（第4回）資料「指紋を活用した出入国管理体制の構築に当たっての検討事項及びスケジュール」2004.12.14. <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/hanzai/dai4/4siryou1-4.pdf>>

(39) "Electronic Passports Around The World" *Card Technology*, October 1, 2004.

(40) UIC PRESS RELEASE "UITP and UIC sign declaration on terrorism at international conference on personal security in public transport." (June 4, 2004)  
<<http://www.uic.asso.fr/download.php/uic/uitpen.pdf>>

(41) DHS Press Releases "Fact Sheet: Rail and Transit Security Initiatives." (Mar 22, 2004)  
<<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=3377>>

(42) DHS Press Releases "TSA Launches New Passenger Rail Security Pilot Program." (May 4, 2004)  
<<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=3528>>

た<sup>(43)</sup>。

同年5月20日に発表され、23日から施行された保安指令 (Security Directives) では、すべての旅客鉄道事業者に対し、ごみ箱 (透明なプラスチック製又は爆発物対応型のごみ箱は除く。) の撤去・配置変更や、爆発物探知犬による旅客・手荷物等の必要に応じた検査実施等を定めている<sup>(44)</sup>。

(ii) 地下鉄についての取組<sup>(45)</sup>

2004年5月20日、ニューヨークシティ・トランジット (New York City Transit) は「保安上の問題」からアマチュアカメラマン等に対して地下鉄駅施設等の写真・ビデオ撮影禁止を提案した。「営利目的」や「正当な必要性」がある場合は、事前にニューヨーク市警の許可を得た上で撮影が許される。当初、2004年9月から実施する方針であったが、鉄道愛好家や市民の反発が強く、いったん実施が見送られた。

なお、ニュージャージー・トランジット (New Jersey Transit) では2004年春の時点で既に同様の禁止措置をとっており、かつ、警察による拘束や撮影者への尋問も可能となっていたが、ニューヨークでの批判の影響からか、写真撮影禁止のスタンスを撤回したとの報道もある。

(2) 英国<sup>(46)</sup>

英国運輸省 (Department for Transport) 運輸安全部 (Transport Security Directorate : TRANSEC) の陸上運輸 (Land Transport) 担当は、英国鉄道ネットワーク (National rail

network)、ロンドン地下鉄、ユーロトンネル (英仏海峡トンネル) における対テロリスト保安対策と危険物輸送の保安対策を実施している。

(i) 鉄道

鉄道テロ対策の枠組みは、鉄道会社と英国交通警察 (British Transport Police : BTP) の30年以上にわたるテロの脅威への対処経験から構築されてきたものである。

2000年2月22日、運輸省は、「英国鉄道保安プログラム」 (National Railways Security Programme : NRSP) に基づく鉄道保安基準を策定するとともに、ネットワークレール (Network Rail) と列車運行会社 (Train Operating Companies) に対し日常的な保安対策を求めている。2004年5月27日には、1993年鉄道法に基づく駅の保安命令 (A Station Security Instruction under the Railways Act 1993) が出され、同年7月1日から施行されている。

具体的な取組としては、BTPが、爆発物処理や、必要な場合には駅の閉鎖勧告をも含めた警戒活動を行っている。

(ii) ロンドン地下鉄とライトレール

ロンドン地下鉄も、BTPと協力して30年以上にわたりテロ対策を実施してきた。

2003年7月、運輸省は、既に実施されている保安対策を法律上の措置と位置付けるため、ロンドン地下鉄株式会社 (London Underground Ltd : LUL) に対し、1993年鉄道法に基づく命令を発出、同年10月から施行された。また、同年8月には、LULとBTPとの協議を踏まえた

<sup>(43)</sup> DHS Press Releases "TSA Begins Third Phase of Rail Security Experiment." (July 15, 2004) <<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=3843>>

<sup>(44)</sup> DHS Press Releases "Department of Homeland Security Announces New Measures to Expand Security for Rail Passengers." (May 20, 2004) <<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=3572>>

<sup>(45)</sup> 「NY地下鉄 撮影NO「テロ対策」方針に市民反発」『朝日新聞』2004.6.21, 夕刊。  
"NYCSUBWAY. ORG WITHOUT PHOTOS ?" <<http://www.nycsubway.org/photoban.html>>

<sup>(46)</sup> Department for Transport Web site "Responsibilities of Transport Security's Land Transport Division" <[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_transsec/documents/page/dft\\_transsec\\_025705.hcsp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/page/dft_transsec_025705.hcsp)>

「ロンドン地下鉄保安プログラム」(London Underground Security Programme) が策定された。

なお、運輸省は英国国内のその他の地下鉄及びライトレール(グラスゴー、ニューカスル、ドックランド・ライトレール(Docklands Light Railway: DLR)を含む。)の保安対策に助言を与える役割も担っている。

### (iii) ユーロトンネル

ユーロトンネルの保安対策は、英国・フランスがそれぞれの領域内について責任を負っており、両政府担当者は定期的に保安基準等について協議している。

1994年ユーロトンネル(保安)命令(Channel Tunnel (Security) Order 1994)は、トンネル及びトンネルを通行する列車の管理者に対し、対テロリスト保安対策を実施することを定めている。また、トンネルを利用するすべての旅客・貨物に対する検査が義務付けられており、2001年の米国9.11テロ後には、鉄道貨物の検査能力向上のため、新たなX線装置が導入された。

ユーロトンネル社は、英国領域のトンネル、チェリトン(Cheriton)ターミナル、路上車両が搭載できるシャトル列車の保安対策を担っている。乗用車及び長距離バス利用者は、チェリトンターミナルにある旅客の検査施設を通過しなければならない。また、車両と貨物の検査には、爆発物探知機を含むさまざまな装置を使用する。貨物車両については、一部の選ばれた車両にのみX線装置あるいは爆発物探知装置による検査が実施される。

ユーロスター(UK)社は、ユーロスターの旅客のうち、ウォータールー国際ターミナルとアシュフォード国際駅の利用者の保安対策を担っ

ている。旅客と手荷物は、セキュリティスタッフによる検査を受けなければならない。現在、一部の旅客等についてのみ、金属探知機とX線装置による検査を経ることとされているが、ユーロスター(UK)社ではすべての旅客等への検査実施を決定している。

鉄道貨物の保安システムは、イングランド・ウェールズ・スコットランド・インターナショナル(English, Welsh and Scottish International: EWSI)が計画・立案し、運輸省の承認を得たものである。このシステムでは、運輸省が1994年ユーロトンネル(保安)命令に基づき、一定の条件を満たす貨物の荷送者を「保安認証済みユーロトンネル貨物運送事業者」(Security Approved Channel Tunnel Freight Forwarders: SACTFF)として登録し、非登録者についてのみEWSIによるチェックを行う。

なお、フランス政府はトンネルに入る直前にすべての鉄道貨物のチェックを実施している。

### (3) 日本

我が国においても、国際テロ組織アルカイダによる新幹線を標的としたテロ計画の疑いが報じられたことや<sup>(47)</sup>、2004年3月に発生したスペイン列車同時爆破テロを契機として、鉄道を標的としたテロへの対策がより強化されることとなった。

スペインでのテロを受け、警察庁は全国の警察本部に対し鉄道施設に対する警戒強化を指示、鉄道警察隊員や機動隊員による構内巡回、新幹線への警乗、警察犬を活用した爆発物捜索、変電所・トンネルへの巡回警備等を実施するほか、鉄道事業者への自主警備強化を要請している<sup>(48)</sup>。

国土交通省における鉄道関係のテロ対策としては、事業者における①駅構内の防犯カメラに

(47) 「アルカイダ 新幹線テロも計画?」『産経新聞』2004.2.14.

(48) 警察庁「鉄道に対する警戒の強化について」2004.3 <<http://www.npa.go.jp/pressrelease/keibi2/keibi.htm>>; 「全国の鉄道で"厳戒" スペイン爆破受け警察庁が指示」『読売新聞』2004.3.19.; 「警察庁、全国に指示 巡回増や新幹線点検」『毎日新聞』2004.3.19.

よる監視、駅構内の巡回警備の強化、②車内巡回の強化、運転室扉の施錠徹底、③沿線の巡回警備の強化、車両基地の入出場管理及び巡回警備の強化、④旅客への不審物発見に係る協力要請放送、ポスター掲示等の実施のほか、事件発生時の列車臨時停車、旅客の避難誘導等の実施を掲げている<sup>(49)</sup>。また、スペインでのテロ等を踏まえた新規強化事項として、①車掌・ガードマンによる走行中新幹線での手荷物所有者確認徹底など新幹線内の手荷物に対する警戒強化、②新幹線駅・対応可能な在来線駅の電光表示器による英文テロップ表示、③都内地下鉄駅構内の巡回係員への「視認性向上を目指したチョッキ」装着等旅客へのアピール強化を掲げている<sup>(50)</sup>。

JR東日本では、新幹線・在来線主要駅に設置されている防犯カメラを約500台増備し約5,000台体制にするとともに、録画機能付加や画像解像度アップなど既存カメラの機能増強にも着手した。投資額は工事費用など含めて約10億円が見込まれている。また、ごみ箱について、中身が分かる透明仕様の分別回収式ごみ箱へ置き換えるとともに、駅係員の目に留まる改札口付近への移設を行った<sup>(51)</sup>。

営団地下鉄（現在は東京地下鉄）では、1995年3月の地下鉄サリン事件後、2年がかりで防犯カメラをホーム天井など全168駅2,000箇所に設置した。また、スペインでのテロ（2004年3月）の後、すべての駅のごみ箱を撤去したが<sup>(52)</sup>、

2005年4月18日からは中身が分かる透明仕様の  
ごみ箱を設置している<sup>(53)</sup>。

#### (4) その他

スペイン国鉄は、2004年3月の列車同時爆破テロ以前から、新幹線（AVE）の全旅客に手荷物検査と金属探知機によるチェックを実施していた。テロの標的となったのは1日約40万人が利用する近郊線で、AVEと同様の手荷物検査実施は困難であるため、事件後、①蛍光色のベストを着用した警備員の巡回、②車内の荷物棚を透明に変更、③監視カメラの設置を実施している<sup>(54)</sup>。また、同年4月にはAVEを狙った爆破テロ未遂事件が発覚したことから、アセバス内務相はヘリコプター45機、警察犬部隊や軍用車両を投入して鉄道網を警備する方針を表明した<sup>(55)</sup>。

## IV 船舶・港湾

### 1 国際機関の取組

#### (1) IMOの動き

##### (i) SOLAS条約改正・ISPSコード採択

2001年の米国9.11テロを契機とし、国際海事機関（IMO）では海事分野のテロ対策強化を検討してきた。2002年12月の第5回海上人命安全条約締約国政府会議において、「海上人命安全条約」（SOLAS条約）改正及び「国際船舶・港

(49) 国土交通省危機管理室「国土交通省におけるテロ対策について」2004.4

<[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/terro/measure\\_.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/terro/measure_.html)>

(50) 国土交通省危機管理室「公共交通機関等におけるテロ対策の強化について」2004.4.27.

<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/15/150427\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/15/150427_.html)> ; 「大型連休 テロ厳戒 空港、靴も検査 高速道もゴミ箱撤去」『朝日新聞』2004.4.27, 夕刊.

(51) 「透明仕様のごみ箱設置 JR東日本が駅構内のテロ対策 2300台を置き換え」『交通新聞』2004.5.13.

(52) 「スペインショックと日本（中）鉄道警備 増強迫られ」『毎日新聞』2004.3.22.; セキュリティ産業新聞社ホームページ「(公共空間セキュリティ特集) 東京メトロ 全駅2000台カメラ設置、テロ対策も」2004.11.25.

<<http://www.secu354.co.jp/kiji/kiji04112507.htm>>

(53) 「東京メトロ ごみ箱復活 18日から全駅」『読売新聞』2005.4.14.

(54) 「マドリッド列車爆破テロ1年 怒り・不安・・・消えぬつめ跡」『日本経済新聞』2005.3.13.

(55) 「スペイン、ヘリや軍車両で鉄道網警備」『日本経済新聞』2004.4.2.

湾保安コード」(ISPS コード)が採択され、これらは2004年7月1日に発効した<sup>(56)</sup>。条約改正により義務付けられた事項は表3のとおりである。

(ii) シージャック防止条約改正

IMO の法律委員会では現在、テロ行為防止のため、疑いのある船舶に旗国以外の官憲による乗船・捜索を可能とすること等を内容とする「海洋航行の安全に対する不法行為防止に関する条約」(シージャック防止条約、SUA 条約)の

改正について協議しており、2005年10月の IMO 外交会議での採択を目指している<sup>(57)</sup>。

(2) ILO の動き<sup>(58)</sup>

2003年6月にジュネーブで開催された第91回国際労働機関 (ILO) 総会において、「船員の身分証明書条約 (改正)」(ILO 第185号条約)が採択された。これは、「国の発給する船員の身分証明書に関する条約」(ILO 第108号条約)を改正するもので、生体認証技術を導入した船員の身分確認システムによる海上・港湾の保安強

表3 SOLAS 条約・ISPS コードで義務付けられた主な事項

項目	対象	措置
船舶／港湾	船舶保安計画(SSP)／港湾施設保安計画(PFSP)の策定	国際航海に従事する旅客船及び500総トン以上の貨物船並びにこれらの船舶が使用する港湾施設 2004年7月1日までに、 (a) 船舶内の立入制限区域設定、船内巡回実施、部外者の出入りチェック等を内容とする「船舶保安計画」の策定、「船舶保安計画」に責任を有する保安職員を船舶及び会社にそれぞれ配置 (b) 港湾施設内の立入制限区域設定、港湾施設への出入りチェック等を内容とする「港湾施設船舶保安計画」の策定、「港湾施設保安計画」に責任を有する保安職員を配置
	船舶自動識別装置(AIS)の早期導入	国際航海に従事する旅客船・タンカー以外の300総トン以上5万総トン未満の船舶 2004年7月1日以降の最初の安全設備検査又は2004年12月31日のいずれか早い時期までに AIS を搭載 (なお、新造船、旅客船、タンカー及び5万総トン以上の船舶については2004年7月1日までに措置)
船	船舶識別番号(IMO 番号)の表示	国際航海に従事する旅客船及び500総トン以上の貨物船 2004年7月1日以降に建造される新造船については建造時に、それ以外の現存船については2004年7月1日以降の最初のドック時期までに、船体外板、水密隔壁等に船舶識別番号を表示
	船舶保安警報装置(SSAS)の搭載	国際航海に従事する旅客船及び500総トン以上の貨物船 2004年7月1日以降に建造される新造船については建造時に、それ以外の現存船については船舶の積荷の種類等に応じて定められる期日(旅客船、500総トン以上の油タンカー、液体化学薬品ばら積み運搬船、ガス運搬船、バルクキャリア及び高速船:2004年7月1日以降の最初の無線設備の検査日、その他の500総トン以上の貨物船:2006年7月1日以降の最初の無線設備の検査日)までに、テロ等により船舶が危険な状況にあることを沿岸国等に通報する警報装置を設置
	履歴記録(CSR)の備え付け	国際航海に従事する旅客船及び500総トン以上の貨物船 2004年7月1日以降、主管庁の発行する旗国の名称、当該国に登録された日付、船名、船籍港等の情報が含まれた履歴記録を船内に備え付け
P S C	保安職員の配置	国際航海に従事する旅客船及び500総トン以上の貨物船 船舶の保安計画に責任を持つ船舶保安職員(SSO)、当該船舶の会社側責任者である会社保安職員(CSO)の養成・配置
	寄港国による監督措置	改正条約等の要件を船舶が満たしていることを確認するため、寄港国は監督を行い、要件を満たしていない船舶が港内にある場合には、従来のポートステートコントロール(PSC)による出航差し止め等の措置に加え、港からの排除といった強制措置をとることができ、また、このような船舶が領海内で入港しようとしている場合には、入港拒否を含む所要の措置をとることができる。ただし、港湾からの排除及び入港拒否といった強力な強制措置は、急迫した脅威があり、その脅威を除くために他に適切な方策がない場合のみとることができる。

(出典) 「テロ対策が始まった!改正 SOLAS 条約を大解剖」『COMPASS』23巻6号, 2004.9, p.24. ほか

<sup>(56)</sup> 国土交通省海事局外航課「第5回海上人命安全条約(SOLAS)締約国政府会議の結果について」2002.12.16.

<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/10/101216\\_2\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/10/101216_2_.html)>

<sup>(57)</sup> 「テロなど不法行為防止へ 来年1月、条約改正内容詰める IMO 法律委」『日本海事新聞』2004.11.5.; 「大量破壊兵器 海上輸送を犯罪に 条約改正案 国際機関委 採択」『朝日新聞』2005.5.7.

化とともに、寄港地での一時的上陸や外国での船舶乗り換え等といった船員の移動円滑化促進が主な内容である。2004年3月のILO理事会では、船員の2本の指の指紋を国際標準の平面(2D)バーコードに保存する「生体認証テンプレート」変換の基準を承認し、その後の実証実験の結果、同年12月には、2つの製品がILO基準を満たしていることが把握された。

第185号条約はフランス、ヨルダン、ナイジェリアで批准され、2カ国批准の発行要件を満たしたことから、2005年2月9日に発効した。この他にもフィリピン、インドネシア、インドなどで批准に向けた動きが進んでいる。

### (3) アジア海上セキュリティ・イニシアチブ 2004

2004年6月17日から18日にかけて、アジア地域16カ国・1地域の海上保安機関の長官級による「アジア海上保安機関長官級会合」が開催された。この会合において全会一致で採択された「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ2004」では、海賊対策分野での協力関係の一層の強化に加え、新たに海上テロ対策分野での協力関係の構築についても触れている<sup>(59)</sup>。

## 2 主要国の取組

### (1) 米 国

- (i) 米国沿岸警備隊 (U.S. Coast Guard : USCG)

2002年11月25日に成立した「2002年海上運輸保安法」(Maritime Transportation Security Act of 2002, MTSA)は、ISPSコードに対応するものであり、2004年7月1日から全面施行された。MTSAは船舶及び港湾施設に対し、①脆弱性評価の実施、②旅客・貨物等の検査手続や立入制限区域の設定、監視設備の導入等を含めた保安計画の策定、③すべての港における官民の港湾関係者の活動を調整する委員会(Area Maritime Security Committees)の設置などを求めている<sup>(60)</sup>。2004年末現在、43の委員会が設置され、約9,200の船舶保安計画と3,000を超える港湾保安計画が策定されている<sup>(61)</sup>。

またUSCGは、MTSAに基づき、貿易相手国の港湾施設においてISPSコードに準拠した保安対策がとられているかについて、当該国と協議の上で調査・評価を行う「国際港湾保安プログラム」(International Port Security Program)を実施している。USCGは各国にリエゾン・オフィサー(連絡担当責任者)を置き、調査チームを年間約45カ国に派遣する予定である。このプログラムの不参加国又はISPSコードに準拠していない国の港湾施設を利用した船舶は、入港前の乗船による保安検査等を経た後でなければ寄航できず、場合によっては米国海域への立入りが拒否されることとなる<sup>(62)</sup>。

そのほかにUSCGは、寄港国検査(ポートステートコントロール:PSC)の効率的実施の観点から、米国寄港船舶に対して96時間前までの事

<sup>58)</sup> ILO 駐日事務所ホームページ・新聞発表概要「船員用生体認証ID発行準備整う、海事労働者のための新ILO条約来年2月発効予定」(2004.12.3)

<<http://www.ilo.org/public/japanese/region/asro/tokyo/new/2004.htm>> ; 「船員の身分証明書に関する新国際労働条約発効」(2005.2.10)

<<http://www.ilo.org/public/japanese/region/asro/tokyo/new/index.htm#press>>

<sup>59)</sup> 第四管区海上保安本部ホームページ「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ2004」

<<http://www.kaiho.mlit.go.jp/04kanku/img/cpamizuho/security2004.html>>

<sup>60)</sup> U.S. Coast Guard Fact File "Maritime Transportation Security Act of 2002."

<<http://www.uscg.mil/hq/g-cp/comrel/factfile/Factcards/MTSA2002.htm>>

<sup>61)</sup> DHS Press Releases "Fact Sheet: U.S. Department of Homeland Security 2004 Year End Review." (December 30, 2004) <<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=4257>>

前通報を義務付けるとともに、保安対策が不十分な船舶の旗国を公表している<sup>(63)</sup>。事前通報される情報の1つである米国港湾入港前の過去5寄港地に当該国の港湾が含まれる場合はPSCを重点的に実施することとしており、当該船舶は、①船舶の保安レベルを上げる、②保安宣言の実施、③すべての保安措置の記録、④実施済み保安措置をUSCGに直接報告、の措置をとらなければ入港を拒否される<sup>(64)</sup>。

2004年8月9日には、USCGの権限強化を定めた「2004年沿岸警備隊及び海上運輸法」(Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2004)が成立した。当初、USCGが、ISPSコードで要求されている米国籍船舶への保安計画承認だけでなく米国港湾に入港する外国籍船舶の保安計画についても承認するとの条項が盛り込まれていたが、諸外国の強力な反対や業務量増加を懸念するUSCGとの対立もあり、議会の審議過程で同条項は削除された<sup>(65)</sup>。

(ii) 税関・国境防護局 (U.S. Customs and Border Protection : CBP)  
米国の輸入貨物 (金額ベース) の過半は海上

輸送コンテナであり、毎年およそ900万のコンテナが米国港湾に到着・荷揚げされている<sup>(66)</sup>。

CBPでは、輸入コンテナ貨物の保安強化について以下の取組みを実施している。

(a) CSI (Container Security Initiative)<sup>(67)</sup>

CSIは、二国間協定に基づき、米国向けコンテナ貨物を船積みする外国の主要港にCBP職員を派遣し、外国税関と協力してハイリスクコンテナの特定等を行うものであり、①ハイリスクコンテナを識別・特定するための基準確立、②米国の港に到着する前に、船積み港においてコンテナの事前検査 (pre-screening) を実施、③迅速なコンテナ事前検査のための技術利用、④高性能・不正開封防止コンテナの利用、を中核的要素としている。

CBPは第一段階として、対米輸出の多い20港を対象としてそれぞれ二国間協議を実施、第二段階ではその他の戦略上重要な位置にある港を対象を拡大している。2005年5月現在、20カ国がCSIに参加を表明、そのうちの19カ国・地域36港で運用されている (表4を参照)。

<sup>(62)</sup> U.S. Coast Guard Fact File "International Port Security Program."

<<http://www.uscg.mil/hq/g-cp/comrel/factfile/Factcards/IPSP.htm>> ; 山崎治「問題船舶の規制をめぐる動き－国際条約の改正を中心に－」『調査と情報－ISSUE BRIEF－』438号, 2004.2.25, pp.2-3.

<<http://www.ndl.go.jp/jp/data/publication/issue/0438.pdf>> ; 「米沿岸警備隊 入港船に乗船検査 7月以降 ISPS・国内法発効で」『日本海事新聞』2004.4.21.

<sup>(63)</sup> 2005年2月現在のPSC重点実施対象国は、アルバニア、コンゴ、ギニアビサウ、リベリア、マダガスカル、モリタニア、ナウルの7カ国である。USCG Web site "Port Security Advisory (1-05)" (February 28, 2005)

<<http://www.uscg.mil/hq/g-m/mp/pdf/PSA1-05.pdf>>

<sup>(64)</sup> 「米沿岸警備隊 テロ対策でPSC合理化 対策不十分の17カ国公表」『日本海事新聞』2004.9.21.; 「重点PSC対象国 4カ国削除、13カ国に 米沿岸警備隊」同2004.10.18.

<sup>(65)</sup> EMBASSY OF THE UNITED STATES JAPAN "Bill Expanding Coast Guard Authority Signed into Law." <<http://japan.usembassy.gov/e/p/tp-20040811-06.html>> ; 「海事テロ改正法成立 外船社の保安計画承認条項削除 米国」『日本海事新聞』2004.8.13.

<sup>(66)</sup> CBP Web site "CSI In Brief." <[http://www.cbp.gov/xp/cgov/border\\_security/international\\_activities/csi/csi\\_in\\_brief.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/international_activities/csi/csi_in_brief.xml)>

<sup>(67)</sup> CBP Web site "CSI Fact Sheet." (May 2005)

<[http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/border\\_security/international\\_activities/csi/csi\\_fact\\_sheet.ctt/csi\\_fact\\_sheet.doc](http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/border_security/international_activities/csi/csi_fact_sheet.ctt/csi_fact_sheet.doc)>

表4 CSIの運用港湾（2005年5月現在）

国・地域	対象港湾（運用開始日）
カナダ	ハリファクス、モントリオール、バンクーバー（2002.3）
オランダ	ロッテルダム（2002.9.2）
フランス	ルアーブル（2002.12.2）、マルセイユ（2005.1.7）
ドイツ	ブレーマーハーフェン（2003.2.2）、ハンブルク（2003.2.9）
ベルギー	アントワープ（2003.2.23）、ゼーブルージュ（2004.10.29）
シンガポール	シンガポール（2003.3.10）
日本	横浜（2003.3.24）、東京（2004.5.21）、名古屋、神戸（2004.8.6）
香港	香港（2003.5.5）
スウェーデン	イエーテボリ（2003.5.23）
英国	フェリクストゥ（2003.5.24） リバプール、テムズポート、ティルブリー、サザンプトン（2004.11.1）
イタリア	ジェノバ（2003.6.16）、ラスベチア（2003.6.23）、ナポリ（2004.9.30）、 ジョイアタウロ（2004.10.31）、リヴォルノ（2004.12.30）
韓国	釜山（2003.8.4）
南アフリカ	ダーバン（2003.12.1）
マレーシア	ポート・クラン（2004.3.8）、タンジュンペラパス（2004.8.16）
ギリシャ	ピレウス（2004.7.27）
スペイン	アルヘシラス（2004.7.30）
タイ	ラムチャバン（2004.8.13）
アラブ首長国連邦	ドバイ（2005.3.26）
中国	上海（2005.4.28）

（出典） CBP Web site "CSI Fact Sheet." (May 2005)  
 <[http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/border\\_security/international\\_activities/csi/csi\\_fact\\_sheet.ctt/csi\\_fact\\_sheet.doc](http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/border_security/international_activities/csi/csi_fact_sheet.ctt/csi_fact_sheet.doc)>

(b) C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)<sup>(68)</sup>

C-TPAT は、供給過程（サプライチェーン）及び国境警備を強化するための官民協同プログラムである。

C-TPAT への参加は任意であり、参加を希望する輸入業者、運送業者、仲介業者等は、①C-TPAT 保安ガイドライン<sup>(69)</sup>に基づく自己査定、②供給過程のセキュリティに関する質問票の税関提出、③供給過程のセキュリティ強化プログラムの開発・実施、④供給過程に

関わる他社へのガイドラインの周知を行う旨の協定に署名する。参加申請事業者は8,000社を超えたとされている<sup>(70)</sup>。

CBP は、C-TPAT に参加した事業者に、迅速な輸入通関、低い貨物抜取検査率等の優遇措置を適用するとしているが、実際には適用されていない模様であり、2004年3月に行われた「日米規制改革及び構造改革イニシアティブ上級会合」において、日本側が改善を強く申し入れたことが明らかになっている<sup>(71)</sup>。なお、2005年3月25日、海外の輸出業者をこ

<sup>(68)</sup> CBP Web site "C-TPAT Fact Sheet and Frequently Asked Questions."  
 <[http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/commercial\\_enforcement/ctpat/fact\\_sheet.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/fact_sheet.xml)> ; 平野拓也「日米通関事情の対比(2)顧客志向の米国税関」『CONTAINER AGE』448号,2004.11, p.8.

<sup>(69)</sup> ガイドラインでは、①手続的セキュリティ、②物理的セキュリティ、③人的セキュリティ、④教育・訓練、⑤アクセスコントロール、⑥マニフェスト手続、⑦輸送セキュリティを挙げている。

<sup>(70)</sup> DHS Press Releases "Fact Sheet: U.S. Department of Homeland Security 2004 Year End Review" (December 30, 2004.) <<http://www.dhs.gov/dhspublic/display?content=4257>>

<sup>(71)</sup> 外務省「日米規制改革及び構造改革イニシアティブ上級会合（概要）」(2004.3.5)  
 <[http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/usa/keizai/kaigou2004\\_j.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/usa/keizai/kaigou2004_j.html)>

のプログラムに取り込むことを目的とした C-TPAT の改訂版が発表された<sup>(72)</sup>。

(c) 「24時間ルール」(24-Hour Advance Vessel Manifest Rule)

「24時間ルール」は、CSI を補強するものとして、外国港での貨物積み込み24時間前までにマニフェスト（貨物目録等14項目）を CBP に申告することを義務付けている<sup>(73)</sup>。

正確なマニフェスト情報を申告しなかった場合や情報が漠然としている場合等「24時間ルール」に対する明白な違反があった場合には、執行（エンフォースメント）措置として "do not load"（積み込み不可）メッセージが発行され、当該貨物の船積みができなくなる。また、CBP の事前承認なく貨物積み込みを行った船舶は米国港湾での荷下ろし許可発行を拒否される<sup>(74)</sup>。

なお、海上貨物については2003年2月から上記のルールが本格施行されているが、2003年12月に公布された2002年通商法に基づくファイナルルールにより、トラック・鉄道・航空・船舶すべての輸送モードが取り扱う輸出入貨物の情報が事前申告の対象となった<sup>(75)</sup>。

2002年11月、運輸省と税関（当時）は、国際物流システムにおけるコンテナ貨物の保安強化を目的とした支援プログラム「オペレーション・セーフ・コマース」（Operation Safe Commerce）の開始を発表した<sup>(76)</sup>。このプログラムでは、既存の先進的技術の有効活用方策や新たなビジネスモデルの構築を目的とするコンテナ貨物の保安プロジェクトを民間から公募、これに対して補助を行うことにより当該プロジェクトを支援するとともに、その成果から物流セキュリティ強化の技術標準を確立することを目指している<sup>(77)</sup>。

「オペレーション・セーフ・コマース」において実証実験が行われている技術は、コンテナのドア枠に特殊な装置をはめ込むことでコンテナを電子封印するものであり、当該コンテナはスマートコンテナ又はスマートボックスと呼ばれている。コンテナに取り付けられた「封印」は、コンテナの輸送履歴や不正開封の有無をシステムに伝達、異常が指摘された場合はハイリスクコンテナとして重点的に検査を行う。なお、CSI やC-TPAT への参加企業である荷主がスマートコンテナを利用する場合は、検査項目が少なく通関が迅速となる "green lane"（優先レーン）を利用することができる<sup>(78)</sup>。

(72) JMC（日本機械輸出組合）ホームページ「C-TPAT 改訂版の実施」2005.3.29。

<[http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/C-TPAT\\_CSI\\_1-93.htm](http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/C-TPAT_CSI_1-93.htm)> ; 「テロ対策 C-TPAT 改訂版 3 段階で輸入基準強化 米税関国境警備局」『日本海事新聞』2005.3.31。

(73) JMC ホームページ「図 米国関税庁のコンテナ・セキュリティ・プログラム 4. 24時間ルールについて」（2003年2月20日現在）<[http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/kankeizu\\_20030224.pdf](http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/kankeizu_20030224.pdf)>

(74) JMC ホームページ「Frequently Asked Questions マニフェスト情報24時間事前申告ルール」（日本機械輸出組合企画開発グループ仮訳）（2003.1.23.改定）

<[http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/1-39files/24hour\\_faq3.doc](http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/1-39files/24hour_faq3.doc)>

(75) JMC ホームページ「2002年通商法事前申告ファイナルルール」2003.12.9。

<[http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/C-TPAT\\_CSI\\_1-68.htm](http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/C-TPAT_CSI_1-68.htm)> ; Erlinda Byrd "Rules for improving cargo security." *CUSTOMS AND BORDER PROTECTION TODAY* (March 2004)

<[http://www.cbp.gov/xp/CustomsToday/2004/March/Other/rules\\_cargosecurity.xml](http://www.cbp.gov/xp/CustomsToday/2004/March/Other/rules_cargosecurity.xml)>

(76) U.S. Department of Transport "DOT and Customs Launch 'Operation Safe Commerce' Program." (November 20, 2002) <<http://www.dot.gov/affairs/dot10302.htm>>

(77) 国土交通省ホームページ「物流におけるセキュリティの強化と効率化の両立に向けて 米国取組事例」

<<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/beikoku.pdf>>

(2) EU

2004年3月31日、欧州議会及び閣僚理事会において、SOLAS条約改正及びISPSコード採択に対応した規則(Regulation on enhancing ship and port facility security, No725/2004)が採択された<sup>(79)</sup>。また現在、規則でカバーしていない船舶・港湾周辺の保安強化に関する指令(Directive on enhancing port security)が提案されている<sup>(80)</sup>。

(3) 英国<sup>(81)</sup>

英国では、IMOの要求やEU規則、1990年航空海事保安法(Aviation and Maritime Security Act 1990: AMSA)などに基づく総合的な船舶・港湾の保安体制構築を英国海事保安プログラム(National Maritime Security Programme: NMSP)の一環として進めている。

ISPSコード実施と港湾・旅客船の保安については運輸安全部(TRANSEC)が、貨物船の保安については海事・沿岸警備庁(Maritime and Coastguard Agency: MCA)がそれぞれ担当している。

ISPSコードの実施は、前述のEU規則及びそれを補足する「2004年船舶・港湾施設(保安)規則」(The Ship and Port Facility (Security) Regulations 2004)に基づいて行われる。EU規則によると、EU域内の港湾に入港するすべての船舶は、入港目的を少なくとも24時間前に申告

し、国際船舶保安証書(ISSC)の所持を含む当該船舶の保安情報を提示しなければならない。

(4) 日本

(i) SOLAS条約・ISPSコードへの対応

平成16年7月1日、SOLAS条約及びISPSコードに対応した国内法である「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」が全面施行された。この法律では、①国際航海船舶の所有者に対し、保安規程作成・実施、船舶警報通報装置の設置、保安管理者選任等を措置し、国土交通大臣による保安規程承認・船舶検査を経て船舶保安証書の交付を受けること及び②国際港湾施設の管理者等に、保安規程作成・実施、フェンス・照明など保安設備の設置、保安管理者選任等を措置し、国土交通大臣による保安規程承認を義務付け、また、③国際航海船舶の入港に当たり、船舶保安情報の通報を義務付け、必要に応じ当該船舶への立入検査を実施、情報提供や立入検査を拒否した場合又は当該船舶に起因して港湾施設等に危険が生じるおそれがあり、かつ、他に適当な手段がない場合に、入港禁止等の措置を講ずることができる<sup>(82)</sup>。

海上保安庁がまとめた平成16年7月1日から12月31日までの入港規制の実施状況(速報)によると、船舶保安情報(事前入港通報)の通報受理件数が36,210件、そのうち立入検査実施が2,375件(国籍別では中国492件、パナマ461件、北

<sup>(78)</sup> "How do you make a box smart?" *CUSTOMS AND BORDER PROTECTION TODAY* (December 2003) <[http://www.cbp.gov/xp/CustomsToday/2003/December/smart\\_box\\_sidebar.xml](http://www.cbp.gov/xp/CustomsToday/2003/December/smart_box_sidebar.xml)> ; 「スマートコンテナ 米国、来年前半に導入 米CBPボナー局長会見」『日本海事新聞』2004.11.9.

<sup>(79)</sup> "REGULATION (EC) No 725/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security." *Official Journal of the European Union* (April 29, 2004) <[http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2004/l\\_129/l\\_12920040429en00060091.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2004/l_129/l_12920040429en00060091.pdf)>

<sup>(80)</sup> "Parliament backs port security directive." *EurActiv.com* (January 21, 2005) <<http://www.euractiv.com/Article?tcmuri=tcm:29-134414-16&type=News>>

<sup>(81)</sup> Department for Transport Web site "Maritime Security-Frequently Asked Questions." <[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_transsec/documents/page/dft\\_transsec\\_030409.hcsp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/page/dft_transsec_030409.hcsp)>

<sup>(82)</sup> 稲木宙智布・斎藤貢一「国際運輸における安全 海上輸送における安全確保及び空港の保安体制」『立法と調査』245号, 2005.1, p.39.

朝鮮349件などとなっている。)、無通報入港による検挙件数が8件となっている<sup>(83)</sup>。

#### (ii) 物流のセキュリティ強化

財務省では、平成13(2001)年2月からコンテナをトレーラーに搭載したまま透視することができる大型X線検査装置を主要港に導入している<sup>(84)</sup>。

また、平成16年度から導入された府省横断的に予算措置と規制改革等を連携させる「政策群」の中に「安全かつ効率的な国際物流の実現」が掲げられており、平成17年度も継続して取り組むこととなっている。この取組では、物流セキュリティの強化と物流効率化の両立を目標としており、平成17年度予算では、電子タグを活用したコンテナ管理・輸送システムに関する実証実験などの調査研究等経費として5.1億円が計上されている<sup>(85)</sup>。物流のセキュリティ強化と効率化については、IT戦略本部決定「IT政策パッケージ2005－世界最先端のIT国家の実現に向けて－」においても盛り込まれている。

平成17年3月30日には、国土交通省を始めとする関係省庁調整会議において、2009年までに実施する施策やその評価指標などを示す「安全かつ効率的な国際物流の実現に向けた施策パッケージ」が策定された<sup>(86)</sup>。

#### (iii) 船員データの電子化<sup>(87)</sup>

目標達成状況の事後評価を前提に弾力的な予算執行を可能とする「モデル事業」の1つに、「海事保安強化のための基盤システム構築(船員データの電子化)」が挙げられている。この事業は、船員データの電子化による船員手帳交付手続の効率化と船員手帳への生体情報搭載により偽造・成りすましの防止(海事保安の強化)を図ろうとするもので、平成16年度から17年度にかけて実施される。なお、平成16年度予算では0.8億円、17年度予算では1.26億円が計上されている。

#### (iv) 国土交通省・海上保安庁<sup>(88)</sup>

国土交通省は、テロ未然防止措置として、海運事業者・港湾管理者に対し、①船舶・港湾施設の警戒強化(不審物・不審者発見のための巡回強化、不審物等の通報依頼・協力要請放送、ごみ箱撤去又は集約化、立入禁止区域の設定など)や②乗船者の出入管理強化(監視員配置、出入口数制限)を徹底している。平成17年度予算では、海上・港湾における治安対策等の強化に177億円が計上されている<sup>(89)</sup>。

海上保安庁は、①巡視船艇・航空機による重点警備対象施設の警備強化及び他の警察機関・自衛隊との連携強化、②関係船舶に対する航行安全情報(航行警報)発出、③海事関係者等に

<sup>(83)</sup> 海上保安庁「国際船舶・港湾保安法に基づく入港に係る規制の実施状況について(平成16年(7~12月)速報)」2005.1.18. <<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/kouhou/h17/k20050118/index.html#betuzu>>

<sup>(84)</sup> 財務省関税局「(資料4)これまでの国際物流円滑化のための税関行政」(関税政策・税関行政を巡る対話 第5回資料,2003.3.28.) p.11. <[http://www.mof.go.jp/singikai/kanzei\\_taiwa/top2.htm](http://www.mof.go.jp/singikai/kanzei_taiwa/top2.htm)>

<sup>(85)</sup> 財務省ホームページ「平成17年度予算政府案」「政策群(政府案)」2004.12, pp.57-58.

<<http://www.mof.go.jp/seifuan17/yosan011.pdf>>

<sup>(86)</sup> 国土交通省政策統括官付政策調整官付「政策群「安全かつ効率的な国際物流の実現」に関する関係省庁調整会議が安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージを策定しました」2005.3.30.

<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/150330\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/150330_.html)>;「海コン安全対策 省庁横断の施策パッケージ 物流業者の自主的強化求める 05年度内にガイドライン策定」『日本海事新聞』2005.3.31.

<sup>(87)</sup> 国土交通省「関係資料10.「モデル事業」・「政策群」の取組み」『平成17年度予算概要』2005.1, p.64.

<sup>(88)</sup> 前掲注(49)、注(50)

<sup>(89)</sup> 国土交通省「第2 平成17年度予算の概要 5.当面する重点課題への対応」『平成17年度予算概要』2005.1, p.13.

対する不審物・不審者への警戒、不審情報提供の指導、④東南アジア周辺海域における海賊対策のための巡視船派遣に際し、テロにも備えたいしょう戒の実施、④密航監視の強化、⑤外国船舶に対する水際警戒等を実施している。また、平成17年度予算において巡視船・航空機の整備や監視装置等装備の充実を図るほか、テロ対策の充実強化のため、第五・第七管区本部に「公安課」を新設することとしている<sup>(90)</sup>。

## V 航空・空港

### 1 国際機関の取組<sup>(91)</sup>

ICAO は、2001年9月25日から10月5日にかけて開催された第33回総会において、シカゴ条約第17附属書（航空保安に関する国際標準及び勧告）を始めとする関連附属書の見直し、航空保安監査の早期実施、閣僚級会合の早期開催を求める決議「民間航空機を破壊兵器として不正使用すること及びその他テロ活動に対する宣言」(Declaration on misuse of civil aircraft as weapons of destruction and other terrorist acts involving civil aviation) を採択した。

第17附属書の見直しについては、同年11月の第12回航空保安専門家パネル会合で改正案がまとめられ、同年12月の ICAO 理事会において承認、翌2002年7月1日から第10次改正として適用が開始された。見直しの主な内容は、①航空保安関連の ICAO 標準の国内線への適用、②航空保安関連情報の共有に関する国際協力、③航空保安のための各国組織及び適当な当局の

設置、④保安検査基準の維持、⑤予防的保安措置の要請、⑥スカイ・マーシャル（武装航空保安官）の渡航、⑦空港内アクセス規制措置の実施、である。

また、2002年2月19、20日に ICAO 航空保安に関する閣僚級会合が開催され、航空保安関連条約等の完全履行や、ICAO 行動計画の2002年6月までの策定及び全締約国の積極的な参加等を求める宣言が採択された。

## 2 主要国の取組

### (1) 米 国

9.11テロは、乗っ取った航空機により建築物に激突するという手法のほか、空港におけるセキュリティチェックの信頼性についても大きな衝撃を与えた<sup>(92)</sup>。

2001年11月19日に成立した「航空・運輸保安法」では、①航空機の操縦室へのアクセス禁止、操縦室ドア及び鍵の強化、飛行中の操縦室ドアの施錠、②連邦航空保安官（Federal air marshals）の警乗、③空港の制限区域への連邦警察職員配置、④制限区域に立ち入るすべての旅客・手荷物等の検査、⑤空港従業員・警察職員への生体情報等を利用した本人確認や経歴チェックの強化、⑥航空保安に係る一律の手数料を旅客に賦課、⑦操縦室ドア強化や操縦室から客室の状況を確認できるビデオモニター利用等への補助など多岐にわたる措置を定めている。

以下では、「航空・運輸保安法」に規定されたものも含め、主要な措置や実証実験を紹介する。

<sup>(90)</sup> 海上保安庁「平成17年度海上保安庁関係予算決定概要について」2004.12.24.

<<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/kouhou/h16/k20041224/index.html>>

<sup>(91)</sup> 川原英一「航空保安の国際ルール強化に向けた最近の動向－2001年9.11同時多発テロ事件後－」『外務省調査月報』2002年度／No.2, 2002.12, pp.63-92. ; (財)運輸政策研究機構ホームページ「第3部 ICAO 5.最近の活動

(1) 航空保安」『主要国運輸事情調査報告書』<<http://www.jtcr.or.jp/koku/shyokoku/03pdf/icao.pdf>>

<sup>(92)</sup> ダレス国際空港では、9.11テロの容疑者が金属探知器の警報にいったん引っかかったが、小型探知器による身体検査の後、通過を許されていたことが監視カメラ映像により明らかとなった。

「9.11テロ犯、空港検査素通り」『東京新聞』2004.7.22, 夕刊.

(i) 航空保安検査官の連邦職員化とスクリーニング・パートナーシップ・プログラム<sup>(93)</sup>

従来、旅客・手荷物の検査は、航空会社と契約した民間の保安検査会社が実施していた。しかし、民間検査会社の保安検査員の待遇が最低賃金レベルであるなどの問題が指摘されたことから、保安検査業務を TSA（運輸保安局）に移管し、統一的基準による採用・訓練を実施することで検査能力の向上を図ることとした。

なお、連邦職員化につき、官民の保安検査遂行能力を見極めるため、「航空・運輸保安法」に、民間会社による保安検査の実証実験実施が規定された。この規定に基づき、TSA はサンフランシスコ国際空港など 5 空港で実証実験を行ってきたが、結果として官民で大きな差異は認められなかった。同法は、空港運営者が民間の保安検査官の代用を TSA に申請することができる「保安検査選択プログラム」(Security Screening Opt-out Program) を規定、TSA は 2004 年 11 月 19 日から 12 月 10 日にかけてスクリーニング・パートナーシップ・プログラムの参加希望空港の申請と参加資格取得希望の民間会社の募集を開始、2005 年 2 月に参加空港を、同年春までには参加民間会社をそれぞれ決定し、TSA の保安検査員からの業務移行が可能となるよう準備を進めている<sup>(94)</sup>。

(ii) CAPPS II とセキュア・フライト

TSA は当初、「旅客事前識別コンピュータ・システム」(Computer-assisted passenger pre-screening system : CAPPS II) の導入を計画していた。CAPPS II は、航空事業者の搭乗予約システムにある個人情報複数の官・民データベースと照合することで米国に出入国する旅行者の情報を分析し、旅客の危険性を数字でランク付けしようとするものであったが<sup>(95)</sup>、プライバシー侵害のおそれや、開発段階で航空会社が旅客データを旅客に周知することなく提供していたことが強い批判を呼んだ<sup>(96)</sup>。

TSA は CAPPS II 計画を中止し、新たな審査システムとして「セキュア・フライト」(Secure Flight) の開発を進めている。セキュア・フライトは、現在各航空会社が実施している旅客検査を TSA に移管し、航空会社から提供された旅客データをテロリスト監視リストと照合しようとするシステムである。CAPPS II 計画の失敗を踏まえ、トラブルがあった場合の救済手段も定めている<sup>(97)</sup>。

2004 年 11 月 15 日の連邦公報において、TSA はセキュア・フライト実証実験のため、各航空会社に 2004 年 6 月の国内線旅客名データの提供を求める最終命令 (Final Order) を発表<sup>(98)</sup>、11 月 23 日に全航空会社がデータを提供してい

<sup>(93)</sup> (財)運輸政策研究機構国際問題研究所『米国における航空セキュリティの動向 ATSA 法の実施とその問題点』2004, pp.25-27.

<sup>(94)</sup> TSA Web Site "Screening Partnership Program SPP Frequently Asked Questions, PROGRAM FAQs." <[http://www.tsa.gov/public/interapp/editorial/editorial\\_1752.xml](http://www.tsa.gov/public/interapp/editorial/editorial_1752.xml)>

; TSA Press Releases "TSA's Screener Partnership Program Ready For Airport Applicants."

(November 16, 2004) <<http://www.tsa.gov/public/display?theme=44&content=09000519800e0a74>>

<sup>(95)</sup> 「航空機乗客の危険度をランク付け、対テロ用強力個人データベース・システム登場」

『HOTWIRED JAPAN Wired News』2002.9.16.

<<http://hotwired.goo.ne.jp/news/news/culture/story/20020919201.html>>

<sup>(96)</sup> 「米運輸保安局、航空旅客情報受け取りの事実がまたもや明るみに」『HOTWIRED JAPAN Wired News』

2004.6.23. <<http://hotwired.goo.ne.jp/news/news/culture/story/20040628204.html>>

<sup>(97)</sup> TSA Press Releases "TSA To Test New Passenger Pre-Screening System." (August 26, 2004)

<<http://www.tsa.gov/public/display?theme=44&content=09000519800c6c77>>

<sup>(98)</sup> TSA Press Releases "TSA Issues Final Order To Air Carriers For Historical Reservation Data."

(November 12, 2004) <<http://www.tsa.gov/public/display?theme=44&content=09000519800df71e>>

る<sup>(99)</sup>。

(iii) 登録旅行者パイロットプログラム (Registered Traveler Pilot Program)<sup>(100)</sup>

これは、事前に生体情報等を登録した旅行者の旅客検査を簡素化する実証実験である。2004年7月以降、5空港において約90日間の予定で順次実施された<sup>(101)</sup>。各空港でそれぞれ約2,000人が実験に参加したと見込まれている。

実験に参加する航空会社は、週1回以上航空機を利用する顧客に実験への参加を呼びかけ、参加希望者はTSAに対し、氏名、住所、電話番号、生年月日といった個人情報のほか、生体情報(指紋又は虹彩)を提供する。TSAはこれらの情報を法執行機関・情報機関のデータソースと照会する。

承認を受けた登録旅行者は、当該利用空港において、「登録旅行者」専用のチェックポイントに進み、生体情報を提示し本人確認を受ける。このチェックポイントを通過した後は、無作為に選別される追加検査を受けることはなく(ただし、金属探知機の警告を受けた場合を除く)、身体検査や荷物開封検査などが免除される。

(iv) 爆発物痕跡探知

TSAは2005年夏までの予定で、爆発物の痕跡を探知する最新技術を駆使した装置を導入する実証実験を行っている。この装置では、旅客に対し、ゲートを通過する際に一時立ち止まってもらい、空気を噴射、その空気に爆発物に関連する成分が含まれていないか確認し、警告が出された旅客には追加検査を行うよう指示が出される<sup>(102)</sup>。

航空貨物については、6空港でハイリスク貨物を選別する「爆発物探知システム」(Explosive Detection Systems: EDS)の実証実験が行われているほか<sup>(103)</sup>、爆発物探知のための警察犬も主要空港に配置されている<sup>(104)</sup>。

そのほか、航空貨物については、2003年12月に公布された2002年通商法に基づくファイナルルールにより、米国への輸入については当該航空機の米国到着4時間前まで、米国からの輸出については当該航空機の出発2時間前までの事前電子申告が義務付けられている<sup>(105)</sup>。

<sup>(99)</sup> 「米航空各社、米運輸保安局に旅客データを提供」『HOTWIRED JAPAN Wired News』2004.11.24.

<<http://hotwired.goo.ne.jp/news/culture/story/20041125207.html>>

<sup>(100)</sup> TSA Fact Sheet "What is Registered Traveler?"

<<http://www.tsa.gov/interweb/assetlibrary/Factsheet.pdf>> ; TSA Press Releases "TSA Announces Start of Registered Traveler Pilot Program." (July 7, 2004) <<http://www.tsa.gov/public/display?content=09000519800b5e9e>> ; 「米、乗客検査に登録制 テロ対策での搭乗遅れ緩和 一部空港で試験導入」『日経産業新聞』2004.6.21.

<sup>(101)</sup> 実証実験参加空港(参加航空会社)は以下のとおり。ミネアポリス・セントポール空港(ノースウエスト航空)、ロサンゼルス国際空港(ユナイテッド航空)、ヒューストン空港(コンチネンタル航空)、ボストン・ローガン空港とワシントン・ナショナル空港(ともにアメリカン航空)。

<sup>(102)</sup> TSA Press Releases "Jacksonville International Airport To Receive an Explosives Trace Detection Portal." (January 31, 2005) <<http://www.tsa.gov/public/display?theme=44&content=09000519800f9c2f>>

<sup>(103)</sup> TSA Press Releases "TSA Pushes New Security Technology At Airport Passenger Checkpoints." (September 22, 2004) <<http://www.tsa.gov/public/display?theme=44&content=09000519800cf9c8>>

<sup>(104)</sup> TSA Press Releases "Eleven New Explosives Detection Canine Teams Join Homeland Security To Prevent And Detect Terrorist Activities." (December 17, 2004)

<<http://www.tsa.gov/public/display?theme=44&content=09000519800ea2f4>>

<sup>(105)</sup> 「12月13日・本番開始の米国4時間前ルール」『SPACE』34巻12号, 2004.12, pp.4-8.

(2) EU<sup>(106)</sup>

2001年10月10日、欧州委員会は①空港・航空機の制限区域へのアクセスコントロール、②旅客・手荷物の検査、③スタッフの検査・訓練などに関する航空安全の共通規則を提案、2002年12月から施行されている<sup>(107)</sup>。

また、EUは、米国から「航空・運輸保安法」に基づく旅客名記録 (Passenger Name Record : PNR) の提供を要請されているが、PNRはクレジットカード情報や機内食の選択などの情報も含んでおり、プライバシー保護の観点から懸念が寄せられた。欧州委員会はこの情報提供がEUの「データ保護指令」に違反するとして米国とデータ保護措置に関する交渉を要求し、2004年5月に米国との間で合意が成立したが、欧州議会はこの合意に反対し、欧州裁判所に合意の無効について提訴している<sup>(108)</sup>。

(3) 英国

「2001年反テロリズム、犯罪及び安全保障法」(Anti-Terrorism, Crime and Security Act 2001)の第9部「航空の安全管理」には、①空港や航空機内における潜在的に危険な状況に対応する権限を警察に付与、②許可なく航空機や空港の立入制限区域内に侵入した者及び空港への不法

侵入等をした犯罪者の令状なき逮捕、③立入制限区域内への無許可立入者や退去要求拒否者を強制退去させる権限を関係者 (警察官、航空管制官及び航空機操縦者又はその意を受けて行動する者) に付与、④安全確保等の目的による航空機の離陸禁止命令の発出、などの規定が置かれている<sup>(109)</sup>。

また、内務省と運輸省は2002年5月、空港の保安・警備に対する評価実施のため、ジョン・ウィーラー卿を任命、同年9月にレポートが提出された<sup>(110)</sup>。両省は本レポートを踏まえたさまざまな追加措置を講じているほか<sup>(111)</sup>、2003年12月には、航空保安に関する内務・運輸両大臣共同声明を発表している<sup>(112)</sup>。

(i) 旅客・手荷物検査の強化

2001年の米国9.11テロ以降、運輸省は、①米国行き航空便のチェックイン前 (又は直後) における無作為手荷物検査の実施、②立入制限区域に進入する際の検査官による追加の旅客・手荷物検査、③米国・カナダ行き航空便の出発ゲートと出発・到着客が分離されないターミナルにおける旅客・手荷物の二次検査実施、④立入制限区域や機内への持ち込み禁止品 (凶器となりうるもの) リストの拡大などの措置を講じた。

<sup>(106)</sup> "Transportation security" EurActiv.com (March 16, 2004)

<<http://www.euractiv.com/Article?tcaturi=tcm:29-117548-16&type=LinksDossier>>

<sup>(107)</sup> "Regulation establishing common rules in the field of civil aviation security"

<sup>(108)</sup> 前掲注<sup>(93)</sup>, pp.48-50.

<sup>(109)</sup> 岡久慶「IV テロ対策 2 イギリス」『総合調査報告書 主要国における緊急事態への対処』国立国会図書館調査及び立法考査局, 2003.6, p.93.

<sup>(110)</sup> Home Office Web site "Airport Security Report by the Rt Hon Sir John Wheeler JP DL, 2002." (October 30, 2002) <[http://www.homeoffice.gov.uk/docs/airport\\_security.pdf](http://www.homeoffice.gov.uk/docs/airport_security.pdf)>

<sup>(111)</sup> Home Office Web site "Frequently Asked Questions "Is it safe to fly?"

<<http://www.homeoffice.gov.uk/terrorism/faq/index.html#8>>

DfT Web site "Changes to the UK Air Cargo Security Regime." (August 11, 2004)

<[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_transsec/documents/page/dft\\_transsec\\_023330.hcsp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/page/dft_transsec_023330.hcsp)>

<sup>(112)</sup> DfT Web site "Government statement on aviation security." Joint statement by Transport Secretary, Alistair Darling and Home Secretary, David Blunkett (December 28, 2003)

<[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_about/documents/pdf/dft\\_about\\_pdf\\_026603.pdf](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_about/documents/pdf/dft_about_pdf_026603.pdf)>

一方、内務省は、「2000年テロリズム法」(Terrorism Act 2000)に基づき、警察官・税関職員等に対し、旅客・乗員・貨物等に関する一定の情報提供を航空会社に要請する権限を付与した。

また、微量の爆発物・麻薬を検知するための検査ブースや<sup>(113)</sup>、金属探知機では反応しないプラスチック製爆発物やセラミックナイフ等を発見するために実施される旅客へのX線検査<sup>(114)</sup>、空港内の不審者をチェックするための高性能CCTVカメラの導入が進められている<sup>(115)</sup>。

#### (ii) 操縦室の保安強化

英国離陸時及び英国上空における操縦室ドアの施錠とともに、操縦室ドアの強化を実施した。また、ブリティッシュ・エアウェイズでは、操縦室を離れることなく機内(客室)の状況を確認できるCCTVカメラを設置している<sup>(116)</sup>。

#### (iii) スカイ・マーシャル

特別の訓練を受けた武装警察官を極秘に民間航空機に配置する。セキュリティの問題から、警乗航空機は明らかにしていない。スカイ・マー

シャルの運用については政府とパイロット組合との間で協議が整った見込みだが、懸念を示す航空会社も存在する<sup>(117)</sup>。

#### (iv) 航空貨物の保安強化

2003年8月1日から航空貨物の保安システムを変更し、これまで航空会社等が行ってきた荷主評価・承認を、運輸省が指定する独立検証機関に実施させることとなった。

100以上ある指定検証機関はそれぞれ、スタッフへの訓練や航空貨物こん包手順などを運輸省作成のチェックリストに基づき検証し、基準を満たしていると判断された荷主に対し保証番号(unique reference number: URN)を付与する。当該承認を受けた荷主の取扱貨物は安全とみなされ、追加の検査を受けることなく機内に搬入することができる。

なお、英紙 "The Sun" は、2004年7月9日に機内へのナイフ持ち込み、同年8月24日には機内への偽爆弾持ち込みに成功した旨を報じ、空港の保安・テロ対策について疑問を呈している<sup>(118)</sup>。

<sup>(113)</sup> ブースに入った旅客に空気を噴射し、吹き飛ばされた粒子に爆発物等がないか検査するものである。

"Airport's security is now a breeze" *Manchester Evening News* (March 16, 2004)

<sup>(114)</sup> ヒースロー空港において試験運用されているX線検査装置は、乗客の体のラインが画像として映し出されるため、プライバシー侵害との批判も報じられている。"BRITISH BAREWAYS" *Daily Star* (2004.11.8); 「英の搭乗客検査 批判する声も「プライバシーの侵害」」『日本経済新聞』2004.11.8, 夕刊; 「英空港に新機器導入 X線検査「裸同然 体の線くっきり 利用者から批判」『毎日新聞』2004.11.8, 夕刊。

<sup>(115)</sup> ヒースロー、ガトウィック両空港のセキュリティシステムとして導入されている。

"NICE Systems video recording for key UK airport security role; Partner Touchstone installs Nice Vision platform." M2 Presswire (May 20, 2003)

<sup>(116)</sup> British Airways (Japan) Web site 「Traveller's Information 安全対策 安心してご旅行いただくために」  
<<http://www.british-airways.co.jp/info/assured.html>>

<sup>(117)</sup> ブリティッシュ・エアウェイズやトーマスクック航空では、安全が懸念される場合はスカイ・マーシャル警乗ではなく運航を中止する方針である。

"Pilots to agree sky marshal rules." BBC NEWS (January 7, 2004)

<[http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk\\_politics/3372395.stm](http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk_politics/3372395.stm)>

<sup>(118)</sup> "Terror flying; The Sun Exposes security shock; Exclusive." *The Sun* (July 9, 2004); "Exposed (Sun man is taken on with fake CV. / He gets into jet's hold with 'bomb')." *The Sun* (August 24, 2004); "AIRPORT FACES "BOMB" PROBE" *Evening Mail* (August 24, 2004)

(4) ドイツ<sup>(119)</sup>

(i) 空港関連従業者に対する信頼性審査の強化<sup>(120)</sup>

2001年10月に公布された「航空交通信頼性審査令」及び2002年1月施行の「国際的テロリズム対策のための法律」に基づき改正された「航空交通法」により、航空官庁が実施する空港関連従業者への信頼性審査が強化された。信頼性審査は、航空官庁が対象者の身元を警察等に請求した情報等と照会するもので、原則として毎年実施される。これまでは空港や航空会社の職員が審査対象者とされていたが、航空保安会社の職員や連邦交通省により航空保安業務等を委託された者が新たに追加された。

(ii) スカイ・マーシャル<sup>(121)</sup>

「国際的テロリズム対策のための法律」に基づき改正された「連邦国境警備隊法」「航空交通法」により、航空機内への連邦国境警備隊警察官の搭乗と銃器使用が認められた。

(iii) テロリストにハイジャックされた航空機の威嚇射撃<sup>(122)</sup>

2005年1月に施行された「航空安全法」は、9.11テロを教訓とし、ハイジャック機が更なる人命を奪うために使われ、それを防止する方策が他にない場合には、連邦軍の戦闘機を投入し、国防相の指令による威嚇射撃実行を可能とした。

この法律については、ケーラー大統領が憲法違反の疑いがある旨を表明するなど、反対論が根強い旨が報じられている。

(5) 日本

(i) 空港警戒態勢の強化

9.11テロ以降、国土交通省は航空会社等による空港警戒態勢を最も厳しいフェーズE（非常）に強化したが、平成17年4月1日からは、現行の警戒基準であるフェーズI（警戒）、フェーズII（厳戒）を廃止し、現行のフェーズEを「レベルI」として恒久化した<sup>(123)</sup>。

また、2002年4月に発生した不法侵入事案を踏まえ、羽田空港では、①場周フェンスの強化（フェンス下部のコンクリート化、上部金網の二重化）、②センサーの設置等の措置を講じた<sup>(124)</sup>。その他の主要空港についても順次強化が進められることとなっている。

その他、「テロの未然防止に関する行動計画」では、空港施設における立入制限区域の設定及び一定の要件を満たす者以外の者の当該区域への立入制限措置等について検討、平成17年中に結論を得、平成18年度に必要な措置を講ずることとしており、平成17年度予算においても、空港関係者等に対する保安検査のため、空港ビル・航空会社に対する金属探知機、X線検査装置への補助等を盛り込んでいる。

<sup>(119)</sup> ドイツの航空テロ対策については、以下の論稿を参照。

前掲注<sup>(8)</sup>, pp.105-114.

渡邊齊志「ドイツにおけるテロ対策への軍の関与—航空安全法の制定」『外国の立法』223号, 2005.2, pp.38-50.

<sup>(120)</sup> 小島裕史「ドイツの治安関係法令(3) —テロ対策法を中心に—」『警察学論集』56巻6号, 2003.6, pp.197-198.

<sup>(121)</sup> 小島裕史「ドイツの治安関係法令(2) —テロ対策法を中心に—」『警察学論集』56巻5号, 2003.5, pp.166-167.

<sup>(122)</sup> 「テロ犯旅客機乗っ取り 戦闘機で撃墜可能に 独大統領、新法に「待った」」『読売新聞』2005.1.17.

<sup>(123)</sup> 国土交通省航空局ハイジャック・テロ防止対策室「航空保安に関する新体制について」2005.3.31.

<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/12/120331\\_3\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/12/120331_3_.html)>; 「航空テロ警戒 厳しい新基準 空港閉鎖、運航停止も 来月から国交省」『東京新聞』2005.3.12, 夕刊.; 「国交省 フェーズEをレベルIで恒久化 航空貨物の保安基準を強化」『WING』2005.4.6.

<sup>(124)</sup> 国土交通省航空局飛行場部管理課空港管理室「羽田空港の保安体制の強化について」2004.6.15.

<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/12/120615\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/12/120615_.html)>

(ii) 操縦室の保安強化

2002年6月のカナナスキス・サミットにおいて採択された「交通保安に関するG8協調行動」の中で、「航空機の操縦室扉の強化」が挙げられ、「可能な限り2003年4月まで」に実施することが合意された。これを受け、国土交通省航空局は我が国航空会社に対し、操縦室扉の強化を早期に実施するよう要請した<sup>(125)</sup>。また、平成15年11月に施行された航空法施行規則の改正により、航空機の客室側から操縦室への侵入を阻止するため、拳銃の弾丸等の貫通も阻止できる強化型操縦室ドアの装備が義務付けられた<sup>(126)</sup>。

(iii) スカイ・マーシャル

我が国では2002年のサッカーワールドカップ開催期間中、日本・韓国間の国際線と国内線の一部でスカイ・マーシャルを実施した経緯がある<sup>(127)</sup>。

警察庁は成田空港と関西国際空港を管轄する千葉県警と大阪府警に部隊を新設、2004年夏には両府県警幹部をドイツに派遣し、訓練を受けさせるなどの準備を進めてきた<sup>(128)</sup>。

平成16年12月10日の国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定により、スカイ・マーシャル制度実施が発表され、同月16日から本格的に

運用が開始された<sup>(129)</sup>。搭乗便については明らかにされないが、米国行き国際線を中心として実施されている模様である。

(iv) 旅客・手荷物検査の強化

平成14年5月に施行された航空法施行規則の改正により、機内持ち込み禁止物件の範囲を拡大し、小型のナイフその他の人を殺傷するに足るべき物件についても機内への持ち込みが禁止された<sup>(130)</sup>。成田空港、関西国際空港、名古屋空港などでは、搭乗客に機内持ち込み禁止品を任意で廃棄してもらおう「危険物自主廃棄ボックス」を導入している<sup>(131)</sup>。

ペットボトルやアルミ缶容器内の液体物については、可燃性液体物か否かを開栓せずに検査できる装置を平成16年3月末から羽田、名古屋、成田の各空港で試験運用してきたが、平成16年11月より国管理空港で順次導入していくこととなった<sup>(132)</sup>。

また、国内全空港で、搭乗客の靴に対するX線検査を随時実施しているほか<sup>(133)</sup>、羽田空港と中部国際空港では、搭乗時に航空会社に預ける受託手荷物について、インライン検査システム（チェックイン・カウンターから航空機に搬送される間に立体透視型X線検査や爆発物検査等を一元

<sup>(125)</sup> 国土交通省航空局技術部航空機安全課「航空機の操縦室扉の強化に係る我が国航空会社への要請について」2002.6.27.<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/12/120627\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/12/120627_.html)>

<sup>(126)</sup> 国土交通省航空局航空機安全課「強化型乗組員室ドアの装備義務化等について」2003.3.18.<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/12/120318\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/12/120318_.html)>

<sup>(127)</sup> 「テロ防止、旅客機に警官 警棒や銃携行 年内にも実施」『日本経済新聞』2004.12.11.

<sup>(128)</sup> 「米国便に私服・拳銃警官 警察庁テロ対策 専門部隊創設へ」『読売新聞』2004.9.12.

<sup>(129)</sup> 国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定「スカイ・マーシャルの実施について」2004.12.10.<<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sosikihanzai/kettei/skymarshal.pdf>> ; 「武装警察官搭乗を開始 成田発着の米国便」『東京新聞』2004.12.17.

<sup>(130)</sup> 国土交通省航空局監理部危機管理室「航空機内への持ち込み禁止物件の範囲の拡大について」2002.5.1.<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/12/120501\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/12/120501_.html)>

<sup>(131)</sup> 「はさみ・カッターなどの危険物 成田や関空に自主廃棄箱 機内持ち込み禁止 PR」『日本経済新聞』2004.4.11.

<sup>(132)</sup> 国土交通省航空局監理部総務課ハイジャック・テロ防止対策室「国管理空港における液体物検査装置の導入について」2004.11.1.

<sup>(133)</sup> 「全空港で靴も検査 GW、テロ対策を強化」『東京新聞』2004.4.27, 夕刊.

的にいき、危険物を自動探知する。)を導入している<sup>(134)</sup>。

#### (v) 航空貨物の保安強化

国土交通省は、航空貨物にかかる荷主から航空機搭載までの過程を一貫して保護するための「Known Shipper/Regulated Agent 制度」を創設した。この制度は、フォワーダー（航空貨物利用運送事業者等）に対し、ICAO 基準に準拠した航空貨物保安計画の策定と当該計画に従った保安措置の実施を求めるもので、国土交通省は当該計画の審査・認定や各フォワーダーのセキュリティ対策の査察を実施する。認定を受けたフォワーダーの取り扱う貨物については空港における厳重な貨物検査の対象外とすることで貨物検査の重点的かつ効率的な実施が可能となる。この制度は平成17年6月1日から運用が開始される予定である<sup>(135)</sup>。

また、国土交通省は、平成17年度予算に、航空会社やフォワーダーに対する航空貨物用 X 線検査装置導入への補助を盛り込んでいる。

#### (vi) APIS（事前旅客情報システム）<sup>(136)</sup>

APIS は、外国を出発した航空機が我が国に到着する前に、当該航空会社が搭乗手続時に取得した乗員・旅客に関する情報（氏名、生年月日、国籍、旅券番号など）の提供を受け、これを警察庁、法務省及び財務省が保有する要注意人物リスト等と自動的に照合するシステムである。

事前の情報入手により、入国前の不審者割り出しや、問題のない旅客については迅速な入国審査が可能とされている。APIS は、航空会社約20社の協力のもと、平成17年1月4日から運用が開始されており、1月末には既に APIS を利用した摘発例が報じられている<sup>(137)</sup>。

なお、警察庁、法務省、財務省及び海上保安庁では、APIS の運用状況を踏まえつつ、我が国に乗り入れる航空機・船舶の長に対し、警察機関、入管及び税関への電子媒体、FAX 等による乗員・旅客名簿の事前提出を義務付ける法整備を検討中であり、平成17年度中に結論を得、平成18年度に必要な措置を講ずることとしている。

#### (vii) プレクリアランス

プレクリアランスは、特定の外国空港において、我が国に向けて出発する外国人渡航者の事前審査を行うものであり、2002年のサッカーワールドカップ開催期間中には、韓国との間で実施された経緯がある。

近年、地方空港では海外からのチャーター便乗り入れが増加しているものの、入国審査体制が成田空港など国際空港と比較して手薄となっている。法務省は、地方空港からの不法入国を阻止するため、乗り入れの多い韓国と台湾に入国審査官を派遣、現地の空港で偽造旅券の識別や要注意人物リストとの照合を行う方針であり、平成17年度からの導入を目指している<sup>(138)</sup>。

<sup>(134)</sup> 国土交通省航空局ホームページ「6. 航空保安対策の強化」『平成16年度航空局関係予算概要』

<[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/06\\_yosan/h16\\_gaiyou\\_img/03\\_60\\_hoan.pdf](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/06_yosan/h16_gaiyou_img/03_60_hoan.pdf)> ; 「空の旅新時代 中部空港きょう開港 手荷物検査 新方式導入で長蛇の列解消」『朝日新聞』2005.2.17.

<sup>(135)</sup> 国土交通省航空局ハイジャック・テロ防止対策室「(参考) Known Shipper/Regulated Agent 制度について」2005.3.31. <[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/12/120331\\_3/02.pdf](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/12/120331_3/02.pdf)> ; 「航空テロ防止 貨物の保安に新制度 事業者登録し検査強化」『交通新聞』2004.11.18. ほか

<sup>(136)</sup> 「空からの不審者 事前チェック 警察庁など きょう導入」『東京新聞』2005.1.4. ; 「不審者の入国 到着前に把握 空港入管 審査の円滑化狙う」『日本経済新聞』2005.3.2, 夕刊.

<sup>(137)</sup> 「売春絡み手配の日本人→タイで搭乗発覚 APIS で初摘発」『産経新聞』2005.1.31.

<sup>(138)</sup> 前掲注<sup>(37)</sup> ; 「出国地での入国審査 韓国・台湾で実施 来年度から」『読売新聞』2004.10.3.

(Ⅷ) 航空会社等に対する旅客の旅券確認の義務付け

平成17年2月25日に国会提出された「国際的な組織犯罪の防止に関する国際連合条約を補足する人（特に女性及び児童）の取引を防止し、抑止し及び処罰するための議定書」（国際組織犯罪防止条約人身取引議定書）及び「国際的な組織犯罪の防止に関する国際連合条約を補足する陸路、海路及び空路により移民を密入国させることの防止に関する議定書」（国際組織犯罪防止条約密入国議定書）では、船舶運航事業者や航空運送事業者などの商業運送業者によって用いられる船舶、航空機等の輸送手段が人身取引や密入国に利用されることを防止するため、立法その他の適当な措置をとることを締約国に求めている。また、両議定書の第11条において、すべての旅客が受入国への入国に必要な旅行証明書を所持していることの確認を運送業者に義務付ける措置をとるべき旨が規定されている<sup>(139)</sup>。

両議定書の趣旨を踏まえ、法務省は、運送業者への旅券・乗員手帳等の確認を義務付け、その違反に対し罰則（50万円以下の過料）を設けること等を内容とする「刑法等の一部を改正する法律案」を両議定書と同日に国会提出している<sup>(140)</sup>。

(6) その他

ロシアでは、2004年8月24日に発生した航空機同時爆破テロにより、航空機2機が墜落したが、この2機が離陸したドモジドボ空港は、数年前に全面改装され、ロシア国内では最も近代的な設備が整っているとされていた。一方で、空港職員による盗難を防止するため旅客が手荷物を嚴重包装する状況や、金属探知機の感度が低いことも指摘されている<sup>(141)</sup>。プーチン大統領は、国内空港の保安業務を各空港運営会社から内務省へ移管する法改正の準備を政府に指示したと報じられている<sup>(142)</sup>。

韓国では、2005年5月からRFID（Radio Frequency Identification）システムを利用した実証実験を開始する。この実証実験では、アジア航空利用者のうち、済州空港から5つの国内空港へ向かう旅客の手荷物にRFIDタグを取り付け、手荷物の持ち主とブラックリストを照合する<sup>(143)</sup>。

また、スカイ・マーシャルについては、フランス、イスラエル、オーストラリア、中国などで導入されている一方<sup>(144)</sup>、ポルトガル、デンマーク、スウェーデンでは搭乗を認めていない<sup>(145)</sup>。

<sup>(139)</sup> 森秀勲「国境を越える人の移動と国際組織犯罪 人身取引議定書と密入国議定書」『立法と調査』247号, 2005. 4, pp.21-26.

<sup>(140)</sup> 「刑法等の一部を改正する法律案」の中に入出国管理及び難民認定法の一部改正が含まれている。  
岩■正彦「人身取引の撲滅と被害者支援に向けて 刑法等の一部を改正する法律案」『立法と調査』247号, 2005. 4, pp.12-16.

<sup>(141)</sup> 「ロシア旅客機 同時墜落 テロ巧妙化 政権焦り 警備の甘い空港も」『朝日新聞』2004.8.26. ; 「露旅客機2機墜落 同時テロの可能性 手薄な警備・・・米も警戒強化」『産経新聞』2004.8.26.

<sup>(142)</sup> 「ロシア機墜落 空港保安 内務省管轄に」『日本経済新聞』2004.8.26, 夕刊.

<sup>(143)</sup> "Korea Embraces Radio Tags to Counter Terrorist Threat" *THE KOREA TIMES* (February 3, 2005) <<http://times.hankooki.com/lpage/tech/200502/kt2005020317273711810.htm>>

<sup>(144)</sup> "UK may put sky marshals on flights" CNN.com. (December 1, 2002) <<http://archives.cnn.com/2002/WORLD/europe/12/01/uk.aircraft/>> ; 「空中警察官」登場 中国がテロ対策本格化」『読売新聞』2004.9.23.

<sup>(145)</sup> 前掲注<sup>(11)</sup>

おわりに

以上、主要国における公共交通機関のテロ対策について概観したが、全般的に米国主導で対策が講じられ、諸外国は米国スタンダードの国内適用を迫られている、とも言えるだろう。

現在講じられているテロ対策では、旅客の本人確認の確実性向上と旅客・貨物などの動静把握のため、当局への個人情報提供や生体認証・

ICチップといった最新技術の活用が進められているが、一方で、プライバシー保護の要請にも応えなければならない。また、現時点で万全を期した対策も、時を経ると実効性に欠ける場合も考えられる。今後も国際機関や各国において、テロ行為を抑止し、「安全」と「自由」との両立が可能な社会に向けた不断の取組みが求められる。

(てらにし かすみ 国土交通課)