

港湾の保安について

児島 研一

近畿地方整備局 港湾空港部 港湾危機管理官室 (〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通29)

国際航海船舶が利用する国際埠頭施設の保安対策の必要性について、歴史的経緯や各国の対応、日本の対応と課題について説明する。

あわせて、港湾における保安対策と効率的な物流を確保するために国土交通省港湾局で開発されたPSカードを用いたの出入管理情報システムについて、現状ならびに今後の方向性について説明する。

キーワード 港湾の保安, 港湾の物流

1. 港湾の保安について

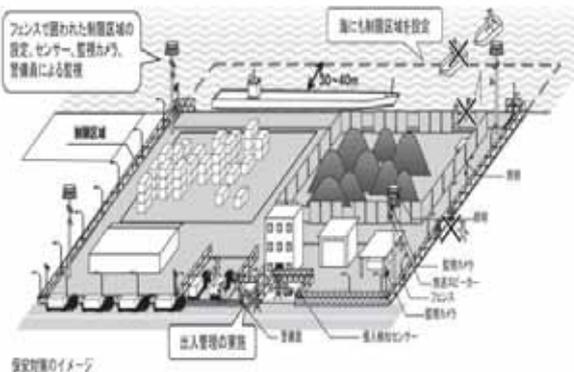
(1) 歴史的経緯

1912年のタイタニック号遭難を契機として、船舶の安全な航行を確保するために救命艇や無線装備等の設置を義務付ける多国間の条約が1914年に締結されました。これが「海上における人命の安全のための国際条約」(通称「SOLAS条約」)です。日本は1985年に加入しました。

本条約はその後何度か改正され、直近では2001年のアメリカ同時多発テロを契機とした2002年の改正により、テロ対策として港湾関連施設の保安対策強化が義務づけられました。(改正SOLAS条約)

(2) 港湾関連施設の保安対策とは

改正SOLAS条約における保安対策は、外国船が入港する港湾の国際埠頭施設(船舶が係留される岸壁など)においては、侵入防止柵等で囲まれた制限区域を設定し、監視カメラやによる遠隔監視や侵入防止センサーの設置、出入り口には警備員を配置し関係者以外の無秩序な入場を制限する、というものです。



(3) 日本の対応と課題

日本では2002年の改正SOLAS条約に対応するため、2004年に「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」が制定されました。

この法律では、国際埠頭施設の管理者が「埠頭保安規程」等を策定し、国による承認を受けることが義務づけられました。国から承認を受けた国際埠頭については、埠頭保安規程に基づいた保安措置が適切に実施されていることを確認するため、国の職員による立入検査が毎年行われています。

立入検査は

「国際性」(改正SOLAS条約等に基づく国際協調の下での対応)

「広域性」(安全で効率的な国際海上輸送ネットワークの構築)

「統一性」(全国統一的な整合性の確保)

「緊急性」(現場で状況を確認し、必要に応じて官邸等に報告。)

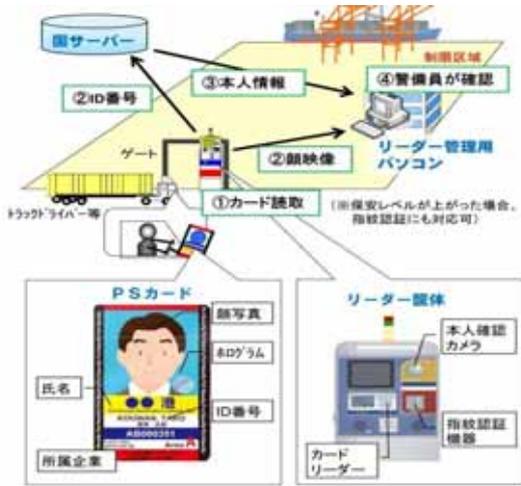
の4つの観点から行い、必要があれば変更命令、改善勧告等を行うこととなっています。

立入検査で明らかとなったセキュリティ上の課題や海外主要港湾におけるセキュリティ水準の向上等を踏まえ、2010年、制限区域内に立ち入ろうとする全ての人と車両について、本人確認・所属確認・目的確認の「三点確認」を実施するという告示を定め、国際埠頭施設のセキュリティ強化を図ることとなりました。

(4) 出入管理情報システムとは

一方、上記のようなセキュリティ強化により、別の課題が生じました。現状においても入場ゲート前でのコンテナトラックの渋滞が問題となっている港があり、セキュリティ強化により渋滞が一層ひどくなる恐れがある、という問題です。

そのため、物流への影響を最小限にしながら、確実な三点確認を実施する事を目的に、国土交通省港湾局は出入管理情報システムを開発し、普及を図っています。



出入管理情報システムとは、ゲートに設置されたカードリーダー筐体に専用ICカード（PSカード）をかざしてデータを読み取ることにより、制限区域内の出入りを管理するシステムです。

PSカードは、JRのICOCAと同様のICカードですが、写真が貼り付けられており、身分証明書としても利用できます。

PSカードの発行対象者は、主に港湾運送事業法上の事業許可（港運事業者）または貨物自動車運送事業法上の事業許可（トラック事業者）を受けている会社に常時雇用されている者です。

しかしPSカード発行対象外の者であっても、立ち入る必要がある者については、三点確認を行った上で一時立入許可書（PSビジターカード）を発行することにより出入りができるようになっています。

PS (Port Security) カードとは？

1. 港域における保安対策への取り組み

OPSカードの種類・仕様

- 国が発行する。出入管理情報システムの一環として不可欠となる。高度に偽造防止が施された全国共通の身分証明書（識別番号、顔写真、暗号を格納）
- 仕様：偽造防止対策が図られ、耐久性のある本人確認が容易な写真付きのIDカード（ICチップを内蔵）
- 必要に応じてターミナル独自の情報、貨物情報等が格納できるように、拡張性に配慮
- 有効期間は、出入管理情報システムの本格運転開始後5年

PSカードのデザインイメージ

顔写真、暗号、有効期限、企業名（和・英）、活動エリア、偽造防止用プログラム、氏名（和・英）

OPSビジターカードの種類・仕様

- 出入管理情報システムを導入する埠頭施設の管理者に対して貸与する高度に偽造防止が施されたIDカード（識別番号を格納、ICチップを内蔵）
- 有効期間は、出入管理情報システムの本格運転開始後5年

PSビジターカードのデザインイメージ

ビジターカード番号、氏名（和・英）、有効期限

今後のPSカードの導入スケジュール

- H22.5.6 PSカードの申請書の配布開始
 - 順次申請書を受付
- H22夏頃 PSカードを順次発行

2. 各国の保安対策

(1)アメリカ

アメリカではTWICカードが2008年に義務化され、2009年12月現在で189万枚発行されています。TWICカードの取得に際しては、指紋を登録すると共に犯罪歴の審査があり、発行費用として132.5 \$ が必要です。（1 \$ = 80円とすると10,600円）

このカードを港湾施設に設置したゲートに読み取らせ、暗証番号の入力が指紋による生体認証により通過許可しています。

(2)オランダ

ロッテルダム港において、1988年からXS-keyというシステムを用いており、2004年からPort Keyという立ち入り用のカードを導入しています。発行手数料は35ユーロ。年会費は30ユーロ程度。（1ユーロ=110円とするとあわせて7,150円。）発行前に犯罪歴の確認を行っています。2010年現在、2.1万枚発行。

入場の際、掌形認証を行っています。（掌形認証とは、開いた手の平を撮影して、5本の指の長さや手の厚さの6つの点から個人認証を行うことです。）

(3)イギリス

フェリクスストウ港、ロンドンテムズ港において、2006年からシステムが導入され、カードは2010年現在、1.5万枚発行されています。発行費用は無料です。犯罪歴の確認は実施されておらず、入場の際、掌形認証を行っています。

(4)シンガポール

シンガポール港において1997年からシステムが導入され、カードは2008年現在、約2万枚発行されています。発行手数料は35シンガポールドル。（1シンガポールドル=73円とすると2,555円。）発行前に犯罪歴の確認を行っており、入場時指紋認証による確認を行っています。

(5)韓国

全ての港において2005年から段階的にシステムが導入され、カードは2008年現在、約23万枚発行されています。発行手数料は無料。犯罪歴の確認や指紋認証等による生体認証は行っていません。

(6)香港

全ての港において1995年からシステムが導入され、カードは2009年現在、約2万枚発行されています。発行手数料は無料。犯罪歴の確認や指紋認証等による生体認証は行っていませんが、入場時暗証番号が必要です。

(7)日本

2013年7月から出入管理情報システムを用いた確認を行う予定です。

現在までに約4万枚発行されています。発行手数料は当面無料。2014年からは有料化する予定で、金額は未定。(2,000円程度を想定。)



3. 問題点

日本では、輸出入物の99.7%が船により運ばれています。国際埠頭施設では、コンテナトラック輸送の貨物運送事業者だけではなく、港湾荷役事業者や機器メンテナンス事業者、船舶代理店等様々な事業者が多数港湾物流に携わることにより、円滑な物流を実現しています。

保安の強化は国際的な潮流ですが、保安の強化と円滑な物流は相反する面があり、保安を強化し、身元確認を入念に行えば、制限区域への入場に時間がかからざるを得ないという問題があります。

出入管理情報システムはこの相反する問題をクリアするために各ターミナルに導入を推進しているものですが、以下のような問題点があります。

(1)PSカードが発行できない者への対応

PSカードの発行対象者は、セキュリティ確保の観点から、制限区域に立ち入る蓋然性が高く、本人の身元が確認できる者としており、正社員を発行対象としています。

そのため、アルバイトの方についてはPSカードが発行できず、入退場ごとに発行されるPSビジターカードにより出入りすることとなります。雇用形態の多様化によりコンテナトラック運転手においてもアルバイトなど非正規従業員の方が少なからず従事しています。これらの方

に対する効率的な運用を検討する必要があります。

(2)PSカード発行期間の短縮

従来、PSカードの発行申請を受けてから申請者にカードが届くまで、請負契約により発行のタイミングがあったことから最低一ヶ月程度の期間がかかっており、発行期間の短縮を図る必要があります。

(3)生体認証への対応

指紋や掌紋による生体認証を実施している国もあり、確認の正確性・スピードを勘案すると有力な確認手段ですが、指紋等をとることに対する抵抗感もあることから、今後どのように運用するのか検討する必要があります。

(4)読み取り時間の短縮

また現在はシステム上、カードリーダー筐体にPSカードを読み取らせ、三点確認の後、制限区域を通行可能としています。読み取りから通行可能になるまでの時間がJRのICOCA等に比べて長いことから、読み取り時間の短縮を図っているところです。

4. 問題点に対する対応

(1)PSカードが発行できない者への対応

先述のように、特にPSビジターカードによりゲート内に入場するトラック運転手については、効率的な運用方法により円滑な入場を行う必要があります。

そこで、PSビジターカード発行所を設け、集中的に発行することなどを検討しています。

(2)PSカード発行期間の短縮

従来、請負契約により印刷していたPSカードを、印刷機を購入し、直営で印刷することにより、発行期間の数週間の短縮を図っています。

(3)生体認証への対応

生体認証はデリケートな問題であることから、渋滞の状況を見ながら実施する必要があるか勘案し、必要と判断された場合もきちんとした説明を行い、ユーザーの理解を得られてから実施する必要があると考えています。

(4)読み取り時間の短縮

読み取り時間の短縮については、センサーの見直しやプログラムの改修等により時間の縮減を図っており、システム改修を進めているところです。

5. まとめ

現在2013年の本格運用に向け、出入り管理情報システムの試行運転を行い、問題点に対する対応が実際有効かどうか、もっと有効な手段はないか検討を行っているところです。

また、試行の中で現在対応中の問題以外の新たな課題発生の可能性も否定できません。今後も引き続き、本格運用開始に向けて各種の調査・検討を行い、よりよいシステムを作り上げていきたいと考えています。

6. 最後に

PSカード発行対象の方が（身近に）いらっしゃいましたら、申請いただきますよう（お声がけ）お願いします。

詳細は以下のURLまたは「港湾PSカード」で検索！

http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/ps_card/index.html

