

THE MARINERS' DIGEST

Vol.54 | July 2019



Visiting A Ship

On board M.V. OCEAN HIGHWAY
At Daikoku Berth in Yokohama

Exclusive Interview

With Japan's Anti-terrorism System Far From Complete, Increased Security Awareness is Critical
Tetsuo Igawa, Director of International Maritime Onboard Safety and Security (IMOS)

Spotlight

International Maritime Fair 'Bari-Ship 2019' Focuses on Maritime IT and Environmental Conservation



14

1 July 2019
The Mariners' Digest Vol.54



4



8



28



31

Published by
The Japan Shipping Exchange, Inc.
Wajun Bldg., Koishikawa 2-22-2,
Bunkyo Ward, Tokyo 112-0002 Japan
Tel :+ 81 3 5802 8367
Fax: 81 3 5802 8371
Website:www.jseinc.org

Editor in Chief
Koji Tanaka(tanaka@jseinc.org)

Reporter and Photographer
Takaki Suzuki(suzuki@jseinc.org)
Naomi Saito(n-saito@jseinc.org)

Editorial Committee Members
Hiroyuki Inui("K"Line)
Akihisa Furusawa(NSU)
Yoshiki Kumazawa(NYK)
Masataka Kenda(MOL)
Bumpei Tsuchiya(JSU)
Toshihito Inoue(IMMAJ)

Design & Printed by
MAPS

Opinion

2 What Comes into My Mind When Japan Hosts Rugby World Cup 2019
By Toshihito Inoue (International Mariners Management Association of Japan)

Spotlight

4 International Maritime Fair 'Bari-Ship 2019' Focuses on Maritime IT
and Environmental Conservation

Topics

7 A New Age Dawns in Japan with the Enthronement of a New Emperor
and a New Regnal Era Name

Exclusive Interview

8 With Japan's Anti-terrorism System Far from Complete,
Increased Security Awareness is Critical
Tetsuo Igawa, Director, General Manager, Business Division
International Maritime Onboard Safety and Security (IMOS)

Visiting A Ship

14 On board OCEAN HIGHWAY at Daikoku berth in Yokohama

Seafarers' Voice

20 Destiny or Choice?
Capt. Marlon Datuin Papio
MV THORCO LINEAGE, Taiyo Sangyo Trading & Marine Service
From Paper Boats to Steel Ships
2nd Officer, JC Merl Manalo Dumangas
MV THORCO LINEAGE, Taiyo Sangyo Trading & Marine Service

Healthy Menu

22 Healthy Japanese Cuisine at Cooking Onboard
3. The heart of Japanese cuisine "Dashi and Umami"
By Ms. Noriko Tominaga

Health

25 Health Tips for Longevity—Preventing Serious Diseases
3. Cancer

Sports

28 SUMO-Internationalized Japanese Martial Arts(2)

Culture & Life

31 Japan's Traditional Wagashi Sweets are a Visual Treat
and a Way to Beat the Summer Heat

Japan P&I Club

34 Ship Handling in Rough Sea Head and Countering / Following Seas
By Koichi Miyahiro, Japan P&I Club

Miraculous Moment

38 "LOTUS (Lotus)"
By Shishov Sergei

Front Cover : Energetic Crew of M.V. OCEAN HIGHWAY

The Mariners' Digest is published in January, April, July and October.

We welcome any kind of your information and opinion.

The Mariners' Digest Editorial Group, the Japan Shipping Exchange, Inc.

Tel 81-3-5802-8367/ E- mail md-edit@jseinc.org

With Japan's Anti-terrorism System Far from Complete, Increased Security Awareness is Critical



Mr. Tetsuo Igawa

**Director, General Manager, Business Division
International Maritime Onboard Safety and Security Co. Ltd. (IMOS)**

Ocean shipping companies implement counterterrorism measures in accordance with treaties and internal rules, and some anti-piracy measures are taken in international cooperation. However, terrorism, which has political and ideological backgrounds, occurs around the world, and new types of terrorism using new technologies are appearing.

How much of today's counterterrorism activity is really effective? What types of terrorist attacks can we anticipate in the future? And what kind of measures are necessary to address future terrorism? IMOS is a counterterrorism consulting company, which was established to help ocean shipping companies take effective counterterrorism measures based on the ISPS Code enacted after the 9/11 attacks on the U.S. in 2001. For this issue, the Mariners' Digest interviewed IMOS Director Tetsuo Igawa to discuss the aims of U.S.-led counterterrorism, the effectiveness of current measures, and future tasks facing Japan and its ocean shipping companies.

The U. S. Leadership in Anti-terrorism

— Was IMOS established in the wake of the 9/11 terrorist attacks in 2001?

Yes. Those were the first direct attacks on the U.S. mainland, so President George W. Bush launched the "War on Terrorism," a battle not between countries, but with terrorists who have no nation. At the time, the U.S. took the lead and swiftly enacted legislation aimed at fighting terrorism on various fronts around the world, based on the idea that it was the sole remaining superpower after the end of the Cold War.

Speaking of maritime affairs, the revised SOLAS Treaty (ISPS Code) was adopted on December 13, 2002, and took effect on July 1, 2004. The treaty was established and implemented with unprecedented speed—two years and 10 months after the 9/11 terrorist attacks, because the U.S. took the leadership in deliberation of the treaty.

— Do you see any problem in moving ahead with the establishment of a treaty spearheaded by the U.S.?

Certainly, it seems that the U.S. strongly warned about terrorism after the 9/11 attacks and took a forceful approach to counterterrorism. But their stance is persuasive. The World Bank estimates that \$40 billion to \$50 billion has been paid to terrorists as ransom. Pirates buy weapons with that money and use them, and they are beyond police jurisdiction, and in some cases, military forces need to be dispatched.

In Japan, 99.3% (on a volume basis) of commodities in trade transactions are carried by ships. The U.S. is the same. The U.S. might think it cannot protect its economy just by conventionally cracking down on and inspecting ships and ports. Of course, counterterrorism affects not only the economy but also society, politics, security, and so on.

Counterterrorism, that is, measures to cope with terrorist activities, includes the police on land and the coast guard at sea. In addition to relying on those institutions, the U.S. advocated the development of an anti-terrorism system capable of predicting terrorist attacks and protecting the nation and its interests. Anti-terrorism means voluntary security measures



©PIXTA the ruins of World Trade Center

to eliminate weaknesses that terrorists could take advantage of.

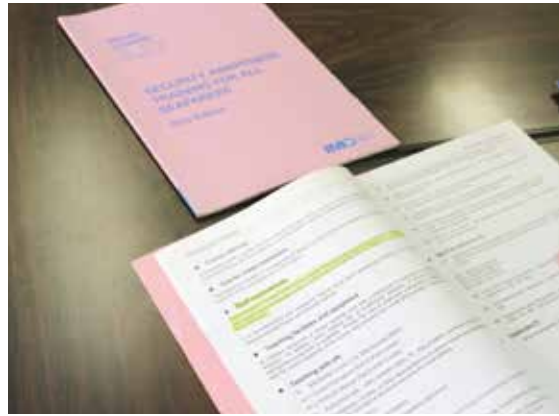
— Please tell us about your company's activities.

Specific activities include maritime security-related consulting, proposals for training, drills, exercises required by the treaty and laws, support for development of security plans for ships and ports, and training of security staff on ships and at ports. The highest demand is for training of Company Security Officers (CSOs). On the ships side, the main target for our services is Japanese ships. We have a track record of supporting training ships and other official ships of national agencies that sail on international routes, as well as merchant ships.

— What career backgrounds do your staff (such as instructors) come from? Where did they acquire expert knowledge on counterterrorism?

We are a private company established by staff from the Japan Coast Guard. We also gain information by contacting the local branches of the U.S. Coast Guard.

Currently, only a government institution, the Japan Agency of Maritime Education and Training for Seafarers, and IMOS, which is a private company, offers training of security staff. Companies like ours are categorized as private security companies in the English-speaking world. Such companies in the U.K. and other countries are operated by ex-military personnel. Why do private companies take responsibility for the training? Because of their status, government agencies cannot expose their nations' weaknesses against foreign terrorism even if they have surveyed a target and spotted vulnerabilities.



IMO Model Course Manual of Seafarers Training

— **Has counterterrorism based on the ISPS Code been established, and has it achieved results?**

Ships have to undergo inspections by their flag nations — periodic inspections every five years and interim inspections about two and a half years after that, and are subject to Port State Control (PSC) at calling ports. Now they are subject to inspections based on the ISPS Code. Fifteen years have passed since the ISPS Code took effect, but we don't think the system has been thoroughly established in Japan. ISPS-based ship inspections in the U.S. is said to be very strict.

Lack in terror-related experience in Japanese supervisors

— **Why do you think Japanese counterterrorism efforts are insufficient?**

We cannot deny that Japanese people tend to be complacent about peace. On the other hand, some of the problems can be traced back to the nature of organizational structures in government agencies responsible for maritime affairs. Looking at differences between Japan and the U.S., the U.S. Coast Guard, under the supervision of Department of Homeland Security, takes responsibility for PSC, supervising the development of the anti-terrorism system for ships and ports based on the ISPS, and at the same time implements counterterrorism efforts. But in Japan, the Port and Harbor Authority and Maritime Bureau (also responsible for PSC) in the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, share responsibility for supervising the development of the anti-terrorism system, and the Japan Coast Guard takes measures against terrorism when it actually occurs.

The International Maritime Organization (IMO) prescribes requirements for instructors who train security staff as follows: The instructor in charge of

the course ① should have adequate experience in maritime security matters and ② should have knowledge of the requirements of Chapter XI-2 of SOLAS 74 as amended, as well as knowledge of the ISPS Code.

Item ② requires knowledge of the ISPS Code, and item ① experience regarding terrorism. In Japan, Japan Coast Guard personnel who have terrorism-related experience support the Maritime Bureau (Japan Agency of Maritime Education and Training for Seafarers) and port authorities that do not have front-line experience.

In addition, communication among administrative departments is difficult due to a vertically segmented structure, so I feel that little on-site experience is reflected in Japan's counterterrorism efforts.

In the U.S. inspections, the approach is to suspect even the inspectors. In Japan, there is no recognition that counterterrorism requires that kind of stance.

— **Can you say that counterterrorism-related technologies, for example, AIS, are working effectively?**

AIS was originally developed as navigational safety technology, but it can also be used to prevent terrorism. In Japan, ocean-going vessels of 500 GT or larger must be equipped with AIS. However, ship operators voluntarily input the shipowner, ship name, route, speed, and cargo to be loaded, so that data can be deleted or falsified. This works both ways, so terrorists can abuse the system and take advantage of it. For example, if terrorists hijack a ship and are operating it, AIS could be manipulated to make the shipping company look like the perpetrator when in fact it is the victim of the crime. Another aspect of technology is the development of the ship security alert system (SSAS).

The problem is personnel who use technology

— **What problem you can see from counterterrorism for ships and ports?**

The treaty requires vessels to be equipped with AIS and SSAS. Furthermore, metal detectors, alarm systems, and motion detectors are installed on a voluntary basis. The problem is with the personnel who



Security assessment on board

use this equipment. In some cases, equipment does not work when needed, because someone forgot to turn it on. Conscientious and skilled CSOs, who use and manage the equipment, are not enough.

There seems to be a gap in counterterrorism efforts between ships sailing in strict PSC sea areas or areas with a high risk of piracy, such as the Malacca and Singapore Straits and the Gulf of Aden, and other ships. Some of our clients request training and instruction on preparing for port calls in areas where PSC is strict. We serve as an adaptor, adjusting the current security level in accordance with the level requested by each client, or we hope to play that role.

— **How do you rate the security system of ports and harbors in Japan?**

In ports and harbors, it seems that security staff have different levels of awareness. In general, when comparing public and private berths, the security consciousness seems to be higher at private ones.

Seafarers on board have high consciousness

— **There are strict security checks at private berths.**

This is because a security-related incident at a private berth becomes a matter of life or death for the company that manages the berth. I

think the public berths will become stricter due to the influence of berths where PSC is strict.

Speaking of ships, I think seafarers aboard ships on international routes have a high consciousness of security. Active captains, who are qualified as Ship Security Officers (SSOs), took the

training program because they did not understand dangerous aspects of ships from on-site. So they came us to earn CSO qualification and have an influential voice.

For example, the CITADEL-structure vessel is safe from the standpoint of the seafarers. At first, when we proposed this structure, shipping companies frowned on it due to budget issues. I think shipping companies may not be able to accept the requests of mariners due to constraints on the business side. Since then, the structure has gradually been adopted, and now there are about 100 CITADEL-structure ships in Japan's merchant fleet.

Global seafarer education institutions such as



CITADEL on a ship, provided by Imabari Shipbuilding Co. Ltd



Lecture on security

WMU point out that ships and ports still do not have sufficient counterterrorism capabilities. Security is an issue of life and death for companies. I hope presidents and other top corporate executives will become CSOs to increase security consciousness among employees.

Terrorists move like virus

— What worldwide trends do you see in terrorism?

Pirates off Somalia use weapons the way military forces do. But because they do not belong to a nation, the UN Security Council resolved to use forces of the ratified nations to secure waters in the Gulf of Aden and off Somalia. As a result, pirates off Somalia were almost eliminated. On the other hand, pirate activity appeared in the Indian Ocean off Kenya and Tanzania. In recent years, pirates have been active even in the Sulu Sea off the Philippines, and some shipping companies have changed routes. There was a media report that IS— suspected in the devastating terror attacks that occurred in Sri Lanka in April — would get involved in piracy in the Philippines. If anti-piracy measures are stepped up in one area, pirates will move to other areas. And even if pirate activity subsides, they can appear again, so we cannot let up. It is like a virus moving to a weak part of the body if antibiotics reduce an inflammation in another part.

International terrorist organizations are sophisticated criminal groups. Leaders of IS and Al Qaida have received higher education. Terrorists appeal to young people around the world through the internet, and they promote their own sense of justice, brainwash and train them as terrorists, and use them to further the goals of the terrorist group without getting their own hands dirty. Somalian pirates were brainwashed in that way. Their range of recruiting activities is widespread via IT, so in fact it may be difficult to eliminate them.

— What are your thoughts on cyber terrorism, or abuse of IT systems aboard ships?

Like viruses that infect PCs, a new type of online virus will appear after antivirus software is installed. This happens repeatedly. But all we can do is deal with each virus every time it appears.

Ships, which can always connect to the internet, are in danger of viruses that spread online. However, the data capacity of wireless internet is limited, so although terrorists could use a virus to disable a ship, they could not make it operate against the seafarers' intentions, or operate it by remote control like a drone. But they could stop a vessel and leave it vulnerable to attack by armed hijackers.

We need to look from terrorists' viewpoints

— Will we see stronger warnings about maritime-related terrorism as we approach the 2020 Tokyo Olympics?

The Olympic Games draw worldwide attention. The risk of terrorists disrupting the games is increasing and the government will issue stronger warnings.

In Japan, security level 1, which was set 15 years ago when the security level system was launched, is unchanged. IS, which captured and killed a Japanese national in 2015, warned that Japan may become a target of terrorism. However, the security level remains unchanged even after that.

But in Japan, vulnerabilities have been reinforced little by little. Recently, for example, the number of trash bins on the street has decreased. Japan Railways added security guards since an accidental fire occurred on a Shinkansen bullet train. Terrorist organizations instruct brainwashed young people to use the surroundings available around the site, but not how to use weapons to carry out terrorist attacks. They can target the lives of people with small ball bearings, pesticides, and so on, depending on the way they are used. What kind of an environment can become a weapon? We need to fend off such terrorism by looking at things from the terrorists' viewpoint and imagining the tactics they might use.



Lecture on terrorist attack using toy guns

— How do you expect the world to change as a result of terrorism and counterterrorism?

I think the U.S., which proposed the ISPS Code, is looking to upgrade the anti-terrorism level of international ships to the same level as airliners, and ports to the same level as airports. It will take a decade to develop the hardware and the software to achieve that.

The U.S. has passed laws requiring ships of 100 tons and larger to establish an anti-terrorism system. In addition, the international conference jointly organized by IMO and Panama was held in Panama last year, and they determined that qualifications of seafarers would be measured and categorized. Furthermore, the U.S. reported that it rates ships from the viewpoint of safety, and does not permit the ships on its blacklist to call at U.S. ports. The time when ships, seafarers and companies are assessed from the viewpoint of safety has arrived.

— What is your company's activity policy, and what are your goals?

Concerned people will gradually share information with us by publicly disclosing information such as overseas conditions. But many people still cannot move from the stage of asking for help in case of emergency to the stage of developing a counterterrorism system on their own. I will strive to encourage them to change.

Report everything you noticed

— What message do you have for our readers?

As is the case for Complying with ISM Code, you will become busier with increased assignments on site when new rules are introduced. However, the ISM Code and ISPS Code are rules for the safety of vessels, and a matter of life or death. The metaphor for safety measures and security measures is "going up the down escalator." Once the escalator stops, we have no choice but to go down. It is important to report and propose measures, if you spot things that might make you vulnerable to terrorism, or think of counterterrorism practices, even if you think your proposed measures will be a burden on the company. This will consequently lead to the survival of the company, and to the happiness of your families.



日本の反テロ体制構築はまだ道半ば—求められるセキュリティ意識の向上

船会社は条約や社内の規則に従いテロ対策を取っており、海賊対応については国際的な連携が取られている。しかし、政治的、思想的な背景のあるテロは各地で発生し、また新たな技術を利用した、新たな技術に対するテロも起きてきている。

現在取られているテロ対策は果たしてどこまで有効なものなのか、今後どういうテロが予想され、どういう対応が必要なのか。

IMOS は米国テロ後制定された ISPS コードに基づき船会社が有効なテロ対策を取ることを支援するため設立されたテロ対策コンサルタント会社である。コンサルタント、取締役の井川氏に、米国が主導したテロ対策のねらい、現在取られている対策の有効性、今後の国や船社の課題等を聞いた。

—貴社の設立の背景には 2001 年の米国の同時多発テロがありますか。

はい。同時多発テロは、米国本土が初めて受けた軍事的攻撃でしたので、G.ブッシュ大統領は、世界に対して「これからの戦争は、国同士の戦いではなく、国を持たないテロリストとの戦いだ」とテロとの戦いを宣言しました。当時は、冷戦終結後米国の一人勝ちと言われていた時代背景もあり、米国がリーダーシップをとり世界の様々な分野でテロ法制の整備が一気に進みました。

海事関係は、2002 年 12 月 13 日に改正 SOLAS 条約 (ISPS コード) が採択され、2004 年 7 月 1 日に発効しました。米国主導で条約審議が推進されたこともあり、9.11 のテロから 2 年 10 ヶ月という異例の速さで条約は成立・発効しました。

—米国主導で進められたことに問題はありますか。

確かにテロ後米国はその後のテロを強く警戒し、強引にテロ対策を進めた観はありますが、米国のスタンスには説得力があります。世界銀行は、400～500 億ドルが海賊の身代金として支払われているだろうと見ています。その金で海賊は兵器を買い、使っていますからもはや警察の手には負えず、軍の出動も必要になる場面もあるのです。

日本では貿易取引される物品の 99.3% (重量ベース) は船で運ばれています。米国も同様です。米国はこれまでの船、港の検査や取締りだけでは、もはや米国経済を守れないと考えたのでしょう。もちろん、テロ対策は、経済のみならず、社会政治、安全保障等にも影響します。

カウンターテロ、つまりテロ行為に対処する機能は、陸上であれば警察、海上は海上保安庁、コーストガード等があります。しかし、米国は、そうした機関に頼るだけでなく、自らテロを予測し防止するアンチテロの体制の整備することを提唱しました。アンチテロとはテロリストに付け込まれる自己の弱点を除くこと (自主警備) です。

—御社の活動内容を教えてください。

具体的な活動内容は、海事保安関連コンサルティング、条約や法律上で求められ

る訓練、操練、演習の提案、船や港の保安計画策定支援、船舶・港の保安職員の養成等です。中でも需要が高いのは**CSO**の養成です。船は主として日本船が対象です。商船のみならず、練習船等行政機関の国際航海を行う公船にも実績があります。

—御社のスタッフ（インストラクター等）はどのようなご経歴をお持ちですか。テロ対策の専門知識はどこで修得したのですか。

当社は、海上保安庁出身者が設立した民間企業です。米国の事情は、**US** コーストガードの出先機関と連絡を取り情報を得ています。

現在、保安職員の訓練を行っているのは国の機関である海技教育機構と民間会社である当社です。われわれのような会社は英語圏では **private military company** に分類されるようです。英国等ではそうした会社は主に軍出身者が運営しています。何故民間が担当するかというと、国家機関の立場では外国の対象を調査して問題を見つけてもあまり当該国のテロに対する弱点を曝すようなことはできないからです。

—**ISPS** コードに基づくテロ対策は定着し、成果を上げていますか。

船については旗国による **5** 年に **1** 度の定期検査、その約 **2** 年半後の中間検査、寄港地では **PSC** があります。今は **ISPS** コードに基づく検査も行われています。発効から **15** 年経ちましたが、まだ十分な体制が取れているとは言えません。**ISPS** に基づく検査も米国等の検査は、非常に厳しいと言われてしています。

—日本のテロ対策が甘い背景には何がありますか。

国民全体に所謂平和ボケがあることは否めないでしょう。一方で、海事保安担当官庁の組織のありかたにも原因があるでしょう。日米を比較すると、米国は国土安全保障省の下にある沿岸警備隊が **ISPS** 等に基づき船、港の反テロ体制の整備を監督し、**PSC** を担当すると同時に、テロへの対応も行っていますが、日本では国土交通省の中にある港湾局、海事局（**PSC** も担当）が反テロ体制の整備の監督を担当し、海上保安庁が実際に発生するテロへの対応を行っています。

IMO（国際海事機関）では保安職員を養成するインストラクターの要件を次のように定めています。**The instructor in charge of the course ①should have adequate experience in maritime security matters and ②should have knowledge of the requirements of Chapter X I -2 of SOLAS 74 as amended and of the ISPS Code.**

②で **ISPS** コードの知識、①でテロに関する経験を求めています。ところがテロの現場の経験・知識のない海事局（海技教育機構）・港湾局が保安職員の養成や **PSC** を行っているのです。→ テロの現場の経験・知識のない海事局（海技教育機構）・港湾局に対して海上保安庁の経験のある人が支援を行っているのです。

また、日本での縦割り行政のため、行政の部署間のコミュニケーションが難しく、テロ対策に現場経験の反映が少ないと感じています。

米国の検査では検査官すら疑う姿勢も求められるのです。日本では、そうした姿勢もアンチテロだという感覚がまだないでしょう。

ーテロ対策のための技術、例えば AIS は有効に機能していると言えますか。

AIS はもともと航行安全の技術として着想、開発されたものですが、テロの防止にも使えます。日本では 500 総トン以上の外航船に装備が義務付けられています。しかし、船主、船名、進路、速力、積荷の入力は運航者の任意ですから、消すことができます。虚偽の情報で偽装もできます。悪用すればテロにも使える諸刃の剣です。テロリストが船をハイジャックし、操船してテロ行為に及んだ場合、本来、船会社は被害者なのに AIS により加害者扱いされかねません。技術的には、さらに **ship security alert system (SSAS)** も開発されました。

ー船や港についてテロ対策上どのような問題点が見られますか。

船では AIS や SSAS は条約で義務づけられ、搭載されています。さらに任意の金属探知機、警報装置、人感センサーも付いています。問題はそれらを使うプレイヤーです。スイッチの入れ忘れなどで必要な時に作動しない。そうしたものを使い、管理する CSO の意識、能力が一般に十分ではない場合があります。

PSC が厳しい地域、マ・シ海峡やアデン湾等海賊被害のおそれのある海域へ行く船とそれ以外の海域を航行する船ではテロ対策への取り組み方にギャップがあるように見受けられます。われわれの顧客には PSC が厳しい地域の港に寄港することに備えて訓練や指導を要請される方もいます。われわれは、各顧客に求められるセキュリティのレベルに応じ、現状のレベルをそこに調整するアダプターの役割を担っている、あるいはそうありたいと考えています。

ー日本の港湾のセキュリティ体制はいかがですか。

港湾も保安職員の意識に違いがあるようです。一般に公共バースとプライベートバースを比較すると後者の方が意識は高いようです。

ープライベートバースでは厳しいセキュリティチェックがあります。

プライベートバースで何か事件が起きれば、経営する企業の死活問題になるからでしょう。厳しい所の影響を受けて、公共バースも変わっていくと思います。

船について言えば、海外へ行く船に乗る船員のセキュリティの意識は高いと思います。現役の船長で SSO の資格のある人が CSO の研修を受けにきたこともあります。現場から船の危ない点を指摘しても理解されないため、自身で発言力を持つために CSO の資格を取りに来たとのことでした。

例えば、船員の立場に立てば CITADEL 構造の船は安全です。これをわれわれが提案した当初、船会社は予算の問題から難色を示しました。船会社も経営上、船員の要望に沿いきれない面もあると思います。その後、徐々に採用され、今、CITADEL 構造の船は日本商船隊中 100 隻ほどになっています。

WMU 等世界の船員教育機関もまだ船や港はテロ対策が十分でない指摘しています。セキュリティは企業の死活問題です。社員の意識を高めるため、社長等会社組織のできるだけ高い経営責任のある人に CSO になっていただければと思います。

—世界のテロの動向をどう見えていますか。

ソマリア沖の海賊テロリストは軍隊のように兵器を使いますが、国に属していませんので、国連安保理決議でアデン湾、ソマリア沖での締約国の軍隊による警備が決定されました。その結果、ソマリアの海賊はほぼ制圧されましたが、一方で、インド洋、ケニア、タンザニアで海賊が出没するようになりました。最近ではフィリピン沖のスルーシーでも現れるようになり、航路を変更した船会社もあります。陸上では4月に起きたスリランカでのテロに壊滅したとされるISが関わったという報道もあります。ある地域での対処活動が強化されるとテロリストは他地域に移動します。またある地域で一旦収束しても再び出現することがあり警戒を緩めることはできません。ウィルスによる炎症が抗生物質で沈静化すればウィルスは身体の中の弱いところに移っていくようなものです。

国際的なテロリスト組織は頭脳的な犯罪者集団です。ISやアルカイダの幹部は高等教育を受けています。テロリストたちは、インターネットを通して世界中の若者に呼び掛け、正義感を煽りテロリストとして洗脳、訓練し、自分たちは手を汚さず、彼らにテロを起こさせるのです。ソマリア海賊もそのように洗脳された人たちです。ITにより人材も活動範囲も拡大していきますから、実際壊滅は難しいでしょう。

—船へのサイバーテロ、あるいは船に搭載されたITの悪用としてどういうことが考えられますか。

インターネット経由のウィルスは、パソコンに侵入するウィルスと同じように、対策ソフトをインストールすると、いずれ新たなウィルスが出てきます。いたちごっこですが、ウィルスに対してはその都度対応していくしかありません。

本当にリスクの高い船は、海賊探知機を備え、何かあればSSASに接続されます。その場合その船はインターネットに常時接続されますので→削除
インターネットに常時接続できる船は、インターネットから侵入されるおそれがあります。ただし、無線インターネットで送れるデータ容量は限られていますので、船の運航を止めることはできても、ドローンのように遠隔操作で船員の意に反した操作をすることはできません。ですから一旦停船させ、狙った船を逃がさずに武器を使用しハイジャックすることはできるわけです。

—五輪に向け日本の海上テロへの警戒は強まっていますか。

オリンピックは世界中が注目しています。テロ被害のリスクは高まっており、政府は警戒を強化しています。

日本では15年前に保安レベルの制度が開始して以来、当時設定された保安レベル1から変動がありません。2015年日本人を拘束、殺害したISは、日本もテロの標的になると通告してきました。しかしその後も保安レベルは変わりませんでした。

しかし、日本でも少しずつ脆弱点の補強が進められています。例えば最近では路上のごみ箱が減っています。新幹線で発火事故が起きてから、Japan Railwayは警備員を増員しています。テロリストたちは、洗脳した若者に武器ではなく、現場周辺にあるものを使ってテロを起こすよう指導しています。小さな鉄球、殺虫剤なども使い方によっては人の命を

奪うことができます。身の回りにあるもので何が凶器になるか、テロリストになったつもりで想像力を働かせテロの芽を摘んでいくことが必要です。海上テロへの警戒も今後強まっていくと考えています。

—今後、テロ・テロ対策をめぐる世界はどう変わっていくと見えていますか。

ISPS コードを提案した米国の目標は、国際船舶の反テロのレベルを航空機並みにし、港を空港並みにすることだと思えます。それを達成するには、**10**年単位の年月がソフト、ハード両面で必要でしょう。

米国では国内法で **100** トン以上の船に反テロ体制の整備を課しています。また、昨年、**IMO** とパナマの共催の国際会議がパナマで開催され、これからは船員の質を問い、振るい分けるとしました。さらに、米国は安全性の点で船の格付けをし、ブラックリストに載った船は、寄港を許可しないことを報告しました。安全性の点で船も船員も会社も評価される時代となってきています。

—今後の御社の活動方針、目標は何でしょうか。

われわれが海外の事情等の情報を公開することで、関係者に徐々に情報が共有されるようになってきていますが、まだ、「困ったら助けてもらう」から自らアンチテロの体制を取ることへ意識の転換ができていない人が多い。今後もそうした意識が変わるような働きかけに努めたいと思います。

—本誌読者・外国人船員へのメッセージをお願いいたします。

ISM コードもそうですが、新たな規則が導入されると現場での仕事が増え大変だと思います。しかし、**ISM** コードも **ISPS** コードも船の安全のための規則ですから、命にかかわるものです。安全対策、保安対策は下りのエスカレーターを上っていくことに喩えられます。一旦止まったら下がっていくだけです。対策が会社の負担になるなどと思っても、テロの対象になると思われる船内の箇所やプラクティスを見つけたら、報告したり、対策を提案することが大切です。それが引いては会社の存続、そして皆さんの家庭の幸福につながるのです。