

研究ノート

航空保安の国際ルール強化に向けた最近の動向

2001年9 . 1 1 同時多発テロ事件後

川原 英一

はじめに	64
1 . 航空保安とは	65
(1) 定義	65
(2) 現状と問題点への考察	67
2 . 米の航空保安対策	69
(1) 米航空保安専門家チームによる提言	69
(2) その後の保安対策措置の進展	70
(3) 厳しくなる今後の活動	73
3 . 国際民間航空機関(ICAO)での取り組み	73
(1) ICAO総会決議	73
(2) ICAO航空保安閣僚会合	74
(3) 航空保安の国際ルールの見直し	76
(4) 最近の理事会での審議	78
4 . G8カナナキス・サミットに向けて	79
(1) G8交通保安に関する専門家協議	79
(2) G8主要国首脳会議での航空保安についての合意事項	79
(3) 同合意内容についての評価等	80
(4) さらなる問題点への考察	81
(5) 「補足」9月11日以降のG8テロ対策協力：背景説明書」で の航空保安の扱い	82
5 . 結論と提言	82

はじめに

グローバル化が進み、航空機利用が日常的となっている中で、昨年9月11日に、米国内民間航空機を不正使用した連続テロ事件が発生し、ニューヨークの世界貿易センター・ビルへ乗員・乗客を乗せたまま民間航空機が激突するという大惨事の状況が、TV映像を通じて世界中を駆けめぐり、見る人に大きな衝撃と恐怖を与えたのは、いまだ記憶に新しい。この民間航空機を不正使用してのテロ活動による大惨事を契機として、航空保安(Aviation Security)対策強化の重要性が強く認識された。

これまで、航空機に係わる重大事件の度毎に国際的に有効な取り組みがなされており、1960年代の相次ぐ航空機のハイジャック事件を契機にハイジャック等不法妨害行為を防止するための一連の国際条約¹⁾がICAO(International Civil Aviation Organization:正式名称は、「国際民間航空機関」、現在188カ国からなる国連専門機関である。)によって整備されている。また1988年のスコットランド上空で米民間航空機がプラスチック爆弾により爆破されたことを契機として、1991年にICAOで「可塑性爆薬探知のための識別措置に関する条約」が採択される(同条約発効は1998年)等の例がある。9.11連続テロ事件を契機に航空保安についても新たに国際的な取り組みが着実に進められ、かかる重大事件の再発防止に大きく貢献することが強く望まれる。

本稿では、まず、航空保安とは何か、その定義、現状での問題点を考察する。次に、9月11日の航空機連続テロ事件以降、テロの直接の対象となった米国内では、航空保安措置強化に向けた官民による専門家検討チームが結成され、検討結果を提言

1) 航空機内での犯罪に関する裁判権、航空機機長の権限について規定した「航空機内で行われる犯罪その他ある種の行為に関する条約」(1969年発効、いわゆる東京条約)や、航空機の不法な奪取等犯罪の犯人処罰・引き渡しを規定した「航空機の不法な奪取の防止に関する条約」(1971年発効)、及び民間航空の安全に対する不法な行為を防止するための犯人処罰・引き渡し等規定した「民間航空の安全に対する不法な行為の防止に関する条約」(1973年発効)がある。

として纏め、その迅速かつ精力的な対応ぶりが注目されたこと、及びその成果が、以後のICAO他の国際的な取り組みの基礎となったことから、米国での対応が如何なるものであったかを概観してみる。さらに、航空保安に関する国際的な取り組みの中で、如何なる対策・措置について合意し、実施されるのか、ICAOや本(2002)年のG8サミットでの対応振りを中心に主要な流れを振り返り、注目される動き、具体的成果、同評価、及び今後の検討課題について考察を試み、最後に結論と若干の提言をとりまとめた。

国際民間航空にとって未曾有の事件が発生して早くも1年を迎えつつある(筆者が本稿執筆を終了した8月末時点での話)。本研究の対象となる航空保安分野では、現在も活動が進行中であり、参考とする文献として整理して紹介されたものがなく、断片的なものしか見あたらないとの事情がある中、この機会に、航空保安についての国際的取り組みの中で、どのような内容が議論され、如何なる対応がなされたのか、また、今後の課題にも触れて、全体像を提示すべく、本稿を作成した。

なお、民間航空機を濫用しての連続テロ事件発生後は、米・欧州、我が国等の航空業界にとり深刻な問題が航空保険の分野でも見られる。民間航空機が各国へ乗り入れをする際に、万一の場合に、航空機による地上第三者への被害に対する損害賠償等のため、航空保険の存在がある。9.11事件後、同航空保険市場では、同保険加盟の各航空企業に対して、地上第三者への損害賠償条項をキャンセルするとの動きがあり、いざという際の損害賠償が困難となった民間企業に替わって各国政府が賠償を保証し、民間航空機の運航を維持しているとの異常な事態が見られる。EUや米では航空業界全体で相互基金を設立する方向で検討を進めており、併せてICAOでは、新たな航空保険構想も検討されているが、これら動きについては、別途の機会に取り上げたい。

1. 航空保安(Aviation Security)とは

(1) 定義

1944年にシカゴで作成された国際民間航空条約の前文中には、「民間航空の濫用は、一般的安全に対する脅威となることなので」、「国際民間航空が安全に且つ整然と発達するように」、「一定の原則と取極めに合意した」と目的を述べており、また、同条約の第17附属書冒頭で、(航空)保安について以下の一般的な定義が述べられている(邦文は仮訳)。

「不法妨害行為から民間航空を防護すべく組み合わされた諸措置及び人的・物的なリソース(Security. A combination of measures and human and material resources intended to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference.)」

不法な妨害行為を防護するため、各国が実際に講じている航空保安対策措置としては、まず、国が策定する自国民間航空の保安計画、空港施設保安計画があり、民間航空機を運航している各国間での保安計画・訓練・脅威に関する情報交換といった国際協力面での対応も含まれる。

航空機に搭乗する乗客・乗員及び空港地上職員等に対する持ち込みや受託荷物の検査、通行規制、航空機内の保安対策措置等については、ICAO条約第17附属書の中で、各種の国際ルール(国際標準、勧告)についての詳細な定めがあり、国際民間航空を取り巻く環境変化による新たな需要や技術革新に対応するため、ICAOでは見直しを必要に応じて実施してきている。2002年までに第17附属書だけで10次に亘る改正がなされた。また、航空保安対策に関連して航空機のコックピット・ドアの強化といった機体設計の変更等の検討をする場合、第17附属書以外の附属書²⁾にも航空保安と関連する規定がある。

なお、これら各附属書の規定は、ICAO全締約国が国内における規則を制定する際

2) ICAO条約の付属書は第1付属書から第18付属書まであり、航空技能証明、航空規則、運航、出入国簡易化、航空事故調査、航空情報業務、環境保護、航空保安、危険物の安全輸送等多岐の項目について、規則・規定・要件等についての各国が遵守すべき国際標準・勧告内容が盛り込まれている。

の標準として尊重すべきものであり、法的に拘束力はないが、自国の方式がICAO標準と異なる場合は、ICAOに通告することが、同条約上義務づけられている。

(2)航空保安の現状と問題点への考察

(イ)9.11事件以後、ICAOでの現行国際ルールの強化に向けた見直しの際、問題が指摘されたのは、空港内の保安体制が十分でない、保安業務に携わる要員のレベルが低く、搭乗客に対する保安検査が満足になされていない、特に、機内手荷物、受託荷物の保安検査実施が不十分、爆発物探知用の本格的機器の購入については高価(1台あたり3-4千万円程度)なものであり、かつ、保安検査機器の操作については十分な訓練を必要とする等の理由で各空港に必ずしも配備されてはいないという問題があった。特に、空港の保安業務に直接携わる要員は、民間企業に委託しており、米国の例では、これまで一般的に同要員の待遇が相当低く押さえられ(低賃金、社会保険や休暇制度も付与されない)、同要員の採用に際しても人物について問題がないかどうかの調査がおろそかにされているとの問題点がある。結果として、各空港で米国の市民権を持たない外国人や犯罪歴のある人が十分な訓練を受けないまま保安要員として勤務しているとの問題ある実態が指摘されている。こうした状況から、9.11事件発生後、民間航空の運航が再開された各空港では、搭乗客・荷物について、同一人であることの確認作業、手荷物の保安検査作業を機械に頼らず手作業で徹底的に行うといった対応がとられ、保安検査を受けるため搭乗客が長蛇の列をつくり、検査終了に数時間を要するといった異常な状況が米国内各空港で一時期みられた。そのため、高いレベルの保安検査体制を効率的・効果的に維持・確保しつつ、かつ、迅速に行って民間航空機の運航に支障を及ぼさないよう、より強化された保安体制を目指すことが、課題とされる。

(ロ)運航中の航空機内での不法行為を行う乗客に対応する乗員間の緊密な連携による対応や、パイロットが人質とされないための操縦室への乗客出入りをチェックする監視体制が必要であり、同監視体制の導入検討、また、操縦室扉を運航中は常に施錠したり、同扉が簡単に破壊されないよう扉を強化すべき、また、パイロットが人質と

されたり、運航ルートから逸脱する等の緊急事態を地上管制に迅速に自動的に連絡するための通信体制や緊急対応措置の必要性について問題指摘がなされている。また、乗務員による緊急時の対応だけでは不十分であり、航空保安官(エアー・マーシャル)の拡充の必要性を指摘する声も高まっている。なお、米保安関係当局は、これまでカナダ線やイスラエル線の米航空機に航空保安官を搭乗させてきた実績がある。さらには、航空機内の保安対策を今後進める上では、航空機製造企業等関係民間セクターによる各種技術開発の促進やパイロット・乗員の武装化の必要性、航空保安官の外国への渡航に関する航空機運航当事者国間での法手続きの調整の必要性がある。

(八) ICAOの航空保安に関する附属書で規定されている国際ルール(国際標準や勧告)やさらに同ルールの詳細について整備されたマニュアルは、これまで国際線の民間航空機を対象としたものであり、各国内の国内線航空機については、各国関係当局・航空会社の判断に委ねられ、多くの場合、同ルールは準用されていない状況であった。9月11日の連続テロ事件は、いずれの場合もテロリストは、米国内線航空機を利用して飛行機の乗っ取りを企てており、実際の空港や機内の保安体制の不備について、民間航空機を乗っ取った上、テロリストが操縦を行い、目標建造物に向けて激突していくという事態に至ったと考えられる。

9.11事件の再発防止の観点からは、国際線、国内線の区別に拘らず、国際ルールの徹底を確保していく必要があり、そのため国毎に事情を異にする各国の国内法整備や予算面手当を講じていく必要がある。

この関連では、途上国も含めた航空保安に係る法整備、保安体制・計画の見直し、保安体制の欠陥の発見と是正、人的資源の育成強化も今後の課題となる。また、テロリスト等航空保安上の脅威情報を各国関係当局間で共有するといった面での国際協力の強化について関係当局間で具体的内容を詰めていくことが、今後の検討課題となっている。

(補足)我が国の保安対策強化措置

我が国でも、昨(2001)年9月11日以降緊急に講じるべき航空保安対策強化措置が国土交通省から各航空会社に対して相次いで指示されている。具体例として、機内への一切のナイフ類等の持ち込み禁止措置、操縦室扉の暫定的強化措置、操縦室へのアクセス(立ち入り)抑制措置がある。また、受託手荷物の全数検査のために検査機器を追加配備することや爆発物探知機の主要空港への早期配備等の手当が講じられた。さらに、これら暫定措置とは別にICAOでの今後の検討結果を踏まえて必要な対策を講じることが明らかにされている。

2 . 米の航空保安対策

(1) 米の航空保安専門家チームによる航空保安対策措置提言(2001年10月)

昨(2001)年9月11日の米民間航空機を使用した連続テロ事件の発生直後に、ミネタ米運輸長官の下に、航空保安措置の強化に関して民間セクター代表が参加する二つの専門家チーム会合(Rapid Response Teams)を設置しており、今後取るべき保安対策措置について検討を開始した。同結果は、提言として、同年10月1日に発表された。

同提言内容は、二つの専門家チームが各々の委任された内容を検討した結果であり、ひとつは、空港の保安強化措置に関するもの、もうひとつは、航空機の保安強化(主に民間航空機の機体・機内の保安措置強化)に関するものである。提言内容に盛り込まれている項目の多くは、その後の国際的な保安対策措置の取り組み検討の中で話題となり、採用されたものが数多い。例えば、保安検査要員の身元確認や要員の質の向上、関係当局による脅威情報の共有、バイオメトリックス(顔、虹彩、指紋といった生体学的特徴)技術利用による乗客の本人確認、操縦室ドアの強化等、その後、ICAOによる国際ルールを強化する観点からの見直し作業の中で、採用されたものが数多い。(同提言の概要は、資料1のとおり)

なお、同提言公表に先立ち、(イ)全米商業空港の保安業務を連邦政府が今後管理する(そのため、429ある米商業空港での保安要員を民間委託から直接雇用に切り

替えるべく、新たに公募・採用を行う方針)、また、(ロ)連邦航空保安官制度を拡充すること等を内容とした5億ドルの保安対策を大統領から指示している。

また、同提言発表のタイミングと併せてミネタ米運輸長官からは、同提言内容の早期実施のため、(ハ)新組織設置・追加予算を内容とした関連法案を議会へ提出する旨発言している。

(2) その後の米国内での保安対策措置の進展

(イ)大きな動きとして、2001年11月19日に航空・運輸保安法(Aviation and Transport Security Act)が成立しており、同法に基づいて、運輸保安局(Transport Security Administration, 略して、TSA)が米運輸省内に新設され、運輸保安担当次官補が大統領により任命された。2002年2月5日、ジャクソン(Michael Jackson)運輸副長官、メガウ(John Magaw)保安担当次官補による米上院への証言では、同法が施行されて60日目にあたる本年1月18日を実施期限として講じられた各種措置中で、特筆すべきは、(a)受託荷物の100%検査、(b)外国航空機搭乗乗客名リスト等情報の米関係当局への電子的事前送付の開始、及び(c)搭乗客からの保安料徴収のためのガイドライン策定である。また、これまで各空港の保安要員として民間企業により雇用されていた場合に比較して、(d)より高い質の保安検査要員の雇用を確保するため、待遇改善策が検討された。

なお、(d)について、従来は、空港保安要員を1万ドル程度で雇用するなど劣悪な待遇で、保安要員の質が問題とされる事例が報告されていた。今後、配備地域によるが、大都市地区を除いては、2万数千ドルから約3万5千ドルにプラスして健康保険、退職・有給休暇制度を付与する見込み。³⁾

(ロ) TSA(運輸保安局)の活動進捗状況

TSAの活動進捗状況については、その後も随時、行政府から議会への報告がなされている。その主なものを、ここで紹介する。

3) 2002年8月6日付 *International Herald Tribune* AP記事

- (a) 2002年3月21日、運輸保安担当次官補代理が新設されたTSAの活動進捗報告について、米下院で証言しており、その中で注目されるのは以下の内容である。
- ・ 本年2月1日以降徴収する搭乗客一人当たり2.5ドルの保安料及び航空会社が支払う航空保安インフラ料実施に関するルールを策定(なお、徴収された資金は、保安関係インフラ整備経費に使用される)
 - ・ 米及び外国の航空会社から米税関当局に対して到着前の乗客・乗員氏名等情報の電子的送付を開始、
 - ・ 各航空会社による乗員の犯罪歴調査を含む保安計画の実施ルールを公表したといった点である。
- (b) 2002年4月17日、運輸保安担当次官補の米下院での証言で、注目されるのは、以下であろう。 :
- ・ 空港保安要員訓練管理者の雇用開始、及び本年3月以降に保安要員として約600名を新規雇用、訓練実施中、
 - ・ 受託荷物について全数検査措置を策定、
 - ・ 搭乗毎の2.5ドルの保安料徴収(本年2月1日以降販売された航空券)に関するルールを最終決定した。
 - ・ 昨年11月に成立した航空・運輸保安法で定められた野心的な実施目標の一定期限内の達成を念頭に置いて、航空保安がTSA活動の当面の焦点となっている。
 - ・ TSA予算については、2002年予算全体で24億ドル、その主な内訳は、既存保安契約とTSA新組織設置関係の一般予算が11億5千万ドル、連邦航空保安官、爆発物探知機器購入、保安要員の維持経費として指定された活動予算分が11億7千万ドルである。さらに、TSAが、航空・運輸保安法で要請されている活動実施目標を維持するため、緊急追加包括的予算として44億ドルを大統領から議会に要求している。右予算用途は、本年11月19日の連邦管理移行期限までの民間保安検査契約支援、空港乗客検査要員(passenger screeners)の雇用・訓練、荷物検査要員の雇用・訓練、爆発物探知機器の購入・維持経費とさ

れている。

- ・また、TSAによる新保安システムの配備に際しては、空港及び旅行客への混乱を最小限としつつ、高水準の保安を提供できる形で、実施期限を守りつつも、柔軟な対応を行う、旨述べている。

(c)本(2002)年5月21日に行われた米上院でのミネタ運輸長官の議会証言では、本年末までにすべての受託荷物検査のため、爆発物探知システム(Explosive Detection System)の設置を米議会が求めており、そのため本年中に、1100台の大型(ミニバン車程度の大きさ)機器一括調達が計画されている。また、小型の爆発物探知システム機器についても1100台を新たに各空港へ配備予定であり、その合計は全国で4600から4800台となる旨計画を説明している。他方、同探知システム機器の配備の関連で新たに必要となる操作要員については、当初議会での対策検討の際に想定されておらず、2万1500人の雇用が追加的に必要であると指摘し、右については、別途手当を検討している受託荷物の保安検査要員の交代により手当することを検討していると発言している。

(d)さらに本年7月25日のミネタ運輸長官が米上院(商務・科学・運輸委)で行った議会証言では、大統領が4ヶ月前に議会へ承認要請したTSA(運輸保安局)関係への44億ドルの追加保安対策緊急予算が、同議会での審議結果、15億ドル分(34%)が削減されたため、かかる事態に対してミネタ運輸長官は、このままでは、当初米議会が実施目標として野心的に設定した保安対策関連措置(特に、本年11月18日迄に全国429商業空港への連邦政府保安要員の配備、同年12月末までに各空港での受託荷物に対する爆弾探知のための機器設置)を、本年末までの目標期限どおりに実施するのは困難であるとの発言を行い、米議会側による同緊急予算の承認について再考を求めている。

ミネタ長官が併せ問題として指摘したのは、TSAが新たに連邦政府職員として雇用する常勤の保安要員について、当初の要求を2万人以上も下回る4万5千人程度までしか米議会は認めていない状況であり、不十分な予算であり、かつ、同予算の使用についても、柔軟性に欠ける内容であるとの点である。

(3) 厳しくなる今後のTSA活動

従来、米議会の航空保安強化に対する全面的とも言える理解を得て、TSA活動は、順調に目標どおりに実施して成果を上げ、また、順調な成果を議会へ定期的に報告をしてきた。今後引き続き米議会の諸要請に応じて実施するために必要となる追加緊急予算手当について、厳しく削減した予算査定を行っている米議会側と再考を求め、行政府との間での緊張関係が続くと思われる。

航空保安に対する取り組み・関心が一段落し、米議会が保安関連支出の抑制に向かう可能性や諸目標の実施期限の緩和を行うとの懸念もあり、他方、航空業界・空港当局の間でも保安措置強化による利用者への不便をさらに高めたくないとの考えが台頭する可能性があるとの見方もある。⁴⁾果たして、TSAが当初の予定どおりに目標対策措置の実施ができるのかどうか、厳しい状況になるう。

3 . ICAOでの航空保安の取り組み

(1) 国際民間航空機関(ICAO)総会における米国における連続テロ事件関連決議 (2001年10月)

カナダのモントリオールにおいて9月25日(現地時間)より開催された第33回国際民間航空機関(ICAO)総会において、米国における同時多発テロに関連した決議案「民間航空機を破壊の武器として濫用及び民間航空機を巻き込んだその他テロ活動に関する宣言」が、10月5日(現地時間)採択された。

同決議では、9 . 11のテロ事件を強く非難し、民間航空機を破壊の武器として使用することは、国際民間航空条約(シカゴ条約:国際民間航空の安全なかつ整然たる発展を確保し、国際航空における飛行の安全を増進することを目的とする)の精神と相反する行為であると宣言し、犯罪者の責任追及を全締約国に要請している。テロ事件直後の総会であり、会議で発言したすべての国がテロ行為を非難し、こうした犯罪

4) 2002年7月26日付 *International Herald Tribune* 社説

行為の責任を厳しく問うとの厳しい雰囲気そのまま反映した内容であり、米提案を修正した事務局案が強く支持されたものと思われる。

同決議は、航空保安に関する今後の取り組みについて、具体的な枠組みを明確にした点で高く評価できよう。また、航空保安に関する閣僚級の国際会議を可能であれば、総会開催後、同年末まで2か月を切っていたにもかかわらず、あえて、年内にもとといった早期開催に言及しているところに、ICAOとしての対応措置を迅速に決定すべきとの参加各国の強い意欲がうかがえよう。

早期開催のICAO航空保安閣僚級会合では、新たな航空保安分野でのICAOの活動に関する財政面措置につき話し合うことを予定し、資金面についても各国の早急なる検討が必要だとして、財政的・人的貢献を要請している。さらに、ICAO各締約国に対して航空保安に関する多国間条約やICAOの採択した国際標準及び勧告等の完全実施を求め、シカゴ条約の第17付属書(航空保安に関する国際標準及び勧告)及び関連付属書の見直し作業をICAO理事会に指示しており、その後、2001年12月には第1回の航空保安専門家会議が開催されている。

日本は、米国、カナダ他の諸国とともに右決議の主要内容となった、閣僚会議の早期開催、国際標準の見直し、航空保安監査の早期実施を主張し、積極的に支持している。(ICAO総会における米国における連続テロ事件関連決議については、資料2参照。)

(2) ICAO航空保安閣僚会合(2002年2月)

本年2月19日、20日の両日、ICAO本部で開催され(154カ国、24国際機関が参加)、同会議は、国際航空運送に対する信頼回復をアピールする閣僚宣言を採択して閉幕した。主要結果及び同会議中、特に注目されたICAOによる航空保安プログラムを実施していくために必要となる自発的拠出プレッジ(誓約)及び、採択された閣僚宣言内容について、以下紹介する。(同宣言詳細については、資料3参照。)

(イ) 主要結果

以下諸点について、閣僚会合としての合意がみられた。

- (a) 各国が航空保安に関連した多数国間条約・ICAOの航空保安国際標準規則を完全に履行。
- (b) コックピット(操縦室) ・ドア強化等関連の国際標準規定を強化する。
- (c) 航空保安分野(保安脅威情報や保安措置の調和) の国際協力を促進する。
- (d) ICAOによる航空保安に関する監視監査の義務的かつ統一の実施
- (e) 各国は、航空保安への脅威のレベルに見合った国内追加措置を実施する。
- (f) 各国監査の結果判明した欠陥の改善措置を支援するプログラムを実施する。
- (g) ICAO理事会が本年6月までに監査実施を含むICAO行動計画の詳細を策定し、各国及び関連国際機関の積極的参加を求める。
- (h) 国際機関・民間航空業界の自発的な資金及び現物拠出を求める。

この中で、まず注目すべき点は、ICAOが行う保安監査事業は、自発的、即ち、希望する国のみを対象とするのではなく、各国に対して義務的監査を実施するとの点で合意されていることである。これは、ICAOが決めた統一の監査手法や基準に基づき、各国への整合的な監査の実施を確保した点で、大きな意義があろう。また、監査対象として各国の国の保安計画のみならず、主要な空港についてサンプリング・ベース(各締約国の空港数規模に応じて、1から3空港程度を適宜対象として) の監査を実施することとしており、人員・予算面からすべての空港の監査を行うのが実際には不可能なことから、監査結果をもとに各国は監査を受けなかった他の国内空港についても、監査結果にもとづき手当するという実際的な考えが反映されている。

他方、監査結果判明した欠陥の改善ないし是正措置を支援するプログラムを実施するとの一般的な合意はあるが、必要となる財政面についてICAOとして有効な手当がどの程度打ち出せるのか、今後の課題となろう。

(口) 主要先進国による航空保安(AVSEC) 基金への拠出プレッジ(誓約)

米・加・仏等からは、航空保安閣僚会合の機会に積極的に拠出額をプレッジしたが、日、英、独、イタリア等主要先進国の中でも予算措置検討に時間を要するため、会合で具体的拠出額の表明に至らない国もあり、事務局の掲げた自発的拠出目標額には遠く及ばない結果であった。

しかし、ICAO事務局が既に確保していた各国分担金の余剰等から手当済みの170万ドルと合計すると約400万ドルを上回る航空保安活動資金手当がなされ、本年の活動経費は、ほぼ確保されたと思われる。

閣僚会合でのプレッジ額集計詳細は明確ではないが、同事務局が当初期待した2002年から3カ年分の拠出目標額である約17百万ドルの4分の1程度にとどまった様子である。今後、先進各国を中心にどの程度具体的な協力がなされるのか、注目される。

(3) ICAOの航空保安に関する国際ルールの見直し

(イ) 活動概要・経緯

ICAOは、2001年9月11日の米での同時多発テロの再発防止等のため、民間航空の国際線に適用されている現行のICAO航空保安関連(シカゴ条約第17附属書)国際ルール(標準・勧告)の見直し・強化等の活動を進めてきた。2001年12月7日開催のICAO理事会(日・米・英・独等計33カ国で構成)では、ICAO航空保安専門家パネル会合で纏められた航空保安関連の諸標準の見直し・強化(改正)内容が承認された。

今回の国際標準改正に関する同理事会での審議結果は、ICAO全締約国(187か国)に通報され、その実施の緊急性に鑑みて、2002年4月15日までに全締約国の過半数からの反対がないことを確認した上、同附属書第10次改正として成立した。同7月1日からは、ICAO新国際基準として適用が開始された。

(ロ) ICAO航空保安標準の見直し・強化(第10次改正)の主要点

(a) ICAO航空保安関連の諸標準の国内線への適用

「各国は、国際民間航空機への不法行為を防御するための措置原則が、国内線にも実施可能な範囲で適用されることを確保する」との規定が追加され、国内線へのICAOルール適用にも言及された。(下線部は筆者)

(b) 航空保安関連情報の共有に関する国際協力

航空保安関連の脅威(threat)情報の各国間での共有について、実施可能な範囲内で行うこと、及び各国が共有する機微な保安情報の取扱いについて適切な保護・取扱手順を講じることを新規に追加した。

(c) 各国組織及び適当な当局(appropriate authority)設置

「各国は、民間航空機の運航に対する不法妨害行為から防御するための規制措置及びフライトの安全かつ効率性を考慮した手順により、国家民間航空保安計画に関する文書の作成及び実施を行う」、「各国航空保安計画の実施の責任を有する適当な当局が、政府部内の各関係機関や空港及び航空機の運航者(航空会社)との間での業務の配分や調整を行うことを要請する」、「国家航空保安計画寺実施・調整のため、国家航空保安委員会を設置する」、「各空港毎に空港保安委員会の設置」を追加した。

(d) 保安検査基準の維持

「保安検査を行う人員に対して、職務遂行に必要な訓練及び必要な能力を有することを確保する、職務遂行基準の設置及び定期的評価の導入を行う」、又、「検査を実施する人員については、国家民間航空保安計画の定める要件に基づく認証を行う」等を追加した。

(e) 予防的保安措置

「各締約国は、運航者(航空会社)に対して、飛行中、許可なく人が操縦室へ侵入するのを防止する為、十分な措置を講じることを要請する」ことが追加された(操縦室扉施錠は、今後の検討事項とされた)。

「受託荷物(hold baggage)は、国際線の機体に搭載される前に適切な保安規制措置の対象となるよう各国が措置する」、「国際線の受託荷物全ての搭乗前検査(screening)を確保する措置を、各国は2006年から実施する」、「法執行官・その他権限を有する人員が、職務執行のため、機内に武器を持ち込むに際しては、関係国の法律に沿って特別な許可を要する」を追加した。

(f) 武装航空保安官の渡航

米国提案をベースに検討され、結局、「各締約国は、要請国の運航者(航空会社)の航空機に搭乗して、武装要員(armed personnel)が渡航する旨要請があれば検討する、又、右要請に関係する全ての締約国が合意した場合にのみ、右渡航は許可される」との内容で了承された。なお、ICAO事務局よれば、「武

装要員」とは、武装したエアー・マーシャルや、法執行官(law enforcement officers)である、また、各国間の同要員の渡航に関する「合意」形式には、特段の形式はなく、関係国が現行の法令に基づき、同要員の搭乗に同意するとの意である。

(g) 空港内アクセス(立ち入り)規制措置関連

「空港内のセキュリティ(保安規制のある)地域内に立ち入る乗客以外の(空港職員等の)人員について、経歴調査を含む適切な保安措置を講じる」ことが追加された。その際、空港職員等人員の評価の一環として、前歴等の経歴調査に犯罪歴の調査も含めると、当該国が法的な理由で困難な場合もあり、犯罪歴調査には「適切な場合(where appropriate)」の文言を定義(第1章)に追加の上、了承された。

(4) 最近のICAO理事会での審議

本(2002)年2月のICAO主催の航空保安閣僚会議で、ICAOによる航空保安活動事業の実施について基本的に承認された。しかし、活動事業の具体内容についての事務局内での事業計画策定・部内調整の作業に手間取り、同計画案のICAO理事会への提出が大幅に遅れ、かつ、同会合直前に配布されたりしたため、ICAO通常理事会会期中での見直し作業が円滑には進まない状況がみられた。5月27日から6月14日まで断続的にICAO理事会で審議があり、ICAO航空保安監査の実施を主な内容とする行動計画について、閣僚会合の際に、提示された当初目標額である1540万ドルの事業活動内容、各国からの拠出状況に対応した事業の優先度の決定について審議した。この中で、航空保安監査実施に必要なガイダンス資料の作成準備は最優先で進めることとし、また、事務局組織の新設については、慎重な検討が必要として、審議が先送りされた。

一部先進国から、行動計画中の各事業活動間での優先順位の見直し、通常予算事業と重複する活動経費の削減を主張したが、事業優先度の見直しはICAO事務局が今後も検討するが、当初の活動経費の目標額である1540万ドルは、修正しないまま

承認するとの形で6月14日の理事会で目標額はそのまま承認された。

4 .G8カナナキス・サミットに向けて

(1)G8交通保安専門家協議

航空や海上輸送といった交通分野でのテロ対策に向けた具体的保安措置について、6月26-27日のG8カナナキス・サミット(主要国首脳会議)に向けて、G8の専門家間での協議が今春に行われた(具体的日時・場所は非公表)。

右背景としては、米国から2001年の9.11事件以降の対応措置についてG8間での対策・協力を検討すべきであり、交通保安(transport security)に関してG8サミットでの取り扱いを専門家間で検討すべきとの提案に基づくものである。

航空、海上、陸上交通、入国管理といった関連分野を担当している政府専門家間の協議では、米は、政治的な緊急性をアピールした上、航空・海運を中心とした保安対策措置のG8による導入・実施目標時期の設定を求めるとともに、諸国際機関の活動を加速させることの重要性を強調した。

特に航空保安関連で議論の焦点となったのは、強化された操縦室のドアの導入・実施についての早期実施提案であった。右を実現するためには、航空機製造企業からの部品の調達可能性・同調達時期の検討や右にかかる各国(航空企業)の経費負担等の検討が必要であった。かかる提案について、各国専門家間で活発な意見交換があった。

(2)G8主要国首脳会議での航空保安についての合意事項

その後、G8間での頻繁なやりとりの結果、交通保安に関するG8協調行動として、2002年6月カナナキス・サミットで、航空保安対策関連で合意された点を要約すれば、以下の4項目となる。

(イ)強化された航空機コックピット・ドアを、可能な場合には2003年4月までに導入する

(ロ) ICAOが全締約国を対象とした航空保安監査を早期に(ICAOでは2003年から本格的実施を予定)実施することを支持する

(ハ) 途上国のキャパシティ・ビルディング(能力構築)支援に向けた協力を促進

(ニ) 非G8諸国に対して、ICAOが新たに実施する航空保安行動計画プログラムに対して、応分な貢献(proportionate contributions)を行うことを奨励する。

(上記関連部分については、英文資料1参照)

(3) 同合意内容についての評価等

これら航空保安関連の合意項目は、米国からの提案を基礎としたものであり、その内容の多くは、既にICAO(国際民間航空機関)が本(2002)年2月に開催した航空保安閣僚会合で打ち出した方針やICAOで検討された航空保安関連のルール(国際標準等)に関する最近の見直し成果をも踏まえたものとなっている。

ICAOでは、強化した操縦室ドアの導入を新たな国際ルールとして2003年11月迄に導入する旨既に決定していたが、国際機関での取り組みを加速させたいとの強い意欲から、同ルールをG8各国が率先して、前倒して実施する、さらには、国内線航空機も対象にするというように、ICAOでの合意点よりも一歩踏み込んだ形で、強い姿勢を明確にしたことが、注目される。ICAOによる各国の航空保安監査事業についても、既に航空保安閣僚会合で決定済みではあるが、同監査の早期実施が重要として、G8として早期監査を強く推進すべきとの姿勢を鮮明にしたところに意義が感じられる。また、G8各国のみならず多くの途上国がICAOの保安活動に積極的に関与していくべきとのメッセージも込められている。

要は、これら協調行動を出来る限り前倒してG8が実施し、テロ対策として重視される国際的な航空保安への取り組みを加速・徹底させたいとの米国の粘り強く、一貫した主張が、G8各国からの理解と積極的支持を得る結果となったと思われる。

(わが国の国際場裏での協調姿勢)

わが国は、昨年9月の同時多発テロ発生直後のICAO総会で、今後のICAOの国際

的対応を検討するための航空保安閣僚会議の開催や各国の航空保安体制を強化するためにICAOによる航空保安監査の早期実施を主張して、米国とも協調した姿勢をとってきている。かかる協調姿勢から、上記G8協調行動として合意された航空保安対策の各項目の導入・実施については、予算上及び技術的な困難が伴うものの、G8合意事項の実現に向けて、一致協力して進めていくべきとの対応を行った。同合意は、「交通保安に関するG8協調行動」と名付けられて、G8サミットの主要な成果の一つとなった。

(4)さらなる問題点の考察

航空保安について4項目の合意にいたる過程で、いくつかの問題点も明らかとなった。

(イ)航空機の操縦席強化ドアの導入については、ICAOでは、国際線民間航空機を念頭に2003年11月から導入するとの新ルールが予定されていたのに対して、協調行動では、さらに踏み込んで、国際線・国内線の区別をしないで、かつ、時期を前倒して導入しようとの提案は評価される。他方、提案時期までに、一斉に各国が装備する場合、調達に問題が生じないのかという点があり、主要航空機メーカーに確認をとる必要があった。フォローアップをした結果は、調達可能という結論であったので、基本的には良いとの考えとなったが、例え調達可能としても、実際に各航空会社の全航空機に運航計画に支障なく期限内に装備することには、実施上の問題もあり、合意された導入完了時期までに100%実施しえるとは思われないとの見方がある。この点については、技術的な問題はさておき、ほぼ可能と思われる項目は、G8サミットとして出来る限り合意をして、政治的に強いメッセージを世に出すことの方をより重視する、また、措置の実施については柔軟性をもって臨んでいくとの考えであったと思われる。

(ロ)また、ICAOが既に決定した各国の航空保安体制について、監査事業の実施を確保するための拠出について、G8先進各国の中でも、すべての国がこれまでICAOの通常予算の分担率に相当する拠出を行っているわけではなかった。こうした事情についての各国代表の間で現状認識に差がみられたと思われる。G8の間では、各国

の国内事情もあることから、具体的議論をする必要はなく、期待された拠出を行っていない国が例えあっても、今後、実現に向けて努力すれば、足りるとの考えであったと思われる。さらには、途上国の保安体制強化に向けた支援の必要性も指摘されたが、その裏付けとなる具体的財源には触れられなかった。この点について、G8として、今後協調して、政策的整合性・調整を図っていくことになる。

(5)〔補足〕9月11日以降のG8テロ対策協力：背景説明書」での航空保安の取扱い

今年のG8カナナキス・サミットでは、ICAO航空保安にも言及した交通保安対策を含むG8テロ対策協力について背景説明書が準備された。その要点は、G8諸国によるICAOの航空保安事業活動へ相当額の新たな自発的拠出、及びかかる拠出により、航空保安に関する国際標準の履行を確保し、各国旅行者を保護するための新国際標準策定を促進することとされた。

(説明背景書中、航空保安部分は、英文資料2参照)

5 . 結論と提言

(1) G8サミットでの航空保安についての4つの合意は、ICAOで決定した取り組み措置、新たな国際ルールの実施に向けた流れを加速し、徹底させる上で大きな役割があったと思われる。G8サミットやICAO等では、9.11事件を契機とした航空保安の強化、その緊急性、政治的な重要性は自明であり、誰も異論を唱えるものはいない状況であった。再発防止に対する国際的な関心・意欲の高さを反映しており、着実な成果を期待できるものであった。他方、航空保安強化の具体的措置内容についての検討の場では、国内法との整合性といった法的問題の検討や早期実施のための体制・経費負担に問題があるといった指摘があり、実施内容・時期等について途上国も参加して各国間の合意を得るまでに相当な日数を要するのはやむを得ない面があると思われる。

(2) また、米国では、これまで迅速かつ積極的に航空保安対策措置強化に取り組んできており、着実な成果が議会に報告されてきた。しかし、米議会からの要請のあった保安措置目標を実現するための追加的緊急予算について、今(2002) 年半ばには、同議会と行政府との間の見方が乖離しつつあることが明らかになっている。再発防止のため、全米429商業空港での保安体制の徹底強化を目標としてきたわけであるが、道半ばにして、目標達成の見通しは困難になりつつある。同議会による行政府の保安関連追加緊急予算への理解と支持を引き続き得ることができるのか、今後が注目される。

(3) グローバル化が進む中、国際民間航空の安全性に対する信頼を回復し、その健全な発展を推進する上からは、ICAOの役割は大きい。本来、統一的・整合的な航空保安に関するルールの適用が必要であり、航空保安体制の強化についても国際的にシームレスな(継ぎ目のない) 体制を維持出来なければ、世界から9 . 11と累次の事件の再発を防止することはできない。これに関連して、途上国には、人的・資金的な問題があることは、ICAOやG8サミットの検討の場でも言及があり、認識はされている。先進各国としての協力・支援として具体的に何ができるのかを検討しておく必要がある。ICAOでは、2003年から専門家チーム派遣による各国(空港) の保安状況について監査事業を実施すべく、実施体制について検討・準備を進めており、地域的航空機関による自主的保安監査の実施経験も踏まえ、公正かつ中立的、効果的・効率的に進める必要がある。また、航空保安監査の結果、保安上の欠陥が指摘された後、各国(民間企業) が改善に迅速に取り組める体制の整備を今から検討しておく必要がある。まずは、ICAOによる航空保安活動経費へ先進国による相当額の自発的拠出を是非とも行う必要がある。

(4) 途上国も含めて各国政府と航空機を運航する民間航空企業・航空業界との間でのより緊密な連携・協力による保安体制強化に向けての努力を一層重視する必要がある。他方では、テロによる直接の被害・損失を受けた米民間航空企業への各種支

援・助成を積極的に行う米国政府のやり方は、航空企業の経営体質・競争力を高める結果ともなり、国際航空市場における各国民間航空企業間の公正な競争を歪曲する恐れがあるとするEUの主張もあり⁵⁾、米との間で今後議論があろう。各国政府による航空企業への支援・助成措置について、どこまで線引きをするのか、今後、特に先進各国の対応が注目されよう。

(筆者は国際経済第二課企画官)

資料1: 米航空保安専門家チームによる提言(概要)

< 空港内保安強化措置 >

以下5項目

(1) 航空機利用乗客の検査実施は、新たに設置される連邦政府法執行機関の直接の監督下に置くべき:

- ・ この法執行機関の下で、保安運用に関する新基準の設置、保安・検査要員 (screeners and security personals) の徹底的な身元確認及び同要員訓練の実施、検査機器の調達・維持、連邦・州・地元レベルでの法執行機関と協力しつつ進める。
- ・ 同法執行機関から全米空港へ訓練された連邦運輸保安官の配備を行い、空港の保安機能強化に係わる全ての領域事項の監督・運営を行う。

(2) テロ脅威に関連した保安情報の共有が、航空保安に関連した当局間で継続的に行われるべき:

5) 一例として、本(2002)年3月25 / 26日に開催されたEU運輸相理事会会合で、その他議題の一つとして、米国を念頭に置きつつも名指しはしないで、第3国との航空関係では、政府支援を得た第3国航空企業との不正な競争慣行に対抗するための新たな提案について、デ・パラシオ欧州委副委員長より最近の検討状況が報告された旨公表されている。

- ・航空会社及び空港管理当局によるテロ脅威への迅速な対応や、コンピュータ利用による乗客の事前検査システムを含め、空港・航空会社職員の検査強化及び空港内保安アクセス強化のため、新規技術の採用を促進する。

(3) 空港保安プログラム強化に向けた新技術のより広範な配備：

- ・乗客や空港関係従業員の身元の検証や爆発物探知・乗客の手荷物検査に係わる新技術が開発されており、これら新技術を空港保安プログラムの中で、迅速かつより広範に配備することが強力なテロ対策措置となる。

(4) 空港での乗客検査及びその他の事前保安手続きによる航空機利用客に対する保護の強化：

- ・航空会社や空港当局は、連邦航空局と協力しつつ、全ての乗客にコンピュータ利用による乗客の事前検査システムの新規導入かつ効果的適用を義務づけることを検討する。
- ・航空会社社員・整備要員及び乗客等、地位に関係なく、例外なく、搭乗前検査を義務づける。また、搭乗前検査時間を短縮し、効率的検査を実施できるよう機内持ち込み荷物個数を制限する。
- ・空港従業員が使用するアクセス用ドアのコード番号や鍵は短期間に変更する。

(5) 乗客に関する自主的事前検査(voluntary pre-screening of passengers)に関する全米プログラムを迅速に設置し、新技術利用による身元確認方法を使用し、大多数の(問題のない)航空機利用客の迅速な審査を促進し、保安担当者の限られたリソースの効果的な使用を可能とする：

- ・生体測定学上ないしその他の個人を識別する新技術の利用(biometrics and other emerging technology to validate personal identity)による賢明な本人証明書(smart credentials)の発行を伴う自主的な乗客事前検査に関する全国的プログラムの設置により、より迅速かつ効果的な方法による乗客の航空機への移動を図る。
- ・右プログラムの設置前においても、パスポートを乗客検査や識別のために利用することを検討する。

< 航空機の保安強化 >

以下6項目

(1) フライトデッキ(操縦室)のドア・デザインの変更:

(イ) 不法侵入者のアクセスを拒否し、小火器等の使用による脅威に耐えうるようコックピット・ドアの設計(デザイン)の変更を行う。当面の措置として操縦室扉の補強(錠前用差し金 : deadbolt、クロス・バーやネット等)を、30日以内に開始し、90日以内に完了する。

(ロ) 6ヶ月以内に、以下を考慮した新ドア・デザインの承認:

- ・ 急激な気圧低下時におけるコックピット内の適正な換気措置の設置ないしドア密閉メカニズムの解除
- ・ 非常時における乗務員の脱出・救助
- ・ 不法侵入に対する障壁(barrier)の設置

(ハ) 米国内航空機のドアを上記のものに1年以内に取り換える。また、現在の操縦室ドアから、爆発物による攻撃の衝撃に耐える特別な物質を使用した強固なドア開発を検討する。

操縦室は、二重ドアとし、最初のドアを閉めた後にしか次のドアが明けられない構造(mantrap)を検討する。

(2) フライト・デッキ(操縦室)へのアクセス再検討:

(イ) 操縦室へのアクセス変更を実施(30日以内)。

- ・ 操縦室に近い機内前方トイレ・調理室付近への乗客の立ち入りを禁止する。
- ・ 機内のカーテンや間仕切を常に開いたままにして、機内の見通しをよくする。
- ・ シートベルトの着用サインを厳格に実施する。
- ・ 不審乗客に関する乗務員間の迅速な連絡報告の促進・強化。
- ・ コックピットに進入できる者を識別するため覗き穴、合い言葉(code words)の使用。
- ・ 機内での脅威の発生を直ちに操縦室に通報する手段の確保と警報を受けた際に操縦士が操縦室のドアを強化し、着陸手続きを迅速に開始できる方法を検討

する。また、自動的な脱出警報システムの装備も検討する。

(ロ) 操縦室ドアの外側への監視カメラの設置及び同ドア付近の常時照明によりアクセスする者の識別強化を図る。

(3) 機内及び操縦室内での防衛能力:

(イ) ハイジャック時、乗務員が客室及び操縦室内におけるスタンガンといった殺傷力のあまりない装置(non-lethal devices)の使用や同使用について乗務員の訓練を検討する。安全戦略の考えとしては、操縦席の乗務員は脅威のある期間中は、密閉された内部にいて、乗務員はパイロットの助けなしに客室内の混乱に対処する。パイロットに対するスタンガン等殺傷力の低い装置へのアクセス及び特別な自己防衛訓練。

(ロ) 機内におけるパイロットの武装化検討

(4) 安全訓練:

(イ) 安全訓練計画の見直し:

あらゆるタイプの脅威に対応できるよう、乗務員に対する初期及びリカレント(一定の期間後繰り返し行う)訓練プログラムの更新

(ロ) 安全脅威に関する情報の乗務員への迅速な提供

(5) 客室内の検査手続き:

(イ) 乗務員による客室検査に関する訓練強化

(ロ) 長期的には、新たに連邦安全当局を設置して機内の危険物等検査実施体制を整備。

(6) 自動送信機(transponders):

(イ) ハイジャック時における航空管制当局との継続的な自動送信装置による連絡を確保するシステムを設置する(レーダーのみによる航空機の探査は不十分)。また、ハイジャック時にハイジャックした者による飛行機コントロールが不可能なロック・イン・システムの検討。

(ロ) ハイジャックに対する最後の措置として飛行機の防衛的操作(急激な降下、気圧低下)の検討。

(参考) 米連邦航空当局が発表した空港・航空会社による保安措置

2001年10月8日、米連邦航空局(FAA)が発表した空港・航空会社に対する保安措置強化の主な内容は以下のとおり。

- ・ 政府発行のID(身分証)の提示
- ・ 機内携行バッグは一つ及び個人バグ一つのみ
- ・ ナイフ等凶器となりえるものは受託荷物(checked baggage)とする
- ・ 飛行機の保安を強化するため、技術開発に2千万ドルの無償計画を創設
- ・ 連邦航空保安官プログラム(保安官のリクルートを連邦政府が実施)
- ・ 米航空保険プログラム(5千万ドルを越える戦争リスクによる第三者損害賠償については、米航空当局(FAA)が保証する)

資料2: 民間航空機を破壊の武器として濫用及び民間航空を巻き込んだその他のテロ活動に関する宣言(骨子)(2001年10月ICAO総会で採択)

- 国際民間航空機関(ICAO)総会決議 -

1. 今回のテロ活動を、市民社会の行動規範や国際法に反するものとして強く非難(condemn)
2. 民間航空機を破壊(destruction)の武器として使用することは、シカゴ条約の精神と相反する行為であり、民間航空機及び航空施設を利用したこのような或いは他のテロ行為は国際法上の重大な違反である旨を宣言(declare)
3. シカゴ条約第4条(民間航空の濫用)に基づき、同条約の目的と相容れないいかなる目的にも民間航空機が使用されないことを確保(ensure)し、民間航空機の濫用につき、右を計画・組織し、または、同犯罪者を支援、匿った者に対し最大限の厳しさをもって責任を追求するよう全締約国に要請(urge)
4. テロ活動を調査し、同活動に参加した者については、いかなる形の関与であれ訴追を支援し、逃避先を提供しないよう協力の強化を要請(urge)
5. 航空保安(aviation security)に関する多国間条約並びにICAOの航空保安に関連する標準/勧告/諸手続きの完全実施、右実施状況のモニタリング、民間航空に対

するテロ活動の防止・撲滅のための追加的保安措置を講じる努力の強化を要請(urge)

- 6 .民間航空へのテロや不法行為の撲滅を支援・強化するためICAOの航空保安(AVSEC)メカニズム(注)への財政的・人的な貢献を要請(urge)し、同分野でのICAOによる迅速な行動を可能にするための特別拠出に賛同するよう全締約国に呼びかける(call on)とともに、航空保安分野におけるICAOの活動へのより安定的な拠出のための提案を策定し、かつ適切な決定を行うよう理事会に指示(direct)
- 7 .理事会及びICAO事務局長に対して以下につき迅速に行動することを指示(direct)。

- ・民間航空への新たな脅威に対処すべく、特に既存の航空保安関連諸条約の適切な見直し
- ・シカゴ条約第17附属書(航空保安)及びその他同関連付属書の見直しを含むICAO航空保安事業の見直し
- ・空港保安や国家保安計画を例としたICAOの保安監査事業の設置を検討
- ・技術協力を含むその他必要となる行動

- 8 .以下諸目的のため、航空保安に関するハイレベル、閣僚級の国際会議を可能であれば、本年末までにモンリオールにて開催するよう理事会に指示(direct)

- ・民間航空に関するテロ活動の防止・撲滅
- ・保安分野での標準 / 勧告 / 諸手続きの採択及びその実施の監査に果たすICAOの役割強化
- ・必要となる財政的手段の確保(上記6 .関連)

(注)航空保安(AVSEC)メカニズム:

1989年開始。各国の自主的拠出と一部ICAO通常予算を基に、民間航空機に対する不法妨害行為を防止するため、締約国の要請に応じ、第17付属書の国際標準・勧告の遵守を援助する活動を行う。具体的には、保安組織、技術に対する助言、国際航空保安調査・評価の実施、航空保安訓練、セミナーの実施、第17付属書に基づ

く航空保安基準の自主的監査等。

資料3: ICAO航空保安に関するハイレベル閣僚会合宣言(概要)

2002年2月19日及び20日、モントリオールのICAO本部においてICAO航空保安に関するハイレベル閣僚会合が154の国と24の国際機関を代表する各国閣僚等の出席を得て開催され:

- ・ 民間航空機を破壊の武器として使用すること等を非難することを再確認し、
- ・ 防止措置の強化の必要性に留意し、
- ・ 経済発展における航空の重要な役割を強調し、
- ・ 民間航空の安全と保安に対する政府の責任を強調し、
- ・ 多くの国で航空保安において大幅な改善が進められていることに留意し、
- ・ グローバルな航空保安を確保するためには各国統一的な取り組みが不可欠であり、ある箇所の欠陥は全世界的な脅威となることを認識し、
- ・ グローバルな航空保安ネットワークは全ての国の共同責任(collective responsibility)であることを確認し、

1. 以下を宣言する:

- (1) 多国間条約・ICAO標準等(SARP s及びPANS)を完全に導入し実施する。
(注: SARP: 標準及び勧告、PANS: 標準関連の詳細マニュアル)
- (2) 脅威のレベルに対応した更なる国内措置を適用する。
- (3) 安全及び保安の分野での国際協力を促進し、保安対策の調和を図る。
- (4) 民間航空に対する過度の負担を避けるため、保安対策を効率的に実施する。
- (5) 可能な範囲において、保安対策が旅客、貨物、郵便、航空機の流れを阻害しない。
- (6) 航空を利用した旅行に関する一般の人々の信頼を回復し航空産業を再活性化
する。

2. 以下の内容を盛り込んだ、グローバルな航空保安対策を強化するため、ICAOの

「航空保安行動計画」の確立を支持する。

- (1) 新たな、また、台頭しつつある脅威の分析及びグローバルな対応の検討
- (2) コックピットの防護を始めとする、航空保安に関連するシカゴ条約附属書の規定の強化
- (3) 締約国のみならず空港(全空港ではなく、サンプリング・ベース)を対象とする、保安措置についての定期的で義務的、かつ、体系的で統一された監査
- (4) 改善措置を実施するためのフォローアップ援助プログラム

3 . ICAO理事会に対し、2002年6月14日(第166回理事会会期の最終日)までに上記行動計画の採択を行うよう求める。

4 . 具体的な結果を早期に達成するため、全締約国等による上記行動計画への全面的かつ積極的な参加を求める。

5 . ICAOの諸活動と全ての締約国による保安措置強化のための上記行動計画に対して、国際機関と航空産業が十分に資金及び援助措置に貢献するよう求める。

英文資料1: 交通保安に関するG8協調行動(航空保安の抜粋) (2002年6月):

Cooperative G8 Action on Transport Security initiative:

Aviation Security

- Accelerate implementation of standards for reinforced flight deck doors for all G8 passenger aircraft, by April 2003 wherever possible
- Support in ICAO the rapid implementation of mandatory aviation security audits of all ICAO contracting states.
- Enhance cooperation, in a spirit of capacity-building assistance, on aviation security with other countries. The G8 will also share their information and assessments about security vulnerabilities.
- Encourage non-G8 countries to make, as we have done, proportionate

contributions to the ICAO AVSEC mechanism, and encourage MDBs to consider requests to assist developing countries in this area.

Implementation

In order to ensure timely implementation of this initiatives, we will review progress every six months, providing directions as required to G8 experts. G8 experts will pursue these priorities and will promote policy coherence and coordination in all relevant international organizations (ICAO, IMO, WCO, ILO), in partnership with industry.

英文資料2:9.11以降のG8テロ対策協力に関する背景説明書(航空保安部分の抜粋)

G8 Counter-Terrorism Cooperation since September 11 : Backgrounder

テロ攻撃の脅威の削減、旅行の安全性を改善すること:

Reducing the threat of terrorist attack

Improving the safety of travel

- G8 members have been implementing new standards to ensure the safety of travel for their citizens. G8 airlines have tight new security standards, performance-tested daily.

- G8 members are providing substantial new voluntary contributions to the International Civil Aviation Organization(ICAO), particularly to its aviation security program. These contributions help ensure compliance with international standards and develop new standards to protect travellers.