



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.11.02 No. 28 - 06

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan  
幹事会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4  
フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

不法妨害行為に対する民間航空機の防護に関する日乗連ポリシー(案)

## IFSO(=Sky Marshal)に関するポリシー(案)について

日乗連ポリシー セキュリティ関連(案)の説明 その1

### 背景説明

皆さんもご存知のとおり、2001年9月11日米国で発生した同時多発テロは、今までのハイジャックの概念を根本から覆す事件でした。この結果テロやハイジャック防止対策も大きく変更する必要性が出てきました。IFALPAはICAOを始めFAAやJAAなどの行政、航空機製造メーカーなどとその防止策見直しを行うグループ(GASAG)に積極的に参加して意見を述べています。

日乗連(ALPA Japan)SECURITY委員会は、IFALPAのSECURITY Committeeに参加するとともに、これ等の防止策の策定や規定制定に関わっています。

日乗連内でも米国の同時多発テロ以来航空保安に関する事項は最重要課題のひとつとして議論してきました。今後、世界の情勢にあわせSECURITY関連の日乗連ポリシー(案)を順次提案しています。

今回は緊急課題であるIFSO(In-Flight Security Officer)機内保安要員(=Sky Marshal)についてPOLICY案およびその趣旨説明を3回にわたりお知らせします。

(GASAG: Global Aviation Security Action Group)

### IFSO(IN-FLIGHT SECURITY OFFICER) =SKY MARSHAL

IFSOは、これまで「Sky Marshal」、または、「Air Marshal」などの呼称が用いられてきました。日本では、先のワールドカップサッカー開催時には、警察官の「警乗」の用語が使用されています。

「Marshal」の語源は、アングロサクソン系の法執行官という意味合いがあるそうですが、私たちの中には、西部劇の保安官(シェリフまたはマーシャル)を、想像します。こういうことから、Sky Marshalの和訳は、武装警官ということになるのでしょうか。では具体的に、どういうものを指すかという、これまでにこれという定義は出されていません。ICAOでも、Definitionを現在は持っていませんが、まもなく予定される規程では、IFSOの用語が使用されるということですので、今後、Sky Marshalについては、IFSOとして取り扱うことにします。

### Sky Marshalの始まり

古くは、イスラエルが、頻発するパレスチナ解放戦線(PLO)によるハイジャックへの対抗策として採用しています。また、同時期にキューバ問題に絡んで多発するハイジャックに悩まされていたアメリカも、Sky Marshalを採用していました。911事件以前に、Sky Marshalの制度を運用していたのは、イスラエル、オーストリアなど、10カ国程でした。高い質の維持が不可欠のSky Marshal制度には、コストと国民的アイデンティティに支えられるモラルが必要です。安価なSky Marshalにより機内に持



ち込まれる武器は、結果として機内のリスクを高めることから、IFALPAでも、「強く反対」のポリシーを堅持してきました。（注：Policyは、2002年に次段波線のとおり改定されています。）

### 9 1 1テロ以降のIFSO

9 1 1のテロは、これまでのハイジャック対抗策が、まったく無意味になってしまったことを白日の下に曝してしまいました。そのため、航空機の大量破壊兵器としての使用抑止には、テロリストから操縦室を防御することが、機内対策の至上命題となりました。その対策として操縦室ドアの強化、CCTVの装備、ドア周辺の安全地帯を確保するための手段などが実施されています。IFSOについては、9 1 1以降アメリカやドイツ、オーストリアを始め、導入する国が少しずつ増加し20数カ国に至っています。

2002年、IFALPAは、「一定条件に合う場合には、IFSOの配備には反対はしないが、もし配備する場合には、乗員と政府が十分に協議するべきである」とのポリシーを全会一致で採択し、IFSOの方針についてのICAOでの議論、検討に参加してきました。ICAOは、近いうちにIFSOについての具体的な基準を出す予定です。

このような中、2003年12月、米国土安全保障省は、航空機を悪用したテロを防ぐことを目的として、米国内の空港を離着陸したり、米国の上空を通過したりする旅客機と貨物機のうち指定されたフライトを対象に、訓練を受け武装した法執行機関の職員を機内に配置することを、必要に応じて各国政府や航空会社に求める方針を発表しました。しかし、欧州連合（EU）は、米国の提案を拒絶する対応を取り、そのため年末年始には、テロ情報から欧州発米国行きのフライトが相次いでキャンセルされる事態も発生しました。

同時にIFALPAは米国の施策に強く反対し、「基本的にSky Marshalの搭乗には反対である。Sky Marshalの搭乗が必要と認められる便は運航すべきでない。また、どうしてもSky Marshalを搭乗させるのであれば、条件整備が必要である」というIFALPA Policyに沿った声明を発表しました。その後本年3月に行われたIFALPA年次総会では、IFALPA会長が参加各ALPA会長を招集しIFSOに関する意見交換の場が設けられました。その場では、IFSOについて準備が整っていない国が未だ多くあることが確認されました。

しかし、2004年3月スペインで発生した「列車爆破事件」により欧州のテロ、ハイジャック施策は、見直しを迫られることとなりました。その後EU（欧州連合）では、IFSOの実質的配備への検討が始まり、DOC 30（Security関連のマニュアル）に、IFSOの規定を盛り込む作業が進められています。乗客の個人情報については、米国と欧州連合（EU）の加盟国間を行き来する航空旅客の個人情報（航空会社の持つ乗客の氏名や住所、旅券番号など34項目の情報）を事前に米側に提供する協定が締結されました（2004年5月）

さらに、2004年6月G8においてテロ対策に関連して、「G8 安全かつ容易な海外渡航イニシアティブ（SAFTI）」が採択されました。その項目内にテロ対策の強化として、IFSOの配備が含まれています。

17. 保安要員及びスカイマーシャルの訓練、選抜、使用を含む、航空並びに陸上保安措置のベスト・プラクティス及び手続きを作成するための努力を適切に加速し、国際民間航空機関（ICAO）とテロ対策行動グループ（CTAG）において、専門知識と情報を他国と共有するためにどのように取り組むか検討する。2004年12月までにこれらの合意されたベスト・プラクティス及び手続きの実施を開始し、2005年中に完成させる。

新聞報道によると、日本では前述G8のSAFTIの採択を受け「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。日本航空、全日空の米国便に交代で搭乗させる。すでに両府県警の幹部数人を「スカイマーシャル」と呼ばれる航空保安官制度を持つドイツに派遣して訓練を受け

させており、年内にも搭乗を開始する方向で、国土交通省などと協議している」とのことです。

## 日本における「警乗」

国内での「警乗」は、2002年のワールドカップサッカー開催期間に実施されています。米国同時多発テロ以降、政府は、国内における「ハイジャック・テロの防止に万全を期すため」として、「フェーズEの徹底、空港等の警戒警備の強化等を図る」ために、いくつかの対策を実施しています。

- 地上における「ハイジャック等の未然防止対策」には、ダブルチェックの実施
- 航空機内への凶器の持込みの禁止のための法令の改正
- 3空港での集中的かつ重点的なハイジャック防止体制等の監察等の実施
- 大会期間中を中心に、日本到着の航空機について適切な保安措置を講ずるよう外国政府への要請
- 航空機機内対策の警察官の警乗

このなかで、機内対策としての「警乗」の目的は、「機内において、テロ・ハイジャック犯等を制圧するため」とされています。しかし、当時の航空会社の説明における「警乗」は、「フーリガン対策」を目的として実施するというものであったため、実施の前提となる基本的な事柄で、政府の発表とのギャップがあることは大きな問題だったと言えます。

ワールドカップ期間中、「警乗」は、韓国便、及び一部の国内便において実施されました。「警乗」者は、出発地空港所在の、各都道府県警より警察官が派遣されました。「警乗」実施期間中に、実際に「警乗」を経験した乗員からは、主に「警乗」者との連携体制への疑問と不安について多数の意見、及び要望が寄せられました。これは「警乗」実施における準備（Manual、Procedure、訓練）の不十分さを裏付けるものとなりました。こうしたことから、緊急時の指揮系統についての問題、および機内での武器使用に関する不信の問題は、深刻な課題として提起される結果となりました。

## 「警乗」と課題

「警乗」問題の背景には、法律に関わる問題と、航空機輸送における特殊環境により派生する問題があります。「警乗」は、鉄道等における警乗と同様に警察官職務執行法による警察官の業務として実施されました。しかし、鉄道等の地上輸送機関と航空機輸送の運航環境には決定的な隔りがある中で、航空機への「警察官の警乗」に、警察官職務執行法を適用することには限界があります。航空機の運航におけるPICの責任と義務は、航空法が規定しています。航空法と警察官職務執行法を関連付けるものは、一切明らかにされていません。政府の説明では、警察官とPICから出されるそれぞれの指示は、それぞれが振り所とする法律に則ったものであり、航空機内の指揮権は「並列的に存在する」（航空局見解）と説明されていますが、規定すべき法的整備の欠如は、PICと「警乗」者のそれぞれの指揮権の法的根拠に混乱を生じさせます。

## 今後の取り組み

これまでの経緯を踏まえれば、IFSOが航空機に搭乗するためには航空法の規定によらなければならないと考えます。IFSOの搭乗は警察官職務執行法ではなく、専門職として航空法に規定される、または、航空法73条関連における乗組員と同等の扱いとすることが必要です。

航空機輸送における特殊環境により派生する問題として、機内におけるIFSOの武器使用が航空機に与える影響について事前の十分な検証が実施されなければなりません。これは、武器使用による操縦室、計器類、油圧系統などへの影響を精査し、航空機運航の特性、航空会社、機種毎のProcedure（安全、緊急操作を含む）を乗員と協議したうえで設定することが不可欠だということです。

参考:警察官職務執行法（抜粋）

（犯罪の予防及び制止）**第五条** 警察官は、犯罪がまさに行われようとするのを認めるときは、その予防のため関係者に必要な

警告を発し、又、もしその行為により人の生命若しくは身体に危険が及び、又は財産に重大な損害を受ける虞があつて、急を要する場合においては、その行為を制止することができる。

(武器の使用) **第七条** 警察官は、犯人の逮捕若しくは逃走の防止、自己若しくは他人に対する防護又は公務執行に対する抵抗の抑止のため必要であると認める相当な理由のある場合においては、その事態に応じ合理的に必要と判断される限度において、武器を使用することができる。(後略)

(他の法令による職権職務) **第八条** 警察官は、この法律の規定によるものの外、刑事訴訟その他に関する法令及び警察の規則による職権職務を遂行すべきものとする。 (下線日乗連)

## IFSO 日乗連 POLICY 案

日乗連では、前述のとおり、IFALPA Security Committee に参加し、世界の航空保安に関する情勢の変化、取り組みに参加、これを国内に持ち帰り議論を重ねてきました。その結果以下の Policy 案が現在の到達点となり、これを皆様を紹介、職場の意見を収拾することとなりました。

### 2.8 IFSO ( In-Flight Security Officer =Sky Marshal )

- 2.8.1 日乗連(ALPA Japan)は、民間航空機への IFSO(航空機搭乗保安要員)の配備には原則反対する。
- 2.8.2 IFSO の配備を必要とする不安全、即ち不法妨害犯行が発生する可能性がある状況においては、当該運航を中止しなければならない。
- 2.8.3 抑止力として、又は、日本政府若しくは他国の指示により IFSO を日本国の航空事業者の運航する航空機に搭乗させる場合、国は、操縦室の独立を守り、運航の主権を守ることを目的に、以下の要件を含む法律を定めなければならない。
  - A. IFSO は、政府の認定を受けた IFSO を専門職とする政府職員でなければならない。
  - B. IFSO の人選、資格認定、訓練および管理は高度な基準を維持し、実施されなければならない。
  - C. IFSO は、航空法により目的と業務が規定され、機長の指揮監督下にななければならない。
  - D. IFSO が機内で取る措置は、承認された対抗策(東京条約 6-2)に限定される。
  - E. IFSO の行動基準は乗員との協議により設定されなければならない。
  - F. IFSO の訓練は、航空機運航の特性、航空会社の Procedure との整合性などの訓練が含まれていなければならない。
  - G. IFSO の配備には、国と事業者による機密保持の体制が確立されなければならない。
  - H. IFSO との Communication、協調対応に関する、乗務員の訓練が実施されなければならない。
- 2.8.4 IFSO の搭乗に関する情報は、機長に対して適切に通知されなければならない。

#### Note 1 : IFSO の定義 :

IFSO とは、上記 2.8.3 A~H の要件を含む国の法律に基づき、民間航空機に搭乗する機内保安要員のことをいう。IFSO の配置は、操縦室の防御を目的とする。

#### Note 2 : IFSO に関する議定書

東京条約 : 航空機内で行なわれた犯罪その他ある種の行為に関する条約

6-2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft or of persons or property therein.

機長は、自己が拘束する権限を有するものを拘束するため、他の乗務員に対し、援助を命じ又は承認することができるものとし、また、旅客に対しては、援助を要請し又は承認することができるが、命ずることはできない。いずれの乗務員又は旅客も、妥当な防止措置が航空機又はその機内の人若しくは財産の安全を保証するため直ちに必要であると信ずるに足る相当な理由がある場合には、機長の承認を得ることなくその防止措置をとることができる。