



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2005.01.20 No. 28-19

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

AVSEC World 2004 in Vancouver 参加報告

先日、発行いたしました日乗連ニュース No28-11 にて報告の通り、2004年11月1日～2日に Canada の Vancouver にて IFALPA Security Committee が開かれました。それに引き続き11月3日～5日の日程で AVSEC World 2004 が開催され、ALPA Japan Security 委員会から2名が参加しました。

AVSEC World の AVSEC とは Aviation Security の略語で、AVSEC World は年一回 IATA の主催で開かれる航空保安の向上を目的とするシンポジウムおよび航空保安関連機器の展示会です。

この AVSEC World には主催者の IATA のほかに event host として ICAO、ECAC(European Civil Aviation Conference)、ACI(Airport Council International)、ATAC、また協賛団体として InVision、ANALOGIC、L3、smiths、LOCKHEED MARTIN、GARETT、checkport などの航空保安関連企業、また Air Canada、Vancouver 空港当局、そして IFALPA も名前を連ねています。

出席者は IATA、ICAO からはもちろんのこと、米国本土安全保障省をはじめとする各国の政府・警察関係者、各空港当局・航空会社の保安担当、航空保安関連企業の担当者など、事前登録済みだけでも350人ほど、シンポジウム会場内をざっと数えても4～500人という非常に大規模なものでした。

今回 JCAB からの参加者は確認できませんでしたが、JAL から2名、ANA から1名、危機管理担当部署から参加していたようです。

航空の世界規模の発展に伴い、各国政府、産業界、航空界など多数の組織が航空保安に対して責任を共有するようになってきています。シンポジウムは3日間にわたり開催され、

“It’s everyone’s business.” をテーマに、現在の保安体制の検証、改善点の見極め、最新の技術の紹介、今後の展望などが討議され、活発な質問が交わされました。IFALPA Security 委員会からも Captain Nico Voorbach が講演者として出席し、乗員の立場から見た航空保安について意見を述べました。

シンポジウムの議題は

1. 2004年における空港保安：現在の世界基準で十分か？
2. 空港監査プログラム：世界的、地域的な展望
3. 空港・航空会社従業員の役割、乗客の役割
4. 航空貨物の保安
 - ・航空会社、空港、乗務員それぞれが抱える問題点
 - ・航空貨物に対する脅威、検査技術
5. 保安要員の採用、訓練、配置
6. 航空保安とリスクマネジメント
7. 保安当局、オペレーションセンターの役割
8. 航空保安とプライバシー
9. テロリスト対策、テロの分析
10. 発展途上国への航空保安向上援助
11. 空港保安
12. 飛行中の航空機に対する保安体制の向上

と多岐にわたり、特に昨今の航空テロの分析、航空機へのテロ対策、航空貨物の保安体制には多くの関心が寄せられ、傍聴者が詰め掛けました。

紙面の都合ですべての講演内容を紹介できないのが残念ですが、関心が寄せられたものを中心に議題1.9.11について講演の要点をご紹介します。

議題. 1 2004年における空港保安

講演者：Doron Bergerbest-Eilon (Israel Security Agency)

1960～70's 航空機のハイジャック

1980～90's 爆発物による航空機の爆破

2000～ 民間航空に対する自爆テロ

たいてい大きな悲劇の後に航空保安に大きな変化がある

イスラエルは航空機に対するテロ活動が繰り返されており、MANPAD対策(MANPADについては後述)、スカイマーシャルの導入ほか、航空機の保安体制向上が世界に例を見ないほどのレベルでなされている。

講演者：Craig Bradbrook (Airport Authority Hong Kong)

空港保安の弱点

旅客の所持品と持ち込み手荷物の検査

制限区域やクリーンエリアへ空港内従業員が手荷物検査なしで出入りできる

航空貨物が旅客の預託荷物と同様の基準で検査されていない

議題 . 9 テロリスト対策、テロの分析

講演者：Bill Gaches (US Terrorist Threat Integration Center)

アルカイダの分析

アルカイダにとって輸送システム = 直接攻撃の対象 & 武器を運ぶメカニズムであり、
いまなお CBRN devices (Chemical Biological Radioactive Nuclear) に注目をおいている。

航空に対する脅威

ハイジャック

飛行中の航空機内部からの破壊

IED (Improvised Explosive Device : タイマーや自爆テロなど)

定期民間航空機以外の利用 (軽飛行機、貨物・チャーター便)

空港あるいは旅客ターミナルに対する攻撃

IED や CBRN の利用

MANPADs (携帯型 地对空ミサイル) での攻撃

9・11 以来強化されてきた保安体制により、昨今ハイジャックによる攻撃は
困難になってきていることから、経済・心理的ダメージを与えられ、大量犠牲者
がでて、なおかつ航空システムにも大きな損害を与えられる空港への攻撃も考え
られている。また MANPADs による航空機の撃墜も試みられようとしている。
また彼らの狙いは米国のみならず、保安体制の甘い第 2、第 3 の友好国へと向けら
れ始めており、世界的に注意が必要である。

議題 . 11 空港保安

講演者：Kwang Eui Yoo (Ph.D, Hankuk Aviation University, Seoul, Korea)

各空港の保安体制の紹介

北米

政府の新組織の設立 (TSA, CATSA)

政府が保安検査を引き受け保安に関して包括的責任を持つ

空港当局と警察の連携強化

ヨーロッパ

空港当局が保安に関して包括的責任を持つ (イギリス)

警察および諜報部の権力の利用を限定 (イギリス)

警察が保安検査を担当 (スイス)

アジア

保安検査は航空会社が責任を持つ (日本)

警察が責任を持つ (シンガポール)

空港当局が責任を持つ (韓国)

いずれも包括的な責任は持たない。

講演者：Nico Voorbach (Captain, IFALPA Security Committee)

乗員の立場からの航空機保安について

9・11 以降、航空機に対する、メーカーおよび会社の対応策として上位に挙げられているのは次の通り。

航空機ドアの強化（短期的）

新しい CockpitDoor の設計

トランスポンダーの改良

CCTV（客室監視用ビデオカメラ）

しかし、Cockpit Door の強化は時間稼ぎのためであって、CCTV によるアクセスコントロールと組み合わせることで意味をもつ。重要なのは、Cockpit Door の強化はあくまで最終的な防衛ラインとしての位置づけで、基本的なハイジャック防止策は「地上の保安体制を万全にすること」であることを忘れてはならない。

スカイマーシャル（IFSO = In Flight Security Officer）について

訓練や資格認定は高いレベルでの基準の下に行われるべき

PIC が最終的な権限を持つこと

地上の保安対策の副次的なものであってはならない

スカイマーシャル（IFSO）のリスク

搭載された武器が誤って利用される場合がある

武器が航空機システムに重大な損傷を与える可能性がある

民間人が IFSO を監督することが難しい

武器が使われたときの法的責任が不明確

また、シンポジウム会場の横に展示会スペースが併設され、参加企業の航空保安関連機器が多数展示されており、休憩時間中などは各ブースにおいて情報交換、実演でにぎわっていました。X線検査機器のほかにもCTスキャナを利用したインラインシステム、バイオメトリクス認証（入退出管理、チェックイン）、空港周辺のフェンスからの侵入防衛システムなど、最新の機器が展示されていました。

日本からも輸入代理店が参加しており、羽田、成田、関空、中部国際空港に導入済み、あるいは今後導入予定の機器（インラインシステム、門形ノ携帯型金属検知器、爆発物検知装置など）について、実演および説明を受ける貴重な機会を得ました。

次回 AVSEC World は、2005 年 10 月 26～28 日、

スイスのジュネーブにて開催されます。

Aviation Security:

“It s Everyone s Business”