

所属：危機管理学部 危機管理学科

資格：教授

氏名：工藤 聡一

<p>研究課題名</p>	<p>航空セキュリティの系譜</p>
<p>研究目的及び 研究概要</p>	<p>本研究では、航空機内でのいざごどというレベルから、ハイジャック、ターミナルテロ、9・11型テロとエスカレートしてきた航空犯罪、航空テロの系譜を確認し、あわせて航空セキュリティ対策の変遷をたどる。国際航空の特性として、出発地と到着地の片一方でも、あるいは旅程の一部にでもセキュリティ・ホールがあると努力は水泡と化すため、今日では途上国へのセキュリティ支援が課題となることが想定される。</p> <p>航空犯罪条約の発展に関し、1963年東京条約以来の、航空犯罪、テロの抑止と禁圧のための国際合意の発達を跡付ける。もともと、そうした努力は2001年の米国多発テロを防げなかったばかりか、2021年のミンスク・インシデント（ベラルーシが虚偽の理由で民間機を強制着陸させ、反体制ジャーナリストを拘束した事件）のように国家によりあからさまに無視されるに至って、いわば国際協調による抑止が曲がり角を迎えていることを課題として認識する。</p> <p>また、各論に関し、空港ターミナルセキュリティ、航空サイバーセキュリティ、航空カーゴセキュリティの各論点について、実務及び研究の現状を確認することとする。</p>
<p>研究実績の概要</p> <p>研究の進捗状況・得られた成果・今後の課題・研究実績等</p>	<p>航空機は、登録国の国旗を掲げて飛翔する国家の象徴である。その産業としての規模、ネットワークの充実は国威発揚にも通じ、世界における国家プレゼンスとも不可分である。ゆえに航空事故・事件もまた、偶然によるものと故意によるものとを問わず国際社会の注目を集め、報道上の特異な関心事となる。航空テロリズムが後を絶たないのは、テロリストが得ようとする目的、すなわち標的国を混乱に陥らせその波紋を世界中に広げるために、残念ながらこの航空の特質が好適であることによる。</p> <p>航空の安全を棄損する人為的行為は多岐にわたるが、とくに多くを占めてきたのがハイジャックである。その他、航空機、空港施設等の破壊、爆破、銃火器の使用といった犯罪ないしテロの類型が認識されている。現在では、航空機を大量破壊兵器に転用して二次被害を引き起こすという9・11型テロの出現を許すにいたり、運航システムに対するサイバー攻撃も懸念されるなど、航空における人為的攻撃への対策、すなわち航空セキュリティを広範かつ一層強力に推し進めることが必要とされている。</p> <p>上記の問題意識において、いかにして航空セキュリティという範疇が生成し、象徴的なインシデントを経ていかに拡大してきたのかについて、米国の法制を中心に跡付けたのが、研究実績①工藤聡一「航空セキュリティの生成と拡大」月刊治安フォーラム30巻6号（令和6年6月）であり、総論的研究となる。ここでは、航空はその成り立ちからセーフティを内在的価値とし、よってその人的阻害行為に関するセキュリティは外在的で後発的な要請であることを指摘したうえで、「強取と破壊」が民間人を巻き込んで航空に浸潤していく状況を確認する。そして、「1938年民間航空法」による事業者の監督及び事故調査制度の確立からはじまり、「1958年連邦航空法」、「1968年改正連邦航空規則」、「1990年航空保安改善法」、「1996年連邦航空行政再授權法」と、象徴的なインシデントを経て航空セキュリティが漸次拡充されていった様子を描写する。2001年の米国同時多発テロ（9・11テロ）は、それまでの対策に反省を迫り、「2001年航空運輸セキュリティ法」により、一層強力な手法が包括的に推進された結果、人権衝突問題を多分に含む法的課題となったことを指摘する。</p> <p>研究実績②工藤聡一「航空内部者セキュリティ（上）」月刊治安フォーラム30巻12号（令和6年6月）は、各論的研究の一つとして、国土安全保障省（DHS）が行政指針として示す「運輸セキュリティ国家戦略（2023年）」が、運輸部門において管理すべきリスクの筆頭に挙げる内部者脅威を、航空分野の動態に即して研究したものである。ここでは、規制庁職員、空港職員及び航空機乗務員の過激化対策を念頭に、連邦法に依拠して実施されるバックグラウンドチェックを典型的に整理する。もともと、バックグラウンドチェックの効果が依拠すべき個人データ精度には疑義が呈されてきたほか、2015年ジャーマンウイング機墜落事件のように、乗務員の後発的なメンタルヘルス悪化が重大なセキュリティリスクとみなされることを想起すると、内部者脅威への対処にも異なる視点が必要となっていることが示唆される。</p>