

## 【アメリカ】 航空保安体制の強化に向けた立法動向

海外立法情報課長 鈴木 滋

\* 航空保安をめぐる国土安全保障省監察官の報告書は、運輸安全保障庁による搭乗前検査  
手続や検査設備の維持管理に問題が多いことを指摘した。これを受けて連邦議会では、  
改めて航空保安に対する関心が高まっており、関連法案が審議されている。

### 1 問題の経緯

最近、国土安全保障省の監察官室（Office of Inspector General, Department of Homeland Security）は、航空保安問題に関する報告を相次いで発表した。報告書の名称は、『運輸安全保障庁の事前登録システム「PreCheck」による〔航空機搭乗〕迅速検査の問題点に係る告発』（2015年3月16日 以下「検査問題」）（注1）と『運輸安全保障庁の空港検査設備維持管理計画をめぐる問題点』（2015年5月6日 以下「維持管理問題」）（注2）で、いずれも運輸安全保障庁（Transportation Security Administration 以下「TSA」）（注3）の業務遂行が不適切であったことを指摘したものである。9.11同時多発テロ事件以降、米国では航空保安対策が重視されてきたが、監察官報告は、この分野で依然として課題が残されていることを示すものとなった。

### 2 航空保安体制の問題点

監察官報告は、2つの問題点を挙げた。第1の問題点は航空機搭乗前の検査がずさんに行われていたことである。報告「検査問題」は、米国内テロ組織への加入歴があり、重犯罪で服役したこともある乗客に対して、事前検査が適切に行われずまま搭乗が許可されていた事例を指摘した。TSAは、空港での混雑を緩和し、乗客の搭乗を円滑化する目的で、事前登録システム「PreCheck」に登録した者に対しては、登録料と個人情報の自主的な提出と引換えに、靴やベルトの検査を免除するなど、搭乗前検査手続を簡略化する「迅速検査」（Expedited Screening）という枠組みを運用している。当該乗客は、これに登録していなかったにもかかわらず、「迅速検査」の手続で搭乗が許可されていた。一方、TSAは、「セキュア・フライト・プログラム」という航空保安システムを運用している。これは、予約時に航空会社が得る乗客情報（名前・生年月日・性別など）と、TSAが維持しているテロ警戒者リストを照合し、個々の乗客に対して必要となる搭乗検査のレベルを決定するというものであるが、当該乗客のケースでは、このシステムを用いた事前のリスク評価に何らかの問題があったのではないかと見られている。

第2の問題点は、爆発物検知装置など空港検査設備の維持管理である。報告「維持管理問題」は、TSAが検査設備の維持管理に係る政策や手続を定めておらず、また、受託業者による維持管理についても十分な監督を行っていないことを指摘し、こうした問題は、短期のうちに設備が老朽化する事態や修繕コスト高を招き、ひいては乗客と航空機の安全を危険にさらしかねないと述べている。

### 3 法案の概要

監察官報告を受ける形で連邦議会に提出された航空保安対策関連法案として、以下、「迅速検査安全確保法（Securing Expedited Screening Act）案」（H.R.2127）及び「旅行者の安全維持及び安全確保法（Keeping Our Travelers Safe and Secure Act）案」（H.R.2770）について、概要を述べる（両法案とも 2015 年 7 月 27 日に上院を通過し、2015 年 9 月 14 日現在、下院で審議中）。

「迅速検査安全確保法案」は、5 か条から成る。第 1 条は法律名称を定め、第 2 条は事実認識として、TSA による「迅速検査」の運用経緯及び、報告「検査問題」の指摘内容に触れている。そして第 3 条(a)は、監察官報告が指摘した問題点への対応として、「迅速検査」手続の適用対象を厳格化するよう、法成立後 180 日以内に TSA 長官が命ずることを定めている。具体的には、①TSA の安全リスク評価に供するため、自発的に経歴及び生体認証情報を提供し、事前登録プログラム「PreCheck」に登録している者又は国土安全保障省が所管する、他の信頼度が高い旅客情報のプログラムに登録している者、②軍関係者、③自発的な経歴及び生体認証情報の提供を行っていないが、TSA 長官により「テロ・犯罪の」リスクが低いとみなされた者の 3 類型に限定されるとしている。一方、同条(e)は、これら 3 類型以外の者が「迅速検査」手続を利用する場合も定めており、TSA 長官は、利用を許可する際、第三者機関の独立した評価により、航空機運航にリスクを与える乗客を効果的に認識できることが確認された手法に基づいて可否を判断するとしている。

「旅行者の安全維持及び安全確保法案」は、4 か条から成る。第 1 条は法律名称を定め、第 2 条は、安全検査設備の維持が TSA の任務における中核であることや、報告「維持管理問題」が前述の問題点を指摘したことに触れている。そして第 3 条は、「2002 年国土安全保障法」第 16 編に第 1621 条を加えることを定めている。同条の内容は、法成立後 180 日以内に、TSA 長官が、安全検査設備維持〔作業〕の〔実効性〕検証計画を策定及び実施することなどを定めたものである。第 4 条は、法成立後 1 年以内に、国土安全保障省監察官が、この法律が定める事項の実施について評価することなどを定めている。

注（インターネット情報は 2015 年 9 月 14 日現在である。〔 〕は筆者による補足。）

- (1) Office of Inspector General, Department of Homeland Security, *Allegation of Granting Expedited Screening through TSA Pre✓<sup>®</sup> Improperly*, March 16, 2015, pp.1-9. <[https://www.oig.dhs.gov/assets/Mgmt/2015/OIG\\_15-45\\_Mar15.pdf](https://www.oig.dhs.gov/assets/Mgmt/2015/OIG_15-45_Mar15.pdf)>
- (2) Office of Inspector General, Department of Homeland Security, *The Transportation Security Administration Does Not Properly Manage Its Airport Screening Equipment Maintenance Program*, May 6, 2015, pp.1-19. <[https://www.oig.dhs.gov/assets/Mgmt/2015/OIG\\_15-86\\_May15.pdf](https://www.oig.dhs.gov/assets/Mgmt/2015/OIG_15-86_May15.pdf)>
- (3) TSA は、国土安全保障省を構成する機関のひとつである。各種輸送の安全確保に当たっているが、その主な任務は航空輸送分野にあり、人員の大半は、空港施設における乗客や手荷物・貨物の検査に携わっている。以下の資料を参照。鈴木滋「米国の国境管理体制をめぐる諸問題—南西国境の活動を中心に—」『国際安全保障』40 巻 3 号, 2012.12, p.53.