

# 空港における「移動性」の統治と 「リスク管理」としての戦争

——ターゲットガバナンスとリスクガバナンスを素材として——

川久保 文紀

はじめに

- 1 グローバルな「移動性」の時代
- 2 空港における監視とセキュリティ
- 3 ターゲットガバナンスとリスクガバナンス  
—航空保安ガバナンスを事例として

おわりに

## はじめに

2001年の9・11テロ以後、空港におけるセキュリティの度合いが一段と高まり、金属探知器に列をなす人びとの姿は、日常的な光景のひとつとなった。空港ターミナルは、ヒトやモノの移動が加速化・過密化するにつれて、「潜在的な」リスク要素を選別・除去しようとする国境空間としても機能しているのである。2009年末、米国デトロイト上空を飛行中のオランダ・アムステルダム発デトロイト行きノースウエスト航空機253便の機内で、ナイジェリア系国籍の男が爆発物に着火し、爆破テロ未遂事件を起こしたことは、9・11テロ以後の米国の国土安全保障政策の見直しを迫る契機となった。その直後、オバマ米国大統領が声明を発表し、米国政府がこの事件を防ぐための十分な情報をもっていたにもかかわらず、9・11テロ以後に大幅な組織改編が行われた政府情報機関に組織的な対応のミスがあったことを認めた<sup>(1)</sup>。そして、人間の身体全体をスキャンする装置の導入

の検討などを含め、米国の空港を中心とした航空保安体制のセキュリティが最高レベルにまで引き上げられ、空港という場所が、9・11テロ以後の安全保障の戦略的文脈において、枢要な役割を担う場所になってきたのである。

本稿ではまずはじめに、現代における「フロー空間」を特徴づける「移動性パラダイム」の位相について、ヒトの移動を中心に据えながら検討する。次に、とりわけ9・11テロ以後、ヒトの移動の「結節点 (nodes)」に位置する空港が、監視とセキュリティの観点から、現代における「移動性」を統治する拠点であることについて確認する<sup>(2)</sup>。そして最後に、現在遂行中である「対テロ戦争」が「リスク管理」としての戦争<sup>(3)</sup>という側面を有していることを踏まえながら、航空保安ガバナンスの形成が、人口全体の先制的な監視によって「特定の間人」をふるい分ける「ターゲットガバナンス (targeted governance)」と、国家を含む多様なアクターが重層的・網状的に作用する「リスクガバナンス (risk governance)」の形成と連動しているという「対テロ戦争」の実相について若干の検討を行いたい。

## 1 グローバルな「移動性」の時代

近年、社会科学のさまざまな領域において、今世紀を形容づける表現のひとつとして、「移動性 (mobility)」が取り上げられている。J・アーリによれば、「移動性」とは、「広汎で包括的な意味」において用いられ、「ウォーキングとか登山のような身体的な動きから、テクノロジー、バイク、バス、車、列車、船舶、飛行機によって高まる動きまでも含んで」おり、「複雑にパタン化している、人びとの多様で変転きわまりない社会的諸活動」とされる<sup>(4)</sup>。ヒトの移動に関していえば、1950年の時点では、およそ2500万人の旅行者がいたのに対して、2010年までには毎年約10億人が海外に渡ることになるという予測もある。交通・運輸手段としての航空機や空港が発展することによって、1800年に一人の間人が動く距離は一日平均50

メートルであったのに対して、現代のアメリカでは、1日に約50キロもの距離を移動しているとされる<sup>(5)</sup>。現代世界に生きるわれわれにとって、ある空間から他の空間へ移動するという行為は、日常的な現象となりつつある。伝統的な社会における移動とは、定住した状況からの「逸脱」としても捉えられたが、「グローバリゼーション」という概念によって表象されることが多くなった現代においては、移動することこそが「常態」となっているのである<sup>(6)</sup>。

こうした時代的特徴を踏まえれば、現代世界では、ヒトなどの移動が過去に比べて加速度的に深化・拡大しているばかりではなく、現代世界それ自体が動いているという表現も成り立つのかもしれない<sup>(7)</sup>。従来型の社会科学では、定住化社会や領域によって固定化された国民国家という概念的な枠組みをその基礎において分析が進められる傾向が強かったが、遊牧民主義 (A・メルッチ)<sup>(8)</sup> や速度術 (P・ヴィリリオ)<sup>(9)</sup> などの「移動性パラダイム」<sup>(10)</sup> の近年における出現は、従来型の社会科学の既存概念や思考体系を乗り越え、バウマンがいう「液状化する社会」<sup>(11)</sup> のひとつの側面を反映しているといえよう。こうした社会では、「場所」という固定的な概念も、さまざまなアクターが「動く場」であり、アクター間の関係性によって織り成される「差異のシステムの布置構成」として理解することができるだろう<sup>(12)</sup>。

しかしながら、移動性の上昇が、多くの場合、「社会秩序からの逸脱」あるいは「抵抗の行為」として捉えられてきた傾向があることにも注目しなければならない<sup>(13)</sup>。ジプシーなどが国境を越えるときには、国家や社会から「放浪者 (vagabond)」として「場違い (out of place)」の人間と理解され、空間、領域性、社会秩序という「静的な容器」から漏れてしまった、セキュリティに対するリスクとみなされることがよくある<sup>(14)</sup>。こうしたことを背景としながら、ヒトの移動をコントロールしようとするセキュリティ動機が昂進され、現代における情報化社会の飛躍的發展を背景とした監視テクノロジーの全面化が、9・11テロ以後、急速にみられるよう

になった。

K・ハガーティとR・エリクソンは、ドゥルーズとガタリの所説に拠りながら、さまざまな監視手段の収束化現象を、「監視のアッサンブラージュ (surveillant assemblage)」と呼び、「人間の身体を領土的環境から抽出し、それを別のフローへと分割することによって作動する」装置であると定義した<sup>(15)</sup>。こうしたフローは、監視的介入のためにターゲットとして絞られる別の「データダブル」へと再統合されるのである<sup>(16)</sup>。「アッサンブラージュ」の本来の意味から理解すれば、異質な要素が別々に機能するのではなく、有機的に結びついて作動する「開放的な関係」から構成されているということである。これは、G・オーウェルが管理社会を痛烈に批判した小説『1984』で描いたテレスクリーンなどの「中央集権的な監視装置」、すなわち、支配層と被支配層が相互に見えるような「権力のピラミッド」というよりも、分散的で脱中央集権的な「一連の緩い結びつきをもったシステム」である<sup>(17)</sup>。現代世界では、バイオメトリクス、ICチップ内蔵型のIDカード、閉回路テレビ、インターネットなどの通信傍受手段などの「技術的な監視」<sup>(18)</sup>を改善する重要な手段が、「リゾーム的な外延化」<sup>(19)</sup>をみせる「監視のアッサンブラージュ」が生じているのである。

現代における空港とは、このようなグローバルな「移動性」の時代において、「出入国管理者」としての国家が権力を行使する制度装置という側面ばかりではなく、ヒトの移動をコントロールするという観点から、さまざまなアクターや言説が網状的に作用し、リスクを選別・排除する重層的なガバナンスが構築される戦略的拠点となっているとみることもできよう<sup>(20)</sup>。移動の手段が多様化・高度化し、ヒトの移動の地理的範囲が拡大する今日の状況のなかで、ヒトの移動をコントロールすることは、あらゆる手段を通じて人間の仕分けを行う統治実践へと通じており、現代における人口全体を管理する「統治性」(M・フーコー)<sup>(21)</sup>にとっての中心的テーマとなっている。

## 2 空港における監視とセキュリティ

P・アディが「空港とは移動性の象徴である」<sup>(22)</sup>と述べたように、空港はポスト近代社会において顕著になったヒトの移動の「結節点」として機能するようになった。空港建築は、いかに効率的にヒトやモノを最終目的地まで輸送するかということに主眼をおいて造られていることはいうまでもないが、セキュリティの確保というもっとも重要な見地から、ヒトの移動を監視する国境空間として機能していることに着目する必要があるだろう<sup>(23)</sup>。D・ライアンは、グローバル化する監視体制の拠点のひとつとしての空港を、航空機利用客の急速な増大と関連付けながら、以下のように述べている。

「空港は21世紀のグローバルな市民の移動に不可欠な重要な拠点である。観光客、ビジネスマン、労働者、学生、そしていうまでもなく亡命者にとっても入口であり出口となる場所だ。……空港は単に移動中の顧客をひきつける磁石ではない。というのも空港は入口であると同時に出口であり、たとえそれがある領土の地理的な稜線ではないにしても、事実上は仮想の境界線として機能している。したがって、ここもまたセキュリティと監視が実践され進行している場でもある。」<sup>(24)</sup>

こうしてみると、9・11テロ以後のアメリカを中心として、こうした「セキュリティと監視」を実践する場としての空港が安全保障の最前線として取り上げられることが多くなった。「仮想の境界線として機能」する空港は、グローバル化によるヒトやモノのフローを促進させる「導管」としての重要な役割を負っていると同時に、テロリストなどのリスク要素を選別・排除するような「ゲート」としても機能し、ヒトの移動を規制する側面も有しているという矛盾した現象が交錯する場でもある<sup>(25)</sup>。

J・トーピーは、パスポートに関する歴史社会学的研究のなかで、国家によるパスポートを用いた「合法的な移動手段の独占化」について論じた<sup>(26)</sup>。マルクスは、資本主義の発展過程において、資本家が労働者階級から生産手段を取奪しようとした点について解明し、ウェーバーは、国家による物理的な暴力手段の独占化について論じたように、トーピーは、この両者の「レトリック」を用いて、国家が「個人や私的な団体から合法的な『移動手段』を取奪してきた」のであり、ヒトが「特定の空間」を移動するためには、国家からの許可を得ることが必要になった過程を示そうとした。そして、この過程でさらにクローズアップされた点が、人間の「身元 (アイデンティティ)」を確認する技術や手続きなどであった。

「国家は人びとの移動を認可する権限の独占を企て、この権限を実効性のあるものにするために、人びとの身元を明確に確定しようと努めてきた。……国家が合法的な移動手段を独占しようとする活動には、多くの相互補強的な諸側面があった。すなわち、……どのようなタイプの人間が国境の内側において、あるいは国境を越えて移動できるのかを規定し、どのように、いつ、どこで、そうできるのかを決める法律の成文化。誕生から死亡まで、地球上のありとあらゆる人間の身元を、各個人について明確に確認する技術が世界的に発展したことによる影響。……最近になってようやく国家は、移動を制限する権限を独占するために必要な能力を実際に身につけたのである。』<sup>(27)</sup>

このようにみると、テクノロジーの発展と連動した国家による監視と、パスポートなどによる身元 (アイデンティティ) の確認が行われる統治実践の場が現代の空港といえるだろう。いわゆる人間の選別機能が集約される空港は、「データフィルター (data-filter)」としての役割も担っている<sup>(28)</sup>。時間を待たずにスムーズに航空機に搭乗できる人間もいれば、国籍や人種などによって差別化され、搭乗口の別のラインに並ばされたうえ

で「尋問」を受ける人間もいる。ある人間にとっては、自由への入口であり、ある人間にとっては、抑圧を体験する空間ともなりうるのである。こうした両義的な光景が9・11テロ以後のアメリカを中心として日常的に見受けられるようになってきた。「対テロ戦争」の最前線にある現代の空港が、「リスク管理」の観点から特定の人間をターゲットにした仕分けを行い、人間を差別化する統治実践が行われる場として理解されるのであれば、(軍事力以外の)「他の手段」を用いた「リスク管理」としての戦争の側面が、浮き上がることになる<sup>(29)</sup>。さらには、国境のネットワーク的な機能を反映させながら、政府部門と民間部門、あるいは、国際組織と国内組織が連携を深化・拡大させる航空保安ガバナンスの形成は、とりわけ9・11テロ以後の空港が新しい安全保障の「実験場」へ変容しつつある側面を表しているのである。

### 3. ターゲットガバナンスとリスクガバナンス —航空保安ガバナンスを事例として

ドイツの社会学者U・ベックが提唱した「世界リスク社会論」<sup>(30)</sup>におけるリスクの本来の意味は、リスクを減少させ、いかに安全を追求・確保するののではなく、「見せかけの」安全がどのようにして維持されるのかという点に求められる。ベックの定義に従えば、リスクとは、現時点では発生していないが、将来的には脅威となりうるという「不確実性 (uncertainty)」や「計算不可能性 (uncalculability)」に満ちたものとして理解される<sup>(31)</sup>。こうした文脈から理解すれば、「対テロ戦争」における「支配的なテクノロジー」としてのリスクは、こうした「不確実性」や「計算不可能性」を統治するという「リスク管理」と密接な関連があると考えられる。

ベックによれば、「第2の近代」と称される現代とは、「リスク社会」であり、データベースによって集積・管理された個人に関するあらゆる情報が将来のリスク判断の分析材料として利用される社会である。こうした社会では、人間の社会生活のなかに存在する将来に対するあらゆる不安 (in-

security) が前面に押し出され、社会のなかからリスクを恒常的に抽出・排除する動機づけがあらゆる個人に植え付けられる<sup>(32)</sup>。こうした問題の延長線上で、将来におけるリスクを管理・処理するという行為が、現時点におけるリスクを新たに作り出すというリスク社会の際限のない「サイクル現象」を顕在化させているのである（下図参照）。

M・ヴァルバーデとM・モパスは、フーコーの規律的訓練からリスクを視点の中心においた「新しい刑罰学 (the new penology)」の誕生へという認識論的転換を試みながら、「リスク管理」とは、「あらゆる個人を一連の測定可能なリスク要素に類別すること」であると述べ、「権力の分散化」と「統治様式の高度化」を基軸とした「ターゲットガバナンス」が出現してきた背景を分析している<sup>(33)</sup>。これは、「データベイランス (dataveillance)」と呼ばれる高度なリスク管理テクノロジーと結びつき、「疑わしい」人物および集団をターゲットにする積極的かつ恒常的な監視活動を基軸に

図 リスク管理のプロセス



出所：Yee-Kuang Heng, *War as Risk Management: Strategy and Conflict in an Age of Globalised Risks*, Routledge, 2006, p.54; Cabinet Office Strategy Unit, *Risk: Improving government's capacity to handle risk and uncertainty*, London, November 2002.



据えた統治体系のことである。ターゲットガバナンスは、「対テロ戦争」の展開を見る上で2つの重要な視点を提示する<sup>(34)</sup>。1つ目は、セキュリティの供給主体として国家だけが着目されるのではなく、「権力の分散化」によってセキュリティが供給されるという多元主義的な見方であり、この見方にたてば、いかに権力が「複合的な政策の布置連関」によって行使されているのかが明らかになる。2つ目は、ターゲットガバナンスという概念は、統治に関する手段やその実践に関する経験主義的な分析を企図しているために、9・11テロ以後の安全保障環境のなかで、いかに権力テクノロジーの高度化が進展しているのかを実証的にみるのが可能になるのである。

具体的にみてみよう。2006年11月、米国国土安全保障省の税関・国境警備局は、自動ターゲティングシステム (Automated Targeting System 以下、ATS と略記) を導入し、テロリストや輸送貨物などの「リスク管理」に関する事前情報分析を全米規模で行う体制を構築した<sup>(35)</sup>。米国国境を越えるあらゆるヒトの移動に関しても、「リスク管理」の観点からデータベースで「評価」され、一人ひとりが事前にスクリーニングされるというシステムである。ATS は、関税・国境警備局のメインフレームシステムを構成している自動商業システム (ACS)、自動輸出システム (AES)、自動商業環境 (ACE)、財務執行コミュニケーションシステム (TECS) からリアルタイムで情報を受信できるシステムになっている。現時点で、ATS は、輸出、輸入、乗客および航空機や貨物船舶の搭乗員・乗組員、国境を越える自家用車などの動向を捉える「モジュール」から構成されており、9・11テロ以後の米国の国土安全保障政策の強化・円滑化を目指す基幹的なシステムとなっている。ターゲットガバナンスを具現化した ATS は、国境を越えるあらゆる個人の情報を事前に収集することによって、一人ひとりに対する「リスクスコア」を割り当て、その人物が国境を越えてもよいのかどうかに関する決定を容易にする役割を担っている。そのリスク評価に関する記録は、40年間保管されることになっている。国土安全保障省の

S・ベーカーは、乗客者とテロリスト情報との照合を瞬時に行える ATS の利点を最大限に強調した上で、こうしたデータ分析が有効に整備・機能していたのであれば、9・11テロを未然に防ぐことが可能ではなかったのかという見解を示した<sup>(36)</sup>。そしてまた、2001年11月に成立した米国航空・運輸保安法 (U.S. Aviation and Transport Security Act)<sup>(37)</sup> は、運輸省内に運輸保安局を新設する<sup>(38)</sup>と同時に、米国内に乗り入れするすべての航空機は、乗客名簿 (PNR) を電子的に米国政府当局に対して提出することが必要になったのである。この航空・運輸保安法の成立以後、米国における国土安全保障政策の強化が推進され、生体認証情報 (バイオメトリクス) を内蔵した機械読み取り式のパスポートの導入、米国に入国するすべての人間からの指紋採取・顔写真撮影、事前旅客情報システム (Advance Passenger Information System) の構築などに取り組むことになった。

このようにみえてくると、ターゲットガバナンスは、リスクの度合いに応じて移動する人間を事前に選別し、誰が航空機に搭乗できるのかという機能論的決定を行いながら、国際レベルおよび国内レベルにまたがる重層的な航空保安ガバナンスが、リスクガバナンスとしてそれに連動しているという状況を生み出しているといえるのではないだろうか。この重層的な航空保安ガバナンスは、さまざまな国際条約、国内規則、民間航空会社の管理規定などによって多次的なレベルによって構成され、それぞれのレベルに絡むアクターも国際組織や、国内組織における政府部門および民間部門が複合的に絡み合いながら機能している<sup>(39)</sup>。航空保安ガバナンスの中核を占めているのが、1944年のシカゴ条約 (国際民間航空条約) によって、国連の専門機関として発足した国際民間航空機関 (ICAO) である。2009年3月現在、加盟国は190ヵ国にのぼる。ICAO の設立目的は 国際民間航空が「安全にかつ整然と」運営されるために政府間協力を図ることであるとされている<sup>(40)</sup>。この目的の達成のために、ICAO は、国際航空運送業務およびハイジャック対策のための国際条約の作成、国際航空運送業務に関連する国際基準、勧告およびガイドラインの作成を行っている。航空保安

一般に関しては、シカゴ条約の第17附属書がさまざまな取り決めに定めており、これは、1944年以降、国際民間航空を取り巻く新しいリスクなどに対応するかたちで、12回の改正が行われている<sup>(41)</sup>。第17付属書以外の規定に対しても、シカゴ条約の加盟国は尊重すべき義務を負っており、国内規則がICAOの定めた標準規則と異なる場合には、ICAOに通告することもシカゴ条約上義務づけられている。

9・11テロ以降、航空保安強化に向けたICAOにおける現行の国際ルールの見直しは、国際線や国内線の区別にかかわらず、徹底して行っていくべきであるという基本的認識が各国間で共有されるようになっていった<sup>(42)</sup>。2001年12月に開催されたICAO理事会では、同年10月のICAO総会で採択された「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」を踏まえ、航空保安関連の国際ルールの見直しが承認された。そして、2001年11月に開催された航空保安パネルでまとめられた改正案が、同年12月に理事会で第17附属書の第10次改正として成立し、2002年7月からICAOにおける新しい国際ルールとしてその適用が開始された。概要は以下の通りである<sup>(43)</sup>。

- (1) ICAOの航空保安に関連する国際標準の国内線への適用
- (2) 航空保安関連情報の各国間での共有
- (3) 各国組織及び適切な当局設置
- (4) 保安検査基準の維持
- (5) 予防的保安措置
- (6) 武装航空保安官の渡航
- (7) 空港内アクセス（立ち入り）規制措置関連

国際線の運航ネットワークの密度などから言えば、米国とヨーロッパをつなぐ路線が、他の路線に比して圧倒的な規模を誇っており、米国連邦航空局（FAA）と欧州民間航空会議（ECAC）が、国際民間航空の分野において、大きな役割を果たしている<sup>(44)</sup>。ECACは、EUのほぼすべての加盟

国から構成されているリージョナルな航空保安ガバナンスであり、ICAOと欧州航空管制局（EUROCONTROL）と連携を図りながら、EU域内における民間航空規則の作成や航空交通管理ばかりではなく、FAAとの民間航空に関する政策やルールの「調和化」を目指す組織であるといえる<sup>(45)</sup>。

米国のFAA、英国のCAA、カナダのTransport Canadaなどは、国内における航空行政機関であり、空港、民間航空会社、および民間航空産業に対する監督権限を有しているが、ヨーロッパ諸国における「空港の民営化」が近年進展してきており、米国やカナダにおける航空行政もこうしたネオリベラルな政策動向に沿った形で推進されているといえよう。また、空港管理会社の「多国籍化」も進んでいる<sup>(46)</sup>。英国空港公社（BAA）は、英国国内に7つの空港を保有し、インディアナ国際空港を運営管理する10年契約を結び、さらには、ボストン空港、バルティモア空港、ピッツバーグ空港における小売経営に対して責任を有しており、バンクーバー国際空港公社（VIAA）は、カナダ国内に5つの空港、そしてキプロス、ドミニカ、チリ、バルバドス島、ジャマイカにおける国際空港も運営管理している<sup>(47)</sup>。ここで注目すべきは、ICAOに代表される国際組織、ICACなどの地域組織、そしてFAAなどの国内組織が重層的に接続し合いながら、航空保安に関連する業務にまでも、民営化や多国籍化の波が押し寄せ、空港における政府部門と民間部門の境界が曖昧になってきている現象が見られるということである。このような航空保安ガバナンスの重層的な性質について、M.サルターは以下のように論じている。

「現代の航空に関するセキュリティ分析は、権力政治という国家中心的な想定を単に補強する現実主義的で経験主義的な枠組み内部で行われている。それは、脅威のネットワーク的な性質や、実際にセキュリティを提供するのが、国家および非国家のセキュリティ部門の複雑な絡み合いであるということを見無視しているのである。」<sup>(48)</sup>

これまでの航空保安に関する国家中心的なアプローチの弊害を踏まえれば、航空保安ガバナンスのもつ重層的な性質は、「リスクガバナンス」という概念との相互連関的な分析の有用性も指摘できるだろう。そうなれば、非軍事的な手段を最大限に用いた「リスク管理」としての戦争という側面がさらにクローズアップされることになるかもしれない。リスクガバナンスとは、「どのようにリスク関連情報が収集・分析され、管理の決定がなされるのかに関心をもつアクター、ルール、プロセス、慣習、およびメカニズムの複合的に交錯したもの」として定義づけられ、単一的な権威が、管理の決定を行うわけではなく、利害関係をもつ多様なアクター間の共助作用が重要になるガバナンスのことである<sup>(49)</sup>。さらには、空港を基点とした航空保安ガバナンスが対象とするリスクは、テロリストなどの国境を越える要素を視野に入れながら、グローバルな広がりを見せており、ICAOやIATAなどの国際組織、各国政府、民間航空産業、市民社会などの網状的な絡み合いのなかで、グローバルなリスクガバナンスという概念で特徴づけられる「統合的アプローチ」で対処していくべき性質を有しているとされる<sup>(50)</sup>。

リスク要素が容易に越境拡散する「世界リスク社会」においては、先制的に特定のリスクを見つけようとするターゲットガバナンスと、国際組織、地域組織、および国内組織といういくつかのレベルに成層化され、監視などの統治テクノロジーによってリスクを選別・排除するリスクガバナンスが連動することになる。リスクは、「対テロ戦争」を遂行する際の「重要なツール」になっており、米国国土安全保障省の第2代長官であったM・チェートフも、「リスク管理」を国土安全保障省の中核的な組織原理に組み入れ、そのためには包括的なアプローチをとる必要性を繰り返し強調した<sup>(51)</sup>。「対テロ戦争」の文脈から理解すれば、ターゲットガバナンスとリスクガバナンスという2つの構造的特質をあわせもつ航空保安ガバナンスの形成は、「リスク管理」の観点にもとづいて、空港という国境が最初ではなく、最後の「ディフェンス・ボーダー」になるような「セキュ

リティー・ゾーン」の空間的広がり<sup>(52)</sup>として進展しているとみることができるだろう。

## おわりに

ヒトの移動が加速化・過密化するグローバル化のなかで、ターゲットガバナンスとリスクガバナンスの連動からみえてくる問題状況は、国籍や人種などの基準にもとづいて「リスク・プロファイリング」が行われれば、ある人間は移動が容易に許可されるのに対して、「正当な」カテゴリーに取まらない人間は、差別化されて移動することができないという分極化した世界の構造が、空港という現代における「統治性」の拠点から透けてみえてくるということである。「合法化された世界」と「非合法化された世界」との間に引かれる境界線は、リスク管理テクノロジーの操作によって人為的に作ることができるのであり、リスクをどのような観点から定義づけるのかによって、ある人間が身を置くことのできる世界も異なってくるのであろう。

## 注

- (1) The New York Times, “Obama Presses Security Overhaul, Nigerian Indicted,” January 6, 2010. <http://www.nytimes.com/reuters/2010/01/06/news/news-us-security-airline-usa.html?scp=3&sq=nigerian%20obama&st=cse> (アクセス日：2010年1月6日)
- (2) 空港を拠点とした人間の移動管理を明示的に扱った先行業績としては、以下が挙げられる。前田幸男「マルチチュードなき〈帝国〉の完成に向けた〈グローバル・ガバナンス〉：空港から眺めた人間の移動管理問題」国際基督教大学『社会科学ジャーナル』62、2007年。このなかで前田は、移動する人間をいくつかのカテゴリーに分け、移動する人びとの間に際立った不平等が生じている現象を、「グローバル・ガバナンス」の「負の側面」として論じている。
- (3) こうした着想および分析については、以下が有益である。Yee-Kuang Heng, *War as Risk Management: Strategy and Conflict in an Age of*

*Globalised Risks*, Routledge, 2006.

- (4) J・アーリ (吉原直樹監訳) 『社会を越える社会学—移動・環境・シチズンシップ』法政大学出版局、2006年、xiii 頁。
- (5) J. Urry, *Mobilities*, Polity Press, 2007, pp. 3-4. また、グローバルなヒトの移動に関する歴史的形態を、広がり、強度、速度などのパターンから包括的に論じたものとしては、以下を参照されたい。D・ヘルドほか (古城利明・白井久和・滝田賢治・星野智訳者代表) 『グローバル・トランスフォーマー—政治・経済・文化』中央大学出版部、2006年、「第6章 移動する人々」。
- (6) 伊豫谷登士翁編『移動から場所を問う—現代移民研究の課題』有信堂、2007年。
- (7) J. Urry, *op. cit.*, とくに、Part 1の“Mobile Worlds”を参照されたい。傍点は筆者。
- (8) A・メルッチ (山之内靖ほか訳) 『現在に生きる遊牧民』岩波書店、1997年。
- (9) P・ヴィリリオ (市田良彦訳) 『速度と政治』平凡社、2001年。
- (10) この「移動性パラダイム」に関して、詳しくは、前掲のJ. Urry, *Mobilities*, Polity Press, 2007を参照されたい。
- (11) G・バウマン (森田典正訳) 『液状化する社会』大月書店、2001年。
- (12) アーリ、前掲訳書、xiv 頁。
- (13) T. Cresswell, “Mobility as resistance: a geographical reading of Kerouac on the road,” *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18 (2), pp. 249-262.
- (14) P. Adey, “Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport,” *Surveillance & Society*, 1 (4), 2004, pp. 501-502.
- (15) K. Haggerty and R. Ericson, “The surveillant assemblage,” *British Journal of Sociology*, Vol. 51, No. 4, 2000, p. 606.
- (16) *Ibid.*, p. 608.
- (17) D・ライアン (田島泰彦監修・清水知子訳) 『9・11テロ以後の監視—〈監視社会〉と〈自由〉』明石書店、2004年、42頁、44頁。
- (18) 同上訳書、101-103頁。
- (19) K. Haggerty and R. Ericson, *op. cit.*, pp. 614-617.
- (20) こうした点について包括的に論じたものとして、以下を参照されたい。M. Salter (ed.), *Politics at the Airport*, University of Minnesota Press, 2008.

- (21) M. Salter, "Airport Assemblage", in M. Salter (ed.), *op.cit.*, pp. xi-xiii; M・フーコー (高桑和巳訳) 『安全・領土・人口』筑摩書房、2007年。
- (22) P. Adey, *op.cit.*, p. 500.
- (23) 空港建築の歴史の変遷については、以下が詳しい。A. Gordon, *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, The University of Chicago Press, 2004.
- (24) ライアン、前掲訳書、176-177頁。
- (25) D. Lyon, "Filtering Flows, Friends, and Foes: Global Surveillance," in M. Salter (ed.), *op. cit.*, 2008, pp. 33-34.
- (26) J・トーピー (藤川隆男監訳) 『パスポートの発明—監視・シチズンシップ・国家』法政大学出版局、2008年。
- (27) 同上訳書、11-12頁。
- (28) D. Lyon, "Airports as Data-filters: Converging Surveillance Systems after September 11<sup>th</sup>," *Information, Communication, and Ethics in Society* 1, No. 1, 2003.
- (29) 最新版の『対テロ国家戦略』のなかでは、「対テロ戦争」は、「古い戦争」とは異なり、軍事力以外のあらゆる手段を用いた「新しい戦争」とあるという点が強調されている。The White House, *National Strategy for Combating Terrorism*, "Overview of America's National Strategy for combating terrorism," July 2006. [http://hosted.ap.org/specials/interactives/wdc/documents/wh\\_terror060905.pdf](http://hosted.ap.org/specials/interactives/wdc/documents/wh_terror060905.pdf) (アクセス日: 2010年1月11日)
- (30) 代表的なものとして、U.ベック (東廉・伊東美登里訳) 『危険社会』法政大学出版局、1998年; 同 (島村賢一訳) 『世界リスク社会論』平凡社、2003年。
- (31) こうした点については、以下で論じた。拙稿「ヒトの移動と国境空間—リスク管理としての監視と『生政治的国境』の出現」中央大学社会科学研究所『研究報告』第26号、2009年。
- (32) 同上論文、132頁。
- (33) M. Valverde and M. Mopas, "Insecurity and the dream of targeted governance," in W. Larner and W. Walters (eds.), *Global Governmentality: Governing International Spaces*, Routledge, 2004, pp. 245-248. 土佐弘之は、ネオリベラル的な統治における調整的権力に呼应しない「逸脱集団」は「リスクグループ」として括り出されて、制裁および隔離を行う「ターゲット・ガバナンス」が出現してきている実態について、アメリカの「麻薬戦争」に関する政策を参照しながら論じている。土佐弘之の「グ



ローバルな統治性」 芹沢一也・高桑和巳編『フーコーの後で一統治性・セキュリティ・闘争』慶應義塾大学出版会、2007年。

- (34) L. Amoore and M. de Goede, “Governance, risk and dataveillance in the war on terror,” *Crime, Law & Change*, 43, 2005, p. 150.
- (35) U.S. Department of Homeland Security, *Privacy Impact Assessment for the Automated Targeting System*, November 2006. また、ATS の仕組みと問題点については、以下を参照されたい。L. Amoore and M. de Goede, “Introduction: Governing by risk in the war on terror,” in L. Amoore and M. de Goede (eds.), *Risk and the war on terror*, Routledge, 2008.
- (36) L. Amoore and M. de Goede, *ibid.*, p. 6.
- (37) U.S. Aviation and Transport Security Act, Public Law 107-71, November 2001.
- (38) この運輸保安局は、国土安全保障法の成立に伴う国土安全保障省の設置によって、運輸省から国土安全保省に移管された。
- (39) G. Lahav, “Mobility and Border Security: The U.S. Aviation System, the State, and the Rise of Public-Private Partnerships,” in M. Salter (ed.), *Politics at the Airport*, University of Minnesota Press, 2008, pp. 77-103; M. Salter, “The Global Airport: Managing Space, Speed, and Security,” in M. Salter (ed.), *Politics at the Airport*, University of Minnesota Press, 2008, pp. 1-28.
- (40) <http://www.mofa.go.jp/Mofaj/Gaiko/icao/index.html> (アクセス日: 2010年1月9日)
- (41) M. Salter, “The Global Airport”, *op. cit.*, pp. 16-18.
- (42) P. Dempsey, “Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism,” *Columbia Journal of Transnational Law* 41, No. 3, 2003. なお、9・11テロ以後のICAOを中心とした航空保安全般に関する国際的な取り組みについては、条約等の訳文も含め、以下を参考にした。川原英一「航空保安の国際ルール強化に向けた最近の動向: 2001年9・11同時多発テロ事件後」『外務省調査月報』No. 2、2002年。
- (43) 同上論文、76-78頁。
- (44) M. Salter, “The Global Airport”, *op. cit.*, p. 18.
- (45) *Ibid.*, p. 18.
- (46) *Ibid.*, p. 18.
- (47) *Ibid.*, p. 19.
- (48) M. Salter, “Imagining Numbers: risk, quantification and aviation

security,” *Security Dialogue*, Vol. 39, No. 2-3, 2008, p. 245.

- (49) Yee-Kuang Heng and K. McDonagh, *Risk, Global Governance and Security : The other war on terror*, Routledge, 2009, p. 41. 本稿との関連でいえば、ch. 5 Aviation securityが参考になる。
- (50) *Ibid.*, p. 41 ; O. Renn and K. Walker (eds.), *Global Risk Governance*, Springer, 2008.
- (51) DHS Secretary Michael Chertoff, Prepared Remarks at George Washington University Homeland Security Policy Institute , March 16, 2005, [http://www.dhs.gov/xnews/speeches/speech\\_0245.shtm](http://www.dhs.gov/xnews/speeches/speech_0245.shtm) (アクセス日：2010年1月12日)
- (52) Yee-Kuang Heng and K. McDonagh, *op. cit.*, p. 47.