

H	保安体制
H01-1	空港およびその周辺の保安体制（警備・検査）、ハイジャック、爆発物（プラスチック爆弾、IED(手製爆弾) など) を用いたテロ、CBRN テロへの対策は国の責任において行うこと
H01-2	航空輸送に対するサイバーテロ対策を行うこと
H01-2-(1)	航空に特化した対策、ガイドライン・規定の策定が必要である
H01-2-(2)	空域ごとの対応策、および訓練が必要である
H01-2-(3)	直ちに代替措置を取ることが可能な対策を準備する必要がある
H01-2-(4)	航空機乗組員と管制官の連携が重要であり、国や企業のセキュリティ担当者のみでなく、現場の航空機乗組員、整備士、管制官が具体的な脅威として捉え、危機意識を持つことが重要である
H01-3	航空機へのレーザー照射に対する防止策、法制化を行うこと
H01-3-(1)	空港周辺にいわゆる「No-Laser Zone」に相当する区域・空域を設定する必要がある
H01-3-(2)	レーザー照射の危険性について社会、航空関係者へ啓蒙、教育する事が必要である
H01-4	UAS (RPAS (Remotely Piloted Aircraft System)、ドローン) が航空へのテロ攻撃に使用されないよう保安対策を行うこと
H01-4-1	空港内へ UAS の侵入を防ぐ対抗設備の設置が必要である
H01-4-2	空港内へ UAS が侵入した場合の対策を講じる必要がある
H01-5	武器等の使用から航空機を守る対策を講じる事
H01-6	テロ・ハイジャック対策は機長の判断および乗客・乗員の人命尊重、飛行の安全確保を最優先して策定すること
H01-7	制限区域内で作業に従事する者への身元確認を義務化する法制化を行うこと
H01-8	テロ対策について、現場への説明と意見聴取を図る機会と体制を作り、航空関係者（管制、空港会社、消防・救急、各航空会社社員等）による総合訓練を定期的に各空港で行うこと
H01-9	東京オリンピックに伴う保安対策への現場の参加、周知徹底を図ること
H02	空港における保安対策
H02-1	制限区域内、クリーンエリアおよび航空機内に立ち入る人・物に対し徹底した保安検査を行うこと
H02-1-1	保安検査、制限区域内の管理は航空保安の重要性から、航空会社の責任ではなく、国の責任において統一された体制で実施すること

H02-1-2	制限区域内の立ち入りには、必要な検査と統制された監視体制を確立することが必要である。現状の体制は検査員、警察、航空会社、空港当局それぞれの事情に影響され、効果的に制限区域を管理することが実態として困難である
H02-1-3	Body Scanner の運用には、適切な管理体制が必要である
H02-1-4	出発旅客と到着旅客の導線を分離し、混在しないようにすること
H02-1-5	搭乗ゲート前で保安検査のできる体制を確立すること
H02-1-6	ボーディングブリッジの管理責任を明確にすると共に、ランプ内との通用路についても監視措置を取ること
H02-1-7	搭乗ゲート、保安検査場、出発待合室、受託手荷物受取場における巡回警備、監視の強化を行うこと
H02-1-8	生体認証 IC による個人識別システム、顔認証カメラ等の監視用設備を設置することにより厳密な監視強化を図ること
H02-2	乗務員、空港職員に対する保安検査の効率化に配慮し、空港のレイアウトについても考慮すること
H02-3	自家用飛行機、使用事業・社用航空（ビジネスジェットなど）の乗組員、旅客に対しても制限区域に立入る際は保安検査を実施すること
H02-3-1	ローカル空港における保安検査も他の空港と同基準で実施される必要がある
H02-4	空港におけるテロ対策として、航空関係者を含んだ統合的な対策システムの構築を行うこと
H02-4-1	航空関係者やターミナル内で働く従業員、作業員からの情報提供などの協力がテロ防止に必要不可欠であり、テロ対策として適切な教育訓練を行う必要がある
H02-4-2	ターミナルビル入口におけるスクリーニングは、ターミナル内のテロ対策として現実的な策である
H02-4-3	ターミナルビル周辺、空港周辺および空港に繋がる道路においても車載爆発物などを考慮し、テロへの警戒が必要である
H02-4-4	ターミナル内のテロ対策としてプロファイリングの導入が必要である。適切な教育訓練と経験が必要となるが、テロ行為を未然に防ぐには有効な対策である
H03	航空機における保安対策
H03-1	ICAO 基準の保安対策を取れる体制を作ること
H03-1-1	危険品輸送に関する啓蒙活動、危険物の紛失・盗難防止策を行うこと
H03-1-2	Security 対策の基準は国内線、国際線に係わらず、同様なものが必要で

	あり、ダブルスタンダードを許容してはならない
H03-1-3	Security 対策の基準は航空会社間で違いがあってはならず、ダブルスタンダードを許容してはならない
H03-1-4	国内線においても搭乗者の（乗客）の身元確認を確実にを行うよう法整備を含めた対策が必要である
H03-2	機内持込手荷物のサイズと個数制限についても、国の指示により周知徹底を図ること
H03-3	航空関係者（乗組員、旅客担当者、整備士、機内作業員、保安担当者等）の訓練を定期的に各型式の航空機内で行うこと
H04	輸送物に対する保安対策
H04-1	航空貨物の安全性の確保を行うこと
H04-1-1	目的地、航空機の種類に拘わらず全ての航空貨物に対して爆発物検査を行う必要がある
H04-1-2	KS/RA、航空貨物への爆発物検査、輸送体制の検証およびシステム監視は、国による一元化した管理体制が必要である
H04-1-3	KS/RA 制度において「特定荷主」の確定行為は「特定航空貨物利用運送事業者等（フォワーダー）」が実施する事となっているが、荷主と運送事業者間には市場原理が働き、安全性確保の面では不確実である。特定荷主は国が認定し、国の責任の元、貨物検査が行われる必要がある
H04-2	危険物輸送に関する啓蒙活動、危険物の管理体制（紛失・盗難防止策を含む）の検証を行うこと
H04-2-1	危険物を出荷する荷主の知識不足、責任の認識不足は航空貨物輸送の安全性を脅かすものである。ライセンス制度の導入、荷主責任の明文化など、国の指導、監督により危険品輸送に関する啓蒙と教育が必要である
H04-2-2	放射性物質、感染性物質、化学品など危険物の盗難を防止する対策が必要である