

## A 航空行政

### A01 航空の安全に対する行政の基本的な考え方について

A01-1 安全上必要な規則が守られるための適切な規制を講じること。

A01-1-(1) 航空の安全を確保するためには適切な安全規制が設定されることが必要であるが、それだけでは十分ではない。安全を確保するための規制が守られる環境があるかどうかを継続的に確認する必要がある。安全を確保するための規則が守られないと事実があった時に、守らないことを罰したとしても、規則が守られない背景を放置したままでは次の事例が発生することは明白である。この背景を取り除くための安全規制が求められている。

現在、航空労働者は人員不足、不慣れな作業、長時間労働、定時制確保への強い圧力、不適切な労務管理等、安全規則の遵守への集中を阻害する要因が多数存在する環境に置かれている。これらの不安全要素を取り除くための規制が必要である。

また、規制を守らない事業者に対する指導のあり方は有効なものでなければならない。各職場の状況については航空機整備・運航乗務員・客室乗務員・グランドハンドリングなどで取り上げているので参照されたい。共通するのは、国の基準が職場の基準となっていて、疲労の蓄積や雇用不安などから様々な安全上の不具合が発生していることである。

A01-2 過去の規制緩和の安全への影響を検証すること。

A01-2-(1) 事業者の要請に応じた規制緩和が、航空機運航の安全にどのような影響を与えているかを常に確認されなければならない。単独で検証された規制緩和は、実際には複雑に絡み合いながら航空機の運航に影響を与えている。現在の状況を検証し、必要な規制を講じなければならない。また、検証は SMS を有効に機能させて行う必要があり、検証の場への労働組合の参加が不可欠である。

### A02 前原国土交通大臣(当時)発言について

A02-1 2010年8月12日前原国土交通大臣(当時)の、「事故調査に関する制度改革」に関する発言について、その後の進捗状況、並びに国土交通省としての見解を明らかにすること。

前原国土交通大臣(当時)の発言は、再発防止策を主眼にした事故調査と個人の刑事責任追及を目的とする警察捜査の関係について、「事故調査が優先されるよう、運輸安全委員会と警察庁で話をしていきたい」と発言している。この発言を我々は重く受け止めている。この考えを行政としてどのように取り扱うのか明らかにして頂きたい。

### A03 民間航空の軍事利用に関して

A03-1 航空の安全を確保するため、民間航空機の軍事利用につながるあらゆる施策を行わないこと。

A03-2 民間航空の軍事利用が行われないう、関係省庁が連携を取ること。また、国民保護法に

よる訓練において、民間航空の軍事利用がなされないよう、関係省庁自治体と調整をとること。

A03-3 国もしくは地方自治体が管理する空港において、軍事優先の使用が行われないようにすること。

A03-4 民間航空機を使った自衛隊員の移動は、部隊としての軍事行動であり、民間航空の軍事利用に他ならないことから、中止すること。特に迷彩服での集団行動は、戦闘服を着用することによる威圧的行動に当たることから、行わないこと。

A03-4-(1) 民間航空機の安全を担保するために定められた「国際民間航空条約」と、それに準拠している日本の「航空法」に従えば、民間航空機の軍事利用は考えられない。しかしながら、日米新ガイドライン以降、いわゆる「周辺事態法」や「武力攻撃事態法」等において、民間航空機の軍事利用が積極的に検討されている。これは、航空の安全を脅かすものであり、認められない。

A03-4-(2) 2009年5月、2009年10月及び2010年10月に自衛隊員がジブチに移動する際に、迷彩服着用で民間航空機を利用したことが確認されている。防衛省によるとこの移動は作戦行動の一環であるという。また、2009年6月に国内での訓練及び2010年7月にも災害派遣の訓練のため、日本航空の釧路便を迷彩服着用で使用している。

A03-4-(3) 周辺事態法成立直後、定期航空協会は次のような基本的な考え方を示した。また、2003年6月6日の有事法制参議院可決の日にも、定期航空協会は同様のコメントを発表している。

#### 定期航空協会の基本的な考え方

政府から協力依頼があった場合は、民間航空企業としてまず、最低限以下の事項等を確認する必要があると考える。

1. 協力依頼の内容が航空法に抵触しないなど、法令等に準拠したものであること。
2. 事業運営の大前提である運航の安全性が確保されること。
3. 協力を行うことによって関係国から敵視されることのないよう、協力依頼の内容が武力行使に当たらないこと。

上記の事項を確認しつつ、公共輸送事業としての役割を担う個々の民間航空企業が自由な意志の下で、個別ケース毎に依頼への対応を判断するべきと考える。

民間航空の安全の確保に、国は万全を期すように強く要望する。

## A04 軍民共用空港について

A05-1 防衛省・米軍が実施する管制業務に対する統制業務や、自衛隊・米軍との共用空港の運用における安全管理の充実を図ること。共用空港の設置管理者である防衛省と航空局間の調整機能を更に強化すること。

A04-1-(1) 滑走路誤進入に関する再発防止については、管制業務の観点はもとより、地上施設と合わせて検討する必要がある、防衛省と航空局との調整が必要である。

A04-1-(2) 民間空港では、国際民間航空条約第14付属書(飛行場)に基づく安全管理システム(飛行場SMS)が導入されており、民間航空が就航する共用空港においても、同様の

対応を図り安全管理体制の向上を図る必要がある。

A05-2 空港内の危険物(ミサイル・弾薬庫)の位置について、民間航空の運航に脅威を与えないよう調整すること。

A05-2-(1) 那覇空港については、新滑走路建設に伴い、自衛隊施設と民間航空会社が使用する施設の距離をとることが可能となることから、見直しを早急を実施すること。

A05-3 アレスティングギアは、民間機の安全運航に影響を与えないタイプとすること。

## A05 無人航空機 (UAV: Unmanned Aerial Vehicles) について

A05-1 すべての UAV が他の航空機や、地上又は水上の人又は物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすことがないように、必要な法整備を含む措置をとること。

これには制御不能となった UAV が、民間航空の飛行空域に侵入した場合の措置も含まれなければならない。また、航空法第 87 条が制定された時代と現在とでは制定背景に大きな乖離がある。UAV の特性を研究し、民間航空の脅威のみならず、地上の住民へも脅威とならないよう、新たな法律の制定が望まれる。

A05-2 民間航空機の飛行空域に、UAV を飛行させないこと。

入手可能な UAV に関する情報として以下に示す。

A05-2-(1) 2008 年 8 月 23 日制御不能となった農薬散布用無人ヘリが、庄内空港の情報圏を通過後日本海に墜落した。

A05-2-(2) 2010 年 2 月 9 日硫黄島で、防衛省所有の UAV が試験飛行に失敗、墜落した。

A05-2-(3) 2010 年 9 月に、米軍所有の UAV がグアムに配備された。

A05-2-(4) 2011 年 3 月、東日本大震災時に、米空軍がグローバルホークを投入し、福島第 1 原子力発電所上空付近を飛行した。

(参考) 日本乗員組合連絡会議が IFALPA POLICY を基にまとめた見解を示す。

[IFALPA:国際定期航空操縦士協会連合会]

民間航空のための空域に、無人の、運用方式の決まっていない、いかなる航空機(UAV)も飛行させないこと。

(1) UAV が民間航空のための空域を飛行するにあたっては、既存のすべての規則に従わなければならない。

(2) 既存のすべての規則に従わない UAV は、民間航空のための空域から隔離されなければならない。

(3) 民間航空のための空域に UAV を航行させるため、既存のすべての規則を変えてはならない。

(4) UAV を飛行させるにあたっては、事前に十分な議論に基づき、運用方式等を定めた規程類が作成されなければならない。

## A06 航空機内への警察官の立ち入りについて

A06-1 異常運航などによる空中引返しや緊急事態を通報して着陸した航空機が、駐機場に到着した直後に、警察官が乗客のいる航空機内に立ち入るといった事例が発生した。また、同じく緊急事態を通報して着陸した航空機の乗務員に対して、警察官が機側まで出向いて職務質問を行おうとする事例が発生し、航空会社従業員がこれを制止した。

航空法に基づく業務の遂行中であり、これを中断してまで警察官による職務尋問を受ける必要はないことから、航空法に基づく業務の終了まで警察官との接触がなされないよう調整すること。

A06-2 司法当局による犯罪捜査は、再発防止を目的とした航空事故調査と相容れないものである。そればかりか、科学的で公正な事故調査の障害になり、同時に進行することは認められない。有効な再発防止策を策定するために、事故調査を優先させるよう国土交通省として警察当局に申し入れること。

## A07 業務の委託に関して

A07-1 航空法第113条の2でいう管理の受委託については、安全の観点から安易に適用がなされないよう、十分な審査を行うこと。

A07-1-(1) 運航、整備に関わる業務の管理の受委託は、現行航空法により受託側の審査が以前に比べて厳格になったものの、「委託」による弊害が除去されることはない。

A07-1-(2) 1998年10月の航空審議会答申では以下のように記述されている。

国際民間航空条約に基づく航空安全に関する国際的な枠組みにおいて、国は航空輸送の安全確保のための役割を果たす責務を有しているが、国がその責務を果たさないということになれば、国際民間航空条約に違背することとなり、わが国の航空会社が諸外国に乗り入れる際の障害ともなりかねない。

このように、航空の安全規制は必須のものであり、国は、安全確保のための最低限の基準の設定、航空会社の基準への適合性の審査、監視等を引き続き行うことが必要である。なお、国はこのような役割について、利用者に十分に理解されるよう努力すべきである。

A07-2 客室業務全面委託を禁止すること。

A07-2-(1) 現行の「前任客室乗務員以外の客室業務委託」でも問題になっているが、航空法第73条(機長の権限)の指揮命令権が、受託先の客室乗務員にまで及ぶことは混乱が予想され安全上問題がある。

A07-2-(2) 運航規程に記載される客室業務の内容が完全に一致していたとしても、実際の運用では、細部で差異は存在する。受託側企業での運用と混乱を来たすことが考えられ、安全上問題がある。

## A08 航空会社の安全に関わる人員体制について

A08-1 航空会社の各部門における必要人数が適正に確保されるよう、国として管理すること。

A08-1-(1) 事業規模に見合った人員が確実に配置されていることは、安全運航を守る上に必要不可欠である。

A08-1-(2) 多くの社員が自主退職しており、急激な人数の減少による運航の安全への影響が懸

念されている職場がある。

A08-2 航空会社の各現場部門における教育訓練が十分に行われ、かつ安全に関する文化が伝承される人員構成になっていることを、国として監督すること。

A08-2-(1) 運航を支える現場が、多数の新人で構成されるようなことは安全上問題がある。さらに、技術や安全文化の伝承の意味からも、構成人員の熟練度の割合も必要な要素である。

## A09 航空会社の運航管理体制について

A09-1 航空機の運航を、より安全にするために運航管理体制を見直すよう、航空会社を指導すること。

A09-1-(1) 一部の航空会社が採用している集中運航管理体制では、多数の便の運航を少数の運航管理者が管理するため、揺れなどの安全上必要な情報がタイムリーに伝わらない。特に悪天候時やイレギュラー発生時など現場が情報を必要としているときに、必要な情報が伝わらず、情報があれば避けられたはずの負傷事故などが発生していると考えられる。

## A10 空港制限区域内での安全に関して

A10-1 空港における誘導路及びランプエリアについては、十分な広さを確保すること。

A10-1-(1) 特に地方管理空港における整備作業場やランプエリアおよび駐機場には、十分なスペースがなく、作業車両や搭乗降機のために旅客を誘導することなどで危険なところがある。また、空港の再整備の際には、十分配慮すること。

A10-2 空港の制限区域内において、作業中等に発生した人の死傷、航空機や空港施設の損傷等の事故については、十分な原因調査を行う体制を作ること。その際、個人に対する処分や事業会社からの不当な取り扱いがなされないよう、注意すること。

A10-2-(1) 事業会社が報告をした「原因と再発防止策」の実施状況と有効性を監視し、検証する体制を作ること。

A10-2-(2) 航空局が設置した「空港制限区域内事故防止対策検討会」の検討内容に注目している。しかし、事態は緊急を要しており、対策の第一歩として、根本的な原因調査の方法を早急に取りまとめでいただきたい。

近年、航空会社の合理化策により、人員および教育訓練の削減等とも相俟って、制限区域内での事故が増加している。事業会社が原因調査し、対策を立てているにもかかわらず、件数は増加している。事業会社の打ち出した再発防止策の有効性については、現場から疑問の声が多く出ている。再発防止のための根本的な原因調査を雇用関係を伴う事業会社で行うことは、実質的に無理だと考える。また、処分を前提とした原因調査では、有効な再発防止策を打ち出すことは出来ない。

## A11 航空機客室内の安全について

A11-1 機内における安全阻害行為を防止する対策について、2004年1月15日に施行された「機内安全阻害行為」を防止するための航空法を実効性のあるものとするべく、次に掲げる事項を実施すること。

A11-1-(1) 安全阻害行為の発生を予防することの重要性、また発生した場合にあっても、早期に的確な対応をするために、十分な人員の配置と関係部署への教育訓練を実施すること。

A11-1-(2) 対応策実施要領(マニュアル)は、すべての関連する部署で共通のものとする。

A11-1-(3) 安全阻害行為が発生した場合は、空港管理者、司法当局、航空会社および航空機乗組員間の連絡体制を明確にすること。また、航空機乗務員をはじめ関係者に、精神的物理的負担が過度にかかることのないよう、航空事業者に万全の対策を講ずるよう指導すること。

A11-1-(4) 客室乗務員1名の運航便の問題点に着目し、規定について見直すこと。

安全阻害行為が発生した場合の問題点については、過去から指摘してきた。現行法が施行される前の交渉の中で、「周囲の旅客などに協力してもらった上で対処できると考える」と答弁された。しかし、現行の規定では1名では十分な対処が困難である。例えば、2004年11月に発生した事例では、粗暴旅客に1名の客室乗務員が業務を妨害され、機長との連絡が取れなくなり、機長は着陸の可否を判断することが困難になった。このような場合、客室乗務員は周囲の旅客にも協力を求めることになっているが、旅客が機長と連絡を取るなど、客室乗務員のすべての業務を代行することはできない。

A11-2 客室内での負傷事故防止策について

A11-2-(1) ギャレーカート等機内を移動させる重量物が浮揚しないような設備を作ること。

A11-2-(2) 機内の装備品の形状を打撲しにくいものに改善すること。

A11-2-(3) ハンドグリップのような、突発的な身体の浮揚を防ぐ設備を設けること。

A11-2-(4) 客室乗務員用の座席については、収納ができ、緊急脱出時の妨げにならない形で、座面にクッション等で、着陸時の衝撃を緩和できるものにする。特に横方向の加重に対して、体を保護できるものとする。さらに背もたれを旅客用座席と同様の形状とすること。

A11-3 歩行障害者などの条件付き旅客に関して

A11-3-(1) 2009年5月の通称「米国バリアフリー法」施行により、条件付き旅客の搭乗希望を、本邦航空会社も米国線においては拒否できなくなった。さらに本邦航空会社は米国線以外、特に日本国内線での運航にも適用している。この基準は安全性の検証がなされているのか。また乗務員の責任について、どのように考慮されているのか。航空局としての見解を示していただきたい。

A11-3-(2) 歩行障害旅客等の条件付き旅客が速やかに機外に脱出するためには、客室乗務員を含めて機内の誰がどのようにすべきなのかを明示すること。そのときの必要客室乗務員数も合わせて明示すること。

A11-3-(3) 航空機1機あたりの歩行障害旅客搭乗可能人数が、どのような根拠で定められているのかを明示すること。障害旅客が速やかに脱出することを想定した場合、あいまいな基準と言わざるを得ない。

A11-3-(4) 歩行障害者・視覚障害者・聴覚障害者などの条件付き旅客が自力で脱出できるよう、機内仕様・通路幅・座席間隔・経路表示・機内移動の機器などの改良を図ること。また、実証的な実験を速やかに実施すること。

- A11-3-(5) 車椅子利用者が不自由を感じない機内トイレを設置するよう、関係機関に働きかけること。
- A11-3-(6) 以上の問題点並びに条件付き旅客の安全確保および利便性向上を目的とした航空機のハード・ソフト両面を改善するための研究機関を、速やかに設置すること。その際、実用的な研究開発が可能となるよう、障害者や労働者をその研究機関に参加させること。
- A11-3-(6)-① 年々増加している障害者の航空機利用の際の安全確保については、バリアフリー化の促進とともに、適切な対応が求められている。しかし現在のところ、歩行障害旅客など緊急時に他人の援助なしに脱出することが困難な旅客に対して、人数及び着席位置の制限が定められているに過ぎない。それらの制限にある基本的な考え方は、他の一般旅客の緊急脱出を妨げないというものである。さらに、条件付き旅客自らの脱出方法は検討されておらず、付添い人や客室乗務員が条件付き旅客をどのように援助し、速やかに機外へ誘導するのか具体的な方策が提示されていない。
- A11-3-(6)-② 歩行障害者が航空機内のトイレを使用することは、スペースや設備の面から見てかなり困難を伴う。早急な対策が必要である。

#### A11-4 緊急脱出に関して

- A11-4-(1) 最低客室乗務員編成数を、現行の規定のような旅客数から割り出したものではなく、最低でも旅客の安全のため航空機のドア数と同数とすること。  
2007年、那覇空港中華航空機事故の緊急脱出の詳細が、報告されている。その実態を詳細に検討した上で、適正な客室乗務員数を科学的に割り出さなければならない。現場からは、緊急脱出時に必要な手順等を鑑みて、最低でもドア数と同数の客室乗務員が必要だという声が上がっている。現在は旅客数で決められた規定に拠っており、過去の緊急脱出の際に、報告されている問題点を科学的に分析した結果とはなっていない。
- A11-4-(2) 緊急脱出場面を解析手法に全面依存する現行の型式証明取得(90秒脱出)のあり方について、わが国独自の慎重な対処を考察し、航空機製造各社に対して提言を実施すること。
- A11-4-(3) 日本の航空行政も「設計は聖域である」とする先入観を打破し、実際の緊急脱出の場面では妊婦・歩行障害者にとって厳しいことを指摘し、メーカー、製造国に対し、その対策の実施を求めていくべきである。

## A12 緊急救難体制に関して

- A12-1 地方管理空港を含む日本の各空港で、緊急救難体制を整えること。
- A12-1-(1) 緊急事態発生時、航空機ならびに航空会社と管制機関との間で、連絡体制を整備すること。
- A12-1-(2) 東京国際空港で実施されたように、空港内における消防車および救急車の配置及び出動態勢について改善すること。
- A12-1-(3) 緊急事態にある航空機の到着に備え、救急隊が必要十分な体制を取れるよう、機内の状況および地上での待機方法など最良の情報伝達方法を現場に周知させること。
- A12-1-(4) 空港内配備の緊急車両(消防車・救急車等)については、空港の運用時間に制限するのではなく、航空機がスポットインし乗客乗員の降機終了まで、出動可能な状態にあること。

那覇空港中華航空機事故と同種の状況が、大阪国際空港において午後 9 時直前の到着機に発生する場合を考えると、空港の運用時間の午後 9 時を過ぎても、少なくとも乗客乗員の降機が終了する迄、緊急車両が迅速に行動できる制度を確立することが必要である。

A12-1-(5) 空港内で働く者の負傷により救急車等が必要になった場合でも、迅速に対応できる救急医療体制を確立すること。

A12-2 「公共交通事故被害者等支援室」が航空災害による被害者等に対し、十分な支援を行えるよう必要な措置をとること。

## A13 航空機乗組員に関する宇宙線被曝について

A13-1 最新の科学的知見を踏まえ、宇宙線被曝の実態を調査し、対策を講じること。

A13-2 放射線の一般的な防護方法、ならびに、乗務員については、合理的でかつ可能な範囲で宇宙線を防護できる方法について教育すること。

A13-3 乗務員の職場が、宇宙線の被曝をはじめ、多くの健康阻害要因を抱える特殊な環境であることを踏まえ、疾病の早期発見のため検診や健康相談などの制度と体制を、充実させるよう企業を指導すること。

## A14 安全マネジメントシステム(SMS)の確実な実行について

A14-1 2011 年 4 月より、認定事業場およびすべての航空運送事業者に、安全管理体制(安全マネジメントシステム)構築が義務付けられている。それに伴う各分野(管制、気象、運航、整備、グランドハンドリング等)での施策を明示し、実効性のある安全マネジメントシステムが行われるよう関係各所(者)を指導、監督すること。

現行の安全管理システムには、以下の様な問題点が存在している。

A14-2-(1) (財)航空輸送技術研究センター(略称:A TEC)の ASI-NET(大型機、小型機)にてヒヤリハット情報の共有化が行われてはいるものの、大型機作業部会の参加団体は実質的に日本航空、全日本空輸の 2 社だけであり、他の航空会社は出席がなく、各航空会社でのヒヤリハット情報が共有されている状況とは言い難い。これは 2006 年に改定となった ICAO 第 6 付属書に定められた安全マネジメントシステムが適切に実施されていない事例であり、安全情報としては不十分である。

A14-2-(2) これを始めとしたその他の部門における投書箱類(SMS)の運用状況を把握しているのか。今後これらの SMS の施策について、国土交通省航空局としては、どのように実施計画を持っているのか。

A14-2 空港要請にも関連するが、このような SMS を実施するに際して、その会議体に航空安全推進連絡会議のメンバーを参加させること。

ICAO 第 6 付属書 11, 14

□ 締約国は受容できる安全水準を達成するために安全プログラムを確立すること

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>□実現すべき安全水準は締約国が定めること</li><li>□締約国はその安全プログラムの一環として、認可事業者（航空会社・空港・管制業務提供者）に締約国が認める安全マネジメントシステムを実行させること</li><li>□安全マネジメントシステムには、事業者組織全体を通じたアカウンタビリティを定めること</li></ul> |
|---|

## A15 航空機内の電子機器について

A15-1 機内における電子機器の使用が正しく行われるよう、旅客に対し周知啓蒙を行うこと。

A15-1-(1) 現在の航空機内で旅客により使用される電子機器は携帯電話機器をはじめとして多種多様であり、旅客自身も電波が発出されているかどうかを把握できていないケースも散見される。旅客が電源を切ったつもりでも、実際はスタンバイモードとなっていて、電波を発出しているケースもある。

A15-2 航空機内で電子機器が正しく使用されるためのソフトウェアの開発、搭載を電子機器メーカーに働きかけること。

A15-2-(1) 海外の機器には、起動時に航空機内でないことを使用者に確認する機能を有するものもあり、国内においてもソフトウェアによる対応ができると考えられる。

## A16 旅客乗降中の燃料補給実施について

A16-1 旅客在機中の燃料補給の安全性を確保するために必要な措置をとること。また、旅客在機中の燃料補給の安全性を確保するための措置が、確実に行われるよう航空会社を指導すること。

## A17 航空機に導入されている新技術について

A17-1 787 型機に搭載されているリチウムイオンバッテリーをはじめとする航空機に導入されている新技術に関して、航空機製造者が出す技術資料等での航空機設計の審査が設計国で行われた航空機は安全性を確保しているという航空局のスタンスを改め、航空局として独自の調査を行い、安全性が確保出来ないと判断した事項については製造者、設計国に対し、仕様変更を求めること。

## A18 落雷警報について

A18-1 制限区域内の事故防止・防災と運航の安全確保の観点から、各空港長の権限において雷情報や飛行場警報、大津波警報発出時などには、制限区域内作業の中断（作業員退避）を実施させること。また、各空港長の権限において、作業の中断を実施させることができる法整備を行うこと。

A18-2 気象庁等（全国瞬時警報システム（J-アラート）を含む）からの情報を入手できるシステムを構築すること。

A18-3 空港内に防災無線等を設置して、伝達方法を確立すること。たとえば、外国空港も参考にし、運航関係者に警報などを視覚・聴覚で周知できるシステム整備すること。防災無線等がないことは、行政の不備である。警備用拡声装置ではなく、より防災に則したシステムを構築すべきである。

A18-4 ターミナルなどの避難施設が近くにない駐機場については、作業員が速やかに一斉に退避できる施設等を確保すること。

#### A18-5 (事例)

航空会社においては、細分化し地上作業の可否を判断しているが、まちまちであり、その判断には会社事情が含まれている。2012年8月18日に大阪国際空港で、稲光が続く中、約1時間地上待機していた航空機のみレベルをダウンして迎機作業の要請があった。最終的には航空会社すべてにおいてレベルダウンしたが、その判断には疑問が残る。会社に問い合わせたが、「(中略)強い雷雲は空港から遠ざかりつつあった。(以降略)」と回答。当時のMETARのRMKS欄では、「HVY TS 8KM S-SW」と決して遠ざかったとは言えない。

#### A18-6 (気象庁要請)

本年の気象庁交渉において、飛行場落雷警報(仮称)の新設を要請した。その内容は下記の通り。基本的な考え方は、飛行場気象情報は飛行中の航空機に対してではなく、地上または地上にいる者に対しての情報である。また、それら気象庁からの情報は、(例えば、発令された地域の小中学校は休校や早退等の措置をとっている)軽視してはならない。

#### 記

飛行場気象情報は、飛行場に離着陸もしくは停留する航空機や飛行場施設に、被害を及ぼす恐れのある気象及び水象の現象について注意を喚起する為に発表される情報となっており、雷情報は概ね20km以内に発雷が観測又は予想された場合に発表されている。しかし、大阪国際空港での事例では、落雷時の作業中断において、航空会社毎に異なる判断が下され、一方では発雷のため作業中断、他方では作業続行となり、危険な状況での作業が強行されました。制限区域内の事故防止と運航の安全確保の観点から、制限区域内作業の中断(作業員退避)について、各空港長の権限において実施させるため警告として、飛行場内における発雷や落雷が観測又は接近が予報される場合の飛行場落雷警報の新設を要請する。

## A19 空港の津波対策について

A19-1 空港の津波対策については、空港毎にその具体的対応策を策定し、周知すること。

A19-1-(1) 2012年10月に国土交通省が発表した「空港の津波対策の方針」において、「津波警報が発表された際に滑走路及び誘導路上にある旅客機については、旅客等の安全確保のため、速やかに旅客ターミナルビルに戻るよう誘導することが原則」とされている。また、「地上走行時の安全の確保等の観点から、津波の来襲状況や路面の安全状況に関して出来る限りの情報を収集し、パイロット等に提供する」とされているが、想定される具体的な対応などの周知が不十分である。

## A20 放射能事故時の被曝防止のための安全基準について

A20-1 2011年の東京電力福島第一原子力発電所事故による放射性物質飛散に鑑み、放射能事故時の航空の作業現場での被曝防止のため、運航環境・地上作業環境での被曝制限値等の安全基準を、国土交通省は他省庁と連携して定めること。さらに、実際の運航現場で被曝することのないように、航空機の搭乗者や地上作業者の安全に根ざした作業基準を策定し、事業者徹底させること。