

- A10-1-(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。
- A10-1-(2) 安全阻害行為が発生した場合は、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に指導すること。
- A10-1-(3) 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。
- A10-2 客室内での負傷事故防止策について
- A10-2-(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。
- A10-2-(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。
- A10-2-(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。
- A10-2-(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こと。特に横方向の加重に対して、体を保護できるものとすること。さらに背もたれを旅客用座席と同様の形状とすること。
- A10-3 歩行障害者などの条件付き旅客に関して
- A10-3-(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。航空局としての見解を示していただきたい。
- A10-3-(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る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。
- A10-3-(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。

- A10-3-(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。
- A10-3-(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。
- A10-3-(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。
- A10-3-(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。
- A10-4 緊急脱出について
- A10-4-(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、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ぬ。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。
- A10-4-(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。
- A10-4-(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こと。
- A11 緊急救難体制について**
- A11-1 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。
- A11-1-(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。

- A11-1-(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。
- A11-1-(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。
- A11-1-(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。
- A11-1-(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。
- A11-2 「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。

## A12 航空機乗組員に関する宇宙線被曝について

- A12-1 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。
- A12-2 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。
- A12-3 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。

## A13 安全マネジメントシステム（SMS）の確実な実行について

- A13-1 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。
- A13-2 上記に関連して、ヒヤリハットなどの投書箱類（SMS）の運用状況をどのくらい把握しているのか。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をお教え願いたい。
- A13-3 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19付属書**

- ・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
- ・実現すべき安全水準は締約国が定めること
- ・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
- ・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

**A14 航空機内の電子機器について**

**A14-1** 機内における電子機器の使用制限が正しく守られるよう旅客に対し周知啓蒙を行うこと。

**A14-1-(1)** 2014年9月より携帯電話等機内での電子機器の使用制限が緩和された。緩和に伴いマナーモードにすれば良いと考えている旅客や、通信できる状態で電源を入れるという事例が報告されている。また、機種によって制限が違う場合、乗り継ぎ旅客が前の航空機と同様の制限であると考え正しい制限を守らないなど現場での混乱が散見されている。使用制限が正しく守られるよう具体的に周知する方策が必要である。

**A14-2** 機内における電子機器の使用に伴う電磁波干渉等の問題については、電子航法研究所等の機関において、今後とも実態調査と研究を継続すること。

**A15 航空機に導入されている新技術について**

**A15-1** 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。

**A16 落雷警報について**

**A16-1** 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止（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、作業の中止を実施させることができる法整備を行うこと。

**A16-2** 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。

**A16-3** 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て、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。

A16-4

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。

A17

## 空港の津波対策について

A17-1

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。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に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する情報の収集し、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。

A18

## 放射性物質漏出時の被曝防止のための安全基準について

A18-1

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、放射性物質漏出が疑われる場合における航空労働者の被曝防止のため、運航環境・地上作業環境での被曝制限値等の安全基準を、国土交通省は原子力規制庁など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、事業者に徹底させること。