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。
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。
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よう、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月に自衛隊員がジプチに移動する際に、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

A04-1　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り、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。

A04-2　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。

A04-2-(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、見直しを早急に実施すること。

A04-3　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。

A04-3-(1)　那覇空港のアレスティングギアは使用滑走路変更時に滑走路閉鎖を必要としない埋設型とすること。

A05　無人航空機について

A05-1　すべての無人航空機が他の航空機や、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、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無人航空機が、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。無人航空機の特性を研究し、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、軍用の無人航空機を飛行させないこと。
入手可能な無人航空機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、防衛省所有の無人航空機が試験飛行に失敗、墜落した。

A05-2-(3)　2010年9月に、米軍所有の無人航空機（グローバルホーク）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。

A05-2-(5)　2013年から、三沢基地において米軍がグローバルホークを配備している。

（参考）
ALPAJapan/日本乗員組合連絡会議がIFALPAPolicyを基にまとめた見解を示す。
IFALPA:InternationalFederationofAirlinePilots' Associations
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や警察官が機側まで出向いて職務質問を行おうとして航空会社従業員が制止するという事例が過去発生している。安全運航を確保するため航空法に基づく業務が警察官の職務質問等で中断されることの無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　航空会社の安全に関わる人員体制について

A07-1　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。

A07-1-(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。

A07-1-(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。

A07-2　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。
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。

A08　航空会社の運航管理体制について

A08-1　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。
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ないことが多々発生している。

A09　空港制限区域内での安全に関して

A09-1　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。
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。

A09-2　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。

A09-2-(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。

A09-2-(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ていただきたい。
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。

A09-2-(3)　「空港制限区域内事故防止対策検討会」に、航空安全推進連絡会議を正式メンバーとして参加を認めること。
現在、航空安全推進連絡会議を会議はオブザーバーとして参加しているが、正式な参加メンバーではないため、発言することは許されていない。ICAOの安全マネージメントシステム（SMS）の考えでは、本来、労働組合は基本的な構成メンバーである。にもかかわらず、安全上の論議にさえ参加できないというのは、安全マネジメントシステムとして成り立っているのか、大いに疑問である。

A10　航空機客室内の安全について

A10-1　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べく、次に掲げる事項を実施すること。