

H. 保安対策

2018年 総合安全要請

| 区分番号 | 要請番号 | 区分 | 優先度 | 新規・継続 | 要請先 | 要望事項 | 要望理由 |
|------|------|------------|-----|-------|-----|--|--|
| H01 | 1 | 保安全般 | A | 継続 | 東本 | 航空の安全に対する脅威に特化した、専門的に評価、立案、実行できる体制を構築すること。 | 保安対策には航空に従事する者はもちろんのこと、乗客や出入り業者など、様々な人・企業・国・政府機関等の協力が不可欠である。航空機、空港内外、上空地上に関わらず幅広い対策が必要である。様々な人・団体が各々行っている対策、事業を効果的かつ効率的に統制を取り、管理できる体制を構築することが必要である。 |
| H01 | 2 | 保安全般 | B | 継続 | 東本 | 航空会社、航空に従事する者のみならず、航空機、空港に関わる者全てに対し継続的に保安に対する訓練を行うこと。 | 保安に対する意識を高める為にも、全ての者に対し継続的に訓練を行う必要がある。情勢が日々変化する中、最新の情報を基にした内容の訓練を定期的に行うが必要である。 |
| H02 | 1 | テロ対策 | A | 継続 | 東本 | 航空輸送に対するサイバーテロ攻撃に備えて対策を行うこと。 | サイバーテロを脅威と認識し、必要な対策を取る必要がある。サイバーテロの種類には様々な物があり、影響も多岐に亘る。発生した場合に安全への影響を最小レベルに抑える為にも航空機乗組員、管制官等に対し必要な知識付与、訓練を行うなど対策を取る必要がある。 |
| H02 | 2 | テロ対策 | A | 継続 | 東本 | 空港毎にリスク分析を行い、空港周辺地域の警戒を含むテロ等への対策を強化、策定すること。 | 空港の種類、状況によっても必要な対策は違ってくる。画一的な対策に留まらず、空港毎に脆弱度の判定を行い、空港内外の関連機関と協力し必要な対策を取れる体制を取ることが必要である。空港毎に係る機関も違うので、それぞれが協力し、統合した体制の元、保安に対する意識を高める必要がある。 |
| H03 | 1 | 空港における保安対策 | A | 新規 | 東本 | 航空局が進める「スマート・セキュリティ」について、効果的かつ効率的なシステムとなるよう必要な法律の整備を含め統合的な体制を構築すること。 | 世界標準となるであろうスマートセキュリティについて、利用者の利便性を損なわずに、効果的なものとなるよう必要な施設整備、体制を構築することが重要。その為には保安検査の部分だけでなく、関わる企業、団体の協力の元、空港全体のオペレーションを考慮したシステムを構築することが必要である。法務省・財務省・厚労省に分散している入国管理・税関・検疫の業務を統合することなども、空港保安には大きく寄与すると考える。 |
| H03 | 2 | 空港における保安対策 | A | 継続 | 東本 | 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。また空港毎に異なる運用を見直すこと。 | クリーンエリア内外に関わらず、制限区域内、航空機内に立ち入る人、物に対しては保安の観点から徹底した保安検査が必要である。地上作業員、清掃員、整備士など空港によっては保安検査を受けていない者が航空機内また制限区域内に立ち入ることができ、保安検査を受けている者（乗務員等）と接触している。制限区域内、航空機内に立ち入る全ての人が少なくとも保安検査を受ける必要がある。更に生体認証IDや、顔認識カメラ、Behavioral Detection Systemなどの新技術導入を図るなど、空港保安を強化する必要がある。 |

H. 保安対策

2018年 総合安全要請

| 区分番号 | 要請番号 | 区分 | 優先度 | 新規・継続 | 要請先 | 要望事項 | 要望理由 |
|------|------|-------------|-----|-------|-----|--|--|
| H03 | 3 | 空港における保安対策 | A | 新規 | 東本 | 航空機へ搭乗する旅客以外のクリーンエリアへの立ち入りについて禁止すること。 | 航空安全連絡会議ではなりすまし防止の為に搭乗者の本人確認を求めている。不特定多数の者がクリーンエリアに入るとなると、搭乗ゲートのみが搭乗者と身元確認の最終ゲートとなる。保安の関門は多いほど保安上の安全性及び抑止力は高まると考える。クリーンエリアに入る人が多いほど、人数換算では保安上のリスクが増加すると考えられる。経済的な観点ではメリットがあるかもしれないが、安全性の向上には寄与しない。 |
| H03 | 4 | 空港における保安対策 | A | 継続 | 東本 | 航空券と搭乗者の不一致を防止する為に、法制化を含めた必要な対策を取ること。 | 搭乗者の本人確認は、機内安全の根幹であり、予約、搭乗手続き、搭乗、機内のそれぞれのフェイズ、場所での確認が確実に実行できるシステムが必要である。搭乗予定者と異なる者が搭乗することは保安上のリスクが高まる。 |
| H04 | 1 | 航空機における保安対策 | A | 継続 | 東本 | ICAO基準の保安対策を取れる体制を作ること。 | 国際標準との整合性を取る為にはICAO Documentの実行が必要である。 |
| H04 | 2 | 航空機における保安対策 | B | 継続 | 東本 | 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。 | 航空法では機長に対して、飛行中の機内の安全と秩序を守る為に一定の権限と義務を付している。機長等を含めた「情報共有」のネットワークを作るような役割を果たす窓口が必要である。 |
| H04 | 3 | 航空機における保安対策 | A | 新規 | 東本 | 大容量リチウムバッテリーを内蔵した電子機器、リチウム電池ならびにリチウムイオン電池を内蔵・装着した手荷物(スマートバゲージ)またはリチウムバッテリー単体(充電用・予備用)の機内持ち込みについて取り扱い手順、訓練を徹底すること。乗客や作業員へ、危険性について周知を行うこと。 | リチウムバッテリーには発火等の危険があるが、多くの人へは浸透していない。危険性を認識せずに、機内に持ち込み使用している現状がある。乗組員を含め旅客、作業員へその危険性について積極的に周知し訓練を行う必要がある。 |