

| 区分番号 | 要請番号 | 区分 | 優先度 | 新規・継続 | 要請先 | 要請事項 | 要請理由 | 備考 |
|------|------|------|-----|-------|-----|--|---|----|
| H01 | 1 | 保安全般 | A | 継続 | 羽東本 | 航空保安に特化し、一元的に管理、運用できる体制を構築すること。テロ対策に対応する法制化を検討すること | 航空保安対策は多岐に亘った対策、対応が必要である。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、管理できるよう、一元化された体制が必要である。各組織間での権限、責任の配分「誰に、何を、どこまで、任せるのか/負わせるのか」を明確にすることが目的である。 | |
| H01 | 2 | 保安全般 | B | 継続 | 羽東本 | 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。情勢が日々変化中、最新の情報を基にした内容の訓練を定期的に行う必要がある。運航乗務員に対して行ったアンケートにおいても、保安に対する意識は高いが、知識を得る為の情報が少ないという事が見受けられた。保安に関する積極的な情報提供や航空会社等へ保安に関する訓練を充実させるよう働きかけて欲しい。 | |
| H01 | 3 | 保安全般 | A | 継続 | 羽東本 | 国内線においても、ICAO基準の保安対策を取れる体制を作ること | 運航乗務員に対して行ったアンケートでは、空港で働く者の身元確認、搭乗者の身元確認について半数を超える者が不安を感じている。国内運航においても、保安強化の為に、ICAO基準に則した保安体制を取る事が望まれる。 ＜ICAO基準との相違点＞ ・搭乗時の身元確認 ・制限区域内に立ち入る者に対する保安検査、身元確認等 | |
| H02 | 1 | テロ対策 | A | 継続 | 羽東本 | 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 | 新規 | 東本 | 空港内、空港周辺における無人航空機やいわゆるドローンによる航空安全への脅威に対し、必要な対抗策を構築する事。また無人航空機を運航する者、無人航空機に対しても、通常の航空機と同様の保安体制を構築すること | ドローン侵入による空港閉鎖等の事例もあり、いわゆるドローン等は航空に対して多大な脅威となっている。航空の安全を脅かすばかりでなく、テロ等に使われる危険性がある。現行の法整備のみに留まらず、ジオフェンスの設定や侵入機に対し物理的に捕獲する手法等の対抗策が必要であると考えられる。またドローンに搭載する積載物についての安全性、運航者の信頼性を確保するための法整備や体制の構築が望まれる。 ＜検討要請項目＞ ・ドローン操縦者、ドローン自体の管理体制 ・空港、操縦者間の通信体制の構築 ・情報共有体制 ・ドローンへの衝突回避装置の装備 ・衝突回避のための方策とルール確立 ・違法侵入ドローンの排除体制 | |
| H02 | 3 | テロ対策 | B | 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。空港毎に関係する機関も違うので、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。 ＜対応が必要と考える内容＞ ・CBRN対策 ・レーザー照射に対する対策、No-Laser Zoneの設置 ・MANPADS(携帯式防空ミサイルシステム)に代表される武器(小火器、携帯式ロケット砲、迫撃砲)等の使用に対する対策 ・航空機が攻撃された場合の対処、生還確率を高める為の対策の周知、訓練導入 | |

| 区分番号 | 要請番号 | 区分 | 優先度 | 新規・継続 | 要請先 | 要請事項 | 要請理由 | 備考 |
|------|------|---------|-----|-------|-----|---|---|----|
| H03 | 1 | 空港の保安対策 | B | 継続 | 羽東本 | 出入国管理、税関、検疫等と連携し、保安検査について統合された体制とすること | 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。そのため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 | 空港の保安対策 | A | 継続 | 羽東本 | 制限区域内、クリーンエリアおよび航空機内に立ち入る全ての人・物に対し徹底した保安検査を行うこと | 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。 | |
| H03 | 3 | 空港の保安対策 | A | 継続 | 羽東本 | 国内線運航においても航空機に搭乗する者に対し、本人確認を行うこと | 搭乗者の本人確認は、機内安全の根幹であり、搭乗者の身元確認の基本である。予約、搭乗手続き、搭乗時、機内、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の構築が必要である。搭乗時に身分証明書等と照合する手順、システムの構築を行い、なりすましの防止を徹底する事が必要である。 | |
| H03 | 4 | 空港の保安対策 | A | 新規 | 東本 | 保安検査等の空港毎に異なる運用基準を統一し、明確にすること | 国内線を運航するにあたり、保安検査やランプ内の歩行について空港やターミナル毎に運用が違う事が散見される。運用が異なる事により保安検査を受ける側の手間、保安体制への不信感へつながる可能性がある。またクリーンエリアが不明確な事や例外が存在する事で、混乱が生じている。 <運用基準の違いを感じる点> ・門型金属探知機における感度の違い(この空港では反応するが、この空港では反応しない) ・保安検査時におけるPC・タブレット端末の出し入れ ・飲み物に対する検査の要否 ・Ship Change時のランプ内移動の可否。 ・ランプ内歩行に際し相互監視の要否 ・便間におけるステーションコントロール立ち寄りの際の保安検査の要否 | |
| H03 | 5 | 空港の保安対策 | A | 新規 | 羽東本 | 制限区域等への出入りに際し、テンキーを廃止し、生体認証の使用や、係員による身元確認を行うこと | 退職した従業員によるテンキーを利用した立ち入り禁止区域内での強盗事件もあった通り、テンキーによる出入り管理には脆弱性がある。不審者や悪意を持った者の入域を防止する為にはテンキーを廃止し、別の方法を利用する事が必要である。生体認証を使用する事でなりすましの防止、出入りの管理を行う事ができる。欧米諸国においては身分証明書を国が発行し、乗務員の信用を担保している国もある。統一した証明書を発行し利用する事も一つの方法であると考えられる。 | |
| H03 | 6 | 空港の保安対策 | A | 新規 | 羽東本 | 生体認証IDや、顔認識カメラ、Behavioral Detection Systemなどの新技術導入、空港で働く者に対しても保安要員として必要な訓練を行い監視の目を増やす事で、空港保安を強化すること | 従来から実施されている保安体制等は悪意を持った者がいた場合には脆弱性があり、不十分である。運航乗務員のアンケートにおいても、本邦の保安体制について約半数の人が不安に思っている事が読み取れる。現行の保安体制に加え新技術等の導入を図る事で、航空保安の強化につながる。 | |

| 区分番号 | 要請番号 | 区分 | 優先度 | 新規・継続 | 要請先 | 要請事項 | 要請理由 | 備考 |
|------|------|----------|-----|-------|-----|---|---|----|
| H03 | 7 | 空港の保安対策 | A | 継続 | 羽東本 | 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 | 不特定多数の者がクリーンエリアに入る場合、搭乗ゲートのみが搭乗者の身元確認における最終ゲートとなる。搭乗時に本人確認が行われていない現状の体制では、なりすましにより別人が航空機へ搭乗する可能性が否定できない。 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 | 8 | 空港の保安対策 | A | 新規 | 羽東本 | 航空保安の根幹を担う航空保安検査員に対して、労働環境の改善や増員を図ること | 保安検査員は航空保安の根幹である。経験や知識が必要な職業なのに、離職者が多いとの報道がある。また空港によっては(特に従業員用保安検査場は)劣悪な環境の中仕事をしていると感じる。保安体制強化の為に離職を防ぎ、保安のプロフェッショナルをより多く育てる必要がある。 | |
| H04 | 1 | 航空機の保安対策 | 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。事態発生時に情報交換の手段となりえる携帯用衛星通信電話の乗員への配備についても検討が必要である。 | |
| H04 | 2 | 航空機の保安対策 | A | 継続 | 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、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。 | |
| H04 | 3 | 航空機の保安対策 | A | 新規 | 東本 | いわゆる“Two person in the cockpit”の運用について見直しを行うこと | ジャーマンウィングスの事例を受けて各国で緊急措置的に導入されたが、同様事例を防ぐための有効な手段とはなっていないというのが現場の意見である。再発防止策としては環境整備等の根本的対策が必要で、本手法は根本的な解決にはなっていない。また弊害として、「入退出回数増加」、「機内監視人員の減少」、による保安上の懸念が増加する。操縦室の保安を確保する為には、「ドアの開閉回数を減らす事」、「開閉状況や時期について推測されない事」が重要である。その両方について本手法については懸念がある。 操縦室へ物理的に侵入できないよう、いわゆるSecond Barrierの設置も一つの代替方法である。 http://www.alpa.org/advocacy/faa-reauthorization | |
| H04 | 4 | 航空機の保安対策 | A | 新規 | 東本 | Unruly Passenger対策を強化すること | IATAによる集計でも、世界的にUnruly Passengerによる機内迷惑行為や安全阻害行為事例が増加しており問題となっている。機内安全の確保の為にも、モントリオール議定書2014 (Montreal Protocol 2014)の署名、批准を含めた対策の強化が必要である。 *男性客室乗務員の積極的な採用も一つの手段である。 | |