

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
H01	1	保安全般	継続	統合された航空保安を実施する為の法制化を行い、航空保安全般に対し権限と責任を持つ、一元的に管理監督する事ができる組織を構築すること。そしてICAOの基準に則した航空保安対策を行うこと	現状の航空保安対策は監督官庁が指導、監督しているという名目の下、各企業、各団体が独自に行っており、責任の所在が不明確である。また場所、分野により監督官庁も国土交通省、警察庁、財務省、厚生労働省、法務省など多岐に亘り、効率的で抜け目のない保安体制となっているか疑問である。諸外国においては、航空保安(AVSEC)を専門とする組織が構築され、航空に係る全てのものという観点から権限と責任が与えられ対策が取られている。 我が国の航空保安対策は、ICAO基準と相違がある。保安対策を強化するためにも、国際線、国内線に関わらずICAO基準に則した対策が必要である。 <ICAO基準との相違点> ・国内線搭乗時の身元確認 ・制限区域内に立ち入る者に対する保安検査、身元確認等 ・航空に従事する者に対するバックグラウンドチェック ・日常的なカウンセリング	
H01	2	保安全般	継続	保安検査は航空会社等と利害関係の無い、国もしくは空港管理者等の責任の元に実施するよう、航空法を改正すること	運航に携わる者、乗客は、毅然な態度で保安検査を行う事を求めている。 航空会社と契約する警備会社には少なからず受託関係による利害関係が存在する。定時性を確保したい航空会社と、トラブルを起こして航空会社に迷惑を掛けたくない警備会社との間でハリーアップにつながりそうな状況を日々の業務中に目撃することがある。現在行われている主従関係のある保安検査は適正な判断に影響を及ぼす可能性がある。保安検査員の権限強化、地位向上を図る為にも、独立性のある保安検査制度の構築が必要であると考ええる。 (関連規定 航空法第100条、施行規則210条)	
H01	3	保安全般	継続	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。また、空港毎に異なる保安検査等の運用基準を統一、明確にし、ICAO基準の保安対策が取れる体制を作ること	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。 航空に従事する者のみならず、航空機、空港に関わる全ての者が継続的に保安に対する訓練を行い意識を高める事が必要である。 主に従業員用の保安検査やランプ内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と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。	
H02	1	テロ対策	継続	航空輸送に対するサイバーテロ攻撃に備え、対策と訓練を行うこと	ICAOではSecurity分野における最重要な課題となっているにも係わらず、運航乗務員を含め航空業界においてはサイバーテロを脅威とする認識、対策が不足している。具体的な事例が発生する前にサイバーテロを脅威として認識し、航空のシステムに関わる全ての者(運航乗務員、管制官、整備士、航空会社担当者など)に対し、教育・訓練を行う必要がある。 (関連規定 ICAO Annex17 4.9)	

H02	2	テロ対策	継続	<p>空港内、空港周辺、航空路における無人航空機やいわゆるドローンなどによる航空安全への脅威に対し、必要な対策を構築すること。</p> <p>また無人航空機の運航者、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</p>	<p>航空機の運航に携わる者にとって無人航空機による無秩序な飛行は安全上の脅威となっている。安全な飛行、運航を行う為に以下の点を考慮した無人航空機に対する法の整備等が望まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドローンへの識別装置の搭載と衝突回避装置の装備</li> <li>・衝突回避のための方策とルール確立</li> <li>・違法侵入ドローンの侵入防止対策と排除体制</li> </ul>	
H02	3	テロ対策	継続	<p>内部脅威へのガイドラインを作成し対策を講じること</p>	<p>空港での業務従事者による「内部脅威(Insider Threat)」は、重大な脅威であるとCAOは警戒を呼びかけている。テロ対策として、空港における脅威者のリストに基づく監視体制の実施、および以下の項目について対策の構築が求められている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重大な損害が生じる可能性がある業務のリストアップと、関連するスタッフの役割に対するリスク評価</li> <li>・内部脅威によるリスクシナリオの準備</li> <li>・リスクシナリオに沿って、空港毎の脆弱度判定を行い、空港内外の関連機関と協力し必要な対策を構築する</li> <li>・外国人人材の受け入れについては、受け入れ環境の整備、労働条件の維持向上など、行政と事業者が共に取り組むべき課題への対応が必要である。</li> </ul>	
H02	4	テロ対策	継続	<p>CBRNEテロに対し、航空機の安全を確保する為の対抗策を構築すること</p>	<p>機内においてCBRNEテロや感染症等が発生した場合、安全運航を確保する事が非常に難しくなることが予想される。重要度を鑑み、その可能性を脅威として認識し、対処方法や必要な装備品の搭載など乗務員への知識付与、訓練を行う必要がある。</p> <p>&lt;対策項目&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法的対応</li> <li>・ 十分な情報確保と情報の提供</li> <li>・ 定期的なテロ関係の知識付与、対抗策の講座、訓練</li> <li>・ ICAO Doc9811の検証、および国内対策の早期構築</li> </ul> <p>&lt;機内における初動対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機内の感染者/発症者他者との接触を避ける方法</li> <li>・ 乗客の果たす役割の明記と周知</li> <li>・ 隔離設備、防護装備の搭載</li> </ul> <p>CBRNEテロに対しては医療・公衆衛生インフラの整備が重要であると同様に、機内対策としての適切な対策・準備として、事前の訓練による脅威認識と抗菌剤の客室装備が必要である。</p>	

H02	5	テロ対策	継続	レーザー照射、MANPADSに代表される武器等に対し、航空機の安全を確保する為の対抗策を構築すること	レーザー照射事例は世界的に増加傾向であり、我が国においてもNo Laser Zoneの設置、罰則規定の制定など警察とも連携した対抗策が必要である。 また、世界中の空を日本の航空機が飛んでいるが、紛争地域付近での飛行は行われており、ウクライナでのマレーシア航空機撃墜に代表される事例のように、安全とされる空域においても攻撃を受けるリスクは常にある。 可能性が低いと考えられている状況に遭遇した場合においても冷静な対処をできるよう、知識付与や訓練の導入が求められる。 (関連規定 ICAO Annex 17 4.3.6)
H03	1	空港の保安対策	継続	TOKYO2020を控え、脅威の高まる空港のテロ対策は、新たな技術の導入を推進するとともに、人材の確保と育成に重点を置き、空港内のセキュリティ向上を図ること	・『テロに強い空港』を実現するためには、人材の確保育成による、作業品質の維持が安全対策として最重要課題となっている ・空港の民営化、LCCの急速な事業拡大、従業員の大量退職、LCCの増加などによって、航空業界における人手不足を起因とした業務負荷拡大や検査員等の意欲低下等につながり、離職者が増加するなどの悪循環が予想される ・人手不足を補完し、保安レベルを向上する為にも先進的な技術の導入を図る事が有効であると考え ・人為的ミスを防止するためのヒューマンエラー対策の導入も必要である ・外国人材の受け入れに関しては、内部脅威に関連するテロ対策と同様、受け入れ環境の整備や労働条件の維持向上など、行政と事業者が協同して課題に取り組む必要である
H03	2	空港の保安対策	新規	ビジネスジェット、家用飛行機、使用事業の乗組員、旅客に対しても制限区域に立ち入る際は、保安検査を実施し、制限品の持込、不審者の入域がないようにすること	身元不明で、保安検査を受けていない可能性のある者が制限区域に立ち入ることが出来ているという現状は、危険物の持込や逃走等の可能性を鑑み、保安上の脅威となり得る。保安検査無しでプライベートジェットに搭乗するのが世界的に当たり前の運用であるとの報道もあるが、国際線SRA(Security Restricted Area)との兼ね合いを考えると望ましい運用ではない。 なお、関西エアポート株式会社の運営するPremium Gate玉響(たまゆら)の「関西国際空港ビジネスジェット機運航情報」という申請書には「すべての搭乗者及び手荷物に対しBusiness Aviation 専用ターミナルにおいて保安検査を実施します。ただし検査結果による搭乗可否の判断は航空運送事業者等にて実施いただきます」と記載されており、実質何でもありの運用となり得る事が予想される。国などの関与による厳格な保安検査の実施が望まれる。
H04	1	航空機の保安対策	継続	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	継続	リチウムバッテリーの機内持ち込みを含む危険物の輸送については、乗客、作業員、発送者、運送事業者へ、危険性について周知し、取り扱い手順、訓練を徹底すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・爆発の恐れのあるものや、燃えやすいもの、他のものに損傷を与えるものは輸送禁止として、航空機による輸送が制限されている</li> <li>・貨物・郵便物ともに、無申告危険物が現場では発見されている。無申告危険物に関する個人荷主や代理店への周知を継続し、容易に受託可否の判断がつく仕組みを構築すべきである</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・利用者への継続的な周知徹底と、手荷物を受託しやすい体制の構築によって、機内持ち込み手荷物のルールを徹底すべきである。</li> </ul>
H04	3	航空機の保安対策	継続	いわゆる“Two person in the cockpit”の運用について見直しを行うこと	<p>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になっていないのが現状である。この方式では、「入退出回数増加」、「機内監視人員の減少」等、保安上の懸念がかえって増加する。本来、操縦室の保安確保に必要なことは、「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」である。つまり本手法は根本的な解決になっておらず、再発防止策としては環境整備等の根本的対策が必要である。</p> <p>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。<a href="http://www.alpa.org/advocacy/faa-reauthorization">http://www.alpa.org/advocacy/faa-reauthorization</a></p>
H04	4	航空機の保安対策	継続	Unruly Passenger対策を強化すること	<p>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。機内の安全の確保し、乗務員や乗客の生命の安全を守る為、以下の対策を取る事が求められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モントリオール議定書2014 (Montreal Protocol 2014)の署名、批准により、航空機登録国以外での裁判権などを可能とすること。</li> <li>・航空機内外における酒精飲料の規制</li> <li>・男性客室乗務員の積極的な採用</li> </ul>