

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
A01	1	落雷警報	継続	各空港管理者の権限において、空港制限区域内の地上作業の中断を命ずることができるよう法整備を行うこと	制限区域内の事故防止と運航の安全確保の観点から、雷情報や飛行場警報、大津波警報発出時などには、各空港管理者の権限において制限区域内のすべての作業を中止させ、作業員の退避を命ずるよう緊急時の指揮命令システムを明確化すべきである。現状において、作業の中断や作業員の退避は各事業者の判断に任されており、航空機の運航を継続するために危険な状況下での作業を強いられることがある。このような不安全な状況を発生させないよう、各空港管理者に作業可否の権限を与えて各事業者を統括することが求められている。諸外国の実例を参考に、是非とも進めていただきたい。	気象庁へも要請中
A02	1	24時間供用されている空港の救急体制	継続	24時間供用されている空港、特に新千歳、羽田、中部、関西、那覇の各空港について、供用時間中いつでも急病人に即応できる体制を国の責任において整えること	航空機が24時間365日本邦上空を飛行していることから、特に運航支援体制の脆弱な外航機やGA機については、着陸後の地上支援の体制を確認できないまま着陸し、結果として急病人の搬送が相当遅延することが容易に想定される。このような状況は、国際社会の一員、また先進国として役割を果たしているとは言い難いことから、着陸に対応するだけでなく、その後の地上支援を含め、病院への搬送を遅滞なく行えるような体制を整える必要がある。 2019年1月5日に起きた全日空105便の急病人について、当初新千歳空港に着陸を試みようとしたが、深夜早朝時間帯であったため、急病人を航空機より降ろすための地上の体制が整わないことを理由に、羽田空港への運航を継続した事例が発生した。過去にも外航機が急病人発生により那覇空港へ着陸したものの、同様に地上設備を操作する人員を確保することが出来ず、当該急病人が死亡した事例があった。	
A03	1	航空事故・重大インシデントの認定基準	継続	航空事故・重大インシデントは、運輸安全委員会が独自に認定できるしくみとすること	航空事故・重大インシデントの認定は法令等に基づいて国土交通省航空局が実施しているのは承知しているが、事故調査の独立性を鑑みて、運輸安全委員会が認定の可否を行う仕組みを確立することが望ましい。	
A03	2	航空事故・重大インシデントの認定基準	継続	事故調査・重大インシデントの認定を行う基準について適正化すること	航空事故、重大インシデントに認定された事象のみが事故調査の対象となるが、昨年発生したインシデント等について、現場の実感として詳細な調査分析が必要と考えられるケースについて重大インシデントと認定されなかったり、逆に重大インシデントと認定された事案について、実質的に重大な事例とするほどの事案であったか疑問が指摘されるなど、認定の可否についてのバランスが疑問視されるケースが散見される。再発防止の為、調査・分析を行うべき事象が見過ぎされているのであれば問題である。	
A04	1	新型コロナウイルス感染症への対応	新規	国際線・国内線担当に関わらず、全ての運航乗務員及び客室乗務員に対し、PCR検査或いは抗原検査を定期的実施すること	運航乗務員はコックピットという特殊な環境下で以下の要因により感染リスクが大きくなる。 ・狭い閉鎖空間で長時間密に過ごすこと ・各種スイッチや書類を共有しなければならない ・騒音下でマスクをしながらのオペレーションであり、大声を出す必要がある ・クルーの交代時でもコックピットは消毒されない ・飲酒検査に反応する可能性があるため、積極的に手指のアルコール消毒ができない。 また、客室乗務員は不特定多数且つ感染拡大地域からの旅客と接することから、飛沫・接触感染ともに常に不安を感じながら乗務している。無症状でも感染している可能性があることから、定期的なPCR検査が求められる。航空会社によるバラつきが出ないよう、国として検査実施を判断すべきである。	

A04	2	新型コロナウイルス感染症への対応	新規	航空機内でのマスクの着用を義務化すること。また、マスクを着用しない旅客は搭乗を拒否できる運送約款の変更を航空会社に対して認めること。さらに、健康上の理由でマスク着用が出来ない場合はその旨証明書を提出し、代替手段を義務化する制度を整備すること	航空機内での新型コロナウイルス感染症拡大を防止するため、マスク着用を義務化すること。現在の運送約款では、旅客が健康上の理由がなくマスク着用を拒否した場合に搭乗を拒否できる規定がない。健康上の理由でマスク着用が出来ない旅客はその旨の証明書を提出し、マスクの代替となる手段を義務化することで、個人都合でマスク着用を拒否する旅客に苦慮するケースを防止することが可能となる。	
A04	3	新型コロナウイルス感染症への対応	新規	国際線乗務後に実施されるPCR検査において、結果が判明するまでは当該期間を勤務扱いとするよう主管部門と協議し改善すること	現在、国土交通省の指示により、国際線乗務後の乗務員はPCR検査を行っているが、その結果判明まで長ければ2日ほどかかり、その間は公共交通機関が使えず、不特定の人と接触しないなど実質的な外出自粛が要請されている。しかし、この検査結果待ちは休日対応となっており、勤務扱いにはなっていない。会社指示による乗務をしているにも関わらず、私的な時間を行動制限されるという矛盾が生じている。	
A04	4	新型コロナウイルス感染症への対応	新規	航空局通達「国空航第327号」を新型コロナウイルス感染症の実態に即したものに改正すること	航空局通達「航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針」2-1にある、「認可・発売から1年を経過していない新しい薬に関しては、航空業務に係る安全性等の確認が不十分であり、航空業務に当たり使用しないこと」の規定により、この先、新型コロナウイルス感染症の特効薬等が開発または承認されても、運航乗務員は使用することができない。	
A04	5	新型コロナウイルス感染症への対応	新規	航空労働者およびその家族に対する社会的な不利益、差別や偏見が生じないよう、対策を講じること	医療従事者に対する差別や偏見が社会問題となっているが、以下のような事例が航空労働者とその家族に対して生じている実態がある。航空労働者も医療従事者と同じく感染リスクと闘いながら社会インフラのために最前線で働いている職種であり、社会的な不利益や差別、偏見は決して許されるものではない。 ・国際線乗務後のPCR検査結果判明までは、子供を学校や習い事に通わせることができない。(家族にPCR検査を受検している者がいる場合は、症状の有無に関わらず学校や習い事先から登校を禁止される) ・子供の保育園の送迎を断られたり、子供の行事への参加に嫌な顔をされたりするなどの差別的な扱いを受けることがある。 ・国際線乗務後は海外渡航歴がついてしまうため、国内ホテルから宿泊を断られることがある。 ・英国から帰国したパイロットの変異種感染報道以降、SNS等で乗務員などに対する誹謗中傷が散見される。	厚生労働省より、航空局へ要請するよう回答あり
A04	6	新型コロナウイルス感染症への対応	新規	厚生労働省と情報の共有に努め、国として統一した感染症の実際対策を行うこと	新型コロナウイルス感染症への対応として、航空の現場には様々な指示や情報が厚生労働省および国土交通省から出ているが、省庁によって内容や指示が異なっていたり、所管する省庁が不明だったり現場に混乱をもたらしている。また、ICAOなどは感染症に関する有益な情報を出しており、そのような情報も厚生労働省と積極的に共有するべきである。	同様の要請を、厚生労働省へも実施
A05	1	レギュラー運航発生時における航空機内への警察官の立ち入り	継続	航空法に基づく運航乗務員の業務が警察官の職務質問等で妨げられることの無いよう調整すること	レギュラー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において、当該機が駐機場場に到着した直後、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うとする事例が過去発生している。運航乗務員は駐機後もレギュラー事象に対応中であることが多く、そのような状況下での警察官の立ち入りは運航乗務員の業務の妨げになることが明白である。	

A06	1	航空機乗組員に関する宇宙線被ばく	新規	国として策定したガイドラインを各航空会社に順守させる仕組みを構築すること	航空機乗務員の職場は多くの健康阻害要因を抱える特殊な環境である。中でも宇宙線被ばくについては自覚症状も無く、実態も良く分からないことから対策が先送りになってきた。近年、ロシア上空の状況変化により、米国東海岸便は北極海からオホーツクへのルートが、欧州線では北緯70度以北のルート設定がなされている。更には航空機の飛行性能の向上もあり、現場乗員からは高高度に加えて高緯度ルートを長時間することによる被ばく量の増加に不安の声が出されている。平成17年11月、文部科学省から「航空機乗務員等の宇宙線被ばくに関する検討について」というワーキンググループの検討結果が出された。それにより、乗員の被ばく量に関しては大手航空会社において一程度の管理が行われてきた。しかし、その他の会社ではほとんど何の管理も行われておらず、また管理が行われていない大手航空会社においても、国の検討結果の内容が十分に履行されているとは言えないのが現状である。
A07	1	産業航空に関わる行政のあり方	新規	小型飛行機・ヘリコプター等の小型航空機による中小規模の航空事業(産業航空)は、国民生活向上に寄与する重要な産業分野であると同時に、民間航空の基盤を形成し、かつ人材育成の場である。産業航空の航空安全を維持向上するための施策を実施することは航空行政の大切な責任の一つであるとの認識をもつこと	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。
A07	2	産業航空に関わる行政施策	新規	空港や空港施設・航行援助施設・空域等の整備、航空情報や気象情報の提供体制などについて、産業航空の事業環境・運航環境も視野に入れた体制の維持向上を図ること	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。
A07	3	産業航空の事業運営、事業計画	新規	産業航空の現場においては労働基準法及び労働安全衛生法などの遵守が航空安全に直結するという観点から、産業航空の事業計画や事業運営について、これらを遵守するように航空行政と労働行政は協力して必要な指導をおこなうこと	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。

A08	1	自家用航空等の運航の安全性	新規	自家用航空の運航の安全性について、運航の安全確保の取り組みを関連団体に委託するだけでなく、行政が直接実態を把握し、安全規制の強化等の積極的な事故防止対策をとること	自家用航空等の運航の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	
A09	1	民間航空の軍事利用	継続	民間航空の軍事利用が行われないよう、国土交通省が中心となり、関係各省庁との連携をとること	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、日米新ガイドライン制定以降、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おり、航空の安全を脅かすものであり、認められない。自衛隊が軍事オペレーションとして人員物資を輸送している航空機は国際法上の民間航空機とは見なされず、相手国・組織から「国の航空機」として攻撃等をうける可能性が排除できない。これらは民間航空機や航空会社の大きな不安全要素となりうるものである。	
A09	2	民間航空の軍事利用	継続	民間航空機を使った自衛隊員の輸送・軍事物資の輸送を行わないよう、各航空会社を指導すること	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、諸外国を含む外部から見た場合、民間航空の軍事利用とみなされる恐れがある。少なくとも2009年以降、自衛隊員が海外に移動する際に、迷彩服着用で民間航空機を利用したことが確認されており、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、同様に国内での訓練や災害派遣の訓練のため、迷彩服着用にて搭乗している。各方面への平和・貢献目的で行われる自衛隊の活動であっても、自衛隊員の移動や物資の輸送が相手国・組織から軍事オペレーションと見なされる形態であった場合には、航空の不安全要素が発生するリスクは広く共有されるべきである。	
A10	1	無人航空機(UAS: Unmanned Aircraft Systems、RPAS: Remotely Piloted Aircraft System)	新規	民間空域におけるドローン以外の無人航空機に関する将来的な取り扱いについての考えを示すこと	現在、日本における無人航空機に関する航空法改正の対象はドローンのみとなっている。一方で、テクノロジーの進化によって今後、無人航空機は大型化、有人化(人を乗客として乗せる等)していくことが予想されており、海外等では既に試験飛行の段階に入っているものが存在する。こうした中、民間航空機の安全性を確保するため、航空局は民間空域における将来的な無人航空機の取り扱いについてどのような方向性を持っているのかお聞かせ願いたい。	