

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	航空保安を専門かつ一元的に管理監督する組織(AVSEC)を構築し、国内線、国際線問わずICAOの基準に則した航空保安対策を実施すること	<p>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、航空に係る全てを管理する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。</p> <p>我が国の航空保安対策強化の為に、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。</p> <p><改善を求める点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内線搭乗時の身元確認 ・制限区域内に立ち入る全ての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	保安検査は国または空港管理者の責任で実施するよう航空法を改正すること。また保安検査員の地位向上を図ると共に、保安検査を受ける事は搭乗者の義務とすること	<p>航空機の運航に携わる者、乗客は、毅然とした態度で保安検査を行う事を求めている。</p> <p>航空会社が行う現状の検査体制は搭乗者への協力依頼となり、厳格な検査の実施には搭乗者の意識向上と理解が不可欠である。</p> <p>また航空会社が検査を行う場合、契約する警備会社との間には少なからず受託関係による利害関係の存在が窺える。現在の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。「保安検査に関する有識者会議」でも意見が出ていたように、保安検査の法制化、保安検査員の地位向上、国または空港管理者等利害関係のない第三者による保安検査を実施することで、適切な保安検査が行われると考える。</p> <p>(関連規定 航空法第100条、施行規則210条)</p>	
H01	3	保安全般	継続	空港毎に異なる保安検査等の運用を統一し、国内空港においてもICAO基準の保安対策を採用すること。また、テロ等への対策は空港毎にリスク分析と評価を行い、必要な内容を策定、強化すること	<p>国内線の保安検査において、PC、タブレット端末、ペットボトルなどの飲料を出すか、出さないのか空港毎に運用が違い、混乱がある。機器の違いという認識だが、知らない者にとっては、理解できず、わかりづらい。従業員専用検査場についても同様の違いがある。また金属探知機の感度の差異もあり、保安体制全般に対する不信感につながる可能性がある。</p> <p>またランプ内移動(スポット間、客室乗務員はShip⇄STCも)、便間におけるShip⇄ロビーについて可能な空港とできない空港がある。</p> <p>基準の違いは固定橋、搭乗橋がクリーンエリアとなっていない事、国内空港においては一部を除いてランプ内がSecurity Restricted Areaとなっていない事で原因であると考え。メリット、デメリットはあるが、ICAO基準に準じた保安対策を実施し、運用を統一する方が保安対策としてのメリットは大きいと考える。</p> <p>テロ等への対策は空港の種類、状況によっても必要な内容は違ってくる。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。</p>	

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た対策と訓練を行うこと	サイバーテロはICAOのSecurity分野における最重要な課題となっている。しかしながら、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	小型無人機、無人航空機、無操縦者航空機(以下、無人航空機等)などから民間航空機の安全を確保する為に必要な対策を構築すること。また無人航空機等の運航者、操縦者、機体、積載物に対しても、通常の航空機と同様の保安体制を構築すること	航空機の運航に携わる者にとって無人航空機等による無秩序な飛行は安全上の脅威となる。民間航空機の安全な飛行、運航を行う為に以下の点を考慮し、無人航空機等に対する法整備等の対策が望まれる。 ・民間航空機との棲み分けを明確にすること ・空港周辺のみならず、航空路などの高高度空域も対象とすること ・無人航空機等への識別装置の搭載と衝突回避装置等の装備を義務づけること ・民間航空機との衝突回避のための方策とルールを確立すること ・飛行禁止エリア等への侵入防止対策と違法侵入した場合の排除体制を構築すること ・テロや妨害を企図できないよう、必要な保安対策を講ずること
H02	3	テロ対策	継続	内部脅威を脅威として認識し、必要な対策を講ずること	「内部脅威(Insider Threat)」は、重大な脅威であるとICAOは警戒を呼びかけている。従業員に対するバックグラウンドチェックが行われていない現状はリスクとしては高くなると評価せざるを得ない。テロ対策として、空港における脅威者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る。 ・バックグラウンドチェックによる脅威者に対するリスク評価 ・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 ・内部脅威によるリスクシナリオの準備 ・内部脅威に対する従業員への訓練、教育 ・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
H02	4	テロ対策	継続	CBRNeテロに対し、航空機の安全を確保する為の対策を構築すること	機内においてCBRNeテロや感染症等が発生した場合、安全運航の確保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。
H02	5	テロ対策	継続	Conflict Zoneを飛行する航空機に対し適切な情報提供を行う体制を構築すること。またレーザー照射や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に必要な対抗策を構築すること	運航規程審査要領の改訂によりConflict Zoneに関する情報集について規定化されたが、情報を取得する方法について課題がある。FAAやEASAではNOTAMの形で提供されており、インターネットを通じて運航乗務員自身が簡便に参照できる。我が国においても国が責任をもって情報提供する方法の構築が望まれる。また、Conflict Zone付近を飛行する航空機の運航乗務員に対し、攻撃を受ける可能性を考慮し、対処法などの必要な知識付与と訓練の導入が求められる。 レーザー照射事例について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。 (関連規定 ICAO Annex 17 4.3.6)

H03	1	空港の保安対策	継続	<p>空港内の保安対策として、不法侵入対策を徹底し、新たな技術や先進機器の導入を積極的に推進すること。また人材の確保と育成に重点を置いた施策を講じ、セキュリティレベルの向上を図ること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・制限区域への入退出管理は対面を基本とし、生体認証や、ICチップの活用など記録に残るような形での入退出管理が望まれる。またアンチテールゲートなど、不法侵入並びに供連れを防止する装置の設置が望まれる。 ・顔認証技術やAIなど、空港の保安強化の為に先進機器導入を含め、あらゆる手段を活用する事が望まれる。また保安検査員の大量離職問題に代表される人手不足を補完する為に先進的な技術の導入も有効であると考ええる。 ・ICAOが提唱するSecurity Cultureを醸成する為にも、適切な人材の確保、育成を行い、保安レベルの維持向上を図る必要がある。 ・電源の入れ忘れなどの人為的ミスを防止するためにヒューマンエラー対策の導入も必要である
H03	2	空港の保安対策	継続	<p>ビジネスジェット、自家用飛行機、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、厳格な保安検査を実施し、制限品の持込、不審者の入域がないように徹底すること</p>	<p>2019年に発生した「ゴーン被告」の逃走劇は日本のセキュリティの甘さを世界に知らしめた。身元のわからない、保安検査を受けていない可能性のある者が制限区域に入る事ができるという事は、危険物の持込、逃走等の可能性を考慮すると、保安上の脅威である。また警備員を配置しているとはいえ、保安検査を受けている他の乗務員と接触できる可能性がある。保安検査無しでプライベートジェットに乗り込むのが世界的に当たり前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。</p> <p>搭乗可否が航空運送事業者によって判断されている現状の運用は、実質的に顧客の要望次第で何でもありとなり得る可能性があり、国などの第三者による保安検査の実施と搭乗可否判断が望まれる。</p>
H04	1	航空機の保安対策	継続	<p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
H04	2	航空機の保安対策	継続	<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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かない仕組みを構築すべきである ・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。 ・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。

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とはなっていないというのが現場の意見である。小型機は物理的に操縦室内で乗務員が入れ替わる事ができず、必然的に「入退出回数の増加」となる。また客室乗務員等が入室している間「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こと」、「開閉状況や時期について推測されないこと」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。</p> <p>なおEASAは航空会社への勧告を撤回しており、ヨーロッパは元より多くの航空会社は本手法を現在は採用していないとの情報を得ている。</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。また新型コロナウイルス感染症の影響もあり、機内の安全を確保し、乗務員や乗客の生命の安全を守る為、以下の対策を取ることが求められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モンリオール議定書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。 ・不法行為を行う可能性のある人物を航空会社が搭乗拒否できる為の法的なサポート ・航空会社間で共有できるいわゆるNo-Fly Listの導入 ・航空機内外における酒精飲料の規制 ・男性客室乗務員の積極的な採用