

# H. 保安対策

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	本東大空	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、航空保安対策を強化すること	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。 また航空保安に関する予算額はここ3年間で増えておらず、保安対策強化の為に更なる増額が必要ではないかと考える。	
H01	2	保安全般	A	継続	本東大空	保安検査の実施主体は航空会社ではなく、国または空港管理者が実施すること	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定時出発に拘る航空会社からの圧力が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、保安検査の実施主体は航空会社ではなく、国または空港管理者等の利害関係のない第三者が実施することで、適切な保安検査が行われると考える。	
H01	3	保安全般	A	継続	本東大空	保安基準の例外規定や空港毎に異なる運用を見直すと共に、国内空港においてもICAO基準の保安対策を採用し保安体制の強化を図ること。なお、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	ICAOは保安体制を維持する為には、全ての関係者が自身の事と捉え、協力することが重要としている。残念ながら我が国の保安体制は関係者にとっても非常にわかりずらいものとなっており、関係者が協力しながら保安体制を維持する為にも以下の点について改善が必要であると考え。 1、保安区域が状況によって変わり、不明確である。 2、保安検査や保安基準の運用が空港毎、レーン毎に違う事があり、利用者や職員にとってはわかりにくく、保安体制全般に対する不信感につながる可能性がある。 <日常的に感じている保安基準、運用上の違い> ・保安検査においてPC、タブレット端末、飲料類を鞆類から出すのか、出さないのか ・金属探知機の感度の差（往路は不感知、復路は感知など） ・靴の脱着の要否、カーディガンは脱衣、セーターは脱衣不要など ・ランプ内移動（スポット間、Ship⇄STC、Ship⇄ロビーなど）の可否 3、ICAOのAnnex 6には、国内線においてもできる限りICAO基準の保安対策を取る事が求められており、保安体制強化の為に次に掲げるICAO基準との相違点についてを改善することが必要である。 ・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 ・固定橋、搭乗橋のクリーンエリア化 ・ランプ内のSecurity Restricted Area化 ・日常的なカウンセリングの実施 (関連規定：ICAO Annex 6 13.1、Annex17)	

## H. 保安対策

H02	1	テロ対策	A	継続	本東大空	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はサイバーテロを脅威としての認識、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	A	継続	本東大空	無許可で飛行する無人航空機を検知し、対抗する為の手段と手順を構築すること。合わせて「重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律（小型無人機等飛行禁止法）」による指定空港を全空港に広げること	無人航空機等の無許可・無秩序な飛行は航空輸送システムの混乱を招く可能性があり、安全の観点からも、効果的に検知し対抗策を取れるシステム等の開発が必要不可欠である。また無人航空機の多くは他の航空機から存在を識別する事は難しい為、存在を認識させる為のシステム開発も必要である。、将来的にUTM(Unmanned Traffic Management System)の開発とATM(Air Traffic Management)との統合が検討されていると承知しているが、いずれにしても無許可で飛行する無人航空機等から他の航空機の安全を確保する為の方策が必要である。短期的には、小型無人機等飛行禁止法の対象空港を国内全空港に広げる事が、無許可、無秩序な飛行に対する抑止力につながると期待できると考える。
H02	3	テロ対策	A	継続	本東大空	内部脅威を脅威として認識し、バックグラウンドチェックなど必要な対策を講じること	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日本の内部脅威に対するリスクは高いと評価せざるを得ない。空港における脅威者リストに基づく監視体制の実施、およびテロ対策として、次の項目について対策の構築が求められる。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <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>・内部脅威に対する従業員への訓練、教育</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> </ul> （関連規定：ICAO Annex 17 3.4.1）
H02	4	テロ対策	A	継続	本東大空	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(化学=Chemical、生物=Biological、放射性物質=Radiological、核=Nuclear、爆発物=Explosive)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。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。

## H. 保安対策

H02	5	テロ対策	A	継続	本	<p>国としてConflict Zoneに対する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</p>	<p>運航規程審査要領の改訂によりConflict Zoneに関する情報収集について規定化されたが、空域の安全に関わる情報は国が責任を持って積極的に発信して欲しい。ウクライナへのロシア侵攻に当たり、制裁とは別にFAAやEASAはウクライナとロシア、ベラルーシの国境付近を飛行禁止としたが、日本からはMinsk FIR以外の空域に関するNOTAMは発行されていない(22年3月現在)。FAAやEASAでは自国の航空機に対しNOTAMの形で注意喚起や飛行禁止空域の情報を提供している。空域の安全確認を航空会社任せにせず、国として積極的な情報収集と情報発信を行って欲しい。また、合わせて航空機の運航乗務員は、2014年のマレーシア航空17便の撃墜事例のように、安全とされる空域においても常に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。また武器と同様と考えられるレーザー照射事例も増えていることから、知識付与と共にNo Laser Zoneの設置、罰則規定の制定など警察とも連携した航空機の安全を確保する為の対抗策が必要である。(関連規定：ICAO Annex 17 4.3.6)</p>
H03	1	空港の保安対策	A	継続	本 東 大 空	<p>空港内の保安対策として、先進技術や先進機器の導入を積極的に推進し、人材の確保と育成に重点を置いた施策と合わせて、セキュリティレベルの向上を図ること</p>	<p>制限区域内へのテンキーによる入退出管理には脆弱性がある。対面を基本としながらも、実施できない場合は生体認証や、ICチップの活用など、記録に残る形での入退出管理が望ましい。アンチテールゲートの設置など、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。空港内の保安強化の為には顔認証技術やAIの活用など、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。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も、先進的な技術の導入が有効であると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ICAOが提唱するPositive Security Cultureを醸成する為には、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</li> <li>・ 電源の入れ忘れなど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</li> </ul>
H03	2	空港の保安対策	A	継続	本 東 大 空	<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。身元不明の、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。保安検査に関する改正航空法が自家用飛行機利用者等に対しても確実に履行されるよう体制を強化して欲しい。</p>
H04	1	航空機の保安対策	B	継続	本 東 大	<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。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	A	継続	本 東 大	<p>リチウムバッテリーの機内への持ち込みを含む危険物輸送について、乗客、作業員、発送者、運送事業者に対して、危険性の周知、取り扱い手順を徹底し、訓練を強化すること</p>	<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	A	継続	本	<p>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>	<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。既に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で現在は採用していない。</p> <p>小型機はその操縦室の広さから、操縦室内で乗務員の入れ替えができず、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>
H04	4	航空機の保安対策	A	継続	本 東 大	<p>Unruly Passenger対策を強化すること</p>	<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。マスク未着用など新型コロナウイルス感染症対策に起因すると考えられる事例もあるが、機内安全の確保、乗務員や乗客の生命の安全を守る為、次に掲げる様な対策を取ることが求められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モンリオール議定書2014(Montreal Protocol 2014)の署名及び批准により、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>・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</li> <li>・航空会社間で共有できるいわゆる「No-Fly List」の導入</li> <li>・航空機内外における酒精飲料の規制</li> </ul>