

H.保安対策

2023年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	取扱	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	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、予算の増額を図るなど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いる。責任の所在が不明確で、場所、分野により監督官庁も多岐に亘り、効率的かつ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。また今年度の予算額は前年より減額となっているが、国家安全保障上も増額を図り更なる保安対策の強化が必要ではないか。	
H01	2	保安全般	A	継続	本	保安検査の責任主体を航空会社から国または空港管理者へ変更すること	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。主従関係のある保安検査は、例えば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もある。「保安検査に関する有識者会議」で示された通り、責任主体が航空会社なのは日本のみで、諸外国では国、公的機関、空港運営会社が責任主体となっている。危害行為防止の根幹をなす保安検査は国家安全保障上も重要であり、有識者会議で意見が出ていたように、保安検査の責任主体は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	保安体制について積極的な情報発信を行うと共に、保安検査の空港毎に異なる運用の見直しまたは周知徹底を図る事で保安体制の強化を図ること	ICA0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。しかし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やすく、完全に理解している者は少ない。関係者が協力しながら保安体制を維持する為にも従業員ならびに旅客に対して必要な情報提供と周知が必要である。 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もわかりにくく、保安体制全般に対する不信感につながる可能性がある。 <その他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	
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を脅威として認識し、航空従事者に対して必要な情報周知を行い、攻撃に備えた対策と訓練を行うこと	サイバーテロはICA0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認識し、必要な対策と備えが不足している。クローズドサーキットであれば大丈夫なのか。サイバーテロはATMのみが対象ではなく、航空機システムへの侵入やATCのハッキング、製造段階からの関与などあらゆる可能性がある。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。	

H.保安対策

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が他の航空機の脅威とならぬよう必要な対抗手段、手順と計画を構築すること	2022年10月の神戸空港、同年12月に那覇空港で発生した空港へのドローン侵入事案により多くの航空機が目的地変更するなどの影響を受けた。那覇空港は小型無人機等飛行禁止法対象空港であるにも関わらず、安全確認に時間を要した。最善の対抗策は無人機が空港に近づかない事であるが、現状の対策が十分であるか検証して欲しい。 無許可で飛行する無人機の可能性が否定できない中、これらを検知し排除する仕組み、並びに遭遇、発見した場合の対応方法の策定と関係者への周知が必要である。	
H02	3	テロ対策	A	継続	本東大空	内部脅威（Insider Threat）を脅威として認識し、SecurityCulture(保安に関する意識向上)の醸成を積極的に図るなど必要な対策を講じること	航空業界全体で積極的なセキュリティ文化（SecurityCulture）を確立することが、内部脅威を軽減し、効果的で強固なセキュリティ成果を実現するために必要である。ステークホルダーのセキュリティ文化を醸成する為に、積極的にイニシアティブを取り、次の項目を実現することが必要であると考える。 ・脅威やより広範なセキュリティ問題に関する定期的な教育 ・異常な行動や不審な行動を特定し報告するための訓練 ・職員がセキュリティ上の懸念や不審な行動を報告しやすい体制	
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。	
H02	5	テロ対策	A	継続	本	国としてConflict Zone及び周辺空域を飛行する際に必要な情報提供を行い、攻撃を受けた際に航空機の安全を確保する為に必要な対抗策の構築と訓練を行うよう規定すること	運航規程審査要領の改訂によりConflict Zoneに関する情報収集について規定化されたが、自国の航空機を守る為には空域の安全に関わる情報を国が責任を持って積極的に発信する事が望ましいと考える。航空会社による安全確認には限度があり、国家機関でしか取得できない情報との連携が必要である。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がある。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。	
H03	1	空港の保安対策	A	継続	本東大空	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	制限区域内へのテンキーによる入退出管理には有効な身分証明書などのチェックを受けずに入退出できるという脆弱性がある。対面が望ましいが、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、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。また顔認証技術や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。ポストコロナにおいて、保安人材の人手不足が顕著となっているが、待遇改善に加え、先進的な技術の導入が有効であると考えている。合わせて電源の入れ忘れなどを防止する、ヒューマンエラー対策の導入も必要である	

H.保安対策

H03	2	空港の保安対策	A	継続	本 東 大 空	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、不審者の入場がないよう徹底すること	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強化が必要である。	
H04	1	航空機の保安対策	B	継続	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	本 東 大	リチウムバッテリーやその他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を周知し、取り扱い手順の徹底並びに訓練を強化すること	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おらず、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、発火時の対応について継続的に訓練を行う必要があり、合わせて利用者への周知徹底が必要である。また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。	
H04	3	航空機の保安対策	A	継続	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。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。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「入退出回数が増加」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は懸念がある。	
H04	4	航空機の保安対策	A	継続	本	Unruly Passenger対策として国内線における搭乗時の本人確認を実施し、合わせてモントリオール議定書への署名と批准を行うこと	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、に更なる対策を取る必要がある。搭乗時の本人確認は不正搭乗、名前貸しなど犯罪に対する抑止力として機能する。現場からは過去にトラブルのあった旅客が他人名義や偽名を使って搭乗しているとの報告が上がっている。普及してきたマイナンバーカードの活用も考慮した制度設計を行う事で、以前答弁された身分証明書がないという事態についてはクリアできるのではないかと。またモントリオール議定書2014(Montreal Protocol 2014)は、航空機登録国以外での裁判権が可能となることから、早期の署名及び批准することで、航空機内での犯罪抑止力を高めることに寄与することが期待される。	