

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
A01	1	民間航空の軍事利用	A	継続	本	民間航空機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取ること	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。	
A01	2	民間航空の軍事利用	A	継続	本	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。	
A02	1	無人航空機に関する取り扱い	B	継続	本	ICAO及び関連各政府機関における現行の標準化作業を完了させること	無人機を人の頭上で運用する際の標準が必要である。	
A02	2	無人航空機に関する取り扱い	B	継続	本	無人航空機に対し、無人機視点の提案や分析を行い、要件の違いを明確化すること	無人機を安全に飛行させるために必要な包括的な標準が必要である。例えば、小型無人機(商用、娯楽用)の飛行は、基本的にはATM管制以外の空域内の高度 500 フィート以下に限定されているが、現時点ではこの空域を飛行する無人機を体系的に管制する枠組みが必要である。	
A02	3	無人航空機に関する取り扱い	B	継続	本	パイロット及び管制官向けの(ATM/UTM)包括的マニュアルの作成	管制が行われていない空域と管制が行われている空域の内部を無人機が飛行するシナリオ、それぞれの空域を無人機が行き来するシナリオ、BVLOS(Beyond Visual Line Of Sight) 飛行のシナリオを想定したUTM(Unmanned Traffic Management system)の構築が必要である	
A03	1	落雷や大津波が予想される場合等の措置	A	継続	本空	落雷や大津波が予想される場合、各事業者任せでなく空港管理者の権限において、屋外作業の中断や一般の空港利用者の安全な場所への退避を命ずることができるよう法整備を行うこと。	雷情報や飛行場警報、大津波警報発出時などには現状、作業の中断や作業員の退避は各事業者の判断に任せられており、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。さらに展望台やランプエリア等、屋外にいる一般旅客も多くおり、それらの方々には危険な状況である情報が与えられないことが多い。このような不安全な状況が発生させないよう、各空港の管理者に作業可否の権限や避難を命ずる権限を与えるべきである。	
A04	1	24時間供用されている空港の救急体制	A	継続	本	24時間供用されている空港、特に新千歳、羽田、中部、関西、那覇の各空港は国際線の代替飛行場として利用できると公示されている。そのため、それらの空港の供用時間中、いつでも急病人を機体から搬出し病院へ搬送できる体制を整備すること	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、死亡に至った事例が発生した。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。航空機は24時間365日本邦上空を飛行しており、特に運航支援体制の脆弱な外航機やジェネラルエビエーション機については急病人発生時、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。24時間供用されている空港にあっては着陸に対応するだけでなく、その後の地上支援までも国として責任を持って体制を整え、急病人を機体から搬出し病院へ搬送できる体制を確立すること。	

A05	1	運輸安全委員会の体制	A	新規	本	運輸安全委員会は、国土交通省から完全に独立した機関とすること。そのために、運輸安全委員会独自で職員を採用し、人事面で完全に独立すること。	航空事故を調査する公的機関として中立・独立を確保するには、国土交通省から完全に独立した組織となることが望ましい。	新規要請
A05	2	事故調査のあり方	A	新規	本	日本における航空事故・重大インシデントの認定は国土交通省航空局ではなく、運輸安全委員会が認定すること。	航空事故・重大インシデントの認定は国土交通省航空局が法令に基づき実施しているが、求められる事故調査の独立性を鑑みると、国土交通省航空局ではなく運輸安全委員会が認定についての判断を行うべきである。2023年6月10日に東京国際空港で発生したエバー航空機とタイ国際航空機の接触事例は、事故どころか重大インシデントにも認定されず、単なるイレギュラー運航扱いとされた。そのため当該事例については何の調査も行われず、何故このような接触が起きてしまったのか、その詳細は明らかになっていない。本来、事象の認定については調査してみなければ決定できないはずである。にもかかわらず、事故調査機関を差し置いて、事象の表面的な部分のみを見て行政当局が先に認定するという日本の方式は、本末転倒であると言わざるを得ない。	新規要請
A05	3	事故調査と犯罪捜査について	A	新規	本	航空事故またはインシデント発生後、運輸安全委員会による事故調査での関係者の証言が、警察の犯罪捜査に利用されないようにすること。	航空事故またはインシデントが発生した際、事故調査による原因究明と再発防止が何より重要であるが、日本は覚書により警察による犯罪捜査が、運輸安全委員会による事故調査より優先されている。事故調査における関係者の証言が犯罪捜査に利用され得る状況が、運輸安全委員会が関係者から証言を得る場合におけるの障害となり得ることは容易に想像できることである。	
A05	4	航空事故・重大インシデントの認定基準	A	継続	本	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、昨今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逃されているのであれば問題である。	
A05	5	航空事故・重大インシデントの認定基準(脱出シューターを使った脱出)	B	継続	本	脱出シューターを使った脱出の結果、脱出時に怪我人が発生した場合、それだけをもって航空機事故とする認定を行わない事	2023年1月7日に起こった爆弾脅迫によるジェットスター機の緊急着陸後、脱出シューターを利用した脱出時にけが人が発生した。このことから航空局はこの事例に対し航空事故認定を行った。脱出シューターを利用した脱出を行えば、多くの場合、怪我の大小はあるものの怪我人が発生することを防ぐことは難しい。脱出シューターを利用した脱出をしたことで怪我人が発生し、その結果のみで航空事故認定をされてしまうと、脱出シューターを利用した脱出をパイロットがためらうようなことも否定できず、その結果、もっと多くの犠牲者が出てしまう事も想定される。	
A05	6	航空事故・重大インシデントの認定基準(事故認定基準)	B	継続	本	搭乗旅客が受傷してから数週間後に航空局が航空事故と認定されたケースに関して、どのような根拠を持って事故と認定するのか基準を明らかにすること	搭乗旅客が骨折をした場合に航空事故に認定されることは承知しているが、事例発生から数週間後が経過したタイミングで事故と認定された場合、因果関係の有無について確証が無いケースも十分あり得る。この点を航空局としてどのような根拠で事故と認定するのか明らかにして頂きたい。	
A06	1	イ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	B	継続	本	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	イ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イ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。	

A07	1	航空機乗組員に関する宇宙線被ばく	B	継続	本	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る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。	
A08	1	航空に携わる人員について	A	新規	本	航空業界の様々な職種における人員不足に対して、航空局として改善に向けた施策を積極的に実施すること。	航空業界においては、職種を問わず人員不足を訴える声が現場より多く寄せられており、我々の実施したアンケートではおよそ85%が人員不足が「とても深刻」「深刻」と回答している。更には、人員不足に起因すると思われる不具合事例も報告されている。十分な人員を配置することは航空の安全を守るためにも必要なことであり、国土交通省として航空に携わる人員の確保に向けて、リーダーシップを取って様々な施策を実施すること。	
A08	2	産業航空に関わる行政のあり方	B	継続	本	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。	
A08	3	産業航空に関わる行政施策	B	継続	本	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。	
A08	4	産業航空の事業運営、事業計画	B	継続	本	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。	
A09	1	自家用航空等の運航の安全性	B	継続	本	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取る	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。	