

区分 番号	要 請 番 号	区分	要 請 先	取 扱	新規・ 継続	要請事項	要請理由	備考
H01	1	保安全般	本	HP	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、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。また数年間予算額の減額はあるが増額はない、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。	継続要請
H01	2	保安全般	本 空	A	継続	保安検査責任主体の空港管理者への変更を遅滞なく実施し、不具合が生じないよう適切に管理監督すること	2023年6月に開催された「保安検査に関する有識者会議」において保安検査の責任主体変更の方向性が示されたが、我々としても航空保安強化に寄与するものと捉えている。令和7年度以降とされている責任主体の変更を確実に遂行し、変更に伴う不具合が生じないよう適切に管理監督するようお願いしたい。	継続要請
H01	3	保安全般	本 空	A	継続	空港やレーン毎に保安検査などの運用が異なることで、保安体制の不信感につながらめよう、利用者に対して航空保安に関する情報を積極的に周知し理解促進を図ること	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。しかしながら我が国の保安体制は関係者にとってもわかりずらく、完全に理解している者は少ないのが現状である。また保安検査や保安基準の運用が空港やレーン毎に違うことがありは、例え機器性能の差に起因するものであっても、知らない者にとっては保安体制に対する不信感につながっていることがある。関係者が役割を認識し、協力しながら保安体制を維持する為にも旅客ならびに空港で働く全従業員に対してわかりやすい情報提供と周知が必要である。 ＜業務実施時に確認できる空港での運用上の違い＞ ・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⇄事務所、Ship⇄ロビーなど)の可否	継続要請。一部 文言変更
H02	1	テロ対策	本 東	A	継続	航空機に対するサイバーテロを脅威として認識し、必要な研究ならびに攻撃に備えた対策と訓練を行うこと	航空輸送へのサイバーテロの対象はATMや航空会社のシステムだけではない。現代の航空機はFMS(Flight Management System)などシステムの多くがコンピューター制御となっており、インターネットなど外部と接続できる環境も備えていることから、侵入される可能性がないとは言えない。また無線電話も電波ジャックなどの可能性がないとは言いきれない。しかしながら、運航乗務員は航空機システムのハッキング等を想定した訓練等は行われてない。最悪に備えた対策が必要であると考ええる。	継続要請。一部 文言変更
H02	2	テロ対策	東	-	継続	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	継続要請

H02	3	テロ対策	東	-	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（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。	継続要請
H03	1	空港の保安対策	本東	A	継続	故意があるないに関わらず、無許可で飛行禁止空域に侵入した無人航空機を検知し排除する対抗策の構築、ならびに周辺を航行する航空機への情報周知方法を含めたContingency Planを早急に策定すること。	航空法改正により航空機とドローンなどの無人航空機は飛行空域の分離は図られてたが、依然として無人航空機による飛行禁止空域への侵入事案が発生している。2024年11月には福島空港でドローンのような発光体、同年12月には岩国空港で複数のドローンが発見され、滑走路閉鎖の影響で定期便の遅延、欠航が発生した。操縦者からドローンを発見することは非常に困難であり、衝突を防ぐには侵入を防ぐ事が最も重要であることから、まずは実効性のある侵入防止策を構築して欲しい。また100%防ぐことが難しいのであれば、早期に検知し、排除する仕組みの構築が必要であると考え。操縦者の立場からすると、不法侵入があった場合は速やかに位置や排除に必要な所要時間等の情報提供を行うなど、運航の安全を確保する為の対応策の策定と周知が必要であると考え。	継続要請。一部文言変更
H03	2	空港の保安対策	本東	A	継続	テンキーによる入退出管理を廃止し、対面または生体認証などの先進技術を用いたものに変更することで、セキュリティレベルの向上を図ること	空港内の多くの出入り口でテンキーによる入退出管理が行われている。しかしながら、テンキーは番号がわかれば有効な身分証明書を所持せずに入退出できるという脆弱性があると考えられ、安全を期す為には対面での確認もしくは少なくとも生体認証やICチップの活用など、記録また有効性が確認でき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、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し保安の強化につなげてほしい。	継続要請。一部文言変更
H03	3	空港の保安対策	東	-	継続	ビジネスジェット、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せた。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。	継続要請
H03	4	空港の保安対策	本	A	新規	国内空港内における不発弾の埋設状況の調査結果を公表し、必要な対策をとること	2024年10月に宮崎空港で不発弾が爆発した事例が発生したが、航空機を運航するものにとっては予測ができない事象である。空港の安全確保の為にも必要な調査を行い、早急に安全確保の為の対策を立ててほしい。	新規要請
H04	1	航空機の保安対策	本	A	継続	紛争地域の周辺空域を航行する本邦の航空機、乗務員、旅客等の安全を国としてどのように確保していく考えであるかを示して頂きたい	紛争地域周辺の空域において、民間航空機の近くでミサイル等が発射されている事が報道されている。当該エリアを飛行禁止とする措置等を取っている国もある。幸い本邦航空機の被害は確認されていないが、飛行ルート近くで、他国の航空機に対して被害が発生している現状がある。運航規程審査要領が改訂されConflict Zoneに関する情報収集が規程化されたが、国として本邦航空機、乗務員や旅客の安全確保についてどのように考えられているかお聞かせ頂きたい。	継続要請。一部文言変更
H04	2	航空機の保安対策	本	A	継続	リチウムバッテリーが危険物である旨の旅客への周知を航空会社へ義務付けること	2025年1月に韓国で発生した機内火災は機内に持ち込まれたモバイルバッテリーが推定原因とされているなど、近年はバッテリーが原因の火災がますます増加傾向である。機内での火災発生は最もクリティカルな事象であることから厳格なルール作りが必要であるが、まずはリチウムバッテリーが危険物であることを旅客に周知させることが必要であることから、機内の安全ビデオなどでリチウムバッテリーの危険性について旅客へ周知するなど、航空会社に対してリチウムバッテリーに対する旅客への啓蒙活動を義務づけること。	継続要請。一部文言変更

H04	3	航空機の保安対策	本	A	継続	飛行中、操縦室に常時2名以上必要とするルール(Two Persong in Cockpit)の運用を廃止すること	2015年に発生したジャーマンウイングスの事例を受けてEASAで導入されたが、既にEASAは勧告を撤回し、多くの航空会社がルールを廃止している。昨年度の答弁で「米国で運用実態がある」とあったが、調査の結果、米国は2001年9月11日発生の同時多発テロ以降にルールの運用が始まっている。また航空機にはSurveillance Cameraの設置義務はないなど、日本と状況が異なることが判明しており、参考にはならない。当該ルールの継続は客室における監視人員の減少、ドア開閉回数増加による保安上のリスク増加などの懸念があることから考えても、EASAに従って当該ルールの運用を廃止するのが適切な対応と言える。	継続要請。一部文言変更
H04	4	航空機の保安対策	本	A	継続	Unruly Passenger対策としてモントリオール議定書への署名と批准、国内線における本人確認、No-Fly Listの運用等を検討すること	IATAによる集計でも、引き続き世界的に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。、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。航空保安は脅威を未然に防ぐことが重要であり、米国で運用されているNo Fly Listは人権上の課題はあるが有効な手段の一つであると考えられる。 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。刑法上の課題をクリアしていただき、早期の署名及び批准が本邦航空会社のみならず外国航空会社の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。	継続要請。一部文言変更
H04	5	航空機の保安対策	HP	-	継続	全ての品物に対して爆発物検査を実施すること	テロ対策として国が主導する形で、非KS(特定荷主)貨物の爆発物検査を集中的に行う体制の整備をする必要がある。	継続要請