

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	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、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。	継続要請
H01	2	保安全般	HP	-	継続	保安検査責任主体の空港管理者への変更 に際し、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。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。モデルケースの実施が適切に行われるよう管理監督し、移行を積極的に推進して頂きたい	継続要請。文言変更
H01	3	保安全般	HP	-	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ぬよう、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は適切な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やすく、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、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
H01	4	保安全般	本	A	新規	Security Management System (SeMS)の考えに則り、全ての人を対象とした航空保安に関する報告制度を構築すること	Safety Management System(SMS)同様ICAOが提唱するSeMSIにおいても報告制度(Reporting System)が肝とされているが、本邦では航空保安に特化したものはない。VOICESもあるが関係者向けであり、1999年7月に発生したANA61便ハイジャック事件からもわかる通り、世間一般からの情報も重要である。保安に関して誰もが報告できる制度を構築し、PDCAサイクルを回すことで航空保安の強化につながる事が期待できる	新規要請
H02	1	テロ対策	本	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	継続要請

H02	2	テロ対策	HP	-	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。 ・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	HP	-	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 空	A	継続	無人航空機が無許可で飛行禁止空域に侵入した際の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いたが、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。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。文言変更
H03	2	空港の保安対策	本	A	継続	空港関連施設の入退出にテンキーを用いることは、セキュリティリスク評価を行ったうえで最適解であるかどうか、考えをお聞かせ願いたい	2025年12月に安全会議が実施したアンケートで、入退場管理に関して不安の声が多く上げられた。扉が閉まらない等のハード面の改善要望と共に、不十分な共連れ防止策を指摘する声が多くあった。官公庁を含め、近年はビジネスオフィスでもセキュリティの観点からICカードによる入退場管理が基本となっている。過去にはテンキーを使用した退職者による不法侵入事案も発生している。テンキーによる管理がセキュリティリスク評価を行ったうえで最適であるか、考えをお聞かせ願いたい	継続要請
H03	3	空港の保安対策	HP	-	継続	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。	継続要請
H03	4	空港の保安対策	本	A	継続	国内空港内における不発弾の埋設状況の調査を継続し、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。	継続要請
H03	5	空港の保安対策	本 空	A	継続	羽田空港第1ターミナルにおいて、預入手荷物の有無に関わらず旅客の出口動線を一本とするよう施設構造を変更すること	本邦内で唯一、預入手荷物の有無で到着出口動線が分かれている羽田空港では、特に第1ターミナルにおいて手荷物を預けていた旅客が誤って到着ロビーに出てしまい、手荷物受取所に戻る為に出口を逆流する事例が恒常的に発生している。保安区域外から保安区域である手荷物受取所への逆流防止の観点の他、保安要員でもある旅客係員が逆流する旅客に対応する必要があるが生じている。動線が分かれている事で本来不必要なリスクへの対応が生じている現状があると考え、動線の一本化が望ましいと考える。改装等された他の空港においても同方式が採用されていないことから、利便性を損なわずに保安上のリスク低減が大いに期待出来る。	継続要請。文言変更

H03	6	空港安全	本	A	継続	爆発物予告時に航空機を停止させる場所に関する指針について、空港管理者へ明示しているかの確認	2023年1月に発生した航空機事故(旅客の負傷)に関連して、国内空港で爆発物予告時等において航空機を停止させる場所を空港管理者が明示する必要があることが分かっている。本省航空局はその指針を明示しているか伺いたい。	2023年度より要請。空港から保安へ変更
H04	1	航空機の保安対策	本	A	継続	紛争地域等の周辺空域を航行し、就航する本邦の航空機、乗務員、旅客等の安全確保に対する国の方針を示して頂きたい	2025年6月にドーハに向かっていたJAL機カタル空域の閉鎖により引き返しを余儀なくされた。また2026年2月にはアメリカ・イスラエル軍がイランを攻撃したことにより、中東地域の空域が閉鎖された。いずれの状況でも運航宿泊中の乗務員や社員が空爆が行われている中、現地から出ることができず、不安な時間を過ごすこととなった。地政学的リスクが高まっていると言われていた昨今の状況で、国際線は増加傾向である。Conflict Zoneのリスク評価は一義的には航空会社の義務とICAOも規定しているが、必要に応じたNOTAMの発出など、安全確保の為に国として積極的な関与と早期の情報提供をお願いしたい。	継続要請。文言変更
H04	2	航空機の保安対策	本	A	新規	客室乗務員がモバイル機器を機内で充電できるよう客室へ充電設備を設置するか、安全性を担保したモバイルバッテリーを航空会社に貸与させること	客室乗務員はモバイル機器を会社から貸与されており、機内で業務上使用する必要がある。しかしながら内蔵バッテリーでは充電が保たず、恒常的に自身のモバイルバッテリーを使用しているケースが見られる。これは客室内における充電設備不足に伴うものであり、業務上の必要性に起因している。2026年4月に発表された航空機内モバイルバッテリーの使用禁止措置に対して、機内安全確保の観点から客室乗務員が使用するモバイルバッテリーは国又は航空会社が安全性を担保したものを貸与することが望ましい。	新規要請
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(Two Persons in Cockpit)ルールについて保安の観点からリスク評価を行うこと。	昨年度の回答では同様事例に対する有効な対抗策がないということが継続理由だったが、日本の身体検査制度の下では同様事例の発生確率は低いと考えられ、保安上のリスクの方がより高いと我々は評価している。定期航空協会も運用廃止の要望を行っていることから、適切なリスク評価に基づく対応が望まれる。	継続要請。文言変更
H04	4	航空機の保安対策	HP	-	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に向けて検討を進めると共に国内線における本人確認導入についても検討すること	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。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。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。	継続要請。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