

PART II 航空安全政策

[1] 空港施設：空港の管理責任体制には、まだ曖昧な部分があります。

国が総括責任者の立場に立った、 空港保安の一層の強化が必要です。 検査体制を拡充することも急務です。

背景と課題

1999年7月23日、ANA061便がハイジャックされ、乗客は全員無事だったものの機長が殉職されるという痛ましい事件がありました。

日本国内では、1970年の「よど号事件」以来、これまでに16件の航空機ハイジャック事件が起こっています。

ハイジャック発生の都度、「ハイジャック防止法（航空機の強取等の処罰に関する法律）」の制定、銃砲刀剣類の機内持ち込み禁止、金属探知器の設置、X線手荷物検査装置の設置、各種検査機器の増設・最新型への更新などの対策が講じられてきました。

また、2000年10月には、ナイフ・工具類の機内持ち込みが一切禁止されましたが、ハイジャック対策はまだ十分とは言えません。

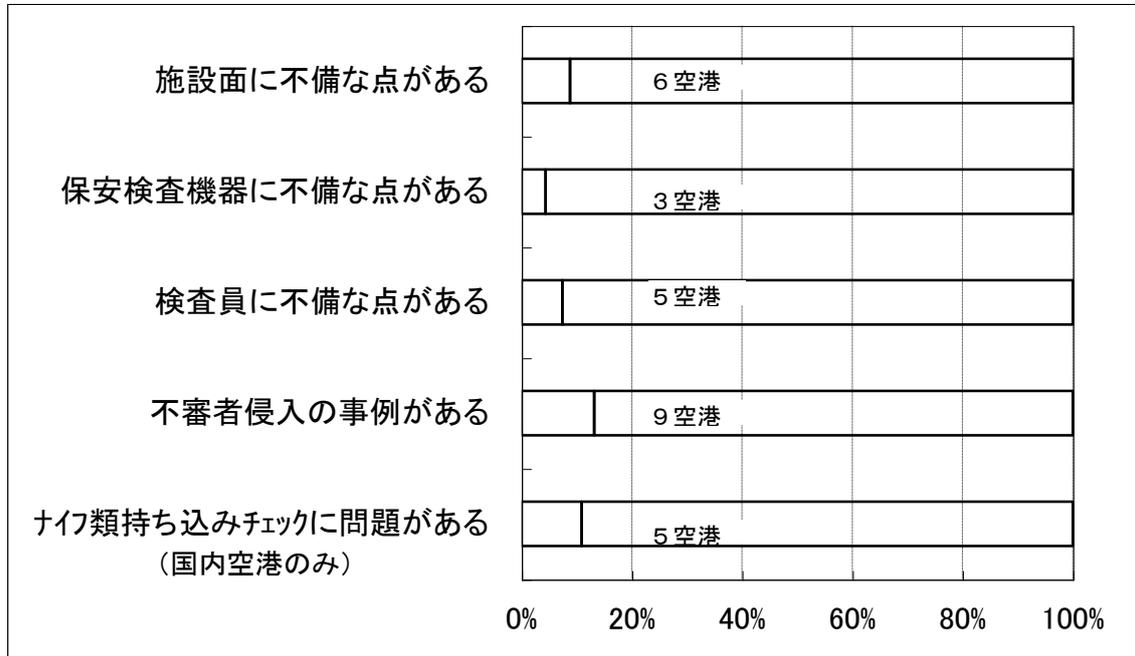
航空連合は、2001年の3月から7月にかけて、独自に「第2回空港保安施設総点検」を実施し、国内46、海外22の合わせて68空港の現場で働いている組合員から回答が寄せられました。



過去1年間に施設の改良や検査機器の更新、検査員の増員などの対策は進んだものの、一部の空港には依然として不備のあることが、調査結果から浮

かび上がっています。

＜空港保安施設総点検の調査結果（抜粋）＞



空港で働く者にとって、ランプ（空港構内）の安全も重要です。近年も人身事故が発生し、航空機や車両・地上器材の損傷事故が減少しない現状から、ランプ安全への取り組みが必要です。

また、積雪地帯の空港では、積雪や凍結に起因する事故やインシデントが発生しています。

特に、昼間に溶けた雪が夕方からの低温で凍結すると、滑走路やエプロン（駐機場）は大変滑りやすくなり、航空機の離発着に危険が伴うことから、スリップへの対策も欠かせません。



＜航空連合のこれまでの取り組み＞

これまでに2回、「空港保安施設総点検」を実施し、国内外の空港の実態と問題点を把握して、安全シンポジウムでのプレゼンテーションや政策提言の策定に活用しました。

また、運輸省・国土交通省に対し、4回にわたってハイジャック対策の実行を求めたほか、各地方航空連合でも空港事務所や関係自

治体などへの要請を行っています。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

国土交通省の役割

国土交通省は、航空連合との交渉の場で、空港内クリーンエリアの管理責任について、「一義的な責任は航空会社にあり、国は航空会社や空港ビル会社が適切に役割を果たすよう指導・監督する立場にある」と繰り返し述べています。

しかし、実態として空港の管理責任体制には曖昧な部分があることから、国土交通省が総括責任者の立場に立ち、主体的に対策を講じるべきです。

また、現在、保安体制に関しては法的規制がなく、航空会社の自主規制に任されています。特に保安検査については、国土交通省、空港ビル、航空会社の責任を明確にした上で、法的拘束力を持たせ、体制を強化すべきではないでしょうか。

さらに、ハイジャックやテロの危険性が一層大きい海外空港に関して、国土交通省は ICAO（国際民間航空機関）などを通じ、保安体制の強化を粘り強く働きかけていく必要もあります。

検査体制の強化

検査機器の最新型への更新を進めることはもちろん、検査員のスキルアップや増員も必要です。

現在、1台の X線検査装置に主要空港では6名、地方空港では4名の検査員が配置されていますが、「保安検査員」資格はそのうちの1名でよいことになっています。検査員は航空保安の重要な担い手であり、資格保有者の配置を増やすべきです。

また、「総点検」の結果によれば、約半数の空港で、ナイフ・工具類の機内持ち込みが一切禁止されてから検査に要する時間が増えており、利便性や定時性が損なわれています。施設、人員の両

面から、検査体制を急ぎ拡充する必要があります。

空港の管理責任体制を明確にし、必要な対策を速やかに取る。

航空保安費用の負担

ハイジャック対策には多額の費用を要します。

現在、検査機器の購入費用や検査員の人件費の半分は空港整備特別会計から支出され、半分は航空会社の負担です。つまり、航空保安費用の大半を利用者・事業者が負担しています。しかも、特別会計からの支出基準は、実態に合っていません。

空港は、国や地方自治体が設置する公共施設であり、保安強化は安全に直結しています。その費用を、透明性を高めて一般財源から支出し、社会的にも重要な航空安全を一層確実にすべきです。

緊急医療体制

ハイジャックに限らず事故や急病人の発生に備え、主要空港には初動処置ができるレベルの緊急医療体制を整えておく必要があります。

また、高度な処置のできる医療機関への搬送手段として、救急車を空港内に配置すべきです。

ランプ安全

ランプ安全については、過去の事例を徹底分析し、事故や災害の防止策を講じる必要があります。

例えば、海上空港での強風対策、車両・地上器材置場の拡充、雷をはじめ悪天候への対策など、安全で働きやすいランプエリアの整備が必要です。

積雪・凍結対策

除雪や融雪剤散布はもちろんのこと、エプロンや誘導路、ランプ内車両通路のロードヒーティングを行い、航空機・車両の安全を確保すべきです。

また、積雪深やブレーキアクションを把握するための監視装置も、安全運航のために必要です。

背景と課題

2001年1月31日、静岡県焼津市沖の駿河湾上空で JAL907 便と JAL952 便が異常接近し、907 便の乗客・乗務員 100 名が重軽傷を負うというニアミス事故が発生しました。

航空事故調査委員会が 6 月 20 日に発表した経過報告では、管制官の便名取り違いや管制官と航空機との間の意思疎通が不確実だったことなどが指摘されています。また、TCAS（航空機衝突防止装置）の回避指示が作動した場合の対応についても問題提起されています。

しかし、ニアミス発生の背景には、複雑な日本の空域と管制方式の問題があります。

日本の空は、民間機の航空路と自衛隊・米軍の訓練・制限空域とが隣接しているため、民間機のルートが多くの制約を受けています。

現在の空域（左図）は、1971 年に雫石上空で発生した全日空機と自衛隊機の衝突事故を契機に、民間空域と自衛隊訓練空域を完全分離するために見直されたものですが、その後の航空交通量の飛躍的な増加や、民間機・航行援助施設の技術革新・性能向上などに伴う見直しは、30 年間ほとんど実施されてきていません。

また、民間空域と自衛隊訓練空域とは完全に分離されているものの、自衛隊基地と訓練空域の間には「回廊」と呼ばれる自衛隊航空路が設定されており、民間航空路を制約しています。

日本の航空管制は、民間空域は国土交通省、自衛隊空域は自衛隊、米軍空域は米軍が各々担当しているため極めて複雑になっています。

そのため、国土交通省管轄の管制機関と、米軍の管制機関との間の情報伝達が煩雑であるばかりか、計器飛行方式で飛行する民間機と、有視界方式で飛行することの多い自衛隊機・米軍機が狭い空域に多数混在することから、危険性が指摘されています。

<航空連合のこれまでの取り組み>

2001 年 2 月、ニアミスに関する見解を航空局と航空事故調査委員会に申し入れ、①民間機優先の空域再編、②航空管制の一元化、

③管制システムの高度化、④航空事故調査委員会の監督官庁からの独立と機能強化、⑤免責処分制度の導入、を求めました。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

空域の再編

今後もますます増加する民間航空交通に対応し、民間機の安全運航を確保するために、現行の空域を早急に見直し、民間機の飛行ルートを最優先した空域の抜本的な再編を行う必要があります。

特に関東地方は、羽田・成田の2大民間空港と、米軍の横田・厚木基地、自衛隊の百里飛行場など狭い地域に大型機の離発着する空港が混在しており、世界でも有数の混雑空域となっています。

航空連合の要求に対し、国土交通省は2000年4月、「次世代航空保安システムの導入に関連して、民間機の需要に対応することを含め空域の再編作業を現在進めている」と答えました。

しかし、航空局が2001年6月27日に発表した「日本航空907便事故の再発防止に向けた安全対策について」に盛り込まれている「空域・航空路の抜本的再編」は、RNAV（広域航法）活用による航空路の複線化・一方通行化にとどまっています。

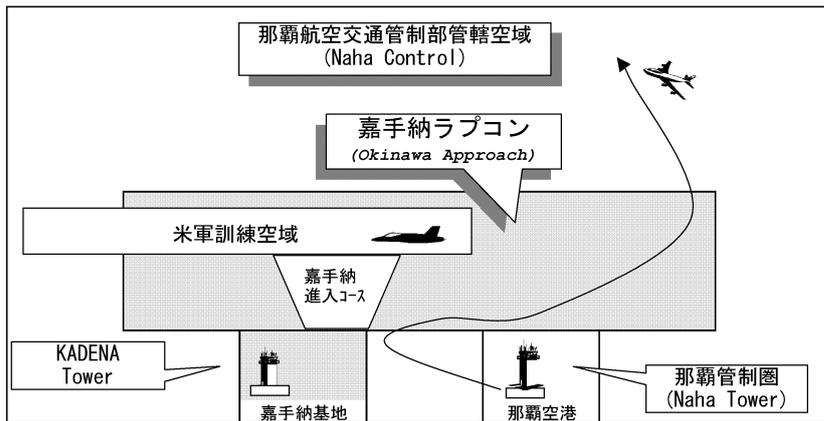
航空連合は、真の「抜本的再編」を求めます。

管制の一元化

国土交通省、自衛隊、米軍の三者に分かれている現行の複雑な管制体制を見直し、管制システムの高度化を前提に、管制の国土交通省への一元化を図るべきです。

特に米軍とは管制方式が異なるため、横田など米軍が管理する管制業務の早期返還を実現する必要があります。国土交通省は、航空連合との交

渉の場で、「横田・岩国の管制業務返還を求めて米軍と協議を行っているが、具体的な動きはない」としてはいますが、航空連合は、嘉手納ラプコンに続いて返還を求める取り組みを進めていきます。



嘉手納ラプコンの返還

嘉手納ラプコンの返還に関しては、1999年12月、航空連合沖縄は連合沖縄とともに沖縄県知事に要請を行ったほか、航空連合本部も2000年2月、運輸省（当時）に要求しました。

その後、2000年3月に米国国防長官が日本への返還を明言し、航空連合の要求が実現に向けて大きく前進しました。返還時期については日米間で折衝中であり、今のところ未定ですが、返還後は民間機優先の管制が行われるのかといった点に関し、今後の進展を注視していく必要があります。

管制システムの高度化

ヒューマンエラーをなくすことは不可能である以上、コンピューターを最大限に活用した管制システムを構築するとともに、航空機上のシステムと連動させることで、ヒューマンエラーの入り込む余地を極小化することを指向すべきと考えます。

民間機優先の空域再編と、嘉手納を含め管制の一元化を行う。

また、通信衛星を活用した次世代航空保安システムを早期に実現し、管制・通信機能を強化すべきですが、1999年11月に失敗したMTSAT（運輸多目的衛星）の再打ち上げについては、その後の環境変化や技術革新、経済的観点、諸外国の状況を十分に検討し、必要な見直しを図るべきです。

PART II 航空安全政策

[3] 事故調査と安全情報：再発防止のための事故調査体制は不十分で

事故調査機関の独立性を確保し、 体制と権限を強化すべきです。 「免責処分制度」の導入も必要です。

背景と課題

航空事故は、発生率こそ低いものの、一旦発生してしまえば多くの人命が奪われてしまうことから、航空の安全性を高めることは社会的にも大変重要な課題です。

不幸にして事故が発生してしまった場合、徹底的にその原因を追求し、再発防止策をできる限り早く講じることが極めて大切です。

日本では、2001年4月に航空事故調査委員会設置法が改正され、10月より航空・鉄道事故調査委員会に改組されることになりました。同時に、調査対象が「事故」から「事故の兆候」に広げられました。

しかし、米国のNTSB（国家運輸安全委員会）と比較すると、大きく見劣りがします。

	NTSB（国家運輸安全委員会） [米国]	航空・鉄道事故調査委員会 [日本]
組織形態	大統領直属	国土交通省の一機関
調査対象	航空を中心に、鉄道、船舶、高速道路、パイプラインなど	航空、鉄道のみ
人員	委員5名 + 職員約400名	委員10名 + 職員41名
予算	2001年度：6,500万ドル	2001年度：9,621万円

	2002年度：7,200万ドル (事故発生時 +200万ドル)	
--	------------------------------------	--

国際民間航空条約の第13付属書でも、「事故またはインシデント調査の基本目的は、将来の事故またはインシデントの防止である。罪や責任を課するのが調査活動の目的ではない」とされています。

事故調査の間も、原因が確定しない中で世界の空を同型の航空機が飛び交っており、一刻も早い対策が求められます。

そのためにも、事故調査委員会の果たすべき役割は重要です。

今回の改正で、調査対象に「航空事故の兆候＝インシデント」が含まれたことは一歩前進であり、一定度の評価はできますが、航空事故調査強化の観点からは全く不十分と言わざるを得ません。

また、航空安全に関連する情報公開については、国土交通省がホームページに各社の運航状況（定時出発率、イレギュラー運航の件数など）を載せており、重大インシデントに関する情報も開示されるようになります。

事業者も運航情報を各社のホームページで公表しており、情報公開は進みつつあります。

しかし、マスコミを含めて国民の関心は薄く、安全に関する情報の収集・開示・活用は、十分に行われているとは言えません。



<航空連合のこれまでの取り組み>

2001年3月、衆議院国土交通委員会に航空連合の清水事務局長が参考人として呼ばれ、航空事故調査について意見陳述を行いました。

航空事故調査委員会設置法自体に航空連合の主張を反映させることはできませんでしたが、附帯決議に次の点が盛り込まれました。

- ・ 事故調査委員会と捜査機関は国際民間航空条約の趣旨を尊重し、事故調査と犯罪捜査がそれぞれ適確に遂行されるよう十分協力すること。
- ・ 事故調査委員会の組織のあり方は、体制・機能強化や陸・海・

で、これにわたる業務範囲の拡大などの必要性を検証の上、諸外国の例を参考に今後の課題として検討を行うこと。

航空連合は、今後、附帯決議に沿った施策が確実に実行されていくか、確認していきます。

どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

事故調査機関の独立性確保

国際民間航空条約の第13付属書では、「航空事故調査当局は、調査の実施に関し、独立性を有し、かつ、制限されない権限を有しなければならない」と規定されています。

これを満たすためには、事故調査委員会を国土交通省から切り離し、内閣に直結させることで、独立性を確保する必要があります。

具体的には、公正取引委員会のように国家行政組織法第3条に基づく機関として設置すべきです。

事故調査機関の体制強化

現在の事故調査委員会の体制では、日進月歩の技術革新に対応することはできません。

したがって、事故調査機関に調査研究のための専門スタッフを配置し、メーカーや事業者と日常的に情報交換や技術交流を行いながら、専門知識と技量を蓄積することが不可欠です。

また、事故発生時には実機の運航ノウハウを持つ当該航空会社や、設計ノウハウを持つ当該メーカーを含めた調査体制を組むべきです。

事故調査機関の権限強化

事故発生の際に一番問題になるのが、事故調査と犯罪捜査の競合です。犯罪捜査は事故調査と目的を異にし、強制力に裏付けられていることから、事故調査に重大な影響を与える可能性があります。

再発防止のためには、事故調査を第一義的に考

え、
う

航空連合 産業政策提言

する現状を改め、事故調査機関に強い権限を与えて、事故調査を犯罪捜査に優先させる枠組みを作る必要があります。

「免責処分制度」の導入

安全に関する情報をより多く、正確に収集するためには、当事者からの事情聴取が欠かせません。

しかし、当事者が刑事罰を受けることを恐れて真実を話さないことになれば、事故調査に大きな支障を来すことになります。

例えば自らに不利な内容であっても当事者に供述

させるためには、事情聴取にあたり、故意や重過失でない限り刑事訴追を免除する制度（「免責処分制度」）を導入する必要があります。

インシデントについても、「免責処分制度」を導入することで自発的報告が促され、同様の事故やインシデントの発生を抑えることができます。

安全情報の開示

航空産業を健全に発展させるためにも、利用者への安全情報の開示は重要です。

特に重大インシデントなどに関しては、事象発生後、内容やその後の対策、機材・運航の安全性について、国土交通省や事業者は積極的に情報を開示し、利用者の信頼を得る必要があります。

安全情報の活用

国土交通省、事業者、メーカーは安全に関する情報を共有化し、各々がそれを活用して、再発防止に努めなければなりません。

特に業界団体である定期航空協会は、国土交通

事故調査を抜本的に見直し、「日本版NTSB」を設置する。

省への報告義務のある事象のみならず、できるだけ多くの情報を業界内でお互いに提供し合うしくみを構築すべきです。

また、行政も、技術研究や安全監視体制の質的向上、機能強化を図る必要があります。

PART II 航空安全政策

[4]航空機整備：日本の諸制度は、国際標準には見合っておりません。

**行政と事業者の領域を明確化し、
システム認証を徹底すべきです。
諸外国と調和を図ることも必要です。**

背景と課題

現在、航空会社における航空機整備の体制は、管理手順上の要領（システム）を定めた「整備規程」によって国土交通省から認可（認証）される制度（システム認証）になっています。しかし、規程の中の個別項目の変更にあたっては、従来同様に個別審査や承認を求められている部分もあり、システム認証の機能が十分に発揮できているとは言えません。

諸外国では、耐空性に影響を与える修理や改造であっても、行政から認定された事業者か、または権限の委譲を受けた個人が耐空性についての技術評価を行い、承認できるシステムが一般的になっています。しかし、日本では行政権限に頼らざるを得ないことから民間の技術力が十分に活用されておらず、自主性、迅速性の観点からも問題があります。

整備技術力をはじめとする民間の能力を最大限に活用する上で、さまざまな情報を共有化し、さらなる安全対策を迅速に講じることのできる条件整備が必要ですが、あわせて航空各社が定められた規程や手順などを遵守していることを自ら確認できなければなりません。



また、現行の航空法（第 19 条）では、すべての整備作業が完了し、航空機が航空の用に供することができるようになった時点で、認定事業場の確認主任者が航空機全体の耐空性を改めて保証することになっています。しかし、複雑なシステムを塔載する大型機の整備を実施している現状から、法確認を実施する場合の個人の負担は、業務範囲と精神的な側面を含めて極めて大きいものになっています。

一方、諸外国においては、個々の整備作業に対する適切性の確認としてのみ法確認が定義されているケースが多数です。

ところで、日本の航空機整備技術力を発揮する上で、諸外国との「ハーモナイズ（調和）」、即ち整備士資格をはじめ、認定事業場や部品修理にかかわる分野まで、諸外国の制度との整合を図り、相互承認を行えることが求められています。

現在、日本の航空各社は、諸外国の航空機整備を受託していますが、整備士については、日本の航空局が認めた同型式航空機の整備士資格を取得していても、相手国の求める教育、訓練、試験を重複して実施せざるを得ない状況にあります。

機体整備では、日本の整備改造認定事業場であっても、改めて相手国の認定事業場として認められなければなりません。

部品修理では、相手国の修理事業者による保証書が添付されていても、重要装備品については日本で再び予備品証明を取得しなければ使用できません。

このように、同等資格あるいは能力があるにもかかわらず、重複した資格認定や承認手続きが必要とされています。

<航空連合のこれまでの取り組み>

2000 年 9 月に実施された航空整備士制度の見直し（航空運航整備士の新設など）にあたっては、運輸省（当時）の航空局と意見交換を行い、①業務範囲の明確化、②実状に即した整備士の養成体系構築、③指定航空従事者養成施設の活用促進、④諸外国の整備士制度との整合、などについて提言を行いました。

今後、航空連合は、制度見直しの事後点検を行っていきます。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

システム認証の徹底

国土交通省によって認証された航空会社の整備システムは、航空会社が自らの責任において迅速に規程を変更できる制度とし、システム認証の趣旨を徹底させるべきです。

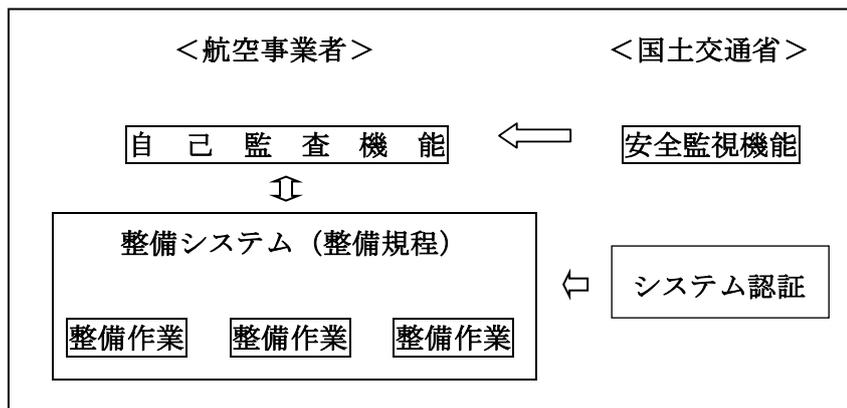
また、日本においても、一定の能力を有する事業者や技術者に対し、行政権限を委任できるしくみを導入すべきです。

これらの施策により、事業者、行政の双方が効率的かつ自律的に業務を遂行できるようになるとともに、民間活力の向上に繋がるものと考えます。

国土交通省による安全監視については、航空各社の能力評価や運航実績に応じたしくみが必要であり、新規航空会社から経験豊富な航空会社まで、それぞれを的確に監査できる体制を整備すべきと考えます。

とりわけ、航空各社の整備部門には安全にかかわる社内体制の自己監査が義務づけられていることから、国土交通省は自己監査に関する指標や基準などを明確に開示した上で、自己監査が適切に機能しているかを適宜点検すべきです。

また、その点検結果は安全規制や安全基準づくりにフィードバックさせる必要があります。



加えて、運輸省当局が外国航空機に対する

行政は、国際的な動向を踏まえ、効率的に安全を確保する。

法確認の定義見直し

法確認は、諸外国同様、個々の整備作業に対する適切性の確認と定義すべきです。

これにより、整備を実施する場合における個人の責任範囲が明確化されます。

また、「航空機全体の耐空性は、適切に設定された整備プログラムに基づいて整備が行われ、かつ必要な整備作業に対しては法確認が行われることにより、連続的に維持される」という考え方に立つことで、航空法（第19条の2）で規定している「組織確認」の意味がより明確になります。

諸外国とのハーモナイズ（調和）

航空機整備については、諸外国とのハーモナイズにより、無駄を省いて効率的かつ合理的に業務を遂行できる体制が必要です。

国土交通省は、FAA（米国の航空当局）や JAA（欧州の航空当局）との整備士制度との調和を図り、諸外国の整備士資格の相互承認を制度化して、個人の資格能力がより効率的に発揮できる環境を整えるよう努めるべきです。

同様に、機体整備や部品修理に関しても、FAA や JAA の動向を見つつ、ハーモナイズすべきです。

外国機のランブインスペクション（点検）

成田など日本の空港に駐機中の外国航空機に対し、ランブインスペクションが行われています。

これについては、実施空港を拡大するとともに、諸外国同様、書類審査にとどまらず飛行の安全性や耐空性を十分に実地点検する必要があります。

また、点検結果を、当該事業者のみならず、受

託している日本の航空事業者にも報告すべきです。

PART II 航空安全政策

[5]機内迷惑行為：現在の法律や約款は、抑止力になっていません。

「機内迷惑行為防止法」を、 ワールドカップ前に制定すべきです。 法案成立後は、周知徹底が重要です。

背景と課題

航空機内は、密閉された特殊な空間です。

何か事件が発生したとしてもすぐに着陸できるわけではありませんし、警察を呼ぶこともできません。また、機内には船舶のように迷惑旅客を隔離できるスペースがありませんので、迷惑旅客といえども一般の座席に着席させざるを得ません。

つまり、航空機内で発生した迷惑行為には、逃げ場がないのです。

また、航空機は限られた数の乗務員によって運航されています。客室乗務員は「保安要員」としても重要な役割を果たしていることから、特に乗務員に対する暴力行為は航空機の安全運航に大きな影響を与えかねない大変危険な行為です。

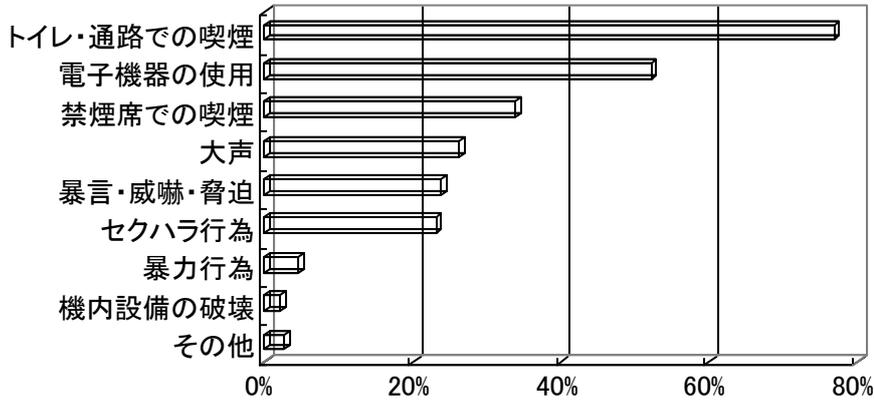
最近、世界的にも日本国内でも機内迷惑行為が急増しています。定期航空協会の調査によると、2000年の発生件数は国内大手3社（JAL・ANA・JAS）で500件を超えており、1日平均約1.5件の迷惑行為が発生しています。



航空各社は2000年4月に運送約款を改定し、迷惑旅客の搭乗を拒否したり、降機させることができるようになりましたが、残念ながら迷惑行為は増える一方です。

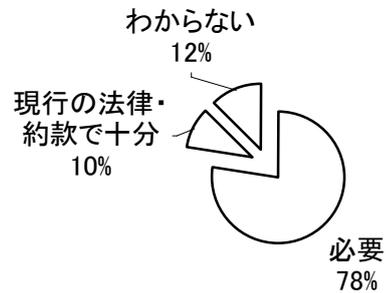
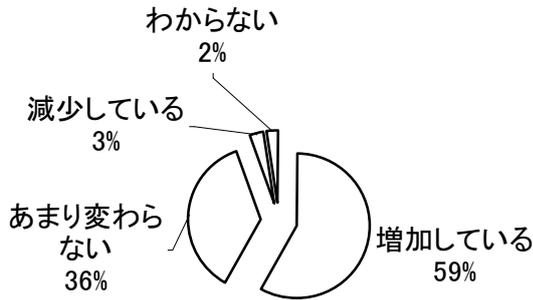
<航空連合 機内迷惑行為に関するアンケート結果（抜粋）>

乗務中に次の迷惑行為に遭遇したことがありますか？



機内迷惑行為が増えていると感じますか？

機内迷惑行為に対する法制化は必要ですか？



※ 2001年4月に客室乗務員（組合員）を対象に調査し、4,091人から回答を得ました。

<航空連合のこれまでの取り組み>

2000年5月の民主党への要請を皮切りに、民主党の国会議員・政策調査会への説明や衆議院法制局との調整を重ねてきました。その結果、2001年5月に民主党は、議員立法による「機内迷惑行為防止法案（通称）」の国会への提出を正式に決定しました。

航空連合内では、アンケート調査や安全シンポジウムでのパネルディスカッション実施など、実態把握や認識の共有化を行いました。

これらの取り組みは主要新聞各紙や雑誌、テレビ・ラジオ番組で

も取り上げられ、法制化の必要性を社会にアピールしました。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

法制化の必要性・緊急性

今回のアンケートでは、航空機の運航の安全に影響を及ぼすトイレ・通路での喫煙、制限された電子機器の使用や、密室である航空機内の秩序を乱す迷惑行為が多数事例として報告されました。

一部の旅客のこうした行為によって、今や日常の足である航空の安全性が脅かされ、多くの利用者が著しい不利益を被っているにもかかわらず、これらの行為を刑事罰の対象とする法律が日本にはありません。

増加の一途をたどる機内迷惑行為を抑止するためには、法整備が必要です。2002年5月に始まるサッカーワールドカップでのフーリガン対策の意味も含め、法制化を急がなければなりません。

法制化のポイント

航空機の特異性に着目し、機内迷惑行為をできるだけ広くカバーするとともに、米国や英国など既に法制化された国の事例やICAO（国際民間航空機関）の動向も踏まえ、国際的にも通用する法律として制定する必要があります。

少なくとも、当面の緊急課題として、現在の国内法でカバーされていない迷惑行為（喫煙、セクハラ、酩酊、電子機器の使用）を刑事罰の対象とした法整備を急ぐべきです。

また、法制化にあたっては、現場の乗務員が的確に判断し行動できるよう、法を適用する場合の基準や乗務員の権限を明



確に定めておくことも必要です。

< 民主党の機内迷惑防止法案（通称） >

【趣 旨】

航空機内における迷惑行為（暴行、威嚇、乗務員の業務妨害、セクハラ、喫煙など）が、世界的にも、日本においても急増している。また、離発着などに影響を与える電子機器の使用についても航行の安全の面から規制する必要がある。これら機内迷惑行為などに対する法規制を強化することにより、航空機内における迷惑行為などを未然に防止し、旅客の安全で快適な航行を確保する。

【法案の名称】

正式には「航空法の一部を改正する法律案」ではあるが、「機内迷惑行為防止法案」として提案したい。

【迷惑行為など】

以下の者を処罰対象とする。

- ①航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げた者。
- ②他人に対して著しく粗野または乱暴な言動により迷惑をかけた者。
例えば次のような行為が対象となる。
 - ・禁煙の場所で喫煙する行為
 - ・猥雑な言葉や歌を口にし、猥雑な挙動をする行為
 - ・他の旅客、乗務員にからんだり、因縁をつける行為
 - ・酒に酔って奇声を発する行為
- ③禁止されている電子・電気機器を使用した者（離発着時のみ禁止の機器あり）。

【罰 則】

上記①、②については 20 万円以下、③については 10 万円以下の罰金。

法制化実現後の対応

法制化の目的は、刑事罰を科すことよりも、迷惑行為の発生を抑止し、航空機の運航や利用者の安全を守ることです。

したがって、法案が成立したら、その趣旨や内容を広く国民、利用者に周知徹底することが何よりも重要です。

また、事業者には、乗務員が法的措置に訴える

「機内迷惑行為防止法」の制定を急ぎ、発生を抑止する。

際の積極的なサポートが求められます。

PART II 航空安全政策

[6]手荷物と貨物：特に機内持ち込み手荷物の制限の徹底は不十分で

航空事業者は、安全を最優先に、 協調して対策を取る必要があります。 危険品行政の改善も求められます。

背景と課題

航空機内に大きな手荷物を持ち込むことは、快適性のみならず、安全上大きな問題があります。

前の座席の下にもストウェッジ（座席上の共用収納棚）にも入りきらないような大きな手荷物を機内へ持ち込み、通路や空いた座席の上にその手荷物を置けば、緊急時の脱出の妨げになります。また、タービュランス（乱気流）などで急に機体が揺れた時には大きな荷物が機内を飛び交い、当たってしまった旅客や乗務員が負傷する可能性があります。

こうしたことから、航空各社では機内持ち込み手荷物のサイズや重さを運送約款で制限し、時刻表などで周知していますが、徹底されていないのが現状です。

その背景には、企業間競争が激化している中で、機内持ち込み手荷物の制限を強化すればサービスが低下し、営業面での競争力が下がる、という航空各社の考えがあるのではないのでしょうか。



しかし、機内持ち込み手荷物問題は、安全にかかわる大きな要素であり、業界として保安の問題と捉えて解決に取り組む必要があります。



一方、鉄砲刀剣類、ナイフ、ハサミ、工具類など機内に持ち込むことのできない「制限品」や、爆発物や花火など機内に持ち込むことも預けることもできない「危険品」についても、安全に直結するだけに徹底した対策が必要です。

航空連合の調査では、羽田空港の機内持ち込み手荷物検査場で発見された「制限品」は2000年1月～12月の1年間で約16万件にのぼり、特にナイフ・工具類の持ち込みが全面的に禁止された10月以降は月平均約4万件に急増しました。

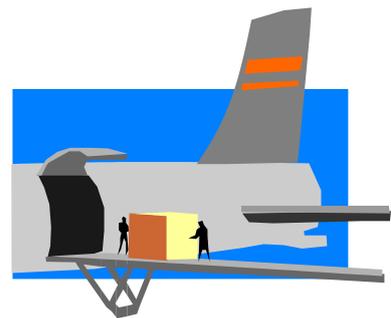
また、「危険品」は、年間で1万件ほどあります。

航空機に搭載される貨物の安全性も、同様に重要です。

ICAO（国際民間航空機関）では2年に1度「危険物の航空輸送に関する技術指針」を審議しています。国土交通省は、その内容について全日本航空事業連合会の航空危険品委員会に諮問し、審議と検証を経て、日本政府としての対応方針を策定しています。

しかし、航空貨物輸送においては、安全にかかわる危険品についても荷主（貨物の送り手）が責任を負うことになっていますが、荷主は国土交通省の監督対象範囲外であり、安全に関する情報の周知や教育などの対応が十分に図られていないため、危険品輸送の正確な知識と取り扱い方法が荷主に浸透しているとは言えません。

また、国土交通省についても、人事ローテーションの中で担当者が定期的に異動してしまうため専門家の育成が難しく、予算措置を含めて民間に負っている部分が多いなど、対策は不十分です。



<航空連合のこれまでの取り組み>

機内持ち込み手荷物については、加盟組合を通じ、事業者に対して対策の進捗状況を確認し、業界としての取り組みを求めました。

危険品輸送については、交運労協を通じて国土交通省に要求し、交渉の場で「専門部会の中で検討していく」との回答を得ています。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

業界としての手荷物対策

機内持ち込み手荷物問題を解決する上でまず必要なのは、国内外の航空各社が共通の認識に立った上で、業界として、国際線・国内線を問わず、安全を最優先に協調して取り組むことです。

例えば、成田空港では、AOC（乗り入れ航空会社の協議体）が2000年3月にワーキンググループを発足させ、機内持ち込み手荷物の統一基準を設ける方向での議論が進められています。こうした取り組みを他空港にも広げるとともに、早期に結論をまとめ、対策を実行に移すことが必要です。

空港での手荷物取り扱い

具体的な対策として最も効果的なのは、空港の機内持ち込み手荷物検査場でのチェックです。

即ち、規定されたサイズや重さを明らかに超える手荷物を例外なくストップし、受託するというものです。実際にマニラ空港ではこの方式が採用されており、大きな効果を上げています。

X線検査装置を改造し、規定より大きい手荷物を物理的に通さないようにするのも一案です。

あわせて、ターンテーブルを増設するなど空港施設を改修し、到着後、預けた手荷物をより早く返却できるようにすることも必要です。

利用者への周知

利用者に対し、「なぜ大きな手荷物を機内に持ち込んではいけないのか」、また「何が制限品や危険品にあたるのか」を周知することも重要です。

例えば、機内にあるストウェッジの実物大の模型や写真をチェックインカウンターに置くことも、利用者へのアピールとして効果があります。

業界と行政は、「安全」を最優先に徹底した対策を講じる。

行政としての危険品対策

貨物輸送については、安全確保とスピーディーなサービス提供という2つのニーズに対応すべく、危険品行政の改善が求められます。

具体的には、米国のように、政府が既存の省庁を横断する専門機関を設置して専門家を配置するなど、行政として、航空のみならず輸送全般の安全を確保するための体制を強化すべきです。

新しい化学品が次々と誕生し、危険物が多様化している中、国際・国内輸送における陸・海・空のそれぞれのモードについて、化学技術や輸送、容器など取り扱いに関する専門機関を設置し、安全輸送のための基準策定や検証、知識の蓄積が継続的にできる体制を作ることが必要です。

専門機関には、航空会社やフォワーダー（貨物代理店）に対し危険品情報を的確に提供するとともに、エンドユーザーである荷主に対しても周知徹底を行う役割が期待されます。



その前提として、情報開示と情報交換の場の設定が必要と考えます。

業界としての危険品対策

業界としても、各専門分野の人材を専門機関に派遣し、安全輸送体制の構築に貢献するとともに、情報の共有化と社内外に対する周知徹底を強化する必要があります。

さらに、ICAO（国際民間航空機関）が定める「危険物輸送に関する技術的な指針」の策定に対し、組織的な対応を強化することによって、発言力を高めていくことも重要です。