



「危害行為防止基本方針」案に対するパブリックコメントを提出しました

2022年3月10日に施行された改正航空法で、国土交通大臣は「危害行為防止基本方針」を策定することとなりました。この方針案については、2022年1月14日から2月13日の間に、パブリックコメントの募集がありましたので、ALPA Japan/日乗連として意見を提出しました。

ALPA Japan/日乗連は SEC 委員会を中心に、兼ねてから保安検査の法制化等、保安強化につながる施策の推進に取り組んできました。今般「危害行為基本方針」が策定されたことは、保安体制の強化につながると期待できるものの、課題となる点もあります。運航の安全、乗務員や職員の安全を確保するという観点から、以下の通り意見を提出しました。

意見

- 1、世界の主要国では、その多くにおいて航空保安の責任は国が負っていると承知している。日本においても政府が主導的役割を果たす方向性を示した点は評価に値する。更には、役割だけでなく航空保安対策における政府の責任も明記されることが望ましい。
- 2、保安検査の実施主体は航空会社の責任とせず、国の責任の下で国家機関もしくは(空港会社など航空会社と利害関係のない)第三者機関が実施すべきである。
- 3、危害行為の防止の意義及び目標に関して、乗務員並びに職員の安全を確保し、運航の安全を守る旨、明記すべきである。

理由

- 1、ご承知の通り、世界の主要国では国の責任下で航空保安対策が実施されています。一方、日本の航空保安対策は責任が分散かつ曖昧であり、縦割りの対策が多く連携が取れていない事が多く見られます。今回の法改正で政府が主導的役割を果たすとした方向性は評価できます。しかしながら方針案にはそれぞれの役割や実施主体等の責任については記述があるものの、政府の航空保安対策における責任は明確になっておらず、現状を踏襲した形となっています。日本政府は航空保安対策に責任を持って積極的に関わっていく、ということを対外的にも示していく事で航空保安の強化につながると考えております。
- 2、航空会社と保安検査を委託している警備会社等との間には、いわゆる「主従関係」が存在します。航空会社にとって定時制は評価の一つであることから、時間を要する保安検査は、出発間際等において保安検査員に対する直接的または間接的なタイムプレッシャーとなっている可能性があります。厳格な保安検査の実施を妨げていた可能性のある事例があることも承知しております。保安検査は航空会社にとってはコストであり、費用負担の問題は検査員の労働環境の低下と保安検査の質の低下を招く可能性は否定できないと思います。
- 3、航空機内での安全阻害行為等に対して、運航の最終的な安全確保を担うのは乗務員です。記載のある航空旅客等に乗務員や職員が含まれるのかわかりませんが、乗務員や職員の安全を確保することは運航の安全を守る上で必要不可欠です。危害行為を防止するという観点から、航空旅客のみならず、乗務員と職員の安全確保についても記載することが必要ではないでしょうか。