

航空機内における

安全阻害行為等に関する有識者懇談会

報 告 書

平成19年3月

目次

はじめに

- 1 改正航空法（第73条の4第5項）の経緯について
- 2 航空法第73条の4第5項等の報告件数の推移
- 3 旅客が持ち込む電子機器による航空機への影響調査の概要
 - 3.1 航空会社からの電磁干渉障害報告に基づく分析
 - 3.2 電磁干渉の可能性評価
 - 3.3 今後の対応
- 4 航空法第73条の4第5項に関する関係者等の意見
 - 4.1 航空運送事業者の意見
 - 4.2 航空運送に携わる従業員の意見
 - 4.3 パブリックコメントの状況
- 5 主要論点についての検討
 - 5.1 航空法第73条の4第5項の施行状況に関する分析
 - 5.2 航空法第73条の4第5項の検討
 - 5.3 処罰範囲の拡大の検討
 - 5.4 運用上の改善のための規程類等の見直し
 - 5.5 安全阻害行為等に関する検討
 - 5.6 その他
- 6 提言

参考資料

はじめに

航空は、国民の足として定着し、誰もが日常的に利用できる身近な交通手段として、今や国民生活の向上や経済活動にとって欠くことのできない存在となっている。こうした中、航空機利用の大衆化が急速に進み、利用者層も多様化した結果、機内における携帯用電子機器の使用などの行為が増加し、また、行為者を降機させるために地上滑走中の引き返しを強いられるなど、万一の場合には、航空の安全を害することになりかねない状況にあった。

こうした状況を踏まえ、航空機の安全を害し、機内にある者若しくは財産に危害を及ぼし、機内の秩序をみだし、又は航空機内の規律に違反する行為（安全阻害行為等）について、その抑制と防止を図るため、平成15年7月に航空法の一部が改正され、安全阻害行為等の禁止・処罰規定が定められることとなった。

この航空機内における安全阻害行為等に関する取扱いを定めた航空法第73条の4第5項については、当該航空法改正時の附則において、施行後3年を経過した場合、当該規定について検討を行う旨規定されており、今般、平成19年1月をもって施行後3年を経過したことから、同附則に従い、必要な検討を行う必要がある。また、近年の新たな携帯用電子機器の普及など、航空輸送をめぐる情勢は大きく変化しており、これらに的確に対応していくことが喫緊の課題となっている。

このため、今般、航空機内における安全阻害行為等に関する懇談会において、幅広い観点から、安全阻害行為等の施行状況を勘案し、経済社会情勢の変化に応じた対応を行うべく検討した結果、安全阻害行為等に関する課題を整理し、行政及び航空関係者が今後取り組むべき措置について、「提言」としてとりまとめることとなった。

今後とも、安全阻害行為等を抑制・減少させ、また、航空機の安全運航を確保していくためには、行政や航空会社による対応が求められるとともに、航空運送に直接携わる関係者はもちろんのこと、利用者を含めた社会全体において「安全阻害行為等」についての正しい理解を得ていかなければならない。

本懇談会の「提言」を踏まえ、引き続き、行政及び航空関係者において着実な取り組みが行われ、利用者も含めた社会全体の理解の更なる向上が図られることを期待している。

1 改正航空法（第73条の4第5項）の経緯について

航空機利用の大衆化や利用者の多様化、航空機内での全面禁煙化、携帯用電子機器の普及等を背景に、携帯電話の使用、シートベルトの未着用、化粧室での喫煙、客室乗務員への暴言・セクハラ等の行為が急増するという社会情勢の変化に対応するため、平成15年の第156回国会において、航空法が一部改正され、平成15年7月に公布、平成16年1月に施行された。（参考資料3）

具体的には、（1）航空法第73条の3として、航空機内にある者は、航空機の安全を害し、機内にある者若しくは財産に危害を及ぼし、機内の秩序を乱し、又は機内の規律に反する行為（安全阻害行為等）をしてはならない旨の規定が創設され、（2）同法第73条の4第5項として、機長は、安全阻害行為等のうち、特に禁止すべき行為として国土交通省令（航空法施行規則第164条の15）で定めるものをした者に対し、反復・継続して当該行為をしてはならない旨の命令が発出できる旨定められるとともに、（3）同法第150条5の3として、当該命令に違反した者は、50万円以下の罰金に処する旨の規定が設けられることとなった。（参考資料4）

また、法改正時、（1）附則において、施行後3年を経過した場合、航空法第73条の4第5項の規定の施行状況を勘案し、当該規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる旨規定されるとともに、（2）衆議院及び参議院において、処罰対象範囲の再検討や電子機器による航空機への影響調査の実施等を定めた附帯決議がなされることとなった。（参考資料5）

【参考：航空法施行規則第164条の15で定める「安全阻害行為等」8類型】

- （1）乗降口又は非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
- （2）便所において喫煙する行為
- （3）乗務員の職務を妨害し、航空機の安全保持等に支障を及ぼすおそれのある行為
- （4）携帯電話その他の電子機器であって国土交通大臣が告示で定めるものを正当な理由なく作動させる行為
- （5）離着陸時その他機長が安全バンドの装着を指示した場合において、安全バンドを正当な理由なく装着しない行為
- （6）離着陸時において、座席の背当、テーブル、又はフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
- （7）手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなるおそれがある場所に正当な理由なく置く行為
- （8）非常用の装置又は器具等を正当な理由なく操作し、若しくは移動させ、又はその機能を損なう行為

2 航空法第73条の4第5項等の報告件数の推移

航空法施行規則第164条の15において定められた「安全阻害行為等」8類型について、法改正後3カ年の施行状況をみると、報告件数に大幅な増減はみられない状況にある（年間400件弱で推移）。（参考資料6）

他方、禁止命令や重大事象（注1）については、禁止命令は年間約20件、重大事象は年間約10件で推移しているところである。

全体的な傾向としては、多くの者は、悪意が無く、または無意識であるため、口頭による注意で喫煙等の禁止行為を中止しているが、飲酒等が原因で禁止行為に至るケースは、行為が反復・継続され、重大事象に至るケースがあることが報告されている。

「その他の3類型」（暴行・器物破損等行為、客室における喫煙、旅客間のセクハラ）を含め、類型毎の施行状況の概況は以下の通りである。

（注1） 重大事象とは、「警察要請」「地上滑走中の引返し」「拘束・降機」「代替空港への着陸」のうちいずれかに該当するもの。

【航空法施行規則第164条の15において定められた「安全阻害行為等」8類型に関する傾向分析】

（1）乗降口又は非常口の扉の開閉装置を操作すること

報告件数が年間2～6件と非常に少数である。悪意はなく、興味本位で開閉装置に触れたというケースがほとんどである。

（2）化粧室で喫煙すること

報告件数は減少傾向にあるが、平成18年でも200件程と、8類型中最も多く報告がある。しかし、ほとんどのケースにおいて、口頭による注意で喫煙行為を中止している。

（3）乗務員の職務を妨害し、航空機の安全の保持等に支障を及ぼすおそれのある行為をすること

報告件数は年間10～30件程度で推移している。また、禁止命令後も妨害行為を反復・継続するおそれが高いとの機長の判断により、重大事象として警察要請に至った事例が多く見られる。また、飲酒が主要因のため、国際線内での発生報告の比率が高い。

（4）禁止された電子機器を使用すること

報告件数は年間40～70件程度で推移しているが、全体に占める割合は、「化粧室での喫煙」の次に高い。重大事象に至る比率は少なく、ほとんどが口頭による注意で行為を中止しているとともに、該当するケースも携帯電話の使用がほとんどである。また、最近駐機中での使用が増加している。

（5）指示に従わず、座席ベルトを着用しないこと

報告件数は年間14～30件と少数ではあるが、飲酒等他の原因で禁止行為に至るケースは、その原因が解消されない限り行為が継続され、重大事象に至るケースがある。

(6) 指示に従わず、座席の背、テーブル等を元の位置に戻さないこと

報告件数は年間10件程度と少数であり、重大事象は平成18年に1件発生している。

(7) 非常脱出の妨げになる場所へ手荷物を放置すること

報告件数は年間8～26件と少数である。近年、旅客に対し、きめ細かく注意・要請を行っているため、結果として報告件数は増加しているものの、禁止命令、重大事象の増加はさほど見られない。

(8) 消火器、非常用警報装置、救命胴衣等を操作・移動又は機能を損なう行為をすること

報告件数は年間10件以下と少数であり、重大事象に至った事例もない。興味本位で行為に至ったケースが多く、悪意が見られる事例はない。

【その他の3類型に関する傾向分析】

(1) 暴行、器物損壊等の行為等

報告件数は年間30～50件程度で推移しており、暴行がほとんどであるほか、重大事象に至る割合が他と比べて高い傾向にある。行為に至る原因として、飲酒によるもの、注意を受けた事に逆上する事例が多く見られる。また、飲酒が主要因のため、国際線内での発生報告の比率が高い。

(2) 化粧室以外での喫煙

報告件数は年間40～60件程度で推移している。口頭注意により喫煙を止めるケースがほとんどで、喫煙のみで重大事象に至った事例はない。

(3) 他の乗客に対するセクハラ

報告件数は年間10件以下であり、乗客に対するセクハラのみで重大事象に至った事例はない。

3 旅客が持ち込む電子機器による航空機への影響調査の概要

1で述べたとおり、航空法改正時、参議院において、旅客が持ち込む電子機器による航空機への影響について調査研究を進め、適切な対応方策の検討を行うよう附帯決議が行われたことを踏まえ、国土交通省航空局において、「旅客が持ち込む電子機器による航空機への影響についての調査研究」を実施した。

(平成17年度、独立行政法人電子航法研究所に対し、調査研究を委託)

調査概要は以下のとおり。(参考資料7)

3.1 航空会社からの電磁干渉障害報告に基づく分析

(1) 電磁干渉障害報告件数について

電子機器の普及に伴い、報告件数は年々増加している。(平成11年の年間10件から、平成17年は年間48件に増加)

(2) 電磁干渉の報告事例について

航空機内での電子機器の使用により航空機の運航の安全に支障を及ぼした可能性があるものとして、以下の事例が報告されている。

- ▶ 携帯電話のスイッチオフと同時にVHF無線機のノイズが消滅
- ▶ 衝突防止装置の回避指示(RA)が発生 (携帯電話使用時)
- ▶ 自動操縦で上昇中、急に25度バンク(傾斜) (携帯電話使用時)
- ▶ ホールディング中、約400フィート高度逸脱 (携帯電話使用時)
- ▶ オートパイロットで進入中、コース表示が突然大きくぶれて元に戻らず (携帯電話使用時)
- ▶ 無線機がノイズで交信不能 (携帯電話3台オフ後ノイズ解消)
- ▶ 降下中、送信機が機能不能。受信は良好 (携帯電話使用時)

(3) 障害の内容

障害の内容で最も多いのは操縦室モニター画面の表示異常であり、約半数を占める。また、次にハードの不具合(機体バンク(傾斜)、入力不能等)が多く、約3割を占めている。これらは運航への影響が大きく、即座の対処が必要となる場合が多い。

(4) 障害発生タイミングについて

当該電子機器の使用と障害発生の因果関係は必ずしも特定できないものの、障害が発生したケースの約9割で、電子機器を使用する者の存在が確認されている。

また、障害発生時に電子機器の使用を控えるようアナウンスした結果、約5割のケースで障害が復旧したとの報告がなされている。

(5) 障害の原因となったと推定される主な電子機器について

携帯電話が原因と推定される障害が全体の6割強を占めており、次にパソコンが1割強、以下、携帯オーディオ、ゲーム、ビデオカメラ等が1割弱となっている。

3.2 電磁干渉の可能性評価

今回の調査研究において、電磁干渉の可能性評価の方法及び指標を整理・統一した上で、携帯電話、DVDプレーヤー、電卓、ヘッドホン等、現行の国土交通省告示で使用が制限されている電子機器に対する再評価が行われた。また、電子機器は、新旧の交代が早く、新技術の導入も頻繁にあり、通信機能を有する電子ゲーム機、パソコン用周辺機器、電波を発射するアクティブ型電子タグ等、告示を制定した3年前には想定されなかった最新電子機器に対する評価も行われた。

その結果、告示を見直すための意見具申がなされた。

【電子機器告示見直しに関する意見具申の概要】

- ① 使用制限対象電子機器として新規に追加すべきもの
 - ・ 通信機能(無線LAN)を有する電子ゲーム機

- ・ ワイヤレスマウス等パソコン用周辺機器
 - ・ 携帯電話用充電器
 - ・ アクティブ型電子タグ
 - ・ (音声・接触感知センサー付電子玩具については、要継続調査)
- ② 使用制限となっている電子機器で対象から除外すべきもの
- ・ 電卓
 - ・ ヘッドホン (電子回路を含まないもの)

3.3 今後の対応

携帯用電子機器は、今後とも更なる進歩が予想されるため、航空機に与える電磁干渉に関する世界的な検討の動向等を踏まえ、継続的な調査・検討が必要との意見具申がなされた。

4 航空法第73条の4第5項に関する関係者等の意見

4.1 航空運送事業者の意見 (参考資料8)

航空運送事業者の意見を聴取すべく、第2回懇談会において、定期航空協会からヒアリングを行った。

このヒアリングにおいて、定期航空協会より、①法の後ろ盾ができたことにより、違反行為に対し、乗務員が従来以上に毅然とした態度がとれるようになったことは大きな意義があること、②発生状況について、報告数や重大事象数は減少傾向にあり、また、禁止命令に違反して行為を継続・反復した事例は2件しか発生していないなど、改正航空法の抑止効果は大きいこと、等が報告された。

しかしながら、依然としていくつかの課題も存在しているため、①悪質な行為者や常習者に対する禁止命令発出手続きの簡素化、②使用制限対象設備について新しい設備である「レッグレスト」の追加、③使用制限対象電子機器のタイムリーな見直し、④使用制限対象電子機器の電磁波の遮蔽による緊急避難措置の検討、⑤外国航空会社及び空港警察署への改正航空法の内容及び運用の周知徹底、について所要の対応をするよう要請がなされた。

4.2 航空運送に携わる従業員の意見 (参考資料9)

航空運送に携わる従業員の意見を聴取すべく、第2回懇談会において、航空連合からヒアリングを行った。

このヒアリングにおいて、航空連合より、平成18年末から19年初頭にかけて実施した客室乗務員に対するアンケート結果が報告された(4001人が回答)。この結果、客室乗務員の意識として、①航空法改正により88%が迷惑行為の抑制につながっていると認識していること(「ある程度つながっている」を含む)、②迷惑行為が減少しているとの回答は32%に止まっていること、また、国際線の方が「減少している」と回答した比率が低く、国際線は長時間運航のため、化粧室内での喫煙や飲酒による迷惑行為が多いことが推測されること、等が報告された。

これらを踏まえ、①対外国人を含めた禁止事項の啓蒙、②判断基準の明確化や乗務員・地上係員間の連携強化等運用方法の簡素化・改善、旅客の問題行動について業界での共有化、③衆・参附帯決議事項への対応（現在法的に処罰対象行為となっていない「座席・通路での喫煙」「旅客間のセクハラ」への対応の必要性）、④使用制限対象電子機器のタイムリーな見直し及び外国航空会社とのルールとの整合性確保、⑤泥酔旅客の搭乗制限や機内飲酒制限等飲酒対策や男性客室乗務員の増員、⑥今後の安全阻害行為等の定期的な見直し、につき所要の対応をするよう要請がなされた。

4.3 パブリックコメントの状況（参考資料10）

航空関係者のみならず、一般の利用者の意見も幅広く聴取すべく、平成19年1月26日から2月16日までの間、国土交通省ホームページにおいて、航空機内における安全阻害行為等を定めた航空法第73条の4第5項及び同法施行規則関連規定に関する見直しの必要性についての意見公募を行った。

この結果、制度全般に係るものとして、①国際的水準に照らしより厳格な内容を求める、②法律の後ろ盾ができたため乗務員は毅然とした対応ができ航空の安全性が高まった、等の意見が寄せられた。また、個別事項に係るものとして、①使用制限対象電子機器について個々の機器の特性に応じた制限内容の見直し及び海外航空会社との整合性を求める、②乗客・乗務員の健康と安全運航のため機内全面禁煙の継続を求める、③酩酊状態での搭乗拒否等飲酒対策を求める、等の意見が寄せられた。

5 主要論点についての検討

法改正時の附則においては、法第73条の4第5項の施行状況を勘案し、当該規定の検討を行った後、その結果に基づき必要な措置を講ずることとなっている。

このため、航空機内における安全阻害行為等に関する検討としては、まず、同附則に従い、法第73条の4第5項において禁止されている「安全阻害行為等8類型」の施行状況を分析しつつ、同項の法的枠組みに検証を加え、次に、法改正時に議論となり、また、衆議院及び参議院附帯決議において今後の検討事項とされた「化粧室以外での喫煙行為」及び「旅客間のセクハラ・暴言等行為」への罰則の適用の適否について対応を整理することとする。

その他、社会経済情勢の変化に的確に対応すべく、命令の方法や使用制限対象電子機器の見直し、その他の運用上の改善事項について検討を行うとともに、安全阻害行為等の検討に関する今後の方向性について考察することとする。

5.1 航空法第73条の4第5項の施行状況に関する分析

「安全阻害行為等」8類型について、法改正後3カ年の施行状況をみると、①禁止命令（年間約20件）については、報告件数（年間約400件）と比較して少数にとどまっていること、②「警察への要請」「機長権限による拘束」「引き返し」といった重大事象の発生は、航空機搭乗旅客数全体（※参

考：平成17年度国内航空旅客数：9,449万人）からみても年間計10件弱と極めて少数にとどまっていること等から、法改正による抑止効果及び基本的には法の適正な運用状況が推察される。

また、報告件数中、「化粧室での喫煙」及び「携帯用電子機器の使用」が恒常的に約8割を占めていること、当該行為については、そのほとんどが乗務員からの口頭注意により行為を停止しており、命令書発出や重大事象に該当する者は極めてまれであることがわかる。

しかしながら、口頭による注意に従わず、泥酔等のため乗務員に対する業務妨害等の行為を繰り返す等、悪質な者やいわゆる確信犯、常習犯が存在することも報告されている。

5.2 航空法第73条の4第5項の検討

平成15年の航空法改正時において、処罰対象行為は、機内迷惑という単なる「マナー違反」ではなく、「安全阻害行為等」のうち、当該航空機の安全の保持、航空機内にある者若しくは財産の保護又は当該航空機内の秩序若しくは規律の維持のために特に禁止すべき行為として国土交通省令（航空法施行規則第164条の15）で定めるものに限り罰則の対象とすることと整理したところである。

今般、経済社会情勢の変化に対応した見直しの必要性の検討を行ったところ、①法改正により、乗務員は行為者に対して法津に基づき毅然とした対応がとれるようになり抑止効果は大きくなったこと、②重大事象発生は少数にとどまっており危機的状況にはないこと、③現在の規定において特段の法的问题は発生していないこと等から、現行の航空法第73条の4第5項及び関連する航空法施行規則に関する枠組みの見直しは必要ないものと考えられる。

5.3 処罰範囲の拡大の検討

法改正時に議論となり、また、衆議院及び参議院附帯決議において今後の検討事項とされた「化粧室以外での喫煙行為」及び「旅客間のセクハラ・暴言等行為」に対する罰則適用の適否について、改めて検討を行った結果、以下の通り整理することが適当であると考えられる。（参考資料11）

(1) 「化粧室以外での喫煙行為」

法改正時、①客室内のシート等は難燃性資材を使用していること、②客室内行為は乗務員の監視により、火災が発生しても直ちに発見・消火が可能なこと等から、罰則適用はなじまないと整理されたが、その後の状況に大きな変化はなく、また、重大事象に至るケースは1件のみであることから、引き続き、同様の扱いとすることが適当である。

しかしながら、発生件数は年間40～60件であることから、今後の同様の事案の発生を抑制するため、航空会社の社内規則で禁止されている場合は、航空会社において、客室内は禁煙である旨旅客に対し引き続き周知徹底する必要がある。

(2) 「旅客間のセクハラ・暴言等行為」

法改正時、①航空の安全に直接的な支障を生じさせるものではないこと、②個人法益の侵害・保護との観点から既存の刑法等により対応が可能であること等から、罰則の適用はなじまないと整理されたが、その後の状況に大き

な変化はなく、また、重大事象も発生していないことから、引き続き、同様の扱いとすることが適当である。

しかしながら、当該行為は、公的空間における秩序・規律に関する問題であり、社会全体で防止に取り組んでいく必要があるとともに、座席移動希望への的確な対応等、旅客と客室乗務員との円滑なコミュニケーションの確保を引き続き図っていくことが望まれる。

5.4 運用上の改善のための規程類等の見直し

(1) 命令の方法

安全阻害行為等8類型について、報告件数は年間400件弱とほぼ横ばいで推移しており、特に、「化粧室での喫煙」及び「携帯用電子機器の使用」が恒常的に約8割を占めているところ、対応が必要である。また、全般的には、当該行為者は、口頭注意を行うことで行為を中止する悪意のない者が多いことから、今後とも、乗務員が適切なタイミングで効果的な手法によって、行為者に対応していくことが必要である。

また、注意に従わず行為を繰り返す等、極めて悪質な者や常習犯が存在する。こうした者に対しては、乗務員が従来にも増して毅然とした対応をとれるよう、また、行為の反復・継続を防止するため、当該行為者に対しては、口頭注意を省略して命令書を直ちに発行できるよう運用上の変更を行うことが適当である。

加えて、安全阻害行為等8類型については、当該禁止行為が行われると航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがあることを利用者に理解してもらうことが抑止のために効果的であるので、引き続き、周知徹底を図っていくことが必要である。

他方、安全阻害行為等8類型に違反して命令を受け、さらに当該命令に違反した悪質な者に対しては、警察への引き渡しのみならず、航空法に基づいて罰金（50万円以下）が科せられるという違反の重大性について、今後とも利用者に周知していくことにより、法律の効果的運用を図ることが必要である。

(2) 使用制限対象電子機器の見直し

①使用制限電子機器を定める告示の改正

携帯用電子機器は、新旧の交替が早く新技術の導入も頻繁なことから、現在使用制限対象となっていない最新電子機器や貨物用電子タグ等今後使用が一般化されうる機器も多い。

当面、平成17年度に国土交通省において実施した調査結果を踏まえ、使用制限対象電子機器を定める告示の改正を行い、最新電子機器への対応や既存の使用制限対象機器の制限内容の見直しを適切に行うことが喫緊の課題である。

また、今後とも、技術の進展や最新電子機器の出現等に対応できるよう、定期的に、又は必要に応じ、見直しを行うことが必要である。

②旅客への効果的な周知

日常身近な携帯電話等、電子機器の使用が航空機の運航の安全に支障を及ぼした可能性があると思われる事例が相当数報告されていると

ころであり、その使用制限の趣旨につき旅客に十分理解してもらうことが極めて重要である。

このため、客室乗務員や地上係員等関係者が、使用制限対象電子機器が及ぼす航空機の運航の安全への支障等について利用者に対し簡易かつ的確に説明できることが重要である。

また、携帯電話等、通常電源を入れた状態で所持している身近な電子機器については、機内のみならず、搭乗ゲート等水際において電源オフを促す旨の周知を行うことは有効であると考えられる。

なお、公的空間における携帯電話等の使用は、一般的にはマナーに関する問題ととらえられるが、航空機内での携帯電話等の使用は、運航の安全を脅かすおそれがあることに鑑み、航空会社は、引き続き毅然とした態度で対応することが望まれる。

③外国航空会社との整合性

外国航空会社については、各航空機の登録国のルールが適用されるとともに、我が国の領土・領空内では我が国のルールも重複して適用されるが、事実上は、本邦航空会社による使用制限と異なる取扱いを行っている場合もあると報告されている。我が国では、電子機器の使用制限期間をより安全サイドに立って設定しているところであるが、常に最悪な状態を想定して、引き続き、厳格な運用を維持していくとともに、我が国の領土・領空内では、我が国のルールも適用される旨外国航空会社に周知徹底していくことが必要である。

また、旅客及び乗務員の混乱を回避する観点から、国際的に同様のルールであることが適当であり、諸外国の対応も勘案しつつ、ルールの整合を適切に図っていくことが望ましい。

④応急措置の検討

電子機器の故障等により、機内において使用制限電子機器の電源を切ることができずに、航空機を引き返した上で、当該電子機器を機外へ移動させた結果、運航遅延に至る事象が発生している状況に鑑み、当該電子機器の電磁波の遮断措置について技術的な検討を行っていく必要がある。

(3) その他の運用上の改善事項

近年の近隣アジア諸国をはじめとする外国からの往来が増大している状況を踏まえ、外国人旅客にも禁止事項に対する理解が深まるよう努めることが重要となっている。

また、効果的な運用のためには、関係者間による十分な理解及び緊密な連携が必要であり、航空会社、空港関係者、空港警察署との連携が円滑に行えるよう、安全阻害行為等に係るルールについての周知及び認識の統一化が必要である。

なお、施行規則第6号の使用制限対象設備に関して、最近の上位クラスシートにおける「レッグレスト」の導入等、法改正時には存在しなかったサービスの提供が開始されていることから、新サービスの導入等に対応した使用制限対象設備の適切な見直し等を行うことも必要である。

5.5 安全阻害行為等に関する検討

安全阻害行為等を防止する枠組みについては、今後とも、経済社会情勢の変化や新サービス開始への対応を適切に行い、また、化粧室以外での喫煙及び他の乗客に対するセクハラも含め施行状況の点検等を通じて必要な改善を図っていくため、定期的（数年毎）に、又は必要に応じ、検討を行っていくことが適当である。

5.6 その他

安全阻害行為等を行った理由として泥酔状態であることが多く報告されているが、飲酒問題は、航空機内に限らない公的空間における秩序や規律に関する問題であり、社会全体でマナーの向上について取り組んでいくことが望まれる。

6 提言

航空機内における安全阻害行為等に関する有識者懇談会での検討結果を踏まえ、安全阻害行為等に関する航空法第73条の4第5項及び関連する施行規則については、現時点で法的に見直すべき点は見あたらないものの、同法の運用等については改善が必要と考えられる課題があることから、これを整理し、行政及び航空関係者が今後取り組むべき措置について、以下の通り所要の対応を行うよう提言する。

(1) 使用制限対象電子機器の見直し等

- 平成17年に国土交通省において実施した調査結果を踏まえ、「航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれのある電子機器等を定める告示」（平成15年10月10日国土交通省告示）の改正を早急に行うこと。
- 引き続き、新しい電子機器の開発状況や世界的な動向等を把握しつつ、1年毎を目処に定期的に検証を行い、必要に応じ、対象機器や使用制限時期等について、上記告示の見直しを行うこと。又、緊急性のある電子機器については、その都度検証を行い、対応すること。
- 利用者に対し、制限理由や安全運航への重大な影響等につき的確に説明できるように、社員教育を継続して実施すること。
- 電源を切れない使用制限対象電子機器を電磁波遮蔽容器等に格納して運航の安全を確保する等の緊急避難的措置に関する技術的検討を実施すること。
- 外国航空会社に対し、我が国航空法の内容及び運用について周知を図るとともに、国際的なルール統一が望ましいため、世界的な検討状況を把握しつつ、その可能性を追求していくこと。

(2) 運用の簡素化・改善の実施

- 極めて悪質な者やいわゆる常習犯につき、「口頭注意」を省略し「命令書」を交付できるよう「運用等に関するガイドライン」（平成15年9月9日国土交通省航空局制定）の改正を行うこと。
- 航空関係者間及び空港警察との連携強化を図るとともに、判断基準・対応手順の周知徹底に努めること。
- 使用制限対象設備について、新サービスの提供（レッグレスト）に対応すべく、「運用等に関するガイドライン」（平成15年9月9日国土交通省航空局制定）の改正を行うこと。

(3) 安全阻害行為等の効果的な抑制方策の実施

- 搭乗ゲート等で広報を行うなどの水際対策の強化等、旅客に対し効果的な手法・タイミングにて重層的に案内を実施すること。
- 外国人旅客も考慮し、安全阻害行為等に関する理解の促進に努めること。
- 安全阻害行為等違反の法的な重大性につき、引き続き周知・啓蒙を図ること（航空法に基づき悪質者は50万以下の罰金）。
- 航空機内での携帯電話の使用等の安全阻害行為等8類型については、当該行為が航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがあることを利用者に

理解してもらうことが行為の抑止のために効果的であるので、航空会社においても、周知徹底に努めるとともに、引き続き毅然とした態度で対応すること。

(4) 安全阻害行為等の定期的な検討の実施

- 社会状況の変化や新サービスの開始等に対応するため、安全阻害行為等を防止する枠組みについて、今後とも、定期的（数年毎）に、又は必要に応じ、適切なタイミングで検討を行うこと。

参 考 資 料

- (1) 「安全阻害行為等に関する有識者懇談会」の設置
- (2) 「安全阻害行為等に関する有識者懇談会」の開催状況
- (3) 航空法第73条の4第5項の概要
- (4) 航空法第73条の4第5項関係参照条文
- (5) 附則および衆・参附帯決議の概要
- (6) 航空法第73条の4第5項等の施行状況
- (7) 旅客が持ち込む電子機器による航空機への影響調査結果について
- (8) 航空機内における安全阻害行為等に関する現状及び諸課題について（平成19年2月23日定期航空協会）
- (9) 航空機内迷惑行為の現状と対応（平成19年2月23日航空連合）
- (10) 航空法第73条の4第5項に関するパブリックコメント（平成19年1～2月実施）に寄せられた主な意見
- (11) 安全阻害行為等に関する航空法改正時の主な論点