

みんなで支える航空保安

全日本空輸株式会社 空港オペレーション推進部 空港業務推進チーム 主席

林 高正 *Takamasa Hayashi*

1. はじめに

飛行機を利用されるたびに、利用者の皆様にはご協力をお願いしている航空保安検査だが、わが国では1999年7月23日のANA61便ハイジャック事件以降、その種の事件の発生を見ていない。しかしながら、海外を含め危機は去ったわけではなく、航空保安はさらに強化されることが予想されている。航空は世界を結ぶ交通機関であり、航空保安の確保は個々の空港あるいは航空会社だけの対応では完結しないものである。それでは、世界ではどのように対応しているのだろうか。

2. 「航空保安」の世界標準とは

1944年、世界の52か国の代表により第2次世界大戦後の国際民間航空の枠組みを決めた国際民間航空条約が採択され、1947年に効力を発生した。各国政府によって構成される国際機関として、ICAO (International Civil Aviation Organization: 国際民間航空機関) が設立された。わが国も1953年に加盟を果たしている (現在191か国が加盟)。その後、ICAO では、国際民間航空に関する様々な事項の標準化が図られ、航空保安についての措置も、その対応について各締約国が実施すべき「標準」と、遵守すべき「勧告」が定められてきた。

しかしながら、世界では様々な事件が絶えず、ついに2001年9月11日の米国同時多発テロの発生を見るに至り、世界各国はこれま

でに要求されてきた保安措置の確実な履行・法制化・ICAO による監査の実施などの強化をすすめることとなった。

また、ICAO は各国に対し、これらの不法行為から民間航空の運航を守るため、「国家民間航空保安プログラム」として策定・実施することとした。

これらに基づき、わが国においても、2004年以降、従来の航空保安の制度の見直し・強化が行われ、国土交通省航空局は、ICAO の国際標準への適合を図るため、「国家民間航空保安プログラム」を策定した。これにより、わが国の航空会社に対しても「保安計画」が事業計画の一部として策定が義務付けられることとなった。全日本空輸株式会社 (以下 ANA と略す) は従来の航空保安規定類を、「航空保安プログラム」としてあらためて策定した。

3. ICAO における「航空保安」とは

さて、ICAO では「航空保安」をどのように定義しているかということ、少々ややこしい言い回しとなるが、「不法行為から国際民間航空を守るための措置および人的・物的資源の組み合わせ」となっている。

「措置 (図1)」とは、

- ① 旅客および機内持ち込み手荷物に関するもの (わが国では、一般的に行われている X 線検査装置、金属探知器、液体物検査装置などを使用したハイジャック防

図1 日本の空港における主な保安措置



止のための検査場における保安検査)

- ② 受託手荷物・貨物および他の物品に関するもの（わが国では、X線検査装置・爆発物検査装置などによるスーツケースなどの受託手荷物や航空貨物の検査）
- ③ 出入り管理に関するもの（立ち入り制限区域の設定や、そこに立ち入る係員や車両などの管理）
- ④ そのほかに航空機に関するもの

「物的資源」とは、上記にも出ているところの、保安措置（検査）を実施するうえでのハードウェアのことである。わが国では、X線検査装置・金属探知器・液体物検査装置・保安検査場監視装置・爆発物検査装置などであるが、海外では、さらにボディスキャナーを配備しているところもでてきている。各検査機器は、各国によりさらに機能強化や、機器の開発が進められている（図2）。

定義には、さらに「人的資源」も大きな構成要素として示されている。航空保安は、仕組みやハードウェアだけではなく、それを運用するのは「人」であり、直接保安検査を担当する係員のみならず、航空業界に働く様々な人々皆がその立場に応じて人的資源として機能することが求められている。

わが国においても、ICAOの航空保安の定義はそのまま受け入れられている。

4. 「人的資源」と教育

人的資源については、ANAグループとしても非常に重要に考えている。まず、航空保安の第一線として皆さんの目に留まるのは、航空保安検査場や受託手荷物検査場の検査担当として勤務されている検査員の方々となるが、現在、国内空港では、保安検査業務を警備会社に委託している。委託された警備会社は警備業法に基づき採用・教育を行い、空港警備業務にかかわる検査員は、さらに空港警備の座学・OJTなどの訓練を受け

図2 物質的資源とは？



たのち、各空港に配置される。配置された各空港においては、航空会社の空港保安責任者ととも日夜確実な保安検査業務にむけて従事していただいている。

この航空会社の空港保安責任者は、各空港の支店長・所長クラスが任命される。いずれも航空界の業務経験が豊富な方々ではあるが、空港保安責任者として任命される前に、あらためて航空保安教育として専門教育訓練を受講することとなる。ICAOに関する詳細な内容、過去の航空保安に関する事件の歴史から、最近のテロ事件の情報・知識、わが国の航空保安法制化と航空保安プログラムの詳細な内容など空港保安責任者の業務に必要な事項が再度確認される。

さらに、「人的資源」として、航空保安検査に直接的に関与する方々だけではなく、空港には他にも様々な人々が働いている(図3)。空港には保安に係る様々な措置があることから、空港に働くすべての人々が、何ら

かの形で保安に関係することとなる。特に、空港において航空機の運航に携わる者には全員を対象にして「専門教育」が行われる。

この「航空機の運航に携わる者」というのは、実に様々な職種からなっており、全てを紹介することはなかなか難しいが、航空会社と空港関連業務を委託している会社として主だったものとしては次のような職種があげられる。

- ・ 運航乗務員 (パイロット)、
- ・ 客室乗務員 (キャビンアテンダント)、
- ・ 航空整備士、
- ・ 運航管理担当者 (ディスパッチャー)、
- ・ 旅客担当者、
- ・ 航空機搭載担当者、
- ・ 貨物担当者

などである。

この「専門教育」は、航空局の実施する教育訓練の波及教育訓練として原則年1回実施され、その実施記録の管理が義務化されてい

図3 人的資源とは？



る。

専門教育訓練の対象とならなかった他の人々全員には、「意識啓発教育」が行われている。この「意識啓発教育」としては以下の事項がある。

- ① 7月23日をハイジャック防止訓練の日と定め、意識の啓発をはかる行事を行う。
- ② 7月を航空保安強化月間として講演会や経営トップによる各地・各所へ出向いて話し合うトップキャラバンを実施している。
- ③ 航空保安の概要をまとめた「航空保安ハンドブック」を毎年作成し、全員が閲覧できるようにしている。

5. 「保安文化」の醸成へ

ここまでは、世界とわが国の航空保安の概略を見てきたが、ここからは、ANAグループが過去に遭遇した数々のハイジャック事件の教訓から、従来安全に包含された概念として捉えられてきた「保安」を安全から独立した一つの概念として捉えることとした経緯を紹介したい。

(1) ANAにおけるハイジャック事件

ANAにおける最初のハイジャック事件は、日航機よど号事件発生と同じく1970年に発生した名古屋発札幌行き175便事件であった。その後、1977年3月の817便事件まで6件のハイジャック事件を経験し、これを最後に約18年間ハイジャック事件の発生は見なかった。しかし、1995年6月に857便事件、1997年1月の217便事件、さらには冒頭で述べた1999年7月の61便事件の発生を見るに至った。

(2) 1999年61便事件

1999年7月23日のANA61便ハイジャック事件は、当時の社会に大きな衝撃をもたらした。犯人は機長が要求を拒んだため、包丁で刺し、機体を自分で操縦しようとしたが、副操縦士達が操縦室のドアを開け、犯人を取り押さえた。乗客・乗員516名は無事であったが、着陸後、長島直之機長の殉職が確認された。ANAでは本件を入れて過去10件のハイジャック事件が起きているが、犠牲者が出たのはこの事件が初めてであった。長島機長が自らの命を懸けて516名を守り通したという

図4 航空保安強化月間のポスター



みんなで理解し、広める航空保安！

事実を忘れることはできない。その後、わが国航空界では重大なハイジャック事件＝不法妨害行為の発生は見えていない。

(3) 61便ハイジャック事件を受けて

この衝撃的な事件を受けて、わが国ではその後、直接原因となった事項への対応だけでなく、広範囲にわたる航空保安体制強化策および基準の見直しが進められた。例えば、機内持ち込み制限品目・禁止品目の見直し・保安機器の新式機器への更新・手荷物引取後の旅客の出発ロビーへの逆流防止措置・航空保安検査強化に伴う広報活動の実施など多岐にわたる対策が次々と策定実施された。

(4) ANA 独自の保安意識強化策

61便ハイジャック事件、あるいは9.11テロ以降、同様の事案防止のため様々な対策をとってきたが、それだけでは十分とは考えていない。航空業界に働くものとして航空保安に対する基礎知識と高い航空保安意識を持つ日々業務につくことが大切である。そのため、7月23日をハイジャック訓練の日に設定、7月を「航空保安強化月間」として位置づけ、保安強化に向けての様々な活動の実施を行っている（図4）。

これにより、61便事件を風化させず、社員一人一人が保安意識を向上させ、その意識が「保安文化」として社内に醸成されていくことが重要と考えている。

(5) 3S 運動へ

従来、ANAも航空会社として「安全」を最大の命題として、そのうえでいかにANAらしい「サービス」を向上させるかを考え、努力してきた。「安全」と「サービス」はともに、これからも追及していかなければならないものではあるが、しかしながら、保安面での意識も同時に向上させていかなければならない。2001年9月11日の米国同時多発テロ事件以降も世界では航空機・鉄道・バスなどの交通機関を標的とした不法妨害行為は後を絶っていない。このような世界的な情勢を鑑み、これまで「安全」に包含されてきた「保安」を独立した一つの概念として捉え直し、ANAグループとして安全(Safety)・サービス(Service)・保安(Security)という3つの「S」を基本概念として業務を進めていく意識改革をすすめていくこととした。

6. おわりに

「安全上はこれでよし。サービス面もOK。でも保安面で見たときは大丈夫か」、こんな眼で身の回りの業務を点検できるようになれ

ば、おのずと航空保安体制が強化されることとなる。いくら各種の保安検査機器(備え)が設置・強化されても、私たちの意識(憂い)が高くなければ、航空保安の強化にはつながらない。標語の一つを「憂いなければ、備えなし」とした。また、毎年、強化月間に着用するステッカーを作成している(図5)。「ANAグループ航空保安ステッカー」と呼んでいるが、上記の3つのSをデザインし、「安全」は経営の基盤・社会への責務であること、「安全」の確保を前提にANAらしい「サービス」を追求する中で、航空業界における「保安」がいかに重要であるかということを再認識するためである。ステッカーには61便事件以降の経過日数が毎年印字されているが、既に5,000日を超えた。今後も安全運航をさらに堅持し、私たち全員で航空保安強化に取り組んでいくことを目指している。

図5 ステッカー



はやし たかまさ

北海道小樽市出身。立命館大学法学部卒。1974年全日本空輸株式会社入社。2004年から現職。