

急増する機内迷惑行為と その防止対策の必要性について



2002年3月
定期航空協会

目 次



機内迷惑行為の撲滅に向けて	.....	1
1. 機内迷惑行為の態様	.....	2
1-1. 態様別発生件数	.....	3
1-2. 発生件数推移	.....	4
2. 機内迷惑行為の発生要因		
2-1. 増加要因	.....	5
2-2. 航空運送における特殊性	.....	6
3. 航空会社の取り組み	.....	7
4. 諸外国の状況並びに主要国の立法状況	...	8
5. 立法化に向けて	.....	9
(参考) ICAO総会で承認された立法モデル	.....	10

機内迷惑行為の撲滅に向けて



近年航空機の安全運航を阻害する機内迷惑行為が急増しております。

その数はこの4年で5倍となっており、2001年の発生件数は一日平均1件を超え、年間416件(JAL/ANA/JAS合計)にも達しました。

とりわけ機内禁煙ルールを無視した化粧室内喫煙、使用制限時間帯中の電気・電子機器類の使用、過度の飲酒等を原因とした暴力・威嚇行為は顕著な増加傾向を示しております。

各航空会社は、旅客サービスの向上を図るとともに安全運航の堅持に努め、旅客・乗務員の安全維持及びそのために不可欠な機内規律を維持する観点から運送約款を改訂し、それに基づく取り扱いガイドラインの策定を行う等の対策を講じていますが、目に見えるような改善に結びつかず、その対応に苦慮している状況にあります。

航空機の安全運航を確保するためには、このような機内迷惑行為に対する罰則規定を含んだ立法措置が必要と考え、政府・関係先に対し要望してまいりましたが、2002年2月に国土交通省航空局から、増加する機内迷惑行為を放置することは許されないとの観点から、「機内迷惑行為防止に関する行動指針」(ガイドライン)が通達されました。

定期航空協会としては、今まで以上に機内迷惑行為に対し毅然とした対応を行うとともに、引き続き航空機内で起きる機内迷惑行為すべてを律することができる立法化に向けて国民的なコンセンサスが得られるよう努力してまいります。

1. 機内迷惑行為の態様



航空会社ではIATA(国際航空運送協会)分類に基づき、機内迷惑行為を次のように分類し、統計データの収集・分析を行っております。

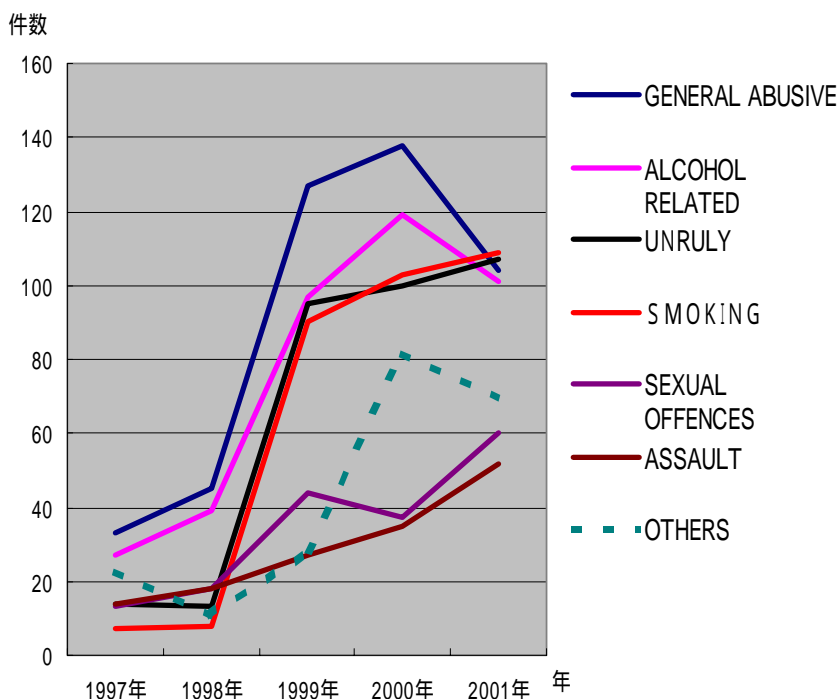
- **General Abusive** ... 旅客や乗務員に危害を及ぼす暴言・威嚇
- **Alcohol Related** ... 飲酒関連
- **Unruly**規則・規律に従わない行為
(電気・電子機器の使用等)
- **Smoking** 約款等で禁止されている場所での喫煙行為
- **Sexual Offences** ... 性的いやがらせ
- **Assault** 暴力的行為
- **Others** その他(挙動不審等)

1-1.機内迷惑行為の態様別発生件数

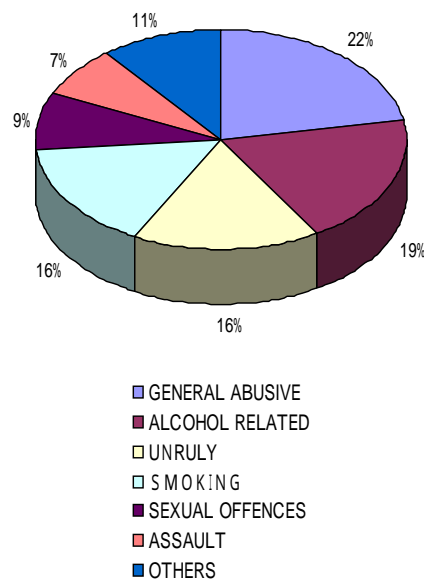


発生件数が急増しており、とりわけ暴言・威嚇、飲酒関連、規則に従わない行為、喫煙の発生件数が増加しております。

態様別発生推移(3社合計)



態様別発生割合(3社合計)



(1997～2001の累計)

	GENERAL ABUSIVE	ALCOHOL RELATED	UNRULY	SMOKING	SEXUAL OFFENCES	ASSAULT	OTHERS
1997年	33	27	14	7	13	14	23
1998年	45	39	13	8	18	18	11
1999年	127	97	95	90	44	27	28
2000年	138	119	100	103	37	35	82
2001年	104	101	107	109	60	52	70

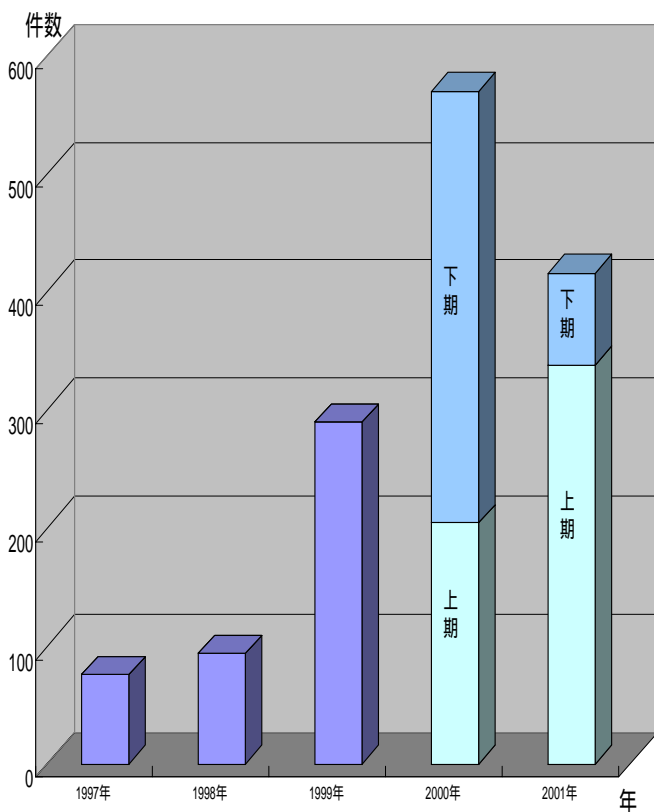
3社 = JAL,ANA,JAS

1-2.機内迷惑行為の発生件数推移

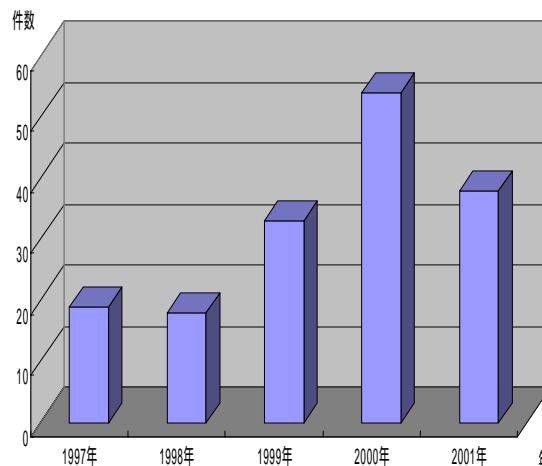


発生件数はここ4年で5倍に急増し、年間416件(2000年には570件)にも達しました。そのうち警察要請を伴うような重大事象も比例して増加しております。

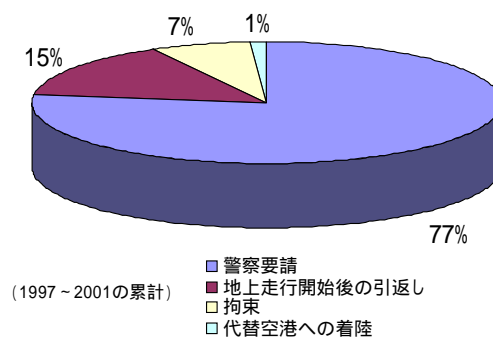
発生件数の推移(3社合計)



重大事象発生件数の推移(3社合計)



重大事象の内訳



・2001年下期の発生件数は9月の米国同時多発テロを契機とした需要の減退、保安強化の心理的影響等により減少したと考えられます。

2. 機内迷惑行為の発生要因

2-1. 機内迷惑行為発生が増加する要因



【航空機利用の大衆化】

従来にも増して航空機利用の大衆化が進み、電車・バスなど地上交通機関で発生している事象が航空機内でも起こり始めています。価値観が多様化する中、従来、常識とされてきた社会的マナーに訴えるだけでは秩序を守ることが困難になってきたと言えます。この社会現象の中で多くの人が閉ざされた空間に混在している状況から機内でのトラブル（暴言・威嚇・飲酒関連等）が発生しやすくなっているものと考えられます。

【航空機内全面禁煙化】

国際的な航空機内禁煙化(1992. ICAO (国際民間航空機関) 勧告)及び国内の社会的潮流により、1998年から2000年にかけて各社の禁煙化がすすみ、喫煙旅客による機内迷惑行為が増加したと考えられます。また、航空機のみならず空港内でも禁煙化が進むとともに、複数便に亘る同日内乗り継ぎが容易になったことから、航空機搭乗が長時間に渡り、喫煙できないことも要因のひとつと考えられます。なお、化粧室内での喫煙禁止は航空会社に対する行政指導としてなされているものであり、直接旅客に対して効力を及ぼすものではありません。このことは抑止力を弱いものとする結果となっています。

【電気・電子機器の普及とその使用制限に関する理解不足】

携帯電話の普及率が上昇し、機内に持ち込まれる電気・電子機器が急増しています。機内での電気・電子機器使用が安全運航の阻害要因となりうるのに対し、地上交通機関では医療機器に与える影響やマナーの観点からの使用制限はありますが、交通の安全に関する観点からの使用制限は設けておりません。その点に大きな違いがあることが航空旅客に理解されていない状況にあります。また、電気・電子機器の使用に関する制限も、前項同様航空会社に対する行政指導としてのものであり、直接、旅客に対して効力を及ぼすものではありません。このことは同じく抑止力を弱いものとする結果となっています。

2-2.航空運送における特殊性



【機内の特殊性】

- 大勢の人が閉鎖された空間にいること
- 身体の動きが制限されること
- 空調により空気が乾燥していること この為、のど・鼻が乾く等のストレスが生じます。
- ストレス要因となる制約事項が多いこと
(例) 禁煙
シートベルト着用
シートベルト着用サイン点灯時の化粧室使用禁止
電気・電子機器の使用制限等
- 酔いが地上より回りやすいこと
- 搭乗から降機までの時間が長いこと

【迷惑旅客発生時の航空運送における特殊性】

- 地上では特に問題とならない行為であっても空中で行なわれれば安全阻害につながる(例:化粧室内での喫煙、電気・電子機器の使用)ことの認識が必要 -

- 容易に着陸できないこと
- 飛行中に事件が発生しても警察を呼ぶことができないこと
- 迷惑旅客を隔離する場所がないこと(迷惑旅客を一般座席に着席させざるを得ない)
- 保安要員である客室乗務員に対する暴力行為は、安全運航に大きな影響を及ぼしかねないこと
- 安全運航が害された場合、非常に重大な結果に陥る危険を包含していること

3 . 航空会社の取り組み



航空各社では、機内迷惑行為を撲滅し、快適で安全な空の旅をご提供するために様々な取り組みを行なってきました。しかしながら有効な法的規制が存在しないため、目に見えるような改善が図られておりません。

【旅客への周知】

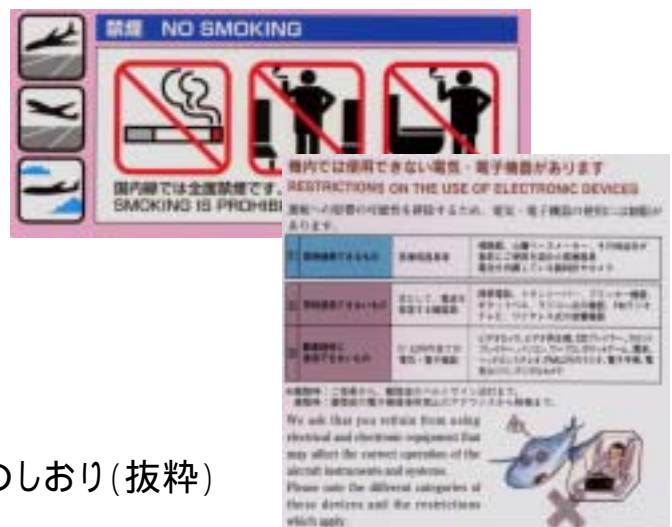
小冊子(抜粋)

- 小冊子の配布
- マナービデオの放映
- 機内アナウンスの実施
- 「安全のしおり」での周知
- 機内誌などでの周知
- 機内迷惑行為撲滅キャンペーン



【従業員への教育】

- ガイドラインの作成
- 教育用ビデオの作成
- 社員研修会の開催



安全のしおり(抜粋)

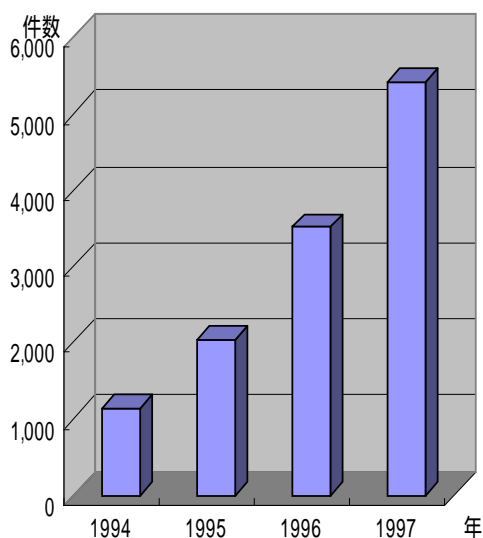
4. 諸外国の状況並びに主要国の立法状況



世界的にも機内迷惑行為は増加傾向にあり、主要国では、罰則規定を含む立法化が図られております。また、ICAO, IATAの場でも法制化の検討が進んでいます。(10頁参照)

世界的な機内迷惑行為の発生件数の推移

(IATA加盟航空社中60社(約2割)の合計)



主要国の立法状況

国名	拡張裁判 管轄権	規制立法 の有無	特徴的な対象行為
アメリカ			乗員への暴行・脅迫、喫煙等
イギリス			酩酊、喫煙、脅迫等
カナダ			乗員への業務妨害行為等
オーストラリア			粗暴行為等

・韓国では、機内迷惑行為に対し罰則規定が科されるよう、法が改正され2002年7月26日に発効する。

5 . 立法化に向けて



わが国におきましても、運航の安全に対する脅威となるような機内迷惑行為を規制するための立法措置が必要と考えます。

世界的にも、航空会社の第一義的な使命である安全運航の確保とそのために不可欠な機内秩序及び規律の維持を図るためには、いわゆる東京条約*等の趣旨を徹底し、法制化の充実を図るべきとの考えが、ICAO、IATA等の場を含め高まっており、米国、英国等では対象となる法律を既に有しております。

*航空機内で行なわれた犯罪その他ある種の行為に関する条約
(昭和45年発効)

(参考) ICAO総会で承認された立法モデル



2001年9月に行われた ICAO総会において航空機内犯罪に関する立法モデルが承認され、加盟各国に早急に立法化を求めていくことが決議されております。

< 立法モデル(抜粋) >

第1章 航空機内の乗務員に対する暴行その他の方法による妨害

航空機において次の行為を行った者は、犯罪を犯したものとする。

- (1) 物理的か言語によるかを問わず、乗務員に対して暴行、威嚇又は脅迫すること(乗務員の職務を妨げ、又は職務遂行能力を減衰させる場合に限る)
- (2) 航空機、航空機内の人若しくは財産の安全又は機内の秩序と規律を維持するために機長又は機長に代わって適法に指示したことに従うことを拒否すること

第2章 安全性を阻害し又は機内の秩序と規律を乱す暴行その他の行為

- (1) 機内で人に対する物理的な暴力、性的暴行又は児童虐待を行った者は、犯罪を犯したものとする。
- (2) 機内で次の行為を行った者は、犯罪を犯したものとする(当該行為が航空機若しくは機内の人々の安全を阻害するおそれのある場合又は機内の秩序と規律を乱すおそれのある場合に限る)
 - (a) 物理的か言語によるかを問わず、他人に対する暴行、威嚇又は脅迫
 - (b) 故意による財産への損傷又は破壊
 - (c) 酒類又は薬物による酩酊

第3章 航空機において行われたその他の犯罪

航空機内で次の行為を行った者は、犯罪を犯したものとする。

- (1) 洗面所又は航空機の安全性を阻害するおそれのある場所での喫煙
- (2) 煙感知機その他安全関係機器にみだりに触れること
- (3) 使用禁止の電子機器を操作すること

〒105 - 0014

東京都港区芝3 - 1 - 15

芝ポートビル8F

定期航空協会

TEL03 - 5445 - 7136

FAX03 - 5445 - 9527

<http://www.teikokyo.gr.jp>