

航空機内迷惑行為の現状と防止対策について

本川洋之助*

最近、航空機の安全を脅かす機内迷惑行為が急増しており、航空会社にとって大きな問題となっている。本稿では、まず機内迷惑行為とはどんなものか、なぜ急増してきたのかを事例をあげて述べ、次に安全運航の確保とそれに不可欠な機内秩序の維持のための迷惑行為防止対策に関する国際機関の動き、主要国の立法状況、航空以外の交通機関の罰則規定等を紹介する。最後に、なかなか取り締まれない事例をあげ、問題解決の方向性について言及する。

The Problem of Unruly or Disruptive Passengers

Yunosuke MOTOKAWA*

There is an increasing incidence of disruptive passenger behavior threatening the safety of aircraft and it has become a major problem for the airlines. This report cites case studies to define disruptive behavior and ask why it is on the increase. It continues on to describe the actions adopted by international organizations in relation to preventing this type of behavior to maintain order on the aircraft, which is central to its safety, reports on legislation in major countries, and penal regulations imposed by non-aviation transport organizations. Finally, it cites examples that are difficult to enforce and suggests directions for resolving the problems.

1. はじめに

2001年9月米国で発生した航空機を武器にした自爆型テロが航空、観光業界に与えた影響は非常に大きく、受託手荷物の全数検査をはじめとした種々の航空安全対策を講じることにより、一日も早い航空需要の回復が期待される。

首都圏の空港容量拡大のため羽田空港の再拡張が2001年12月に決定され、また、成田空港の平行滑走路も2002年4月に供用される等、航空インフラの整備は進んでいる。しかし、地上1万m上空では航空機の安全を脅かす機内迷惑行為が多発しており、このことが、安全で快適な空の旅を提供しようとする

航空会社にとって大きな問題となっている。

ここでは、機内迷惑行為とはどんなものか、具体的に機内で発生した事例を紹介しながら課題解決の方向性を探ってみたい。

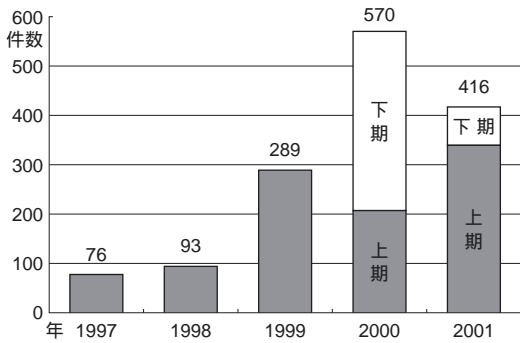
2. 急増する航空機内の迷惑行為

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いる。その数は、1997年の76件に対し2001年では416件と、この4年で5倍にも増加し、一日平均1件を超えて発生している(Fig.1)。

航空機の安全運航と快適な旅行サービスを提供しようとする航空会社にとって、何らかの防止対策が急務であり、日本の大手航空会社12社で組織する定期航空協会はこうした行為に対し、罰則規定を含んだ立法措置を講じるよう、国に要望している。

3. 機内迷惑行為の態様と客室乗務員の役割

* 定期航空協会理事・事務局長
Director / Secretary General,
The Scheduled Airlines Association of Japan
原稿受理 2002年3月25日



注1) JAL / ANA / JASの3社合計。

2) 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る。

Fig. 1 機内迷惑行為の発生件数の推移

3 - 1 IATAの分類に基づく態様

航空会社ではIATA(International Air Transport Association : 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、防止対策のヒントを得るべく統計データの収集と分析を行っている。

- ・ 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)

3 - 2 保安要員としての客室乗務員

客室乗務員は快適な空の旅を楽しんでもらうためのサービス要員であるとともに、機内の秩序を維持し、万一事故が発生した際には旅客を安全なところに誘導するための保安要員である。航空機は限られた数の乗員で運航されており、乗務員に対する暴力行為は航空機の安全運航に影響を及ぼしかねない危険性がある。迷惑行為が発生すると乗務員はその対応に忙殺され本来の保安要員としての対応ができなくなってしまうのである。

3 - 3 旅客の安全確保

ベルト着用サイン点灯時に座席ベルトを締めないでいることは、乱気流に遭遇した場合の旅客自身の安全を損なうばかりでなく、旅客自身が浮き上がり、他の旅客の上に落下する可能性をはらんでいる。ま

た、離着陸時にリクライニングを元の位置に戻すことや手荷物を所定の位置に収納するのは、緊急時に脱出経路を塞ぐ危険性があるからである。客室乗務員のこれらに関する指示は、旅客の安全を確保するために絶対に守ってもらわなければならないことである。

4 . 急増する機内迷惑行為の発生要因

4 - 1 機内迷惑行為発生の増加要因

1951年に日本の民間航空が再開して2002年は50周年を迎える。わが国航空企業の旅客輸送実績は2000年で国際線2,004万人、国内線9,199万人である¹⁾。また、1996年から2000年の5年間の旅客輸送実績の推移をみると、国際線で年平均6.5%、国内線で年平均3.3%の伸び率を示しており、着実に増加している。しかし、機内迷惑行為の増加は航空の普及だけでは説明できない増加要因が考えられる。

1) 航空機利用の大衆化

[ケース1] 暴言、携帯電話、指示に従わない
ベルト着用サイン点灯時から強引に化粧室を使う、ビールを持って来いと騒ぐ、着陸態勢時にテーブルを戻さないといいはる。携帯電話を使おうとしたため注意すると「降機したら事務所へ来い」とどなる。(国内線)

従来にもまして航空機利用の大衆化が進んだため、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ると言えるのではないかと。価値観が多様化する中で、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出来なくなってきていないだろうか。この社会的現象の中で、多くの人が閉ざされた空間に、しかも長時間いなければならない状況から、機内でのトラブル(暴言・威嚇・飲酒に起因する迷惑行為)が発生しやすくなっているものと考えられる。

2) 航空機内の全面禁煙化

[ケース2] 化粧室内喫煙、暴行
化粧室内で喫煙した気配であったため注意したところ、「席で吸えないと言われたから化粧室で吸ったのになぜ注意されなければならないのか」と暴れだし、客室乗務員に対し足を蹴る、飲んでいた水をかける。(国内線)

国際的な航空機内禁煙化 - 1992年ICAO(International Civil Aviation Organization : 国際民間航空機関)勧告 -、国内の社会的潮流及び行政指導により、1998年から2000年にかけて航空機内の禁煙化が進

み、喫煙旅客による機内迷惑行為が増加したものと考えられる。

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、複数便にわたる同日内乗継が容易になったことから、航空機搭乗が長時間にわたり喫煙できないことも要因の一つと考えられる。

ケース2のような化粧室内の喫煙は特に問題である。化粧室内の喫煙は吸殻の処理如何では火災に発展する可能性がある。また、喫煙のために煙感知装置を紙コップで塞ぐようなケースもあるため、さらに感知器の感度を高めようとすると、スプレーでも作動してしまう。加えて、注意しようにも本人の確認が非常に困難である。

3) 電気・電子機器の普及とその使用制限に関する理解不足

[ケース3] 電子機器の使用、暴言、暴力
男性旅客が、離陸直前からパソコンを使用し、客室乗務員の再三の注意・要請にもかかわらず使用を止めず、「黙れ」等の暴言を吐いた。着陸時の使用も懸念されたため、機長立会いのもと警告書を提示したところその場で破り捨てた。着陸時には自ら使用を中止したが、到着時には客室乗務員を突き飛ばして降機していった。(国内線)

携帯電話やパソコンが普及し、機内に持ち込まれる電気・電子機器が急増している。地上交通機関での携帯電話の使用制限は、医療機器に与える影響やマナーの観点から行われているが、機内での電気・電子機器使用は安全運航が阻害されることから使用制限しているものであり、その点に大きな違いがある。JRでは「携帯電話をお持ちの方にお願ひ致します。周りのお客様にご迷惑となりますので車内でのご利用はご遠慮願ひます」とアナウンスしている。航空機の場合は、お客様の迷惑だけでなく、「運航の安全を阻害するため使用しないでください」と言っているのである。航空機は高度に技術革新が進んだ結果、ほとんどすべての装置、機器が電子機器で埋め尽くされている。現実にはコックピットの計器にブレが生じ、携帯電話の使用を中止したら計器が正常に戻ったケースが報告されている。大きなトラブルが発生してからでは遅いのである。

電気・電子機器の使用に関する制限は、化粧室内の禁煙化同様、航空会社に対する行政指導としてのものであり、このことは直接旅客に対して効力を及ぼすものでないため、抑止力を弱いものとなっている。

4 - 2 航空運送における特殊性

1) 航空機内の特殊性

航空機の場合は、大勢の人が長時間にわたって閉鎖された狭い空間にいななければならない、しかも身体の動きがシートベルトの着用で制限されている、空調により空気が乾燥しているなど、ストレスの要因となる制約事項が他の乗り物に比べ非常に多いと言える。愛煙家なら読書や音楽鑑賞にも飽きて一服紫煙を楽しみたいだろうし、また、お酒の好きな人にとっては仕事を離れば酒は旅の友であり、このような時の一服はまさに至福の喜びである。しかし、航空機の場合、高度が高いため酔いが地上よりまわりやすいことから、ちょっとしたきっかけでトラブルに発展することになる。

2) 迷惑行為発生時の航空運送における特殊性

地上交通機関では特に問題にならない行為であっても、空中で迷惑行為が行われれば安全の阻害につながるということが一般に認識されていないことがうかがえる。航空機の場合、飛行中に事件が発生しても容易に着陸することができないし、暴力行為が発生しても警察を呼ぶことができない。また、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し、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ということである。

5 . 諸外国における防止対策の動き

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^{*1}等の趣旨を徹底し、法制化の充実に努めるべきとの考えが、

* 1 航空機内で行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)のことで以下に抜粋を示す
第1条1 この条約は、次のものについて適用する。

(a) 刑法上の犯罪

(b) 航空機若しくはその機内の人若しくは財産の安全を害し若しくは害するおそれがある行為(犯罪であるかどうかを問わない)又は航空機内の秩序及び規律を乱す行為
第6条1 機長はいずれかの者が第1条1の犯罪又は行為を航空機内で行い又は行おうとしていると信ずるに足りる相当な理由がある場合には、その者に対し次の目的に必要な妥当な措置(拘束の措置を含む)をとることができる。

(a) 当該航空機又はその機内の人若しくは財産の安全を保障すること。

(b) 当該航空機内の秩序及び規律を維持すること。

(c) この章の規定に基づいてその者を権限のある当局に引き渡し又は降機させることができるようにすること。

ICAO、IATA等の場を含め高まり、ICAOでは2001年9月の総会で、「航空機内におけるある種の犯罪に関する国内法制化」について決議されている。ここに決議の一部を紹介する。

「総会は、民間航空機内における無法で妨害的な行為を含むインシデント報告の量の増加および重大さ、航空機並びに乗客及び乗務員の安全への影響に留意しつつ、...多くの国の国内法令、規則が充分でない事実を心に留めつつ、飛行中の航空機が特別の環境に置かれており、固有の危険を有していることと機内において無法で妨害的な行為を構成する行為や犯罪を締約国の国内法で訴追することを可能とするよう適当な手段を講じる必要性を認識しつつ、...できる限り早急に国内法及び規則を整備するよう当局に要求する」となっており、Table 1に示すような立法モデルを提案し、加盟締約国に早急に立法化をするよう求めている。

機内迷惑行為は日本ばかりでなく、世界的にも増加傾向にあり、IATA加盟航空会社中60社(約2割)の発生件数は1994年の1,132件に対し1997年には5,416件と、3年間で約5倍に増加しており、アメリカをはじめとしてイギリス、オーストラリア、韓国ではTable 2のとおり、すでに罰則規定を含む立法措置が採られている(韓国は2002年7月26日発効)。

Table 1 ICAO総会で承認された立法モデル(抜粋)

<p>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、罪を犯したものとす。 (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</p> <p>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。 (2)機内で次の行為を行った者は、犯罪を犯したものとす(当該行為が航空機若しくは機内の人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</p> <p>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。 (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 以下省略</p>	
--	--

6. 航空会社の取り組み

航空会社では、機内迷惑行為を撲滅し、快適で安全な空の旅を提供するためにさまざまな取り組みを行っている。従業員への教育としてはガイドラインや教育用ビデオを作成し社員研修会を実施し、毅然たる態度で臨むよう指導している。また旅客へはマナービデオの放映や「安全のしおり」を作成し周知を図っている。

2001年の夏には「航空機内迷惑撲滅キャンペーン」を行ったが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いない。

6-1 現行法ではこうした迷惑行為は取り締まれないのか

<p>[ケース4] 酩酊・喫煙 男性旅客が客室乗務員に対し、「灰皿に水を入れてくれ」と言ってきた。機内は禁煙である旨伝えたが、「ここで煙草を吸う」と言い、煙草をくわえライターに火をつけたので、ライターを預かったところ立腹、「アメリカでは機内で煙草を吸うと罰金を取られる法律があるが、日本には無いから問題無いはずだ」と言う。当該旅客は持</p>	
---	--

Table 2 主要国の立法状況

国名	特徴的な対象行為	罰則
アメリカ	・乗務員に対する暴行、脅迫による業務妨害	罰金(10,000\$以下)または20年以下の禁固(危険な武器使用の場合は無期または終身刑)
	・喫煙	罰金(1,000\$以下)
イギリス	・航空機または搭乗者の安全阻害 ・航空機による安全阻害 ・機内での酩酊 ・業務妨害	5,000£以下の罰金、有罪の場合は、罰金(上限無)または2年以下の禁固
	・禁止場所での喫煙 ・乗務員の指示に従わない行為 ・乗務員に対する脅迫等	2,500£以下の罰金
	・乗務員への業務妨害	禁固2年
オーストラリア	・禁止された場所での喫煙 ・機内での酩酊 ・機内での粗暴な行為	罰金550\$(豪) 化粧室内喫煙は5,500\$(豪)
	・乗務員の指示に従わない行為	罰金2,750\$(豪)
韓国	・乗務員の指示に従わない行為	罰金(500万ウォン以下)または1年以下の懲役
	・暴言などの騒乱行為 ・禁止場所での喫煙 ・セクハラ行為 ・禁止された電子機器の使用	罰金(100万ウォン以下)

参した酒をかなり飲んでおり呂律が回らない状態で、警告書を提示したところ丸めて客室乗務員に投げつけた。(国内線)

航空機は多数の人命を預かるという特殊性から、いくつかの特別法が制定されている。ハイジャックに対しては「航空機の強取等の処罰に関する法律」が、また明らかに危険を生じさせる行為に対しては「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」が制定されている。

また、暴力行為があれば暴行罪、機内の設備を損壊すれば器物損壊罪等の刑法が適用になり、泥酔して乗客に迷惑をかければ「酒によって公衆に迷惑をかける行為の防止等に関する法律」^{*2}が適用になる。しかし、ケース4に示したように、既存の法律ぎりの行為が頻繁に発生しているのである。

現行航空法では、航空法第73条の3^{*3}に「当該航空機の安全を害し、機内の秩序、規律をみだした場合、必要な限度で機長はその者に対し、拘束その他行為を抑止するための措置をとり、またはその者を

降機させることができる」と規定されている。

機内迷惑行為の発生から拘束に至るまでのプロセスは、まず客室乗務員が行為を止めるよう「おやめください」と注意する。それでもやめない場合、再度「おやめください」と注意する。さらに行為が継続する場合には警告書を手交する。拘束の段階では「やめなさい」と命令する。そして、客室乗務員や便乗乗務員が旅客の援助を要請して拘束することになる。しかし降機させるといっても、同乗のお客様に多大な迷惑をかけることになり、地上交通機関と違ってすぐにどこへでもダイバートできるわけではない。天下の宝刀はめったに抜けるものではないのが現状である。

禁煙、携帯電話の使用禁止は運送約款^{*4}で規定している。しかし、これらの行為を中止するよう求め、^{*}「どの法律にかいてある」と聞き入れず、運送約款を持ち出すと、「そんなもの勝手に航空会社で作ったのだろう」と無視されるケースが多い。

6 - 2 航空以外の交通機関における法制化

航空以外の交通機関には、Table 3に示すような行為は罰則が適用になるようすでに法律で規定されている。しかるに、航空ではなぜできないのだろうか。

7 . 迷惑行為防止のための立法化の動きとこれからの検討課題

定期航空協会では2001年1月、国土交通省に対し

* 2 酒に酔って公衆に迷惑をかける行為の防止等に関する法律（昭和36年施行）（抜粋）

〔保護〕第3条 警察官は、酩酊者が、道路、公園、駅、興行場、飲食店その他の公共の場所又は汽車、電車、乗合自動車、船舶、航空機その他の公共の乗物において、粗野又は乱暴な言動をしている場合において、当該酩酊者の言動、その酔いの程度及び周囲の状況等に照らして、本人のため、応急の救護を要すると信ずるに足りる相当の理由があると認められるときは、とりあえず救護施設、警察署等の保護するのに適当な場所に、これを保護しなければならない。

* 3 航空法（抜粋）

〔安全阻害行為等の抑止の措置等〕第73条の3 機長は、航空機内にある者が、離陸のため当該航空機のすべての乗降口が閉ざされた時から着陸の後降機のためこれらの乗降口のうちのいずれかが開かれる時まで、当該航空機の安全を害し、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産に危害を及ぼし、当該航空機内の秩序をみだし、若しくは当該航空機内の規律に違反する行為をし、又はこれらの行為をしようとしていると信ずるに足りる相当な理由があるときは、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の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必要な限度で、その者に対し拘束その他これらの行為を抑止するための措置をとり、又はその者を降機させることができる。

〔危難の場合の措置〕第74条 機長は、航空機又は旅客の危難が生じた場合又は危難が生ずるおそれがあると認める場合は、航空機内にある旅客に対し、避難の方法その他安全のため必要な事項（機長が前条第1項の措置をとることに対する必要な援助を除く）について命令をすることができる。

* 4 JAL / ANA / JAS国際運送約款（抜粋）

第9条（運送の拒否及び制限）

(A) [運送の拒否等] 会社は、会社の相当なる判断の下に、次の各号のいずれかに該当すると決定した場合には、旅客の運送を拒否し、又は、旅客を降機させることができます。その場合において、その旅客の手荷物についても同様の取扱いとします。なお、本項第⑤号(c)又は(d)の場合においては、上記の措置に加えて、当該行為の継続を防止するため必要と認める措置をとることができます。その措置には、当該行為者を拘束することを含みます。

(1) ~ (4)略

(5) 旅客の行為、年令又は精神的若しくは身体的状態が次のいずれかに該当する場合。

(a) 会社の特別の取扱いを必要とする場合。

(b) 他の旅客に不快感を与え又は迷惑を及ぼすおそれのある場合。

(c) 当該旅客自身若しくは他の人又は航空機若しくは物品に危害を及ぼすおそれのある行為を行う場合。

(d) 乗務員の業務の遂行を妨げ、又は、その指示に従わない場合。

(e) 会社の許可なく、機内で、携帯電話機、携帯ラジオ、電子ゲーム等電子機器を使用する場合。

(f) 機内で喫煙する場合。

(g) ~ (8)略

Table 3 航空以外の交通機関における国内法の例

法律名	行 為	罰 則
鉄道営業法	(第34条) ・喫煙禁止の車内で喫煙すること	科料
	(第38条) ・暴行脅迫をもって係員の職務の執行を妨害すること	1年以下の懲役
海上運送法 (海上運送法施行規則)	旅客の安全を害するおそれのある行為 (第23条の2) ・立入り禁止場所へ立ち入ること ・禁煙とされた場所で喫煙すること ・非常の際に使用するべき装置または器具を操作すること	30万円以下の罰金
道路運送法 (旅客自動車運送事業運輸規則)	旅客の禁止行為(第27条) ・運転に必要な機械装置に手を触れ、または事故の際旅客を車外に脱出させるための装置を操作すること ・禁煙の指示のある自動車内で喫煙すること ・乗務員の指示または制止に反すること (第104条) ・乗務員の職務の執行を妨げること	20万円以下の罰金

て「航空機の安全運航を確保するためには、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である」として、要望書を提出したのをはじめ、政府・与党に対しても立法化の働きかけを行ってきた。この結果、自民党では政務調査会国土交通部会/航空対策特別委員会合同会議が開催され、ワールドカップサッカーのフーリガン対策とともに機内迷惑行為対策が審議された。一方、国土交通省においてもこれ以上増加する機内迷惑行為を放置することはできないとの観点から、「機内迷惑行為防止に関する行

動指針(ガイドライン)」が航空会社に通達された。しかし、この通達の内容は、「既存法制の枠内で迷惑行為に対して毅然たる態度で臨め」というもので、航空会社としては従来から策定してあるマニュアルの範囲を越えるものではなかった。

また、民主党が航空関係労組からの要望を受けて、機内迷惑行為に10万円以下の罰金を課す航空法改正案を国会に提出しているが、与党の賛成がなければ成立の見込みは薄い状況にある。

運送約款では携帯電話、電子機器等の使用を制限し、機内禁煙についても規定されている。しかし約款はあくまでも旅客と航空会社との契約であり、その範囲と効力には自ずと限界がある。過去に約款を守らずトラブルを起こした旅客の搭乗拒否はできても、急増する迷惑行為の抑止力は法律とは比べものにならない。

2001年1月に定期航空協会が国土交通省に要望書を提出以来、機内迷惑行為問題に関する環境は大きく変わりつつある。

協会では、罰則規定を含む法制化には広く国民的理解が必要であるとの観点から、昨年に引き続き2002年5月から1ヵ月間「機内迷惑行為撲滅キャンペーン」を実施するとともに、立法化に関し民意を問うべくアンケート調査を実施する等今後も積極的に活動を続けていきたいと考えている。

「お客様は神様である」そのお客様を守るためにも、自信を持って迷惑行為に対峙していきたい。

参考資料

- 1) 国土交通省航空局『21世紀航空行政の展望と課題』平成14年