



## 航空機・列車における重大事故リスクへの対応

海外への駐在や出張においては、航空機・列車等の交通手段の利用が不可欠である。しかし、世界中で航空機の墜落や列車の脱線等の重大事故が発生しており、駐在員や出張者においてはこれらの事故に万一にも巻き込まれないよう留意する必要がある。特に新興国や途上国でビジネスを展開する企業においては、現地の航空会社・鉄道会社等を利用する場面が想定され、交通機関の安全管理不備による事故リスクが懸念される。本稿では交通機関利用者の立場から重大事故リスクについて概観し、企業に求められる具体的な対策について考えてみたい。

### 1. 世界の航空機事故発生状況

#### (1) 最近の重大事故

最近の航空機重大事故として、2013年10月以降に海外で発生し、多数の乗客が死亡した旅客機の墜落事故を概観する。新興国や途上国で発生しており、日本人死傷者が出なかったため国内での報道は必ずしも多くはなかったものの、いずれも乗客・乗員が全員死亡している。

##### a. ラオス:ラオス航空墜落事故(2013年10月)

ラオスの首都ビエンチャン (Vientiane) 発パクセー (Pakse) 行、ラオス航空 (Lao Airlines) 301 便が 2013 年 10 月 16 日午後 3 時 55 分頃、メコン (Mekong) 川に墜落し、乗客 44 人・乗員 5 人の計 49 人全員が死亡した。同機が墜落した現場はパクセー国際空港から約 6km 手前の地点で、同機には乗客としてラオス人 16 人の他、フランス人 7 人、オーストラリア人 6 人、タイ人 5 人、韓国人 3 人、ベトナム人 3 人、中国人・台湾人・マレーシア人・米国人各 1 人の多数の外国人が搭乗していたが、日本人は搭乗していなかった。

■ 図1 ラオス航空墜落事故発生場所 (弊社作成)



墜落の原因については同国の航空当局による調査が進められているが、事故発生時、現場付近では台風 25 号（ナーリー：Nari）の影響を受けた悪天候に見舞われており、悪天候の中で着陸を試みたことに起因するとの見方が強まっている。

事故を起こしたラオス航空は 1976 年に設立された国営航空で、エアバス（Airbus）社製 A320 型機、ATR 社製 72 型機、西安飛機工業（Xian）社製 MA60 型機を主に使用し、国内主要都市の他、タイ・シンガポール・カンボジア・ベトナム・中国・韓国の 6 ヶ国に就航している。なお、今次事故を起こしたフランスとイタリアの航空機メーカーによる合弁企業である ATR 社製 72-600 型機は、双発ターボプロップ旅客機（プロペラ機）で、同機種による墜落事故は初めてとされる。

#### b. ロシア:タタルスタン航空墜落事故(2013 年 11 月)

ロシア南西部タタルスタン共和国のカザニ(Kazan)空港で 2013 年 11 月 17 日午後 7 時 25 分頃、タタルスタン航空(Tatarstan Airlines)のボーイング(Boeing) 737-500 型機が墜落し、乗客 44 人・乗員 6 人の計 50 人全員が死亡した。乗客・乗員はロシア人 48 人、英国人・ウクライナ人が各 1 人だった。同機はモスクワ(Moscow)のドモジェドボ(Domodedovo)空港発で、何らかの原因で着陸をやり直そうとして、2 回目の滑走路への進入時に墜落し、爆発炎上した。

事故を調査している同国の航空当局は、事故発生から 3 日後の 19 日、事故原因がパイロットの操縦ミスにあった可能性が高いとの見解を示した。事故を起こした機体は 1990 年に製造され、これまでにエールフランス(Air France)・ウガンダ航空(Air Uganda)・ブルガリア航空(Bulgaria Air)等少なくとも 8 社で運航されていた。2008 年にタタルスタン航空が購入し、これまで機体の不具合等は報告されていないが、2012 年 11 月にはカザニからモスクワに向けて飛行中、客室の気圧が下がって引き返した事例がある。

#### c. ナミビア:モザンビーク航空墜落事故(2013 年 11 月)

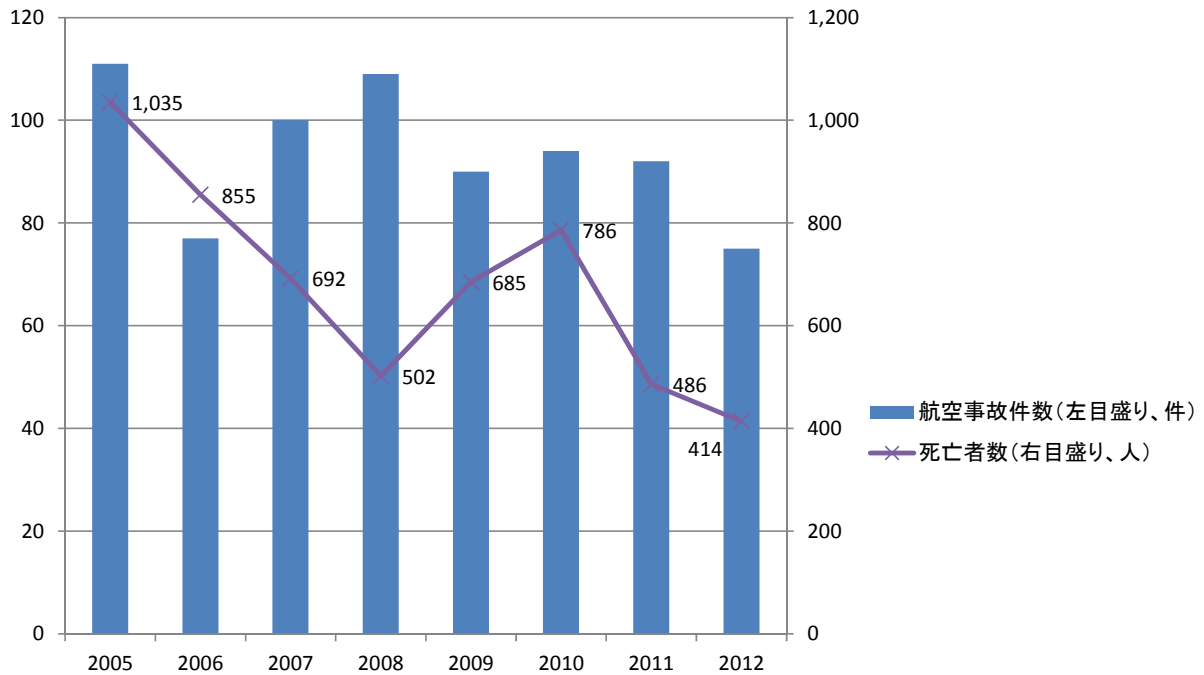
アフリカ南部ナミビアの民間航空監督当局は 2013 年 11 月 30 日、29 日から行方不明になっていたモザンビーク航空(Mozambique Airlines)の旅客機 TM470 便が、同国北東部のブワブワタ(Bwabwata)国立公園で墜落し、搭乗していた乗客 27 人・乗員 6 人の計 33 人全員が死亡したと発表した。航空会社によると、乗客はモザンビーク人 10 人・アンゴラ人 9 人・ポルトガル人 5 人及びブラジル人・フランス人・中国人が各 1 人とされている。在モザンビーク日本大使館によると、日本人が搭乗していたとの情報はなかった。

事故原因について、モザンビーク民間航空協会(Mozambican Civil Aviation Institute : IACM)は 12 月 21 日、調査の結果、機長が「明確な意図」をもって墜落させたとみられると発表した。IACM のアブレウ(Joao Abreu)理事長によると、墜落した同便のフライトレコーダー(飛行記録装置)を解析した結果、機長は自動操縦装置を明らかに意図的とみられる方法で操作しており、墜落直前には鍵をかけて操縦室内に閉じこもり、各種の警報音が鳴る中、副操縦士を閉め出していた。IACM では機長がなぜこのような行動を取ったのか、引き続き調査を進める方針である。

## (2) 発生件数の推移、国・地域別発生率

国際航空運送協会（International Air Transport Association : IATA）の年次報告によると、近年世界で発生した航空機事故の発生件数の推移は図2のとおりである。直近の2012年では、発生件数、死亡者数ともに対前年比で減少している。

■ 図2 航空機事故発生件数の推移



出典：IATA “2012 Aviation Safety Performance” より弊社作成

同協会の専門家は、航空機の安全性を決定付けるのは機体の製造国と運航区域としている。また、同協会では、航空機を製造国により「西側製」(Western-Built)、「東側製」(Eastern-Built)と分類し、ボーイング (Boeing) 社 (米国)、エアバス (Airbus) 社 (フランス)、エンブラエル (Embraer) 社 (ブラジル) 等の製造機体を「西側製」、ツポレフ (Tupolev) 社 (ロシア) 等の製造機体を「東側製」としている。この分類によると飛行度数 100 万回に対する全損事故発生率は、西側製と東側製で、それぞれ 0.83、12.04 で、約 14 倍の差がある (2008 年、ジェット機・プロペラ機合計)。

また、運航区域によっても、空港等のインフラや管制システム等の整備状況に差があるため、安全性が大きく異なる。図3は、西側製ジェット機に限定した運航区域別全損事故発生率である。飛行度数 100 万回における全損事故発生率の推移を 2005 年～2012 年の期間で表示しているが、年によって大きくばらつきがあるものの、アフリカ、ロシア・CIS 諸国<sup>1</sup>では 6.00 以上、中東・北アフリカ、南アジア・東南アジア、中南米・カリブ諸国では 2.00 以上の数値が見られる (図3-①) 一方、北米、北東アジア、欧州では、いずれの年も 1.00 未満の数値となっている (図3-②)。図3-③は参考までに各地域の 2005 年～2012 年での最高値を地図上に表示したものである。

<sup>1</sup> カザフスタン、タジキスタン等の独立国家共同体 (Commonwealth of Independent States) 加盟国。

■ 図3 西側製ジェット機の飛行度数 100 万回に対する全損事故発生率

図3-①

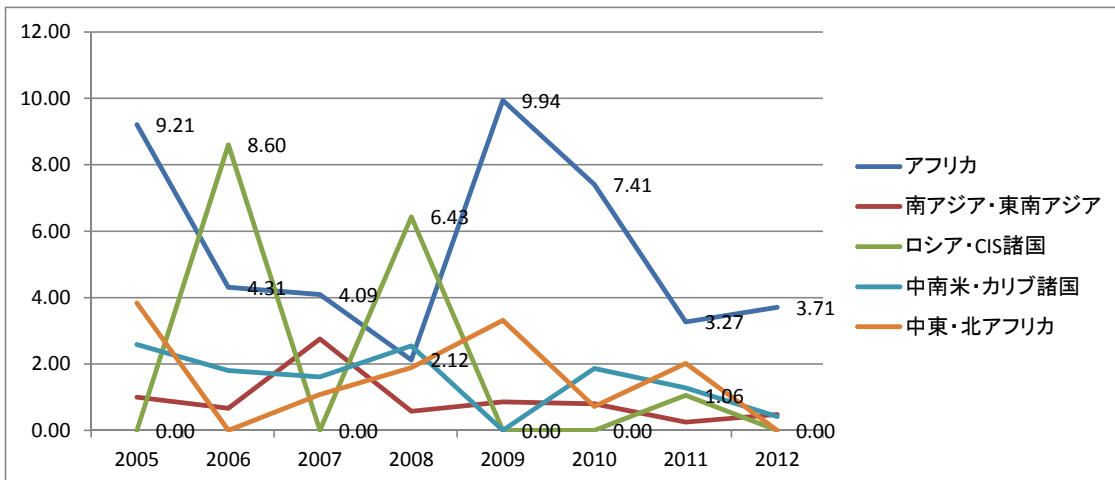


図3-②

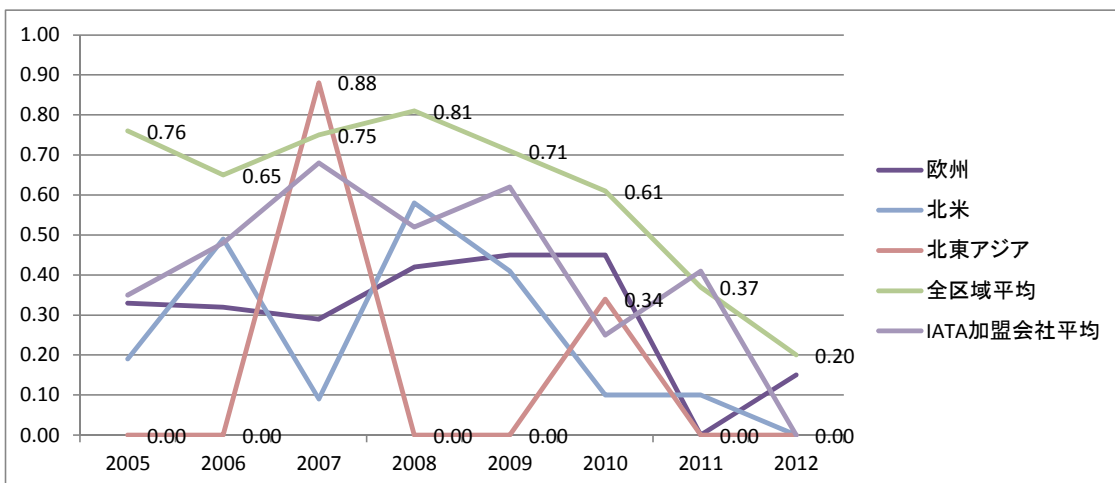
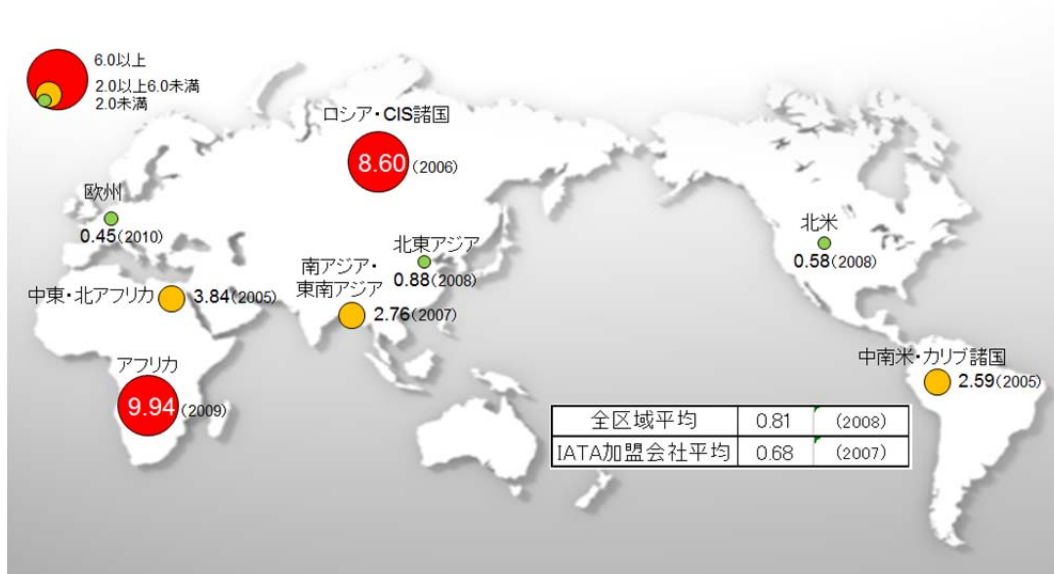


図3-③ ※2005年～2012年の各区域の最高値



出典：IATA “2012 Aviation Safety Performance”等より弊社作成

### (3) 航空機事故の発生確率と航空会社別安全性ランキング

一般的に航空機は様々な交通手段の中でも最も安全な手段のひとつとされる。米国国家運輸安全委員会（NTSB）の調査によると、米国内で航空機に乗って死亡事故に遭遇する確率は 0.0009% であり、米国内で自動車に乗って死亡事故に遭遇する確率（0.03%）の 33 分の 1 以下の確率である。日本においては、文部科学省による国内事故を対象とした推計では、今後 30 年以内に航空機事故で死亡する確率は 0.002% で、交通事故で死亡する確率（0.2%）の 100 分の 1 以下である（1983 年～2002 年の統計に基づく推計）。

ドイツの専門調査機関、JACDEC（Jet Airliner Crash Data Evaluation Centre）では、大手航空会社の安全性ランキングを公表している。同ランキングでは、IATA 運航安全性監査（IOSA - IATA Operational Safety Audit）プログラムに参加する世界の大手航空会社 60 社を対象として、IATA 安全評価基準を基に、過去 30 年間の航空事故における破損機数、死亡者数等を勘案し独自の指数（「JACDEC 指数」）を算出して比較している。以下は 2012 年版ランキング（全 60 社）の下位に入った（60 位～51 位）航空会社である。

■ 図 4 JACDEC による航空会社安全性ランキング（2012 年）※最下位（60 位）～51 位

順位	航空会社名	国・地域	事業開始年	過去 30 年間における機体破損を伴う航空事故		JACDEC 指数
				破損機数	死亡者数	
60	チャイナエアライン	台湾	1959	8	755	1.171
59	TAM 航空	ブラジル	1976	6	336	1.077
58	エアインディア	インド	1932	3	329	0.931
57	ゴル航空	ブラジル	2001	1	154	0.790
56	大韓航空	韓国	1962	9	687	0.642
55	サウディア	サウジアラビア	1947	4	310	0.544
54	トルコ航空	トルコ	1933	6	188	0.524
53	タイ国際航空	タイ	1960	5	309	0.316
52	南アフリカ航空	南アフリカ	1934	1	159	0.287
51	スカンジナビア航空	スウェーデン	1946	5	110	0.278

出典：JACDEC “JACDEC AIRLINE SAFETY RANKING 2012” より弊社作成

### (4) 米国・EU における乗り入れ禁止航空会社等

近年の航空安全確保における世界的潮流として、航空監督当局が自国の航空会社だけでなく、自国に乗り入れる外国航空機に対しても立ち入り検査等を含む監督措置を行い、安全確保を図ることが求められており、米国および欧州委員会では、外国航空会社の安全管理体制および各国政府の航空監督体制を評価し、基準に達しない航空会社の自国への乗り入れを禁止する対応を行っている。

米国では連邦航空局（US Department of Transportation's Federal Aviation Administration : FAA）が「国際航空安全評価（International Aviation Safety Assessment : IASA）」を 1992 年から実施しており、評価の結果、当該国の航空監督体制が国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization : ICAO）基準に合致しないことを意味する「カテゴリー2」（Category 2）



と判定された場合、当該国の航空会社は米国への新規乗り入れが認められない。同評価では 2007 年にインドネシアが「カテゴリー2」へ格下げされた他、2008 年 1 月にはフィリピン、イスラエルが「カテゴリー2」へ格下げされている。各国・地域の評価結果は FAA ウェブサイト<sup>2</sup>で参照可能である。

欧州委員会は 2006 年 3 月、EU 圏内の一部の国で実施されていた乗り入れを禁止する航空会社のいわゆる「ブラックリスト」を統一し、「EU 域内乗り入れ禁止航空会社リスト」<sup>3</sup>をウェブサイトに掲載し、3 ヶ月ごとに更新を行っている。2013 年 12 月 3 日公表のリストでは、全面禁止国 16 ヶ国、乗り入れ禁止航空会社 280 社が指定され、航空会社 10 社は機種制限を指定されている。インドネシア・フィリピンは一部の航空会社を除いて禁止されている他、全面禁止国 16 ヶ国の内 13 ヶ国をアフリカ諸国が占めており、2013 年 11 月に墜落事故を起こしたモザンビーク航空も禁止対象となっている。

## 2. 世界の列車事故発生状況

---

### (1) 最近の重大事故

最近の列車における重大事故として、2013 年 10 月以降、海外で発生し、多数の死傷者が出た事例を紹介する。新興国や途上国での発生以外に、米国での事例もみられる。

#### a. アルゼンチン:列車のホーム乗り上げ事故(2013 年 10 月)

首都ブエノスアイレス (Buenos Aires) のオンセ (Once) 駅で 2013 年 10 月 19 日午前 7 時 25 分頃、乗客を乗せた列車が終点の停止位置で止まらず、ホームの車止めにぶつかった後、ホームに乗り上げた。この事故で少なくとも 99 人が負傷し、うち 5 人は骨折の重傷を負った。土曜日の早朝で、車両は比較的空いており、大惨事には至らなかった。

同鉄道を運営するサルミエント (Sarmiento) 鉄道会社は、事故車両の運転士について高度の技術を備えた経験者であるとし、事故原因について調査中としている。乗客の何人かは事故直前に停止した 2 つの駅でもブレーキに問題があったと話している。オンセ駅到着時には、前駅でのブレーキ不具合とともに、2012 年の事故 (同様にブエノスアイレスの駅で列車が駅の車両止めに激突、51 人が死亡、700 人が負傷した) の記憶が甦り、非常に神経質になっていた乗客も少なくなかったとされる。

---

<sup>2</sup> <http://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/>

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/doc/list\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/doc/list_en.pdf)

### b. 中国: 相次ぐ列車衝突事故の発生(2013年10月)

青海省の省都・西寧市とチベット自治区の区都ラサ(Lhasa)を結ぶ青海チベット鉄道で、2013年10月23日午後8時10分頃、西寧～ゴルムド(Golmud)間を走行していた旅客列車7581号が、連結用の列車車両と衝突する事故が発生し、1人が死亡、51人が負傷した。同鉄道は、日本人観光客にも人気のある路線の1つであるが、今次事故では日本人の被害はなかった。事故の原因については当局により現在調査が進められているが、ゴルムド東駅の引き込み線に停車していた列車車両が突然動き始め、本線を走行していた旅客列車に衝突したとみられている。

一方、黒龍江省香蘭県にある踏切で2013年10月24日午前2時頃、同省の省都ハルビン発双鴨山行き快速列車4137号が、踏切を横断していたトラックの後部に衝突する事故が発生し、列車の運転手1人が死亡、2人が負傷した。当局では、事故の原因について、トラックが強引に踏切を横断しようとしたとの見方を強めており、更なる調査が進められている。

### c. エジプト: 踏切における衝突事故(2013年11月)

首都カイロ(Cairo)南方のダハシュール(Dahshur)近くの踏切で2013年11月18日朝、列車がミニバスや乗用車と衝突し、26人が死亡し、28人が負傷した。ミニバスには、結婚式帰りの招待客等約50人が乗っていたとされる。

エジプト鉄道局(Egyptian Railway Authority)によると、事故発生時、現場の踏切では列車の接近を知らせる警報機が鳴り、車等の進入を防ぐために鎖も掛けられていたとされる。警察は、なぜバスと乗用車が踏切内に進入できたのかを中心に捜査を行っている。

同国は中東・北アフリカでは最大の約6,700kmの鉄道網を有し、エジプト国有鉄道(Egyptian National Railways: ENR)が同国内の鉄道網を運営・管理している。鉄道は同国における主要な交通手段となっているが、インフラや保有車両の老朽化や運行システムの不備等のため、ムバラク(Husni Mubarak)前政権時代(1981年～2011年2月)から、列車事故が相次いでいる。

### d. 米国: 相次ぐ列車脱線事故の発生(2013年12月)

ニューヨーク(New York)市北部ブロンクス(Bronx)地区で2013年12月1日午前7時20分頃、同市中心部と近郊を結ぶ通勤路線のメトロノース(Metro North)鉄道ハドソン(Hudson)線で列車脱線事故が起き、4人が死亡し、67人が重軽傷を負った。在ニューヨーク日本総領事館によると、乗車していた日本人女性が頭部を強打して病院で検査を受けたが、異常はなかったとされる。

列車はニューヨーク州ポキプシー(Poughkeepsie)発、マンハッタン(Manhattan)のグランドセントラル(Grand Central)駅行きで、通過予定であったスパイテンダイビル(Spuyten Duyvil)駅近くで7車両全てが脱線し、先頭車両はハドソン川とハーレム(Harlem)川の合流地点の目前で止まった。日曜日の乗客は通常100人程度であるが、感謝祭の連休中であったため、事故当日の日曜日は150人ほどが乗車していた。

米国家運輸安全委員会（National Transportation Safety Board : NTSB）は2日、ブラックボックスの暫定調査結果として、事故現場のカーブでは制限速度が時速30マイル（同48km）に設定されているが、事故を起こした列車は時速82マイル（同131km）と、約2.7倍の速度で進入していたと発表した。また、列車のブレーキに異常を示す兆候はなかったとしている。一方、乗務員らで作る労働組合の幹部が運転士と面会した結果、「運転士はうとうととしていて、気付いた時には遅すぎた」と、人為ミスである可能性を示唆した。

同鉄道では今年5月17日にも、コネチカット（Connecticut）州フェアフィールド（Fairfield）付近でニューヘイブン（New Haven Line）線の電車が脱線、対向列車と衝突し、70人以上が負傷している。また、10月初旬には、同線で電力供給障害によるダイヤの乱れが1週間以上続き、通勤客等に大きな影響が出たと報じられている。

また、西部ニューメキシコ（New Mexico）州シルバーシティー（Silver City）近郊では11月30日午後、鉄鉱石を運んでいた9両編成の貨物列車が脱線した。先頭の機関車が約12メートル下の谷に転落し、乗員3人全員が死亡した。

#### e. インドネシア:大規模踏切衝突事故(2013年12月)

ジャカルタ（Jakarta）郊外のバンテン（Banten）州タンゲラン（Tangerang）市の踏切で、2013年12月9日午前11時15分頃、8両編成の列車と液化石油ガスを運搬中のタンクローリーが衝突し、乗客や運転士等5人が死亡し、約90人が負傷した。タンクローリーには2万4,000リットルの液化石油ガスが積まれており、爆発して炎上した。

事故当時、踏切の片側の遮断機が下りていないところに、列車が時速約70kmで走って来たとき、警察が詳しい状況等を調べている。

## (2) 国・地域別の傾向と特徴

列車事故の発生状況は、当該国・地域の鉄道インフラの整備状況に大きく影響を受ける。新興国や途上国においては鉄道インフラが十分整備されていない例が多く、また新設・維持のための投資が十分行われず、鉄道関連設備の老朽化が深刻化している例も多い。鉄道インフラの整備状況は、鉄道の総延長、国土面積あたりの鉄道密度、利用率等の統計でみることができ、ビジネスにおける利便性を考慮し整備状況を比較した統計として、世界経済フォーラム（World Economic Forum）による資料（図5）が参考になる。



■ 図5 鉄道インフラ整備状況の国際比較<sup>4</sup>

順位	国・地域名	ポイント	順位	国・地域名	ポイント
1	日本	6.7	31	ロシア	4.2
2	スイス	6.6	...		
3	香港	6.5	33	オーストリア	4.1
4	フランス	6.3	...		
5	スペイン	5.9	39	ニュージーランド	3.7
6	フィンランド	5.9	...		
7	ドイツ	5.7	44	インドネシア	3.5
8	韓国	5.7	...		
9	台湾	5.7	58	ベトナム	3.0
10	シンガポール	5.6	...		
11	オランダ	5.5	60	メキシコ	2.8
...			...		
14	英国	5.0	63	エジプト	2.7
15	ベルギー	5.0	...		
16	カナダ	5.0	72	タイ	2.6
17	米国	4.9	...		
18	マレーシア	4.8	89	フィリピン	2.1
19	インド	4.8	...		
20	中国	4.7	103	ブラジル	1.8
21	リトアニア	4.7	...		
22	チェコ	4.6	106	アルゼンチン	1.7
...			...		
29	イタリア	4.2	—	カタール	評価外 <sup>5</sup>
...			—	アラブ首長国連邦	評価外

出典：World Economic Forum “The Global Competitiveness Report 2013-2014” より弊社作成

日本をはじめ、フランス・ドイツ・英国・米国等の先進国はいずれも高い順位に位置している一方、インドネシア・ベトナム・タイ等の東南アジア諸国、メキシコ・ブラジル・アルゼンチン等の中南米諸国は低い順位となっている。

特に低い順位（106位、1.7ポイント）にあるアルゼンチンでは前述のとおり2012年2月、ブエノスアイレスにある駅で、列車が駅の車両止めに激突して51人が死亡し、700人が負傷する事故が発生した他、2013年6月には、同市西方で通勤客を乗せた列車が停車中の列車に衝突し、3人が死亡、300人以上が負傷する事故も発生した。これらを受け、同国運輸省は7月、列車運転席に監視カメラを設置し、運転中の居眠りや携帯電話での通話、読書等をしていた運転士のカメラ映像を公開するとともに、再発防止策を発表した。

同国の鉄道は1857年に操業開始され、一時は約4万kmの鉄道網を有し、貨物・旅客輸送の中心となっていたが、道路交通網の発展による顧客離れ、事故・故障の頻発等により衰退した。当初は全路線が国有であったが、1990年代から民営化が進み、多くの路線が廃止された。現状では、老朽化した列車や整備不良、運転手等の経験不足や規律違反等が鉄道事故の頻発に繋がっている。

<sup>4</sup> 世界約15,000社以上の企業経営者が、7段階で自国のインフラの質を評価したもの。「整備が極度に進んでいない」を1、「国際的な水準に照らしても高いレベルにある」を7とし、2012年、2013年調査結果の加重平均値を算出している。評価対象国・地域は148ヶ国。

<sup>5</sup> 鉄道総延長が50km未満の国・地域については、一律「評価外」としている。

インドネシア（44位、3.5ポイント）では、近年列車事故が頻発しており、事故原因として、人為ミスその他、同国におけるインフラ設備の老朽化・基本的な安全基準の欠如・脆弱な法制度・汚職等が挙げられている。

新興国の中で比較的高い順位（20位、4.7ポイント）にある中国では、長距離輸送・移動において鉄道が最も多く用いられるとされ、鉄道インフラの整備が急ピッチで進展している。2010年末現在で鉄道総延長は91,000kmに達し、米国に次ぎ世界第2位の長さとなっている。一方、近年、速度超過等の鉄道職員による過失やブレーキ・装置の故障等に起因する列車関連事故が頻発し、多数の死傷者が発生しており、同国の鉄道部門における安全管理体制のずさんさを指摘する声が上がっている。

### 3. 企業としての対策

---

#### （1）交通機関選定における考え方

駐在員や出張者が、海外での移動にあたりルートおよび交通手段を選定する際は、できる限り当該国・地域および周辺の様況や、交通手段に関する最新の情報を入手し、最も効率的かつ安全に目的地へ到達できる交通手段を選定すべきである。本稿では、航空機の墜落事故、列車事故を取り上げたが、移動におけるリスクとしては、他にも交通機関のストライキ等による停止や、テロ・犯罪被害に遭遇する可能性もあり、これらも考慮して最も安全な方法を選択する必要がある。

一定程度安全な交通手段として、航空機、鉄道、自動車での移動がいずれも選択できる場合は、前述のとおり、一般的な事故の発生確率の観点からは航空機が最も安全な手段といえるが、国によって事情は異なるため、慎重に検討すべきである。

航空機については、複数のルートや航空会社が選択できる状況であれば、できる限り直行便を選び、前述の「安全性ランキング」や「域内乗り入れ禁止航空会社リスト」等、信頼できる機関による安全性評価を参考に、危険性が高いとされる航空会社を排除する等の対応が求められる。

鉄道については、運航管理や機体の保守点検に対する監督が厳しい航空機に比較して、老朽化・整備不良の車体を利用している例がより多くみられるため、国や地域、鉄道会社や路線による違いがより大きく生じていると言える。車体・軌道をはじめとするインフラ設備の老朽化や整備不良、運行管理等の観点から危険性が高いと判断される路線は、可能な限り利用を避けることが望ましい。

鉄道・バス等の公共交通機関の安全が十分確保できていない国や地域においては、これらの利用を極力控え、社用車等を利用することが望まれる。なお自動車の利用においては、新興国や途上国では、駐在員・出張者による運転は原則禁止とし、現地で信頼のおける運転手を手配することが望まれる。また車両についても自社所有とするか信頼できる事業者からリースカーを手配するのが望ましい。

## (2) 利用時の留意点

航空機等を利用する際には、重大事故のみならずテロやハイジャック、犯罪被害等、不測の事態に巻き込まれないよう、また巻き込まれても生還する確率を高め被害を極小化するよう、以下の点を駐在員・帯同家族・出張者等に指示することが肝要である。

- 新興国や途上国で、悪天候による事故が頻発する傾向のある国や地域（アフリカ等）においては、出発地及び到着地周辺の天候に関する最新情報の入手に努め、悪天候が続く場合には予定の変更を含め利用の可否を検討する。
- 搭乗の際の荷造りは必ず自分自身で行う。チェックインが完了するまで、荷物から決して目を離さない。内容不明の物品や他人の荷物を自身の手荷物に入れない。
- 空港等で放置された不審な荷物を発見した場合は、手を触れず速やかに空港係員に連絡する。
- 空港では、チケットカウンター、手荷物チェックイン受付、保安検査区域の周辺等に滞在せず、できる限り保安検査を早く通過し、搭乗区域へ行く。店舗、飲食店、ラウンジを利用する場合は、メインターミナル内ではなく保安検査通過後のセキュリティエリア内で利用する。
- 航空機に搭乗した際には座席前のポケットにある「安全のしおり」（Aircraft Safety Card）等に必ず目を通し、非常時の脱出用ドアの位置や酸素マスク・救命胴衣の使用法、客室乗務員によるデモンストレーション・機内ビデオ等を確認する。

なお、航空機の座席位置による危険度の違いについては諸説ある。墜落等の重大事故の多くでは乗客・乗員全員が死亡しているため、座席位置による違いはないとされる一方、不時着等の事故を想定すると後方座席がより安全であるともいわれる。

米国・国防総省では軍関係者およびその家族に対して、「ハイジャック犯は通常、通路側の座席、特に前方と後方の通路側の領域で行動する傾向があるため、可能な限りこれらの座席を避けるべきである」と指導している。加えて、ハイジャックまたは類似の事件に遭遇した場合の留意点として以下を挙げている。<sup>6</sup>

- 自身に注目を集めるいかなる行為も避ける。
- 救出が試みられた場合、姿勢を低くし、状況が完全に解決され立ち上がるよう指示されるまで、じっとしている。治安部隊は、一般的に動く人を標的にするよう訓練されている。

[2014年1月14日発行]

### 東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

ビジネスリスク事業部 海外危機管理情報チーム  
〒100-0005 東京都千代田区丸の内 1-2-1 東京海上日動ビル新館 8 階  
Tel.03-5288-6500 Fax.03-5288-6625

<http://www.tokiorisk.co.jp/>

<sup>6</sup>出典：米国・国防総省教育部門（Department of Defense Education Activity:DoDEA）サイト  
(<http://www.dodea.edu/Offices/Safety/securityTips7.cfm>)