

## 第1回 保安検査に関する有識者会議 議事概要

日時：令和2年6月19日（金）15：00～17：00

場所：九段第2合同庁舎 14階共用会議室

### 議事概要

<議事1：「本会議について」に対する主な質疑応答>（資料1）

○特になし

<議事2：「航空保安対策に関する背景及び制度について」に対する主な質疑応答>（資料2）

○特になし

<議事3：「課題及び主な論点について」に対する主な質疑応答>（資料3）

○これまでの「保安検査員の人材確保・育成検討WG」でも議論され、先般、短期的取組のとりまとめがなされたところであるが、当該WGと本会議の切り分けはどうなっているのか。  
→当該WGは現場の声を幅広く聞きながら、運用面に関する課題を改善するものであり、引き続き開催予定。本会議は、制度面も含めた大きな枠組みについて骨太な議論を行うこととしている。当該WGと本会議との間で連携しつつ、並行して議論していく予定。

<議事4：「今後の検討スケジュールについて」に対する主な質疑応答>（資料4）

○特になし

<議事5：「意見交換」>

委員及びオブザーバーからの主な意見は以下のとおり。

○保安検査員の労働環境の悪さといった課題は10年前から指摘されていたが、未だ解決できていないと感じた。制度面も含めた抜本的な議論により、現場のモチベーション向上につながる方策を打ち出したい。

○海外では、どこの国でも空港で検査を受ける際には緊張感がある。一方、日本では保安検査員よりも旅客の方が立場が強いという印象があり、保安検査員が苦勞しているように思う。検査員のステータスを向上させるためにも、保安検査や検査員の位置付けについて、法的位置付けも含めて見直す必要があるのではないか。

○保安検査を航空会社が行わなければいけないという点が、旅客に対して明確になっていないため、「航空会社が勝手にやっている」と思われている。搭乗客にとって、保安検査がどういう位置付けなのか、明確にするべきではないか。

○航空法では航空機内への危険物等の持ち込み禁止は明確に規定されているが、保安検査については規定されておらず、その位置付けが不明確である。検査拒否者への対応も含め、保安検査の位置付けを法律に位置付けるべきではないか。

○保安検査の対象として旅客のみにフォーカスされがちだが、クリーンエリアには空港職員や乗務員も多く立ち入る。保安検査を法的に位置付けることは望ましいが、旅客と従業員を区別することの合理性についてはよく議論すべき。

→本会議における保安検査の対象については、旅客も従業員も含め制限無く議論する予定。

○保安検査の役割分担は現場の志気にも関わる重要な話。保安検査員は離職率が高い業界だが、旅客からのクレーム、旅客の理解不足によるストレスが長く続けられない原因となっている。誇りを持った業務遂行のため、検査の法的位置付けや検査員の身分の裏付けが必要と考える。

○空港の制限区域の管理は空港管理者が、保安検査は航空会社が、クリーンエリアの管理はターミナルビル管理者が行うこととなっている。このようにバラバラに管理する体制では、空港全体の保安レベルの引き上げが達成しづらいと感じる。

○例えば、先進的な保安検査機器の導入、One ID の活用、ワンストップセキュリティの導入は、空港管理者が主導となって推進したことにより空港機能が向上したという有効事例であると感じており、こうした先行事例をさらに進める方向性で検討すべきではないか。

○航空機内、クリーンエリア、ターミナルビルのそれぞれで保安対策の体制が分かれているために連携不足につながっている面もある。保安検査を航空会社が行う国は世界的に見ても少ないと認識しており、諸外国の実態を分析しつつ、役割分担を議論していくべき。

○近年、空港会社が航空会社から事務委任を受けて検査会社との契約を締結している制度が開始されており、これにより、かなりの問題は解消できているのではないかと考える。役割分担の検討の際には、事務委任方式の運用が進み課題が見えてきた段階で議論するのがよいのではないか。

○空港会社による契約事務委任については、検査レベルやサービルレベルの平準化の観点からも有効と考える。今後も空港会社主催の業務研修など空港内の各検査会社間の交流を通じて、当該レベルの平準化、向上を図っていきたい。

○航空機内、保安検査場の保安維持だけでなく、ランドサイド（駐車場等）を含む空港全体の保安を維持しないと、旅客や従業員の安全は守れないと考える。1社1社の能力には限界があるため、横串で対策を講じるべきではないか。

○テロ対策という観点からは、国が前面に出て有効な役割を果たすべき。法律上国の役割を明確にすることが必要。

○米国では同時多発テロ以降、国の機関（TSA：運輸保安庁）が保安検査を実施しており、一定の効果を挙げていると評価している。テロ対策は国家的課題であり、国の一層の関与・リーダーシップが不可欠であるため、航空法に国の保安責任を位置付けるべきと考える。

○我が国では様々な空港経営の形態が存在しており、空港間での保安レベルの差を発生させないためにも、国の関与を深めるべきではないか。

→保安レベルに穴が生じることのないよう、空港の規模などの特徴を捉えた方策を検討していきたい。

○保安検査員の労働条件改善や検査の質的・量的向上にあたって、財源論はよく整理する必要がある。国は航空会社から保安料を徴収し、多くの航空会社が旅客へ転嫁していると認識しているが、その費用負担について国の一般財源化も含めて検討すべきではないか。

○費用負担の観点として、利用者負担を求めるやり方もあるが、国による補助拡大など過度な負担とならないよう考慮すべき。

○空港内での保安レベルの均一化だけでなく。空港間の保安レベルの均一化も実現しなければならない。航空会社が保安検査の責任を負う現状では、検査機器の更新タイミングが空港間／検査場間で異なるなど、水準にばらつきが生じがちという課題がある。

○検査員の能力確保という観点でも、例えば全国レベルでの資格制度の導入など、横串で見た方策が必要ではないか。

○検査員の検査能力としては、資格制度や配置基準は現時点でも存在しており、ある程度担保できていると考える。一方、例えば先進的な検査機器への対応については日常の教育訓練に加えて実施する必要があるため、教育に関する時間や費用負担等の体制の見直しも必要となる。

○保安検査場だけでなく、空港全体のセキュリティ管理が必要だが、実際には人材、費用、スペース等の面で課題が存在する。

○空港利用者へのサービスレベルの確保も重要な観点であり、例えば保安検査場で旅客にストレスを与えない雰囲気作りとセキュリティの確保の両面から検討する必要があるのではないか。

○空港規模や運営主体が変わっても同じ水準でのセキュリティ確保ができるよう、方策を検討する必要がある。

○我が国の最後のハイジャックは1999年のANA61便であり21年が経過した現在も強い思いで航空保安に取り組んでいるが、昨年発生した保安検査トラブルは、保安検査全体の信頼を損なうものであることから、重大な問題意識を持って会議に臨んでいる。本会議において、1つでも成果が得られるよう尽力していきたい。

○様々な課題・論点がある中で、喫緊に解決すべきものと長期的に議論すべきものがあると考え。タイムラインを捕まえた議論をしていくべき。

→本会議では7月末に中間取りまとめの予定だが、これは次年度の概算要求（や法改正）等のスケジュールを見据えたもの。残る課題については引き続き検討していきたい。

○「保安検査員の人材確保・育成検討WG」と本会議の棲み分けについて、事務局の方で改めて整理すべき。

→第2回で提示することとする。

○第2回会議では、それぞれの課題・論点に対する各者の要望を資料として出してもらうべきではないか。

→事務局より、様式の提示も含めて改めて連絡する。

以上