

今後の進め方について

令和3年8月11日
国土交通省 航空局

保安検査に関する有識者会議に係る中間とりまとめ概要

保安検査をめぐる情勢

- 国際的なテロの発生
- 日本国内で予定されている国際的イベントやインバウンドを含めた今後の航空需要の増加
- 保安検査員をめぐる構造的な課題（人手不足、技能向上、労働環境改善等）

保安検査の量的・質的向上など航空保安対策の充実を図る必要

課題解決の方向性

①保安検査の位置付け

【現状】

- 航空会社が搭乗旅客に保安検査を実施（運送約款で担保）

【方向性】

○保安検査の法律上の根拠の明確化

- 旅客等に対し保安検査の受検を義務付け（未受検の場合には罰則）
- 受託手荷物検査の義務付け

②関係者の役割分担・連携強化

【現状】

- 国が保安上の基準（通達）を設定
- 保安検査は各航空会社が検査会社に委託

【方向性】

○国はハイジャック・テロ等の防止に関する「基本方針」を策定

<基本方針の内容>

- 国の役割の明確化（主体的に全体をマネジメント）
 - 航空会社、空港会社等関係者の役割の明確化、連携
- これに基づき、国は関係者へ指導、助言

○関係者の役割分担、連携強化について継続的に検討

「基本方針」に反映

③保安検査の量的・質的向上策

【現状】

- 各航空会社を通じて検査会社の取組を推進
- ボディスキャナー等先進機器の導入
- 上記取組に対し、保安料（105円/人）を財源に国から補助

【方向性】

○国による検査会社への指導・監督の強化

- 更なる先進機器の導入推進（財源の充実を含む必要な対応策を継続的に検討）

3 課題解決に向けた方策 3.2 論点別の方策

(2) 保安検査に関する役割分担や連携について

② 課題解決に向けた方策

【中長期的取組】

現在我が国では、空港に就航する航空会社等が実施主体となり、検査会社に委託する形で保安検査が行われているところであり、このような国は世界的に見ても少ない中で、海外では、米国やドイツ等のように関係当局等が実施主体となっている例がある一方で、欧州をはじめとする国々では空港会社等が実施主体となって(検査会社に委託して)保安検査を行っている例が多い。また、検査の実施主体を一元化することによるメリット(レーン運用の効率化、スマートエアポート化への寄与、検査品質の平準化等)も多い。それぞれの主体が保安検査を行うことについてメリット・デメリットが存在するが、上述の諸外国の状況等も踏まえて、**保安検査の実施主体をはじめとした関係者の今後の役割分担のあり方について、継続的に議論、調整を行う**こととする。その際、実施主体の変更を行うためには関係者のコンセンサスを得ることが重要となるが、様々な課題(費用負担、賠償責任、保険、実務面での課題等)があることから、その解決方策について、**海外事例の詳細な調査・分析も行いながら、国が主導して早期に整理する**こととする。

(3) 保安検査の量的・質的向上について

② 課題解決に向けた方策

【中長期的取組】

財源面については、**保安検査の実施主体の議論((2)の取組)の状況**や、新型コロナウイルス感染症の影響等も踏まえつつ、現場ニーズの把握の上、取組に必要な費用を勘案し適切な水準となるよう、保安に係る費用負担のあり方について、**海外の主要国では、受益者負担の考え方が一般的であることも踏まえつつ、検討を進める**こととする。

その他、量的・質的向上に資する施策について、保安検査の人材確保・育成検討WG等の場も活用し現場の声を聞きながら、継続的に、必要な見直し等の議論や検討を進めていくこととする。

4 今後の進め方

各論点において中長期的な取組とされた事項については、その検討の進め方や方針等について、国が策定する基本方針に盛り込むとともに、**本有識者会議や検査員の人材確保・育成検討WG等の場を活用し、課題の着実な解決に向け、継続して検討を進める**こととする。

各課題の論点

短期的な課題：法施行に向けた準備

- 基本方針について、今回いただいた指摘等を踏まえて制定作業を進める。
- 政省令・通達等の制定作業を進める。
- 施行に向けて関係者で連携して制度の周知に取り組む。

※改正法は公布から9ヶ月以内(空港等の設置者による危険物所持等制限区域の指定にあたっての関係者への意見聴取・国土交通大臣への協議や国土交通大臣による危害行為防止基本方針の関係行政機関への協議等の準備行為は公布から6か月以内)の施行とされている(具体的な施行日は今後政令で定められる)。

中長期的な課題①：実施主体のあり方

- 今後、実施主体のあり方については海外事例も踏まえて引き続き検討を進めていくことが必要であり、その検討にあたっては海外状況の詳細な調査・分析が必要。
- 海外状況調査で入手する必要がある情報には、保安上の観点から取扱注意とされる情報や空港会社と検査会社間の民一民の契約に係る状況等、機微な情報も含まれる。
- 調査の方法としては、質問票の送付、リモートでの聞き取り、現地アタッシュを通じた調査、先方を訪問しての現地調査等の方法が考えられるが、上記のような情報入手のためには対面で質問が可能な現地調査が最も有効であると考えられる。
- しかしながら、海外における現地調査にはコロナ禍による制約あり。
- また、海外状況調査に加えて、航空会社、空港会社、ターミナルビル会社、検査会社等の多様な関係者への個別の意見交換や課題の抽出・論点整理等が必要。
- 関係者の意見を踏まえつつ、また、有識者会議での議論も経て多様な関係者の合意を得た上で結論を出す必要あり。

中長期的な課題②：費用負担のあり方

- 費用負担のあり方に関し、検査員WGにおいて、特に、国側で実施のためにさらなる財源の充実が必要な取組み(例. 検査員の拘束時間等を踏まえた契約単価の見直し、教育訓練費用に対する補助等)についてさらに検討・調整を進めることが必要。
- 財源の充実が必要な取組みについては、海外調査の結果や実施主体のあり方の検討とも連携して検討することが必要。
- 費用負担のあり方の方向性を決定するためには、多様な関係者との合意形成が必要。

今後の進め方(案)

有識者会議

- 次回(第7回)の有識者会議を秋頃に開催
 - ・ 基本方針案審議
 - ・ 今後実施する海外状況調査の進め方について議論を実施 等

実施主体／費用負担のあり方の検討

- ・ 今後海外状況調査の詳細な内容・方法について検討を行い、秋頃の次回(第7回)有識者会議で報告
- ・ 海外状況調査に着手(これまでに得られている知見の深掘り等可能なものについては先行して着手)
- ・ また、関係者(航空会社、空港会社、ターミナルビル会社、検査会社等)に対して、メリット・デメリット等に関する国としての考えも示しつつ、個別の意見交換を実施しながら、論点や課題を詳細に整理
- ・ その際、費用負担に関して、関係者における保安に関する収支の状況、現行の費用負担スキームの課題、受益者負担を明確にする場合の費用徴収方法の課題等についての意見も聴取