

第6回 保安検査に関する有識者会議 議事概要

日時：令和3年8月11日（水）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎第3号館 10階共用会議室

議事概要

＜議事1：「航空法の改正について」＞（資料1）

【事務局（航空局）】

○資料1に沿って説明

＜議事2：「危害行為防止基本方針に盛り込むべき内容について」＞（資料2）

【事務局（航空局）】

○資料2に沿って説明

○資料2に関し、「6 その他危害行為防止のために空港等の設置者等が講ずべき措置」と「7 危害行為の防止に関する施策に係る国と空港等の設置者等との適切な役割分担及び相互の連携協力の確保に関する基本的な事項」は同じように見えるが、これらはどういう関係なのか。

→6は保安検査と預入手荷物検査以外に各主体が講ずべき措置を、7は保安対策全体について関係者の連携を図っていくための措置をそれぞれ定めることを考えている。

＜議事3：「今後の進め方について」＞（資料3）

【事務局（航空局）】

○資料3に沿って説明

○資料3の今後の進め方（案）において、「関係者に対してメリット／デメリット等に関する国としての考えも示しつつ」としているが、どのような分析を行う予定か。

→今後のメリット、デメリットについては、海外調査の内容を踏まえ、各国でとられている方法についての留意点に焦点を当てつつ、それらを対比する形で示せればと考えている。

○次回の有識者会議では海外状況調査について議論を行うとのことであり、海外状況調査についてはそれ以降の着手となるが、どのように進めていくのか。また、次回の会議はいつ頃を予定しているのか。

→どのような海外調査が必要か等関係者の意見も伺いながら手戻りのないように進めたいと考えている。その上で、次回の委員会は9～10月ごろに開催できればと考えており、その際に海外状況調査の方法を含めた検討の進め方について示したい。

○今回策定する基本方針では、実施主体の役割分担や費用負担のあり方についてはひとまず現行を踏襲した形としつつ、実施主体や費用負担の合意ができた時点で修正するというとか。

→そのような方向で考えている。

<議事4：「意見交換」>

全般について

○航空法の改正が実現したことについては、大きな前進であり評価する。

○来年の法施行に向けて、保安検査義務化等の周知には航空業界として協力していきたい。

○航空法改正について、利用者の安全・安心につながるものではあるが、罰則を伴うものであるため、様々な媒体を使用した利用者への制度の周知が重要である。

○保安検査員への暴行やクレームは保安検査で多く見かけ、検査員の意識低下につながることは傍で見ていると感じたことがある。そのため、指示権限の付与については、検査員が国の安全を守っているという意識につながり、モチベーション向上にも有用でないか。

基本方針に盛り込むべき内容について

○保安対策は国家安全保障上重要な対策であり、国が責任を持って主導的な役割を果たすという点は基本方針では是非明確にしてほしい。これにより、利用者にとっても保安検査はサービスではないという意識改革が進むと思う。

○基本方針において、保安対策の意義がこれまでの旅客の安全な輸送の確保から国家安全保障上重要な対策という新たなステージに変わったことは明確にすべき。

○危害行為防止基本方針に関し、航空保安対策は、国家安全保障上極めて重要なものであり、国が責任を持って主導的な役割を果たしてもらいたい。

○基本方針の意義・目標の記載に関し、保安検査は、第一義的には乗客の生命・財産の保護のためのものであると同時に国家の安全保障上も重要であるという位置づけとなり、「国家安全保障上も重要な課題」と「も」を入れてほしい。こうすることで乗客の生命・財産の保護のために当事者が必要な負担を行うというロジックも含まれる。

○基本方針では空港のセキュリティ確保も航空保安と一体で考えるということ、また、航空貨物の保安対策という点でRA事業者をどう位置付けるかという点についても考慮しても

らえればと思う。

○保安検査のマニュアルは航空会社で構成される協議会で作成されており、例えば航空会社の地上職員が旅客に接するのに近い形で非常に丁寧な言葉使いをするよう指導されている。ここまでやる必要があるのかという思いもあり、こういった点も踏まえ、マニュアルや教育内容について統一が図られるよう見直してほしい。

○保安検査員に対する見方も変えていく必要がある。保安検査員の言葉遣いが丁寧すぎるという部分について、観光立国を目指す日本として分かりやすく的確に指示を行うことが必要ではないか。そのために統一された教育のためのマニュアルを作成するということは有意義なことであり国主導で進めてほしい。

○保安検査員への教育について、現行は各社がマニュアルを作成して実施しているが、検査員に対する共通の教育カリキュラムやマニュアルを作成することも基本方針に盛り込めないか。

○基本方針や省令・通達については、解釈のバラつきが生じると空港間で検査のバラつきが生じる可能性があるため、解釈のバラつきがないようにしてほしい。また、教育のためのカリキュラムやマニュアルについて国全体で標準化に取り組んでほしい。

○教育訓練について、国が教育訓練の実施主体として主導して運用してもらえないかという希望を持っている。

○旅客が保安検査員に対して暴行や理不尽な苦情を働くケースがあるが、そういった旅客も航空会社は拒否することなく搭乗させているのは残念であり、諸外国ではそういった例は考えられないのではないか。基本方針ではそういった点も勘案してほしい。また、検査員の高い離職率の背景には旅客からの暴行やクレームもあると考えられるところ、そういった点についての対応も検討してほしい。

○検査員への暴行事案が発生したら、航空会社では機内の安全阻害行為と同様にカスタマーハラスメントのガイドラインに沿って対応を行っており、誓約書を書かせる、搭乗を拒否するといった対応をとっており、航空会社として放置しているわけではない。

○基本方針において、保安検査の実施主体について現状を書くだけでなく、諸外国で航空会社が実施主体となっている国がないということを併記することも重要な論点ではないか。

○費用負担については、航空会社が経営破綻した場合の負担を検査会社が負わなければなら

ない等、潜在的な費用負担を検査会社が負っている部分がある。また、航空会社の経営が苦しくないにもかかわらず契約単価も下げられており、これは検査会社の選定が単価のみの一般競争入札によっているためである。これらの問題の根底は保安検査の主体が民間企業である航空会社となっていることによるものであり、基本方針に現状の実施主体を記載して終わりではなく、是非実施主体のあり方は検討してほしい。

○保安検査の高度化や人員の確保、教育などに必要な費用が増えているが、国の取組として、それに必要な予算措置を行うということも基本方針に盛り込んでほしい。

○先進的な検査機器の導入については、テロ対策は日々高度化していることに鑑み、国が主体となった新しい技術について情報収集を行い、対応を計画していく必要がある。また、導入のための経費だけではなく、維持のための費用も国が補填することを検討すべきではないか。

○基本方針で空港の設置者等が講ずるべき措置については、具体的かつ、過度な負担にならないように定めてもらいたい。

○基本方針における政府が実施する施策として、ICAOのマニュアルで求められているように脅威情報の収集を行った上で、リスクマネジメントを行うということも追加すべく検討してもらいたい。

○次回の有識者会議での基本方針案の審議にあたっては、時間的な余裕を持って基本方針の案を提示してもらいたい。

今後の進め方について

○クリーンエリアの指定や指示権限者の指定にあたっては実務的な課題があるため、関係者の意見も聴取の上、省令・通達に反映してもらいたい。

○保安検査の責任主体と実施主体はできれば一致することが望ましい。そのうえで、例えば国が何らかの検査主体に委任するという選択肢もあるのではないかと。そういった点も含めて幅広い議論をしてもらえればと思う。それにあたって、各国がどういった体制をとっているか、実質上の責任主体も明確にしつつ調査をしてもらえればと思う。

○実施主体の変更にあたっては、費用負担や賠償責任のあり方をどうするかという課題があり、運用の実態についても海外状況の調査が必要。それにあたって、米国やドイツのように国が検査の実施主体となっている国も含めて幅広く調査をしてほしい。また、この機会に国による脅威評価の仕組みや保安検査機器の認証制度、検査員の教育訓練制度等についても調査を行い、今後の我が国における保安検査の高度化に資するようなもの

とすべき。

- 保安検査の実施主体については、国、空港、航空会社の三者択一で考えられてきたものと思うが、国にもいろいろな機関があり、また、空港にも、空港管理者、ターミナルビル管理者などの関係者があり、より精緻な検討が必要。また、空港の経営形態や規模によって検査のレベルが異なることがないようにする方策についても併せて検討すべき。
- 航空会社以外の者が保安検査の実施主体となった場合、保安検査に関連する事案が発生した際の賠償責任の上限を設けることについても検討が必要。
- 保安検査における役割分担の見直しについては、セキュリティ向上のための保安検査実施の一元化に向けて期間を定めて国が議論を主導していくことをお願いしたい。そのためには海外状況調査が重要であり、できれば今年度中に終わられるよう実施すべき。
- 現在保安検査を担っている航空会社は旅客にサービスを提供する主体でもあるというダブルバインドを抱えており、搭乗を断れば収益が減ることからそうした選択は取りづらい。サービスを提供する主体と安全を確保する第三者は性質が異なるということを明確にしていく必要がある。
- 保安検査の実施主体については色々な議論があると承知しているが、保安事案は航空機の遅延につながるため、責任と権限を一元化することで利用者への影響を最小化すべきではないか。また、実施主体の検討については目標とする時期を設定すべきではないか。
- 航空会社ではなく空港運営会社が保安検査を担うことでコロナ禍のようなイベントリスクへの対応が可能となるため、一義的には航空保安は国主体、次善として空港会社が実施すべきではないか。
- 保安検査の実施主体については、空港ビル会社は空港従業員の検査場を用意しており、そことの関係も議論する必要がある。また、役割分担について、空港ビル会社は空港運営会社とは違うので、その点に留意して議論を深めてもらいたい。
- コロナ禍で便数が大幅に減少している状況ではあるが、保安事案は発生しており、責任主体が縦割りであるため対応に時間を要し、運航に影響が生じ顧客利便を損なうケースがある。今のままの体制ではテロやハイジャックが発生した際に迅速で適切な対応ができるか不安が残る。
- 海外においては保安検査を航空会社が担うところはなく、改めて責任主体の一元化は国

が主体で対応が進められるということに期待。

- かつて、空港の民営化に際しエアサイド人材をどうするかという課題があり、人材プールを作るという考えがあったが、保安検査の実施主体の見直しにあたって、保安検査の要員についても同じように考えるという論点があるのではないか。
- 法案の附帯決議において、費用負担については民間企業の経営状況が影響を及ぼすことのないよう検討することが求められているが、空港会社も民間企業であり、空港会社が主体となった場合でも同様の課題がある。
- 保安に関する費用は事業者の経営状態の影響を受ける可能性がある費用と切り離して考えるべきであり、空港の運営形態によって保安に関する財源の水準にもばらつきがあると認識。また、保安対策を国家安全保障上の重要な対策と位置付けることに伴い、国が一層費用を負担することも検討すべきではないか。
- 保安検査の費用負担について、現状では民間の航空会社において先進的な機器の導入に対するインセンティブが働かず、中長期的には現行のスキームを前提とすべきではない。
- 保安検査に国が主導的な役割を果たすというのは当然のことで、費用負担もそれと同じではないか。ただ、国が全額負担するのは難しいと思う。
- 費用負担について、保安料に対応する関係機関の収入と支出の実態も踏まえて検討をしてもらえればと思う。
- 費用負担のあり方については、原価をどうするかという点が課題になる。これについては、PSFCは総括原価方式としており、これを参考にしてはどうか。保安に要する費用の負担方法として、運賃に含めるか外出しにするかという点に関しては、それによる旅客数への影響も考える必要がある。
- 保安に要する費用を運賃に含めて旅客負担とした場合、国管理空港との保安料との関係をどうするか、国管理空港と地方管理空港との差異が発生するところ、国が実施主体となればそういった不公平は減るが、それも難しいという課題がある。
- 保安に要する費用の透明化を行うと運賃にも波及してくるが、そういったことも踏まえ、どこまで透明化するかという点は実務的な論点になるのではないか。
- 費用負担について、検査機器の高度化やコロナ禍の影響に伴うクリーニング費用等によ

り航空会社にとって費用負担が増えており、国、航空会社、空港会社とも費用増が厳しいため、航空保安に必要な財源について、受益者負担の割合を増やして欲しい。その際には諸外国の水準も見比べる必要がある。

○費用負担については、保安料との関係や検査機器の高度化に伴い空港ビル会社において施設の改修費用がかさんでいること等も踏まえて議論をしてもらえればと考えている。

○今後、海外状況の調査も踏まえて検査が厳格化された場合、長蛇の列ができるということもあり得るので、保安検査の厳格化にあたっては、利用者利便についても配慮すべきではないか。

○海外状況調査にあたって、保安対策は国家安全保障上の課題であるということは重要なポイントであり、国際的には航空局以外の国の機関が関与している例もあるので、こういった点も踏まえて、調査の対象を決めるべき。また、期限を決めてということではあるが、デリケートな話であるので、慎重に準備を進めていく必要がある。

以上