

第7回 保安検査に関する有識者会議 議事概要

日時：令和3年10月29日（金）15：00～17：00

場所：中央合同庁舎2号館 第2会議室A・B

議事概要

<議事1：「航空法改正に伴う政省令の制改定について」>（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（素案）について」>（資料2）

【事務局（航空局）】

○資料2に沿って説明

○現況では、保安検査場でトラブル等が発生した場合、空港スタッフや保安検査員は保安検査の主体である航空会社職員の指示に基づいて対応しているが、改正法の施行後は、航空会社の職員の到着を待つことなく指示権限が与えられた者が法律に基づいて判断し、対処することになるのか。

→ご認識の通りと考えているが、そのような場合にも判断に困ることのないよう、具体的な運用や指針について今後整理していきたい。

○内部脅威対策について記載があるが、具体的にどのような内容が求められるのか。警備業法には欠格事由があるが、これまで以上に踏み込んだものが求められることになるのか。

→内部脅威対策の内容の詳細については、基本方針ではなく別途通達で規定したいと考えているが、基本的には現行の運用を踏襲する予定。今後ICAOで求められる基準等を踏まえ、どこまでの内容を求めていくか検討していく予定。

<議事3：「海外状況調査の今後の進め方について」>（資料3）

○資料3に沿って説明

<議事4：「今後の有識者会議の進め方について」>（資料4）

○資料4に沿って説明

○資料4に関し、第8回有識者会議は4月～6月に予定されているが、海外状況調査が終了してから実施するということでよいか。

→仮に海外状況調査が完了していなくとも、その時点での状況の報告を第8回有識者会議で行う予定としている。

<議事5：「意見交換」>

危害行為防止基本方針（素案）について

- 基本方針に係る委員への意見聴取の場として、有識者会議等は開催されないのか。
 今後はパブリックコメントを行う予定はあるか。
→本日いただいた意見を踏まえて事務局で修正後、業界等とも調整を行い、節目節目において委員には説明する予定。パブリックコメントについては他の法律における基本方針の取扱いを参考として検討する。
- 航空保安対策の意義を明確に記載していただいたことは画期的なことであり、保安検査員の使命感の向上に繋がるものと評価する。
- 危害行為防止の意義において、ハイジャックや空港をターゲットとしたテロについて触れられているが、航空機爆破事案も意外に多く、そのような情勢についても触れておくべきではないか。
- 世界的に見て日本のように航空会社が保安検査の主体となっている国は少ないのではなく、ほとんどないのでそのように記載してもらいたい。
- 保安検査の実施主体については、航空会社、空港会社等、関係当局等のそれぞれが実施主体となった場合のメリット・デメリットを整理した上で、望ましい姿について方向性を出すことが必要。
- 保安検査の実施主体と費用負担のあり方の検討は密接不可分であり、合わせて検討を進めるようにして欲しい。その上で、丁寧にコンセンサスを得るように進めるべき。
- 中間とりまとめでは、保安検査の実施主体の検討にあたっての損害賠償責任の課題や事務委任の拡大に関する記載もあったが、本素案では記載がない。この2つについても本素案に盛り込んでもらいたい。
- 航空保安に関する費用負担について、国家安全保障上も重要と位置付けていることから、国による一層の費用負担をお願いする。
- 保安検査に係る財源については、海外状況も調査した上で、その時々を経済情勢や会社等の経営状況に影響されないあり方を検討してもらいたい。
- 費用負担については、受益者負担ということが強調されている印象を受けるが、一方で、航空保安対策は国家安全保障上重要と位置付けていることからすると、少なくともその限りにおいては、受益者負担という考えはなじまないのではないか。また、受益者は旅客であるといった先入観を持たずに、保安検査の受益者は旅客だけなのかという観

点も考慮すべきである。

- 費用負担について、旅客をはじめとした受益者負担が一般的であるとされているが、これから実施する本格的な海外状況調査の結果を踏まえて、内容に言及すべきである。
- 受益者負担と公共負担の関係に関し、ハイジャックやテロ対策は国家安全保障上も重要と捉える点では公共負担ということとなるが、単に受益者負担ということであると矛盾するのではないか。公共負担が原則であるが、やむを得ず現在のような負担の形態になっているものと認識している。
- 費用負担について、予算の範囲内で支出というのでは消極的な感じがするので、検討してほしい。
- これまで国が先進的な保安検査機器の導入促進を行ってきたところ、導入費用に対する補助だけでなく、メンテナンスに関する費用も検討することに言及してもらいたい。
- 航空会社と警備会社の契約についてなかなか細かくは基本方針に書けないかもしれないが、検査員の労働環境改善を含む人材確保・育成強化策について、依然として保安検査員の離職率の高さや拘束時間の長さ、処遇面の改善等は切実な問題であり、こういった点も留意して今後も国による指導をお願いしたい。
- 内部脅威対策として、ICAO や IAEA（国際原子力機関）などの国際機関のガイドラインに沿った信頼性確認を行うべきではないか。
- 危害行為の防止のための指示について、例えばオープンスポットから搭乗する際に、電子タバコを喫煙したり、エンジンに近づいたりするケースがあり、これらに対して毅然として対応する必要性を認識しているが、これらも安全、保安上「著しく秩序を乱す行為」として指示の対象として考えてよいのか。
また、新型コロナウイルス感染症対策に関して、搭乗前（機外）、搭乗後（機内）でのマスク未着用者に対する指示についても、権限に基づく指示の対象となり得るのか。
→空港内で指示権限の対象となるケースについては、関係機関と調整していく予定。機内で乗務員等の指示に従わず、秩序を乱す行為を行えば、現行通り、安全阻害行為として対処することとなる。

海外状況調査の今後の進め方について

- 海外状況調査にあたって、各国では制限区域に常時立ち入りする職員や航空保安を担当する職員にどのような信頼性確認を行っているかも調査してほしい。

- 海外状況調査にあたっては、各国の制度のみでなくそのような制度に至った経緯、背景、理由についても調査すべきであり、そういう意味で対面での調査が重要であると考ええる。
- 海外状況調査にあたっては、9.11以降セキュリティ対策が強化され制度が改正された国が多いと思われる。9.11以前と以降の内容の変化、背景についても調査を行うべきである。
- 附帯決議でも求められているように、海外状況調査を早急かつ正確に実施すべきである。年度内にしっかりと調査を進め、集中的に中長期的課題に対する検討を行い、よりよい航空保安体制の整備に早急に取り組む必要がある。航空局が主導して取組を進めてもらいたい。
- 海外状況調査では保安検査の厳格さと円滑さの両立にどのように取り組まれているかを調査すべきである。
- 資料3に調査項目等ヒアリングとあるが、委員に対してこの項目で海外状況調査を実施して良いか伺うという意味か。
→調査項目について空港会社や航空会社等関係者に事前調整させていただくという意味である。
- 昨年12月の本会議において、海外状況調査結果の概要が示されたと思うが、今回行おうとしている海外状況調査は、前回実施した内容を踏まえたものか、それとも別に改めて行うものか。
→前回行った海外状況調査の内容を踏まえて行っていく。

今後の有識者会議の進め方について

- 世界的に見て我が国のように航空会社が保安検査等の実施主体となっている国は例外である。ポストコロナにおいて航空需要が回復する局面が到来すると予想されるため、集中的に議論し、早期に結論を出すべきではないか。
- 中長期的な課題についてマイルストーンが示されているが、令和5年度まで調査・議論を続けるのは長すぎるのではないか。令和4年度中に一定の成果について明確に打ち出すことをマイルストーンに示すべきではないか。

その他全般について

- 現況では、国は航空貨物輸送にあたって特定荷主への直接的な指導・監督することはできないという認識である。航空保安上、国から特定荷主への直接的な指導・監督をすべきではないか。

→現在、国が直接特定荷主を指導・監督できることにする方向で、貨物業界と調整を進めているところ。

○保安検査を巡っては依然としてクレームやトラブルが多い。旅客への周知やスタッフへの教育訓練などの事前準備についても、国による主導的な取組を実施してもらいたい。

○保安検査員の教育訓練の充実及び支援についても引き続き国主導でお願いしたい。

○保安検査は国家安全保障上も重要という話であれば、国が主体となるべきではないか。その上で、責任主体と実施主体を統一して、国が担うべきではないか。ビル会社は営利企業であり、安全上の観点から保安対策に対応してきたが限界がきている。その上で、責任主体及び費用負担については、制度や仕組みからしっかりと見直すべきではないか。

○予算確保や教育訓練も国が確実にいき、国が空港ビル会社に委託を行う形態にするべきではないか。人員不足の中、教育訓練については、eラーニングが効果的であり、教育内容は国が監修して欲しい。

○現況、羽田空港では空港ビルの保安はビル会社が担い、保安検査は航空会社が担い、ランプ部分は国が管理するという形態がとられている。有事の際に司令塔が不在とならないか懸念されるところ、成田や中部、関空のように事務委任によって空港サイドがインシニアチブをとっている空港もあるので、羽田空港でも空港サイドが中心となる形を取れるようにしてほしい。

○中長期的な課題である実施主体の検討については、費用負担や損害賠償負担と一体となって議論する必要があるが、一方で予算の範囲内という厳しい制約があることも事実。航空保安対策について政府が全般にわたって主導的な役割を果たすということであれば、国土交通省の活動を後押しするという意味で、本有識者会議から国土交通大臣に対して提言を行ってもらいたい。

○損賠賠償責任については、大きなリスクに直結する課題であり、各空港会社がかかなり高い意識を持っている問題であるので、しっかり検討してもらいたい。

以 上