

海外状況調査の状況報告及び今後の進め方について

令和4年6月17日
国土交通省 航空局

海外状況調査の状況報告（概要）

1. 海外状況調査の目的

- ▶ 令和3年改正航空法における国会審議の附帯決議や令和4年3月に策定した「危害行為防止基本方針」を踏まえ、保安検査における各主体（国、地方公共団体、空港会社、航空会社、保安検査会社等）の役割分担・費用負担のあり方について検討を進めることとされており、望ましい姿について方向性を出すため、諸外国の制度における現状を調査する。

2. 海外状況調査の対象国

- ▶ アメリカ、カナダ、イギリス、オーストラリア、ニュージーランド、シンガポール 等

3. 調査項目

- ▶ 保安検査における各主体の役割分担、費用負担、賠償責任・保険等の状況、各国における実務面での課題 等

4. 調査方法

- ▶ 海外航空保安当局とのWeb会議、アンケート調査（各国の現地日本大使館職員とも連携）（※コロナ禍の状況に鑑み、実地調査は実施できていない）

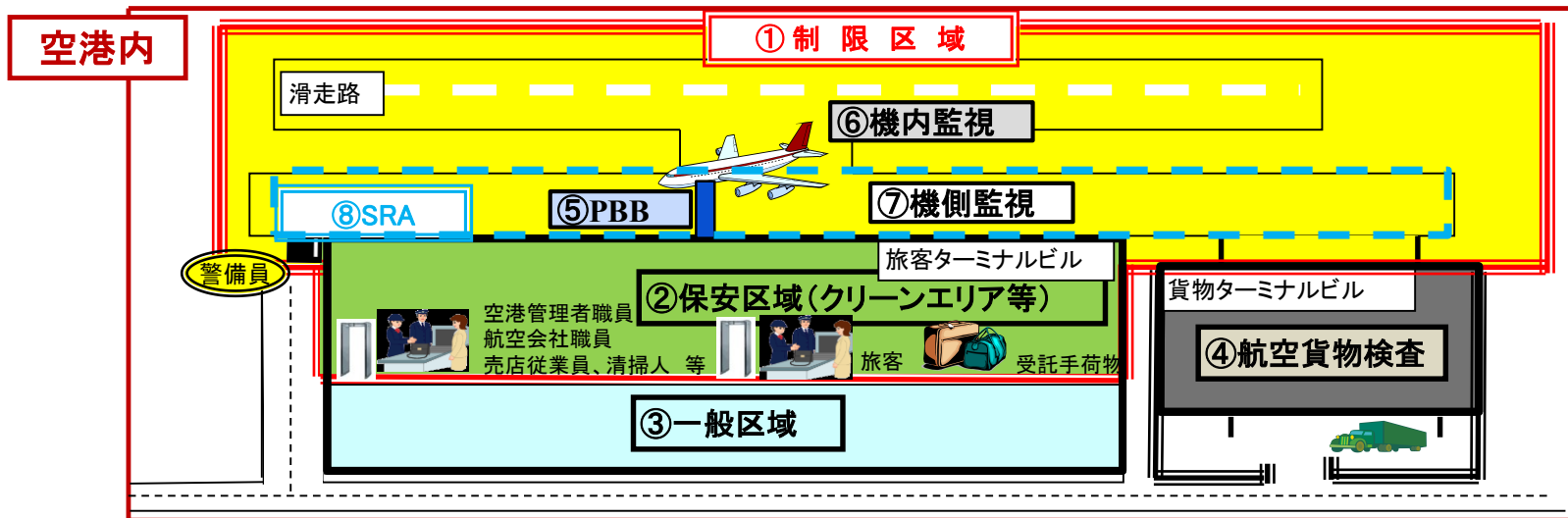
5. 調査の結果概要

- ▶ 各国における各主体の役割分担の変更経緯については、以下のとおり。
 - ・アメリカ：2001年の米国同時多発テロを受け、航空保安体制の強化のため、2002年に保安検査の実施主体を航空会社から運輸保安局（TSA）に変更
 - ・イギリス：1980年代の空港民営化に伴い、保安検査の実施主体を国から空港運営者に変更
 - ・スウェーデン・ポルトガル：従前、保安検査は警察が担っていたが、警察官を必要とする業務が増加したため、空港運営者に変更
- ▶ その他の国においても、以下のとおり実施主体の変更が予定されている。
 - ・カナダ：保安検査の待ち時間が長い等の課題解決のため、保安検査の実施主体を公法人から民営化予定（時期未定）
 - ・ドイツのフランクフルト空港：保安検査の待ち時間が長い等の課題解決のため、保安検査の実施主体を連邦警察から空港会社に変更し、連邦警察が監督する体制へ変更予定（2023年1月～）

6. 今後の対応方針

本年9月頃に実施予定である実地調査等により費用負担、賠償責任・保険、実務面の課題等を整理し、国、空港運営者、航空会社等の各主体が保安検査の実施主体となる場合のそれぞれについてメリット・デメリットを明らかにした上で、実施主体・費用負担のあり方の望ましい姿について議論を行う。

海外状況調査の結果概要(各主体の役割分担関係)



<以下、区域毎の保安責任主体や保安検査の実施主体に着目して役割分担をわかりやすく概念的に整理したものであり、必ずしも正確な表現になっていないことに留意>

保安実施主体		日本<現行>	備考：当該区域との関係
①制限区域		空港管理者(※1) (※1:国、地方自治体、空港会社(運営権者を含む。))	当該区域を管理する者
②保安区域 (クリーンエリア等)	旅客・手荷物:	航空会社	同時に使用する複数者のうちの二者 (特に大規模空港において顕著)
	上記以外:	旅客ビル会社、空港会社	当該区域を管理する者
③一般区域		旅客ビル会社、空港会社	当該区域を管理する者
④航空貨物ターミナル		貨物ビル会社、空港会社 航空会社等の事業者	当該区域を管理する者
⑤PBB(ハスケット)	旅客使用時:	航空会社	一定の時間帯に当該区域を占有的に使用する者
	上記以外:	旅客ビル会社、空港会社	当該区域を管理する者
⑥航空機内		航空会社	当該区域を管理する者
⑦航空機の機側		航空会社	一定の時間帯に当該区域を占有的に使用する者
⑧SRA(※2)		空港管理者(※1)	当該区域を管理する者

※2: SRA (Security Restricted Area)

・制限区域及び制限区域に接する区域のうち重点的に保安対策を講じる区域として空港の設置管理者等が設定する区域。

(例: 出発旅客が、保安検査終了から航空機搭乗までの間、通過する可能性のある航空旅客取扱施設内の待合室、通路、売店等の場所、エプロン、格納庫)

海外状況調査の結果概要(各主体の役割分担関係)

保安実施主体		アメリカ	ニュージーランド	カナダ
①制限区域		空港運営者	空港運営者	公法人
②保安区域 (クリーンエリア等)	旅客・手荷物：	国(※1)	国(※2)	公法人(※3)
	上記以外：	国(※1)	国(※2)	公法人(※3)
③一般区域		空港運営者	空港運営者	空港運営者
④航空貨物ターミナル		貨物ビル会社、航空会社等の事業者	貨物ビル会社、航空会社等の事業者	貨物ビル会社、航空会社等の事業者
⑤PBB(バスケット)	旅客使用時：	空港運営者、航空会社	航空会社、空港運営者	航空会社
	上記以外：	空港運営者、航空会社	空港運営者	空港運営者
⑥航空機内		航空会社	航空会社	航空会社
⑦航空機の機側		航空会社	航空会社	航空会社
⑧SRA		国(※1)	国(※2)	公法人(※3)
その他 (過去に実施主体の変更があった場合の経緯・理由等)		2002年 航空会社→運輸保安局(TSA) 2001年の米国同時多発テロを受け、航空保安体制の強化のため、2002年に保安検査の実施主体を航空会社から運輸保安局(TSA)へ変更した。		2002年 航空会社→公法人 2001年の米国同時多発テロを受け、航空保安体制の強化のため、2002年に保安検査の実施主体を航空会社から公法人へ変更した。 また、公法人について、保安検査の待ち時間が長い等の課題解決のため、今後民営化を予定している。(時期未定)

※1: TSA管轄の440空港が対象。なお、それ以外の地方空港では保安検査は行われていない。

※2: 90席未満の航空機については、保安検査の実施義務はないものの、空港運営者等は定められた規則に基づき、セキュリティ対策を実施。

※3: クラス1空港(年間旅客輸送が100万人を超える大規模空港)、クラス2空港(年間旅客輸送が20万人を超える中規模空港)及びクラス3空港(定期便が就航する小規模空港)の定期便が就航する空港が対象(合計89空港)。なお、クラス1空港～クラス3空港以外の定期便が就航していない地方空港では保安検査は行われていない。

※海外の航空保安当局等からの聞き取り等に基づく調査結果の概要をまとめたもの

海外状況調査の結果概要(各主体の役割分担関係)

保安実施主体		イギリス	オーストラリア	シンガポール
①制限区域		空港運営者	空港運営者	空港運営者
②保安区域 (クリーンエリア等)	旅客・手荷物：	空港運営者(※1)	空港運営者(※2)	空港運営者
	上記以外：	空港運営者(※1)	空港運営者(※2)	空港運営者
③一般区域		空港運営者	空港運営者	空港運営者
④航空貨物ターミナル		貨物ビル会社、航空会社等の事業者	貨物ビル会社、航空会社等の事業者	貨物ビル会社、空港運営者等の事業者
⑤PBB(バスゲート)	旅客使用時：	空港運営者	空港運営者	航空会社
	上記以外：	空港運営者	空港運営者	空港運営者
⑥航空機内		航空会社	航空会社	航空会社
⑦航空機の機側		航空会社	航空会社	航空会社
⑧SRA		空港運営者	空港運営者	空港運営者
その他 (過去に実施主体の変更があった場合の経緯・理由等)		1980年代 国→空港運営者 イギリスの空港では、国営時代には公務員が保安検査を実施していたが、1980年代の空港民営化に伴い、空港運営者が保安検査の実施主体となった。 (なお、1980年代は空港運営者が保安検査を自ら実施していたが、1990年代にガトウィック空港等を除き、検査体制の効率化のため検査会社に委託して実施するようになった)		2009年 国→空港運営者 チャンギ国際空港については、国営空港時は警察(民間検査会社への委託を含む)が保安検査を実施していたが、2009年7月に空港運営の効率化のため、同空港の運営・管理部門を民営化することに併せて保安検査の実施主体が空港運営者となった。

※1:最大離陸重量が10トンを超える航空機が就航する空港が対応。なお、それ以外の地方空港では保安検査が行われていない。

※2:シドニー国際空港のカンタスターミナルでは、航空会社が実施。
年間出発旅客数が3万人以上の空港(約60空港)又は40席以上の航空機についてのみ保安検査の実施義務がある。

※海外の航空保安当局等からの聞き取り等に基づく調査結果の概要をまとめたもの

海外状況調査の結果概要(各主体の役割分担関係)

<ケーススタディ: 個別の空港における状況(ヴァンシ・エアポート会社の運営空港における例)>

保安実施主体		ヴァンシ・エアポート会社			
		リスボン空港 (ポルトガル)	スカプスタ空港 (スウェーデン)	ガトウィック空港 (イギリス)	リヨン空港 (フランス)
①制限区域		空港運営者	空港運営者	空港運営者	空港運営者
②保安区域 (クリーンエリア等)	旅客・手荷物:	空港運営者	空港運営者	空港運営者	空港運営者
	上記以外:	空港運営者	空港運営者	空港運営者	空港運営者
③一般区域		警察	空港運営者	空港運営者	空港運営者
④航空貨物ターミナル		貨物ビル会社、航空会社等の事業者	貨物ビル会社、航空会社等の事業者	貨物ビル会社、航空会社等の事業者	貨物ビル会社、航空会社等の事業者
⑤PBB(バスゲート)	旅客使用時:	航空会社	航空会社	航空会社	航空会社
	上記以外:	空港運営者	空港運営者	空港運営者	空港運営者
⑥航空機内		航空会社	航空会社	航空会社	航空会社
⑦航空機の機側		航空会社	航空会社	航空会社	航空会社
⑧SRA		空港運営者	空港運営者	空港運営者	空港運営者
その他 (過去に実施主体の変更があった場合の経緯・理由等)		2004年 警察→空港運営者 ポルトガルの空港では、長年、警察のもとで保安検査が実施され、検査員はすべて警察官であった。 2004年の大イベント(サッカー欧州選手権)の開催に向けて、警察官を必要とする業務が増加したため、警察から空港運営者に実施主体を変更した。	2005年 警察→空港運営者 スウェーデンの空港では、1970年代半ばに警察のもとで保安検査が導入され、検査員はすべて警察官であった。 しかし、多くの警察官を必要とするため、警察と契約した民間人が検査を行うようになった。 2005年、民間航空は商業的活動であることから、政府は警察から空港運営者に責任を変更した。	1970年代～ 空港運営者 イギリスの空港では、1970年代より、空港運営者が保安検査の実施主体となっている。 ヨーロッパでは、空港間のネットワークが構築されており、柔軟な現場対応が可能であるとともに、先進機器を迅速に導入可能であるため。	1990年代～ 警察→空港運営者 フランスの空港では、警察のもとで保安検査が実施されていたが、1990年代より、空港運営者が保安検査の実施主体となっている。 ヨーロッパでは、空港間のネットワークが構築されており、柔軟な現場対応が可能であるとともに、先進機器を迅速に導入可能であるため。

カナダの保安検査の実施主体（公法人）の民営化について

- 保安検査の実施主体である公法人について、保安検査の待ち時間が長く、費用負担も増加しているという問題があることから、セキュリティーレベルの向上や保安検査の効率化を図るため、カナダの航空会社や空港運営者で構成される独立非営利法人に資産を売却する意向(民営化予定)がある。(2019年に公表)
- 民営化の時期については、現時点では未定であり、関連手続きについては、新型コロナウイルス感染症の流行によって保留されているが、感染状況が落ち着き、航空業界の業績が回復したのちに再開予定。
- なお、カナダ運輸省(航空保安当局)は、カナダの各空港における保安検査について、引き続き、各種規制の制改定、監督等の役割を果たす予定。

フランクフルト空港（ドイツ）における保安検査の実施主体の変更について

※:Fraport AGは、ドイツに本拠地を置く世界的な空港運営会社

- フランクフルト空港における旅客に対する保安検査について、これまで連邦警察が実施主体となっていたところ、保安検査場が混雑し、保安検査の待ち時間が長くかかってしまうという問題があることから、効率的な運営を行うため、2023年1月より、「Fraport AG」(※)が実施主体となり、連邦警察が監督する体制へ変更予定。
- 「Fraport AG」は、連邦警察、内務省(航空保安当局)、航空会社等と連携して移行に向けた準備を行っている。
- 「Fraport AG」は、①検査会社の選定・監督、②空港使用料の請求、③関係者との意見交換、④認証済み検査機器の調達を担当し、連邦警察は、①「Fraport AG」の監督、②保安検査場の監視、③保安検査員の審査、④検査機器の認証を担当。
- 2022年6月頃までに移行に関する基本計画や空港使用料の算出・徴収方法を策定し、その後入札プロセス、試行運用を実施予定。

今後の有識者会議の進め方について

- これまでに実施した海外の航空保安当局等からの聞き取り調査の結果、空港の区域毎の実施主体の状況、過去に実施主体を変更した際の経緯・背景等については、一定程度把握できた。
- 一方で、費用負担、賠償責任・保険、実務面の課題等について更に詳細に調査するためには、空港運営者等も対象として実地調査を行う必要があり、令和4年9月頃に実施する。
- 令和4年度第三四半期に第9回の有識者会議を開催し、海外状況調査の結果報告等を行い、その後2回程度有識者会議を開催する。
- 海外状況調査の結果が出てから概ね1年程度を目途として、令和5年度以降、方向性の打ち出しを目指す。

