

第8回保安検査に関する有識者会議 議事概要

日時：令和4年6月17日（金）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎2号館 共用会議室2A・2B

議事概要

<議事1：「危害行為防止基本方針の策定・公表について」>（資料1）

【事務局（航空局）】

○資料1に沿って説明

<議事2：「航空法改正の施行状況について」>（資料2）

【事務局（航空局）】

○資料2に沿って説明

○海外からの渡航者に対し、周知広報は行われているのか。今後は、海外からの渡航者も増加すると思うが、どう対応するのか。入国時は関係ないが、国内の移動や出国時には関わってくる。特に罰則がついているので、やはり周知する必要がある。

→外国人の方々を対象とする形で直接の周知広報は実施していないが、ポスター、デジタルサイネージ等は英語版も作成して、広く海外からの渡航者の目にも触れるように空港等で掲示を行っている。今後も、関係者と連携しながら周知広報に取り組んでまいりたい。

○改正航空法施行以後にトラブルの報告はあるのか。

→改正航空法に基づく指示権限の行使は、行われていない。現場の方々も法改正を適切に認識しており、保安検査場でトラブルが生じた場合でも、航空会社、検査会社の連携に加え、現場の警察官にも直ぐに対処していただいているため、保安職員が指示権限を行使する段階にまでは進んでいないと認識している。

○アンケート調査について2044人が回答したということだが、法改正自体を本当に回答者全員が認識しているのか。

→改正航空法の成立以降、あらゆる機会を活用して航空局から航空会社、検査会社、空港会社等に周知しており、また、各主体においても、従業員や関連会社に周知していただいているため、基本的には認識していると考えている。更なる周知広報を徹底していくためにも、アンケート調査の取組を継続するなど、しっかりと取り組んでまいりたい。

○全国警備業協会の航空保安検討部会所属の6社では、いわゆる指示権限の行使は今のところ0件である。但し、開披検査を拒否した女性の方に対して、エアラインの方が来て、指示権限を行使しますよと言った段階で応じていただいたため、結果的には指示権限を行使せずに済んだという事例が1件あると聞いている。

<議事3：「海外状況調査の状況報告及び今後の進め方について」>（資料3）

○資料3に沿って説明

○調査対象とした国について、どのような考え方で選定したのか。北米が2つ、オセアニアが2つ、アジアは1つで、EU加盟国が入っていないが。

→保安検査の実施主体が国である国と空港運営会社である国のバランスとともに、北米、欧州、オセアニア、アジアといった各地域のバランスを考慮して選定した。また、海外状況調査において実際にアンケート調査やweb会議を実施する上で比較的コミュニケーションがとりやすい英語圏をベースに選定した。

○海外航空保安当局へのヒアリングは終わったが、各空港の細かい実態が分かっていないという状況であれば、国よりも空港を特定する必要があると考える。また、日本における成田、羽田、関空をはじめとする、多くのエアラインが就航している国際空港のような空港を調査対象とするのか、お考えがあれば教えていただきたい。

→海外航空保安当局を通じた調査では情報を収集することが困難である項目について、空港会社を対象として調査することが有効であると考えている。今後、実地調査の対象国や調査項目については、航空会社、空港会社といった国内関係者と調整した上で決めてまいりたい。

<議事4：「航空保安に関する国際基準の改正について」>（資料4）

○資料4に沿って説明

<議事5：「意見交換」>

航空法改正の施行状況について

○施行状況の調査については引き続き取り組んでほしい。また、トラブルの発生件数、保安検査を理由とする運航遅延の増減といった客観的データの把握にも努めて頂きたい。

○今後も施行状況をしっかり把握し、改善すべき点はないか検討を続けることが重要。指示権限の行使の状況について、的確に把握して現場の実情に適合した制度になっているのかを検証する必要がある。

○アンケート調査について、例えば年代、勤務歴や勤務する空港によっても傾向に差異が生じるのではないかと。引き続き丁寧な分析と対応をとっていただきたい。

→年代、勤務歴は区分して調査している。こういった分析をしていくかは、引き続き検討してまいりたい。

○これから外国からの旅客も増えてくるため、周知広報を強化していくべき。アンケート調査については、改正法施行後、1か月後の調査であったため、もう少し旅客が増えた段階

でしっかりとした調査を実施してほしい。

→外国からの旅客に対しては、英語のポスターにより周知するなど、日本から出国する際に、日本の保安検査を適切に受けてもらえるよう、引き続き周知広報に取り組んでまいりたい。

○資料2の P. 5のアンケート調査の周知広報の効果に関することについて、周知広報施策を見たことがない関係者が34%いるというのは、重く受け止めた方がよい。次回実施するアンケートでは法改正の理解度も確認すべき。

→ご指摘の点も踏まえ、効果的な周知広報を検討してまいりたい。

○周知広報については、空港へのアクセス鉄道での中吊り・デジタルによる周知、空港リムジンバスでのパンフレットによる周知など、様々なやり方があるのではないかと。国として責任を持って周知広報に取り組んでもらいたい。

→これまでの周知広報については空港をメインに実施してきたが、ご指摘のとおり、電車の中でのデジタルサイネージの掲示など、空港に到着する前のもっと上流からの周知広報にも取り組んでいきたいと考えている。

○周知広報について、内部脅威という観点から、空港従業員への周知も重要ではないか。短期間で大勢の人が入れ替わるということもあるため、そういった点もしっかり押さえて広報啓発活動を進めていく必要があるのではないかと。

○アンケート調査にあるように、クレーマーや検査に非協力的な旅客が減ったと思いますかという質問について、減ったと思うと回答した者が少数になっている理由としては、一般の旅客が制度改正をあまり意識されてないことによるものであると考えるため、旅客に対する周知広報を継続して行ってほしい。

○手荷物検査について、スマートレーンが普及してきているが、空港によってはパソコンや飲料を出すよう指示されるなど対応が異なっており、例えば往復路線の場合、行きはそういった指示がなかったが、帰りは検査方法が違うということで、トラブルが生じやすい状況がある。できれば機器の統一化も含め、運用の標準化、統一化を考えて頂きたい。

→機器の選定については、あくまで各空港毎に、規模や費用面も含めて考えていただくものであると認識している。運用が異なる点については、トラブルが生じないように、空港設置管理者等と連携して周知を図っていく必要があると考えている。

○アンケート調査において、保安検査の受検義務に関することについて、肯定的な意見は法改正の成果であると考えられるが、一方で否定的な意見も一定数あることは、検査員の地位や待遇改善といった検査員のモチベーションの向上に資する政策の実現が引き続き求められていると考えられる。国として、検査員への負荷をどのように軽減していくのか等、本有識者会議で具体的な方向性を示すべきではないかと。

○手荷物検査について、パソコンを出す、出さないなどオペレーションが異なる件については、技術とお金の問題であるため解決策が難しいものとする。最近ではパソコンどころか液体も出さなくて良いという海外事例もある。

海外状況調査の状況報告及び今後の進め方について

○保安検査の実施主体と責任主体がイコールになっているのか調べる必要がある。例えばその国が責任を持って、保安料を徴収して実施主体に委任事務みたいなものを出すということになると、やはり実施主体と責任主体が分かれてくるのではないかと。

→例えば欧州については、保安検査の実施主体が空港運営者であるが、国から委託されているわけではなく、空港運営者が一義的な責任主体である。そのようなこれまでの調査状況を踏まえて、実施主体イコール責任主体ということで資料上統一している。

○実施主体の変更と責任主体の変更がイコールなのか。特にドイツの例を見てみると、連邦警察がフラポートの監督を行う、保安検査員の審査、機器の認証を行うということは、あくまでその責任主体は、内務省、連邦警察であり、その現場の実施をフラポートが行うと感じられる。これからの海外調査でもう少し明らかになるようにしてほしい。

○費用負担の構造について調べる必要がある。どこが航空保安に関する費用を徴収して、どう分配しているのか、あるいは空港会社を実施しているところは、そこに全部任せているのか、またどのくらいの額が航空保安で使われているのか、どのくらいの比率なのか等について、調べると参考になるのではないかと。

○フランクフルト空港は利便性が非常に低く、保安検査のトラブルも多いことはよく知られていた。セキュリティも非常に重要だが、利便性と両立をいかに探っていくかが問題になる。海外調査の結果から、特に複数の航空会社の利用者がクリーンエリア内で混在するような大規模空港において、航空会社に責任を負わせるという体制をとるところはなく、やはり責任実施主体を統一する方向に改めるべきではないかと。

○保安検査について、航空会社が担っているケースがほとんどないということが改めて認識された。今後の調査については、なぜ航空会社ではないのか理由を明確にすることが必要。それを踏まえた上で、我が国に適した責任体制のあり方を検討すべき。

○海外で警察機関から空港運営者への移管が進められている事例の説明があつたが、テロ・ハイジャック防止は国家安全保障の課題でもあるということを確認したうえで、国が主体を移管するにあたり、国としての責任をどう果たしているのか、あるいはどう果たしているのかをしっかりと分析する必要があるだろう。また、安易な利用者負担にならないような形で、国による費用負担の詳細も含めて明確にすべきではないかと。

○ドイツは基本的には連邦警察が実施主体であるが、フランクフルトではそれを空港がやろ

うとしているということで、原則は国がやるとしつつ、個々の空港の経営判断によって、空港が実施主体になることも選択できるような制度なのではないか。そのような観点から、ドイツにおける制度の全体像について、しっかりと調査を進めることが必要。

○カナダについては、民営化する新たな実施主体がどのような性格の主体なのか、例えばその国の出資の有無といったところも調査ができればよいと期待している。

○これまでの調査については、コロナ禍の制約もあり表面的なものにとどまっているが、今後はそれぞれの制度が導入されている理由や費用負担の仕組みや考え方について掘り下げて調査を行うことが必要。その上でどのような制度とすることが我が国の実情に照らして適切なのか、結論ありきでなく、しっかりとした議論を行う必要がある。

○海外調査にあたっては、国によって空港運営の形態が異なっている点に注意が必要。羽田のように滑走路等の基本施設は国が管理し、ターミナルビル等は民間の主体が管理するといった形態については、海外では例が少ないと思われる。今後の検討に際しては、国によってその背景にある事情が異なるということも十分に考慮すべき。

○内部脅威については、最近のテロ対策で大きなポイントであると認識しており、そのような観点から空港従業員に対する検査が各国でどのように実施され、費用はどのようにして賄われているのかについても調査が必要。

○実施主体の検討を、いかにして今後の保安検査の質の高度化、旅客の利便性に結び付けていくのかという視点が重要。具体的には、それぞれの国における保安検査に関する制度の全体像を把握することが必要であり、そういった視点から海外調査をしっかりと実施するようお願いしたい。

○質の高度化は大変お金がかかる問題であり、保安検査機器の高度化で、イニシャルコストも、ランニングコストも極めて高額となっている状況にある。その中で必要な費用をどのように賄うかということは、安定的かつ持続的な制度をつくるためにも極めて重要な視点である。その費用負担の問題についての調査をしっかりと行って頂きたい。

○全ての空港運営者が民営化されているわけではないのではないかと。例えば国や第3セクターである公的な機関が、未だに空港運営を行っているところもあると思われるため、空港運営者の性格についても意識して調査してほしい。

○ヨーロッパにおいては、それまでの警察が行っていたものを空港運営者に変更した事例がある。警察がやっていたということは100%税金で賄われていたわけだが、それが空港運営者に変更された場合、その費用負担はどういう形になったのか、その点も是非調査してほしい。

○海外調査は3年前にもヨーロッパで実施しており、例えばスキポール空港では、テロが万が一発生した場合の補償や保険についても調査している。これらもふまえて、今後、空港会社、航空会社も入って、実務レベルで調査項目を絞って、成果を明確化することが必要ではないか。

○スケジュールについて、海外調査結果を受けて、その課題を明確にして、丁寧かつ迅速に検討を進めていくことが必要。今後、調査の進展に合わせて、課題毎のスケジュールを共有頂きたい。

○全ての調査結果が明らかにならないと何も決まらないというのは適当ではないので、制度設計の骨格となるような事項についてまず調査・議論を行い、制度を施行するまでにもう少し細かい実態を調査・議論するという進め方が良いのではないか。

○海外調査においては、保安検査員の確保・定着策や旅客への周知に関する方法など、現場の運用改善に資する内容についてもヒアリングを実施していただきたい。

○空港の保安、安全について法的根拠を持っている国があれば、それについても調査してほしい。

○海外調査は重要だが、その制度の施策のベースとなるその国の文化、国家としての自衛権や警察権の行使の考え方の違いから、運営形態の認識の一致を図ることは難しい。どんなに良い制度をつくっても現場が回らないと意味がない。検査員の待遇や働き方、費用負担等、さまざまな方面からもしっかり深掘りを行うことが重要。7月～9月に検査員WGが開催予定とのことなので、この有識者会議からWGに下ろして、是非具体的な検討課題を出して頂きたい。

→有識者会議と検査員WGは別の位置づけになっている。なお、有識者会議において、基本方針をご議論いただき、検査員の労働環境の改善等に取り組む旨を記載している。その点も踏まえ、実務者レベルの検査員WGを通じて改善を図っていきたいと考えている。

○海外調査については、法的根拠、制度の骨格、オペレーションを調べるのが非常に大事。国を調査するのか、空港を調査するのかで大分意味が変わってくる。制度設計、法的根拠、文化、社会的背景については国を対象にして調査すべきであり、オペレーション上の課題については空港を対象にして調査すべきではないか。

その他全般について

○民営化の方向性について、ウクライナ侵攻、コロナ等の様々な国際情勢を考慮すると、本当に今後も民営化の方向に行くのか、といった面でも検討する必要があるのではないか。

○保安検査の厳格化と利便性の両立が重要。日本の空港の安全性は、今後、観光立国として

の優位性にも貢献すると考える。

○迅速かつ丁寧に検討を進めていくためには、あと2～3回の議論では足りないと認識しているため、是非ワーキンググループを立ち上げたい。費用負担、管理主体、賠償責任といった重要な論点については並行してワーキングにかけて、関係者間である程度試案を作った上で、この本会議にかけていかないと間に合わないのではないか。とりあえず委員の総意として提案するので、是非検討頂き、次回会議までにその検討結果を伝えて頂きたい。

以 上