

第10回保安検査に関する有識者会議 議事概要

日 時：令和5年6月6日（火）15：00～16：40

場 所：中央合同庁舎第2号館 共用会議室2A・2B

出席者：

（委員）

板橋委員(Web)、大塚委員、折田委員、加藤委員、住野委員(Web)、戸崎委員、
名和委員、橋本委員

（行政側）

航空局 平井安全部長、渡邊参事官（安全企画）、北間企画室長、
大井航空保安対策室長、藏安全政策企画官

議事概要

<議事：「空港における旅客の保安検査の実施主体及び費用負担の見直しの方向性について」>

- これまでお願いしてきた事項を取り込み、とりまとめられており大変感謝。今後の検討においては、空港管理者と警備会社との契約内容が、国管理空港と民営の空港で統一になるように検討してもらいたい。また、品質確保の観点では、これまでの価格競争一辺倒の契約のあり方から、個社ごとの実績や教育実施体制なども考慮した契約のあり方へ見直すこと、また、警備業務職員の処遇が改善されるよう、引き続き検討してもらいたい。
- これまでの3年間の議論のとりまとめに感謝。一方で、費用負担のあり方や、適正な保安関係料金水準およびその徴収方法についてはまだまだ課題が多く、来年春頃までに最終とりまとめということなので、それまでに関係者間の合意が得られるよう取り組んでもらいたい。
- 今後の議論を進めていくにあたっては、関係者からの意見聴取の場も設け、引き続き丁寧な合意形成を図ってほしい。
- 保安検査は国家安全保障上も重要な対策であることから、今後も国がリーダーシップをもって牽引してほしい。
- 実施主体のあり方について、小規模空港や離島空港に関しては、航空保安に精通した人材の有無や保安検査の実施能力の観点などの懸念もあるため、とりまとめにあるとおり、空港の特徴をしっかりと検証しながら検討を進めて頂きたい。

- 空港管理者を実施主体とすることの最大の懸念は、空港ごとに保安検査のレベルのばらつきが生じる可能性があることであり、このようなばらつきを生じさせないため、とりまとめにあるとおり国による指導監督だけではなく、財政支援も必要。
- また、とりまとめにあるとおり、安定的な財源を確保することが極めて重要。一方で、旅客に過度な負担がかからないよう、広い意味で受益者である国や航空会社にも負担をお願いする形で検討を進めて頂きたい。
- PSSC の金額設定については、近隣諸国との競争にも晒されており、コストだけを考慮して設定することは困難。適切にコストを転嫁できず、経営を圧迫するリスクがある。フランスの空港税の例のように、国が一括して徴収している例も踏まえながら、今後の費用負担のあり方についての検討を進めて頂きたい。
- 令和7年度以降順次運用開始するという目標について異論はないが、とりまとめのとおり、費用負担の問題や、空港管理者と航空会社との役割分担と連携、保安検査に起因した事故等に関する補償の問題等の論点について、スケジュールにとらわれず丁寧な議論をし、具体的な解決策を見出す必要がある。
- 実施主体については、これまで一義的には国が航空保安の実施主体であるべきと主張してきたところ、今回示していただいた方針では、会社管理空港やコンセッション空港において主張との乖離があるが、この方向性で進む場合には、大規模空港では、異なる航空会社が保安検査の責任主体となるよりも、保安水準の均質化が進む可能性はあるが、全国の空港間での均質化は難しいと思われるので、今後、国は保安基準の適切な制改定や運用、指導・監督をしていくことが重要となる。
- 空港管理者が実施主体となる場合には、空港管理者、航空会社、検査会社の3者の連携をどうするか決めておく必要がある。
- 費用負担については、これまで全額国が一般財源より負担すべきであると主張してきたところ、今回示していただいた方針では乖離があるものの、旅客負担の割合を高めることはやむを得ず、一人当たり105円という現行の保安料は、保安検査業務の価値にかなったものとは言い難い。海外との比較でもそれは明らかであり、適切な水準に上げるよう検討頂きたい。また、今後の検討にあたり、保安関係料金は、旅客にとって透明性が高いものであるべきであり、航空運賃に内包するのではなく、旅客が航空券を購入する際に明示されることが望ましい。
- イベントリスクを踏まえると、費用については一般財源化を考えるべき。諸外国の例を見ても航空会社の費用負担がないことを踏まえ、今後の議論でも航空会社負担がないよう進めてもらいたい。

- とりまとめにあるとおり、費用負担のあり方について、保安検査員の処遇改善を含めた保安関係料金の金額を考える必要があり、保安検査員の人材不足の問題もあるので、費用がかかるが新しい技術の導入を積極的に進める必要がある。
- 航空保安の受益者は、利用客のみではないことから、航空会社、国も含めて考える必要があり、やはり国が関与し、保安関係料金について何らかの基準を設ける必要がある。
- 保安検査は安全保障の観点から極めて重要であり、国は引き続き責任をもった対応が必要である。また、今回のとりまとめでは、諸外国を参考に検討を進めてきたが、空港の民営化の流れが変わることもあり得るため、とりまとめの「おわりに」に盛り込まれているとおり、今後の時勢を捉えて検討していく必要がある。
- 実施主体の業務範囲について、保安検査業務は引き続き検査会社に委託されるとの認識だが、検査会社との契約調整や、時間帯ごとのレーン数をどのように開けるのか、検査場の品質管理といった業務は、実施主体である国や地方自治体が行うのか。運営実務のあり方についても重要な検討課題と認識しており、並行して調整をお願いしたい。
- 費用負担や財源のあり方については、空港間の公平性について論点として考慮してほしい。PSSC を広く取り入れた場合、空港の規模や収入の大小によって料金格差や保安検査場の対応力の格差が生じないか、あるいは保安料と PSSC とで管理形態の違いにより徴収方法が変わった場合にも空港間格差が生じないか懸念。
- 今まで航空会社が行っていた保安検査の委託契約について、中規模空港やコンセッション空港で契約が調わない場合のフォロー等も必要。
- 補償について、今までは実際に飛行機を運航している航空会社と検査会社で対応していたことが、空港運営者としてどこまで補填ができるのか、どうやって安全を担保するのかという不安がある。これは小規模空港だけではなく、中規模やコンセッション空港であっても同様。
- この方向性についてサポートして参りたい。航空会社は安全文化の醸成、安全管理活動に長年航空局の指導の下、取り組んできた経験をもとに、保安検査の実施主体を務めてきた。今後実施主体が変わる中、国による指導監督に加え、各主体による自発的な保安文化の醸成、品質向上の取り組みが重要となると考える。我々も一緒に取り組むので、国は業界としての保安文化の醸成、保安管理活動の推進を牽引いただきたい。

- 方向性について、他国の例を参考にすれば、異論はない。第4次観光立国推進基本計画においても、出発時の航空保安検査の円滑化を図りつつ厳格化を実現する旨の記載があり、2030年の訪日外国人旅行者6000万人を見据えれば、一刻も早く、国がリーダーシップを発揮し進めてもらいたい。
- 今後の地方への誘客の観点から、地方空港への国際線の就航も増加していくと思われ、全国の保安水準の均質化ができるかが、国家安全保障の確保に繋がっていく。恒常的に質の高い保安検査を提供できる仕組みを考えていく必要がある。
- とりまとめ本文は、論点・方向性がよく明確になっている。
- 国の役割をどうしていくのか、という点に関しては、国管理空港の実施主体や、空港間の保安水準の均質化のための基準の制改定、保安関係料金の財源確保の部分等で示されており、これらが合わさったものであると理解している。
- 今後の具体的な料金の検討においては、保安関係料金に国内線と国際線の差だけではなく、会社管理、国管理、コンセッション空港の収入の独立性をどうするか、といった受益の範囲や料金プールの範囲をどこまで認めるのか、といった議論が必要だろう。また、空港の国際間競争を視野に入れるとしても、その際、利用者負担の観点から、上限認可となっているPSFCも含めた検討が必要ではないか。すべての料金を画一に規制で縛ってしまわず、ある程度の自由度を確保することも重要ではないか。また、自治体の関与をどうするのか、という論点もある。料金について空港間競争を誘発しないという点もあるが、人手不足の折、低賃金では人は集まらないから、上振れする。
- 持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会でも議論されているが、検査業務時間のみに対し委託料を支払っている状況について、便と便の間の空き時間対策を考えてほしい。拘束時間全てに賃金を出すことは難しいのであれば、マルチタスク化等を検討し、働くべくして賃金が出る体制が必要。
- 保安検査員の処遇改善に関し、空港保安警備は、警備業法上1号警備業務にあたり、施設警備と同分類となっており、施設警備の人件費単価に関しては、国土交通省が入札の際の目安として、建築保全業務労務単価として示している。ただし、空港保安警備は、施設警備に比して、X線検査機器の扱い等があり、職員の教育時間がかかなり異なり、当該単価は参考にならない。
- 空港間の均質化については、保安検査員には警備業法の検定合格者を配置することとなっており、当該観点からも均質化が図られていると認識している。

○方向性については、国民からの理解が重要であり、丁寧に説明していくことが重要。

○関係者間の合意形成が非常に重要であり、また、多様な運営形態の空港がある中で具体的にどうしていくのか、今後丁寧な議論が必要となる。令和7年度以降に実施主体を移行していくにあたり、具体的な工程を明らかにした上で、進めてもらいたい。

以 上