

# 実施主体の円滑な移行等に向けた論点について

令和6年11月26日  
国土交通省 航空局

# ご議論いただきたいこと①(実施主体の移行について)

**保安検査の実施主体を空港管理者に移行することを軸に検討を進めるに当たり、実施主体移行に係る役割分担や移行対象空港に関する以下の実務的な論点について、どのように考えるべきか**

## 1. 実施主体の移行について

### ＜1.1 実施主体移行後の役割分担＞

- ・保安検査の実施主体を空港管理者に移行した場合であっても、機内への持ち込みが禁止されている物品への旅客への周知や、保安検査の効率的な実施のための旅客情報の提供など、引き続き航空会社が担うべきと考えられる役割について、どのように考えるべきか。

### ＜1.2 国管理空港における空ビル会社の役割＞

- ・国管理空港においては、空港ビル施設の管理を空港ビル会社が担っているところ、国と空港ビル会社の役割分担をどのように考えるべきか。

### ＜1.3 移行の範囲＞

- ・各空港ごとの特性を踏まえて、移行の範囲や進め方について、どのように考えるべきか。
- ・一般旅客向けの保安検査場のほか、航空会社専用のプレミアムレーンや、従業員向けの保安検査場、預入手荷物検査などの移行のあり方について、どのように考えるべきか。
- ・現状、保安検査の実務は航空会社や委託先の検査会社が担っており、空港管理者は実務に関与していないケースがほとんどである一方、一部の空港においては、国際線の保安検査場を中心に、検査会社との契約事務を空港管理者が担っている例があるなど、保安検査場ごとに空港管理者の関与の度合いに差があることを踏まえて、どのように移行を進めていくべきか。

### ＜1.4 損害賠償・保険＞

- ・保安検査に係る損害賠償責任について、現状、航空会社と検査会社の間で取り決めが行われているところ、移行後はどのように考えるべきか。また、移行後の損害賠償リスクについて、どのように考えるべきか。

**保安検査の実施主体を空港管理者に移行することを軸に検討を進めるに当たり、費用負担や保安関係料金に関する以下の実務的な論点について、どのように考えるべきか**

## **2. 費用負担の見直しについて**

### **<2.1 費用負担のあり方>**

- ・各空港における保安検査に係る費用負担については、保安検査が、空港内の安全確保のみならず、航空輸送の安全確保にも寄与するという点や、直接の受益者である旅客から透明性のある形で負担いただく観点も踏まえて、どのように考えるべきか。

### **<2.2 国管理空港の費用>**

- ・国管理空港における保安検査に係る費用については、現状、保安料を原資に、実施主体に対して経費（人件費・検査機器の整備費用）の1/2を負担しているところ、上記の考え方の整理を踏まえて、保安料に含むべき保安検査関係の費用をどのように考えるべきか。

## 参考資料

---

# 米国および諸外国における保安検査の実施主体

## 米国同時多発テロ

※ 1 : Aviation and Transportation Security Act      ※ 2 : 検査実施者は航空会社から委託された検査会社

➤ 2001年の米国同時多発テロを受け、航空分野を含む交通セキュリティを担当する運輸保安局（T S A）を設立する法律※ 1 が制定され、航空保安体制を見直し、**保安検査の責任主体を航空会社※ 2 からT S Aに変更した。**

## 諸外国の実施主体

|       | 日本   | 米                              | NZ                    | 英                                                             | 仏 | 豪 | 星 | 独    | 加                     |
|-------|------|--------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------|---|---|---|------|-----------------------|
| 実施主体  | 航空会社 | 国<br>(運輸保安局)<br>※2002年航空会社より変更 | 国<br>(保安当局)<br>対象は5空港 | 空港管理者<br>※英：1980年代に国より変更<br>※仏：1980年代に国より変更<br>※星：2009年に国より変更 |   |   |   | 連邦警察 | 公法人<br>※2002年航空会社より変更 |
| 実際の検査 | 検査会社 |                                |                       | 検査会社                                                          |   |   |   |      |                       |

| 発生時期    | 空港   | 事案概要                                                                    |
|---------|------|-------------------------------------------------------------------------|
| 2019年9月 | 伊丹空港 | 保安検査において持込制限品を発見したものの、誤って旅客に返却、そのまま通過させた。危険物等所持制限区域内のすべての旅客に対し再検査を実施した。 |
| 2022年9月 | 羽田空港 | 保安検査を行う職員が検査業務実施中に旅客から暴行、傷害等を受けた。                                       |
| 2023年3月 | 那覇空港 | 危険物等所持制限区域において持込制限品が発見された。同区域内のすべての旅客に対し再検査を実施した。                       |
| 2023年5月 | 那覇空港 | 不審者が車両により空港の制限区域に侵入し、運航前の航空機に侵入した。                                      |

# 保安検査に関する有識者会議に係る中間とりまとめ概要

## 保安検査をめぐる情勢

- ・国際的なテロの発生
- ・日本国内で予定されている国際的イベントやインバウンドを含めた今後の航空需要の増加
- ・保安検査員をめぐる構造的な課題（人手不足、技能向上、労働環境改善等）



保安検査の量的・質的向上など航空保安対策の充実を図る必要

## 課題解決の方向性

### ①保安検査の位置付け

#### 【現状】

- ・航空会社が搭乗旅客に保安検査を実施（運送約款で担保）



#### 【方向性】

- 保安検査の法律上の根拠の明確化
  - 旅客等に対し保安検査の受検を義務付け（未受検の場合には罰則）
  - 受託手荷物検査の義務付け

### ②関係者の役割分担・連携強化

#### 【現状】

- ・国が保安上の基準（通達）を設定
- ・保安検査は各航空会社が検査会社に委託



#### 【方向性】

- 国は ハイジャック・テロ等の防止に関する「基本方針」 を策定
  - ＜基本方針の内容＞
    - 国の役割の明確化（主体的に全体をマネジメント）
    - 航空会社、空港会社等関係者の役割の明確化、連携
- 関係者の 役割分担、連携強化について継続的に検討



「基本方針」に反映

### ③保安検査の量的・質的向上策

#### 【現状】

- ・各航空会社を通じて検査会社の取組を推進
- ・ボディスキャナー等先進機器の導入
- ・上記取組に対し、保安料（105円/人）を財源に国から補助



#### 【方向性】

- 国による検査会社への 指導・監督の強化
- 更なる 先進機器の導入推進（財源の充実を含む必要な対応策を継続的に検討）



## 背景・課題

○ コロナ禍からの航空需要の回復や将来の増大、国際的なイベントの実施等を見据え、旅客等の安全を確実に確保する必要。

○ 保安検査に係る以下のような課題を踏まえ、**航空機に搭乗する旅客に確実に検査を受検させる仕組み等が必要。**

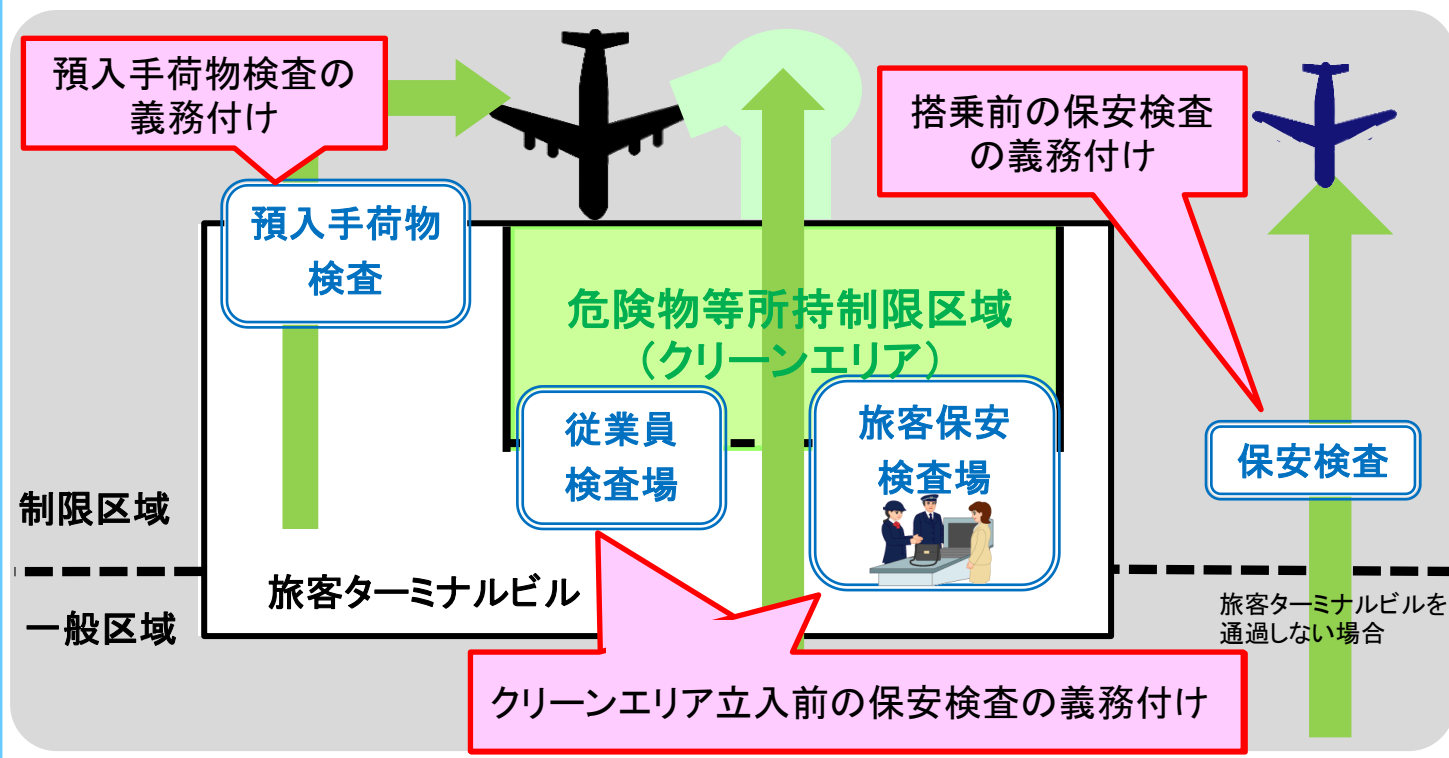
①保安検査の明確な法的位置づけがなく、旅客の協力を得にくい、毅然とした姿勢で検査に臨みにくい

②検査の確実な実施や事案への迅速な対応のため、複数の関係者による連携強化や国のリーダーシップの強化が急務

③離職率の高い検査員人材の確保・育成や今後の航空需要の増大に対応した検査の高度化など、保安検査の現場における量的・質的向上が課題

## ①保安検査等の法律上の根拠・保安職員の権限の明確化

- 旅客等に対し航空機搭乗前の**保安検査の受検義務付け**（未受検の場合には**罰則**）
- 預入手荷物検査の義務付け**
- 保安職員が職務遂行のための指示を出す権限を明確化**



## ②ハイジャック・テロ等の防止に関する国の役割の明確化・関係者間の連携強化

○国土交通大臣は「**危害行為防止基本方針**」を策定。航空保安対策全体を**主体的にマネジメント**。

【危害行為防止基本方針】

- 国が実施すべき施策
- 関係者（空港会社、航空会社、検査会社等）が講ずべき措置
- 国や関係者の連携協力確保
- 保安検査等の実施体制強化・検査能力向上 等

○基本方針に基づき、国土交通大臣は関係者に対し**指導、助言**

## ③保安検査の量的・質的向上のための措置

○保安検査等の業務の受委託に係る**基準策定**

○保安検査等の実施主体と業務受託者に対する**報告徴収・立入検査、改善命令**

※制度面以外の点でも、先進機器の導入推進、検査員の労働環境改善のための官民での検討等の取組を継続的に実施（基本方針に記載）

※保安検査の実施主体は省令に委任

# 危害行為防止基本方針について

## 航空法の一部改正（令和3年6月11日公布、令和4年3月10日施行）に基づく危害行為防止基本方針の策定

○国土交通大臣は「**危害行為防止基本方針**」を策定（令和4年3月10日公表）。航空保安対策全体を**主体的に**マネジメント。

（航空保安対策に携わる主体は、危害行為防止基本方針に基づいて必要な措置を講じることが求められる）

○基本方針に基づき、国土交通大臣は関係者に対し**指導、助言**

## 危害行為防止基本方針のポイント

### 一 危害行為の防止の意義及び目標に関する事項

- ・危害行為の防止は航空輸送の安全確保の上で至上命題、国家安全保障上も重要
- ・ハイジャックや空港等へのテロを引き続きゼロとする

### 二 危害行為の防止のために政府が実施すべき施策に関する基本的な事項

- ・航空保安対策に関し政府は主導的な役割を果たす
- ・先進機器の導入推進や保安検査員の労働環境の改善等保安検査等の量的・質的向上の取組
- ・関係者への指導・監督
- ・保安検査の実施主体・費用負担のあり方等、中長期的な課題の検討 等

### 三 保安検査／四 預入手荷物検査に関する基本的な事項

- ・検査の意義・目的や検査の対象、検査の方法 等

### 五 保安検査等の実施体制の強化及び検査能力の向上に関する基本的な事項

- ・保安検査の量的・質的向上のための人材確保・育成、教育・訓練の充実・支援、先進的機器の導入推進 等

### 六 その他危害行為の防止のために空港等の設置者等が講ずべき措置に関する基本的な事項

- ・保安検査・預入手荷物検査以外に各主体が講ずべき航空保安対策（各種施設の航空保安対策）や職員による危害行為防止のための指示に関する事項 等

### 七 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

- ・主体毎の役割分担や費用負担（そのあり方については中長期的課題として引き続き検討）
- ・各種会議体を活用した関係者間の連携強化 等

### 八 その他危害行為の防止に関する基本的な事項

- ・基本方針の有効性の評価・定期的な見直し 等

## 衆議院

- 四 保安検査における国、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の見直しについて、諸外国との比較を十分に行い、期間を定めて検討を行うこと。
- 五 保安検査の適正な費用負担の在り方について、早期に見直しを検討すること。特に、航空会社も費用を負担している現在の制度では、民間企業の経営状況でその費用に影響が生じる可能性があることを十分に考慮し、検討を進めること。

## 参議院

- 四 保安検査における国、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の見直しについて、諸外国との比較を十分に行い、期間を定めて検討を行うこと。
- 五 保安検査の適正な費用負担の在り方について、旅客から徴収している保安料の意義や位置付け、水準の見直しの必要性も含めて、早期に見直しを検討すること。特に、航空会社も費用を負担している現在の制度では、民間企業の経営状況でその費用に影響が生じる可能性があることを十分に考慮し、検討を進めること。

令和5年6月 保安検査に関する有識者会議とりまとめ

1 背景

- 我が国の旅客への保安検査は、諸外国を参考に航空会社を実施主体としているところ、その後、諸外国では検査の厳格性と利便の両立等を目的に、主体を航空会社から空港管理者等に変更
- 令和4年3月施行の改正航空法(保安検査の義務化等)の国会審議における附帯決議では「**保安検査における(略)役割分担の見直しについて、諸外国との比較を十分に行い、期間を定めて検討を行うこと**」とされ、
- 国交省に設置された有識者会議において「令和5年夏から秋頃までに今後のあり方の骨格となる方向性の打ち出しを目指す」となっているところ

2 実施主体の現状と海外の事例

- 日本では、空港内で複数の航空会社が主体となるため、**事案発生時の迅速な対応、空港内の保安水準の維持**に課題。**旅客利便と検査の厳格性を同一主体が追求することの懸念**も存在
- 諸外国では**空港管理者が主体となる事例が多く**、これにより**検査の厳格性と旅客利便性を確保**(保安当局や連邦警察・公法人が主体となるケースもあり)

※1 空港混雑が顕在化し、フランクフルト空港では保安検査の権限を空港管理者に委任する方法を開始(2023/1)  
※2 空港混雑化への対応及び運営の効率化の観点から、民営化を進める計画あり

|       | 日本   | 米                          | NZ                | 英                                                             | 仏 | 豪 | 星 | 韓国 | 中国 | 独          | 加                           |
|-------|------|----------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------|---|---|---|----|----|------------|-----------------------------|
| 実施主体  | 航空会社 | 国(運輸保安局)<br>※2002年航空会社より変更 | 国(保安当局)<br>対象は5空港 | 空港管理者<br>※英:1980年代に国より変更<br>※仏:1980年代に国より変更<br>※星:2009年に国より変更 |   |   |   |    |    | 連邦警察<br>※1 | 公法人<br>※2<br>※2002年航空会社より変更 |
| 実際の検査 | 警備会社 |                            |                   | 警備会社                                                          |   |   |   |    |    |            |                             |

3 費用負担の現状と海外の事例

- 我が国の保安検査費用(機器・人件費)は、実施主体である「航空会社」が5割を負担し、5割を、旅客一人あたりに定めている「保安関係料金(保安料、PSSC)」で負担
- 米国を除く諸外国の保安検査費用は、旅客一人当たりで定めている「**保安関係料金**」で**全額負担(旅客にとって費用と使途が明確)**
- 保安関係料金は、国際、国内で料金が異なり、諸外国では、日本より高いケースが多い

※空港使用料のうち、保安検査に係る費用に充当されている年間の総計額(推計値)を乗客数で除した値(令和元年度)

| 単位:円     |    | 日本           |                |       | 米       | NZ           | 英               | 仏           | 豪        | 星                | 独          |
|----------|----|--------------|----------------|-------|---------|--------------|-----------------|-------------|----------|------------------|------------|
| 実施主体     |    | 航空会社         |                |       | 国(保安当局) |              | 空港管理者           |             |          |                  | 連邦警察       |
| 保安関係料金/人 | 国内 | 国            | 会社             | 地方    | 約780    | 約620~660     | 約170~1150       | 旅客サービス料等を含む | 約150~300 | なし               | 約1130~1730 |
|          | 国際 | 105          | なし<br>約100~530 | 約130※ |         | 約1200~1470   | 約170~1380       |             | 約250~610 | 約4080(旅客サービス料含む) | 約1200~1450 |
| 徴収先      |    | 航空会社         | 旅客             | 航空会社  | 旅客      |              | 旅客              | 旅客          | 航空会社     | 旅客               | 航空会社       |
| その他      |    | 5割を保安関係料金で充当 |                |       |         | 6割を保安関係料金で充当 | 原則、全額を保安関係料金で充当 |             |          |                  |            |

※**空港混雑の解消、保安検査員の人材不足に加え、航空保安関連事案も発生。検査体制見直しは喫緊の課題。**

令和5年6月 保安検査に関する有識者会議とりまとめ

## 4 我が国の「保安検査の実施主体・費用負担」の見直しの方向性

- 保安検査の厳格かつ確実な実施にあたっては、「旅客に対し一定の客観性をもち検査」を行え、かつ、「空港全体で同一の保安水準を確保し、事案発生時に迅速に対応」できる体制が極めて重要である。
- 加えて保安検査には「旅客利便性の確保との両立」とともに、見直しにあたっては、円滑かつ迅速に移行する必要があることから、以下を軸に検討を進めることが適切である。

【イメージ】

※コンセッション契約の変更の上

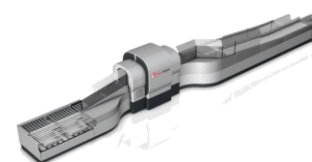
**実施主体**： 空港を一元的に管理する者であり、空港の特性等を十分に把握している「空港管理者」に移行

**費用負担**： 充実かつ安定した財源確保に向け、直接の受益者である旅客からの透明性を確保した形での負担とともに、関係者（国、航空会社等）の一定の負担からなる仕組みの構築

|             | 現在   | 見直し後  |
|-------------|------|-------|
| 国管理(羽田、那覇等) | 航空会社 | 国     |
| 会社管理(成田、中部) |      | 空港会社  |
| 地方管理        |      | 地方自治体 |
| コンセッション空港   |      | 運営会社※ |

- これにあたり、国は、各空港において適切な保安水準が確保されるよう、危害行為防止基本方針（令和4年3月制定）に基づき、航空保安に関する基準の制改定、監査等を通じた指導監督、対策に係る関係機関との総合調整等に確実に取り組む必要がある。
- また、検討を進めるに際しては、以下の論点についての解決が前提。
  - ① 将来のインバウンド増、世界的な航空セキュリティの重要性の高まり等を踏まえ、最新検査機器の円滑な導入、十分な検査要員の確保が必要となることも見据え、  
適正な「保安関係料金の設定水準」と「国、空港管理者、航空会社、旅客等の負担割合」に加え、透明性を確保した費用徴収方法、保安検査の効率化等利便性を向上させる方法
  - ② 保安検査から搭乗までの誘導や持ち込み禁止物の旅客への事前周知など旅客サポートのための航空会社等との連携方法
  - ③ 空港規模や特徴等を十分に考慮した上で、例えば地方自治体管理空港など早期移行が困難な空港については段階的に進めるほか、単独航空会社の就航する空港の取扱いなど、工夫が必要である。ただしその場合でも一定の期限を設けることが必要
  - ④ 保安検査に起因する損害賠償や追加コスト負担が生じた際の責任分担や補償のあり方

スマートレーン



保安検査場の混雑状況



※国の設定した関係者の検討の場合

今後、有識者を含む会議体において、関係者間で議論を継続し、運用開始に向けた準備や詳細な制度設計の検討・調整を進め、順次新制度への移行を進めることを期待。

# 保安対策に係る航空法体系(令和3年法改正後)

## 第9章第1節 危害行為防止基本方針等

**法第131条の2の2第1項**：国土交通大臣が危害行為防止基本方針を策定

→保安対策に携わる各主体（航空会社・空港設置者等）が講ずべき措置・役割分担等を明確化

※主体（第2項第6号）：空港設置者、航空旅客取扱施設の管理者、航空会社、保安検査実施主体、保安検査業務受託者 等



**法第131条の2の3第1項**：各主体に対する**危害行為防止基本方針に基づく危害行為防止措置の実施を義務付け**

**第2項**：各主体の職員は、危害行為防止措置を的確に実施するため必要があると認めるときは、旅客等に対し、必要な行為をすること・措置の実施を妨げる行為をしないことを指示できる

### 保安検査 (法第131条の2の5第4項、第6項)

#### 空ビル会社等

旅客以外の者に対する  
検査

旅客・機内持込手荷物  
の検査

#### 航空会社

預入手荷物検査

### 預入手荷物検査 (法第131条の2の6第1項)

### 左記事項以外の保安対策

#### 空港設置者

**法第47条、第47条の2、規則第92条、第92条の4**  
 ・空港機能管理規程に「危害行為防止措置」に係る記載  
 ・空港で営業を行う者に対して危害行為防止措置を講じさせる  
 ・危害行為防止措置に関する協議を行うための協議会の設置  
**危害行為防止基本方針**

・空港全体の保安対策実施の総括、制限区域への不法侵入防止、ランドサイド警備等

#### 航空会社

**法第100条、規則第210条第1項第7号**  
 ・事業計画で「危害行為防止の内容」を記載

#### 法第106条

・旅客・手荷物に対する保安検査の受検義務を運送約款に規定

#### 危害行為防止基本方針

・航空機やコックピットへの不法侵入防止等

何人に対し、航空機又は危険物等所持制限区域に立ち入る前に、危険物等※を所持していないことについて、**保安検査の受検を義務付け**  
 (検査主体は省令委任)

※法第86条の爆発物・危険物等との関係

#### 法第131条の2の5における危険物等

国際線 ・国土交通大臣が指定する方法以外の方法で持ち込まれる液体

#### 際内共通

#### 法第86条における爆発物・危険物等

- ・火薬類
- ・引火性、発火性のある物質
- ・凶器、人に著しく害がある毒物
- ・酸化性物質、放射性物質、病原体等 等

#### 法第131条の2の6における爆発物等

際内共通 ・火薬類

○今後の航空需要の回復・増大に対応するため、旅客の利便性向上を図りつつ、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査の量・質をともに向上させていくことが極めて重要。

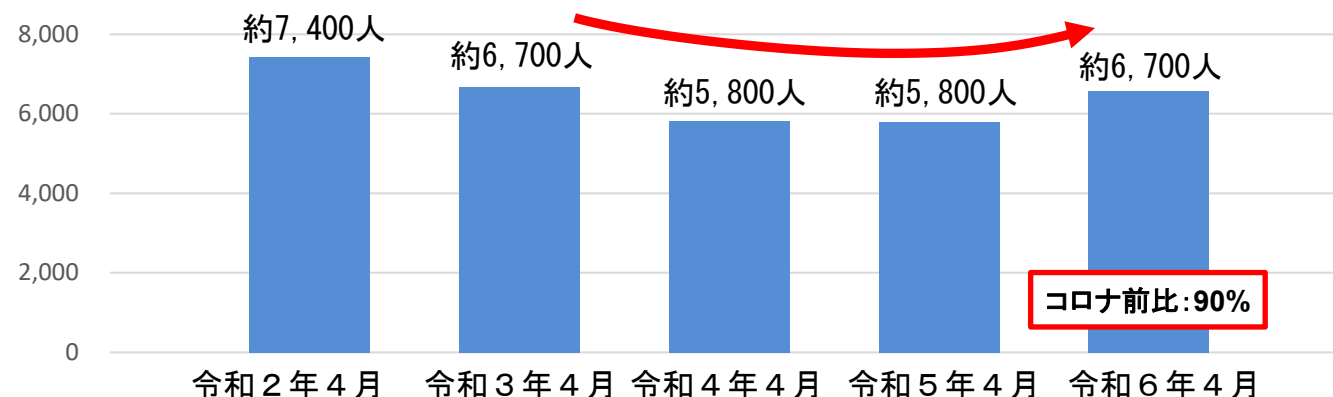
このため、保安検査員の処遇改善に関する支援やスマートレーン等の先進的な検査機器の導入促進など、必要な取組を推進する。

○これに伴い、国管理空港※及び共用空港における保安料を、有償旅客一人あたり **105円から250円に引き上げ**。

※コンセッション空港を除く。

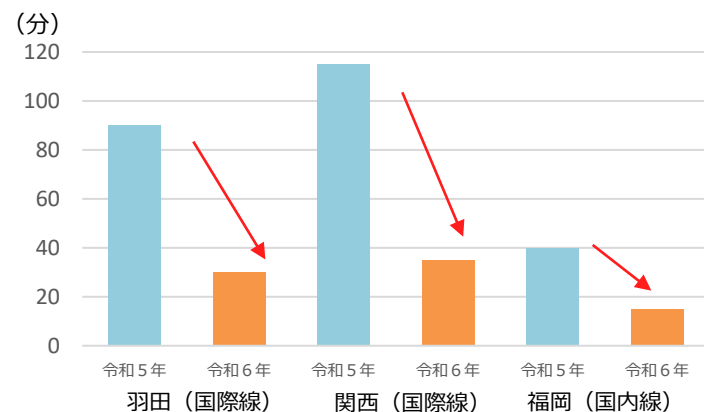
## 保安検査員数の推移(全国)(※)

(※) 全国の空港で、旅客及び機内持込手荷物の検査、従業員検査、預入手荷物検査を行っている保安検査員の人数。各年度4月1日時点



## 保安検査場の混雑状況

主要空港における保安検査場の最大待ち時間の状況(例)



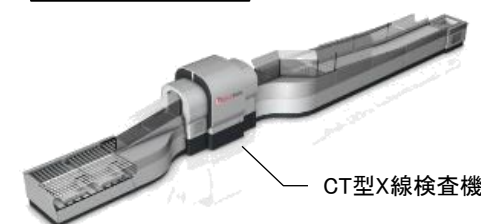
保安検査場の混雑状況は、保安検査員数の回復やスマートレーンの導入拡大により、昨年に比べて大幅に改善。しかし、2030年の訪日外国人旅行者数6000万人という政府目標を踏まえると、人材の確保や勤務環境の改善に関し、一層の取り組みが必要。



保安検査場の混雑の様子(令和4年年末頃)

## 高度な保安検査機器

### スマートレーン



自動で手荷物の仕分け、搬送が可能なレーン(CT型X検査機との組合せによりノートPCや液体物を取り出すことなく検査することも可能)

### ボディースキャナー



現行の接触検査に代わるものとして、自動的に非接触で人体表面の異物を検知する装置

### 高性能X線検査装置



預入手荷物に爆発物が含まれていないか自動的に検知するシステム

検査精度(セキュリティレベル)の向上、保安検査員の負担軽減、旅客利便性の向上が期待