

第 1 回
空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた
実務者検討会議
議事概要

日 時：令和 6 年 1 1 月 2 6 日（火） 1 3 : 3 0 ~ 1 5 : 0 0

場 所：中央合同庁舎第 2 号館 1 2 階国際会議室（オンライン会議併用）

出席者：

（委員）

板橋委員、池之谷委員、今井委員、大塚委員、折田委員、加藤座長、北林委員、
小島委員、塩田委員、須田委員、徳永委員、名和委員、原委員、日巻委員

（行政側）

航空局 蔵持次長、秋田航空ネットワーク部長、北澤安全部長、
古屋大臣官房参事官（安全企画）、今井企画室長、藤巻航空保安対策室長、
先光航空保安対策企画調整官

議事概要

<議事 1：本会議について>

○特になし

<議事 2：実施主体の円滑な移行等に向けた論点について>

○昨年 6 月に保安検査に関する有識者会議でとりまとめられた「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」を堅持していただき、実務の検討段階で先祖返りするようなことがないようにお願いしたい。また、各主体において適確に航空保安対策が講じられるよう、国には引き続き、主導的な役割を果たして貰いたい。

○費用負担について、旅客からの透明性を確保した仕組みを構築するためには、国内線も含めて PSSC を設定し、旅客から徴収することが望ましいのではないか。また、旅客数の変動に左右されない安定的な財源を確保する観点からは、国の一般財源から費用を負担することが望ましいのではないか。

○旅客収入の少ない地方の小規模の空港をどのように考えるかが課題。次回の検討会議では、全国にどのような空港があるのか、一覧を示して貰いたい。また、費用負担のあり方について、保安検査員の人材確保に必要となる賃上げ分や、先進機器の導入費用なども含めて検討して貰いたい。

○航空業界としては、国の主導の下、保安検査の実施主体移行に向けて、これまで実施主体として培ってきたノウハウ等が円滑に継承できるように、関係者の皆様と連携しながら取

り組んでまいりたい。また、機内持込み制限品の周知や、旅客情報の提供等も含めて、航空業界としても関係者としてしっかり協力させていただき、保安水準と利便の維持向上に努めてまいりたい。

移行の範囲については、地方の小規模の空港も含めて移行することが適当と考えており、そうした空港も含めて、ノウハウの承継を着実に行ってまいりたい。国に対しては、移行が前向きに進むよう、空港管理者への働きかけを行っていただきたい。検討に当たっては、関係者間において、目安としての大まかな移行のスケジュールが共有できると検討を進めやすいと思うので、ご検討いただきたい。

○航空会社では、国内定期航空保安協議会の活動などを通じて、検査会社様と一緒に航空保安体制を築いてきたものと自負しており、さらなるレベルアップに取り組むとともに、実施主体の円滑な移行に向けて、ノウハウの承継を確実に行ってまいりたい。

○保安検査は航空特有のものであり、ゆえにお客様の体験価値やカスタマーエクスペリエンスに与える影響が非常に大きい。こうした視点からも、実施主体移行後も、航空会社は空港における保安検査プロセスにしっかり責任を持ち、関係者の皆様の期待に添えるような役回りを担ってまいりたい。

○警備業界は、国内定期航空保安協議会様と連携して、保安検査を実際に担ってきているが、そのマニュアルの一つとして「オレンジブック」（※「航空保安検査マニュアル」、制作・発行・管理：ASBC（一般財団法人航空保安事業センター）、監修：国内定期航空保安協議会）が実務では広く活用されている。今後の実施主体移行に当たっては、こうしたマニュアルを活用し、国にご指導いただきながら、できるだけ早い段階で空港管理者や空港ビル会社の皆様と勉強会を開催していくことで、移行がスムーズに進むと思うので、是非ご検討いただきたい。

また、航空会社専用のプレミアムレーンについて、航空会社におけるプレミアムレーンの必要性については理解しているが、保安検査員の分散化を防ぐ観点からは、ある程度集約化していただけると有難く、これは航空会社様の方でぜひご議論いただきたい。

費用負担について、ここ数年、航空会社様と契約の見直しをさせていただき、保安検査員の処遇改善に向けてきた結果、各社とも退職率は下がってきている状況ではあるが、警備業界はまだ他業種に比べると平均賃金の低い業種であり、今後とも、保安検査員に対して十分な処遇改善ができるような費用負担をお願いしたい。

また、スマートレーンは、効率性が上がることに加えて、手荷物を入れるボックスが大きくなるため、手荷物の落下事案がなくなり、お客様からのクレームも減少する効果があるため、その導入は大変重要と考えており、費用負担の議論に当たっては、是非こうした観点も考慮しながらご議論いただけると有難い。

今回の資料にはないが、保安検査員に対するカスハラ対策についても、空港会社様などと

協力しながら進めてまいりたい。

○コンセッション空港の運営権者の懸念としては、何かテロ等の大きな事象が起こった際に、我々のような民間企業の経営に与える影響は非常に大きいものがあるため、必要となる保険料等の料金について、受益者の皆様にしっかり転嫁できるような仕組みを考えて貰いたい。また、航空保安対策は安全保障上の大きな課題であり、空港管理者への国からの補助制度の創設・拡充を是非お願いしたい。ドイツやフランスにあるような、賠償額が一定額を超えた場合に国が補償するような制度も是非ご検討いただきたい。

プレミアムレーンの費用負担については、受益者が誰なのかという点も含めて今後議論してまいりたい。

航空会社との関係について、航空保安の本質的な目的達成ということを考えると、実施主体移行後も空港管理者と航空会社間の連携は必要不可欠であると考えており、引き続き議論させていただきたい。

○空港管理者側において実務的に検討するべき課題として、専門人材の確保、組織体制の整備、検査会社様への委託、保安検査機器の承継や、保安検査機器の保守契約の締結など、多岐にわたる課題を整理する必要があると考えており、実施主体を引き継ぐという意思決定をしてから実際に移行するまで、最低でも1年半ぐらいは準備期間が必要ではないかと考えている。

国内線ターミナルと国際線ターミナルを比較した場合、国際線ターミナルの方が、スマートレーンやインライン検査機器を空港管理者側で整備し、航空会社共用で利用いただいております。事務委任という形で空港管理者側が実務を引き受けることとしているため、実施主体の移行がしやすいと考えている。実施主体の移行については、例えば、この国際線ターミナルの、保安検査場からとか、預入手荷物検査からなど、ある程度区分をして、進められるところから進めていくことで、全体的な移行が進められるのではないかと考えている。

費用負担について、この検討会議では、まずはモデル的に国管理空港について議論していくということかもしれないが、空港ごとの施策などと絡む話もあるため、費用負担については、各空港ごとに柔軟性を持たせていただくと有難い。例えば、空港ごとに、ロボット、AI、生体認証など様々な施策を講じているところであるが、その投資を保安料で回収しているのか PSSC で回収しているのかなどは、空港ごとに異なっているものと認識しており、現行の料金制度と齟齬をきたすことがないような制度設計をお願いしたい。また、保安検査員の人件費の上昇や、検査機器の先進化などにも柔軟に対応できるような制度設計をお願いしたい。

○航空会社との役割分担については、危害行為防止基本方針等において明確にさせていただきたい。その際、空港管理者がどこまで責任を負うのかといった点についても整理させていただきたい。賠償額が大きい場合の対応も重大な関心事項であり、その点の整理もお願いし

たい。

費用負担について、保安検査員の確保に向けた処遇改善は非常に大事なことであり、保安検査員の人件費の上昇も考慮いただきたい。

PSSC は、今は国際線のみを設定されているが、スマートレーンの導入などは国内線の保安検査場においても進めているところであり、今後は国内線においても PSSC の設定を考えていきたいと考えているところ、航空会社様も含めてご相談させていただきたい。

移行に向けた検討スケジュールの共有については、是非お願いしたい。

○今回の検討会議では、実施主体の移行にあわせて、保安検査の運用をさらに厳格化するといったことも検討するのか。

→保安検査の水準も大事な論点ではあるが、今回の検討会議では、昨年6月のとりまとめにおいて、保安検査を厳格に行うために実施主体を空港管理者に移行するという方向性が出されているので、この円滑な移行をどのように進めるかという点をしっかり議論していきたい。

○コンセッション空港は、実施主体の移行に関して、すでに締結している公共施設等運営権実施契約をどのように取り扱うのか、整理が必要と考えている。

航空会社様との役割分担について、現行はチェックインから搭乗まで一気通貫で航空会社様が担っていることを踏まえると、実施主体移行後も、航空会社様とは綿密な協力関係をもって進めていく必要があり、他方で、賠償みたいな話があることも踏まえると、一定の責任分界というのも考えていく必要があると考えている。

航空会社専用のプレミアムレーンの話があるが、一義的には、実施主体は一の主体で全てを賄うというやり方が妥当かとは思いますが、細部のやり方については工夫があらうかと思う。

賠償について、現在加入している空港管理者損害賠償責任保険は、空港管理者が保安検査を実施することを想定していないと思うので、保険の枠組みを広げた場合、その分の保険料をどのように確保していくかということも論点になると考えている。また、巨額の賠償になった場合に国が補償するような仕組みも是非検討させていただきたい。

費用負担については、今回の委員の皆様の空港だけでも、国管理空港、会社管理空港、コンセッション空港と様々な形態がある中で、それぞれの経営的な背景や、国内線・国際線の状況、現在の料金設定などが異なっているため、これを一括りで論じるのは難しいとは思いますが、一方で、航空保安に必要な充実かつ安定した財源を確保していくためには、昨年6月のとりまとめにもあるように、旅客からの透明性を確保した形の負担をいただくとか、国や航空会社も含めた形で受益者から一定の負担をいただくといったことがポイントになると考えている。

保安関係費用については、人件費と検査機器の購入費用のみではなく、検査機器の運用費用、保安検査員の確保に向けた賃上げ分や、保安検査員のさらなる確保に必要な経費

などもしっかり含めて議論していただきたい。

○この検討会議では、自治体管理空港も含めて議論されると考えてよいか。

→然り。昨年6月のとりまとめは、自治体管理空港も含めて方向性を示していただいているため、この検討会議では、自治体管理空港も含めて検討対象としたい。

○保安検査の実施主体を空港管理者とすることにより、保安検査員の配置計画などの日々の保安検査場の運用について、個々の航空会社の部分最適ではなく、空港運用の全体最適の観点から決定することが可能になると考えており、空港会社としても移行にメリットを感じているところ。また、先進機器の導入などについても、空港会社として迅速な経営判断ができるようになることを期待している。

航空会社との役割分担について、航空会社様の協力が必要不可欠であることはもう論を待たないところであるが、特に、外国の航空会社から確実に協力を得るためにも、法令で航空会社の義務を明確に規定して貰いたい。

移行の範囲については、今回の実施主体移行の目的が航空保安体制の強化であるということ踏まえて判断すべき。昨年6月のとりまとめにおいても、旅客に対して一定の客観性を持った厳格な検査を行える体制であることが重要とされていることに留意することが重要と考えている。

損害賠償・保険については、テロが発生した場合や、危険物等処理制限区域内に危険物が持ち込まれて再検査が必要になった場合、それによって航空機の運航に遅延が生じた場合には、保安検査の実施主体に損害賠償を求められ、空港会社の経営に過大な影響が生じることが懸念されるため、何らかの制度的な担保をお願いしたい。

費用負担について、テロが発生した場合には航空会社にも大きな損害が生じることを踏まえると、旅客だけではなく、航空会社も受益者であると考えられることに留意すべきと考えている。昨年6月のとりまとめに掲載されている海外事例においても、保安関係費用の徴収先は、旅客の場合と航空会社の場合と両方存在しており、必ずしも旅客から徴収することがグローバルスタンダードにはなっていないものと認識している。昨年6月のとりまとめにもあるとおり、実施主体移行後も、費用負担については、空港管理者のみならず、国、航空会社といった関係者の一定の負担からなる仕組みについて検討する必要があると考えている。費用負担については、危害行為防止基本方針においても、航空保安対策は、国家安全保障上も重要な対策であるとされていることを踏まえて、国にも一定の費用の負担をお願いしたい。

実施主体移行のためには、一定の準備期間は必要であると考えており、混乱なく円滑な実施主体の移行を実現するために、具体的な制度設計が明らかになった後に、移行に必要な十分な準備期間を確保していただくようお願いしたい。

○損害賠償・保険については、契約という関係から見ると、これまでは、航空会社と旅客の

間に運送約款に基づく運送契約があり、その契約に基づいて対価をいただき、航空会社が検査会社に警備を委託している、そこに保険会社がそれぞれ保険を付与しているという関係にあったものと思う。ここに、今般の実施主体移行に伴って、新たに空港管理者が保安検査の実施主体として登場すると、空港管理者自体は、航空会社や旅客との間には直接何か契約関係があったりとか、約束事といったものが当然に発生するものではないということになってしまう。この点の不明確性が、おそらく、損害賠償などを検討するに当たって、皆さんが一番懸念されるところになってくるのではないかと考えている。まずは総論的な方向性をお示しして、それに基づいて空港ごとの個別の契約を考えていただくのが良いと思うので、まずは、空港管理者、航空会社、警備会社の皆様には、この移行に伴って出てくる懸念点や不安点をしっかり挙げていただきたい。

もう1点、これまでは航空会社が実施主体であり、保安検査の利便性やコスト削減のインセンティブが発生していたと思う。この点、空港管理者も受益が無いわけではなく、保安検査の利便性が高まれば空港の売上げに繋がるといった側面もあると思うが、やはり間接的な関係になってしまうため、空港管理者に対して、先進的な検査機器の導入であったり、省人化・合理化のインセンティブを付与する仕組みが必要ではないか。また、空港管理者が実施主体ということになると、コストよりもリスクを抑えようという意識が高くなると思うので、PSSC の上限認可のような形で料金が過度に上振れしないように抑えろとか、航空会社からの意見を聴くようにするなど、合理化のインセンティブを担保するための仕組みも必要ではないか。

○空港ビル会社では、航空会社様や、空港管理者である自治体様などと調整しながら、検査機器を設置しているところであり、今回の移行にあわせて、こうした検査機器の設置のあり方についても整理していく必要があるのではないか。

大きな空港では空港ビル会社が従業員向けの保安検査を実施しているが、小さな空港では旅客保安検査場で兼用しているところもあり、こうした空港も今後どうするか整理が必要と考えている。

実施主体の移行について、大きな空港はあまり心配していないが、自治体管理の小さい空港については、県の空港事務所がなかったり、県から基礎自治体に管理を委託しているような場合もあり、航空会社からこうした自治体への移管がうまくいくのか、空港ビル会社からは心配する声もある。移行によって旅客や運航に影響が生じるようなことがないようにお願いしたい。

以上