

実施主体の円滑な移行等に向けた論点整理について

令和7年3月27日
国土交通省 航空局

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・地方管理空港における空港ビル会社の役割>

- ・国管理空港・地方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・地方自治体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】

※コンセッション契約の変更の上

	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※

1.1 実施主体移行後の役割分担

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。

(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)

- 第1回検討会議においては、航空業界の委員から、しっかり協力していきたい旨のご発言をいただいた。また、他の委員からは、実施主体移行後も航空会社との連携は必要不可欠であるとの意見や、空港管理者がどこまで責任を追うのか明らかにする観点や、外国航空会社などからの協力を確実に得られるようにする観点から、危害行為防止基本方針等の法令において航空会社の義務を明確に規定するべきとの意見があった。
- このため、実施主体移行後の役割分担については、**危害行為防止基本方針に規定する方向**で検討することとしてはどうか。
具体的には、保安検査の実施主体については空港管理者に移行することとしつつも、空港管理者において実施することが難しく、引き続き航空会社が担うべき業務については、危害行為防止基本方針に明確に規定することとしてはどうか。
- これまでのヒアリング等を踏まえて、**引き続き航空会社が担うべきと考えられる業務**は以下のとおりと考えているが、他にもあるか。
 - ① **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**
 - ② **保安検査の効率的な実施のための旅客情報の提供**
 - ③ **インライン検査後に開披検査が必要となった場合の旅客の特定**

○危害行為防止基本方針の改定イメージ（※あくまでもイメージであり、詳細な規定ぶりや経過措置は今後検討）

現行	改定イメージ
<p>七</p> <p>1. 政府と空港等の設置者等との役割分担</p> <p>(1) 空港等の管理者</p> <p>空港等の管理者は、・・・等の航空保安対策をとるものとする。</p> <p>(3) 航空運送事業者等</p> <p>航空運送事業者等は、<u>保安検査及び預入手荷物検査の実施</u>・・・等の航空保安対策を講じるものとする。</p>	<p>七</p> <p>1. 政府と空港等の設置者等との役割分担</p> <p>(1) 空港等の管理者</p> <p>空港等の管理者は、<u>保安検査及び預入手荷物検査の実施</u>・・・等の航空保安対策をとるものとする。</p> <p>(3) 航空運送事業者等</p> <p>航空運送事業者等は、・・・等の航空保安対策を講じるものとする。<u>また、空港等の管理者が実施する保安検査及び手荷物預入検査に関し、以下の業務を担うものとする。</u></p> <p>① <u>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</u></p> <p>② <u>保安検査の効率的な実施のための旅客情報の提供</u></p> <p>③ <u>インライン検査後に開披検査が必要となった場合の旅客の特定</u></p>

1.1 実施主体移行後の役割分担

(空港管理者・航空会社の連携について)

- 保安検査の実施については、空港内の秩序を維持する責務を有する空港管理者にとっては、空港内の安全確保にも寄与するという観点から、また、ハイジャック防止等の責務を有する航空会社にとっては、事業運営上裨益するという観点から、空港管理者・航空会社の双方に裨益するものである。
- このため、保安検査の実施に当たっては、前述の役割分担を踏まえて、**空港管理者・航空会社が連携して取り組むことが重要であり、この点についても、それぞれの役割として危害行為防止基本方針に盛り込むこととしてはどうか。**

(国の役割について)

- 国は、保安検査の実施主体が空港管理者に移行することを踏まえて、空港間の保安水準が一定以上に確保されるよう、危害行為防止基本方針に基づき、監査等を通じた指導監督や、保安検査等の量的・質的向上のための取組の推進等を通じて、**各主体において適確に保安検査等が実施されるよう、主導的な役割を果たすべきではないか。**

1. 実施主体の移行について

<1.2 国管理空港・地方管理空港における空港ビル会社の役割>

・国管理空港・地方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・自治体と空港ビル会社の役割分担をどのように考えるべきか。

(空港ビル会社の活用)

- 第1回検討会議においては、現状、空港ビル会社が、航空会社や空港管理者である国・自治体と相談しながら、検査機器を設置しており、こうした点についても整理が必要との意見があった。
- 現状、空港ビル会社は、一部の空港・保安検査場において、検査機器を設置している実態があることに加えて、従業員や乗員に対する保安検査の実施主体を担っており、保安検査の実施に関して一定のノウハウを有していると考えられる。
- 以上を踏まえると、国管理空港・地方管理空港においては、民間活力活用の観点から、**各空港ごとの実情を踏まえつつ、空港ビル会社にも一定の役割を担っていただくことが適当**と考えるがどうか。

(事務委任方式の検討)

- 現在、一部の会社管理空港・コンセッション空港では、実施主体である航空会社からの事務委任を受けて、空港会社やコンセッション空港の運営権者において、検査会社との契約、検査員のレーン配置等の事務を担っている例がある。
- このため、国管理空港・地方管理空港においては、事務委任にノウハウがある航空会社・空港会社の協力も得ながら、**国・自治体から空港ビル会社に対して事務委任を行う方向で引き続き検討**を行うこととしてはどうか。

【参考】 第2回保安検査に関する有識者会議 名和委員発表資料

事務委任の仕組み（2020年4月～）



<事務委任前>

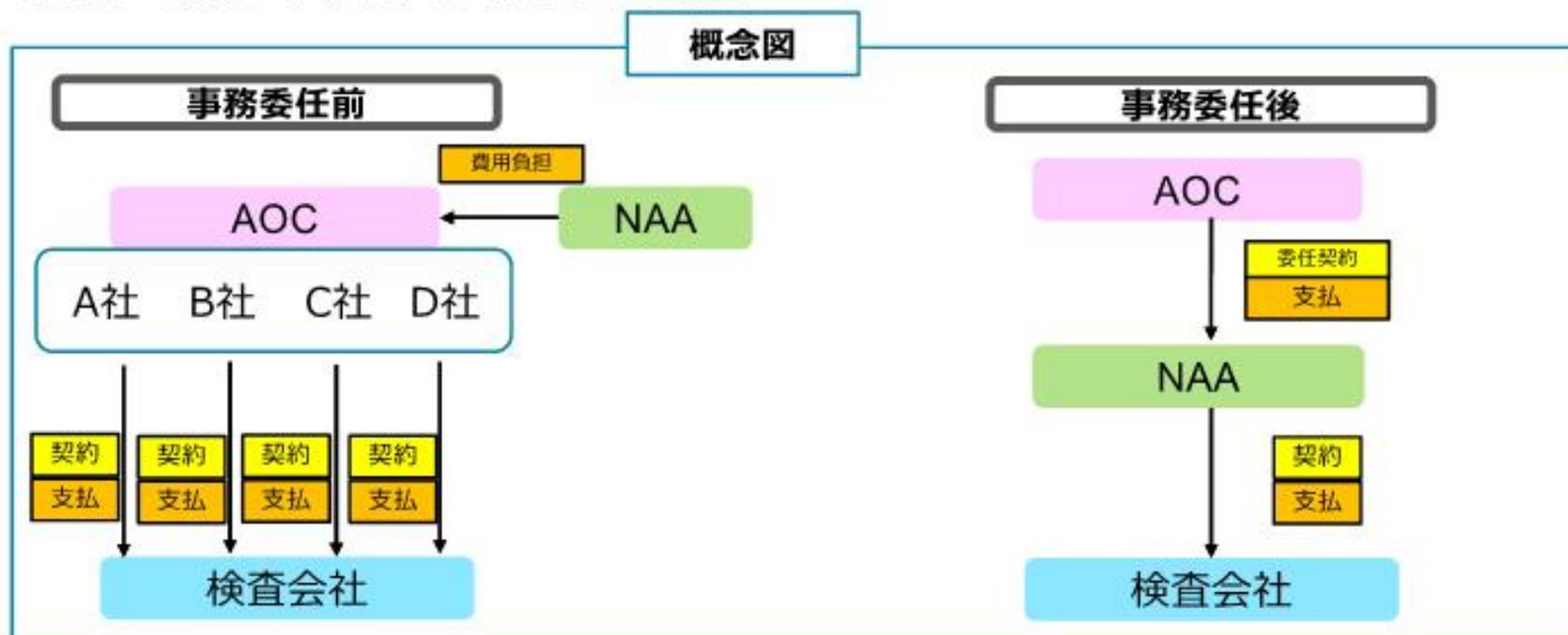
（契約）：各航空会社が検査会社と個別に直接契約。

（費用）：航空保安に係る費用を空港が半額を補助。

<事務委任後>

（契約）：検査会社との契約、検査員のレーン配置等を含む事務について、航空会社がNAAに対し、業務委任（準委任）を実施。NAAは、航空会社からの委任に基づき、検査会社に対し、保安検査業務に関する検査会社への業務委託等を実施。

（費用）：旅客一人当たりの単価に基づき支払い。



1. 実施主体の移行について

<1.3 移行の範囲>

・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。

○第1回検討会議においては、

- ・航空会社専用のプレミアムレーンも含めて、実施主体は空港管理者に一元化するべきと考えるが、細部のやり方については工夫の余地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ではないか
 - ・航空会社専用のプレミアムレーンの必要性は理解しているが、保安検査員の分散化を防ぐ観点からは、保安検査場の集約化を検討して貰えないか
- といった意見があった。

○この点、今般の検討が、厳格な保安検査の実施等のために行われており、空港内の保安水準を一定以上に保つ必要性や、今後の航空需要の増加を見据え、保安検査の合理化等を図っていく必要性なども踏まえると、**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、預入手荷物検査についても、実施主体を空港管理者に一元化する方向で検討**を進めていくこととしてはどうか。

○なお、クリーンエリアに立ち入らない場合（社用機等）については、空港管理者が保安検査を実施することが実態上困難であるため、現行のままとしてはどうか。

○**危害行為防止基本方針の改定イメージ**（※あくまでもイメージであり、詳細な規定ぶりや経過措置は今後検討）

現行	改定イメージ
<p>三</p> <p>3. 保安検査の実施主体</p> <p>①危険物等所持制限区域に立ち入る者に対する保安検査</p> <p>・旅客：当該検査を受けた後に搭乗しようとする航空機を運航する者</p> <p>・上記以外の者：航空旅客取扱施設の管理者（ただし、国土交通大臣が認める場合は航空運送事業を営む者が保安検査を行うことができる）</p> <p>②危険物等所持制限区域に立ち入ることなく航空機に搭乗する者に対する保安検査</p> <p>・当該者が搭乗しようとする航空機を運航する者または国土交通大臣が指定する者</p> <p>四</p> <p>3. 預入手荷物検査の実施主体</p> <p>・航空運送事業者または国土交通大臣が指定する者</p>	<p>三</p> <p>3. 保安検査の実施主体</p> <p>①危険物等所持制限区域に立ち入る者に対する保安検査</p> <p>・空港管理者</p> <p>②危険物等所持制限区域に立ち入ることなく航空機に搭乗する者に対する保安検査</p> <p>・当該者が搭乗しようとする航空機を運航する者または国土交通大臣が指定する者</p> <p>四</p> <p>3. 預入手荷物検査の実施主体</p> <p>・空港管理者または国土交通大臣が指定する者</p>

【参考】

○危害行為防止基本方針（令和4年3月10日国土交通省策定）（抄）

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

危害行為の発生を確実に防止し、航空保安対策を適確に講じるためには、政府及び空港等の設置者等が役割分担に応じてそれぞれ適切な役割を果たし、相互に緊密に連携することが重要である。政府も含めた、関係者間の適切な役割分担及び相互の連携確保に関する基本的な事項を以下のとおり定める。

1. 政府と空港等の設置者等との役割分担

一に示すとおり、危害行為の防止のためには、多様な主体がそれぞれの役割に応じて様々な航空保安対策を講じる必要があるところ、まず、政府は航空保安の確保に当たって、航空保安対策全般の総合調整や各種課題の解決に向けた各種会議体を活用した関係者間での議論の促進や関係者の連携強化を通じ、主導的役割を果たすという役割を持っている。また、政府は空港等の設置者等において適確に航空保安対策が講じられるよう、二 6.、7. 及び 8. に示すとおり、関係者への監査や指導、許認可、支援、基本方針に基づく関係者への指導・助言等を実施するものとする。

空港等の設置者等は、保安検査等をはじめとした航空保安対策の担い手として、法、規則、本基本方針等に定めるところに従って、航空保安対策を適確に実施し、そのために必要な任務を遂行するという役割を持っている。その上で、空港等の設置者等は具体的には以下のような役割を担うこととする。なお、航空保安に係る諸課題の解決のためには、空港等の設置者等も航空保安対策を実施するのみに留まらず、主体的に検討に参画する等、必要な取組を進めていくことが求められる。この役割分担については、二 10. に示す保安検査等の実施主体、費用負担等の航空保安対策に係る中長期的な課題の検討に応じ、見直しがなされるものである。

(1) 空港等の管理者

空港等の管理者は、法に基づく基準に従って、空港機能管理規程を定め、これに従って空港等の管理を行うことが義務付けられている。このため、空港等の管理の一環として航空保安対策を講じることが求められ、4. に示す当該空港における航空保安対策に携わる関係者で構成される会議体を設置し関係者間の調整を図ること、六 6. (2) に示す点検を実施すること等を通じて当該空港等全体における航空保安対策実施の統括を行う。また、必要な場合は施設の新設を含め、本基本方針その他航空保安対策に係る各種基準に適合するよう空港等の施設の維持管理を行うとともに

(空港等の管理者と航空旅客取扱施設の管理者が別の主体である場合にあつては、航空旅客取扱施設に係るものを除く。)、危険物等所持制限区域及び当該区域に係る管理者の指定等の航空保安対策をとるものとする。なお、空港等の管理者が航空旅客取扱施設の管理者を兼ねる場合、

(2) に示す航空旅客取扱施設の管理者としての役割も担うこととなる。

(2) 航空旅客取扱施設の管理者

航空旅客取扱施設の管理者は、空港等において航空機を利用する旅客が利用する航空旅客取扱施設を管理する責務を負っている。このため、三 3. に定める空港関係者及び航空運送事業を営業者が運航する航空機の航空機乗組員等の旅客以外の者に対する保安検査の実施に加えて、航空旅客取扱施設の管理という観点での航空保安対策として、航空運送事業を営業者とも連携した航空保安上必要となる旅客の適確な動線の確保等のための施設の維持・管理、航空旅客取扱施設の保安確保のための警備及び監視等の航空保安対策をとるものとする。

【参考】

○危害行為防止基本方針（令和4年3月10日国土交通省策定）（抄）

（続き）

（3）航空運送事業者等

航空運送事業を営業者は、航空機を運航する立場として、輸送の安全を確保する責務を有しており、法の規定に基づき、航空機の運航や整備等各種の措置について輸送の安全を確保するために必要な基準に従って事業計画に定めた上で認可を受け、当該措置をとることが求められている。また、法第130条の2の許可を受けた者は、航空機を運航する立場として、航空運送事業を営業者と同様の輸送の安全を確保する責務を有する。このため、航空運送事業者等は、三三．及び四三．にそれぞれ示す保安検査及び預入手荷物検査の実施に加えて、航空機を運航し、その安全確保に責務を負うという立場から、航空機に係る航空保安対策、旅客と預入手荷物の照合、航空旅客取扱施設の管理者と連携した航空保安上必要となる旅客の適確な動線の確保、運航中の航空機で不審物が発見された際の必要な措置の実施等の航空保安対策を講じるものとする。

また、航空機強取行為や航空機の破壊に至るものでなくとも、法第73条の3及び第73条の4の安全阻害行為等についても、運航中の航空機内で保安要員である客室乗務員の業務を著しく阻害することとなれば他の旅客の安全の確保に影響を及ぼす可能性があり、危害行為とみなすことは可能である。このため、航空運送事業者等は、運航中にこういった行為が発生した際は法に基づき適切に対応を行うとともに、搭乗前であっても、そういった行為を引き起こす蓋然性が高いと認められる旅客等に対しては運送約款に基づき搭乗を拒否する等、その発生を未然に防止するための措置を適確に講じるものとする。

（4）保安検査を行う者

保安検査を行う者は、三において示すとおり保安検査の実施に当たって責任を有する者であり、三に示す内容に従って適確に検査を行うとともに、検査の委託を行う場合は、検査業務の遂行に当たって必要な情報の受託者への提示、監査の実施等の必要な措置を講じ、受託者の監督を行うものとする。

（5）保安検査業務受託者

保安検査業務の受託者は、保安検査業務委託者による監督のもと適正に業務を行うものとする。

（6）預入手荷物検査を行う者

預入手荷物検査を行う者は、四において示すとおり預入手荷物検査の実施に当たって責任を有する者であり、四に示す内容に従って適確に検査を行うとともに、検査の委託を行う場合は、検査業務の遂行に当たって必要な情報の受託者への提示、監査の実施等の必要な措置を講じ、受託者の監督を行うものとする。

（7）預入手荷物検査業務受託者

預入手荷物検査業務の受託者は、預入手荷物検査業務委託者による監督のもと適正に業務を行うものとする。

（8）～（11）（略）

1. 実施主体の移行について

<1.3 移行の範囲>

- ・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。
- 第1回検討会議においては、空港管理者側が検査機器を整備し、航空会社から事務委任を受けて実務を担っている範囲については、比較的移行が容易であると考えられるため、実施主体の移行については、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、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この意見があった。
 - この点、今般の検討は、厳格な保安検査の実施等のために行われており、この観点からは、できる限り早期に実施主体の移行を図ることが望ましいが、他方で、現状、空港管理者の関与の度合いは、空港ごと・保安検査場ごとに異なっており、空港管理者や空港ビル会社が検査機器を整備したり、航空会社から事務委任を受けているようなケースについては、比較的移行が容易と考えられる一方、航空会社が検査機器を整備し、空港管理者が保安検査の実施に関与していないケースにおいては、円滑な移行に向けて、十分な準備期間が必要と考えらえる。
 - このため、移行については、空港ごとの単位で検討を進めることとし、各空港ごとの実情も踏まえながら、**各空港ごとに具体的なロードマップを作成しながら、計画的に移行を進めていくこと**としてはどうか。その際、先行事例の早期創出を図るためには、各空港ごとの実情に応じて、**ターミナルごと・保安検査場ごとの単位で、段階的に移行を進めていくことも検討**していくべきではないか。

1. 実施主体の移行について

<1.3 移行の範囲>

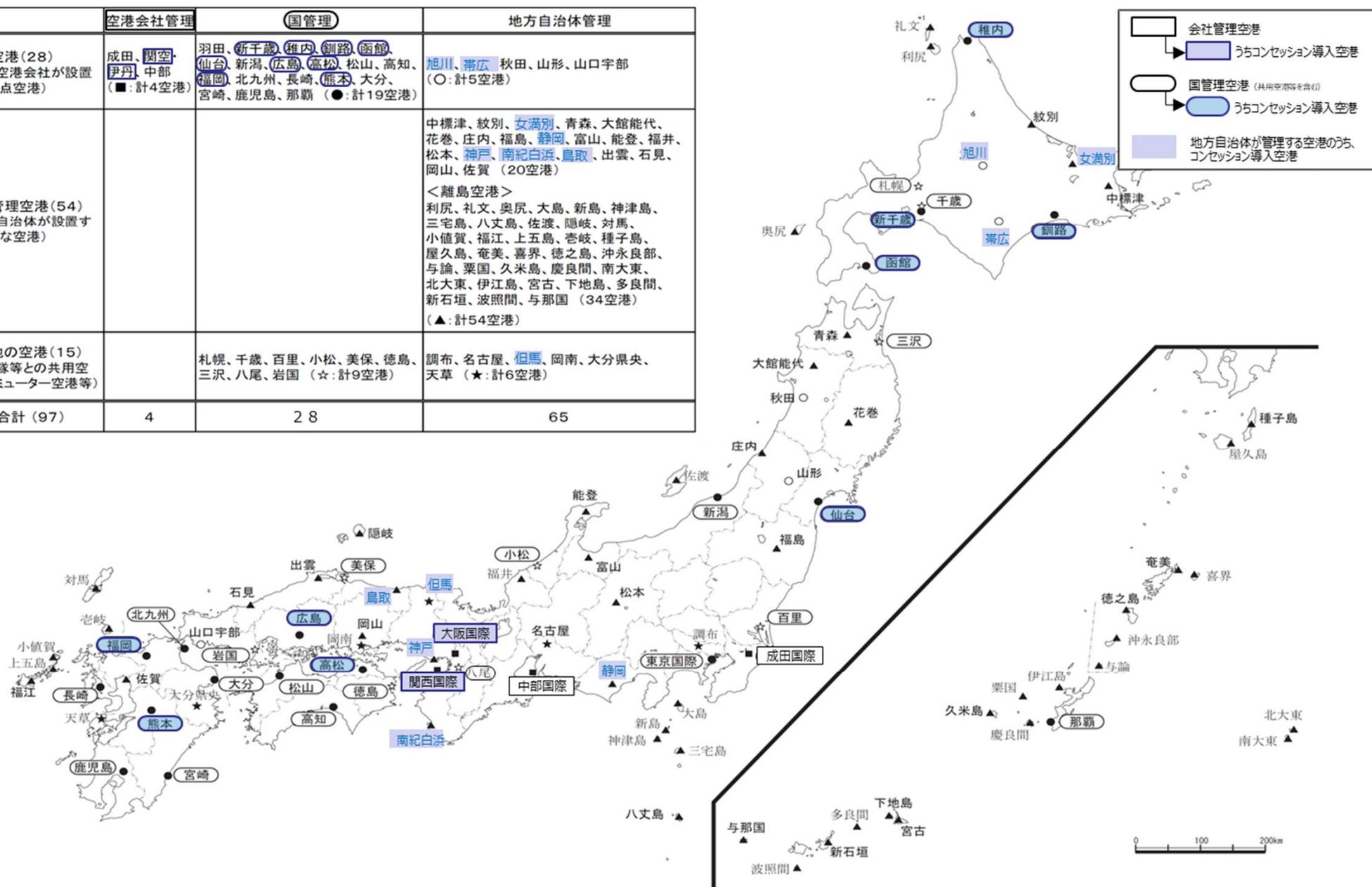
- ・各空港ごとの特性を踏まえて、移行の範囲や進め方について、どのように考えるべきか。

(地方の小規模の空港の扱い)

- 第1回検討会議においては、地方の小規模の空港も含めて移行することが適当であるとの意見があった一方で、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であり、全国の空港の一覧をもとに議論を進めるべきであるといった意見や、自治体管理の小さい空港の中には、空港管理者である県の空港事務所がなく、基礎自治体に管理を委託している例もあるため、こうした空港においても実施主体の移行がうまくいくのか、懸念する意見もあった。
- この点、**全国の空港の一覧は次のページにお示したとおり**であるが、これを踏まえて、**特に、地方の小規模の空港の扱い**について、どのように考えるべきか。
- また、空港管理者側の体制面の懸念については、**今般の実施主体の移行によって、保安検査の品質が低下するような事態は厳に避ける必要がある**と考えられるところ、**空港管理者における実施体制や、保安検査の実施に必要な費用が確保され、航空会社から空港管理者への引継ぎが着実に行われていることを、国においても空港機能管理規程等により確認**した上で、実施主体の移行を進めるべきと考えるが、どうか。
- その上で、今般の検討が、厳格な保安検査の実施等のために行われており、空港間の保安水準を一定以上に保つ必要性も踏まえると、実施主体の移行については、**地方の小規模の空港も含めて、検討の俎上に載せるべき**と考えるが、どうか。

【参考】 全国の空港一覧

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、 関空 、 伊丹 、中部 (■:計4空港)	羽田、 新千歳 、 稚内 、 釧路 、 函館 、 仙台 、新潟、 広島 、 高松 、松山、高知、 福岡 、北九州、長崎、 熊本 、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (●:計19空港)	旭川 、 帯広 、秋田、山形、山口宇部 (○:計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、 女満別 、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、 静岡 、富山、能登、福井、松本、 神戸 、 南紀白浜 、 鳥取 、出雲、石見、岡山、佐賀 (20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、奄岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣、波照間、与那国 (34空港) (▲:計54空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、通勤空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (☆:計9空港)	調布、名古屋、 但馬 、岡南、大分県央、天草 (★:計6空港)
合計(97)	4	28	65



1.3 移行の範囲

1. 実施主体の移行について

<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。（再掲）

（移行の進め方）

- 第1回検討会議においては、関係者間における検討を進めるためにも、目安としての大まかな移行のスケジュールを共有するべきとの意見や、実施主体移行に当たっては、実施体制の確保や検査機器の承継、検査会社への委託など、多岐にわたる実務的な課題を整理する必要がある、円滑な移行を進めるためにも、移行に必要な十分な準備期間を確保するべきとの意見があった。
- この点、今般の検討が、厳格な保安検査の実施等のために行われていることを踏まえると、できる限り早期に実施主体の移行を実現することが望ましいが、一方で、航空保安業務の実施主体が移行するという意味では、類似例としては空港コンセッションがあり、各空港ごとの課題について検討を進め、関係者の合意の下、円滑に業務の移行を進める必要がある。また、保安検査の実施主体の移行という意味では、これまでには前例がないため、どのような検討項目があり、どのようなスケジュールであれば実現可能なのかについては、各空港ごとに引き続き検討を進め、計画的に移行を進めていく必要がある。
- このため、移行の進め方については、**実施主体移行の早期実現を図るためには、先行事例の早期創出を図ることが重要**であり、**各空港ごとに計画的に進めていく必要**があるとの考え方のもと、本検討会議の結論を踏まえて、まずは**モデルケースとなるような主要空港等において優先的に検討**を進め、移行に向けた**ロードマップを令和7年度中に策定**し、先行事例について令和8年度中の移行を目指すこととしてはどうか。また、**その他の空港についても、先行事例も踏まえて、順次、移行に向けた検討・働きかけを進めていく**こととしてはどうか。

1. 実施主体の移行について

<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。（再掲）

（航空会社からのノウハウの承継）

- 第1回検討会議においては、航空業界の委員から、これまで実施主体として検査会社と一緒に培ってきたノウハウ等が円滑に継承できるように連携していきたいとの発言があった。また、具体的な方法として、現状、保安検査のマニュアルとして「オレンジブック」(*)が広く活用されており、こうしたマニュアルも活用しながら、できるだけ早い段階に関係者間の勉強会を開催することについても提案があった。

(*) 航空保安検査マニュアル（制作・発行・管理：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）

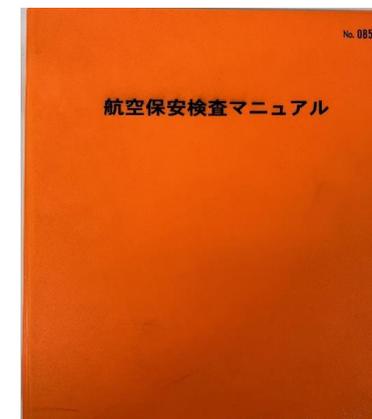
- この点、実施主体移行に当たっては、**航空会社からの確実な引継ぎとノウハウの継承は必要不可欠**であると考えられる。このため、今後の検討に当たっては、**まずは、現状の航空会社の実施体制等について関係者間で共有を図った上で、その内容をもとに、空港管理者において実施体制等の検討を進めていくなど、各空港ごとに具体的な引継ぎを進めていくべきではないか。**また、**航空業界のイニシアティブにより空港管理者向けの勉強会を開催**することや、**「オレンジブック」の改訂等の検討に空港管理者も参画**すること等により、**航空会社から空港管理者へのノウハウの承継を図っていくこと**としてはどうか。

【参考】 航空保安検査マニュアルの概要

航空保安検査マニュアル (通称：オレンジブック)

監修：国内定期航空保安協議会
制作：発行・管理 一般財団法人 航空保安事業センター

- ✓ 国内定期航空保安協議会の監修の元、(一財) 航空保安事業センター (ASBC) に編集・発行管理の委託がされている。
- ✓ 国際民間航空条約 (シカゴ条約) 第17附属書第3章3.1.1に従い、各種検査の実施要領・注意事項や検査機器の扱い方、「国家民間航空保安プログラム (NCASP)」準拠した人員配置等について記載
- ✓ 外航社含め、検査会社への発注仕様はこれを基礎としている



国内定期航空保安協議会	
構成員	JAL、ANA、SKY、ADO、IBEX、SNJ、SFJ、FDA、APJ、JJP、SJO、ORC、TOK
目的	ハイジャック等の不法行為を未然に防止するため、航空保安業務の調整を図るとともに、航空保安並びに危険物に係る諸制度の統一並びに改善を行う他、航空保安・危険物に関する情報交換を行うことにより、航空輸送の安全確保に資することを目的とする。
主な業務	<ul style="list-style-type: none"> 「航空保安マニュアル（オレンジブック）」の監修 「国内線ハイジャック等防止検査業務請負契約書」の編集 新しい製品の機内持込みの可否についての統一 自主監査の計画作成 教材訓練用の教材作成
参集頻度	<ul style="list-style-type: none"> 企画・調査部会が月1回で開催 その他、季節業務の調整部会等が不定期で開催
資金面	<ul style="list-style-type: none"> 所属の構成会社からの分担金



航空保安事業センター(ASBC)

<主な業務>

- 『航空保安マニュアル』等の編集・発行
- 保安実務に係るプラットフォーム（「保安情報ネットワーク」）の運営（刊行物を掲載）
- 「保安情報ネットワーク」の権限付与
- 航空会社による自主監査の実施事務

1.4 損害賠償・保険

1. 実施主体の移行について

<1.4 損害賠償・保険>

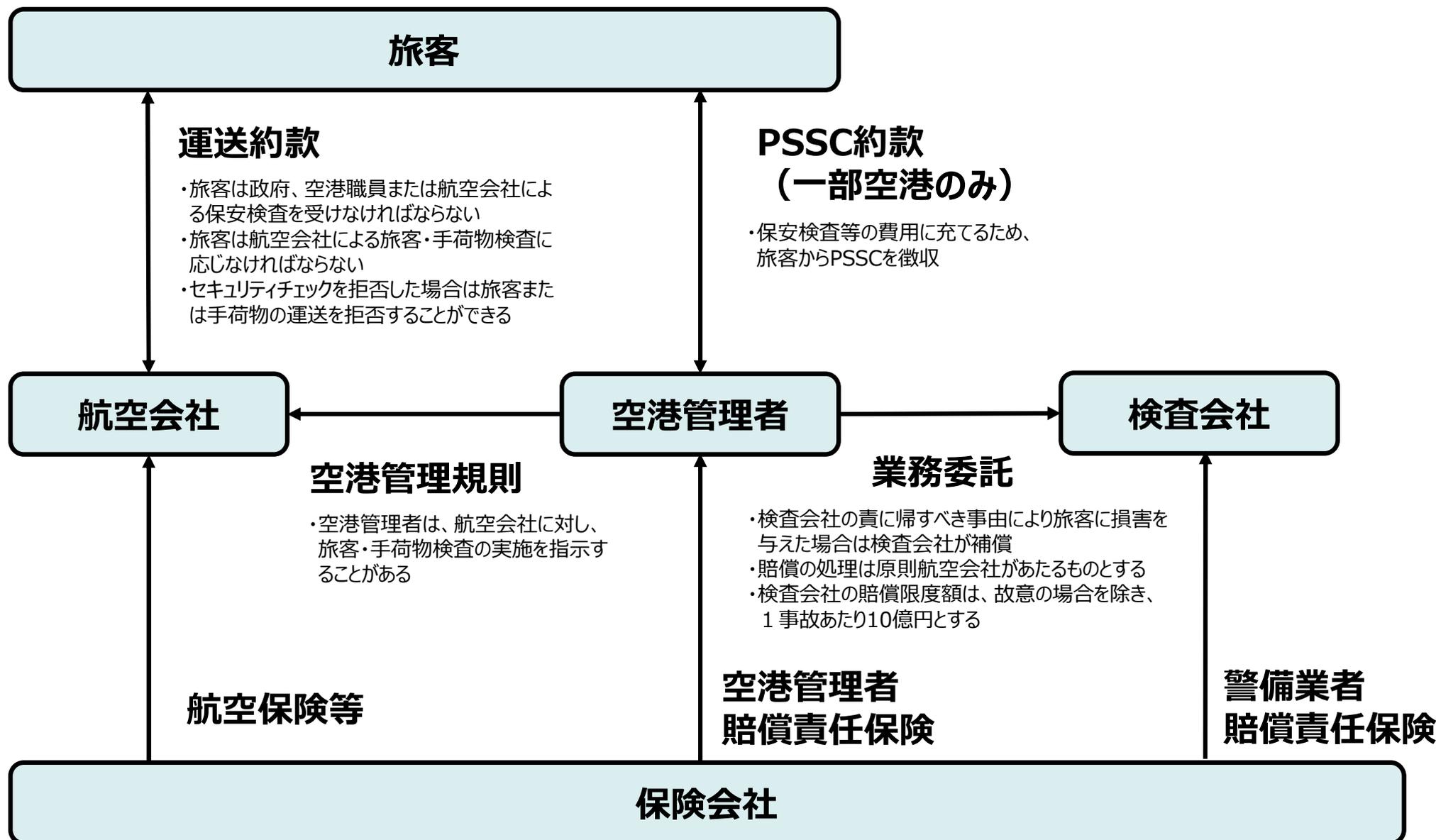
・保安検査に係る損害賠償責任について、現状、航空会社と検査会社の間で取り決めが行われているところ、移行後はどのように考えるべきか。また、移行後の損害賠償リスクについて、どのように考えるべきか。

○第1回検討会議においては、

- ・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であったが、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関係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ため、この点の不明確性が懸念されるようになってくるのではないか。このため、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のではないか
- ・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となり、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、空港経営に過大な影響が生じることが懸念されるので、何らかの制度的な担保が必要ではないか
- ・テロ等の大きな事象が起きた時に、コンセプション空港の運営会社の経営に与える影響は大きいものがあるため、必要となる保険料等については、受益者に転嫁できるような仕組みが必要ではないか
- ・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が必要ではないか

といった意見があった。

【参考】 損害賠償・保険のイメージ（実施主体移行後）



【参考】

○IATA General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage) (抄) ※IATAの標準約款

原文	仮訳
<p>Article 8 Refusal and Limitation of Carriage 8.1 Right to Refuse Carriage <u>Carrier may refuse carriage of any passenger or passenger's baggage for reasons of safety or if, in the exercise of its reasonable discretion, Carrier determines that:</u> 8.1.1～8.1.3 (略) 8.1.4 <u>the passenger has refused to submit to a security check;</u> or 8.1.5～8.2 (略) 8.2 (略)</p> <p>Article 9 Baggage 9.1・9.2 (略) 9.3 Right of Search For reasons of safety and security, <u>Carrier may request the passenger to permit a search to be made of his or her person and his or her baggage, and may search or have searched the passenger's baggage in his or her absence</u> if the passenger is not available, for the purpose of determining whether he or she is in possession of or whether his or her baggage contains any item described in 9.1.1 or any arms or munitions which have not been presented to Carrier in accordance with 9.1.2. <u>If the passenger is unwilling to comply with such request Carrier may refuse to carry the passenger or baggage.</u> 9.4～9.10 (略)</p> <p>14.6 Security Inspection <u>The passenger shall submit to any security checks by Government or airport officials or by Carrier.</u></p>	<p>第8条 運送の拒絶及び制限 8.1 運送を拒否する権利 <u>運送人は、安全上の理由、または運送人の合理的な裁量権の行使により次のように判断した場合、旅客または旅客の手荷物の運送を拒否することができます：</u> 8.1.1～8.1.3 (略) 8.1.4 <u>旅客がセキュリティチェックを受けることを拒否した場合。</u> 8.1.5～8.2 (略) 8.2 (略)</p> <p>第9条 運送の拒絶及び制限 9.1・9.2 (略) 9.3 搜索権 安全及び保安上の理由から、会社は、旅客が9.1.1に記載された物品又は9.1.2に従って会社に提示されていない武器若しくは弾薬を所持しているかどうか、又は手荷物に含まれているかどうかを判断する目的で、<u>旅客に対し、旅客の身辺及び手荷物を搜索することを許可するよう要求することができます。旅客が不在の場合には、旅客の手荷物を搜索し又は搜索させることができます。旅客が当該要求に応じようとならない場合、会社は旅客又は手荷物の運送を拒否することができます。</u></p> <p>9.4～9.10 (略)</p> <p>14.6 保安検査 <u>旅客は、政府もしくは空港職員または航空会社による保安検査を受けるものとします。</u></p>

【参考】

○国際線旅客サービス施設等料金に関する約款 ※成田空港の例

(目的)

第1条 成田国際空港株式会社（以下「会社」といいます。）が管理する成田国際空港（以下「成田空港」といいます。）では、第1旅客ターミナルビル、第2旅客ターミナルビル及び第3旅客ターミナルビル（以下「旅客ターミナルビル」と総称します。）の国際線の用に供する旅客公衆部分、自動放送表示施設及び旅客輸送車等（以下「国際線旅客サービス施設」といいます。）の設置及び管理並びに**国際線の搭乗旅客、国際線の用に供する航空機への機内持ち込み手荷物及び受託手荷物に関する検査施設等による検査**並びに国際線の用に供する旅客公衆部分の保安維持（以下「国際線旅客保安サービス」といいます。）**の提供に要する経費に充てるため**、旅客ターミナルビルより出発する**国際線の搭乗旅客**（以下「国際線旅客」といいます。）**より国際線旅客サービス施設使用料及び国際線旅客保安サービス料**（以下「料金」といいます。）**をいただいております**。この約款は、この料金の支払い等について必要な事項を定めることを目的とします。

○空港管理規則（昭和27年運輸省令第44号）（抄） ※国管理空港の例

(検査の実施の指示)

第六条の二 空港事務所長は、空港における旅客、航空機乗組員その他の者への危害及び航空機の損壊を防止するため、当該空港を使用する航空運送事業者に対し、空港事務所長の指定する方法により当該航空運送事業者の運送する旅客及びその手荷物の検査を実施すべきことを指示することがある。

2 前条第三項の規定は、航空運送事業者が前項の指示に違反した場合に準用する。

○航空法（昭和27年法律第231号）（抄）

(保安検査)

第一百三十一条の二の五 (略)

2・3 (略)

4 **何人も、第八十六条第一項の物件その他の航空機強取行為等の防止のために危険物等所持制限区域内及び航空機内への持ち込みを制限することが必要な物件として国土交通省令で定める物件を所持していないことについて、空港等の管理及び運営の状況その他の事情を勘案して国土交通省令で定める者が行う検査を受けた後でなければ、危険物等所持制限区域内に立ち入ってはならない。**ただし、航空機強取行為等を行うおそれがないものとして国土交通省令で定める者が危険物等所持制限区域内に立ち入る場合は、この限りでない。

5 (略)

6 **何人も、第四項の物件を所持していないことについて、空港等の管理及び運営の状況その他の事情を勘案して国土交通省令で定める者が行う検査を受けた後でなければ、航空機に搭乗してはならない。**ただし、同項の検査を受けた者又は航空機強取行為等を行うおそれがないものとして国土交通省令で定める者が航空機に搭乗する場合は、この限りでない。

7・9 (略)

1.4 損害賠償・保険

(旅客の手荷物を汚損してしまった場合等の補償について)

- 現状、保安検査の実施主体である航空会社は、一般的には、**国内定期航空保安協議会が定めた標準的な取り決め書に基づいて検査会社に委託**を行っているが、この取り決め書には、損害賠償についての取り決めも含まれており、旅客との賠償の処理は原則として航空会社が行うことや、賠償額については、一定の損害賠償限度額の範囲内において、検査会社が補償すること等が定められており、保安検査員の過失により旅客の手荷物を汚損してしまった場合などの補償は、この取り決めに基づいて対応が行われている。
- このため、実施主体移行後も引き続き旅客に安心して保安検査を受けていただく観点から、航空会社からのノウハウの継承の一環として、この取り決めについても、**航空会社から空港管理者に対して適切に引継ぎ**が行われるべきではないか。

(万が一ハイジャック等が発生した場合の補償について)

- モントリオール条約に基づく航空会社から旅客への補償とは別に、ハイジャックの原因として保安検査の瑕疵（凶器の見逃し等）が問われる場合には、検査会社のみならず、保安検査の実施主体に対しても、巨額の損害賠償請求が行われる可能性は否定できない。
- この点、現状においても、空港管理者は、危害行為防止基本方針に基づき、航空保安対策の統括、空港施設の維持管理、場周警備等の航空保安対策の実施主体としての責任を有しており、これらの航空保安対策の瑕疵が問われる場合には、**巨額の損害賠償請求が行われる可能性**は否定できず、このことについては、**保安検査の実施主体移行の前後で特段変わりはない**のではないかと。
- 現状においても、空港の安定的な経営の観点から、空港会社・コンセッション空港の運営権者は、空港管理者賠償責任保険に加入しているところであり、引き続き、空港管理者の業務に照らして、**適切な空港管理者賠償責任保険に加入することが望ましい**のではないかと。

1.4 損害賠償・保険

（再検査により航空機に遅延が生じた場合の補償について）

- 航空保安対策の実施に当たっては、安全の確保が大前提であり、保安事案が生じた場合に、再検査も含めて空港管理者が適切に対応を行っている限りにおいては、航空機の遅延等に対して、損害賠償請求に応じる義務はないと考えられるのではないかと。
- また、一部の航空会社においては、航空機の遅延等が生じた場合に旅客に対して補償を行っている実態があるが、あくまでも旅客へのサービスの一環として各航空会社の判断に基づき行われているものであり、空港管理者が適切に対応を行っている限りにおいては、大手航空会社から空港管理者に対して求償することは考えられず、また、空港管理者も求償に応じる義務はないと考えられるのではないかと。

（保険料について）

- 前述のとおり、現状においても、空港管理者は、危害行為防止基本方針に基づき、航空保安対策の統括、空港施設の維持管理、場周警備等の航空保安対策の実施主体としての責任を有しているところ、実施主体移行後も、空港の安定的な経営の観点から、空港会社・コンセッション空港の運営権者は適切な空港管理者賠償責任保険に加入することが望ましいと考えられるのではないかと。

(ドイツやフランスにあるような、一定の賠償額を超えた場合に国が補償する枠組みについて)

- 一昨年6月の見直しの方向性においては、「ドイツやフランスでは、ハイジャック、テロ等の多大な影響を及ぼす場合、事案に応じて一定の賠償額を超えた場合等に国が補償する枠組みが設けられている」とされている。
- この点、まずドイツについてみると、ドイツの保安検査の実施主体は連邦警察であり、連邦警察と検査会社の間で取り決めがあるところ、一定の賠償額以下の場合には検査会社負担であり、その賠償額を超える場合は国が補償することとされている。
これは、保安検査の実施主体に由来するものであり、我が国にあてはめると、実施主体移行後の国管理空港については、ドイツと同様の整理となると考えられる。
具体的には、前述のとおり、国内定期航空保安協議会が定めた標準的な取り決め書を引き継ぐことを前提とすれば、検査会社の負担は一定の損害賠償限度額の範囲内に抑えられることとなるため、万が一これを超える賠償が生じた場合には、国家賠償の制度に基づき、実施主体である国が補償を行うことになると考えられる。
- 他方、フランスについてみると、フランスでは、ハイジャック・テロが発生した場合に航空分野のみならず全ての分野を対象とする賠償基金があるが、これは、一般的に加害者であるハイジャック犯・テロリストに賠償能力があることがまれであるところ、犯罪被害者救済の観点から設けられているものであり、保安検査の実施主体の賠償リスクを軽減するものではない。
- この点については、引き続き海外の動向についても注視しつつ、中長期的な検討が必要ではないか。

【参考】 海外状況調査の結果概要（賠償責任・保険関係） ※第9回保安検査に関する有識者会議資料

		日本	ドイツ	イギリス	フランス	オーストラリア
責任主体 (旅客・手荷物関係)		航空会社	連邦警察	空港運営者		
賠償責任	民間会社間の取り決め	航空会社と検査会社の間で取り決めあり	連邦警察と検査会社の間で取り決めあり	空港運営者と検査会社の間で取り決めあり		
	内容	・損害が生じた場合、調査の結果、過失が証明された事業者は、被害者に対して賠償する。	・損害が生じた場合、調査の結果、過失が証明された事業者は、被害者に対して賠償する。 ・ <u>一定の賠償額を超えた場合は国が補償し、その額以下の場合、原則、民間会社間の取り決めによる対応</u>	・損害が生じた場合、調査の結果、過失が証明された事業者は、被害者に対して賠償する。		
	国の関与	・補償制度はない(※1) ・原則、民間会社間の取り決めによる対応 ・各事案の発生状況に応じて、国が補償する可能性あり(※1)		・補償制度はない ・原則、民間会社間の取り決めによる対応 ・各事案の発生状況に応じて、国が補償する可能性あり	・ハイジャック・テロの被害者に対してのみ賠償する。 <u>国は航空分野のみならず全ての分野を対象とした賠償基金を設立</u> ・上記以外の事案は、原則、民間会社間の取り決めによる	・補償制度はない ・原則、民間会社間の取り決めによる対応 ・各事案の発生状況に応じて、国が補償する可能性あり
保険	加入状況	航空会社 検査会社	検査会社	空港運営者 検査会社		
	対象範囲・内容	加入者が必要な対象範囲・内容の保険にそれぞれ加入 (具体的な内容・保険料等については機密事項)				

※:なお、保安検査の責任主体が、国・公法人である各国については、国が対処することとなるため記載を省略

※1:2001年に民間保険で補填可能な金額(10億ドル)を超える部分について、20億ドルを上限に政府が補填する措置が定められたが、民間保険で20億ドルを超える支払い限度額が設定されたことから当該措置は終了

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。

○第1回検討会議においては、多岐にわたるご意見をいただいたが、大まかに整理すると以下のとおり

① 誰が費用を負担をするのか、旅客への透明性の確保をどのように図るのか

- ・国内線にもPSSCを設定して旅客が負担するべき
- ・航空会社も受益者であることに留意すべき（テロの場合は航空会社にも大きな損害が発生）
- ・国も負担するべき（安定的な財源確保や、国家安全保障上の観点）

② どのような費用を負担するのか

- ・検査機器の運用経費、必要となる保険料、保安検査員の処遇改善・賃上げに必要な経費、スマートレーン等の先進機器の導入経費なども含めて議論するべき
- ・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議論が必要

③ どのようにガバナンスを利かせるのか

- ・空港管理者における省人化・合理化のインセンティブを担保する仕組みを考えるべき

(共通) 全空港共通の課題としてどこまで整理するのか

- ・各空港ごとの経営、国内線・国際線の状況、現在の料金設定等が異なるため、各空港ごとに柔軟性を持たせるべき

2.1 費用負担のあり方

- 現状、保安検査関係経費は、航空会社と空港管理者とで折半して費用負担している。
- これは、空港管理者は空港内の秩序を維持する責務を有するところ、保安検査は空港内の安全確保にも寄与するという観点から、また、航空会社は、ハイジャック防止等の責務を有するところ、保安検査により事業運営上裨益するという観点から行われているものであり、保安検査の実施が、空港管理者・航空会社の双方に裨益するものであることに変わりはない。
- このため、実施主体移行後も、保安検査関係経費については、**航空会社と空港管理者とで折半して費用負担するとの考え方を維持**することとした上で、**直接的な受益者である旅客から透明性のある形で負担いただくための方策について、引き続き検討**することとしてはどうか。
- この点、旅客への透明性の確保の観点から現状を振り返ると、保安検査関係経費のうち、航空会社が負担する経費については、一般的には航空運賃に包含され、旅客に転嫁されていると考えられるため、旅客への透明性の確保が図られているとは言い難い。また、空港管理者が負担する経費については、一般的には、航空会社から徴収する保安料か、または、旅客から徴収するPSSCに含めていると考えられるが、保安料・PSSCのいずれも設定がない場合は、航空会社から徴収する着陸料か、旅客から徴収するPSFCに含めているケースもあると考えられ、多くの場合において、旅客への透明性の確保が図られているとは言い難い。また、上記のうち、PSSCを設定しているケースにおいては、航空保安サービスに要する経費として旅客に対して負担を求めており、一定の透明性が確保されていると考えられるが、実際には空港管理者が負担する折半相当分の費用しか含まれておらず、旅客から見ると、保安検査関係経費が過少なものと認識されている可能性がある。
- いずれにせよ、現在の料金設定や、それぞれの料金に包含されている経費の内容については、各空港ごとに異なっているため、全国一律で方策を見出すことは難しい。このため、**直接的な受益者である旅客から透明性のある形で負担頂くための方策については、各空港ごとの料金設定の状況や、空港使用料に係る国際ルールも踏まえつつ、各空港ごとに引き続き検討を進めるべきではないか。**

【参考】 主要空港における保安料・PSSCの設定状況

		保安料		PSSC	
		国際線	国内線	国際線	国内線
国管理空港	羽田	○			×
	那覇	○			×
会社管理空港	成田	×		○	×
	中部	×		○	×
	関西	×		○	×
	伊丹	—	○	—	×
コンセッション空港	新千歳	○			×
	福岡	○			×
	仙台	○ (離着陸等施設保安料)		○	×
	広島	×	○	○	×
	高松	×	○	○	×
	熊本	○			×

2.1 費用負担のあり方

(どのような費用を負担するのか)

- 前述のとおり、保安検査関係経費は、航空会社と空港管理者において折半して費用負担を行っているところ。
- 一方で、例えば、国管理空港についてみると、航空会社と空港管理者において折半している費用は、人件費と検査機器の整備費用のみとなっており、検査機器の維持管理費などは含めていない。また、航空会社専用のプレミアムレーンについては、航空会社の上級会員向けのサービスであるという考え方の下、運用上、航空会社と空港管理者において折半している費用に含めていない。
- 上記はあくまでも国管理空港の例であるが、実際にどのような費用を保安検査関係経費として航空会社と空港管理者において折半しているかについては、各空港ごとに異なっていると考えられる。このため、どのような費用を負担するかについては、各空港ごとに引き続き検討を進めるべきではないか。

(どのようにガバナンスを利かせるのか)

- 前述のとおり、航空会社と空港管理者とで折半して費用負担するとの考え方を維持することで、航空会社・空港管理者双方の観点から、保安検査の省人化・合理化のインセンティブを働かせることができるのではないか。

【参考】保安検査の量的・質的向上の推進 令和7年度予算事業

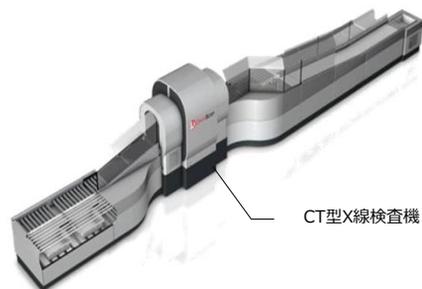
＜事業の概要＞

今後の航空需要の増大に対応するため、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です。

このため、令和7年度も引き続き、**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**します。また、新たに**スマートレーンの導入に伴い必要となるターミナル改修への補助**や、保安検査のDX化を一層推進するべく、**保安検査のリモート化に必要な機器への補助**を実施します。

先進的な検査機器

スマートレーン



CT型X線検査機

自動で手荷物の仕分け、搬送が可能なレーン（CT型X線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

⇒ 保安レベルの向上、保安検査員の負担軽減、旅客利便性の向上が期待

2. 費用負担の見直しについて

<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。

（保安料による一括徴収について）

- 現状、国管理空港における保安検査に係る経費のうち、人件費及び検査機器の整備費用については、国から航空会社に対して1/2を負担しているが、その原資は航空会社から徴収する保安料で賄われている。また、航空会社が負担する残りの1/2の費用や、折半の費用に含めていない検査機器の維持管理費なども含めて、一般的には航空運賃に包含され、旅客に転嫁されていると考えられるが、これらの経費が旅客に対して見える形とはなっていない。
- なお、一部の外国航空会社においては、国が設定した保安料をオンチケット方式としているが、前述のとおり、現行の保安料は、保安検査に係る経費等の一部しか含まれていないため、旅客から見ると、保安検査関係経費が過少なものと認識されている可能性がある。
- また、実施主体移行後に、国管理空港の空港管理者として、国が責任を持って保安検査を実施し、空港ビル会社への委託や、保安検査員の処遇改善も含めた検査会社への適切な委託を行うためには、保安検査の実施に必要な費用の全額を国が確保する必要がある。
- さらに、国管理空港においては、国内の航空ネットワークの維持確保の観点から、個々の空港単位ではなく、国管理空港全体で収支のバランスを図っている点についても留意する必要がある。

【参考】保安料をオンチケット方式で徴収している例

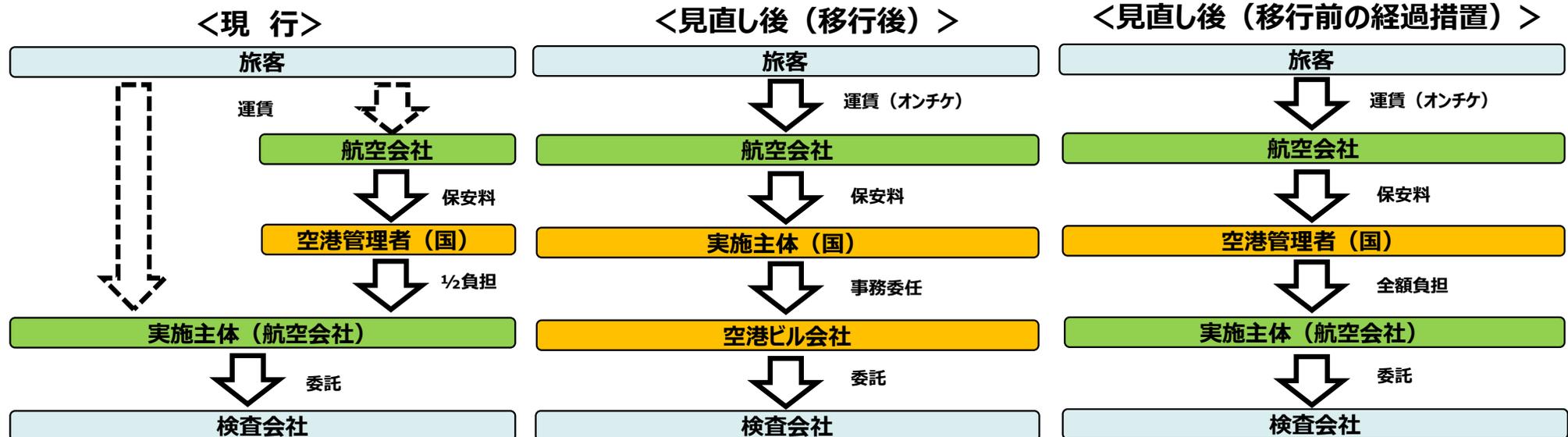


旅行費用の詳細	
フライト・片道	運賃換算
1乗客	¥156,800
航空会社により課される国際線サーチャージ	¥25,000
税金を除いた合計金額	¥181,800
税金および手数料	
米国国際航空セキュリティ料	¥870
日本における旅客保安サービス料	¥230
米国動物検査使用料	¥580
日本 国際線旅客サービス施設使用料	¥2,950
米国税関審査料	¥1,120
日本 国際線光旅客税	¥1,000
米国入国審査料	¥1,090
米国入国税	¥3,560
Learn more about Taxes/Fees	
総計額	¥193,200 JPY

2.2 国管理空港の費用

- 以上を踏まえると、今般の見直しに合わせて、国管理空港の保安料については、従来航空会社が負担していた分も含めて、**保安検査等の実施に必要な費用の全額を保安料により一括で徴収する形に改める**こととしてはどうか。また、旅客から透明性のある形で負担頂くため、この**保安料をオンチケット方式として徴収するべく、国から航空会社に対して働きかける方向で引き続き検討**することとしてはどうか。さらに、実施主体の移行は各空港ごとに計画的に進めていくこととなるが、**旅客への透明性の確保を図る観点から、保安料による一括徴収は、将来的に全ての国管理空港が移行することを前提に、先行して行う**こととしてはどうか。

【参考】 国管理空港における実施主体移行後の費用の流れ（イメージ）



(PSSCについて)

- 国管理空港におけるPSSCのあり方については、法改正の必要性などの実現可能性も含め、別途の検討が必要であるため、中長期的に検討することとしてはどうか。