第２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７年３月２７日（木）１０：００～１２：００
場　所：中央合同庁舎３号館１１階特別会議室（オンライン会議併用）
出席者：
（委員）
池之谷委員、板橋委員、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、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

〇国の役割について、保安検査の量的・質的向上のための取組には、航空便の定時性や利便性といった要素も含まれていると理解しており、保安検査の厳格性とともに、これらの品質向上に向けても、引き続き国にはご尽力を賜りたい。

移行の進め方について、航空業界としては、原則、全ての空港で実施主体の一元化を図ることが理想であると考えており、全体的な移行を進める観点から、国において全体的なロードマップを示して貰えると有難い。また、先行事例の創出に向けた検討は、他の空港のモデルケースとなるような中小規模の空港も含めて、ご尽力をお願いしたい。

費用負担のあり方について、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という方向性を示していただいているところであり、負担いただく旅客に混乱を生じないように、お客様目線に立った記載に十分配慮いただきたい。また、各空港ごとの検討に当たっては、保安検査の関係費用に含まれる項目について、国が最低限のルールを設定していただきたい。

→国の役割については、ご指摘も踏まえてしっかり取り組んで参りたい。全体的なロードマップについては、先行事例の検討状況も踏まえて、引き続き検討して参りたい。費用負担については、ご要望としては承ったので、しっかり検討して参りたい。

〇航空会社からのノウハウの承継については、前回も発言させていただいたとおり、航空業界として、確実にコミットしてしっかりやっていきたい。また、その上で、実務の引継ぎ以外にも、「オレンジブック」の改善や、モニター業務の教育や資格認定、保安検査の品質の見える化など、まだまだやり切れていない課題もあるので、その部分についてもしっかりと引き継いで、検査会社と一緒に、引き続き航空会社も輪の中に入って、改善・レベ

ルアップを図っていきたい。

また、実施主体移行時の国の確認については、ICAO 等においても安全管理に関する変更があった場合の手法が定められており、この確認については国主導で行っていただく必要があるかと思うが、引き継ぐ側の航空会社、受け取っていただく側の空港管理者が三位一体となって、あるいは受託いただく検査会社の方も入って、何が変わり、どういうリスクに対して、こういう手当をしてあるということを、しっかり見える形でやっていければと思うので、引き続き国のご指導・イニシアティブをお願いしたい。

→航空会社からのノウハウの承継については、現行の航空会社と検査会社の検討の中に、今後は空港管理者も加わる形で、来年度以降、新たな検討体制を構築していくことが望ましいと考えており、引き続きご相談させていただきたい。移行時の国に確認手法については、来年度、先行事例を検討していく中で、国の方も確認手法を確立して参りたいと考えており、この点も含めて、引き続き関係者のご協力を賜りたい。

〇実施主体移行後も、全国の空港において、検査の品質やお客様の負担感にバラつきが出ないような仕組みが必要であると考えている。なかなか難しい課題と考えているが、お客様に安心してご利用いただけるように、将来にわたって安定的に運用が継続できるような仕組みが構築できるよう、引き続き、航空会社も一緒になって努力して参りたい。

→ご指摘のとおり、なかなか難しい課題であると承知しているが、どういうことができるか、引き続きしっかり考えて参りたい。

〇実施主体移行後の役割分担について、資料に掲げられている３項目以外にも、クリーンエリアに危険物が持ち込まれ再検査が必要になった場合の旅客に対する案内・誘導であるとか、保安検査員に対するハラスメント対策など、引き続き航空会社に担っていただく役割は多岐にわたると考えられるため、危害行為防止基本方針の中で、保安検査の実施に関して必要と認める事項というような、バスケットクローズを規定すべきではないか。

移行の範囲について、今般の制度の見直しの目的が航空保安体制の強化であることを踏まえて判断するべき。一昨年６月の有識者会議とりまとめにおいて、保安検査の実施主体について旅客に対して一定の厳格性を持った厳格な検査を行える体制が重要であるとされていることを踏まえれば、原則として旅客に対する保安検査は空港管理者が実施するべき。ただし、移行時に現に存在する保安検査施設を全て引き継ぐかどうかについては、空港管理者として、空港施設運用の最適化の観点から判断する必要がある。また、国内線の移行に当たっては、国内線 PSSC を徴収することが必要と考えている。

小規模空港の扱いについては、厳格な保安検査を効率的に実施するためにはどのような主体が保安検査を担うことがふさわしいかという観点から判断することが必要ではないか。小規模空港についても検討対象とすること自体は否定しないが、結論ありきではない、慎重な検討が必要ではないか。

損害賠償・保険については、全ての空港が空港管理者賠償責任保険に加入することが現実

的であるかどうかも課題になるのではないか。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の導入についても、引き続き検討をお願いしたい。将来的に、ドイツのように、国が実施主体ということになれば、賠償責任に関する懸念は解消されるものと考えている。

費用負担の見直しについて、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に同意したい。現状でも両者で負担するということがNCASPに記載されているが、これは当事者に義務付けるものではなく、地方管理空港では空港管理者が負担しないところもあると聞いている。外国の航空会社にも負担していただくためには、この考え方について、NCASPだけではなく、危害行為防止基本方針にも明確にしていただきたい。なお、いわゆるVIP専用の検査場に係る費用については、空港を利用する旅客に広く負担を求めることの合理的な説明が困難ではないかと考えており、仮にVIP専用の検査場を設置する場合には、その費用は全額、航空会社に負担をお願いすることが必要ではないかと考えている。

旅客への透明性の確保について、その方法についてはさらに検討する必要があると考えている。国管理空港における保安料についても、使途が保安検査に限定されているものではなく、保安料をチケットに明示することだけでは、保安検査に要する費用について透明性を持たせたことにならないのではないか。

最後に、今後のスケジュールについて、前回も同じことを申し上げたが、混乱なく円滑な実施主体移行を実現するため、具体的な制度設計が明らかになった後、移行に必要な十分な準備期間を確保することが必要であると考えている。

→実施主体移行後の役割分担については、まだNCASPの改定案などが示せていない中で、ご不安の気持ちがあるということかと考えている。バスケットクローズのご提案をいただいたが、両者の役割分担に曖昧な点があってはいけないと考えているところ、実務の詳細はNCASPなどに規定されていると思うので、航空業界とも協力しながら、詳細な部分も含めて、早急にお示しできるように引き続き検討して参りたい。

移行の範囲について、保安検査施設の保有について言及があったが、必ずしも実施主体が検査機器を保有する必要はなく、現状でも実施主体が自ら検査機器を保有する場合と、他者が保有している検査機器を使用料を払って使う場合の２パターンあると考えている。保安検査機器の更新のタイミングもあると考えており、そうした点も含めて、各空港ごとの検討の場で整理していく必要があると考えている。

国内線PSSCについて、国管理空港については制度上の理由からPSSCの導入はすぐには難しいということをお示ししているが、これは国特有の事情であり、現状国際線においてPSSCを設定している空港においては、国内線においてPSSCを設定してはいけないという理由はないものと認識しており、旅客への透明性の確保の観点から、引き続き検討をお願いしたい。なお、現状、IATAで発行いただいているコードには、国際線のPSSCに対応するコードはあるが、国内線のPSSCに対応するコードがないため、そうした点については、引き続き全体的な検討課題として、航空会社とご相談しながら、旅客への透明性の確保に向けて、引き続き検討して参りたい。

小規模空港の扱いの扱いについては、レギュレーターとしての国の立場からしても、移行により保安検査の水準が下がるようなことがあってはならないと考えており、しっかりと体制や費用などが確保されていることを国においても確認した上で移行することが大前提と考えている。その上で、先行事例としては最初は比較的大きな空港からということになると思うが、徐々に検討を拡大していって、本当に小さい規模の空港も含めて、検討を進めて参りたい。

損害賠償・保険については、今回は、もし国に期待していた方がいらっしゃったら、ご期待に沿えない内容をお出ししているところと考えているところであるが、引き続き、海外事例も踏まえて、どういったことができるか、中長期的に考えて参りたい。

費用負担の見直しについて、折半というのはあくまでも原則であり、地方管理空港では必ずしもそうなっていない実態があるという点は認識しているところ。他方で、原則の例外はあると考えており、国管理空港においても、例えばプレミアムレーンは折半の対象外としているところ、地方管理空港においてもいろいろな事情がある中で今の負担割合が決まっているものと認識しているが、この今決まっている費用負担の割合を変えるところから議論を始めようとすると、いつまでたっても結論が出ず、実施主体の移行も進まないということになってしまうため、まずは今の費用負担の割合を前提に考えていただく、そういう趣旨でご理解をいただきたい。

また、プレミアムレーンの扱いについては、今申し上げたとおり、国管理空港においても折半の対象外となっており、この整理を変えるつもりはないが、この点は空港によっても考え方が異なっているものと認識しており、空港の上級会員向けのサービスとしてどう捉えるか、プレミアムレーンを特定の航空会社専用にするのか、それとも共用にするのか、あるいは、保安検査員の配置を効率化の観点から、保安検査場の集約化についてどう考えるかなど、各空港ごとの課題としては大きな論点かと思うので、来年度以降の各空港ごとの検討の中でしっかり整理していきたい。

旅客への透明性の確保について、保安料には保安検査以外の費用も含まれているという点はご指摘のとおりであるが、他方で、個々の経費のうち、どこまでが安全対策に係る費用なのかということが、必ずしも綺麗に整理できるわけではないということも事実であると考えている。例えば、今回の議論になっている空港管理者賠償責任保険の保険料についても、空港管理者の様々なリスクを広くカバーする保険であるため、全てを PSSC で賄う必要もなければ、全てを PSFC で回収する必要もなく、また、どこまでが安全対策に必要な保険料なのかを切り分けることも難しいため、一定の割り切りが必要と考えている。その上で、旅客に対して航空保安に係る費用を見える化するということはやはり大事であり、どういう形で透明性の確保を図っていくべきかという点については、各空港ごとの検討の場で引き続き議論して参りたい。

スケジュールについては、努力目標として令和８年度の移行を目指すことを掲げさせていただいているが、無理に移行して現場に混乱があるということは厳に避けなければいけないと考えており、移行に向けて必要十分な期間を確保するという点についてはしっかり配

慮していきたいと考えているが、いつまでも検討しているわけにはいかないとも思うので、スピード感を持って検討していくということで、是非ご協力をお願いしたい。

〇旅客への透明性の確保について、費用負担については航空会社と空港管理者で折半するとの考え方が示されているが、お客様からして見やすい形、分かりやすい形という意味では、例えば PSSC で空港管理者がお客様から全額費用を回収させていただくことも考えられると思うので、このあたりもう少し検討させていただけると有難い。

プレミアムレーンについて、航空会社の経営戦略、上級顧客向けのサービスという点からすると、広くお客様から費用負担いただくのは難しいと考えており、これは航空会社に負担いただく形が適当と考えているが、その方法や進め方については、引き続き協議させていただきたいと考えている。

航空会社からの引継ぎについて、現在、航空会社からの事務委任を受けているところであるが、事務委任を受けていない内容で、航空会社から引き継ぐものがあるのであれば、そのあたりをしっかりご教示いただいた上で、スムーズな移行を進めて参りたい。

→旅客への透明性の確保について、各空港ごとの検討の場において、まず議論が必要になるのは料金体系についてであると考えているところ。今回、国管理空港については保安料で一括徴収するという案をお示ししているが、主要空港であれば、PSSC をどうしていくかということがまずは論点になろうかと思うので、先ほども話があった国内線 PSSC の扱いも含めて、引き続き一緒になって検討して参りたい。

プレミアムレーンについては先ほどご回答させていただいたとおり、各空港ごとの検討の場においてしっかり検討して参りたい。

航空会社からの引継ぎについて、事務委任を受けている主要空港については、空港管理者側で実施費用を確保しているという点では移行に向けたハードルが低いと考えているが、実施主体としての責任が生じるという点では変わってくるかと考えており、この点については、航空会社との全体的な勉強会の中で、あるいは各空港ごとの検討の中で、航空会社からしっかりと引継ぎを受ける過程の中でクリアにしていきたいと考えているところであり、航空会社には引き続き協力をお願いしたい。

〇実施主体移行後の役割分担について、航空会社に果たしていただく役割について、危害行為防止基本方針に記載していただけるということで感謝申し上げる。その上で、今３点列挙されているが、このほかにも、乗り遅れ防止の呼びかけや、旅客情報の扱いなど、まだ考えられる点もあるので、先ほども意見があったバスケットクローズのようなところをご検討いただけると幸い。

損害賠償・保険について、保安検査の実施主体を航空会社から空港管理者が引き受ける分は、航空会社の負担が空港管理者に転移してくることになると思うので、どのくらい増額になるかは不明だが、増額される保険料については、空港管理者と航空会社の双方で応分の負担をする旨を明記していただきたい。

費用負担について、航空会社と空港管理者で折半、旅客から透明性のある形でご負担いただくという考え方に賛同する。その上で、会社管理空港では、国内線は保安料も PSSC も設定がない状況であるが、旅客への透明性の確保の観点からは、国際線と同様、国内線にも PSSC を設定して旅客からご負担いただく方向で検討していきたいと考えており、引き続き、国土交通省、航空会社のご協力をよろしくお願いしたい。

→実施主体移行後の役割分担について、バスケットクローズについては先ほどご説明したとおりであり、NCASP において詳細を示していく方向で引き続き検討して参りたい。

損害賠償・保険について、これまでも空港管理者は航空保安対策の実施主体であるため、初めて航空保安対策の実施主体としてのリスクを引き受ける訳ではないが、保安検査の実施主体としてのリスクは引き継ぐことになるため、この点も含めて、適切な空港管理者賠償保険に加入していただくという方向性をお示ししているところ。また、保険料が増額になった場合には、そのコストをしっかり転嫁していかないと引き受けようもないと思うので、この点については引き続き各空港ごとの検討の場で議論して参りたい。なお、この点、大事なポイントは、今回の検討はあくまでも実施主体の移行であり、航空会社が負っている実施主体としてのリスクが空港管理者に移ってくるということはあるにせよ、空港全体のリスクには変わりがなく、もし空港管理者が加入する保険料が増額になって、旅客に転嫁する必要が生じるようであれば、その分、航空会社の負担は軽くなって、お客様が負担する運賃が下がっていなければ辻褄が合わないことになる。全体的な整理としてはこうした整理かと思うが、個別にどうなっていくかについては、引き続き目配りをしていきたい。

国内線 PSSC については先ほどご回答したとおり、旅客への透明性確保の観点から、引き続き一緒になって検討して参りたい。

〇前回発言させていただいた、各空港ごとの検討時間をしっかり確保して貰いたいという点、空港単位ではなく、ターミナルや業務単位でも移行できるようにしていただくという点、料金体系については各空港ごとに柔軟性のある制度設計としていただきたいという点、いずれも方向性として取り入れていただき、感謝申し上げる。今後は、各空港ごとの検討の場において、関係者間での協議を進め、関係者間で一定の納得感のあるような形、また、お客様にも分かりやすいような制度を作っていきたい。

スケジュールについて、最速令和８年度というスケジュール感をいただていているが、スケジュールありきではなく、関係者間の協議や、専門人材の確保・育成などの期間も含めて、十分なリードタイムを頂けると有難い。

また、空港間の情報共有やフォローアップ体制についても引き続きサポートを頂けると有難い。コンセッション空港においては、金融機関や株主への説明も必要となってくるため、特に損害賠償・保険のところについて、空港管理者のリスクが本当に担保されているかといった点から、関係者にご納得、ご理解いただくためのご支援を頂けると有難い。

今後は地方航空局や空港事務所も含めて協議に入ってくると思うが、引き続き俯瞰的な視

座でご指導いただけると有難い。

航空会社が負っている実施主体としての責任とは大きな開きがあるとは思うが、現在、事務委任を引き受ける中で、実務的なノウハウを吸収させていただいているところであり、実施主体移行も見据えて、引き続きしっかり取り組んで参りたい。

→スケジュールについて、専門人材の確保・育成について言及いただいたが、国管理空港についても、どういう体制が必要か、空港ビル会社も含めて、検討はこれからというところであり、来年度以降、航空会社からしっかり引き継いでいただき、両者が連携して円滑に引継ぎが進むように、国もサポートして参りたい。

また、関係者に対する理解の醸成については、各空港における先行事例の検討の中で、他空港の検討状況がどうなっているかといったことも大事なポイントになってくると思うので、こうした点も含めて、どういった情報が提供できるか、ご要望も踏まえてしっかり考えて参りたい。

国の体制については、来年度以降の各空港ごとの検討に先立ち、地方航空局や空港事務所も含めて、検討体制を構築したいと考えているところ。また、航空会社においても同様に、現場の方に徐々に話を下ろしていただいているところ。一方で、先行事例については、現場に丸投げということは決してなくて、検討が軌道に乗るまでは、本省・本社のレベルでもフルアシストしながら検討を進めていく必要があると考えており、しっかりとしたチームを構築して、検討を進めて参りたい。

〇実施主体移行後の役割分担について、これまでの発言と似たような発言になるが、例えば、ジャンプインへの対応とか、保安検査場の前で行うチケットの確認や搭乗の可否の確認、搭乗待合室における旅客の保安計画上の責任のあり方など、詳細な部分を詰めていく必要があると考えており、危害行為防止基本方針では包括的な書き方で良いと思うが、NCASPではしっかりと役割分担を明確化するべきと考えている。

移行の範囲については、まずは先行事例を作りながら地方の小さい規模の空港も対象として、原則として、長期的にはいずれの空港も実施主体を移行していくという方向性が示されたものと認識。一気にはできないと思うが、順次検討を進めて参りたい。また、検討対象には地方管理空港も含まれているため、国から自治体への説明を是非お願いしたい。

損害賠償・保険について、保安検査の実施主体を引き受けることとなれば、その分、空港管理者のリスクは上昇するものと考えており、空港管理者賠償保険のあり方については、業界全体の話として検討する必要があるのではないか。また、航空便に遅延や欠航が生じた場合のリスク回避についても、明確化される必要があるのではないか。

費用負担について、コンセッション空港は限られた空港の運営原資によって確実な保安体制を維持する必要があるため、一昨年６月の有識者会議とりまとめにおいて示された、関係者の一定の負担からなる仕組みの構築に向けては、国による一層の旗振りをお願いしたい。

また、コンセッション空港共通の課題として、先ほども発言があった金融機関や株主への説明や、コンセッション契約の変更に向けた段取りの調整などがあると思うので、コンセッション空港共通の検討の場の設定があると良いのではないか。

→実施主体移行後の役割分担については、NCASP において詳細を示す方向で、引き続き検討を進めて参りたい。

移行の範囲について、地方管理空港については、本日の会議においても全国地域航空システム協議会にオブザーバー参加頂いているところであり、引き続き、自治体に対しても国から積極的にご説明していくよう、努力して参りたい。

損害賠償・保険について、現状、それぞれの空港の特性に応じて、各空港において必要な空港管理者賠償保険に加入して頂いているところかと思うが、ご指摘も踏まえて、どういうことができるのか、本日オブザーバー参加いただいている損害保険会社も含めて、議論を深めて参りたい。

コンセッション空港共通の課題については、ご指摘のとおり、今後、コンセッション契約の見直しが必要であると考えており、今後、先行事例として検討していくコンセッション空港においては共通の課題となるため、国において、各空港の検討状況についてしっかりと横展開、共有を図りながら、各空港における検討が前に進むようにフォローして参りたい。

〇実施主体の移行について、今回、モデルケースとなる先行事例を創出していくということと、その検討開始の時期が示されたところであるが、全体的なスケジュールが不透明なままである。スケジュールありきという考え方は持っていないが、航空保安を厳格に行うためには、本来、全ての空港において統一的な運用が図られるべきであり、小規模空港も含めた移行完了時期をロードマップとして明示するべきではないか。

また、移行を円滑に進めていくことは重要だが、今回示されたように、ターミナルごと、保安検査場ごとに細分化して移行することとした場合には、利用者や空港職員に対して丁寧な周知をしなければ、混乱を招くことにもなりかねないため、空港全体の移行計画をロードマップとして示していただくことは、大変重要であると考えている。

国の役割について、今日の説明の中では移行後の国の役割について言及があったが、例えば、モデルケースとなる空港において獲得された移行プロセスに関する知見の展開や、地方管理空港や小規模空港における適切なサポートなど、移行過程においてもその役割を具体的に実践いただくことも極めて重要であり、次回のとりまとめやロードマップにおいて反映をお願いしたい。

費用負担の見直しについて、実施主体移行後も航空会社と空港管理者で費用を折半するとの基本的な考え方については、各国の事例調査において、航空会社が負担しない場合もあるという状況を踏まえると、率直に残念と受け止めている。また、検査機器の維持管理費も含めて一括徴収することと、それを賄うために国管理空港においては保安料の引上げを

行うことについて示唆があったが、これは保安料のオンチケット方式の着実な導入と軌を一にして対応するべきと考えている。

オンチケット方式については、利用者への周知を図る際には、航空会社による運賃値上げというふうに混同されないように留意していただく必要があり、国が責任を持って取り組んでいただきたい。また、透明性が高いと考えられる PSSC の導入に向けた法的課題や、どのような費用を負担するかについての国の考え方については、ぜひ次回のとりまとめにおいて一定程度明らかにしていただくことを期待したい。

国からの費用負担について、航空保安対策は国家安全保障上の重要な対策であることや、コロナ禍によって航空旅客需要が激減をするリスクが顕在したという２つの観点から、有識者会議以来、かねて、一般財源からの拠出の必要性を申し上げておりますので、引き続きの課題として指摘していきたいと思う。

最後に、有識者会議とりまとめで示された諸外国の事例調査を踏まえた検討の結果、日本の航空保安のあり方が世界基準に追いつくことができたのかということが、いまいち判然としていないため、次回のとりまとめでは是非この点を明らかにしていただきたい。また、テロなどの大きな影響に関して、中長期的な検討が必要という記載があるが、リスクマネジメントを考えると、スピード感を持った対策が必要であると考えている。

→スケジュールについて、先ほども申し上げたとおり、地方の小規模の空港も含めて移行に向けて検討していくということであるが、小規模の空港については引き続き懸念の声もあるというところで、すぐにお示しすることは難しいと考えているが、どういうスケジュールをいつのタイミングでお示しできるかという点も含めて、しっかり考えていきたい。

また、費用負担について、多岐にわたるご指摘をいただいた。今後、各空港ごとの検討が進んでいくと思うので、国もしっかりとフォローさせていただきたい。

〇スケジュールについて、他の委員からも発言があったが、ざっくりとでもいいので、やはり全体のロードマップが不可欠ではないか。まずは先行事例をやりながらという説明を受けたが、全体的にどういうスケジュール感で進んでいくのか、来年度具体的に何をやっていくのかというロードマップをはやり作る必要があると思う。その大きな理由として、当面の間は、航空会社が実施主体となる空港と、空港管理者が実施主体となる空港で、２つのシステムが併用されることになるわけで、これは旅客に対してもしっかりと説明していかなければならないと思うので、そういう意味からも、全体のロードマップはやはり作る必要があると思う。全部で 97 の空港があるということなので、これをどうやって移行していくのかというようなことを示す必要があると思う。

移行時の国の確認について、保安検査のクオリティの確保は不可欠である。特に、保安検査員の確保や、先進機器の導入については、当然そのコストを負担する必要があるわけで、地方管理空港も含めて、どのようにそのコストを賄うかを考えていかなければならない。保安検査のレベルが低いと、ループホール、抜け穴になって、テロリストに狙われるということにもなりかねないので、保安検査のクオリティの確保はしっかり取り組んでいただ

きたい。

最後に、これはあえて申し上げるが、この検討会議の表題は空港における旅客の保安検査となっているわけだが、今後、空港管理者が保安検査の実施主体になると、空港全体のセキュリティを考えながらやる必要が出てくると思う。４ページ目の危害行為防止基本方針の改訂イメージで、保安検査及び預入手荷物検査の実施…等とあるが、この等の部分を将来どうしていくのかというところ。９ページ目にも保安検査の実施主体の改訂イメージが書いてあるが、将来的に空港管理者が保安検査の責任を持つということは、やはり空港全体のセキュリティ、職員もそうだし、貨物とか、いろんなセキュリティを考えながらやっていく必要があると思う。

→全体的なロードマップについては先ほども申し上げたとおりであり、どういうタイミングでどういうことをお示しできるか、頂いたご意見も踏まえて引き続き検討して参りたい。

保安検査のクオリティの確保については、非常に大事な論点であると考えており、地方管理空港も含めて、しっかり目配りしていきたい。

最後の点について、これまでの検討のテーマは保安検査と預入手荷物検査ということでかねてより検討を進めてきたところであるが、ご指摘のとおり、航空保安対策としては危害行為防止基本方針に掲げられている多岐にわたる項目があるところ、一般論として、海外事例も踏まえつつ、そのあり方について継続的に見直しを行っていくということは極めて重要であると考えており、国の方でも、国際的な動きなどについてはしっかりアンテナを高くして考えて参りたい。

〇検査会社の立場から、何点か細かいお願いをさせていただきたい。まず、航空会社からのノウハウの承継について、航空会社と検査会社が一緒になって保安検査を担ってきた中で、今回資料でも取り上げていただいたとおり、国内定期航空保安協議会がオレンジブックを監修し、各航空会社がこれをもとにマニュアルを作って実施しているところ。このため、国内定期航空保安協議会と検査会社は継続的に様々な勉強会や検討会を行ってきているところであるが、順次、空港管理者も入ってこられると思うので、これからは是非３者で、いろいろな議論をさせていただければ良いかと思う。実施主体を移行していった場合には、現実的には、おそらく現場では、航空会社、検査会社、そして空港管理者の３者が、密接に連携して協力していくということになると思うので、こうした点について、国にご指導なり、音頭を取っていただければと思う。

保安検査関係費用について、一昨年６月の有識者会議とりまとめにおいては、保安検査を維持・強化していくための充実かつ安定した財源を確保していくという方向性が示されたところであり、是非お願いしたい。この点、今回の資料では、国管理空港については、検査機器の維持管理費用が含まれていないところ、その範囲の見直しも必要であると考えるが、この中で、検査会社の処遇改善ということも一つの大きな柱として是非お考えいただきたい。検査会社にとっての今一番の問題は人手不足であり、ここ数年、航空会社からは契約料を引き上げていただき大変感謝しているところであり、その分はもちろん職員に還

元しているところであるが、こうしたことは、飲食業や建設業など、全ての業種において処遇改善の取組が行われているところであり、そうした中での人の取り合いになっており、こうした中で、保安検査業務は、どうしても朝早く、拘束時間も長い、休みも取れない、このことはもう今まで何度も申し上げてきたのであまり繰り返しませんが、こうした中で人材を確保していくためにも、是非、保安料の引上げの中で、検査会社の処遇改善ということを一つの柱にしていただければ幸い。

また、これも以前から申し上げていることであるが、入札制度については、一般競争入札ではなくて、検査員の有資格者数であるとか、業務の実績なども含めた、総合評価方式の導入をお願いしたい。これまでは検査会社の選定は航空会社が行ってきているが、今後は空港管理者や空港ビル会社が行うことになると思うので、その際に、是非総合評価方式の導入をお願いしたい。

先ほど、他の委員から、モニター業務の資格の認定であるとか、保安検査の品質の見える化であるとか、そういうことを検討されているというお話があったが、その中で最も大事なことはやはり教育である。これまで教育の経費については一度も議論されたことがない。実情を申し上げると、警備業法上、新任の警備員に対しては、20 時間教育するということが義務付けられており、これは警備会社のコストとして当然の部分かと思うが、保安検査員については、これに加えて、だいたい最低で 50 時間、場合によっては 100 時間ぐらいの教育が必要であり、どこにそれだけ時間がかかるかというと、まさにこの難しい、モニター業務の部分に必要となっている。こうした部分は、検査会社が自らのコストとして対応しているところであるが、そうしたものも是非お考えいただきながら、検査会社の保安検査経費がカバーできるような保安料の引き上げをお考えいただきたい。

最後に、29 ページの、どのようにガバナンスを利かせるのかという点について、人手不足の中で、省人化・合理化は非常に重要なことであるが、やはりこの実施主体移行の根本は、保安検査が適切に確実に行われるということが大前提かと思うので、省人化・合理化という言葉を使うのであれば、その前に、保安検査の適切で確実な実施を前提として、とか、もしくは、人手不足に鑑み、とか、何らか修文をお考えいただければと思う。

→実務に即した様々なご提案に感謝申し上げる。保安検査の現場を担っていただいているのは保安検査員の皆様であり、移行によって現場に混乱が生じるようなことがないように、しっかり取り組んで参りたい。

オレンジブックの検討への参画について、ご提案いただき感謝する。空港管理者も含めて、３者が連携して進めていくような体制を航空会社と一緒になって早期に構築して参りたいと考えており、またご相談させていただきたい。

保安検査員の処遇改善について、国の方でも保安料を 105 円から 250 円に引き上げさせていただいたところであり、今回の実施主体の移行とはまた別のテーマではあるが、引き続き重要な論点であると承知しているところ。特に、インバウンド 6000 万人の受入れに向けては、グランドハンドリングも同様であるが、生産性向上と人材確保の２つにしっかり取り組んでいく必要があり、省人化に資するような先進機器の導入とともに、それでカバ

一できない部分は、人口減少のカーブに逆行して、他産業以上に人材を確保していく必要がある業界である、それは、空港というインフラを支える業界として、責任を持って取り組んでいかなければならないことであるということを、この業界の共通認識として持っておく必要があると考えており、そのためにできることを国もしっかり取り組んでいきたい。

最後の点について、コストカットありきのような表現となっていた点についてはご指摘も踏まえて、バランスをとった表現を考えさせていただくとともに、保安検査員の処遇改善など、個別のことについてはしっかりと取り組んで参りたい。

〇国管理空港・地方管理空港における空港ビル会社との関係について、今後、事務委任方式について、各空港ごとに、その条件や責任、コストなどが整理されていることになると思うので、すでに他の委員からも発言があったが、この点についても、スケジュールありきではなく、きっちりと関係者の合意形成をもとに進めていただきたい。特に、今後、事務委任を検討するに当たり、各空港ビル会社とも、どのような責任がどういうふうに及ぶのかという部分をすごく心配しているので、各主体の役割分担については、しっかりと明確にしていただきたい。また、保安検査員の待遇改善について、これまでも航空局において様々取り組まれていると思うが、今後の事務委任の検討に当たっては、保安検査員の待遇改善に向けたコストについてもしっかり見込んでいただきたい。

小規模空港の扱いについて、全体的なスケジュールの中で、ゆくゆくは小さい空港も検討していくということになると思うが、小さい空港の中には、バーゲニングパワーが欠如しているというか、本当に力がない、ノウハウがないようなところもあるため、一斉に横並びで検討していくということではなく、空港規模や地域特性を踏まえた上で、丁寧に進めていただきたい。

また、実施主体の移行を円滑に進めるためには、やはり先行事例の情報共有が必要になってくるので、どうか広く情報の共有を図っていただければ幸い。少し余談になるが、カスタマーハラスメント対策についても、現状は航空業界で取り組んでいただいていると思うが、今後は空港管理者、国管理空港であれば国が実施主体ということになるので、こうした部分を意識して貰うためにも、しっかり連携を強めていただきたい。

最後に、空港ビル会社としても、厳格な検査体制と、航空旅客の利便性の確保を踏まえた実施主体の移行に、しっかり協力して参りたいので、よろしくお願いしたい。

→空港ビル会社への事務委任方式の検討に当たっては、現在、航空会社や、空港会社の皆様に、先行している事務委任方式の契約書の共有をお願いしているところであり、是非ともご協力をお願いしたい。その上で、航空局としても、この先行事例をしっかり勉強させていただいた上で、国管理空港における国と空港ビル会社の関係をしっかり整理して検討して参りたい。

その他のご意見についてもしっかり検討して参りたい。

〇損害賠償・保険について、事前説明の場において、例えば、空港管理者側において賠償上

限額を設定することや、国と国以外の空港管理者の責任分担みたいなところを議論させていただいたところ。こうした議論も踏まえて、航空局の方で整理していただき、大きな方向性として、金額が大きい損害賠償等が行われるというようなリスクに関して、そうしたリスクがあることは事実ではあるけれども、現状においても航空保安対策の実施主体として責任があるということとの平仄、あるいは利用者利便の観点等から、特段の上限額の設定は行わずに、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いうことで結論付けていただいたものと認識。この方向性について、概ね問題ないというふうに思っているところではあるが、他の委員からも意見があったとおり、この適切な空港管理者賠償責任保険の内容については、おそらく、支払限度額をいくらに設定するのかであったりとか、保険料のコストがどの程度増えるのか、その分、各空港で費用負担する場合には、旅客１人当たりの費用負担が増えてしまうのではないかといった懸念はやはりあると思うので、基本的には空港管理者賠償の件で対応するという方向性を示されている点については了解しているものの、それぞれの会社管理空港や、コンセッション空港、これは地方管理空港のコンセッション空港も含めて、ご懸念点がないかどうかということについては、引き続き国の方でしっかりヒアリングしていただければと思う。

また、国管理空港や地方管理空港において事務委任を受ける空港ビル会社においても、何らか事故があった場合の賠償責任の問題は発生しうると思うので、この点については空港ビル会社の意見も是非聞いていただいて、最終的なとりまとめとして、適切な空港管理者賠償責任保険の加入ということの実現に向けて現実的な問題があるのかないのか、今の方向性では空港管理者賠償責任保険以外に選択肢が無いようにも読めてしまうので、もし課題がある場合には、そのほかの方法による対応というのも引き続き検討する必要があるのかないのかという点も付加してとりまとめいただくことも含めて、ご検討いただければと思う。

→様々ご議論させていただき改めて感謝申し上げる。空港管理者側における賠償上限額の設定に関しては、損保会社においても、大きなリスクについての空港管理者賠償保険の引受けには一定の限界があるものと承知しており、空港管理者賠償責任保険でも引き受けられないような大きなリスクをどうするかといった論点はあるものと認識。この点は、民間で抱えられないようなリスクをどうするかという、ある意味、空港コンセッション政策そのものについてのご指摘を頂戴しているものと考えており、今回、海外事例を踏まえた国が補償する枠組みの検討については、ご期待に沿えるような内容ではなかったかもしれないが、引き続きご指導を賜りながら考えて参りたい。

また、空港ビル会社の責任については、国と空港ビル会社の事務委任契約の中で明らかにされるものと考えているが、この点については、先行事例について、航空会社や空港会社の皆様のご協力を賜りながら、しっかり検討して参りたい。

〇国の役割分担について、他の委員からも発言があったが、国が主導的な役割を果たすというのは大変有難いことであり、地方管理空港も含めて、しっかりお願いしたい。この点、移行の進め方についてみると、まずは先行事例について令和８年度中の移行を目指すこと

とされており、その他の空港については先行事例も踏まえて順次移行・働きかけを行っていくと読めるが、地方管理空港についても、大きな考え方については一気通貫していく方向で、令和８年度からと言わず、今からでも是非やっていただきたい。特に、空港使用料の設定については、自治体も不慣れなところがあるので、地方管理空港と他の空港で空港使用料の設定の考え方に齟齬がないようにお願いしたい。

また、地方管理空港における自治体から空港ビル会社への事務委任の考え方についても同様であり、国の方でテンプレートや指針を作っていただければと思う。

空港使用料については、ICAO のルールで料金設定に関する指針があり、基本的な考え方として、透明性、公平性、それとコストベースという考え方が示されている。他の委員からも発言があった保安検査員の処遇改善については、このコストベースの考え方は取りすぎてはいけないということであり、空港使用料を毎年変えるのは現実的ではない中で、例えば、５年間の旅客数をどう見て、コストはどうなっているのか、それに見合う費用になっているのかといったような考え方が、透明性、コストベースといった考え方からも必要ではないかと考えている。

最後に、保安料と PSSC について、保安料と PSSC は二重課金ではない、一緒に取ることはないということかもしれないが、これを旅客から徴収することになる場合には、保安料と PSSC はどう違うのか、明確な説明が必要ではないかと思う。特に、オンチケット方式となった場合、旅客から徴収するのは航空会社であり、旅行商品であれば旅行会社が請求することになるので、このあたりは明確な説明が必要ではないかと思う。

→地方管理空港について、今回の検討会議には全国地域航空システム推進協議会にもオブザーバー参加いただいているところであるが、地方管理空港の空港管理者である自治体や、地方管理空港の空港ビル会社も含めて、大きな考え方については、今回の方向性を踏まえて、令和８年度といわず、しっかり共有を図って参りたい。

また、保安料と PSSC の違いについて、いわゆるＢｔｏＢの世界では代行徴収なのかそうではないのかといった大きな違いがあるものの、お客様から見ると、運賃とは別の航空保安に必要な料金ということ以上のことは伝わらないわけで、旅客からどういうふうに見えるかという視点は非常に大事な論点であるものと認識。一昨年６月のとりまとめは、航空保安に必要な費用を、旅客に透明性のある形で負担頂くか検討していきましょう、ということであるが、現状、地方管理空港については、保安料や PSSC を設定せず、着陸料のみ設定している空港も多い中で、透明性の確保を料金体系だけで実現しようとすると、保安検査の実施主体移行の方がいつまでたっても進まないということにもなりかねないので、透明性の確保については、具体的にどういうやり方があるかということも含めて、引き続き考えて参りたい。

〇スケジュールについて、より厳格なスケジューリングが必要ではないか。スケジュールについては、来年度に固めていくこととされているが、地方管理空港も含めた我が国全体の早期の体制強化に向けて、インセンティブの導入や、先行事例のモデル化、ならびに、そ

れをもとにした地方管理空港への移行支援が重要だと思う。

また、プレミアムレーンについても、インバウンド急増によるセキュリティチェックの目に余るような長蛇の列を少しでも解消するべく、分散化に寄与するものとして、その設置について公的な支援をお願いしたい。

→ご指摘も踏まえてしっかり検討して参りたい。

以　上