

第3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6月19日(木) 13:30～15:20

場所：中央合同庁舎3号館10階共有会議室（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（代理）、小島委員、塩田委員、須田委員、徳永委員、戸崎委員、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、甲斐航空保安対策室長、
先光航空保安対策企画調整官

議事概要

※中間とりまとめ案について、座長一任となった。質疑応答は以下のとおり。

○もともとこの検討会は、厳しさを増す国際的テロ行為やインバウンドの増加等に対応するため、危急性をもってスピーディに進めていく必要があるということが前提で始まったと考えているが、この間の議論を踏まえて、やはり時間をかけてやっていく必要が生じているということであれば、そうした事情を明記する形で書いた方が良い。その上で、まだ積み残しの課題については、スケジュール感を示すべきである。

中間とりまとめ案には「一定の結論を得ることができた」とあるが、まだ検討の方向性が示されたという段階であり、何か「結論」が出ている訳ではないのではないかと。

→ご指摘の点については、今般の検討は厳格な保安検査の実施のために行われており、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と考えているが、同時に、厳格な保安検査の実施体制の確保に向けて、必要な十分な検討・調整をもって、円滑に実施主体の移行を行う必要があると考えているところ。その他のご指摘も踏まえて、中間とりまとめ案に適宜反映させていただきたい。

○移行に際しての最重要事項は航空保安体制の強化であり、議論の原点であるため、調整事項は多岐にわたるが、保安体制の強化という大命題を共通認識として掲げて、国には全体の品質管理を行っていただきたい。

ロードマップについて、全体的なロードマップは先行事例後に策定と書かれているが、全体を見るという意味で大変重要なものであり、実務者調整会議を進めながら引き続き検討を進めていただきたい。

保安関連の費用について、料金については空港ごとに設定ということになっているが、適正水準に照らして、旅客からの透明性を確保するといった課題・命題があるため、透明性を確保した形での負担を実現するために、国を含めた関係者で合意を図りながら進めていくことが重要である。

小規模空港における保安体制については、移行に向けて、国も含めた関係者でフォローしていく必要があると考えており、この点についてもよろしくお願ひしたい。

○空港別の個別の会議においても実務的な課題が多数残っていることを実感しており、航空会社として引き継ぐ立場でしっかり役割を果たしていきたい。オレンジブックの見直しについても、国内定期航空保安協議会として、これからも重要な役割を担っていく所存である。

令和5年6月の保安検査の有識者会議に行ける見直しの方向性について、保安検査の実施主体が航空会社から空港管理者に移行されるにあたっては、旅客に対する客観性・厳格性、空港全体での同一の保安水準の確保、旅客の利便性といった観点で利点があるということで見直しの方向性が確認されている。今後の空港ごとの調整会議で実践的な調整を図るが、保安検査の厳格性と旅客の利便性の両面により良い効果が得られるように、空港関係者の皆さんと共通の目標をもって取り組んでいきたい。

一方、世界全体でも空港での保安検査の質のレベルアップは重要視されており、主体移行が進む中においても、業界一体となってレベルアップしていくという目標に取り組んでいきたい。

○国管理空港における国と空港ビルの関係について、共用空港も含めると地方都市の中型・小型規模の空港が多数を占めるが、地方空港の空港ビルは組織が小さく、機能も限定的なところがほとんどである。政府目標として訪日外国人旅行者6,000万人を目指すにあたり、地方都市の国管理空港でも保安検査の質と量を充実させ、事案発生時の初動体制の強化も必要となるため、現場における空港設置管理者として国の直接的な関与について、引き続き議論させていただきたい。

費用負担と保安料について、運賃以外の保安料金の設定にあたっての仕組みや制度、

透明性の高い料金水準のルール等を引き続き国も含めて業界内で議論をしたいと考えている。これは国管理空港に限らず会社管理空港、コンセッション空港も含む共通の課題であり、短期ではなく先行事例の早期創出を起点として中長期的に取り組む課題と認識している。

→コメントいただいたとおり、実施主体の移行は航空会社の協力なくしては進まない課題であり、国と航空会社が連携して進めていきたいと考えているので、今後とも皆様方のご協力をお願いしたい。

今後、モデルケースとなりうる空港において調整を進めていくこととなっており、国管理空港については、空港ビル会社にも協力いただいてキックオフさせていただいたところであるが、各空港における議論については、しっかりと横展開を図って参りたいと考えているので、その点も含めてしっかりフォローさせていただく。

○ロードマップの作成については当社でも検討に着手しているが、ターミナルごと、国際線・国内線ごとに事務委任方式の導入状況が異なり、主体移行を、事務委任方式を導入しているターミナルで先行して実施するか、あるいは空港内の全ターミナル同時に実施するか検討が必要である。また、実施主体移行後の検査会社の選定や発注の方式、国内線 PSSC の導入等、検討すべき課題は多岐にわたり、時間をかけて準備を進める必要がある。いずれにしても、空港会社として航空保安に関する責任を果たす所存であり、円滑な移行に向け、航空会社の皆様のご協力をお願い申し上げる。

損害賠償・保険について、現在も空港管理者賠償責任保険に加入をしているが、実施主体の移行に伴い、契約内容変更の検討が必要である。現状は保険によってリスク軽減を図るほかないが、保険金額にも上限がありリスクの完全回避はできないため、前回会議でも申し上げたとおり、ドイツやフランスのように一定の賠償額を超えた場合は国が補償する枠組みの導入についても検討いただく必要がある。将来的にはドイツのように国が実施主体になりつつ、空港管理者への委任も可能とする仕組みとすれば、損害賠償に関する懸念も回避でき、今後十分に検討に値するものと考ええる。

費用負担について、保安検査に関する費用は航空会社と空港管理者で折半することを原則としつつ、プレミアムレーンの取扱い等については、今後航空会社と協議・調整させていただきたい。また現状の国際線 PSSC に関しては、保安検査に要する費用以外の費用も含まれている一方、保安検査費用のうち航空会社に負担いただいている費用は含められておらず、透明性の確保の実現については今後の検討課題と認識している。また保安検査に要する費用については、受益者に一定の負担を求め

るという考えは理解できるものの、航空保安対策は国家安全保障上の課題でもあり、国による財政的支援の拡充についてもお願いしたい。

危害行為防止基本方針等の改正案について、空港会社として同方針に基づき法的義務が生じるなど重要な内容を含むものであるため、成案を得るにあたっては空港会社にも意見を申し上げる機会をいただけるようお願いしたい。

○役割分担について、中間とりまとめ案には「役割分担が明確になるように関係者間で検討することが適当」と書かれているが、各空港ごとに検討するというように誤解を招く恐れがあり、「関連通達等で定めることが適当である」というような書きぶりに修正いただきたい。

保険と補償について、空港管理者が必要な補償額を検討した上で保安料を設定することによって、リスクを低減させることを前提として考えていきたい。

遅延等の補償に関する事項について、国から外航等に丁寧に説明いただけると回答いただき感謝申し上げます。AOC が組織されていない空港の主体移行に際しても、それぞれご説明いただけるとありがたい。

費用負担について、透明性の確保と PSSC に保安検査関係費用以外の航空保安対策の経費も含まれていることに留意し、空港別の実務者調整会議に臨んでまいりたい。

コンセッション空港の課題としては、費用面、体制面、補償リスクへの対応等を株主やベンターへ説明し、納得いただく必要がある。その観点からは、実施契約については、契約の取扱いに関する議論の設定を要望したい。

○費用負担について、今後、保安検査を厳格に遂行するためには適切な費用負担は絶対条件である。現在国内線ターミナルへの先進機器導入の対応をしていることもあり、国管理空港の保安料徴収同様にオンチケットでの国内線 PSSC の徴収が必須と考えている。スムーズに進むよう、航空会社のより一層のご理解・ご協力、航空局のバックアップをお願いしたい。

移行の進め方について、保安検査の品質を確保しながらという難しいミッションであるため、関係者により体制を速やかに構築し、航空会社からの確実な引継ぎ、ノウハウ継承、移行に伴うルールづくり等が必要である。中部空港でも 7 月に第 1 回の実務者調整会議を予定しているが、全空港で同じ方向へ進めるよう、引き続き航空局のフォローをお願いしたい。

○空港会社と航空会社間の役割分担について、これまで事務委任を受けていないプレミアムレーンや受託手荷物の取扱いについて、空港ごとの委員会において細かく調整させていただきたい。

コスト面について、国内線 PSSC 導入の検討が必要と考えている。保安検査にかかるコストや損害賠償によっても保安料が大きく変わるものと認識しており、空港管理者における保険の検討に当たり、現在、航空会社がどのような保険に加入しているのかは非常に参考になるため、是非とも開示をお願いしたい。

コンセッション契約について、責任主体の移行に伴い契約の改定をコンセッション元と話す必要がある。省令の改正はコンセッション契約の改定にも影響する話であるため、省令改正のタイミングについて情報を開示いただきたい。

○方向性の大枠としては空港ごとに引き続き調整していくという形で、空港ごとの経緯や考え方を尊重いただいた結果としてポジティブに捉えている。一方で、全空港共通の課題のうち、損害賠償・保険に関しては、株主や金融機関への説明責任を果たすうえで必須のものとなるため、引き続き損保業界への働きかけや制度設計といったサポートを航空局にもお願いしたい。

コンセッション契約の改訂に向けては、株主や金融機関の理解を得るプロセスが必要であり、大きく4点が欠かせないと考えている。1点目は先ほど申し上げた保険や賠償の仕組みが整っていること、2点目は確実なコスト回収施策による事業採算性、3点目は専門人材の確保・育成、4点目は航空会社が培ってきた品質を維持するための継続的な運営体制ということで、具体的には規定や要領などがしっかり整備でき、現場での運用ルールを航空会社と連携して確立できていること。これらの点について今後関係者の皆様と調整を進めていきたいが、航空保安の維持・向上というところで目指すべき方向は同じかと思うので、しっかり連携して、スムーズな実施主体移行への準備を進めて参りたい。

○保険については、各空港管理者が保険会社に早めに接触していただき、調整を進めていただきたい。

○ビル事業者として、運航に直結する旅客の保安検査の事務委任を受けることに不安があるため、引き続き情報の提供をお願いしたい。

役割分担について、中間とりまとめを踏まえて先行する空港で議論が進められていくことになるが、全体的に整理すべき部分については、各空港での個別議論ではな

く、総論で整理していただきたい。

検査場の混雑緩和や番台といった保安検査業務か、あるいは航空会社の運航業務なのか区別が曖昧な業務については、共通の役割分担を示していただきたい。

→各空港ごとの調整に向けて、様々コメントいただき、改めて感謝申し上げます。実施主体の移行に当たり、空港管理者は、経営層から実務担当者まで含めて、様々なご不安な気持ちがあるというのが正直な気持ちだと思うが、今後の各空港ごとの調整の場においては、是非その不安の気持ちを声に出していただくことをお願いしたい。実施主体の移行は、引継ぎを行う航空会社にとっても初めてのことであるため、皆様がどのような点について不安な気持ちを持っているかということをもまずは共有いただいた上で、航空会社とも連携して、可能な限りお答えをさせていただく中で、関係者の皆様も含めて合意も得て、円滑な移行を進めていきたいと考えている。各空港ごとの調整の場においても、実施主体移行に向けて前向きな議論ができればと考えているので、引き続き関係者の皆様のご協力をお願いしたい。

○前回の会議において、全体的なロードマップにおいて、移行スケジュールや移行完了の時期を明示するべきではないか、また、利用者や空港職員に対して、空港全体のロードマップを示すべきではないかといった発言をさせていただいたところであるが、中間とりまとめ案には関連するところが反映されていないのではないかと受け止めており、改めて国の考え方をお聞かせいただきたい。

一方で、前回会議で国の役割の重要性について申し上げた点については、国が今後も主導的な役割を果たすことが記載されたことに加え、全体的なロードマップの策定に向けた検討の場を設けること、移行状況等を踏まえて適切にフォローすることが記載されており、感謝を申し上げたい。

費用負担の見直しの関係について、今回の案では多くの課題で今後の展望が見えないと感じる。いずれもが「引き続き検討」や「中長期的に検討」とされたままであって、方向性が明らかになっていない。

また、実施主体の移行と費用負担の見直しはセットで検討されるべきであると考えますが、費用負担のあり方に関する検討が置き去りにされているのではないかと。少なくとも、他の空港管理者をリードする国管理空港については、より具体的な展望を示す必要があるのではないかと。この点について、ぜひ国の考え方をお聞かせ願いたい。

さらに、国管理空港における保安料のオンチケット形式の導入の考え方について、

中間とりまとめ案では、負担する旅客に混乱を生じないように、旅客目線に立った検討を行うことが適切・適当であるという考え方が示されたが、引き続き全体に関わる考え方として堅持し、ぜひ具現化を図っていただきたい。

- 前回会議で、今後実施主体となる空港管理者と検査会社で実務について議論する場を設けることが必要と申し上げたところ、中間とりまとめ案に航空会社、検査会社に、空港管理者・空港ビル会社も加えた３者の検討体制が適当と記載いただき感謝申し上げます。

今後空港ごとに実務者調整会議が行われるが、空港ごとの運用方法の違いでクレームになることもあり、空港ごとに差異が出ないように全体での議論も引き続き必要である。

空港保安レベルの向上について、他委員からも保安検査の厳格化が最重要事項とお言葉をいただいたが、保安検討部会では保安検査業務の中で最も難易度が高いモニター業務の社内任用に関するガイドラインを策定し、国内定期航空保安協議会にも検討いただいている。この点、中間とりまとめ案の航空会社からのノウハウ継承の「さらなる検討課題」の一例として「モニター業務資格認定などのさらなる検討課題」のように記載いただきたい。

処遇改善と入札制度について、警備業界は人手不足で処遇改善が最も重要である。主体変更後も、保安検査員の処遇改善が十分にできる費用負担をお願いしたい。また業者選定に関しても、単なる一般競争入札ではなく、資格者数や業務実績等を反映した総合評価方式を取り入れていただきたい。

- 実施主体移行後の役割分担について、危害行為防止基本方針において大まかに規定した上で、各空港ごとに関係者間で検討するとされるが、国には引き続き主導的な役割を果たすことが期待される。空港ごとに業務、マンパワーの違いもあるため、全てを危害行為防止基本方針で定めることが困難なことは理解するが、関係者間での検討においてもリスクや役割分担のエアポケットが発生しないよう国は積極的に役割を担ってもらいたい。

損害賠償と保険について、特にコンセッション空港における民間事業者が取れるリスクには限界があり、保険の範囲に関しても上限等の設定は避けられず、全てをカバーすることは不可能である。また保険料等の原資となる保安料の負担に関しても、旅客への転嫁では旅客１人あたりの負担が大きくなる空港が出る可能性があり、一定のリスクを免責するか、国がリスクを引き取るのかという議論は引き続き重要となる。一方、保険の上限額設定によってモラルハザードが生じないかという点や、

国管理空港とそれ以外の空港で補償に差が出ることの是非など、多くの観点で中長期的な検討を要する。

○中間とりまとめ案の冒頭に「保安検査については厳しさを増す国際的なテロ等の脅威」と明記されているとおり、これは国家安全保障の問題であり、保安検査において日本がループホールならないことが最重要である。国際情勢は大変厳しく、これまでも空港や航空機がテロのターゲットになってきたことを改めて認識する必要がある。

ロードマップについて、細かいスケジュール感は先行事例を踏まえてから出るものであると思うが、全体的な大枠は何らかの形で示すべきである。

費用負担のあり方について、旅客、特に日本人は自分自身がセキュリティの受益者という意識が薄いことから、受益者である旅客に負担いただくにあたり、理解を得るような PR が必要ではないか。セキュリティには莫大な費用をかけなければ安全は保てないと理解していただくための努力が必要になってくる。

将来的な課題としては、空港全体としてセキュリティを考える必要がある。貨物エリアや保安検査前のエリアも含めたトータルなセキュリティを将来的には考える必要があり、その意味では保安検査を空港管理者が担うというのは良い方向性と考えている。

保安検査は人手不足の中でも習熟度が必要な分野であり、先進的な機器・技術の導入は不可欠である。費用がかかるものであるが、国のバックアップや受益者負担の増という方向性も考える必要があると考える。

→多岐にわたる貴重なご意見をいただき感謝。

全体的なロードマップを示すべきというご意見については、中間とりまとめ案にも記載のとおり、その必要性については重々承知をしているところであり、本日のご指摘も踏まえて今後しっかり検討して参りたい。

国管理空港の保安料について、国が保安検査の実施主体を引き受けるためには、国としても保安料の形で保安検査の実施に必要な費用の全額を確保する必要があるところであり、先行事例の令和8年度中の移行に向けて、しっかり整理をさせていただきたい。

空港管理者と航空会社の役割分担について、エアポケットが生じてはいけないとい

う点はまさしくご指摘のとおりであると考えており、役割分担が明確になるように、しっかりと目配りして参りたい。

賠償上限額や免責について、ご指摘いただいた点はいずれも非常に重要な点であると考えており、今後の検討に当たっても引き続きご指導を賜りたい。

保安検査関係費用について、旅客に対して、安全対策にコストがかかっているということを意識していただくことは非常に重要と考えているところ。今回の中間とりまとめ案において、保安料をオンチケット方式で見える化することを検討していくという点もその一環であると考えているし、また、本日多くのご意見をいただいた、国内線においても今後 PSSC を設定していくということも、今後の重要な論点であると受けて止めているところであり、具体化に向けてしっかりと検討して参りたい。

モニター業務の件について、航空会社と検査会社で議論いただいていることは承知しているが、引き継がれる空港管理者側はまだ何のことか分からない状況かと思うので、中間とりまとめへの反映はご容赦いただければと思うが、保安検査の実務については、国内定期航空保安協議会が主導的な役割を担っているものと承知しており、この枠組みに空港管理者や空港ビル会社も加わって、今ある課題も含めて一緒になって検討していく体制を作っていきたいと考えており、現在、航空会社の方で、どのような枠組みとするか検討いただいているものと認識しているところ。

今回の実務者検討会議や中間とりまとめは、保安検査の実施主体をいかに円滑に移行するかということで、内容を絞ってご議論いただいたところであるが、本日ご意見をいただいたとおり、保安検査の品質のさらなる向上であるとか、空港全体のセキュリティレベルの向上であるといった点についても多々議論があるところかと思うので、本日いただいたご意見も踏まえて、より良い方向になるようにしっかり取り組んで参りたい。

以上