

第 4 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 8 年 4 月 17 日（金）15:30～17:00

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（代理）、板橋委員、今井委員、大塚委員、大原委員、折田委員（代理）、
加藤座長、北林委員、木本委員、小島委員、須田委員、徳永委員、戸崎委員、原委員、
日巻委員

（行政側）

航空局 秋田次長、田口航空ネットワーク部長、石井安全部長

古屋大臣官房参事官（安全企画）、後藤企画室長、甲斐航空保安対策室長、
渡邊企画室課長補佐

議事概要

- コンセッションはプロジェクトファイナンスで資金調達を実施している。今般の実施主体移行は、コンセッション契約の前提条件が変わることから、金融機関、株主に対して丁寧な説明が必要であると考えている。リスクの分担が大きく変わることに伴い、コンセッションによる空港運営の続投、コンセッションのあり方について問題意識を持っており、賠償保険のてん補額を越える損害が発生した場合に、国における何らかの手だてや補償をぜひ検討いただきたい。
- 損害賠償については、主体移行の条件として明確化が必要と認識している。
資料 3 により空港ごとの移行の進め方及びその時期が示されたことから、令和 10 年度までの移行を目指すに当たり、それまでに検査場の統廃合を検討しているため、損害賠償・保険に係る問題を解決できない場合、先行して事務委任を行うという 2 段階の移行になる可能性がある。
コスト回収における課題について、対応の方向性として提起されたとおり複数の空港を運営する運営会社においては、複数空港による収支均衡を前提に進めさせていただきたい。なお、地方管理空港が複数存在し、管理者も異なることから、同時に移行することは難しく、計画的に進めさせていただき、地方管理空港の管理者への説明は国から計画的に実施させていただきたい。

- 令和7年度から国際線保安検査業務の事務委任を開始し、現時点で大過なく業務遂行できている。第3回実務者検討会議以降、当空港においては実務者調整会議を4回開催し、移行時期について関係者間で合意しているところである。

また、実務者調整会議の中では、航空会社、保安検査会社、空港会社の役割分担における合意形成、新たな業務を担うことにあたっての教育及び人材育成制度についても準備を進めている他、航空会社が所有するラウンジ内の保安検査レーンの取扱いや、保安検査業務の原資となる PSSC 導入といったコスト回収施策についても検討を進めて、概ねスケジュールどおり進められている。

ただし、他のコンセッション空港同様、損害賠償・保険における課題について、空港別実務者調整会議では解決できず、空港間でも情報共有を図っていたが結論に至っていない。今後の勉強会における協議を踏まえ、株主や金融機関の理解を得られるように準備していきたい。

- 損害賠償・保険における課題として、故意・重過失の範囲について、どういったリスクに対してどのような損害が発生し得るのか。それに対して、保険の付保をどのようなスケール・レベルで進めていくのか、具体イメージが関係者間で協議できていないのが一番の課題ではないか。国で音頭を取っていただき、諸外国における先行的なプラクティスの研究及び保険会社を通じた調査を積極的かつ可及的速やかに実施いただきたい。

費用負担のあり方について、国では保安料を一括徴収の形としているが、オンチケット方式として徴収すると旅客だけに費用を負担させているように見えてしまう。旅客負担が100%であるように見えてしまうという分かりづらい部分を、どのように説明責任を果たしていくか明快にしていきたい。

- 関係者間での議論を踏まえ、令和9年度以降の移行を目指す形でロードマップを組んでいるところ。

国内線 PSSC が大きな鍵であると認識しており、オンチケット方式による徴収が折半の負担分をどのようにするか課題である。先行事例から勉強させていただきたい。

賠償額の付保についても大きな課題であると認識している。

- 資料3で空港ごとの移行タイムラインが示されたことについて、これまでお願いしてきた事項であり、対応に感謝申し上げます。今後はこれを踏まえた準備を行っていく。

損害賠償の保険についてはボトルネックであると認識いただいて、勉強会を設置いただいているところであり、責任のあり方は実施主体によって変わるものではなく、国において整理をいただきたい。

保安検査起因による遅延や欠航に関する求償権の問題があると認識しており、

整理すべきという議論があることは承知しているが、民法で規定されている内容を予め放棄させるという方向性の議論であれば、本邦並びに外航航空会社含め、全ての航空会社の理解が得られるものでなく反対の立場である。

加えて、コスト回収における課題、この2つが今後セッションや会社管理空港、さらに地方管理空港での実施主体移行を進めていく鍵であるというのは共通の理解であり、国において議論をリードし、整理いただきたい。

保安料について、最終的に直接的な受益者である旅客への透明性を図るため、一律性を大原則に、その全額をオンチケット方式で徴収を行う方向性に賛成であり、法規制の整理等を含め具体的な検討が必要かと思われるので、早期に検討をいただきたい。

オンチケット方式が導入された場合、航空会社と空港管理者で負担を折半とするという考え方との整合性については、航空会社として、料金の徴収面で一定の負担を担うほか、空港側と連携した保安上必要な旅客導線の確保、運航中の機内における不審物発見時の保安対策等は引き続き担っており、引き続き整理された中で航空保安にしっかりと関与していく。

また、オンチケット方式の導入にあたっては相応の可能性をもってシステム改修が必要となり、航空会社側にも相応の負担が生じるため、可能であれば次回検討会を目指してスケジュール等を明確に示していただけると導入準備が進むものとする。

国から保安料の徴収方法の方向性を示すことが、今後主体移行を行う空港における徴収方法のベンチマークとなると思うので、検討をお願いしたい。

- 今後の国管理空港における実施主体移行を進展させていくにあたっては、先行事例である宮崎空港における現場での対応力強化手法等参考にし、宮崎空港をロールモデルとした進め方とすることをお願いしたい。

損害賠償・保険及びコスト回収における課題については重要な課題と認識しており、昨年6月の中間とりまとめ以降、航空会社としても各空港と議論させていただいているが、結論に至らず、国においてリードしていただきたき、一定の方向性や枠組みを設定していただきたいと考える。

また、地方の小規模空港における収支均衡も重要な課題である。機器の購入等の初期投資を国管理空港の保安料で賄うことについては、受益と負担や透明性の観点から整合性が難しいことから、オンチケット方式の導入検討と併せ、旅客に分かりやすい仕組みについて今後も一緒に考えていきたい。

- 資料3にある空港ごとの移行の進め方の国管理空港については、先行して実施主体の移行した2空港をベースに進めていけるものと考えている。今後地方管理空港を含めて、空港ビル会社への事務委任が進むものと考えているが、限られた期間であることから実施主体移行にあたって、先行事例ではノウハウの部分で航

空会社からの出向者が必要になる状況で、それに伴う出向者の増員も図ったところであるが、今後も引き続き航空会社から人材を拠出するとなれば、リソースが限られているため、準備期間を長く確保することや、各空港間や地方航空局間でもノウハウを共有いただき、航空会社出向者ニーズをある程度抑制するような配慮をいただきたい。

先行して実施主体移行する6空港については、損害賠償・保険及びコスト回収における課題を解決すれば事態は進展すると思われる一方で、現在は検討が停滞しており、地方管理空港における一人あたりの費用負担が大きくなってしまいうという点を含めて、共通課題について整理して頂いた上で、個別空港における移行を進めていただきたい。今後民営化、コンセッションが進む空港については、民営化、コンセッションが進んだ後に実施主体移行の準備に入ることが効率的と思われる。

保安対策については、空港の規模によらず国内を面で考えて頂き、品質面の担保等を踏まえて進めることができるよう、関係者でモニターできるような仕組みを合わせて考えていくべきではないかと考える。

- ⇒ 損害賠償・保険における課題については、既に損害賠償・保険に関する勉強会を開始したところであり、当勉強会で皆様からの意見を頂きたい。併せて、過去に航空局で整理した諸外国の事例もあることから、それらも踏まえて議論を進めていく。

コスト回収における課題については、各空港における実務者調整会議で議論されているものと承知しているところ。引き続き、航空局も入り、同様に検討を深めて参りたい。

地方管理空港への実施主体移行に係る説明についても、関係者連携しながら、実施時期を検討していく考えである。

先行事例をロールモデルとする点については、それら空港の実施主体移行の状況を注視しつつ、優良事例を横展開していくことが重要であるため、引き続きフォローして取り組んでいく。

- ⇒ オンチケット方式の導入については、現在は実務的な課題がどこにあるかをクリアにしていきたいと考えている。それを踏まえて、こういったロードマップが描けるかというところを検討していきたい。このためには、航空会社からの様々な情報を基に進めていくことが必要であり、引き続き協力をお願いしたい。

- 実施主体移行にあたっては、空港ごとに物理的にもファイナンスの関係でも新しいステークホルダーが入ってくるが、先行事例において、空港ごと個別に検討及び対応を行ってきた点は良かった。そのような個別事情に応じた対応を、今後とも続けていただきたい。

損害賠償・保険における課題については、今後各空港で実施主体移行を進めていく上で重要な課題であると認識している。それぞれ立場で意見の違いがある。一つは損害の範囲について、際限なく賠償請求された場合に民間事業者が耐えられないという点があり、過失と重過失の違いに係る国管理空港における空港ビル会社の責任範囲の整理をコンセッション空港に対しても同様に適用するのかという論点がある。また、法的概念に関わってくるため、実際にどこまでが過失で、どこからが重過失になるのかといった、具体的事例の蓄積を含めた検討が今後必要になってくるものと考ええる。先行して実施主体移行された空港においては、移行にあたって事案ごとに対応を予め検討したとのことであり、今後も運用していく中での知見も蓄積されていくことから、可能な範囲で共有頂ければと思う。

損害の範囲、過失及び重過失の考え方について、航空会社と空港管理者との間で利害の対立は避けられないものと理解している。立場の違いはあるものの、保安検査のやり直し等による責任が重すぎると、その発生をおそれて不十分な保安検査が見過ごされ航空事故が起きるといった結果になれば両者にとって本末転倒である。そのような事態に陥らないためにも、航空会社としては旅客へどういった説明ができるのか、空港管理者としてはどのように責任を取ることができるのかという点について、引き続き整理及び検討を進めていただきたい。

- 国内定期航空保安協議会と全国警備協会航空保安部会では空港保安の実務について、緊密に議論してきたところであるが、実施主体移行に伴い、新たな実施主体となる空港管理者との協議が必要と考えている。保安検査会社は、従前から各空港における実務者調整会議に参加しておらず、調整が終わった段階で情報共有のみいただいていたところ、旅客対応の役割分担において、空港管理者と保安役務提供者とで認識の相違が生じることもあったことから、より円滑な移行のため、航空会社、空港管理者、空港ビル会社に加え、保安検査会社も協議へ参画させていただきたい。

処遇改善と入札制度について、航空会社との契約においては契約金額の増加により処遇が改善されてきているものの、依然として警備業界は他業種と比べると平均賃金の低い業種である。繁忙時対応の人員を抱えるための閑散時における休憩時間が拘束時間を拡大し、それが離職理由の一つとして上げられているところであり、現在は空港ごとのモデル時間を基に委託料金が決定されているが、法律上の検査員配置維持の観点、また教育や要員確保のためのコスト負担を考慮して、実働時間契約から拘束時間契約へと変更を頂きたい。また、実施主体移行により、新たな実施主体が事業者選定をする際は、保安検査員の資格者数や業務提供実績を踏まえた総合評価方式の導入を頂きたい。

- ⇒ 各空港における実務者調整会議について、保安検査会社にも参加いただく形で調整する。

処遇改善については今後、実施主体が移行することで国が直接その契約に絡むことから、更なる改善を図って参りたい。

- 昨年 12 月と今年 3 月に航空局主催で空港事業者説明会を開催していただいたことにより、各事業者が安心できたところ、今後も情報共有をいただきたい。

先行して実施主体移行された 2 空港では、業務範囲や損害賠償、事務委任に係る調整に多くの時間を要したと聞いている。業務範囲の取り扱いが 2 空港で異なったこともあることから、航空局においては後続の空港のモデルとなるような、標準的な業務範囲について整理をいただきたい。また、同時に移行後のフォローアップについてもお願いしたい。

資料 3 において各空港の移行スケジュールが示されているところ、期限ありきとせずに関係者間の合意形成を基に進めていただきたい。

コンセッション空港の移行においては、既に多数意見出ているが、損害賠償が課題であると認識している。株主や金融機関に対する説明を行う必要があるため、仕組みが明確になれば移行が難しいものと思う。損害賠償・保険及び国が関与する仕組みを整理していただきたい。

地方管理空港については、グルーピングの上で段階的な移行を実施していくとあったが、各空港管理者組織の規模は小さく、ノウハウに限らず人材も財源も不足しているところ。そのため国の積極的な支援なくして移行は難しいものと思料しており、先行事例の展開等含め、地方公共団体への国からの働きかけをお願いしたい。

- ⇒ 実施主体移行に係る業務範囲については、先行事例 2 空港を移行する上で、共通事務仕様書等の形で整理をしている。それら参考に意見を聞きながら引き続き調整していく。

地方管理空港における実施主体移行については、各地方公共団体の意見を踏まえて検討を進めて参りたい。

- 先行して実施主体移行された 2 空港において、例えば、従前は保安検査での検査員に対するクレームやハラスメント等の問題が挙げられていたところ、発生件数が変化や、検査員のモチベーション向上や離職率の変化について、また保安検査のクオリティについても変化はあったのか。

保安料が 550 円というのはまだ安いイメージがする。すぐに値上げすることは難しいと考えるが、もう少し上げて良いと感じる。より確実な保安検査を実施するための費用として妥当なのか、セキュリティはコストがかかるものとして考えていかなければならない。また、オンチケット方式を導入すると、旅客だけが負担しているということにならないように、保安料については見せ方を工夫する必要がある。

最近ではリチウムイオン電池に関する持ち込み規制の話があるが、必ずしもセキュリティ面だけではなく、セーフティの面もあると考えられるが、その費用を誰が負担しているのかという問題がある。検査員の負担が増えており、これを発見することは旅客の安全と直結する。現状は検査員の能力に懸かっており、気配りの範疇である。テロよりもモバイルバッテリーによる火災を起因とする損害の方がリスクとして大きいのではないか。今後このセーフティに関する事項について保安検査がどう関わっていくのかについて、議論が必要と考える。

- ⇒ 主体移行を実施したばかりであり、現時点で移行前後に生じた変化の具体は把握できていないところ。
- ⇒ 保安料 550 円という水準設定は当面の状況を踏まえてのものであるが、実情を踏まえて見直していくところ、今後の状況を見ていきたい。
- ⇒ リチウムイオン電池の件については航空会社としても、懸念材料として考えている。現在インラインで預け入れ手荷物に含まれていた場合、自動で検知する形とはしていない。あくまで爆発物や凶器類の検査にとどまっており、当該物品の除去については、副次的な作業として、保安検査員の申し出があった場合や開披検査で発見された場合のみである。一義的にエアラインは、預け入れしないように案内を行い、機内で何かあった際はしっかり対処しているというのが現状である。諸外国によっては保安検査員に知識を付与し、必ずリチウムイオン電池を見るところも出てきたが、現時点で IATA からそこまで基準は示されていない。
- オンチケット方式について、国際線 PSSC は導入済みであり、国際線への導入は円滑に進むものと思うが、国内線においては新しいコードや料金設定が必要となり、対象空港についてもどうなるのか整理されていないところ。導入するとなれば様々な調整を要するところ、早期の検討をお願いしたい。

現在、国際旅客保安サービス特別付加運賃 230 円となっているところ、もし来年度より 550 円となる場合、航空会社が二重取りとすることがないように事前調整が必要となるため、前広に各航空会社への周知をいただきたい。また、一斉に導入をするのか、準備の整った社から順次導入するのかという整理が必要である。順次導入となる場合、空港によっては特別付加運賃が残ることとなり、混乱が予想される。

消費税の取り扱いについても検討が必要であり、現在、国際線では航空会社が航空会社のサービスの一部として、特別付加運賃を徴収しているため、不課税であるが、今後実施主体移行に伴い、代行徴収とする場合、おそらく課税対象にな

るかと思うがその点整理いただきたい。

- 様々議論はあるものの、保安の質の担保が大前提であり、本義を改めて認識する必要がある、保安料の徴収及び分配の透明化については社会的義務であると認識している。現場が疲弊して検査の質が下がったという出発点もあることから、現場にどれだけ分配され、労働環境等の改善に至ったか、また、物価水準によっても変化するため、金額の見直しが一回で済むとは思っていない。スマートレーン等の導入による改善は見られるものの、人員で対応する必要性のある空港は存在している。地方はかなり疲弊しており、実施主体移行を支援するチームが入っていった、具体的なサジェスションが必要である。

全ての空港が同時に実施主体を移行することは無理であろうと考えている。2030年に訪日観光者数6,000万の観光政策がある中で、ある程度他の政策と連動性を持って、タイムラインを引かなければならない。

先行して実施主体移行された空港について、保安に係る部署の新設があったと聞いているが、その効果を教示いただきたい。

保安水準の向上を図るということは空港としての価値であり、顧客に対する競争力の向上に資するものである。特にコンセッション空港におかれては、先進的な事例を積極的に導入していただき、空港間競争の中における、大きな要素の一つとして保安を組み込んでいただきたい。

- ⇒ 保安の質の担保については、まさしく今回の実施主体移行の根幹である。保安レベルが向上することが肝要であるため、検査員の待遇向上や先進機器の導入等が、実施主体移行が進むことによって、更に推進されればと考えている。引き続き関係者の協力をいただきたい。

- ⇒ 保安に係る部署の新設については、国から求められる人員配置であるところ、既存職員の片手間業務とすることは困難であろうということから新たに人員を確保した。航空会社からの出向2名、航空保安業務経験者2名の計4名で構成した。国の担当官がターミナル内に不在の時間帯には、到着までは現場人員が対応を行い、到着以後は担当官の指示に従う形としている。

- 旅客の費用負担のあり方について、オンチケット方式を導入した場合に「旅客に向けた周知・広報をおこなうことが必要」とあるが、この点は重要である。透明性の向上や分かりやすさの追求の観点で、中間とりまとめにおいて「旅客目線に立った検討を行うことが適当」とされていたが、運賃や料金に関わる今後のさまざまな環境変化を見据えると、より一層重要性が増していると考ええる。

また、委員からセーフティに関するご指摘があったが、それらに関連して、旅客による預入手荷物の受託可否判断について、昨今では危険物の種類も増加して

おり、現場の大きな負担となっていることから、迅速な判断に資する国の支援をお願いしたい。

以 上