

# 「保安検査に関する有識者会議」とりまとめについて

---

国土交通省 航空局  
令和5年6月

### 1 背景

- 我が国の旅客への保安検査は、諸外国を参考に航空会社を実施主体としているところ、その後、諸外国では検査の厳格性と利便の両立等を目的に、主体を航空会社から空港管理者等に変更

- 令和4年3月施行の改正航空法(保安検査の義務化等)の国会審議における附帯決議では「**保安検査における(略)役割分担の見直しについて、諸外国との比較を十分に行い、期間を定めて検討を行うこと**」とされ、
- 国交省に設置された有識者会議において「令和5年夏から秋頃までに今後のあり方の骨格となる方向性の打ち出しを目指す」となっているところ

### 2 現状の課題と海外の事例

- 日本では、空港内で複数の航空会社が主体となるため、**事案発生時の迅速な対応、空港内の保安水準の維持**に課題。**旅客利便と保安の厳格性を同一主体が追求することの懸念**も存在
- 諸外国では**空港管理者が主体となる事例が多く**、これにより**検査の厳格性と旅客利便性を確保**（保安当局や連邦警察・公法人が主体となるケースもあり）

※1 空港混雑が顕在化し、フランクフルト空港では保安検査の権限を空港管理者に委任する方法を開始(2023/1)  
 ※2 空港混雑化への対応及び運営の効率化の観点から、民営化を進める計画あり

	日本	米	NZ	英	仏	豪	星	韓国	中国	独	加
実施主体	航空会社	国(運輸保安局) ※2002年航空会社より変更	国(保安当局) 対象は5空港	空港管理者 ※英:1980年代に国より変更 ※仏:1980年代に国より変更 ※星:2009年に国より変更						連邦警察※1	公法人※2 ※2002年航空会社より変更
実際の検査	警備会社	警備会社									

### 3 費用負担の現状と海外の事例

- 我が国の保安検査費用（機器・人件費）は、実施主体である「航空会社」が5割を負担し、5割を、旅客一人あたりに定めている「保安関係料金（保安料、PSSC）」で負担
- 米国を除く諸外国の保安検査費用は、旅客一人当たりで定めている「**保安関係料金**」で**全額負担**（旅客にとって費用と使途が明確）
- 保安関係料金は、国際、国内で料金が異なり、諸外国では、日本より高いケースが多い

※空港使用料のうち、保安検査に係る費用に充当されている年間の総計額(推計値)を乗客数で除した値(令和元年度)

単位:円		日本			米	NZ	英	仏	豪	星	独
実施主体		航空会社			国(保安当局)		空港管理者			連邦警察	
金/人	国内	国	会社	地方	約780	約620 ~660	約170 ~1150	旅客サービス料等を含む	約150 ~300	なし	約1130 ~1730
	国際	105	約100~530	約130※		約1200 ~1470	約170 ~1380		約250 ~610	約4080 (旅客サービス料含む)	約1200~1450
徴収先		航空会社	旅客	航空会社	旅客		旅客	旅客	航空会社	旅客	航空会社
その他		5割を保安関係料金で充当			6割を保安関係料金で充当	原則、全額を保安関係料金で充当					

※**空港混雑の解消、保安検査員の人材不足に加え、航空保安関連事案も発生。検査体制見直しは喫緊の課題。**

### 4 我が国の「保安検査の実施主体・費用負担」の見直しの方向性

- 保安検査の厳格かつ確実な実施にあたっては、「**旅客に対し一定の客観性をもち検査**」を行え、かつ、「**空港全体で同一の保安水準を確保し、事案発生時に迅速に対応**」できる体制が極めて重要である。
- 加えて保安検査には「**旅客利便性の確保との両立**」とともに、見直しにあたっては、**円滑かつ迅速に移行**する必要があることから、以下を軸に検討を進めることが適切である。

【イメージ】 ※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*

**実施主体**： 空港を一元的に管理する者であり、空港の特性等を十分に把握している「**空港管理者**」に移行

**費用負担**： 充実かつ安定した財源確保に向け、直接の受益者である**旅客からの透明性を確保した形での負担とともに、**関係者**(国、航空会社等)の**一定の負担**からなる**仕組みの構築****

- これにあたり、**国は、各空港において適切な保安水準が確保されるよう、危害行為防止基本方針(令和4年3月制定)に基づき、航空保安に関する基準の制改定、監査等を通じた指導監督**、対策に係る関係機関との総合調整等に確実に取り組む必要がある。

- また、検討を進めるに際しては、以下の論点についての解決が前提。
  - ① **将来のインバウンド増**、世界的な**航空セキュリティの重要性の高まり**等を踏まえ、**最新検査機器の円滑な導入**、**十分な検査要員の確保**が必要となることも見据え、

スマートレーン



保安検査場の混雑状況



➔ **適正な「保安関係料金の設定水準」と「国、空港管理者、航空会社、旅客等の負担割合」に加え、透明性を確保した費用徴収方法**、保安検査の効率化等利便性を向上させる方法

- ② 保安検査から搭乗までの誘導や持ち込み禁止物の旅客への事前周知など**旅客サポートのための航空会社等との連携方法**
- ③ 空港規模や特徴等を十分に考慮した上で、例えば**地方自治体管理空港など早期移行が困難な空港については段階的に進めるほか、単独航空会社の就航する空港の取扱いなど、工夫が必要である**。ただしその場合でも一定の期限を設けることが必要
- ④ 保安検査に起因する損害賠償や追加コスト負担が生じた際の**責任分担や補償のあり方**

### 5 今後のスケジュール

※国の設定した関係者の検討の場

- ・令和5年夏頃：有識者会議※における具体の検討
- ・令和5年秋頃：中間とりまとめ
- ・令和6年春頃：最終とりまとめ(主体、費用負担、実施時期(期間含む)等)
- ・令和6年度：運用開始に向けた準備・詳細検討
- ・令和7年度以降：順次運用開始