

(案)

空港における旅客の保安検査の  
実施主体及び費用負担の見直しの方向性

令和5年6月

保安検査に関する有識者会議

# (案)

## 目次

1. はじめに.....	- 1 -
2. 我が国における現状と課題.....	- 2 -
2.1. 旅客への保安検査の実施主体.....	- 2 -
2.2. 保安検査に係る費用負担.....	- 2 -
2.3. 保安検査に係る賠償.....	- 4 -
3. 海外調査.....	- 4 -
3.1. 調査の対象・方法.....	- 4 -
3.2. 調査の結果概要.....	- 5 -
4. 実施主体・費用負担の見直しの方向性.....	- 8 -
4.1. 旅客の保安検査の実施主体.....	- 8 -
4.2. 費用負担.....	- 9 -
4.3. 具体的な検討を進める上での論点.....	- 9 -
5. おわりに.....	- 10 -

参考資料

## (案)

### 1. はじめに

本有識者会議においては、令和2年6月から、航空分野、セキュリティ分野、法律分野、利用者分野、労働者分野に関する様々な有識者や、航空会社、空港会社、検査会社等の実務者により、航空保安の向上に関する検討を行い、令和3年3月に中間とりまとめ（以下「中間とりまとめ」という。）を公表した。

中間とりまとめにおいては、増加する航空需要の「量」への対応、保安検査の「質」の高度化、旅客の利便性を両立させた適切かつ確実な保安検査に改善していくため、短期的に行うべき取り組みと、中・長期的に行うべき取り組みの方向性が示された。

短期的に行うべき取り組みとして、保安検査等に関する法律上の根拠の明確化、航空保安に関わる様々な主体間の役割分担の明確化等を行うこととされた。これを踏まえ、令和3年、航空法が改正（以下、同年に改正された航空法を「改正航空法」という。）され、保安検査等の法律上の根拠・保安職員の権限が明確化された。

加えて、令和4年3月、改正航空法に基づき、国土交通大臣は、「危害行為防止基本方針」を策定し、各主体の役割分担を明確化するとともに、政府が各主体において的確に航空保安対策が講じられるよう主導的な役割を果たしていくことが示された。

また、中間とりまとめでは、中・長期的に行うべき取り組みとして、

- ① 海外事例の詳細な調査・分析も行いながら、保安検査の実施主体をはじめとした関係者の今後の役割分担のあり方について、継続的に議論、調整
- ② 保安に係る費用負担のあり方について、海外の主要国では、受益者負担の考え方が一般的であることも踏まえつつ検討 等

を行うこととされ、これを踏まえ、「危害行為防止基本方針」において、諸外国の状況等調査終了後、関係者間で緊密に連携して集中的かつ丁寧に議論を行い、早期に今後のあり方の骨格となる方向性を得ることが示された。

これらを受け、中間とりまとめ以降、本有識者会議では、諸外国の状況調査・分析を行うとともに、その結果を踏まえ、今後の実施主体・費用負担のあり方について議論を重ねてきた。また、中立的な立場で、専門的かつ丁寧な議論をするため、利害関係者を除いた学識経験者で構成される「保安検査の実施主体及び費用負担のあり方検討部会」を設置し、検討を行った。本文書「空港における旅客の保安検査の実施主体及び費用負担の見直しの方向性について」は、これまでの議論を踏まえ、今後の実施主体・費用負担のあり方について方策を取りまとめるものである。

## (案)

## 2. 我が国における現状と課題

### 2.1. 旅客への保安検査の実施主体

我が国の旅客等に対する保安検査については、従前より、諸外国の実施方法を参考に、航空会社を実施主体としてきており、各航空会社は、保安検査の実施について検査会社に委託しているが、その方法として、航空会社が検査会社と直接契約する方式のほか、より効率的な運用のため、航空会社から空港会社に対し検査会社との契約事務を一括委任する方式をとっている空港もある。

なお、改正航空法施行以前は、航空会社の運送約款によりその実施を担保していたが、同法施行後は、保安検査の法制上の根拠が明確化されるとともに、保安検査の実施主体は、航空法施行規則において、「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」と定められている。

航空会社を実施主体となっていることで、個別の現場の状況に即した保安検査の実施・運用が可能となるとともに、旅客利便向上のための取組が進むことが見込まれるものの、一つの空港において、複数の航空会社が協力して保安検査を実施しているため、現場における様々な課題やノウハウが関係者間で適切に共有・蓄積されないなど検査の確実な実施や事案への迅速な対応の観点からの課題がある。また、レーンによって異なる航空会社が保安検査を担当するなど、空港内での同一の保安水準の維持・確保の面からの課題も指摘されているほか、旅客の利便性と保安の厳格性を同一主体が追求することへの懸念も存在する。

加えて、諸外国では、空港経営のあり方と共に実施方法の見直しが進んでおり、現在、航空会社を実施主体とするこのような枠組みは稀であり、費用面やトラブル対応など航空会社への負担が諸外国と比して大きい状況となっている。

一方で、我が国における保安検査を取り巻く状況は大きく変化しており、ポストコロナにおいて、空港の混雑が大きく社会問題化し、保安検査員の不足等空港業務に携わる職員の人材不足が大きな問題となっている。さらに、最近では、航空保安に関する事案も多数発生していることから、保安検査の体制改善については、喫緊の課題となっている。

### 2.2. 保安検査に係る費用負担

旅客の保安検査関係経費（機器費と人件費）については、当初、原則実施主体である航空会社が全て負担することとなっていたが、度重なるハイジャック事案を背景に、ハイジャック対策の重要性を踏まえ、昭和49年1月から、国管理空港において保安

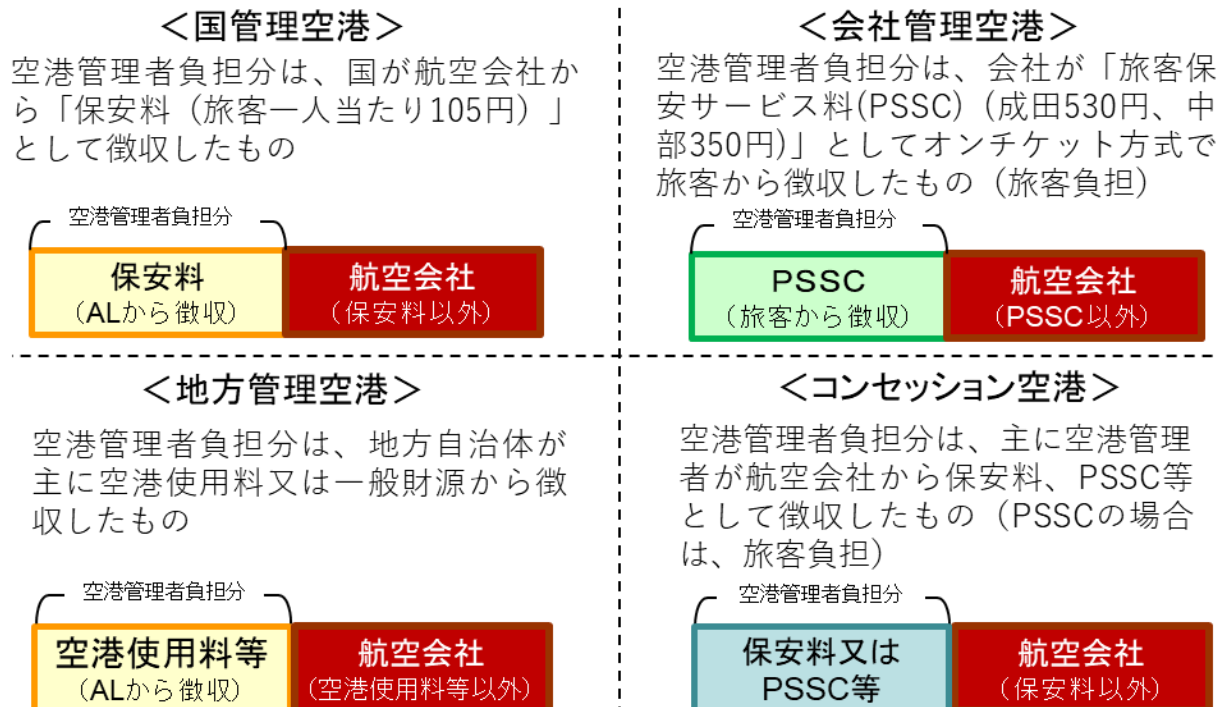
## (案)

検査経費の1/2を負担・補助するスキームが創設され、これに倣い、国管理以外の空港においても保安検査経費について空港管理者が1/2を負担・補助することが一般的となっている。

空港管理者の負担・補助については、国管理空港では、保安料<sup>1</sup>として旅客一人当たり105円を航空会社から国が徴収した料金により、会社管理空港においては、旅客保安サービス料(PSSC<sup>2</sup>)として、会社毎に旅客一人当たりの料金を定め、航空会社経由で徴収した料金により賄っている。コンセッション空港や地方管理空港における空港管理者の負担・補助については一律となっていないが、コンセッション空港では主に保安料を設定し徴収した料金により賄っている例が多く、地方管理空港では空港使用料等の一部から賄う例が一般的となっている。

また、当該スキームで長期にわたり支援が行われてきたが、東京2020オリンピック・パラリンピック大会の開催や訪日外国人の急増に備え、保安検査機器の高度化を促進するため、先進的な保安検査機器の整備に要する費用については、平成28年度より令和2年度春までの間、航空会社負担分の全額を国が負担・補助しており、令和2年度秋以降にあっても、令和5年度までの間、航空会社負担分の半額を国が負担・補助する仕組みとなっている。

### <参考1> 我が国の旅客の保安検査関係経費の費用負担のイメージ



<sup>1</sup> 保安料とは、離陸した空港の使用料金として有償旅客の数に応じて航空会社が負担するもの

<sup>2</sup> PSSCとは、空港を利用して出発・乗り継ぎした旅客が負担するもの。航空会社が航空運賃を徴収する際に併せて、空港管理者の代理として徴収

## (案)

### 2.3. 保安検査に係る賠償

我が国の保安検査が原因となって損害が発生した場合の被害者への賠償等については、航空会社と検査会社との取り決めにおいて、具体的に定められており、国内線の保安検査については、国内定期航空保安協議会が標準的な取り決め書を策定し、各社参考にしている状況である。

航空会社においては、事故等の発生に備えた損害保険に加入しており、このなかで保安検査に関する事項も含まれていることが一般的である。

また、検査会社においても警備業法上の警備業務に起因する損害発生に備えた保険に加入しており、この中に保安検査業務も含むことが一般的である。

なお、空港会社においては、地上車両走行やターミナル内の警備等の空港業務に起因する損害賠償に備える保険に加入しているところ、検査会社によっては、この保険に加入し、保安検査に起因した損害補償に対応している事例もある。

## 3. 海外調査

実施主体・費用負担に関しては、2. で示されたような様々な課題があることから、解決方策についての検討の参考とするべく海外事例について改めて詳細な調査を行った。

### 3.1. 調査の対象・方法

(調査対象国)

アメリカ、ニュージーランド、ドイツ、カナダ、イギリス、フランス、オーストラリア、シンガポール

(調査項目)

各国における旅客の保安検査における実施主体、各主体の役割分担、費用分担、実施主体の変更等に係る近年の動き及び各国における実務面での課題、賠償責任・保険等の状況

(調査方法)

航空保安当局や空港運営者等に対し、アンケート調査、Web 会議による聞き取り調査及び、ドイツ、フランス、オーストラリアについては、実地調査を航空会社・空港会社の関係者ととも実施

## (案)

### 3. 2. 調査の結果概要

3. 1に基づき調査した結果の概要は以下の通りである。(詳細な結果は参考資料P. 5参照)。なお、各主体における費用負担の割合、民間企業が加入している保険の具体的な内容・保険料等については機密情報であるため、詳細を入手することができなかった。

#### (実施主体・役割分担)

- ・我が国と同様に航空会社が保安検査の実施主体となる事例は無かった。
- ・調査対象8か国のうち、イギリス、フランス、シンガポール、オーストラリアの4か国において、空港管理者が保安検査の実施主体（旅客・手荷物等に対する保安検査の一義的な責任を有する主体）を担っていた。なお、過去に文献調査を行った中国、韓国においても空港管理者が保安検査の実施主体となっていた。
- ・米国とニュージーランドの2か国は、保安当局が保安検査の実施主体となり、実際の実務も保安当局が担っていた。米国では2001年の米国同時多発テロを受け、航空会社が実施主体の場合には旅客サービス中心となり保安水準の維持に懸念が残ることから、航空会社から保安当局に実施主体が変更された。ニュージーランドでは、保安検査の実施が求められる国際空港が5つのみであり、これらの空港で保安当局の機関であるAvsecが保安検査を実施していた。その他、ドイツでは連邦警察が、カナダでは公法人が保安検査の実施主体を担っていた。

#### <参考2> 海外調査の結果概要（実施主体関係）

	日本	米	NZ	英	仏	豪	星	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(航空保安当局)	空港管理者 ※英:1980年代に国(空港管理者)より変更 ※仏:1980年代に国(警察)より変更 ※星:2009年に国(警察)より変更				連邦警察	公法人 ※2002年航空会社より変更
検査実施者	検査会社	国(保安当局)		検査会社					

#### (費用負担)

- ・旅客の保安検査に係る費用（検査機器の整備・保守、人件費）については、米国以外では、その全額について、原則、旅客一人当たり設定された料金を、旅客又は航空会社から徴収し賄っていた。米国では旅客一人当たり設定された料金で保安検査費用の6割を賄っており、残りの4割を連邦政府予算で賄っていた。
- ・費用の徴収方法については、我が国の保安料と同様に航空会社から徴収する場合



## (案)

と、PSSCのように航空会社経由で旅客から徴収する場合の双方あった。

- ・保安関係料金については、国内線と国際線において異なる金額が設定され、多くの国で国際線の方がより高い金額が設定されていた。

### <参考3> 海外調査の結果概要（費用負担関係）

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	
保安関係料金 /人	国内	国	会社	地方 空港 使用 料等 より 充当	約 780	約 620 ~660	約 170 ~1150	旅客 サー ビス 料等 に含 む	約 150 ~300	なし	約 1130 ~1730
	国際	105	約 100~ 530			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割は保安関係 料金で充当			6割は 保安関 係料金 で充当	原則、全額を保安関係料金で充当						

### (実施主体の変更に係る最近の主な動き)

- ・調査対象の国の中で、オーストラリア、シンガポール、ドイツ、カナダの4か国において実施主体の変更についての動きが確認された。概要は以下のとおり。

#### [オーストラリア]

オーストラリアでは、保安検査の実施主体は基本的に空港運営者が担っているところ、航空会社がターミナル運営権を有するシドニー空港のターミナル3についても2019年に運営権を移行することに併せて保安検査の実施主体が航空会社から空港運営者に変更された。

#### [シンガポール]

チャンギ国際空港においては、国営空港時は警察（民間検査会社への委託を含む）が保安検査を実施していたが、2009年7月に空港運営の効率化のため、同空港の運営・管理部門を民営化することに併せて保安検査の実施主体が空港運営者に変更された。

#### [ドイツ]

ドイツでは連邦警察が一元的に保安検査の実施主体となっているところ、フランクフルト空港において、保安検査場の混雑が常態化していた問題が生じたことから、待ち時間の解消等の効率的な運営を行うため、2023年1月より、同空港の



## (案)

実施主体が連邦警察から空港運営者に行政権限を委任され、国と同等として位置づけられる体制へ変更された。

### [カナダ]

カナダでは、政府予算により運営される公法人が一元的に保安検査の実施主体となっていたところ、単年度毎の政府予算のため柔軟性が欠けるという問題、また、恒常的な保安検査場の混雑という課題が生じていることをうけ、セキュリティレベルの向上や保安検査の効率化を図るため、実施主体の公法人についてカナダの航空会社や空港運営者で構成される独立非営利法人に資産を売却し、運営を移行すること（民営化）を検討中。

### (賠償責任・保険等の状況)

- ・ドイツ、イギリス、フランス、オーストラリア（その他の国は今回の調査で詳細判明せず）では、保安検査が原因となって損害が発生した場合の被害者への賠償等については、実施主体である警察や空港運営者と検査会社との取り決めにより定められ、過失が証明された事業者は、被害者に対して賠償することとされている。また、空港運営者及び検査会社は、必要な対象範囲・内容の保険にそれぞれ加入している。
- ・加えて、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。

### (調査のまとめ)

- ・調査対象8か国の中では、日本のように航空会社が保安検査の実施主体となっている例はなく、空港管理者が担うケースが4か国（過去の文献調査を含めると6か国）、保安当局が実際の検査もあわせて担うケースが2か国、連邦警察が担うケース、公法人が担うケースがそれぞれ1か国確認された。
- ・近年の動きとして、オーストラリアやシンガポールにおいて、効率化の観点から空港運営者を民間に移行するのに併せ、保安検査の実施主体を空港管理者へ移行することが確認された。
- ・また、連邦警察が実施主体となっているドイツや、公法人が実施主体となるカナダでも、保安検査実施の効率化、保安検査場の混雑の改善といった課題に対応するため、それぞれ、空港運営者への行政権限委任や公法人の民営化検討を進めていることが確認された。

## (案)

- ・旅客の保安検査に係る費用については、米国を除いた7か国において、旅客一人当たりを設定した料金を、航空会社又は旅客から空港管理者が徴収したもので賄われており、旅客にとって費用とその使途が明確な状況となっていた。他方、米国では4割を保安当局が賄っていた。
- ・賠償責任・保険については、ハイジャック・テロ等の多大な影響を及ぼす場合には事案に応じて国が補償する場合があるものの、原則、民間企業間の取り決めによる対応を行っていた。

## 4. 実施主体・費用負担の見直しの方向性

### 4.1. 旅客の保安検査の実施主体

我が国においては、2. に示すとおり、空港の混雑が社会問題化し、保安検査員の不足が大きな問題となっていることに加え、航空保安に関する事案も発生しており、保安検査の体制改善は喫緊の課題であり、スピード感をもった対応が必要である。

保安検査の実施主体としては、まず、テロ等を未然に防止する観点からも、旅客に対して一定の客観性をもった厳格な検査を行える体制であること、空港内での一定の保安水準を維持でき、かつ、事案発生時に迅速に対応できることが重要である。加えて、旅客利便の確保と両立できるという観点とともに、見直しにあたっては、円滑かつ迅速に移行できることも重要である。

その点、諸外国の制度を参考にすると、3. 海外調査結果に示す通り、フランス、イギリス、オーストラリア、シンガポールでは、空港を一元的に管理する立場で空港の特性等を十分に把握する空港管理者を実施主体とし、保安当局が各空港において一定の保安水準が確保されるよう指導監督することで、このような体制を担保している。

ドイツ、カナダでは、連邦警察又は公法人がそれぞれの国において一元的に保安検査の実施主体となっており、空港間における保安水準の差が生じづらい体制となっているものの、空港において保安検査の混雑が顕著となっているため、ドイツでは一部の空港において保安検査の実施権限を空港管理者に委任され、またカナダでは、実施主体の民営化を行う計画があるなど課題も発生している状況である。

また、米国、ニュージーランドでは、保安当局が実施主体となり、かつ、保安当局の職員自ら全ての空港の保安検査を実施する厳格な体制をとっており、ドイツ等と同様に空港間での保安水準の差が生じづらい体制であるものの、この方法を仮に我が国に踏襲する場合には、国の体制を抜本的に見直す必要があり、適切な体制の検討、整備に多くの時間を要する。

これらを総合的に勘案すると、既に欧州の多くの国々で実績があり、空港特性を十

## (案)

分に把握し、空港を一元的に管理する立場の空港管理者に保安検査の実施主体を移行することを軸に検討を進めることが、厳格な保安検査の実施、旅客利便の確保、円滑かつ迅速な移行といった観点から適当であると考えられる。

ただし、空港管理者に移行する場合には、空港間の保安水準にばらつきが生じる懸念があることから、空港毎の保安水準が一定以上に確保されるよう、国は引き続き航空保安に係る基準の制改定や監査等を通じた指導監督、更には保安検査等の量的・質的向上の取組の推進(国の財政支援による先進機器の導入推進、検査員の確保等)等、危害行為の防止について主導的な役割を確実に果たしていくことが重要である。

### 4. 2. 費用負担

2. に示す通り、現在の我が国における保安検査に係る費用負担は、空港毎に、実施主体である航空会社が5割、当該空港管理者が保安料等で徴収した費用で5割を負担するスキームとなっている。

実施主体の変更に伴いこのスキームの見直しも必要になるが、変更にあたっては、保安検査に切れ目を生じさせないよう、また、費用負担者にとって一定の納得感のある形とすることが重要である。

この点、3. 海外調査結果によると、諸外国では、保安料又は PSSC の徴収によって、直接的な受益者である旅客にとって費用と用途が明確となる形で保安検査費用を賄い、安定した保安検査の財源確保と一定の透明性のある費用徴収を実現している。

これらを踏まえると、我が国における保安検査の費用については、保安水準を維持・強化していくための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については透明性のある形で負担頂くとともに、保安水準を維持・強化し、また輸送の安全を確保するためにはネットワーク全体での対応が必要である点に鑑み、実施主体移行後も空港管理者のみならず国、航空会社といった関係者の一定の負担からなる仕組みの構築を検討することが必要である。

### 4. 3. 具体的な検討を進める上での論点

4. 1. 及び4. 2. に沿った具体的な検討を進める上では、以下の論点・課題の解決を図ることが必要である。

#### ① 保安関係料金等

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ると、これまで以上の先進検査機器の円滑な導入、十分な検査要員の確保等が必要となることを見込まれることから、これらを考慮した適正な保安関係料金の設定水準について具体的な検討を進める必要がある。また、関係者(国、空

## (案)

港管理者、航空会社、旅客)の負担割合や、透明性を確保した費用徴収方法に加え、保安水準を維持しつつ、欧米等の状況を参考に保安検査の効率化等の方法についても検討を進める必要がある。また、保安関係料金の設定に関し、空港間の競争を誘発し、それにより保安水準の低下が生じないよう必要な対応を検討することも重要である。

### ② 空港管理者と航空会社との連携

実施主体の変更に伴い旅客利便に支障を生じないように、例えば、保安検査前の旅客に対する機内持ち込み禁止物品の周知や、保安検査から搭乗までの丁寧な誘導など、空港管理者と航空会社との役割や連携方法について具体的に整理する必要がある。

### ③ 空港規模を踏まえた導入時期・方法の検証

空港により規模や特徴が様々であり、保安検査の主体変更や費用負担見直しを行う上でも、精緻な検証が必要となる。このため、具体的な検討にあたっては、空港規模や特徴、実務上の課題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と想定される空港については、準備の整った空港から段階的に進めることや、単独の航空会社のみ就航しているような小規模の空港の場合の取扱い等について検討する必要がある。ただし、その場合でも移行時期等については一定の期限を設けることが重要である。

### ④ 補償等について

例えば保安検査に起因した事故や遅延等による損害賠償や追加コストについての航空会社と空港管理者間の責任分担や補償のあり方等については、諸外国の事例も参考にしつつ、整理する必要がある。

## 5. おわりに

今般、航空保安検査に関する有識者会議では、関係者からの声を踏まえつつ、令和3年3月の中間とりまとめにおいて、中・長期的な課題として示されていた、実施主体及び費用負担の見直しについて検討を行い、一定の方向性を示した。

国は、示された方向性にしたがって、更なる検討を進め、有識者を含む会議体の活用を図ることを通じて関係者間の議論を主導することが期待される。

特に、実施主体、費用負担のあり方について、4. 3. で示された論点については、会議体において、関係者間で議論を継続し、令和6年春頃を目途にとりまとめ、それに基づいた運用開始に向けた準備や詳細な制度設計の検討・調整を進め、令和7年度

## (案)

以降、順次新制度への移行を進めることを期待するものである。

なお、今回示した方向性は、我が国の特徴を踏まえつつ、諸外国の事例も参考に検討を進めたものであるが、実施主体の見直し以降も、国は、引き続き諸外国の空港政策や国内外における航空保安に関する事案の発生状況等を注視し、時勢を捉えた必要な制度見直しを積極的に行っていく姿勢を持ち、取り組むことが重要である。

(案)

(参考)

保安検査に関する有識者会議 委員

- 板橋 功 (公財) 公共政策調査会 研究センター長
- 大塚 洋 定期航空協会 理事長
- 大屋 雄裕 慶應義塾大学 法学部 教授
- 折田 康德 (一社) 全国警備業協会 航空保安検討部会長
- 加藤 一誠 慶應義塾大学 商学部 教授
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
- ◎戸崎 肇 桜美林大学 航空・マネジメント学群 教授
- 名和 振平 成田国際空港(株) 空港運用部門長
- 橋本 朋子 東海大学 観光学部 教授
- 矢ヶ崎 紀子 東京女子大学 現代教養学部 国際社会学科  
コミュニティ構想専攻 教授

(五十音順、◎は座長)



## (案)

### 保安検査に関する有識者会議 開催経緯

#### 第1回 令和2年6月19日(金)

- 本会議について
- 航空保安対策に関する背景及び制度について
- 課題及び主な論点について
- 今後の検討スケジュールについて

#### 第2回 令和2年7月3日(金)

- 第1回会議を踏まえた論点の整理について
- 関係者からの意見聴取について  
(大塚委員、住野委員、名和委員、福田委員)

#### 第3回 令和2年8月28日(金)

- これまでの議論を踏まえた論点整理

#### 第4回 令和2年12月10日(金)

- これまでの議論を踏まえた検討の方向性

#### 第5回 令和3年1月(書面による持ち回り開催)

- 中間取りまとめについて

#### 第6回 令和3年8月11日(水)

- 航空法の改正について
- 危害行為防止基本方針に盛り込むべき内容について
- 今後の進め方について

#### 第7回 令和3年10月29日(金)

- 航空法改正に伴う政省令の制改定について
- 危害行為防止基本方針(素案)について
- 海外状況調査の今後の進め方について
- 今後の有識者会議の進め方について

#### 第8回 令和4年6月17日(金)

- 危害行為防止基本方針の策定・公表について
- 航空法改正の施行状況について
- 海外状況調査の状況報告及び今後の進め方について
- 航空保安に関する国際基準の改正について

#### 第9回 令和4年12月23日(金)

- 海外状況調査の結果報告及び今後の進め方について
- 論点整理

#### 第10回 令和5年6月6日(火)

- 空港における旅客の保安検査の実施主体及び費用負担の見直しの方向性について

## 参考資料

## 最近の航空保安に関する事案例

発生時期	空港	事案概要
2019年9月	伊丹空港	保安検査において持込制限品を発見したものの、誤って旅客に返却、そのまま通過させた。危険物等所持制限区域内のすべての旅客に対し再検査を実施した。
2022年9月	羽田空港	保安検査を行う職員が検査業務実施中に旅客から暴行、傷害等を受けた。
2023年3月	那覇空港	危険物等所持制限区域において持込制限品が発見された。同区域内のすべての旅客に対し再検査を実施した。
2023年5月	那覇空港	不審者が車両により空港の制限区域に侵入し、運航前の航空機に侵入した。

## 先進的な保安検査機器

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港において従来型の検査機器からボディスキャナーをはじめとした先進的な保安検査機器の導入を促進し、今後の航空需要の回復・増大に向け、航空保安検査の高度化を図っている。

## 期待される効果

テロ等の脅威に備え、保安検査の一層の厳格化を図りつつ、検査に係る旅客の負担を抑えるなど、検査の円滑化も確保。

## 先進的な保安検査機器

ボディスキャナー



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

高性能X線検査装置



機内手荷物用

預入手荷物用

機内持込・預入手荷物のX線検査機器のうち、爆発物を自動的に検知するシステム

ETD(蒸散痕跡物等  
利用爆発物検査装置)



人や荷物の表面の付着物を専用紙で拭き取り、検出器により爆発物成分の有無を検査

液体爆発物検査装置



容器にいれたままで、液体の爆発物、可燃物を判定が可能な検査装置



## 海外調査の結果

# 海外状況調査の結果報告（概要）

## 1. 海外状況調査の目的

- ▶ 令和3年改正航空法における国会審議の附帯決議や令和4年3月に策定した「危害行為防止基本方針」を踏まえ、保安検査における各主体（国、地方公共団体、空港会社、航空会社、保安検査会社等）の役割分担・費用負担のあり方について検討を進めることとされており、望ましい姿について方向性を出すため、諸外国の制度における現状を調査する。

## 2. 海外状況調査の対象国

- ▶ アメリカ、ニュージーランド、ドイツ、カナダ、イギリス、フランス、オーストラリア、シンガポール 等

## 3. 調査項目

- ▶ 保安検査における各主体の役割分担、費用負担、賠償責任・保険等の状況、各国における実務面での課題 等

## 4. 調査方法

- ▶ 海外航空保安当局とのWeb会議、アンケート調査、実地調査（各国の現地日本大使館職員とも連携）

## 5. 調査の結果概要

- ▶ 各国における各主体の役割分担（責任主体・検査実施者、責任主体の変更経緯）、費用負担（費用の流れ、保安料金、主な使用用途、保安料金の金額設定にかかる国の関与）、賠償責任（取り決め状況、国の関与）、保険（加入状況、対象範囲）、責任主体の変更等に係る最近の動きについて調査することができた。なお、各主体における費用割合、民間企業が加入している保険の具体的な内容・保険料等については機密事項であるため、情報を入手することができなかった。

**役割分担** : 2001年の米国同時多発テロを受け、航空保安体制の見直しが行われ、アメリカは国に、カナダは公法人に責任主体をそれぞれ変更した。カナダの公法人は今後民営化予定。ドイツは連邦警察が責任主体を担い、フランクフルト空港では空港運営者に権限を委任予定。イギリス、フランス、オーストラリア、シンガポールは空港運営の効率化等のため、空港運営者に責任主体を変更した。（日本のような施設毎に運営主体が異なる等の多様な空港運営形態は見受けられなかった）

**費用負担** : 諸外国においては、原則、旅客や航空会社から徴収した保安料金を財源として、保安検査機器の購入費及び保守費、保安検査員の人件費の全額を賄っている。

**損害賠償・保険** : ハイジャック、テロ等の多大な影響を及ぼす場合には事案に応じて国が補償する可能性があるものの、原則、民間企業の取り決めによる対応を行っている。

## 6. 今後の対応方針

海外状況調査の結果を踏まえ、国、空港運営者、航空会社等の各主体の役割分担等を見直す場合のそれぞれについてメリット・デメリットを明らかにした上で、その実現可能性も踏まえ、実施主体及び費用負担のあり方の望ましい姿について議論を行う。

# 各国の状況について(その1)

## アメリカ

※1: Aviation and Transportation Security Act

※2: 検査実施者は航空会社から委託された検査会社

- 2001年の米国同時多発テロを受け、航空分野を含む交通セキュリティを担当する運輸保安局(TSA)を設立する法律※1が制定され、航空保安体制を見直し、①旅客・手荷物、②預入手荷物、③空港従業員等の保安検査の責任主体を航空会社※2からTSAに変更した。
- TSAの業務は、主に①方針(検査方法・基準等の策定業務)、②規制(監査の実施)、③現場での保安検査の3業務。
- TSAは、先進的な保安検査機器を順次導入(TSAが保安検査機器の仕様を定め、性能検証を実施)
- 保安検査機器の購入費・保守費、検査員人件費等の航空保安対策費については、旅客から徴収した保安料で6割を賄い、残りは連邦政府予算で賄っている。
- 空港従業員検査について、経歴確認が行われるとともに、2020年から空港運営者が無作為ベースで検査するよう求められている。
- 2004年6月、TSAは民間保安検査会社との契約を希望する空港運営者に向けて「保安検査パートナーシッププログラム(SPP)のためのガイダンス」を公表。空港運営者が申請し、TSAが許可した場合には民間機関に委託できる。現在、22空港(例: サンフランシスコ国際空港(運営者: サンフランシスコ州))で実施されている。  
 ※空港運営者は、保安検査に係るコストをTSAより収入として得る一方で、旅客が少ない時間帯には保安検査を行う職員を、保安検査とは別の業務に就かせることが可能であるが、保安検査の過失により引き起こされる事案についての賠償責任を引き受けるリスクも有する。

## ニュージーランド

- 民間航空法に基づき、航空保安当局の機関として「Avsec」(Aviation Security Services)を設立。
- 「Avsec」は、ニュージーランド警察と共同で、指定された飛行場や航空保安施設における航空犯罪の防止に責任を負う。
- 「Avsec」は、5つの国際空港(オークランド国際空港、ウェリントン国際空港、クライスチャーチ国際空港、ダニーデン国際空港、クイーンズタウン国際空港)において、以下のサービスを提供。
  - 国際航空旅客に対する保安検査・預入手荷物検査
  - 90席以上の航空機における国内航空旅客に対する保安検査・預入手荷物検査
  - 制限区域に入る人、物、車両を審査・検査
  - 空港におけるセキュリティパトロールの実施
- 「Avsec」は、先進的な保安検査機器を順次導入。
- 旅客から航空会社経由で徴収した保安料金については、基本的に全ての保安検査機器の購入費・保守費、検査員人件費等の航空保安対策費を賄う。

# 各国の状況について(その2)

## EU規則

- EU規則No.300/2008に基づき、保安検査の責任主体(責任分担)については、各加盟国が国家民間航空保安プログラムにおいて定める事項としている(10条)。
- EU規則No.300/2008の附属書に基づき、保安検査については、旅客・機内持込手荷物(4条)、預入手荷物(5条)、貨物・郵便物(6条)、機用品(8条)、空港用品(9条)の受検義務を課しているとともに、保安検査に従事する者に対する訓練の実施(11条)、仕様に準拠した保安検査機器の利用(12条)等を義務としている。

## ドイツ

- EU規則に準拠し、国内法(憲法、航空保安法等)を制定。
- 連邦内務省と下部組織の連邦警察が航空保安、鉄道警備、国境警備を担当している。航空保安については、保安検査機器の調達/認証/導入、保安検査員の資格試験・監督、航空会社への課金額の決定や徴収状況の管理、保安検査員の配置検討等を担当。
- 憲法第34条(公務に関する損害賠償(※))に基づき、最終的な責任は国が負う。  
※:ある者が、自己に委託された公務の執行に際して、第三者に対して負う職務上の義務に違反したときは、原則として、この者を使用する国又は団体がその責任を負う。故意又は重大な過失があった場合は、求償を妨げない
- 連邦警察が、先進的な保安検査機器を順次導入
- 旅客から航空会社経由で徴収した保安料金については、基本的に全ての保安検査機器の購入費・保守費、検査員人件費等の航空保安対策費を賄う。
- 2023年1月からフランクフルト空港における保安検査体制を変更する予定(別ページ参照)。

## カナダ

※1: Canadian Air Transport Security Authority Act

- 2001年の米国同時多発テロを受け、航空保安体制を見直し、2002年4月にカナダ航空輸送保安庁法※<sup>1</sup>により、公法人を設立。
- 公法人が、検査会社に委託して、①旅客・手荷物、②預入手荷物、③空港従業員等の保安検査を実施している。
- 公法人は、先進的な保安検査機器を順次導入
- 保安検査機器の購入費・保守費、検査員人件費等の航空保安対策費については、旅客から航空会社経由で徴収した保安料を原資とした連邦予算で賄われている。
- 公法人を民営化予定(別ページ参照)。

# 各国の状況について(その3)

## イギリス

- 航空保安当局は、航空、鉄道、道路等を所掌する運輸省が担い、①航空保安に係る政策の企画立案、②国家民間航空保安プログラム等の航空保安に係る法令の策定・改正、③脅威対応とリスク評価・監査等を行っている。
- 保安検査の責任主体について、1980年代の空港民営化に伴い、国から空港運営者に変更した。
- 空港運営者が、検査会社に委託して、①旅客・手荷物、②預入手荷物、③空港従業員等の保安検査を実施している。
- 空港運営者が、先進的な保安検査機器を順次導入
- 旅客から航空会社経由で徴収した保安料金については、基本的に全ての保安検査機器の購入費・保守費、検査員人件費等の航空保安対策費を賄う。
- 損害賠償について、原則、民間会社間の取り決めによって対応する。

## フランス

- EU規則に準拠し、国内法(航空保安法等)を制定。
- 航空保安当局は、①航空保安に係る政策の企画立案、②国家民間航空保安プログラム等の航空保安に係る法令の策定・改正、③脅威対応とリスク評価・監査等を行っている。
- 保安検査の責任主体について、1990年代のLCCの参入によって航空産業が著しく発達したことに伴って警察では対応できなくなったため、警察から空港運営者に変更した。
- 空港運営者が、検査会社に委託して、①旅客・手荷物、②預入手荷物、③空港従業員等の保安検査を実施している。
- 空港運営者は、先進的な保安検査機器を順次導入
- 航空保安当局が、空港を年間旅客数に応じて3つのグループに分類し、各グループ毎に旅客から航空会社経由で徴収する保安料金の上限値下限値を設定する。空港運営者が、その範囲内で実際に徴収する保安料金を航空保安当局に申告し、承認を得て決定される
- 旅客から徴収した保安料金については、基本的に全ての保安検査機器の購入費・保守費、検査員人件費等の航空保安対策費を賄う他、空港の消火救難や航空機と鳥の衝突防止等の安全対策費として、航空保安当局が既定の割合に従い各空港に割り当てている。(大規模空港が徴収した保安料金を小規模空港に配分可能。各空港へ必要額が配分されない場合には空港運営者がテナント料等の他財源から支払う)
- 損害賠償について、国はハイジャック・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した賠償基金を設立し、被害者に対して賠償する。ハイジャック・テロ以外の事案については、原則、民間会社間の取り決めによって対応する。
- 空港従業員検査については、空港運営者の責任で実施されるが、経歴確認(警察所掌)が行われる。
- 基本的に空港運営者が滑走路等の制限区域と旅客ターミナルビルを併せて管理している。(羽田空港のように別々に管理されている空港はない)



# 各国の状況について(その4)

## オーストラリア

- 航空保安当局は、①航空保安に係る政策の企画立案、②国家民間航空保安プログラム等の航空保安に係る法令の策定・改正、③脅威対応とリスク評価・監査等を行っている。
- 保安検査の責任主体について、基本的に空港運営者が担っている。シドニー空港のターミナル3(T3)については航空会社が責任主体であったが、空港会社と航空会社間の交渉によって、2019年に航空会社から空港運営者に変更になった。
- 空港運営者が、検査会社に委託して、①旅客・手荷物、②預入手荷物、③空港従業員等の保安検査を実施している。
- 空港運営者が、先進的な保安検査機器を順次導入
- 旅客から航空会社経由で徴収した保安料金については、基本的に全ての保安検査機器の購入費・保守費、検査員人件費等の航空保安対策費を賄う。
- 損害賠償について、原則、民間会社間の取り決めによって対応する。
- シドニー空港のターミナル3の責任主体の変更については、セキュリティ面での変化はない。特定航空会社のみ就航していたT3の空港機能に余力があり、T1とT2は逼迫している状況であったが、特定航空会社以外の航空会社もT3に就航させ、空港運営者がT1-T3を運営することで、空港全体として最適な運用・管理が可能となった。一方、空港運営者はT3の設備を所有することになったものの、航空会社との不利な契約により、老朽化が進んだ機器類の更新費など負担が増加した。

## シンガポール

- 航空保安当局は、①航空保安に係る政策の企画立案、②国家民間航空保安プログラム等の航空保安に係る法令の策定・改正、③脅威対応とリスク評価・監査等を行っている。
- 保安検査の責任主体について、チャンギ国際空港においては、国営空港時は警察(民間検査会社への委託を含む)が保安検査を実施していたが、2009年7月に空港運営の効率化のため、同空港の運営・管理部門を民営化することに併せて保安検査の責任主体を空港運営者に変更した。
- 空港運営者が、検査会社に委託して、①旅客・手荷物、②預入手荷物、③空港従業員等の保安検査を実施している。
- 空港運営者は、先進的な保安検査機器を順次導入
- 旅客から航空会社経由で徴収した保安料金については、基本的に全ての保安検査機器の購入費・保守費、検査員人件費等の航空保安対策費を賄う。
- 損害賠償について、原則、民間会社間の取り決めによって対応する。



責任主体:旅客・手荷物等に対する保安検査の一義的な責任を有する主体

検査実施者:旅客・手荷物等に対する保安検査の現場において実際に検査をする主体

		日本	アメリカ	ニュージーランド	ドイツ	カナダ	イギリス	フランス	オーストラリア	シンガポール
責任主体	旅客・手荷物	航空会社	国 (※1)	国 (※2)	連邦警察 (※3)	公法人 (※4)	空港運営者 (※5)	空港運営者	空港運営者 (※6)	空港運営者
	従業員等	旅客ビル会社、空港会社								
検査実施者	旅客・手荷物	検査会社 (委託契約)	国	国	検査会社 (委託契約)					
	従業員等									
責任主体の変更の動向		保安検査に関する有識者会議において議論中	2002年 航空会社 → 運輸保安局	—	—	2002年 航空会社→ 公法人  時期未定 公法人→ 民営化	1980年代 国→ 空港運営者	1990年代～ 警察→ 空港運営者	2019年 航空会社 →空港運営者(シドニー空港T3)	2009年 国→ 空港運営者

※1: TSA管轄の440空港が対象。なお、それ以外の地方空港では保安検査は行われていない。

※2: 国内線における90席未満の航空機については、保安検査の実施義務はないものの、空港運営者等は定められた規則に基づき、セキュリティ対策を実施。

※3: 一部州政府

※4: クラス1空港(年間旅客輸送が100万人を超える大規模空港)、クラス2空港(年間旅客輸送が20万人を超える中規模空港)及びクラス3空港(定期便が就航する小規模空港)の定期便が就航する空港が対象(合計89空港)。なお、クラス1空港～クラス3空港以外の定期便が就航していない地方空港では保安検査は行われていない。

※5: 最大離陸重量が10トンを超える航空機が就航する空港が対応。なお、それ以外の地方空港では保安検査が行われていない。

※6: メルボルン国際空港の一部ターミナルでは、航空会社が実施。年間出発旅客数が3万人以上の空港(約60空港)又は40席以上の航空機についてのみ保安検査の実施義務がある。

# 海外状況調査の結果概要(費用負担関係)

		日本			アメリカ	ニュージーランド	ドイツ	カナダ	イギリス	フランス	オーストラリア	シンガポール
<b>責任主体</b> (旅客・手荷物関係)		航空会社			国		連邦警察	公法人	空港運営者			
<b>(空港の管理形態)</b>		国(※1)	会社(※2)	地方自治体								
<b>費用の流れ</b>		国←航空会社(←旅客)	空港会社←航空会社(←旅客)	自治体←航空会社(←旅客)	国←航空会社←旅客		国←航空会社(←旅客)	公法人←国←航空会社←旅客	空港会社←航空会社←旅客	空港会社←航空会社←旅客	空港会社←航空会社(←旅客)	空港会社←航空会社←旅客
<b>保安料金</b>	<b>国内線</b> (出発旅客1人当たり)	105円	空港使用料又は保安料(約105円)を充当	約130円(※3)	約780円	約620～660円(※4)	約1,130～1,730円(※4)	約520円	約170～1,150円(※4、7)	旅客サービス料等を含む	約150～300円	なし
	<b>国際線</b> (出発旅客1人当たり)		約100円～530円			約1,200～1,470円(※4)	約1,200～1,450円(※4)	約1,200円(※5) 約2,400円(※6)	約170～1,380円(※4、7)		約250～610円	約4,080円(旅客サービス料含む)
<b>保安料金の金額設定にかかるとの国の関与</b>		一律に設定	会社が料金を設定する場合、届出が必要	規制なし	-	-	承認が必要(権限移譲空港の場合のみ)	-	規制なし(大規模空港を除く)	承認が必要	規制なし	規制なし
<b>保安料金の主な使用用途(保安対策費)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>検査機器の購入費</li> <li>検査員の人件費</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>検査機器の購入費</li> <li>検査機器の保守費</li> <li>検査員の人件費</li> </ul>						
<b>保安対策費の費用負担</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>原則、空港設置管理者又は運営権者が航空会社へ1/2を補助</li> <li>残りは航空会社が負担</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>約6割は保安料金</li> <li>残りは連邦政府予算</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>原則、保安料金で全額を負担</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的には保安料金を含む連邦政府予算</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>原則、保安料金で全額を負担</li> </ul>			

※1: コンセッション空港を除く

※2: コンセッション空港を含む

※3: 地方自治体管理空港における空港使用料のうち、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)を乗客数で除したもの(令和元年度)

※4: 空港毎に違いあり

※5: 米国行き旅客の場合

※6: 米国以外の国行き旅客の場合

※7: 目的地により違いあり

注: 各国通貨レートは2022年11月時点  
※保安料金はIATA ACIC REPORT(2022)等による

		日本	ドイツ	イギリス	フランス	オーストラリア
<b>責任主体</b> (旅客・手荷物関係)		航空会社	連邦警察	空港運営者		
<b>賠償責任</b>	<b>民間会社間の取り決め</b>	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		
	<b>内容</b>	・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。 ・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	・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。		
	<b>国の関与</b>	・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	・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。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 ・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
<b>保険</b>	<b>加入状況</b>	航空会社 検査会社	検査会社	空港運営者 検査会社		
	<b>対象範囲・内容</b>	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

## カナダの保安検査の責任主体（公法人）の民営化について

- 保安検査の責任主体である公法人について、保安検査の待ち時間が長く、費用負担も増加しているという問題があることから、セキュリティーレベルの向上や保安検査の効率化を図るため、カナダの航空会社や空港運営者で構成される独立非営利法人に資産を売却する意向(民営化予定)がある。(2019年に公表)
- 民営化の時期については、現時点では未定であり、関連手続きについては、新型コロナウイルス感染症の流行によって保留されているが、感染状況が落ち着き、航空業界の業績が回復したのちに再開予定。
- なお、カナダ運輸省(航空保安当局)は、カナダの各空港における保安検査について、引き続き、各種規制の制改定、監督等の役割を果たす予定。

## フランクフルト空港（ドイツ）における保安検査体制の変更について

※1:Fraport AGは、ドイツに本拠地を置く世界的な空港運営会社

- フランクフルト空港における旅客に対する保安検査について、連邦警察が責任主体となっているところ、保安検査場が混雑し、保安検査の待ち時間が長くかかってしまうという問題があることから、待ち時間の円滑化といった効率的な運営を行うため、2023年1月より、航空保安法第16条に基づき、「Fraport AG」※1に行政権限を委任し、国と同等として位置づけられる体制へ変更予定(同条を適用した初めてのケース)。
  - ※行政権限委任は、空港運営者が委任される業務に適しており、能力があって信頼できること、技術的な知識等を有していることなどの条件を満たした場合に限り委任できる。連邦警察が空港運営者を監督し、空港運営者が当該条件を満たしていないと判断する場合には当該権限は取り上げられる。
- 「Fraport AG」は、連邦内務省、連邦警察、航空会社等と連携して移行に向けた準備を行っている。
- 「Fraport AG」は、①検査会社の選定・監督、②保安料金の請求、③関係者との意見交換、④認証済み検査機器の調達を担当し、連邦警察は、①「Fraport AG」の監督、②保安検査場の監視、③保安検査員の審査、④検査機器の認証を担当。
- 保安料金については、旅客から航空会社経由で徴収している。体制変更にあたって、EUの空港競争において旅客・航空会社を獲得するため「Fraport AG」は保安料金を変更せず、航空会社は「Fraport AG」を国と位置づけ支払いを行う予定。
- 損害賠償については、ハイジャック、テロによる損害や一定の賠償額を超えた場合は国が賠償し、それ以外の事案については、保安検査会社の保険で賠償する予定(「Fraport AG」が直接賠償責任を負うことはない)。