

**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**

中間とりまとめ

令和7年6月

目次

1. はじめに	1
2. 実務的な課題の整理	2
3. 実施主体移行に関する実務的な課題について	
3. 1. 実施主体移行後の役割分担	3
3. 2. 国管理空港・地方管理空港における空港ビル会社の役割	3
3. 3. 移行の範囲・進め方	4
3. 4. 損害賠償・保険	8
4. 費用負担の見直しに関する実務的な課題について	
4. 1. 費用負担のあり方	11
4. 2. 国管理空港の費用	14
5. おわりに	15

1. はじめに

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への対応や、増加するインバウンド需要への対応等を背景に、近年、様々な対策が講じられている。

具体的には、令和2年6月から、保安検査に関する有識者会議において、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、検査会社等の関係者により、航空保安の向上に関する検討が行われ、令和3年3月に「保安検査に関する有識者会議 中間とりまとめ」が公表された。

これを踏まえて、令和3年の航空法改正により、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。また、令和4年3月には、改正航空法に基づく危害行為防止基本方針が策定され、各主体の役割分担の明確化が図られるとともに、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。

その際、保安検査等の実施主体・費用負担のあり方については、危害行為防止基本方針において、中長期的な課題と位置付けられたことから、この点については、引き続き、保安検査に関する有識者会議において検討が行われ、令和5年6月、「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」が取りまとめられた。

この見直しの方向性においては、諸外国の状況調査・分析の結果を踏まえて、保安検査の実施主体については、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（※右表の見直し後の実施主体をいう。以下同じ。）に移行することを軸に検討を進めること、また、保安検査に係る費用については、充実かつ安定した財源の確保に向け、直接の受益者である旅客からの透明性を確保した形で負担頂くとともに、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適当であるとの方向性が示された。

※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※

また、空港管理者や航空会社との役割分担や、実施主体移行の進め方、保安検査に起因した事故等による損害賠償のあり方、関係者間の費用負担のあり方等については、今後の具体的な検討を進める上での論点として示され、引き続きの検討課題とされた。

これらの状況を踏まえて、本検討会議においては、令和6年11月から、改正航空法や同法に基づく危害行為防止基本方針の内容をベースとして、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て、実務的な課題についての検討を行ってきた。本検討会議においては、関係者から多岐に渡る論点について数多くのご意見をいただいたところ、その一つ一つについて一定の整理を行い、中間的なとりまとめを行うものである。

2. 実務的な課題の整理

本検討会議においては、まず、令和5年6月の見直しの方向性において、今後の具体的な検討を進める上での論点として示された内容を踏まえて、本検討会議において議論すべき実務的な課題の洗い出しを行い、以下のとおり整理した上で、各項目ごとに議論を行った。

1. 実施主体の移行について

<1.1 実施主体移行後の役割分担>

- ・保安検査の実施主体を空港管理者に移行した場合であっても、機内への持ち込みが禁止されている物品への旅客への周知や、保安検査の効率的な実施のための旅客情報の提供など、引き続き航空会社が担うべきと考えられる役割について、どのように考えるべきか。

<1.2 国管理空港・地方管理空港における空港ビル会社の役割>

- ・国管理空港・地方管理空港においては、空港ビル施設の管理を空港ビル会社が担っているところ、国・自治体と空港ビル会社の役割分担をどのように考えるべきか。

<1.3 移行の範囲・進め方>

- ・各空港ごとの特性を踏まえて、移行の範囲や進め方について、どのように考えるべきか。
- ・一般旅客向けの保安検査場のほか、航空会社専用のプレミアムレーンや、従業員向けの保安検査場、預入手荷物検査などの移行のあり方について、どのように考えるべきか。
- ・現状、保安検査の実務は航空会社や委託先の検査会社が担っており、空港管理者は実務に関与していないケースがほとんどである一方、一部の空港においては、国際線の保安検査場を中心に、検査会社との契約事務を空港管理者が担っている例があるなど、保安検査場ごとに空港管理者の関与の度合いに差があることを踏まえて、どのように移行を進めていくべきか。

<1.4 損害賠償・保険>

- ・保安検査に係る損害賠償責任について、現状、航空会社と検査会社の間で取り決めが行われているところ、移行後はどのように考えるべきか。また、移行後の損害賠償リスクについて、どのように考えるべきか。

2. 費用負担の見直しについて

<2.1 費用負担のあり方>

- ・各空港における保安検査に係る費用負担については、保安検査が、空港内の安全確保のみならず、航空輸送の安全確保にも寄与するという点や、直接の受益者である旅客から透明性のある形で負担いただく観点も踏まえて、どのように考えるべきか。

<2.2 国管理空港の費用>

- ・国管理空港における保安検査に係る費用については、現状、保安料を原資に、実施主体に対して経費（人件費・検査機器の整備費用）の1/2を負担しているところ、上記の考え方の整理を踏まえて、保安料に含むべき保安検査関係の費用をどのように考えるべきか。

3. 実施主体移行に関する実務的な課題について

3. 1 実施主体移行後の役割分担

- ・保安検査の実施主体を空港管理者に移行した場合であっても、機内への持ち込みが禁止されている物品への旅客への周知や、保安検査の効率的な実施のための旅客情報の提供など、引き続き航空会社が担うべきと考えられる役割について、どのように考えるべきか。

(引き続き航空会社が担うべきと考えられる役割について)

本検討会議においては、航空業界の委員から、しっかり協力していきたい旨の発言があった。また、他の委員からは、実施主体移行後も航空会社との連携は必要不可欠であるとの意見や、空港管理者がどこまで責任を追うのか明らかにする観点や、外国航空会社などからの協力を確実に得られるようにする観点から、危害行為防止基本方針等の法令において航空会社の義務を明確に規定するべきとの意見があった。

また、引き続き航空会社が担うべきと考えられる業務の例としては、

- ・機内への持ち込みが禁止されている物品の旅客への周知
- ・保安検査の効率的な実施のための旅客情報の提供
- ・インライン検査後に開披検査が必要となった場合の旅客の特定

などが挙げられるが、このほかにも、保安事案発生時に再検査が必要になった場合の旅客に対する案内・誘導や、乗り遅れ防止の呼びかけなどの業務など、引き続き航空会社が担うことが適当と考えられる業務が想定されるため、バスケットクローズの規定を設けるべきではないかといった意見があった。

このため、実施主体移行後の空港管理者と航空会社の役割分担については、危害行為防止基本方針においては大まかに規定した上で、役割分担が明確になるように、関係通達等の改訂に向けて、関係者間で検討することが適当である。

(空港管理者・航空会社の連携について)

保安検査の実施については、空港内の秩序を維持する責務を有する空港管理者にとっては、空港内の安全確保にも寄与するという観点から、また、ハイジャック防止等の責務を有する航空会社にとっては、事業運営上裨益するという観点から、空港管理者・航空会社の双方に裨益するものである。

このため、保安検査の実施に当たっては、前述の役割分担を踏まえて、空港管理者・航空会社が連携して取り組むことが重要であり、この点についても、それぞれの役割として危害行為防止基本方針に盛り込む方向で、引き続き検討することが適当である。

(国の役割について)

国は、保安検査の実施主体が空港管理者に移行することを踏まえて、空港間の保安水準が一定以上に確保されるよう、危害行為防止基本方針に基づき、監査等を通じた指導監督や、

保安検査等の量的・質的向上のための取組の推進等を通じて、各主体において適確に保安検査等が実施されるよう、主導的な役割を果たすことが適当である。

3. 2 国管理空港・地方管理空港における空港ビル会社の役割

- ・国管理空港・地方管理空港においては、空港ビル施設の管理を空港ビル会社が担っているところ、国・自治体と空港ビル会社の役割分担をどのように考えるべきか。

（空港ビル会社の活用）

本検討会議においては、現状、空港ビル会社が、航空会社や空港管理者である国・自治体と相談しながら、検査機器を設置しており、こうした点についても整理が必要との意見があった。

現状、空港ビル会社は、一部の空港・保安検査場において、検査機器を設置している実態があることに加えて、従業員や乗員に対する保安検査の実施主体を担っており、保安検査の実施に関して一定のノウハウを有していると考えられる。

以上を踏まえると、国管理空港・地方管理空港においては、民間活力活用の観点から、各空港ごとの実情を踏まえつつ、空港ビル会社にも一定の役割を担っていただくことが適当である。

（事務委任方式の検討）

現在、一部の会社管理空港・コンセッション空港では、実施主体である航空会社からの事務委任を受けて、空港会社やコンセッション空港の運営権者において、検査会社との契約、検査員のレーン配置等の事務を担っている例がある。

このため、国管理空港・地方管理空港においては、事務委任にノウハウがある航空会社・空港会社の協力も得ながら、保安事案発生時の対応など、実施主体である国・自治体との役割分担を踏まえつつ、国・自治体から空港ビル会社に対して事務委任を行う方向で引き続き検討を行うことが適当である。

3. 3 移行の範囲・進め方

- ・一般旅客向けの保安検査場のほか、航空会社専用のプレミアムレーンや、従業員向けの保安検査場、預入手荷物検査などの移行のあり方について、どのように考えるべきか。

本検討会議においては、

- ・航空会社専用のプレミアムレーンも含めて、実施主体は空港管理者に一元化すべきと考えるが、細部のやり方については工夫の余地があるのではないか
- ・大きな空港では空港ビル会社が従業員向けの保安検査を実施しているが、小さな空港では旅客保安検査場で兼用しているところもあり、こうした空港も今後どうするか整理が必要ではないか
- ・航空会社専用のプレミアムレーンの必要性は理解しているが、保安検査員の分散化を防ぐ

観点からは、保安検査場の集約化を検討して貰えないかといった意見があった。

この点、今般の検討が、厳格な保安検査の実施等のために行われており、空港内の保安水準を一定以上に保つ必要性や、今後の航空需要の増加を見据え、保安検査の合理化等を図っていく必要性なども踏まえると、一般旅客向けの保安検査場のほか、航空会社専用のプレミアムレーンや、従業員向けの保安検査場、預入手荷物検査についても、実施主体を空港管理者に一元化する方向で検討を進めていくことが適当であると考えられる。

なお、クリーンエリアに立ち入らない場合（社用機等）については、空港管理者が保安検査を実施することが実態上困難であるため、現行のままとすることが適当である。

- ・現状、保安検査の実務は航空会社や委託先の検査会社が担っており、空港管理者は実務に関与していないケースがほとんどである一方、一部の空港においては、国際線の保安検査場を中心に、検査会社との契約事務を空港管理者が担っている例があるなど、保安検査場ごとに空港管理者の関与の度合いに差があることを踏まえて、どのように移行を進めていくべきか。

本検討会議においては、空港管理者側が検査機器を整備し、航空会社から事務委任を受けて実務を担っている範囲については、比較的移行が容易であると考えられるため、実施主体の移行については、国際線ターミナルの保安検査場からとか、預入手荷物検査からなど、進められるところから進めていくことで、全体的な移行が進められるのではないかと意見があった。

この点、今般の検討は、厳格な保安検査の実施等のために行われており、この観点からは、できる限り早期に実施主体の移行を図ることが望ましいが、他方で、現状、空港管理者の関与の度合いは、空港ごと・保安検査場ごとに異なっており、空港管理者や空港ビル会社が検査機器を整備したり、航空会社から事務委任を受けているようなケースについては、比較的移行が容易と考えられる一方、航空会社が検査機器を整備し、空港管理者が保安検査の実施に関与していないケースにおいては、円滑な移行に向けて、十分な準備期間が必要と考えられる。

このため、移行については、空港ごとの単位で検討を進めることとし、各空港ごとの実情も踏まえつつ、各空港ごとに具体的なロードマップを作成しながら、計画的に移行を進めていくことが適当である。その際、先行事例の早期創出を図るためには、各空港ごとの実情に応じて、ターミナルごと・保安検査場ごとの単位で、段階的に移行を進めていくことも含め検討することが適当である。

- ・各空港ごとの特性を踏まえて、移行の範囲や進め方について、どのように考えるべきか。

（地方の小規模の空港の扱い）

本検討会議においては、地方の小規模の空港も含めて移行することが適当であるとの意見

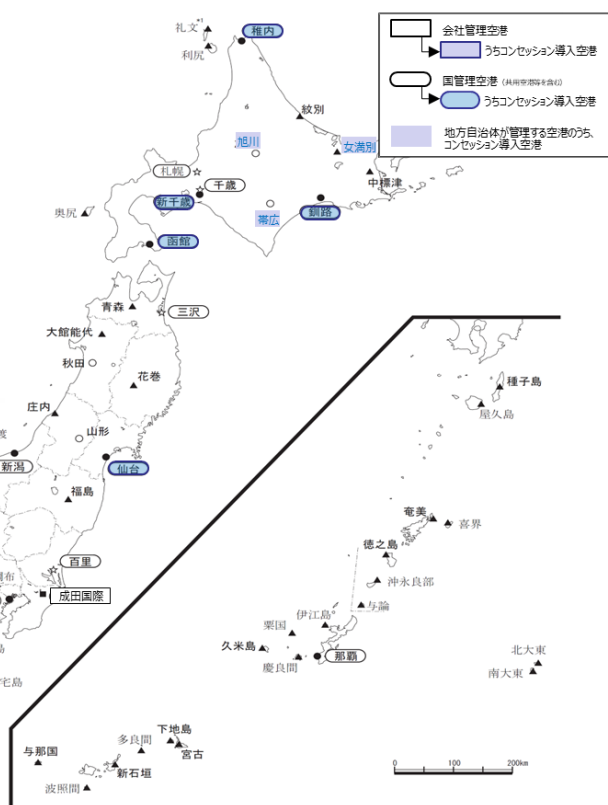
があった一方で、旅客収入の少ない地方の小規模の空港をどのように考えるかが課題であるといった意見や、地方管理の小さい空港の中には、空港管理者である県の空港事務所がなく、基礎自治体に管理を委託している例もあるため、こうした空港においても実施主体の移行がうまくいくのか懸念する意見、また、厳格な保安検査を効率的に実施する観点から結論ありきではない慎重な検討が必要ではないかといった意見もあった。

この点、今般の実施主体の移行によって、保安検査の品質が低下するような事態は厳に避ける必要があると考えられるところ、空港管理者における実施体制や、保安検査の実施に必要な費用が確保され、航空会社から空港管理者への引継ぎが着実に進んでいることを、国においても空港機能管理規程等により確認した上で、実施主体の移行を進めることが適当であり、具体的な確認の仕組みについて、引き続き国において検討を進めることが適切である。

その上で、今般の検討が、厳格な保安検査の実施等のために行われており、空港間の保安水準を一定以上に保つ必要性も踏まえると、実施主体の移行については、地方の小規模の空港も含めて、検討の俎上に載せるべきである。

【参考】全国の空港一覧

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関西、伊丹、中部 (計4空港)	羽田、新千歳、種内、新那覇、那覇、仙台、新潟、成田、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (計19空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)		中津川、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、関西白河、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (20空港)	利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、杵岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与那、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣、波照間、与那国 (34空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、コムーター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (計9空港)	調布、名古屋、但馬、岡南、大分県央、天草 (計6空港)
合計(97)	4	28	65



(移行の進め方)

本検討会議においては、関係者間における検討を進めるためにも、目安としての大まかな移行のスケジュールを共有するべきとの意見や、実施主体移行に当たっては、実施体制の確保や検査機器の承継、検査会社への委託など、多岐にわたる実務的な課題を整理する必要がある、円滑な移行を進めるためにも、移行に必要な十分な準備期間を確保するべきとの意見があった。

この点、今般の検討が、厳格な保安検査の実施等のために行われていることを踏まえると、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が、一方で、航空保安業務の実施主体が移行するという意味では、類似例としては空港コンセッションがあり、各空港ごとの課題について検討を進め、関係者の合意の下、円滑に業務の移行を進める必要がある。また、保安検査の実施主体の移行という意味では、これまでには前例がないため、どのような検討項目があり、どのようなスケジュールであれば実現可能なのかについては、各空港ごとに引き続き検討を進め、計画的に移行を進めていく必要がある。

このため、移行の進め方については、実施主体移行の早期実現を図るためには、先行事例の早期創出を図ることが重要であり、各空港ごとに計画的に進めていく必要があるとの考え方のもと、本検討会議の整理を踏まえて、まずはモデルケースとなるような主要空港等において優先的に検討を進め、各空港ごとの移行に向けたロードマップを令和7年度中に策定する。また、厳格な保安検査の実施体制が確保されることを大前提として、先行事例については、令和8年度中の移行を目指すことが適当である。また、その他の空港についても、随時、移行に向けた検討・働きかけを進めていくことが適当である。

また、国は、各空港における実施主体移行に向けた検討が円滑に進むように、モデルケースとなるような主要空港等において得られた移行プロセスに関するノウハウの共有や、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、引き続き主導的な役割を果たすことが適当である。また、先行事例となる主要空港等の移行後に、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とともに、移行状況等を踏まえ適切にフォローすることが適当である。

（航空会社からのノウハウの承継）

本検討会議においては、航空業界の委員から、これまで実施主体として検査会社と一緒に培ってきたノウハウ等が円滑に継承できるように連携していきたいとの発言があった。また、具体的な方法として、現状、保安検査のマニュアルとして航空保安検査マニュアル（通称：オレンジブック）が広く活用されており、こうしたマニュアルも活用しながら、できるだけ早い段階に関係者間の勉強会を開催することについても提案があった。また、さらなる検討課題も含め、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者の検討体制を構築していくべきとの発言もあった。

この点、実施主体移行に当たっては、航空会社からの確実な引継ぎとノウハウの継承は必要不可欠であると考えられる。このため、今後の検討に当たっては、まずは、現状の航空会社の実施体制等について関係者間で共有を図った上で、その内容をもとに、空港管理者において実施体制等の検討を進めていくなど、各空港ごとに具体的な引継ぎを進めていくことが適当である。また、航空業界のイニシアティブにより空港管理者向けの勉強会を開催することや、「オレンジブック」の改訂等の検討に空港管理者も参画すること等により、航空会社から空港管理者へのノウハウの承継を図っていくことが適当である。さらに、航空会社、検査会社に、空港管理者・空港ビル会社も加わる形で、保安検査の実務に係る継続的な検討体

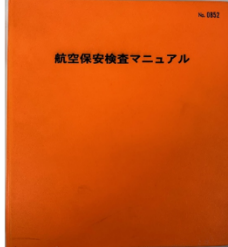
制を構築することが適当である。

【参考】航空保安検査マニュアルの概要

航空保安検査マニュアル
(通称：オレンジブック)

監修：国内定期航空保安協議会
制作：発行・管理 一般財団法人 航空保安事業センター

- ✓ 国内定期航空保安協議会の監修の元、（一財）航空保安事業センター（ASBC）に編集・発行管理の委託がされている。
- ✓ 国際民間航空条約（シカゴ条約）第17附属書第3章3.1.1に従い、各種検査の実施要領・注意事項や検査機器の扱い方、「国家民間航空保安プログラム（NCASP）」に準拠した人員配置等について記載
- ✓ 外航社含め、検査会社への発注仕様はこれを基礎としている



国内定期航空保安協議会	
構成員	JAL、ANA、SKY、ADO、IBEX、SNJ、SFJ、FDA、APJ、JJP、SJO、ORC、TOK
目的	ハイジャック等の不法行為を未然に防止するため、航空保安業務の調整を図るとともに、航空保安並びに危険物に係る諸制度の統一並びに改善を行う他、航空保安・危険物に関する情報交換を行うことにより、航空輸送の安全確保に資することを目的とする。
主な業務	・「航空保安マニュアル（オレンジブック）」の監修 ・「国内線ハイジャック等防止検査業務請負契約書」の編集 ・新しい製品の機内持込みの可否についての統一 ・自主監査の計画作成 ・教材訓練用の教材作成
参集頻度	・企画・調査部会が月1回で開催 ・その他、季節業務の調整部会等が不定期で開催
資金面	・所属の構成会社からの分担金

委託

航空保安事業センター（ASBC）

＜主な業務＞

- ・『航空保安マニュアル』等の編集・発行
- ・保安実務に係るプラットフォーム（「保安情報ネットワーク」）の運営（刊行物を掲載）
- ・「保安情報ネットワーク」の権限付与
- ・航空会社による自主監査の実施事務

3. 4 損害賠償・保険

- ・保安検査に係る損害賠償責任について、現状、航空会社と検査会社の間で取り決めが行われているところ、移行後はどのように考えるべきか。また、移行後の損害賠償リスクについて、どのように考えるべきか。

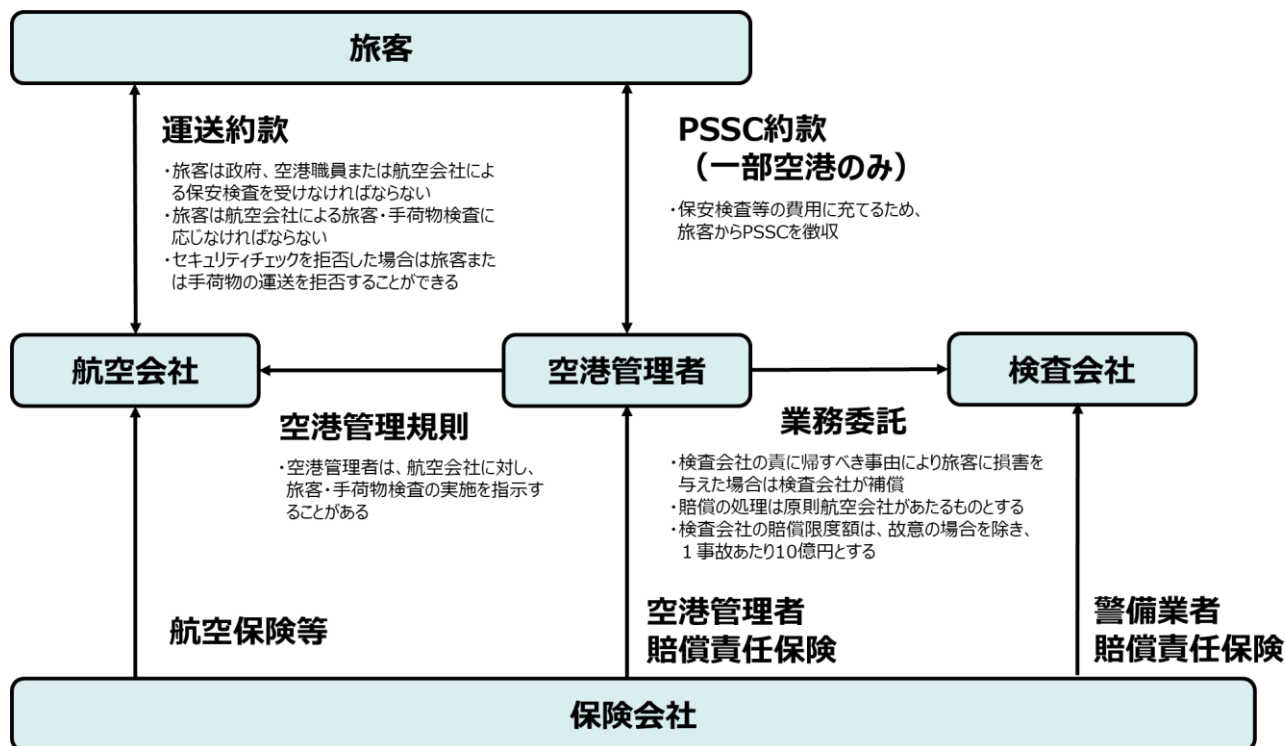
本検討会議においては、

- ・保安検査の実施についての契約関係を総論的に整理した上で、それに基づいて空港ごとの個別の契約を考えていただくのが良いのではないかと
 - ・クリーンエリア内に危険物が持ち込まれて再検査が必要となり、航空機の運航に遅延が生じた場合には、保安検査の実施主体に損害賠償を求められ、空港経営に過大な影響が生じることが懸念されるので、何らかの制度的な担保が必要ではないかと
 - ・テロ等の大きな事象が起きた時に、コンセッション空港の運営会社の経営に与える影響は大きいものがあるため、必要となる保険料等については、受益者に転嫁できるような仕組みが必要ではないかと
 - ・ドイツやフランスにあるような、賠償額が一定額を超えた場合に国が補償するような制度が必要ではないかと
- といった意見があった。

このため、本検討会議においては、まずは、保安検査の実施についての契約関係を整理することとし、有識者委員からもご知見を頂き、以下のとおりのイメージを示した上で、後述

の各論について議論を行った。

【参考】損害賠償・保険のイメージ（実施主体移行後）



（旅客の手荷物を汚損してしまった場合等の補償について）

現状、保安検査の実施主体である航空会社は、一般的には、国内定期航空保安協議会が定めた標準的な取り決め書に基づいて検査会社に委託を行っているが、この取り決め書には、損害賠償についての取り決めも含まれており、旅客との賠償の処理は原則として航空会社が行うことや、賠償額については、一定の損害賠償限度額の範囲内において、検査会社が補償すること等が定められており、保安検査員の過失により旅客の手荷物を汚損してしまった場合などの補償は、この取り決めに基づいて対応が行われている。

このため、実施主体移行後も引き続き旅客に安心して保安検査を受けていただく観点から、航空会社からのノウハウの継承の一環として、この取り決めについても、航空会社から空港管理者に対して適切に引継ぎを行うことが適当である。

（万が一ハイジャック等が発生した場合の補償について）

モントリオール条約に基づく航空会社から旅客への補償とは別に、ハイジャックの原因として保安検査の瑕疵（凶器の見逃し等）が問われる場合には、検査会社のみならず、保安検査の実施主体に対しても、巨額の損害賠償請求が行われる可能性は否定できない。

この点、現状においても、空港管理者は、危害行為防止基本方針に基づき、航空保安対策の統括、空港施設の維持管理、場周警備等の航空保安対策の実施主体としての責任を有しており、これらの航空保安対策の瑕疵が問われる場合には、巨額の損害賠償請求が行われる可能性は否定できず、このことについては、保安検査の実施主体移行の前後で特段変わりがない。

いと考えられる。

現状においても、空港の安定的な経営の観点から、空港会社・コンセッション空港の運営権者は、空港管理者賠償責任保険に加入しているところであり、引き続き、空港管理者の業務に照らして、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考えられる。

（再検査により航空機に遅延が生じた場合の補償について）

航空保安対策の実施に当たっては、安全の確保が大前提であり、保安事案が生じた場合に、再検査も含めて空港管理者が適切に対応を行っている限りにおいては、航空機の遅延等に対して、損害賠償請求に応じる義務はないと考えられる。

また、一部の航空会社においては、航空機の遅延等が生じた場合に旅客に対して補償を行っている実態があるが、あくまでも旅客へのサービスの一環として各航空会社の判断に基づき行われているものであり、空港管理者が適切に対応を行っている限りにおいては、大手航空会社から空港管理者に対して求償することは考えられず、また、空港管理者も求償に応じる義務はないと考えられる。

（保険料について）

前述のとおり、空港会社・コンセッション空港の運営権者は、引き続き、空港管理者の業務に照らして、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考えられるが、その保険料をどのように転嫁するかについては、後述のとおり、各空港ごとに引き続き検討することが適当である。

（一定の賠償額を超えた場合に国が補償する枠組みについて）

令和5年6月の見直しの方向性においては、「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」とされている。

この点、まずドイツについてみると、ドイツの保安検査の実施主体は連邦警察であり、連邦警察と検査会社の間で取り決めがあるところ、一定の賠償額以下の場合は検査会社負担であり、その賠償額を超える場合は国が補償することとされている。これは、保安検査の実施主体に由来するものであり、我が国にあてはめると、実施主体移行後の国管理空港については、ドイツと同様の整理となると考えられる。具体的には、前述のとおり、国内定期航空保安協議会が定めた標準的な取り決め書を引き継ぐことを前提とすれば、検査会社の負担は一定の損害賠償限度額の範囲内に抑えられることとなるため、万が一これを超える賠償が生じた場合には、国家賠償の制度に基づき、実施主体である国が補償を行うことになると考えられる。

他方、フランスについてみると、フランスでは、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する賠償基金があるが、これは、一般的に加害者であるハイジャック犯・テロリストに賠償能力があることがまれであるところ、犯罪被害者救済の観点から設けられているものであり、保安検査の実施主体の賠償リスクを軽減するもので

はない。

この点については、空港コンセッションにおける官民の役割分担のあり方にも関わる論点であり、損保会社における保険の引受けにも一定の限界があることや、万が一の場合には空港管理者の経営に深刻な影響を与える可能性もあることなども踏まえ、引き続き海外の動向についても注視しつつ、中長期的な検討が必要と考えられる。

4. 費用負担の見直しに関する実務的な課題について

4. 1 費用負担のあり方

- ・各空港における保安検査に係る費用負担については、保安検査が、空港内の安全確保のみならず、航空輸送の安全確保にも寄与するという点や、直接の受益者である旅客から透明性のある形で負担いただく観点も踏まえて、どのように考えるべきか。

本検討会議においては、多岐にわたる意見があったが、大まかに整理すると以下のとおりである。

①誰が費用を負担するのか、旅客への透明性の確保をどのように図るのか

- ・国内線にも PSSC を設定して旅客が負担すべき
- ・航空会社も受益者であることに留意すべき（テロの場合は航空会社にも大きな損害が発生）
- ・国も負担すべき（安定的な財源確保や、国家安全保障上の観点）
- ・PSSC には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点にも留意すべき

②どのような費用を負担するのか

- ・検査機器の運用経費、必要となる保険料、保安検査員の処遇改善・賃上げに必要な経費、スマートレーン等の先進機器の導入経費なども含めて議論すべき
- ・プレミアムレーンの費用負担については受益者が誰なのかという点も含めて議論が必要

③どのようにガバナンスを利かせるのか

- ・空港管理者における省人化・合理化のインセンティブを担保する仕組みを考えるべき

④全空港共通の課題としてどこまで整理するのか

- ・各空港ごとの経営、国内線・国際線の状況、現在の料金設定等が異なるため、各空港ごとに柔軟性を持たせるべき
- ・保安検査に含まれる項目について、国が最低限のルールを設定すべき

（費用負担のあり方）

現状、保安検査関係経費は、基本的には航空会社と空港管理者とで折半して費用負担※している。

（※）空港によっては、航空会社と空港管理者の間で必ずしも折半にはなっていない。

これは、空港管理者は空港内の秩序を維持する責務を有するところ、保安検査は空港内の安全確保にも寄与するという観点から、また、航空会社は、ハイジャック防止等の責務を有するところ、保安検査により事業運営上裨益するという観点から、双方で費用負担するという趣旨の考え方であり、保安検査の実施が、空港管理者・航空会社の双方に裨益するものであることに変わりはない。

このため、実施主体移行後も、保安検査関係経費については、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を維持[※]することとした上で、直接的な受益者である旅客から透明性のある形での負担となるための方策について、引き続き検討することが適当である。

(※) 空港によっては、航空会社と空港管理者の間に必ずしも折半にはなっていないが、各空港ごとの調整の結果として現在の負担割合が定まっているところであり、保安検査の実施主体を早期かつ円滑に進める観点からも、そのような空港においても、現行の負担割合の維持を前提として、実施主体移行に向けた議論を行うことが適当である。

この点、旅客への透明性の確保の観点から現状を振り返ると、保安検査関係経費のうち、航空会社が負担する経費については、一般的には航空運賃に包含され、旅客に転嫁されていると考えられるため、旅客への透明性の確保が図られているとは言い難い。また、空港管理者が負担する経費については、一般的には、航空会社から徴収する保安料か、または、旅客から徴収する PSSC に含めていると考えられるが、保安料・PSSC のいずれも設定がない場合は、航空会社から徴収する着陸料か、旅客から徴収する PSFC に含めているケースもあると考えられ、多くの場合において、旅客への透明性の確保が図られているとは言い難い。また、上記のうち、PSSC を設定しているケースにおいては、航空保安サービスに要する経費として旅客に対して負担を求めている、一定の透明性が確保されていると考えられるが、実際には空港管理者が負担する折半相当分の費用しか含まれておらず、旅客から見ると、保安検査関係経費が過少なものと認識されている可能性がある。

いずれにせよ、現在の料金設定や、それぞれの料金に包含されている経費の内容については、各空港ごとに異なっているため、全国一律で方策を見出すことは難しい。このため、直接的な受益者である旅客から透明性のある形での負担となるための方策については、各空港ごとの料金設定の状況や、空港使用料に係る国際ルールも踏まえつつ、各空港ごとに引き続き検討を進めることが適当である。また、検討に当たっては、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当である。また、直接的な受益者である旅客から透明性のある形での負担という点を踏まえると、これらの料金設定については、関係者間の合意のもと、保安検査関係経費を踏まえた、適正な水準を設定することが適当である。

【参考】主要空港における保安料・PSSC の設定状況

		保安料		PSSC	
		国際線	国内線	国際線	国内線
国管理空港	羽田	○		×	
	那覇	○		×	
会社管理空港	成田	×		○	×
	中部	×		○	×
	関西	×		○	×
	伊丹	—	○	—	×
コンセッション空港	新千歳	○		×	
	福岡	○		×	
	仙台	○ (離着陸等施設保安料)		○	×
	広島	×	○	○	×
	高松	×	○	○	×
	熊本	○		×	

（どのような費用を負担するのか）

前述のとおり、保安検査関係経費は、基本的には航空会社と空港管理者において折半して費用負担を行っているところ。

一方で、例えば、国管理空港についてみると、航空会社と空港管理者において折半している費用は、人件費と検査機器の整備費用のみとなっており、検査機器の維持管理費などは含めていない。また、航空会社専用のプレミアムレーンについては、航空会社の上級会員向けのサービスであるという考え方の下、運用上、航空会社と空港管理者において折半している費用に含めていない。

上記はあくまでも国管理空港の例であるが、実際にどのような費用を保安検査関係経費として航空会社と空港管理者において負担しているかについては、各空港ごとに異なっていると考えられる。このため、どのような費用を保安検査関係経費として負担するかについては、各空港ごとに引き続き検討を進めることが適当である。また、検討に当たっては、ICAO が定める空港使用料に係る国際ルールを踏まえる必要があり、空港使用料の原則として示されている、コストベースや透明性などの考え方にも留意する必要がある。

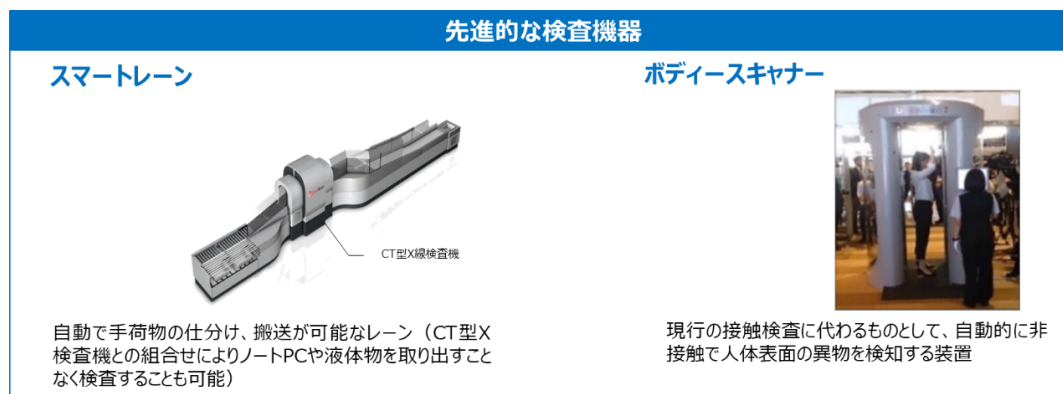
（どのようにガバナンスを利かせるのか）

前述のとおり、航空会社と空港管理者とで費用負担するとの考え方を維持することで、航空会社・空港管理者双方の観点から、保安検査の厳格な実施を大前提として、保安検査の省人化・合理化のインセンティブを働かせることができるものと考えられる。なお、今後、インバウンドの増加が見込まれることも踏まえ、省人化に資する先進機器の導入や、検査レーンの増加に伴う保安検査場の拡張、保安検査員の処遇改善などにも留意することが適当である。

【参考】保安検査の量的・質的向上の推進（令和7年度予算事業）

今後の航空需要の増大に対応するため、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査の量・質をとともに向上させていくことが極めて重要です。

このため、令和7年度も引き続き、**保安検査員の処遇改善に関する支援やスマートレーン等の先進的な検査機器の導入促進など、必要な取組を推進**します。また、新たに**スマートレーンの導入に伴い必要となるターミナル改修への補助**や、保安検査のDX化を一層推進するべく、**保安検査のリモート化に必要な機器への補助**を実施します。



⇒ 保安レベルの向上、保安検査員の負担軽減、旅客利便性の向上が期待

4. 2 国管理空港の費用

- ・国管理空港における保安検査に係る費用については、現状、保安料を原資に、実施主体に対して経費（人件費・検査機器の整備費用）の1/2を負担しているところ、上記の考え方の整理を踏まえて、保安料に含むべき保安検査関係の費用をどのように考えるべきか。

（保安料による一括徴収について）

現状、国管理空港における保安検査に係る経費のうち、人件費及び検査機器の整備費用については、国から航空会社に対して1/2を負担しているが、その原資は航空会社から徴収する保安料で賄われている。また、航空会社が負担する残りの1/2の費用や、折半の費用に含めていない検査機器の維持管理費なども含めて、一般的には航空運賃に包含され、旅客に転嫁されていると考えられるが、これらの経費が旅客に対して見える形とはなっていない。

なお、一部の外国航空会社においては、国が設定した保安料をオンチケット方式としているが、前述のとおり、現行の保安料は、保安検査に係る経費等の一部しか含まれていないため、旅客から見ると、保安検査関係経費が過少なものと認識されている可能性がある。

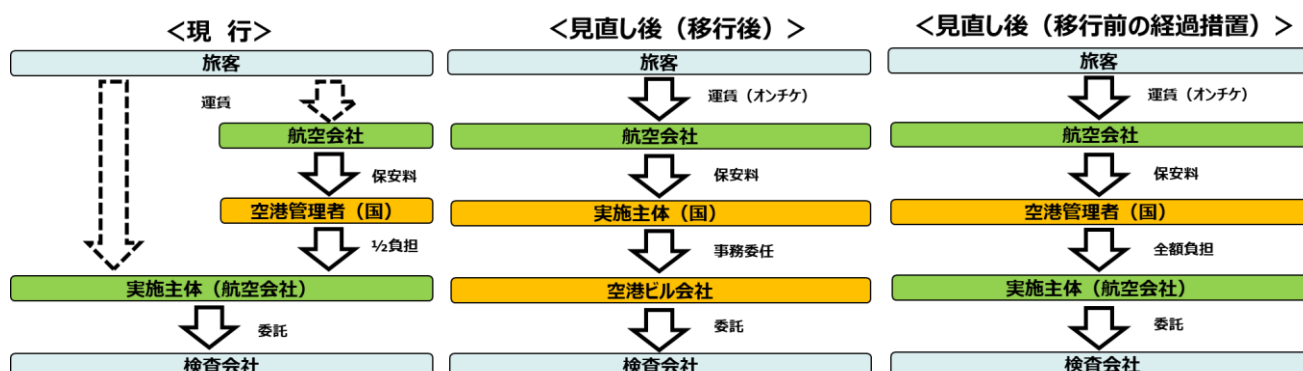
また、実施主体移行後に、国管理空港の空港管理者として、国が責任を持って保安検査を実施し、空港ビル会社への委託や、保安検査員の処遇改善も含めた検査会社への適切な委託を行うためには、保安検査の実施に必要な費用の全額を国が確保する必要がある。

さらに、国管理空港においては、国内の航空ネットワークの維持確保の観点から、個々の空港単位ではなく、国管理空港全体で収支のバランスを図っている点についても留意する必要がある。

以上を踏まえると、今般の見直しに合わせて、国管理空港の保安料については、従来航空

会社が負担していた分も含めて、保安検査等の実施に必要なとなる費用の全額を保安料により一括で徴収する形に改める方向で、引き続き検討することが適当である。また、旅客から透明性のある形での負担とするため、この保安料をオンチケット方式として徴収するべく、関係者間で引き続き検討することが適当である。さらに、実施主体の移行は各空港ごとに計画的に進めていくこととなるが、旅客への透明性の確保を図る観点から、保安料による一括徴収は、将来的に全ての国管理空港が移行することを前提に、先行して行うことが適当である。

【参考】国管理空港における実施主体移行後の費用の流れ（イメージ）



(PSSC について)

国管理空港における PSSC のあり方については、法改正の必要性などの実現可能性も含め、別途の検討が必要であるため、中長期的に検討することが適当である。

5. おわりに

本検討会議においては、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て、ご参画いただいた有識者等の皆様から、多岐にわたる実務的なご示唆をいただき、全空港共通の課題について、一定の整理を行うことができたものと考えている。

他方で、実施主体の移行に向けては、前述のとおり、引き続き、各空港ごとに整理・議論すべき課題も残されているところである。今般の検討は、厳格な保安検査の実施等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。このため、今後は、本とりまとめの内容を踏まえながら、引き続き、国の主導の下、各空港ごとの検討を行い、関係者間で相互に連携することにより、実施主体の移行が円滑に進むことを、強く期待したい。

【参考】

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

(委員)

池之谷 潤	全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
板橋 功	(公財) 公共政策調査会 研究センター長
今井 義文	日本航空(株) グローバルセキュリティ部部長
大塚 洋	定期航空協会 理事長
折田 康徳	(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
北林 弘幹	関西エアポート(株) 副最高運用責任者
小島 宏文	福岡国際空港(株) 保安防災部長
塩田 昌弘	中部国際空港(株) 空港運用本部長
須田 浩	北海道エアポート(株) 保安防災部長
徳永 威	全日本空輸(株) 安全推進センター航空保安部 部長
戸崎 肇	桜美林大学 ビジネスマネジメント学群 教授
名和 振平	成田国際空港(株) 空港運用部門長
原 仁志	弁護士法人関西法律特許事務所
日巻 博文	(一社) 全国空港事業者協会 常務理事

(五十音順、◎は座長)

(航空局)

蔵持 京治	次長
秋田 未樹	航空ネットワーク部長
北澤 歩	安全部長
今井 盾介	総務課 企画室長
古屋 孝祥	大臣官房参事官(安全企画)
藤巻 吉博	安全部 安全政策課 航空保安対策室長
甲斐 健太郎	安全部 安全政策課 航空保安対策室長(令和7年4月～)

(オブザーバー)

仙台国際空港(株)、広島国際空港(株)、高松空港(株)、熊本国際空港(株)、IATA、全国地域航空システム推進協議会、日本空港ビルデング(株)、東京国際空港ターミナル(株)、那覇空港ビルディング(株)、東京海上日動火災保険(株)、三井住友海上火災保険(株)、損害保険ジャパン(株)、警察庁

(開催経緯)

第1回 令和6年11月26日

○本会議について

○実施主体の円滑な移行等に向けた論点について

第2回 令和7年3月27日

○実施主体の円滑な移行等に向けた論点について

第3回 令和7年6月19日

○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 中間とりまとめ(案)について