

第4回 保安検査に関する有識者会議 議事概要

日時：令和2年12月10日（木）10：00～12：00

場所：大手町合同庁舎3号館 1階共用会議室

議事概要

<議事1：「これまでの議論を踏まえた検討の方向性」>（資料1、資料2）

【事務局（航空局）】

○資料1、資料2に沿って説明

○資料1の5ページ目に「できる限り柔軟な規定が望ましい」とあるが、その理由は。
→将来の主体の変更を見据え、制度的に備えておきたいという趣旨。

<議事2：「意見交換」>

全般について

○本有識者会議において、ハイジャック検査（旅客及び機内持込手荷物検査）に焦点をあてていたと思うが、措置の方向性として受託手荷物やクリーンエリアを通過しない場合の検査も盛り込まれており、範囲が広がったと感じている。背景・問題意識と取組内容が合致していない部分があると思うので、中間取りまとめにおいては整理願いたい。

○資料1の2ページにおいて、保安検査がクリーンエリアの健全性確保の手段として位置付けられているが、保安検査は航空機内への危険物等の持込防止の手段でもあり、その旨中間取りまとめでは記載願いたい。

○コロナ禍においては、検査会社も何とか持ちこたえている状況であり、保安検査がコロナ禍からの回復における航空産業の成長のボトルネックとならないように、というのはまさにその通りと考える。

○短期的な制度改正で議論を終えるのではなく、関係者間での議論を継続すべき。

○国の役割、保安検査の法的根拠、関係者の役割分担に関する考え方を明確化する方向でまとめられた点はありがたい。

○全体的にこれまでの議論を踏まえよく取りまとめられており、方向性について全面的に賛成。罰則を含めた規定の書き分けについて引き続き検討いただきたい。

○基本的な方向性は同意する。国の役割の明確化、各主体のとるべき措置、保安検査の位置

付けについてはぜひ速やかに制度化してほしい。

○海外調査については重要な情報。諸外国との違いについて整理した資料を公表するべきではないか。

○時間軸を明確にすべきではないか。短期的取組は令和2年度中と理解したが、中長期的取組とあるうち、中期的取組が指す措置を明確にすべき。途中経過として想定している事項、見直すべき措置を明らかにしてほしい。

○中長期的取組として整理されている措置にも時間軸は様々にあると認識している。本有識者会議でも「10年前と同じ議論をしている」という指摘があったが、議論して終わりではなく実際に対応することが必要。いつまでに何の措置をとるのかを明らかにしつつ、中間取りまとめ以降も活動を継続してほしい。

○関係者がそれぞれの役割を発揮することで保安の維持・向上に資すると考えており、基本方針においてスケジュールや今後のプロセスを明らかにしつつ、措置をとることが必要。基本方針策定にあたっては本有識者会議の合意をとるなど、引き続き会議を有効に活用してほしい。

○短期、中期、長期で何に取り組むのか、時間軸を明確にして中間取りまとめに反映すべき。

○我が国でも様々な空港の運営形態が存在する中で、事務局で調査している諸外国の事例については参考になる部分も大きいと考えており、結果を中間取りまとめに盛り込んで公開すべきではないか。

○費用負担をはじめとして様々な意見が出されたが、委員やオブザーバーから出た意見については中間取りまとめにおいて両論併記の上、議論の過程を盛り込んでほしい。中長期的に議論していく上で非常に参考になると考える。

①保安検査の位置付けについて

○国が基本方針を定めるという点については賛同する。国が保安対策の全体マネジメントを行う役割を担うことや全体統括の責任があることについて、法律上も明確化していただきたい。

○罰則を設けることは検査トラブルの抑止力のためには必要であるが、一方で刑事罰を設けるための検討には時間がかかると承知しており、罰則の検討に時間を要するために制度改正全体の作業が遅れることのないようお願いしたい。

○旅客に対しては、保安対策の目的や背景も含め、理解・浸透がなされることが必要。国のマネジメントの上で、関係者が一体となって周知啓発を行っていただきたい。

○制度改正の時間軸について、前回までに委員からも指摘があったが、現状の運用で曖昧な部分は短期的に措置し、現状の運用に変更が生じる部分は中長期的に議論するという方向に全面的に同意。短期的には保安検査を航空法に位置付け、その検査を受けることを旅客等に義務づけることを内容とする航空法改正を目指し、保安責任主体のあり方という重い課題については、中長期的に検討を継続すべき。

○クリーンエリアの指定に関して、例えば現在、コロナ対応による到着PCR検査のためにクリーンエリアの一部を開放して到着旅客の待機場所として活用するといった運用がなされており、現場のニーズに柔軟に因應されるような規定としてほしい。

○クリーンエリアを通過しない場合の検査については、ビジネスジェットも念頭に置いた規定かと思うが、今回の改正法は、現在、行われている保安検査に法的根拠を与えようとするものであると理解している。現在、ビジネスジェットに対して行われている保安検査については、十分に練られた議論がなされていないのではないかと。何をどのように義務づけるかについては、実務に及ぼす影響も勘案しつつ、海外の事例も参考として慎重に検討することが必要。また、「その他犯罪行為の防止の観点から」保安検査を義務づけるというのは航空法の目的から逸脱しているようにも感じる。

○受託手荷物検査の義務についても、これまで議論はなかったが、ハイジャック検査（旅客及び機内持込手荷物検査）と同等の必要性があるのかという点で疑問があるため、立法事実を精査する必要があるのではないか。

○検査の実施主体について、現状を変更する場合には、少なくとも関係者の合意が必要条件であることを明確にしてほしい。空港管理者やターミナルビル管理者が検査の実施主体となるか否かについては、空港管理者等の経営判断が尊重されるべき。「柔軟な規定」については、その趣旨が理解できておらず、中間取りまとめにそのまま記載するのは良くないと考える。

○保安検査の義務の履行を確保するために、罰則規定以外の実効性のある方策を検討すべき。

○法制度は、例えば明日から運用を変えるからといってすぐに変更可能なものではない。一方、主体の変更については、関係者の合意など一定のプロセスが必要であり、目標期日を定めて変更するとしても、空港ごとに順次移行となるのだろう。そのような移行期間においては様々な形態の主体が存在することになる。保安検査を義務付けるためには主体を何

らかの形で規定する必要があると考えるが、空港ごとに様々な主体が存在する状態を見越して「柔軟な規定」としているとするが、そのような理解で問題無いか。
→ご指摘の通り。規定振りについては引き続き法技術的な検討が必要と考える。

○爆破テロの実態や諸外国における現行制度を考慮すると、我が国においても受託手荷物検査も法的に義務付けるべきと考える。

○基本方針を国が策定するというのは大きなポイントと考える。基本方針の策定については丁寧な議論が必要であるが、保安検査を法的に位置付ける措置については速やかに講じるべき。

○保安検査を法的に位置付けることは現場としてありがたく、方向性には賛同する。

○検査会社への指導監督にあたって、警備業法との関係を十分に整理願いたい。

○クリーンエリアを通過しない場合の検査の対象には従業員も含むのか。国際的にも内部脅威への対応が注目されており、制限区域内では従業員同士の接触も多数発生している。航空機搭乗前の検査であっても、実態としていつ、どこで、誰が検査をしているのかは様々な存在しており、実態に即した規制とするべき。

→従業員に対する検査はクリーンエリア立入時のみを想定しており、クリーンエリア未通過の検査は旅客のみを対象とする方向で検討している。

○基本方針においてどのような方向性で規定されるのかが重要と考えており、基本方針策定にあたっては関係者の意見を十分に反映できるように願いたい。

○保安検査場での暴行等の被害は今も発生しているが、検査員が被害届を提出して初めて事態が動くことが多い。法律で保安検査が位置付けられると、現場で毅然とした対応をとることができ、抑止力は大きいと考えるため、滞りなく検討するようお願いしたい。

②関係者の役割分担、連携について

○役割分担については関係者の間でも認識に相違があるところもあり、時間をかけた検討が必要。国や空港会社等の関与を深めるという方向性には賛同する。諸外国の事例も踏まえ、継続的な検討をお願いしたい。

○保安検査の実施主体の変更について、国が早期に目標時期を示すべきではないか。

○事務委任について、メリットがあることも承知しているが、既成事実化しないように慎重な取扱いをお願いしたい。

- 事務委任については、検査会社の負担軽減という意味で一定の効果があると思うが、制度として日が浅いため、当面水平展開という方針に賛同。
- 海外では米国やドイツのように国の機関が保安検査を実施している国や英国やオランダ、フランスのように空港会社等が保安検査を実施している国もあると承知。国の機関が保安検査を実施している例も含めて、幅広く調査、検討が行われるべき。
- 海外の状況を調査するに当たっては、法令の規定がどうなっているかということのみならず、実際の運用状況についても精査することが必要。例えば基本施設は国等が管理し、ターミナルビルは民間の会社が管理しているという仕組みは、世界的には例が少ないと認識。各国の空港運営の実情等も踏まえた上で、我が国にあったやり方を模索することが必要。資料では、「国が主導して早期に整理する」とあるが、こうしたことを考えると、拙速は戒められるべき。
- 現在の航空法においても、危険物等の輸送禁止や航空会社が危険物等を取り卸す権限が規定されており、また、航空会社の運送約款に基づき保安検査を実施しているところ、仮に空港に検査の実施主体が変更になっても、追加的な検査を行うような場合も考えられ、航空会社にも一定程度の責任は生じるものとする。そのほか、空港会社等と航空会社のそれぞれが有する権限と責任について、きちんと整理され、明確にされることが必要。
- 費用負担について、検査の高度化ならまだしも、検査の主体が変更することを理由に旅客の負担が増えるとなると、旅客の理解は得られないのではないかと懸念。
- 国管理空港において、ビル会社が検査主体となって費用を旅客から徴収するようになった場合、国の保安料の考え方も合わせて整理する必要があるのではないかと懸念。
- 損害賠償についての考え方は国において明確化すべき。空港経営に影響が及ぶため、（損害賠償の）具体的な方向性が見えないと主体の変更もできないと懸念。
- 事務委任の水平展開について触れられているが、あくまでも事務委任は円滑かつ確実な保安検査の実現という大きな目的を達成するための手段であり、いわば途中段階の施策と考えている。事務委任の拡大と並行して役割分担の見直しについて中長期的な議論をお願いしたい。
- 保安検査の実施主体の変更を行うための様々な課題に関する議論は重要なものであり、国

としてリードすべき。費用負担や賠償責任等の課題が挙げられており、海外調査を継続するとのことだが、国内の事例も含め、国として早期に事実関係を把握すべき。

○事務委任については、大量のステークホルダーが存在する大規模空港では有効だが、全ての空港がそうであるわけではない。資料ではまずは事務委任、その後空港への主体変更と書いているように見えるが、事務委任は必須のステップではないだろう。あくまでも事務委任は選択肢の1つであり、強く押し出す必要があるのか、中間取りまとめにおいて検討願いたい。

○海外では、ローカル空港で航空会社が検査主体になっている事例はあっても、日本のように全国的に航空会社が主体となっている国はないのでは。海外との比較という意味でも現状の見直しが必要ではないか。

○クリーンエリアの安全確保義務は空港管理者にあるということが背景にあり、安全確保を達成する手段として保安検査があると考えられるのではないかと。このように考えるとき、保安検査以外の対策も規定するとすると、空港が保安検査の主体となり対策を一元化することを前提として議論しているとも考えられるが、事務局の見解を伺いたい。

→基本方針において空港の役割を明確化することを考えているが、空港への一元化を前提としているのではなく、一つの選択肢として議論していくことを考えている。

○海外において、国（政府）がどのような考え方で保安に関与しているのかということまで調査の上、我が国での国の関与のあり方を検討し、基本方針へ反映してほしい。

○事務委任について、検査会社の負担を軽減するという観点からは有効な面もあると考えるが、空港ごとに事情が異なる中で、必ずしも効果的ではない空港もあると考える。中間取りまとめまでに事務委任に関する記載について再考願いたい。

○クリーンエリアの手前から保安対策は始まっていると考えており、事務委任などの空港側の関与を高める措置の検討は早急に始めるべき。

③保安検査の量的・質的向上策について

○先進機器については、国が引き続き情報収集を行いつつ導入を推進するとともに、費用負担についても国が補助を行うべき。機器が高額になるほど導入へのインセンティブは働きにくくなる。

○財源のあり方については本有識者会議でも議論が深まっておらず、継続的な検討が必要。今の財源だけを前提とするべきではなく、保安対策費用が各社の経営状況に左右されない

よう措置するべき。

- 保安料について、旅客の責任を明確化した上で、その用途を明らかにしつつ水準を検討するべき。その際、運賃が上昇することについて旅客の理解を得ることが困難なことについて考慮が必要。
- 考え方を整理するにあたっては、誰が受益者に含まれるのかという観点から検討するべき。旅客は当然だが、航空会社も受益者に含まれるのではないか。
- 保安検査が航空機の安全運航を確保するためのものであることを踏まえると、保安検査の実施主体に関わらず、航空会社は一定程度の費用を負担するべきではないか。また、ハイジャック・テロ対策は国民全てに裨益するという観点からも、国による補助の拡充を検討するべき。
- 検査の品質確保のためには国が主導して、マニュアルの整備や認証制度のような統一的制度を整えるべきではないか。
- 先進機器については導入して終わりではなく、維持管理費用の補助及び教育訓練の整備も必要ではないか。
- 保安料について、旅客に負担してもらおうというのであれば、透明性が重要。従来の収支関係、今後の用途や必要性、関係者（国・航空会社・空港会社）間の適切な負担等の点について整理した上で、中長期的な議論を行うべき
- 保安料について、現行（国管理空港 105 円／人）は安すぎると感じる。保安検査によって旅客の安全が確保されるという意味で旅客は受益者であり、セキュリティの重要性の周知啓発を行うとともに、保安料についても受益者負担へと見直し、水準を検討すべきではないか。
- 費用負担について、新たに旅客に負担させることについては反対する。主体が変更することによって負担が増えるというのは旅客の理解を得られない。最近始まった国際観光旅客税のようなすでに徴収している財源の活用を検討するべきではないか。
- 検査会社としては人材育成や処遇改善のみならず、（警備業法の）有資格者の確保が重要である。全国の空港において同じレベルの検査能力を有する検査会社との契約が必要。
- 全国の空港は規模や運営形態が様々なので、これらを踏まえた費用負担のあり方を検討して欲しい。特に、地方空港における外国航空会社やLCCでは、安定的かつ長期的な運航が

確保されておらず、空港ビル会社における施設面や保安面に関する投資において多くのリスクを負っている。

○費用負担を受益者負担とする際の受益者とは、必ずしも旅客に限らないと考えており、費用を負担する者については幅広く検討してほしい。

以上