

## 第2回 保安検査のあり方に関する 有識者会議 資料

2020年7月3日



全日本交通運輸産業労働組合協議会 (交運労協)

Japanese Council of Transport Workers' Unions

交運労協は、組織組合員約60万人の、日本における陸・海・空に働く運輸労働者の大産業別組織です。構成組織のひとつに航空連合があり、航空連合に加盟する組織の組合員には保安検査員もいます。

# 1. 航空保安に関する基本的な考え方

## 交運労協の考え方

保安強化

① 政府の観光立国推進や、2021年の東京オリンピック・パラリンピック開催などにより、**訪日外国人の急速な増大**が見込まれることに加えて、**過激派組織によるテロ活動の活発化**など、**テロ・ハイジャックのリスクが格段に高まっており、先進機器の導入など航空保安体制を強化する必要がある。**

国家レベルの課題

② 国家がテロの標的になる現在、**テロ・ハイジャック対策は国家レベルの課題**であり、**航空事業者任せの対応だけでは限界**がある。保安に関わる費用は、航空事業者の経営状態に影響を受ける可能性がある**費用と切り離して考えるべき**である。

国の責任の明確化

③ 航空保安に関する国の責任と旅客・荷主の責任を明確にし、法制化するとともに、現在は航空事業者が半額負担している**保安費用についても国が一般財源によって全額負担すべき。**

## 交運労協の要望

- ✈ テロ・ハイジャック対策は国家レベルの課題として捉え、**航空保安体制を強化すべき**であり、民間の航空会社に保安検査の責任を負わせるのではなく、**国の責任で行うべき。**
- ✈ 航空保安の維持、確保に向けた**責任の主体は「国」であることを明確にし、法制化すべき**である。
- ✈ 法制化までの間は、航空保安体制を強化するために、**国が費用を負担し、より先進的な機器を導入するなどの対応を図るべき。**

## 2. 論点①「保安検査の位置付け」について

### 課題

働くものにとって、保安検査に関する法的な後ろ盾がないため、あくまで協力依頼での対応にならざるを得ない。

### 保安検査におけるトラブル事例

- ジャケットや靴等の保安検査体制の強化に伴う個別検査品目の検査拒否。
- 空港によって保安検査の基準が異なるのではないかということや、荷物の取り扱い等でクレーム。
- X線検査装置(旧型)において、重なっている物を再確認しようとしたところ再検査を拒否。
- マナーの悪い旅客の中には検査員に罵声を浴びせたり、暴力行為に発展する例もある。

### 現場の声

- ✓ 保安検査員に法的な権限がなく、マナーの悪い旅客に対して毅然とした態度で対応できない。
- ✓ 保安検査に対する旅客の理解不足によりトラブルになることがある。
- ✓ 基準は同じでも空港により検査機器のグレードや検査方法が違うため、再検査の対象となる物品が異なり、トラブルになることが多い。



### 要望

保安検査の位置付けを航空法で明確にし、関係者の責任を明確にすべき。

### 3. 論点②「保安検査の役割分担」について

#### 課題

テロ対策は航空会社が保安の責任を負う根拠である「旅客の安全な輸送」の範囲を超えており、保安対策は一民間航空会社だけでは実現できない。

#### 直近の空港における国際テロ・未遂事例

発生日月	発生国・都市	概要
2016. 3	ベルギー	ブリュッセル連続テロ事件（空港・地下鉄）
2016. 6	トルコ	イスタンブール空港テロ事件
2017. 1	アメリカ	フォートローダーデール空港テロ事件
2017. 3	フランス	オルリー空港テロ事件

#### 新たなテロの動向

- 警備や監視が手薄とされ、人が多く集まるソフトターゲットが対象となってきた。
- 特に多くの国籍の人々が集まる**保安検査実施前の空港**が標的となる事例が増加している。



ブリュッセル空港でのテロ事件（出典：毎日新聞）

#### 要望

空港の特性をふまえ、国として一元的な責任体制のあり方を検討すべき。最終的には国が一義的な責任を負うべき。

### 3. 論点②「保安検査の役割分担」について

#### 課題

世界的に航空会社が保安責任を負っている事例がほぼ見当たらないことに加え、日本では機内と空港で責任体制が分かれており、保安体制上の課題がある。

#### 諸外国における保安の責任主体

※ 航空連合調査

責任主体	該当国
国 (警察機関を含む)	アメリカ・ドイツ・シンガポール・ニュージーランド・マレーシア等
空港管理者	イギリス・フランス・オーストラリア等
航空会社	日本

#### 航空会社が責任を負うことによる課題

- 昨今、テロの形態が多様化しており、内部脅威への対応も含めて**空港全体として保安体制を構築していく必要がある**なか、航空会社が対応できる範囲には限界がある。
- 日本においては、空港運営形態が多岐に渡ることや、保安に関する責任主体が複数にまたがることから、**一律の役割分担や連携のあり方が難しい**実情がある。

#### 要望

航空保安に関して国が全体をとりまとめ、リーダーシップを発揮する観点から、国の保安に対する責任を航空法に位置付けるべき。

## 4. 論点③「保安検査の量的・質的向上」について

### 課題

先進機器を迅速に導入していくことが重要だが、現在の責任体制、費用負担の仕組みでは、民間の航空会社にとって高額な先進機器を導入するインセンティブが働きづらい。加えて、航空会社の経営業績によっては、保安費用の削減につながるリスクがある。

### 保安に関する費用負担の仕組み

- 航空会社と空港管理者が1/2ずつ負担。
- 旅客からの保安料は、航空運賃に含んで徴収することが一般的であり、**旅客自身の負担に関する認識は深くない**と考えられる。
- 保安料を値上げした場合、運賃に含まれている現状において、**航空会社が値上げ分を単純に運賃に転嫁することが難しい。**

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 保安検査機器の整備</li> <li>・ <b>保安検査業務に関わる経費</b></li> <li>・ 監視業務に関わる経費</li> </ul>	
航空会社 (保安費用) 1/2	空港管理者 (国・地方・民間) (保安費用補助) 1/2

旅客からの保安料  
航空会社経由

### 先進検査機器導入時の費用負担の仕組み

- 高額な先進機器を導入するにあたっては空港管理者1/2・国1/4・航空会社1/4の割合で負担。
- **維持費用については国の負担はない。**

高性能保安検査機器の導入費用	
国 1/4	空港管理者 (国・地方・民間) 1/2
航空会社 1/4	



航空局資料より引用

### 要望

先進機器の導入と保安検査員の確保を進めるため、国が財源を一層負担すべき。



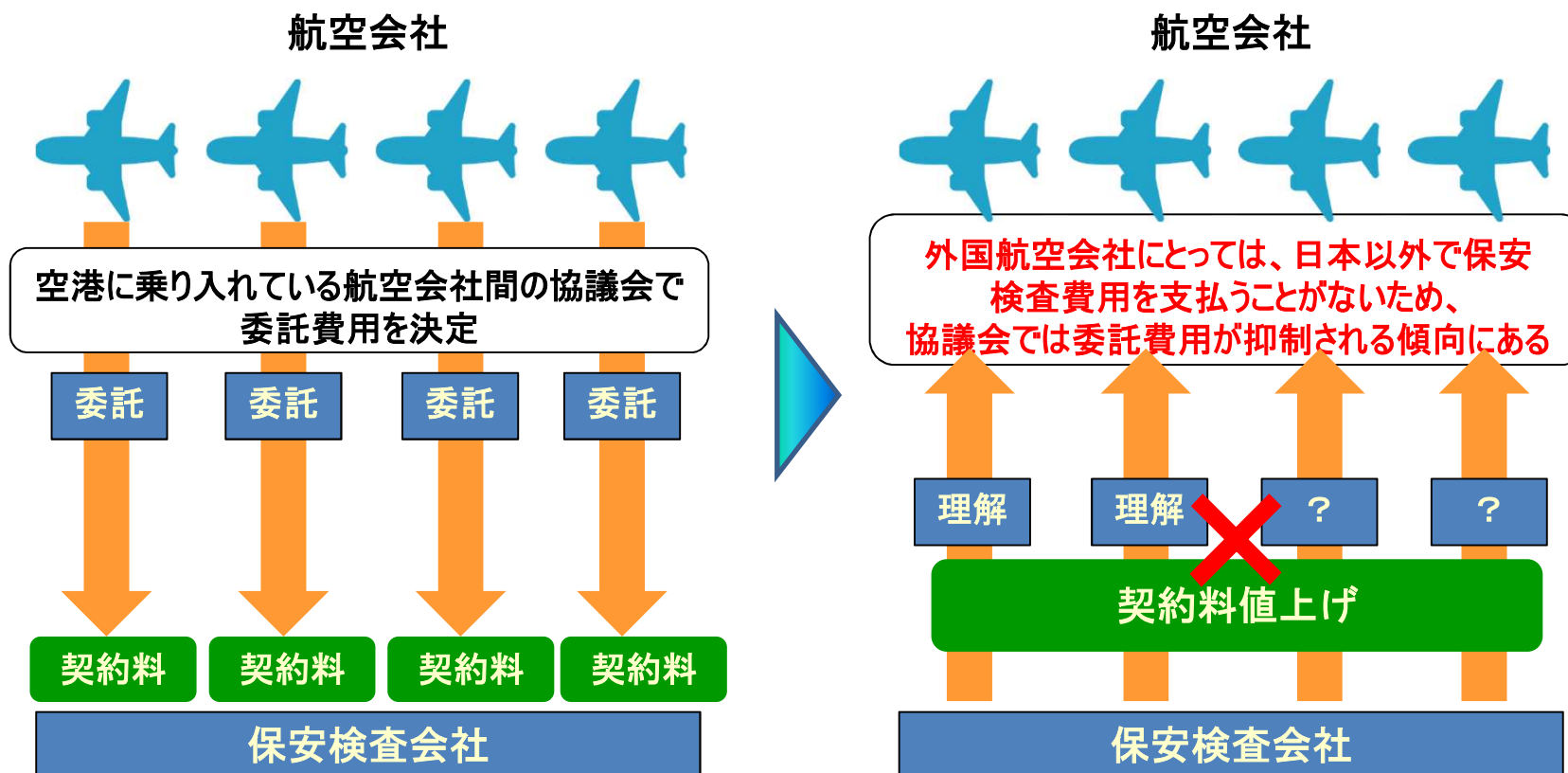
## 4. 論点③「保安検査の量的・質的向上」について

### 課題

受委託関係においては、受託者側である保安検査会社の立場が弱く、保安検査に関する委託費用が抑制される傾向にある。

### 航空会社と保安検査の契約形態

イメージ図



### 要望

受委託関係における適正な取引を促進するためのガイドライン等を国が主導して策定すべき。

## 4. 論点③「保安検査の量的・質的向上」について

### 課題

航空保安検査は一般の警備業務と性質が異なり、付加的な要素が多い。現行の資格制度は警備業法に基づいた資格であり、航空保安を監督する航空局との連携に課題がある。

### 保安検査員の離職問題

- 離職者が増えており、歯止めがかからない。ある離島では、昨年6名入社し、すでに4名が退職。
- 資格者育成に多くの時間と費用がかかるが、定着しにくい状況がある。

### 保安検査の現場の声

- ✓ 昨今のテロの過激化等により、保安体制は強化されている一方、検査体制に変更はないため、検査手順の増加等により、**一人当たりの業務負荷が増加**している。
- ✓ 加えて、定時性への影響も考慮しなければならず、**付加的な要素が多く**、訓練の厳しさから退職する者もいる。
- ✓ 1級を取得するには2級の実務経験が1年以上必要であり**資格者養成に時間がかかる**。国家資格の合格率は必ずしも高くないと思われる。



### 要望

航空保安検査員の社会的地位を確立し、人材育成の観点からも目標となる資格制度を検討すべき。



## 5. 交運労協の有識者会議における要望(まとめ)

### 直近の目標

<p>論点① 位置付け</p>	<p>保安検査の位置付けを航空法で明確にすべき。</p>
<p>論点② 役割分担</p>	<p>航空保安に対する国の一層の関与、リーダーシップの観点から、国の保安に対する責任を航空法に明確に位置付けるべき。</p>
<p>論点③ 量・質の向上</p>	<p>先進機器の導入と保安検査員の確保を進めるため、国が財源を一層負担すべき。</p> <p>受委託関係における適正取引を促進するためのガイドライン等を国が主導して策定すべき。</p>



### 最終的な目標

<p>保安検査の責任主体を航空事業者から国に見直すべき。</p>
<p>国のリーダーシップのもと、空港の特性をふまえ、一元的な責任体制のあり方を検討すべき。</p> <p>最終的には国が一義的な責任を負うことが望ましい。</p>
<p>保安に関する財源のあり方を見直し、全額国が負担すべき。</p>
<p>航空保安検査員の資格制度の見直しを検討すべき。</p>

以上