

# 海外状況調査の結果報告及び今後の進め方について

令和4年12月23日

国土交通省 航空局

# 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、現地調査（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。

## 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。

## 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)。

## 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)



## 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。

# 海外状況調査の結果概要(責任主体関係)

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←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
<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、その額以下の場合は、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 ・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)。

# 今後の有識者会議の進め方について

## ～保安検査の実施主体及び費用負担のあり方検討部会の設置(案)～

### 経緯

▶ 令和4年6月に開催された「第8回 保安検査に関する有識者会議」において、戸崎座長より、以下のご発言あり。

○迅速かつ丁寧に検討を進めていくためには、あと2～3回の議論では足りないと認識しているため、是非ワーキンググループを立ち上げたい。費用負担、管理主体、賠償責任といった重要な論点については並行してワーキングにかけて、関係者間である程度試案を作った上で、この本会議にかけていかないと間に合わないのではないか。とりあえず委員の総意として提案するので、是非検討頂き、次回会議までにその検討結果を伝えて頂きたい。

▶ 現行の「保安検査に関する有識者会議」については、委員数が多く、全員参加が困難であることや機動的に議論がしにくいという課題あり。

### 対応の方向性(案)

▶ 保安検査等における実施主体及び費用負担のあり方の検討・議論については、両者一体的に検討し、早期に今後のあり方の骨格となる方向性を得る必要がある。

▶ 今後、海外状況調査結果を踏まえ、中立的な立場で、専門的かつ丁寧な議論を行い、利害関係者を含めた「保安検査に関する有識者会議」における議論を円滑に行うため、基本的に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」を設置して機動的に検討・議論することとする。

### 基本的枠組み(案)

1. 名称 : 保安検査の実施主体及び費用負担のあり方検討部会

2. メンバー : 戸崎座長、板橋委員、大屋委員、加藤委員

3. 議論の内容 : 実施主体、費用負担に係る主な論点

(結論を出す場ではなく、有識者会議において効率的かつ適切に議論を行うための事前検討の場とする)

4. 公開の有無 : 有識者会議の事前検討の場として、機動的かつ迅速に会議を開催し、忌憚の無い意見交換を実現するため、会議は非公開とし、配布資料も非公表とする。

5. 検討のスケジュール : 有識者会議の開催前に1～2回程度 (例 : 1回目:議論、2回目:議論結果の反映を議論)  
・機動的に必要な応じ対応することとし、会議スケジュールは柔軟に対応する予定

# 今後の有識者会議の進め方について

- これまでに実施した海外の航空保安当局等からの聞き取り調査及び実地調査の結果、各国における各主体の役割分担、費用負担、賠償責任・保険等について調査することができた。
- 令和4年度末頃に第10回の有識者会議を開催し、引き続き、論点整理等を行い、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。
- 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。

令和4年3月10日に①改正航空法の施行、②危害行為防止基本方針の策定・公表

