

旅客保安検査の実施主体

航空ビジネスニュースレター

2025 年 10 月 1 日号

執筆者:

千石 克

k.sengoku@nishimura.com

蓼毛 健之

t.minomo@nishimura.com

赤松 祝

h.akamatsu@nishimura.com

河尻 拓磨

t.kawajiri@nishimura.com

1. はじめに

国土交通省航空局は、令和 7 年 6 月 27 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」（以下「本中間とりまとめ」といいます。）を発表しました。本中間とりまとめは、令和 5 年 6 月に保安検査に関する有識者会議が、空港における保安検査の実施主体を現在の航空会社から空港を一元的に管理する空港管理者へと移行する方針を示したことを踏まえ、その円滑な移行に向けた実務的課題の整理と一定の方向性を提示するものです。本ニュースレターでは、本中間とりまとめの概要について主として法的な面から紹介します。

2. 実施主体移行に関する実務的な課題について

(1) 実施主体移行後の役割分担

本中間とりまとめも指摘するように、空港における保安検査の実施主体を、空港を管理する国、地方自治体、空港会社、又は空港運営会社（以下総称して「空港管理者」といいます。）に移行した場合であっても、引き続き航空会社が担うべき役割があると考えられます。具体例として、①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、②保安検査の効率的な実施のための旅客情報の提供、③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等のほか、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が想定される旨述べられています。

このとおり、引き続き航空会社が担うべきとされる業務が存在することとなり、複数の業務主体が保安検査に関与することになるため、第三者に対する損害賠償義務を負う主体が不明確になるリスクが考えられます。これらのリスクを各業務主体に適切に分配することができない場合、最終的には保安検査の実施主体が責任を負うリスクがあります。したがって、各業務主体の間で、分担する義務やリスク等を明確に合意しておく必要があると考えられます。また、本中間とりまとめは、空港管理者のみならず航空会社も保安検査の実施による利益を受けることから両者の連携を重要としています。空港管理者と航空会社との合意にあたっては、そのことも踏まえる必要があります。

(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

本中間とりまとめは、現在、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おり、それに付随して、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り、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いることから、空港ビル会社が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ことを指摘しています。これを踏まえ、本中間とりまとめは、国管理空港・地方管理空港においては、空港ビル会社も一定の役割を担うことが適当としています。そして、それに際しては、一部の会社管理空港・コンセッション空港において、保安検査の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/検査員レーン配置等の事務を担うといった事務委任方式が採用されていることを参考として指摘しています。これらの実態を踏まえ、本中間とりまとめは、実施主体移行後は、国・地方自治体から空港ビル会社に対して事務委任を行う方向性で検討をすることが適当である旨述べています。したがって、法務的観点からは、事務委任の内容、事務委任契約の諸条件、責任範囲については具体的な検討が必要と考えられます。

(3) 移行の範囲・進め方

本中間とりまとめは、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も述べています。具体的には、今般の検討が、厳格な保安検査の実施等のために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て保安検査の合理化等を図っていく必要性などがあることから、これらの実施主体も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述べています¹。

¹ この点、航空会社専用のプレミアムレーン（特に、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等）は、航空会社の顧客サービスの一環との考え方のもと、サービスクオリティの維持や検査機器・人員の配置に関する費用については検討が必要であるものと考えられています。また、コンセッション空港においては、運営権実施契約締結後に法令改正により運営権者の履行すべき業務が増えることになるため、追加の業務や費用が発生することになります。各運営権実施契約書において、要求水準書の変更や追加費用負担者について、締結済みの各契約書の規定に照らし合わせて検討する必要があります。

3. 損害賠償・保険

本中間取りまとめでは、損害賠償責任や保険に関する論点を検討する前提として、保安検査の実施主体が移行した後の契約関係について、図1のような整理が示されています²。

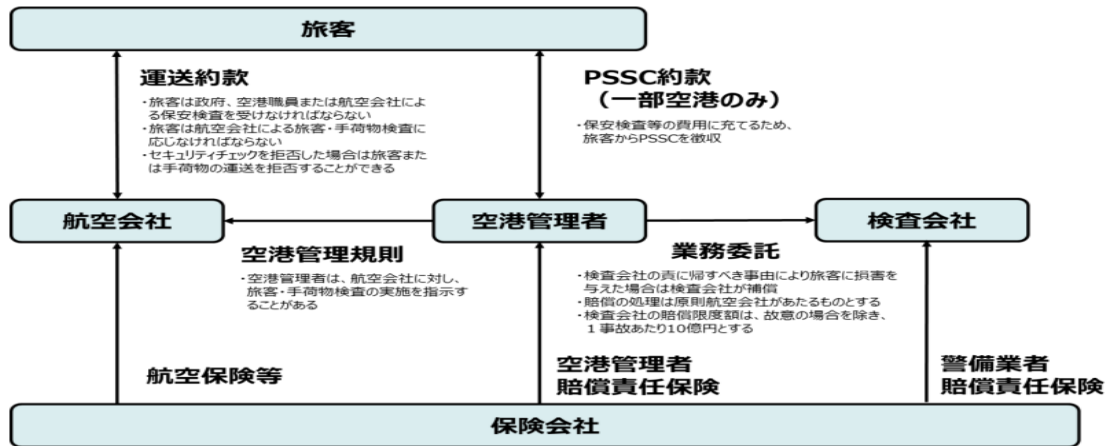


図1 損害賠償・保険に関する契約関係のイメージ（実施主体移行後）

(1) 旅客の手荷物を汚損した場合の補償

本中間取りまとめによれば、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³に基づいて検査会社に委託を行っており、保安検査員の過失により旅客の手荷物を汚損した場合等の補償は、当該取り決めに基づいて対応が行われているとされます。このため、実施主体移行後も引き続き旅客が安心して保安検査を受ける観点から、航空会社からのノウハウの継承の一環として、当該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と指摘されます⁴。

(2) ハイジャック等が発生した場合の補償

本中間取りまとめによれば、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

² 図1を踏まえると、保安検査の実施主体の移行後は、旅客と航空会社の間で運送契約が成立し、保安検査主体と検査会社との間で保安検査に係る業務委託契約が成立することになります。なお、航空会社と保安検査主体との契約関係は必ずしも明らかではありませんが、上記2(1)のとおり、航空会社が保安検査に関する業務を一部継続して実施することが想定されるため、航空会社と空港管理者との間でも（場合によっては航空会社、空港管理者、検査会社の三者間において）何らかの契約関係を成立させ、リスク負担に関する法的関係を紛争予防の観点から整理しておくことも十分に考えられます。

³ 本中間取りまとめによれば、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います。

⁴ 航空会社及び検査会社の間で使用されていた取り決め書等を、空港管理者及び検査会社の方に引き継いだ場合、航空会社、空港管理者及び検査会社（もしあれば空港ビル会社）の三者間又は四者間の法律関係の整理を踏まえて、取り決め書等の内容を調整することも十分に考えられます。

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と指摘されます⁵。また、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の考え方が示されています。

(3) 再検査により航空機に遅延が生じた場合の補償

本中間とりまとめは、航空保安対策の実施にあたっては、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の考え方を示しています。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ものの、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、求償の問題は発生しないとの考え方が示されています⁶。

(4) 保険料について

本中間とりまとめは、空港会社・コンセッション空港の運営会社は、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としています。しかし、その保険料をどのように転嫁するかについては各空港ごとに引き続き検討することが適当であると指摘しています⁷。

⁵ もっとも、危害行為防止基本方針に基づく保安対策等の実施主体としての注意義務と、保安検査の実施主体としての注意義務は、必ずしも同水準にならないことも想定されます。したがって、保安検査の実施主体の変更後も空港管理者が負い得る損害賠償責任の範囲については、個別具体的な事情を踏まえて、慎重に検討する必要があると思われます。

⁶ この考え方は、民法の一般原則に沿った整理であると思われます。ただし、再検査等に起因する遅延により航空会社に発生した損害等をどの当事者がどの範囲で負担すべきかは、最終的には航空会社と検査実施主体との間で整理すべき事項であるため、必要に応じて当事者間の契約において明確化する（カバードの可能性を検討する）ことが望ましいと考えられます。

⁷ 保安検査の実施主体の移行後は、空港会社・コンセッション空港の運営会社が保安検査の実施主体となり、場合によっては従来とは異なる役割分担や費用負担を引き受けることになるため、従来の保険によりリスクが十分にカバーされているか検討する必要があると考えられます。また、従来の保険によりカバーされないリスクについては、関係者間で適切に分担することを議論することが望ましいと考えられます。

(5) 一定の賠償額を超えた場合に国が補償する枠組み

中間とりまとめでは、一定の賠償額を超えた場合に国が補償する枠組みとして、以下のとおり、ドイツ及びフランスの制度の紹介及び分析がなされています。

	制度	分析
ドイツ	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に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る。	左記制度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及び地方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、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、実施主体である国又は地方自治体が補償を行うことになると考えられる。
フランス	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。	左記制度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 ⁸ 。

4. 費用負担の見直しに関する実務的な課題について

本中間とりまとめでは、各空港における保安検査の実施が空港管理者と航空会社双方の利益になるものであることから、現状多くの空港においてそうであるように、空港管理者と航空会社が第一次的に折半して費用負担すべきことが適当だとしています。そのうえで、安全の受益者であり、航空運賃や空港施設・保安サービス使用料として実質的に費用を負担する航空旅客への透明性への確保をどのように図るのかという論点や、そもそもどのような費用を負担するのかといった論点等が提示されています。そして、どのような費用を負担するのかという論点については、ICAO（国際民間航空機関）が定める空港使用料に係る国際ルールを踏まえる必要性が示され、空港使用料の原則であ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旨が述べられています。

ここで言及されている ICAO 及び ICAO が定める空港使用料に係る国際ルールについて補足すると、まず、ICAO とは、1944 年に採択された国際民間航空条約（通称シカゴ条約といい、以下「シカゴ条約」という。）に基づいて設置された国連専門機関で、日本も 1953 年 10 月に加盟しました⁹。ICAO が定める空港

⁸ コンセッション空港においては、保安検査の実施主体が航空会社から運営会社に切り替わることにより、運営会社の実施業務が増加することになります。そのため、上記 2(3)で検討したとおり、業務の具体的な内容や追加費用負担者について整理するとともに、必要に応じて実施契約や要求水準書を変更する必要があると考えられます。また、運営会社に対して融資を行う金融機関においては、実施契約の上記変更に伴うリスクを整理のうえ、当該リスクについてどのような手当てを行うのか運営会社との間で調整することになると考えられます。

⁹ 外務省ウェブサイト（https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/page22_000755.html）

使用料に係る国際ルールは、シカゴ条約において示されており、同第 15 条では差別的な料金設定の禁止、空港と航行援助施設の利用の平等性、使用料の上限に関する原則などが定められています¹⁰¹¹。

5. まとめ

以上のとおり、保安検査の実施主体の移行に伴い、役割分担の明確化、損害賠償や保険の整理、費用負担の在り方など、多岐にわたる実務的課題が顕在化しています。これらの課題に対応するためには、関係主体間での契約関係を適切に構築し、各項目における責任の所在や義務の内容を明確にすることが不可欠です。また、制度設計にあたっては、ICAO が定める空港使用料に関する国際ルールや、ドイツ・フランス等の海外事例も参考にしながら、契約実務の観点からも慎重な対応が求められます。

当事務所では、クライアントの皆様のビジネスニーズに即応べく、弁護士等が各分野で時宜に合ったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。N&A ニュースレター購読をご希望の方は [N&A ニュースレター 配信申込・変更フォーム](#) よりお手続きをお願いいたします。

また、バックナンバーは [こちら](#) に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本ニュースレターはリーガルアドバイスを目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切なアドバイスを求めているいただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

西村あさひ 広報課 newsletter@nishimura.com

¹⁰ シカゴ条約第 15 条の趣旨を踏まえた実務指針として、ICAO Doc 9082“ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services”(ICAO ウェブサイト (https://icao.assyst-uc.com/sites/default/files/2024-12/9082_cons_en.pdf)) があります。ここでは、その具体化として、主に非差別性（自国籍航空会社と外国籍航空会社との間で差を設けてはならないこと）、コストベース原則（使用料は、提供される施設・サービスのコストに見合ったものでなければならないこと）、費用回収主義（過大な利益を得るための料金設定は禁止され、あくまで適正な費用回収を目的とすること）、透明性（料金設定の根拠となる情報を航空会社に開示すること）、協議義務（空港運営者は航空会社等の利用者と料金改定前に協議を行うべきこと）等が定められています。

¹¹ 注 10 の実務指針は、シカゴ条約の条文とは異なり、加盟国に対して法的拘束力はないものの、これらの政策は国際会議で策定されたもので、加盟国は道義的義務として、自国の空港・航行サービスの費用回収がこれらの政策や理念に沿うよう努めるべきとされており、実際、多くの加盟国はこの方針を遵守するのが一般的な慣行となっています（ICAO ウェブサイト ([https://www2023.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-policies.aspx#:~:text=The%20ICAO%20policies%20on%20charges,practice%20amongst%20ICAO%27s%20Contracting%20States.\)](https://www2023.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-policies.aspx#:~:text=The%20ICAO%20policies%20on%20charges,practice%20amongst%20ICAO%27s%20Contracting%20States.)))）。