総　括　調　査　票

調査事案名	（24）空港施設における機器整備費補助			調査対象予算額	令和５年度：1,577百万円の内数　ほか （参考　令和６年度：4,450百万円の内数）		
府省名	国土交通省	会計	自動車安全特別会計 （空港整備勘定）	項	空港等維持運営費	調査主体	本省
組織	－			目	空港警備機器整備費補助	取りまとめ財務局	－

①調査事案の概要

【事案の概要】

○　航空運送事業者等が、ハイジャック等の防止のため使用する保安検査機器を設置する場合、空港管理者（国、地方公共団体等）が、その経費の1/2を負担している。

○　さらに、今後の航空需要の回復・増大等に対応するため、先進的な保安検査機器（ボディスキャナー、スマートレーン等）を設置する場合は、航空運送事業者等が負担する経費の1/2について、国が特例的に追加で補助を行っている。
　※平成28年度～令和２年度は全額補助、令和３年度からは1/2補助

○　当該補助制度は、当初は東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた保安検査レベルの向上のため、先進的な保安検査機器を緊急的に導入することを目的とした時限的な補助制度としていた。

○　しかしながら、大会終了後も増大するインバウンド対応や保安検査員の人手不足問題への対応の観点から、保安検査の省人化・効率化も目的として補助が継続されている。

○　創設から既に８年が経過していることから、導入された機器が保安検査の省人化・効率化に十分な効果を上げられているか、また、当該補助制度の完結を見据え、各空港において先進的な保安検査機器の整備が計画的に進んでいるかについて検証を行う。

（先進的な保安検査機器の例）

○スマートレーン

自動で手荷物の仕分け、搬送が可能なレーン（ＣＴ型Ｘ線検査装置との組合せによりノートＰＣや液体物を取り出すことなく検査することも可能）

○ボディスキャナー

現行の接触検査に代わるものとして、自動的に非接触で人体表面の異物を検知する装置

（費用負担）

○従来の保安検査機器

航空運送事業者等　50%	空港管理者　50%（※）

※国管理空港は国が負担、会社管理・地方管理・コンセッション空港は当該者が負担。

○先進的な保安検査機器（平成28年度～令和２年度）

国特例補助　50%	空港管理者　50%（※）

※国管理空港は国が負担、会社管理・地方管理・コンセッション空港は当該者が負担。

○先進的な保安検査機器（令和３年度～現在）

航空運送事業者等 25%	国特例補助 25%	空港管理者　50%（※）

※国管理空港は国が負担、会社管理・地方管理・コンセッション空港は当該者が負担。

総　括　調　査　票

調査事案名	（24）空港施設における機器整備費補助

②調査の視点

１．先進的な保安検査機器の導入効果

保安検査の省人化・効率化を目的に導入された先進的な保安検査機器（スマートレーン）は期待された効果を発揮しているかを検証する。

【調査対象年度】
平成28年度～令和５年度

【調査対象先数】
航空運送事業者等：61先

③調査結果及びその分析

１．先進的な保安検査機器の導入効果

補助を受けてスマートレーンを整備した保安検査場のうち、開設時からスマートレーンを設置していた検査場等を除く４空港19検査場について、保安検査場の最大待ち時間を機器導入前後の年末年始で比較すると【図１】のとおりとなった。

導入前は30分超の待ち時間が発生する検査場が半数程度あったが、導入後はその比率が１割程度に改善しており、導入の効果は認められる。

一方、補助を受けてスマートレーンを整備した６空港27検査場について、直近における繁忙期（※）の稼働状況を調査した結果、【表１】のとおりであった。繁忙期においても全て稼動させていない検査場が15検査場（約55.6%）あることが確認された。

※令和５年末から令和６年３月にかけての最大稼動時

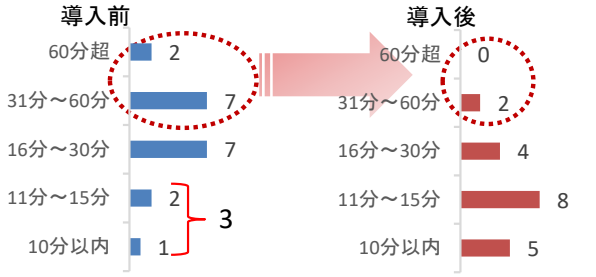
その理由が【図２】のとおりである。「検査員の人員不足のため」との要因もあるものの、「想定していた需要に到達していないため」や「すべて稼動させなくても処理可能であるため」というような回答が多く見られた。

また【表１】のとおり、繁忙期におけるスマートレーンの稼働率が50%以下の検査場も７検査場が国際線において見られ、中には複数台購入したものの繁忙期においても１台も使用していない検査場も確認された。これらの機器は航空運送事業者等負担分を全額国費で補助していた令和元年に導入されたもので、検査機器の一般的な耐用年数（７年）を考えると、有効に使用されないまま耐用年数を経過してしまうおそれがある。

なお、導入前の年末年始における最大待ち時間が15分以下の検査場であってもスマートレーンが導入された検査場が３検査場認められる一方で、スマートレーンを導入しておらず、直近の年末年始における最大待ち時間が30分を超える検査場も全国で複数認められている。

【図１】スマートレーン導入前後における年末年始（※）最大待ち時間

（検査場数：n=19）



※導入後：令和５年から令和６年にかけての年末年始
導入前：コロナ前の令和元年から令和２年にかけての年末年始
ただし、それ以前に導入している場合は導入直近の年末年始

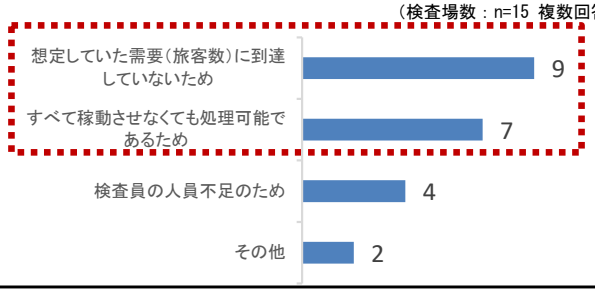
【表１】繁忙期におけるスマートレーン稼働状況

（検査場数：n=27）

100%	12	
81%～99%	4	15
51%～80%	4	
50%以下	7	

【図２】繁忙期に全て稼動させていない理由

（検査場数：n=15 複数回答可）



④今後の改善点・検討の方向性

１．先進的な保安検査機器の導入効果

○　主要空港を中心にスマートレーンの導入が行われてきているが、検査場ごとに稼働率にばらつきがあり、中には繁忙期に全く稼動させていない検査場も認められる。

○　限られた財源（保安料）での特例的な補助であることを踏まえ、交付審査の段階において、空港・検査場ごとの混雑状況や今後の稼働見込み、省人化効果等を踏まえ、必要基数を見極めて補助する等、予算の効率的な執行を図るべき。

○　具体的には、現在の補助要綱ではスマートレーンの導入に当たっての要件や基準等が特段設けられていないことから、制度目的を踏まえ、要綱上に一定の基準を定めることが望ましい。

○　併せて、導入したスマートレーンについては、増大するインバウンド対応等の政策目的に照らし、有効に運用されるよう国土交通省において指導すべき。

総　括　調　査　票

調査事案名	（24）空港施設における機器整備費補助

②調査の視点

２．先進的な保安検査機器の導入目標、計画等

各空港において、先進的な保安検査機器の導入についての目標や計画が存在するか、導入のボトルネックとなる要因はどのようなものがあるかを検証する。

また、国土交通省においては、先進的な保安検査機器の導入についての将来見通しをどのように管理しているかを検証する。

【調査対象年度】
平成28年度～令和５年度

【調査対象先数】
航空運送事業者等：61先

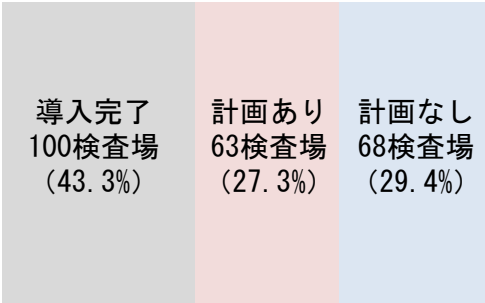
③調査結果及びその分析

２．先進的な保安検査機器の導入目標、計画等

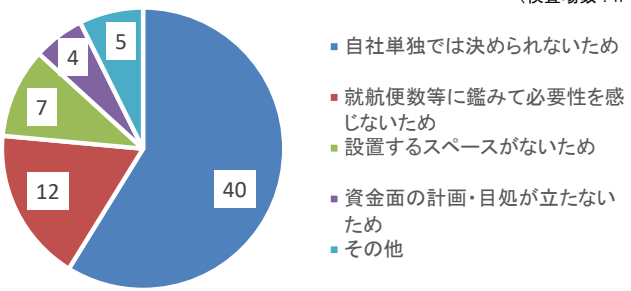
定期便を運航している85空港231保安検査場のうち、先進的な保安検査機器の導入が完了していると回答したのは100検査場（43.3%）、今後導入を予定している計画を有しているのは63検査場（27.3%）、計画を作成していないのは68検査場（29.4%）であった【表２】。

計画を作成していない68検査場において、その理由として「必要性を感じない」との回答が12検査場であった。「自社単独では決められないため」との回答が40検査場と最も多かった【図３】。このうち複数の検査場に対してヒアリングを行ったところ、先進的な保安検査機器の導入に当たっては、機器の大型化に伴うスペースの増大や耐荷重の問題があり、１つの検査場の中で複数の航空運送事業者がそれぞれレーンを管理している場合は、他航空運送事業者や空港ビル会社等との調整が必要で導入が進まないとの回答が寄せられており、検査場運営の形式によって、先進的な保安検査機器の導入の障壁を抱えている実態が認められた。

【表２】導入計画の有無 （n=231）

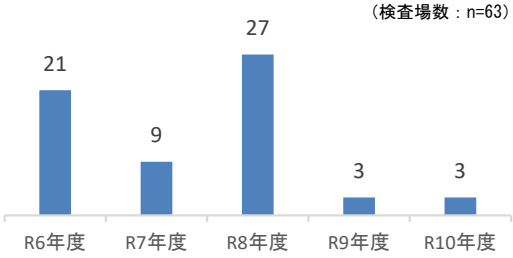


【図３】計画を作成していない理由 （検査場数：n=68）



また、導入計画を作成している検査場における導入完了予定時期は【図４】のとおりであり、令和６年度において21検査場と全体の1/3程度において完了する見込みである一方、完了予定を令和８年度以降としている検査場も半数以上に上っており、先進的な保安検査機器の早期導入を期待した特例制度でありながら、完了まで長期間にわたる計画も確認された。

【図４】導入完了予定時期 （検査場数：n=63）



なお、個別の空港における先進的な保安検査機器の導入は、設置主体たる航空運送事業者や空港ビル会社等の判断に依っており、国土交通省では、我が国の空港全体における先進的な保安検査機器の導入についての進捗や将来計画及び完了時期を管理していない状況である。

④今後の改善点・検討の方向性

２．先進的な保安検査機器の導入目標、計画等

○　先進的な保安検査機器の導入の必要性や導入時期等について、現在は設置主体たる航空運送事業者や空港ビル会社等の判断に依っている状況であり、「１．」の指摘のとおり稼働率に課題が認められる検査場が複数存在するなど導入の必要性について精査が必要であるほか、導入予定時期も空港ごとにばらつきがあり、終期が不明瞭である。

○　こうした状況を踏まえれば、先進機器の導入の時期や必要性等を、空港ごとの判断のみに任せるのではなく、導入の必要性や優先度等について国土交通省において整理し、航空運送事業者等の関係者と連携の上、特例補助の終期を見据えた計画的な導入を促進すべき。

○　また、先進的な保安検査機器導入の必要性が高いにも関わらず、関係者間の調整がつかずに導入ができていない検査場などにおいては、当該状況を放置することなく、航空運送事業者等への適切な指導、助言等を通じて、計画的な導入を促進すべき。