

22

RIA

23 3

			22 12 10	
			23 2 3	
			23 2 7	
			23 2 7	
			23 2 14	
			23 3 8	

規制の事前評価書

評価実施日：平成 22 年 12 月 10 日

政策	河川法施行令の一部を改正する政令案		
担当課	河川局水政課 河川環境課	担当課長名	山崎篤男 中嶋章雅
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【関連条項】 河川法第 9 条第 2 項 第 2 3 条 河川法施行令第 2 条第 1 項第 3 号イ</p> <p>【内容】 現在、発電のためにする水利使用は全て特定水利使用（※）とされ、一級河川の指定区間においても全て国土交通大臣の許可が必要とされている。このうち、都道府県知事が許可している水利使用（特定水利使用以外の水利使用）（以下「従属元の水利使用」という。）により取水した流水のみを利用する発電（以下「従属発電」という。）による水利使用については、特定水利使用から除外することとし、従属元の水利使用の許可権者と従属発電のためにする水利使用の許可権者を一本化する。</p> <p>※特定水利使用（河川法施行令第 2 条第 1 項第 3 号） イ 発電のためにするもの ロ 取水量が一日につき最大二千五百立方メートル以上又は給水人口が一万人以上の水道のためにするもの ハ 取水量が一日につき最大二千五百立方メートル以上の鉱工業用水道のためにするもの ニ 取水量が一秒につき最大一立方メートル以上又はかんがい面積が三百ヘクタール以上のかんがいのためにするもの</p> <p>② 規制の目的 従属発電による水利使用の許可権者を、従属元の水利使用の許可権者と同一にすることで、申請者の負担を軽減し、小水力発電の導入を円滑化する。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 3 地球環境の保全</p> <p>b 関連する施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>c 関連する業績指標 —</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 —</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 今回の規制緩和により、従属発電による水利使用に係る手続の円滑化が図られ、申請者の便宜が向上することで、電気事業者による新エネルギー等の利用に関する特別措置法（以下「RPS 法」という。）第 9 条に基づく平成 26 年度の新エネルギー全体の導入目標 173.3 億 kwh の達成のための環境整備に寄与する。</p>		

	<p>④ 規制の内容</p> <p>【ウ 規制の緩和】</p> <p>現在、発電のためにする水利使用は全て特定水利使用とされ、一級河川の指定区間においても全て国土交通大臣の許可が必要とされている。</p> <p>このうち、都道府県知事が許可する従属元の水利使用（特定水利使用以外の水利使用）に従属する発電による水利使用について、特定水利使用から除外することとし、従属元の水利使用の許可権者と従属発電のためにする水利使用の許可権者を一本化する。</p> <p>これにより、当該水利使用については、都道府県知事の許可で足りることになる。</p> <p>⑤ 規制の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 環境負荷の低い新エネルギーの利用を促進し、もって環境の保全に寄与するため、RPS法により、電気事業者に対して、毎年、その販売電力量に応じた一定割合以上の新エネルギー等から発電される電気（以下、「新エネルギー等電気」という。）の利用を義務付け、新エネルギー等の更なる普及を図ることとしている。この新エネルギー等には、水力（1000kw以下のものであって、水路式の発電及びダム式の従属発電）が含まれており、小規模な従属発電の導入を促進する必要があるものの、RPS法が目標としている平成26年度末での新エネルギー全体の導入目標は173.3億kwhに対し、平成21年度末での実績は約155.8億kwhで、平成26年度末までに新エネルギー全体で更に17.5億kwhの導入が義務づけられている。（＝目標と現状のギャップ） ○ 従属発電による水利使用の申請者は、許可申請に係る資料を従属元の水利使用の許可権者である都道府県から取り寄せ、国土交通大臣に提出することが求められているため、事務が煩雑になっている。また、従属元の水利使用の申請者が、その流水を利用して発電を行おうとする場合には、従属元の水利使用の許可権者（都道府県知事等）と従属発電の許可権者（国土交通大臣）の双方に許可申請しなければならず、当該水利使用にかかる取水量報告の提出先も異なる河川の管理者に跨ってしまい、水利使用者にとって負担となっている。（＝原因分析） ○ このように、従属発電による水利使用の申請者にとって、申請に係る手続の事務が煩雑になっているため、都道府県知事が許可している従属元の水利使用に従属する発電の許可権者と一本化して事務を簡略化し、従属発電の導入が円滑に進むようにする必要がある。（＝課題の特定） ○ 都道府県知事が許可している従属元の水利使用に係る従属発電のためにする水利使用については、特定水利使用から除外し、都道府県知事の許可で足りるものとする。 （＝規制の具体的内容）
<p>想定される代替案</p>	<p>都道府県知事が許可している従属元の水利使用に係る従属発電のためにする水利使用については、都道府県知事への届出で足りるものとする。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> a 遵守費用 特になし。 b 行政費用 都道府県等における審査経費が増加するものの、国における審査経費が減少するため、全体としては、変化が生じないものと考えられる。 c その他の社会的費用 特になし。

	<p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 特になし。</p> <p>b 行政費用 特になし。</p> <p>c その他の社会的費用 従属発電を水利使用許可に係らしめなければ、発電の実態を把握できなくなるなど、河川管理者による適切な審査・管理ができず、その結果、不適正な取水等により、他の水利使用者や河川環境に悪影響を及ぼすおそれがある。また、仮に、このような不適正な取水を行っている事実が判明したとしても、届出制では、水利使用の廃止等を徹底することが困難となり、限られた河川の流量が、他の水利使用者に公平・公正に配分されず、ひいては社会経済の発展を阻害することとなり、莫大な損害を生じさせるおそれがある。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素 従属発電による水利使用の申請者は、許可申請に係る資料を従属元の水利使用の許可権者である都道府県から取り寄せ、あらかじめ国土交通大臣に提出する必要がなくなる。また、従属元の水利使用の申請者が、その流水を利用して従属発電を行おうとする場合には、従属元の水利使用の許可権者に従属発電による水利使用の許可申請をすれば足りることとなり、水利使用者の負担が軽減される。</p> <p>② 代替案における便益の要素 審査の期間がなくなるため、申請に比べて手続が簡略化され、水利使用者の負担が軽減される。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>本案については、費用の増加はなく、従属発電による水利使用の申請者は、申請に係る手続が簡略化され、負担が軽減されるので、従属発電の導入が促進され、もって環境保全に寄与することが可能となる。</p> <p>一方、代替案については、手続は申請に比べて簡略化されるものの、水利使用について河川管理者による適切な審査・管理ができず、その結果、不適正な取水等により、他の水利使用者や河川環境に悪影響を及ぼすおそれがある。また、仮に、このような不適正な取水を行っている事実が判明したとしても、届出制では、水利使用の廃止等を徹底することが困難となり、限られた河川の流量が、他の水利使用者に公平・公正に配分されず、ひいては社会経済の発展を阻害することとなり、莫大な損害を生じさせるおそれがある。</p> <p>従って、本案の方が代替案より優れていると考えられる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>「規制・制度改革に係る対処方針」(平成22年6月18日閣議決定)</p> <p>① 再生可能エネルギーの導入促進に向けた規制の見直し(小水力発電の導入円滑化)</p> <p>・一定規模以下の小水力発電目的での従属発電による水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、特定水利使用の対象外とする。(平成22年度中措置)</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>平成27年度末にRIA事後検証シートによる事後検証</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>許可申請の事務の煩雑性が解消されることにより、小水力発電の導入が進み、環境負荷の低い新エネルギー等の利用が促進され、もって環境保全に寄与することが可能となる。</p>

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年2月3日

政策	港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案		
担当課	港湾局総務課 港湾局港湾経済課	担当課長名	若林陽介 永松健次
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【関連条項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾法第 43 条の 21、第 43 条の 22 及び第 43 条の 23 ・ 特定外貿埠頭の管理運営に関する法律(以下「特定外貿埠頭法」という。)第 4 条、第 4 条の 2 及び第 4 条の 3 <p>【内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾運営会社の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（港湾法第 43 条の 21） ・ 港湾運営会社の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（港湾法第 43 条の 22、第 43 条の 23） ・ 特定外貿埠頭法に規定する指定会社（以下「埠頭会社」という。）の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（特定外貿埠頭法第 4 条） ・ 埠頭会社の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（特定外貿埠頭法第 4 条の 2、第 4 条の 3） <p>② 規制の目的</p> <p>国際戦略港湾及び国際拠点港湾については、その機能に代替性のない重要な公共インフラであることから、港湾運営の民営化後も適切な運営を確保する必要がある。しかしながら、特定の者の便宜のみを図る者が株式保有を通じて港湾運営会社の経営に介入することで、これらの港湾がその役割を果たすことを妨げる事態を引き起こすことも想定され、我が国の経済活動及び国民生活に深刻な影響を与える可能性がある。</p> <p>このような事態を未然に防止し、これら港湾の適正な運営を確保する観点から、1. 港湾運営会社の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止、2. 会社の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出等所要の措置を講ずるものである。</p> <p>一方、埠頭会社については、現在、港湾管理者に対して埠頭会社の発行済株式の総数の2分の1以上にあたる株式の保有義務を課しているところだが、更なる民間の活力及び資金の導入を通じた効率化を図るため、本法律案において港湾管理者に対する株式の保有義務を廃止することとしている。しかしながら、埠頭会社は、国際戦略港湾における主要な外貿コンテナ埠頭を保有しているなど、その機能に代替性がなく、港湾運営会社と同様に、特定の者の便宜のみを図る者が株式保有を通じて埠頭会社の経営に介入する事態を排除する必要がある。</p> <p>このようなことから、埠頭会社についても港湾運営会社と同様の措置を講じることとする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ul style="list-style-type: none"> a 関連する政策目標 <ul style="list-style-type: none"> 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 b 関連する施策目標 <ul style="list-style-type: none"> 20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的国際海上輸送の確保を推進する c 関連する業績指標 <ul style="list-style-type: none"> 122 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 d 業績指標の目標値及び目標年度 <ul style="list-style-type: none"> 平成19年度比 5%減 		

平成 24 年度

e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標

④ 規制の内容

(* 以下、[]内は特定外貿埠頭法に基づく規制について記載。)

「規制の創設」

1. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（港湾法第 43 条の 21〔特定外貿埠頭法第 4 条〕）

地方公共団体又は港務局以外の者は、原則として、港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の 20%以上の数の議決権を取得・保有してはならないこととする。なお、議決権の数に増加がない場合等において、総株主の議決権の 20%以上の数の議決権を取得・保有することとなった者については、その旨を届出させるとともに、3 月以内に 20%未満の数の議決権とするための必要な措置をとらなければならないものとする。

2. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（港湾法第 43 条の 22、第 43 条の 23〔特定外貿埠頭法第 4 条の 2、第 4 条の 3〕）

港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の 5%を超える議決権の保有者となった者は、その保有する議決権の割合、保有の目的等を記載した届出書を、遅滞なく、当該港湾運営会社の指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者〔埠頭会社については国土交通大臣〕に提出しなければならないこととする。また、当該港湾運営会社の指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者〔埠頭会社については国土交通大臣〕は、当該届出について虚偽記載等の疑いがあると認めるときは、提出者に対し報告徴収及び検査を行うことができることとする。

⑤ 規制の必要性

1. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（港湾法第 43 条の 21〔特定外貿埠頭法第 4 条〕）

我が国港湾の国際競争力の強化を図る観点から、民の視点を取り込んだ港湾運営の一層の効率化を図るため、国際戦略港湾及び国際拠点港湾において、コンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社（港湾運営会社）を港湾毎に一を限って指定する制度を創設することとした。国際戦略港湾及び国際拠点港湾は、我が国の経済活動及び国民生活に大きな影響力を有し、代替性のない重要な公共インフラであることから、会社制度導入後においても、これら港湾の適切な運営が確保される必要がある。

また、埠頭会社については、更なる民間の活力及び資金の導入を通じた効率化を図るため、本法律案において港湾管理者に対する株式の保有義務を廃止することとした。埠頭会社は、国際戦略港湾における主要な外貿コンテナ埠頭を保有するとともに、それを管理運営することにより、我が国経済社会、国民生活の発展に係る国際競争力の強化への寄与をその役割としている。このため、港湾管理者への株式保有義務の廃止後も、埠頭会社の適切な経営が確保される必要がある。

しかしながら、港湾運営会社及び埠頭会社の株主構成によっては、必ずしも適切な管理・運営が行われない場合が想定される。

国際戦略港湾及び国際拠点港湾については、その機能に代替性がなく、また特定の者の便宜のみを図る者が株式保有を通じて港湾運営会社の経営に介入することで、これらの港湾がその役割を果たすことを妨げる事態を引き起こす可能性がある。

埠頭会社についても、その機能に代替性がなく、また特定の者の便宜のみを図る者が株式保有を通じて埠頭会社の経営に介入することで、埠頭会社の保有する外貿埠頭が適切に管理運営されない事態を引き起こす可能性がある。

	<p>このため、港湾運営会社による港湾の適切な運営及び埠頭会社による適切な外貿埠頭の管理運営を担保するためには、会社の株主構成が過度に偏らないようにする必要がある。</p> <p>以上を踏まえ、地方公共団体又は港務局以外の者は、原則として、港湾運営会社及び埠頭会社の総株主の議決権の 20%以上の数の議決権を取得・保有してはならないこととする。なお、議決権の数に増加がない場合等において、総株主の議決権の 20%以上の数の議決権を取得・保有することとなった者については、その旨を届出させるとともに、3月以内に 20%未満の数の議決権とするための必要な措置をとらなければならないものとする。</p> <p>2. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（港湾法第 43 条の 22、第 43 条の 23〔特定外貿埠頭法第 4 条の 2、第 4 条の 3〕）</p> <p>上記 1. の規制の実効性を担保する観点から、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向について、港湾運営会社を指定した国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者〔埠頭会社については国土交通大臣〕が、把握する必要がある。また、現状では当該情報を的確に入手することができないことから、規制の実効性を十分に担保できない可能性がある。</p> <p>これは、現行港湾法では、港湾運営会社制度を導入しておらず、大量の議決権を取得・保有しようとする者の情報を的確に入手する手段がないためである。現行の特定外貿埠頭法においても、大量の議決権を取得・保有しようとする者の情報を的確に入手する手段がない。</p> <p>このため、港湾運営会社及び埠頭会社の議決権の大量取得・保有に関する情報を的確に入手することができるような制度を設ける必要がある。</p> <p>以上を踏まえ、港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の 5%を超える議決権の保有者となった者は、その保有する議決権の割合、保有の目的等を記載した届出書を、遅滞なく、当該港湾運営会社の指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者〔埠頭会社については国土交通大臣〕に提出しなければならないこととする。また、当該港湾運営会社の指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者〔埠頭会社については国土交通大臣〕は、当該届出について虚偽記載等の疑いがあると認めるときは、提出者に対し報告徴収及び検査を行うことができることとする。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>1. についての代替案： 国際戦略港湾及び国際拠点港湾の適切な運営及び埠頭会社が所有する外貿埠頭の適切な運営を、議決権の取得・保有制限を導入せずに、港湾運営会社及び埠頭会社に対する行為規制のみで担保する場合</p> <p>2. についての代替案： 届出義務を課さずに、金融商品取引法に基づき提出される大量保有報告書を日々確認し、株式 1. の規制の実効性を担保する場合</p>
<p>規制の費用</p>	<p>1. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（港湾法第 43 条の 21〔特定外貿埠頭法第 4 条〕）</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>株主は、港湾運営会社〔埠頭会社〕の議決権の取得・保有が制限されているが、自らが取得・保有する議決権の数を把握しており、また、今回の改正で併せて規定される港湾法第 43 条の 24〔特定外貿埠頭法第 4 条の 4〕に基づき、港湾運営会社〔埠頭会社〕は総株主の議決権の数等を公表する</p>

	<p>ことから、自らの議決権の保有割合を容易に把握することができる。</p> <p>b 行政費用 行政においては、当該規制の遵守状況について把握するための費用が生じる。</p> <p>c その他の社会的費用 —</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 いかなる株主構成の場合であっても港湾運営上〔埠頭会社の経営上〕想定される様々な懸念に対応できるよう行為規制を導入するため、結果として過剰な規制を課す可能性があり、港湾運営会社〔埠頭会社〕は当該規制を遵守するために過剰な費用を要する可能性がある。</p> <p>b 行政費用 法で定めた行為規制の遵守状況を確認するために一定の費用がかかることが想定される。</p> <p>c その他の社会的費用 —</p> <p>2. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（港湾法第43条の22、第43条の23〔特定外貿埠頭法第4条の2、第4条の3〕）</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 株主は、自らが取得・保有する議決権の数を把握しており、また、今回改正で併せて規定される港湾法第43条の24〔特定外貿埠頭法第4条の4〕に基づき、港湾運営会社〔埠頭会社〕は総株主の議決権の数等を公表することから、自らの議決権の保有割合を容易に把握することができることから、届出に要する費用は僅少である。</p> <p>b 行政費用 当該届出を受理し、その内容を確認する費用が生じる。</p> <p>c その他の社会的費用 連結決算の対象となる等により、当該株式取得者の企業内容によっては、港湾運営会社の企業価値を損ない、市場からの資金調達が難しくなる等マイナスの影響を受けるおそれもあり、これは行為規制では担保できない事象である。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 株主は、届出の手続きが不要であることから、費用は発生しない。</p> <p>b 行政費用 大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向の端緒をつかむことができないことから、金融商品取引法に基づき提出される大量保有報告書によって、議決権を大量に取得した者がいないか、日々確認する必要が生じ、相当の費用が発生することが想定される。</p> <p>c その他の社会的費用 —</p>
規制の便益	<p>1. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（港湾法第43条の21〔特定外貿埠頭法第4条〕）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 国際戦略港湾及び国際拠点港湾は代替性のない我が国の重要な公共インフラであることから、実際に港湾の運営が適正に行われなくなる事態が生じると、我が国の経済活動及び国民生活に深刻な影響を与えることになる</p>

	<p>が、港湾運営会社の議決権の取得・保有制限を導入することにより、特定の者によって大量に株式を買い占められる場合に生じうる、港湾の運営が適切に行われない事態を防ぐことができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>いかなる株式構成の場合であっても港湾運営上〔埠頭会社の所有する外貿埠頭の管理運営上〕想定される様々な懸念に対応できるよう行為規制を導入することにより、港湾の適切な運営〔埠頭会社の所有する外貿埠頭の適切な運営〕の確保を図ることが可能となるが、一方で、結果として過剰な規制となり、港湾運営会社〔埠頭会社〕の柔軟な経営を妨げることにつながる。</p> <p>2. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（港湾法第 43 条の 22、第 43 条の 23〔特定外貿埠頭法第 4 条の 2、第 4 条の 3〕）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>届出義務を課すことにより、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向の端緒をつかむことができ、上記 1. の規制の実効性を担保することができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向を把握することができるため、上記 1. の規制の実効性を担保することができる。</p>
<p>規制の効率性 （費用と便益の関係の分析）</p>	<p>1. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（港湾法第 43 条の 21〔特定外貿埠頭法第 4 条〕）</p> <p>本案を設けない場合、特定の者の便宜のみを図る者が株式保有を通じて埠頭会社の経営に介入することで、埠頭会社の保有する外貿埠頭が適切に管理運営されない事態を引き起こす可能性がある。一方、本案を導入することにより、一定の費用はかかるものの、上記の事態を引き起こすことを防止することができ、代替性のない重要な公共インフラである国際戦略港湾・国際拠点港湾〔埠頭会社の所有する外貿埠頭〕の適切な運営の確保を図ることが可能となり、効率的であると言える。</p> <p>本案と代替案を比較すると、港湾の適切な運営〔埠頭会社の所有する外貿埠頭の適切な運営〕の確保を図るという観点ではあまり差はないものと考えられるが、代替案は港湾運営会社〔埠頭会社〕に過大な負担を課し、港湾運営の民営化〔埠頭会社の所有する外貿埠頭運営の効率化〕の趣旨を没却する可能性があり、港湾運営会社〔埠頭会社〕は課された行為規制を遵守するために過剰な費用を要する可能性があることから、本案の方が代替案よりも効率的であると言える。</p> <p>2. 港湾運営会社〔埠頭会社〕の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（港湾法第 43 条の 22、第 43 条の 23〔特定外貿埠頭法第 4 条の 2、第 4 条の 3〕）</p> <p>本案を設けない場合、1. の規制の実効性を担保することが困難なため、特定の者の便宜のみを図る者が株式保有を通じて埠頭会社の経営に介入することで、埠頭会社の保有する外貿埠頭が適切に運営されない事態を引き起こす可能性を排除することができない。一方、本案を導入することにより、1. の実効性を担保することができるとともに、遵守費用についても僅少であることから、効率的であると言える。</p> <p>本案と代替案を比較すると、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向を把握するという便益上の観点からは大きな差はないものと考えられるが、代替案においては、相当の行政費用を要することが見込まれることから、本案の方が代替案よりもかかる費用が少なく、優れていると言える。</p>

<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>○「新成長戦略」(平成 22 年 6 月 18 日閣議決定) ○「国土交通省成長戦略」(平成 22 年 5 月策定)</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>○平成 33 年度に RIA 事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。 ○港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案附則第 7 条 政府は、この法律の施行後十年を経過した場合において、第一条及び第二条の規定による改正後の港湾法並びに第三条の規定による改正後の特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、これらの法律の規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>当該施策により、港湾運営の民営化後〔港湾管理者に対する埠頭会社に係る株式の保有義務の廃止後〕も、我が国の経済活動及び国民生活に大きな影響力を有し、代替性のない重要な公共インフラである国際戦略港湾・国際拠点港湾〔埠頭会社の所有する外貿埠頭〕の適切な運営の確保を図ることが可能となる。</p>

	(22 6 18 (22)

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年2月7日

政策	都市再生特別措置法の一部を改正する法律案		
担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課 都市・地域整備局都市計画課 都市・地域整備局下水道部下水道企画課 道路局路政課 住宅局市街地建築課	担当課長名	栗田卓也 樺島徹 長田朋二 黒田憲司 坂本努
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 都市再生特別措置法の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る手続の整備（第19条の7） ・ 道路の上空等における建築物の建築等に係る手続の整備（第36条の3） ・ 道路占用許可に係る手続の整備（第62条） ・ 都市再生整備推進法人の指定要件の拡大（第73条） <p>② 規制の目的</p> <p>官民の連携を通じて都市の国際競争力及び魅力を高め都市の再生を図ることを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ul style="list-style-type: none"> a 関連する政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 b 関連する施策目標 26 都市再生・地域再生を推進する c 関連する業績指標 155 地域の発意により地域活性化のために策定された計画数の件数（都市再生整備計画数等） 166 都市機能更新率 d 業績指標の目標値及び目標年度 155 3556件（平成23年度） 166 41.0%（平成25年度） e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 - <p>④ 規制の内容</p> <p>（1）公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る手続の整備（規制の緩和）</p> <p>整備計画（都市の国際競争力の強化を図るための特定都市再生緊急整備地域における都市開発事業等に関する計画）に記載された下水熱を利用する設備を有する熱供給施設等の整備及び管理に関する事業を実施する者は、公共下水道管理者の許可を受けて、公共下水道の排水施設から下水を取水することができることとする。</p> <p>（2）道路の上空等における建築物の建築等に係る手続の整備（規制の緩和）</p> <p>特定都市再生緊急整備地域内において定められる都市再生特別地区の区域内で道路の上空又は路面下に建築物の建築等を認める規制緩和</p>		

措置（特定行政庁が建築を認める（認定する）対象となる建築物を追加）を講じることとする。

(3) 道路占用許可に係る手続の整備（規制の緩和）

道路法の特例として、都市再生整備計画区域内において、都市の再生に貢献する一定の工作物に係る道路占用許可について、無余地性の基準（道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない場合であること）の適用を除外して道路占用許可をすることができることとする。

(4) 都市再生整備推進法人の指定要件の緩和（規制の緩和）

まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的とする一定の会社を、市町村が指定することができる都市再生整備推進法人の対象として追加することとする。

⑤ 規制の必要性

(1) 公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る手続の整備（規制の緩和）

未処理下水は、未利用エネルギーとしての高いポテンシャルを有し、エネルギー需要が旺盛で下水道が完備された大都市において未処理下水を熱源として活用することが求められており、その活用により、省エネルギー・省CO₂の観点から建築物の環境性能を向上させ、環境意識の高いグローバル企業等の誘致等により都市の国際競争力の強化を図ることが可能となるが、未処理下水は利用されていない状況にある。（＝目標と現状のギャップ）

これは、下水道は、終末処理場まで支障なく下水を流下させなければならぬものであり、流下の途上で民間事業者が下水を取水することは想定外の行為形態であるためである。（＝原因分析）

このため、熱供給に下水熱を利用できるよう公共下水道に係る規制を緩和する法制上の措置を講じる必要がある。（＝課題の特定）

具体的には特定都市再生緊急整備地域内における公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る許可制度を創設する。（＝規制の具体的内容）

(2) 道路の上空等における建築物の建築等に係る手続の整備（規制の緩和）

都市機能が高度に集積しているエリアは、国際競争力を備えるべき高いポテンシャルを有する一方、都市開発事業を行うための種地が豊富には存しないため、既存の一般道路の上空又は路面下の空間の活用が求められているが、十分に利用されないままとなっている。（＝目標と現状のギャップ）

これは、既存の一般道路は、市街地環境を確保するため、一般的にその上空が開放空間であることを前提としており、都市の国際競争力の強化を視野に入れたきめ細やかな土地利用規制の位置付けがされていないためである。（＝原因分析）

このため、都市の国際競争力の強化を図るため、適切と認めるときは、良好な市街地環境の確保を図る観点から本来は開放空間である道路の上空又は路面下において、建築物の建築等を認める必要がある。（＝課題の特定）

具体的には、都市再生特別地区の計画事項の追加、道路内建築制限の緩和等による道路の上空又は路面下について建築物の建築等を認める特例を創設することとする。（＝規制の具体的内容）

(3) 道路占用許可に係る手続の整備（規制の緩和）

都市の魅力の向上のためには、民間事業者による道路空間の一層の有効活用が強く求められており、その活用によるにぎわい・交流の場の創出等を促進する必要があるが、十分に応え切れていない（＝目標

	<p>と現状のギャップ)。</p> <p>これは、道路法が道路の根幹的機能である交通機能を第一義とし、道路の各種物件の収容機能については、無余地性の基準を満たすものについてのみ占用許可を与えているためである(=原因分析)。</p> <p>このため、こうした道路空間の有効活用の観点から、道路占用許可基準の緩和を設ける法制上の措置を講ずる必要がある(=課題の特定)。</p> <p>具体的には、都市再生整備計画区域内の道路管理者は、都市再生整備計画に記載された事項に係る工作物の占用について、道路管理者が指定した区域(特例道路占用区域)に設けられるものであること、道路法の政令で定める基準に適合するものであること等の要件に該当するときは、無余地性の基準にかかわらず、その占用を許可することができることとする(=規制の具体的内容)。</p> <p>(4) 都市再生整備推進法人の指定要件の拡大(規制の緩和)</p> <p>少子高齢化や人口減少の進展、国・地方を通じた財政状況の悪化といった状況の中、地域のまちづくり分野においても、財政支出に過度に依存するのではなく、まちづくり会社等の「新しい公共」の力を活用することが求められているが、まちづくり会社等のある市町村の数は、全国でも今だ1/4程度にとどまっている(=目標と現状のギャップ)。</p> <p>これは、「新しい公共」としての役割が明確でなく、また、まちづくり活動の創意工夫を十分に発揮できる環境とは言い難い状況であることがその一因であると考えられる(=原因分析)。</p> <p>このため、まちづくり会社を都市再生の新たな担い手として法的に位置付けることのできるよう措置する必要がある(=課題の特定)。</p> <p>具体的には、まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的として設立された会社であって一定の要件に該当するもの(市町村が3%以上を出資しているもの等)を、市町村が指定することができる都市再生整備推進法人の対象として追加することとする(=規制の具体的内容)。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>官民の連携を通じて都市の国際競争力及び魅力を高め都市の再生を図ることについて、まちづくり会社を都市再生の新たな担い手として法的に位置付けず、民間主体のまちづくりへの積極的な参画を促すための措置は講じない。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>(1) 公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共下水道の排水施設からの下水の取水等の許可申請に要する費用 ・ 取水した下水を排水施設に流入させるのに要する費用 <p>(2) 道路の上空等における建築物の建築等に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建築物の建築の認定申請に要する費用 <p>(3) 道路占用許可に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路占用の許可申請に要する費用 <p>(4) 都市再生整備推進法人の指定要件の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生整備推進法人の指定の申請、変更届に要する費用 <p>b 行政費用</p> <p>(1) 公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 整備計画に熱供給施設等の整備及び管理事業を記載する際の協

	<p>議会との協議・同意事務に要する費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共下水道の排水施設からの下水の取水等の許可申請の審査事務に要する費用 ・ 下水道管理事務に要する費用 ・ 許可を得た者に対する監督に要する費用 <p>(2) 道路の上空等における建築物の建築等に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画決定権者による道路管理者との協議に要する費用 ・ 都市計画の決定・変更に関する事務 ・ 特定行政庁の建築物の建築の認定に関する事務に要する費用 <p>(3) 道路占用許可に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工作物の設置に関する事項を都市再生整備計画に記載するために要する費用 ・ 道路占用の許可申請の審査に要する費用 ・ 特例道路占用区域の指定に要する費用 <p>(4) 都市再生整備推進法人の指定要件の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村の都市再生整備推進法人の指定に関する事務、監督等に関する事務に要する費用 <p>c その他の社会的費用 特になし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用、b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該規制案のうち、(1) 公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る手続の整備、(2) 道路の上空等における建築物の建築等に係る手続の整備、(3) 道路占用許可に係る手続の整備、と同様の費用が生じる。 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ まちづくり会社を都市再生の新たな担い手として法的に位置付けられないため、公共公益施設等の管理やまちづくり活動の普及啓発を実施する者の不足により、都市の魅力の向上を図ることが困難となり、都市の再生に支障が生じる。
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>(1) 公共下水道の排水施設等からの下水の取水等に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 未処理下水をエネルギーとして活用し、建築物の環境性能の向上による環境意識の高いグローバル企業等の誘致等が可能となる。 <p>(2) 道路の上空等における建築物の建築等に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本来開放空間である道路の上空又は路面下について、オフィスなど業務施設等の整備に活用できることとなる。 <p>(3) 道路占用許可に係る手続の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路占用許可基準の緩和によるオープンカフェやコミュニティサイクルポート等の設置によって、都市のにぎわい・交流の場の創出等が図られる。 <p>(4) 都市再生整備推進法人の指定要件の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 民間主体の市町村のまちづくり分野への積極的な参画（都市計画や都市再生整備計画の提案、市町村都市再生整備協議会への参画、まちなぎわいを創出するような施設の一体的な整備又は管

	<p>理)を通じて民間のノウハウが生かされる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該規制案のうち、(1) 公共下水道の排水施設等からの下水の取水等に係る規制の緩和、(2) 道路の上空等における建築物の建築等に係る手続の整備、(3) 道路占用許可に係る手続の整備、と同様の便益が生じるが、まちづくり会社を都市再生の新たな担い手として法的に位置付けないため、公共公益施設等の管理やまちづくり活動の普及啓発を実施する者の不足により、都市の魅力の向上を図ることが困難となり、都市の再生に支障が生じる。
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>本案については、遵守費用、行政費用は共に一定程度発生するものの、これらの措置を講じることにより、官民が連携して市街地の整備を推進し、海外から企業・人等呼び込むことにより、都市の国際競争力の強化が図られるとともに、民間主体のまちづくりへの積極的な参画を促し、官民連携によるまちづくりを推進することを通じて、自発的・自立的に地域のポテンシャルが活性化され、都市の再生が図られることから、便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>一方、代替案については、市街地の整備は推進されるものの、公共公益施設等の管理やまちづくり活動の普及啓発のための環境整備が十分に進まないこととなるため、都市の魅力の向上を図ることが困難となる。したがって、代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>また、本案も代替案も講じない場合、都市の国際競争力の低下及び魅力の低下を招き、都市の再生が困難となる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>○ 新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)(抄)</p> <p>「成長の足がかりとなる、投資効果の高い大都市圏の…魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指す必要がある。」</p> <p>「官だけでなく、市民、NPO、企業などが積極的に公共的な財・サービスの提供主体となり、…まちづくり…などの身近な分野において、共助の精神で活動する「新しい公共」を支援する。」</p> <p>○ エネルギー基本計画(平成22年6月18日閣議決定)(抄)</p> <p>「都市計画や地域開発と連携しつつ、地域冷暖房、工場・ビル等の未利用エネルギー(…下水等をいう。)の利用…などの複合的な取組を進めることが重要である。…都市や街区レベル等でのエネルギー利用の最適化を促進するための政策措置について、世界の先進的事例を参考にしつつ、検討する。」</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>①【実施方法】</p> <p>平成28年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p> <p>②【実施時期】</p> <p>法附則第7条において、政府は、この法律の施行後5年を経過した場合において、新法の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとされている。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>官民が連携して市街地の整備を推進し、海外から企業・人等呼び込むことにより都市の国際競争力の強化が図られるとともに、民間主体のまちづくりへの積極的な参画を促し、官民連携によるまちづくりを推進することを通じて、自発的・自立的に地域のポテンシャルが活性化され、都市の再生が図られる。</p>

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年2月7日

政策	高齢者の居住の安定確保に関する法律等の一部を改正する法律案		
担当課	住宅局住宅総合整備課	担当課長名	伊藤明子
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 【法令案等の名称】 高齢者の居住の安定確保に関する法律等の一部を改正する法律案による改正後の高齢者の居住の安定確保に関する法律</p> <p>【関連条項とその内容】 ・名称の使用制限（第十四条）</p> <p>② 規制の目的 高齢者の居住の安定確保を図り、もってその福祉の増進に寄与することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 「1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定確保及び向上の促進」</p> <p>b 関連する施策目標 「1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る」</p> <p>c 関連する業績指標 —</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 —</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 高齢者の居住の安定確保に関する指標（現在、社会資本整備審議会住宅地分科会において、住生活基本計画（全国計画）について、平成23年3月を目途に改定作業中であり、その中で検討中。）</p> <p>④ 規制の内容 【規制の創設】 何人も、登録住宅以外の賃貸住宅又は有料老人ホームについて、「登録サービス付き高齢者向け住宅」又はこれに類似する名称を用いてはならないこととする。</p> <p>⑤ 規制の必要性 高齢者の居住の安定確保のためには、高齢者が自らの居住に適した住まいを判別しやすくすることが必要であるが、現状では、高齢者の居住に適した住まいとそうでないものを判別できないため、高齢者の住まいの合理的な選択が阻害され、高齢者の居住の安定が確保できていない。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p style="text-align: center;">これは、高齢者の居住に適した住まいである旨の名称の使用について、なんら制限がないためであると考えられる。（＝原因分析）</p>		

	<p>このため、高齢者が日常生活を営むために必要な福祉サービスの提供を受けることができる良好な居住環境を備えた高齢者向けの賃貸住宅及び有料老人ホームについての登録制度を創設し、本登録住宅である旨の名称の使用に一定の制限を課す必要がある。(=課題の特定)</p> <p>登録住宅以外の賃貸住宅又は有料老人ホームについて、「登録サービス付き高齢者向け住宅」又はこれに類似する名称を用いてはならないこととする。(=規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>「登録サービス付き高齢者向け住宅」又はこれに類似する名称の使用について、本規制を設けない。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 登録住宅でないにもかかわらず、登録住宅である旨の名称を使用する必要性はなく、そのような行為は通常行われないと考えられること、また名称を使わないことにより発生する費用はゼロなことから、遵守費用はゼロであると考えられる。</p> <p>b 行政費用 登録主体である都道府県知事は、必要に応じて、名称の使用制限違反に関する事実を確認することとなるが、この行政費用は僅少である。なお、本施策により発生する行政費用は、トラブル件数の変化により変わりうること、各都道府県ごとに異なりうることから、定量化又は金銭価値化することは困難である。</p> <p>c その他の社会的費用 特段なし。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 遵守費用は発生しない。</p> <p>b 行政費用 行政費用は発生しない。</p> <p>c その他の社会的費用 登録住宅以外の賃貸住宅及び老人ホームについて「登録サービス付き高齢者向け住宅」又はこれに類似する名称が使用され、サービス付き高齢者向け住宅の登録を受けた賃貸住宅又は有料老人ホームに入居を希望する高齢者に、無用の混乱を生ぜしめることとなり、社会的な費用が発生することとなる。なお、高齢者に生ずる「無用の混乱」を、定量化又は金銭価値化することは困難である。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素 本規制により、入居を希望する高齢者に無用の混乱が生じず、高齢者の居住の安定の確保に資することとなる。なお、居住の安定の確保により得られる便益については、定量化又は金銭価値化することが困難である。</p> <p>② 代替案における便益の要素 特段なし。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>① 当該規制案における規制の効率性 僅かな行政費用が発生するものの、本規制案によって得られる高齢者の居住の安定確保という便益は多大なものであるため、便益が費用を大きく上回るといえる。なお、上述のとおり、行政費用及び便益を定量化又は金銭価値化することは困難であるため、定量的な比較は困難である。</p>

	<p>② 代替案における規制の効率性 登録住宅以外の賃貸住宅及び老人ホームについて「登録サービス付き高齢者向け住宅」又はこれに類似する名称が使用される恐れがあり、無用の混乱を生ぜしめることとなり、社会的な費用が発生することとなるものの、既述のとおり便益は発生しないため、費用が便益を上回るといえる。</p> <p>③ 当該規制案と代替案との比較 したがって、本規制案の場合は便益が費用を大きく上回るが、代替案の場合は費用が便益を上回ることから、高齢者の居住の安定確保の観点からは、本案の方が、代替案より効率性が高く、優れている。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>特段なし</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度に事後検証シートにより事後検証を実施（「規制の目的、内容、必要性等」欄③eの指標が業績指標として設定された場合は、平成28年度政策チェックアップ（平成29年度実施）において事後評価を実施）。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。 ・法附則第9条において、法律の施行後5年を経過した場合において、新高齢者居住安定確保法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとしている。
<p>その他 （規制の有効性等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・規制の有効性 本規制案によって、登録を受けたサービス付き高齢者向け住宅のみがその旨の名称を使用することにより、高齢者が登録住宅を判別できるようになり、高齢者の居住の安定が確保され、政策目標である「1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進」の達成に大きく貢献する。

	03-5253-8506	e-mail g.HOB_JSK@mlit.go.jp
	23 2 7	
	1	
		1
		1

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年2月14日

政策	建築基準法施行令の一部を改正する政令案		
担当課	住宅局建築指導課	担当課長名	井上勝徳
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 建築基準法施行令の一部を改正する政令案</p> <p>【関連条項】 建築基準法第20条、第88条、建築基準法施行令（以下「令」という。）第67条第1項、第73条第3項、第77条第5号、第138条第1項、第139条、140条、141条、第143条及び第147条</p> <p>【内容】</p> <p>(1) 以下の構造関係規定について、現行と同等以上に安全な方法でもよいこととする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄骨造等の小規模建築物等の構造耐力上主要な部分である鋼材の接合方法（令第67条第1項） ・鉄筋コンクリート造等の建築物等の柱に取り付けるはりの引張り鉄筋の定着長さ（令第73条第3項） ・鉄筋コンクリート造等の建築物等の柱の小径（令第77条第5号） <p>(2) 太陽光発電設備を建築基準法が適用される工作物から除外する。（令第138条第1項）</p> <p>(3) 時刻歴応答解析を行って大臣認定を受けた工作物について、耐久性等関係規定以外の仕様規定の適用を除外する。（令第139条、140条、141条、第143条及び第147条）</p> <p>② 規制の目的</p> <p>(1) 建築物等の安全性の確保を図りつつ、さらなる建築活動の円滑化を図る観点から、現行と同等以上に安全な方法でもよいこととする。</p> <p>(2) 太陽光発電設備は、電気事業法において「電気工作物」として扱われ、同法に基づく技術基準、基準不適合の場合の基準適合命令等により十分な安全性確保が担保されるため、建築基準法が適用される工作物から除外する。</p> <p>(3) 現行、時刻歴応答解析を行って大臣認定を受けた工作物については、耐久性等関係規定以外の仕様規定も適用されることとされているが、当該規定は、時刻歴応答解析（※）によってその規定に係る安全性が検証できる規定であるため、当該計算を行って大臣認定を受けた工作物について、当該規定の適用を除外することとする。</p> <p>※時刻歴応答解析：大規模な地震波により建築物等に生じる力・変形の変化を時々刻々とコンピュータにより、シミュレーションし、建築物等の耐震安全性等を検証する構造計算の手法</p>		

③ 規制の目的に関する目標

a 関連する政策目標

5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

b 関連する施策目標

16 住宅・建築物の安全性の確保

c 関連する業績指標

—

d 業績指標の目標値及び目標年度

—

e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標

建築物及び工作物の安全性を確保しつつ建築活動の円滑化を図る。

(ただし、実際にどの程度円滑に建築活動を行うことができるかについては、今回改正を行う部分のみならず、他の規制による影響や景気の動向等、非常に多数の要素が複合的に影響する。そのため、本規制の変更と建築活動の円滑化との関係については、一義的に判断することは難しいことから、定量的な指標を設定することは困難である。)

④ 規制の内容

(1) 以下の構造関係規定について現行と同等以上に安全な方法でもよいこととする。

・鉄骨造等の小規模建築物(軒の高さが9m以下で、かつ、張り間が13m以下の建築物(延べ面積が3000㎡を超えるものを除く。))等の構造耐力上主要な部分である鋼材の接合方法について、現行のボルト接合に加え、高力ボルト接合等でもよいこととする。(令第67条第1項)

・鉄筋コンクリート造等の建築物等の柱に取り付けるはりの引張り鉄筋の定着長さについて、構造耐力上安全であることが確かめられた場合は、適用しないこととする。(令第73条第3項)

・鉄筋コンクリート造等の建築物等の柱の小径について、構造耐力上安全であることが確かめられた場合は、適用しないこととする。(令第77条第5号)

(2) 現行の建築基準法令が適用される工作物として扱われている高さ4mを超える太陽光発電設備を建築基準法の適用対象から除外する。

(3) 時刻歴応答解析を行って大臣認定を受けた工作物について、耐久性等関係規定以外の仕様規定の適用を除外する。

⑤ 規制の必要性

(1)

○ 建築基準法では、建築物等に関する技術的基準を定めることによつて、その安全性の確保を図り、もつて国民の生命等の保護を図っているが、現在、建築物等の安全性を確保しつつ、さらなる建築活動の円滑化を図ることが求められている。(=目標と現状のギャップ)

○ 現行、鉄骨造等の小規模建築物等の構造耐力上主要な部分である鋼材の接合方法については、現行のボルト接合よりも安全である高力ボルト接合等が認められておらず、また、鉄筋コンクリート造等の建築物等の柱に取り付けるはりの引張り鉄筋の定着長さ及び柱の小径についても、現行定めている方法以外の安全な方法が認められていない。(=原因分析)

○ このように、鉄骨造等の小規模建築物等の構造耐力上主要な部分である鋼材の接合、鉄筋コンクリート造等の建築物等の柱に取り付けるはりの引張り鉄筋の定着長さ及び柱の小径については、現行と同等以上に安全な方法があるため、これらの構造方法でもよいこととする必要がある。(＝課題の特定)

○ 鉄骨造等の小規模建築物等の構造耐力上主要な部分である鋼材の接合法、鉄筋コンクリート造等の建築物等の柱に取り付けるはりの引張り鉄筋の定着長さ及び柱の小径について、現行と同等以上に安全な方法でもよいこととする。(＝規制の具体的内容)

(2)

○ 建築基準法においては、太陽光発電設備を含む工作物の構造耐力等に係る技術的基準を定めることにより、その安全性の確保を図り、もって国民の生命等の保護を図っているが、現在、その安全性を確保しつつ、さらなる太陽光発電設備の建築活動の円滑化を図ることが求められている。(＝目標と現状のギャップ)

○ 太陽光発電設備については、電気事業法において建築基準法で定める構造耐力等に係る技術的基準と同等の基準が定められており、また、その建築にあたっての手続きについても定められている。(＝原因分析)

○ このように、太陽光発電設備の建築にあたり、電気事業法と建築基準法で重複している部分があるため、建築基準法が適用される工作物から除外し、その安全性の確保を図りつつ太陽光発電設備の建築の円滑化を図る必要がある。(＝課題の特定)

○ 現行の建築基準法令が適用される工作物として扱われている高さ4mを超える太陽光発電設備を建築基準法の適用対象から除外する。(＝規制の具体的内容)

(3)

○ 建築基準法では、建築物等の構造耐力等に係る技術的基準を定めることにより、その安全性の確保を図り、もって国民の生命等の保護を図っているが、現在、建築物等の安全性を確保しつつ、さらなる建築活動の円滑化を図ることが求められている。(＝目標と現状のギャップ)

○ 耐久性等関係規定以外の仕様規定については、時刻歴応答解析によって検証できる規定であるが、現行、当該計算を行って国土交通大臣の認定を受けた工作物についてもこれらの規定が適用されることとされている。(＝原因分析)

○ このため、時刻歴応答解析を行って大臣認定を受けた工作物について、耐久性等関係規定以外の仕様規定の適用を除外し、工作物の安全性の確保を図りつつ建築活動の円滑化を図ることとする。(＝課題の特定)

○ 時刻歴応答解析を行って大臣認定を受けた工作物について、耐久性等関係規定以外の仕様規定の適用を除外する。(＝規制の具体的内容)

<p>想定される代替案</p>	<p>(1) 現行認められている構造方法のみを引き続き使用可能とする。</p> <p>(2) 太陽光発電設備を引き続き建築基準法が適用される工作物とする。</p> <p>(3) 大臣認定を取得した工作物について、引き続き耐久性等関係規定以外の仕様規定を適用する。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>(1) 鉄骨造及び鉄筋コンクリート造の建築物等に係る構造基準を緩和した場合、建築主は、これらの基準にかかる建築物等の部分の設計の自由度が向上するため、建築費用が現行より軽減される設計を行った場合は、建築主の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>(2) 現行、建築主は、建築しようとする太陽光発電設備について、建築確認及び完了検査等（以下「建築確認等」という。）を受けなければならないが、建築確認等に係る費用が発生しているが、建築基準法が適用される工作物から除外することにより、これらの費用が軽減されるため、建築主の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>(3) 時刻歴応答解析を行って大臣認定を受けた工作物について、耐久性等関係規定以外の仕様規定を除外した場合、建築主は、耐久性等関係規定以外の仕様規定に適合させるための建築費用を軽減させることができるため、建築主の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>b 行政費用</p> <p>(1) 今回の政令改正は、設計者が用いる構造方法の選択肢を増やすものであるが、建築確認等の際に審査すべき規定の数が増えるものではないため、行政費用は現行と変わらない。</p> <p>(2) 太陽光発電設備の建築確認等に係る費用、違法な太陽光発電設備の是正命令等の行政処分に係る費用が軽減されるため、行政費用は現行より軽減される。</p> <p>(3) 耐久性等関係規定以外の仕様規定への適合について、建築確認等に係る費用が軽減されるため、行政費用は現行より軽減される。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>(1) 現行では、建築主は建築物の建築にあたり、当該規定に適合させるための建築費用が発生している。</p> <p>(2) 現行では、建築主は太陽光発電設備の建築にあたり、建築確認等を受けなければならないが、建築確認等に係る金銭的及び時間的費用が発生している。</p> <p>(3) 現行では、建築主は工作物の建築にあたり、時刻歴応答解析を行って大臣認定を取得した場合にも、耐久性等関係規定以外の仕様規定に適合させるための建築費用が発生している。</p> <p>b 行政費用</p> <p>(1) 現行では、当該基準への適合についての建築確認等に係る行政費用が発生している。</p> <p>(2) 現行では、太陽光発電設備の建築確認等に係る費用、違法な太陽光発電設備の是正命令等の行政処分に係る費用が発生している。</p>

	<p>(3) 現行では、耐久性等関係規定以外の仕様規定の適合についての建築確認等の費用が発生している。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>(1) 鉄骨造等の小規模建築物等の構造耐力上主要な部分である鋼材の接合方法（令第67条第1項）の規定の改正は、現行求められているボルト接合よりも安全な接合方法である高力ボルト接合等でもよいこととするものであり、設計者がそれらの接合方法を選択する場合には、現行より建築物の安全性は向上する。</p> <p>また、鉄筋コンクリート造等の建築物等の柱に取り付けるはりの引張り鉄筋の定着長さ（令第73条第3項）及び柱の小径（令第77条第5号）の規定の改正は、構造耐力上安全であることが確かめられた場合に、現行求められている仕様規定を適用しないこととするものであり、建築物の安全性は低下しない。</p> <p>(2) 太陽光発電設備の安全性については、電気事業法において安全性が担保されるため、建築基準法が適用される工作物から除外することによって太陽光発電設備の安全性は低下しない。</p> <p>(3) 時刻歴応答解析は、どのような仕様であっても忠実に構造計算に反映した上で建築物又は工作物に生ずる力及び変形を算出して安全性を検証できる構造計算であることから、当該計算を行って大臣認定を受けた工作物について耐久性等関係規定以外の仕様規定を除外したとしても、建築物の安全性は低下しない。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>(1) 現行では、建築基準法により建築物の構造安全性は確保されている。</p> <p>(2) 現行では、建築基準法により太陽光発電設備の安全性は確保されている。</p> <p>(3) 現行では、建築基準法により工作物の構造安全性は確保されている。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 今回の政令改正は、昨今の技術革新への対応等の観点から、現行と同等以上の安全性が認められる方法でもよいこととするために改正を行うものである。</p> <p>便益面に関しては、鉄骨造等の小規模建築物等の構造耐力上主要な部分である鋼材の接合方法（令第67条第1項）に係る部分については現行より安全性が向上し、その他の規定（令第73条第3項及び第77条第5号）に係る部分については現行と同等である。</p> <p>他方、費用面では、設計の自由度が向上するため、一定の構造方法を用いた場合においては、建築主の遵守費用が現行より軽減される。</p> <p>総括すれば、便益面では改正案は現行と同等以上に建築物の構造安全性の確保を達成しうる一方で、費用の面では、改正案では、一定の場合において建築主の遵守費用が現行よりも減少する。</p> <p>以上のことを踏まえ、規制として、改正案をとることが適切であると判断する。</p> <p>(2) 今回の政令改正は、昨今、地球環境問題への対応等の観点から、効率的な発電設備として更なる普及が見込まれている太陽光発電設備について、建築基準法が適用される工作物から除外するものである。</p> <p>便益面に関しては、改正案・現行とも、高さ4m以上の太陽光発電設備の安全性確保は一定程度に達成されると見込まれる。</p> <p>他方、費用面でみれば、現行では、国民の生命、健康及び財産の保護の徹底をより重視し、適用除外規定を設けずに4m以上の太陽光発電設備を適用の対象とすることとして、建築基準法の執行を図るもので</p>

	<p>あるが、その結果、電気事業法の規制との重複により、建築主にとって過度な負担を課すケースが想定されうる。</p> <p>総括すれば、便益面では改正案・現行ともに国民の生命、健康及び財産の保護の目的を達成しうる一方で、費用の面では、改正案では、4 m以上の太陽光発電設備の建築に係る費用のうち、建築基準法の建築確認等を行うための費用が現行よりも減少する。</p> <p>以上のことを踏まえ、規制として、改正案をとることが適切であると判断する。</p> <p>(3) 便益面については、今回適用を除外する耐久性等関係規定以外の仕様規定は、時刻歴応答解析によって検証できる規定であるため、当該規定の適用を除外しても、建築物の安全性は低下しない。</p> <p>一方、費用面については、改正案では、時刻歴応答解析を行って大臣認定を受けた工作物について、耐久性等関係規定以外の仕様規定への適合に係る建築主の遵守費用及び行政費用が、現行よりも低減する。</p> <p>総括すれば、便益面では改正案は現行と同等に工作物の構造安全性の確保を達成しうる一方で、費用の面では、改正案では、建築主の遵守費用及び行政費用が現行よりも減少する。</p> <p>以上のことを踏まえ、規制として、改正案をとることが適切であると判断する。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>「新成長戦略に向けた3段階の経済対策」(平成22年9月10日閣議決定)において、「日本を元気にする規制改革100」に以下のように盛り込まれている。</p> <p>「4 mを超える太陽光発電設備の建築基準法の取扱いについては、電気事業法令で必要な安全措置が講じられていることを条件に、建築基準法の工作物の対象外とすることを検討し、結論を得た上で、平成22年度中に措置を講じる。〈平成22年度中検討・結論、電気事業法令で必要な安全措置が講じられていることを条件に平成22年度中に措置〉」</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>平成27年度末にRIA事後検証シートによる事後検証。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>(1) 今回の改正により、建築物等の安全性の確保を図りつつ建築活動の円滑化を図ることができるため、当該規制案は有効である。</p> <p>(2) 今回の改正により、太陽光発電設備の安全性の確保を図りつつ建築活動の円滑化を図ることができるため、当該規制の廃止は有効である。</p> <p>(3) 今回の改正により、工作物の安全性の確保を図りつつ建築活動の円滑化を図ることができるため、当該規制案は有効である。</p>

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年3月8日

政策	航空法の一部を改正する法律案		
担当課	航空局技術部乗員課	担当課長名	鏡 弘義
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び我が国航空会社の国際競争力の強化を図るため、所要の措置を講ずる。 (1) 准定期運送用操縦士の資格の創設【航空法第24条及び別表】 (2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設【航空法第71条の3及び第71条の4】 (3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化【航空法第32条】</p> <p>② 規制の目的 (1) 准定期運送用操縦士の資格の創設 国際民間航空条約附属書に定められた国際標準（以下単に「国際標準」という。）に新設された「准定期運送用操縦士」を航空従事者技能証明（以下「技能証明」という。）の資格に追加することにより、航空運送事業に従事する操縦者の効率的・効果的な養成を行うことを可能とし、もってその安定的な確保を図ることを目的とする。</p> <p>(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設 航空事故の大半が操縦者に起因している（注）状況にかんがみ、特定操縦技能の審査制度を創設することにより操縦者に起因する航空事故等を防止し、もって航空の安全性の向上を図るとともに、締約国に対して、有資格者の技量を適切に維持することを求める国際標準への整合性を確保することを目的とする。 注）運輸安全委員会が公表する航空事故報告書によれば、2000年から2009年までの10年間に発生した航空事故のうち、約66%が操縦者に起因。</p> <p>(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化 現在、一律に1年（定期運送用操縦士の資格を有する者にあつては6月）とされている航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に定めるところにより、疾病リスク等を踏まえて技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に応じて定めることにより、疾病リスクの低い若年層等の有効期間を伸ばす一方、航空身体検査をリスクの高い年齢層等に対して重点的に実施することとし、もって、国際標準との整合を図りつつ、航空の安全性を適確に確保することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標 a 関連する政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>b 関連する施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p> <p>c 関連する業績指標 102 国内航空における航空事故発生件数</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 12.2件（平成20～24年の平均）</p>		

e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標

④ 規制の内容

(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設（規制の緩和）

現在、航空運送事業機の操縦を行うためには、定期運送用操縦士又は事業用操縦士の資格が求められるが、これらのほか、技能証明の資格に、次に掲げる行為をその業務範囲とする「准定期運送用操縦士」を追加し、准定期運送用操縦士の資格でもよいこととする。

- ・ 航空機に乗り組んで、機長以外の操縦者として、構造上、その操縦のために二人を要する航空機の操縦を行うこと。
- ・ 航空機に乗り組んで、機長以外の操縦者として、特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機であって当該特定の方法又は方式により飛行するものの操縦を行うこと。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設（規制の創設）

操縦技能証明を有する者は、飛行前の一定期間内において、特定操縦技能を有するかどうかについて、一定の場合を除いて、国土交通大臣の認定を受けた操縦技能審査員の審査を受け、これに合格していなければ、当該操縦技能証明につき限定をされた範囲の航空機について、その操縦、操縦練習の監督又は計器飛行等の練習の監督を行ってはならないこととする。

(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化（規制の緩和及び規制の強化・拡充）

現在、技能証明の資格ごとに一律に定められている航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に定めるところにより、技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に応じて定めることとする。

⑤ 規制の必要性

(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設

a 目標と現状のギャップ

航空交通ネットワークの維持・強化のためには、航空運送事業機の操縦者を適切に確保する必要があるが、今後、羽田・成田空港等における発着能力の増大が予定される中、操縦者が不足するおそれがある。

b 原因分析

航空運送事業者においては、機材小型化による多頻度運航化が進むとともに、団塊世代の操縦者の大量定年退職が見込まれている一方で、航空運送事業機の操縦者の主な供給源である航空運送事業者の自社養成（各航空運送事業者が未資格者から操縦者を養成）の能力を増強させる必要があるが、現行制度下においては、養成能力を増強させるためには施設、教員等を拡充させる必要があり、目下厳しい経営状況にある航空運送事業者が操縦者の養成数を増加させることは困難である。

c 課題の特定

航空運送事業者が自社養成数を増加させるためには、操縦者の質を確保しつつ、より効率的な養成を可能とすることが必要である。

d 規制の具体的内容

国際標準に新設された「准定期運送用操縦士」の資格を我が国の操縦士資格に導入し、より効果的・効率的な操縦者養成を可能とする。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

a 目標と現状のギャップ

現状では、我が国における航空事故の大半が操縦者に起因し、また、その大部分が、自家用飛行、航空機使用事業等の航空運送事業以外の飛行において発生している。

特定操縦技能の審査制度の創設を行わなかった場合には、将来においても、その傾向が改善されないことが予測される。

b 原因分析

国際標準においては、資格を発給した締約国は、当該資格を有する者がその技量を維持しなければ、当該資格に係る権利を行使しないことを保証しなければならないこととされている。しかし、我が国においては、操縦者の技能証明は有効期間のない終身的な資格であり、また、航空運送事業機の操縦者は航空法第104条による運航規程に基づく技能審査を受けることにより技量維持が図られているものの、航空運送事業機の操縦者以外の操縦者については、技量を維持するための法的な枠組みがない。

c 課題の特定

航空運送事業機の操縦者以外の操縦者を含め、技能証明を受けた全ての操縦者が、その後も必要な知識及び能力を維持することを確保するための制度を創設し、操縦者に起因する航空事故等を防止し、もって航空の安全性の向上を図るとともに、国際標準への整合性を確保する必要がある。

d 規制の具体的内容

操縦技能証明を有する者は、飛行前の一定期間内において、特定操縦技能を有するかどうかについて、国土交通大臣の認定を受けた操縦技能審査員の審査を受け、これに合格していなければ、当該操縦技能証明につき限定をされた範囲の航空機について、その操縦等を行ってはならないこととする。ただし、当該期間内に、航空運送事業機の操縦者が運航規程に基づく技能審査に合格した場合には、適用しないこととする。

(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化

a 目標と現状のギャップ

現状では、我が国の航空身体検査証明の有効期間については、一律に1年（定期運送用操縦士にあっては6月）に設定されており、疾病の発生リスク等を踏まえて年齢ごとに有効期間を設定している国際標準と比べ、60歳未満の航空運送事業機の機長等について国際標準よりも短くなっている（厳しくなっている）一方、事業用操縦士の一部については、国際標準よりも長くなっている（緩くなっている）。

既に国際標準に合わせて有効期間の改正を行った諸外国において、改正後も安全上の問題が特段生じていないことを踏まえれば、現行制度が定期運送用操縦士を雇用している我が国航空会社等にとって過度な負担となっているおそれがある一方で、我が国の規制が国際標準よりも緩い部分については、より高い安全性を確保する必要がある。

航空身体検査証明の有効期間の適正化を行わなかった場合には、将来においても、航空会社等にとって過度な負担となっているおそれがある状況が継続するとともに、事業用操縦士の一部については、国際標準相当の安全性が確保されない状況が継続することとなる。

b 原因分析

国際標準では、航空身体検査証明の有効期間について、疾病リスクの高い高齢層等について短く、若年層については長く設定しているが、我が国においては、現行制度上資格ごとに一律に設定している。

	<p>c 課題の特定 航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に準拠し、疾病リスク等に応じて合理的に設定する必要がある。</p> <p>d 施策の具体的内容 航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に準拠し、技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に依りて定めることとする。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>(1)「准定期運送用操縦士の資格の創設」の代替案 現行資格体系のまま、事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとする。</p> <p>(2)「操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設」の代替案 技能証明を更新制とする。</p> <p>(3)「航空身体検査証明の有効期間の適正化」の代替案 航空身体検査証明の有効期間を（資格ごとに年齢等に応じて設定するのではなく）資格ごとに一律に長くする又は短くする。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設 分析対象期間は、当該制度の創設後から、我が国航空会社において、十分な数の准定期運送用操縦士の有資格者が副操縦士として乗務をするようになるまでの期間とする（便益の分析についても同じ）。</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 航空運送事業機の操縦者は、現行制度では、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるが、今般新設する准定期運送用操縦士資格は、これらと比べて、模擬飛行装置（シミュレータ）等の最新技術を活用して2人操縦機に特化した訓練を行うことにより短い期間で重点的な訓練を行うことが可能となり、より効率的・効果的に資格を取得することが可能であることから、操縦者の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>b 行政費用 准定期運送用操縦士資格の取得に当たっては、国際標準において、指定航空従事者養成施設における養成が義務付けられていることから、国内法令においても同様の趣旨の規定を整備することとしている。航空法第29条第4項の規定により、当該施設の課程を修了した者については、国土交通大臣による試験の全部又は一部を省略することが可能とされていることから、現行制度では事業用操縦士資格の取得に係る国土交通大臣の試験を受験する者が、事業用操縦士ではなく准定期運送用操縦士を取得するようになることにより、当該試験の全部又は一部を受験する必要がなくなり、当該試験の受験者数が減少することに伴い、当該試験に係る国の行政費用が現行より軽減される。</p> <p>c その他の社会的費用 特に発生しない。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとした場合、当該規制案と同様に操縦者の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>b 行政費用</p>

事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとした場合、国の行政費用は、現行と同等である。

c その他の社会的費用

事業用操縦士の業務範囲には、航空運送事業機の副操縦士以外の業務も含まれることから、その取得要件を准定期運送用操縦士相当とした場合、当該航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されず、航空の安全性が低下する。

また、操縦士の資格は、国際標準に準拠して設定されているところ、これに適合しない資格制度を導入した場合、外国において我が国の操縦士資格が有効と認められず、外国への乗り入れが不可能となることにより甚大な経済的損失が発生するとともに、我が国の航空安全制度に対する国際的な信用が失墜するおそれがある。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

分析対象期間は、事後評価を実施するまでの期間とする（便益の分析についても同じ）。

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用

当該制度の新設により、操縦者は、飛行前の一定期間（2年以内を予定）に操縦技能審査を受けることを新たに義務付けられ、審査に要する費用が発生する。

しかしながら、アメリカ等の諸外国においても、飛行前2年以内のフライトレビューを義務付けていることを踏まえれば、その負担は国際的に見ても適当なものと考えられる。さらには、実機の代わりにシミュレータ等による活用を図るなど、負担の軽減を図る予定としている。また、操縦者の大半を占める航空運送事業機の操縦者は、現在においても、航空法第104条に基づく運航規程に定める技能審査が義務付けられ、技量維持が図られていることから、新制度下においても、当該技能審査に合格すれば、特定操縦技能の審査制度の対象外とすることとし、操縦者の遵守費用の軽減を図ることとする。

b 行政費用

特定操縦技能の審査に係る体制の整備等が必要となるが、当該審査を国土交通大臣の認定を受けた者（操縦技能審査員（民間））に実施させることにより、国の行政費用の発生を、操縦技能審査員の認定、監督等の業務にとどめ、最小限に抑えることとしている。

c その他の社会的費用

特に発生しない。

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用

技能証明の更新に要する費用が発生する。

しかしながら、主に次の点について、当該規制案よりも大きな遵守費用が発生する。

- ・ 当面、操縦等を行う予定のない操縦者まで、定期的に更新のための審査・事務手続きを受ける必要がある。
- ・ 航空運送事業機の操縦者については、当該規制案では、上記のとおり、航空法第104条に基づく運航規程に従って技能審査を受けていれば、特定操縦技能の審査を受けることを要しないこととするが、更新制とした場合、これらの者についても、更新のための費用が新たに発生する。

b 行政費用

	<p>操縦等を行うか否かにかかわらず、技能証明を有する全ての操縦者に対して、定期的な更新が義務付けられることから、証明の再交付等に係る膨大な事務負担に伴う国の行政費用が発生する。</p> <p>c その他の社会的費用 特に発生しない。</p> <p>(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化 分析対象期間は、事後評価を実施するまでの期間とする（便益の分析についても同じ）。</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 航空身体検査証明に係る費用そのものは引き続き発生するが、若年の自家用操縦士、航空運送事業機の機長等について、当該有効期間が長くなることから、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するか、又は現行と同等である。一方、事業用操縦士のうち一人の操縦士により旅客の運送の用に供する航空機を操縦する40歳以上の者等については、有効期間が1年から6月に短縮され、遵守費用が増大するものの、その数は、有効な航空身体検査証明を有する操縦者全体に対して、最大でも5%未満であり、極めて限定的である。</p> <p>b 行政費用 aのとおり、航空身体検査証明の有効期間が、長くなるか又は現行と変わらない者が大部分を占めることから、その更新等にかかる国の行政費用は、全体として減少する。</p> <p>c その他の社会的費用 諸外国においても、国際標準に基づき航空身体検査証明の有効期間を定めているところ、当該有効期間による安全上の問題は発生していないことから、今般、当該規制を導入することによるその他の社会的費用は発生しない。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に短くした場合、多くの操縦者について、遵守費用が現行より増大するため、全体として現行より遵守費用が増大する。この場合において、有効期間を国際標準よりも短く設定する必要性（我が国において身体に起因する航空事故が多発している等）に乏しく、不合理な費用の増大となる。 一方、有効期間を資格ごとに一律に長くした場合、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するため、遵守費用は現行より減少する。</p> <p>b 行政費用 aと同様、航空身体検査証明の有効期間を資格ごとに一律に短くした場合、その更新等にかかる業務の増加に伴い、国の行政費用は全体として増加し、逆に、有効期間を資格ごとに一律に長くした場合、全体として減少する。</p> <p>c その他の社会的費用 航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれがある。</p>
規制の便益	<p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p>

	<p>現行制度では、航空運送事業機の副操縦士になるためには、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるところ、今般、「准定期運送用操縦士」資格を創設した場合、シミュレータ等の最新技術を活用すること等により、事業用操縦士資格よりも効率的・効果的に航空運送事業機の副操縦士の養成が可能となる。</p> <p>また、これにより養成される副操縦士は、航空運送事業機の操縦訓練を重点的に施されるため、航空運送事業機の操縦に関し事業用操縦士よりも高い安全性が期待される。</p> <p>② 代替案における便益の要素 当該規制案と同様の便益が期待される。</p> <p>(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 操縦者に対して、飛行前の一定期間における操縦技能の審査を義務付けることにより、操縦者の技量維持を図り、もって操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 当該規制案と同様の便益が期待される。</p> <p>(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 現行制度においては、航空身体検査証明の有効期間が資格ごとに一律に設定されており、また、国際標準（疾病リスク等を踏まえ年齢等に応じて設定）と比較して多くの場合短く（厳しく）なっているところ、これを国際標準に準拠して年齢等に応じて設定することにより、航空の安全を引き続き確保しながら、航空会社の諸外国との競争条件を整え、我が国航空会社の国際競争力強化に資することが可能となり、また、有効期間が1年から5年に延長される自家用操縦士の大部分についても、航空の安全を引き続き確保しながら、航空身体検査証明にかかるコストを軽減することができる。</p> <p>一方、現在、国際標準よりも有効期間が長く設定されている事業用操縦士の一部については、有効期間を国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、当該証明に要する費用が減少し、操縦士及び航空会社におけるコストの軽減を図ることが可能となる。</p> <p>また、有効期間を資格ごとに一律に短くした場合、有効期間が、国際標準よりも長く設定されている事業用操縦士の一部について、国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が、国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間を、さらに短くすることにより得られる便益（安全性の向上等）は極めて限定的である。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設 航空運送事業機の操縦者は、現行制度では、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるが、今般新設する准定期運送用操縦士資格は、これらと比べて、2人操縦機の訓練を重点的かつ短期間に実施可能であり、より効率的・効果的に資格を取得することが可能となり、遵守費用を軽減させる。また、准定期運送用操縦士資格の取得に当たっては、国際標準において、指定航空従事者養成施設における養成が義務付けられていることから、国内法令においても同様の趣旨の規定を整備することとしているが、航空法第29条第4項の</p>

規定により、当該施設の課程を修了した者については、国土交通大臣による試験の全部又は一部を省略することが可能とされていることから、現行制度では事業用操縦士資格の取得に係る国土交通大臣の試験を受験する者が、事業用操縦士ではなく准定期運送用操縦士を取得するようになることにより、当該試験の全部又は一部を受験する必要がなくなり、当該試験の受験者数が減少することに伴い、当該試験に係る行政費用が軽減される。このように、一定の費用は発生するものの、当該規制により遵守費用・行政費用を現行より軽減させる。

一方、准定期運送用操縦士資格を創設した場合、シミュレータ等の最新技術を活用すること等により、事業用操縦士資格よりも効率的・効果的に航空運送事業機の副操縦士の養成が可能となる。また、これにより養成される副操縦士は、航空運送事業機の操縦訓練を重点的に施されるため、航空運送事業機の操縦に関し事業用操縦士よりも高い安全性が期待される。

このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言える。

代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待され、遵守費用について、当該規制と同等程度に軽減させることが可能である。しかしながら、事業用操縦士の業務範囲には、航空運送事業機の副操縦士以外の業務も含まれることから、その取得要件を准定期運送用操縦士相当とした場合、当該航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されず、航空の安全性が低下し、また、このような資格を導入した場合、外国において我が国の操縦士資格が有効と認められず外国への乗り入れが不可能となることによる甚大な経済的損失、我が国の航空安全制度に対する国際的な信用が失墜する等のその他の社会的費用が発生することから、当該規制案の方が優れているといえる。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

当該制度の新設により、操縦者は、飛行前の一定期間に操縦技能審査を受けることを新たに義務付けられ、審査に要する費用が発生するものの、その負担は国際的に見ても適当なものと考えられ、さらには、実機の代わりにシミュレータ等の活用を図るなど、負担の軽減を図る予定としている。加えて、操縦者の大半を占める航空運送事業機の操縦者は、現在においても、航空法第104条に基づく運航規程に定める技能審査が義務付けられ、技量維持が図られていることから、新制度下においても、当該技能審査に合格すれば、特定操縦技能の審査制度の対象外とすることとする。このように、制度全体において、操縦者の遵守費用の軽減を図ることとする。一方、行政においては、特定操縦技能の審査に係る体制の整備等が必要となるが、当該審査を国土交通大臣の認定を受けた者（操縦技能審査員（民間））に実施させることにより、行政費用の発生を、操縦技能審査員の認定、監督等の業務にとどめ、最小限に抑えることとしている。

これに対して、操縦者に対して、飛行前の一定期間における操縦技能の審査を義務付けることにより、操縦者の技量維持を図り、もって操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となる。

このため、規制による費用は必要最低限の限定的なものである一方、規制による便益はこれを大きく上回るといえる。

代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待されるものの、遵守費用及び行政費用が当該規制案より大きくなることから、当該規制案の方が優れているといえる。

(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化

当該規制案においても、航空身体検査証明に係る費用そのものは引き続き発生するが、若年の自家用操縦士、航空運送事業機の機長等について、有効期間が長くなることから、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するか、又は現行と同等である。一方、事業用操

	<p>縦士の一部については遵守費用が増大するものの、その数は極めて限定的である。また、行政費用についても、航空身体検査証明の有効期間が、長くなるか又は現行と変わらない者が大部分を占めることから、その更新等にかかる行政費用は、全体として減少する。</p> <p>一方、航空身体検査証明の有効期間を国際標準に準拠して年齢等に応じて設定することにより、航空の安全を引き続き確保しながら、航空会社の諸外国との競争条件を整え、我が国航空会社の国際競争力強化に資することが可能となり、また、自家用操縦士の大部分についても、航空の安全を引き続き確保しながら、航空身体検査証明にかかるコストを軽減することができる。さらに、現在、国際標準よりも有効期間が長く設定されている事業用操縦士の一部については、有効期間を国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言える。</p> <p>代替案では、航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、遵守費用・行政費用が低減する一方、疾病リスク等を踏まえて年齢等に応じて適切に有効期間を定める国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれがあり、その他の社会的費用が発生する。</p> <p>また、資格ごとに有効期間を一律に短くした場合、遵守費用・行政費用が増加する一方、有効期間が、国際標準よりも長く設定されている事業用操縦士の一部について、国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が、国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間を、さらに短くすることにより得られる便益（安全性の向上等）は極めて限定的である。</p> <p>このため、いずれの場合であっても、当該規制案の方が優れているといえる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>(1) 航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会 「今後の航空機の操縦士技能証明制度等のあり方について（中間とりまとめ）」（平成21年9月）（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国においても、准定期運用操縦士資格の導入を進めることが適当であると考えられる。また、今後の操縦士需要に対する対応を適確に図るためにも、可能な限り早期の導入を図ることが望ましい。 ・有効な技能証明を有する操縦士に対して、一定期間ごとに座学及び実地により構成される「技能講習（仮称）」の受講を義務付けることが適当と考えられる。 <p>(2) 航空身体検査証明の有効期間に関する検討会 「航空機乗組員の航空身体検査証明の有効期間の見直しについて（中間とりまとめ）」（平成21年10月）（概要抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国の航空身体検査証明の有効期間については、…（中略）…国際標準と整合させることとして差し支えないと結論。
<p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p>	<p>完全施行後概ね4年後より政策チェックアップにおいて事後評価を実施。</p>
<p>その他 （規制の有効性等）</p>	<p>航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び我が国航空会社の国際競争力の強化を図ることができることから、当該規制は有効である。</p>

	03-5253-8738 e-mail g_CAB_GIJ_JIN@mlit.go.jp	
		24 71 3 71 4 32

	21 9	
	21 10	