

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	航空法等の一部を改正する法律案
規制の名称	定期航空旅客運送事業者による航空運送事業基盤強化計画の作成及び国への届出義務、計画の実施状況等についての国への報告義務の創設(航空法第111条の8、第111条の9関係)
規制の区分	新設
担当部局	国土交通省航空局航空事業課
評価実施時期	令和3年3月8日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>【課題及びその発生原因】 航空会社の赤字経営が継続すると、機材等の供給体制の縮減により日常の社会経済活動を支える航空ネットワークの縮小につながるとともに、需要回復後の成長投資を行うことができなくなるおそれがある。 上記課題については、政府による大規模な公租公課の減免等、航空会社の経営状況の好転に資する施策を講じてきてはいるが、これらの施策の効果を最大限にするための体系的な支援体制の構築が必要である。</p> <p>【規制の内容】 定期航空旅客運送事業者は、航空運送事業基盤強化方針が定められたときは、当該方針を踏まえ、航空運送事業基盤強化計画を作成して国土交通大臣に届け出るとともに、その実施状況について国土交通大臣に報告しなければならないこととする。 なお、定期航空旅客運送事業者には、航空運送事業基盤強化計画が航空運送事業基盤強化方針に適合していないと認められる場合には、計画の変更を求めることができる。また、国土交通大臣が航空運送事業基盤強化計画の実施状況について報告を受けた場合において、航空運送事業基盤強化方針に照らして必要があると認めるときは、定期航空旅客運送事業者に対し必要な助言又は勧告が行われることとなる。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	定期航空旅客運送事業者において、新たに航空運送事業基盤強化計画を作成し届け出するための費用が発生する。また、定期航空旅客運送事業者において、航空運送事業基盤強化計画に定めた事項を実施するための費用・当該実施状況等について定期的に国へ報告する費用も発生する。
(行政費用)	国において届出を受理し、届出された航空運送事業基盤強化計画の航空運送事業基盤強化方針への適合の確認等に係る費用、航空運送事業基盤強化計画に従った措置が行われているか把握するための費用、また必要に応じて当該届出者に対して航空運送事業の経営基盤強化のための助言・勧告を行うための費用が発生する。
直接的な効果(便益)の把握	航空運送事業に甚大な影響が発生し、航空ネットワークの確保に支障を来すおそれがある場合において、本規制によって、航空会社の事業基盤強化が着実に実施されることで、安全かつ安定的な輸送が確保されるとともに、需要回復後の成長投資も確保されるという大きな効果がある。
副次的な影響と波及的な費用の把握	当該規制の新設による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。
費用と効果(便益)の関係	当該規制の新設には、定期航空旅客運送事業者における計画策定、届出の費用、当該計画が国の方針に従っているかの確認及び実施状況の把握に係る行政費用が発生する。一方、当該規制の新設は、航空会社の事業基盤強化が着実に実施されることで、安全かつ安定的な輸送が確保されるとともに、需要回復後の成長投資も確保されるという大きな効果がある。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。 これらのことから、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。
代替案との比較	航空運送事業基盤強化計画について、事前の届出及び実施状況等の報告のみを義務付け、勧告・助言制度を設けないこととする代替案が考えられるが、当該代替案は、本規制案と比べて、軽微な行政費用の削減が図れるものの、規制の主たる目的たる、定期航空旅客運送事業者が経営する航空運送事業の経営基盤強化に係る効果は限定的であり、当該規制の目的を達成するためには、本規制案が妥当である。
その他関連事項	該当なし

事後評価の実施時期等	施行から5年後(令和8年)に事後評価を実施する。
備考	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	航空法等の一部を改正する法律案
規制の名称	(1)保安検査員等の指示に対する応諾義務の新設(航空法第131条の2の3関係) (2)保安検査の受検義務の新設(航空法第131条の2の5関係) (3)預入手荷物検査の実施義務の新設(航空法第131条の2の6関係) (4)保安検査等業務に係る業務改善命令の新設(航空法第131条の2の5、第131条の2の6関係)
規制の区分	新設
担当部局	国土交通省航空局安全部安全企画課
評価実施時期	令和3年3月8日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>【規制の目的及び必要性】</p> <p>航空法においては、航行の安全を脅かす危険物の機内への持ち込みを一律に禁止しているが、とりわけハイジャックやテロの危険を除去する観点からは、空港のクリーンエリア(注)の入口に設置された検査場や航空機の機側において、旅客等がハイジャックやテロ等に用いられる可能性のある危険物等を所持していないかどうかを検知する保安検査と、スーツケース等の旅客から預けられる荷物について爆発物等が含まれていないかを検知する預入手荷物検査が極めて重要な役割を果たしている。</p> <p>(注)クリーンエリア: 航空機の客室内への持込が禁止されている物件の所持が禁止されているターミナルビルの区域。</p> <p>しかしながら、近年国内空港における保安検査において、保安検査をすり抜ける事案、旅客が保安検査員に暴力をふるう事案、機内持込制限品を検出することができず、クリーンエリア内に持ち込まれる事案などといった保安検査トラブルが発生している。</p> <p>規制を実施しない場合、保安検査員が旅客に対し毅然とした姿勢で保安検査に臨みにくい、保安検査の位置付けが分かりにくく旅客の協力を得にくい、国が保安検査の実施主体等に対し不適切な措置に係る改善の指示をすることができないといった状況が引き続き継続することになり、保安検査トラブルの解消が見込めない。</p> <p>それどころか、近年においても空港や航空機をターゲットとするテロが発生するなど国際的なテロ等の脅威が依然として厳しさを増す状況にあり、また、訪日外国人旅行者数2030年6,000万人を目指す我が国における今後の航空需要の増大等に鑑みると、このままでは保安検査トラブルの発生件数がさらに増加し、その結果、保安検査等の確実な実施に影響を与え、最悪の場合ハイジャックやテロの発生につながりかねない。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	本規制による遵守費用として、保安検査や預入手荷物検査の実施に係る費用がある。 保安検査受検の遵守義務は旅客並びに航空会社及び空港の関係者、預入手荷物実施の遵守義務は航空会社が負うことになるが、その費用は現在の運用においても生じており、その費用は航空会社と空港が負担し、一部は航空機に搭乗する際や空港を利用する際の料金として旅客に転嫁されている。 そのため、規制の新設により新たに費用が発生するわけではなく、負担は増えない。
(行政費用)	新設する規制の有効性を担保するため、保安検査員等の旅客に対する指示が適切に行われているか、保安検査や預入手荷物検査が適切に行われているかなどといったことを確認するため、実施主体等に対する報告徴収や立入検査が必要である。 保安検査等の実施主体である航空会社や空港に対する報告徴収や立入検査は従前より行われていたが、その対象に保安検査等業務の受託者である警備会社が追加されたことなどから、人員補充などといった新たな行政費用の発生が見込まれる。
直接的な効果(便益)の把握	保安検査員等の指示に対する応諾義務や保安検査等の受検義務を航空法に規定することにより、保安検査に対する旅客の認識不足や非協力的な対応が無くなり、また保安検査等の実施主体や業務受託者に対する業務改善命令により、保安検査員の手順の不徹底や保安検査員同士のコミュニケーション不足等が解消されることに伴い、保安検査の品質の向上や保安検査トラブルの減少による航空機や旅客等の安全の確保という大きな効果が見込まれる。
副次的な影響と波及的な費用の把握	保安検査等の義務が航空法に規定されることにより、旅客の保安検査に対する意識が変わり、例えば自宅出発時に手荷物内に持込制限品が含まれていないかなどの確認を行うことにより、保安検査場での制限品検出件数が減少し、その結果保安検査場の混雑緩和につながることが期待できる。
費用と効果(便益)の関係	保安検査の受検や預入手荷物検査の実施は従前より義務付けられ、遵守費用となる保安検査や預入手荷物検査の実施に係る費用についても遵守義務者が負担していることから、規制の新設に伴う新たな費用が発生し、負担が増えるわけではない。 また、行政費用についても、保安検査等の実施主体である航空会社や空港に対する報告徴収や立入検査については従前より実施されているが、その対象に保安検査等業務の受託者である警備会社が追加されることにより、人員補充などといった新たな行政費用の発生が見込まれる。 一方、効果については、ひとたびハイジャックやテロが発生した場合の影響は甚大となること、旅客が保安検査をすり抜けたり、旅客が保安検査員に暴力をふるうなどといった保安検査トラブルが減少し、保安検査の確実な実施に伴ってハイジャックやテロの危険が除去され、航空機や旅客の安全が確保されるという大きな効果がある。 以上のことを勘案すると、効果が費用を上回ると考えられ、当該規制の新設は妥当である。

代替案との比較	危険物所持制限区域に立ち入る前の保安検査と航空機に搭乗する前の保安検査の対象者を、旅客に限定することを代替案が考えられるが、当該代替案は、本規制案と比べて、費用の面では同一であるが、仮に空港従業員が誤って持ち込んだ持込制限品を旅客が取得した場合、保安検査トラブル発生時の影響と同様、当該区域内や駐機中の航空機内にいる全ての旅客の保安検査をやり直す必要が生じるため、効果は限定的であることから、当該規制の目標を達成するためには、当該規制案が妥当である。
その他関連事項	本規制の新設にあたり、航空分野、セキュリティ分野、法律分野、利用者分野、労働者分野に関する有識者や、航空会社、空港会社、検査会社等の実務者からなる「保安検査に関する有識者会議」を令和2年6月から5回にわたり開催し、保安検査に関する制度的な見直しを含めた方策について検討が重ねられ、令和3年2月に中間とりまとめを行った。
事後評価の実施時期等	施行から5年後(令和8年)に事後評価を実施する。
備考	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	航空法等の一部を改正する法律案
規制の名称	(1)無人航空機の機体の安全性の担保に関する制度の創設(航空法第132条の13～第132条の39関係) (2)無人航空機の操縦者の技能の担保に関する制度の創設(航空法第132条の40～第132条の84関係) (3)無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直し(航空法第132条の85～第132条の87関係) (4)無人航空機の運航管理に関する制度の創設(航空法第132条の88～第132条の92関係)
規制の区分	(1)(2)(4)新設、(3)緩和
担当部局	国土交通省航空局安全部安全企画課
評価実施時期	令和3年3月8日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>【規制の目的及び必要性】 無人航空機の利活用が急速に進むなか、今後は、物流等の分野においてこれまで以上に幅広い用途での活用が期待されており、このためには、現行の制度では認めていない第三者上空を飛行することを前提とする、有人地帯での補助者なし目視外飛行(以下「レベル4」という。)の実現が必要不可欠である。 レベル4を実現するため、以下の規制の見直しを実施することとする。</p> <p>【規制の内容】 (1)無人航空機の機体の安全性の担保に関する制度の創設 無人航空機の機体の安全性について検査を行い、安全基準に適合すると認めるときは、機体認証を行うとともに、当該検査を効率的に行う等の観点から、量産機については、無人航空機の型式について、安全基準及び均一性基準(無人航空機の均一性を担保するための基準)に適合していると認めるときは、型式認証を行い、機体認証に係る検査を省略する制度を創設する。 (2)無人航空機の操縦者の技能の担保に関する制度の創設 無人航空機を操縦する者として必要な知識及び能力を有するかどうかについて試験(身体検査、学科試験及び実地試験)を行い、これらを有していると判定する場合は、技能証明を行う制度を創設する。 (3)無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直し (1)により安全性が担保された無人航空機を(2)により適切な知識及び能力を有することが担保された者が操縦し、(4)の運航管理に関する制度を遵守する場合においては、一部の飛行を除いて飛行毎の許可・承認を不要とする措置を講ずることとする。 (4)無人航空機の運航管理に関する制度の創設 無人航空機を飛行させる者に対して、特定飛行を行う場合における飛行計画(飛行を行う日時、経路等)の通報、飛行日誌の作成を義務付けるとともに、事故を起こした場合における負傷者の救護及び国土交通大臣への報告を義務付けることとする。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	(1)(2) ①機体認証等を受ける者において、これらの認証の申請及び検査の受験に係る費用 ②技能証明を受ける者において、試験の申請及び受験、講習の申請及び受講、又は更新の申請及び更新講習の受講に係る費用 ③①②の申請に際して支払う手数料
(行政費用)	(3)無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直し 一部の飛行を除き、これまで個別の許可・承認に要した費用の削減
直接的な効果(便益)の把握	(1)(2)(4) ・更なる無人航空機の利活用の推進及び貨物輸送、インフラ点検等の様々な分野における人手不足の課題の解消等 ・無人航空機の機体の安全性及び操縦者の技能等の担保による、事故等の発生の防止 (3)一部の飛行を除いて飛行毎の許可・承認を不要とすることによる遵守費用及び行政費用の削減
副次的な影響と波及的な費用の把握	貨物輸送、インフラ点検等の様々な分野における新たなサービスの創出による利便の向上
費用と効果(便益)の関係	本規制案の導入により、遵守費用については、発生するが軽微であり、行政費用については、それぞれの業務に係る人件費が申請件数に応じて発生する。しかしながら、その効果については、レベル4実現による貨物輸送やインフラ点検の人手不足の解消や新たなサービスの実現、事故等が生じた場合は、人を死傷させ、また、物件を損壊するような事態の発生を防止すること、現行制度で必要であった飛行毎の許可・承認について、一部の飛行を除いて不要となることによる行政費用の大幅な削減及び無人航空機の更なる利活用の推進が期待される。これらのことから、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。

代替案との比較	第三者上空の飛行及び現行の制度において飛行毎の許可・承認を経て認めている飛行の全てについて、飛行毎の許可・承認にて機体の安全性及び操縦者の技能の確認を行うこととする代替案が考えられるが、当該代替案は、当該規制案に比べ遵守費用、行政費用とも過大な費用が発生し、効果も見込まれないため、当該規制案が妥当である。
その他関連事項	規制案の方針については、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会において検討が行われ、同協議会において、「小型無人機の有人地帯での目視外飛行実現に向けた制度設計の基本方針(令和2年3月31日。以下「基本方針」という。)」が策定されたところ。 当該基本方針に基づき、無人航空機の有人地帯における目視外飛行(レベル4)の実現に向けた検討小委員会において、具体的な規制案の検討が行われ
事後評価の実施時期等	施行から5年後に事後評価を実施する。
備考	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	航空法等の一部を改正する法律案
規制の名称	事故等調査のための処分対象の追加(運輸安全委員会設置法第18条関係)
規制の区分	拡充
担当部局	国土交通省運輸安全委員会事務局総務課
評価実施時期	令和3年3月8日
規制の目的、内容及び必要性等	無人航空機に係る事故等調査を行うために必要があると認めるときは、無人航空機の利用者若しくは飛行を行う者又は無人航空機の設計、製造、整備、改造若しくは検査をする者等に対し、報告徴収等の処分を行うことができること等の措置を講ずることにより、同種事故等の防止につなげる。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	当該規制拡充に関し、無人航空機の利用者等が報告徴収等を受けるための遵守費用が発生する。なお、当該規制拡充の遵守費用は、規制拡充の対象となる事故等の関係者が関係する調査に係る時間等が異なるため、費用を定量的に把握することは困難である。
(行政費用)	当該規制拡充に係る行政費用として、運輸安全委員会の調査官が事故等現場において報告徴収等の処分を行うための費用が発生するが、その費用自体は軽微であると想定される。
直接的な効果(便益)の把握	無人航空機に係る事故等が発生した場合には、無人航空機の利用者等に対し、報告徴収等の処分を行うことにより、無人航空機に係る事故等の原因を究明するための調査を十分に行うことができ、事故等の防止及び事故が発生した場合における被害の軽減につながるという大きな効果が期待される。なお、効果は事故等ごとに異なることから、効果の定量的把握は困難である。
副次的な影響と波及的な費用の把握	当該規制の拡充による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。
費用と効果(便益)の関係	当該規制の拡充には、無人航空機の利用者等が報告徴収等を受けるための遵守費用及び運輸安全委員会の調査官が事故等現場において報告徴収等の処分を行うための行政費用が発生する。一方、当該規制の拡充は無人航空機に係る事故等の原因を究明するための調査を十分に行うことができ、事故等の防止及び事故が発生した場合における被害の軽減につながるという大きな効果が期待される。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。これらのことから、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の拡充は妥当である。
代替案との比較	処分の範囲を限定することも考えられるが、その場合には十分な調査を行うことができず、事故等の防止及び事故が発生した場合における被害の軽減につなげるという効果の発生は限定的となるため、本規制拡充案が妥当である。
その他関連事項	—
事後評価の実施時期等	当該規制拡充については、航空法等の一部を改正する法律案附則第12条において法施行後5年経過時に見直す旨が規定されているため、施行から5年後(令和8年)に事後評価を実施する。
備考	