

規制の事前評価書

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：認定航空運送事業者に対する特例措置（航空法第 131 条の 2 の 9（新設）関係）

規制の区分：新設、改正（拡充、**緩和**）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課・航空戦略室

評価実施時期：令和 4 年 2 月 2 8 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

近年、脱炭素化に向けた世界的な潮流が高まっており、我が国においても、2050 年カーボンニュートラル宣言がなされる等、我が国全体で脱炭素化に向けた動きが加速化している。

また、航空分野においても、2010 年の国際民間航空機関（ICAO）の総会において、「燃費効率を毎年 2%改善」「2020 年以降 CO2 の総排出量を増加させない」とのグローバル削減目標が決定されており、目的達成手段として、①新技術の導入、②運航方式の改善、③持続可能な航空燃料（SAF）の活用、④市場メカニズム活用の検討（炭素クレジットの購入）が掲げられているところ。このうち、③SAF の活用や④市場メカニズム活用については、2016 年の ICAO 総会において、制度の導入と具体的内容（CORSIA）が採択され、2021 年より、SAF の活用や炭素クレジットの購入等により 2019 年からの CO2 排出量の増加分を削減することとされているところ。

この点、新型コロナウイルス感染症の影響により航空需要は大きく落ち込み、2021 年においては 2019 年の CO2 排出量を上回らない見込みであるものの、2023 年には国際線の需要が 2019 年並みに回復すると予想されていることから、環境に配慮された新たな航空機の型式の導入や SAF の活用等、本邦航空運送事業者における CO2 排出量削減のための対策が急務となっている。仮に本邦航空運送事業者の対応が遅れてしまった場合、航空分野における脱炭素化が達成できなくなるのみならず、SAF の混合を義務化した国等の空港に本邦航空運送事業者が就航できなくなるおそれもあり、結果として我が国航空会社の国際競争力の低下に繋がる可能性がある。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

○課題及びその発生原因

航空運送事業については、上記の通り、ICAO のグローバル目標の決定や、CO2 排出量削減に向けた制度の導入と具体的内容（CORSIA）の採択など、国際的な動きを踏まえ、脱炭素化を強力に推進する必要があることから、航空運送事業者において、中長期的な計画のもと、計画的な投資を進めることが必要不可欠である。

一方で、現行の航空法の規定においては、本邦航空運送事業者が脱炭素化に向け、脱炭素化に資する新たな型式の航空機の導入や、国際線で使用する航空機の型式の変更等の取組みを行う場合には、国土交通大臣に対し、個別に事業計画の変更に係る手続き及びその認可を受ける必要がある。当該手続きに関しては、認可の申請から認可がなされるまでに数か月要する事例も存在するなど、内容によっては相当程度の時間を要することになるほか、認可の申請に要する事務も含めれば、航空運送事業者の事務負担は相当に大きなものとなり得ることから、手続きの合理化を図り、航空運送事業者による脱炭素化に係る措置の円滑な実施を可能とする必要がある。

○規制緩和の内容

本邦航空運送事業者が、単独で又は共同で、航空運送事業の脱炭素化の推進を図るための計画である「航空運送事業脱炭素化推進計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けられる制度を創設することとし、当該認定を受けた本邦航空運送事業者は、事業計画の変更に係る国土交通大臣の認可及び軽微な変更に係る国土交通大臣への届出をしたものとみなす特例措置を講ずることとする。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

遵守費用として、航空運送事業者において、航空運送事業脱炭素化推進計画を作成し、国土交通大臣の認定を取得するための費用が発生する。当該認定を受ける計画に記載される航空分野の脱炭素化のための事業の内容・規模は、取組みの具体的な内容や航空運送事業者の体制等によって大きく異なるため、定量的に把握することは困難であるが、例えば、航空運送事業脱炭素化推進計画の作成等に係る事務を行うのに従業員5人、書類作成に49時間30分、書類提出に30分（合計50時間）要すると仮定した場合、事業計画の変更認可等に係る申請に要する費用は679,500円と想定される（※）。

・平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）＝（担当者の時給）

4,849,000÷1,784÷2,718

・（担当者の時給（円））×（変更認可に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝事業計画の変更認可に係る申請に要する費用（円）

2,718×50×5＝679,500（円）

※給与額及び労働時間の出典は次の通りであり、以下の記載において同様である。

平均給与額：民間給与実態統計調査（国税庁、平成27年）

年間総労働時間：労働統計要覧（厚生労働省、平成27年）

なお、本規制緩和は、事業者が脱炭素化に向けた取組みに関し、国土交通大臣の計画の認定を受けられる制度を創設し、認定を受けた場合には手続きが緩和されるという措置を講ずるものであり、認定を取得するかどうかは事業者の判断に委ねられることから、認定取得のための費用は過度な負担とは言えないものと考えられる。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制緩和は、国土交通大臣の認定を受けた航空運送事業脱炭素化推進計画に記載される事業を実施するために必要となる事業計画の変更認可について、当該認可を受けたものとみなすものである。

したがって、今般の規制緩和に伴い新たに発生する事務としては、「計画の認定」に係る事務が想定されるが、従前より事業計画の変更認可を行ってきており、審査項目として新たに追加される事項は特段想定されないことから、行政費用の増加は僅少であると想定される。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

今般の特例措置を講じることにより、国土交通大臣の認定を受けた航空運送事業脱炭素化推進計画に記載される航空分野の脱炭素化のための事業を遂行する際に、事業計画の変更認可に係る事務手続きの合理化が図られ、当該認定を受けた計画を実施する「認定航空運送事業者」の円滑かつ迅速な取組みが実現する。それによって、航空分野における CO2 削減の取組を加速化させ、国際的な枠組みにおける要請にも着実に対応することが可能となり、本邦航空会社の国際競争力の維持にも資するものである。

なお、その効果については、当該計画を作成し認定を受ける脱炭素化事業の内容・規模によって異なり、また、上記の通り、各事業者のみならず、航空分野全体の脱炭素化に波及するものであるため、定量的に把握することは困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記の通り、便益については定量化が困難であるため、金銭価値化して把握することも困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

当該規制緩和により、国土交通大臣の認定を受けた航空運送事業脱炭素化推進計画に記載される事業を行う認定航空運送事業者において、当該事業の開始時における事業計画の変更認可等に係る申請に要する費用が不要となる。

なお、事業計画の変更認可等に係る費用については、当該事業計画の変更を行おうとする本邦航空運送事業者の事業規模や計画の変更内容によって異なるため、その金額を一律に定量化することは困難であるが、例えば、事業計画の変更認可に係る申請を行うのに従業員 10 人、書類作成に 99 時間 30 分、書類提出に 30 分（合計 100 時間）要すると仮定した場合、事業計画の変更認可等に係る申請に要する費用は 2,718,000 円と想定され、当該規制緩和により、この費用が削減される。

・ 平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模 30 人以上）＝（担当者の時給）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718$

・(担当者の時給(円)) × (変更認可に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 事業計画の変更認可に係る申請に要する費用(円)

$2,718 \times 100 \times 10 = 2,718,000$ (円)

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

航空運送事業脱炭素化推進計画に記載の事業の実施にあたり、事業計画の変更認可等に係る事務手続きが合理化され、認定航空運送事業者による脱炭素化のための取組みが円滑かつ迅速に行われることとなり、航空分野のみならず我が国全体における 2050 年カーボンニュートラル目標の実現にも寄与する。

5 費用と効果(便益)の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果(便益)の関係を分析し、効果(便益)が費用を正当化できるか検証

- ③ 金銭価値化した費用と便益を推計して、費用と便益の関係を分析する費用便益分析

当該規制緩和によって、一定の遵守費用が発生し、行政費用は発生するが僅少である。

他方で、当該規制緩和により、国土交通大臣の認定を受けた航空脱炭素化推進計画に記載される航空分野の脱炭素化のための事業を遂行する際に、事業計画の変更認可に係る事務手続きの合理化が図られ、認定航空運送事業者の円滑かつ迅速な取組みが可能となる。それによって、航空分野における CO2 削減の取組みの加速化、本邦航空会社の国際競争力の維持にも資するものである。副次的な影響及び波及的な影響としては、航空分野のみならず我が国全体における 2050 年カーボンニュートラル目標の実現にも寄与する。

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、当該規制緩和は妥当である。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果(便益)の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

○代替案の内容

航空運送事業脱炭素化推進計画に記載される事業を実施する本邦航空運送事業者に対する事業計画の変更認可等に係る特例措置は講じるが、当該特例措置の条件として、国土交通大臣による航空運送事業脱炭素化推進計画の認定ではなく、事前届出をを求めることを代替案とする。

○費用

・ 遵守費用

航空運送事業脱炭素化推進計画の作成に係る費用は変わらないものの、国土交通大臣の認可を受けるための申請に要する費用は不要となるため、規制緩和案に比して遵守費用は軽減される。

・ 行政費用

航空運送事業脱炭素化推進計画の認定に関する費用が不要となるため、規制緩和案に比して行政費用は軽減される。

○効果（便益）

代替案は、航空運送事業脱炭素化推進計画に記載される事業を実施する本邦航空運送事業者において、規制緩和案に比して、脱炭素化のための取組みに関し、より一層手続が簡素化されるという効果が期待できる。

他方、規制緩和案においては、国土交通大臣の認定に係る審査過程の中で、国土交通大臣が定める「航空脱炭素化推進基本方針」に適合するものであること、円滑かつ確実に実施されると見込まれるものであること、航空の安全の確保に支障を及ぼすことがないことを当該認定の要件としていたところ、代替案においては、本邦航空運送事業者から提出される航空運送事業脱炭素化推進計画がこれらの基準等に適合していることについての法的担保が得られなくなる。

代替案において、仮に国土交通大臣の認定を受けずに計画に記載される事業を実施した結果として、必ずしも航空脱炭素化推進基本方針の趣旨に合致しない取組みや、実現性が不確実な取組みが行われた場合、脱炭素化に資する効果は限定的となる。

○副次的な影響及び波及的な影響

国土交通大臣の認定を受けずに計画される事業を実施した結果として、航空の安全に支障を及ぼすおそれのある取組みが実施される可能性も考えられ、その場合には、航空機の航行に起因する事故等が発生するなど、極めて大きな負の影響が生じると想定される。

○費用と効果（便益）の比較

代替案においては、規制緩和案に比して遵守費用及び行政費用ともに費用が減少する。他方で、代替案の効果は限定的であり、代替案においては大きな負の影響が生じるおそれがある。

○規制緩和案と代替案の比較

代替案では効果の発生が限定的であり、副次的な負の影響の発生が懸念されることから、今般の法改正における目的の達成のためには、規制緩和案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

当該規制緩和については、規制の検討段階において、有識者、航空運送事業者、関係省庁等の関係者による議論の場として、「航空機運航分野における CO2 削減に関する検討会」を令和3年

3月から同年12月まで計4回開催し、同月に「航空の脱炭素化推進に係る工程表」をとりまとめた。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制緩和については、航空法等の一部を改正する法律案附則第4条において、法施行後5年経過時に見直す旨を規定することとしていることから、施行後5年が経過した時点（令和9年）において事後評価を実施する。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

認定航空運送事業者への聞き取り等によって、費用、効果及び間接的な影響を把握する。

規制の事前評価書

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：認定空港管理者に対する特例措置（空港法第 27 条（新設）及び第 28 条（新設）関係）

規制の区分：新設、改正（拡充、**緩和**）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課・空港計画課・空港技術課

評価実施時期：令和 4 年 2 月 2 8 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

近年、脱炭素化に向けた世界的な潮流が高まっており、我が国においても、2050 年カーボンニュートラル宣言がなされる等、我が国全体で脱炭素化に向けた動きが加速化している。

また、航空分野においても、2010 年の国際民間航空機関（ICAO）の総会において、「燃費効率を毎年 2%改善」「2020 年以降 CO2 の総排出量を増加させない」とのグローバル削減目標が決定されており、目的達成手段として、①新技術の導入、②運航方式の改善、③持続可能な航空燃料（SAF）の活用、④市場メカニズム活用の検討（炭素クレジットの購入）が掲げられているところであるほか、空港施設については地球温暖化対策計画の中期目標である 2030 年度までに CO2 排出量▲46%（対 2013 年度比）の内数としてカウントされており、対策を講じる必要がある。

このうち、航空機からの CO2 排出量には、駐機中・地上走行中の航空機からのものも含まれているところ、このような CO2 の削減には、空港において地上電源設備を導入したり、誘導路を新設したりすることが効果的である。また、空港施設からの排出量を減らすためには、例えば航空灯火の LED 化といった施策も有効である。

更に将来的には、脱炭素化のための体制が確立していない空港においては、脱炭素化に積極的な外国航空会社が就航しなくなるというおそれもあることから、航空分野における脱炭素化の取組みだけでなく、空港分野における脱炭素化の取組みも併せて我が国として航空の脱炭素化を推し進めていく必要がある。仮に我が国における空港管理者の対応が遅れてしまった場合、空港分野における脱炭素化が達成できなくなるのみならず、CO2 排出削減に係る取組みを世界に先駆けて行っている欧州に比較し、我が国航空分野の国際競争力の低下に繋がることとなる。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

○課題及びその発生原因

航空分野全般の脱炭素化のため、航空運送事業者のみならず、空港管理者においても脱炭素化の取組を促進する必要があり、各空港の特性に応じ、再生可能エネルギーの利用や省エネルギーに資する取組を計画的に進めていく必要がある。

一方で、現行の空港法の規定においては、空港等の設置者等は、当該施設について航空の安全のため特に重要な変更を加えるときは国土交通大臣の許可を受けなければならないこととされており、誘導路の短縮・効率化のほか、空港内の敷地や空港ビル、駐車場等を活用した太陽光発電の実施等、再生可能エネルギーの利用や省エネルギーに資する取組を行うにあたり、これらの実施が「航空の安全のため特に重要な変更」に該当する場合には、当該施設の変更に係る国土交通大臣の許可を受ける必要があり、当該手続きに時間を要することから、迅速な取組が難しい状況にある。さらに、空港の脱炭素化に資する事業として、空港内に所在する行政財産を有効活用し、土地や建物内、建物の壁及び屋根に太陽光パネルを設置して太陽光発電を行うことが考えられるが、国有財産法上、行政財産の貸付けには制限があり、現状では、行政財産を活用した脱炭素化の取組が十分に実施できない。

○規制緩和の内容

国土交通大臣以外の空港管理者が、空港の脱炭素化の推進を図るための計画である「空港脱炭素化推進計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けられる制度を創設することとし、当該認定を受けた空港管理者は、当該計画に従って事業を実施するため許可を受けなければならない行為を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けたものとみなす特例措置に加え、認定空港脱炭素化推進計画に定められた脱炭素化のための事業を実施する者に、国有財産法上の行政財産の貸付けを特例的に認める措置を講ずることとする。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

遵守費用として、空港管理者において、空港脱炭素化推進計画を作成し、国土交通大臣の認定を取得するための費用が発生する。当該認定を受ける計画に記載される空港分野の脱炭素化のための事業の内容・規模は、取組の具体的な内容や空港管理者の体制等によって大きく異なるため、定量的に把握することは困難であるが、例えば、空港脱炭素化推進計画の作成等に係る事務を行うのに従業員5人、書類作成に49時間30分、書類提出に30分（合計50時間）要すると仮定した場合、事業計画の変更認可等に係る申請に要する費用は679,500円と想定される（※）。

・ 平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）＝（担当者の時給）

4,849,000÷1,784≒2,718

・（担当者の時給（円））×（変更認可に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝事業計画の変更認可に係る申請に要する費用（円）

2,718×50×5＝679,500（円）

※給与額及び労働時間の出典は次の通りであり、以下の記載において同様である。

平均給与額：民間給与実態統計調査(国税庁、平成 27 年)

年間総労働時間：労働統計要覧(厚生労働省、平成 27 年)

なお、本規制緩和は、空港管理者が脱炭素化に向けた取組みに関し、国土交通大臣の計画の認定を受けられる制度を創設し、認定を受けた場合には手続の緩和や行政財産の貸付けが受けられるという措置を講ずるものであり、認定を取得するかどうかは事業者の判断に委ねられることから、認定取得のための費用は過度な負担とは言えないものと考えられる。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制緩和は、国土交通大臣の認定を受けた空港脱炭素化推進計画に記載される事業を実施するために必要となる施設変更の許可について、当該許可を受けたものとみなすことに加え、国有財産法上の行政財産の貸付けの特例を認めるものである。

したがって、今般の規制緩和に伴い新たに発生する事務としては、「計画の認定」に係る事務が想定されるが、従前より施設変更の認可を行ってきており、審査項目として新たに追加される項目は特段想定されないことから、行政費用の増加は僅少であると想定される。

3 直接的な効果(便益)の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

今般の特例措置を講じることにより、国土交通大臣の認定を受けた空港脱炭素化推進計画に記載される空港分野の脱炭素化のための事業を遂行する際に、施設変更の許可に係る事務手続きの合理化が図られ、認定を受けた計画を実施する空港管理者の円滑かつ迅速な取組みが実現する。さらに、従来借りることのできなかつた行政財産について、特例的に貸付けを受けられることとなるので、空港内の土地のほか、建物の屋根や壁を含め、空港内に所在する行政財産を有効に活用した太陽光発電の実施等の脱炭素化事業が可能となる。それによって、空港分野における脱炭素化の取組みを推し進め、脱炭素化に向けた国際的な潮流の中で、我が国航空分野の国際競争力を維持することにも資するものである。

なお、その効果については、当該計画を作成し認定を受ける脱炭素化事業の内容・規模によって異なり、また、上記の通り、各空港管理者のみならず、航空分野全体の脱炭素化に波及するものであるため、定量的に把握することは困難である。

⑥ 可能であれば便益(金銭価値化)を把握

上記の通り、便益については定量化が困難であるため、金銭価値化して把握することも困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

当該規制緩和により、国土交通大臣の認定を受けた空港脱炭素化推進計画に記載される事業を行う認定空港管理者において、当該事業の開始時における施設変更の許可に係る申請に要する費

用が不要となる。

なお、施設変更の許可に係る費用については、当該施設変更を行おうとする空港管理者の事業規模や施設の変更内容によって異なるため、その金額を一律に定量化することは困難であるが、例えば、施設変更の許可に係る申請を行うのに職員 10 人、書類作成に 99 時間 30 分、書類提出に 30 分（合計 100 時間）要すると仮定した場合、施設変更の許可に係る申請に要する費用は 2,718,000 円と想定され、当該規制緩和により、この費用が削減される。

・ 平均給与額（年間） ÷ 年間総労働時間（事業所規模 30 人以上） = （担当者の時給）

4,849,000 ÷ 1,784 = 2,718

・ （担当者の時給（円）） × （施設変更許可に要する時間（時間）） × （担当者の人数） = 施設変更の許可に係る申請に要する費用（円）

2,718 × 100 × 10 = 2,718,000（円）

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

空港脱炭素化推進計画に記載の事業の実施にあたり、施設変更の許可に係る事務手続きが合理化され、さらに国有財産法上の行政財産の使用に係る特例が措置されることにより、認定空港管理者による脱炭素化の取組みが円滑かつ迅速に行われることとなり、航空分野のみならず我が国全体における 2050 年カーボンニュートラル目標の実現にも寄与する。

5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

当該規制緩和によって、一定の遵守費用が発生し、行政費用は発生するが僅少である。

他方で、当該規制緩和により、国土交通大臣の認定を受けた空港脱炭素化推進計画に記載される空港分野の脱炭素化のための事業を遂行する際に、施設変更の許可に係る事務手続きの合理化が図られることに加え、国有財産法上の行政財産の使用に係る特例が措置されることにより、認定空港管理者の円滑かつ迅速な取組みが可能となる。それによって、空港における CO2 削減の取組みの加速化、我が国航空分野の国際競争力の維持にも資するものである。副次的な影響及び波及的な影響としては、航空分野のみならず我が国全体における 2050 年カーボンニュートラル目標の実現にも寄与する。

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、当該規制緩和は妥当である。

6 代替案との比較

⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

○代替案の内容

空港脱炭素化推進計画に記載される事業を実施する空港管理者に対する施設変更の許可に係る特例措置は講じるが、当該特例措置の条件として、国土交通大臣による空港脱炭素化推進計画認定ではなく、事前届出を求めることを代替案とする。

○費用

・ 遵守費用

空港脱炭素化推進計画の作成に係る費用は変わらないものの、国土交通大臣の認可を受けるための申請に要する費用は不要となるため、規制緩和案に比して遵守費用は軽減される。

・ 行政費用

空港脱炭素化推進計画の認定に関する費用が不要となるため、規制緩和案に比して行政費用は軽減される。

○効果（便益）

代替案は、空港脱炭素化推進計画に記載される事業を実施する空港管理者において、規制緩和案に比して、脱炭素化のための取組みに関し、より一層手続が簡素化されるとともに、より容易に行政財産の貸付けを受けられるという効果が期待できる。

他方、規制緩和案においては、国土交通大臣の認定に係る審査過程の中で、空港法に規定する空港の設置及び管理に関する基本方針及び航空法に規定する「航空脱炭素化推進基本方針」に適合するものであること、円滑かつ確実に実施されると見込まれるものであること、当該空港における航空の安全の確保に支障を及ぼすことのないことを当該認定の要件としていたところ、代替案においては、空港管理者から提出される空港脱炭素化推進計画がこれらの基準等に適合していることについての法的担保が得られなくなる。

代替案において、仮に国土交通大臣の認定を受けずに計画に記載される事業を実施した結果として、必ずしも航空脱炭素化推進基本方針の趣旨に合致しない取組みや、実現性が不確実な取組みが行われた場合、脱炭素化に資する効果は限定的となる。

○副次的な影響及び波及的な影響

国土交通大臣の認定を受けずに計画される事業を実施した結果として、航空の安全に支障を及ぼすおそれのある取組みが実施される可能性も考えられ、その場合には、航空機の航行に起因する事故等が発生するなど、極めて大きな負の影響が生じると想定される。

○費用と効果（便益）

代替案においては、規制緩和案に比して遵守費用及び行政費用ともに費用が減少する。他方で、代替案の効果は限定的であり、代替案においては大きな負の影響が生じるおそれがある。

○規制緩和案と代替案の比較

代替案では効果の発生が限定的であり、副次的な負の影響の発生が懸念されることから、今般の法改正における目的の達成のためには、規制緩和案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

当該規制緩和については、規制の検討段階において、有識者、空港関連事業者、地方公共団体、関係省庁等の関係者による議論の場として、「空港分野における CO2 削減に関する検討会」を令和3年3月から令和4年2月まで計4回開催し、同月に空港の脱炭素化推進に係る工程表をとりまとめた。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制緩和については、航空法等の一部を改正する法律案附則第4条において、法施行後5年経過時に見直す旨を規定することとしていることから、施行後5年が経過した時点（令和9年）において事後評価を実施する。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

認定空港管理者への聞き取り等によって、費用、効果及び間接的な影響を把握する。