

航空安全の規制緩和について

平成23年12月6日

大上 二三雄

そもそも我が国の規制・制度に関しては、行政による詳細なチェックを前提とした事前裁量の途上国型であったが、1990年代後半より事後評価型への転換が広く謳われるようになり、平成16年3月19日にはその方向性を明確に規定した「規制改革・民間開放推進3カ年計画」が閣議決定されている。

しかし、法律や政令など膨大な項目を含む我が国行政の規制・制度に於いて、その個別項目における改訂は遅々として進まず、航空を始めとした運輸行政を含めて全般的に未だ途半ばなりとの印象を、規制・制度改革分科会の全ての委員は強く抱いている。

今般、航空局は「集中改革期間」として自ら積極的に改革に取り組むと聞いている。このような自主的な取り組みは非常に素晴らしいことなので、この機会に是非、現行の規制・制度を前提に検討するのではなく、一步進んでこのような視点での規制・制度の在り方そのもの見直しも、積極的に検討してほしい。

また、諸外国の状況など調査が必要な事項については、第2回検討会までに調べていただいた上で、原則として年度内に結論を出せるよう、スピード感をもって進めていただきたい。

以下、今後の検討にあたって参考になるであろう規制・制度の在り方について示すので、参考にしていただきたい。

◎規制・制度の在り方に係る論点

(平成22年6月15日 規制・制度改革分科会第一次報告書より抜粋)

<改革のための基本原則>

「サンセット原則」

定義：一定年限が経過した規制・制度については、必ず継続や改革の可否等を検討するプロセスを経ることとする。

「整合性（合理性）原則」

定義：規制・制度は、特定の政策目的に対する政策手段という関係にあり、目的と手段の整合性、合理性が担保されていなければならない。

「ネットベネフィット原則」

定義：規制・制度に留まらず、いかなる政策にもプラス面（メリット）とマイナス面（デメリット）が共存している。そうした観点から言えば、規制・制度のプラス面、マイナス面を総合的に評価し、ネットベネフィットが確保されるような内容でなければ、当該規制・制度は存続の合理性に欠ける蓋然性が高い。

「国際標準原則」

定義：各般の規制・制度について、国際標準的な規格や内容が明確に定まっているものに関しては、それに準拠することが必要である。もっとも、その場合でも、国内事情を十分に勘案することが前提となる。国際標準の名の下に特定のステークホルダーの利益に資する内容が規定されることもあることから、「整合性原則」や「ネットベネフィット原則」との平仄を図らなくてはならない。

この原則は、今回の航空局における検討に於いて、以下のように解釈される。

「サンセット原則」

→ 航空輸送に関する近年の技術進歩を考慮し、制定より20年以上が経過し、その間全く見直されていない規制・制度に関しては、原則、見直しの対象とする。

「整合性（合理性）原則」

→ 規制・制度の目的合理性に関して十分に説明できないものは、見直しの対象とする。

「ネットベネフィット原則」

→ 規制・制度に係るコストに対して、得られるベネフィットが極めて小さい、あるいはマイナスのものが有れば、見直しの対象とする。

「国際標準原則」

→ 理由が説明出来ない日本独自の規制・制度に関しては、国際的な規格や内容に準拠する方向で、見直しの対象とする。

今回提起されている129項目に関して、「サンセット原則」に関する検討は、別途事務局の整理を待ちたい。それ以外の原則に関しては、以下、当方の判断でその一部の幾つかを例示的に整理したので、参考にされたい。

「整合性原則」

- ① 航空局への手続などの制度が重複しているもの
 - ・ 項目18（整備規程と業務規程） など
 - 現行制度内での簡略化により早急に対応することも大事だが、そもそも制度全体の枠組を見直すべきではないのか。特に、制度設計に当たっては、制度の利用者である事業者本位の視点を持つべきではないか。
- ② 我が国が航空機製造国ではないことに起因するもの
 - ・ 項目32（新造機空輸時の証明書原本搭載義務） など
 - 基準を欧米諸国並みに緩和することは勿論のこと、航空機製造国ではないという我が国固有の事情に配慮し、必要に応じて更なる緩和を検討すべきではないか。
- ③ プロセスが二重管理となっているもの
 - ・ 項目53（整備士資格について） など
 - 航空産業の成熟化に伴い、整備認定事業場と整備士国家資格の二重管理は、見直すべき時期に来ているのではないか。
- ④ 現場における運用が一貫していない、もしくは一貫していないような誤解を与えてしまっていると思われるもの
 - ・ 項目19（妥当性の確認） など
 - 現場における運用を徹底するとともに、取扱方法、その理由などについて可能な限り文書化すべき。また、運用に疑義があった場合には「目安箱」により迅速に対応すべき。

「ネットベネフィット原則」

- ① 形式的な手続に時間を要するというもの
 - ・ 項目84（技能証明の発行） など
 - 特に上記の例では、合格時点で実質的には問題ないことが確認できているはずであり、認定書の発行を待たない制度設計ができないのか。
 - 上記のほか、制度論としては必要であっても、（形式的な書面審査しか行っていないなど、）実質的な意義の薄い手続制度については、重点的に合理化すべき。

- ② 認可制度などにおいて詳細についてまで国が確認（変更の認可などを含む。）することとしているもの
- ・ 項目17（認定事業場の業務規程の変更認可） など
- 認可などが必要な事項は最小限にとどめ、監査等により事後チェックを行うなど、事業者の責任による自主的な管理を促すべき。
- ③ 我が国が航空機製造国ではないことに起因するもの（再掲）
- ・ 項目32（新造機空輸時の証明書原本搭載義務） など
- 基準を欧米諸国並みに緩和することは勿論のこと、航空機製造国ではないという我が国固有の事情に配慮し、必要に応じて更なる緩和を検討すべきではないか。
- ④ プロセスが二重管理となっているもの（再掲）
- ・ 項目53（整備士資格について） など
- 航空産業の成熟化に伴い、整備認定事業場と整備士国家資格の二重管理は、見直すべき時期に来ているのではないか。

「国際標準原則」

- ① 海外で認定された資格等の同等認定について
- ・ 項目85（ライセンス等に関する2国間取り決め） など
- 現在の進捗状況や今後の進め方を明らかにすべきではないか。
- 2国間取り決めについては、交渉の感触が思わしくない場合には、一方的な承認に目標を切り替えるなど、事業者の要望に応えるべく対応してほしい。
- ② 欧米諸国の制度との詳細にわたる比較検討が必須であると思われるもの
- ・ 項目1（連続式耐空証明） など
- 法律などにおける規定はもちろんのこと、運用レベルまで含め、規制の程度が同じなのか、規制を受けることになる事業者目線で検証すべき。

以上