

# 規制の事前評価書

法律又は政令の名称：航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設（第13条の4関係）

(2) 修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化（第17条、第18条関係）

(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化（第16条第1項関係）

(4) 装備品に係る規制の合理化（第16条第2項関係）

(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（第14条、第14条の2関係）

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（第20条、第104条関係）

(7) 無人航空機に関する規制の拡充（第132条の2、第134条関係）

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：国土交通省航空局安全部

評価実施時期：平成31年3月7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）

(1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設

- 国際民間航空条約上、航空機には耐空性基準に適合しない事態等（以下「不具合」という。）が発生することを念頭に、設計国に対し不具合情報の収集等を義務付けており、また、外国製航空機の事例からも、今後、新たに国産航空機が就航した後は当該航空機に不具合が発生することが想定され、型式証明保有者に対しこれらの不具合情報の収集及び報告義務を創設しない場合には、国産航空機を運航している者に不具合に対する是正措置を適切に周知できず、我が国含め世界中で運航する国産航空機に不具合による事故等が連続することが想定される。

○米国航空当局が事故に繋がりと判断し是正措置を周知したボーイング式737-400型機に発生した不具合

暦年	S63	H1	H2
周知件数（件）	8	14	20

※米国連邦航空局の公表資料に基づき作成

(2) 修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化

- 国産ジェット旅客機が多数就航することが見込まれる中で、修理改造検査の対象となる国産ジェット旅客機の修理改造について国による設計の確認が必要であり、能力を有する設計者が国の代わりに修理に係る設計を確認し、航空機使用者に対し必要な修理改造設計を提供できる制

度を創設しない場合、国産ジェット旅客機の設計者が設計承認を得て迅速に修理改造を行い運航に復帰させることができない状態が生じることが想定される。

### (3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化

- ・現状、航空事故全体に対する不適切な整備に起因する航空事故の割合は依然として一定数で推移しており減少の傾向がみられず、航空機使用者に対する航空機の耐空性維持に係る規制を新設しない場合、引き続き不適切な整備に起因する航空事故は一定の割合で発生し続けることが想定される。

○航空事故全体に対する不適切な整備に起因する航空事故の割合の推移（5年移動平均）

暦年	H26	H27	H28
発生割合 (%)	5.5	6.4	4.8

※国土交通省航空局調べ

### (4) 装備品に係る規制の合理化

- ・現状、航空機の安全性の確保のため重要な装備品（重要装備品）のみ、事前に耐空証明の基準への適合性を検査しているため、引き続き、重要装備品以外の装備品についての基準適合性を確認する枠組みが存在しない状態が継続する。

### (5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和

- ・航空運送事業者以外の者について、航空機使用事業者や一定規模の航空機数を有し組織的な整備体制を有している官公庁等は航空運送事業者と同等の整備能力があるにも関わらず、本規制緩和を行わない場合、当該者が運航する航空機の耐空証明の有効期間は引き続き一年に限られる不合理な状態が継続する。

○更新耐空証明検査数の推移

年度	H26	H27	H28
検査数	820	739	717

※国土交通省航空局調べ

### (6) 各種規程の変更手続きの合理化

- ・以下の規程について、その規程の作成目的に影響を与えるおそれの少ない軽微な事項の変更であっても、変更の認可を受ける必要があり、申請者の負担となる状態が継続する。

- ①航空機の設計及び設計後の検査の能力等について国土交通大臣の認定を受けた事業場（以下「認定事業場」という。）が作成する業務規程
- ②本邦航空運送事業者が作成する運航規程及び整備規程

○業務規程の変更認可数の推移

年度	H26	H27	H28
業務規程	239	269	281

○運航規程及び整備規程の変更認可数の推移

年度	H26	H27	H28
運航規程	64	79	119
整備規程	42	51	43

※国土交通省航空局調べ

(7) 無人航空機の飛行に関する規制の拡充

- ・近年、安価で高性能な無人航空機が急速に普及したことにより、趣味で無人航空機を飛行させるなどこれまで以上に利用の幅が広がったことで、飛行前の点検を怠ったことによる無人航空機の墜落事案等が継続しているところ、無人航空機の飛行に関し遵守すべき事項として飛行前点検の実施義務等が課されない場合、無人航空機の墜落事案等が発生し続けることが想定される。
- ・さらに、第三者が負傷する事案が発生しているところ、無人航空機を飛行させる者に対する報告徴収・立入検査が実施されない場合には、迅速な実態把握に支障が生じることが想定される。

○航空局に報告のあった事故等の件数

年度	H27 (12月～)	H28	H29
事故件数 (件)	12	55	62

※国土交通省航空局調べ

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)

(1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設(規制の新設)

【課題及びその原因】

- ・国際民間航空条約上の航空機の設計国に対する責務が規定されて以降、我が国はこれまで新たな輸出を想定した国産航空機の型式証明を行わなかったため、国際民間航空条約上設計国に対し義務付けられている不具合情報の収集体制が我が国においては未だ構築されていない。

【規制の内容】

- ・本邦内に住所を有する型式証明を受けた者等は、当該型式証明を受けた型式の航空機等について、耐空証明の基準に適合せず又は適合しなくなるおそれがある事態に関する情報を収集し、これを国土交通大臣に報告しなければならないこととする。

【規制以外の政策手段の内容】

- ・型式証明を受けた者ではなく国自らが不具合情報を収集することが考えられる。
- ・当該政策手段により、規制案と同様、不具合情報の収集体制を構築することは可能だが、その実行には、運航者が運航する国産航空機にあつては当該運航者が任意で協力することが前提であり、不具合情報等を収集することの実効性が確保できない一方、国際民間航空条約上、運航者は航空機に生じた不具合を設計者に報告するよう求めていることから、規制以外の政策手段

ではなく、型式証明を受けた者に不具合情報の収集・報告を義務付けることが適当である。

## (2) 修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化（規制の緩和）

### 【課題及びその原因】

- ・航空機が損傷し、証明された型式設計に戻すための「修理」が必要となった場合であって、その修理があらかじめ認められた範囲を超えるととき又は新たな機能を追加する「改造」を実施するときには、耐空証明を受けた設計から外れることとなるため、修理改造に係る設計の確認が必要となる。

現状、修理改造検査における計画の検査において修理改造に係る設計を確認しているところ、修理改造検査は一機毎に航空機使用者が国に対し航空機の耐空性を証明することとなっているため、当該航空機の詳細な設計データを有する航空機の設計者等が設計承認を申請することができないことから、近年の航空機関連技術の高度化に伴い航空機の安全性を確保する観点から非合理的な制度となってきた。

- ・また、損傷した国産航空機の迅速な運航の復帰のためには、能力を有する設計者が国の代わりに修理に係る設計の確認をし、航空機使用者に対し必要な修理改造設計を提供できる制度が必要となっている。

### 【規制の内容】

- ・国土交通大臣は、航空機の設計者等の申請により、耐空証明のある航空機の修理又は改造のための設計の一部の変更について承認を行うこととし、航空機の使用に対し修理改造検査のうち当該承認を受けた設計についての検査を不要とする。
- ・国土交通大臣が国産航空機の設計の能力について認定した事業者が設計し確認をした修理改造設計については、国土交通大臣の承認を受けたものとみなすこととし、航空機の使用に対し修理改造検査のうち当該承認を受けたものとみなす修理改造設計についての検査を不要とする。

## (3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

### 【課題及びその原因】

- ・現行、航空機の耐空性に関しては、国が1機毎かつ1年毎に直接、更新耐空証明検査を実施してこれを確認している。
- ・当該検査以外の期間における航空機の整備については、航空機が大きく損傷した際等における修理改造検査や発動機等の整備義務等を除き、航空機の使用の自主性に委ねている。
- ・発動機等の整備義務は、発動機の整備が、部品単位まで総分解し点検を行うオーバーホールを基本としていた時代に設けられた規制である一方、現在の発動機の大半はオーバーホールを行わない設計となっており、時代にそぐわないものとなっている。
- ・さらに、近年、平成29年11月に群馬県で発生した回転翼航空機の航空事故など、航空機の使用による不適切な整備に起因する航空事故が頻発しており、航空機の更なる安全の確保のため、航空機の使用に対し、発動機の整備に係る負担を軽減しつつ、航空機について、常時、耐空証明への基準への適合性の維持を義務づけることが必要となっている。

#### 【規制の内容】

- ・ 現行のオーバーホールの方法による発動機等の整備義務を廃止する。
- ・ 耐空証明のある航空機の利用者は、航空機の整備及び改造をすることにより当該航空機を耐空証明の基準に適合した状態に維持しなければならない。

#### 【規制以外の政策手段の内容】

- ・ 航空機の利用者に対し、航空機の耐空性を維持するため適切に整備・改造を実施するよう指導する。
- ・ 代替案においても、航空機の安全性向上に一定程度資すると考えられるが、航空機利用者へ耐空性維持に必要な整備・改造を強制することはできず、その効果は限定的なものとなる。このため、規制案の採用が妥当である

#### (4) 装備品に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

##### 【課題及びその原因】

- ・ 現行法では航空機の安全性の確保のため重要な装備品（重要装備品）のみについて、あらかじめ装備品としての基準適合性について証明（予備品証明）を受けた装備品の交換について、装備品の基準適合性のみを検査する修理改造検査を不要としている。
- ・ しかし、近年、航空機の装備品は複雑化・高度化しており、複数の装備品等（装備品及び部品）が一体として機能することが多くなっているため、重要装備品のみについて基準適合性を確認することは不十分になりつつあり、また、高度な技術的専門能力を有する製造者等の専門家の能力を活用しなければ、装備品等の耐空性の確保が困難となっている。

##### 【規制の内容】

- ・ 航空機的重要装備品について、国土交通大臣による予備品証明を廃止するとともに、航空機全ての装備品について国土交通大臣が認定した事業場が耐空証明の基準に適合することを確認することとし、これにより確認された装備品等でなければ航空機に装備してはならないこととする。

##### 【規制以外の政策手段の内容】

- ・ 重要装備品以外の装備品について、航空機利用者が装備する前にその基準適合性を確認するよう指導する。
- ・ 装備品の基準適合性についての判断は高度な技術的専門性が必要であり、航空機利用者が確認するよう求めるのは不相当であるうえ、当該政策手段は、任意によることとなるため、十分な実効性を確保することはできない。このため、規制案の採用が妥当である。

#### (5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（規制の緩和）

##### 【課題及びその原因】

- ・ 航空運送事業者は航空機の整備体制や整備の実施方法等について整備規程を定め、国の認可を受けた整備規程に従って整備することが求められていることから、航空運送事業者の整備の実施能力に応じてその運航する航空機の耐空証明の有効期間を国土交通大臣の定める期間としており、十分な能力を有する者については、当該有効期間を「整備規程の適用を受けている期間」として実質一年以上としている。
- ・ 一方で、航空機使用事業者や一定規模の航空機数を有し組織的な整備体制を有している官公庁

等航空運送事業者と同等の整備能力が有する者が運航する航空機にあつては、航空運送事業者と同じように整備規程を定めることができず、適切な整備の実施を制度上担保できないため、耐空証明の有効期間が一年に限られている。

【規制の内容】

- ・国土交通大臣は、申請により、耐空証明のある航空機（航空運送事業の用に供する航空機を除く。）の使用者により定められた整備規程が技術上の基準に適合することについて認定を行うこととし、当該認定を受けた整備規程により整備される航空機について、耐空証明の有効期間を延長することができることとする。

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（規制の緩和）

【課題及びその原因】

- ・認定事業場が作成する業務規程、本邦航空運送事業者が作成する運航規程等はその変更をした場合も、その作成目的に影響を与えるおそれの少ない軽微な事項の変更も含め、認可を受けることが必要となっており、各申請者の負担となっている。

【規制の内容】

- ・これらの規程の軽微な事項に関する変更をした場合は、国土交通大臣の認可を不要とし、その内容に応じて事前又は事後届出でよいこととする。

(7) 無人航空機の飛行に関する規制の拡充

【課題及びその原因】

- ・2015年に航空法を改正し、空港周辺や人口集中地区上空での飛行を禁止するとともに、日中飛行させることや目視の範囲内で飛行させることなど飛行の方法について基本的な飛行ルールを定めたことで、一定の安全を確保してきたが、近年、無人航空機の急速な普及に伴い、飛行前の点検を怠ったことによる無人航空機の墜落事案や航空機との衝突予防を怠ったことによるニアミス事案が発生している。
- ・飛行禁止空域を飛行させる場合には国土交通大臣の許可が、航空法に定められた飛行の方法によらずに飛行させる場合には国土交通大臣の承認が必要とされるが、無人航空機を飛行させる者に対する報告徴収・立入検査の規定は設けられていない。そのため、第三者が負傷する事案等が発生した場合には、任意の協力に基づく限定的な対応に留まり、当該事案への迅速な対応に支障が生じている。

【規制の内容】

- ・無人航空機を飛行させる者は、飛行前に機体の点検（各機器が確実に取り付けられていること、モーターに異音がないこと等を想定）等を行うことで飛行に支障がないことなどを確認しなければならないことや、航空機や他の無人航空機との衝突を予防するための方法により飛行させなければならないこととする。
- ・国土交通大臣が、無人航空機を飛行させる者に対して必要な場合は報告徴収・立入検査ができることとする。

#### 【規制以外の政策手段の検討】

- ・無人航空機を飛行させる者に対して、ガイドラインにより、自主的な取組を促すことが考えられる。
- ・第三者が負傷する事案等が発生した場合には、無人航空機を飛行させる者からの任意の協力に基づき事案等の事実関係の確認を行うことも考えられる。
- ・当該政策手段は、任意によることとなるため、十分な実効性を確保することはできない。このため、規制案の採用が妥当である。

## 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】

(1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設（規制の新設）

- ・不具合情報の収集・管理及び国への報告に係る費用
- ・これらの費用は、対象となる航空機の型式、最大離陸重量、使用頻度、総飛行時間等により異なるため、定量的に把握すること困難である。

(2) 修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化（規制の緩和）

- ・当該規制緩和に伴う遵守費用は発生しない

(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・航空機の耐空性維持のため必要な整備・改造を実施するための費用
- ・これらの費用は、対象となる航空機の型式、最大離陸重量、使用頻度、総飛行時間等により異なるため、定量的に把握することは困難である。

(4) 装備品に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・認定事業場が基準適合性を確認した装備品等を、航空機使用者が入手するための費用
- ・これらの費用は、対象となる航空機の型式、最大離陸重量、使用頻度、総飛行時間等により異なるため、定量的に把握することは困難である。

(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（規制の緩和）

- ・耐空証明のある航空機（航空運送事業の用に供する航空機を除く）の使用者による整備規程の作成及び認定の申請に係る費用
- ・これらの費用は、対象となる航空機の型式、最大離陸重量、使用頻度等により異なるため、定量的に把握すること困難である。

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（規制の緩和）

- ・当該規制緩和に伴う遵守費用の増加はない。

(7) 無人航空機の飛行に関する規制の拡充

- ・飛行前の機体の点検等に要する費用
- ・飛行前の機体の点検については、通常行われるべき水準の点検として機体の安全性（各機器が確実に取り付けられていること、モーターに異音がないこと等）について目視等で確認することを想定しており、本規制案により追加的に費用が生ずることは基本的に想定されない。  
また、航空機や他の無人航空機との衝突予防についても、通常行われるべき水準の目視等による監視を行うと想定しており、本規制案により追加的に費用が生ずることは基本的に想定されない。
- ・報告徴収・立入検査に対応するための費用が生ずることが想定されるが、必要な場合に限り報告徴収・立入検査を行い、定期的に行うことは想定されないため、当該費用は軽微であると考えられる。

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

【行政費用】

(1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設（規制の新設）

- ・報告を受けた不具合情報の管理に係る費用
- ・型式証明保有者が適切に不具合情報の収集・報告を行っていることの確認に要する費用
- ・報告を受けた不具合情報とその是正措置についての検討事務に係る費用

(2) 修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化（規制の緩和）

- ・申請が行われた場合における修理改造設計の承認に伴う費用
- ・申請が行われた場合における航空機設計検査認定事業場の認定に伴う費用
- ・しかしながら、当該規制緩和によって増加する事務は修理改造検査の代替であり、また、対象事業場が一定数に限定されることから人員の増強等を要するものでなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は比較的軽微であることが想定される。

(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・当該規制の新設に伴う行政費用は発生しない。

(4) 装備品に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・申請が行われた場合における装備品の認定事業場の認定に伴う費用
- ・しかしながら、当該規制緩和によって増加する事務は、予備品証明の代替となり、また、対象事業場が一定数に限定されることから人員の増強等を要するものでなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は比較的軽微であることが想定される。

(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（規制の緩和）

- ・申請が行われた場合における整備規程の認定に伴う費用
- ・しかしながら、当該規制緩和によって増加する事務は、耐空証明検査の代替となることから人員の増強等を要するものでなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生す

る費用は比較的軽微であることが想定される。

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（規制の緩和）

- ・当該規制緩和に伴う行政費用の増加はない。

(7) 無人航空機の飛行に関する規制の拡充

- ・遵守すべき事項の周知等に要する費用（販売店でのポスターの提示、購入時のリーフレットの配付）
- ・報告徴収・立入検査の実施に要する費用が発生するが、必要に応じて実施するもので現行の体制で実施可能であり、発生する費用は僅少である。

### 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

(1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設（規制の新設）

- ・我が国が型式証明をした国産航空機の不具合情報を適時・適切に把握することができる。
- ・報告をうけた不具合情報を基に、国として迅速に是正対策を検討し、当該不具合により発生しうる事故等を未然に防止するための措置を講じることができる。

(2) 修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化（規制の緩和）

- ・今まで修理改造において設計承認を申請することができなかった航空機の詳細な設計データを有する航空機の設計者等が申請することが可能となり、安全性の向上及び迅速かつ適切に修理改造できるようになる。
- ・航空機設計検査認定事業場が修理改造設計を設計・確認することが可能となり、迅速かつ適切に修理改造設計を航空機使用者に提供することが可能となる。

(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・航空機使用者による不適切な整備に起因する航空事故の減少により、航空機の安全性が向上する。

(4) 装備品に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・安全性が確認された装備品等の使用により、航空機の安全性が向上する。

(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（規制の緩和）

- ・航空運送事業者以外の者であっても、整備規程の認定を受けることで、当該者が運航する航空機の耐空証明の有効期間を一年以上に延長することが可能となる。

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（規制の緩和）

- ・後述する遵守費用の削減の効果が発生する。

(7) 無人航空機の飛行に関し遵守すべき事項の拡充

- ・飛行前の点検を怠ったことによる無人航空機の墜落事案を防止することができる。
- ・航空機との衝突予防を怠ったことによる衝突事案を防止することができる。
- ・第三者が負傷する事案等が発生した場合に、国土交通省の職員が報告徴収・立入検査権限に基づき迅速に実態を把握し、国として同様の事故等の発生を防止するための対応策を適切に講じることができる。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

当該規制緩和（強化）の効果については、対象となる個々の航空機の大きさ、用途又は利用状況等によって異なることや、必ずしも金銭化できない価値も含め考慮すべき要素が多岐にわたることから、効果を定量化することは困難であり、したがって、金銭価値化して便益を把握することは困難である。

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

(2) 修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化（規制の緩和）

- ・当該規制緩和の対象となる航空機の利用者において、規制緩和前と比較して修理改造検査のうち当該承認を受けた設計についての検査に係る遵守費用が減少する。

(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・時代にそぐわないオーバーホールの方法による発動機等の整備義務が無くなることによる航空機利用者の遵守費用が減少する可能性がある。

(4) 装備品に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・航空機利用者による重要装備品の交換のための修理改造検査又は予備品証明検査に係る申請手数料が減少する可能性がある。（予備品証明年間約1万件×申請手数料2,400円）

(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（規制の緩和）

- ・毎年受ける必要があった更新耐空証明検査が無くなることによる航空機利用者の申請手数料が減少する。（更新耐空証明検査の申請手数料は以下のとおり）

区分			手数料の額
飛行機	最大離陸重量 5,700kg以下のもの	単発機	54,000円
		多発機	97,900円
	最大離陸重量5,700kgを超えるもの		97,900円に5,700kgを超える5,700kgごとに12,200円を加算した額
回転翼航空機	最大離陸重量 3,175kg以下のもの	単発機	58,000円
		多発機	98,800円

	最大離陸重量 3,175kg を超えるもの	98,800 円に 3,175kg を超える 3,175kg ごとに 6,900 円を加算した額
滑空機	動力滑空機	59,300 円
	その他の滑空機	56,900 円
飛行船		96,400 円

- ・ そのほか、申請書の作成に係る費用が減少する。

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（規制の緩和）

- ・ 業務規程の変更認可を申請するための認定事業場の遵守費用が減少する可能性がある。

#### 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

(1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設（規制の新設）

- ・ 型式証明保有者が確実に不具合情報を収集し、国からは是正の指示がない場合でも自主的に行う分析により不具合対応に関する知見が蓄積され、国産航空機の型式証明保有者の更なる技術力の向上に資する。
- ・ 国産航空機の継続的な安全性を確保するために必要な体制を欧米並みに構築・維持し続けることで、世界中の運航者から国産航空機の信頼性を獲得し、その輸出を後押ししひいては我が国の航空機産業の持続的な発展に資する。

(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（規制の緩和）

- ・ 本規制緩和にあたっては、十分な整備能力を有することを整備規程の認定の過程で判断した上で、耐空証明の有効期間を緩和し、かつ、継続的に監査等を通じ整備規程に基づく航空機の耐空性維持の活動状況を確認することから、本規制緩和に伴う航空機の安全に対する副次的な影響は発生しない。

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（規制の緩和）

- ・ 本規制緩和にあたっては、航空機の安全性に影響を与えるおそれの少ない形式的な役職名の変更等軽微な変更について届出を求めるものであり、これによる航空機の安全に対する副次的な影響は発生しない。

## 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

#### （１）型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設（規制の新設）

- ・本規制の導入には、不具合情報の収集・管理及び国への報告に係る費用等の遵守費用及び報告を受けた不具合情報の管理、是正措置についての検討事務に係る費用等の行政費用の発生が見込まれる。
- ・一方、効果（便益）として、事故の未然防止を図ることができるとともに、国産航空機の更なる安全性向上を図ることができる。これらの効果は、航空の安全及び我が国の航空機産業の持続的な発展のために非常に重要である。
- ・このため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

#### （２）修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化（規制の緩和）

- ・当該規制緩和に係る遵守費用は発生せず、修理改造設計承認に係る費用等の軽微な行政費用の発生のみが見込まれる。
- ・一方、効果（便益）として、修理改造検査のうち当該承認をうけた設計についての検査の費用が不要となり、さらに、修理改造設計の迅速な提供により損傷を受けた航空機の迅速な運航復帰が可能となる。
- ・これら効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和を行うことが妥当である。

#### （３）航空機の耐空性維持に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・本規制の導入には、遵守費用として航空機の耐空性維持のため必要な整備・改造を実施するための費用等が発生する。
- ・一方、効果（便益）として、航空機のより一層の安全性向上及び時代にそぐわない発動機等の整備義務がなくなることによる遵守費用の減少が見込まれる。
- ・このため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

#### （４）装備品に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

- ・本規制の導入には、遵守費用として認定事業場が基準適合性を確認した装備品等を航空機使用者が入手するための費用等が、行政費用として認定事業場の認定に係る費用等が発生する。
- ・一方、効果（便益）として、航空機のより一層の安全性向上及び航空機使用者による重要装備品の交換のための修理改造検査又は予備品証明検査に係る遵守費用の減少が見込まれる。
- ・このため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（規制の緩和）

- ・当該規制緩和には整備規程の申請に係る遵守費用及び整備規程の認定に係る費用等の軽微な行政費用の発生が見込まれる。
- ・一方、効果（便益）として、航空運送事業者以外の者であっても、整備規程の認定を受けることで、当該者が運航する航空機の有効期間を一年以上に延長することが可能となり、耐空証明検査の費用が減少する。
- ・また、十分な整備能力を有すると国が判断する場合に整備規程の認定を行うとしていることなどから、航空機の安全に対する副次的影響は発生しない。
- ・このため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（規制の緩和）

- ・当該規制緩和に係る費用は増加しない。
- ・一方、効果（便益）として、各種規程の軽微な事項に係る変更を届出とすることで、当該部分の認可に必要な遵守費用が軽減される。
- ・また、形式的な変更について届出とするものであり、航空機の安全に対する副次的な影響は発生しない。
- ・このため、効果（便益）が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

(7) 無人航空機の飛行に関する規制の拡充

- ・本規制の導入には、飛行前の機体の点検等に要する費用等の遵守費用としては追加的に生じる費用は基本的には見込まれず、遵守すべき事項の周知等に要する費用の行政費用の発生のみが見込まれる。
- ・また、本規制の導入には、報告徴収・立入検査に対応するための費用である遵守費用及び報告徴収・立入検査の実施に要する費用である行政費用が見込まれる。
- ・一方で、本規制の導入により、飛行前の点検を怠ったことによる無人航空機の墜落事案を防止でき、また航空機との衝突予防を怠ったことによる衝突事案を防止することができる。
- ・さらに、本規制の導入により、第三者が負傷する事案等が発生した場合に、国土交通省の職員が迅速に実態を把握し、同様の事故等の発生を防止するための対応策を適切に講じることができる。
- ・これらの効果は、航空機の航行の安全や地上の人や物件の安全を確保する上で非常に重要である。
- ・このため、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

## 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

(1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設  
(規制の新設)

**【代替案の内容】**

- ・我が国で設計された航空機の使用者に対し、国への不具合情報報告を義務付けることとする。

**【費用】**

遵守費用

- ・不具合情報の管理、報告に係る費用

行政費用

- ・報告を受けた不具合情報の管理に係る費用

**【効果（便益）】**

- ・航空機使用者から不具合情報を得ることが可能となり、型式証明を受けた航空機の継続的な安全性の維持に一定程度資することができる。
- ・ただし、我が国で設計された航空機を海外航空運送事業者も多数使用することから、海外で使用される航空機の不具合情報も収集する必要がある一方で、海外航空運送事業者にまで規制をかけることはできない。

**【規制案と代替案の比較】**

- ・代替案においても、我が国において設計された航空機の安全性維持等に一定程度資すると考えられるが、世界中で運航する機体について不具合情報を収集することができず、国際民間条約上の責務を果たすことが困難である。
- ・この点、規制案については、型式証明保有者が世界中の使用者から不具合情報を収集し報告する義務がかかることとなるため、より効果的な措置を講ずることができる。
- ・このため、代替案よりも、規制案の方が優れていると考えられる。

(2) 修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化（規制の緩和）

- ・修理改造検査における設計の検査を不要とすることも考えられるが、修理改造検査の現状の検査において航空機の設計が耐空性基準に適合しているかどうか確認することができず、航空機の安全性を確保できないことから、代替案より規制案が優れていると考えられる。

(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

**【代替案の内容】**

- ・耐空証明の有効期間中に定期的に、国土交通大臣による耐空性が適切に維持されているか検査する制度を創設する。

### 【費用】

#### 遵守費用

- ・ 航空機の耐空性を維持するため適切に整備・改造をするための費用
- ・ 受検するために航空機を駐機することにより発生する機会損失等の費用

#### 行政費用

- ・ 検査するための費用

### 【効果（便益）】

- ・ 航空機使用者が、適切に整備・改造をするようになり、航空機の安全性向上に資することができる。

### 【規制案と代替案の比較】

- ・ 代替案においても、航空機の安全性向上に資すると考えられる。
- ・ 一方で、我が国の登録航空機は日本中の空港や海外の空港に存在する上、航空機の耐空性を確認するためには更新耐空証明検査と同等の検査（飛行検査等）を実施する必要があるため、航空機使用者に過大な時間的、金銭的負担を強い、航空機の運航の妨げにもなりかねず、効果に対して費用が過大となる。
- ・ 規制案であっても航空機使用者が適切に整備・改造をすることで代替案と同等の効果が得られる上、現状より過大に費用は増加しない。
- ・ このため、代替案よりも、規制案の方が優れていると考えられる。

#### (4) 装備品に係る規制の合理化（規制の新設、廃止）

### 【代替案の内容】

- ・ 全ての装備品等について、国の検査に合格しなければ航空機に装備してはならないこととする。

### 【費用】

#### 遵守費用

- ・ 検査を受けるための費用

#### 行政費用

- ・ 検査するための費用

### 【効果（便益）】

- ・ 航空機の使用者が基準に適合した装備品等を使用することにより、航空機の安全性が向上する。

### 【規制案と代替案の比較】

- ・ 代替案においても、航空機の安全性向上に資すると考えられる。
- ・ 一方で、航空機の装備品等は型式毎に異なり、かつ、膨大な種類が存在することから、一点毎に国が検査する場合、航空機使用者に過大な時間的、金銭的負担を強い、航空機の運航の妨げにもなりかねず、効果に対して費用が過大となる。

- ・規制案であっても航空機使用者が基準適合性について確認された装備品等を使用することで代替案と同等の効果が得られる上、現状より過大に費用は増加しない。
- ・このため、代替案よりも、規制案の方が優れていると考えられる。

(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和（規制の緩和）

- ・航空運送事業者以外の者について整備規程の認定をせずに耐空証明の有効期間を延長することも考えられるが、継続的に航空機の適切な整備を実施していることを担保できなければ、航空機の安全性を確保できないことから、代替案より規制案が優れていると考えられる。

(6) 各種規程の変更手続きの合理化（規制の緩和）

- ・各規程の変更を全て事後届出とすることも考えられるが、規程には認定事業場の業務や本邦航空運送事業者の運航する航空機の安全に大きく影響するものも多く含まれており、これらの事項については国が認可しなければ、航空機の安全性を確保できないことから、代替案より規制案が優れていると考えられる。

(7) 無人航空機の飛行に関する規制の拡充

【代替案の内容】

- ・無人航空機を飛行させる者に対する報告徴収、立入検査については規定せず、飛行前の機体の点検等の義務付けのみ規定する。

【費用】

遵守費用

- ・飛行前の機体の点検等に要する費用が追加的に生じることは基本的には見込まれない。

行政費用

- ・遵守すべき事項の周知等に要する費用

【効果（便益）】

- ・飛行前点検を怠ったことによる無人航空機の墜落事案等を防止することはできるため、未然防止の観点から一定程度の抑止力となるが、事案等が発生した際の事後チェックの観点からは実効性は限定的である。

【規制案と代替案の比較】

- ・代替案においても、航空機の航行の安全や地上の人や物件の安全確保を図る上で一定の効果が見込まれるものの、事案等が発生した際の事後チェックの観点からその効果は限定的である。
- ・この点、規制案については、未然防止と事後チェックの両面から実効性が担保されることで、より効果的な措置を講ずることができると考えられる。
- ・このため、代替案よりも、規制案の方が優れていると考えられる。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

交通政策審議会航空分科会安全部会航空機検査制度等検討小委員会において、(1)～(4)の規制(緩和)内容について検討が行われた。(平成31年1月30日とりまとめ)

本評価書で用いたデータや文献は以下のとおり。

- (1) 型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設  
・米国連邦航空局が事故に繋がりと判断し是正措置を周知したボーイング式737-400型機に発生した不具合のデータについては、米国連邦航空局の公表資料に基づき記載。
  
- (3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化  
・航空事故全体に対する不適切な整備に起因する航空事故の割合の推移のデータについては、運輸安全委員会の航空機事故調査報告書に基づき記載。
  
- (5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和  
・更新耐空証明検査数の推移のデータについては、航空局の調査結果に基づき記載。
  
- (6) 各種規程の変更手続きの合理化  
・業務規程、運航規程及び整備規程の変更認可件数の推移のデータについては、航空局の調査結果に基づき記載。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

附則第10条において、政府は、この法律の施行後5年を経過した時点において、改正後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ことから、改正法案の施行から5年を経過した時点において、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。

○事後評価に向け、以下の統計及び指標等により、効果等を把握する必要があると考える。

（１）型式証明保有者に対する耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告義務の創設

- ・ 国産航空機に発生した不具合について我が国が是正措置を周知した件数
- ・ 設計に起因する国産航空機の事故件数
- ・ 設計に起因する国産航空機の重大インシデント件数

（２）修理改造設計の承認制度の創設に伴う検査の合理化

- ・ 修理改造設計の承認件数
- ・ 認定事業者数

（３）航空機の耐空性維持に係る規制の合理化

- ・ 整備不良に起因する航空事故の発生割合

（４）装備品に係る規制の合理化

- ・ 装備品の認定事業場認定の数

（５）耐空証明の有効期間に係る規制の緩和

- ・ 航空運送事業者以外の者が作成した整備規程の認定件数

（６）各種規程の変更手続きの合理化

- ・ 業務規程の事後届出件数
- ・ 運航規程及び整備規程の事前及び事後届出件数

（７）無人航空機の飛行に関する規制の拡充

- ・ 飛行前の点検を怠ったことによる無人航空機の墜落事案の発生件数
- ・ 航空機との衝突予防を怠ったことによるニアミス事案の発生件数
- ・ 報告徴収・立入検査の実施件数