

規制の事前評価書(要旨)

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	規制の新設、拡充、緩和、廃止
担当部局	国土交通省航空局安全企画課・航空機安全課
評価実施時期	平成31年3月7日
規制の目的、内容及び必要性等	(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の航空機設計国の責務を果たすため、型式証明保有者に対し耐空性基準に適合しない事態等の情報収集及び報告を義務づける。 (2) 修理改造設計の承認制度の創設 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、損傷した国産航空機の迅速な運航の復帰のために、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よう、修理改造設計の承認制度を創設する。 (3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化 航空機の利用者による不適切な整備に起因する航空事故が頻発していることから、航空機の更なる安全の確保のため、航空機の利用者に対し、常時航空機の耐空証明への基準への適合性の維持を義務づけるとともに、現行の発動機等の整備義務を廃止する。 (4) 装備品に係る規制の合理化 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、装備品等の耐空性の確保のためには高度な技術的専門性を要するようになってきていることから、認定事業場が耐空証明の基準に適合することを確認し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とともに、予備品証明を廃止する。 (5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和 航空機使用事業者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であっても、これらの耐空証明の有効期間が一年に限られているため、耐空証明のある航空機の利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 認定事業場の業務規程並びに本邦航空運送事業者の運航規程及び整備規程の軽微な事項に係る変更であっても認可を必要としているところ、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 無人航空機の急速な普及に伴い利用の幅が広がったことで墜落事案等が頻発しているところ、更なる安全を確保するため、無人航空機を飛行させる者に対して、飛行前点検や航空機との衝突予防等を義務付けることとするとともに、このような事案に対して迅速に実態を把握するため、無人航空機を飛行させる者に対して国土交通大臣が報告徴収・立入検査をできることとする。

直接的な費用の把握	
(遵守費用)	<p>(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 不具合情報の収集・管理及び国への報告に係る費用</p> <p>(2) 修理改造設計の承認制度の創設 遵守費用は発生しない。</p> <p>(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化 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</p> <p>(4) 装備品に係る規制の合理化 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</p> <p>(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和 遵守費用は発生しない。</p> <p>(6) 各種規程の変更手続きの合理化 遵守費用は発生しない。</p> <p>(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、報告徴収・立入検査に対応するための費用</p>
(行政費用)	<p>(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 報告を受けた不具合情報の管理に係る費用等</p> <p>(2) 修理改造設計の承認制度の創設 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等が発生するが、比較的軽微であることが想定される。</p> <p>(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化 行政費用は発生しない。</p> <p>(4) 装備品に係る規制の合理化 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が発生するが、比較的軽微であることが想定される。</p> <p>(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和 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が発生するが、比較的軽微であることが想定される。</p> <p>(6) 各種規程の変更手続きの合理化 行政費用は発生しない。</p> <p>(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</p>
直接的な効果(便益)の把握	<p>(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 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、報告をうけた不具合情報を基に、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迅速に検討することが可能となる。</p> <p>(2) 修理改造設計の承認制度の創設 安全性の向上及び迅速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。</p> <p>(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化 航空機使用者による不適切整備の減少により、航空機の安全性が向上する。</p> <p>(4) 装備品に係る規制の合理化 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。</p> <p>(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る。</p> <p>(6) 各種規程の変更手続きの合理化 遵守費用の削減の効果が発生する</p> <p>(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等ができる。</p>

副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>(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(規制の新設)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・型式証明保有者が確実に不具合情報を収集することで、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我が国の航空機産業の持続的な発展に資する。 <p>(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(6) 各種規程の変更手続きの合理化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
費用と効果(便益)の関係	<p>(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</p> <p>当該規制に伴い一定の費用は発生するものの、国産航空機の事故を未然に防止し更なる安全性向上を図ることができることから、当該規制の新設を行うことが妥当である。</p> <p>(2) 修理改造設計の承認制度の創設</p> <p>当該規制緩和に伴い一定の費用は発生するものの、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安全かつ迅速な運航復帰が可能となることから、当該規制緩和を行うことが妥当である。</p> <p>(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化</p> <p>当該規制に伴い一定の費用は発生するものの、航空機のより一層の安全性向上等が図ることができることから、当該規制の合理化を行うことが妥当である。</p> <p>(4) 装備品に係る規制の合理化</p> <p>当該規制に伴い一定の費用は発生するものの、航空機のより一層の安全性向上等が図ることができることから、当該規制の合理化を行うことが妥当である。</p> <p>(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和</p> <p>当該規制緩和に伴い一定の費用は発生するものの、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るという効果(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。</p> <p>(6) 各種規程の変更手続きの合理化</p> <p>当該規制緩和に伴い費用は発生せず、認可に必要な遵守費用が軽減されることから、当該規制緩和を行うことが妥当である。</p> <p>(7) 無人航空機の飛行に関する規制の拡充</p> <p>当該規制に伴い一定の費用は発生するものの、当該規制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とから、当該規制を行うことが妥当である。</p>
代替案との比較	<p>(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</p> <p>航空機使用者に対し、不具合情報の報告をするよう義務付けることが考えられるが、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とから、当該規制の新設を行うことが妥当である。</p> <p>(2) 修理改造設計の承認制度の創設</p> <p>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なければ、航空機の安全性を確保できないことから、本制度の政策目的を達成できない。</p> <p>(3) 航空機の耐空性維持に係る規制の合理化</p> <p>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ことが考えられるが、航空機使用者に過大な負担を強いることとなることから、当該規制の合理化を行うことが妥当である。</p> <p>(4) 装備品に係る規制の合理化</p> <p>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ことが考えられるが、航空機使用者に過大な負担を強いることとなることから、当該規制の合理化を行うことが妥当である。</p> <p>(5) 耐空証明の有効期間に係る規制の緩和</p> <p>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、本制度の政策目的を達成できない。</p> <p>(6) 各種規程の変更手続きの合理化</p> <p>各種規程の変更は全て事後届出とすることも考えられるが、各種規程の内容は航空機の安全性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認可又は事前届出としなければ、航空機の安全性を確保できないことから、本制度の政策目的を達成できない。</p> <p>(7) 無人航空機の飛行に関する規制の拡充</p> <p>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ことも考えられるが、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ことから、当該規制の新設を行うことが妥当である。</p>

その他関連事項	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)
事後評価の実施時期等	施行5年後に事後評価を実施
備考	