

規制の事後評価書(要旨)

|                      |  |
|----------------------|--|
| 法律又は政令の名称            | 航空法の一部を改正する法律(平成23年法律第50号)   |
| 規制の名称                | (1)准定期運送用操縦士の資格の創設<br>(2)操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設<br>(3)航空身体検査証明の有効期間の適正化   |
| 規制の区分                | (1)新設 (2)新設 (3)規制の緩和・強化・拡充   |
| 担当部局                 | 国土交通省航空局安全部運航安全課 / 乗員政策室   |
| 評価実施時期               | 令和2年3月31日  |
| 事前評価時の想定との比較         | (1)課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響又は想定外の影響は発生していない。また、当該規制の当事者である准定期運送用操縦士を養成する指定航空従事者養成施設を有する航空会社から聞き取りを行ったが、事前評価時点において想定していない影響は確認されていない。操縦士の大量定年退職や羽田・成田空港等における発着能力の増大が予定される中、航空運送事業に従事する操縦者の効率的・効果的な養成を行うことの必要性は引き続き認められる。<br>(2)課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発生していない。また、「小型航空機等に係る安全推進委員会」において、有識者や操縦士団体等から、事前評価時点において想定していない影響に関する意見は特段示されていない。我が国における航空事故の大半が操縦に起因している状況等に変化はなく、操縦者に起因する航空事故等を防止し、もって航空の安全性の向上を図るとともに、有資格者の技量を適切に維持することを求める国際標準への整合性を確保する必要性は引き続き認められる。<br>(3)課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発生していない。また、当該規制で負担が増える事業用操縦士を雇用している航空会社から聞き取りを行ったが、事前評価時点において想定していない影響は確認されていない。事前評価時点において整理した課題は継続しており、国際標準に従った有効期間の適正化を図る必要性は引き続き認められる。 |
| 費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握 |  |
| (遵守費用)               | (1)本資格の導入により、操縦に2人を要する大型機の副操縦士業務に特化した訓練を行うことで、従来よりも短い期間で効率的・効果的な資格取得が可能となった。特に大手航空会社の操縦士養成は本資格の取得に移行しており、事前評価時の想定と乖離はない。<br>(2)特定操縦技能審査に要する費用は、審査の実施主体により異なるが、例えば航空局の試験官が審査実施主体となった場合で実費ベースで試算を行うと、約7,612円程度である。事前評価時において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、アメリカ等の諸外国においても同様の審査を義務付けていることを踏まえれば、社会的に許容される費用である。<br>(3)有効期間の適正化により、事業用操縦士の一部は遵守費用が増加するものの、大部分の操縦者については遵守費用が減少又は同等としていた。航空身体検査申請件数は、制度改正前(平成23年度)の15,590件に対して、制度改正後(平成30年度)は13,152件と約16%減少しており、事前評価時の想定と乖離はない。  |
| (行政費用)               | (1)本資格の創設により、指定航空従事者養成施設における副操縦士養成課程の監督業務の合理化により、行政費用が減少しており、事前評価時の想定と乖離はない。<br>(2)特定操縦技能の審査(年間約1,100件(平成30年))については、国土交通大臣の認定を受けた者(操縦技能審査員(民間))に実施させることにより、国の行政費用の発生を操縦技能審査員の認定(年間平均約80件)の業務に留めており、また、当該認定の業務にかかる費用は約1万円と推定される。発生した行政費用は軽微であり、事前評価時の想定と乖離はない。<br>(3)有効期間の適正化による検査件数の減少により行政費用も減少しており、事前評価時の想定と乖離はない。   |
| (効果)                 | (1)本資格の導入により、従来よりも短い訓練期間で資格取得が可能となり、本資格の取得者は、制度改正後の平成29年1月現在は21名、平成30年1月現在は88名、平成31年1月現在は137名と増加している。また他の操縦士資格も含め、航空運送事業に従事する操縦士の総数も着実に増加しており、事前評価時の想定と乖離はない。<br>(2)航空事故について、規制の完全施行(平成24年4月1日)の直前の7年間における年間平均事故件数は約12.9件、完全施行以降の7年間における小型機等の年間平均事故件数は約11.7件と、減少の程度はわずかであり、現時点では操縦起因の件数が減少していると断定できる状況にはない。<br>(3)航空身体検査申請件数は、制度改正前(平成23年度)の15,590件に対して、制度改正後(平成30年度)は13,152件と約16%減少しており、事前評価時の想定と乖離はない。   |
| (便益(金銭価値化))          | (1)規制の導入効果は本資格の活用による操縦士養成の効率化として現れるものであり、この効果を便益として金銭価値化することは困難である。<br>(2)規制の導入による効果は航空事故発生件数として現れるものであり、この効果を便益として金銭価値化することは困難である。<br>(3)規則の適正化の効果については、1年当たり申請件数ベースで約16%の減少となっており、数千万円程度の便益が我が国航空会社に発生する。  |
| (副次的な影響及び波及的な影響)     | (1)当該規制の創設による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。<br>(2)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特段見受けられなかった。<br>(3)当該規制の適正化による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。  |
| 考察                   | (1)遵守費用や行政費用については、事前評価時の想定と乖離はない。その上で、本資格制度の創設以降、本資格の取得者は増加しており、また、他の操縦士資格を含め、航空運送事業に従事する操縦士の総数も着実に増加していることから、本資格の創設も操縦士数の増加に寄与しているものと考えられる。費用と効果を比較すると効果が費用を上回るものであり、引き続き当該規制を継続することが妥当である。<br>(2)遵守費用は一定の費用が発生し、行政費用は発生するが軽微である。本制度により、航空運送事業に従事する操縦者以外の操縦者に対しても技量の維持を図ることが可能となるが、現時点では操縦起因の件数が減少していると断定できる状況にはないことから、その実効性を高めるための制度の運用方法に係る見直しが必要である。当該制度の実効性向上に向けた運用の見直しは、「小型航空機等の安全推進委員会」を通して、継続的に実施しており、今後も引き続き検討を続けていく。<br>(3)遵守費用、行政費用は、全体として減少している。一方、有効期間の延長により、我が国航空会社の負担軽減による国際競争力強化にも繋がるとともに、国際標準に適合した航空の安全確保が図られており、当該規制の適正化は、継続することが妥当である。  |
| 備考                   |  |