

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成23年3月8日

|               |   |       |      |
|---------------|---|-------|------|
| 政策            | 航空法の一部を改正する法律案  |       |      |
| 担当課           | 航空局技術部乗員課   | 担当課長名 | 鏡 弘義 |
| 規制の目的、内容、必要性等 | <p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容<br/>         航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び我が国航空会社の国際競争力の強化を図るため、所要の措置を講ずる。<br/>         (1) 准定期運送用操縦士の資格の創設【航空法第24条及び別表】<br/>         (2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設【航空法第71条の3及び第71条の4】<br/>         (3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化【航空法第32条】</p> <p>② 規制の目的<br/>         (1) 准定期運送用操縦士の資格の創設<br/>         国際民間航空条約附属書に定められた国際標準（以下単に「国際標準」という。）に新設された「准定期運送用操縦士」を航空従事者技能証明（以下「技能証明」という。）の資格に追加することにより、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を可能とし、もってその安定的な確保を図ることを目的とする。</p> <p>(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設<br/>         航空事故の大半が操縦者に起因している（注）状況にかんがみ、特定操縦技能の審査制度を創設することにより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、締約国に対して、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ことを目的とする。<br/> <small>注）運輸安全委員会が公表する航空事故報告書によれば、2000年から2009年までの10年間に発生した航空事故のうち、約66%が操縦者に起因。</small></p> <p>(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化<br/>         現在、一律に1年（定期運送用操縦士の資格を有する者にあつては6月）とされている航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に定めるところにより、疾病リスク等を踏まえて技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に応じて定めることにより、疾病リスクの低い若年層等の有効期間を伸ばす一方、航空身体検査をリスクの高い年齢層等に対して重点的に実施することとし、もって、国際標準との整合を図りつつ、航空の安全性を適確に確保することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標<br/>         a 関連する政策目標<br/>           5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>  b 関連する施策目標<br/>           14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p> <p>  c 関連する業績指標<br/>           102 国内航空における航空事故発生件数</p> <p>  d 業績指標の目標値及び目標年度<br/>           12.2件（平成20～24年の平均）</p> |       |      |

e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標

④ 規制の内容

(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設（規制の緩和）

現在、航空運送事業機の操縦を行うためには、定期運送用操縦士又は事業用操縦士の資格が求められるが、これらのほか、技能証明の資格に、次に掲げる行為をその業務範囲とする「准定期運送用操縦士」を追加し、准定期運送用操縦士の資格でもよいこととする。

- ・ 航空機に乗り組んで、機長以外の操縦者として、構造上、その操縦のために二人を要する航空機の操縦を行うこと。
- ・ 航空機に乗り組んで、機長以外の操縦者として、特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機であって当該特定の方法又は方式により飛行するものの操縦を行うこと。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設（規制の創設）

操縦技能証明を有する者は、飛行前の一定期間内において、特定操縦技能を有するかどうかについて、一定の場合を除いて、国土交通大臣の認定を受けた操縦技能審査員の審査を受け、これに合格していなければ、当該操縦技能証明につき限定をされた範囲の航空機について、その操縦、操縦練習の監督又は計器飛行等の練習の監督を行ってはならないこととする。

(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化（規制の緩和及び規制の強化・拡充）

現在、技能証明の資格ごとに一律に定められている航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に定めるところにより、技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に応じて定めることとする。

⑤ 規制の必要性

(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設

a 目標と現状のギャップ

航空交通ネットワークの維持・強化のためには、航空運送事業機の操縦者を適切に確保する必要があるが、今後、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、操縦者が不足するおそれがある。

b 原因分析

航空運送事業者においては、機材小型化による多頻度運航化が進むとともに、団塊世代の操縦者の大量定年退職が見込まれている一方で、航空運送事業機の操縦者の主な供給源である航空運送事業者の自社養成（各航空運送事業者が未資格者から操縦者を養成）の能力を増強させる必要があるが、現行制度下においては、養成能力を増強させるためには施設、教員等を拡充させる必要があり、目下厳しい経営状況にある航空運送事業者が操縦者の養成数を増加させることは困難である。

c 課題の特定

航空運送事業者が自社養成数を増加させるためには、操縦者の質を確保しつつ、より効率的な養成を可能とすることが必要である。

d 規制の具体的内容

国際標準に新設された「准定期運送用操縦士」の資格を我が国の操縦士資格に導入し、より効果的・効率的な操縦者養成を可能とする。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

a 目標と現状のギャップ

現状では、我が国における航空事故の大半が操縦者に起因し、また、その大部分が、自家用飛行、航空機使用事業等の航空運送事業以外の飛行において発生している。

特定操縦技能の審査制度の創設を行わなかった場合には、将来においても、その傾向が改善されないことが予測される。

b 原因分析

国際標準においては、資格を発給した締約国は、当該資格を有する者がその技量を維持しなければ、当該資格に係る権利を行使しないことを保証しなければならないこととされている。しかし、我が国においては、操縦者の技能証明は有効期間のない終身的な資格であり、また、航空運送事業機の操縦者は航空法第104条による運航規程に基づく技能審査を受けることにより技量維持が図られているものの、航空運送事業機の操縦者以外の操縦者については、技量を維持するための法的な枠組みがない。

c 課題の特定

航空運送事業機の操縦者以外の操縦者を含め、技能証明を受けた全ての操縦者が、その後も必要な知識及び能力を維持することを確保するための制度を創設し、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、国際標準への整合性を確保する必要がある。

d 規制の具体的内容

操縦技能証明を有する者は、飛行前の一定期間内において、特定操縦技能を有するかどうかについて、国土交通大臣の認定を受けた操縦技能審査員の審査を受け、これに合格していなければ、当該操縦技能証明につき限定をされた範囲の航空機について、その操縦等を行ってはならないこととする。ただし、当該期間内に、航空運送事業機の操縦者が運航規程に基づく技能審査に合格した場合には、適用しないこととする。

(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化

a 目標と現状のギャップ

現状では、我が国の航空身体検査証明の有効期間については、一律に1年（定期運送用操縦士にあっては6月）に設定されており、疾病の発生リスク等を踏まえて年齢ごとに有効期間を設定している国際標準と比べ、60歳未満の航空運送事業機の機長等について国際標準よりも短くなっている（厳しくなっている）一方、事業用操縦士の一部については、国際標準よりも長くなっている（緩くなっている）。

既に国際標準に合わせて有効期間の改正を行った諸外国において、改正後も安全上の問題が特段生じていないことを踏まえれば、現行制度が定期運送用操縦士を雇用している我が国航空会社等にとって過度な負担となっているおそれがある一方で、我が国の規制が国際標準よりも緩い部分については、より高い安全性を確保する必要がある。

航空身体検査証明の有効期間の適正化を行わなかった場合には、将来においても、航空会社等にとって過度な負担となっているおそれがある状況が継続するとともに、事業用操縦士の一部については、国際標準相当の安全性が確保されない状況が継続することとなる。

b 原因分析

国際標準では、航空身体検査証明の有効期間について、疾病リスクの高い高齢層等について短く、若年層については長く設定しているが、我が国においては、現行制度上資格ごとに一律に設定している。

|                 |   |
|-----------------|---|
|                 | <p>c 課題の特定<br/>航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に準拠し、疾病リスク等に応じて合理的に設定する必要がある。</p> <p>d 施策の具体的内容<br/>航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に準拠し、技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に応じて定めることとする。</p>   |
| <p>想定される代替案</p> | <p>(1)「准定期運送用操縦士の資格の創設」の代替案<br/>現行資格体系のまま、事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとする。</p> <p>(2)「操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設」の代替案<br/>技能証明を更新制とする。</p> <p>(3)「航空身体検査証明の有効期間の適正化」の代替案<br/>航空身体検査証明の有効期間を（資格ごとに年齢等に応じて設定するのではなく）資格ごとに一律に長くする又は短くする。</p>  |
| <p>規制の費用</p>    | <p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設<br/>分析対象期間は、当該制度の創設後から、我が国航空会社において、十分な数の准定期運送用操縦士の有資格者が副操縦士として乗務をするようになるまでの期間とする（便益の分析についても同じ）。</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>航空運送事業機の操縦者は、現行制度では、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるが、今般新設する准定期運送用操縦士資格は、これらと比べて、模擬飛行装置（シミュレータ）等の最新技術を活用して2人操縦機に特化した訓練を行うことにより短い期間で重点的な訓練を行うことが可能となり、より効率的・効果的に資格を取得することが可能であることから、操縦者の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>b 行政費用<br/>准定期運送用操縦士資格の取得に当たっては、国際標準において、指定航空従事者養成施設における養成が義務付けられていることから、国内法令においても同様の趣旨の規定を整備することとしている。航空法第29条第4項の規定により、当該施設の課程を修了した者については、国土交通大臣による試験の全部又は一部を省略することが可能とされていることから、現行制度では事業用操縦士資格の取得に係る国土交通大臣の試験を受験する者が、事業用操縦士ではなく准定期運送用操縦士を取得するようになることにより、当該試験の全部又は一部を受験する必要がなくなり、当該試験の受験者数が減少することに伴い、当該試験に係る国の行政費用が現行より軽減される。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>特に発生しない。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとした場合、当該規制案と同様に操縦者の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>b 行政費用</p> |

事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとした場合、国の行政費用は、現行と同等である。

c その他の社会的費用

事業用操縦士の業務範囲には、航空運送事業機の副操縦士以外の業務も含まれることから、その取得要件を准定期運送用操縦士相当とした場合、当該航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されず、航空の安全性が低下する。

また、操縦士の資格は、国際標準に準拠して設定されているところ、これに適合しない資格制度を導入した場合、外国において我が国の操縦士資格が有効と認められず、外国への乗り入れが不可能となることにより甚大な経済的損失が発生するとともに、我が国の航空安全制度に対する国際的な信用が失墜するおそれがある。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

分析対象期間は、事後評価を実施するまでの期間とする（便益の分析についても同じ）。

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用

当該制度の新設により、操縦者は、飛行前の一定期間（2年以内を予定）に操縦技能審査を受けることを新たに義務付けられ、審査に要する費用が発生する。

しかしながら、アメリカ等の諸外国においても、飛行前2年以内のフライトレビューを義務付けていることを踏まえれば、その負担は国際的に見ても適当なものと考えられる。さらには、実機の代わりにシミュレータ等による活用を図るなど、負担の軽減を図る予定としている。また、操縦者の大半を占める航空運送事業機の操縦者は、現在においても、航空法第104条に基づく運航規程に定める技能審査が義務付けられ、技量維持が図られていることから、新制度下においても、当該技能審査に合格すれば、特定操縦技能の審査制度の対象外とすることとし、操縦者の遵守費用の軽減を図ることとする。

b 行政費用

特定操縦技能の審査に係る体制の整備等が必要となるが、当該審査を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、監督等の業務にとどめ、最小限に抑えることとしている。

c その他の社会的費用

特に発生しない。

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用

技能証明の更新に要する費用が発生する。

しかしながら、主に次の点について、当該規制案よりも大きな遵守費用が発生する。

- ・ 当面、操縦等を行う予定のない操縦者まで、定期的に更新のための審査・事務手続きを受ける必要がある。
- ・ 航空運送事業機の操縦者については、当該規制案では、上記のとおり、航空法第104条に基づく運航規程に従って技能審査を受けていれば、特定操縦技能の審査を受けることを要しないこととするが、更新制とした場合、これらの者についても、更新のための費用が新たに発生する。

b 行政費用

|       |  |
|-------|--|
|       | <p>操縦等を行うか否かにかかわらず、技能証明を有する全ての操縦者に対して、定期的な更新が義務付けられることから、証明の再交付等に係る膨大な事務負担に伴う国の行政費用が発生する。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>特に発生しない。</p> <p>(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化<br/>分析対象期間は、事後評価を実施するまでの期間とする（便益の分析についても同じ）。</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>航空身体検査証明に係る費用そのものは引き続き発生するが、若年の自家用操縦士、航空運送事業機の機長等について、当該有効期間が長くなることから、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するか、又は現行と同等である。一方、事業用操縦士のうち一人の操縦士により旅客の運送の用に供する航空機を操縦する40歳以上の者等については、有効期間が1年から6月に短縮され、遵守費用が増大するものの、その数は、有効な航空身体検査証明を有する操縦者全体に対して、最大でも5%未満であり、極めて限定的である。</p> <p>b 行政費用<br/>aのとおり、航空身体検査証明の有効期間が、長くなるか又は現行と変わらない者が大部分を占めることから、その更新等にかかる国の行政費用は、全体として減少する。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>諸外国においても、国際標準に基づき航空身体検査証明の有効期間を定めているところ、当該有効期間による安全上の問題は発生していないことから、今般、当該規制を導入することによるその他の社会的費用は発生しない。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に短くした場合、多くの操縦者について、遵守費用が現行より増大するため、全体として現行より遵守費用が増大する。この場合において、有効期間を国際標準よりも短く設定する必要性（我が国において身体に起因する航空事故が多発している等）に乏しく、不合理な費用の増大となる。一方、有効期間を資格ごとに一律に長くした場合、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するため、遵守費用は現行より減少する。</p> <p>b 行政費用<br/>aと同様、航空身体検査証明の有効期間を資格ごとに一律に短くした場合、その更新等にかかる業務の増加に伴い、国の行政費用は全体として増加し、逆に、有効期間を資格ごとに一律に長くした場合、全体として減少する。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれがある。</p> |
| 規制の便益 | <p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p>   |

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
|                                 | <p>現行制度では、航空運送事業機の副操縦士になるためには、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるところ、今般、「准定期運送用操縦士」資格を創設した場合、シミュレータ等の最新技術を活用すること等により、事業用操縦士資格よりも効率的・効果的に航空運送事業機の副操縦士の養成が可能となる。</p> <p>また、これにより養成される副操縦士は、航空運送事業機の操縦訓練を重点的に施されるため、航空運送事業機の操縦に関し事業用操縦士よりも高い安全性が期待される。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>当該規制案と同様の便益が期待される。</p> <p>(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設</p> <p>① 当該規制案における便益の要素<br/>操縦者に対して、飛行前の一定期間における操縦技能の審査を義務付けることにより、操縦者の技量維持を図り、もって操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となる。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>当該規制案と同様の便益が期待される。</p> <p>(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化</p> <p>① 当該規制案における便益の要素<br/>現行制度においては、航空身体検査証明の有効期間が資格ごとに一律に設定されており、また、国際標準（疾病リスク等を踏まえ年齢等に応じて設定）と比較して多くの場合短く（厳しく）なっているところ、これを国際標準に準拠して年齢等に応じて設定することにより、航空の安全を引き続き確保しながら、航空会社の諸外国との競争条件を整え、我が国航空会社の国際競争力強化に資することが可能となり、また、有効期間が1年から5年に延長される自家用操縦士の大部分についても、航空の安全を引き続き確保しながら、航空身体検査証明にかかるコストを軽減することができる。</p> <p>一方、現在、国際標準よりも有効期間が長く設定されている事業用操縦士の一部については、有効期間を国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となる。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、当該証明に要する費用が減少し、操縦士及び航空会社におけるコストの軽減を図ることが可能となる。</p> <p>また、有効期間を資格ごとに一律に短くした場合、有効期間が、国際標準よりも長く設定されている事業用操縦士の一部について、国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が、国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間を、さらに短くすることにより得られる便益（安全性の向上等）は極めて限定的である。</p> |
| <p>規制の効率性<br/>(費用と便益の関係の分析)</p> | <p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設<br/>航空運送事業機の操縦者は、現行制度では、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるが、今般新設する准定期運送用操縦士資格は、これらと比べて、2人操縦機の訓練を重点的かつ短期間に実施可能であり、より効率的・効果的に資格を取得することが可能となり、遵守費用を軽減させる。また、准定期運送用操縦士資格の取得に当たっては、国際標準において、指定航空従事者養成施設における養成が義務付けられていることから、国内法令においても同様の趣旨の規定を整備することとしているが、航空法第29条第4項の</p>   |

規定により、当該施設の課程を修了した者については、国土交通大臣による試験の全部又は一部を省略することが可能とされていることから、現行制度では事業用操縦士資格の取得に係る国土交通大臣の試験を受験する者が、事業用操縦士ではなく准定期運送用操縦士を取得するようになることにより、当該試験の全部又は一部を受験する必要がなくなり、当該試験の受験者数が減少することに伴い、当該試験に係る行政費用が軽減される。このように、一定の費用は発生するものの、当該規制により遵守費用・行政費用を現行より軽減させる。

一方、准定期運送用操縦士資格を創設した場合、シミュレータ等の最新技術を活用すること等により、事業用操縦士資格よりも効率的・効果的に航空運送事業機の副操縦士の養成が可能となる。また、これにより養成される副操縦士は、航空運送事業機の操縦訓練を重点的に施されるため、航空運送事業機の操縦に関し事業用操縦士よりも高い安全性が期待される。

このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言える。

代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待され、遵守費用について、当該規制と同等程度に軽減させることが可能である。しかしながら、事業用操縦士の業務範囲には、航空運送事業機の副操縦士以外の業務も含まれることから、その取得要件を准定期運送用操縦士相当とした場合、当該航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されず、航空の安全性が低下し、また、このような資格を導入した場合、外国において我が国の操縦士資格が有効と認められず外国への乗り入れが不可能となることによる甚大な経済的損失、我が国の航空安全制度に対する国際的な信用が失墜する等のその他の社会的費用が発生することから、当該規制案の方が優れているといえる。

## (2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

当該制度の新設により、操縦者は、飛行前の一定期間に操縦技能審査を受けることを新たに義務付けられ、審査に要する費用が発生するものの、その負担は国際的に見ても適当なものと考えられ、さらには、実機の代わりにシミュレータ等の活用を図るなど、負担の軽減を図る予定としている。加えて、操縦者の大半を占める航空運送事業機の操縦者は、現在においても、航空法第104条に基づく運航規程に定める技能審査が義務付けられ、技量維持が図られていることから、新制度下においても、当該技能審査に合格すれば、特定操縦技能の審査制度の対象外とすることとする。このように、制度全体において、操縦者の遵守費用の軽減を図ることとする。一方、行政においては、特定操縦技能の審査に係る体制の整備等が必要となるが、当該審査を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、行政費用の発生を、操縦技能審査員の認定、監督等の業務にとどめ、最小限に抑えることとしている。

これに対して、操縦者に対して、飛行前の一定期間における操縦技能の審査を義務付けることにより、操縦者の技量維持を図り、もって操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となる。

このため、規制による費用は必要最低限の限定的なものである一方、規制による便益はこれを大きく上回るといえる。

代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待されるものの、遵守費用及び行政費用が当該規制案より大きくなることから、当該規制案の方が優れているといえる。

## (3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化

当該規制案においても、航空身体検査証明に係る費用そのものは引き続き発生するが、若年の自家用操縦士、航空運送事業機の機長等について、有効期間が長くなることから、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するか、又は現行と同等である。一方、事業用操



|                            |   |
|----------------------------|---|
|                            | <p>縦士の一部については遵守費用が増大するものの、その数は極めて限定的である。また、行政費用についても、航空身体検査証明の有効期間が、長くなるか又は現行と変わらない者が大部分を占めることから、その更新等にかかる行政費用は、全体として減少する。</p> <p>一方、航空身体検査証明の有効期間を国際標準に準拠して年齢等に応じて設定することにより、航空の安全を引き続き確保しながら、航空会社の諸外国との競争条件を整え、我が国航空会社の国際競争力強化に資することが可能となり、また、自家用操縦士の大部分についても、航空の安全を引き続き確保しながら、航空身体検査証明にかかるコストを軽減することができる。さらに、現在、国際標準よりも有効期間が長く設定されている事業用操縦士の一部については、有効期間を国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言える。</p> <p>代替案では、航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、遵守費用・行政費用が低減する一方、疾病リスク等を踏まえて年齢等に応じて適切に有効期間を定める国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれがあり、その他の社会的費用が発生する。</p> <p>また、資格ごとに有効期間を一律に短くした場合、遵守費用・行政費用が増加する一方、有効期間が、国際標準よりも長く設定されている事業用操縦士の一部について、国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が、国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間を、さらに短くすることにより得られる便益（安全性の向上等）は極めて限定的である。</p> <p>このため、いずれの場合であっても、当該規制案の方が優れているといえる。</p> |
| <p>有識者の見解、<br/>その他関連事項</p> | <p>(1) 航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会<br/>「今後の航空機の操縦士技能証明制度等のあり方について（中間とりまとめ）」（平成21年9月）（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国においても、准定期運用操縦士資格の導入を進めることが適当であると考えられる。また、今後の操縦士需要に対する対応を適確に図るためにも、可能な限り早期の導入を図ることが望ましい。</li> <li>・有効な技能証明を有する操縦士に対して、一定期間ごとに座学及び実地により構成される「技能講習（仮称）」の受講を義務付けることが適当と考えられる。</li> </ul> <p>(2) 航空身体検査証明の有効期間に関する検討会<br/>「航空機乗組員の航空身体検査証明の有効期間の見直しについて（中間とりまとめ）」（平成21年10月）（概要抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国の航空身体検査証明の有効期間については、…（中略）…国際標準と整合させることとして差し支えないと結論。</li> </ul>  |
| <p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p> | <p>完全施行後概ね4年後より政策チェックアップにおいて事後評価を実施。</p>  |
| <p>その他<br/>（規制の有効性等）</p>   | <p>航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び我が国航空会社の国際競争力の強化を図ることができることから、当該規制は有効である。</p>   |