

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：航空法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 定期航空旅客運送事業者による航空運送事業基盤強化計画の作成及び国への届出義務、計画の実施状況についての国への報告義務の創設（航空法第 111 条の 8、第 111 条の 9 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。

担当部署：航空局航空事業課

評価実施時期：令和 3 年 3 月 8 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）

航空需要は、世界規模での新型コロナウイルス感染拡大による移動抑制や水際対策などの影響を大きく受け、国内線旅客数は昨年秋には一旦回復傾向にあったものの、その後は再び下降し、今後も感染状況によっては需要が不安定になることも想定され、国際線旅客数はいまだに対前年比で 1 割にも満たない状況が続くなど、その影響は長期化し、過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続いている。

需要回復が見通せない中、航空会社としても、人件費を含むコスト削減などの経営効率化の取組を進めているが、航空会社は固定費の割合が高く、急激な変動に対する生産調整を行いにくい収支構造であり、また、これまでの巨額の借入により有利子負債も膨らむなど、引き続き極めて厳しい経営状況にある。

今般の法改正による措置を講じない場合、航空会社の赤字経営の継続により日常の社会経済活動を支える航空ネットワークの縮小につながるとともに、需要回復後の成長投資を行うことができず、訪日外国人旅行者数 2030 年 6,000 万人の政府目標の達成等、ポストコロナの成長戦略の実現のための航空ネットワークの拡大が図れなくなることが懸念される。

（参考）当期純利益通期見通し

ANA : ▲ 5,100 億円、 JAL : ▲ 3,000 億円

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあっては、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）

【課題及びその発生原因】

航空会社の赤字経営が継続すると、機材等の供給体制の縮減により日常の社会経済活動を支える航空ネットワークの縮小につながるとともに、需要回復後の成長投資を行うことができなくなるおそれがある。

上記課題については、政府による大規模な公租公課の減免等、航空会社の経営状況の好転に

資する施策を講じてきてはいるが、これらの施策の効果を最大限にするための体系的な支援体制の構築が必要である。

【規制以外の政策手段の内容】

上記課題に対しては、航空運送事業者に対する自発的アプローチを促す仕組みとして、国によるガイドライン等による働きかけ、取組の着実な実施をモニタリングする仕組みとして、既存の運航計画の届出及び事業計画の認可等の範囲内での状況確認も手段として考えられる。

しかし、非常事態においては、安全かつ安定的な航空ネットワークの維持・確保のため、国と航空会社が目標や方向性を共有し、事業規模の大小に関わらず、一体となって航空運送事業の基盤強化の取組を着実に進めていくことが重要であることから、本規制手段の採用が妥当である。

【規制の内容】

定期航空旅客運送事業者は、航空運送事業基盤強化方針が定められたときは、当該方針を踏まえ、航空運送事業基盤強化計画を作成して国土交通大臣に届け出るとともに、その実施状況について国土交通大臣に報告しなければならないこととする。

なお、定期航空旅客運送事業者には、航空運送事業基盤強化計画が航空運送事業基盤強化方針に適合していないと認められる場合には、計画の変更を求めることができる。また、国土交通大臣が航空運送事業基盤強化計画の実施状況について報告を受けた場合において、航空運送事業基盤強化方針に照らして必要があると認めるときは、定期航空旅客運送事業者に対し必要な助言又は勧告が行われることとなる。

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）

当該規制に係る遵守費用として、定期航空旅客運送事業者において、新たに航空運送事業基盤強化計画を作成し届け出するための費用が発生する。なお、事業者ごと及び計画に記載する事項ごとに担当者、意思決定者、規模等異なるため、費用を定量的に把握することは困難である。

また、定期航空旅客運送事業者において、航空運送事業基盤強化計画に定めた事項を実施するための費用、当該実施状況等について定期的に国へ報告する費用も発生する。航空会社の経営状況、実施事項の内容によって費用が異なるため、規制全体に係る遵守費用の把握は困難である。一方で、計画の届出について手数料は発生せず、また、経営状況の悪化を伴う非常事態における規制である点から、計画は事業者の過度な負担にならないような内容を想定しており、事業者において当該規制のために人員増強等を行うことは想定していない。

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

当該規制に係る行政費用として、国において届出を受理し、届出された航空運送事業基盤強化計画の航空運送事業基盤強化方針への適合の確認等に係る費用、航空運送事業基盤強化計画に従った措置が行われているか把握するための費用、必要に応じて当該届出者に対して航空運送事業の経営基盤強化のための助言・勧告を行うための費用が発生する。

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

航空運送事業に甚大な影響が発生し、航空ネットワークの確保に支障を来すおそれがある場合において、本規制によって、航空会社の事業基盤強化が着実に実施されることで、安全かつ安定的な輸送が確保されるとともに、需要回復後の成長投資も確保されるという大きな効果がある。なお、効果の定量的把握は困難である。

- ⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の新設の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

- 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

該当なし。

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

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想定されない。

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

当該規制の新設には、定期航空旅客運送事業者における計画策定、届出の費用、当該計画が国の方針に従っているかの確認及び実施状況の把握に係る行政費用が発生する。一方、当該規制の新設は、航空会社の事業基盤強化が着実に実施されることで、安全かつ安定的な輸送が確保されるとともに、需要回復後の成長投資も確保されるという大きな効果がある。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

これらのことから、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。

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

[代替案の内容]

航空運送事業基盤強化計画について、事前の届出及び実施状況等の報告のみを義務付け、勧告・助言制度を設けないこととする。

[費用]

・ 遵守費用

定期航空旅客運送事業者において、新たに航空運送事業基盤強化計画を作成し届け出るための費用、当該計画に定めた事項を実行するための費用、また当該実施状況等について定期的に国へ報告する費用も発生する。なお、当該費用は、届出者たる航空会社の経営状況・実施事項の内容等において費用が異なることから、定量的に把握することは困難である。

・ 行政費用

国が届出を受理するための費用が発生する。勧告・助言を発出することに伴う書類作成等の事務的な費用が削減できるが、当該削減できる費用は、新設する規制に伴い発生する費用全体からみて軽微である。

[効果（便益）]

代替案は、計画の実施状況が不十分な場合は是正手段がなく、規制の主たる目的である、国と航空会社が一体となって航空運送事業の基盤強化の取組を迅速かつ着実に進めていくには不十分である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

代替案による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案は、上記のとおり軽微な行政費用の削減が図れるものの、規制の主たる目的である、定期航空旅客運送事業者が経営する航空運送事業の経営基盤強化に係る効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は効果の発生が限定的であり、当該規制の目的を達成するためには、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

該当なし。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制については、航空法等の一部を改正する法律案附則第 12 条において法施行後 5 年経過時に見直す旨が規定されているため、施行から 5 年後（令和 8 年）に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。

対象となる定期航空旅客運送事業者への聞き取り等により、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握する。

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：航空法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 保安検査員等の指示に対する応諾義務の新設（航空法第 131 条の 2 の 3 関係）

(2) 保安検査の受検義務の新設（航空法第 131 条の 2 の 5 関係）

(3) 預入手荷物検査の実施義務の新設（航空法第 131 条の 2 の 6 関係）

(4) 保安検査等業務に係る業務改善命令の新設（航空法第 131 条の 2 の 5、第 131 条の 2 の 6 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：航空局安全部安全企画課

評価実施時期：令和 3 年 3 月 8 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）

航空法においては、航行の安全を脅かす危険物の機内への持ち込みを一律に禁止しているが、とりわけハイジャックやテロの危険を除去する観点からは、空港のクリーンエリア^(注)の入口に設置された検査場や航空機の機側において、旅客等がハイジャックやテロ等に用いられる可能性のある危険物等を所持していないかどうかを検知する保安検査と、スーツケース等の旅客から預けられる荷物について爆発物等が含まれていないかを検知する預入手荷物検査が極めて重要な役割を果たしている。

(注) クリーンエリア：航空機の客室内への持込が禁止されている物件の所持が禁止されているターミナルビルの区域。

しかしながら、近年国内空港における保安検査において、保安検査をすり抜ける事案、旅客が保安検査員に暴力をふるう事案、機内持込制限品を検出することができず、クリーンエリア内に持ち込まれる事案などといった保安検査トラブルが発生している。

規制を実施しない場合、保安検査員が旅客に対し毅然とした姿勢で保安検査に臨みにくい、保安検査の位置付けが分かりにくく旅客の協力を得にくい、国が保安検査の実施主体等に対し不適切な措置に係る改善の指示をすることができないといった状況が引き続き継続することになり、保安検査トラブルの解消が見込めない。

それどころか、近年においても空港や航空機をターゲットとするテロが発生するなど国際的なテロ等の脅威が依然として厳しさを増す状況にあり、また、訪日外国人旅行者数 2030 年 6,000 万人を目指す我が国における今後の航空需要の増大等に鑑みると、このままでは保安検査トラブルの発生件数がさらに増加し、その結果、保安検査等の確実な実施に影響を与え、最悪の場合ハイジャックやテロの発生につながりかねない。

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）

【規制の新設】

〔課題及びその原因〕

近年国内空港において、航空機内への持ち込みを禁止されている物品を保安検査で摘出できなかった結果、旅客全員の保安検査をやり直した事案や、検査をしている際に旅客が逆上し、保安検査員を負傷させる事案等が発生している。

その原因のひとつは、現行の航空法において保安検査の受検義務が明確に定められていないことによる保安検査に対する旅客の認識不足や非協力的な対応によるものと考えられる。

また、保安検査員の手順の不徹底や保安検査員同士のコミュニケーション不足なども考えられる。

〔規制以外の政策手段の内容〕

原因を解決するにあつては、例えば航空運送事業者、空港会社、関係団体等と協力し、ポスター掲示や各種媒体を通じた保安検査に関する啓蒙活動を行うことが考えられる。しかし、これまででも上記のような啓蒙活動を行ってきたが、効果は限定的であったため、規制の手段の採用が妥当である。

〔規制の内容〕

- ・ ターミナルビル内の危険物所持制限区域（現在のクリーンエリア。以下同じ。）に立ち入る者（一定の場合を除く。）に対し、持込制限品を所持していないかの検査（保安検査）の受検を義務付ける。検査を受けずに危険物所持制限区域に立ち入った場合は罰則が科せられる。
- ・ 航空機に搭乗する者（一定の場合を除く。）に対し、保安検査の受検を義務付ける。検査を受けずに航空機に搭乗した場合は罰則が科せられる。
- ・ 航空運送事業者等に対し、預入手荷物に爆発物等が含まれていないかの検査（預入手荷物検査）の実施を義務付ける。
- ・ 旅客等に対し、保安検査員等（危害行為の防止に関連する職務に従事する者）がその職務のために行う指示に従うことを義務付ける。
- ・ 保安検査等の実施主体と業務受託者に対し、受委託に係る基準に従い必要な措置を講じることを義務付け、国土交通大臣は必要に応じて業務の改善を命じる。改善命令に従わない場合は罰則が科せられる。

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）

本規制による遵守費用として、保安検査や預入手荷物検査の実施に係る費用がある。

保安検査受検の遵守義務は旅客並びに航空会社及び空港の関係者、預入手荷物実施の遵守義務は航空会社が負うことになるが、その費用は現在の運用においても生じており、その費用は航空会社と空港が負担し、一部は航空機に搭乗する際や空港を利用する際の料金として旅客に転嫁されている。

そのため、規制の新設により新たに費用が発生するわけではなく、負担は増えない。

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

新設する規制の有効性を担保するため、保安検査員等の旅客に対する指示が適切に行われているか、保安検査や預入手荷物検査が適切に行われているかなどといったことを確認するため、実施主体等に対する報告徴収や立入検査が必要である。

保安検査等の実施主体である航空会社や空港に対する報告徴収や立入検査は従前より行われていたが、その対象に保安検査等業務の受託者である警備会社が追加されたことなどから、人員補充などといった新たな行政費用の発生が見込まれる。

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

保安検査員等の指示に対する応諾義務や保安検査等の受検義務を航空法に規定することにより、保安検査に対する旅客の認識不足や非協力的な対応が無くなり、また保安検査等の実施主体や業務受託者に対する業務改善命令により、保安検査員の手順の不徹底や保安検査員同士のコミュニケーション不足等が解消されることに伴い、保安検査の品質の向上や保安検査トラブルの減少による航空機や旅客等の安全の確保という大きな効果が見込まれる。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

便益は航空機や旅客等の安全の確保であり、金銭価値化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

該当なし

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

保安検査等の義務が航空法に規定されることにより、旅客の保安検査に対する意識が変わり、例えば自宅出発時に手荷物内に持込制限品が含まれていないかなどの確認を行うことにより、保安検査場での制限品検出件数が減少し、その結果保安検査場の混雑緩和につながることを期待できる。

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

保安検査の受検や預入手荷物検査の実施は従前より義務付けられ、遵守費用となる保安検査や預入手荷物検査の実施に係る費用についても遵守義務者が負担していることから、規制の新設に伴う新たな費用が発生し、負担が増えるわけではない。

また、行政費用についても、保安検査等の実施主体である航空会社や空港に対する報告徴収や立入検査については従前より実施されているが、その対象に保安検査等業務の受託者である警備会社が追加されることにより、人員補充などといった新たな行政費用の発生が見込まれる。

一方、効果については、ひとたびハイジャックやテロが発生した場合の影響は甚大となるところ、旅客が保安検査をすり抜けたり、旅客が保安検査員に暴力をふるうなどといった保安検査トラブルが減少し、保安検査の確実な実施に伴ってハイジャックやテロの危険が除去され、航空機や旅客の安全が確保されるという大きな効果がある。

以上のことを勘案すると、効果が費用を上回ると考えられ、当該規制の新設は妥当である。

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

[代替案の内容]

危険物所持制限区域に立ち入る前の保安検査と航空機に搭乗する前の保安検査の対象者を、旅客に限定することを代替案とする。

[費用]

・ 遵守費用

旅客の遵守費用は、規制案と同様、航空会社及び空港会社が保安検査や預入手荷物の実施に伴い負担する費用を、航空機に搭乗する際や空港を利用する際の料金として転嫁されている。

旅客に転嫁される費用は、旅客に対する保安検査等に要する費用のみであることから、検査対象者が旅客に限定される場合であっても、規制案と変わりはない。

・行政費用

検査の対象者を旅客に限定する場合であっても、各空港において保安検査や預入手荷物が適切に行われているかを確認するため、実施主体等に対する報告徴収や立入検査が必要であり、規制案と変わりはない。

[効果（便益）]

危険物等所持制限区域には、旅客のほか航空機の乗務員や当該区域内で業務を行う空港従業員などが立ち入っているが、仮に空港従業員が誤って持ち込んだ持込制限品を旅客が取得した場合、保安検査トラブル発生時の影響と同様、当該区域内や駐機中の航空機内にいる全ての旅客の保安検査をやり直す必要が生じるため、効果は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

その者が検査対象者であるか否かを判断する手順が増えるため、現場の混乱を招くおそれがある。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案は規制案と比べ、費用の面では同一であるが、効果の面では極端に少ない効果となることが見込まれる。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、効果の発生が限定的であり、当該規制の目標を達成するためには、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

本規制の新設にあたり、航空分野、セキュリティ分野、法律分野、利用者分野、労働者分野に関する有識者や、航空会社、空港会社、検査会社等の実務者からなる「保安検査に関する有識者会議」を令和2年6月から5回にわたり開催し、保安検査に関する制度的な見直しを含めた方策について検討が重ねられ、令和3年2月に中間とりまとめを行った。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制については、施行から5年後（令和8年）に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。

・ハイジャック発生件数

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：航空法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 無人航空機の機体の安全性の担保に関する制度の創設（航空法第 132 条の 13～第 132 条の 39 関係）

(2) 無人航空機の操縦者の技能の担保に関する制度の創設（航空法第 132 条の 40～第 132 条の 84 関係）

(3) 無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直し（航空法第 132 条の 85～第 132 条の 87 関係）

(4) 無人航空機の運航管理に関する制度の創設（航空法第 132 条の 88～第 132 条の 92 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安全企画課

評価実施時期：令和 3 年 3 月 8 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）

現行の航空法における無人航空機（航空の用に供することができる、飛行機、回転翼機、滑空機、飛行船その他政令で定める機器であつて、構造上人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもので、その飛行により航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないものとして国土交通省令で定めるものを除いたもの。）に係る制度は、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を担保する観点から、空港等の周辺、人口集中地区の上空等の空域の飛行を禁止するとともに、飛行の方法を定め、当該方法による飛行を義務付けているところ、第三者上空を飛行[※]しないことを前提として国土交通大臣の許可・承認を受けた場合については、当該空域の飛行又は当該方法によらない飛行を認めるものとなっている。

一方で、無人航空機の利活用が急速に進むなか、今後は、物流等の分野においてこれまで以上に幅広い用途での活用が期待されており、このためには、現行の制度では認めていない第三者上空を飛行することを前提とする、有人地帯での補助者なし目視外飛行（以下「レベル 4」という。）の実現が必要不可欠である。

レベル 4 を実現するため、①無人航空機の機体の安全性の担保に関する制度の創設、②無人航空機の操縦者の技能の担保に関する制度の創設、③無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直し及び④無人航空機の運航管理に関する制度の創設を行うこととする。

この点、これらの規制の見直しを実施しない場合、現行制度は第三者上空の飛行を前提とせずに安全性を確認するものであり、担保される安全性の基準が低いことから、第三者上空の飛行を

前提とするレベル4は認めることができず、貨物輸送における人手不足の解消など多様な用途での活用ができなくなる。

併せて、現行の制度において飛行毎の許可・承認を経て認めている飛行については、③の制度の見直しにおいて、①により安全性が担保された無人航空機を②により適切な知識及び能力を有することが担保された者が操縦し、④の運航管理に関する制度を遵守する場合には、一部の飛行を除いて飛行毎の許可・承認を不要とする措置を講ずることとする。

この点、当該飛行毎の許可・承認の申請件数は年間約5万件であり、今後も増加することが見込まれるところ、この規制の見直しを実施しない場合、行政手続が停滞するなどして、無人航空機の利活用の拡大を妨げる懸念がある。

※第三者上空での飛行とは、補助者の配置等の人の立入りを管理する措置を講じず、無人航空機の飛行経路下に第三者が進入する可能性のある飛行を指す。

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)

【課題及び原因】

現行制度では、第三者上空を飛行するに当たり必要な無人航空機の機体の安全性及び操縦者の技能等を担保できず、レベル4の実現が困難になるという課題がある。

【規制以外の政策手段の内容】

(1) 無人航空機の機体の安全性の担保については、新たに規制を設けず、従来どおり飛行毎の許可・承認において機体の要件を飛行毎に確認することにより行うことも考えられる。しかしながら、レベル4は第三者上空を飛行することを前提とした飛行であり、より厳格な安全性の基準が求められ、当該安全性を満たすことを飛行毎に書面で厳格に確認することは困難であること、また、確認が飛行毎であることから、一の機体について複数の飛行毎の許可・承認を受ける場合、同じ機体に対して同様に厳格な確認を行う必要が生じ、審査の停滞等が懸念されることから、これらの課題に対応した新たな規制を設けることは妥当である。

(2) 無人航空機の操縦者の技能の担保については、無人航空機に係る試験や講習を行い、ライセンスを発行する民間団体が存在することから、当該民間団体のライセンスを有することをもって、第三者上空の飛行を行うことを認めることも考えられる。しかしながら、当該民間団体のライセンスは、団体毎に試験及び講習の内容、基準等にばらつきがあり、全てのライセンスが第三者上空の飛行を行うことができるものであることを担保できないことから、規制を設けることは妥当である。

(4) 無人航空機の運航管理に関する制度の創設については、新たに規制を設けず、従来の制度に従って、運航する制度とすることも考えられる。しかしながら、今般の制度の見直しにより、第三者上空の飛行を認めることとなったことから、適切な運航管理が行われず、万一事故等が生じた場合は、人等に甚大な危害を与える蓋然性が高いことから、規制を設けることは妥当である。

【規制の内容】

(1) 無人航空機の機体の安全性の担保に関する制度の創設【新設】

無人航空機の機体の安全性について検査を行い、安全基準に適合すると認めるときは、機体認証を行うとともに、当該検査を効率的に行う等の観点から、量産機については、無人航空機の型式について、安全基準及び均一性基準（無人航空機の均一性を担保するための基準）に適合していると認めるときは、型式認証を行い、機体認証に係る検査を省略する制度を創設する。

また、併せて、機体認証及び型式認証に係る検査の事務について、国が登録した検査機関に行わせることができることとするため、登録法人制度（登録検査機関）を創設する。

(2) 無人航空機の操縦者の技能の担保に関する制度の創設【新設】

無人航空機を操縦する者として必要な知識及び能力を有するかどうかについて試験（身体検査、学科試験及び実地試験）を行い、これらを有していると判定する場合は、技能証明を行う制度を創設する。

また、当該試験の事務について、国が指定した試験機関に行わせることができるようにするため、指定法人制度（指定試験機関）を創設する。

更に、国が登録した講習機関による知識及び能力に係る講習を受け、当該講習を修了した場合に、国若しくは指定試験機関による学科試験及び実地試験の受験を免除するため、登録法人制度（登録講習機関）を創設するとともに、技能証明の更新に当たり必要となる講習の事務について、国が登録した更新講習機関に行わせるため、登録法人制度（登録更新講習機関）を創設する。

(3) 無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直し【緩和】

第三者上空の飛行について、無人航空機を飛行させる者及びこれを補助する者以外の者の立入を管理する措置（以下「立入管理措置」という。）を講じないで行う飛行と位置づけ、当該立入管理措置を講じずに行う空港等の周辺、人口集中地区の上空等の空域の飛行又は定められた飛行の方法によらない飛行（以下「特定飛行」という。）についても、技能証明を受けた者が機体認証を受けた無人航空機を飛行させる場合に限り許可・承認の対象とする等の見直しを行う。

(4) 無人航空機の運航管理に関する制度の創設【新設】

無人航空機を飛行させる者に対して、特定飛行を行う場合における飛行計画（飛行を行う日時、経路等）の通報、飛行日誌の作成を義務付けるとともに、事故を起こした場合における負傷者の救護及び国土交通大臣への報告を義務付ける。

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）

(1) (2) 本規制に係る遵守費用としては、

- ①機体認証又は型式認証を受ける者において、これらの認証の申請及び検査の受験に係る費用
- ②技能証明を受ける者において、試験の申請及び受験、講習の申請及び受講、又は更新の申請及び更新講習の受講に係る費用

③①②の申請に際して支払う手数料※

が発生する。

なお、個々の申請に関してはオンライン申請も可能とするため、負担は軽微であり、仮に、オンラインでの入力に必要な時間を 15 分として試算すると、本規制を実施することにより、申請 1 件当たり 629 円の費用が生じる。

$$\begin{aligned} & \text{平均給与額}^{\ast 1} (\text{年間}) \div \text{年間総労働時間}^{\ast 2} (\text{事業所規模 30 人以上}) = \text{申請者の時給} \\ & 4,364,000 \text{ 円} \div 1,734 \text{ 時間} = 2,516.72 \div 2,517 \text{ 円} \\ & 2,517 \times 0.25 = 629 \text{ 円/件} \end{aligned}$$

※ 1 : 国税庁「民間給与実態統計調査（令和元年）」参照

※ 2 : 厚生労働省「労働統計要覧（令和元年）」参照

①の機体認証及び型式認証の検査に係る費用に関しては、検査対象の無人航空機毎に異なるため、定量的に把握することが困難である。

また、②の技能証明の試験の受験、講習の受講、又は更新講習の受講に係る費用に関しては、講習の受講は任意であり、これを受講するかどうかは技能証明を受ける者によって異なるため、定量的に把握することが困難である。

なお、(4)については、運航管理に関する制度の遵守に際して特段の費用の発生は想定されない。

※手数料については現時点では未定

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

(3) 無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直し

無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直しにより、技能証明を受けた者が機体認証を受けた無人航空機を飛行させる場合に限り、一部の飛行を除いて、現行の制度で必要としてきた飛行毎の許可・承認を不要とすることで、当該許可・承認に係る行政費用を削減することが可能であると想定される。

この点、これまで、飛行毎の許可・承認において、その都度、機体の安全性及び操縦者の技能について確認を行っていたが、これに代替する措置である機体認証及び技能証明は、より厳格な基準に基づき行われるものであることから、本制度の見直しにより無人航空機の飛行の安全性が低下することとはならない。

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)(2)(4) 本規制の実施は、現行の制度で認められていない第三者上空の飛行を可能とすること、現行制度で必要であった飛行毎の許可・承認について、一部の飛行を除いて不要となること、機体認証による機体の安全性の担保及び技能証明による操縦者の技能等の担保により、無人航空機に対する社会的受容性の向上がより一層見込まれることから、更なる無人航空

機の利活用の推進が図られることが想定される。特に、第三者上空の飛行を可能とすることにより、貨物輸送、インフラ点検等の様々な分野における活用が期待され、現在これらの分野が抱える人手不足の課題の解消等にも資すると考えられる。

また、無人航空機の機体の安全性及び操縦者の技能等を担保することが可能になり、無人航空機の飛行の安全性を担保することができるため、事故等の発生を防止する効果がある。

(3) 機体認証を受けた無人航空機について技能証明を受けた者が現行の制度において飛行毎の許可・承認の対象としている飛行を行う場合、見直し後の制度においては、一部の飛行を除いて飛行毎の許可・承認が不要となることから、これに係る遵守費用及び行政費用が不要となる効果がある。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

規制の効果については、第三者上空の飛行のニーズは今後とも拡大が見込まれるところ、拡大の規模に関しては予測が不可能であるため、金銭価値化は困難である。

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

(3) 無人航空機の飛行手続きの合理化・簡略化に関する制度の見直しにより、機体認証を受けた無人航空機について技能証明を受けた者が現行の制度において飛行毎の許可・承認の対象としている飛行を行う場合、法改正後の制度においては、一部の飛行を除いて飛行毎の許可・承認が不要となる。

なお、飛行毎の許可・承認に係る費用については、無人航空機の用途等によって異なるため、その金額を一律に示すことは困難であるが、飛行毎の許可・承認に係る申請を行うのに担当者1人、書類作成に3時間を要すると仮定した場合、飛行毎の許可・承認に係る申請に要する費用は7,551円と想定される。

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）＝（担当者の時給）

4,364,000円÷1,734時間＝2,516.72≒2,517円

（担当者の時給（円））×（計画作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝飛行の許可・承認に係る申請に要する費用（円）

2,517×3×1＝7,551（円）

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

本規制の実施により、貨物輸送、インフラ点検等の様々な分野における活用が期待され、現在これらの分野が抱える人手不足の課題の解消等に資するとともに、これらの分野における新たなサービスの創出による利便の向上にも繋がるものと考えられる。

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

本規制案の導入により、遵守費用については、発生するが軽微である。
また、行政費用については、それぞれの業務に係る人件費が申請件数に応じて発生する。
しかしながら、その効果については、レベル4実現による貨物輸送やインフラ点検の人手不足の解消や新たなサービスの実現、事故等が生じた場合は、人を死傷させ、また、物件を損壊するような事態の発生を防止すること、現行制度で必要であった飛行毎の許可・承認について、一部の飛行を除いて不要となることによる行政費用の大幅な削減及び無人航空機の更なる利活用の推進が期待され、便益が費用を上回ると考えられることから、当該規制を導入することは妥当である。

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

[代替案の内容]

第三者上空の飛行及び現行の制度において飛行毎の許可・承認を経て認めている飛行の全てについて、飛行毎の許可・承認にて機体の安全性及び操縦者の技能等の確認を行うことを代替案とする。

[費用]

・ 遵守費用

飛行毎の許可・承認の申請を不要とすることができなくなり、申請費用は過大となる。

・ 行政費用

飛行毎の許可・承認の申請を不要とすることができなくなり、許可・承認業務に要する事務経費が過大となる。

[効果（便益）]

第三者上空の飛行に求められる機体の安全基準を満たし、操縦者に求められる技能を有すること等を飛行毎に書面にて厳格に確認することになるため、申請に多くの時間を要するとともに行政手続きが停滞する等して、無人航空機の利活用を妨げることとなり、人手不足の課題の解消等の恩恵を享受できなくなる。

[費用と効果（便益）の比較]

当該代替案では、遵守費用、行政費用とも過大な費用が発生することに加え、無人航空機の利活用を妨げることとなり、人手不足の課題の解消等の恩恵を享受できなくなる。

[規制案と代替案の比較]

当該代替案は、当該規制案に比べ遵守費用、行政費用とも過大な費用が発生し、効果も見込まれないため、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

規制案の方針については、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会において検討が行われ、同協議会において、「小型無人機の有人地帯での目視外飛行実現に向けた制度設計の基本方針（令和2年3月31日。以下「基本方針」という。）が策定されたところ。

基本方針においては、「レベル4の実現にあたっては、無人航空機が第三者上空を飛行するために必要となる高い安全性が求められることから、「使用する機体の信頼性」、「操縦する者の技能」及び「運航管理の方法」が、飛行のリスクに応じて適切であることを、これまで以上に厳格に担保する仕組みが必要である。」としており、当該基本方針に基づき、無人航空機の有人地帯における目視外飛行（レベル4）の実現に向けた検討小委員会において、具体的な規制案の検討が行われた。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制については、航空法等の一部を改正する法律案附則第12条において法施行後5年経過時に見直す旨が規定されているため、施行から5年後に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。

- ・ 無人航空機の機体認証の申請件数
- ・ 無人航空機の型式認証の申請件数
- ・ 飛行毎の許可・承認の申請件数
- ・ 無人航空機の事故等の発生件数

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：航空法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 事故等調査のための処分対象の追加（運輸安全委員会設置法第 18 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：国土交通省運輸安全委員会事務局総務課

評価実施時期：令和3年3月8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）

無人航空機の利活用が急速に進む一方、政府全体としても、第2回未来投資に向けた官民対話（平成27年11月5日）における安倍内閣総理大臣御発言を踏まえ、小型無人機を活用した新たな産業を創出する観点から、小型無人機の活用を促進しており（「空の産業革命」と呼称）、具体的には、2022年度を目途として、有人地帯での補助者なし目視外飛行（以下「レベル4」という。）の実現を目指し、関係府省庁、メーカー、利用者等の団体を構成員とする「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会（以下「官民協議会」という。）」において議論を行っているところである。

今般の航空法等改正による無人航空機の機体認証制度や操縦者技能証明制度の創設等により、レベル4の実現に向けた法制度の整備が進み、今後の更なる利活用が期待されるところである。

今般、レベル4の実現に向けて、機体の安全性、操縦者の技能、運航管理の観点から、無人航空機に係る高い飛行の安全性を確保する新たな制度が創設される中、無人航空機の事故においては、操縦ミス、整備不良、機体や装置の欠陥や不具合、気象条件等の複数の要因が考えられるが、実際にはそれらの要因が複雑に絡み合い、直ちに事故原因を特定することが困難な事態が想定される。また、万が一、死亡事故や有人機との衝突事故が発生した場合には、その再発防止と被害軽減に向けた的確な調査、提言に対する社会的要請は大きい。

このため、今般の運輸安全委員会設置法改正により、航空事故等に関し高い専門性を有する運輸安全委員会が無人航空機に係る事故等についても新たに調査を行うこととし、事故等調査を行うために必要があると認めるときは、無人航空機の利用者若しくは飛行を行う者又は無人航空機的设计、製造、整備、改造若しくは検査をする者等に対し、報告徴収等の処分を行うことができること等の措置を行うこととする。

しかるに、無人航空機の利用者等に本規制拡充を実施しない場合に、無人航空機に係る事故等の原因を究明するための調査が十分に行うことができず、その結果、事故等の防止及び事故が発生した場合における被害の軽減に寄与することができなくなることが懸念される。

- 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)

【課題及びその原因】

無人航空機の事故においては、操縦ミス、整備不良、機体や装置の欠陥や不具合、気象条件等の複数の要因が考えられるが、実際にはそれらの要因が複雑に絡み合い、直ちに事故原因を特定することが困難な事態が想定されるため、調査には高度かつ専門的な知見が必要不可欠という課題がある。

【規制拡充以外の政策手段の内容】

無人航空機の利用者等に対して、事故等調査に、任意の協力を求めることが考えられる。

当該政策手段により、無人航空機の利用者等からは一定の協力を得られる可能性はあるが、法的拘束力を有さないものであるため、運輸安全委員会による事故等調査を十分に行うことができない。

【規制拡充の内容】

事故等調査を行うために必要があると認めるときは、無人航空機の利用者若しくは飛行を行う者又は無人航空機的设计、製造、整備、改造若しくは検査をする者等に対し、報告徴収等の処分を行うことができることとする。

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)

当該規制拡充に関し、無人航空機の利用者等が報告徴収等を受けるための時間費用等の遵守費用が発生する。なお、当該規制拡充の遵守費用は、規制拡充の対象となる事故等の関係者が関係する調査に係る時間等が異なるため、費用を定量的に把握することは困難である。

また、当該規制拡充に係る行政費用として、運輸安全委員会の調査官が事故等現場において報告徴収等の処分を行うための費用が発生するが、その費用自体は軽微であると想定される。

- 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

規制緩和には該当しない。

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

無人航空機に係る事故等が発生した場合には、無人航空機の利用者等に対し、報告徴収等の処分を行うことにより、無人航空機に係る事故等の原因を究明するための調査を十分に行うことができ、事故等の防止及び事故が発生した場合における被害の軽減につながるという大きな効果が

期待される。なお、効果は事故等ごとに異なることから、効果の定量的把握は困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の拡充の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

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

該当なし。

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

当該規制の拡充による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

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

当該規制の拡充には、無人航空機の使用者等が報告徴収等を受けるための遵守費用及び運輸安全委員会の調査官が事故等現場において報告徴収等の処分を行うための行政費用が発生する。一方、当該規制の拡充は無人航空機に係る事故等の原因を究明するための調査を十分に行うことができ、事故等の防止及び事故が発生した場合における被害の軽減に寄与するという大きな効果がある。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

これらのことから、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の拡充は妥当である。

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

[代替案の内容]

無人航空機に係る事故等の処分の範囲を限定する。

[費用]（※ [費用] の記載は、③、④の記載例を参照）

・ 遵守費用

無人航空機の使用者等が報告徴収等を受けるための遵守費用が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、規制の対象となる事故等の関係者が関係する調査に係る時間等が異なる

ため、費用を定量的に把握することは困難である。

- ・ 行政費用

運輸安全委員会の調査官が事故等現場において報告徴収等の処分を行うための費用が発生するが、その費用自体は軽微であると想定される。

[効果（便益）]

代替案は、調査に必要な処分の範囲を限定するため、規制拡充案と比べて十分な調査を行うことができず、事故等の防止及び事故が発生した場合における被害の軽減に寄与するという効果の発生は限定的となる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

代替案による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

[費用と効果（便益）の比較]（※ [費用と効果（便益）] の比較は、⑨の記載例を参照）

代替案は、処分の範囲を限定するため、軽微な費用の削減が図れるものの、事故等の防止及び事故が発生した場合における被害の軽減に寄与するという効果の発生は限定的となる。

[規制拡充案と代替案の比較]

代替案は、効果の発生が限定的であり当該規制拡充の目的を達成するためには、当該規制拡充案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

該当なし。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制拡充については、航空法等の一部を改正する法律案附則第 12 条において法施行後 5 年経過時に見直す旨が規定されているため、施行から 5 年後（令和 8 年）に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。

同種事故等の発生状況の把握等により、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握する。