

規制の事前評価書(要旨)

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	認定航空運送事業者に対する特例措置(航空法第131条の2の9(新設)関係)
規制の区分	改正(緩和)
担当部局	国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課・航空戦略室
評価実施時期	令和4年2月28日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>航空運送事業については、国際的な動きを踏まえ、脱炭素化を強力に推進する必要があることから、航空運送事業者において、中長期的な計画のもと、計画的な投資を進めることが必要不可欠である。</p> <p>一方で、現行の航空法では、航空運送事業者が、脱炭素化に資する新たな型式の航空機の導入や、国際線で使用する航空機の型式の変更等を行う場合には、国土交通大臣に対し、個別に事業計画の変更認可を受ける必要がある。当該手続きは、内容によっては相当程度の時間を要することになるほか、認可申請の事務も含めれば、航空運送事業者の事務負担は相当に大きなものとなり得ることから、手続きの合理化を図り、航空運送事業者による脱炭素化に係る措置の円滑な実施を可能とする必要がある。</p> <p>そのため、本邦航空運送事業者が「航空運送事業脱炭素化推進計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けられる制度を創設することとし、当該認定を受けた本邦航空運送事業者は、事業計画の変更に係る国土交通大臣の認可及び軽微な変更に係る国土交通大臣への届出をしたものとみなす特例措置を講ずることとする。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	航空運送事業者において、航空運送事業脱炭素化推進計画を作成し、国土交通大臣の認定を取得するための費用が発生する。計画に記載される航空分野の脱炭素化のための事業の内容・規模は、取組みの具体的な内容や航空運送事業者の体制等によって大きく異なるため、定量的に把握することは困難であるが、例えば、計画の作成等に係る事務を行うのに従業員5人、書類作成に49時間30分、書類提出に30分(合計50時間)要すると仮定した場合、事業計画の変更認可等に係る申請に要する費用は679,500円と想定される。
(行政費用)	今般の規制緩和に伴い新たに発生する事務としては、「計画の認定」に係る事務が想定されるが、従前より事業計画の変更認可を行ってきており、審査項目として新たに追加される事項は特段想定されないことから、行政費用の増加は僅少であると想定される。
直接的な効果(便益)の把握	今般の規制緩和により、認定を受けた航空運送事業脱炭素化推進計画に記載される航空分野の脱炭素化のための事業を遂行する際に、事業計画の変更認可に係る事務手続きの合理化が図られ、当該認定を受けた計画を実施する「認定航空運送事業者」の円滑かつ迅速な取組みが実現する。それによって、航空分野におけるCO2削減の取組を加速化させ、国際的な枠組みにおける要請にも着実に対応することが可能となり、本邦航空会社の国際競争力の維持にも資するものである。
副次的な影響と波及的な費用の把握	航空運送事業脱炭素化推進計画に記載の事業の実施にあたり、事業計画の変更認可等に係る事務手続きが合理化され、認定航空運送事業者による脱炭素化のための取組みが円滑かつ迅速に行われることとなり、航空分野のみならず我が国全体における2050年カーボンニュートラル目標の実現にも寄与する。
費用と効果(便益)の関係	当該規制緩和については、一定の遵守費用が発生し、行政費用は発生するが僅少である。 他方で、当該規制緩和により、航空分野の脱炭素化のための事業を遂行する際に、事業計画の変更認可に係る事務手続きの合理化が図られ、認定航空運送事業者の円滑かつ迅速な取組みが可能となる。それによって、航空分野におけるCO2削減の取組みの加速化、本邦航空会社の国際競争力の維持にも資するものである。副次的な影響及び波及的な影響としては、航空分野のみならず我が国全体における2050年カーボンニュートラル目標の実現にも寄与する。 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、当該規制緩和は妥当である。
代替案との比較	航空運送事業脱炭素化推進計画に記載される事業を実施する本邦航空運送事業者に対する事業計画の変更認可等に係る特例措置は講じるが、当該特例措置の条件として、国土交通大臣による認定ではなく国土交通大臣への事前届出を求めることを代替案とする。 代替案においては、規制緩和案に比して遵守費用及び行政費用ともに減少するものの、仮に国土交通大臣の認定を受けずに計画に記載される事業を実施した場合、航空脱炭素化推進基本方針の趣旨に合致しない取組みや、航空の安全に支障を及ぼすおそれのある取組みが行われる可能性があり、脱炭素化に資する効果が限定的となるのみならず、航空機の航行に起因する事故等が発生するなど、極めて大きな負の影響が生じるおそれがあることから、規制緩和案が妥当である。
その他関連事項	当該規制緩和については、規制の検討段階において、有識者、航空運送事業者、関係省庁等の関係者による議論の場として、「航空機運航分野におけるCO2削減に関する検討会」を開催し、「航空の脱炭素化推進に係る工程表」をとりまとめた。
事後評価の実施時期等	当該規制緩和については、航空法等の一部を改正する法律案附則第4条において、法施行後5年経過時に見直す旨を規定することとしていることから、施行後5年が経過した時点(令和9年)において事後評価を実施する。
備考	

規制の事前評価書(要旨)

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	認定空港管理者に対する特例措置(空港法第27条(新設)及び第28条(新設)関係)
規制の区分	改正(緩和)
担当部局	国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課・空港計画課・空港技術課
評価実施時期	令和4年2月28日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>航空分野全般の脱炭素化のため、航空運送事業者のみならず、空港管理者においても脱炭素化の取組を促進する必要がある、各空港の特性に応じ、再生可能エネルギーの利用や省エネルギーに資する取組を計画的に進めていく必要がある。</p> <p>一方で、現行の空港法では、空港等の設置者等は、当該施設について航空の安全のため特に重要な変更を加えるときは国土交通大臣の許可を受けなければならないため、誘導路の短縮・効率化、空港内の敷地等を活用した太陽光発電の実施などの省エネルギーに資する取組を行うにあたり、施設の変更に係る国土交通大臣の許可を受ける必要がある、当該手続きに時間を要することから、迅速な取組が難しい状況にある。さらに、脱炭素化に資する事業として、空港内に所在する行政財産を有効活用し、土地や建物内、建物の壁及び屋根において太陽光発電を行うことが考えられるが、国有財産法上、行政財産の貸付けには制限がある。</p> <p>そのため、国土交通大臣以外の空港管理者が、「空港脱炭素化推進計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けられる制度を創設することとし、当該認定を受けた空港管理者は、施設の変更に係る国土交通大臣の許可を受けたものとみなすとともに、行政財産の貸付けの特例を受けられる措置を講ずることとする。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	<p>空港管理者において、空港脱炭素化推進計画を作成し、国土交通大臣の認定を取得するための費用が発生する。計画に記載される空港分野の脱炭素化のための事業の内容・規模は、空港管理者によって異なるため、定量的に把握することは困難であるが、例えば、計画の作成等に係る事務を行うのに従業員5人、書類作成に49時間30分、書類提出に30分(合計50時間)要すると仮定した場合、事業計画の変更認可等に係る申請に要する費用は679,500円と想定される。</p>
(行政費用)	<p>今般の規制緩和に伴い新たに発生する事務としては、「計画の認定」に係る事務が想定されるが、従前より施設変更の認可を行ってきており、審査項目として新たに追加される項目は特段想定されないことから、行政費用の増加は僅少であると想定される。</p>
直接的な効果(便益)の把握	<p>今般の規制緩和により、認定を受けた空港脱炭素化推進計画に記載される空港分野の脱炭素化のための事業を遂行する際に、施設変更の許可に係る事務手続きの合理化が図られ、空港管理者の円滑かつ迅速な取組が実現するほか、従来借りのことのできなかった行政財産について、特例的に貸付けを受けられることとなるので、空港内に所在する行政財産を有効に活用した脱炭素化事業が可能となる。それによって、空港分野における脱炭素化の取組を推し進め、脱炭素化に向けた国際的な潮流の中で、我が国航空分野の国際競争力を維持することにも資するものである。</p>
副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>空港脱炭素化推進計画に記載の事業の実施にあたり、施設変更の許可に係る事務手続きが合理化され、さらに国有財産法上の行政財産の使用に係る特例が措置されることにより、認定空港管理者による脱炭素化の取組が円滑かつ迅速に行われることとなり、航空分野のみならず我が国全体における2050年カーボンニュートラル目標の実現にも寄与する。</p>
費用と効果(便益)の関係	<p>当該規制緩和によって、一定の遵守費用が発生し、行政費用は発生するが僅少である。</p> <p>他方で、当該規制緩和により、空港分野の脱炭素化のための事業を遂行する際に、施設変更の許可に係る事務手続きの合理化が図られることに加え、国有財産法上の行政財産の使用に係る特例が措置されることにより、空港管理者の円滑かつ迅速な取組が可能となる。それによって、空港におけるCO2削減の取組みの加速化、我が国航空分野の国際競争力の維持にも資するものである。副次的な影響及び波及的な影響としては、航空分野のみならず我が国全体における2050年カーボンニュートラル目標の実現にも寄与する。</p> <p>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、当該規制緩和は妥当である。</p>
代替案との比較	<p>空港脱炭素化推進計画に記載される事業を実施する空港管理者に対する施設変更の許可に係る特例措置は講じるが、当該特例措置の条件として、国土交通大臣による認定ではなく国土交通大臣への事前届出を求めることを代替案とする。</p> <p>代替案においては、規制緩和案に比して遵守費用及び行政費用ともに費用が減少するものの、仮に国土交通大臣の認定を受けずに計画に記載される事業を実施した場合、航空脱炭素化推進基本方針の趣旨に合致しない取組みや、航空の安全に支障を及ぼすおそれのある取組みが行われる可能性があり、脱炭素化に資する効果が限定的となるのみならず、航空機の航行に起因する事故等が発生するなど、極めて大きな負の影響が生じるおそれがあることから、規制緩和案が妥当である。</p>
その他関連事項	<p>当該規制緩和については、規制の検討段階において、有識者、空港関連事業者、地方公共団体、関係省庁等の関係者による議論の場として、「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」を開催し、空港の脱炭素化推進に係る工程表をとりまとめた。</p>
事後評価の実施時期等	<p>当該規制緩和については、航空法等の一部を改正する法律案附則第4条において、法施行後5年経過時に見直す旨を規定することとしていることから、施行後5年が経過した時点(令和9年)において事後評価を実施する。</p>
備考	