

総務省 規制の事前評価書

(航空機局等の無線設備等の点検その他の保守に関する規程の認定制度の整備)

所管部局課室名：総合通信基盤局 電波部 電波政策課

電話番号：03-5253-5909

e-mail：radio_act_review@ml.soumu.go.jp

評価年月日：平成 29 年 2 月

1. 規制の目的、内容及び必要性

(1) 現状及び問題点

航空機の航行には、無線通信が必要不可欠*であり、電波法（以下「法」という。）においては、無線局の「無線設備」が法第 3 章に定める技術基準に、その「無線従事者の資格及び員数」が法第 39 条、第 40 条及び第 50 条の規定に、その「時計及び書類」が法第 60 条の規定に、それぞれ適合することを求めている（以下「無線設備」、「無線従事者の資格及び員数」、「時計及び書類」を合わせて「無線設備等」という。）。また、無線局が免許を受けた際に審査及び検査された条件がその後も維持されているかどうかについては、定められた時期ごとに、あらかじめ通知する期日に、総務大臣が職員を派遣し、その無線設備等の検査（定期検査）をすることにより（法第 73 条第 1 項）、確認している。特に現在、航空機局等（法第 6 条第 4 項の航空機局及び同条第 1 項第 4 号の航空機地球局（電気通信業務を行うことを目的とするものを除く。）をいう。）については、原則 1 年ごとに定期検査を受けることになっており、当該定期検査のタイミング以外で航空機局等の無線設備等を国等が確認する義務は規定されていない。

航空機の機体やエンジンの構造・システムの安全性・信頼性を確保するための整備の仕組みについては、既に、国際民間航空機関（以下「ICAO」という。）のシカゴ条約附属書（以下単に「条約附属書」という。）等において国際標準化がされており、加盟各国はこれに準拠し各国の航空法を制定し、航空機局等の免許人は当該法にしたがって安全性や信頼性を確保する体制を維持管理している。他方、電波法においては、無線設備等の保守に関する規定はなく、また、法第 73 条の定期検査のタイミングが、こうした既存の航空法体系における整備等のタイミングと異なっており、航空機局等の免許人にとって負担となっている。

こうした背景に加えて、これまで、航空機の耐用年数が 20 年ないし 30 年と長期であるにもかかわらず、検査体制に係る監査の頻度や体制が不十分であったという点を踏まえ、ICAO は、条約附属書において、各国に対して、安全管理の新たな国際基準として、航空機局等の免許人による自主的・組織的・継続的な整備体制による保守を行うこと及び規制当局による当該保守に係る評価を重視した監督を実施することを要請している。

上記の経緯を踏まえ、航空機局等の無線設備等についても、当該航空機局等の免許人が自ら PDCA サイクルを実施し、航空機局等に係る電波法の技術基準への適合性を確保できるようにするなど、無線設備等の自律的な整備等を促進することによって、無線通信の一層の信頼性向上を図ることが求められているところである。

※ 管制塔との間で無線通信を行うほか、安全航行のための気象レーダーや着陸誘導装置等に無線を活用している。

(2) 規制の新設又は改廃の目的、内容及び必要性

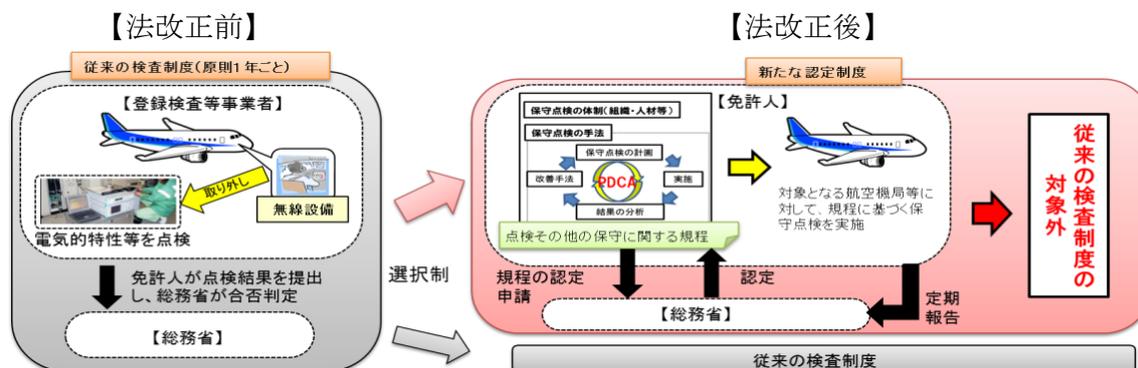
①新設又は改廃の目的

航空機局等の免許人が、従来の定期検査に代えて、航空機局等の無線設備等が法に定める技術基準に適合することを自ら確保するための無線設備等の点検その他の保守に関する規程（以下「無線設備等保守規程」という。）を定めて総務大臣の認定を受け、自ら航空機局等の無線設備等の点検その他の保守を行うことを選択できるようにすることによって、電波法体系における定期検査のタイミングと既存の航空法体系における整備等のタイミングのずれによる航空機局等の免許人の負担を解消するとともに、航空機局等の免許人による無線設備等の自律的な整備等を促進し、無線通信の一層の信頼性向上を図るため。

②新設又は改廃の内容

航空機局等の免許人が、無線設備等保守規程を作成して総務大臣の認定を受けることができることとし、認定の基準その他の所要の規定を設けるとともに、当該認定を受けた航空機局等については、従来の法第73条の定期検査の対象外とする（法第70条の5の2第1項、第2項及び第10項）とともに、当該認定を受けた免許人（以下「認定免許人」という。）は、当該認定を受けた無線設備等保守規程を変更しようとするときは、総務大臣の認定を受けなければならないこととする（法第70条の5の2第3項及び第4項）。ただし、総務省令で定める軽微な変更を行う場合には、遅滞なくその旨を総務大臣に届け出なければならないこととする（法第70条の5の2第5項及び第116条第22号）。

あわせて、認定免許人は、毎年、当該認定に係る航空機局等の無線設備等の点検その他の保守の実施状況について、総務大臣に報告しなければならないこととする（法第70条の5の2第6項及び第111条第1号）とともに、その他必要な規定の整理を行う（第76条第8項、第116条第1号）。



③新設又は改廃の必要性

航空機局等の免許人が行う航空機及び装備品の整備については、既に航空法の規定に基づき、日常整備と定時整備に区分して実施している。他方、航空機局等の無線設備等については、航空法における整備とタイミングが異なり、原則1年ごとに

法第 73 条の定期検査を受けなければならない、航空機局等の免許人にとって負担となっていることから、電波法においても、定期検査を受ける代わりに、無線設備等保守規程を定めて総務大臣の認定を受け、自ら航空機局等の無線設備等の点検その他の保守を行うことを選択できるようにすることによって、電波法体系における定期検査のタイミングと既存の航空法体系における整備等のタイミングのずれによる航空機局等の免許人の負担を解消するよう、関係規定の整備を行う必要がある。

他方、ICAO は条約附属書において、航空機局等の免許人による自主的・組織的・継続的な整備体制による保守を行うこと及び規制当局による当該保守に係る評価を重視した監督を実施することを要請している。これを踏まえると、航空機局等の無線設備等についても、当該航空機局等の免許人が自ら PDCA サイクルを実施し、航空機局等に係る電波法の技術基準への適合性を確保できるようにするなど、無線設備等の自律的な整備等を促進することによって、無線通信の一層の信頼性向上を図ることが求められていることから、電波法においても、無線設備等の点検その他の保守に関する規定を設けることが必要である。

あわせて、従来の法第 73 条の定期検査に代わり、当該航空機局等の無線設備等が法に定める技術基準に適合することを国として担保するため、認定免許人による無線設備等保守規程に従った無線設備等の点検その他の保守が適切に行われていることについて認定免許人から報告を受け、総務大臣が把握する必要がある。

(3) 関連する主要な政策

情報通信（ICT 政策） 政策 12「情報通信技術利用環境の整備」

(4) 法令の名称・関連条項とその内容 ※改正後の条項

○電波法（昭和 25 年法律第 131 号）

- ・第 70 条の 5 の 2（無線設備等保守規程の認定等）（新設）
- ・第 76 条第 8 項（無線局免許の取消しを受けた場合の認定の取消し）
- ・第 111 条第 1 号（罰則）
- ・第 116 条第 1 号及び第 22 号（過料）

2. 規制の新設又は改廃案の規制の費用及び便益

(1) 規制の費用

① 遵守費用

航空機局等の免許人は、無線設備等保守規程について認定を受けようとする場合は、総務省令で定める様式等により、総務大臣へ認定の申請（変更については変更認定の申請、組織名の変更等の総務省令で定める軽微変更については届出）を行う必要があることから、当該規程の策定や申請等の事務手続について費用が発生するが、当該手続は、現在実施している定期検査に係る項目を、自ら規程として定めるものであり、変更及び軽微変更に係る手続についても他の類似する現行制度において一般的に生じるものであって、これら手続に係る費用は限定的である。

また、認定免許人は、当該規程に基づいて無線設備等の点検その他の保守を実施し、総務省令で定める時期ごとに、その技術基準適合性を確認する必要があるが、

当該確認を行う時期については、従来の定期検査を行う時期（原則1年ごと）を考慮して規定することに加え、既に航空法の規定に基づき、航空機及び装備品の整備について、自ら日常整備と定時整備を実施しなければならないこととなっていることとの関係で、当該整備のタイミングに合わせて無線設備等の点検その他の保守を実施することが可能となるため、当該実施に係る負担は限定的である。

さらに、認定免許人は、無線設備等の点検その他の保守の実施状況について、毎年、総務大臣に報告する必要があるため、当該報告書の作成、提出等の事務処理費用が発生するが、総務省令において報告内容等を規定する際に、従来の定期検査に比べて認定免許人の負担が過大なものとならないようにすることから、当該費用は限定的である。

②行政費用

航空機局等の免許人から認定申請のあった無線設備等保守規程について、法第70条の5の2第2項各号に掲げる基準に適合しているかどうかの審査を行う等の事務処理費用が発生するが、当該手続については、現在実施している定期検査に係る検査項目を、申請者である免許人が適切に実施できるか等について審査するものであり、現行の定期検査を行う場合の確認内容と基本的に同様であることから、当該費用は限定的である。

また、認定免許人から、無線設備等の点検その他の保守の実施状況について報告を受け、当該報告内容が適正であるかどうかについて確認を行う必要があるが、当該手続については、現行の定期検査を行う場合の確認内容と基本的に同様であることから、当該費用は限定的である。

③その他の社会的費用

特に想定されない。

(2) 規制の便益

①遵守便益

航空機局等の免許人は、無線設備等保守規程を定めて総務大臣の認定を受け、自ら航空機局等の無線設備等の点検その他の保守を行うことを選択できるようになることによって、電波法体系における定期検査のタイミングと既存の航空法体系における整備等のタイミングを合わせることが可能となり、当該航空機局等については従来の定期検査の対象外となることで、負担が解消されるとともに、より効率的な整備を実施できるようになる。

②行政便益

現在、航空機局等については、原則1年ごとに定期検査の通知を行い、定期検査を行っているところ、無線設備等保守規程の認定を受けた航空機局等については、当該定期検査に係る業務が不要となる。

また、認定免許人について、法令の規定に基づいて適切に無線設備等の点検その他の保守を行っているかどうかに関して、毎年、当該保守の実施状況に関する報告を求めることで把握することができることとなり、ICAOが条約附属書において各国に対して要請している、安全管理の新たな国際標準に対応した、規制当局による航空機局等の免許人による保守に係る評価を重視した監督を実施することが可能となる。

③その他の社会的便益

航空機局等の免許人による無線設備等の自律的な整備等が促進されることで、無線通信の一層の信頼性向上が図られることが期待でき、もって、より一層の航空機の安全が確保されることが期待できる。

3. 政策評価の結果（費用と便益の関係の分析等）

法律の施行後5年を経過した場合において、一部の改正後の規定の施行状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとしていることから、分析対象期間を5年とする。

航空機局等の免許人が、無線設備等保守規程を定めて総務大臣の認定を受け、自ら当該航空機局等の無線設備等の点検その他の保守を行うことを選択できるようになることで、当該免許人による無線設備等の自律的な整備等が促進され、無線通信の一層の信頼性向上が図られることが期待でき、もって、より一層の航空機の安全が確保されることが期待できるとともに、当該免許人は、電波法体系における定期検査のタイミングと既存の航空法体系における整備等のタイミングを合わせることが可能となり、当該航空機局等が従来の定期検査の対象外となることにより負担が解消され、より効率的な整備を実施できるようになる。また、行政にとっては、無線設備等保守規程の認定を受けた航空機局等について、現状、原則1年ごとに行っている定期検査に係る業務が不要となるとともに、法令の規定に基づいて適切に無線設備等の点検その他の保守を行っているかどうかに関して、毎年、当該保守の実施状況に関する報告を求めることで把握することができることとなり、ICAOが条約附属書において各国に対して要請している、安全管理の新たな国際標準に対応した規制当局による航空機局等の免許人による保守に係る評価を重視した監督を実施することが可能となる。

一方で、航空機局等の免許人は、無線設備等保守規程の策定や申請等の事務手続について費用が発生するが、当該手続は、現在の定期検査に係る項目を、自ら規程として定めるものであり、変更及び軽微変更に係る手続についても他の類似する現行制度において一般的に生じるものであり、当該費用は限定的である。また、認定免許人は、無線設備等保守規程に基づいて無線設備等の点検その他の保守を実施し、総務省令で定める時期ごとにその技術基準適合性を確認する必要性が生じるが、当該確認を行う時期については、従来の定期検査を行う時期（原則1年ごと）を考慮して規定することに加え、既に航空法の規定に基づき、航空機及び装備品の整備について、自ら日常整備と定時整備を実施しなければならないこととなっていることとの関係で、当該整備のタイミングに合わせて無線設備等の点検その他の保守を実施することが可能となるため、当該実施に係る負担は限定的である。さらに、認定免許人は、無線設備等の点検その他の保守の実施状況について、毎年、総務大臣に報告する必要性が生じるため、当該報告書の作成、提出等の事務処理費用が発生するが、総務省令において報告内容等を規定する際に、従来の定期検査に比べて負担が過大なものとならないようにすることから、当該費用は限定的である。また、行政にとっては、認定申請のあった無線設備等保守規程について、審査を行う等の事務処理費用が発生するが、当該手続については、現在実施している定期検査に係る検査項目を、申請者である免許人が適切に実施できるか等について審査するものであり、現行の定期検査を行う場合の確認内容と基本的に同様であること、また、認

定免許人から、無線設備等の点検その他の保守の実施状況について報告を受け、当該報告内容が適正であるかどうかについて確認を行う必要があるが、当該手続については、現行の定期検査を行う場合の確認内容と基本的に同様であることから、当該費用は限定的である。

上記より、航空機局等の免許人の負担が解消されるとともに、当該免許人による無線設備等の自律的な整備等が促進され、無線通信の一層の信頼性向上が図られることが期待でき、もって、より一層の航空機の安全が確保されることが期待できるという重要な便益が確保される一方、費用は限定的であり、便益が費用を上回ることから、航空機局等の無線設備等の点検その他の保守に関する規程の認定制度の整備を行う本件改正案は適切であると考えられる。

4. 規制の新設又は改廃案と代替案との比較

本件の改正は、航空機局等の免許人が、従来の定期検査に代えて、航空機局等の無線設備等が法に定める技術基準に適合することを自ら確保するための無線設備等の点検その他の保守に関する規程を定めて総務大臣の認定を受け、自ら航空機局等の無線設備等の点検その他の保守を行うことを選択できるようにするため、必要最低限の範囲で制度整備を行うものであり、現時点において代替案は想定されない。

5. 有識者の見解、評価に用いた資料その他関連事項

(1) 有識者の見解

○電波政策 2020 懇談会 報告書（平成 28 年 7 月 15 日公表）（抜粋）

- ・ 航空機の機体やエンジンの構造・システムの安全性・信頼性を確保するための整備の仕組みについては国際標準化がなされており、我が国では当該国際標準に準拠して航空法に整備の仕組みを規定し、航空運送事業者は航空法に従い安全性や信頼性を確保する体制を維持管理している。
- ・ 航空機局の検査においても、免許人である航空事業者において恒常的に無線設備の技術基準への適合性を確認することが求められることから、航空法におけるスキームを参照し、航空運送事業者が自ら PDCA サイクルを実施することにより予防的整備・管理を実現することが可能となる仕組みの導入を検討すべきである。

(2) 評価に用いた資料その他関連事項

- ・ 電波政策 2020 懇談会 報告書（平成 28 年 7 月 15 日公表）
(http://www.soumu.go.jp/main_content/000430220.pdf)

6. レビューを行う時期又は条件

法律の施行後 5 年を経過した場合において、改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずる。