

令和 5 年 12 月 22 日
国土交通省 航空局
安全部安全政策課、無人航空機安全課

「バーティポート整備指針」の制定（案）及び「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理
基準」等の一部改正（案）に係る意見募集の結果について
（うち「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準」等の一部改正（案）部分）

国土交通省では、令和5年9月11日から同年10月10日まで、「バーティポート整備指針」の制定（案）及び「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準」等の一部改正（案）に関する意見の募集を行いました。

その内、「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準」（平成9年9月30日空航第715号）及び「航空保安業務処理規程」（昭和42年3月13日空総第130号）の一部改正（案）について、お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- ①募集期間：令和5年9月11日（月）～同年10月10日（火）
- ②周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）及び国土交通省ホームページに掲載
- ③意見提出方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）、電子メール及び郵送

2. 意見数

提出意見数 6 件

3. お問い合わせ先

国土交通省 航空局 安全部 安全政策課、無人航空機安全課
TEL：03-5253-8111（代表）

「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準」等の一部改正（案）に係る意見募集へ寄せられたご意見等と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方	案の修正 有無
<p>場外離着陸場の基準について、定期路線の運航を前提としたV P基準を一括してその他一般の運航にも適用するのは、産業航空における多種多様な用途への航空機の活用や利便性を損なう事になるので、可能な限り航空機の運用限界の範囲内でより柔軟な基準の検討をお願いしたい。</p>	<p>今般の改正は万博での空飛ぶクルマの実現のための改正を想定しておりますが、現行の一般基準に相当する基準については、将来的には、航空機の性能、運航形態、運航実績等を踏まえ、安全性を勘案し、必要に応じ基準の見直しを検討して参ります。</p>	無
<p>国土交通大臣のただし書の許可だけで離着陸できる場所が広がると、安全に離着陸できるのか不安があるので、離着陸は空港のみでお願いします。</p>	<p>場外離着陸許可については、従前よりやむを得ない場合であって、かつ、当該離着陸場が安全に運航できる基準に適合すると認められる場合に限り許可しております。当省としても、適切な運航が行われるよう必要な指導に努めてまいります。</p>	無
<p>場外離着陸場許可期間について、eVTOLだけ3か月を上限とすることは不公平であり問題だと考えます。今回の基準案に基づく許可を受けようとするVertiportについては、永続的にその設置管理を行おうとする事業者が存在するものが多いと認識しています。Vertiport設置管理者が存在し、主体的に飛行場としての管理を行う場合には、現行の基準でも許可期間が1年とされること、及び、飛行場の許可を受けられないために場外離着陸の許可を受けなければいけないという事情に照らせば、許可期間について現行基準内で他の機体と同等の取り扱いをして、最大1年間まで許可を受けることが可能とすべきと考えます。</p>	<p>ご意見を踏まえ、離着陸を行う場所を管理する者が存在する場合などにあっては、1年を限度として許可することができることとして修正いたしました。</p>	有
<p>場外離着陸は、運航会社と機材を限定して離着陸自体を許可するものですので、整備指針を原則としつつも機体の性能や運航方式等により柔軟な対応が可能ではないかと考えます。機体の性能や運航方式を示すことで、安全な運航を維持しつつ整備指針の原則を緩和する可能性についても記載していただきたい。</p>	<p>今般の改正は万博での空飛ぶクルマの実現のための改正を想定しておりますが、将来的には、航空機の性能、運航形態、運航実績等を踏まえ、安全性を勘案し、必要に応じ基準の見直しを検討して参ります。</p>	無

「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準」等の一部改正（案）に係る意見募集へ寄せられたご意見等と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方	案の修正 有無
<p>安全を最優先する中で、『eVTOLも含めた飛行場外離着陸場については、Performance Baseに基づく、機材の規模と性能で機体側から飛行場外離着陸場に要する基準や規模を設定できるような許認可制度自体の見直し』であり、これは顧客や関係者も望んでいるところですので、普及と将来的な発展のため早期に見直しを図り、抜本的な改善に向けた協議を、空港等ヘリポート設置に際しての関係者やこれまでの手続きの良し悪しを知る関係者により行って頂きたい。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	<p>無</p>
<p>離着陸場の要件が厳しく、使用できる場所が極めて少ないため、既存の回転翼機の利便性は大きく損なわれています。</p> <p>利便性向上には、「一般・特殊地域の区分をなくし、仮想設置帯を認めた全て防災対応型の要件に一本化すること。」「建築物上の場合も、難解な構造計算書など不要にし、事業者の責任において確認を取ることとすること。」が必要です。</p> <p>進入表面をはじめ制限区域の勾配は要件が厳しく、その要件を満たせるところは河川敷などに限られます。（通常は河川事務所など自治体から借りることはできません。）</p> <p>電柱や木がない広場など存在しえず、VTOL機の性能を活かした仮想設置帯を設定しない限り運用は極めて厳しく、離着陸場として常時整備されている場所より、駐車場などを一時的に借りるような場所しかありません。</p> <p>既存回転翼の規制緩和による利便性向上の方がより現実味があり、回転翼の利用者増加が空飛ぶクルマの社会的受容性向上にもつながります。</p>	<p>航空機は空港等への離着陸が原則となりますが、必要やむを得ないと認められる場合にあっては、その飛行目的に応じた安全性を考慮した上で基準を設け、法第79条ただし書に基づき許可しているところです。</p> <p>防災対応の基準については災害時の緊急輸送等の飛行目的及び安全性を考慮し基準を策定しており、基準の区分をなくすことは現時点で想定しておりません。</p>	<p>無</p>

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※本改正と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の検討にあたって、参考にさせていただきます。