

【ご意見及び国土交通省の考え方】

No.	ご意見（原文）	国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	<p>点数表について</p> <p>事故が発生した場合に危険防止 措置を講じない 15 点となつてますが民間のスクールでこの事案の講習は、ほとんど行ってないと思います</p> <p>スクール団体も含めて、名前を公表し、一定期間の行政処分にする必要があります</p> <p>当たり前のことができない、利益ありきのスクールと生徒には厳罰を希望します</p>	<p>登録講習機関における講習については、「登録講習機関の教育の内容の基準等を定める告示」(国土交通省令第 951 号) に基づき、事故発生時の危険防止措置は講習内容に含めていただく必要があります。登録講習機関に対する監査等により、当該告示への違反事実が確認された場合には、適切に対処して参ります。</p>	無
2	<p>第 8 条において「処分等を決定したときは、書面をもって処分等を受ける者に通知」することとされているが、処分等には「口頭注意の行政指導」も含まれるから、口頭注意の場合も「求めに応じ」ではなく全件において書面を交付する運用とすると解してよいか。</p> <p>また、書面で通知することのだが、「デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン」を踏まえれば、電磁的記録により通知することを原則とすべきではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「処分等（口頭注意を除く。以下この条において同じ。）を決定したときは、」に修正いたします。</p> <p>また、通知の方法についても、「書面又は電磁的方法をもって」に修正いたします。ただし、発行元の証明や通知到達の確認等の観点から、当面は書面により行政処分等を受ける者に通知を行う予定です。</p>	有
3	<p>技能証明未所有者は行政処分を受けないということでしょうか？</p> <p>また、二等技能証明所有者が、技能証明によらない許可承認申請による飛行を行った場合での違反については、その二等技能証明所有者は行政処分を受けるのでしょうか？</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明を受けていない方は、本基準に係る行政処分等の対象に該当しません。</p> <p>技能証明保有者が技能証明によらない許可・承認による飛行において法違反等を行った場合についても、行政処分の対象となる可能性があります。</p>	無
4	<p>無人航空機操縦士行政処分審査会は、どこの機関に属した審査会なのでしょうか？</p> <p>また、審査会のメンバーはどのように決定されるのでしょうか？</p>	<p>無人航空機操縦士行政処分審査会は航空局に設置され、航空局職員をもって構成する予定です。</p>	無
5	<p>そもそも技能証明は、国家資格ですか？それとも国土交通省の認定資格ですか？</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明は、航空法に基づく国家資格です。</p> <p>無人航空機操縦者技能証明を受けた者に対する技能証明の効力停止</p>	無

	<p>自動車の運転免許証は免許なので、減点たまったら免許取り消すから免許証返しては分かるのですが、技能証明は、合格者が一定の技能を有していると認めて証明してくれたものではないのでしょうか？違反してしまったけど、合格した時点で一定の技能はあることに間違いはないですよね？行政処分を受けるのは分かりますが、技能のある者がそれを証明する技能証明を返納するのは別物ではないのでしょうか？</p> <p>まるで免許みたいですね。そもそも一等技能証明みたいに所有していないとカテゴリIII 飛行が出来ないというように技能証明には免許の意味合いがあるのである一定以上の違反者には技能証明を返納させてカテゴリIII 飛行が出来なくするようにするのは当然なのでしょうかね。</p> <p>ただ、技能証明所有者が技能証明の取り消しになったとしても、許可承認申請でカテゴリII 飛行まではすぐにでもできるということでしょうか？</p> <p>もし出来るのであれば、ある一定以上の違反があったのでカテゴリII 飛行に関する技能証明は取り消したのに、そのカテゴリII 飛行は変わらずできるということに理解が難しいです。</p> <p>もしで出来ないとしても、最初から技能証明持っていない人はもともと取り消しがなく、取り消し者と同じ違反をしていても最初から技能証明を持っていなかったので飛行できるのも理解が難しいです。</p> <p>それとも、取り消し受ける行政処分違反をするような飛行をした者は、行政処分受けようが受けまいが、そもそも許可承認申請を出しても許可承認は下さないということでしょうか？</p>	<p>や取消は、航空法第 132 条の 53 に規定されております。</p> <p>無人航空機操縦者技能証明を受けた者が航空法違反を理由にその取消等の処分を受けた場合、当該処分事由に応じて、個別の許可・承認についても対応を行う可能性があります。</p> <p>また、無人航空機操縦者技能証明を受けていない者についても、技能証明の取消等に相当する違反行為を行った等の場合は、個別の許可・承認について対応を行う可能性があります。</p>	
6	二等技能証明については、取得せずに許可承認申請で飛行させてい	無人航空機操縦者技能証明を受けていない者についても、技能証明	無

	<p>れば行政処分を受けることはなかったのに、技能証明を取得したばかりに行政処分を受けることになるのでしょうか？</p> <p>それとも、将来的に二等技能証明を取得しないと特定飛行ができないようになるのでしょうか？</p>	<p>の取消等に相当する違反行為を行った等の場合は、個別の許可・承認について対応を行う可能性があります。</p> <p>二等無人航空機操縦者技能証明の位置づけを含む許可・承認制度の在り方につきましては、当該技能証明の取得状況等を踏まえて、検討してまいります。</p>	
7	<p>行政処分に、立入検査の許可等とありますが、個人宅に立入検査があるのでしょうか？</p>	<p>航空法第 134 条の規定に基づき、航空法の施行を確保するために必要があるときは、無人航空機の所有者、使用者若しくは飛行を行う者等の事務所、無人航空機の所在する場所等に立ち入ることがあります。</p>	無
8	<p>第 6 条に、</p> <p>「処分事由に該当する行為が終了して 2 年以上経過した場合は、処分等を行わないことができる。」とありますが、処分等を行わないことができるし、行うこともできるという意味でしょうか？</p> <p>それとも、2 年以上経過した場合は処分等を行われないということでしょうか？</p>	<p>一般的に、発生後一定期間以上が経過した事案については、当事者・関係者の記憶が曖昧になり、また記録が滅失する場合もあることから、違反行為に関する詳細な調査・事実確認が困難となる場合があることを想定したものです。違反行為の発生から時間の経ったものについては、事案の重大性等を踏まえて判断することになります。</p>	無
9	<p>行政処分を下すかの審査は、無人航空機操縦士行政処分審査会が行うと分かりましたが、取り締まるのはどこの機関が行うのでしょうか？</p> <p>警察でしょうか？</p> <p>国交省職員や航空局職員は取り締まれるのでしょうか？</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明保有者に係る行政処分等は、航空法に基づくものであり、航空局において対象者からの報告聴取、事実確認等を行います。</p>	無
10	<p>航空法違反が即ち行政処分という訳ではなさそうですが、航空法違反の一部を行政処分の対象にした基準を教えてください。</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明保有者に係る行政処分及び処分事由については航空法第 132 条の 53 等に規定されております。</p>	無
11	<p>行政処分及び行政指導を受けた者は官報やホームページ等に氏名等は記載されるのですか？</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分等を受けた者について、官報やホームページ等で氏名公表を行うことは予定していません。</p> <p>なお、無人航空機操縦者技能証明の取消を受けた者が、技能証明書の返納を行わなかった場合には、当該技能証明が無効であることを</p>	無

		インターネットの利用その他の適切な方法により公表することとされています。	
1 2	取消処分を受けた場合、欠格期間のようなものは設けられるのか。車の場合、取消処分では違反点数に応じて取消後の「欠格期間」が1年？10年定められているみたいですが。	航空法第132条の45第3号により、無人航空機操縦者技能証明を取り消された日から起算して2年を経過していない者は、技能証明の申請をすることができません。	無
1 3	処分事由にアルコール・薬物の影響下での飛行とあるが、例えばアルコールが体内あるかどうかといったことはいつ誰がどのようにして確認するのか。	航空局において対象者からの報告聴取、事実確認等を行います。アルコール等の影響下での飛行を行ったかどうかについても、飛行時点での客観的事実等に基づき判断します。	無
1 4	技能証明の効力が取消された場合、その後本人が結婚などで苗字が代わって本籍地、住所も変わった場合は技能証明の取得は可能なのか？ あるいは、意図的に苗字を変更した場合などでも技能証明の取得は可能なのか？	航空法第132条の45第3号により、無人航空機操縦者技能証明を取り消された日から起算して2年を経過していない者は、技能証明の申請をすることができません。取消後に苗字等が変更された場合も同じです。	無
1 5	無事故・無違反による技能証明書の有効期間延長（例えば3年を5年に延長）や更新手数料の減額といった優遇措置はないのか。	無事故・無違反による技能証明書の有効期間の延長や更新手数料の減額といった措置は現時点ではありません。	無
1 6	「第4条4 過去に処分を受けている場合の取扱い」にて、「5年より前である場合は、点数の加重を行わない。」とある。 技能証明の有効期間が3年であることを鑑みると、加重を行わないとする「5年」は長すぎるのではないか。 また、無事故・無違反の者の優遇措置（点数の累積回避）について、考慮願いたい。	刑法における再犯加重の考え方を参考に、5年の期間を設定しています。通常、無人航空機操縦者技能証明は更新されるものと想定されますので、この期間設定は合理性があると考えます。 無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分等においては、累積方式は採用しておらず、無事故・無違反による優遇措置は想定していません。	無
1 7	無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分に関する基準における取消及び効力の停止（以下「行政処分」という。）並びに技能証明を受けた者に対する行政指導を公正かつ適正に行うために必要と考えます。 処分に対する、意見陳述（弁明の機会）については与えないことは、処分をする上で妥当なんでしょうか。	無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分を行うに当たっては、行政手続法の規定に基づき、意見陳述のための手続を行います。	無

18	<p>処分事由とそれぞれに対する減点については特段の異論はありません。ただしこれが、自動車同様に違反検挙数の目標（そもそもそのような目標は存在しないと仰られるでしょうが）が定められたりすることのないよう、切に願います。</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分について、処分件数の目標値を設けることはありません。</p>	
19	<p>無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分に関する基準の制定ということでしたが、本件現状では民間ライセンスにて飛行を行っている操縦者が処分事由にあたる飛行を行ったとしても、取り締まり無しと認識してよいのでしょうか。</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分等に関する基準であり、民間技能認証については対象外です。なお、航空法違反があった場合は、無人航空機操縦者技能証明の有無にかかわらず、刑事罰が科せられる可能性があります。</p>	無
20	<p>ドローンの違反点数について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・点数ではなく、行為自体に基準を設けた方がよい ・取締りについて、警察の負担が大きいため民間委託した方がいい ・免許の偽造について何かしら対策を取った方がいい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分等の対象となる行為については、航空法において規定されているところです。処分事由に該当する行為態様については、事案毎に多種多様であり具体化することが困難であるため、現時点で行為自体の基準を設ける予定はありません。 ・無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分等は、航空局において対象者からの報告聴取、事実確認等を行います。 ・技能証明書の偽造対策については今後の参考とさせていただきます。 	無
21	<p>警察が点数制度で抑止できているのは交通警察が日々取締をしているから。 国交省が無人航空機取締を効果的な抑止力を持つ程度に制度を実行できるのか、現状のドローン行政を見る限り極めて疑問。 点数制度での取り締まりをする実行力も、ましてや「当事者能力」自体が欠落している。</p> <p>今までのグダグダのドローン行政を見る限り、それらの処理をする能力は航空局には無い。</p> <p>14点</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分について、制度の適切な運用に努めてまいります。</p>	無

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 限定をされた技能証明を受けた者による限定外の種類・方法での特定飛行 ・ 条件付きの技能証明を受けた者による条件の範囲外での特定飛行 ・ 飛行禁止空域での飛行等 ・ 飛行前確認・衝突予防措置を行わないこと ・ 他人に迷惑を及ぼすような方法での公共の場所の上空での飛行 ・ 夜間・目視外・30m未満・催し上空飛行 ・ 危険物輸送 ・ 物件投下 ・ 飛行の方法について承認外での飛行 ・ 夜間・目視外・30m未満飛行において安全確保措置を講じないこと ・ 飛行計画を通報しない特定飛行 <p>これで「技能証明の効力の停止1年」とは。 事故が起きれば結果責任を負うのは当然だが、この制度、まず間違いなくろくなことにならない。</p> <p>物損事故で他者に損害を与えても刑事罰は存在しない。</p> <p>こんなパブコメで行政が動くとは欠片も思っていないが、正直いい加減にしてもらいたい。</p>		
2 2	<p>行政処分制度の導入に関しては大いに賛成です。 現状で決まりを守らない人が多すぎて困っています。</p> <p>自動車ほども厳密に取り締まられていない現状のままでは、行政処分制度を導入しても、結局は資格を取らない人が無敵になってしま</p>	<p>無人航空機操縦者技能証明を受けていない者についても、技能証明の取消等に相当する違反行為を行った等の場合は、個別の許可・承認について対応を行う可能性があります。また、登録講習機関に対する監査等を通じて、告示に違反した講習が行われている場合には航空局として対処して参ります。</p>	無

	<p>います。</p> <p>違反者は資格の有無に関わらず処分歴有りとして、航空法だけでなく小型無人機等飛行禁止法も含めた他の各種申請時にも反映される体制づくりを期待します。</p> <p>また、個人だけでなく使用人や違反者の輩出が多いスクールへの対処も同時にご検討いただきたいです。</p>	<p>その他のご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>	
23	<p><第1条></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行は「技能証明の取得は必須ではない」状況。今回の行政処分に関する基準の制定（案）により技能証明を取得しようとする人が減るのではないかと考えるが、制定する必要性があるのか ・今回の制定（案）は、将来的に技能証明の取得を義務化する想定であるためか。そうであれば一般にその意向を明示すべきであるのご意見申し上げる <p><第2条></p> <ul style="list-style-type: none"> ・無人航空機操縦士行政処分審査会とはどのような人員で組織されるのか（民間？官公庁？運輸安全委員会？指定試験機関？今後検討？） <p><第3条></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「文書警告」と「口頭注意」を分けて設定するのはどのような意図があるのか ・「口頭注意の行政指導」は航空局や審査会の人員リソース的に実施できるのか。（別表2）の点数1？5まで文書警告に統一する方が現 	<ul style="list-style-type: none"> ・無人航空機操縦者技能証明を受けた者に対する行政処分については既に航空法に規定されており、本基準は、その具体的な基準です。本基準は、航空法に基づく行政処分の公正かつ適正な運用を図る上で必要なものと考えております。 ・本基準の目的は、無人航空機操縦者技能証明を受けた者に対する行政処分の基準を示すことで、行政処分の公正かつ適正な運用を図ることにあります。なお、現行の許可・承認制度の在り方につきましては、無人航空機操縦者技能証明の取得状況等を踏まえて、検討してまいりますが、本基準の制定は技能証明の取得義務化を想定したものではありません。 ・無人航空機操縦士行政処分審査会は航空局職員をもって構成する予定です。 ・文書警告では書面により違反事実の指摘や再発防止の指導が行われることから、口頭注意に比べより強い行政指導となりますので、事案の内容を踏まえて、文書警告と口頭注意とを区分することとしています。 	有

実的ではないかのご意見申し上げます

・「口頭注意の行政指導」を現実的に実施するのであれば、現行犯に対する注意を実施するため、縦割りを越え、警察官等へその権限を付与するようにするのが良いのではないかのご意見申し上げます

<第4条>

・(第1項)「第三者の死亡、重傷又は複数の第三者の負傷の結果が生じた場合は、違反点数にかかわらず、技能証明の取消又は技能証明の効力の停止の処分を行うことができるものとする」とあるが、操縦者や補助者、安全管理者など第三者に該当しない者である場合はこの基準に該当しないとの解釈で良いか

・(第4項)「過去の処分等に係る処分事由となる行為が行われた日(複数の処分事由がある場合には最終のもの)が今回の処分事由となる行為が行われた日(複数の処分事由がある場合には最終のもの)から5年より前である場合は、点数の加重を行わない」とあるが、5年とした理由はどのようなものか

・現行の技能証明制度は有効期限が3年で制度されているため、この基準も3年で良いのではないかのご意見申し上げます

<第6条>

・「処分事由に該当する行為が終了して2年以上経過した場合は、処分等を行わないことができる」とあるが、第4条第4項と同様に5年でないのはなぜか

・現行の技能証明制度は有効期限が3年で制度されているため、この基準も3年で良いのではないかのご意見申し上げます

<第7条>

・「複数の無人航空機の種類についての限定をする技能証明を受け

・無人航空機操縦者技能証明保有者に対する行政処分等については、刑事処分とは異なりますので、航空法の所管行政庁である航空局において行う必要があり、航空局及び無人航空機操縦士行政処分審査会が適切に対応して参ります。

・「第三者」とは、無人航空機を飛行させる者及びその関係者(無人航空機の飛行に直接的又は間接的に関与している者)以外の者をいいます。これに当たらない者の死亡等については、ご認識の通り、第4条第1項のただし書きの規定は適用されません。

・刑法における再犯加重の考え方を参考に、5年の期間を設定しています。通常、無人航空機操縦者技能証明は更新されるものと想定されますので、この期間設定は合理性があると考えます。

・なお、刑法における再犯の定義を参考に、「過去に処分を受けた日(複数回処分を受けている場合には最後に処分を受けた日)が今回の処分事由となる行為が行われた日から5年より前である場合は、点数の加重を行わない。」に修正します。

・第6条は、一般的に、発生後一定期間以上が経過した事案については、当事者・関係者の記憶が曖昧になり、また記録が滅失する場合もあることから、違反行為に関する詳細な調査・事実確認が困難となる場合があることを想定したものです。違反行為の発生から時間の経ったものについては、事案の重大性等を踏まえて判断することになります。

・法令違反等無人航空機操縦者たるにふさわしくない事態について

ている者に対して処分等を行う場合は、その者が受けているすべての無人航空機の種類についての限定をする技能証明について処分等を行う」とあるが、種類の限定を切り分けない理由はなぜか

・上記でご質問させていただくものの、当方としては第7条の制定（案）内容には賛成であることをご意見申し上げる

<第8条>

・「処分等を決定したときは、処分等を受ける者の氏名、処分等の理由及び内容を、書面をもって処分等を受ける者に通知し、書面又は電磁的方法によって指定試験機関に通知するものとする」とあるが、処分等を受ける者に対する通知方法が書面のみなのはなぜか

・現在はDIPS2.0を参照して操縦者のメールアドレスやマイナンバーカード情報を元に電磁的方法によって操縦者へ通知することが可能であると思われるため、処分等を受ける者に対しても電磁的方法により通知しても良いのではないかとご意見申し上げる

<別表1>

(処分事由10?13)

・処分事由10?12はどのような意味か。それぞれの飛行の方法について承認外で飛行を行った場合の処分か。処分事由13との違いは何か

・例えば未承認のまま夜間飛行+目視外飛行を行った場合、2種類の特定飛行の未承認とみなし、減点数は(14点×減点事由2項目=28点)となるのか

(処分事由26)

は、無人航空機の種類に関わるものではないことから、当該操縦士が受けているすべての無人航空機の種類について処分等を行うこととしています。

・通知の方法については、「書面又は電磁的方法をもって」に修正いたします。ただし、発行元の証明や通知到達の確認等の観点から、当面は書面により行政処分等を受ける者に通知を行う予定です。

・処分事由10から12までは、飛行の承認を得ずに特定飛行を行った場合が該当します。ご意見を踏まえ、それぞれ「承認を受けずに行う」を追記いたします。処分事由13は、飛行の承認に付された条件や申請書に添付した飛行マニュアルに違反して飛行させた場合が該当します。

・未承認のまま夜間飛行と目視外飛行を行った場合、複数の処分事由に該当しますので、それぞれの点数14点を合計したうえで、個別事情による点数の加重又は軽減を勘案して違反点数を決定します。

	<p>・ここでは登録記号の未表示のみが処分事由となっているが、リモート ID 機器搭載免除機を除き、リモート ID 機器を搭載しなかった場合や当該機器を正常に動作させなかった場合の処分事由を追加するのが良いのではないかとご意見申し上げます</p>	<p>・処分事由 26 において、リモート ID 機器の未搭載が処分事由に該当することが不明確なため、処分事由 26 を下記のとおり修正いたします。</p> <p>「登録記号の表示その他の登録記号を識別するための措置を講じていない登録無人航空機の供用」</p>	
2 4	<p>・別表に罫線を引いたほうが見やすくなると思います。</p>	<p>パブリックコメント開始初日に掲載した行政処分基準の別表に誤りがありました。別表には罫線を引く予定です。</p>	無
2 5	<p>▼機体認証において指定された使用の条件の範囲を超えた特定飛行 想定外の突風の発生など、不可抗力によって使用条件の範囲を超えた場合に同違反点数を科すのは厳しすぎます。</p> <p>▼技能証明書不携帯での特定飛行 機体認証を受けた機体で技能証明資格が必要な特定飛行を行う場合に技能証明書不携帯を違反とするのは当然ですが、機体認証や技能証明資格の有無に関係なく、飛行に係る許可・承認書をもって行う特定飛行に関しては、技能証明資格を所持していない者にも許可承認が降りる以上、技能証明書の不携帯を違反とするのは筋が通りません。この場合、「技能証明書不携帯での特定飛行」ではなく、「技能証明書不携帯での機体認証を受けた機体で技能証明資格をもって行う特定飛行」とすべきです。</p>	<p>・飛行前に気象情報を十分に収集したものの、想定外の突風等の不測の事態が発生した場合において、それに対し適切な対応をとっていれば行政処分の対象とはなりません。</p> <p>・航空法第 132 条の 54 では、技能証明を受けた者が特定飛行を行う場合には、技能証明書を携帯しなければならない旨が規定されています。一方で、技能証明書の不携帯は無人航空機を飛行させるために必要な知識及び能力に直接影響するものではないため、違反点数を低く設定しています。</p>	無