

「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領（カテゴリーⅡ飛行）」等の
一部改正案に関する意見募集の結果について

令和7年2月25日

<問い合わせ先>
航空局安全部無人航空機安全課
(内線 48187・48687)
TEL：03-5253-8111（代表）

国土交通省では、令和6年12月16日から令和7年1月19日までの期間において、「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領（カテゴリーⅡ飛行）」等の一部改正案に関する意見の募集を行いました。その結果、本件に関して、34件の御意見を頂きました。

頂いた御意見とそれに対する国土交通省の考え方は別紙のとおりです。

今回の意見募集にあたり、貴重な御意見をお寄せいただき、厚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。

ご意見及び国土交通省の考え方

○「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリーII飛行)等の改正について」に関する意見募集の結果について

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	改正について賛同します。ルールを守らず許可・承認を取らずに飛ばすことについての罰則を厳しくすることも必要。	ご意見ありがとうございます。 引き続き、寄せられたご意見やご要望を踏まえて安全性を担保しつつ、不断に無人航空機の制度の見直しを行ってまいります。飛行の許可・承認に関する制度・ルールにつきましては、航空局HPやSNS等による周知とともに、ユーザー向けに専用ポータルサイトや動画等のコンテンツを拡充し、より一層の制度周知に努めてまいります。	無
2	セカンドパーティーのアプリを使用しての飛行のケースはどうなりますか？	申請時に添付することとしている飛行形態ごとに定める追加基準への適合性について、申請者の責任において基準への適合状況を自ら確認することとし、その確認結果を添付することとします。また、基準への適合性を満たさない場合においては、それに代わる安全措置について示すことが必要です。	無
3	許可承認を申請する場合に、技能証明を取得していないと申請出来ないというように技能証明に免許的な要素を与えないで下さいね。 また、免許でないのですから、技能証明は必須にしないで下さいね。 レベル4飛行は、一等技能証明を所有していないと許されないので、技能証明は技能を証明する国家資格であり免許の意味合いもあると思うのですがね。	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、一部の飛行形態を除き、特定飛行に係る飛行の許可・承認取得が不要となります。 この原則は維持しつつ、引き続き、安全の確保を前提として制度の適正な運用を図ってまいります。	無
4	今回の、『申請者の責任において基準への適合状況を自ら確認すること』による許可承認手続きの簡略化には大反対です！！ 勉強している人でさえ、勘違いして知識を覚えてしまっていることが珍しくない状況で、申請者に責任を負わせることによって手続きを簡略化させるのはおかしくないでしょうか。 『ルールや制度』を緩和することによって、手続きの簡略化を実現して欲しいです！ DIPS2.0は非常に分かりづらいシステムであるとともに、間違っってルールや制度を認識していても、許可承認を受けることができ、非常に危険だと思います。 国民への責任転嫁による手続きの簡略化ではなく、緩和等によりスムーズに手続きが進むようにするべきであるべきです！！	今回の改正については、現行の特定飛行に係る許可・承認手続きにおいて、資料の添付を求めているものの実質的に当該資料内容の審査までは行っていない、既にほぼ自己宣言に近い形となっている項目等を中心として、安全確保に当たって大きな影響はないと見込まれる項目について、操縦者自身の責任で安全を確保するという考えにも立って、自己宣言化を行うこととしたものです。引き続き、安全の確保を前提として制度の適正な運用を図るとともに、飛行の許可・承認に関する制度・ルールにつきましては、航空局HPやSNS等による周知とともに、ユーザー向けに専用ポータルサイトや動画等のコンテンツを拡充し、より一層の制度周知に努めてまいります。	無
5	改正箇所 (3)無人航空機の追加基準への適合性 (4)無人航空機を飛行させる者の追加基準への適合性 (5)最大離陸重量25kg以上の無人航空機の機能・性能に関する基準適合確認書 意見 上記改正箇所では追加基準への適合性に関する書類の提出が不要となり、申請者自身が基準適合を確認し、その結果を添付する方式が採用されている。この改正により、許可・承認手続きの効率化が期待される一方で、基準適合確認のエビデンスが申請者に依存する形となるため、情報管理が不適切な場合、必要なデータが迅速に提供されず、事故原因の特定や再発防止策が遅れるリスクがある。欧州CEマーク制度では、適合宣言に必要な技術文書を10年間保存し、当局の要請があれば速やかに提出する義務が課されているが、改正案にはこれに類する情報管理の規定がなく、安全性が確保されない可能性があります。 以上の懸念を踏まえ、以下を改正案に追加することを提案します： A. 適合確認結果の管理体制の強化 -確認結果および関連資料を一定期間（例：10年間）保存すること -当局の要請があれば速やかに（例：2週間以内）提出する義務を設ける B. 管理責任の明確化 申請者の責任範囲を明確化し、不適切な情報管理が発覚した場合の罰則規定を整備する これらの追加項目により、改正案が目指す効率化と安全性確保の両立が実現できると考えます。	無人航空機の事故等の不安前事象が発生した場合は、国としてもその把握、原因究明及び要因分析等を行い再発防止に役立てる必要があることから、適合宣言に必要な技術文書を当局の要請があれば速やかに提出するよう求めることとします。	有

ご意見及び国土交通省の考え方

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
6	<p>許可承認審査の変更で操縦者のところの、自己申告10Hを入力していたところが、ただチェックが変わるだけで、何の資料も要らなくなるらしいですが、それでは、何の知識や技量もない素人でも、youtubeなどで流れているHOW TO見て申請すれば、事実上フリーパスで許可得てしまっている現状と変わりません。虚偽だった場合は警察に委ねるという姿勢ならば、実際に違反や事故が起こってからでの対処で良いとの考えでしょうか？。許可出すのだから、技量や知識がない人には、出す時点で振り落とさないと事故や違反は減らないと思います。国家資格を示させて、ない人には知識や技量の分かるものを添付しなければ、許可しないくらいにハードル高くして良いと思います。そうすれば、国家資格への誘導や差別化もできて、事故や違反も少なくなると考えますが。</p>	<p>今回の改正については、飛行の安全に影響を及ぼさないと考えられる範囲において、提出書類の省略や申請者の自己確認により手続の簡素化を図るものです。引き続き、安全の確保を前提として制度の適正な運用を図るとともに、飛行の許可・承認に関する制度・ルールにつきましては、航空局HPやSNS等による周知とともに、ユーザー向けに専用ポータルサイトや動画等のコンテンツを拡充し、より一層の制度周知に努めてまいります。併せて、一部の飛行形態を除いて許可・承認が不要となる、技能証明を受けた者が機体認証を受けた機体を飛行させることが一般的となるよう、各種の制度の見直し等も含めて機体認証及び技能証明の取得を促進してまいります。</p>	無
7	<p>DIPSでのレベル3.5電子申請が可能になったにもかかわらず、補助者なし目視外飛行については書面での申請を継続するとすると、許可・承認に時間を要する現状は変わらないように思われますので御確認願います。</p>	<p>補助者なし目視外飛行につきましては、ドローン情報基盤システム（DIPS）での申請が可能です。</p>	無
8	<p>簡素化により、事故が起こらないよう適正な許可・承認をお願いします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 今回の改正については、飛行の安全に影響を及ぼさないと考えられる範囲において、提出書類の省略や申請者の自己確認により手続の簡素化を図るものです。引き続き、安全の確保を前提として制度の適正な運用を図るとともに、飛行の許可・承認に関する制度・ルールにつきましては、航空局HPやSNS等による周知とともに、ユーザー向けに専用ポータルサイトや動画等のコンテンツを拡充し、より一層の制度周知に努めてまいります。</p>	無
9	<p>今回の改正にあたりカテゴリーII飛行における許可・承認の手続きの簡素化、ひいては活用の幅が広がるであろうことについては産業界にとっておおいに期待されるところだと拝察し賛同いたします。 その前提において、第二種型式認証・機体認証制度の普及のためには、認証取得に対するインセンティブやメリットを明確にし、必要に応じて審査の基準についても見直していくことにより、許可・承認によるカテゴリーII飛行との制度の両立が必要不可欠と考えます。 現状では多くの利用者はレベル3.5の範囲での運用に留まり、それに伴い機体開発事業者の型式・機体認証取得についてのモチベーションも上がらず、認証取得機種数がなかなか増加しないという状況になっていると推察致します。 今回の改正および、要すればそれに続く更なる制度検討が、カテゴリーII飛行の利活用の拡大と並立・共存して、機体本体の安全性向上を目的とした型式認証・機体認証の取得活動や技能証明取得による利便性の向上にも紐付くような方策の検討も是非御願したいと思います。 具体的には例えば第二種認証取得機体については、補助者無し目視外飛行において「審査要領」の一部も緩和できる等の一層の簡素化と、認証取得機のカテゴリーII飛行における利便性の向上との両立が望めるような施策策定を望みます。 一例を挙げるならば、機体認証更新期間は3年なので、「審査要領」2-2-1(3) b) 飛行の日時において継続的な飛行をさせる場合、機体認証取得機は限度を1年から3年（あるいは「1年もしくは機体認証有効期限の長い方」とするなど。 前述に限らず可能な範囲での認証取得機体についてのメリットとなる緩和施策や補助施策について御配慮・ご検討をお願いしたいと思います。</p>	<p>一部の飛行形態を除いて許可・承認が不要となる、技能証明を受けた者が機体認証を受けた機体を飛行させることが一般的となるよう、各種の制度の見直し等も含めて機体認証及び技能証明の取得を促進しつつ、現状においては機体認証を取得した無人航空機の数に限られることも踏まえ、許可・承認について手続に要する期間を短縮することで利用者利便の向上を図ることとしております。</p>	無
10	<p>飛行の許可・承認手続きの簡略化により申請期間が短くなることは無人航空機の市場発展に寄与すると考えますので概ね賛同いたします。 ただし、一方で運用時の安全性を担保するには、案にある2(4)は修正が必要と考えます。 2(3)、2(4)2(5)に「申請者の責任において基準への適合状況を自ら確認」と掲載されており、申請者が適切に知識を保有しているかが重要な要件となります。 一般的に申請者はパイロットが行います。この申請者の知識を正しく確認できなければ誤った知識の元、許可・承認があり、運用時に法令順守及び安全性は担保されません。その為、技能証明もしくは技能認証（民間資格）の書類の写し提出は必須事項とすべきです。また、それらの証明がない場合は簡略化すべきでないと考えます。 2022年に航空法が改正されており、その新しいルールのすべ及び、その他航空法も熟知されている方は多くない事も事実です。 事故を無くし法令を守った形でドローンが運用される事はドローンの市場発展には非常に重要です。また、昨今、知識不足により法令違反で検挙されているパイロットのニュースもおおいので、その様な状況の改善、また、その様な状況の改善に寄与できる技能証明制度を広める為に2(4)の修正をぜひともご検討ください。</p>	<p>今回の改正については、現行の特定飛行に係る許可・承認手続において、資料の添付を求めているものの実質的に当該資料内容の審査までは行っていない、既にほぼ自己宣言に近い形となっている項目等を中心として、安全確保に当たって大きな影響はないと見込まれる項目について、操縦者自身の責任で安全を確保するという考えにも立って、自己宣言化を行うこととしたものです。その上で、リスクの高い飛行形態や安全上特に重要な項目については従前どおりの審査を行うこととしております。 また、飛行の許可・承認に関する制度・ルールにつきましては、航空局HPやSNS等による周知とともに、ユーザー向けに専用ポータルサイトや動画等のコンテンツを拡充し、より一層の制度周知に努めてまいります。 航空局として、無人航空機の飛行の安全確保が図られるよう制度の適正な運用に万全を期すとともに、安全上の懸念となるような事項があれば迅速に対応してまいります。</p>	無

ご意見及び国土交通省の考え方

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
11	<p>(1)から(4)の改正内容については賛成いたしますが、(5)については安全性維持および業界の信頼性向上のため反対いたします。操縦者の知識および技能を厳格に確認する仕組みを強化し、無人航空機業界の発展と地域住民の安心を両立する政策を推進していただきたく存じます。</p> <p>(5)に代わる改正案として、以下の内容を提案します：</p> <p>1. 技能および知識確認制度の強化 訓練実績や飛行実績の提出を標準化し、申請者が基準を確実に満たしていることを確認する仕組みを導入する。また、国家資格制度を活用し、第三者機関による公平な技能確認プロセスを維持することが望ましいと考えます。</p> <p>2. 訓練環境の利用促進 GPSや位置安定機能を切った状態での操縦技能を習得するため、登録講習機関を活用した訓練の推奨を行う。さらに、技能確認を強化することで、訓練機会をより多くの操縦者に提供すべきです。</p>	<p>今回の改正については、飛行の安全に影響を及ぼさないと考えられる範囲において、提出書類の省略や申請者の自己確認により手続の簡素化を図るものです。引き続き、安全の確保を前提として制度の適正な運用を図るとともに、飛行の許可・承認に関する制度・ルールにつきましては、航空局HPやSNS等による周知とともに、ユーザー向けに専用ポータルサイトや動画等のコンテンツを拡充し、より一層の制度周知に努めてまいります。併せて、一部の飛行形態を除いて許可・承認が不要となる、技能証明を受けた者が機体認証を受けた機体を飛行させることが一般的となるよう、各種の制度の見直し等も含めて機体認証及び技能証明の取得を促進してまいります。</p>	無
12	<p>今年の12月にホームページ掲載機に対する許可承認アドバンテージが消えるに際して、今回の改正は、概ね、全て機体が、ホームページ掲載機並みに楽に許可承認が受けられるようになるものだと解釈しました。(一部レベル3、3.5では提出が必要な書類が残るもの。)</p> <p>目論見通り、許可承認手続は加速されるので、ドローン社会実装を加速するのに役立つから、良い改正だとは思いますが。</p> <p>しかしここまでの経緯を振り返ると、 1：許可承認を加速するために、ホームページ掲載機というのが登場した。ただし、掲載機になるためには、ある一定の条件を満たして、航空局に認めてもらうハードルがあった。 2：型式認証制度を発足させるにあたり、ホームページ掲載機相当の受け皿として2種型式認証/機体認証ができたにも関わらず、ホームページ掲載機を上回る厳しい内容であった。 3：2種認証取得が進まず、また、監視要員配置など実行上困難な条件もあってレベル3目視外運用実用化が遅れたため、レベル3.5運用を新設して加速を図った。 4：ハードルが高すぎ認証機が増えないので、2種認証の要件を下げた。 5：今回許可承認の1日化のため、ホームページ掲載機並みのアドバンテージを全機に付与した。</p> <p>流れを見ると明らかですが、今の状況(飛ぶドローンの数)では、レベル3.5新設段階でかなり2種認証を受けるコストメリットがなくなったのに、追い討ちのように今回の施策となり、実質2種認証は、無くなったも同然とも言えると思います。加えて掲載機の機体確認も自主のなり緩和です。</p> <p>機体認証制度発足からたった3年で、真逆の諸策で腰砕けになった2種認証。あまりにもポリシーがない2種認証制度と言わざるを得ません。ドローンを安全に普及させる策を、今後どう進めるつもりなのか、大方針をお示しいただきたい。また、2種認証を今後どのように活用するのをお示しいただきたい。</p>	<p>一部の飛行形態を除いて許可・承認が不要となる、技能証明を受けた者が機体認証を受けた機体を飛行させることが一般的となるよう、各種の制度の見直し等も含めて機体認証及び技能証明の取得を促進しつつ、現状においては機体認証を取得した無人航空機の数に限られることも踏まえ、許可・承認について手続に要する期間を短縮することで利用者利便の向上を図ることとしております。</p>	無
13	<p>○ 年々高まる無人航空機の更なる需要に応え持続的かつ能率的に各種産業界での業務を後押しする上でも、本改正案の方向性に対して支持致します。</p> <p>○ 各種書類の提出が大幅に削減される一方で、該当の飛行条件や利用形態に対して必要となる運航者(ユーザー)の事前・実施中の運航要件は変わらないことから、航空局のウェブサイトまたは当該改正通達などにおいても同様に案内を掲載いただくなどを通して、引き続き運航者へは適用する機体や運航条件におけるの運用限界について広く認識いただくことが重要です。</p>	<p>飛行の許可・承認に関する制度・ルールにつきましては、航空局HPやSNS等による周知とともに、ユーザー向けに専用ポータルサイトや動画等のコンテンツを拡充し、より一層の制度周知に努めてまいります。</p>	無
14	<p>当該改正(案)で示される補助者なし目視外飛行における改正内容の適用範囲について、現行の「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリII飛行)令和5年12月26日最終改正(国空無機第214607号)」(以下「現行審査要領」)にて示される安全対策措置と比較してコメントいたします。</p> <p>○ 補助者なし目視外飛行(レベル3)において、改正案(3)(4)の適用が除外される点について</p> <p>■ レベル3(および3.5)の目視外飛行では、追加基準の確認とその内容を示す書面を申請者が保持し、確認結果を申請時に添付することが求められると理解いたしました。</p> <p>■ 追加基準には以下が含まれると理解しております： ● 落下分散距離に基づく立入管理区画の設定(レベル3、3.5) ● 利用する機体が初期故障期間を超えたものであること(レベル3、3.5) ● 賠償責任保険への加入(レベル3.5) ● 地上の第三者有無の監視(レベル3、3.5) など</p> <p>○ 現行審査要領に基づく安全対策との違い</p> <p>■ 現行審査要領の「4-3-2(3)b)」に基づく安全対策では、以下のような措置を講じることで、補助者の配置に代えることが可能となっております： ● 対象とする飛行範囲に対して、フェンスや看板の設置による物理的な立入管理区画の設定または立入管理措置を実施している旨を掲示・通知する場合など</p> <p>■ このような安全対策を講じた目視外飛行飛行環境(例：物理的に飛行範囲となる境界線の立入制限が行われていることや、構内関係者がドローンの飛行について認知されている建設現場や発電設備など)については、予定する飛行範囲や経路上に物理的な立入管理措置などを講じず機体のカメラによって地上の第三者有無を監視して必要に応じて回避措置を取るレベル3(および3.5)とは異なる地上リスクに該当します。</p> <p>○ 補助者なし目視外飛行における当該改正(案)の適用範囲について</p> <p>■ 「4-3-2(3)b)」に基づき物理的な立入管理措置を講じる場合は、補助者なし目視外飛行であっても当該改正(案)における「追加基準(3)(4)」を適用するとして整理し、追加基準を示す文書の提出を不要することが適当と考えます。</p>	<p>補助者なし目視外飛行(いわゆるレベル3飛行)等リスクの高い飛行に係る基準への適合性については、引き続き書類を添付し申請頂くことにより無人航空機の安全な利活用を推進することとしており、補助者を配置しない目視外飛行においては「(3)無人航空機の追加基準への適合性」及び「(4)無人航空機を飛行させる者の追加基準への適合性」については従来通り安全性に係る資料を提出いただくこととなります。</p>	無

ご意見及び国土交通省の考え方

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
15	<p>○ (i) (3) 「無人航空機の追加基準への適合性」関係一機体の設計に基づく追加基準に代わる安全方法の代替策について</p> <p>○ (ii) それら代替策の飛行許可・申請における示し方について</p> <p>■ (3)の基準が求められる飛行条件の例として、DID地区での飛行や第三者・物件に対して30m以内での飛行などが該当し、衝突時の衝撃を緩和する措置としてプロペラガードの搭載などが機体の設計に基づいた追加基準として示されております。</p> <p>■ 他方で、現在の審査要領においてはこれら機体の設計に代わるものとして、4-3-2 (3) b) に示されるフェンスや看板などを設置するなど運航者・運航面における安全対策を講じることにより、これら機体設計に係る追加基準に代わる代替的な措置により、運航・機体基準の相互で安全性を補完することで特定飛行の飛行許可・承認がなされてきた背景がございます。</p> <p>■ 申請者はこのように機体基準ではなく運航面による代替対策を講じる場合については、申請者(運航者)側でその旨を示す運航マニュアルを作成・保持・運航者に適切な導入を実施することによって4-3-2 (3) b) にあげられるような適切な安全対策を実施する限りにおいては、許可承認手続きにおける文書の提出などを免除できることが望ましいと考えます。</p> <p>○ (iii) 許可・審査要領における機体の追加基準(3)と型式認証における機体の安全性基準について (以下「安全性基準」)</p> <p>■ 安全性基準(140-1(d))では基準上は機体設計が求められることとなっており、運航側による代替措置の適用は考慮されておりません。</p> <p>■ 型式認証は運航者・運航方法を含むConOpsに基づき適用される安全性基準が考慮されることから、(i)~(ii)で例に挙げた措置を運航側で講じるとするConOpsを定義する場合においては同様のリスク評価および安全措置に基づき、該当の安全性基準については適用有無を改めて考慮することが肝要と考えます。</p>	<p>無人航空機を飛行させる際の安全を確保するために必要な体制につきましては、従前より航空局が作成した標準マニュアルを活用いただく等の対応により、審査事務期間短縮を図っております。例示頂いたプロペラガードの搭載に代わる適切な安全措置につきましても標準マニュアルに示しており、標準マニュアルを使用することを申請書内で示していただくことにより、独自に安全措置を設定いただくよりも手続き期間の短縮が望めます。</p>	無
16	<p>令和6年5月31日付の規制改革推進会議の答申における、ドローン活用を促進すべきという方向性は理解・賛同する。ただし、これは運航の安全確保を前提に進められるべきであるところ、特例的な措置である「許可・承認」と本筋であると考えられる「操縦ライセンス及び機体認証」の棲み分けはどのように整理されると理解すべきか。</p>	<p>一部の飛行形態を除いて許可・承認が不要となる、技能証明を受けた者が機体認証を受けた機体を飛行させることが一般的となるよう、各種の制度の見直し等も含めて機体認証及び技能証明の取得を促進しつつ、現状においては機体認証を取得した無人航空機の数が限られることも踏まえ、許可・承認について手続に要する期間を短縮することで利用者利便の向上を図ることとしております。</p>	無
17	<p>型式認証や機体認証又は技能証明の制度では、基本的に第三者(指定試験機関、登録試験機関等)による審査を要求しているが、今般の改正により許可・承認の審査時に「自己確認」の結果を大臣が確認することでよいとする事となる。そのため、両手続き間で著しくバランスを欠き、一昨年度に導入したばかりの技能証明制度や型式承認制度等の形骸化につながる可能性があると考え。ライセンスの取得者数が2万人ほどとなるなか、この問題への対応策を適切に講じていくべきではないか。</p> <p>また、本措置は安全性の低下につながる可能性もあると考えられるが、重大事故が発生する等した際に、その責任はどこにあるのか。行政の不作為との批判を招かないか。</p>	<p>今回の改正については、現行の特定飛行に係る許可・承認手続において、資料の添付を求めているもの実質的に当該資料内容の審査までは行っていない、既にほぼ自己宣言に近い形となっている項目等を中心として、安全確保に当たって大きな影響はないと見込まれる項目について、操縦者自身の責任で安全を確保するという考えにも立って、自己宣言化を行うこととしたものです。その上で、リスクの高い飛行形態や安全上特に重要な項目については従前どおりの審査を行うこととしております。</p> <p>その上で、一部の飛行形態を除いて許可・承認が不要となる、技能証明を受けた者が機体認証を受けた機体を飛行させることが一般的となるよう、各種の制度の見直し等も含めて機体認証及び技能証明の取得を促進してまいります。</p> <p>航空局として、無人航空機の飛行の安全確保が図られるよう制度の適正な運用に万全を期すとともに、安全上の懸念となるような事項があれば迅速に対応を行ってまいります。</p>	無

ご意見及び国土交通省の考え方

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
18	操縦ライセンス及び機体認証の取得は、特例的な措置である許可・承認の申請以前に、前もって、準備的に取得できるものである。したがって、特例的な措置である許可・承認の手続き期間の1日化の妨げになるものではなく、むしろ手続きの簡略化に積極的に活用すべきと考える。	一部の飛行形態を除いて許可・承認が不要となる、技能証明を受けた者が機体認証を受けた機体を飛行させることが一般的となるよう、各種の制度の見直し等も含めて機体認証及び技能証明の取得を促進しつつ、現状においては機体認証を取得した無人航空機の数に限られることも踏まえ、許可・承認について手続に要する期間を短縮することで利用者利便の向上を図ることとしております。	無
19	令和6年5月31日付の規制改革推進会議の答申では、本措置と合わせて「型式認証取得機増加により許可・承認手続を不要化する。」とされているが、型式認証取得機増加の取り組みについての方向性に関する航空局の考え方を伺いたい。本措置と共存するものと考えてよいか。	当該答申における対応の方向性としては、許可・承認に要する期間の短縮という観点で、現行は認証取得機の数に限られることから、まず手続の簡素化により許可・承認の1日化を行いつつ、認証取得機の使用により、そもそも許可・承認が不要となり手続の0日化を図ることとしているものであり、これらの取り組みは共存するものです。このため、型式認証の取得促進に向けた取組として、申請者側のメーカー各社からの意見を聞きながら、負担軽減、航空局からの情報・記載例等のツール提供、リスク水準に応じた基準合理化、標準処理期間の制定等を実施したところ、今後も型式認証取得の促進に取り組んでまいります。	無
20	補助者を配置しない目視外飛行では、「(3)無人航空機の追加基準への適合性」と「(4)無人航空機を飛行させる者の追加基準への適合性」について自己宣言を不可にするとされているが、当該飛行についても手続き期間1日化の対象なのか。	補助者を配置しない目視外飛行（いわゆるレベル3飛行時）は「(3)無人航空機の追加基準への適合性」及び「(4)無人航空機を飛行させる者の追加基準への適合性」については従来通り安全性に係る資料を提出いただくものの、「(1)無人航空機の登録記号その他参考となる事項」「(2)無人航空機の運用限界等」及び「(5)最大離陸重量 25 kg以上の無人航空機の機能・性能に関する基準適合確認書」関係については、他の飛行させる方法同様に資料の提出を原則不要とし、申請手続き内容の簡素化並びに審査の迅速化を図っています。	無
21	手続き期間1日化及び提出書類の軽減の対象に、以前にカテゴリⅡAとされていた飛行も含まれるのか。含まれる場合、特に管制機関との調整が必要な空港周辺の飛行に関する審査は航空の安全上問題なく行えるのか。以前にカテゴリⅡBとされていた飛行の範疇である補助者なし目視外飛行と手続きの煩雑さが逆転してしまうこととならないか。	今回の手続見直しについては、許可・承認を受けて行うカテゴリⅡの特定飛行全般が対象となります。その上で、管制機関との調整が必要となる特定飛行に関し、管制機関との調整に係る手続を省略又は簡略化するものではありません。	無
22	審査期間1日化の対象になるケースとならないケースが生じるなどするのであれば、制度が複雑なものになると考えられるため、分かりやすい説明資料を用意すべきと考えられる。	飛行の許可・承認に関する制度・ルールにつきましては、航空局HPやSNS等による周知とともに、ユーザー向けに専用ポータルサイトや動画等のコンテンツを拡充し、より一層の制度周知に努めてまいります。	無

ご意見及び国土交通省の考え方

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
23	<p>(意見)</p> <p>本改正は、令和6年5月31日「規制改革推進に関する答申」“(2)ア無人航空機(ドローン)の事業化に向けた環境整備 f ①”の「航空法第132条の85及び第132条の86に基づき、ドローンの利用者が行う飛行申請に対する航空局の許可・承認手続期間について1日を目指すとともに、型式認証取得機増加により許可・承認手続を不要化する。」を実現するための措置と理解しましたが、実施内容は、前半部分の“許可・承認手続期間について1日を目指す”だけに着目しており、後半の“型式認証取得機増加による許可・承認手続を不要化する”に対する対応が抜け落ちています。単なる手続きの簡素化だけでは、日本の空の安全は確保できないと思量します。型式認証取得機増加に対する対応についても本改正に盛り込む必要があると考えます。</p>	<p>一部の飛行形態を除いて許可・承認が不要となる、技能証明を受けた者が機体認証を受けた機体を飛行させることが一般的となるよう、各種の制度の見直し等も含めて機体認証及び技能証明の取得を促進してまいります。</p> <p>このため、型式認証の取得促進に向けた取組として、申請者側のメーカー各社からの意見を聞きながら、負担軽減、航空局からの情報・記載例等のツール提供、リスク水準に応じた基準合理化、標準処理期間の制定等を実施したところ、今後も型式認証取得の促進に取り組んでまいります。</p>	無
24	<p>(意見)</p> <p>定めようとする命令などの題名に「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」とありますが、本改正案の内容から適用は、「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリーⅢ飛行)」(令和5年2月7日 国空無機第263175号。)は対象には入っておらず、「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリーⅡ飛行)」(平成27年11月17日 国空航第684号、国空機第923号。)だけを対象としていると理解しました。今後は、対象を明確にさせていただきたいです。</p>	<p>今回の改正対象は「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリーⅡ飛行)」です。</p>	無
24	<p>(意見)</p> <p>現在の許可・承認の審査プロセスにおいては、これら①～②の資料を用いて当該無人航空機及び操縦装置並びにその運航者が当該空域及び飛行方法において十分安全であることを航空局において判断していると理解しています。本改正後においても、当然、現在と同等の確度・精度・粒度での安全性確認は実施されるものと考えますが、今回の改正案で提出を原則不要としているこれらの添付資料が無い状態においてどのように確認・判断することが可能であるかが理解できておらず、詳細な説明が必要だと思量します。紛争地域における無人航空機の戦闘への使用状況を鑑みると、従前より厳しい安全性確認が行われてもおかしくない昨今の情勢下において、単なる簡素化・迅速化だけでは日本の空の安全は確保できないと思います。</p>	<p>今回の改正については、現行の特定飛行に係る許可・承認手続において、資料の添付を求めているものの実質的に当該資料内容の審査までは行っていない、既にほぼ自己宣言に近い形となっている項目等を中心として、安全確保に当たって大きな影響はないと見込まれる項目について、操縦者自身の責任で安全を確保するという考えにも立って、自己宣言化を行うこととしたものです。その上で、リスクの高い飛行形態や安全上特に重要になる項目については従前どおりの審査を行うこととしております。</p> <p>航空局として、無人航空機の飛行の安全確保が図られるよう制度の適正な運用に万全を期すとともに、安全上の懸念となるような事項があれば迅速に対応を行ってまいります。</p>	無
25	<p>(意見)</p> <p>これら①～⑤の資料を不要とし、申請者の申請用書類への記述のみで確認を実施するということは、申請者の自己宣言を信頼するという航空局の判断だと理解しました。しかしながら、昨今の自動車業界における不正な認証検査実施状況などを鑑みると、あまりにも楽観的な姿勢だと言わざるを得ないと思います。無人航空機は未だ広く社会実装されていない状況であり、まだ発展途上の分野であることを考えると、規制当局である航空局による厳しい監視措置が必要だと思量します。</p>	<p>現行の特定飛行に係る許可・承認手続において、操縦者自身の責任で安全を確保するという考えにも立って、自己宣言化を行うこととしたものです。その上で、リスクの高い飛行形態や安全上特に重要になる項目については従前どおりの審査を行うこととしております。</p> <p>航空局として、無人航空機の飛行の安全確保が図られるよう制度の適正な運用に万全を期すとともに、安全上の懸念となるような事項があれば迅速に対応を行ってまいります。</p>	無
26	<p>(意見)</p> <p>本文の意味は、「補助者を配置しない目視外飛行」を実施する場合に関しては、現審査要領の5-4項に記載の事項に関しては、申請者の確認結果だけでなく、その内容がわかる資料の提出が従来通りに求められると理解しました。一方で、“(1)「無人航空機の登録記号その他参考となる事項」の関係”の改正は適用するというような記載になっているが、追加の基準への適合性を適切に確認するためには、「無人航空機及び操縦装置の仕様が分かる資料」の提出は必須だと考えます。</p>	<p>今回の改正については、現行の特定飛行に係る許可・承認手続において、資料の添付を求めているものの実質的に当該資料内容の審査までは行っていない、既にほぼ自己宣言に近い形となっている項目等を中心として、安全確保に当たって大きな影響はないと見込まれる項目について、操縦者自身の責任で安全を確保するという考えにも立って、自己宣言化を行うこととしたものです。その上で、リスクの高い飛行形態や安全上特に重要になる項目については従前どおりの審査を行うこととしております。</p> <p>その上で、適合宣言に必要な技術文書について、当局の要請があれば速やかに提出するよう求めることとします。</p> <p>航空局として、無人航空機の飛行の安全確保が図られるよう制度の適正な運用に万全を期すとともに、安全上の懸念となるような事項があれば迅速に対応を行ってまいります</p>	無

ご意見及び国土交通省の考え方

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
27	<p>(意見)</p> <p>今回の改正案に関しては、機体の安全性に関しては申請者が自ら確認し、自己宣言をすることに変更するものと理解しました。一方で、機体認証/型式認証では、安全基準及び均一性基準に対して申請者が適合していることを示す必要があるが、一部の安全基準に対しては自己宣言により適合していることを示すことも許容しているが、多くの安全基準及び均一性基準の項目に対しては検査者が確認して適合性の判断をしている。今回の改正案を適用した場合、同じ飛行を実施する場合においても、機体認証/型式認証の適用の有無によって、検査者側の確認の有無に関して大きな差があると考えている。機体の安全性の確認に関しては、機体認証/型式認証の際に求めている各適用基準への適合性の確認と同じ深度で検査者が確認すべきだと考えている。</p>	<p>今回の改正については、現行の特定飛行に係る許可・承認手続において、資料の添付を求めているものの実質的に当該資料内容の審査までは行っていない、既にほぼ自己宣言に近い形となっている項目等を中心として、安全確保に当たって大きな影響はないと見込まれる項目について、操縦者自身の責任で安全を確保するという考えにも立って、自己宣言化を行うこととしたものです。その上で、リスクの高い飛行形態や安全上特に重要になる項目については従前どおりの審査を行うこととしております。</p> <p>なお、飛行の許可・承認申請に関し、現行において機体認証及び型式認証と同様の基準適合性の確認は求めていないところ、同様の確認を求めることとなった場合、許可・承認に係る負担の増加や手続期間の長期化が見込まれるため、慎重に対応すべきものと認識しております。</p>	無
28	<p>(意見)</p> <p>条例ならびに河川・公園事務所様が危険・迷惑行為として無人航空機の飛行を禁止としている範囲（以降、「条例等の飛行禁止範囲」）について、申請者は条例ならびに河川・公園事務所様のHP等を確認したうえで許可・承認申請しているが、手間がかかることと、抜けも生じているのが実態かと思えます。航空局様も「条例等の飛行禁止範囲」となっている申請にも関わらず、そのまま許可・承認手続きがなされ、無駄な業務が生じているのではと憂慮しています。</p> <p>現状、DIPSのマップレイヤー「条例等で定めるエリア」はすべて反映されていない認識です。</p> <p>このため、「条例等の飛行禁止範囲」について、航空局様への報告を義務化し、DIPSで許可・承認申請を行う際の飛行経路図作成画面のマップレイヤー「条例等で定めるエリア」にすべて反映していただけないでしょうか。</p> <p>義務化や全ての反映が難しい場合、国土交通省様のご管轄の河川・公園事業所様が危険・迷惑行為として無人航空機の飛行を禁止している範囲について、少なくともマップレイヤー「条例等で定めるエリア」に反映していただけないでしょうか。</p> <p>航空局様、飛行を禁止する河川・公園事務所様、公衆の安全、無人航空機の利用者にメリットがあると思いますので、前向きな検討、何卒よろしくお願いたします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>条例等による飛行禁止空域のDIPS2.0への登録については地方自治体への働きかけ等により、相当程度内容の充実が図られたものと認識しております。</p>	無

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※同様の意見については、適宜集約しています。