

「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3月19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7年2月6日から令和7年3月9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、7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	<p>申し訳ないですが、最初からそうすればよかつたのではないですか？この分野だけでなく、あいまいなドローン規制がドローン業界の発展をすごく妨げてしまったという取り返しのつかない事態になったことを肝に銘じるべきだと思いますが、どうでしょうか。</p> <p>ご意見賜りたいです。</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
2	<p>総重量25kg以上の無人航空機に対する第三者賠償責任保険の加入を求める、実質的な義務化環境を構築する内容と理解いたしました。安心安全な環境を醸成する観点において、今回の改正内容には大いに賛同いたします。</p> <p>一方で、弊社を含む損害保険会社が無人航空機向けに提供する賠償責任保険商品は企業活動全般を包括的に対象とするものなど多岐に渡っております。特に総重量25kg以上の大型機を飛行させる主体は企業が中心になるものと推察されますが、保険商品が複雑であり、25kg以上のドローンが加入する保険契約において、補償対象であるか否かを一目で判断することが難しいことを踏まえ、その実効性をどのように担保するのか、が課題になるものと思慮いたします。</p> <p>保険未加入時の罰則は制定されているものの、被害者救済・保護の観点で鑑みますと、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保険加入すべき最低保険金額の設定 ・保険加入をユーザー側に委ねるだけでなく、第三者による保険加入の実態確認 <p>は必要であると考えます。</p>	<p>第三者賠償保険について、飛行形態や飛行場所に応じて「十分な補償」と言える補償額や範囲が変わってくるため、一律の基準は設けておらず、申請者において想定されるリスク等を踏まえ判断することとなります。なお、今回の改正により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）の要件の一つとして不測の事態が発生した際に十分な補償ができるよう、飛行させる者に対し、第三者賠償責任保険への加入を求めるものであり、保険未加入時の罰則は制定しておりません。</p>	無
3	<p>本改正は技能証明取得のインセンティブを減少させ、安全水準を落とすことにつながらないか、むしろ許可承認に技能証明を要件化する方向に進めるべきではないか。技能証明により担保されるはずの基準から一度落としてしまうと、戻すのが難しいのではないかと懸念がある。（全般）</p>	<p>まず、最大離陸重量25kg以上の無人航空機による特定飛行はカテゴリーII A飛行となり、技能証明及び機体認証を受けていたとしても必ず許可・承認が必要になることから、本件に伴う技能証明取得のインセンティブへの影響は限定的と認識しております。</p> <p>その上で、無人航空機に係る制度の全般に関する対応として、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なよう、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
4	<p>4-1-2で設定した運用条件は型式認証における無人航空機運用限界やメーカーが設定したスペック値とは必ずしも一致しないと考えられるところ、許可・承認される各飛行に対してどのように制限をかけることを想定しているか。例えば、標準マニュアルの3-1項の改正（運用条件の遵守を追記）などの措置がなされるのか。（4-1-2）</p>	<p>4-1-2で設定する運用条件とは、申請において想定される運用条件を指します。設定する運用条件の例として総重量、風速、気温、降雨量、地勢、飛行距離、飛行時間、飛行速度、飛行高度等が挙げられます。</p>	無
5	<p>この運用条件の確認は2024年12月16日付のパプコメによれば最大離陸重量25kg以上の機体に定める追加基準に該当し、自己確認によることになるとも考えられるかどうか。もしそうであれば、国としてはどのようにこの運用条件を把握するのか。（4-1-2）</p>	<p>4-1-2で設定する運用条件は自己確認によるものとなります。令和7年2月25日付公布の改正については、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。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ています。</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
6	<p>世界的に見ると、EASA加盟国の77%（31か国）、海外主要国の86%（49か国）が、ドローンの賠償責任保険義務化において、その適用範囲を広範囲としています。小型ドローンに対しても、もしくは商用ドローン全体に対しても義務化している国が多数です。海外でも現在の事故比率は日本同様、高い訳ではなく、あくまでも今後急速に進展するドローン社会実装に対する備えとする思考でございます。</p> <p>一例と致しまして、欧州においては、機体総重量の大小ではなく、ほとんどのドローンは人体衝突時に高致死率であるという大前提に立ち、そのために、保険義務化の適用範囲を拡大することにより、安心第一とする社会的受容性を確保し、国民への周知を図りました。よって、地上リスクの定義を今迄の「運動エネルギーと運航シナリオ」からの算出方法では、ドローン全てが高リスクとなり、より詳細な地上リスクの算定が困難であるが故、広範囲な保険義務化適用範囲を背景とし、昨年、新たな「最高飛行速度と人口密度」による地上リスク調査手法に切り替え、更なる安全確保を目指しております。</p> <p>近年、日本におきまして発生した第三者賠償責任保険適用に該当する事故件数の約7割が農薬散布によるものですが、これは機体総重量の大小がその原因ではなく、低空飛行によるものが大半でございます。</p> <p>これらの状況を踏まえ、海外動向を御勘案、機体総重量25kgを義務化とするのではなく、以下に新たな提言を致したいと存じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ すべての商用ドローンについて、重量に関わらず賠償責任保険義務化を必須とする。 ▶ 趣味（非商用）ドローンについても、一定の重量以上の機体に対して賠償責任保険義務化を検討する。 	<p>大型の無人航空機は、墜落した際の損害規模がホビー用・個人向けのものと比較すると甚大であり、今般の無人航空機の事故等の発生状況も踏まえ、総重量25kg以上の無人航空機を対象に第三者賠償責任保険への加入を求めることとします。</p> <p>今後とも、事故等の発生状況や運航の形態等を踏まえ、保険の対象について、深掘り・研究してまいります。</p>	無
7	<p>保険の加入を義務化とする類似のものとして自賠責保険がございます。ドローンにおいては、今回の総重量25kg以上を対象とする以前から、レベル3.5及びレベル4飛行において保険加入を義務化とされています。それらも含め、自賠責保険を参考にした義務化環境整備を検討されることを提言いたします。</p> <p>自賠責保険においては、車検制度と一体化し義務化環境を実現しているものもあれば、車検制度の対象外である原動機付自転車や電動キックボードのように、あくまで所有者に対し自発的な加入を促すもの、など環境が混在しているものと理解しております。</p> <p>現在および今回の無人航空機向け賠償責任保険加入義務化は上記後者のパターンになるものと推察いたしますが、無人航空機においては、100g以上の機体に対する登録制度を貴省が構築されておられますので、上記前者と同様に、登録と保険加入を一体化させる対応も可能な環境にあるものと考えます。安心安全な環境整備、あるいは被害者保護の観点から、登録制度と保険加入の一体化を検討いただきたく要望いたします。</p> <p>なお、自賠責保険を参考にできる点は、以下のとおりと考えております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一律の保険料：機種や操縦者の経験に関係なく、一律の保険料を設定することで、公平性を確保できます。 ● 手続きの簡素化：ドローン機体登録と保険加入を一体化することで、手続きが簡素化されるとともに、義務化環境の実効性を担保できます。 ● 被害者救済の強化：事故被害者への迅速かつ確実な補償が実現できます。 ● 事故発生の抑制：事故防止に対する責任感が一層高まり、事故発生率の抑制につながる可能性が期待できます。 ● 保険料の低廉化：多くのドローン所有者が加入することで、規模の経済が働き、保険料の低廉化が期待できます。 	<p>大型の無人航空機は、墜落した際の損害規模がホビー用・個人向けのものと比較すると甚大であり、今般の無人航空機の事故等の発生状況も踏まえ、総重量25kg以上の無人航空機を対象に第三者賠償責任保険への加入を求めることとします。</p> <p>今後とも、事故等の発生状況や運航の形態等を踏まえ、保険の対象について、深掘り・研究してまいります。</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。