# 「航空法第87条第１項の許可について」等の新規制定及び一部改正（案）に関する意見の募集に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

## 【意見公募手続結果】

※「航空法第 87 条第１項の許可について」等の新規制定及び一部改正（案）に対し 27 件のご意見をいただきました。
※とりまとめの都合上、内容を適宜要約、統合又は分割等させていただいております。

| No. | ご意見 | 国交省の考え方 | 案の修正の有無 |
|---|---|---|---|
| 本文案「航空法第 87 条第１項の許可について」関係 | | | |
| 1 | ・第１部 4 項について、79 条、81 条、11 条但し書申請を抱き合わせて申請している場合、更新する場合は一番短い 79 条と合わせて 3 か月で更新する理解でよいか。（機体、場所等内容に変更がなければ 87 条は１年で許可を取得しておくことも可能でよいか。）<br>・空飛ぶクルマのガイドラインに紐づけられている「付録 3-8 申請書ひな形（共通別紙）」の運用は今後も継続されるか。 | ・航空法第 87 条第 1 項の許可申請書の記載事項に変更がない場合は、1 年の許可期間とすることが可能です。<br>・『「空飛ぶクルマ」の試験飛行等に係る航空法の適用関係のガイドライン』（以下「ガイドライン」という。）の「付録 3-8　申請書ひな形（共通別紙）」につきましては今般の通達制定にあわせて様式の変更を予定しておりますところ、本通達の第 2 部に該当する場合は変更後の様式を用いて申請いただいても構いませんが、本様式を使用せずに申請いただくことも可能です。 | 無 |
| 2 | 第 2 部 2-3-5「また、それぞれが飛行の実施に係る安全確保のために必要な機能及び性能を有していることについて詳細に記載」は具体的にどのような記載を意図されているか。国交省 HP「「空飛ぶクルマ」の試験飛行等に係る航空法の適用関係のガイドライン」添付の「付録３－８：申請書ひな形（共通別紙）」内の「4.機体 2)機上機能・設備」の各項目という理解でよいか、それとも別添で詳細を示す必要があるか。 | 御指摘を踏まえ、当該記載は削除いたします。 | 有 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3 | 第2部 2-3-5「飛行を計画する地域又は場所において、航空機と地上局間で必要な通信を行うことができることについて根拠をもって示すこと」について、空飛ぶクルマのガイドライン本文でいう「飛行経路が携帯電話事業者の通信可能エリアに含まれていることを示すエリア図を添付してください。」でよいか。(2-7-2項にLTEを使用した場合の添付に関する記載があるが、重複か。重複でない場合、本項目は何を意図しているか確認したい。) | 本項目は、航空機と地上局間で直接通信する場合もあることを想定し、記載しております。一方で、御指摘のとおり無線通信に関する規定が分散していることから「2-7-2」項は削除し、「2-3-5」項に以下のとおり統合いたします。<br><br>「操縦システムの概要を記載すること。特に、操縦に係る無線通信（C2（Command & Control）リンク及び外部監視カメラの画像転送等のためのもの）については、飛行の安全性に大きく関わるため、そのシステム構成、使用周波数、使用機器の仕様、性能等の詳細を明らかにすること。また、飛行を計画する地域又は場所において、航空機と地上局間で必要な通信を行うことができることについて根拠をもって示すこと。その際、携帯電話事業者の無線通信ネットワークを利用して操縦を行う場合は、携帯電話事業者が定める手続きを行っていること及び飛行を行うに当たり必要な通信品質が確保可能な区域内であること並びに複数事業者のネットワークを使用することによる通信系統の冗長化など飛行の形態やリスク分析結果に応じた安全対策を講じていることについて示すこと。<br>　なお、空撮した映像の伝送、テレメータ用データ等の操縦に直結しない無線通信については、操縦に係る無線通信とは明確に区別して申請書に記載すること。」 | 有 |
| 4 | 第2部 2-4-2「操縦に係り保有している資格（技能証明を保有している場合はその資格、番号及び付されている限定事項)」でいう技能証明とは、無人航空機のみを指すのか、既存航空機も含むか。<br>※第3部 2-4-2項との違いを念頭にお伺いしたい。 | 第2部、第3部のどちらにおいても、航空従事者技能証明を意図しておりますが、第2部においては当該資格の保有を必須としているものではありません。<br>御指摘を踏まえ、本通達において「技能証明」と記載されている箇所につきましては、「航空従事者技能証明」に修正いたします。 | 有 |
| 5 | 第2部/第3部 2-5-1「遠隔操縦者が、航空工学（飛行理論に関する一般知識、無操縦者航空機の一般知識、遠隔操縦装置に関する一般知識、C2リンクの一般知識及び当該機の種類に応じた知識を含む。)、航空気 | 御指摘を踏まえ、第2部「2-5-1」項につきましては、以下のとおり追記いたします。 | 有 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 象、空中航法、航空通信及び航空法規に関する一定の知識並びに当該機の種類に応じた技能を有していること」について、空飛ぶクルマのガイドライン本文から「航空工学、空中航法、航空通信」が追加となった認識だが、「空中航法、航空通信」については、限定的な高度・飛行エリア内を飛行する場合で他機 Traffic もない、管制との通信もない場合は必ずしも必要とは限らないのではないか。どうしても必須の場合、遠隔操縦者自身ではなく、既存航空機の有資格者を補助的に配置することで代替することもご検討いただきたい。 | 「なお、空中航法及び航空通信に関する知識については、飛行の内容に必要なものに限ることとしてよいものとする。」<br><br>また、第 3 部につきましては、操縦者は航空従事者技能証明の保有が必須となりますので、空中航法、航空通信についての知識も基本的には保持していると考えます。 | |
| 6 | 第 2 部/第 3 部 2-5-2「当該訓練等は、飛行の形態に応じたリスク分析及び評価に基づいたものであることについて根拠(リスク評価結果等)をもって示すこと。」について、空飛ぶクルマのガイドライン本文には、訓練等に関するリスク評価の提出は求められていない認識であるが、「訓練等に関するリスク評価」は具体的にどのような内容を求めているか。 | 「空の移動革命に向けた官民協議会」第 8 回技能証明 WG（令和 5 年 12 月 25 日開催）資料で提示いたしましたとおり、機体ごとに操縦性能、飛行特性等が異なることから、技能要件は定性的なものとして規定しておりますが、御指摘を踏まえ、「2-5-2」項については以下のとおり修正いたします。<br>「遠隔操縦者が、設計・製造者から提供されるマニュアル、訓練プログラム等に基づき、飛行させようとする機体の操作、特性等を踏まえ必要とされる知識及び技能を習得していることについて、根拠（訓練、審査方法、審査結果等）をもって示すこと。なお、当該訓練等の内容の妥当性（飛行の形態等を踏まえて当該訓練等の内容が十分であると判断した評価内容とその結果）についてもあわせて示すこと。」 | 有 |
| 7 | 第 2 部 2-6-3「なお、遠隔操縦者が他の航空機その他の物件と衝突しないように行う見張りの方法についても明確化されていることを示すこと。」について、 2-3-9 項と重複していないか。 | 御指摘を踏まえ、「2-3-9」項は削除いたします。 | 有 |
| 8 | 第 2 部 2-6-4「遠隔操縦に必要な地上設備も考慮した整備体制が確保されていることを示すこと。」について、整備体制の確保の意図を明確にして頂きたい。地上設備についても「サーキュラー1-006 3-5-1(6)③「航空機の整備方式の概要及び飛行前点検項目を含む点検項目等の整備に関する事項」と同等のことを要求している理解でよいか。 | 御認識のとおりですが、御指摘を踏まえ、「2-6-4」項につきましては、以下のとおり修正いたします。<br><br>「遠隔操縦に必要な地上設備も考慮した整備方式が定められていることを示すこと。」 | 有 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 9 | 第 3 部 2-4-2「遠隔操縦者の保有する技能証明、番号及び付されている限定事項」について、既存航空機の技能証明を指すという理解でよいか。無人航空機の技能証明も包含されるのか。第 3 部に基づいて許可を得る場合、操縦者要件として、既存航空機の技能証明が必要という理解でよいか。背景として、「2. 申請 申請書の記載事項及び記載上の注意事項については、次のとおりである。」と冒頭記載があるため、記載の注意事項に読めて、必ずしも要件として必須ではないようにと読めてしまうため。 | 御認識のとおりですが、御指摘を踏まえ、第 3 部「2-4-2」項については、以下のとおり修正いたします。<br><br>「遠隔操縦者の保有する航空従事者技能証明、番号及び付されている限定事項（当該技能証明書の写しを添付すること。全ての遠隔操縦者が航空従事者技能証明を取得していること。また、事業を行う場合にあっては、当該技能証明は定期運送用操縦士又は事業用操縦士の資格であること。）」 | 有 |
| 10 | 第 2 部 2-3-4, 2-3-5 について、許可を受けようとする対象が国際運航である場合、第二部 2-3-4,2-3-5 の対象は国内の運航部分に関するもののみとしていただくよう希望いたします。 | 遠隔操縦による国際運航の基準等については、現在 ICAO（国際民間航空機関）において検討中のところ、当該検討の結果を踏まえて我が国の基準等への反映を検討する予定です。 | 無 |
| 11 | 外国の航空会社が日本に乗り入れる場合と同様に他国のライセンスによる担保も認めていただくよう、お願い申し上げます。 ※特に許可を受けようとする対象が国際運航である場合、操縦士に対して一律に日本の航空法規の知識を求めるのは過剰な規制と考えられる可能性があると存じます。 | 国内を運航するにあたっては、日本の航空法規に関する一定の知識は必要であると考えております。 | 無 |
| 12 | 第 2 部/第 3 部 2-5-4「実施する飛行に必要な項目と基準を申請者において設定して健康診断を行い、遠隔操縦者の健康状態に問題がないことについて、根拠をもって示すこと。（ただし、航空法第 31 条に基づく有効な航空身体検査証明書を有している場合は、その写しの提出をもってこれに代えることができる。）」<br>「航空法第 31 条に基づく有効な第一種又は第二種航空身体検査証明書の写しを提出すること。」について、必要事項が満たされていれば、外国が発行した medical certificate により担保されるよう希望いたします。 | 第 2 部の適用を受ける航空機による飛行については、「遠隔操縦者の健康状態に問題がないこと」の根拠として外国政府が発行した medical certificate を御提示いただくことも可能ですが、当該証明書が第 2 部 2-5-4 に規定する所要事項を満たしていることを日本語で示していただく必要があります。<br>第 3 部の適用を受ける航空機による飛行については、遠隔操縦者は、我が国の航空従事者技能証明及び航空身体検査証明を保持していることが必要となります。 | 無 |
| 13 | 第 2 部/第 3 部 2-5-5「適切な健康状態で操縦を行うための体制」とは具体的にどのようなことを想定しているのか例を示していただくことが望ましいと考えます。 | 遠隔操縦者について、アルコール、薬物、身体障害又は体調不調等により正常な運航ができないおそれがなく、飛行の安全が確保できることを飛行前に確認するための体制を想定しております。 | 無 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 14 | 第 2 部 2-6-6「遠隔操縦者その他操縦に関係する者の安全(保護)並びに地上の人又は物件に対する措置」について、「地上の人又は物件に対する措置」とは具体的にどのようなことを想定しているのか例を示していただくことが望ましいと考えます。 | 具体的には、人又は物件の安全を確保するため、人の立ち入りを制限したり、何らかの方法で物件を保護することなどが考えられますが、飛行する場所や飛行の方法によるため一概に示すことができないことから、具体的に記載することは控えさせていただくこととしています。 | 無 |
| 15 | 今回の通達制定による手続き明確化の対象には含まれない耐空証明を受けた無操縦者航空機（空飛ぶクルマによる操縦体験以外）においても、No10,11,12 の観点を含む運用を行うよう希望します。 | 遠隔操縦による国際運航の基準等については、現在 ICAO において検討中のところ、当該検討の結果を踏まえて我が国の基準等への反映を検討する予定です。 | 無 |
| 16 | 対象として「遠隔操縦が可能な電気を動力源とする垂直離着陸飛行機又はマルチローター」と記載がありますが、「遠隔操縦が可能な飛行機や回転翼航空機」であっても、今回想定している航空機と同等のサイズなどであれば、それらも対象とすべきだと考えます。<br>（理 由）<br>対象として「遠隔操縦が可能な電気を動力源とする垂直離着陸飛行機又はマルチローター」だけに絞る明確な理由が不明です。 | 第 2 部については、対象を「遠隔操縦が可能な電気を動力源とする垂直離着陸飛行機又はマルチローター」に限定しておりません。第 3 部については、今般、1 人乗りの空飛ぶクルマの機体を利用し操縦体験等を行う運航が予定されており、飛行を常に監視する遠隔操縦者の配置や限定された飛行範囲といった従来の航空機の運航とは異なる特徴を有することから、当該運航に対応するため策定したものです。今般制定及び改正した通達の適用対象となっていない航空機については、機体開発の状況等を踏まえながら今後議論を行うこととしており、具体の規定が策定されるまでの間は、第 1 部「2.適用範囲」に記載しているとおり、機体や運航の特性に応じて個別に審査を行うこととしています。 | 無 |
| 17 | 第 3 部 1 項③「常に遠隔操縦者の監視の下で行う搭乗者（※１）の操縦体験等のための飛行」とありますが、無操縦者航空機の定義は「操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する航空機」(航空法第 87 条第 1 項）としており、航空法の記載と矛盾すると考えています。そのため航空法第 87 条第 1 項の許可として取り扱うのは不適切であると思います。<br>（理 由）<br>遠隔操縦者の監視の下で行う搭乗者であっても操縦ができるという観点から考えれば、当該搭乗者も「操縦者」です。この観点から考えれ | 航空法第 87 条第 1 項の許可は、操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する航空機が、同法第 65 条及び第 66 条の規定の適用を受けないで飛行することを可能とするために受けるものです。操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有しつつ、操縦者が乗り組んで自ら操縦することのできる機体も存在します。 | 無 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | ば、本航空機は操縦者が機内にいることから、無操縦者航空機の定義には当てはまらないと理解します。 | | |
| 18 | 当該通達案には、遠隔操縦者に対する要件及び搭乗者に対する要件が示されていますが、この要件の妥当性は何をもって判断したのかをご教示いただきたいです。<br>（理 由）<br>無操縦者航空機に対する耐空性の基準が明確に定まっていない状況において、無操縦者航空機を操縦する者の要件だけ先に決定できることはできないと考えています。耐空性の基準が明確であるからこそ、その航空機を操縦する者の要件も定まると理解しています。 | 遠隔操縦者に対する要件等については、ICAO Annex1 を参考に、「空の移動革命に向けた官民協議会」（技能証明 WG）で議論を行い策定しております。<br>また、本通達の第２部の対象となる試験飛行を行うための機体の基準については、サーキュラーNo.1-005 又は No.1-006 に定めています。<br>第３部の対象となる電動垂直離着陸機の「操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する航空機」の耐空性の基準は、ICAO Annex8 等も参考に、サーキュラーNo.1-031 で特別要件として設定されています。 | 無 |
| 19 | 第 2 部 2-3-7「計器飛行方式又は有視界飛行方式の別を記載すること。」について、「計器飛行方式」の定義は航空法第 2 条第 17 項で定義されている「計器飛行方式」と同じであると理解しています。無操縦者航空機で目視外飛行を実施する場合、必ずしもこの「計器飛行方式」に当たらないと思いますが、その場合は全て「有視界飛行方式」になるのでしょうか？<br>（理 由）<br>機体から外部を監視するカメラ等が無い状態での目視外飛行であって、航空交通管制圏又は航空交通管制区以外を飛行することを想定した場合に選択する飛行方式の区分が不明確であるため。 | 目視外飛行であって計器飛行方式を選択できない場合には、有視界飛行方式で飛行する必要があります。ただし、有視界飛行方式では有視界飛行状態において飛行することが必要ですので、目視又は機体に設置した外部監視カメラ等により視程の確保ができない場合には飛行することができません。 | 無 |
| 20 | 第 2 部 2-5-3「計器飛行を行う場合には、航空法施行規則（運輸省令第 56 号）第 161 条に規定する航空機乗組員に必要な経験に準拠した経験を有することを示すこと。」について、「計器飛行を行う場合には～」とは、2-3-7 “飛行方式の区分”で記載の「計器飛行方式」を選択した場合のみが適用になるのでしょうか？明確にすべきだと思います。なお、「計器飛行」の定義は航空法第 2 条第 16 項で定義されて | 御認識のとおりですが、計器飛行方式を選択した場合のみが適用となることは自明であると考えますので、原案のままとさせていただきます。 | 無 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | いる「計器飛行」と同じであると理解しています。<br>（理由）<br>遠隔操縦者により飛行させる場合に、一般的に用いられている「目視外飛行」と本通達案に記載の「計器飛行」の関係性や各飛行方式の区分と本項に記載の「計器飛行」に対する要件の関係性を明確にすべきだと思います。 | | |
| 21 | 第3部1項「④遠隔操縦者の目視（※２）の範囲内での飛行」とありますが、第3部2-5-3「計器飛行を行う場合には、航空法施行規則第161条に規定する航空機乗組員に必要な経験に準拠した経験を有することを示すこと。」と記載があります。目視の範囲内での飛行が対象になっていることから、「遠隔操縦者による計器飛行」ということはあり得ないと理解しており、本記載は削除すべきだと思います。<br>（理 由）<br>目視の範囲内の飛行を対象にしている中で、「遠隔操縦者による計器飛行」ということが理解できていません。もし、「目視範囲内の飛行でも遠隔操縦者による計器飛行」ということを想定されるのであれば、その内容を具体的にすべきであると思います。 | 御指摘を踏まえ、第3部「2-5-3」項に記載不要である旨を記載いたします。 | 有 |
| 「航空法第28条第３項の規定に基づく業務範囲外行為の許可について」一部改正（案）関係 | | | |
| 22 | 「有効な耐空証明を受けた航空機」を用いた「操縦資格のない搭乗者」による、「操縦資格を持つ遠隔操縦者」の監視の元での飛行許可に関する規定と理解しました。本規定を定める（議論する）前に「遠隔操縦者の監視の下で行う搭乗者の操縦体験用航空機の型式」の機体に対する規定を定めるべきだと思量します。<br>（理 由）<br>技術的に遠隔操縦は、機体に搭乗して操縦する場合に比べ、遠隔操縦装置からの指令および機体の姿勢変化等の情報の伝送に遅れが常に発生します。また、リンク切れの危険性が常に存在します。さらに遠隔操縦者は機体の揺動を目視でのみしか検知できないことから、異常発 | 今般制定又は改正を行う通達は、既存の規定に基づき機体の審査が終了したものを前提としていることから、新たに規定を定める必要はないと考えています。 | 無 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 生時の「検知―判断―アクション」にも遅れが常に発生します。これらの状況を鑑みると本項で述べられている「有効な耐空証明を受けた航空機」は、搭乗者による操縦に優先度を与えており、遠隔操縦はバックアップ的な位置づけで、かつ操縦権限も限定されていることが十分に予想されます。このような機材を用いた「操縦資格のない搭乗者」による飛行は、仮にジオフェンス機能を有していたとしても極めて危険であり、安易に飛行許可を与えるべきではなく、「専用の機材＝“遠隔操縦者の監視の下で行う搭乗者の操縦体験用航空機”」を用いて十分に安全を確保する必要があると思量します。そのために、まずは“遠隔操縦者の監視の下で行う搭乗者の操縦体験用航空機”に関する規定を議論すべきと思量します。 | | |
| 23 | 1項(3)ハについて、体験搭乗者に要求される要件を追加しているが、なぜ、体験搭乗者に対して許可を出す必要があるか疑問です。<br>（理由）<br>今回のパブリックコメントは、「無操縦者航空機」に対するものと理解しています。無操縦者航空機の定義は「操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する航空機」（航空法第87条第1項）と考えられ、体験搭乗者が操縦できる航空機ではないと理解しています。体験搭乗者であったとしても、体験操縦ができるという観点から考えれば、体験搭乗者も操縦者であり、無操縦者航空機の定義とは矛盾していると考えています。 | 体験搭乗者として航空機に乗り込み、自ら操縦を行うことから、航空法第28条の規定に基づき当該航空機を操縦できる技能証明及び身体検査証明が必要となります。それらを取得することが困難であると認められる場合、航空法第28条第3項の許可が必要です。 | 無 |
| 24 | 1項(3)ハ「飛行を常に目視（※）内で監視する遠隔操縦者が配置されているとともに、異常が発生した場合の手順があらかじめ定められている状況において」という記述がありますが、遠隔操縦者は配置されているだけでなく、「異常が発生した場合の手順があらかじめ定められており実施が可能な状況において」と記述するべきと考えます。4Pの2.(7)も同様です。<br>（理 由） | 御指摘を踏まえ、1.(3)及び2.(7)については、以下のとおり修正いたします。<br>「---、飛行を常に目視（※）内で監視する遠隔操縦者が配置されているとともに、異常が発生した場合の手順があらかじめ定められており、それに従った対応ができる状況において---」 | 有 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 機体の異常の状態によっては遠隔操縦者が操縦権を取る等の手順が必要となるのであれば、目視内で監視する遠隔操縦者はすぐに対応できるように準備を整えておく必要があります。 | | |
| 25 | 1項(3)ハ「※「目視」とは、遠隔操縦者本人が自分の目で見ることをいうものとする。」という説明があるが、「遠隔操縦者本人が自分の目で見て航空機の位置や姿勢を把握する」等の記述に変更し、目視の解説を誤解のないように記述するべきです。<br>（理 由）<br>令和7年3月28日 （国空無機第 103905 号）の「無人航空機に係る規制の運用における解釈について」(6) によると、目視の範囲内とは「飛行させる無人航空機の位置や姿勢を把握するとともに、その周辺に人や障害物等がないかどうか等の確認が確実に行えることを確保するため」とあります。目視の定義は無人航空機と無操縦者航空機で共通にするべきであると考えます。 | 御指摘を踏まえ、1.(3)ハについては、以下のとおり修正いたします。また、「航空法第87条第1項の許可について」第3部「1. 適用」④につきましても同様に修正いたします。<br><br>「「目視」とは、遠隔操縦者本人が自分の目で見ることをいうものとする。したがって、「遠隔操縦者の目視の範囲内での飛行」とは、遠隔操縦者本人が自分の目で見て航空機の位置や姿勢を把握できる範囲内での飛行を意味する。」 | 有 |
| 26 | 2項(7)ロ(一)「当該航空機の性能、構造及び取扱方法を熟知し、かつ、それを実行する能力を有していること。」という説明がありますが、主語を明確にするべきです。<br>（理 由）<br>4Pの2.(7)ロに、「飛行責任者が以下事項を確認する手法を確立し、飛行の都度、確認していること。」として、上記要求(一)がありますが、主語が無いため誰に対する要求かわかりません。 | 御指摘を踏まえ、2.(7)ロ(一)については、以下のとおり修正いたします。<br><br>「操縦者が当該航空機の性能、構造及び取扱方法を熟知し、かつ、それを実行する能力を有していること。」 | 有 |
| サーキュラー整理番号 No.1-502「航空機に装備する装備品等の取扱い」一部改正（案）関係 | | | |
| 27 | 5-5-13について、米国において14CFR Part103の適用を受けているUltralight Vehicle であって電気を動力源とする垂直離着陸飛行機又はマルチローターに装備される装備品等のみが対象で、本邦内で許可、証明を受けた航空機は適用外という理解しました。米国において14CFR Part103の適用を受けている機体は、本邦内では超軽量動力機となると理解しています。この通達の記載事項は、例えば国内製や欧 | サーキュラー1-502は、耐空証明のある航空機の使用者が当該航空機に装備する装備品及び部品（以下「装備品等」という。）について定めたものであり、装備品等基準適合証又はこれと同等と認める外国の証明書の添付が必要とされています。今般の改正は、米国において14CFR Part103の適用を受けているUltralight Vehicle であって電気を動力源とする垂直離着陸飛行機等が本邦の耐空証明を受けている場合について規定 | 無 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 州製の超軽量動力に装備品を装備する場合には、装備品等基準適合証が必要と理解しました。適用範囲に関して、米国以外で設計・製造された同様の航空機を用いる場合にも今回定めようとしていることと同様のことを適用できるようにすべきだと思います。<br>（理 由）<br>米国の Part103 の証明を受けた航空機のみに限定されている理由が理解できていません。 | するものであり、当該機の特殊性を踏まえ、製造者の発行したＣ of Ｃ等による装備品等の装備を可能とするものです。なお、ご意見にあります超軽量動力機については、耐空証明ではなく航空法第 11 条第 1 項ただし書の許可を受けて飛行するものであることから、本サーキュラーの適用対象ではありません。<br>以上により、原案のままとさせていただきます。 | |