

無人航空機操縦士実地試験実施基準等の一部改正（案）に係る意見公募の結果について

令和7年12月
国土交通省航空局安全部
無人航空機安全課

国土交通省では、令和7年9月5日から令和7年10月5日までの期間において、無人航空機操縦士実地試験実施基準等の一部改正(案)等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、38件の御意見をいただきました。

頂いた御意見の概要及びそれに対する国土交通省の考え方は別紙のとおりです。なお、とりまとめの都合上、いただきました御意見のうち、同趣旨のものは適宜集約するとともに、意見募集の対象となる事項のみお示ししております。また、本件に直接関係がなかった御意見についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

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ご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

無人航空機操縦士実地試験実施基準等の一部改正（案）等に関する意見公募の結果について

番号	御意見の概要	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	<p>無人航空機操縦士実地試験実施基準等の一部改正（案）における「点検時間の制限」について、当方は強い危惧を抱いております。本改正案は、無人航空機の安全運航文化を根底から揺るがすものであり、実務を知る者として到底容認できません。以下、その理由を述べます。</p> <p>(1) 作動前点検・作動点検「12分」について バッテリー残量・異常発熱・プロペラ破損・機体外観・送信機接続・GNSS受信状態等、多岐にわたる必須確認項目を12分で終わらせることは、現実的に不可能です。これを可能と主張する場合、それは点検の省略あるいは形式的な確認、すなわち「やったフリ」に過ぎません。</p> <p>(2) 飛行後点検・飛行後記録「5分」について 飛行後の点検では、バッテリー膨張や劣化の有無、異常振動の痕跡確認、飛行ログの保存・記録管理などを伴います。これらを5分で完了させることは実務上成立せず、安全性を著しく損なうものです。</p> <p>(3) 安全文化を損なう制度設計 時間で縛るという発想そのものが、点検を「安全を確保する工程」から「時間内に形式だけ済ませる儀式」へと転落させます。 「試験員が確認している以上、形骸化は防げる」との反論が想定されますが、点検工程は外見上の所作のみで完了したように見せかけることが可能であり、試験員が立ち会っていても「やったフリ」を完全に排除することはできません。むしろ時間制限の存在が、受験者に「速さを優先して形だけ整える」動機を与え、試験員の監視では防ぎきれない質的劣化を招きます。</p>	<p>今般の改正による口述試験における制限時間は、実地試験における点検及び記録に要する標準的な時間を踏まえて設けるものです。</p> <p>また、一定の時間内に所要の点検等を行うことができるかどうかは、受験者が必要な知識及び能力を有しているかどうかを判定する上で必要なものと考えています。</p> <p>以上を踏まえ、原案のままとします。</p>	無
2	<p>無人航空機操縦士実地試験実施基準において、二等無人航空機操縦士の技能証明に係る実技試験については、細則で定める試験科目を実施できる場合には、屋内において実施してもよいことになっていると承知しています。</p>	<p>屋内で無人航空機を飛行させる場合には、航空法第132条の86第3項又は第5項第2号に係る国土交通大臣による所要の承認は不要です。</p> <p>なお、無人航空機操縦士実地試験実施基準3-5項について、最大離陸重量25kg</p>	有

	<p>では、屋内において二等の昼間限定変更、目視限定変更に係る実地試験を実施する場合は試験員、受験者または補助員が国土交通大臣による所要の承認を受けている必要がありますか。</p>	<p>未満の限定変更、昼間飛行の限定変更又は目視内飛行の限定変更に係る実技試験を行う場合の飛行に適用することが明確となるよう修正します。</p>	
3	<p>「受験者、試験員、試験員補助員及び受験者補助員は、ヘルメット、保護メガネ等の保護具を着用すること」について、保護具として保護メガネ等を着用すると眼鏡の曇りやメガネ内に発汗や汗が溜まることで目のあたりを拭うことが多かったため、逆に不安全と感じました。 メガネについては努力義務とできないでしょうか。</p>	<p>登録講習機関の教育の内容の基準等を定める告示（国土交通省告示第951号）の別表第二「実地講習又は修了審査を行うために必要な施設及び設備の基準」においても「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数のヘルメット、ゴーグル及びサングラス等を保持していること」としており、また、保護メガネ等の保護具の着用は、飛行中に風で舞い上がった埃やゴミなどが目に入る事態や飛行中に無人航空機のプロペラが飛散した場合にその破片が目に入る事態を防ぐために必要なものと考えており、原案のままとします。</p>	無
	<p>「二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）」の4-3の図について、不合格区画の説明文からAへの移動時と離着陸時は無効の文言が消えていたので原文に戻していただきたいをお願いします。</p>	<p>「二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）」の4-3の図における不合格区画の説明文については、「現行」の列に記載している図の説明文に誤りがあり、「ホバリング、離着陸地点からA地点への移動及び緊急時には無効とする。」の文言がないのが正しく、当該箇所は今般の改正では改正しないため、改正案は原案のままとします。</p>	無
4	<p>係留が出来ないとする場合、講習による専用の飛行申請手続きを作成するか、必要な手続きのガイドラインなどを作成（係留なしでの受講者を飛行させるためにどのように申請するか）など、代替案を出して制度を整えていただきたいと思います。</p>	<p>受講者の保持する送信機とは異なる送信機を用いて、受講者に代わり操縦を行うこと（以下「オーバーライド」という。）ができる機体の場合であって、「登録講習機関の教育の内容の基準等を定める告示」等の基準を満たして飛行させる場合には、係留せずに飛行させることが可能です。 オーバーライドできない機体を用いる場合には、当該受講者、修了審査員及び修了審査員を補助する者並びに修了審査を行う空域周辺の安全を確保するための措置を講じる必要があります。 また、実地講習や修了審査における飛行が特定飛行に該当する場合は、航空法の規定に基づき、原則として飛行許可・承認手続が必要ですが、実地講習や修了審査における飛行であっても、それ以外の飛行と同等の安全性を確保する必要があることから、実地講習や修了審査における飛行の場合の審査基準を別途設けることはしません。 なお、本改正は、機体を係留した状態での実地試験は、係留索の影響により公</p>	無

		平に操縦者の技能を測れないことから、機体を係留した状態で実技試験を行なってはならない旨を定めるものです。	
5	<p>(飛行前点検と飛行後点検に) あらたに制限時間が設けられた場合、該当箇所の計時が必要になります。その場合に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その時間も記録に残すのかどうか？ ・超過した場合の罰則規定はどうなるのか？ ・制限時間を超えた場合は、記載途中でもそれを中断させて減点処理とするのか？ ・逆に時間超過しても記載を継続させる場合は、その延長時間はどうするのか？ <p>スクール運営者の立場からすると、あまり審査の運用規則を複雑にしないほうが良いと考えます。</p>	<p>制限時間内に実施されたことを確認できるように、試験実施時間の記録は必要と考えています。</p> <p>また、制限時間を超過した場合の取扱いについては、「II. 実地試験の減点適用基準」の3-7項に定めたとおり、制限時間内に点検又は記録を行わなかった場合は、それぞれ点検漏れ又は記録漏れがあったものとして取り扱うこととなります。</p> <p>制限時間を超過した場合には点検等を中断の上、実地試験実施細則の規定に従って減点等を行うこととなります。</p>	無
6	<p>「二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機 (マルチローター)」の一部改正について および 「一等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機 (マルチローター)」の一部改正について</p> <p>I. 総則</p> <p>9. 安全確保に必要と判断される場合、試験員又は試験員から指示を受けた受験者補助員が受験者に代わって操縦を行う。</p> <p>【意見1】</p> <p>「受験者補助員」は飛行機に限定されたものであるかと思えます。「試験員補助員」ではありませんか？</p>	<p>マルチローターやヘリコプターに係る実地試験においても、安全を確保する観点から、受験者補助員を配置する場合には、試験員から指示を受けた受験者補助員が受験者に代わって操縦を行う場合も想定されることから、今般の改正により受験者補助員の配置に係る規定を新設するものであり、原案のままとします。</p>	無
	<p>「二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機 (マルチローター)」の一部改正について</p> <p>異常事態における飛行の飛行経路の指示文章 (15 ページ上段のポンチ絵)</p> <p>【意見2】</p> <p>離陸の指示から指定された高度 (3.5m) に到達するまでに機体の半分以上が不合格区画に侵入し「不合格」となる受講者が多いため、不合格区画の説明文に下記のようなただし書きを追加してほしいです。</p> <p>「ただし、離陸から指定された対地高度に達するまでは機体の半分が離着陸エリア前方の不合格区画に侵入しても無効とする。*減点細目の危険な飛行となる</p>	<p>離陸地点から離陸地点直上の指定高度までの飛行においては不合格区画及び減点区画は適用されないところ、その趣旨が明確となるよう改正案を修正します。</p>	有

	<p>場合はこの限りではない」</p>		
	<p>【意見3】 指示した区画の直線移動を1往復以上した後に、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点まで移動する。とされていますが、緊急着陸を行う旨の口頭指示を行う機会がAもしくはE地点近傍となる場合、最短の飛行経路で移動すると機体の半分以上が減点区画に侵入することが考えられます。 現在の減点区画の説明文と同様に「離着陸地点からA地点への移動及び緊急着陸時には無効とする」としてほしいです。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「4-3 異常事態における飛行の飛行経路」の図の「減点区画」の説明について、緊急着陸時には無効とする旨を追記します。</p>	<p>有</p>
<p>7</p>	<p>(該当箇所) 無人航空機操縦士実地試験実施基準の一部改正について 3-9 機体を係留した状態で実技試験を行なってはならない。</p> <p>(意見) 3-9 機体を係留した状態で実技試験を行なってはならない。に反対します。</p> <p>(理由) 本規定の導入趣旨として、技能評価の正確性や公平性の確保が考慮されていると思慮致します。 しかし、都心部や建物屋上など安全距離の確保が難しい会場においては、立入管理措置を徹底し、プロペラガードを装着しオーバーライドを実施した上で、係留装置を併用することは、下記の観点から見ても不可欠な安全対策となります。 ・第三者や周囲の建物への危害防止 ・機体逸走リスクの低減 ・受験者の技能評価を妨げない範囲での安全確保 また、一律禁止とした場合、試験可能な会場が限定されるため、地域的な偏在や受験機会の縮小を招く恐れがあり、本制度の円滑な普及・運用に支障を生じると考えます。</p> <p>(対案) そこで、以下条件付きで係留の使用を認める規定を追加されることを提案します。 ・試験課題の遂行を妨げず、技能評価に影響を与えない範囲でのみ使用可能 ・都市部・屋上等、安全距離の確保が難しい環境において、立入管理措置・プロペラガード・オーバーライド等の安全措</p>	<p>機体を係留した状態で実地試験を行う場合、 ・紐が張った状態で飛行させる場合はドローンに張力が働き、係留しない場合と比較して操作性に影響があること、 ・紐が張らない形で飛行させる場合であっても、紐がドローンのプロペラにからまった場合にドローンの飛行自体への影響があること、 ・紐を使うとドローンがどこを飛行しているかを操縦者が把握しやすく、操縦に必要な空間認知能力を測る観点で、不公平になることが想定されること、 から、審査の公平性及び安全性を確保するため、改正するものであり、原案のままいたします。</p>	<p>無</p>

	<p>置を講じた場合のみ使用可能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・係留装置の仕様・設置方法・運用について基準を定める。 <p>受験機会の公平性を維持しつつ安全性を確保でき、技能証明制度の信頼性と普及促進にも資すると考えます。</p>		
8	<p>「実技試験は、原則として日出から日没までの間（屋外で実施する場合に限る。）又は150ルクス以上の照度の試験場において実施」と明記されましたが、「日中【又は】150ルクス以上」という表記から、屋外の野球場などで空域をライトアップした場合、現場が150ルクス以上であれば、基本や目視外の試験を行っても問題ないという理解でよいか（もちろん、夜間の飛行許可書等は取得する前提）。</p>	そのとおりです。	無
	<p>◆一等（二等）無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）</p> <p>I. 総則 9『安全確保に必要と判断される場合、試験員又は試験員から指示を受けた受験者補助員が受験者に代わって操縦を行う。』</p> <p>（1）上記について、受験者同士でオーバーライドをさせる形で問題ないか。 （飛行機やヘリと異なり受験者補助員の飛行実績が求められていないが、誰が担当してもよいのでしょうか。）</p> <p>（2）他の文面と異なり、試験員補助員の記載がないが、試験員補助員が区画侵入判定の補助業務を行いながらオーバーライド係を行うのは認められないのか。 （試験員（修了審査員）が送信機を持ちながら採点などを行うよりも、オーバーライドを担当する試験員補助員（修了審査員補助員）を配置した方が適切と思料します。登録講習機関においては安全確保体制が選択できるよう、本案を修正いただきたく存じます。）</p>	<p>受験者補助員は受験者ではないところ、ご意見を踏まえ、飛行機やヘリコプターに係る実地試験実施細則と同様、受験者補助員について、実技試験を実施する無人航空機の種類について、直近2年間で6月以上の飛行経験かつ50時間以上の飛行実績を有する旨の要件を追加します。</p> <p>また、試験員補助員が受験者に代わって操縦を行う場合も想定されるところ、ご意見を踏まえ、マルチローター、ヘリコプター、飛行機に係る実地試験実施細則について、安全確保に必要と判断される場合に受験者に代わって操縦を行う者として、試験員から指示を受けた試験員補助員を追加します。</p>	有
9	<p>新旧対照「無人航空機操縦士実地試験実施基準」一部改正</p> <p>第2章</p> <p>2-2項に2-1-1～2-1-4項が追加されていますが、2-2-1～2-2-4の記載間違いでしょうか。</p> <p>また、2-2-1～2-2-4を追記するのであれば、「2-2 “実技試験”において、受験者が次の各号の一に該当する場合は当該試験を中止するものとする。」とする方が適切と思われませんか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、2-1-1から2-1-4は、2-2-1から2-2-4に修正いたします。</p> <p>また、第2章は「机上試験及び口述試験」に係る事項を規定したものであり、実技試験に係る事項は第3章に定めていることから、2-2項の柱書きの規定は原案のままとします。</p>	有
	<p>新旧対照「一等無人航空機操縦士実地</p>	<p>当該改正は、減点区画又は不合格区画</p>	無

	<p>試験実施細則 回転翼機（マルチローター）一部改正 I. 総則 6.に「試験員補助員は、試験員に対して、減点区画又は不合格区画に機体が進入したことを、知らせるなどの補助業務を行うこととし、（以下略）」が改正案となっていますが、これまでと異なり、試験員補助員は受験者に対して減点区画または不合格区画への進入を笛や旗などの方法で知らせてはならないという改正意図でしょうか。</p>	<p>に機体が進入したことを受験者に知らせることは試験員の役割と考えられることから改正するものです。 なお、試験員補助員が試験員に対して減点区画又は不合格区画に機体が進入したことを知らせる際に、笛や旗などを用いて知らせることは可能です。</p>	
10	<p><一等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）について> ○新旧対照表の改正案及び現行の II. 2. 実技試験の減点適用基準に係る減点細目等が記載されている表において、「墜落、損傷、制御不能」の行の下に（略）の記載が必要ではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、今般の改正対象ではないことを明示するため、新旧対照表に（略）の記載を追記します。</p>	有
	<p>○新旧対照表の現行の V（目視内飛行の限定変更に係る実地試験）. 4-1（高度変化を伴うスクエア飛行の飛行経路）の図中において、A 地点、B 地点、E 地点の高度が 1.5m となっているが、2.5m の誤りではないか。</p>	<p>ご意見のとおり、新旧対照表の「現行」の列のV. の4-1の図中において、A 地点、B 地点、E 地点の高度は 2.5m が正しいため、そのように修正いたします。</p>	有
	<p>○新旧対照表の改正案及び現行の VI（最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験）. の4-2（ピルエットホバリングの飛行領域）及び4-3（緊急着陸を伴う円周飛行の飛行経路）において、現行の受験者の立ち位置に係る※書きが省略されているため、図の下に（略）の記載が必要ではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、今般の改正対象ではないことを明示するため、新旧対照表に（略）の記載を追記します。</p>	有
	<p><二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）について> ○新旧対照表の改正案及び現行の II. 2. 実技試験の減点適用基準に係る減点細目等が記載されている表において、「墜落、損傷、制御不能」の行の下に（略）の記載が必要ではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、今般の改正対象ではないことを明示するため、新旧対照表に（略）の記載を追記します。</p>	有
	<p>○新旧対照表の現行の III（基本に係る実地試験）. 2（机上試験）、V（目視内の限定変更に係る実地試験）. 2（机上試験）及び VI（最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験）. 2（机上試験）の表中、2-1 において、減点適用基準について「2. 回答時間 10 分以内・・・」と</p>	<p>ご意見のとおり、新旧対照表の「現行」の列のⅢ. 2 項、V. 2 項及びVI. 2 項の表中、2-1 の「減点適用基準」欄の記載は「2. 回答時間 5 分以内に～」が正しいため、そのように修正いたします。</p>	有

記載されているが、5分以内の誤りではないか。		
○新旧対照表の改正案の V (目視内の限定変更に係る実地試験). 2 (机上試験) 及び VI (最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験). 2 (机上試験) の表中、2-1 において、制限時間について「10 分」と記載されているが、現行では 5 分以内に回答することとなっているため、「5 分」の誤りではないか。	ご意見を踏まえ、新旧対照表の「改正案」の列の V. 2 項及び VI. 2 項の表中、2-1 の「制限時間」欄の記載について、5 分に修正します。	有
○新旧対照表の改正案の III (基本に係る実地試験). 4. の表中の 4-3 (3) 及び VI (最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験). 4. の表中 4-3 (3) において、「試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、直線移動を中断し、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点まで移動する。」と改正されているが、IV (昼間飛行の限定変更に係る実地試験). 4. の表中の 4-2 (3) では、「試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、直線飛行を中断し、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点まで移動する。」と記載されているため、言葉の統一の観点から、「直線移動」を「直線飛行」に修正すべきではないか。	ご意見を踏まえ、新旧対照表の「改正案」の列の III. 4 項の表中の 4-3 (3) について「直線移動」を「直線飛行」に修正します。 なお、VI. 4 項の表中の 4-3 (3) については「直線飛行」となっているため、原案のままとします。	有
○新旧対照表の改正案の III (基本に係る実地試験). 4-3 (異常事態における飛行の飛行経路) 及び IV (昼間飛行の限定変更に係る実地試験). 4-2 (異常事態における飛行の飛行経路) の図中において、減点区画について「飛行経路より縦横に 1.5m 逸脱した位置に設定。離着陸地点と A 地点間の移動時には、無効とする。」と改正されているが、緊急着陸の過程で減点区画を通過しなければならない場合があるため、緊急着陸時も無効とすべきではないか。	ご意見を踏まえ、新旧対照表の「改正案」の列の III. 4-3 項の図中及び IV. 4-2 項の図中の減点区画の説明につき、緊急着陸時も無効とするよう修正します。	有
○新旧対照表の現行の III (基本に係る実地試験). 4-3 (異常事態における飛行の飛行経路) の図中において、不合格区画について「飛行経路より縦横に 2.5m 逸脱した位置に設定。ホバリング、離着陸地点から A 地点への移動及び緊急着陸時には無効とする。」と記載されているが、「飛行経路より縦横に 2.5m 逸脱した位置に設置。」の誤りではないか。	ご意見のとおり、新旧対照表の「現行」の列の III. 4-3 項の図中の不合格区画の説明につき、「ホバリング、離着陸地点から A 地点への移動及び緊急着陸時には無効とする。」の文言はないのが正しいため、そのように修正いたします。	有
○新旧対照表の改正案の VI (最大離陸重	ご意見を踏まえ、新旧対照表の「改正	有

<p>量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験). 4. の表中、4-2 (1) において「このホバリングは飛行経路逸脱についての減点対象とはしない。」と追記の改正がなされているが、II. 2 (実技試験の減点適用基準). の減点細目の飛行経路逸脱において、目視内飛行の限定変更に係る実地試験での異常事態における飛行を除き、ホバリング時における減点区画を設定していることから、本試験科目においても減点対象となるのではないか。</p>	<p>案」の列の VI. 4 項の表中、4-2 (1) について「このホバリングは飛行経路逸脱についての減点対象とはしない。」の記載を削除するよう修正します。</p>	
<p><一等無人航空機操縦士実地試験実施細則 飛行機について></p> <p>○新旧対照表の改正案の II. 2 (実技試験の減点適用基準). の減点細目の飛行経路逸脱において、「基本に係る実技試験の周回飛行において内側の減点区画線と外側の減点区画線の間を飛行しなかったとき」と改正されているが、基本に係る実技試験には 8 の字飛行も含まれ、現行では当該飛行についても減点対象としているため、「基本に係る実技試験において内側の減点区画線と外側の減点区画線の間を飛行しなかったとき」とすべきではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「基本に係る実技試験において内側の減点区画線と外側の減点区画線の間を飛行しなかったとき」と修正します。</p>	有
<p><二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 飛行機について></p> <p>○新旧対照表の改正案の II. 2 (実技試験の減点適用基準). の減点細目の飛行経路逸脱において、「基本に係る実技試験の周回飛行において内側の減点区画線と外側の減点区画線の間を飛行しなかったとき」と改正されているが、基本に係る実技試験には 8 の字飛行も含まれ、現行では当該飛行についても減点対象としているため、「基本に係る実技試験において内側の減点区画線と外側の減点区画線の間を飛行しなかったとき」とすべきではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「基本に係る実技試験において内側の減点区画線と外側の減点区画線の間を飛行しなかったとき」と修正します。</p>	有
<p><一等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機 (ヘリコプター) について></p> <p>○新旧対照表の改正案の II. 2 (実技試験の減点適用基準). の減点細目の墜落、損傷、制御不能において、改正案に「高高度飛行において、高高度でのホバリングを維持できず、ホバリング開始地点から大きく逸脱し、速やかに復帰できない又はホバリング開始時の高度から高度が</p>	<p>ご意見のとおり、新旧対照表の「現行」及び「改正案」の列について「高高度飛行において、高高度でのホバリングを維持できず、ホバリング開始地点から大きく逸脱し、速やかに復帰できない又はホバリング開始時の高度から高度が±15メートル以上変動したとき」を記載するのが正しいため、そのように修正いたします。</p>	有

	±15メートル以上変動したとき」の記載がないが、存置が必要ではないか。		
	○新旧対照表の改正案の IV (昼間飛行の限定変更に係る実地試験). 5 (口述試験 (飛行後の点検と記録)). の 5-1 及び 5-2 の制限時間において、「5-1 から 5-2 までを通じて 20 分」と改正されているが、基本に係る実地試験など他の試験では制限時間が 10 分とされており、本試験と他の試験とで時間を倍に設定するほどの差異はないと考えられるため、本試験についても「5-1 から 5-2 までを通じて 10 分」とすべきではないか。	ご意見を踏まえ、新旧対照表の改正案の IV. 5 項の 5-1 及び 5-2 の制限時間について「5-1 から 5-2 までを通じて 10 分」と修正します。	有
	<二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機 (ヘリコプター) について> ○新旧対照表の改正案の III (基本に係る実地試験). 4. の表中の 4-3 (4) において、「試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、直線移動を中断し、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点まで移動する。」と改正されているが、VI. (最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験). 4. の表中の 4-3 (4) では、「試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、直線飛行を中断し、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点まで移動する。」と記載されているため、言葉の統一の観点から、「直線移動」を「直線飛行」に修正すべきではないか。	ご意見を踏まえ、新旧対照表の「改正案」の列の III. 4 項の表中の 4-3 (4) について「直線移動」を「直線飛行」に修正します。	有
11	『一等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機 (マルチローター)』について 総則 I 9. 安全確保に必要と判断される場合、試験員又は試験員から指示を受けた受験者補助員が受験者に代わって操縦を行う。 Q1 こちらの文章の“受験者補助員”について、元来『実地試験実施基準』1-12 の規定「受験者は、最大離陸重量 25kg 未満の回転翼航空機 (マルチローター) に係る実地試験を除き、必要な機体、～の機材を持ち込んで、実地試験を受験する。」とあることから、マルチ (25kg 以上)、ヘリ、飛行機に関しては機体の持ち込みが想定されていることより、試験員が責任を持って当該機体を操縦すること	25kg 未満のマルチローターの場合であっても、試験員から指示を受けた受験者補助員が受験者に代わって操縦を行う場合がないとは必ずしも言えないことから、原案のままとします。	無

<p>が難しいと考えられるために、受験者補助員が操縦を行うという規程があるかと存じます。</p> <p>そうなりますと、マルチにおいては、「25kg 未満の限定変更の場合に受験者補助員が受験者に代わって操縦を行う」と限定するのが適切ではないでしょうか。</p>		
<p>Q2 登録講習機関における修了審査の場合、機体は登録講習機関側が全て用意することになりますが、この受験者補助員については、受験者側が準備するものなのか、登録講習機関側が準備するものなのか、いずれでしょうか。</p>	<p>受験者補助員は受験者側が準備、配置するものですが、実地試験の受験にあたって必ず受験者補助員の配置が必要なものではなく、必要に応じて配置するものであるところ、その趣旨を明確化するように修正します。</p>	<p>有</p>
<p>実地試験の減点適用基準</p> <p>1. 口述試験（飛行前点検）の減点適用基準について</p> <p>Q1 1-2において、「適用事項に記載がない場合でも、減点細目に該当する事項が生じた場合は、～減点を行うこととする。」とあるが、離陸前と着陸前の周囲の安全確認を行わなかった場合について、該当する減点細目が無いが減点できないのか。（離・着陸前の安全確認が飛行において一番大切と考えております）</p>	<p>減点適用基準の表において、減点細目として「安全確認不足」が定められており、離着陸前の周囲の安全確認の未実施については、当該細目が適用されるものと考えています。</p>	<p>無</p>
<p>Q2 1-6において、「制限時間内に回答、点検又は記録を行わなかった場合は、それぞれ未回答、点検漏れ又は記録漏れがあったものとして取り扱う。」とあるが、『氏名』『点検日時』『点検場所』については、たとえ未記載でも記録漏れとして減点しないということで間違いはないか。（減点細目として、「日常点検記録の軽微な誤り」の項目があることから。）</p>	<p>氏名や点検日時等の未記載については、減点適用基準の表の「提供される日常点検記録の様式に基づき、必要な記載項目を一つでも記載しなかったとき又は誤りがあったとき」に該当するため、「日常点検記録の記載漏れ又は誤り」として取り扱う必要があります。</p>	<p>無</p>
<p>『二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）』について</p> <p>3. 基本に係る実地試験</p> <p>4. 実技試験</p> <p>4-3 異常事態における飛行の飛行経路図について</p> <p>Q1 図内の減点区画と不合格区画の説明について、『緊急着陸時には無効とする。』という文言が消えておりますが、今後は緊急着陸時において、不合格区画と減点区画は消えずに存在するという認識でよろしいでしょうか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、新旧対照表の「改正案」の列のⅢ. 4-3 項の図中及びⅣ. 4-2 項の図中の減点区画の説明につき、緊急着陸時に無効とするよう修正します。なお、不合格区画については現行通達において緊急着陸時に有効であるところ、新旧対照表の「現行」の列のⅢ. 4-3 項の図中の不合格区画の説明につき、「ホバリング、離着陸地点からA地点への移動及び緊急着陸時には無効とする。」の文言はないのが正しいため、そのように修正いたします。</p>	<p>有</p>
<p>Q2 Q1の認識が正しい場合、着陸時に離着陸地点の上半分を機体のはみ出した場</p>	<p>着陸地点上空に到達してから着陸するまでの間の飛行については、機体の半分</p>	<p>有</p>

	<p>合は1 発不合格となるが、認識に間違いはないでしょうか。</p>	<p>を定められた区画から逸脱させた場合に飛行経路逸脱として減点となります。一方で、当該飛行について不合格区画は適用されないところ、これを明確化するよう修正します。</p> <p>なお、緊急着陸の指示後に着陸地点上空に到達するまでの飛行においては、不合格区画が適用されます。</p>	
12	<p>「無人航空機操縦士実地試験実施基準の一部改正について</p> <p>「一等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）」の一部改正について」において新たに「受講者補助員」の記載がされ、準用においても記載が新設されております。現行の「無人航空機操縦士実地試験実施基準」の第5章において「受講者補助員等」との記載がありますが、第7章 準用において読み替え字句が示されていないので、関連する書類の記載は整合させるべきかと考えます。</p>	<p>現行の「無人航空機操縦士実地試験実施基準」の第7章において、第5章の「受験者」を「受講者」と読み替える旨の規定が定められており、不整合は生じていないものと考えています。</p>	無
	<p>「一等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）」の一部改正について、「二等無人航空機操縦士実地試験実施細則 回転翼航空機（マルチローター）」の一部改正について 共通事項</p> <p>実地試験の減点適用基準で制限時間内に回答が無い場合は未回答があったものとし減点細目の減点数に応じた減点をすることが記載されていますが、未回答における減点数が減点細目に見当たりません。</p>	<p>飛行前点検に係る減点適用基準の考え方についてのご意見の場合、実地試験実施細則のⅡ. 3-7 項において「点検及び記録は制限時間内に行うものとする。制限時間内に点検又は記録を行わなかった場合は、それぞれ点検漏れ又は記録漏れがあったものとして取り扱う。」と記載しており、減点数が明確になっているものと考えています。</p>	無
	<p>実地試験の減点適用基準の口述試験（飛行前点検）の減点適用基準及び口述試験（飛行後の点検と記録）の減点適用基準における日常点検記録及び飛行記録で指名を間違えた場合、通常の誤りか軽微な誤りの何れに該当するのか不明です。</p>	<p>氏名の漢字を意図せず誤った場合には「日常点検記録の軽微な誤り」に該当します。</p>	無
	<p>実地試験の減点適用基準の実技試験の減点適用基準の表「減点細目：指示と異なる飛行」における「飛行経路逸脱のため、機体を飛行経路に復帰させるべき旨の指示を受けたにも関わらず、機体を概ね2秒以内に飛行経路に復帰させなかったとき（注4）」の（注4）は、現行の実施細則において「減点区画への移動開始地点から移動完了地点への飛行区画ごと</p>	<p>飛行区画ごとの初回の減点区画への進入については、「指示と異なる飛行」の「機体の半分以上を減点区画に進入させたにも関わらず、機体を速やかに飛行経路に復帰させなかったとき」は適用されませんが、概ね2秒以内に機体を飛行経路に復帰させなかった場合は、「飛行経路逸脱」に該当し減点対象となります。</p> <p>また、初回の減点区画への進入後、受</p>	無

	<p>の初回の進入を除くこととする」とありますが、初回の進入では何秒逸脱し続けても「指示と異なる飛行」の減点細目は当て嵌まらず2回目以降の進入から該当になるとの解釈と初回か否かの違いなく概ね2秒を超えて逸脱し続けてた場合に2秒毎に「指示と異なる飛行」の減点細目が適用されるとの異なる解釈を聞いた事があります。どちらの解釈が適切なのか明確に把握可能な記載をしていただきたいと考えます。</p>	<p>験者が試験員の指示に従うことなく飛行経路を逸脱し続けた場合には、「指示と異なる飛行」の「試験員の指示と異なる方向に機体を移動させたとき又は指示と異なる機体の姿勢変化をさせたときとして減点」に該当し、減点対象となります。</p>	
	<p>基本に係る実地試験の実技試験の表において「試験員から緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、8の字飛行を中断し、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動する。」とありますが、異常事態の宣言時に一旦ホバリング後に新たな指示で移動着陸させるとの解釈と実施細則に記載の通り異常事態の宣言があり次第、最短の飛行経路で着陸地点まで移動し着陸させるとの異なる解釈を聞いた事があります。どちらの解釈が適切なのか明確に把握可能な記載をしていただきたいと考えます。(その他の緊急着陸を伴う試験も同様)</p>	<p>試験員からの緊急事態発生の宣言時は、ホバリングをした上で、試験員からの指示に基づき着陸を行うこととなること、その旨を明確化するよう修正します。</p>	有
13	<p>二等無人航空機実地試験実施細則 回転翼機（マルチコプター） 新旧対照表</p> <p>P. 27 に記載されている最大離陸重量 25kg 未満の限定変更実地試験の実技試験 4-3（異常事態における飛行）の制限時間が、新旧どちらも8分と記載されている。実技試験 4-3（異常事態における飛行）の制限時間が5分から8分に変更になるのか、あるいは新旧共に制限時間の記載不備であるのかが不明である。</p>	<p>新旧対照表の P. 27 に記載されている最大離陸重量 25kg 未満の限定変更実地試験の 4-3 の制限時間について、「現行」、「改正案」いずれも5分が正しいため、そのように修正いたします。</p>	有
14	<p>反対。日付を書いてない</p>	<p>本改正は、無人航空機操縦士実地試験実施基準等について、これまでの実地試験の運用も踏まえ、試験内容等の適正化等を図る観点から、所要の改正を行うものです。</p> <p>なお、発行日等は意見公募時点で定まっていないため、記載していないものです。</p>	無