「無人航空機の型式認証等の手続き」の一部改正（案）に関する意見募集の結果について

令　和　８　年　３　月
国 土 交 通 省 航 空 局

国土交通省では、令和７年 11 月 28 日（金）から令和７年 12 月 27 日（土）まで、「無人航空機の型式認証等の手続き」の一部改正案について、広く国民の皆様からご意見の募集を行いました。その結果、本件に関して 18 件のご意見が寄せられました。お寄せいただいたご意見とそれに対する国土交通省の考え方を「別添１」のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様のご協力に深くお礼申し上げるとともに、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。

１．実施方法

①募集期間：令和７年 11 月 28 日（金）～令和７年 12 月 27 日（土）

②周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載

③意見提出方法：電子メール及び郵送

２．提出意見数

18 件

３．お問い合わせ先

国土交通省航空局安全部航空機安全課　意見募集担当

（別紙１）

	提出されたご意見の概要	国土交通省の考え方
	「無人航空機の型式認証等の手続き」の改正に関するご意見	
1	改正案 7-2(2)について、有効期間が満了する日の２か月前までに申請したにもかかわらず、審査時間が長引いて、有効期間が満了する日までに型式認証書を交付できなかったら、空白時間が生じてしまうため、型式認証の有効期間は、「当該期間が満了する日の翌日から該型式認証に係る型式認証書を交付する日から３年間」とすべきである。	7-2(2)の規定は、サーキュラー利用者の便を考慮して航空法施行規則第 236 条の 28 と同様の内容を規定したものです。同条において以下のとおり規定されていますので、原案のままとします。 ＜航空法施行規則第 236 条の 28＞ 型式認証の有効期間の起算日は、当該型式認証に係る型式認証書を交付する日とする。ただし、当該型式について型式認証の有効期間が満了する日の一月前から当該期間が満了する日までの間に新たに型式認証書を交付する場合は、当該期間が満了する日の翌日とする。
2	改正案 7-2(2)について、更新後の有効期間の起算日を更新前の有効期間の満了日の翌日とする場合を、更新前の有効期間の満了日から１か月内に交付する場合に限定すると、更新申請の期限ぎりぎりまで更新を申請しないという行動を助長するのではないか？ 更新後の有効期間の起算日を更新前の有効期間の満了日の翌日とする場合を、更新前の有効期間の満了日から 3 か月内くらいに交付する場合にできないか？	7-2(2)の規定は、サーキュラー利用者の便を考慮して航空法施行規則第 236 条の 28 と同様の内容を規定したものです。同条において以下のとおり規定されていますので、原案のままとします。 ＜航空法施行規則第 236 条の 28＞ 型式認証の有効期間の起算日は、当該型式認証に係る型式認証書を交付する日とする。ただし、当該型式について型式認証の有効期間が満了する日の一月前から当該期間が満了する日までの間に新たに型式認証書を交付する場合は、当該期間が満了する日の翌日とする。

3	改正案 2-2 について、今般の改正を踏まえ、型式認証の更新に係る手続き（特に申請時の提出書類等）を追加する必要があるのではないでしょうか。	2-1-1 は型式認証の更新の際にも適用されるため、型式認証の更新に係る申請の際に提出すべき書類を定める規定を改めて設けることとはしておりませんでしたが、7-2 に規定する予定であった申請書の提出時期を移設し、更新に係る手続を設定します。
4	改正案 2-2-1(7)の「製造管理要領」について、「無人航空機の型式認証等の手続き（サーキュラー8-002）」、「無人航空機の型式認証等における安全基準及び均一基準に対する検査要領（サーキュラー8-001）」及び「国土交通省 HP 掲載の申請書類の記載例」の各文書間で整合を図るべきではないでしょうか。サーキュラー8-001 では、2024 年３月 27 日時点で「製造管理要領」が「適切な文書」に変更されています。また、国土交通省 HP 掲載の「型式の均一性が確保されることを証する書類」の記載例では、「均一性基準への適合表」とされています。	御意見を踏まえ、「型式の均一性が確保されることを証する書類」に修正します。
5	改正案 5-1-3(1)において、無人航空機飛行規程の適合証明方法が「設計図面」と記載されていますが、設計図面だけでは無人航空機飛行規程の適合性を証明できないのではないでしょうか。無人航空機の型式認証等の取得のためのガイドラインでは、無人航空機飛行規程の適合性証明方法を分類１、すなわち「設計書、図面」としていることから、整合させた方がよいのではないでしょうか。	御意見を踏まえ、「設計書、図面」に修正します。
6	改正案 5-2-5 において、「サーキュラー8-001・・・に基づき、製造管理要領を作成し」と定められておりますが、サーキュラー8-001 では、2024 年３月 27 日時点で「製造管理要領」が「適切な文書」に変更されており、製造管理要領に該当する箇所が	御意見を踏まえ、「型式の均一性が確保されることを証する書類」に修正します。

	明らかではないので、該当箇所が明確になるように「製造管理要領」を他の表現に変更する必要があるのではないでしょうか。	
7	改正案 7-2 において、「・・・現に受けている型式認証の有効期間が満了する日の 2 か月前までに、型式認証の更新に係る申請をすること」と定められ、また、新旧対照表の改正案の 7-2（2）において「・・・型式認証の有効期間が満了する日の 1 か月前から当該機関が満了するまでの間に新たに型式認証書を交付する場合には、当該期間が満了する日の翌日から 3 年間とする。」と定められているところ、仮に、2 か月前までに型式認証の更新を申請した申請者の検査が当該型式認証の有効期間が満了する日の 1 か月以上前に完了し新たな型式認証書が発行された場合、当該型式認証の有効期限は発行日から 3 年間となり、期間が短縮されてしまうことになるのではないでしょうか。	御指摘のような不利益が生じないように手続を進めることを想定しています。なお、御意見を踏まえて検討したところ、第二種型式認証の標準処理期間を 3 か月としている現行の基準について、更新の場合には 2 か月とする必要があることから、当該修正を行います。
8	改正案 7-2 において、（型式認証の更新の申請は「有効期間が満了する日の 2 か月前まで」に行うことが定められていますが、型式認証の更新の申請が型式認証の有効期間が満了する日の 2 か月前までになされたものの、更新の検査に 2 か月以上を要し、結果的に）新たな型式認証書の発行が元の型式認証書の有効期間が満了した日よりも後になった場合、一時的に型式認証が失効することとなるため、その間の取扱いを定めておく必要があるのではないでしょうか。	型式認証の更新に係る審査は、現に受けている型式認証から設計及び製造過程に変更がないことを前提に行うため、2 か月は十分な期間と考えています。仮に、型式認証の更新に係る審査において安全基準又は均一性基準への不適合が見つかり、その是正に時間を要する場合には、一時的に型式認証が失効することはやむを得ないと考えています。 なお、更新が認められない重大な問題の判断基準をガイドラインに示すこととします。

9	改正案 7-2(1)第１パラグラフにおいて「型式認証の更新の検査は、・・・その設計及び製造過程に係る無人航空機のうち１機の現状について行う。」と定められ、新旧対照表の改正案の 7-2(1)ウにおいて「設計及び製造過程の成果物である無人航空機等について、・・・検査する」と定められているところ、第１パラグラフの「無人航空機」には、7-2(1)ウの「無人航空機等」が含まれるのでしょうか。「無人航空機」と「無人航空機等」との関係性が不明瞭ですので、表記を統一する、あるいは、どちらかの表記を変更する必要があるのではないでしょうか。	7-2(1)ウにおいて、「等」として想定されるものがないため、御意見を踏まえ、「無人航空機」とします。
10	改正案 7-2(1)ウにおける「・・・設計及び製造過程の成果物である無人航空機等について、・・・検査する。」の「無人航空機等」について、設計及び製造過程の成果物である「等」として、何が想定されているのでしょうか。	7-2(1)ウにおいて、「等」として想定されるものがないため、御意見を踏まえ、「無人航空機」とします。
11	改正案 7-2(1)イにおける「均一性基準に対する適合性に変更がないことを検査する」について、製造現場に赴き、製造過程の検査を行うという理解でよいでしょうか。検査を行う時点で当該型式の無人航空機の製造が行われていない場合は、どのように製造過程の検査を行うのでしょうか。	基本的には御認識のとおりです。製造過程の検査を行う時点で当該型式の無人航空機の製造が行われていない場合には、申請者が過去に製造した無人航空機の製造記録の確認を行う等、均一性が確保されていることを確認する方法を想定しています。当該方法についてガイドラインに補足情報を追加します。
12	改正案 7-2(1)ウにおいて、「現状の検査を行う時点で当該型式の無人航空機の製造が行われていない場合は、製造過程の検査で確認された事項を基に、・・・検査する」と定められていますが、無人航空機の製造が行われていない中で、製造過程の検査を行うことができる場合として、どのような場合を想定しているのでしょうか。改正案の「無人航空機の製造が行われていない場合」という規定では、製造ラインが撤去されているなど、	申請者が過去に製造した無人航空機の製造記録の確認を行う等、適切に製造ができることを確認する方法を想定しています。 なお、型式認証を更新するためには、製造できる能力が維持されていることが前提であるため、製造ラインが撤去された場合でも、型式認証取得時と同様に製造できる体制を再構築できることを確認することを想定しています。当該方法についてガイドラインに補足情報を追加します。

	製造過程の検査を行うことができない場合も含まれるため、こうした場合を排除するような規定に改める必要があるのではないでしょうか。	
13	改正案 7-2(1)ウにおいて、「現状の検査を行う時点で当該型式の無人航空機の製造が行われていない場合は、製造過程の検査で確認された事項を基に、その時点で仮に製造が行われた場合に設計で定義された仕様が実現されると想定できるかを検査する。」と定められていますが、現状の検査は、設計の検査や製造過程の検査だけでは、設計及び製造過程の成果物である無人航空機が設計どおりに製造されるか判断できないために行うものであることを踏まえると、製造過程の検査で確認された事項からその成果物である無人航空機の現状を類推して合否を判定することは、現状の検査の制度趣旨に反しているのではないでしょうか。	新規認証の際に、当該製造過程によって無人航空機を適切に製造できることが実証されています。したがって、更新に係る製造過程の検査では、その製造過程で製造される無人航空機の現状を類推することが可能と考えます。また、申請者が過去に製造した無人航空機の製造記録の確認を行う等の方法により得られた事項は、現状を類推するための情報源となり得ます。以上から、御指摘は当たらないと考えます。
14	改正案 7-2(1)ウにおいて、「現状の検査を行う時点で当該型式の無人航空機の製造が行われていない場合は、製造過程の検査で確認された事項を基に、その時点で仮に製造が行われた場合に設計で定義された仕様が実現されると想定できるかを検査する。」と定められていますが、具体的にどのように検査を行うのでしょうか。	申請者が過去に製造した無人航空機の製造記録の確認を行う等、適切に製造ができることを確認する方法を想定しています。当該方法についてガイドラインに補足情報を追加します。
15	改正案 7-2(1)ウについて、「仮に製造が行われた場合に設計で定義された仕様が実現されると想定できるか」とは、どのような状態か、具体例を示していただきたいです。例えば、当該無人航空機の製造は終了しており、また当該無人航空機に搭載されている装備品（クリティカルパーツ）が製造終了＆入手困難	申請者が過去に製造した無人航空機の製造記録の確認を行う等、適切に製造ができることを確認する方法を想定しています。当該方法についてガイドラインに補足情報を追加します。 実際に製造することまで求めておらず、製造中止の部品があっても問題ありません。

	であった場合には、「設計で定義された仕様は実現」できない、と判定されるのでしょうか？設計の維持活動を目的として、型式認証の維持ということもありえると考えています。	
16	改正案 2-2-1(1)オについて、主要装備品の記載の中で「推進系統」が今回削除されていますが、この理由をご教示いただければと思います。推進系統は安全な飛行を実施する上で重要な系統であると理解しており、今回の削除理由を適切に理解したいと考えています。	改正案 2-2-1 型式認証 (1)設計計画書 イにおいて、設計計画書には推進系統の概略の記載を要求しており、重複する内容ですので、オからは削除することとします。
	改正案以外の主な御意見	
17	現行の罰則（50 万円以下の罰金）は、現代の社会状況において抑止力として不十分であり、特に皇居や国会議事堂など国家的に重要な施設周辺での違反については、国際水準に合わせた罰金の大幅引き上げや拘禁刑の導入を検討すべきである。 さらに、事前登録を行っていない無人航空機の飛行は厳格に違反として扱い、没収や再登録禁止などの措置も併せて導入することを強く求める。	本パブリックコメントは、型式認証の更新手続きに関するものであり、頂戴したご意見は今回の改正案に直接関係するものではございませんが、今後の参考とさせていただきます。
18	軍用無人航空機への、明確かつ合理化された規制の道筋を提言します。 現在、軍事衝突の現場では、データリンク、制御、自律化技術における革新的な解決策が次々と実証されており、UAV 技術は極めて速いスピードで進化しています。このような状況下で、日本において軍用 UAV に対しても現行の低速かつ包括的な民間規制手続きをそのまま適用することは、 最新かつ高スペックなソリューションを運用する上で大きな障害となります。	本パブリックコメントは、型式認証の更新手続きに関するものであり、頂戴したご意見は今回の改正案に直接関係するものではございませんが、今後の参考とさせていただきます。

	私たちは、迅速な非民間用（軍用）の運用・規制承認を可能にする、軍用 UAV のための「特別カテゴリー」の創設を強く推奨します。この簡素化されたアプローチは、 EASA （欧州航空安全局）の民間規制やフランス陸軍の軍用ドローンシステムなどの確立された枠組みを参考に、リスクベースの比例原則（SORA > SAIL ）を採用するべきです 。 軍用プラットフォームを含むすべての UAV に対して、現行の厳格 な民間規制を維持し続けることは、防衛部門における実質的な耐空性や安全基準を大幅に向上させることなく、日本における競争力のある効率的なドローンの効果的な展開を妨げる結果になると 考えます。	

（注）ご意見については、同様の意見を集約するとともに、一部要約して記載しております。

以上