

「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)」一部改正（案）
に係る意見公募の結果について

令和 8 年 9 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 8 年 8 月 10 日から令和 8 年 9 月 10 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）」の一部改正（案）に関する意見募集を行いました。その結果、本件に関して、12 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。

「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリⅡ)」一部改正（案）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	改定に反対する。 「航空局標準マニュアルにおいて、飛行経路を設定する上でやむを得ない場合には、適切な安全措置を講じる前提」としているが、ドローンは容易に離着陸が出来る機器で、経路を「どうしても飛行して通らなければいけない」という状況が考えにくい。 地上の交通が麻痺している状況を想定しているなら、平常時の密集地域飛行は禁止のままとし、「災害時」に限定すべきだ。	補助者を配置しない目視外飛行については、引き続き第三者が存在する可能性が低い場所を設定することを原則としています。 また、人又は家屋の密集している地域上空を飛行経路として設定する場合には、第三者及び物件への危害を防ぐための十分な安全確保措置を講じることとしております。 一方で、離発着場所の確保、飛行目的その他の事情により、飛行経路を設定する上でやむを得ず人又は家屋の密集している地域の上空を飛行経路として設定する必要が生じる場合があります。 そのため、本改正では、そのような場合において、第三者及び物件への危害を防ぐための十分な安全確保措置を講じingことを明確化することとしております。 このため、原案のとおりとします。	無
2	改正に賛成。	本改正案にご賛同いただきありがとうございます。	無
3	飛行形態に応じた追加基準について意見具申です。 他者30m未満飛行の審査基準5-5(1)c)の点2と点3には、「5-4(1) d)ウ) (iii)に規定する要件に適合する場合には、補助者の配置を省略することができる。」と規定され、他者30m未満飛行とレベル3.5飛行同時実施のときは補助者が不要となっているが、同じ内容の追加要件を記述するDID飛行の審査基準5-2(1)c)の点2と点3にはその文言がないため、本改正を行ってもDID飛行とレベル3.5飛行を同時実施するには補助者が必要と審査官は審査するのではないかと思います。 DID飛行とレベル3.5飛行の同時実施が可能であると明確化するのが目的であれば、審査基準5-2(1)c)の点2と点3の記述は審査基準5-5(1)c)の点2と点3と同じ記述になると考えます。 ご検討のほどお願いします。	本改正は、補助者を配置しない目視外飛行において、飛行経路を設定する上でやむを得ない場合には、人又は家屋の密集している地域の上空を飛行経路として設定できること及びその際に講ずべき安全確保措置を明確化することを目的とするものです。 人又は家屋の密集している地域上空を飛行経路として設定する場合には、審査要領の5-4項以外に、5-2項に定める要件にも適合する必要がありますが、人又は家屋の密集している地域上空で補助者を配置しない目視外飛行を行う場合には、個々の飛行の内容に応じて、第三者への危害を防ぐための十分な安全確保措置が講じられているかを含めて安全性が確保されることを審査の中で確認することとしています。 このため、5-2項の要件への適合性の審査についても、同項ただし書を適用し、個々の飛行の内容に応じて、運航体制や操縦者の技能等を総合的に判断し、安全が損なわれるおそれがないと認められるか否かを審査することから、補助者の配置の省略に係る規定を5-2項に追加する必要はないため、原案のとおりとします。	無
4	「やむを得ず」と記載があるが、どんな状況で誰が判断するのか。 立入管理区域内での「やむを得ず」なのか立入管理区域外の「やむを得ず」なのか 読み取れない。	「やむを得ず」との記載は、飛行経路の設定に関する考え方を示すものであり、立入管理区域の内外を区別する趣旨のものではありません。また、その該当性については、飛行許可・承認の審査において、個々の飛行の内容を踏まえ判断されます。 このため、原案のとおりとします。	無
5	今回の改正案は、補助者を配置しない目視外飛行において、人又は家屋が密集している地域上空を飛行する場合に十分な安全確保措置を求めるものであり、その趣旨は理解する。 一方、本改正案には、制度改正の効果や安全性向上の状況を客観的に検証するための成果目標やKPIが示されていない。ドローン事故は国民の生命・財産に関わることから、制度の有効性を継続的に評価するため、第三者接触事故率、ヒヤリハット件数、補助者なし飛行の事故率、フェイルセーフ機能作動率、飛行ログ提出率等の指標を設定し、公表すべきである。 また、これらの評価に必要なデータについては、国土交通省だけでなく、警察庁、総務省、デジタル庁、内閣官房等との連携により収集・活用されるべきである。ドローンの安全管理は、事故対応、電波管理、DX推進、安全保障等の複数分野にまたがるため、省庁横断的な体制構築が必要である。 さらに、AIやDXを活用した飛行ログ分析や危険予測、人口密度データとの連携などの仕組みについても検討していただきたい。政府全体でEBPM（証拠に基づく政策立案）が推進されていることを踏まえ、本改正についても成果指標、目標値及び評価方法を明確化し、検証結果を定期的に公表することを要望する。本改正は安全性向上を目的とする重要な制度見直しであることから、関係省庁との連携及び客観的な評価指標を整備し、透明性及び実効性の高い制度運用を図っていただきたい。	本審査要領は、カテゴリⅡ飛行に係る許可・承認の審査基準等を定めるものであり、ご指摘の安全性の効果検証、KPIの設定、データ活用及び関係行政機関との連携等を定めるものではありません。 このため、原案のとおりとします。 ご指摘の安全性の効果検証、KPIの設定、データ活用及び関係行政機関との連携の重要性については、今後の無人航空機の安全確保施策を検討する上で参考とさせていただきます。	無

6	本改正の方向性には賛同するが、事業者及び審査担当者の予見可能性向上のため、「やむを得ない場合」及び「十分な安全確保措置」の考え方を明確化すべきである。 具体的には、人又は家屋の密集している地域上空飛行と家屋上空の一時的飛行との関係、「第三者が存在する可能性が低い場所」と人又は家屋の密集している地域の概念整理、本改正の適用範囲（レベル3飛行を含むか）を明示してほしい。 また、「やむを得ない場合」の判断に当たっては、単なる物理的迂回可能性ではなく、飛行目的、地形、通信環境、航続可能時間、緊急着陸場所等を含む総合的なリスク評価に基づくべきである。「十分な安全確保措置」についても、既存の審査要領や航空局標準マニュアルとの関係を整理し、求められる安全措置や追加措置の考え方を明示してほしい。 加えて、第三者確認については飛行経路全体の無人化を求めるのではなく、立入管理区画や機上カメラ等により飛行区間ごとに第三者の不在を確認する考え方を示すべきである。また、事前周知を実施した場合の家屋等所有者の個別同意取得の考え方についても明確化してほしい。	本改正はレベル3.5飛行に限らず、補助者を配置しない目視外飛行を対象とするものであり、「やむを得ない場合」及び「十分な安全確保措置」については、飛行させる場所の性質や機体の仕様等個別具体に見て判断することとなりますが、引き続き、事例集の拡充に努めてまいります。 また、第三者確認及び立入管理措置に係る取扱いについては、本改正により変更するものではなく、事前周知を行ったことのみをもって適切な安全措置を講じたと取り扱うものではありません。 このため、原案のとおりとします。	無
7	5-1 （該当箇所） 「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）」5-4 (3) c) ア) 改正案で追記部分 （意見） 「また、やむを得ず人又は家屋の密集している地域の上空を飛行経路として設定する場合には、」とあるが「やむを得ず」の条件が不明確であることから、具体的にどのような条件を満たす場合なのかを明確にすべきです。本記載は、DID地域でのレベル3.5飛行のことを指していると理解していますが、DID地域では人口密度が大変高いことから、第三者上空の飛行を避けた飛行を意識していたとしても、実際の飛行で第三者を完全に避けることは難しい場合が多く、「やむを得ない場合」というのはかなり限定された場合にのみ適用されると考えています。 5-2 （該当箇所） 「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）」5-4 (3) c) ア) 改正案で追記部分 （意見） 「～第三者及び物件への危害を防ぐための十分な安全確保措置を講じること。」とありますが、「十分な安全確保措置」に関して具体的な要求事項を明確にすべきです。 令和8年6月にとりまとめられた「規制改革推進に関する答申」（令和8年6月29日とりまとめ）において、「国土交通省ウェブサイトに掲載している「カテゴリーII飛行（レベル3.5飛行）事例集」（令和7年3月国土交通省航空局）に運航事例を追加すること。」に関しては理解していますが、実際の事例に加えて、国土交通省ウェブサイトに掲載している「3.1 - 受入れ可能な適合性証明方法の追加について 第一種型式認証 安全基準 セクション140-1(d)」のように受け入れ可能な安全確保措置の方法を示すべきだと思います。これによって、多くの人が同じ認識を有することができるようになります。	本改正は、補助者を配置しない目視外飛行において、飛行経路を設定する上でやむを得ない場合には、人又は家屋の密集している地域の上空を飛行経路として設定できること及びその際に講ずべき安全確保措置を明確化することを目的とするものです。 補助者を配置しない目視外飛行に係る飛行経路については、引き続き第三者が存在する可能性が低い場所を設定することを原則としています。 ご指摘の「やむを得ない場合」及び「十分な安全確保措置」については、飛行させる場所の性質や機体の仕様等個別具体に見て判断することとなります。 このため、原案のとおりとします。	無

8	改正案全体について 規制改革実施計画を踏まえ標準マニュアルと審査要領の整合を図る趣旨は理解する。改正案は非DIDの一時的飛行を家屋上空に限定し、DID上空飛行に安全確保措置を明示的に求めることで、偶発的な第三者上空でのレベル3.5飛行排除を図ろうとしており、方向性に反対しない。ただし「やむを得ない場合」「十分な安全確保措置」の判断基準が示されておらず、予見可能性を欠くため、以下の修正・明確化と厳格な審査運用を求める。 ・「やむを得ない場合」の判断基準の明確化（5-4（3）c（ア）） DID上空を飛行経路として設定する場合について、DIDを回避する経路が物理的・制度的に存在しない場合等に限ること、飛行距離短縮・運航効率・コスト等の事業上の理由のみでは該当しないこと、DID上空の通過区間・時間は必要最小限とすることを明確とするため、「また、安全上やむを得ず」と修正するとともに、申請時に回避不能の理由と代替経路の検討結果の説明を求めることとして頂きたい。 ・「十分な安全確保措置」の具体化（同上） 標準マニュアル記載の措置が最低要件か追加措置を要するかを明確にし、審査で求める措置（DID上空での高度・速度制限と滞在時間最小化、落下エネルギー低減装置、機上カメラによる直下確認と即時回避手順、離着陸・緊急着陸地点のDID外設定、機体の信頼性確認、賠償責任保険加入等）を例示し、審査官間で判断がばらつかないようにチェックリスト化して頂きたい。 ・厳格な審査運用と実績公表 DIDを回避できる飛行や措置が不十分な申請は許可・承認しない運用を明確にし、DID上空を含むLv3.5飛行の許可件数と事故・重大インシデントを定期公表のうえ、施行後1年を目途に改正内容を検証・見直して頂きたい。 ・Lv3.5によるDID上空飛行の位置づけ 本改正によるDID上空飛行は飛行経路設定上やむを得ない場合の例外的・限定的措置であり、DID上空で恒常的に補助者なし目視外飛行を行う場合はカテゴリⅢ（レベル4）によるべき旨を明示して頂きたい。例外が事実上の原則化すれば、機体認証・一等操縦士資格を前提とするレベル4制度の意義と社会受容性を損なうおそれがある。	本改正は、補助者を配置しない目視外飛行において、飛行経路を設定する上でやむを得ない場合には、人又は家屋の密集している地域の上空を飛行経路として設定できると及びその際に講ずべき安全確保措置を明確化することを目的とするものです。 補助者を配置しない目視外飛行に係る飛行経路については、引き続き第三者が存在する可能性が低い場所を設定することを原則としています。 また、人又は家屋の密集している地域上空を飛行経路として設定する場合には、第三者及び物件への危害を防ぐための十分な安全確保措置を講じることとしております。 人又は家屋の密集している地域上空を飛行する場合についても、講じられる安全確保措置の内容を踏まえ、個々の飛行の内容に応じて判断するものであり、ご指摘の事項について一律の判断基準を審査要領に定めるものではありません。 なお、第三者確認及び立入管理措置に係る取扱いについては、本改正により変更するものではなく、事前周知を行ったことのみをもって適切な安全確保措置を講じたものと取り扱うものではありません。 このため、原案のとおりとします。 ご意見いただいた飛行経路の設定方法、安全確保措置の考え方、事例の公表その他審査の予見可能性向上に関するご意見については、今後の制度運用の参考とさせていただきます。	無
9	・（該当箇所1） また、やむを得ず人又は家屋の密集している地域の上空を飛行経路として設定する場合 ・（意見1） 「やむを得ず人又は家屋の密集している地域（DID地区）の上空を飛行経路として設定する場合」とは、具体的にどのような条件を指すのか明確にされたい。 航空局標準マニュアルにおいては、「問い合わせ先を明示した上で、上空を無人航空機が飛行することを事前に周知すること」を含む安全措置を講じることにより、DID地区上空でのレベル3.5飛行が許容されているものと理解している。これは、当該地域に立ち入る可能性のある者に対して飛行の実施を事前に認知させることで、当該者を第三者ではなく第二者として取り扱い、カテゴリⅡ飛行として審査を行う趣旨であると推察している。 このような措置を行った上でなお考慮される「やむを得ず人又は家屋の密集している地域（DID地区）の上空を飛行経路として設定する場合」の趣旨を明確にされたい。 ・（該当箇所2） 第三者及び物件への危害を防ぐための十分な安全確保措置を講じること。 ・（意見2） 「第三者及び物件への危害を防ぐための十分な安全確保措置を講じること」との要件については、その内容が不明瞭であることから、機体の落下・衝突時の帰結に応じたリスクベースの考え方にに基づき、適切に整理されたい。 具体的には、既存の機上カメラによる立入管理措置範囲の監視に代替し得る		

	手法として、物理的衝撃を緩和し（モーター停止機能を伴う場合には裂傷リスクも軽減する）、かつ国際的に参照される規格においてその有効性が確認されているパラシュートを用いる場合について、その効果を制度上適切に評価・反映されたい。 「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）」（令和7年12月12日最終改正、国空無機第302812号）においては、人口集中地区（DID）上空の特定飛行に係る安全措置を講ずる機能の一例として、①プロベラガード、②衝突した際の衝撃を緩和する素材の使用又はカバーの装着、③衝突防止センサーが挙げられている。 このうち①プロベラガードは、人又は物件への衝突時の危害軽減措置として裂傷リスクを軽減し得る一方、機体重量や落下速度によっては、物理的衝撃により重大な結果を招くおそれがある。 したがって、落下・衝突時の帰結に応じたりリスク相応の安全措置が制度上効果的に位置付けられ、これに応じて飛行許可範囲の拡大が図られることが重要である。	
10	前段は人又は家屋で、後段は第三者及び物件になっているため、統一すべきである。 また、第三者及び物件への危害を防ぐための「十分な」安全確保措置を講じることについて、どの程度をもって「十分」であると想定されているか。	「人又は家屋の密集している地域」は航空法令において用いられている用語であり、「第三者及び物件への危害を防ぐための十分な安全確保措置」は飛行経路上における安全確保の観点から用いている用語であるため、それぞれ異なる趣旨で使用しているものです。 ご指摘の「十分な安全確保措置」については、個々の飛行の内容に応じて判断されるものであり、一律の判断基準を審査要領に定めるものではありません。 このため、原案のとおりとします。

※取りまとめの都合上、いただいたご意見は整理・要約等を行った上で掲載している場合があります。