

ご意見の概要及び国土交通省の考え方

項目	主なご意見	国土交通省の考え方
<p>無人航空機の 対象について (128 件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 例えば 500g や 1kg 未満の機体は無人航空機の対象から除く等、規制の適用外の範囲をもっと広げるべき。 規制の対象を機体の機能・性能で区分すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般に、機体が軽量であれば、衝突・落下等の場合の地上等の人や物件への危害はより小さいと考えられること、重量が 200g を下回る機体は、一般に機能・性能が限定的であることから、規制の対象から除くこととしています。
	<ul style="list-style-type: none"> ラジコン愛好家は従来からマナーやモラルを守って飛行させているため、規制の対象を目的で区分して、ラジコン愛好者を除外してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> いわゆる従来からのラジコン愛好者の方をはじめ、無人航空機を飛行させる方の多くが、他人がいる場所の上空での飛行を避けるなど、安全を心掛けて飛行させていらっしゃると思っております。 今般の航空法改正は、無人航空機が急速に普及しつつある中で、趣味・業務の用途の別なく、無人航空機が多数の人がいる場所で落下する等の事案が発生している事態に鑑み、地上等の人や物件の安全や航空機の航行の安全を確保するため、無人航空機を飛行させる場合の基本的なルールを定めることとしたものです。当該ルールの内容については、基本的にラジコン愛好家の方々が従来から行ってきた安全対策と整合のあるものとしております。一部の飛行について許可や承認が必要となることがあると思われませんが、適切な対策が行われていれば、許可・承認することとしています。また、当該許可等を行うにあたっては、ラジコンを安全に運用するために民間団体が定めている自主ルールに従って飛行させている実績も十分に考慮させて頂くことを考えています。

	<ul style="list-style-type: none"> •ただ規制するだけでなく、安全に飛ばすための運用方法をしっかりと伝えることだと思う。安全について自覚させることのほうが規制することより先なのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> •安全の重要性について自覚して頂くことは、極めて大事であると考えています。国土交通省と致しましても、無人航空機を飛行させる際の法規制を定めるだけでなく、無人航空機を安全に飛行させるためのガイドライン等を作成して、国土交通省のホームページ等を通じて啓発を行っていくことを考えています。
<p>飛行に許可を要する空域について (92件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> •現行の航空法施行規則第209条の3及び4では、管制圏や情報圏以外の空域であり、かつ、航空路外の場合には250mまで許可や届出等が不要であったため、飛行禁止高度を現行航空法施行規則第209条の3及び4の内容とあわせて欲しい。 •飛行禁止高度を150mよりも低くして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> •無人航空機は現在急速に普及が進んでおり、様々な方が無人航空機を飛行させる可能性があること、また、無人航空機が航空機と衝突等した場合には航空機に甚大な被害を及ぼすおそれがあることから、航空機と競合する空域における飛行の規制は必要と考えております。 •このため、航空機の最低安全高度(150m)よりも高い高度で無人航空機を飛行させた場合は、航空機と衝突する蓋然性が高まることから、地表又は水面から150m以上の高さにおける無人航空機の飛行については、航空機の航行の安全を確保するため、許可が必要となります。なお、適切な安全確保措置がとられていれば、許可することとしています。
	<ul style="list-style-type: none"> •無人航空機の飛行の許可等を行う条件として、飛行区域内に歴史的建造物や重要文化財を保有する物件(神社仏閣等)がある場合は、その上空を飛行させることにつき、地権者の事前許可を必要とするなど一定の条件を設けることとすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> •今般の改正航空法で、無人航空機を人家密集地域等において飛行させる等、地上の人及び物件等の安全が損なわれるおそれがある場合には国土交通大臣の許可等が必要となりますが、地上では様々な物件が存在しているところ、ここでは物件をその重要性等で区別することなく保護対象としています。 •ただし、重要文化財や歴史的建造物の管理者を含む地権者とのトラブル回避のため、無人航空機の飛行を禁止する看板を掲示している等の場合に、上空の飛行を避けるといった対応をガイドラインで示すことで、利用者の注意を促すこととしています。

	<ul style="list-style-type: none"> 人口集中地区(DID)で規制するのではなく個別に禁止空域を指定すべき。 人口集中地区(DID)内でも例外を認めるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ①無人航空機が上空を飛行することで地上の人及び物件に危害が及ぶ可能性の高い、人や家屋が密集している地域を表していること、②インターネット、書籍によって確認することが容易であり、飛行させようとする場所が規制空域（人又は家屋の密集している地域）に該当するか否か、明確に判断出来ること、③5年ごとに実施される国勢調査によって定期的に更新され、実情の変化を一定間隔で反映できること、等の理由から、人口集中地区(DID)で規制することとしています。なお、国土交通省のホームページにおいて人口集中地区(DID)の範囲が示された詳細な地図を入手できるようにしております。 一方で、地域の実情や無人航空機に対する様々なニーズがあること等を踏まえ、地方公共団体から要望を聞き取り、人又は家屋の密集している地域から除外を希望する場所がある場合には、無人航空機の飛行による危害の発生を防止するための安全確保措置を講じていること等を条件として、この場所を上記の地域から除くことも検討しています。 なお、全面を網等で囲って隔離されている場合も含め、屋内については無人航空機の飛行を規制する空域に該当しないと考えています。
	<ul style="list-style-type: none"> 私有地だと、そこからはみださなければ飛行しても良いのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 私有地で飛行させていたとしても、当該場所が人口集中地区や空港の周辺に含まれていれば、操作を誤った場合等に近隣の人や物件、飛行中の航空機に危害を及ぼす可能性が高いことから、私有地における飛行を規制の適用除外とすることは適当ではないと考えています。

地上又は水上の人又は物件から保つ距離について (34件)	<ul style="list-style-type: none"> 人・物件等との距離については、安全に飛行が可能な高度・距離がどの程度になるのかは、機体やその制御法などによるものであって、一律に設定出来るものではなく、機体・条件等によって変更して頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 無人航空機と地上又は水上の人又は物件との間に保つべき距離については、できるだけ分かりやすく簡潔で明快なものであることが望ましいと考えられると共に、無人航空機の一般的な飛行速度及び人や物件との衝突を回避するために必要な時間等を考慮して、30mと設定することとしています。
	<ul style="list-style-type: none"> 無人航空機を飛行させる者や当該者の管理する物件には適用されない等、距離を保つべき人・物件の対象を明確にすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 無人航空機を飛行させる者及び当該飛行についての関係者、並びにこれらの者の管理する物件については、一定の距離を保つべき人及び物件には含まれないと解釈しており、当該解釈については、周知を図って参りたいと考えています。
輸送を禁止する物件について (6件)	<ul style="list-style-type: none"> 農薬の輸送については禁止すべき。 農業用途における肥料等は対象から除外すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 無人航空機で輸送する物件が、毒物、酸化性物質、腐食性物質等に該当する場合には、国土交通大臣の承認が必要となります。
捜索、救助のための特例について (13件)	<ul style="list-style-type: none"> 国・地方公共団体にかかわらない事業者独自の自主的災害対応についても、特例の範囲となるすべを設けていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 災害現場等における捜索救助活動に支障が生じないよう、捜索又は救助のための特例の適用対象者については、国若しくは地方公共団体又はこれらの者の依頼により捜索若しくは救助を行う者と定めることとしています。 一方、無人航空機の使用に関する様々なニーズに応えるべく柔軟な運用を考えており、例えば事故発生時等の無人航空機の使用に支障のないよう、数ヶ月から一年といった一定の期間内の飛行や、複数の箇所や地域における飛行について包括的に許可を行うなどの運用も考えています。

<p>今後の検討事項について (43件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 機体登録・機体検査・免許制度を導入すべき。 安全を管理する仕組みを導入すべき。 事故報告を義務化すべき。 保険加入を義務付けるべき。 	<p>・頂いたご意見については、今般の意見募集の対象ではありませんが、本年12月10日の改正航空法施行後も、技術の進歩や利用の多様化の状況等を踏まえ、関係者との十分な調整の上で、無人航空機の機体の機能や操縦者の技量の確保等を図るための方策について検討を加え、必要な措置を講じることとしており、その際の参考にさせていただきます。</p>
<p>許可・承認 申請手続きについて (100件)</p>	<p>【申請方法について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 承認までに要する期間を明確にしてほしい。 電子メールやインターネットによる申請ができるようにしてほしい。 申請書の提出期限（飛行予定開始日の15日前まで）が早すぎる。 2回目以降の許可等の申請時には、記載事項や添付書類と同一の内容の部分は、記載を省略可能としてほしい。 	<p>【申請方法について】</p> <p>申請方法については、電子申請による申請ができるよう整備を進めているところです。また、申請書の提出期限については、ご指摘も踏まえ10開庁日前までに提出することを原則としたほか、緊急の場合は柔軟に対応したいと考えています。なお、2回目以降の申請については、過去の申請書類と同一の添付書類等の省略は可能です。</p>
	<p>【申請内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 法99条の2等に基づく飛行実績のある無人航空機については、申請手続きを簡素化してほしい。 試験・研究開発段階の無人航空機については、例外規定を設けるか申請手続きを簡素化してほしい。 企業・団体等を責任主体とする申請を認めてほしい。 無人航空機の機体、場所、日時、飛行方法等について包括的な申請を認めてほしい。 団体等に登録されている無人航空機については、申請手続きを簡素化してほしい。 	<p>【申請内容について】</p> <p>一定期間繰り返し飛行する場合や、同様の飛行形態で複数の場所を飛行する場合は、包括して申請することが可能です。また、複数の事項の許可等が必要な場合も一括して申請することが可能です。団体等で安全が確保されている場合は、審査にあたり参考とします。試験・研究開発段階の無人航空機であっても、総合的に安全が確認されれば、飛行を認めることとします。</p>

	<p>【許可等の期間を柔軟にして欲しい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業用のドローンは継続的に使用することから許可等の期間の限度を1年から3年に延長していただきたい。 ・次回更新時には自動更新という形にしてもらいたい。 ・農薬散布や原子力事業等の一部の事業については許可等の期間の限度を撤廃していただきたい。 ・無人航空機の飛行は気象条件によって左右されることから予備日程を含めて申請できるようにしてほしい。 ・日々の練習でさえもその都度承認を受けなければ出来ないと、模型航空機愛好家にとっては非常に困る。 <p>【許可等を行った内容の公表については飛行形態等に応じて対応して欲しい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・許可等を行った内容の公表は、業務等に支障が発生する場合もあるので慎重に対応してほしい。 	<p>【許可等の期間を柔軟にして欲しい】</p> <p>許可・承認時の体制等が維持されているか定期的に確認する必要があることから、許可等の期間の限度を最大1年と設定しています。なお、1年の範囲であれば、包括的な申請が可能です。</p> <p>【許可等を行った内容の公表については飛行形態等に応じて対応して欲しい】</p> <p>業務等に支障がある場合は、公表することはありません。このため、非公表としたい場合は申請時にご相談ください。</p>
<p>機体の基準について (38件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バッテリーの二重化やパラシュートの展開機能等については、重量増加によりかえって地上の人又は物件へのダメージが大きくなるなど、これらの有効性が疑わしい。 ・シングルローターヘリ等はプロペラガードの装着が困難。 ・追加基準等はいくまで例示としてほしい。 ・曖昧な基準があるので具体的に示してもらいたい。 	<p>求めている機体の機能・性能はいくまで例示であり、飛行させる場所の周囲の状況や飛行体制も踏まえて総合的に判断することになるため、個別にご相談ください。</p>
<p>飛行させる者の技量について (10件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・10時間の飛行経験は長く、非現実的である。 ・夜間飛行における操縦者の基準に、赤外線カメラによるモニターを見ながらの遠隔操作や自動操縦が追加されるべき。 ・団体等の技能検定を受けている場合は、基準に適合しているものとみなしてほしい。 ・飛行許可はラジコンヘリコプター検定(c級以上)や無人産業ヘリを操作できる資格者に限定した方がよい。 	<p>安全の確保のためには、十分な飛行経験やモニターカメラの映像が途切れた場合にも安全が確保されるといった措置が必要と考えています。民間団体の検定等は、審査にあたり参考とします。</p>

<p>安全を確保するための体制について (11 件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 補助者の配置は、カメラやセンサー等で代替可能であり、補助者の配置は厳しすぎる。 	<p>補助者の配置はあくまで例示であり、飛行させる場所の周囲の状況や飛行体制も踏まえ総合的に判断することになるため、個別にご相談ください。</p>
<p>その他 (135 件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 外国人も含め周知をしっかりとってほしい。 法律施行後、各項目の具体例・解釈例をホームページで随時公開していただきたい。 基準等については、技術開発等を踏まえ見直すべき。 	<p>法の解釈を含め、航空局ホームページやポスター、リーフレット等による周知を行ってまいります。今回策定した基準については、技術開発動向等を踏まえ柔軟に見直す予定です。</p>