

「航空法施行規則の一部を改正する省令案に関する  
パブリックコメントの募集」の結果について

令和3年5月  
国土交通省

国土交通省では、令和3年3月12日（金）から令和3年4月10日（土）までの期間において、「航空法施行規則の一部を改正する省令案に関するパブリックコメントの募集」を行いました。

その結果、本件に関して、18件の御意見を頂きました。

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、本件に直接関係が無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。

	<p style="text-align: center;">提出された御意見</p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第43条第3項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;">御意見に対する国土交通省の考え方</p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
<p style="text-align: center;">1</p>	<p>【個人】</p> <p>1 無人航空機の飛行の禁止空域の追加(規則第236条関係)について</p> <p>(1) 緊急用務空域の定義が曖昧である。緊急用務を行うための航空機が飛行する空域とは、場外離着陸場の空域を指すのか、又は、事件事故等の現場の空域を指すのか、明らかにされたい。</p> <p>(2) 無人航空機の飛行開始後に緊急用務空域に指定された場合、指定前の機体も飛行禁止の対象となるのか。</p> <p>(3) 航空法132条の2の6においては、目視により常時監視して飛行させることとされている。そのため、飛行中はインターネットの利用は許されないと解されるが、飛行中の無人航空機に対する緊急用務空域指定の公示は、どの様な方法を想定しているのか。</p> <p>2 凧揚げ、花火等を行う際に許可又は通報が必要な空域の追加(規則第239条の2及び第239条の3関係)について</p> <p>(1) 凧揚げ、花火等は、無人航空機とは異なり、指定空域の存在等を知らない子どもが行う事も想定される。現在、規則239条において指定されている空域は、進入・転移表面や航空機の離陸及び着陸の安全を確保するために必要なもの等、恒常</p>	<p>消防、警察その他の関係機関の使用する航空機のうち捜索、救助その他の緊急用務を行う航空機の飛行の安全を確保する必要がある場合に、国土交通大臣が指定する空域を指します。</p> <p>緊急用務空域は緊急用務の性質に応じて一時的に指定する想定です。したがって、空域指定後は航空法第132条の3の規定により適用除外となる場合、国土交通大臣の許可を受ける場合を除き、どのような機体でも飛行禁止の対象となります。</p> <p>迅速な周知のため、緊急用務空域の公示はインターネットの利用その他の適切な方法により行います。また、御指摘のとおり、空域指定時に現にその空域で無人航空機を飛行させている者の存在も考えられることから、現場においても緊急用務者その他の関係者にも協力を仰ぎ、緊急用務空域の指定がなされた旨の周知に努めて参ります。</p> <p>本改正により、無人航空機を飛行させる場合は、その空域が緊急用務空域であるのかどうかを確認する義務も課されることとなります。</p> <p>一方で、国土交通省としても、現場においても緊急用務者その他の</p>	<p style="text-align: center;">有</p>

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第43条第3項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>的な指定空域である。そのため、事前に保護者が危険性を察知し易く、日常的に子どもにも注意を促すことができる。しかしながら、本命令等の案の緊急用務空域が一時的な指定空域である場合、子どもがインターネットで、事前に公示を確認するとは考えづらい。それらを踏まえると、確実に周知可能な公示方法として、職員の巡回指導や防災無線での告知なども予め定めるべきではないだろうか。</p>	<p>関係者にも協力を仰ぎ、緊急用務空域の指定がなされた旨の周知に努めて参ります。</p> <p>また、緊急用務空域に係る制度自体の周知を十分に実施するため、施行期日を令和3年6月1日に変更することといたします。</p>	
2	<p>【個人】</p> <p>来年にも施行されるドローン免許制（機体番号の登録など）でほぼ解決できると思われることを、さらに複雑かつ国の力でコントロールしたいように見える。</p>	<p>今後、ドローンの機体の登録制度の施行に向けて、所有者の特定が速やかに行われるリモート ID の導入の検討を進めており、制度が施行されれば、適切な対応をとるための有効な手段となるものと考えています。</p> <p>一方で、登録制度では飛行そのものを禁止することはできないため、今回の改正が必要であると考えています。</p>	無
3	<p>【個人】</p> <p>緊急な消火・救助活動を行うヘリの空域に無人航空機を飛行禁止にすることは賛成。なれどインターネットだけで公示するだけでは順守できることはできない。</p> <p>無人機飛行するためのアプリに連動し、発信機にその旨自動的に知らせることが前提である。禁止されていることが周知徹底されないと同じく事故の発生につながる。</p>	<p>緊急用務空域を指定した場合は、新設する規定に基づき航空局ホームページにおいて公示を行うほか、報道発表、SNS の活用など複数の手段により周知徹底を図ります。</p> <p>加えて、現場においても緊急用務者その他の関係者にも協力を仰ぎ、緊急用務空域の指定がなされた旨の周知に努めて参ります。</p> <p>また、緊急用務空域に係る制度自体の周知を十分に実施するため、施行期日を令和3年6月1日に変更することといたします。</p>	有
4	<p>【個人】</p>		無

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正 の有無</p>
	<p>飛行禁止区域内での消防、警察、地方自治体等の命令によりドローンを飛行出来るようにしてはどうか。</p> <p>またドローンパイロットの所在が不明な場合や、退去命令に従わない場合には強制的に域外に排除出来る項目を追加してはどうか。</p>	<p>航空法第 132 条の 3 の規定に基づき、消防、警察、地方自治体等やそれらの機関の依頼を受けた者については、今回改正における緊急用務空域での飛行禁止は適用除外となります。</p> <p>本件は、航空機の航行の安全を目的として航空法施行規則を改正するものですが、ご指摘については今後の施策の参考とさせていただきます。</p>	
<p>5</p>	<p>【個人】</p> <p>規則改正の根拠としての説明を拝見すると具体的な状況が確認できないので、このような状況で改正案に賛成することはできません。</p> <p>また、消防活動に無人の航空機をつかうことの制限につながるとみうけられ、自衛消防・防災活動の制約となるとも想定されるので、そのあたりにも配慮した省令案の作成をおねがいたいとおもいます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。</p> <p>本件は、令和 3 年 2 月に発生した栃木県足利市での林野火災の消火活動中、無人航空機の飛行が目撃されたことから消防防災ヘリの活動が一時中断した事案を受けて、緊急用務空域として国土交通大臣が指定した空域における無人航空機等の飛行等を禁止できるよう、航空法施行規則を改正するものです。</p> <p>航空法第 132 条の 3 の規定に基づき、消防、警察、地方自治体等やそれらの機関の依頼を受けた者については、今回改正における緊急用務空域での飛行禁止は適用除外となります。</p>	<p style="text-align: center;">無</p>
<p>6</p>	<p>【個人】</p> <p>無人航空機の運用については、現在進められている「ライセンス制度」に早急に移行し、飛行空域の事前申請を徹底させることにより、線引きを明確にする事が肝要ではないかと思えます。</p> <p>考え方としては自動車のもと同じで、罰金だけでなく免許取り消し等も検討が必要だと思えます。</p>	<p>本パブリックコメントは、航空法施行規則を改正する省令案に関するものですが、御意見として承ります。</p>	<p style="text-align: center;">無</p>

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>そして何より取り締まりが警察でも可能にする必要があります。しかし今後産業として成長させる点も考慮が必要で、所謂「”アメ”と”ムチ”」を取り入れる必要があると思います。例えばライセンス制度に移行する代わりに、可能なところでの規制緩和等が該当します。</p> <p>今回の改正においての一番重要なポイントは、運航する者がルールを厳守しなければデメリットが大きいという点を明確にする事ではないでしょうか。</p> <p>必ず好き勝手に運航する人が出てくるはずですから、ここを対策しておかなければまた事案が発生して改正するといった後手になることが予測されます。</p> <p>自分も無人航空機操縦士の技能証明を持っているので、自分の首を絞める事になるかもしれませんが、規律を遵守して運用するのが「当たり前」である社会の構築を目指してください。</p>	<p>航空法第 132 条の 3 の規定により適用除外となっている場合、国土交通大臣の許可を受けている場合を除き、緊急用務空域で無人航空機を飛行させた場合は、航空法第 157 条の 5 に基づき 50 万円以下の罰金に処される場合があります。</p>	
7	<p>【個人】</p> <p>報道機関で無人航空機を使用している者ですが、反対です。そもそも、トラブルを起こしがちな「野良ドローン」(所有者、操縦者不明の無人航空機)のユーザーは、法律やルールなど眼中にないとみられるため、今回の法改正も効力はあまり期待できないと思われます。むしろ、ルールを守って無人航空機を使用する人々にとっての負担になりにかねず、日本の無人航空機産業の発展に影を落としかねません。</p>	<p>緊急用務空域を指定した場合は、新設する規定に基づき航空局ホームページにおいて公示を行うほか、報道発表、SNS の活用など複数の手段により周知徹底を図ります。</p> <p>加えて、現場においても緊急用務者その他の関係者にも協力を仰ぎ、緊急用務空域の指定がなされた旨の周知に努めて参ります。</p> <p>また、緊急用務空域に係る制度自体の周知を十分に実施するため、施行期日を令和 3 年 6 月 1 日に変更することといたします。</p>	有

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>〈災害時などの規制について〉</p> <p>既にこれまでも、今回提言されている災害時など「緊急用務空域」にあたりそうな空域では、国土交通省から様々な注意喚起がなされています。具体的には、熊本地震、熊本水害などの災害時は、いずれも同省より注意喚起がなされ、現場空域を仕切る立場の自衛隊と調整を行うべしとされてきました。報道機関ばかりでなく人命救助を目的として無人航空機を扱う専門家も、これを順守してきたはずです。</p> <p>〈国土交通省の対応について〉</p> <p>今回の改正については、そのタイミングから足利市の山火事で消防防災ヘリの活動をドローンが妨げたという事案（令和 3 年 2 月 27 日発生）がきっかけとされているとみられます。しかし、この足利市の山火事に関しては、発生時（2 月 21 日）から鎮火時（3 月 15 日）まで、同省からはこれまでの災害時のような注意喚起はなされていません。</p> <p>後付けのように、事案の 2 日後の 3 月 1 日付けで「災害等の発生している地域では捜索、救難、消火活動の有人機が飛行している場合があります。有人機の災害活動の妨げにならないよう、当該地域でのドローンの不要不急の飛行は控えるなど、ご注意ください</p>	<p>なお、航空法第 132 条の 3 の規定により適用除外となっている場合、国土交通大臣の許可を受けている場合を除き、緊急用務空域で無人航空機を飛行させた場合は、航空法第 157 条の 5 に基づき 50 万円以下の罰金に処される場合があります。</p> <p>本パブリックコメントは、航空法施行規則を改正する省令案に関するものですが、御意見として承ります。</p>	

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第3項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>い」という具体的な場所も示さずに注意喚起がなされただけです(国交省無人航空機(ドローン・ラジコン機等)の飛行ルールHP参照)。</p> <p>〈「野良ドローン」について〉</p> <p>トラブルを起こしがちな「野良ドローン」については、とても悩ましい問題です。しかしながら、来年にも実施されようとしている、いわゆるドローン免許制の実施で、一定の解決は望める可能性もあると考えます。</p> <p>個人的には、極めて高性能な(危険な)ドローンが次々と発売されており、これらを誰もが気軽に購入可能な状況である限り、「野良ドローン」問題は解決しないのではないかと考えます。</p>		
<p>8</p>	<p><b>【個人】</b></p> <p>消防や救急など、人命がかかわる事態が発生した時には、登録関係者以外の飛行は基本的に禁止するべきであると考えます。これは、自動車が緊急車両を優先する事項と同じと考えます。</p> <p>免許制度が開始された後は、自動車と同じように許可なく操縦可能な条例に変更しなければ日本の無人航空機の未来は閉ざされてしまうと感じます。</p> <p>ドローン機体の車検の様な制度、ライセンス制度、保持者の管理、賠償保険加入、これらは自動車社会と酷似していることを鑑みると、離発着場の許可を得た場合、民家上空 30m 以上、車道上空 15m 以上は許可なく飛行可能とするべきであると考えます。</p> <p>自動車と、無人航空機が人物件に与える被害、脅威は何ら変わり</p>	<p>緊急用務空域指定後は航空法第 132 条の 3 の規定により適用除外となる場合、国土交通大臣の許可を受ける場合を除き、どのような機体でも飛行禁止の対象となります。</p> <p>本パブリックコメントは、航空法施行規則を改正する省令案に関するものですが、御意見として承ります。</p>	<p style="text-align: center;">無</p>

	<p style="text-align: center;">提出された御意見</p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;">御意見に対する国土交通省の考え方</p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>ないとも考えられます。</p>		
<p>9</p>	<p>【個人】</p> <p>現在、●●県●●町において航空局ホームページに掲載する無人航空機の講習団体として●●で仕事をしている者です。</p> <p>この度、無人航空機の飛行の禁止空域の追加(規則第 236 条関係)で、消防、救助、警察業務その他の緊急用務を行うための航空機が飛行する空域(以下「緊急用務空域」という。)を、無人航空機の飛行の禁止空域として指定すると航空法施行規則の一部を改正する省令案を聞きまして意見を述べさせて頂きたく連絡致しました。</p> <p>今回の改正案が通りますと当社施設は、ドクターヘリを保有している●●病院(以下関係施設)に近接している事から、当社敷地も「緊急用務空域」にしていされる事が予想されます。</p> <p>当社ドローンの講習は屋外で行う為、「緊急用務空域」になるとドローンスクールの講習が不可能となってしまいます。</p> <p>上記を踏まえまして希望意見としましては、航空法施行規則の改正の際には、「緊急用務空域」であっても国土交通省大臣の許可・承認があれば飛行可能として頂きたいです。</p> <p>また、飛行訓練時にはドクターヘリ(以下有人機等)との接触を防止する為に、関係機関と調整をする・補助者を適切な場所に配置し有人機等の接近等を飛行者に助言し着陸させる・飛行アプリを使用し飛行高度を 30M と制限する事を条件とする事で、飛行許可の包括申請をする許可をして頂きたいです。</p>	<p>緊急用務空域の指定に当たっては、無人航空機の飛行制限への影響に鑑み、その範囲・期間が最小限となるように実施して参ります。</p> <p>一方で、こういった場合には、緊急的な用務が優先されることに御理解いただけますと幸いです。</p> <p>また、緊急用務空域においても、真に必要な場合に限っては無人航空機の飛行が可能となるよう、今後、緊急用務空域における飛行許可の審査基準等を策定して参ります。</p>	<p style="text-align: center;">無</p>



	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>どうか上記希望につきましてご一考頂ければ幸いです。</p>		
<p>10</p>	<p><b>【個人】</b></p> <p>警察や消防組織の所有するドローン等無人航空機の災害現場における使用については、改正後も、航空法第 132 条の 3 (搜索・救助のための特例) が引き続いて適用されるものと解釈してよろしいでしょうか。</p>	<p>航空法第 132 条の 3 の規定に基づき、消防、警察、地方自治体等やそれらの機関の依頼を受けた者については、今回改正における緊急用務空域での飛行禁止は適用除外となります。</p>	<p style="text-align: center;">無</p>
<p>11</p>	<p><b>【会社役員】</b></p> <p>有人航空機の安全を確保するために消防等の緊急事態の場所を無人航空機の飛行禁止場所とすることは理解できる。消防は近隣のヘリコプター等の運営組織との契約・運用体制を構築してるところも多く、消防組織との連携なしに関係者以外の無人航空機の飛行が行われることが危険である事は論を俟たない。</p> <p>しかしながら、ヘリコプターの到着時間や複数の案件同時発生を考慮したとき、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 初動の敏速性を使用する全体像の把握、</li> <li>2. 建物等密集地等の被救護者確認を低空で行える事</li> <li>3. ヘリコプター運用上の理由や該当消防組織自体の運用判断</li> <li>4. 搭載スピーカーなどを利用した非難誘導など、緊急時の対応可能性を否定してしまうのはもったいない。</li> </ol> <p>一概に飛行禁止することは、緊急事態の対応可能性を狭めることと思われる。事前に、有人飛行機組織との連絡体制を消防側で検討して対応することにより、消防組織内での判断により、必要な場合は飛行もできるように、法令に但し書きをいれるべきである</p>	<p>航空法第 132 条の 3 の規定に基づき、消防、警察、地方自治体等やそれらの機関の依頼を受けた者については、今回改正における緊急用務空域での飛行禁止は適用除外となります。</p>	<p style="text-align: center;">無</p>

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>と考える。</p> <p>また、明確に「消防組織の活動に無関係な無人飛行機は飛行禁止」と記載すべき。</p> <p>今回入手した情報だけでは、この辺があいまいと感じる。</p> <p>勿論、消防組織は無人航空機運用の基準を定めて、安全を期する事を義務付けられたい。</p> <p>以上です。</p>	<p>緊急用務空域指定後は航空法第 132 条の 3 の規定により適用除外となる場合、国土交通大臣の許可を受ける場合を除き、どのような機体でも飛行禁止の対象となります。</p> <p>本件は国土交通省が実施するパブリックコメントになります。</p>	
12	<p><b>【個人】</b></p> <p>(ご意見)</p> <p>トランスポンダーの搭載を検討していただくと助かると思いません。</p> <p>(理由)</p> <p>TCAS により位置の把握をすることができる。</p>	<p>本パブリックコメントは、航空法施行規則を改正する省令案に関するものですが、御意見として承ります。</p>	無
13	<p><b>【岡山市消防航空隊】</b></p> <p>(ご意見)</p> <p>各消防本部にドローンが配備されていることから、消防防災ヘリが空中消火を中断し、給油している間にドローンにより偵察することが考えられることから適用除外のドローンを考慮してもらいたい。</p> <p>(理由)</p> <p>上記、意見のとおり</p>	<p>航空法第 132 条の 3 の規定に基づき、消防、警察、地方自治体等やそれらの機関の依頼を受けた者については、今回改正における緊急用務空域での飛行禁止は適用除外となります。</p>	無
14	<p><b>【個人】</b></p> <p>基本賛成ですが、禁止空域に指定されたことをきちんと周知しな</p>	<p>賛成の御意見ありがとうございます。</p>	有

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>いと「知らなかった」で逃げられたらどうしようもありませんから、その点は十分ご留意ください。</p>	<p>緊急用務空域の指定にあたっては、国土交通省 HP での公示、SNS での発信、関係団体への通知、報道発表等、複数の手段で周知を徹底する予定です。</p> <p>また、緊急用務空域に係る制度自体の周知を十分に実施するため、施行期日を令和 3 年 6 月 1 日に変更することといたします。</p>	
15	<p><b>【グリッドスカイウェイ有限責任事業組合】</b></p> <p>(1) 無人航空機の飛行の禁止空域の追加(規則第 236 条関係)について</p> <p><b>【意見】</b></p> <p>緊急用務空域に指定された空域であっても、一般送配電事業者および同事業者から依頼を受けた者は無人航空機を飛行させることが可能であることを航空法施行規則に明記すること。</p> <p>上記明記が難しい場合は、航空法第百三十四条の三に準ずるようなただし書きを設けていただくこと。</p> <p><b>【理由】</b></p> <p>電気事業法第二十六条の二により一般送配電事業者には「事故の備え及び事故時の措置」に関する義務が定められている。</p> <p>緊急用務で航空機が飛行するような場面では、「停電の恐れがある場合の設備影響確認や予防停電判断」や「停電復旧対応」等を迅速に行うため、一般送配電事業者として無人航空機による現場確認が必要な事態が実際に起きており、その体制も組まれている。</p> <p>上述のような飛行も一律に禁止となると電気の安定供給に支障を及ぼすとともに、作業員自身が設備に接近して状況を確認する必</p>	<p>緊急用務空域においても、真に必要な場合に限っては無人航空機の飛行が可能となるよう、今後、緊急用務空域における飛行許可の審査基準等を策定して参ります。</p>	有

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第43条第3項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>要が生じることから人身安全にも影響がでる。</p> <p>よって、緊急用務空域に指定された場合においても、一般送配電事業者および同事業者から依頼を受けた者（電力会社の関係会社等を想定）が無人航空機を飛行させることが可能であることを改正後の航空法施行規則において明記いただきたい。</p> <p>参考</p> <p>電気事業法 抜粋</p> <p>第二十六条の二 一般送配電事業者は、事故により電気の供給に支障が生ずる場合に備え、その支障を速やかに除去するために必要な対策を講じておかなければならない。</p> <p>2 一般送配電事業者は、事故により電気の供給に支障が生じている場合には、その支障を除去するために必要な修理その他の措置を速やかに行わなければならない。</p> <p>航空法 抜粋</p> <p>第一百三十四条の三 何人も、航空交通管制圏、航空交通情報圏、高度変更禁止空域又は航空交通管制区内の特別管制空域における航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのあるロケットの打上げその他の行為（物件の設置及び植栽を除く。）で国土交通省令で定めるものをしてはならない。</p> <p>ただし、国土交通大臣が、当該行為について、航空機の飛行に影響を及ぼすおそれがないものであると認め、又は公益上必要やむ</p>		

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正 の有無</p>
	<p>を得ず、かつ、一時的なものであると認めて許可をした場合は、この限りでない。</p> <p>(2) 無人航空機を飛行させる者の飛行前確認事項の追加 (規則第 236 条の 4 関係) について</p> <p><b>【意見】</b></p> <p>無人航空機を飛行させる空域が航空法第 132 条の飛行の禁止空域でないことの確認は「飛行情報共有システム(国土交通省が整備したインターネットを利用し無人航空機の飛行予定の情報等を関係者間で共有するシステムをいう。)(無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領より引用)により行うことを明記すること。</p> <p><b>【理由】</b></p> <p>無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領により、「飛行情報共有システム」へ飛行予定の情報入力から従来から義務付けられている。また、同システムは有人航空機が接近した場合に画面上に注意喚起が表示されるとともに、無人航空機の運航者にメールで通知される機能が実装されている。</p> <p>飛行予定情報の入力時や飛行前のみならず、飛行中または飛行開始直前に緊急用務空域が新たに指定された場合でも、無人航空機を飛行させる者がその事実を速やかに把握できること、無人航空機の運航者に利用が浸透していることから「飛行情報共有システム」による確認を標準とすべきと考える。</p> <p>「飛行情報共有システム」以外の手段による確認方法が定められ</p>	<p>緊急用務空域を指定した場合は、新設する規定に基づき航空局ホームページにおいて公示を行うほか、報道発表、SNS の活用など複数の手段により周知徹底を図ります。</p> <p>また、緊急用務空域に係る制度自体の周知を十分に実施するため、施行期日を令和 3 年 6 月 1 日に変更することといたします。</p> <p>「飛行情報共有システム」の活用については、引き続き検討して参ります。</p>	

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第43条第3項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>た場合には、複数の参照先確認による情報見落としのリスクが高まる。また、確認方法が施行規則に明記されない場合、緊急用務を行うための航空機の飛行が阻害された際に、無人航空機の運航者が緊急用務空域の確認義務を果たしたか否かが不明確となる。</p> <p>参考 ドローン情報基盤システム（飛行情報共有機能） 利用案内 <a href="https://www.fiss.mlit.go.jp/public/api/operationsManualPDF?lang=ja">https://www.fiss.mlit.go.jp/public/api/operationsManualPDF?lang=ja</a></p>		
16	<p><b>【一般社団法人日本新聞協会】</b></p> <p>災害等に際して人命や財産を守るため緊急に消防・救助等を行う航空機の活動が、ドローン等無人航空機によって阻害されてはならないことは言うまでもない。他方、報道機関においてドローンは有用な取材ツールとして活用が広がっている。災害に即応してドローン取材を展開することは、国民の知る権利に於いて素早く災害等の実情を伝え、被災地支援や再発防止等に関する国民の意識を高める重要な意義があると考えます。</p> <p>今回の施行規則の改正により無人航空機の飛行の禁止空域に「緊急用務空域」が追加されると、同空域内におけるドローン取材が大きく制限され、国民の知る権利が損なわれることになる。このため、すべてのドローン飛行を一律に禁止するのではなく、報道機関による取材・報道の公共性・公益性をご理解いただき、ド</p>	<p>緊急用務空域においても、真に必要な場合に限っては無人航空機の飛行が可能となるよう、今後、緊急用務空域における飛行許可の審査基準等を策定して参ります。</p>	無

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第43条第3項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>ーン取材が可能となるようご検討いただきたい。また、迅速な取材飛行が可能となるよう、申請の簡便性等にも十分な配慮をいただきたい。</p> <p>さらに、緊急用務空域の指定にあたっては、救難機の活動の在り方は事案に応じて多種多様であり、低空域を飛行するドローンの特性も踏まえ、真に必要な範囲・期間を限定して指定するよう求める。</p>	<p>緊急用務空域の指定に当たっては、無人航空機の飛行制限への影響に鑑み、その範囲・期間が最小限となるように実施して参ります。一方で、こういった場合には、緊急的な用務が優先されることに御理解いただけますと幸いです。</p>	
17	<p><b>【個人】</b></p> <p>今回のインシデントについてのポイントはまず、県防災ヘリがドローンを目視することができ、危険を察し飛行の安全を確保できるまで消防活動を中止できた事が事故を防げたというところにある。そして航空従事者としてインシデントとして報告することができたという事が重要である。</p> <p>実際はほぼコプターパイロットがドローンを発見することは非常に困難でありインシデントとして上がってくることはほぼない事例である。またドローン操縦者が報告することを怠っていれば表にでることはなく実際は多く起こっていることでもあると考える。基本的にDIPS 等用いて包括の許可申請を行っているもの、または JUIDA 等の民間資格としても資格を持つものは危険性などを十分理解しているため基本的にこのようなインシデントは起きないと考える。さらに DID 地区でないならば本来の飛行許可を得る必要のない場所での飛行であったため航空法やガイドラインを理解していない者がいる以上このような事は想定される事例である。</p> <p>独自で栃木県警本部に話を聞いたところドローンを上げる者がいると想定していなかった事や地域課警察官を含めドローンの航空法そのものを理解</p>	<p>本パブリックコメントは、航空法施行規則を改正する省令案に関するものですが、御意見として承ります。</p>	有

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>していないものも多く、基本的に消火作業を行っている現場は当然立ち入り禁止区域となり規制線を張っていたにも関わらずドローン操縦者を進入させたことも原因の一つと考える。</p> <p>丁度今年 3/28、29、栃木県警はオリンピックの聖火リレー地であり以前から文科省からと国交省から無人航空機の飛行制限がかかっていることでドローンの対策隊が結成されていたらしいが、そのことが所轄地域課や各部署までは伝わっていなかったらしいことから警戒心は低いと考える。そもそも県警へりは基本的にほとんど県警本部地域課の管理範囲であるが、そこから警察各部署に伝達するべきことであると考え。</p> <p>また都内においても交番の地域課の警察官に話を聞いたところ返答は詳細な法律やガイドラインを知らない事もわかった。その為無人航空機の操縦を発見した場合は所轄警察署に連絡をとり確認作業をしているという事であった。当然その間は作業を中断せざるを得ずこちらとしては作業が止まる事態は迷惑な話である。</p> <p>現在のドローンの事故統計をみても DID 地区、飛行許可を必要とするものばかりの事故統計である、あきらかに東京都内のようにほとんどが DID 地区であるところでの事故は上がっていない。むしろ許可を必要としない飛行地域においては統計がとれておらずさらに地方にいくほど知られていない機体のロストや墜落事例は見えていないだけであり想像以上に多いと思う。</p> <p>私の知る限りでも建築業者の方が都内の DID 地区内で 100 時間程度無許可飛行を行っていた者もいる。その話を聞いてみると許可そのものを取る事さえ知らなかったという。</p> <p>このような事例を考えても地方に行けば航空法やガイドラインなどが浸透</p>		



	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>していないという事になりさらに DIPS や共有システムの存在自体も知らない人も多くいるという解釈となる。現実的に飛行共有システムでは DID 地区以外の飛行状況はほとんど皆無である。そのうえ違法な飛行だとしても取り締まるものもいなければ今後も当然ありうる事例であると考えます。</p> <p>ここからは私自身が経験した事例であるが、2019 年 7 月 南相馬の海岸で ●●のサーフィンロングボードの大会が行われており、さらに同じ海岸で震災初の海開きのイベントも行われていた。その際私サーフィンの大会の撮影は行っていたが飛行を行っていなかった。違うイベント上空で主催者の許可を得ていないサーフィンの会場まで数機の無人航空機が進入していた。さらに警察の地域課の職員、海上保安庁の方がいる前で無許可であろう無人航空機も飛行していた。さらにそこに ●●のヘリが高度 100feet ほどの高度で海岸線でデモンストレーション飛行を数十分間行っていたにも関わらず、無人航空機を下すものもいたが、そのまま飛行させている者もいた。警察官を含め海上保安庁の職員がいる前での飛行でも誰も注意する事もなく大変な危険を感じた。当然そこは DID 地区ではないが、イベント上空であるので明らかに申請外の飛行が考えられた。本来であればイベント主催者の許可、その海岸の管理者の許可も必要な場所でもあるが、そのような事が頻繁に起こっていることも事実。</p> <p>また同年種子島竹島海岸で ●●のショートボードの大会の生放送中にこちらはイベント上空での飛行だったので当然大阪航空局の許可を経て関係機関に許可を取り無人航空機を使用し生放送の為撮影飛行を行っていた。</p> <p>その際、誰かが無許可で無人航空機を飛行させてこちらで目視確認できた為、当番組プロデューサーに連絡し混信、衝突の恐れがある旨、確認が取れ</p>		

<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
<p>るまで生放送中にも関わらず地上に降ろし、他の無人航空機が下すまでこちらは離陸させなかった。当然そこも DID 地区ではない為に知識がなくイベント上空での無許可飛行という認識がないことが聞き取りにより分かった。</p>		
<p>今回の航空法の改正については、災害時等発生し国交省により飛行禁止区域とする等、告示するようになっているようだが、レベル 1 での飛行、承認の必要のない飛行に対して、DIPS 等使用の経験のない者、JUIDA 等の会員ではない者には、伝わりにくい。</p>	<p>緊急用務空域を指定した場合は、新設する規定に基づき航空局ホームページにおいて公示を行うほか、報道発表、SNS の活用など複数の手段により周知徹底を図ります。</p> <p>また、緊急用務空域に係る制度自体の周知を十分に実施するため、施行期日を令和 3 年 6 月 1 日に変更することといたします。</p>	
<p>更に緊急性を要する県防災、警察、消防、ドクターヘリ等には対応がすでに遅れてしまう。</p>	<p>航空法第 132 条の 3 の規定に基づき、消防、警察、地方自治体等やそれらの機関の依頼を受けた者については、今回改正における緊急用務空域での飛行禁止は適用除外となります。</p>	
<p>そこで個々のドローンオペレーターに対しては、多数の媒体を利用して広報していく必要性もあるが、緊急性を要するものであるならば、航空局と空港事務所との連携、各都道府府警察への要請等“横とのつながり”を必要だと考える。更に安全性を考えるならば</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、総務省通信監理局への要請でドローン使用電波を現場地域にてサーチし監視体制を取る。(総合通信監理局に問い合わせたところ要請があれば可能との事)</li> <li>2、県防災ヘリなどは広報用にスピーカーを機体に設置しているので空からのドローンの飛行を止めるよう要請する。又は地方自治体の広報車を用いて同様に飛行を制限するよう求める。</li> <li>3、警察の違法駐車や放置自転車等を取り締まるため民間人を採用すると同じように JUIDA 等の機関の講師証明までを所有している中からせめて JCAB</li> </ol>	<p>また、現場においても緊急用務者その他の関係者にも協力を仰ぎ、緊急用務空域の指定がなされた旨の周知に努めて参ります。</p>	

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第3項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正 の有無</p>
	<p>航空通信士クラスの有人航空機の航法、気象、航空通信、法規を理解している者、総務省無線従事者の 1 陸特クラスを所有している者を N P O 的に全国に展開しパトロール、指導程度できる環境をつくりルール、法規、ガイドラインを徹底させ、従わない場合は警察との連携を可能とするような組織をつくる。また今後の無人航空機の発展の為に中学校、高校、大学等で無人航空機についての講習などを積極的に行えるようにする。</p> <p>4、ドローン操縦者に航空無線を受信できるワイドバンドの受信設備を携帯させ、航空機間通信に用いられる 123.45Mhz、非常用周波数 123.1Mhz 等を傍受できる状態で無人航空機を飛行させる。また航空機から「ALL STATION」交信を利用して無人航空機操縦者に対し飛行を止めるよう要請できるようにする。</p> <p>(基本的に低高度の為通信範囲は狭くなる) 本来であれば航空無線移動局を総務省が認可してもらえればよいが現時点では航空特殊無線技士であれ航空無線通信士の無線従事者に対しても無線局の開局は認められていない為、航空機局との直接の通話ができないので、一方通行であるが受信だけであれば窃用しているわけではないので無線の法律には抵触しない</p> <p>5、今後近い将来的には県防災、消防、警察も無人航空機を利用する作業も考えられる為、災害発生時は有人機との共同作業において対応する事も考えられる。その無人航空機の運用はレベル 4 までの飛行も考えられる。航空法第 132 条の 3 の適用を受け無人航空機を飛行させる場合の運用ガイドラインの運用を用いる場合もある、しかし有人航空機の安全を留保する事が重要であれば有効な活動が強いられる恐れもある。その為総務省と連携し航空特殊、又は航空無線通信士所有者に対し移動型対空移動局の無線局を開設</p>		

	<p style="text-align: center;"><b>提出された御意見</b></p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;"><b>御意見に対する国土交通省の考え方</b></p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>できるようになれば航空法第 132 条の 3 の適用を受け無人航空機を飛行させる場合の運用ガイドラインの範囲を超えて有人航空機と無人航空機間の相互通信が可能となり位置、高度情報を共有する事ができる。しかし無人航空機は対地高度から GPS 高度によりメートル法で使用しており更に有人航空機は防災ヘリを含め計器飛行証明をもっているならば電波高度計も装備してあると考えるならばよいが、気圧高度を用いる航空機ではさらにエリア QNH を使用できない場合は出発空港の QNH 高度を利用している為、相対的な高度しか得られない為、双方の高度は必ずしも一致できない。</p> <p>航空法第 132 条の 3 の適用を受け無人航空機を飛行させる場合の運用ガイドライン範囲内ならばレベル 3 までの飛行の際は 300feet 以上航空機との距離を保てるようにしておけば危険は避けられると考える。</p> <p>又災害時に使用できる無人航空機はオレンジ色など視認性の高い色を用いて有人機から目視確認がし易い色にし、さらに回転翼機であればプロペラにも上空から視認性の高い塗装を施せばさらに安全性が保たれると考える。</p> <p>追記ですが無人航空機購入前に JUIDA 等の民間資格保有者以外は WEB 上で試験を行い不合格者には再テストを行い合格者のみに購入許可を出しさらに DIPS への登録などを促し、同時に飛行許可を出すようなものがあればある程度の違反行為は減るのではないかと考えます。</p>	<p>本パブリックコメントは、航空法施行規則を改正する省令案に関するものですが、御意見として承ります。</p>	
18	<p><b>【個人】</b></p> <p>本改正に賛成である。 適切な改正と思われた。</p> <p>「意見公募要領」中にある 「意見提出方法」中「(1)電子政府の総合窓口「e-Gov」」中におい</p>	<p>賛成の御意見ありがとうございます。</p> <p>御指摘ありがとうございます。</p>	無

	<p style="text-align: center;">提出された御意見</p> <p>※原則頂いたご意見をそのまま掲載しておりますが、修辭上の修正及び行政手続法第 43 条第 3 項に基づき固有名詞等の一部を除く修正(「●●」と表記)を行っております。</p>	<p style="text-align: center;">御意見に対する国土交通省の考え方</p>	<p style="text-align: center;">案の修正の有無</p>
	<p>て、<a href="https://search.e-gov.go.jp/servlet/Public">https://search.e-gov.go.jp/servlet/Public</a> という URL の記述があるが、2020 年 11 月の更改の後、現在の URL は <a href="https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public">https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public</a> に変更になっていると思われる。</p> <p>修正した方が良くはないかと思われる。</p>		

※この他案と無関係と考えられる提出が 1 件ありました。