

「航空法施行令の一部を改正する政令案」、「航空法施行規則等の一部を改正する省令案」  
等に関する意見募集の結果について

令和4年7月  
国土交通省航空局

国土交通省では、令和4年4月20日（水）から令和4年5月19日（木）まで、航空法施行令の一部を改正する政令案、航空法施行規則等の一部を改正する省令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、5者（法人を含む。）から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紙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。

### 1. 実施方法

- ①募集期間：令和4年4月20日（水）～令和4年5月19日（木）
- 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：電子政府の総合窓口（e-Gov）のパブリックコメント意見提出フォーム、電子メール及び郵送

### 2. 意見数

提出意見者数：5者（法人を含む。）  
提出意見数：17件

### 3. お問い合わせ先

国土交通省航空局無人航空機安全課 意見募集担当

## ご意見及び国土交通省の考え方

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	<p>全体的な構想としては賛成である。</p> <p>ただし、無人航空機操縦者技能証明の学科試験については、試験会場をほかの技能証明よりも増やしていただきたい。</p> <p>無人航空機は今後需要が増す分野であるので、様々な地域の人が試験を受けられるような運用としていただきたい。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>学科試験につきましては、コンピュータを用いた方法を想定しており、これにより全国の数多くの会場で受験が可能となる予定です。</p>	無
2 <sup>1</sup>	<p>視力や反射神経や判断能力をシビアに問われる技術です。3年や5年と言った長期の期間、何の審査もなしに家の上空を飛行されるのは大問題です。免許制度の形骸化につながりかねません。航空機と同様、40歳以上は最低でも半年ごとの更新にするべきです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>無人航空機操縦者技能証明の有効期間については、航空法等の一部を改正する法律（令和3年法律第65号）において3年と規定しています。これは、他の自動車運転免許や小型船舶操縦士免許等において有効期間を3年から5年と定める例が大宗を占めるところ、無人航空機の技術革新のスピードは速く、無人航空機を安全に飛行させるために求められる知識・能力も変化することから3年としたものです。なお、本政令案では無人航空機検査事務を行う登録検査機関の登録の有効期間を3年、試験事務を行う指定試験機関の指定の有効期間を5年、無人航空機講習事務を行う登録講習機関及び無人航空機更新講習事務を行う登録更新講習機関の登録の有効期間を3年としています。</p>	無

<sup>1</sup> 原則いただいたご意見をそのまま掲載しておりますが、一部の表現については、行政手続法第43条第3項に基づき修正を行っております。

3	<p>そこまで意見は無いのではあるが、書類について、法人の場合は法人番号を記載させ、また法人でない場合はその氏名住所について住民基本台帳によるものを記載させる事とし、また明確化されたい。(手続における公正性の確保のため、また公安のために必要であると考える。)</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 指定試験機関等の申請においては、登記事項証明書等を添付することとしますので、明確であると考えています。</p>	無
4 <sup>2</sup>	<p>(該当箇所) 航空事故等の報告及びそれに伴う行政処分について、「型式認証等を受けた者は、上記の航空事故等の事態の発生を知った時から一定期間以内においてできる限り速やかに、定められた事項を国土交通大臣に速報しなければならないこととする。」などの箇所</p> <p>(意見)</p> <p>私は、国土交通大臣に提出した下記資料のように、●●における隠蔽体質ともとれる差別的対応についても、意見を出しております。</p> <p>そのうえで、無人航空機についても、死傷事故が発生している現状から、事故が適切に報告され、その情報がくまなく集まり、それにより、メーカーや無人航空機使用者、そして、その利用により影響を受ける多くの方々の安心安全につながるようになることを求める観点から意見を述べます。</p> <p>まず、事故報告期間について、一定期間以内という曖昧な表現ではなく、1週間なり1ヶ月なりの期間を定めそのうえで、さらに速やかにするように規定すべきです。</p> <p>そして、事故の報告は、使用者や操縦者のみならず、警察や自治体などの公的機関さらには、その事故を目撃したどの者も通報できるように、その窓口を整備し、そのうえで、その情報が集約され、そして、メーカーも含め、事故の情報が国土交通省に集まるようにすべきです。国交省には、年間70から80件前後の事故報告事例が集まっているということですが、報告されていない事例もおおいはずです。</p> <p>事故情報が、適切に集まらなければ、今回改定する趣旨にもそぐわないはずで</p> <p>す。</p> <p>どれだけ実効性をもたせて、事故情報が集まり、それによって、効果的な運用や性能向上にいかせるかが、重要になってくると思われ</p> <p>ます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>報告期限については、ご指摘も踏まえ具体的な期間を設定いたします。</p> <p>航空事故等の報告対象者については、第一義的な報告義務を航空法第132条の90,91に基づき無人航空機を飛行させる者に対して課しており、また航空法第132条の21に基づき型式認証等を受けた者に対しても報告義務を課しています。</p> <p>それ以外の者からの報告を受け入れる窓口の整備についても、引き続き検討してまいります。</p>	無

<sup>2</sup> 原則いただいたご意見をそのまま掲載しておりますが、一部の表現については、行政手続法第43条第3項に基づき修正を行っております。

	<p>また、●●の件でも指摘していますが、その事故を目撃するなどした通報者や事故を知ったもの、あるいは、無人航空機の性能などについて疑問や不審をいただき、その情報を公的機関に提供して、不利益を被らないように、整備すべきです。</p> <p>下記の●●の件については、法務省の人権擁護部が調査に入ることになりました。無人航空機の性能や安全や安心、あるいは、その操縦、飛行禁止区域での操縦などについて、多くの関係者が、安全に関係することを調べ、その調査によって、得られて情報が、適切に、国土交通省に集まり、それを隠蔽することは、行政処分の対象になることを周知するようにすべきです。</p> <p>社会にとって、有用な無人航空機が、今回の改定によって、さらに透明性が保たれ、安全の向上につながるように、強く求めます。</p>		
5	<p>(該当箇所) 全般</p> <p>(意見) 改正や制定概要を示されていますが、概要のみの記載では実際に制定される規則等の内容を把握できず、適切な意見を提出することができません。また、行政手続法第39条第2項に「公示する命令等の案は具体的かつ明確な内容なもの」であって、～と定められており、具体的かつ明確な内容を公示することが義務付けています。しかし、安全基準の案などは航空法に規定されていることを書いているだけであり、省令に規定する内容を具体的かつ明確に書いていないため、行政手続法で定められていることから逸脱していないでしょうか 実際に制定される政令案や省令案を掲載した上でパブリック・コメントを実施していただくようお願い致します。過去にもパブリック・コメント時には概要しか示されず、概要の中では「 “～等や “その他” 」などの表現に隠れていた部分が、実際に規則が制定された時に新たに判明する内容が多々ありました。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>今後、通達等によりさらなる細目を定める予定ですので、当該案に係る意見募集において、ご意見いただけますと幸いです。</p>	無
6	<p>(該当箇所) 全般</p> <p>(意見)</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>今後、通達等によりさらなる細目を定める予定ですので、当該案に係る意見募</p>	無

	<p>今回示されている政令案や省令案は概要レベルであり、詳細な内容が理解できません。それらの詳細な内容については、今後通達等で定められ、今回同様にパブリック・コメントを実施するものと理解しておりますので、その際に詳細を確認したいと思っております。</p>	<p>集において、ご意見いただけますと幸いです。</p>	
7	<p>(該当箇所)  3. 航空法施行規則の一部改正  (1) 無人航空機の機体認証に係る規定の新設  ①機体認証の申請、ハ 無人航空機整備手順書</p> <p>(意見)  無人航空機整備手順書の提出に関して、機体認証を受けたことのある無人航空機及び型式認証を受けた型式と同じ型式の無人航空機の場合は提出不要としていますが、機体認証の更新などの場合でも無人航空機が適切に整備されていることを確認するためには最新版の無人航空機整備手順書を確認する必要性があると考えられ、機体認証毎に提出が必要だと思います。少なくとも無人航空機整備手順書に変更があった場合には、提出が必須だと思います。有人航空機の場合、TCD 制度により追加に必要な整備が特定できますが、無人航空機では同様の制度があるのでしょうか？もし、同様の制度がないとすれば、有人航空機と同じようには取り扱われないため、無人航空機の無人航空機整備手順書は提出が必要だと考えています。  「ニ 無人航空機飛行規程」は機体認証毎に提出が必要であるのに対して、無人航空機整備手順書は不要となる理由や整合性がないことに対する理由が理解できていないです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。  ご指摘のとおり、最新の無人航空機整備手順書に沿った整備等が実施されたかは確認する必要がありますので、すでに使用した無人航空機の場合は、整備等に関する記録の添付を求めるとしていただきます。詳細な整備手順を記述する整備手順書の内容自体は型式認証等の検査の中で当局が確認しており、その後に整備手順書の改訂が行われた場合は、機体使用者が機体メーカーから最新版の提供を受けることから、機体認証の検査の都度その改訂状況を確認することで、機体認証を受けたことのある無人航空機及び型式認証を受けた型式の無人航空機については整備手順書の提出を求めないこととします。  一方で、無人航空機飛行規程は、無人航空機の概要、限界事項等を規定するより重要かつ本質的なものであると考えていることから、最新の改訂版であることを確認するために提出を求めるとしていただきます。</p>	無
8	<p>(該当箇所)  3. 航空法施行規則の一部改正  (1) 無人航空機の機体認証に係る規定の新設  ③無人航空機の安全基準について</p>	<p>ご意見ありがとうございます。  型式認証の制度は、無人航空機の型式の設計及び製造過程について、安全基準及び均一性基準に適合していることを認</p>	無

	<p>(意見) 安全基準は、機体認証にかかる規定にのみ記述がありますが、型式認証についても安全基準の規定が必要だと考えられます。その場合、両者は同一の内容ではなく、個々の特定機体（1機）の安全基準の内容（機体認証）は、量産される同型式すべての機体の安全基準の内容（型式認証）に比べて、耐久性や信頼性の基準など、1機では基準を満足することの証明が困難な場合があるため、自ずと限定された内容にする必要があると思われまので、別々の基準の制定をお願い致します。</p>	<p>証することにより、当該型式の無人航空機について機体認証における検査の一部を省略できるようにするものです。 したがって、型式認証における安全基準は、機体認証における安全基準と同等にすべきものであり、ご指摘のような機体認証の安全基準をより限定的なものとするといったことはできません。</p>	
9	<p>(該当箇所) 3. 航空法施行規則の一部改正 (1) 無人航空機の機体認証に係る規定の新設 ⑤機体認証の有効期間及び有効期間の起算日</p> <p>(意見) 「機体認証の有効期間は、第一種機体認証は1年間、第二種機体認証は3年間」と示されています。第二種機体認証の有効期間が第一種機体認証と異なり、3年間と長いことに対して、小型船舶において実施される中間検査等（定期検査の間に一度実施される検査）が実施されているのと同様に安全性の観点から、中間検査の必要性があるのではないかと考えております。無人航空機の機体自体が同じ場合、第一種や第二種に関係なく、機体の安全性は変わらないにもかかわらず、機体認証の有効期間設定が異なる理由を具体的に説明していただきたいです。飛行地域が異なる場合、地上へのリスクが異なることは理解しますが、一方で機体が地上に墜落するなどの故障の発生確率は同じ機体であれば、同じになり、設定期間に差異がある理由が理解できていないです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 小型船舶とは異なり、無人航空機は航空機や自動車と同様に整備義務が課せられています。認証の有効期間内で法第132条の14第2項の規定に基づき、機体メーカーが指定する方法に従い適切に整備することにより、使用者自ら無人航空機の機体認証の効力を維持することが主眼とされているため、機体認証の有効期間内において中間検査等の一定期間毎に国が関与することはありません。 また、ご指摘のとおり、機体が地上に墜落するなどの故障の発生確率は同じ機体であれば同じとなりますが、故障が発生した場合の第三者・物件への被害の発生しやすさ・規模は機体認証の区分に応じて異なるため、よりリスクの高い第一種機体認証についてはより短い有効期間としています。 なお、有効期間の設定に際しては他国の制度を参考にしているほか、メーカー等からのヒアリングを行い、安全性が担</p>	無

		保されることは大前提としたうえで、申請者に過度な負担とならない年数に設定しています。	
10	<p>(該当箇所)</p> <p>3. 航空法施行規則の一部改正</p> <p>(2) 無人航空機の型式認証に係る規定の新設</p> <p>(意見)</p> <p>本制度開始前に販売・運航されている無人航空機と同じ型式に対して本制度開始後に型式認証を取得した場合、制度開始前に販売・運航されている無人航空機に対しても設計と製造体制が同じであれば遡って適用される（つまり、制度開始前に販売・運航している機体も型式認証を得た機体になる）と理解してよろしいでしょうか？または、型式認証が発行された後に製造された機体のみが型式認証を有している機体ということになるのでしょうか？</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>型式認証を受けた後に製造された機体が航空法第132条の13第5項における「型式認証を受けた型式の無人航空機」に該当します。</p>	無
11	<p>(該当箇所)</p> <p>3. 航空法施行規則の一部改正</p> <p>(2) 無人航空機の型式認証に係る規定の新設</p> <p>②無人航空機の均一性基準</p> <p>(意見)</p> <p>「施設、組織、人員、作業の実施方法及び品質管理制度等に関する要件を定めることとする」とあります。この「要件を定める」とは、“本施行規則で定める”という意味であるならば、現在の記載ではその要件の具体的な内容がないため、内容に対し判断ができません。もしくは、当該記載は“各申請者で定める”という意味でしょうか？</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>要件は国において定めます。</p> <p>また、今後、通達等によりさらなる細目を定める予定ですので、当該案に係る意見募集において、ご意見いただけますと幸いです。</p>	無
12	<p>(該当箇所)</p> <p>3. 航空法施行規則の一部改正</p> <p>(2) 無人航空機の型式認証に係る規定の新設</p> <p>④機体製造時の検査・検査記録の作成及び保存</p> <p>(意見)</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>検査手順書が作成されていることについては、型式認証の検査において確認することを想定しております。また、型式認証の更新時の検査において、検査手順書に基づき確実に履行されていることを確認することを想定しております。</p>	無

	<p>「安全基準に適合することを確認できる検査手順書を作成し、それを確実に履行することとする」とありますが、“検査手順書及び履行結果を提出する義務はない”と理解してよろしいでしょうか？</p>	<p>今後、通達等によりさらなる細目を定める予定ですので、当該案に係る意見募集において、ご意見いただけますと幸いです。</p>	
13	<p>(該当箇所)  3. 航空法施行規則の一部改正  (2) 無人航空機の型式認証に係る規定の新設  ⑦航空事故等の報告</p> <p>(意見)  「また、速報した事態の原因が設計又は製造過程にあると認める場合、必要な改善措置について、国土交通大臣に報告するとともに、当該改善措置の内容が適切であるかどうかの技術的な検証のために必要な事項を記載した書類を国土交通大臣に提出しなければならないこととする。」とありますが、受け取った書類を基に国土交通省として処置命令（TCD 制度と類似の制度を活用）等を展開して、運航中の無人航空機や他型式の機体への対応処置を実施するという理解でよろしいでしょうか？もし、これらの対応を実施しない場合、国土交通省としてどのように安全を確保する対応を実施する予定なのでしょうか？</p>	<p>ご意見ありがとうございます。  事故報告をいただいた場合、運輸安全委員会設置法第20条により、運輸安全委員会にその旨を通報いたします。  型式認証等保有者において、速報した事態の原因が設計又は製造過程にあると認める場合、必要な改善措置について、国土交通大臣に報告するとともに、航空法第132条の17に基づき型式認証の変更申請が行われ、国又は登録検査機関において当該変更に対する安全基準等への適合性を検査した上で、設計の変更等の必要な改善措置が取られることを想定しております。また、型式認証等保有者において、当該改善措置の対応がなされない場合等においては、必要に応じ、航空法第132条の22に基づく変更命令等の必要な対応を行うこととなります。  さらに、上記とは別に型式認証等保有者から使用者に対して発出される不具合情報やその是正措置内容について、第一義的には型式認証保有者の責務となりますが、当省のホームページ等での公表など関係者への周知についても今後検討してまいります。</p>	無
14	<p>(該当箇所)  3. 航空法施行規則の一部改正</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p>	無



	<p>(2) 無人航空機の型式認証に係る規定の新設 ⑦航空機事故等の報告</p> <p>(意見) 「型式認証等を受けた者は、上記の航空機事故等の事態の発生を知った時から一定期間いないにおいてできる限り速やかに、定められた事項を国土交通大臣速報しなければならないこととする。」とありますが、「一定期間」とはどの程度の期間を想定しているか具体的に明示ください。</p>	<p>報告期限については、ご指摘も踏まえ具体的な期間を設定いたします。</p>	
15	<p>(該当箇所) 3. 航空法施行規則の一部改正 (3) 無人航空機操縦者技能証明に係る規定の新設 ③技能証明の拒否又は保留の基準</p> <p>(意見) 「アルコールや大麻、覚醒剤等の中毒者に対する技能証明の拒否又は保留について、その基準を定めることとする」とありますが、「中毒者でないことを示すために医療機関から診断書等を提出する義務を設ける」という理解で良いでしょうか？また「その基準を定める」とありますが、具体的な内容が不明確であるため適切性が判断できません。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>技能証明申請時において、技能証明の拒否又は保留の事由となる病気等に関してすべからず医療機関等の診断書を提出させることは想定していません。</p> <p>技能証明を行わない又は保留する場合の判断基準や保留の事由となる病気等について定めます。また、必要があると認めるときは、当該病気等に係る主治医が作成した診断書であつて、航空法第132条の46第1項第1号及び第2号に該当しないと認められるかどうかに関する当該医師の意見が記載されているものを提出させることを定めます。</p>	無
16	<p>(該当箇所) 3. 航空法施行規則の一部改正 (3) 無人航空機操縦者技能証明に係る規定の新設 ⑤試験に関する事項</p> <p>(意見) 身体検査の基準として下記の3項目のいずれかとするとあります。 ア. 有効な航空機の操縦士に関する航空身体検査証明書及び無人航空機操縦者技能証明書等の提出</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>ご認識のとおり「有効な」と記載しており、有効な航空身体検査証明書のみが対象になります。</p> <p>また、身体検査基準を明確化するとともに身体検査証明に当たる診断書の様式も明確に定めることにより、指定航空身体検査医以外の医師による診断も認めることとします。これは自動車や小型船舶</p>	無

	<p>イ. 医療機関の診断書の提出 ウ. 指定試験機関の身体検査受検</p> <p>アにおける無人航空機操縦者技能証明書は、身体検査証明書があつて初めて発行されるものであつて、ここでは有効な航空身体検査証明書のみが対象になると思いますが、ご見解をお聞かせください。</p> <p>イにおける医療機関の診断書の提出ですが、診断書の内容が身体検査に重要であるにも関わらず定義が曖昧過ぎると感じます。指定航空身体検査医以外の医師による診断書の場合は、指定試験機関において簡易的な検査（視力・聴力・身体障害）を実施するといったこと等を追加する必要があると考えます。</p>	<p>といった他の交通モードも同じ運用になっていると理解しております。</p>	
17	<p>(該当箇所) 8. その他所要の改正等</p> <p>(意見) 整理事項及び改正事項がわかりません。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>こちらについては、1. ～ 7. に伴う条ずれ等の形式的かつ軽微な改正を予定しています。</p>	無

以上