ご意見及び国土交通省の考え方

別紙

○「航空法等の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係告示及び通達の制定等について」に関する意見募集の結果について

No.	ご意見	国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	無人航空機の制御の適合についてですが、屋外にて飛行時にフェールセーフ機能は要らないのでしょうか？　オーバーライドをしていても、通信遮断による操縦不能が、起きる可能性があるかと思いますが？ また、口述試験も同様に、機能の確認を入れた方がよいのではないでしょうか？ ご検討お願いいたします。	実地試験については、長くとも数十ｍの距離で機体と操縦装置の距離が離れていない、かつ、見通しの良い場所での飛行であり、通信遮断は想定しづらいため、フェールセーフ機能の設定は必須とは致しません。そのため、口述試験においても、試験の運用上の観点から、機能の確認を必須とは致しません。 しかしながら、各登録講習機関で必要と考える、フェールセーフ機能は有効としていただき、その機能の設定等を点検頂くことは、当然問題ございません。また、実地試験の机上試験においては、フェールセーフ機能に関連する問題を取り扱っております。	無
2	３．無人航空機の登録講習機関に関する通達の制定について、 ・登録講習機関の監査実施基準 ・登録 講習機関監査実施団体の要件及び確認のために必要な手続 の具体的内容（案）を知りたく、 ・公開されている場合は閲覧できるURLを、 ・まだ公開されていない場合は公開される時期を、 ご教示ください。	12/5以降に国土交通省航空局のHPにて公表予定です。	無
3	（該当箇所） 「登録講習機関の教育の内容の基準等を定める告示の一部を改正する告示」のP２ 改正後の破線で囲まれた部分に、「次の各号に揚げる場合の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める者については、学科講習を免除することができる。」との文言。 （意 見） 例えば、経験者枠の二等を受講し資格を取得後に、一等を受講する場合に、学科の減免措置も考慮しても良いのでは無いか？（経験者枠一等9時間と経験者枠二等4時間の差分の５時間を受講で良い）	二等無人航空機操縦士の資格を取得した者は、経験者に当たると考えており、同告示の「経験者向け講習」の時間数にある通り、大幅な講習時間の減免が可能という整理にしておりますので、ご提案頂いたような更なる減免はできません。	無

（別紙）

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
4	【１件目】 文書：航空法施行規則第236条の49第2項の国土交通大臣が定める基準 該当箇所：二　回転翼航空機(ヘリコプター)　ト　（２） 意見：ただし書きについては、「ただし、目視内飛行についての限定をする技能証明に係る実地試験を行う場合を除く。」の誤りではないでしょうか。なお、P4のマルチローターでは上記のとおり記載されております。 【２件目】 文書：航空法施行規則第236条の49第2項の国土交通大臣が定める基準 該当箇所：注１及び注２ 意見：最大離陸重量25kg未満についての限定をしない技能証明に係る実地試験を行う場合に使用される機材は特別なものであることから、国又は指定試験機関が提供した無人航空機のみでは実需を補うことができないことが想定されるため、それ以外の無人航空機も使用できることとすることを要望します。 【３件目】 文書：登録講習機関の教育の内容の基準等を定める告示の一部を改正する告示 該当箇所：別表第一　二 実地講習　注５ 意見：二等無人航空機操縦士の資格についての技能証明を受けるために必要な実地講習に相当する時間の「一時間」は「二時間」の誤りではないでしょうか。なお、改正前は「二時間」とされております。	【1件目】については、マルチローターとヘリコプターでは、試験の内容が異なり、ヘリコプターの一等無人操縦士実地試験の基本及び最大離陸重量25kg未満の限定変更では、カメラを使用することになっているため、意図的に告示の記載のようにしております。 【2件目】については、実地試験実施細則にも記載している通り、最大離陸重量25kg未満の限定変更で用いる機体は、受験者の持込み機体を使用することが可能です。 【3件目】については、誤記ですので「二時間」に修正を致します。	有
5	今後、何年後になるかはわかりませんが資格については必須になるのではないかと考えています。そこで、実地試験で使用する機体の型式認証はされているのでしょうか。	制度運用開始から当面の間は、型式認証を取得した無人航空機は存在しないため、実地試験で使用する機体は、型式認証を取得していないものを使用します。 将来的にはご意見のように型式認証を取得した機体による試験の実施を想定しております。	無

（別紙）

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
6	（該当箇所） 一　回転翼航空機（マルチローター）　基準　ト(2) （意 見） 上記箇所において、カメラの搭載は、目視内飛行についての限定に係る実地試験を行う場合は除外されていますが、ヘリコプターの場合は昼間飛行について限定しない実地試験が除外されています。双方で除外の基準が異なりますが、何故相違があるのでしょうか。同等の基準にすべきであると考えます。 その理由といたしましては、マルチローターもヘリコプターも機能性能は基本的に同等と思われ、機体サイズも用途に応じて様々なものがあるため、同等の基準にすべきと考えるためです。	ヘリコプターの一等無人操縦士実地試験の基本及び最大離陸重量25kg未満に係る限定変更において、高高度の飛行に関する試験を行い、その中でカメラを用いるために機体の基準をマルチコプターとは変えております。専門家を交えてマルチコプターとヘリコプターの試験内容を検討しましたが、機体の種類により、機体の事情が異なることから、両者で異なる試験の内容を採用しております。	無