

	提出されたご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
	「試験飛行の許可について」（サーキュラーNo.1-005）に関するご意見		
1	当該サーキュラーの適用範囲として2-(1)の記述があるが、型式証明の申請を行っている設計者や製造者は、型式の如何に関わらず、当該サーキュラーを順守するように求められているように見受けられる。あくまでも、設計者や製造者を対象とするのではなく、型式証明や修理改造検査の申請を行おうとする機体を対象とした趣旨にすべきと考え、誤解を避けるために2-(1)に記載の文言の内、「型式証明や修理改造検査の申請を行っている」の一文を削除することを提案する。	型式証明の取得、修理改造検査の合格等を目的とする飛行を行う場合、型式証明や修理改造検査の申請を行っている設計者等は、本通達に従っていただく必要があります。	無
2	2「適用範囲」に関して、「耐空証明を目的とした、航空機の研究、開発のために行う飛行」の取り扱いも明記して頂きたい。 根拠：改定案に「型式証明の取得、修理改造検査の合格等を目的として」と記載が御座います。型式証明は、複数機を製造するにあたり、「その型」を認証する目的で定められています。特殊用途で単一製作される機体に関して「型式証明」求める必要はないです。なお、航空法を読み解く限り、本邦で新規航空機開発を行う場合、型式証明を取得は必要十分条件ではなく個別の耐空証明で対応可能と理解しています。このようなケースを、サーキュラ1-005の適用範囲に加えて頂きたい。 また、FAAのRestricted Airworthiness CertificateやEASAのRestricted Certificate of Airworthiness（CS-LSA機を除く）に対応する本邦の制度は「特殊航空機X」であると認識しております。森林火災、災害対策等の用途で用いられる新規航空機の開発を想定いたしますと、「特殊航空機Xの耐空証明を目的とした、航空機の研究、開発のために行う飛行」もサーキュラ1-005の適用範囲に加えて頂きたいです。	本改正は、サーキュラーNo.1-006の改正に伴い所要の改正を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
	「自作航空機に関する試験飛行等の許可について」（サーキュラーNo.1-006）に関するご意見（①から④）		
	①全般		
1	軽量スポーツ航空機（以下「LSA」という。）に係る制度を欧米と統一してほしい。	今回は航空法第11条ただし書許可の中での制度拡充を行うものとなっております。ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
2	今後の制度発展を希望する。	今回は航空法第11条ただし書許可の中での制度拡充を行うものとなっております。ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
3	LSAについて、耐空証明の取得が可能となることを希望する。	今回は航空法第11条ただし書許可の中での制度拡充を行うものとなっております。ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無

4	Light Sport Aircraftは超軽量動力機（ULP）と軽飛行機の中間的なカテゴリーに属すると言われていますが、機体のサイズや速度、重量から見ると私個人的にはセスナ152とあまり変わらず、軽飛行機に近いと思います。自家用操縦士の資格を取るための訓練にも充分使用できると思われます。 超軽量動力機、ジャイロプレーンではなく、むしろ陸上単発ピストン機の分類に入れた方が良いのではないかと考えています。	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
5	LSAについてN類等と同等の飛行を希望する。機体が軽く風に弱いことによる安全確保の点で懸念があるのであれば、風速等による制限を提案する。	耐空証明を有する機体とは異なり航空法第10条第4項の基準への適合性が確認されていないため、N類等と比較すると運用を制限したものとなっておりますが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
6	自作飛行機の試験飛行についての改正については賛成ですが、LSAが二地点間の飛行をすることができる点については、許可しないもしくはある程度の制限をかけるべきであると考えます。今回の改正で、LSAの二地点間離着陸が認められるということで、日本でも訓練機として飛行時間をログできる可能性がでてきたと解釈すると、安全性の点で懸念を覚えます。 今回の改正後も人口密集地を回避するとのことで、必ずしも欧米の様にLSAをUtilityと同じ扱いというわけではないと思いますが、今後も人口密集地や管制圏は避けるといふ規制は守り続け、規制緩和の対象とすべきではないと考えます。	人口密集地、管制圏及び特別管制空域の飛行は認めておらず、また航空愛好家が飛行することを目的とするLSAを許可対象としており、その趣旨にそぐわない飛行は許可対象としておりません。 ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
7	飛行機は墜落の危険性もあるために、市街地ではなく、海上、河川上での飛行許可が望ましい。遊水地等に飛行場となる場所を整備する。（例：大利根飛行場など） また、昨今の水害の増加に伴い、高台への避難が出来るようなヘリポートのような形状の工作物を河川周辺に設置することも検討すると良いと思う。	研究開発航空機及び自作航空機にあつては、人、人家又は物件の上空は飛行を認めておりません。また、LSAにあつては、人口密集地を回避することを要件としています。	無
8	LSAが管制化空港以外の地方空港でも飛ぶことになるという理解でいいのでしょうか。ライセンス無しで。そのような場合、その機体の動きの予測がつかないなど、不測の事態を招く恐れがあり、例えば着陸前のブリーフィングに取り込まないといけないなどが出てくると思います。国土交通省のチェックスターのように容易にその存在がわかるような対策をとっていただきたい。例えば、コールサインの後に スポーツと後付けするなど。	人口密集地、管制圏及び特別管制空域を除いた空域での飛行が可能となりますが、事前に飛行場の設置管理者等と飛行場における離着陸の調整が必要となります。 また、2地点間の飛行を行う場合は、当該航空機と類似の航空機の技能証明が必要となります。 ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無

9	<p>LSAの二地点間飛行許可に当たって、PowerFLARMを使用するための周波数を確保してほしい。</p> <p>LSAの二地点間飛行の許可により、二地点間飛行を行うLSAが出てくるものと思われるが、現在特に関東平野の空域は滑空機の滑空場や超軽量動力機の場外離着陸場等があり、更にこれから無人航空機などの運航も盛んになると、空中衝突防止対策が必要になるが、航空機のトランスポンダはコスト・消費電力・大きさ・重量全てに於いて全ての航空機に備えるのは非現実的である。PowerFLARMであればトランスポンダの信号を受信でき、FLARM同士で回避しあうことができる。無人航空機用のものも開発されており。又OEMモジュールも供給されている。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
10	<p>二地点間を飛行するには、他のトラフィックや管制との安全確保の為に、エアバンド使用は必須です。使用できるようにしてください。</p>	<p>2地点間の飛行を行う場合には、航空法第60条に定める装置の装備が必要であり、同法施行規則第146条において、管制区等を航行する場合には無線電話等の装備が義務付けられています。</p>	無
11	<p>自作航空機及び研究開発用航空機によるクラスG空域の場周空域内の飛行であっても、同空域を飛行する他の航空機（航空機局を搭載した他の航空機（例：JA機））との「航空の安全と秩序を確保するため」に、自作航空機及び研究開発用航空機への任意による航空機局の搭載を認めるのが相当と考える。既に超軽量動力機では平成19年に航空機局の搭載が可能となっており、実際に運用されている。</p>	<p>航空機局の搭載については、電波法に従っていただくことになります。</p>	無
12	<p>規制緩和を歓迎し、今後の発展に期待する。</p>	<p>賛同のご意見として承ります。</p>	無
13	<p>UAS(Unmanned Aircraft Systems), OPA (Optionally-Piloted Aircraft) の枠組みが追加であった方が申請の難易度が分解できて良いと思います。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
14	<p>日本独自の世界に通用する型式認証システムを構築されることを希望しています。中国は多数日本に留学させていますので中国と共同でもよいです。韓国はこの種の仕事が得意だと言っていますので仲間に入れてよいです。世界の空はアジアにも開けています。ヨーロッパ、アメリカと並ぶ第3極の設立に航空局の指導的役割を期待しています。</p> <p>航空機の認証、例えば型式認証がFAAに牛耳られているのをMRJで見せつけられました。アメリカなりの事情があると思われるし三菱重工が力不足であったことは否めませんが日本のためになりません。世界で一番大学の航空学科・学生数が多い日本ですからアメリカがここまでやってくれていますのでこれをベースに新しいシステムや規定が作れるはずです。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無

15	<p>超軽量動力機、自作航空機およびLSAのサーキュラーをパワーユニットの電動化が可能な形にアップデートして欲しい。</p> <p>SDGsなどの観点から航空機の電動化が欧米を中心に進んでいる。特に超軽量動力機、自作航空機およびLSAは電動化のメリットが大きい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来の内燃エンジンに比べてパワーユニットの軽量化が図れる。 ・従来の内燃エンジンに比べて騒音が少ないので地域住民に迷惑がかからない。 ・従来の内燃エンジンに比べて故障が少ない。 ・従来の内燃エンジンに比べて低速トルクが大きいので離着陸（および緊急操作）が容易である。 ・航空スポーツの観点から長距離飛行は求められてないので、従来のバッテリーでも十分要件を満たせる。 	<p>FAAでは電動モーター(EPU)を装備する航空機をLSAと定義していないことから、米国CFRに即した本通達においてもEPUのASTM規格は除外していますが、EASA TCを受けたLSAに係る例外について、1-3 定義に追加します。</p>	有
16	<p>今回のジャンプ飛行の免除はeVTOL(空クル)を視野にいれたものと推察するが、今後型式取得に際するサーキュラー等の発行を検討されているか？</p>	<p>空飛ぶクルマの実現に向けては、「空の移動革命に向けた官民協議会」が設立され、今後、日本として取り組んでいくべき技術開発や制度整備等について協議がなされています。</p>	無
17	<p>ASTMに適合していることが示された航空機について、航空局が証明書を発行する手順を公表してほしい。</p> <p>国内でLSAを開発する環境が整うため。</p>	<p>当局の審査、審査における留意事項等は本通達に記載のとおりです。</p>	無
18	<p>自動車ガソリンの飛行場における給油の許可・設備設置</p> <p>今回のパブリックコメントとは直接関係はないが、LSAの実運航に大きく影響するのでここに記載させていただく。</p> <p>LSAは、その多くの機体が自動車用ハイオクガソリン（以下、MOGAS）の使用を前提としている（航空用ガソリンも用いれるが、推奨されない場合が多い）。よって、その給油拠点となる飛行場においては、AVGASやJet A1のみならず、MOGASの給油も行われることが望ましい。</p> <p>現状、岡南飛行場などいくつかの空港ではMOGASを携行缶に入れての機体運航者によるエプロン内持ち込み、及び機体への給油が（必要な安全対策を施すことを条件に）認められているが、これを全国の飛行場にて認めてほしい。そして可能ならば、AVGAS等と同様に空港の給油業者に給油を行ってもらえるようになればさらに好ましい。</p> <p>なおこれはLSAのみならず、現状国内に数十機存在する「自動車用ガソリンを使用可能にする修理改造検査」を受けた飛行機・ヘリコプター、及びLSA同様に製造時からMOGASの使用を前提とする動力滑空機にとっても運航の助けとなる。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無

19	<p><係留措置を利用する、研究開発型航空機とその申請又は実験中である旨の公衆への通知方法の創設について></p> <p>前記光子放出装置や光子セイル、イオン推進器を小型飛行船装置に搭載する場合は、あらかじめ省庁や県警に連絡した後、十分な強度を有する紐等（長さが30メートル以下のものに限る。）で係留することにより無人航空機の飛行の範囲を制限した上で行う実験で、前期方式の推進器の推進力の実証実験を行うことを、開発する法人の研究開発業務の中で想定しています。</p> <p>●その場合に県警や国交省様へ一度ご連絡したほうが良いように感じます。</p> <p>係留措置を利用する、研究開発型航空機についてその実験をしている事業所が、或る県のある住所番地・経緯度で係留した航空機の実験をしているかを、デジタル申請できるようにしていただけますと、前期研究開発機の実験をしている企業が、国から把握された企業（例えばテロリストの係留された航空機ではないということ）が確認でき、地域社会に有益だと考えます。いかがでしょう。</p> <p>係留型の実験用飛行船・航空機であって、登録が必要なドローンではない航空機であっても、実験を行う企業は「実験を行う企業である旨」と「実験を1週間のうちいつ行うか」という実験計画書を、国交省様や警察の方（あるいは消防の方）へ通知して、事業者からの実験の予告内容を実験が行われる地域に開示する掲示板システムのようなものがあれば好ましいように感じます。いかがでしょう。</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
20	<p>落ちない飛行機開発に管理監督官庁として推進支援をお願いします。（例：大学、研究所に研究費を用意する）</p> <p>落ちない飛行機の開発は悲願です。航空局は主担当部署ではないですが専門部局です。</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
21	<p>今回のLSA認可の快挙を足掛かりに次世代航空機の開発推進支援に於いて世界に一步先駆ける認可、認証をお願いします。（例：超音速実験機の飛行認可、電動推進器の認証、水素エンジンの認証）</p> <p>航空局は国民のためにあります。新しいエンジンシステム、空飛ぶ自動車などの開発にはリスクが伴います。安全のために認可を控えておれば世界との競争に勝てません。やめてしまうのが一番安全ですが日本が科学技術でも三流国になり国民のためになりません。</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無

22	<p>航空機産業は軍事に直結しているのでこれと切り離して推進することは難しい。防衛省の航空機・船舶開発部門、経産省の宇宙航空機開発部門、文科省の宇宙航空開発部門及び国交省の航空局及び船舶造船開発運用部門の4部門を合同し宇宙航空船舶開発省（仮称）を新設し専門家を集め開発・運用の効率化、迅速化を図っていただきたい。（世界をリードする航空機飛行認証システムを築き日本の航空機産業を育成、管理監督する中核になっていただきたい。）</p> <p>航空機の開発は自動車と違い国策的事業です。管理監督部門の統一・強化は必須です。国民の安全・安心には科学技術の遅れは許されません。先行した造船業が衰退し、航空機産業が造船に続くといわれてきたのにいまだ実現していません。自動車産業は日本がアメリカを追い越しました。そこでアメリカは宇宙航空だけは絶対に日本に譲らないと決心しているようです。しかし、いつまでも後塵を拝するわけにはいきません。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
23	<p>実勢と座学研修がありますか？</p>	<p>質問の意図が分かりかねますが、当局が実機や座学の研修を行う予定は現時点ではありません。</p>	無
24	<p>飛ぶ物に上下あり、上から落ちて重症死亡、下に入る人、物、落下物、燃料、オイル、事故、故障、の他にも鳥、調査用風船、お祭りの販売している飛ぶもの、電線、下は雨でも上空はひょう、あられ、に当たります。また、鳥や竜巻、上昇気流、ビル風下から上からの風、風圧、葉っぱ、ビニールが絡んだ時、本体を軽くする為安全対策は無く一部停止したら保持できないで落下します。本体が浮く時に回りの風圧、ゴミ、砂、石が飛散します。人、周りに有るもの、目には入れれば失明します。運転手はわからないので当て逃げになれば保証問題です。故障すれば操縦不能になり四方八方に暴走します。最悪当たった後でエンジンやモーターバッテリーが全開になった時有り、また羽が人をのみ混みます。走り、飛ぶ何処、人の上、民家、都内、電線の上、離着陸はアスファルト、コンクリの綺麗なところ、異物や小石砂地泥がないところでないなら人災害したら？国、保険、個人の保証ですか？</p> <p>誰が、片付けキレイにするか？自動車は雨、風、ヒョウ、故障、葉、異物はあまり影響がありません。</p>	<p>申請者は試験飛行等を行うにあたり、航空機、試験飛行等関係者（操縦者を含む）、地上の人、人家及び物件に対するリスクを評価し、安全を確保するための検討を行うことが要求されます。</p>	無
②第1章 総則			

1	<p>件名が「研究開発用航空機等の試験飛行等の許可について」とあるが、内容にそぐわないので、件名を「エクスペリメンタル航空機の試験飛行等の許可について」として、「研究開発用航空機等」の表記をすべて「エクスペリメンタル航空機」に改める。</p> <p>「研究開発用航空機等」とは、研究開発用航空機、自作航空機及び軽量スポーツ航空機（以下「LSA」という。）の総称をいう。の部分は、以下のものに改める。</p> <p>「エクスペリメンタル航空機」とは、研究開発用航空機、自作航空機及び軽量スポーツ航空機（以下「LSA」という。）の総称をいう。</p>	1-3「定義」において、「研究開発用航空機等」の定義を明記しております。	無
2	<p>現案では曳航の扱いが明確でないため、1-3「定義」には(9)として曳航を加筆すべきである。</p> <p>文例：(9) 曳航装置を装備する場合には滑空機その他の物件の曳航を含む。</p>	本通達ではLSAによる曳航は認めていませんが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
3	<p>「1-3 定義」に関して、「LSAによる滑空機の飛行機曳航」をサーキュラーに明記して頂きたいです。</p> <p>改訂案に次の記載がございます：「試験飛行等」とは、本サーキュラーが対象とする航空機の研究開発又はレジャーを目的として飛行することをいう。</p> <p>滑空機に関連する運航は“レジャー”用途です。LSAでの滑空機の飛行機曳航は当改訂案における「試験飛行等」の定義に当てはまると解釈します。ほとんどのLSAの燃料消費量は、従来の航空機に比べて約50%少ない為、滑空機の運航コスト削減に直接影響します。このため、米国およびEASA加盟国では、LSAによる滑空機の飛行機曳航がすでに定着しています。国内でも、同様の理由で高い需要がございます。</p> <p>なお、関連してEASAでは巻き取り式の曳航装置を装着した陸上LSAに関して、最大離陸重量を650kgまで引き上げる事を認める制度が決定いたしました。こちらも、合わせて検討いただけますでしょうか。</p> <p>参考資料：「Increase of Maximum Take-off Weight for CS LSA aircraft with a cable retracting device for towing operations」</p>	本通達ではLSAによる曳航は認めていませんが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
4	<p>「定義」について、欧米では「研究開発用航空機」と「自作航空機」は同じカテゴリー内にあり、「LSA」は別カテゴリーのものであるため、この3種類を「研究開発用航空機等」で纏めない方法を御検討頂きたい。</p> <p>理由としてはメーカー製造による「完成機LSA」は、「動力滑空機」（いわゆるモーターグライダー）と同程度の仕様と用途のものであり、「完成機LSA」に「研究用航空機等」の要素は全く無いため「定義」に矛盾が生じており、再度検討頂く必要がある。</p>	1-3「定義」において、「研究開発用航空機等」の定義を明記しております。	無

5	<p>第一章「総則」1-3「定義」の「L S A」とは…について、FAAやEASAの基準適合機に対しては、ここに示された「LSA」要件に抵触する項目があっても無条件に許可対象になる事を要望する。そのようにならないと、結局LSAを許可とは言っても、自作航空機の範疇になってしまいかねず本来のLSAとして航空機類の中に取り込んだとは言っても形骸化した種類になってしまい、今回の価値ある改正の意味を無くしてしまう。</p>	<p>本改正案におけるLSAの定義は、米国CFRに即したものとなっています。EASA TCを受けたLSAに係る例外について、1-3「定義」に追加します。</p>	有
6	<p>1-2「適用」について、使用者がキットを購入して製作した場合でも、要件設定をしてLSAとして扱うべきである。</p> <p>ASTM規格で設計されている、いわゆる自主設計の航空機とは明らかに物品が異なる。現在市販されているASTM規格の機体キットは、「製作」というよりは「組立て」レベルのキットであるのが現実である。適切な組立工程が管理され(Manufacture's Assembly Instruction/F2563-16等)組立てられた機体は、メーカー製造と同等の安全性が担保される。FAAでは、キットから組み立てたLSAの証明手順が明示されているので参考とすることができる。LSA製造業者によって製造・組み立てられ、LSAとしてSpecial Airworthinessを受けた機体であり、組立手順書の内容によりASTM規格を満たすことができる場合、などの条件が設定される。</p> <p>世界中で販売され、訓練機にも使用されるLSAであるが、キット製作したものが自作航空機として扱われ大幅に制限を受ける事になれば、機体製作の実習による技術者の育成も促進されず、折角のサーキュラー改正に水をさすことになる。</p>	<p>一律で製造過程・現状の担保ができず、製造品質を担保できない為、自作は含まないこととしております。欧米においてもメーカー以外が組み立てる場合には、飛行条件を厳格に制限されております。</p>	無

7	<p>「1-3 定義」に関して、この度、サーキュラー1-005及び、1-006に関して、改訂案が提示されています。「型式証明」の取得予定がない航空機の研究、開発においては「研究開発用航空機」（1-006が適用）に該当すると解釈しております。一方で、単一製作の特殊航空機で実用化ニーズがある研究、開発（単一耐空証明の取得）に関しては「1-005 2適用範囲の(1)の航空機」に該当するようにしていただきたいです。</p> <p>弊社は様々な企業、大学、研究機関より、特殊航空機の設計、製作及び試験業務を請け負っております。初期段階のニーズは、各種データ取得の為に試験飛行です。良好なデータ等が取得できた場合、その後実用化のニーズが発生する事例が多々御座います。現行制度では、試験航空機からの実用化が事実上不可能であり、クライアント及び社会のニーズに対応できていない状況です。成層圏での観測ミッション、災害対策など、特殊な用途に限定された航空機は、単一製作の機体がほとんどであり、型式証明の取得は採算性の確保が事実上不可能です。実用化（耐空証明取得）を念頭に置いた特殊航空機の研究、開発のために行う飛行を、初期段階から「1-005 2適用範囲の(1)の航空機」に該当するようにして頂き、そして単一の耐空証明取得までの道筋を整備していただきたいです。</p>	<p>サーキュラー1-005又は1-006の適用については、型式証明等の申請が行われているかが一つの判断基準となっており、当該申請が行われているものは1-005により、行われていないものは1-006が適用されます。したがって、単一の耐空証明の取得を目的として行う飛行については、サーキュラー1-006に従って飛行許可申請を行っていただく必要があります。</p> <p>「研究開発用航空機」の定義については、1-3「定義」において明確化を行います。</p>	有
8	<p>ここでは、キットとして購入して自作する物ではなく、製造者が設計、製造、品質</p> <p>1-3「定義」LSAの要件について、EASAのLSAの要件（CS-LSA）は2011年の初版に対して2013年にAmendment 1が出されているので、この改定を反映して頂きたい。</p> <p>(2) 連続出力における水平最大速度：削除</p> <p>(3) 失速速度：変更</p> <p>着陸形態における失速速度（Vso）は最大離陸重量、最も厳しい重心位置において83km/h（45kt）CAS以下</p> <p>(5) 発動機：電動モーターを追加</p> <p>(6) プロペラ：削除</p> <p>(8) 着陸装置：引込脚の制限を削除</p> <p>引き込み脚のLSA事例：Dynamic WT-9 OK</p>	<p>本改正案におけるLSAの定義は、米国CFRに即したものとなっています。また、許容可能とするLSAのASTM規格は飛行機のもののみであり、滑空機は含まれておりません。</p> <p>EASA TCを受けたLSAに係る例外について、1-3「定義」に追加します。</p>	有

9	<p>「1-3 定義」に関して、LSAの定義をFAA及びEASAの定義を包括する内容に設定して頂きたいです。</p> <p>現状、国内で飛行が予測されるLSAは、全て米国又はEASA加盟国から輸入予定の機体です。改訂案に記載されているLSAの定義は、FAAのLight-Sport Aircraftの定義及び、EASAのCS-LSAの定義とも多少異なります。輸入に依存せざるを得ない我が国の事情を踏まえると、FAA及びEASAの定義を包括する定義を適用することが妥当であると考えます。</p> <p>また、電動モーターは日本の主力産業のひとつです。LSAで電動推進システムを認めない制度は、日本のメーカーが航空産業に進出する妨げになります。以下の項目に関して、今一度ご検討をお願いいたします。</p> <p>FAAと異なる内容：（14 CFR 1.1 “Light sport aircraft”を参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> • Glider Classに関する内容が改訂案の定義から欠落しています。日本における滑空機の人口を考えると、Glider Classの需要は高いです。LSAカテゴリーのGlider Classが輸入できるように対応をお願いいたします。 <p>EASAと異なる内容：（EASA CS-LSA Amendment 1を参照）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. EASAでは連続出力における水平最大速度に関する事項は設定されていません。 2. 発動機に関して、電動推進システムが認められています。 3. プロペラピッチに関する制限がありません。（Constant Speed Propeller等の可変ピッチプロペラの搭載が認められています。） 4. 着陸装置に関する制限がありません。（引き込み脚が認められています。） 	<p>本改正案におけるLSAの定義は、米国CFRに即したものとなっています。また、許容可能とするLSAのASTM規格は飛行機のもののみであり、滑空機は含まれておりません。</p> <p>EASA TCを受けたLSAに係る例外について、1-3「定義」に追加します。</p>	有
10	<p>第一章「総則」、1-3「定義」の「LSA」とは…について、ADS-B搭載の義務化を希望する。遠方への飛行が出来る、空中衝突回避の安全を高めることを目的に、搭載必須は重要な事項。</p> <p>2001年05月19日三重県桑名市上空で発生した空中衝突は6名の尊い命が失われた、このような事故を限りなく未然に回避できる有効なシステムである。FAAでは、小型航空機全般に対し補助金を出してADS-B搭載を促していると言われていた現状からも、ADS-B搭載は重要な項目とすべきである。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
11	<p>LSAの最大離陸重量を欧州のVLAの規定に合せ、750kgとしていただきたい。</p> <p>欧州の企業との共同開発を行う上で、出口側の調整で検討がストップすることが多く、使用環境をマーケットの要望に応じた規定にいただきたい。離着陸で利用できる飛行場、場外離着陸場、その他を想定するとブッシュ・プレーンとして開発を行いたいから。</p> <p>また、欧州企業のVLAを輸入し、試験、改良などを行いたいから。ALPI AVIATION（欧州企業）のキット販売機材は、木造であり、当方の開発方針と合致している。</p>	<p>欧州(EASA)では、VLAについてCertification Specification CS-VLAが設定され、当該基準においてVLAの最大離陸重量を750kgとしています。CS-LSAにおいても最大離陸重量を設定しており、本改正案はCS-LSAにおける最大離陸重量と合致しています。</p>	無

12	<p>1-3 (1) 最大離陸重量：1320 Lbs (600Kg) 以下(陸上機)：1430 Lbs (650Kg) 以下(水上機)」に関して、最大離陸重量が1-3 (1)の規定を超過しているFAA SLSA機/EASA CS-LSA機の扱いを明確にして頂きたい。</p> <p>提案：「LSA」とは、製造者が設計、製造及び品質保証を行い、LSA に関連する ASTM 規格への適合を示した航空機をいう。なお、使用者がキットを購入して製作した場合は、自作航空機として扱われる。LSAの要件は次のとおりとする。但し、安全上必要と認められた場合はこの限りではない。</p>	<p>改正案はEASA/FAAの現行基準とも合致したものとなります。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
13	<p>1-3「定義」、LSAの定義(5)発動機装備の場合：単発機とする。レシプロを削除。今後電動エンジン、ハイブリッドエンジン等の装着が考えられるため。</p>	<p>本改正案におけるLSAの定義は、米国CFRに即したものとなっています。EASA TCを受けたLSAに係る例外について、1-3「定義」に追加します。</p>	有
14	<p>LSAの定義にレシプロ Engineと規定されているが、レシプロEngine又は電動モーターとすべき。</p> <p>既に電動のLSAが量産されている為。(Cessna社が買収したPipistel社)</p> <p>日本のSubaruがコロラドの電気飛行機のeFlyer社に投資したり、Yamahaが水陸両用のLSA Icon社への投資を中国勢に取られたり動きがある中で、日本国内の規定が閉鎖的では国内の市場が限られてしまうことから投資や買収の際、価格などで海外勢に競り負けしてしまうことが懸念される。</p>	<p>本改正案におけるLSAの定義は、米国CFRに即したものとなっています。EASA TCを受けたLSAに係る例外について、1-3「定義」に追加します。</p>	有
15	<p>1-3(5)発動機装備の場合：単発レシプロ機」に関して、「レシプロ」を削除していただきたい。</p> <p>提案：1-3 (5) 発動機装備の場合：単発プロペラ機</p>	<p>本改正案におけるLSAの定義は、米国CFRに即したものとなっています。EASA TCを受けたLSAに係る例外について、1-3「定義」に追加します。</p>	有
16	<p>1-3(6) プロペラ：固定ピッチまたは地上で調整可能な地上調整ピッチ」に関して、プロペラピッチに関する規定を削除していただきたい。EASAではプロペラピッチに関する規定はなく、またFAAのGlider Classではfeathering propellerの搭載が認められています。</p> <p>提案：1-3 (6)削除</p>	<p>本改正案におけるLSAの定義は、米国CFRに即したものとなっていますが、許容可能とするLSAのASTM規格は飛行機のもののみであり、滑空機は含まれておりません。</p>	無
17	<p>1-3(8)着陸装置：固定または引き込み脚(水上機)</p> <p>上記以外の航空機は：固定脚」に関して、着陸装置に関する規定を削除していただきたい。EASAでは着陸装置に関する規定はなく、またFAAのGlider Classでは引き込み脚の搭載が認められています。</p> <p>提案：1-3 (8)削除</p>	<p>本改正案におけるLSAの定義は、米国CFRに即したものとなっていますが、許容可能とするLSAのASTM規格は飛行機のもののみであり、滑空機は含まれておりません。</p>	無

18	<p>「試験飛行等」とは、本サーキュラーが対象とする航空機の研究開発又はレジャーを目的として飛行することをいう。</p> <p>以上の様に改正予定の様ですが、試験飛行をレジャーとして飛ばれては危険だと思います。試験飛行とはあくまでも、安全規格に適合するかどうかを試験飛行、また改良を重ねて安全規格に適合する様に実験できる内容で無いと実験、遊びを一緒にしては危ないと思います。</p>	<p>飛行許可においては、申請内容に応じた審査がなされるため研究開発とレジャー目的の飛行が混同されることはありません。</p>	無
③第2章 登録			
1	<p>2-7 ①様式2は「(誤) 自作航空機⇒(正) 研究開発用航空機等」かと思料いたします。</p>	<p>「自作航空機」を「研究開発用航空機等」に修正いたします。</p>	有
2	<p>2-3「登録の要件」(2)③</p> <p>無線呼出符号を有する場合に登録が出来ないと、無線機を搭載することができないということでしょうか？または、機体登録後に無線局の申請をする、ということでしょうか？またはJQ記号をすでに有する場合は、JXではなくJQで登録ということでしょうか？</p>	<p>無線呼出符号を有する場合については、2-10「識別記号等の表示」及び3-5「申請時に必要な書類」に明記しています。</p>	無
3	<p>2地点間飛行が可能としている中、2-10に従いS-LSAもJX No.が付与されることとなります。昨今はS-LSAでもTCバージョンや、電動航空機としてTCを取得(例：PIPISTEL ALPHA ELECTRO：EASA および FAA LSA)している機材もあり、その場合はJA No.になるものと思料しますが、同じLSAと呼称される中ではJAに統一するのがよいと考えます。</p> <p>提案としましたが、本サーキュラーにLSAを含めたことから分離は難しいかもしれません。管制区内での離発着があった場合、これまでの慣習から違和感がないことが肝要かと思料いたします。(例：各務原等のATCではたまにJX○○○○を聞くことがあります)</p>	<p>本通達における登録は航空法第3条に定める登録に代わるものではなく、機体を特定する一つ的手段として識別記号を付与しています。</p>	無
4	<p>2-10項「識別記号等の表示」の項末において、「(上記の識別記号シールは(財)日本航空協会でも入手できる)」との記載がございますが、昨年春の時点で協会に問い合わせたところ「既に対応していない」との回答でした。</p> <p>協会に現状を確認すると共に、現時点でも対応していないことが判明した場合は、該当箇所を削除することを希望いたします。</p>	<p>削除いたします。</p>	有
④第3章 飛行許可			

1	<p>キットとして購入して自作する物ではなく、製造者が設計、製造、品質保証した完成品を輸入するLSAを対象といたします。</p> <p>3-2-7「LSAの点検・整備」について、「類似する航空従事者技能証明書等」とは上級滑空機・動力滑空機に相当する要件のLSAについては滑空機の操縦士・整備士、飛行機に相当する要件のLSAについては飛行機の操縦士・整備士との解釈で良いか確認願います。</p>	<p>今回の「研究開発用航空機等の試験飛行等の許可について」の改正において許容可能とするLSAのASTM規格は飛行機のもののみであり、滑空機は含まれておりません。</p>	無
2	<p>3-2-3 について、航空法第 60 条及び第 62条に関しては、新規で追加された条項のため、どこまでを必要とするかガイドラインがほしいです。また機材によっては実際の運用実態となじまない可能性があると感じます。</p> <p>例えば航空法60条は（計器、トランスポンダー含む？）ですが、場周飛行のみの場合、航空無線やトランスポンダーは現実的でないと思いますが、計器は具体的にどのあたりを想定されているのかが知りたいところです。以前のサーキュラーでは高度計、対気速度計の設置は明記されていて妥当だったと感じます。自分の機体には高度計、対気速度計に加え航空レジャー用上空用デジタル無線は積んでいますが、そのあたりが現実的かと感じます。</p> <p>同様に62条ですが、自作機や超小型航空機では最大離陸重量にはきつい制限が多いため、軽量とするためには、たとえば救命胴衣や非常信号灯などを付ける余地がないことが想定されるためこの条項は機体の条件や飛行場所の特性により緩和されてほしいです。（海の近くなどを飛ぶ場合は救命胴衣は必要とは思いますが）。</p>	<p>航空法第60条及び第62条により装備が求められる装置等については、それぞれ航空法施行規則第145条～第147条の3及び第150条に記載のとおりです。</p>	無
3	<p>3-2-5について、JX機（研究開発用航空機等）で飛行場以外を離着陸場として利用する場合、例えば、水上機仕様では海上などを離着陸の場所とする場合も想定される。この場合の申請はどのようにするのか、示していただきたい。</p> <p>水面以外でも、JX機をブッシュプレーンとした場合に、様々な離着陸場を想定することとなる。この場合、設置管理者など特定出来ないこともあるので、飛行にあたっての申請書提出の際の手続きを明らかにしてほしい。</p>	<p>水上機においては、水上飛行場からの離着水を想定しており、申請手続きは陸上機におけるものと同様です。</p>	無

4	<p>3-2-5に記載の通り「飛行は原則として～管制圏及び特別管制区は飛行してはならない」とあります。また、3-2-7でも「ただし、管制圏及び特別管制区は飛行してはならない」とあります。軽量スポーツ航空機（以下S-LSA）や研究開発用航空機でも、管制区を有する空港等を定位置とする可能性がある場合、「原則として」の通り、配慮があると考えてよいのでしょうか？</p> <p>3-12-1には「研究開発航空機の離着陸（水）場が管制区又は管制圏に位置する場合～」との記載もあり、表現がわかりにくいと考えたため。</p> <p>※3-12-1(2)に上記に関連し「～事前に飛行場の設置管理者当と飛行場における離着陸の調整をし、完了している旨を申請書の備考に記載こと。」とありますが、手続きが申請ベースのみとなり、S-LSAへの大きな制限かと思料いたします。</p>	<p>研究開発用航空機及びLSAについては、航空法第60条等の運航要件を満たすものは、管制圏及び特別管制空域を除く管制区での飛行が可能となります。</p> <p>例外として、3-12-1(2)に記載のとおり、研究開発用航空機の離着陸（水）場が管制圏に所在する場合であって、飛行場の設置管理者等と調整が完了している場合を想定しています。</p>	無
5	<p>3-5-1(6)に記載の「～安全管理マニュアル～」は、改定前（現行）3-5-2(8)b / 3-5-3(8)bにある「～安全管理規則等」と異なるマニュアルかを明確にしたほうがよいのではと思料いたします。</p> <p>※3-5-1(6)および同(a)(b)、3-5-2(6)に「安全管理マニュアル」への記載内容が一部記載されていますが安全管理マニュアルには以下を含む…の方がわかりやすいのではないかと思料します。</p>	<p>3-5-1(6)（新規の添付書類）において、「安全管理マニュアルは次の記載事項を含む」として、①～③を示しています。</p> <p>3-5-2(6)については、更新時の添付書類を示すものであるため、上記新規における記載内容が参照されることを前提に簡略化した記載（①～③の省略）としています。</p>	無
6	<p>特にレジャー目的の飛行について、操縦者以外の搭乗者の制限を緩和してほしい。</p>	<p>本サーキュラーによって飛行が許可される研究開発用航空機等は耐空証明を有していないことから、レジャー目的の飛行であっても、3-9(2)に該当しない者を無制限に認めるものではありません。</p> <p>今回は航空法第11条ただし書許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
7	<p>設計と製造に関する注意事項である3-12-2(6)に追加し、(7)電動エンジンが追加されましたが、安全管理の見地かバッテリー等の安全性について、安全管理マニュアル等への記載は不要でしょうか？また、同(10)の部品脱落も運送事業者と同じ観点からは安全管理マニュアル等への記載は不要でしょうか？</p>	<p>ご質問の内容が、申請する機体の設計等を考慮しリスク管理等に必要と判断される場合には記載が必要となります。</p>	無
8	<p>3-12-4-2では搭乗者は「ヘルメット及び飛行に適する衣服の着」としていますが、既に数多く運用されているS-LSA等ではN類と同様であり、なんらかの明確化が必要と思料いたします。</p>	<p>LSAの飛行安全確保のため、他の研究開発用航空機等と同様にヘルメット等の着用を求めています。</p>	無

9	3-2-7において、「LSAの点検・整備は、航空整備士と同等の知識及び能力を有する者が実施すること。上記の知識及び能力については、類似する航空従事者技能証明書等の写しをもって確認する。」とあるが、「航空整備士と同等の知識及び能力を有する者」の意味が不明確なので、以下のように改める。 LSAの点検・整備は、航空整備士、または、航空整備士と同等の知識及び能力を有する者が実施すること。上記の知識及び能力については、類似する航空従事者技能証明書等の写しをもって確認する。	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
10	3-5-1(12)①から③に示す書類について、ASTM規格LSAを輸入し、国内で組立てを実施した機体を、国内製造LSAとして適合証明を行い申請した場合は、LSAとして扱われる理解でよいか？	1-3項定義に記載のとおり、使用者がキット購入して製作した場合は、「自作航空機」として扱われます。 LSAの定義については同項をご確認ください。	無
11	3-7について、既に審査された同型式については、点検整備記録簿のみの確認、という理解でよいか？なぜLSA以外となっているのか？	点検整備記録簿は、国外の新規製造LSAを除くLSA（国外中古LSA等）の審査において確認することを意図しており、新規製造時に欧米の航空当局による証明書が発行された以降の点検状況や形態変更の有無等を確認するため確認します。 ご指摘を受け、「新規に製造されたLSA以外にあっては、点検整備記録簿を確認する。」を「新規に製造された以外のLSAにあっては、上記証明書に加えて点検整備記録簿を確認する。」に修正いたします。	有
12	3-12-1「安全注意事項」について、設置管理者と調整が完了すれば、管制区・管制圏を飛行する可能である、という理解でよいか？	本改正により、研究開発用航空機は、航空法第60条等の運航要件を満たすものについて、特別管制空域を除く管制区での飛行が可能となります。 管制圏の飛行は、3-2-5のとおり原則認められず、例外として、3-12-1(2)に記載のとおり、研究開発用航空機の離着陸（水）場が管制圏に所在する場合であって、飛行場の設置管理者等と調整が完了している場合を想定しています。	無
13	離発着の試験場については、土地所有者との調整があれば可能とも受け止められるが、場外離着陸場等の申請とは異なると考えてよいか？	本通達における許可と、場外離着陸の許可は別となります。	無
14	二地点間許可の事前調整の際に、地方空港などで担当者からLSAって何？よく分からないから空港使用を断ります。ということが言われないように国土交通省から空港管理者によくアナウンスしてほしい。	空港事務所等と適切な情報共有を行って参ります。	無
15	3-2-5に記載の専用試験場とは何か。二地点間飛行を行う飛行経路下の全ての土地の所有者と調整が図れなければ飛行できないのか。	「専用試験場」は、専用の設備等を有する施設等が想定されます。 2地点間の飛行を行う場合には、2地点間を結ぶ経路下の土地所有者との間で調整が図られる必要があります。	無

16	<p>3-12-1(2)について、「周辺住民」の定義及び「周辺住民と調整」が具体的にどのような調整を求められているのか明記していただきたい。</p> <p>「周辺住民」は非常に曖昧な表現であり、人によってその定義が異なります。サーキュラーの発行目的は、航空局として審査基準及び方針を示すことであると考えます。改定案では「周辺住民」の定義及び「周辺住民と調整」の内容が曖昧であるため、地方航空局の担当者による解釈に依存します。以前、ゴルフ場に面した土地での法79条但書の申請時、担当者から「ゴルフクラブの会員全員から書面にて承諾書をもってきてください」と指示されました。ゴルフクラブの会員情報は個人情報に当たるため、入手は事実上不可能です。弊社は37年間事業を行ってきましたが、「地方航空局の担当者による解釈」に非常に悩まされてきました。今回の改定案が「書類上の制度」ではなく、運用可能な制度になるように、上記をはじめ、極力曖昧な表記をなくして頂きたいです。</p>	<p>飛行する機体固有の設計や飛行の内容により、調整が必要な住民の範囲や具体的な調整内容については個々によるものと考えられ、一律の記載はしていません。</p>	無
17	<p>3-12-2「設計と製造（製作又は製造）に関する注意事項」、電動エンジンのモータ駆動用電力を供給する電池のみへの適用と思われるが、電動エンジンを搭載する航空機に搭載するすべての電池に対しての要求とも読み取れます。明確化をお願いしたく。また、リチウムイオン電池以外へも適用されるのでしょうか？</p>	<p>3-12-2(7)は、電動エンジンへ電力を供給する電池を対象としており、明確化のため、「電池の残量、電池の温度及び電池セルの電圧を個々に計測できる機器」を「電動エンジン用電池の残量、温度及びセルの電圧を個々に計測できる機器」と修正いたします。</p> <p>なお、当該項はリチウムイオン電池に限定し適用するものではありません。</p>	有
18	<p>3-3「申請の時期」について、LSAや研究開発用航空機による二地点間飛行について、飛行経路を含め、一月前までに申請しなければならないのか。申請内容には一月先から4ヵ月間最長の許可期間において飛行しうる全ての飛行経路等について一括で申請するのか。</p>	<p>1ヶ月前までに申請が必要ですが、申請内容に変更が発生した場合には、変更申請による変更は可能です。</p>	無
19	<p>「3-5申請時に必要な書類」では、法第六十条の適用を受ける研究開発用航空機又はLSAであって無線呼出符号を有している場合を想定した手続きが示されているが、それ以前に「2-3登録の要件（2）3」において、法第六十条の適用を受ける研究開発用航空機又はLSAであって無線呼出符号を有する場合は、そもそも機体登録の除外対象となっており、論理的な矛盾がみられる。「2-3（2）3」は削除されるべきではないか。</p>	<p>本通達は、無線呼出符号（JQ記号）を有する機体と及び識別記号（JX記号）を有する機体のどちらも対象であり矛盾はありません。</p>	無

20	<p>3-5-1 (10)、 「3-5-2」、 「3-7 審査」 に関して、 自作航空機の審査にて「耐空性審査要領への適合状況」の確認は、なぜ求められるのか理由をお聞かせください。初飛行前の申請では、不要であると考え、申請に必要な添付書類一覧から削除していただきたいです。</p> <p>提案：</p> <p>3-5-1 (10) 自作航空機にあつては、予想される運用状態を考慮して作成した申請に係る航空機の地上及び飛行試験計画書</p> <p>3-5-2 (X) 前回申請時における試験飛行の結果報告書。なお、試験結果用いて予想される運用状態を考慮して作成した申請に係る航空機の耐空類別に対応する耐空性審査要領への適合の状況を示したものを添付することを推奨する</p> <p>3-7 審査</p> <p>審査は、書類審査及び必要により実地検査を実施することによって行うものとする。自作航空機に対しては、地上及び飛行試験計画書または試験飛行の結果報告書を確認し、申請書に記載されている飛行が適切か判断する。</p>	<p>自作航空機については、個人が設計製作していることが想定にあることから、新規申請時に耐空性審査要領への適合状況を確認し、安全性を確保することを意図しております。</p>	無
21	<p>騒音苦情が発生した場合における調査対応の手法及び基準を明確にしてほしい。</p>	<p>個々の状況により異なるため一律の記載はしていません。</p>	無
22	<p>米国及びEASA加盟国から輸入するLSAに関して、申請添付書類の見直しを希望する。</p>	<p>本通達は、航空法第11条ただし書きの許可範囲内での飛行を認めるものとなっており、欧米当局の証明書は、申請するLSAの許可実績等を含め、ASTM規格への適合状況を確認するために必要なものであって、必ずしも現に有効な証明書である必要はありません。</p>	無
23	<p>キットとして購入して自作する物ではなく、製造者が設計、製造、品質保証した完成品を輸入するLSAを対象といたします。</p> <p>3-5-1 「申請に必要な添付書類」(6)(7) 海外における証明や実績を有するLSAについては、添付書類を簡素化して頂きたい。(8) 現に航空法79条の但し書き許可を受けている場外離着陸場、および現に動力滑空機等の運航が行われている滑空場についても書類添付の省略対象として頂きたい。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
24	<p>自作航空機についてもFAAのSpecial Airworthiness Certificateの証明書の写しが3-5-1項の申請に必要な添付書類で一部代替可能だとありがたいです</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
25	<p>自作航空機について、「耐空性審査要領への適合の状況を示したもの」の提出を見直してほしい。</p>	<p>安全性を確保するために必要と考えており、従前から自作航空機に求めている「耐空性審査要領への適合の状況を示したもの」については、引き続き申請に必要な添付書類としています。</p>	無

26	<p>3-12-4-7項で「有視界飛行方式で行うこと」との記述があり、有人の自作航空機であればそのような規定でも問題ないと思いますが、今後自作航空機の中には無人機（無操縦者航空機）が増えてくると考えられ、特に一定の距離を飛行させる場合は、目視外飛行をメインとした飛行方式になると予想されます。</p> <p>無人機では地上からの遠隔操作となりますが、その場合、機体の速度や位置・姿勢といった安全に飛行するために必要な情報は全てGCSで確認が可能であり、特に無人地帯でかつ他の航空機や障害物に衝突するリスクが低いと予め確認されたエリアにおいて、決められたルートプログラムにより自動飛行する場合は必ずしも有視界飛行方式でなくても安全は確保できるものと考えます。</p> <p>従って、本項目の末尾に例えば、「また、無人機を地上からの遠隔操作により自動飛行させる場合であって、リスクの低いエリアで十分な飛行安全が確保できる場合も除く」等の適用除外条件の追加を希望します。</p> <p>将来の労働者不足の課題解決を見据え、今後無人機が広く有効に活用できる環境整備を今回のサーキュラー改正の機会を活用して積極的に進めて行く必要があると考え、今回のパブリックコメントを提出しました。</p>	<p>無人航空機（航空法第2条第22号）は本通達の対象外となりますが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
27	<p>自作航空機と研究開発用航空機（許可条件上の）取り扱いの違いについて、基本的には2地点間飛行の可能性の有無かと思いますが、それ以外での差（許可条件の差などが）あるかがわかりづらいです。LSAや研究開発用航空機などでの2地点間飛行に関しては道路や建物の上空を飛ぶことになるため、許可条件が厳しくなるのはいたしかたないかとは思いますが、そのために場周飛行しか実施しない自作航空機の申請が煩雑になったり、許可取得が困難になることは望みません。</p>	<p>識別記号の登録及び飛行申請を同時に実施可能とすることや第一段階の飛行（ジャンプ飛行）の廃止等、期間や手続きの面でより柔軟な対応を可能とする改正内容となっていますが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
28	<p>研究開発航空機及びLSAに限らず、自作航空機及び超軽量動力機も2地点間飛行を可能としてほしい。</p>	<p>本改正により、研究開発用航空機及びLSAについては、一定の要件のもと2地点間の飛行が可能となります。自作航空機について従前の制限を緩和するものではなく、また超軽量動力機は本通達の適用対象ではありませんが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
29	<p>3-12-1「安全注意事項」（2）について、二地点間飛行にて管制区又は管制圏を飛行する場合が想定されており、研究開発用航空機に対し航空機局の搭載を任意で認める必要がある。</p>	<p>管制区及び管制圏の飛行には、航空法第60条等に基づく装置を装備するする必要があります。</p>	無

30	<p>3-2-7について、場周空域内を超える飛行で、2地点間に該当しない場合のことが欠落しているので、以下のように改める。</p> <p>3-2-7 LSAにあっては、上記3-2-1~3-2-4の要件に加え、昼間、有視界飛行方式で場周空域内（航空法第79条で定める離着陸の場所の場周空域内）での飛行、及び、人口密集地を回避する条件における、場周空域を超える局地飛行、ならびに、2地点間の飛行をすることができる。</p>	<p>「2地点間の飛行とすることができる」を、「2地点間の飛行（出発地の飛行場所を出発して着陸することなしに場周空域外を通過し、出発地の飛行場所に戻る飛行を含む。以下同じ。）とすることができる。」へ改めます。</p>	有
31	<p>研究用開発航空機について、場周空域を超えて飛行する場合の、土地所有者の了解を得る、という条項について、土地所有者ではなくその自治体の許可などにして欲しい。</p> <p>国内で試験飛行をする際に機体が届き得る範囲全ての土地所有者を捜し出して了解を取り付けるのは難しいと思われる。また河川や湖、海等に関してどこの了解を得るのか判然としない。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
32	<p>3-12-4-11において、案の内容は、2地点飛行までを認めるLSAの耐空性維持に対しては不十分な内容なので、以下を追加する。</p> <p>LSAにおいては、上記に加え、飛行時間に関係なく、年に一度、耐空性確認整備として、100時間点検等の定時点検項目、及び、年次点検項目等を実施し、その結果を経歴簿に記録すること。</p>	<p>3-12-4-11は、設計者等が定めた点検項目に従い整備を適切に実施すること等を求めています。当該点検項目はASTM規格（別添表1）に従い設定されるため、業界基準に合致するものとなります。</p>	無
33	<p>LSAに係る航空整備士等の技能証明制度を設けてほしい。</p>	<p>今回は航空法第11条ただし書許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
34	<p>「申請にあたっての留意事項」について、欧米ではクラスD空域すなわち航空交通管制圏でもLSAの飛行は許可されており、日本のみでの制度の違いは、欧米から輸入LSA機への市場参入障壁との指摘を招きかねない。完成機LSAの機体の信頼性は十分に海外でもその安全性が証明されており、日本においても一定の基準を満たした完成機LSA（航空無線、ADS-B、TCAS等）の航空交通管制圏の飛行は可能として頂きたい。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
35	<p>3-2-5について、サーキュラーで管制圏を除外するべきではない。管制圏の設定されている空港でフライトを行うフェーズもあると想定するべきである。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無

36	<p>3-2-6について、自作航空機であっても、適切に試験飛行フェーズを設定して、徐々に飛行範囲を広げるべきである。場周空域内と限定すると、空域が狭すぎて実際には試験飛行を行うことは難しい。さらに、場周空域内しか飛行できない機体を製作する意欲は一般には得られない。その結果現在では自作される機体が極めて少なく、技術者の育成が進まず、航空機開発を支える人材を失ってきた結果が、最近も続く航空機開発の失敗を招く原因となっている。</p> <p>サーキュラーで管制圏を除外するべきではない。管制圏の設定されている空港でフライトを行うフェーズもあると想定するべきである。</p> <p>管制区が飛行できないとなると、非管制空域/クラスGとなるが、場所により200mAGL以下などかなりの低高度で飛行する必要があり、実質的には不可能となる場所が存在する。特に飛行機タイプ機の試験飛行においては、ある程度の高度が安全マージンとなることは周知の事実であり、管制区を避ける飛行は試験飛行の安全を阻害することになる。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
37	<p>3-2-7について、サーキュラーで管制圏を除外するべきではない。管制圏の設定されている空港でフライトを行うフェーズもあると想定するべきである。</p> <p>以下の条件を満たしたLSA機については、耐空証明機と同等の安全性が確保されていると考えられるため、飛行空域の制限は不要とすべきである。</p> <p>(A) ASTM規格であり、FAA Special airworthiness 相当の機体</p> <p>(B) 点検整備が、航空整備士と同等の人員が行う。</p> <p>(C) 操縦士が、当該機と同等の操縦技能証明を有している。</p> <p>今回の2地点間の飛行を認める緩和改正に賛成であるが、LSA機は世界の潮流でもあり遅れを取らないよう、次回改正ではLSAに対する耐空証明制度（種類や対空類別など）について検討されたい。整備管理については、滑空機の耐空検査員が大いに参考になると思われる。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
38	<p>3-12-1「安全注意事項」(1)について、管制区は除外すべきではない。管制区が飛行できないとなると、非管制空域/クラスGとなるが、場所により200mAGL以下などかなりの低高度で飛行する必要があり、実質的には不可能となる場所が存在する。特に飛行機タイプ機の試験飛行においては、ある程度の高度が安全マージンとなることは周知の事実であり、管制区を避ける飛行は試験飛行の安全を阻害することになる。</p> <p>設置管理者と調整が完了すれば、管制区・管制圏を飛行する可能である、という理解でよいか？</p>	<p>管制圏の飛行は、3-2-5のとおり原則認められませんが、例外として、3-12-1(2)に記載のとおり、研究開発用航空機の離着陸（水）場が管制圏に所在する場合であって、飛行場の設置管理者等と調整が完了している場合を想定しています。</p>	無

39	<p>管制圏の飛行不可という一律な制限の撤廃（すぐにでも改正してほしい点）</p> <p>操縦者が自家用技能証明以上を所持することをLSAの2地点間飛行の飛行許可の条件とするとあるが、ならばその操縦者は管制圏の飛行方法は理解しているはずであり、少なくとも操縦者の技量について管制圏の飛行を禁ずる合理的な理由はないはずである（米国では後述のLSA専用の技能証明しか所有していない者は管制圏に入れないが、自家用技能証明を持つものがLSAを飛ばす場合は管制圏の飛行を認められている）。また地域によっては管制圏のある空港しか近隣に存在しない場所もある（例：四国地方）ので、管制圏のある空港を使えないのは運用上大いに制約となる。</p> <p>よって操縦者が自家用以上の技能証明をもち、LSAが無線機など管制圏の運行に必要な装備を搭載している場合は、管制圏の飛行を許可してほしい。</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
40	<p>アメリカ・ヨーロッパと同じように飛ぶことができるようにお願いします。自家用操縦士技能証明書を持ち、LSAに必要な無線機とトランスポンダを持っているLSAは管制圏、管制区を飛べる様お願いします。</p> <p>航空機の将来のパイロット不足を解決するためには、より広く（学生や子供）にも航空機に親しんでもらい、若い人々に飛行機に興味・関心を持ってもらうためにはLSAの導入と広く安く安全に飛べる環境が必要です。</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
41	<p>3-2-7によると、管制圏および特別管制空域は飛行してはならない、とありますがその根拠はどのようにお考えでしょうか。欧米ではLSAにも一般的なノーマルカテゴリーの飛行機同様の無線機およびトランスポンダが搭載されており、管制圏も自由に飛行可能です。</p> <p>今回の法改定において、LSAと研究開発用航空機/自作航空機を分けて考えるべきではないかと思えます。LSAは研究開発用航空機/自作航空機とは違い、耐空証明もありノーマルカテゴリーの航空機と飛行性能においては差し支えなく、運用法もそちらに準ずることが相応しいと思えます。</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
42	<p>3-2-7の改正案にてFactory Built LSA (管制圏Class D) および特別管制圏 (PCA) を禁じるとあるが、Class Dの飛行は自家用操縦士以上の技能証明をもち、又は練習許可証を持ち、教官による教習を受けているものについては許可すべきである。</p> <p>特別管制圏 (PCA) については、PCAはIFR方式での通行であると規定があり、LSAに関しての条文に含める意味はないのでは。</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無

43	<p>3-2-7に関して、適切な装備品を搭載し、十分な知識を有する操縦者によって運航されるLSA 機に関しては、管制圏、特別管制空域における飛行が認められるべきと考えます。これによりサーキュラには明記せず、申請毎に航空機の性能及び操縦者の知識・技量に合わせて、制限することを強く希望します。</p> <p>提案： 3-2-7 LSA にあっては、上記3-2-1～3-2-4 の要件に加え、飛行可能空域は機種毎の性能及び、装備品を踏まえて個別に許可する。LSA の点検・整備は、航空整備士と同等の知識及び能力を有する者が実施すること。上記の知識及び能力については、類似する航空従事者技能証明書等の写しをもって確認する。申請者は、飛行する空域に適した装備品の一覧及び、操縦者の経験を申請書に記載して申請を行うこと。</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
44	<p>3-2「申請に当たっての留意事項」に関して、「LSA」に関して、「管制圏、特別管制空域での飛行」、「夜間飛行」を認めて頂きたいです。</p> <p>参考資料：「Special Condition SC-OLSA-div-01 Night VFR Operation for LSA」</p>	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
45	LSAに係る保険制度を検討してほしい。	既に当局から保険業界にも直接説明しているところ、今後も必要な情報提供を行う等して参ります。	無
46	3-2「申請にあたっての留意事項」について、現行案であるとASTMに適合した外国籍の完成機LSAが127条（外国機の国内使用）の付与で、国内では自家用機と同等に、用途の目的に関わらず自由に飛行ができてしまう可能性がある。安全かどうか確実でない機体の国内流入を防ぐためにも、欧米では実施されている「国内登録機（JA/JX登録）に限る」と、国内産業保護の為にも条件を付随することを御検討頂きたい。	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
47	昼間、有視界飛行方式等の各種飛行制限を見直してほしい。	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
48	LSAについて、計器飛行方式による飛行を認めてほしい。	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
49	LSAについて、夜間飛行を認めてほしい。	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
50	LSAについて、人口密集地の飛行を認めてほしい。	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
51	3-10「許可期間」について、LSAは安全性の確保がなされていることから、最大12ヶ月以内が適切と考える。	耐空証明を有していない機体であることを踏まえ4カ月としています。	無
52	LSAの飛行経路について、飛行許可申請時の事前申告制を撤廃してほしい。	1ヶ月前までに申請が必要ですが申請内容に変更が発生した場合には、変更申請による変更は可能です。	無
53	3-12-3「飛行に関する注意事項」に関して、参考文献として、FAAが発行する「AC 90-89B - Amateur-Built Aircraft and Ultralight Flight Testing Handbook」を紹介したい頂きたいです。	ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無

54	LSAによる航空機の曳航及び、LSAの操縦を慣熟・習得するために行う操縦教育も本サーキュラーの対象となることを確認願います。	本通達では、LSAによる曳航及び操縦教育は認めていませんが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。 なお、操縦者の支援（飛行慣熟・習得）を目的とする同乗については、同乗者が「航空法第28条第3項の規定に基づく業務範囲外行為の許可について」等の基準を満足するものであると判断される場合には許可の対象となります。	無
「航空法第28条第3項の規定に基づく業務範囲外行為の許可について」に関するご意見			
1	3枚目の改正案欄の下線部の1行目「当たって」は「あたって」のほうがよい。1枚目の改正案欄の「1. 許可の対象」の1行目の例と同様に。	「1. 許可の対象」の「あたって」を「当たって」に改正いたします。	有
2	2. 2. 2. 1項以外の場合 (1)「類似の航空機の技能証明」とは、上級滑空機・動力滑空機に相当する要件のLSAについては滑空機操縦士、飛行機に相当する要件のLSAについては飛行機操縦士との解釈で良いか確認願います。	今回の「研究開発用航空機等の試験飛行等の許可について」の改正において許容可能とするLSAのASTM規格は飛行機のもののみであり、滑空機は含まれておりません。	無
3	ライセンスについて。 LSA二地点間飛行には既存の自家用と身体2種が必要とのこと。 LSA運航では、機体が簡易である、管制空域を飛行しないなど、自家用レベルの運航とは差が存在します。安全の為の規制は必要ですが、必要以上のものにならないよう、行政上配慮すべきではないでしょうか。 二地点間飛行には自家用ライセンス及び身体2種とするだけでなく、最低限要件を満たす許可基準をつくり、それをもってokとする要件も取り入れて欲しい。身体についても、LSA基準に第3種とでもいうべきものを適用してほしい。本邦と状況が異なるのは認識しているが、米国では自動車ライセンスで身体代わりとしているとのこと。 また、自家用操縦士(LSA限定)を作って欲しい。	今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
4	LSAについて、操縦者の資格要件を固定翼機/回転翼機という区分にして欲しい。 LSAには飛行機の他にグライダーやモーターグライダー、ヘリコプター、オートジャイロ等があるが、例えばピピストレル等はモーターグライダーと飛行機の間のような形をしたもの、本邦で言う曳航装置付き動力滑空機に似た形状のものなどが販売されており、またこれから先e-VTOL等が認証を受ける可能性もある。LSAの性質を鑑みてこのようなグレーゾーンが多く存在する資格要件について、オートジャイロやウルトラライトプレーンのような認定証等を作るか、固定翼/回転翼等のような柔軟な対応をして欲しい。	今回の「研究開発用航空機等の試験飛行等の許可について」の改正において許容可能とするLSAのASTM規格は飛行機のもののみとなりますが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無

5	<p>操縦者については、二地点間を飛行するにあたって飛行機の技能証明を求めるとのことだが、現在の状況では、技量や安全意識、常識に欠けるパイロットがあちこち飛ぶようになると困るということで、そういった要求になったものだと思う。</p> <p>しかしながら現行制度ではLSAで訓練して、陸軍の技能証明が取れる制度ではないと思うので、是非LSAで訓練して自家用ライセンスを取れるように制度を変えるか、もしくは、LSAが飛行機未満、ULP超えの中間の存在であるように、ライセンスも機体に合わせて、自家用未満、ULP超えの中間のレベルを求めるようにして欲しい。飛ばせるものを今の自家用持ちに限れば、実質そんなにLSAは増えないだろうとの読みがあればそれはそれだが。</p> <p>現行でULPなどは法令違反が多数あるが、背景や業界の実態は容易ならぬものがある。すべて各員の持っている安全意識、遵法意識の低さがその実態の原因だ。ULP界に高性能な機体を供給する一方で、業界の実態に見合わないライセンス所持を求めることは、ライセンス無しで二地点間飛行をするものがでることに繋がり、ラジオ空港など地方空港の周りや、色々なところで混乱、不安全を招く事態に繋がりがねない。今後ドローンなどが多数飛行していく未来の中、そのようなアウトローがいては現実的に空中衝突など実害がでてもおかしくない。法令違反を無くしつつ、社会的安全性の実効性を上げるには、業界からもアプローチしやすく、航空全体からみても最低限の技量は担保できるような中二階の制度設計を考えるべき。</p>	<p>今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
6	<p>操縦資格は、その許可の内容によって変わるものとなるでしょうが、日本又は外国のグライダー、自家用操縦士資格が有れば安心ですが、これに拘らずにウルトラライトの経験を積極的に活用してください。また、各種研修会や認定制度を新設することも歓迎です。</p> <p>アメリカの「スポーツパイロットの資格」と同じものを日本にも新設してください。経済効果も期待できます。</p>	<p>今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無

7	<p>今までは、自作航空機における28条申請としては、実態として身体検査は、超軽量動力機と同等の身体検査、つまり航空身体検査ではなく、一般レベルの身体検査で許可がだされてきました。</p> <p><参考></p> <p>通達「超軽量動力機等に関する航空法第28条第3項の許可の手続き等について」(空乗第181号、平成8年10月1日)</p> <p>自作航空機においては、飛行は基本的にレジャー目的であり、航空身体検査は、特別な医療機関が職業パイロットやその訓練生に実施するもので、これを自作航空機操縦者に適用するのは、不適だと思えます。(費用的にも、検査内容的にも)</p> <p>こちらはサーキュラーに明記されなくてもよいかと思いますが、自作航空機ならびに研究目的の「研究開発用航空機」(場周飛行限定の場合)では航空身体検査を要求すべきではなく、現在の「超軽量動力機・ジャイロプレーン操縦者の業務範囲外行為レベルの身体検査」(視力、聴力、色覚、血圧、尿蛋白、てんかん性疾患のあるなしなど、一般病院で診断書を出せるレベルのもの)にとどめていただくことを強く希望します。</p> <p>参考</p> <p>「ホームビルト機の航空法第28条第3項の飛行許可について」(空乗第255号)</p>	<p>申請される自作航空機の形態に応じて、必要な医学適性を個別に判断することとなります。なお、国際標準上、レジャー目的のPrivate PilotについてもClass 2 Medical Assessmentが求められており、我が国もこれに準拠して自家用操縦士に第二種航空身体検査証明書を求めています。</p>	無
8	<p>現在試験飛行に要する資格は耐空証明を取った機体を用いた実地試験が必要だが、その場合LSA単体の運用ができないため、資格要件を設ける場合はLSAによる訓練・実地試験等で資格を受けられるようにしてほしい。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
9	<p>「試験飛行関係者(操縦者を含む)の氏名及び資格」にて、これを見ると、すでに操縦資格を持っていることが条件で、LSAを飛行訓練で使用することを前提としていないようにも読めますが、自家用操縦士(航空愛好家、レジャー目的)として飛行は可能ではないのでしょうか?</p> <p>LSAの操縦士の訓練に使えないのでしょうか?</p> <p>またそれが訓練に使えない理由は何故でしょうか?</p>	<p>今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものであり、通達に反しない範囲でLSAを用いて飛行行為に習熟することを妨げるものではありませんが、当該時間を技能証明取得に必要な飛行経歴として算入することはできません。</p>	無
10	<p>LSAでの飛行時間は通常のN類(セスナ機など)と同じ様にログブックでカウントされますでしょうか?</p>	<p>技能証明取得に必要な飛行経歴として算入することはできません。</p>	無

11	LSAを使用した操縦訓練は、ログに記載し、自家用操縦士訓練の正式な時間に取り入れてください。アメリカと統一してください。むしろ、今まで出来なかったことが不思議です。	ご指摘の点は、米国において、Sport Pilot RatingのFlight Instructorから受けた飛行訓練について、同じ種類・等級の航空機で飛行訓練を実施したこと、当該Sport Pilot RatingのFlight Instructorに飛行訓練を実施する権限が与えられていること、当該飛行訓練の内容がSport PilotとPrivate Pilot両方に求められる訓練であること等の条件を全て満たした場合に限り、Private Pilotの飛行経歴としても取り扱えることについてであると理解していますが、操縦技能の担保については今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものであり、そうした操縦士ライセンス制度における特例的な取り扱いを行うことを前提としたものではないため、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
12	万博時や移行期は暫定的な免許もありでは。ヘリコプター免許も考慮する。	今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
13	米国ではLSAの機体の導入にともない、Sport Pilot Certificate. (航空経歴、飛行の制限などが細かく規定されている) が導入、航空身体検査も簡素化、教官もCertified Flight Instructor - Sport Pilot(事業用操縦士、計器飛行は不要、飛行時間は250Hではなく自家用飛行士150時間で受験可能)、Factory Built LSAでも遊覧飛行などには使えない、Sport Pilotは会社の出張にはできないなど、細かい条件が明文化されている。Factory Built LSAを研究開発やHomeBuiltの延長で語るのではなく、操縦士の資格、教官その他のRule決めのSchedule、RoamMapの公開を期待します。 LSAでも世界一周をする人達が国内のLSAと一緒に飛び回れる為には海外の規則とかけ離れていたのでは不味いのではないのでしょうか？	今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
14	安価で始められるLSAが我が国の航空の発展のきっかけとなるように、規制はなるべく少なくする一方で、安全確保を最優先することが必要と思われます。そのためには、LSA免許を法制化することが必要です。また第三者賠償保険などを利用できるようにすることが求められます。関係法規は欧米のLSAのものが参考になると思います。 比較的安価なLSAの普及を進めることで、航空人口を増やし、結果的に、我が国航空全般の発展に繋がればと考えます。	今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	無

15	<p>欧米と制度取扱を統一する方が日本の国益に合致するのではと思われるが、乖離があるように思われる。世界標準と日本の制度の乖離するのは、日本は航空後進国になる。</p> <p>軽量スポーツ航空機（以下、「LSA」という。）から自家用固定翼操縦士免許へ昇格する際の要件も必要であるように思われる。海外では簡便な方法で昇格できているようであるが、日本でも同様LSAから自家用固定翼操縦士に昇格できるようにすることで航空業界の操縦士不足を解消する一助になるかと思われる。法案の再検討を要する。ライトスポーツ機は、陸上を走行する自家用車に用いるガソリンで飛べることから、経済的であり、環境にも良いと聞いている。また、日本の島嶼地域における交通の利便性を向上させるよい方法となることから、LSAと従来の自家用固定翼操縦士免許について更なる制度の充実を求めたい。なお、東京や大阪など、人口密集地において単発機であるLSAを飛行することを避けるようにすることについては理解する。</p> <p>また、LSAにおいても計器飛行証明を取得し、計器飛行ができるようにするべきである。</p>	<p>今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
16	<p>LSA限定操縦士技能証明・整備士技能証明の設立（すぐとは言わないが、可及的速やかに改善してほしい点）</p> <p>米国では通常の航空機は操縦できないがLSAのみの操縦を可能とする「Sport Pilot Certificate」というものが存在し、これは自家用操縦士技能証明（を、LSAを用いて取得する）よりもさらに安価に取得可能である。また整備士技能証明についても、「LSA Repairman Certificate」が存在し、LSAのみについて整備・年次点検を行えるようになるいわば「LSA耐空検査員」の資格を、やはり通常の整備士（A&P）技能証明よりも、求められる知識、経験が限定的であるため、比較的容易に取得可能である。そしてそれらの免許を使つてのLSAの飛行時間・整備経験時間は、通常の航空機の操縦・整備技能証明を取得するための「必要飛行（整備経験）時間」に加算可能であり、上位資格を得るための有効な足がかりとなる。</p> <p>これらを設立・運用することで、さらに操縦士・整備士へのハードルを下げ、航空の普及に貢献できる。よって、「LSA限定操縦士技能証明・整備士技能証明」を米国の基準及び我が国の滑空機耐空検査員の要領を参考にしつつ設立してほしい。</p>	<p>今回は航空法第28条第3項の規定に基づく許可及び第11条ただし書許可の中での制度拡充を行うものですが、ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無

17	<p>2. 2. 2. 1項以外の場合</p> <p>(6)軽量スポーツ航空機の試験飛行にあつては、当該航空機の性能、構造及び取扱方法を熟知していること。(この場合、(1)の基準に適合することが望ましい。)</p> <p>とあるが、これでは不十分であるので、以下のように改める。</p> <p>(6)軽量スポーツ航空機の試験飛行にあつては、(1)の基準に適合すること、または、当該航空機の性能、構造及び取扱方法を熟知していることを示す書類を示し、更に、場周空域を超える飛行の申請の場合は、LSAに係る航空法の学科試験の合格証を添えて、飛行許可の申請を行うこととする。</p> <p>(注)外国でのLSAの飛行の実績等に基づいての申請の場合、日本の航空法の知識が不十分な者が飛行することになり、航空の危険が生じる恐れがある。場周空域を超える飛行の申請の場合は、航空の安全確保のために、日本の航空法の学科試験の合格を義務付けることが必要。あるいは、航空法の講習会への参加の義務付け等の方法でもよい。更には、2地点間の飛行では、航空交通管制やフライトサービス等との、無線交信も必要になるので、その知識、能力はどうするか等もある。技能証明を持たない人の場合は、日本でのLSAの飛行に対する知識等の講習が必要。</p>	<p>場周空域を超える飛行については、後段の「また、昼間、有視界飛行方式で人口密集地を回避する2地点間の飛行を行う場合については、(1)の基準に適合すること。」で技能証明の保有を求めており、航空法規を含む航空従事者学科試験の合格が前提になっておりますためご懸念の点に対応している形となっていると考えます。</p>	無
18	<p>二十八条の3項の許可の手続き等について、自作飛行機、ライトプレーンや空飛ぶ自動車は、飛行できる、空域の区分、制限については、国土の狭い日本では、北海道や離島などでは、世界標準でいくことが、日本の国益になる。しかし国際空港のあるような大都市圏では、当初は規制をするほうが混乱が少なくてすむと考える。</p>	<p>今回の「研究開発用航空機等の試験飛行等の許可について」の改正において、例えばLSAについては、2地点間飛行を行う場合も、空域及び地上の安全を確保するため、昼間、有視界飛行方式で、人口密集地を回避し、管制圏及び特別管制空域を飛行しないこと等を求めております。</p>	無
19	<p>「2. 2. 2. 1項以外の場合(6)」に関して</p> <p>「1-006改正案への意見」に示した内容を反映していただきたい。</p> <p>管制圏、特別管制区での運航、夜間飛行等、当該改定案では制限されている事項に関して、「1-006改正案への意見」に「申請航空機の性能及び装備品並びに、操縦者の知識・経験に応じて、運航に関する制限を決定していただきたい」と記載いたしました。「航空法第28条第3項の規定に基づく業務範囲外行為の許可について」に関して、上記の内容を反映していただけると幸いです。</p>	<p>2地点間飛行を行う場合は、操縦者に技能証明の保有を求めており、ご懸念の点に対応している形となっていると考えます。</p>	無
20	<p><有人又は無人航空機を研究開発しやすくなる法整備></p> <p>研究開発のための試作航空機について試験しやすくなる制度を希望します。</p> <p>例えば、東京都から離れた茨城県・北海道・離島等の国が定めたエリア内で試作飛行機を動かす試験を、デジタル申請しやすくなるような法整備や制度があれば好ましく思います。</p>	<p>ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	無
「超軽量動力機等に関する航空法第28条第3項の許可の手続き等について」に関するご意見			
ご意見はありませんでした。			

※この他案と無関係と考えられる提出が3件ありました。