

# 無人航空機に係る航空法について

## 飛行する空域

### (1) 無人航空機の飛行にあたり許可を必要とする空域

以下の空域においては、無人航空機を飛行させてはならない。ただし、国土交通大臣の許可<sup>\*</sup>を受けた場合においては、この限りでない。

<sup>\*</sup>安全確保措置をとる場合、飛行を許可

＜航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれのある空域＞

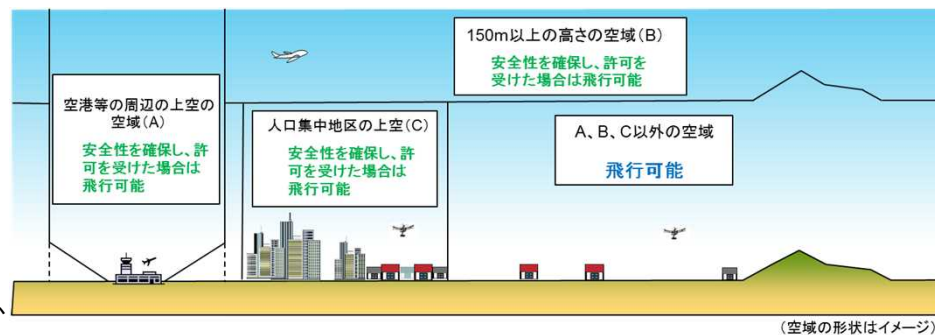
- (A) 空港等の周辺の上空の空域【右図A】
- (B) 地表又は水面から150m以上の高さの空域【下図B】

＜人又は家屋の密集している地域の上空＞

- (C) 国勢調査の結果を受け設定されている人口集中地区の上空【下図C】

<sup>\*</sup>対象となる無人航空機の定義

飛行機、回転翼航空機等であって人が乗る事ができないもの（ドローン、ラジコン機等）のうち、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの（200g未満のものを除く）。



## 飛行の方法等

### (2) 無人航空機の飛行の方法

無人航空機を飛行させる際は、次の方法により飛行させなければならない。ただし、⑤～⑩について国土交通大臣の承認<sup>※1</sup>を受けた場合はその限りでない。

<sup>※1</sup>安全確保措置をとる場合、より柔軟な飛行を承認

＜遵守事項＞

- ① アルコール又は薬物等の影響下で飛行させないこと
- ② 飛行前確認を行うこと
- ③ 航空機又は他の無人航空機との衝突を予防するよう飛行させること
- ④ 他人に迷惑を及ぼすような方法で飛行させないこと

<sup>※1</sup>①～④については令和元年6月19日公布の航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律にて追加された内容。令和元年9月18日に施行。

＜飛行の方法＞

- ⑤ 日中（日出から日没まで）に飛行させること
- ⑥ 目視内（直接肉眼）範囲内で無人航空機とその周囲を常時監視して飛行させること
- ⑦ 第三者又は第三者の物件との間に距離（30m）を保って飛行させること
- ⑧ 祭礼、縁日など多数の人が集まる催し場所の上空で飛行させないこと
- ⑨ 爆発物など危険物を輸送しないこと
- ⑩ 無人航空機から物を投下しないこと

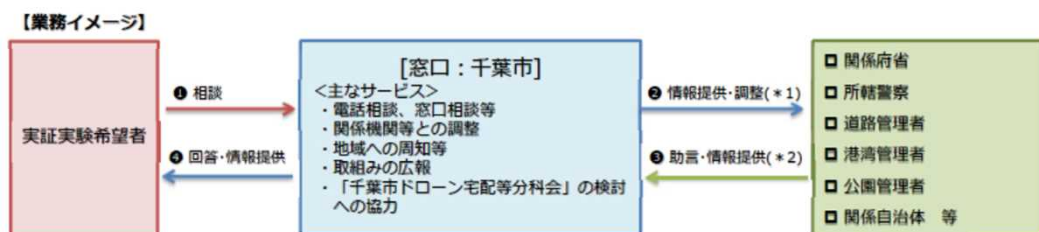


# 航空法以外の申請手続きの一元化について

- 航空法に基づく許可・承認は、地上の人又は物件の安全の確保等を目的とした制度
- その他の法律、条例や施設管理者への申請については、それぞれの目的のもと、それぞれの主体において手続きを実施
- 様々な申請に係る相談を受け付けるワンストップセンターについては、現行の国家戦略法に基づき、国としても自治体とともに設置主体となって対応しているところ(千葉市、北九州市、福岡市、仙台市)

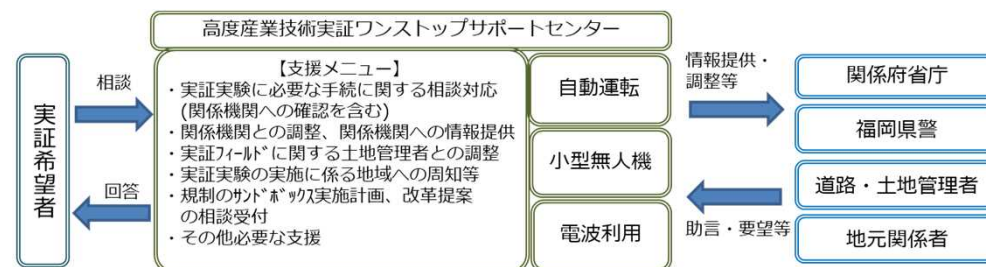
## ○ ワンストップセンターの概要

### ● 千葉市



(\*1) 必要に応じて関係府省等を集めた説明等の場を設定  
 (\*2) 必要に応じて実証実験希望者と関係府省等とで個別に調整  
 ※ 許可等の手続きが必要な場合、所管省庁等に直接申請

### ● 北九州市



### ● 仙台市



### ● 福岡市



# 無人航空機の飛行許可承認手続きと合理化について

- 無人航空機の飛行の許可承認にあたっては、飛行の安全性を確保するため、「①機体の機能・性能」、「②操縦士の技量」、「③運航にあたっての安全対策」が、航空局長通達（飛行に関する許可承認の審査要領）に適合していることを確認
- 具体の安全基準、手続きに必要な書類等は通達で定めHP等で広く周知（標準処理期間：10営業日）
- 申請手続きに係る負担を軽減するため、事前の機体確認やオンラインサービスの提供などの取組を実施

## 1. 個別の分野毎の手続きについての簡素化

### ①機体の安全性



#### 必要な手続き

機能・性能が基準に適合していることを証する資料を作成し提出

#### 簡素化：HP掲載機体使用で審査省略

（ 予め審査した機体を航空局HPに掲載し、それと同一の機体を使用する場合は審査を省略 ）

### ②操縦士の技量



#### 必要な手続き

操縦士の技量が基準に適合していることを示す書類を作成し提出

#### 簡素化：HP掲載スクール利用で審査省略

（ 予め講習能力を確認した講習団体を航空局HPに掲載し、当該団体による技能証明を示すことで審査を省略 ）

### ③飛行の安全体制



#### 必要な手続き

補助者の配置や緊急時の対応など安全対策を「飛行マニュアル」に記載し提出

#### 簡素化：HP掲載マニュアル使用で審査省略

（ 標準的な飛行マニュアルを航空局HPに掲載し、それを使用する場合は飛行マニュアルの添付を省略 ）

## 2. 全体的な手続きの簡素化

### ①オンラインサービス(DIPS)の提供

- ・オンラインサービスによる許可承認申請手続きを実施
- ・質問(10)に答えることで申請書類が作成でき、かつ、全ての手続きにおいて書面が不要とするなど、大幅に利便を向上



(DIPS利用率 9割)

### ②包括許可承認の実施

- ・高度な安全対策が必要としない業務目的での飛行の場合は、最大で1年間有効な包括許可承認を行うことで、飛行毎の申請手続きが不要
- ・また、催し場所上空の飛行など一部の飛行を除き、飛行経路を特定しない飛行許可を行うことで、一層の簡略化を実現



現在の審査要領では、申請者の負担軽減の観点から、リスクレベルに応じた**具体的な安全確保措置や危害軽減策の例示**を行っており、この例示により、手続きの短縮につながっている。

## (例) 人口集中地区における橋梁のインフラ点検時



### < (抜粋) 無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領 >

- イ) 飛行させようとする空域を限定させる機能を有すること。  
当該機能の例は、以下のとおり。
- ・**飛行範囲を制限する機能** (ジオ・フェンス機能)
  - ・**飛行範囲を制限する係留装置**を有していること 等
- ウ) 第三者及び物件に**接触した際の危害を軽減する構造**を有すること。  
当該構造の例は、以下のとおり。
- ・**プロペラガード**
  - ・衝突した際の**衝撃を緩和する素材の使用**又は**カバーの装着** 等



今後も、技術開発水準／成熟度に考慮した**安全確保措置や危害軽減策の例示等を充実**させ、申請者のさらなる負担軽減に努める。

# (参考)速やかに対応すべき課題について

- 機体の墜落や所在不明等の事案が発生しているところ、墜落等により所有者等から機体が分離した場合、我が国においては所有者情報と機体情報を登録し、機体に個別の番号を付与させる制度がないため、その飛行が不適切な事案であったとしても機体の所有者等を特定することができない。
- また、今後より一層の利活用の拡大に伴い、安全上必要な措置を所有者等に講じさせる必要が生じた場合にも、無人航空機の機体情報と所有者等を把握する手段がないため、適切な対策をとることができない。

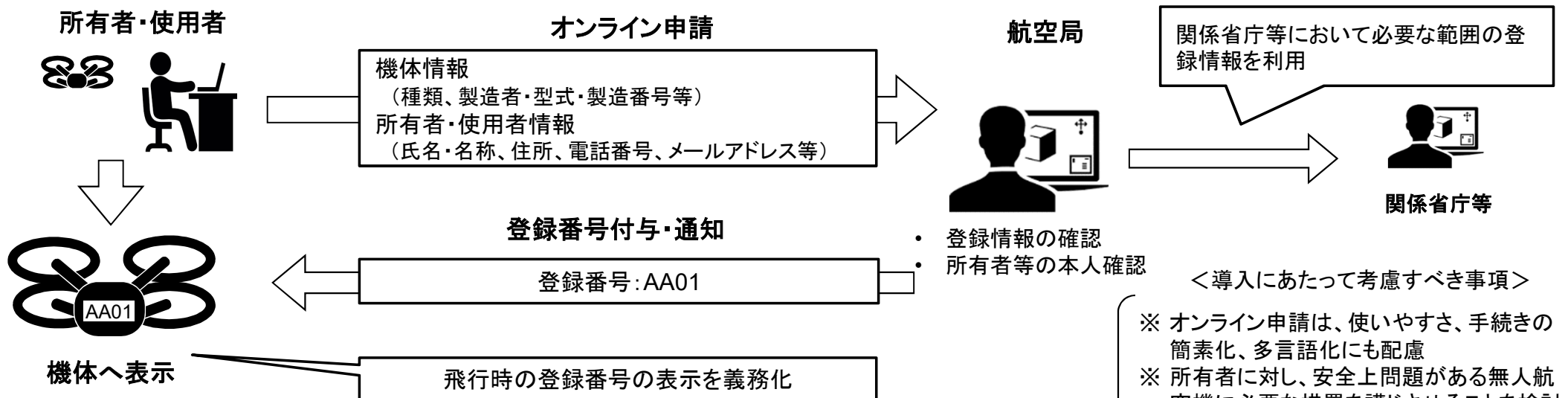
	平成28年度	平成30年度
航空局に報告のあった事故等	55件	79件
航空法違反で検挙された事案	36件	82件



安全を損なう飛行や不適切な飛行事案があった場合に適切に対処するためには、無人航空機の所有者等を把握するための制度の速やかな創設が必要

## 所有者等の把握のための制度イメージ

- 機体墜落時等の所有者の把握、安全上の措置を所有者等に講じさせる等の必要性に鑑み、**早期に登録制度を創設**



※ 機体に直接記載又は貼付(技術開発の状況を踏まえリモートIDによる表示を規定)