

過去の規制改革実施計画事項

内閣府 規制改革推進室
令和7年11月6日

2. 無人航空機（ドローン）の事業化に向けた環境整備

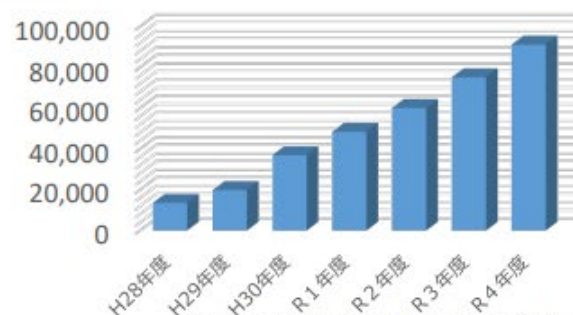
○人口減少等、進行する様々な社会問題を解決するため、地域における生活物資の円滑な配送等、ドローンの社会実装・事業化の早期実現が急務。

→事業コストを大幅に減少させる「レベル3.5飛行」新設、飛行申請に対する許可・承認の短縮化等を行う。

現行制度による課題

- 日本の生産年齢人口は2020年からの30年間で約3割(約2,000万人)が減少。
- 産業別では、例えば運輸・郵便分野では21万人の人手不足が発生すると推計。
【出典】パーソル総合研究所・中央大学「労働市場の未来推計 2030」
- ドローンの飛行申請件数は右肩上がりで、令和4年度は9万件を超える。
- 一方、例えばレベル3(無人地帯における目視外飛行)においては、道路や鉄道等の横断時に求められる立入管理措置など、事業化を阻む各種規制が存在するため、**ドローンを活用した事業はごくわずか**。

参考1 飛行に係る許可承認申請件数(年度別)



【出典】国土交通省HP掲載資料を基に事務局作成

参考2 レベル3.5飛行の先行事例

- 12月上旬、初の「レベル3.5」飛行が北海道上士幌町で実施。
- フードデリバリー(下図)及び個人宅への新聞配達が行われた。



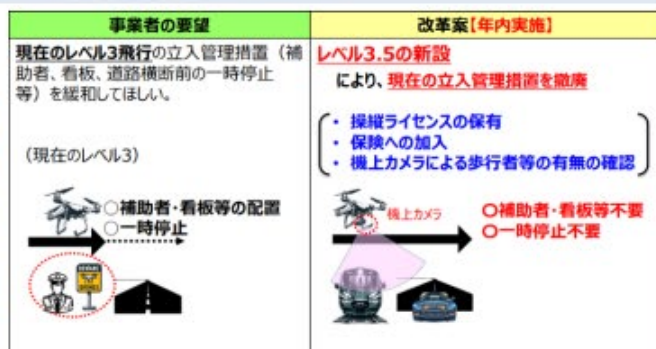
【出典】国交省HP/(株)NEXT DELIVERY HP

規制改革の効果

ドローンの社会実装及び事業化

規制改革の方向性

- 一定条件を満たすことで、立入管理措置なく道路等の上空横断が可能な「**レベル3.5飛行**」制度を新設。【措置済み】
- 効率的な型式認証取得を実現し、5機種以上の型式認証を目指す。【令和5年度措置】
- 許可・承認手続の短縮化、ドローン情報基盤システムの改修等の実施。
【令和5年度結論、令和6年度措置】
- 農業散布を行う場合の通報の包括化等、飛行通報計画に関する運用改善の検討。
【令和5年度以降継続的に措置】
- KGI・KPIの設定、ドローンに利用可能な無線LAN用周波数帯の拡大、G空間情報の利活用促進。
【令和5年度以降継続的に措置】



【出典】第1回スタートアップ・投資WG(令和5年11月17日)資料6

3. 無人航空機（ドローン）の事業化に向けた環境整備

- 2024年1月の能登半島地震を受け、災害時の迅速な初動対応を実現するため、ドローンを活用した現地調査や物資輸送等を推進すべき。
→ 災害等の緊急時における航空法の特例の明確化や、「地域防災計画」の災害対策手段にドローンの活用を位置付ける要請等を行う。

※ その他、平時からのドローンの活用促進のため、「レベル3.5飛行」制度の新設や、飛行申請に対する許可・承認の短縮化等も併せて実施。

現行制度による課題

※ 災害時における課題に限る。

- 災害等の緊急時に、ドローンの飛行禁止空域及び飛行許可や承認等に関する規定が適用されないことになる特例（航空法第132条の92に規定）が存在するが、この特例にどのようなドローンの「使用目的」が当てはまるかが不明瞭。
- そのため、この特例に基づき、食品の輸送や住民避難後の住宅監視を行うことができるのか、関係者の解釈にズレが生じるなど実施に時間を要し、場合によっては上記の使用目的でのドローンの活用を断念してしまうことがあった。
- その他、ドローン事業者と自治体による事前の災害協定等の取り決め締結や、平時からの運航を通じた、地域住民等の社会受容性の確保など、災害時におけるドローンを活用した初動対応の迅速化の実現に向けた課題が明らかになった。

規制改革の方向性

- 災害時における「ドローンによる医薬品配送ガイドライン」の取扱いを明確化。【措置済み】
- 災害等の緊急時における航空法の特例に、食品等の物資輸送や危険なエリアでの調査・点検、住民避難後の住宅監視といったドローンの使用目的が当てはまることを明確化。【令和6年措置】
- 各都道府県に対し、各都道府県及び市町村の「地域防災計画」に、災害対策手段としてドローンを活用した現地調査や物資輸送等を位置付けることを要請する通知を发出。【令和6年措置】

※ その他、平時からのドローンの活用促進のため、「レベル3.5飛行」制度の新設や、飛行申請に対する許可・承認の短縮化等も併せて実施。

規制改革の効果

- ① 平時におけるドローンの「事業化」を促進
- ② 災害時におけるドローンの一層の活用を促進

参考 能登半島地震におけるドローンの活用例とその課題

- ・能登半島地震においては、現地調査で90件以上、物資輸送で10件以上など、ドローンが多くの目的で活用された。
- ・他方、航空法特例の不明確さ等から、輸送開始が災害発生から1週間経過後（1月8日）になるなどの課題も。



【出典】(一社)日本UAS産業振興協議会(JUIDA)提供

無人航空機（ドローン）の更なる活用・普及に向けた環境整備

平時のみならず災害時も含めたドローンの更なる活用及び新規開発を促進し、社会実装を図るため、ドローンのレベル3.5飛行について、AIによる人や障害物等の自動検知の推進を含め、一人の操縦者による多数機同時運航を行うための要件（飛行可能な機体数、機体の機能及び性能等）を段階的にガイドライン等を策定して明確化。

現行制度による課題

- 規制改革推進会議における議論を踏まえ、ドローンのレベル3.5飛行※1が創設（令和5年12月）され、飛行申請の許可・承認手続のオンライン化（令和6年12月）が実現。平時のみならず、災害時も含め※2活用拡大が期待。
 - ※1 山間部や離島など無人地帯における、機上カメラの活用等による立入管理措置なしでの目視外飛行。航空法の通達改正により措置。国土交通省による許可・承認実績は令和6年度末時点で196件。
 - ※2 令和6年能登半島地震でも、ドローンによる被災、倒壊建物内部の状況の調査や孤立地域へ物資輸送等が実施された。
- 一方で、運航の効率化や事業採算性の向上に資する一人の操縦者による複数のドローンの同時運航（多数機同時運航）に求められる安全要件等は特段定められておらず、現状は、各事業者が独自に安全対策を講じた上で実証的に実施している状況に過ぎない※3。
 - ※3 欧米や豪州等では商業目的で既に実施している例がある。

規制改革の方向性

- 国土交通省は、ドローンの多数機同時運航を航空法（昭和27年法律第231号）の体系下で実現するための具体的な要件（飛行可能な機体数、機体の機能及び性能、運航事業者に求められる体制、操縦者に求められる技能等）について、安全運航の確保と幅広い事業者の参入による社会実装の推進とのバランスに考慮しつつ、新技術の導入状況を加味した検討を行い、所要のガイドライン等を策定する。**【措置済み】**
- 国土交通省は、①高度な自動操縦やシステムでの常時監視を前提とした本格的な多数機同時運航のルールの整備（上記事項の更新のほか、事故時の責任制度、運航時におけるAIによる人・障害物等の自動検知の推進を含む。）、②小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会で示された「空の産業革命に向けたロードマップ」に規定される多様な機体が混在する飛行場所の空域を指定し飛行前から飛行後まで一貫した交通管理を行うUTMステップ3の早期導入について、今後のドローンの社会実装や技術開発等の状況も踏まえつつ、関係者とスケジュールを検討し、当該内容に沿って所要の措置を講ずる。**【令和7年度以降継続的に措置】**

参考1 多数機同時運航を試験的に実施している様子



【出典】株式会社エアロネクスト / 株式会社NEXT DELIVERY

参考2 AIによる自動検知のイメージ



【出典】株式会社エアロネクスト / 株式会社NEXT DELIVERY