

## 論点に対する回答

省 庁 名	国土交通省
論 点	<p>以下の①～⑤の論点について、それぞれ下記回答欄にご回答ください。</p> <p>① ドローンの飛行申請手続について、DIPS（ドローン情報基盤システム）での申請に加え、申請先が多岐に渡るところ、関係府省・自治体などへの申請手続を一元的に受付・差配するワンストップセンターの設立及びシステム開発を求める声があるが、事業者等申請者の負担軽減の観点から、貴省としての考えをお聞かせ願いたい。</p> <p>② 現行制度において屋内外に係る定義がなく、煙突等の一面が開放された構造の建物においては、ドローンの飛行許可申請が必要という指摘があるが、この認識は正しいか。正しい場合、飛行目的（点検業務等）の制限等一定条件下で航空法の適用除外とする又は申請手続を簡素化するなどの対応を図ることはできないのか。</p> <p>③ プロペラゲージやパラシュート等、安全性を高める措置を施すことにより重量が 200 g を超えた機体については、一定の重量までは航空法の適用除外とする又は申請手続を簡素化するなどの対応を図ることはできないのか。</p> <p>④ ワイヤー等で係留することにより飛行可能な空間が限られる場合は航空法の適用除外とする又は申請手続を簡素化するなどの対応を図ることはできないのか。</p> <p>⑤ 向きを 360 度変えることのできるカメラを搭載するなど、操縦者がリアルタイムに周囲の状況を把握できる場合等においては、目視外を一部含む飛行であっても目視外飛行の承認申請を不要とするなど、事業者の負担を軽減するような措置が図れないか。</p>
<p><b>【回 答】</b></p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ DIPS（ドローン情報基盤システム）は、インターネットを利用して、航空法に基づく無人航空機の飛行に関する許可・承認申請や各種報告等を行うことができるシステム。誰でも利用可能でシステム利用料は不要であり、H30 年 4 月から運用を開始し、24 時間 365 日申請が可能となり、ユーザの利便性が向上したと考えている。</li> <li>・ 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である一方で、その他の法律、条例による規制や管理者等による許可等はそれぞれの目</li> </ul>	

的のもと、それぞれの主体において手続きを実施しているところ。

- ・ 様々な申請手続きに係る相談を一元的に受け付けるワンストップセンターについては、現行の国家戦略特区法第三十七条の七において措置されている。
- ・ 航空局としても、同規定に基づいて、これまで千葉市、北九州市、福岡市、仙台市がワンストップセンターを設立し、国としても設置主体となって対応しているところ、他の自治体においても設置を検討していると伺っており、随時特区を活用したワンストップセンターの設立が拡大していくものと考えている。
- ・ また、特区を超えた関係府省・自治体などへの申請手続きを一元的に受付・差配するワンストップセンターの設立及びシステム開発に関するご提言については、航空法の手続きはその他の法令・条例等に基づく手続きの中の一つに過ぎず、費用対効果等を含め、省庁・自治体等をまたいで全体として進めるべき課題であるため、政府全体のドローン政策として進めていく必要がある。

②

- ・ 制度開始当初から、通達「無人航空機に係る規制の運用における解釈について」において、「建物内等の屋内での飛行については航空法が適用されない」ことに加え、「網等の四方・上部が囲まれた空間等については屋内と扱う」旨を定め、航空局 HP 等で周知している。
- ・ ご指摘の上面が空いている煙突内部での飛行についても、ドローンの特性上、機体に異常が発生した場合、垂直方向に急上昇した後に落下するケースも想定され、人口集中地区などで飛行させる場合は航空法の許可承認が必要と考えている。
- ・ また、申請手続きについては、オンラインサービスの提供、標準的な飛行マニュアルの提供、航空局 HP 掲載する機体や講習団体を受講した操縦士の場合に審査省略するなど簡素化に向けた取り組みを行うとともに、ご指摘の業務目的で使用するような場合は、最大1年間の包括許可を可能とすることで飛行毎の申請手続きを不要とするなどの取り組みを行っている。

③

- ・ 申請手続きの簡素化のため、国土交通省が予め実機確認により審査要領の基準に適合することを確認した無人航空機（ホームページ掲載無人航空機）については、許可承認申請時に添付資料の一部を省略できる仕組みとしており、現行の手続きにおいても既に申請手続きの簡素化の対応を行っている。
- ・ なお、現行制度においては、重量（機体本体の重量とバッテリーの重量の合計）が200g未満のものは航空法の適用対象外としており、200g未満の機体に取り外し可能な付属品（例えば、プロペラゲージやパラシュート等）を装備して200g以上となった場合においても航空法の適用対象外としている。

④

- ・ ワイヤーによる係留により飛行の範囲や高さを制限する場合においても、そのワイ

ヤーの技術的要素は様々であり、例えば、ワイヤーの長さや強度、係留の位置等が適切でなければ、特に周辺の人や物件の安全性が確保できないことから、個々の申請においてその他の安全対策も含め総合的に安全性を審査することとしている。

⑤

- ・ 操縦者が肉眼で無人航空機を視認せず飛行させる場合は、無人航空機の挙動、飛行経路周辺の状況、経路下の第三者の有無等の通常操縦者が肉眼で行うものを、カメラや補助者等の代替の方法で行う必要がある、地上の人や有人機等の安全を確保するためには、その代替方法が適切であるか(カメラの性能、電波干渉、補助者の配置等)について確認する必要があるため、ご指摘の飛行についても承認申請は必要である。
- ・ ただし、目視外飛行の申請手続きについては、業務目的の場合には1年間の包括許可を可能とし飛行毎の申請手続きを省略するなどの措置を行っているところ。