

(参考)許可申請書類、経営事項審査申請書類等の簡素化・電子申請化

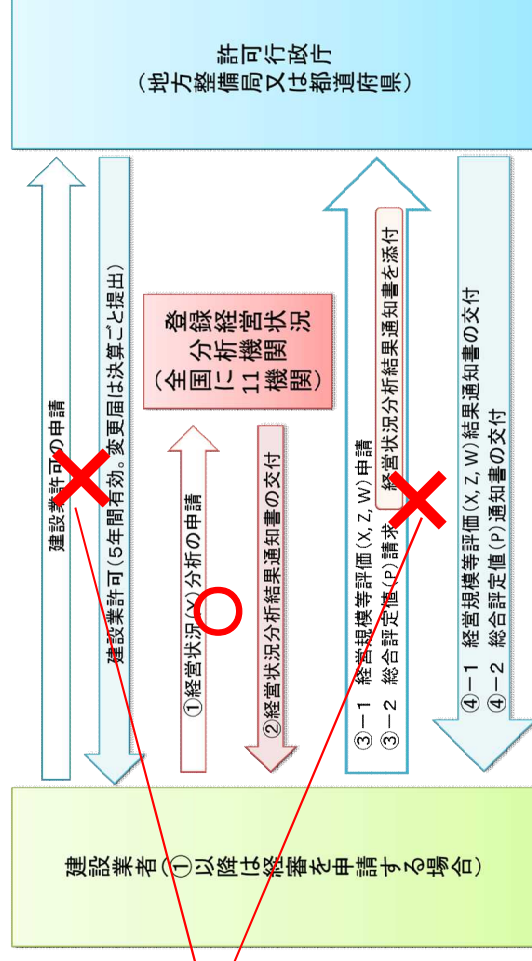
＜施策の概要＞

- 建設業許可、経営事項審査の申請に係る一部の書類について、その準備や審査が申請者、許可行政庁の双方にとって過大な負担となっているとの指摘があることを踏まえ、申請書類等を簡素化するとともに、将来的には電子申請化を図る。
- 書類の簡素化にあたっては、必要な審査精度を保てるよう、提出書類に関する事後チェック体制の強化、虚偽申請発覚時の処分の厳格化等についても併せて措置する。

○建設業許可申請、経営事項審査申請の電子化

- ・現行、書面での申請が行われている手続の電子化
- ・申請データの電子的な確認(審査負担を軽減)
- ・により、建設企業・許可行政庁の双方の事務を効率化(生産性の向上)

【現在の電子申請の整備状況】



※ 同時に、虚偽申請等への不正への対応を厳格化

○建設業許可申請書類、経営事項審査申請書類の簡素化

建設業許可や経営等の申請時に添付する確認書類を簡素化(生産性の向上)

(参考)行政手続部会取りまとめ～行政手続コストの削減に向けて～(平成29年3月29日)(抜粋)

- 行政手続簡素化の3原則
 1. 行政手続の電子化の徹底
 2. 同じ情報は一度だけの原則
 3. 書式・様式の統一
- 重点分野と削減目標
 1. 重点分野
 - 「営業の許可・認可に係る手続」等について削減目標達成のための計画を策定
 2. 削減目標
 - 行政手続コスト(事業者の作業時間)を3年以内に20%削減

地方からの提案に対する回答 ～無人航空機（ドローン）について～

平成30年8月7日
国土交通省 航空局

地方公共団体が求める措置

地方公共団体が災害時等に飛行させることを目的に行う無人航空機の飛行訓練については、人口集中地区でもフェンス等で囲まれた場所で、安全を確保し、かつ無人航空機の飛行状況及び周囲の気象状況等を常に監視でき、補助者の立ち合いがあった場合に限り、許可を不要とすること。

また、災害時の飛行を目的とする無人航空機の飛行訓練に係る許可・承認については、必要な飛行時間の実績を短くすること。

提出している回答

2 航空法第132条の3の規定において、公的機関等が**捜索・救難などのために**無人航空機を飛行する場合に国土交通大臣の許可・承認が不要としているが、これは、**人命又は財産の保護の観点から緊急性がある場合には、許可・承認に係る手続きを行う暇が無いこと**に鑑み、特例として適用除外とするものである。公的機関であっても無人航空機による事故等が発生させていることを踏まえれば、いたずらに特例の対象を拡大することは不適當であり、訓練など緊急性のないものについては、許可・承認の手続きにおいて安全性を確認する必要がある。

しかしながら、人口集中地区上空における飛行等の許可・承認が必要な場合にあっても、例えばあらかじめ決まった場所において**訓練などの同様の飛行を行う場合には1年間の包括許可・承認を行ったり、操縦者に10時間以上の飛行経験がなくとも10時間以上の飛行経験を有した監督者の下で飛行を行うこと等**を条件として許可・承認を行うなど、安全性の確保を前提に**柔軟な対応を実施しており、既にその実績もある。**

したがって、今回御提案いただいた趣旨については、個別に御相談いただければ**現行制度下においても対応可能である。**

現行の基準の内容

人口集中地区において無人航空機を飛行させる場合、無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領において、「飛行を予定している無人航空機の種類（飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船のいずれか）別に、10時間以上の飛行経験を有すること。」という基準が存在するが、当該審査要領 4. に基づく総合的な判断により、飛行経験が10時間未満の者であっても、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれる恐れがないと認められることから、許可・承認をした例が多数存在する。

（飛行経験が10時間未満の者で許可・承認を行った主な例：飛行訓練時）

【許可等の理由】

無人航空機の操縦時間が10時間未満の者であっても、必要な知識を有した上で、四方がネットで囲まれている敷地においてジオフェンス機能を設定し、飛行範囲の制限が行われている中で、十分な飛行経験を有する者の監督の下で飛行させることとなっていることから、飛行の許可・承認を行った。

【許可等の理由】

無人航空機の操縦時間が10時間未満の者であっても、必要な知識を有した上で、当該者の管理する敷地内において第三者の立入制限がされており、かつ、ジオフェンス機能の設定を行うことで飛行範囲の制限が行われており、十分な飛行経験を有する監督者の下で飛行させていることから、飛行の許可・承認を行った。

【許可等の理由】

無人航空機の操縦時間が10時間未満の者であっても、機体をロープで係留し、十分な飛行経験を持つ監督者の下で飛行させており、補助者を配置して注意喚起をすることにより、飛行範囲内に第三者が立ち入らないようにしていることから、飛行の許可・承認を行った。

【許可等の理由】

無人航空機の操縦時間が10時間未満の者であっても、必要な知識を有した上で、ケージ等で異常飛行等を防止し、十分な飛行経験を持つ操縦者と2名体制で運用していることから、飛行の許可・承認を行った。

(参考)航空法及び航空法施行規則(抜粋)

○航空法(昭和27年法律第231号)

(飛行の禁止空域)

第百三十二条 何人も、次に掲げる空域においては、無人航空機を飛行させてはならない。ただし、国土交通大臣がその飛行により航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないと認めて許可した場合においては、この限りでない。

一 無人航空機の飛行により航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがあるものとして国土交通省令で定める空域

二 前号に掲げる空域以外の空域であつて、国土交通省令で定める人又は家屋の密集している地域の上空

(捜索、救助等の特例)

第百三十二条の三 前二条の規定は、都道府県警察その他の国土交通省令で定める者が航空機の事故その他の事故に際し捜索、救助その他の緊急性があるものとして国土交通省令で定める目的のために行う無人航空機の飛行については、適用しない。

○航空法施行規則(昭和27年運輸省令第56号)

(飛行の禁止空域)

第二百三十六条の二 法第百三十二条の国土交通省令で定める人又は家屋の密集している地域は、国土交通大臣が告示で定める年の国勢調査の結果による人口集中地区(地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないものとして国土交通大臣が告示で定める区域を除く。)とする。

(捜索又は救助の特例)

第二百三十六条の七 法第百三十二条の三の国土交通省令で定める者は、国若しくは地方公共団体又はこれらの者の依頼により捜索若しくは救助を行う者とする。

第二百三十六条の八 法第百三十二条の三の国土交通省令で定める目的は、捜索又は救助とする。

4. 許可等に係る基本的な基準

受けようとする許可等の事項にかかわらず、次に掲げる基本的な基準に適合すること。ただし、無人航空機の機能及び性能、無人航空機を飛行させる者の飛行経歴等、安全を確保するために必要な体制等とあわせて総合的に判断し、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないと認められる場合は、この限りでない。

4-2 無人航空機の飛行経歴並びに無人航空機を飛行させるために必要な知識及び能力
無人航空機を飛行させる者の飛行経歴、知識及び能力について、次に掲げる基準に適合すること。

(1) 飛行を予定している無人航空機の種類(飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船のいずれか)別に、10時間以上の飛行経歴を有すること。

4-5. 飛行形態に応じた追加基準

法第132条各号に掲げる空域での飛行及び法第132条の2各号に掲げる方法によらない飛行を行う場合は、「4. 許可等に係る基本的な基準」に加え、それぞれ次に掲げる追加基準にも適合すること。飛行形態により複数の事項に係る許可等を要する場合には、原則それらの事項に係る全ての追加基準に適合すること。

5-2 人又は家屋の密集している地域の上空における飛行を行う場合は、次に掲げる基準に適合すること。ただし、無人航空機の機能及び性能、無人航空機を飛行させる者の飛行経歴等、安全を確保するために必要な体制等とあわせて総合的に判断し、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないと認められる場合は、この限りでない。(法第132条第2号関係)

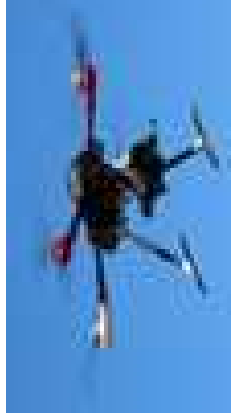
背景

- 昨今、無人航空機が急速に普及しており、撮影や農薬散布、インフラ点検などの分野で利用が広がっている。
- 今後、様々な分野で活用されることで、新たな産業・サービスの創出や国民生活の利便や質の向上に資することが期待される。
- 一方、落下事案が発生するなど、安全面における課題に直面。

平成27年9月11日 無人航空機の飛行の安全確保の基本的なルールとなる「航空法の一部を改正する法律」公布（同年12月10日 施行）

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）。



ドローン（マルチコプター）



農薬散布用ヘリコプター



ラジコン機

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、国土交通大臣の許可※を受けなければ、無人航空機を飛行させてはならない。

※安全確保措置をとる場合、飛行を許可

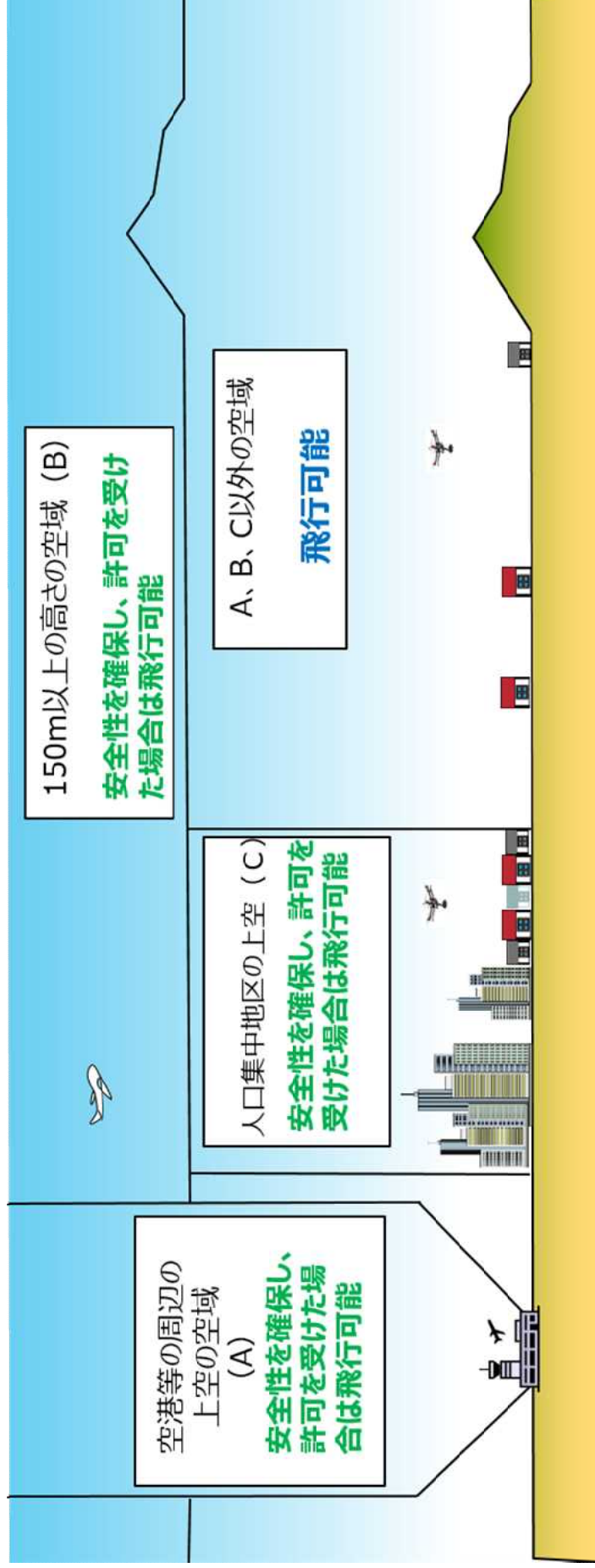
○ 航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれのある空域

(A) 空港等の周辺の上空の空域【下図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】



(空域の形状はイメージ)

(参考) 改正航空法について③

飛行の方法等

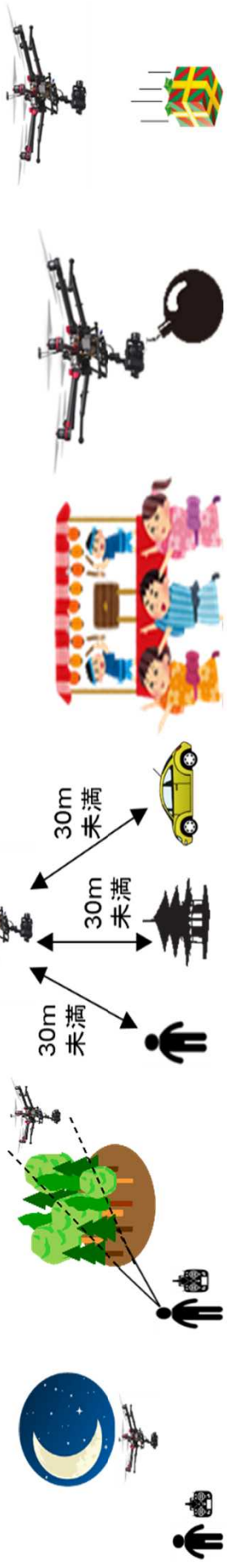
(2) 無人航空機の飛行の方法

無人航空機を飛行させる際は、国土交通大臣の承認※を受けた場合を除いて、以下の方法により飛行させなければならない。

※安全確保措置をとる場合、より柔軟な飛行を承認

- 日中（日出から日没まで）に飛行させること
- 目視（直接肉眼による）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
- 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
- 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
- 爆発物など危険物を輸送しないこと
- 無人航空機から物を投下しないこと

<承認が必要となる飛行の方法>



(夜間飛行) (目視外飛行) (30m 未満の飛行) (イベント上空飛行) (危険物輸送) (物件投下)

(3) その他

- 事故や災害時の国・地方公共団体等による捜索・救助のための場合は、(1) (2) を適用除外とする。
- (1) (2) に違反した場合には、50万円以下の罰金を科す。