

航空法問題 Ver.5.0



Tokyo Drone Academy main campus

問題 1

緊急用務空域について、最も適切なものを1つ選べ。

- ① 重量が100グラム未満であれば緊急用務空域でも許可なく飛行できる。
- ② 国土交通省は、緊急用務を行う航空機の飛行が想定される場合、その都度「緊急用務空域」を指定する。
- ③ 緊急用務空域は航空法で予め指定されている場所である。

正解と解説

②

「緊急用務空域」は、災害等の規模に応じて緊急用務を行う航空機の飛行が想定される場合、国土交通省がその都度指定する空域です。

この空域では、無人航空機の飛行が原則として禁止されています。

重量100グラム未満の模型航空機も飛行禁止の対象となります。

無人航空機の操縦者は、飛行を開始する前に当該空域が緊急用務空域に該当するか否かを確認することが義務付けられています。

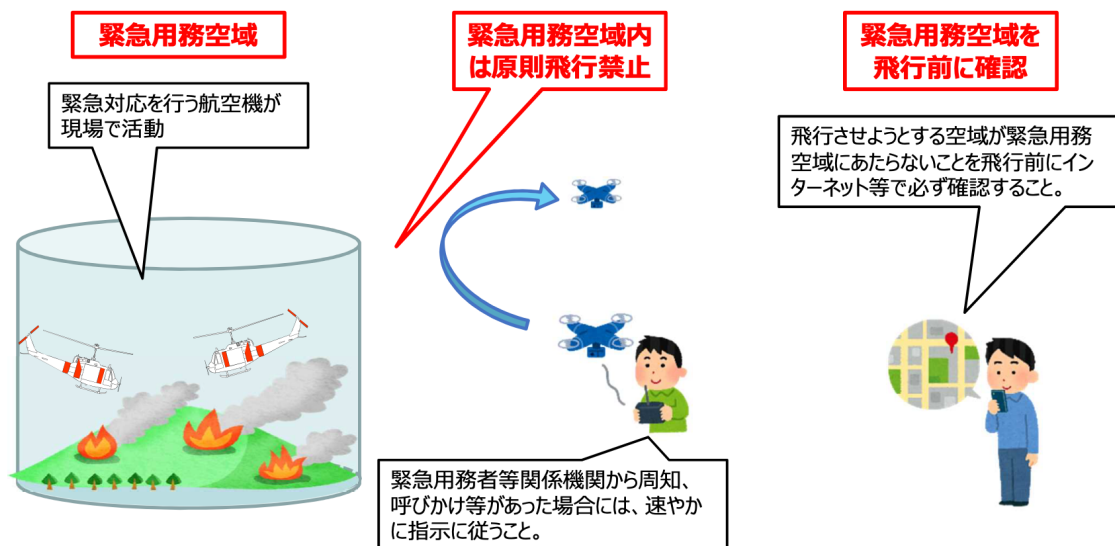


3-1.2 航空法に関する各論

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

1) 規制対象となる飛行の空域

b. 緊急用務空域 (2/2)



※ 空港周辺、150m以上の空域、DID（人口集中地区）上空等の飛行許可（包括許可含む。）があっても、緊急用務空域を飛行させることはできません。

出典：国土交通省ホームページ 無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の飛行のルール

令和7年度緊急用務空域 公示第6号

国土交通省

静岡県藤枝市で発生した林野火災について、以下のとおり国土交通大臣による航空法第132条の85による無人航空機の飛行禁止空域の指定を行いました。
なお、航空法第134条の3による航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為（風、気球等）の許可及び通報についても適用になります。

- 公示日時：令和8年1月20日 11時00分
- 公示管理者：国土交通省航空局
- 公示管理番号：令和7年度緊急用務空域 公示第6号
- 公示本文：次のとおり航空法第132条の85第1項第1号の規定により令和7年度緊急用務空域 公示第6号を指定する。
- A) 関係都道府県：静岡県（E項に詳述）
- B) 開始：令和8年1月20日 11時00分
- C) 終了：別途通知するまで
- D) 時間帯：日出 / 日没
- E) 区域：以下、A～D地点で示す地点で囲む範囲
（静岡県藤枝市、富士市、静岡市）
A地点（北緯35度00分49秒、東経138度10分48秒）
B地点（北緯35度01分15秒、東経138度14分36秒）
C地点（北緯34度58分28秒、東経138度15分24秒）
D地点（北緯34度57分45秒、東経138度11分33秒）
- F) 下限：地上
- G) 上限：地上から500m



問題 2

無人航空機のリモート ID機能について、正しいものを1つ選べ。

- ① リモート ID機能により発信される情報には、プライバシーの観点より、無人航空機の製造番号と登録記号のみが含まれている。
- ② リモートID機能により発信される情報は、1分に1回発信される。
- ③ リモートID 機能により発信される情報には、無人航空機の所有者や使用者の情報は含まれていない。

正解と解説

③

リモート ID機能は、無人航空機の識別情報を電波で遠隔発信するもので、この機能により発信される情報には、無人航空機の製造番号及び登録記号という静的情報、そして位置、速度、高度、時刻といった動的情報が含まれています。

ただし、所有者や使用者の情報は含まれません。

そして、この情報は1秒に1回以上発信されることが求められています。



3-1.2 航空法に関する各論

(1) 無人航空機の登録

6) リモートID機器の概要及び発信情報

リモート ID 機能は、識別情報を電波で遠隔発信するためのものであり（内蔵型と外付型がある）、当該機器は技術規格書に準拠して開発・製造される。

リモート ID 機能により発信される情報には、**静的情報**として無人航空機の製造番号及び登録記号、**動的情報**として位置、速度、高度、時刻などの情報が含まれており（所有者や使用者の情報は含まれない）、**1秒に1回以上発信**される。

Chapter 2 02 リモートID機器の発信情報

リモートIDには静的情報として無人航空機の製造番号および登録記号、動的情報として位置、速度、高度、時刻などの情報が含まれており、1秒に1回以上発信されます。所有者や使用者の情報は含まれません。



出典：国土交通省 無人航空機登録ハンドブック(2022年版)

問題 3

人口集中地区での飛行について、最も適切なものを1つ選べ。

- ① 人が住んでいないと判断できる場合は人口集中地区ではない。
- ② 人口集中地区かどうかは、平成27年度の国勢調査の結果に基づき判断される。
- ③ 人口集中地区でも工業専用地域での飛行については、人又は家屋の密集している地域の上空の飛行許可は不要である。

正解と解説

③

人口集中地区かどうかは、国勢調査の結果に基づき判断されますが、5年毎に変わりますので、平成27年度の国勢調査の結果ではありません。

また令和8年7月1日より、都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号の工業専用地域内の区域が「人又は家屋の密集している地域」から除かれました。

そのため、工業専用地域を飛行する場合、人口集中地区（DID）に該当する場所であっても「人又は家屋の密集している地域」の飛行許可は不要となります。

ただし、その他の9つの特定飛行（高度150 m以上や目視外飛行、30 m接近飛行など）該当する場合は、引き続き許可・承認が必要となります。



3-1.2 航空法に関する各論

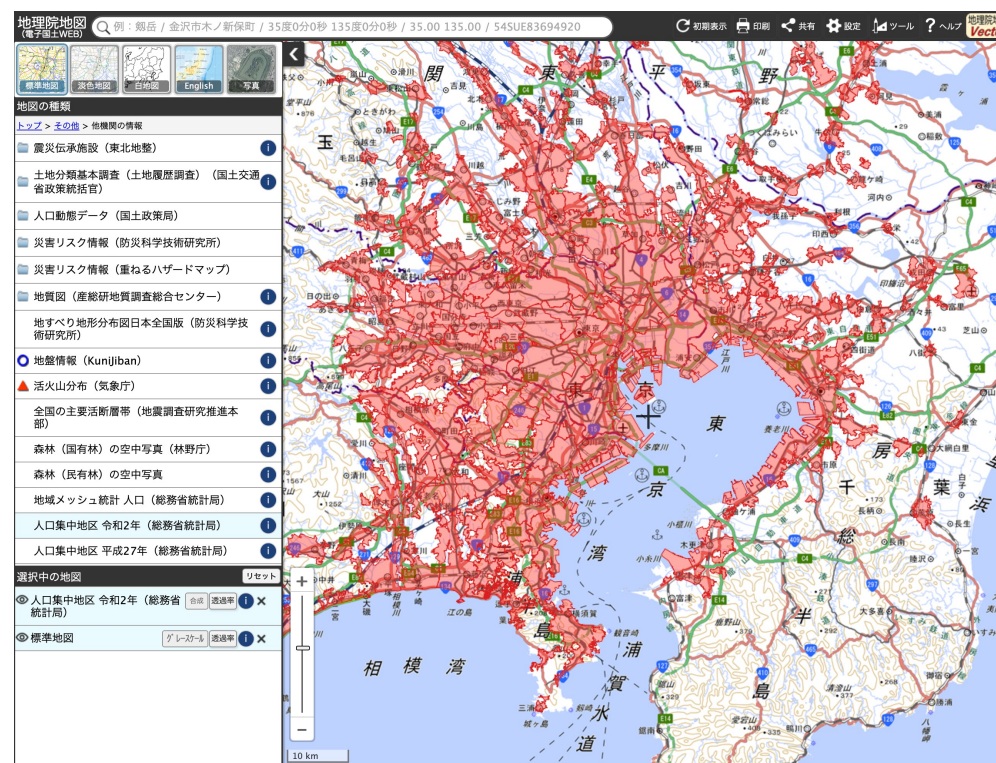
(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

1) 規制対象となる飛行の空域

d. 人口集中地区 (2/2)



- 人口集中地区（DID）の確認は、空港周辺の飛行禁止空域同様、国土地理院地図またはDIPSで確認できます。
- 2026年1月末時点では、平成27年と令和2年の国勢調査結果に基づくデータを選択して表示することができます。





概要：工業専用地域での飛行に係るDID規制対象外の追記（規制緩和措置）



Tokyo Drone Academy Main Campus

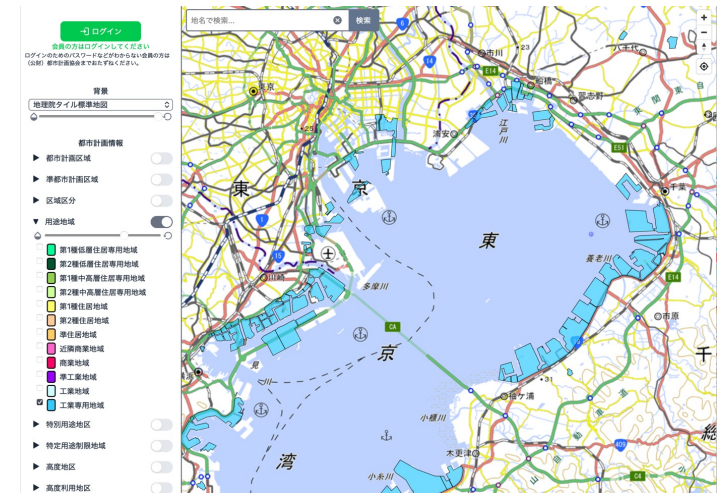
✓ d.人口集中地区に以下の文書が追加

「ただし、都市計画法第8条第1項第1号の工業専用地域内の区域において、無人航空機を飛行させる場合には、DIDに係る許可手続き等が不要である。」



- この規定は、DID内にある工業プラント施設での無人航空機による点検等を想定して追加された規定です。
- この規定を適用する場合であっても、夜間飛行や目視外飛行等を伴う場合は、別途飛行承認の取得が必要となる点に留意してください。

工業専用地域



問題 4

特定飛行のカテゴリーⅢ飛行について、最も正しいものを1つ選べ。

- ① カテゴリーⅢ飛行では、一等無人航空機操縦士の技能証明と第一種機体認証を受けた機体を用いることで、国交省の許可承認が不要となる。
- ② カテゴリーⅢ飛行では、一等無人航空機操縦士の技能証明と第一種機体認証を受けた機体がない場合でも、国土交通大臣の許可承認を受けることで飛行が可能となる。
- ③ カテゴリーⅢ飛行では、一等無人航空機操縦士の技能証明と第一種機体認証を受けた機体を用い、国土交通大臣の許可承認を受ける必要がある。

正解と解説

③

カテゴリーII飛行は最もリスクの高い飛行とされ、一等無人航空機操縦士の技能証明を受けた者が第一種機体認証を受けた無人航空機を飛行させることが求められます。

また、運航管理の方法について国土交通大臣の審査を受け、飛行の許可・承認を受けることにより飛行が可能となります。

これらの手続きはリスクを管理し、飛行の安全性を確保するためのものです。



3-1.1 航空法に関する一般知識

(2) 無人航空機の飛行に関する規制概要

3) 無人航空機の飛行形態の分類（カテゴリー I ～ III）

特定飛行：該当しない 飛行許可・承認手続き：不要	カテゴリー I	● 航空法上は特段の飛行許可・承認手続きが不要
特定飛行：該当する 飛行許可・承認手続き：必要	カテゴリー II	● 特定飛行のうち、第三者の上空を飛行しないように、無人航空機の飛行経路下において「立入管理措置」を講じた上で行う飛行 ● 一部のケースを除いて、航空法上の飛行許可・承認手続きが必要（詳細は後述）
	カテゴリー III	● 特定飛行のうち、カテゴリー II のような「立入管理措置」を講じずに行う飛行 (例：第三者の上空での飛行を伴うレベル4飛行)

国土交通省 無人航空機飛行許可・承認申請ポータルサイト掲載情報を基に加工



- ✓ 無人航空機の飛行形態については、リスクに応じた3つのカテゴリーに分類されます。
- ✓ リスクの高いものから、カテゴリー III、II、I となり、該当するカテゴリーに応じて手続きの要否が異なります。



3-1.1 航空法に関する一般知識

(2) 無人航空機の飛行に関する規制概要

技能証明 指定試験機関による試験の実施

一等無人航空機操縦者技能証明	有効期間3年
二等無人航空機操縦者技能証明	有効期間3年

機体認証 登録検査機関による検査の実施

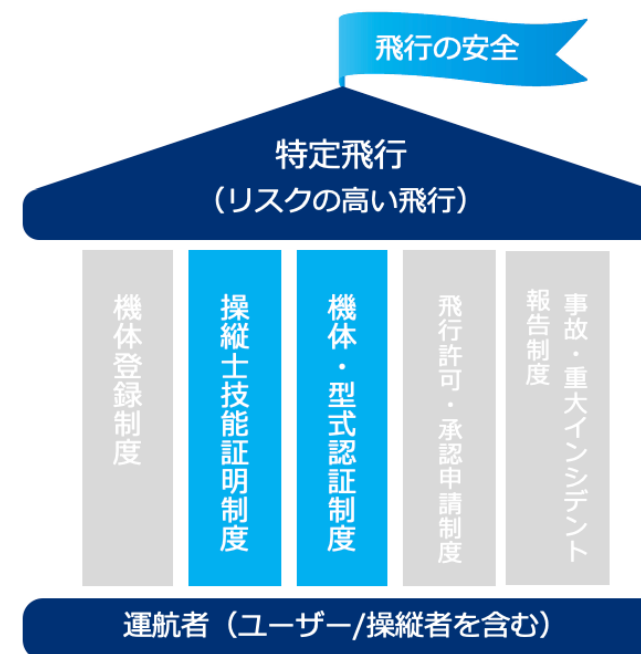
第一種機体認証機	有効期間1年
第二種機体認証機	有効期間3年

カテゴリー飛行実施要件

カテゴリー III	一等技能証明 + 第一種機体認証
カテゴリー II	二等技能証明 + 第二種機体認証



- ✓ 技能証明及び機体認証制度は、特定飛行の実施に伴い発生する可能性のある「**航空機の安全航行**」と「**地上の第三者及び物件に対する危害**」への影響を考慮し、飛行安全の確保を図るための制度の一部です。



問題 5

無人航空機による「物件の投下」について最も適切なものを1つ選べ。

- ① 物件の投下には、無人航空機を使って物件を設置する（置く）行為も含まれる。
- ② 物件の投下には、危険物に該当しない水の噴射も含まれる。
- ③ 自身の土地かつ周囲に第三者がいないことが明白である場合は、無人航空機からの物件投下を行う場合であっても航空局の承認は不要である。

正解と解説

②

物件の投下には、水や農薬等の液体や霧状のものの散布も含まれます。しかし、無人航空機を使って物件を設置する（置く）行為は、物件の投下には含まれません。

無人航空機の操縦者は、当該無人航空機から物件を投下させることが原則禁止されており、自身の土地であることや操縦者の裁量によって許可される行為ではありません。

3-1.2 航空法に関する各論



(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

2) 規制対象となる飛行の方法

f. 物件の投下 (1/2)

無人航空機の操縦者は、当該無人航空機から物件を投下させることが原則禁止されている。

物件の投下には、**水や農薬等の液体や霧状のものの散布も含まれる**。無人航空機を使って対象物件を地表等に落下させることなく地上の人員に受け渡す行為や、輸送した物件を地表に置く行為は、物件の**投下には含まれない**。

物件投下に該当



物件投下に該当しない



問題 6

無人航空機におけるアマチュア無線とFPVの使用について、適切ではないものを1つ選べ。

- ① 5GHz帯のアマチュア無線は、周波数割当計画、二次業務に割り当てられているため、一次業務の無線局（高速道路のETCシステム等）の付近での使用は避けるべきである。
- ② 金銭上の利益のためではなく、専ら個人的な興味により行う自己訓練、通信及び技術研究のためにアマチュア無線を使用する場合は、アマチュア無線技士の資格及びアマチュア無線局免許は不要となる。
- ③ アマチュア無線は金銭上の利益のためでなく、専ら個人的な興味により行う自己訓練、通信及び技術研究のための無線通信であり、無人航空機での使用にはアマチュア無線技士の資格及びアマチュア無線局免許が必要である。

正解と解説

②

アマチュア無線は、金銭上の利益のためでなく、専ら個人的な興味により行う自己訓練、通信及び技術研究のための無線通信です。

そのため、アマチュア無線を使用した無人航空機を、利益を目的とした仕事などの業務に利用することはできません。

また、アマチュア無線の利用にはアマチュア無線技士の資格及びアマチュア無線局免許が必要です。

一方、アマチュア無線によるFPV無人航空機では、無人航空機の操縦に2.4GHz帯の免許不要局を使用し、無人航空機からの画像伝送に5GHz帯のアマチュア無線局を使用することが多いです。

ただし、5GHz帯のアマチュア無線は周波数割当計画に、二次業務に割り当てられていますので、一次利用業務の無線局の運用に妨害を与えないように運用する必要があります。

問題 7

航空法における無人航空機の定義の一部である「重量が 100グラム以上のもの」について、正しいものを1つ選べ。

- ① 航空法では、無人航空機の重量は、無人航空機本体の重量を指している。
- ② 航空法では、無人航空機の重量は、無人航空機本体、バッテリー及び取り外し可能な付属品の全ての重量を含む。
- ③ 航空法では、無人航空機の重量は、無人航空機本体の重量及びバッテリーの重量の合計を指している。

正解と解説

③

航空法において、無人航空機の「重量」は、無人航空機本体の重量及びバッテリーの重量の合計を指しています。取り外し可能な付属品の重量は含まれていません。

3-1.1 航空法に関する一般知識



(1) 航空法における無人航空機の定義 (3/5)

②は「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」としているため、例えば、紙飛行機など遠隔操作又は自動操縦により制御できないものは、無人航空機には該当しない。

③の「重量」とは、無人航空機本体の重量及びバッテリーの重量の合計を指しており、バッテリー以外の取り外し可能な付属品の重量は含まない。なお、100グラム未満のものは、無人航空機ではなく、「**模型航空機**」に分類される。

重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律（平成 28 年法律第 9 号。以下「小型無人機等飛行禁止法」という。）において規制対象となる「**小型無人機**」については大きさや重さにかかわらず対象となり、100グラム未満のものも含まれる。



- 航空法体系上、「**模型航空機**」の定義はありませんが、実務（行政資料・運用）上は、重量 100g 未満の機体を模型航空機と称しています。
- 2015 年 12 月の航空法改正に伴い、機体重量 100g 以上のラジコン機も無人航空機に分類されています。

問題 8

無人航空機の「目視による常時監視」について不適切なものを1つ選べ。

- ① 操縦者が双眼鏡やモニター（FPVを含む）で行う監視は「目視による常時監視」に含まれない。
- ② 操縦者がモニターにより監視しているとき、補助者が肉眼で監視していれば「目視による常時監視」と言える。
- ③ 操縦者が眼鏡やコンタクトレンズを使用して行う監視は「目視による常時監視」に含まれる。

正解と解説

②

「目視による常時監視」は、操縦者が自分の目で無人航空機及びその周囲の状況を常に見て飛行させることを指します。双眼鏡やモニターによる監視や補助者による監視は含まれません。しかし、眼鏡やコンタクトレンズの使用は「目視」に含まれます。



3-1.2 航空法に関する各論

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

2) 規制対象となる飛行の方法

b. 目視による常時監視 (2/2)



参考情報

- ✓ 操縦者が、FPVゴーグルを装着して飛行する場合には、目視による常時監視とはならないため、「目視外飛行」扱いとなり、飛行承認を取得する必要があります。
- ✓ また、使用する電波の周波数帯が異なる為、別途総務省管轄の「電波法で規定される要件」を満たす必要があります。



問題 9

無人航空機に関する事故が発生した場合の措置について、適切ではないものを1つ選べ。

- ① 国土交通大臣に報告すべき事故には、関係者の所有する物件の破損も含まれる。
- ② 国土交通大臣に報告すべき事故には、操縦者自身の重傷も含まれる。
- ③ 国土交通大臣に報告すべき事故には、第三者の所有する物件への軽微な損傷も含まれる。

正解と解説

①

国土交通大臣に報告しなければならない事故として、無人航空機による人の死傷又は物件の損壊が挙げられます。

人の死傷に関しては操縦者、関係者、第三者に関わらず、重傷以上が対象となります。

物件の損壊に関しては第三者の所有物が対象となり、その損傷の規模や損害額を問わず全ての損傷が対象となります。

なお関係者の所有物の破損については事故の対象外です。



事故・重大インシデントに該当する事態



下記に該当する事態が発生した場合、国土交通大臣へ報告を行ってください

事故



無人航空機による人の死傷（重傷以上の場合）



第三者の所有する物件の損壊



航空機との衝突または接触

重大インシデント



無人航空機による人の負傷（軽傷の場合）



無人航空機の制御が不能となった事態



無人航空機が飛行中に発火した事態



航空機との衝突または接触のおそれがあったと認めた時



- 重大インシデントとは、事故には至っていないものの、事故に繋がる恐れがある事態（事故の一手手前の事象）をいいます。

問題 10

無人航空機登録制度の目的について、最も適切なものを1つ選べ。

- ① 事故発生時の所有者把握、事故原因の究明、安全問題のある機体登録の拒否を通じての安全確保。
- ② DIPSとの連携による飛行許可申請の手続きの負担軽減、迅速な許可承認書の発行。
- ③ 無人航空機の生産促進、競争力強化、無人航空機産業の国内市場拡大。

正解と解説

①

無人航空機登録制度の主な目的は、事故発生時の所有者把握、事故原因の究明、さらには安全問題のある機体登録の拒否を通じて、全体の航空の安全を確保することです。

これにより、無人航空機による不適切な飛行事案への対応が可能になり、無人航空機の利活用の増加を安全に促進できます。



3-1.2 航空法に関する各論

(1) 無人航空機の登録

1) 無人航空機登録制度の背景・目的

無人航空機による不適切な飛行事案への対応の必要性や無人航空機の利活用の増加に伴い、無人航空機の登録制度が創設された。その目的は、

- ① 事故発生時などにおける所有者把握
- ② 事故の原因究明など安全確保上必要な措置の実施
- ③ 安全上問題のある機体の登録を拒否し安全を確保することである。

2) 無人航空機登録制度の概要

全ての無人航空機（重量が100グラム未満の模型航空機は除く。）は、国の登録を受けたものでなければ、原則として航空の用に供することができない。

登録の有効期間は**3年**である。

登録記号を表示し、一部の例外を除き**リモート ID 機能**を備えなければならない。

問題 11

航空機の機長の出発前の義務について、正しいものを1つ選べ。

- ① 機長は出発前に、無人航空機の操縦者から提供される航空情報を確認する義務がある。
- ② 機長は出発前に、国土交通大臣から提供される航空情報を確認する義務がある。
- ③ 国土交通大臣から提供される航空情報は、機長だけでなく乗客にも確認義務がある。

正解と解説

②

人の疎な地域を前提に実施されるレベル3及びレベル3.5飛行（目視外による自動航行）の実施に際して運航者は、飛行中の航空機に対する「常時監視」が求められています。

「常時監視」ができない場合（通常はこれに該当します）、飛行中の航空機との衝突リスクを低減する目的で、航空機運航者に対して航空情報発行のために必要な情報（日時・エリア・飛行高度・機種など）を航空局に提出する必要があります。

航空機の機長は出発前に運航に必要な準備が整っていることを確認することが義務付けられています。

これには国土交通大臣から提供される航空情報の確認も含まれています。

この情報には航空路の安全情報、気象情報など、飛行に重要な情報（無人航空機の運航に関する情報）が含まれています。



3-1.1 航空法に関する一般知識

(3) 航空機の運航ルール等

5) 出発前の航空情報の確認

航空機の機長は、出発前に運航に必要な準備が整っていることを確認することが求められており、その一環として、国土交通大臣から提供される**航空情報**を確認することが義務付けられている。

- ✓ カテゴリー II に区分される、レベル3飛行（無人地帯に於ける目視外飛行）では、無人航空機の運航者は飛行の際、150m以下の空域を飛行する可能性のある運航者に対して、事前に無人航空機との衝突回避に資する情報を、「航空情報」により提供することが求められています。
- ✓ この中には、無人航空機の飛行日時、場所、高度などの情報が含まれています。
- ✓ 航空機のパイロットは、無人航空機が飛行している可能性のあるエリアを飛行する際、この「航空情報」を出発前に確認することで、衝突リスクを軽減する仕組みです。

JAPAN MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE, TRANSPORT AND TOURISM CIVIL AVIATION BUREAU AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE CENTER		AIP SUP NR003/26 22 JAN 2026					
Tel: +81-50-3146-3195 AFTN: RJAAANYX E-mail: helpdesk@aia.mlit.go.jp							
003/26 無人航空機の飛行について		003/26 Unmanned aircraft flight					
無人航空機の飛行が次のとおり実施される。 本航空路誌補足版発行と同時に令和7年12月25日付航空路誌補足版 NR251/25 を取り消す。		Unmanned aircraft flight will be conducted as follows: This AIP SUP supersedes AIP SUP NR251/25 dated 25 DEC 2025.					
終了日 End of validity	時間帯 (UTC) Time zone (UTC)	区域 Area	住所等 Address etc.	最大高度 (FT MSL) Max ALT (FT MSL)	最大離陸重量 (kg) Max number	種類 (固定翼または飛行艇のみ) Type (Fixed wing and Airship only)	備考 (ノータム番号) Remarks (NOTAM NR)
01007	20260331	HJ 434943N1422603E 435006N1422648E 435001N1422653E 434940N1422609E	APRX 7.3KM NE OF RJCA ARP	1096	3	Fixed wing 15	
01395	(Blank)						
01396	20260124	HJ 430455N1414333E 430451N1414333E 430450N1414347E 430454N1414347E	Iwamizawa-shi, Yubari-gun in Hokkaido	1034	1	Fixed wing 6.5	included in HK11-1
01400	20260331	SR/2240 435217N1440824E 435128N1440801E 435108N1440841E 435058N1440919E 435050N1440940E 435028N1440941E 435032N1441036E 435059N1441028E 435107N1441100E 435120N1441128E	APRX OTE243DEG 1.2NM FM RJCM ARP	457	1	1.5	



3-1.2 航空法に関する各論

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

4) その他の補足事項

c. レベル3.5飛行

(1) レベル3.5飛行の位置付け (1/2)

レベル 3.5 飛行は、山、海水域、河川・湖沼、森林、農用地等の人口密度が低い地域といった**第三者が存在する可能性が低い場所（※夜間含む）**で行うものであり、飛行経路下に**歩行者等がい**ない無人地帯であることをデジタル技術の活用(機上カメラ)によって確認することで立入管理措置を代替し、経路を特定したうえで行う飛行であることから、**カテゴリーⅡ飛行**（レベル 3 飛行）に該当する。

カテゴリーⅡ 飛行（レベル 3）

		カテゴリーⅢ 飛行（レベル 4）
レベル 3	レベル 3.5	
補助者や周知看板を配置する等の立入管理措置を講じ、 飛行経路下が無 人地帯であることを確認し飛行する。	機体に搭載したカメラによって、飛行経路下に、 歩行者等がい ない無人地帯であることを確認し飛行する。	飛行経路下において、立入管理措置を講じず、有人地帯で飛行する。

問題 12

無人航空機の「催し場所上空」についての飛行規制について正しいものを1つ選べ。

- ① 信号待ちや混雑により生じる人混み等は「多数の者の集合する催し」に該当する可能性が高い。
- ② 運動会、盆踊り大会、デモは「多数の者の集合する催し」に該当する可能性が高い。
- ③ 「多数の者の集合する催し」には、集合する者の人数が一番の判断基準となる。

正解と解説

②

「多数の者の集合する催し」とは、特定の場所や日時に開催される多数の者が集まるものを指し、その該当の有無については、集合する者の人数や規模だけでなく、特定の場所や日時に開催されるかどうかによって総合的に判断されます。

祭礼、縁日、展示会のほか、プロスポーツの試合、スポーツ大会、運動会、屋外で開催されるコンサート等のイベント、ドローンショー（自社敷地内、無人の競技場内等、第三者の立入管理措置が行われていることが明白である場所での事前練習や企業向けの配信用撮影等を除く）、花火大会、盆踊り大会、マラソン、街頭パレード、選挙等における屋外演説会、デモ（示威行為）が該当例となります。

自然発生的なもの（信号待ちや混雑により生じる人混み等）は「多数の者の集合する催し」には該当しません。



3-1.2 航空法に関する各論

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

2) 規制対象となる飛行の方法

d. 催し場所上空 (1/3)

無人航空機の操縦者は、多数の者の集合する催しが行われている場所の上空における飛行が原則禁止されている。

「多数の者の集合する催し」とは、特定の場所や日時に開催される多数の者が集まるものを指す。その**該当の有無については**、催し場所上空において無人航空機が落下することにより地上等の人に危害を及ぼすことを防止するという趣旨に照らし、集合する者の人数や規模だけでなく、特定の場所や日時に開催されるかどうかによって総合的に判断される。

なお、飛行許可・承認の取得の有無によらず、飛行予定経路下において想定していない「多数の者の集合する催し」が開催されることが明らかになり、飛行場所に第三者の立入り又はそのおそれのあることを確認したときは、直ちに当該無人航空機の飛行を停止し、飛行経路の変更、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を損なうおそれがない場所への着陸、その他の必要な措置を講じなければならない。



3-1.2 航空法に関する各論

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

2) 規制対象となる飛行の方法

d. 催し場所上空 (2/3)

具体的には、次のとおり。

【該当する例】

祭礼、縁日、展示会のほか、プロスポーツの試合、スポーツ大会、運動会、屋外で開催されるコンサート等のイベント、ドローンショー（自社敷地内、無人の競技場内等、第三者の立入管理措置が行われていることが明白である場所での事前練習や企業向けの配信用撮影等を除く）、花火大会、盆踊り大会、マラソン、街頭パレード、選挙等における屋外演説会、デモ（示威行為）等

【該当しない例】

- ・関係者のみが参加する催し場所上空の飛行
- ・自然発生的なもの（信号待ちや混雑により生じる人混み 等）

また、多数の者の集合する催しが行われている場所の上空における飛行に際しては、**風速 5m/s以上**の場合は飛行を中止することや、機体が第三者及び物件に接触した場合の**危害を軽減する構造**（プロペラガードの装着や機体装備の障害物センサーなど）を用意していることが必要である。

問題 13

航空法施行規則第236条の82第1項第2号の規定（農薬散布等の例外）により、飛行の方法に係る承認を受けずに飛行する場合の要件について、正しいものはどれか。

- ① フェールセーフ機能に類する機能として、強制落下（キルスイッチ）機能を使用することができる。
- ② 飛行方法にかかわらず、総重量25kg以上の機体を飛行させてはならない。
- ③ 飛行させる機体は、必ずジオフェンス機能を有していなければならない。

正解と解説

①

本例外として、総重量25kg未満の機体を使用しなければならないのは、夜間飛行、目視外飛行又は人若しくは物件から30m以上の離隔距離を確保できない飛行を行う場合である。

そのため、すべての飛行において総重量25kg以上の機体が禁止されているわけではない。

また、飛行範囲を制限する機能にはジオフェンス機能があるが、これに類する機能として障害物検知機能や自動操縦機能も示されている。

このため、ジオフェンス機能そのものを必ず有していなければならないわけではない。

さらに、不具合発生時に飛行の安全を確保するフェールセーフ機能に類する機能として、強制落下（キルスイッチ）機能が示されている。



概要：航空法施行規則第236条の82第1項第2号の規定により、一定の要件を満たして農薬等の空中散布などを行う場合の承認申請不要の追記
(規制緩和措置)

「無人航空機を飛行させて農薬等の空中散布などを行う場合であって、航空法施行規則第236条の82第1項第2号の規定で定める要件を満たす場合には、夜間飛行、目視外飛行、第三者から30メートル以内の飛行、危険物輸送及び物件投下に係る飛行の承認手続き等が不要である。」



- 従来から、係留飛行や試験飛行など、航空法第132条の85第1項ただし書に基づき、国土交通大臣の個別の許可を受けることで、通常の許可・承認手続きによらず行うことができる飛行があります。
- 今回、これらに加え、一定の要件を満たす農薬等の空中散布についても、特定飛行に係る許可・承認手続き等が不要となる措置が追加されました。
- なお、飛行許可・承認申請が不要となる場合であっても、飛行計画の通報や飛行日誌の作成など、特定飛行に伴うその他の手続きまで適用除外となるわけではない点に留意してください。

問題 14

航空法に基づく「空港等の周辺の空域」について、正しいものを1つ選べ。

- ① 「空港等の周辺の空域」に進入表面の下空域は含まれない。
- ② 「空港等の周辺の空域」にヘリポートは含まれない。
- ③ 「空港等の周辺の空域」に水平表面の下空域は含まれない。

正解と解説

③

「空港等の周辺の空域」とは、航空法に基づき無人航空機の飛行が原則として禁止されている空域を指し、空港やヘリポート等の周辺に設定されています。

これには進入表面、転移表面、水平表面、延長進入表面、円錐表面、外側水平表面の「上空」の空域が含まれます。

特に、航空機の離着陸が頻繁に実施される空港では、進入表面等の上空の空域に加えて、進入表面若しくは転移表面の「下の空域」も飛行禁止空域となっています。

ただし航空機の離着陸が頻繁に実施される空港（指定8空港）のような例外を除き、基本的には各表面の下の空域では飛行は禁止されていません。



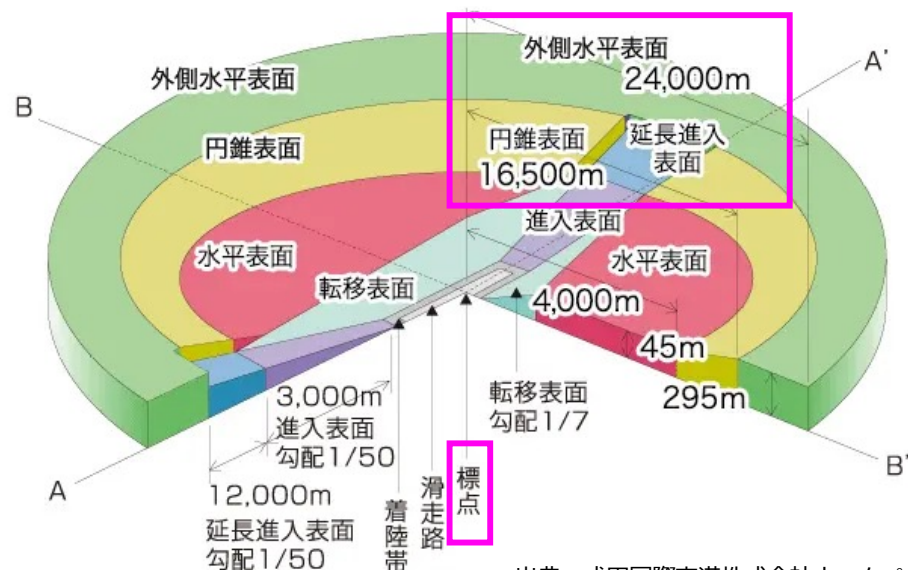
3-1.1 航空法に関する一般知識

(3) 航空機の運航ルール等

6) 航空機の空域の概要

b. 空港の制限表面の概要 (3/3)

- ✓ 空港の制限表面は、空港敷地のほぼ中心に設置される「標点」と標点の標高を基準に、すり鉢状の形状を有しています。
- ✓ 進入表面・転移表面は一定の勾配を有しており、この勾配より上に出る、建物の建設や物件の設置が禁じられています。
- ✓ 尚、高さ45mの水平表面には勾配がありません。
- ✓ 外側水平表面・円錐表面・延長進入表面が設定されている空港は、右に示す16空港です。
- ✓ 詳しくは、「航空法各論」部分で説明します。



出典：成田国際空港株式会社ホームページ

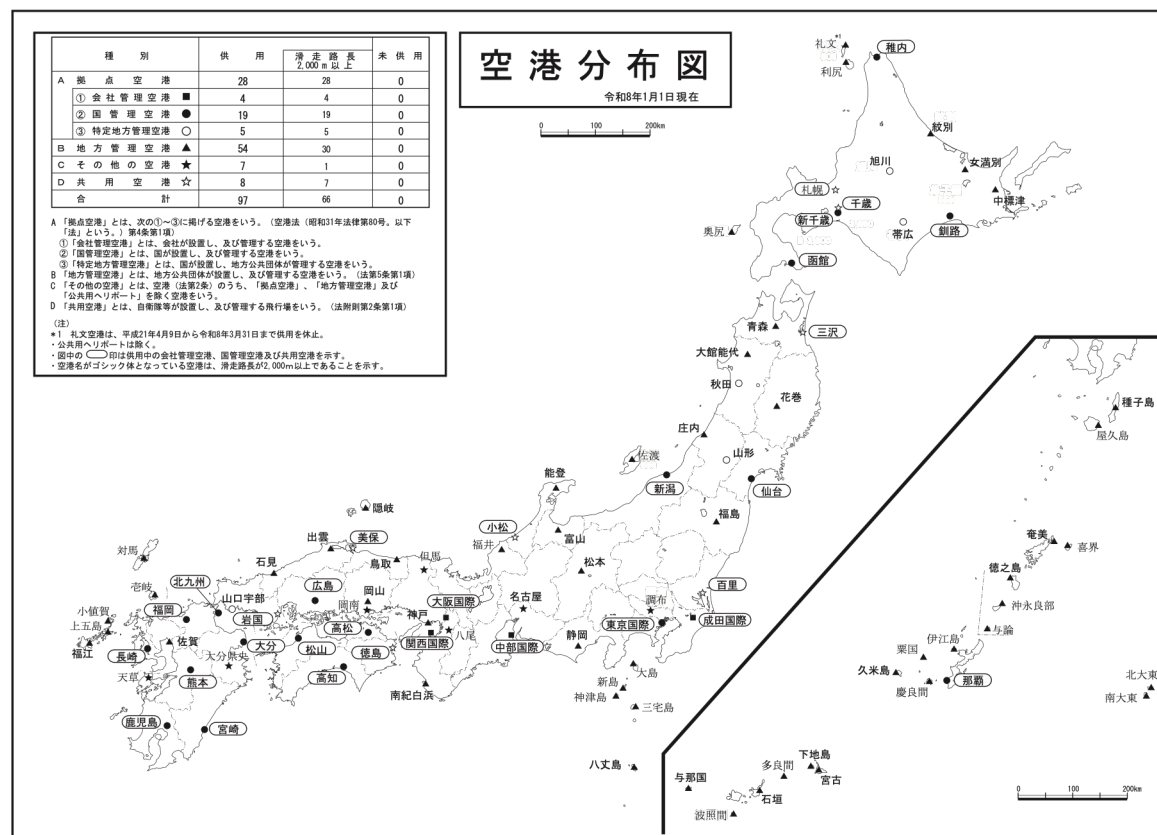
外側水平表面、円錐表面、延長進入表面
が設定されている空港（16）

東京国際、成田国際、中部国際、関西国際、
大阪国際、釧路、函館、仙台、松山、福岡、
長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇空港



3-1.1 航空法に関する一般知識 — 空港の分布

- ✓ 右の図は、国土交通省航空局ホームページに掲載されている空港分布を示すものです。
- ✓ 空港は、大別すると「**飛行場**（滑走路を有する空港）」と「**ヘリポート**」に分類されます。
- ✓ 空港制限表面の基本である、進入表面・転移表面・水平表面は、等級と呼ばれる、滑走路の幅や長さに応じて距離や勾配が決められています。
- ✓ 全ての飛行場とヘリポートには、航空機の安全な離発着を確保する為に、上記3つの制限表面が設定されています。
- ✓ 捜索・救難・急患輸送に従事するヘリコプターが、河川敷や公園・学校のグラウンド等で行う離着陸は「**場外離着陸**」として扱われ、運航者自らが障害物等の安全確認を行う必要があり、これらの場所には**空港制限表面は設置されていません**。



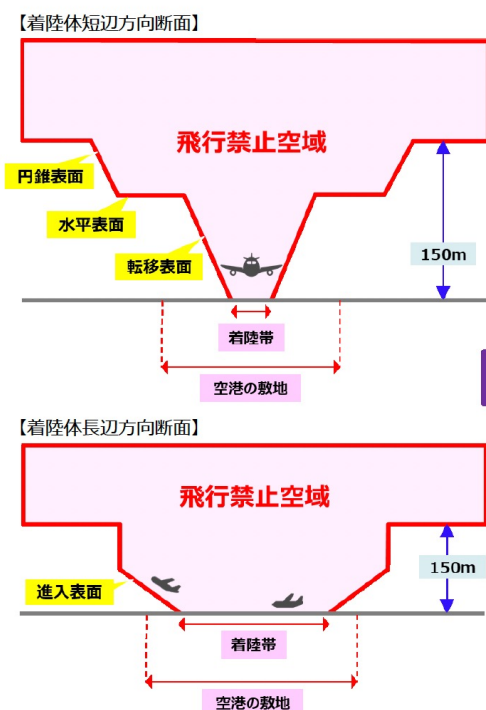
国土交通省航空局



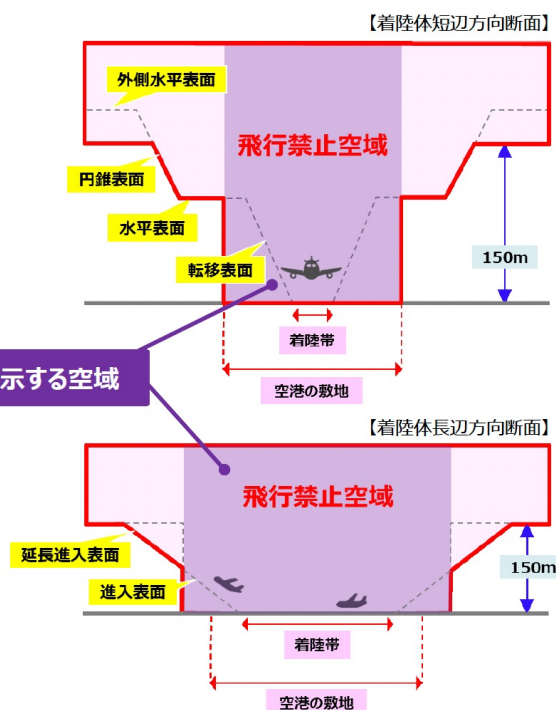
3-1.2 航空法に関する各論 — 空港制限表面による飛行禁止空域の違い

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

通常の空港等周辺における飛行禁止空域



指定8空港の空港等周辺における飛行禁止空域



- 左側の図で示すとおり、通常の空港に於ける飛行禁止空域は、空港制限表面の上空空域が対象
- 右側の図は、指定8空港では、制限表面上空空域に加え、**進入表面若しくは転移表面の下、空港の敷地上空の空域**も飛行禁止空域になっている点に注意が必要

指定8空港

新千歳空港、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、福岡空港、那覇空港

問題 15

無人航空機の登録制度について、最も適切なものを1つ選べ。

- ① リモートID機器は、取り外しができないように機体に内蔵されている必要がある。
- ② 登録制度は、事故発生時などにおける所有者把握を目的にしているため、リモートID機能により発信される情報には、所有者や使用者の情報も含まれている。
- ③ リモートID機能により発信される情報には、無人航空機の製造番号、登録記号、位置、速度、高度、時刻などの情報が含まれている。

正解と解説

③

リモート ID機能は、識別情報を電波で遠隔発信するためのものであり、当該機器は技術規格書に準拠して開発・製造されます。

内蔵型と外付型があります。

リモート ID機能により発信される情報には、静的情報として無人航空機の製造番号及び登録記号、動的情報として位置、速度、高度、時刻などの情報が含まれますが、所有者や使用者の情報は含まれません。

1秒に1回以上発信されます。

問題 16

無人航空機飛行についての罰則について、最も適切なものを1つ選べ。

- ① 航空法令の規定に違反した場合の罰則は、罰金のみである。
- ② 航空法令の規定に違反した場合でも、行政処分の対象になることはない。
- ③ 航空法令の規定に違反した場合、懲役刑となる可能性がある。

正解と解説

③

航空法令の規定に違反した場合には、懲役または罰金になる可能性があります。

技能証明を有する者は、罰則に加えて、技能証明の取消し等の行政処分の対象にもなる可能性があります。



3-1.2 航空法に関する各論

(3) 無人航空機の操縦者等の義務

4) 罰則

下の表は、航空法違反を犯した人（行為者）に対する罰則の一部を、重いものから順に掲載したものです。

航空法令の規定に違反した場合には、次の罰則の対象となる可能性がある（技能証明を有する者は、罰則に加えて、技能証明の取消し等の行政処分の対象にもなる可能性がある）。

違反行為	罰則
● 事故が発生した場合に飛行を中止し負傷者を救護するなどの危険を防止するための措置を講じなかったとき	2年以下の懲役又は100万円以下の罰金
● 登録を受けていない無人航空機を飛行させたとき	1年以下の懲役又は50万円以下の罰金
● アルコール又は薬物の影響下で無人航空機を飛行させたとき	1年以下の懲役又は30万円以下の罰金
● 登録記号の表示又はリモートIDの搭載をせずに飛行させたとき ● 規制対象となる飛行の区域又は方法に違反して飛行させたとき ● 飛行前の確認をせずに飛行させたとき ● 航空機又は他の無人航空機との衝突防止をしなかったとき ● 他人に迷惑を及ぼす飛行を行ったとき ● 機体認証で指定された使用の条件の範囲を超えて特定飛行をおこなったとき 等	50万円以下の罰金
● 飛行計画を通報せずに特定飛行を行ったとき ● 事故が発生した場合に報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき 等	30万円以下の罰金
● 技能証明を携帯せずに特定飛行を行ったとき ● 飛行日誌を備えずに特定飛行を行ったとき ● 飛行日誌に記載せず、又は虚偽の記載をしたとき	10万円以下の罰金

問題 17

人口集中地区（DID）内の工業専用地域で無人航空機を飛行させる場合の説明として、もっとも適切なものはどれか。

- ① DID内の工業専用地域であっても、最大離陸重量25kg以上の無人航空機を飛行させる場合は、「人又は家屋の密集している地域」の上空を飛行するための許可が必要である。
- ② DID内の工業専用地域では、「人又は家屋の密集している地域」の上空を飛行するための許可は不要であるが、重量100g以上の無人航空機を屋外で飛行させる場合は、原則として機体登録が必要である。
- ③ DID内の工業専用地域では、総重量25kg未満の無人航空機であれば、目視外飛行の承認も不要である。

正解と解説

②

令和8年7月1日から、工業専用地域内の区域は、人口集中地区に含まれていても、航空法上の「人又は家屋の密集している地域」から除外された。

この取扱いは機体重量によって変わらないため、総重量25kg以上であることだけを理由として、同地域の飛行許可が必要になるわけではない。

一方、機体登録は飛行許可・承認とは別の制度であり、重量100g以上の無人航空機を屋外で飛行させる場合は、原則として登録が必要である。

また、目視外飛行は規制対象となる飛行方法であるため、総重量25kg未満であるというだけでは承認は不要にならない。

機体認証、操縦者技能証明その他の条件を満たして承認を省略できる場合や、係留飛行、農薬散布等に関する法令上の例外はあるが、これらは機体が25kg未満であることのみを理由とするものではない。

問題 18

航空機が飛行する方式について、正しいものを1つ選べ。

- ① 有視界飛行方式（VFR）は、航空機の操縦者の判断に基づき飛行する方式であり、小型機や回転翼航空機は有視界飛行方式（VFR）で飛行することが多いため、航空交通管制機関から指示を受けて飛行することはない。
- ② 計器飛行方式（IFR）は航空交通管制機関が与える指示等に常時従う飛行の方式であり、高速で高高度を移動する旅客機は通常は計器飛行方式（IFR）で飛行する。
- ③ 有視界飛行方式（VFR）は、航空機の操縦者の判断に基づき飛行する方式であり、気象状態により有視界飛行方式（VFR）が出来なくなった場合は、有視界飛行方式（VFR）の航空機は必ず着陸をすることが求められる。

正解と解説

②

航空機が飛行する方式には、「計器飛行方式（IFR）」と「有視界飛行方式（VFR）」の2つがあります。

計器飛行方式（IFR）は航空交通管制機関が与える指示等に常時従って行う飛行の方式であり、通常、高速で高高度を移動する旅客機はこの方式で飛行します。

一方、有視界飛行方式（VFR）は、航空機の操縦者の判断に基づく飛行方式ですが、空港及びその周辺においては、航空交通管制機関が与える指示等に従う必要があります。

小型機や回転翼航空機は、有視界飛行方式（VFR）で飛行することが多いです。

また有視界飛行方式（VFR）ができない気象状態となった場合には計器飛行方式（IFR）で飛行する場合があります。



3-1.1 航空法に関する一般知識

(3) 航空機の運航ルール等

2) 計器飛行方式及び有視界飛行方式 (1/2)

航空機が飛行する方式には、

- ・ 計器飛行方式（IFR : Instrumental Flight Rules）と
- ・ 有視界飛行方式（VFR : Visual Flight Rules）の2つがある。

計器飛行方式（IFR）は、航空交通管制機関が与える指示等に、常時従って行う飛行の方式である。高速で高高度を移動する旅客機は、通常は計器飛行方式（IFR）で飛行する。その他の航空機も、有視界飛行方式（VFR）ができない気象状態となった場合には、計器飛行方式（IFR）で飛行する。

有視界飛行方式（VFR）は、計器飛行方式（IFR）以外の飛行の方式とされ、航空機の操縦者の判断に基づき飛行する方式である。小型機や回転翼航空機は有視界飛行方式（VFR）で飛行することが多い。空港及びその周辺においては、有視界飛行方式で飛行する航空機も航空交通管制機関が与える指示等に従う必要がある。



3-1.1 航空法に関する一般知識

(3) 航空機の運航ルール等

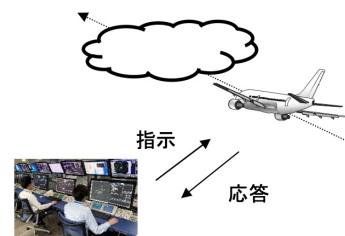
2) 計器飛行方式及び有視界飛行方式 (2/2)



- ✓ 計器飛行方式による飛行中であっても、機長は雲の中など機体周辺の視界が遮られている場合を除き、常に他の航空機や地上の障害物に対する見張りの義務を負っています。

IFR(計器飛行方式)

管制機関に承認された飛行計画に従うとともに常時管制機関の指示に従って飛行する方式
(定期便など)

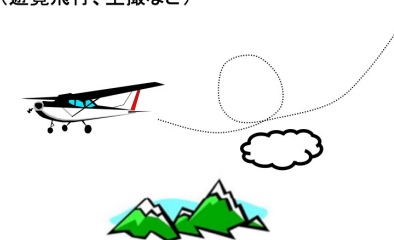


計器飛行方式で飛行する航空機は、計器気象状態*においても管制官の指示に従って飛行することができる。

*計器気象状態: 視程及び雲の状況を考慮して定められた視界上不良な気象状態のこと。

VFR(有視界飛行方式)

パイロットが他の航空機や障害物を目で見えて、自ら衝突を避けながら飛行する方式
(遊覧飛行、空撮など)



有視界飛行方式で飛行する航空機は、原則として有視界気象状態*においてのみ飛行することができる。

*有視界気象状態: 視程及び雲の状況を考慮して定められた視界上良好な気象状態のこと。

出典：国土交通省航空局交通管制部 航空保安業務の内容(2025)

問題 19

技能証明を有する者への行政処分として、以下の記述のうち最も適切なものを1つ選べ。

- ① 常習的に違反行為等を行っている場合は1～3点の加重が行われる可能性がある。
- ② 処分等区分表において、技能証明の効力の停止が3ヶ月となるのは点数が9～11のときである。
- ③ 今回、口頭注意に相当する点数を受けた者が、過去に口頭注意を受けていた場合、今回の点数に2点が加算され、最終的な処分内容が決定される。

正解と解説

③

常習的に違反行為等を行っている場合は3点の加重が行われます。
技能証明の効力の停止が3ヶ月となるのは点数が6～8のときです。



3-1.2 航空法に関する各論

(3) 無人航空機の操縦者等の義務

5) 行政処分等

②「処分等区分表」

点数	処分等の内容
1～2	口頭注意
3～5	文書警告
6～8	技能証明の効力の停止3月
9～11	技能証明の効力の停止6月
12～14	技能証明の効力の停止1年
15～	技能証明の効力の取消



参考情報

技能証明の有効期間は、一等・二等共に3年です。

③「個別事情による加減表」

項目	内容	加重・軽減
行為者の意識	重大な悪意又は害意に基づく行為	加重3点
	行為を行うにつきやむを得ない事情がある場合	軽減1～3点
	違反行為等の内容が軽微であり情状をくむべき場合	軽減1～3点
行為の態様・結果	第三者の負傷の結果が生じた場合	加重1～3点
	常習的に行っている場合	加重3点
	速やかに処分事由が生じている状態の解消を自主的に行った場合	軽減1～3点
是正等の対応	処分の対象となる事由につき自主的に申し出た場合	軽減1～3点
	社会的影響	刑事訴追されるなど社会的影響が大きい場合
その他	上記以外の特に考慮すべき事情がある場合	適宜加減

④「過去に処分等を受けている場合の取扱表」

	口頭注意又は 文書警告	技能証明の 効力停止	技能証明の 取消
口頭注意又は 文書警告	加重2点	加重3点	加重4点
技能証明の効力停止	加重4点	加重5点	加重6点
技能証明の取消	技能証明の取消		

問題 20

「第三者上空の飛行」とはみなさない飛行について、適切ではないものを1つ選べ。

- ① 屋内にいる第三者の上空
- ② 停車中の観光バスの上空
- ③ レベル3.5飛行における一時的な二輪車上空の飛行

正解と解説

③

無人航空機の飛行が終了するまでの間、無人航空機の飛行に関与しない者（第三者）の態様（状況）及び飛行の形態が以下のいずれかに該当する場合は、無人航空機が第三者上空にあるとはみなされません。

- ・「第三者」が遮蔽物に覆われており、当該遮蔽物に無人航空機が衝突した際に当該第三者が保護される状況にある場合（当該第三者が屋内又は車両等（移動中のものを除く。）の内部にある場合等。）
- ・「第三者」が、移動中の車両等（無人航空機が当該車両等に衝突した際に当該第三者が保護される状況にある場合に限る。）の中にある場合であって、無人航空機が必要な要件を満たした上でレベル 3.5飛行に規定される飛行として一時的に当該移動中の車両等の上空を飛行するとき。

A. 無人航空機の飛行が航空法の適用除外となる場合

- 機体重量100g未満
- 屋内での飛行

(外気と遮断され、無人航空機が外に飛び出す可能性がない体育館、工場建物内、倉庫、ドーム型施など)



✓ これらは航空法適用除外となるものの、航空法以外の法令（小型無人機等飛行禁止法や電波法等）の適用除外とはならず、また屋内にいる人に対する民法上の安全配慮義務がなくなる訳ではありません。

B. 特定飛行に対して許可・承認申請が適用除外となる場合

- 係留飛行（30m以内）
- 航空法第132条の85第1項ただし書きに基づき、国土交通大臣が個別に認めた飛行（試験飛行など）
- 特定の要件を満たして行う農薬等の散布飛行（2026年4月1日航空法施行規則改正により追加）

なお、告示で指定された工業専用地域内の区域では、DID規制そのものが適用されないため、DIDに係る飛行許可手続きは不要となります。



✓ 特定飛行に対する飛行許可・承認申請は不要となるものの、その他の特定飛行の手続きは適用除外となりません。



3-1.2 航空法に関する各論

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

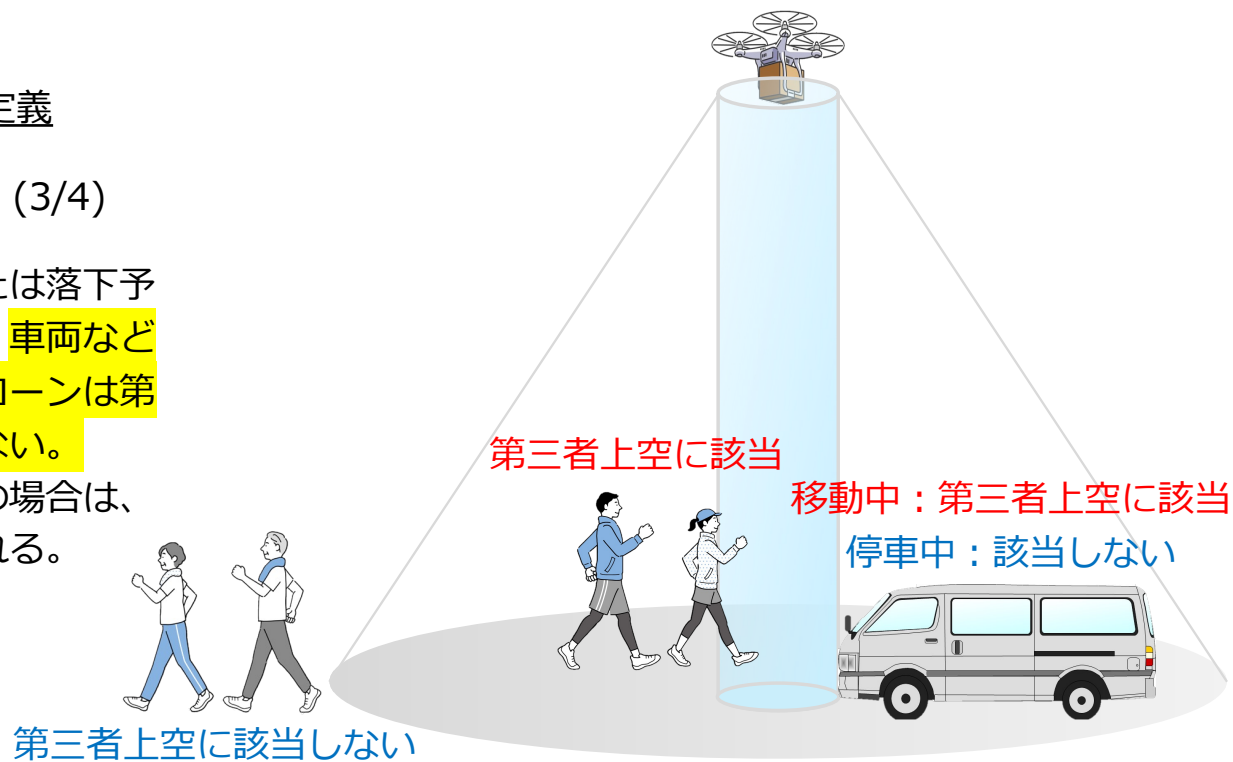
4) その他の補足事項

a. 第三者及び第三者上空の定義

(2) 「第三者上空」について (3/4)



- 第三者がドローンの真下または落下予想エリア内のどこにいても、車両などの遮蔽物の中にいれば、ドローンは第三者上空にあるとみなされない。
- ただし、当該車両が移動中の場合は、第三者上空にあるとみなされる。





3-1.2 航空法に関する各論

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

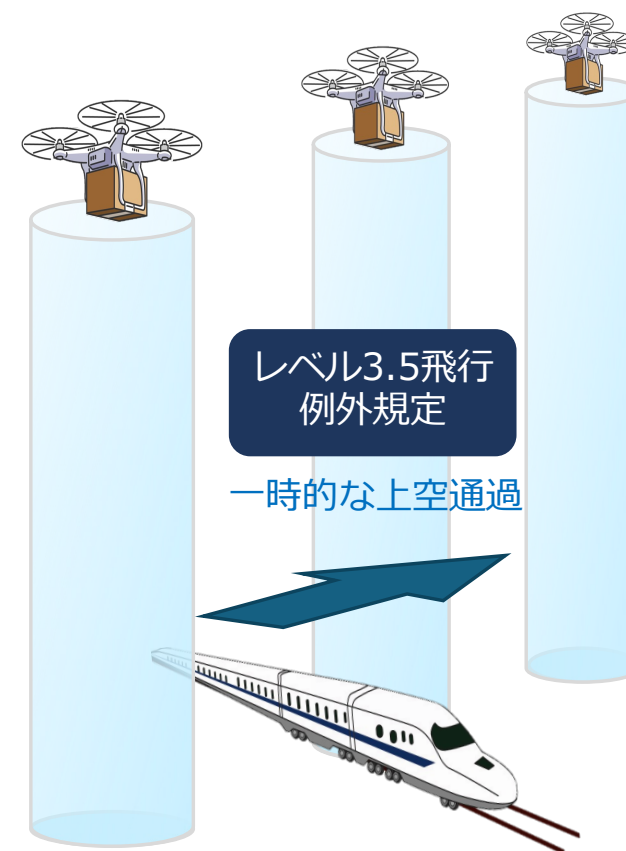
4) その他の補足事項

a. 第三者及び第三者上空の定義

(2) 「第三者上空」について (4/4)



- レベル3.5飛行の飛行経路は、河川、森林、農地など、人が存在する可能性が極めて低いエリア上空に設定されています。
- この場合、飛行経路下にある鉄道または道路を走行中の車両上空を、無人航空機が一時的に通過することは、第三者上空飛行とはみなされません。



問題 21

無人航空機の特定飛行について、以下の選択肢から最も適切なものを1つ選べ。

- ① 飛行日誌の記載事項は、無人航空機の情報（登録記号、種類、型式、製造者・製造番号）のみに限られる。
- ② 飛行日誌は電子データでの保持が義務付けられており、特定飛行を行う際に速やかに参照、提示できるようにする。
- ③ 飛行日誌の作成、携帯は、特定飛行を行わない者にも推奨される。

正解と解説

③

特定飛行を行う者は飛行日誌を携帯することが義務付けられ、形態は紙または電子データで保持し、速やかに参照、提示できるようにする必要があります。

飛行日誌には、無人航空機に関する情報以外にも、飛行記録（飛行の年月日、離着陸場所・時刻、飛行時間、飛行させた者の氏名等）、日常点検記録、点検整備記録などを遅滞なく記載しなければなりません。

航空局では、特定飛行に該当しない飛行でも飛行日誌への記載は推奨していますが、法的義務はありません。



3-1.2 航空法に関する各論

(3) 無人航空機の操縦者等の義務

2) 特定飛行をする場合に遵守する必要がある運航ルール

a. 飛行計画の通報等 (1/2)

無人航空機を飛行させる者は、特定飛行を行う場合には、あらかじめ、次に掲げる事項等を記載した飛行計画を国土交通大臣に通報しなければならない（あらかじめ飛行計画を通報することが困難な場合には事後の通報でも可）。具体的には、国が提供している「**ドローン情報基盤システム（飛行計画通報機能）**」に入力することにより通報する。

- a. 無人航空機の登録記号及び種類並びに型式（型式認証を受けたものに限る。）
- b. 無人航空機を飛行させる者の氏名並びに技能証明書番号（技能証明を受けた者に限る。）及び飛行の許可・承認の番号（許可・承認を受けた場合に限る。）
- c. 飛行の目的、高度及び速度
- d. 飛行させる飛行禁止空域及び飛行の方法
- e. 出発地、目的地、目的地に到着するまでの所要時間
- f. 立入管理措置の有無及びその内容
- g. 損害賠償のための保険契約の有無及びその内容



3-1.2 航空法に関する各論

(3) 無人航空機の操縦者等の義務

2) 特定飛行をする場合に遵守する必要がある運航ルール

a. 飛行計画の通報等 (2/2)

- ・ 無人航空機を飛行させる者は、通報した飛行計画に従って特定飛行をしなければならない。
- ・ 国土交通大臣は、当該飛行計画の通報を受けた場合に安全の確保のために必要と認めるときは、
- ・ 特定飛行の日時又は経路の変更など必要な措置を講ずるよう指示する場合があります、当該指示を受けた場合にはその指示に従わなければならない。ただし、安全を確保するためにやむを得ない場合はこの限りではない。
- ・ なお、**特定飛行に該当しない無人航空機の飛行を行う場合**であっても、飛行計画を**通報することが望ましい。**



- DIPSによる飛行計画の通報ですが、実際の入力に際しては、入力画面から適宜必要な部分を選択して入力していく作業になります。
- なお、特定飛行に該当しない場合でも飛行計画の通報が望まれている理由は、予定飛行エリア付近で飛行を計画している他の申請者との情報共有や、事前調整による衝突回避に役立てることができるようになるからです。



3-1.2 航空法に関する各論

(3) 無人航空機の操縦者等の義務

2) 特定飛行をする場合に遵守する必要がある運航ルール

b. 飛行日誌の携行および記録 (1/2)

- ・ 無人航空機を飛行させる者は、**特定飛行をする場合**には、飛行日誌を携行（携帯）することが義務付けられる。
- ・ 飛行日誌は、**紙又は電子データ（システム管理を含む。）の形態を問わないが、特定飛行を行う場合**には、必要に応じ速やかに参照や提示できるようにする必要がある。
- ・ **特定飛行を行う者**は、無人航空機に関する情報（登録記号、種類、型式、製造者・製造番号等）に加え、次に掲げる事項等を遅滞なく飛行日誌に記載しなければならない。
- ・ **特定飛行に該当しない無人航空機の飛行を行う場合**であっても、飛行日誌に**記載することが望ましい。**



3-1.2 航空法に関する各論

(3) 無人航空機の操縦者等の義務

2) 特定飛行をする場合に遵守する必要がある運航ルール

b. 飛行日誌の携行および記録 (2/2)

a. 飛行記録

飛行の年月日、離着陸場所・時刻、飛行時間、飛行させた者の氏名、不具合及びその対応 等

b. 日常点検記録

日常点検の実施の年月日・場所、実施者の氏名、日常点検の結果 等

c. 点検整備記録

点検整備の実施の年月日・場所、実施者の氏名、点検・修理・改造・整備の内容・理由 等



- 飛行日誌への記載と保管は、各種アプリによることも可能となっています。
- 飛行日誌への記載は、実地試験の評価対象となっています。
- このため実地講習では、記入項目及び記載要領について精通しておくため、国土交通省様式による紙媒体を使用して行います。

問題 22

「立入管理措置」について、不適切なものを1つ選べ。

- ① 無人航空機の飛行経路下において第三者の立入りを管理する措置を「立入管理措置」という。
- ② 「立入管理措置」には、関係者以外の立入りを制限する旨の看板とコーン等による表示は含まれない。
- ③ 「立入管理措置」には、補助者による監視及び口頭警告が含まれる

正解と解説

②

「立入管理措置」は、無人航空機の飛行経路下において第三者の立入りを管理する措置です。例えば、関係者以外の立入りを制限する旨の看板、コーン等による表示、補助者による監視及び口頭警告などが該当します。

この措置ができるかどうかにより、特定飛行はカテゴリーⅠ飛行とカテゴリーⅢ飛行に区分され、必要となる手続き等が異なります。



3-1.2 航空法に関する各論

(2) 規制対象となる飛行の空域及び方法（特定飛行）の補足事項等

4) その他の補足事項

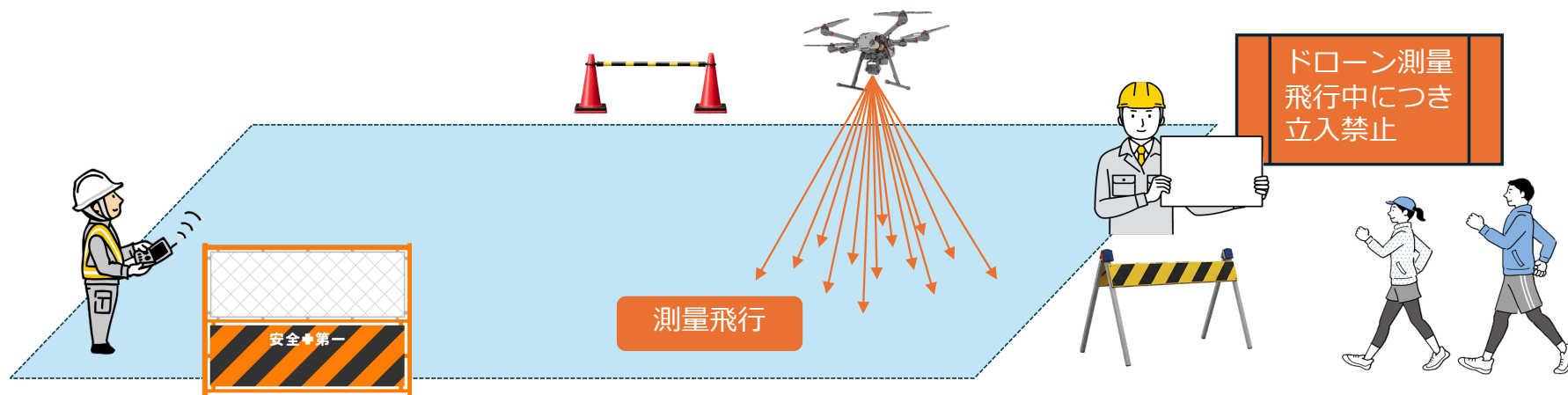
b. 立入管理措置 (2/2)



- 立入管理措置運用方法の選択は、運航者が飛行経路・エリアの特性を考慮して判断することになります。

立入管理措置の運用方法

- 立入管理区画の設定
- 飛行経路・エリアを明示するフェンス・コーン・看板・標識等の設置
- 補助者の配置による飛行経路・エリアへの第三者侵入の監視・誘導



問題 23

小型無人機等飛行禁止法により飛行が禁止される対象について、適切ではないものを1つ選べ。

- ① 空港は、航空法で規制されているため、小型無人機等飛行禁止法では対象施設とされていない。
- ② 小型無人機等飛行禁止法において、対象施設は一時的に追加される場合がある。
- ③ 小型無人機等飛行禁止法において、重要施設の敷地・区域の上空をレッド・ゾーン、その周囲おおむね1000mの上空をイエロー・ゾーンという。

正解と解説

①

小型無人機等飛行禁止法において、重要施設の敷地・区域の上空をレッド・ゾーン、その周囲おおむね1000mの上空をイエロー・ゾーンといいます。

また外国要人の来日等に伴い、一時的に対象施設が追加されることがあります。

国土交通大臣指定の空港も小型無人機等飛行禁止法の対象施設となっています。



令和8年の小型無人機等飛行禁止法改正内容

赤字が今次改正内容

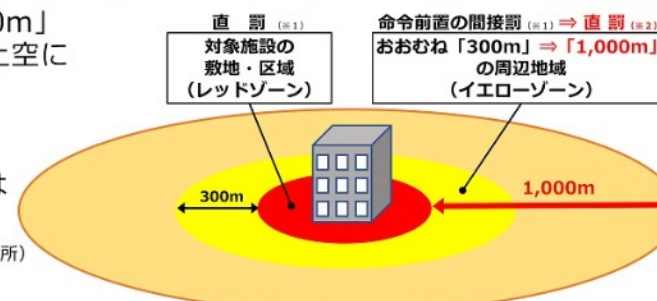
- 対象施設の敷地・区域及びその周囲おおむね「300m」
⇒ **「1,000m」**の指定された**対象施設周辺地域**の上空における小型無人機等の飛行を**原則禁止**

※ 対象施設の管理者の同意を得た者等による飛行は可能
(飛行の前に都道府県公安委員会等への通報が必要)

- レッドゾーン(対象施設の敷地・区域)上空の飛行禁止又は警察官等による措置命令に違反した者には罰則

※ イエローゾーン(対象施設周辺地域のうちレッドゾーン以外の場所)
上空の飛行禁止に違反した者に対する罰則なし

⇒ **罰則を創設**



※1 法定刑：1年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金

※2 法定刑：6月以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金

対象施設

① 国の重要な施設等

国政の中枢機能等の維持

- ・ 国会議事堂等〔衆議院議長・参議院議長指定〕
- ・ 内閣総理大臣官邸等〔内閣総理大臣指定〕
- ・ 危機管理行政機関〔対象危機管理行政機関の長指定〕
- ・ 最高裁判所庁舎〔最高裁判所長官指定〕
- ・ 皇居・東宮御所〔内閣総理大臣指定〕
- ・ **対象特別要人所在施設〔警察庁長官指定〕**
- ・ 政党事務所〔総務大臣指定〕

② 外国公館等

良好な国際関係の維持

- ・ 大使館等〔外務大臣指定〕
- ・ 外国要人の所在する施設〔外務大臣指定〕
- ・ **国際会議の準備・運営のための会議場施設等〔外務大臣指定〕**

③ 防衛関係施設

我が国を防衛するための基盤の維持

- ・ 自衛隊施設〔防衛大臣指定〕
- ・ 在日米軍施設〔防衛大臣指定〕

令和元年改正で追加

④ 空港

国土交通大臣指定 国民生活及び経済活動の基盤の維持

令和2年改正で追加

⑤ 原子力事業所

国家公安委員会指定 公共の安全の確保

警察官等による対象施設の安全確保措置

- 違反者に対して、機器の退去その他の必要な措置をとることを命ずること(措置命令)が可能
- やむを得ない限度において、小型無人機等の**飛行の妨害**、**機器の破損**その他の**必要な措置**をとること**(対象施設の管理者その他関係者に対し当該措置をとることを命ずることを含む。)**が可能

問題 24

無人航空機の登録について、適切ではないものを1つ選べ。

- ① 無人航空機の登録の有効期間は3年であり、所有者の氏名や住所に変更があった場合は変更の届出が必要である。
- ② 無人航空機はリモートID機能を備えなくてもいい場合がある。
- ③ 無人航空機の登録記号は、機体内部のバッテリー収納部など、外部から見えない箇所に記載すればよい。

正解と解説

③

無人航空機の登録に関する規定では、登録の有効期間は3年であり、所有者情報等に変更があった場合は変更届が必要です。また機体登録が不要なケースとリモートIDが不要なケースがありますので、混同せずに覚えましょう。

【機体登録が不要なケース】

- ・ 100g未満
- ・ 研究開発等の試験飛行の届出済み
- ・ 屋内のみの飛行

【リモートIDが不要なケース】

- ・ 2022年6月19日までに手続きしたもの
- ・ リモートID特区の届出
- ・ 係留しているもの（30m以内）
- ・ 警察の秘匿業務

問題 25

無人航空機の操縦者が理解すべき航空機の運航ルールについて、正しいものを1つ選べ。

- ① 航空機は無人航空機に対して一般的に機動性が高いため、進路権は無人航空機が有する。
- ② 無人航空機は航空機と比較して一般的には機動性が高いため、進路権は航空機が有する。
- ③ 航空機と無人航空機が接近した場合、航空機の方が機動性が高いため、航空機側が避けることが望ましい。

正解と解説

②

無人航空機の操縦者は航空機の運航ルールを十分に理解することが重要です。

航空機の航行安全は最優先されるべきものであり、航空機から無人航空機を視認し回避することは困難です。

一方で、無人航空機は一般的には機動性が高いと考えられるため、航空機との接近を事前に回避することが妥当です。

したがって、航空機は無人航空機に対して進路権を有するとされています。

これらのルールを理解し、適切な対応をとることで、航空機と無人航空機の安全な共存が可能となります。

問題 26

「レベル 3.5飛行の実施に求められる安全確保体制」について、もっとも適切なものを1つ選べ。

- ① レベル3.5飛行では、万が一のために補償金額が1億円以上の第三者賠償責任保険への加入が必須である。
- ② レベル3.5飛行では、機体のカメラ映像を地上モニターで確認し、飛行経路下に第三者の立ち入りがないことを確認できることを事前に確認する必要がある。
- ③ レベル3.5飛行は、目視内飛行の限定解除を受けていなくても、技能証明を有していれば承認を受けることができる。

正解と解説

②

レベル 3.5飛行の実施に当たっては、特に下記3つの要件への適合が必要です。

- ・機上カメラと地上に設置するモニター等の設備により、進行方向の飛行経路の直下及びその周辺に第三者の立入りが無いことを確認できることを事前に確認していること
- ・操縦者が無人航空機操縦者技能証明（飛行させる無人航空機の種類、重量に対応したものであって、目視内飛行の限定解除を受けたもの）を保有していること
- ・移動中の車両等との接触や交通障害等の不測の事態に備え、十分な補償が可能な第三者賠償責任保険に加入していること。（補償限度額については事業者にて設定）

問題 27

無人航空機操縦者技能証明の有効期間の更新について、正しいものはどれか。

- ① 原則として、技能証明の有効期間が満了する日の6か月前から1か月前までの間に、国土交通大臣に更新を申請しなければならない。
- ② 技能証明の更新は、有効期間が満了する日の6か月前から1か月前までの間に申請しなければならないが、無人航空機更新講習は有効期間の満了日までに修了すればよい。
- ③ 無人航空機更新講習は、技能証明の更新申請をする日の6か月前から1か月前までの間に修了しなければならない。

正解と解説

①

技能証明の有効期間は3年である。更新を受けるためには、登録更新講習機関が実施する無人航空機更新講習を、更新申請をする日前3か月以内に修了する必要がある。

その上で、技能証明の有効期間が満了する日の6か月前から1か月前までの間に更新を申請する。

「3か月以内」は更新講習の修了日と更新申請日との関係を示し、「6か月前から1か月前まで」は技能証明の満了日を基準とする更新申請期間を示している。

更新講習を満了日までに受ければよいわけではなく、また、申請日の6か月前から1か月前までの間に受講するものでもない。

問題 28

「捜索、救助等のための特例」に関連する無人航空機の運用について、正しいものはどれか

- ① 国や地方公共団体から依頼を受けた者が、事故、災害等で無人航空機を飛行させる場合、特例として飛行の許可・承認などの手続きは不要となるため、周囲の安全への配慮も不要となる。
- ② 事故、災害等に際し、国や地方公共団体から依頼を受けた者が無人航空機を飛行させる場合、特定飛行を行う場合であっても許可承認等の手続きが不要となる可能性がある。
- ③ 事故、災害等に際し、国や地方公共団体から依頼を受けて特例により飛行させた場合であっても、飛行させた者は遅滞なく国土交通大臣にその飛行の概要等を報告しなければならないが、人命救助が最優先されるため事後の報告は一切不要である。

正解と解説

②

事故、災害等に際し、人命や財産に急迫した危難のおそれがある場合において、国や地方公共団体から依頼を受けた者が、人命の危機又は財産の損傷を回避するための措置として無人航空機を飛行させる場合、特例として飛行の空域及び方法の規制が適用されません。（申請をするいとまがない又は手段がない場合に限り）

つまり許可承認が不要となります。

しかし、国や地方公共団体に関わらず、独自の活動においては、特例の対象とはならず、国の飛行の許可・承認などの手続きが必要となります。

ただし特例として、許可承認が不要となった場合も周囲への安全には配慮して飛行する必要があります。

C. 搜索・救難の場合の特例

- 航空法第132条の92：搜索・救難の場合の特例
- 適用：航空機事故や大規模災害において、国や地方公共団体の依頼を受けて搜索・救難活動に従事する飛行



- ✓ 緊急用務空域では、飛行許可取得が前提となるものの、この条文により飛行許可・承認申請自体を不要として、速やかに搜索・救難活動が行えるようにする為に追加された条文
- ✓ 詳細は以下の無人航空機安全課長通達に記載
 - ・ 無人航空機に係る規制の運用における解釈について
(2026.04.01改正)
 - ・ 航空法第132条の適用を受けて無人航空機を飛行させる場合の運用ガイドライン
(2024.11.29改正)
- ✓ 飛行の安全の教則第5版では、運用ガイドラインの考え方を踏まえ、震災後の仮設住宅建設予定調査や、獣害を未然に防ぐための飛行なども対象例として紹介されています

特定飛行を行う場合の手続き

特定飛行に係る手続き	カテゴリー IIA	カテゴリー IIB	カテゴリー III	係留飛行	農薬散布飛行	捜索・救難の特例
飛行許可・承認申請	○	X	○	X	X	X
飛行マニュアルの作成とその遵守	○	○	○	○	○	X
飛行計画の通報	○	○	○	○	○	X
飛行日誌への記入	○	○	○	○	○	X

カテゴリー区分	空域・飛行方法
カテゴリー IIA (リスクの高い飛行) = 許可・承認必須	① 空港及びその周辺の空域
	② 緊急用務空域内
	③ 地表・水面から150m以上の空域
	⑧ イベント上空飛行
	⑨ 危険物輸送飛行
	⑩ 物件投下飛行
カテゴリー IIB = 条件付きで 許可・承認不要 ・ 2等以上の技能証明 ・ 第2種以上の機体認証	④ 人口集中地区（DID）上空
	⑤ 夜間飛行
	⑥ 目視外飛行
	⑦ 人・物件から30m未満の飛行



- ✓ カテゴリー IIBに該当する飛行で、2等以上の技能証明と第2種以上の機体認証機を使用して行う飛行、係留飛行、及び一定の要件を満たして行う農薬散布等の飛行を行う場合、許可・承認申請は不要となりますが、その他の手続きは必要となっている点に留意して下さい。
- ✓ なお、捜索・救難の特例を適用して行う飛行では、特定飛行にかかる全ての手続きが不要となります。
- ✓ 係留飛行の対象：④、⑤、⑥、⑦、⑩
- ✓ 農薬散布飛行の対象：⑤、⑥、⑦、⑨、⑩

問題 29

無人航空機操縦者技能に係る行政処分に関する基準に定める「点数表」として、以下の記述のうち最も適切なものを1つ選べ。いずれもカテゴリーⅡにおける特定飛行を行っているものとする。

- ① 飛行日誌を携帯せずに飛行させた場合の点数は3点である。
- ② 第三者の飛行経路下への立入を確認したにも関わらず飛行を中止しなかった場合の点数は6点である。
- ③ 技能証明書を携帯せずに飛行させた場合の点数は1点である。

正解と解説

②

第三者の飛行経路下への立入を確認したにも関わらず飛行を中止しなかった場合の点数は3点です。

飛行日誌を携帯せずに飛行させた場合の点数は6点です。



3-1.2 航空法に関する各論

(3) 無人航空機の操縦者等の義務

5) 行政処分等

① 無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分に関する基準」に定める「点数表」

17	飛行計画を通報しない特定飛行	10
18	機体登録を受けていない機体の供用	8
19	登録無人航空機の是正命令に違反した機体の供用	8
20	航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為を事前に通報しない又は虚偽の通報を行うこと	7
21	事故発生時の報告をしない又は虚偽の報告を行うこと	6
22	特定飛行を行う場合に飛行日誌を備えないこと	6
23	特定飛行について飛行日誌の不記載・虚偽記載	6
24	立入検査の拒否等	6
25	特定飛行時に第三者が立ち入った場合に必要な措置を講じないこと	3
26	登録記号の表示その他の登録記号を識別するための措置を講じていない登録無人航空機の供用	1
27	機体認証を受けずに法第132条の13第8項の表示又はこれと紛らわしい表示を付すこと	1
28	型式認証を受けずに法第132条の19第2項の表示又はこれと紛らわしい表示を付すこと	1
29	技能証明書不携帯での特定飛行	1
30	登録事項の変更の届出を行わない又は虚偽の届出を行うこと	1
31	登録の抹消申請を行わないこと	1
32	飛行に当たり非行又は重大な過失があったとき	1～10

問題 30

技能証明を受けた者の義務について、以下の選択肢の中から最も正しいものを1つ選べ。

- ① 技能証明を行うにあたって、国土交通大臣は申請者の身体状態に応じ条件を付すことは、個人の自由を制限することになるためできない。
- ② 技能証明を受けた者は、その限定をされた種類の無人航空機または飛行の方法でなければ原則、特定飛行を行ってはならない。
- ③ 技能証明を受けた者は、飛行の許可・承認を受けなくても特定飛行ができるようになる。

正解と解説

②

技能証明を受けた者は、その限定をされた種類の無人航空機又は飛行の方法でなければ原則、特定飛行を行ってはなりません。

また、身体状態に応じて国土交通大臣から付された条件の範囲内で特定飛行を行う必要があります。

この条件として、眼鏡・コンタクトレンズや補聴器の着用などが挙げられます。

ただし、技能証明を受けた者は、それを以て飛行の許可・承認を受けなくても特定飛行ができるようになるわけではなく、飛行カテゴリーに応じ、別途必要な条件があります。