

# 規制の事後評価書

法律又は政令の名称：航空法の一部を改正する法律

規制の名称：無人航空機を飛行させるにあたって国土交通大臣の許可を必要とする空域及び無人航空機を飛行させる際に従うべき飛行の方法等を定める（航空法第2条第22項、第132条、第132条の2、第157条の4）

規制の区分：新設 改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：国土交通省航空局安全部安全企画課

評価実施時期：令和3年3月19日

## 1 事前評価時の想定との比較

- ① 課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響の発現の有無

事前評価時点においては、無人航空機が急速に普及してきており、撮影や農薬散布、インフラ点検などの分野での利用が広がりつつある一方で、人が密集している場所等への落下時案が発生するなど、安全上の懸念が生じていた。このため、航空機との接触や落下等による地上の人への危害・物の損傷を防止するため、無人航空機を飛行させるにあたって国土交通大臣の許可を必要とする空域を定めるとともに、飛行させる際に従うべき飛行の方法を定める等の無人航空機を飛行させる際の基本的なルールを新設した。事前評価後、無人航空機の技術革新は更に進展し、安価で高性能な無人航空機が急速に普及したことによる個人での無人航空機の利用、更には物流への活用も始まりつつあるなど、それまで以上に利用の幅が広がっており、無人航空機の利用はさらに拡大している。

- ② 事前評価時におけるベースラインの検証

事前評価時点においては、規制が導入されなかった場合のベースラインとして、無人航空機による航空機との接触や、落下等による地上の人への危害・物の損傷の発生など、安全上の懸念を想定していたところ、事前評価後、安価で高性能な無人航空機が急速に普及したことにより、個人での無人航空機の利用などそれまで以上に利用の幅が広がったことにより、無人航空機の利用はさらに拡大しており、安全上の懸念は増加している。

- ③ 必要性の検証

規制の事前評価後、無人航空機が急速に普及したことにより、撮影や農薬散布、インフラ点検などの分野での利用が定着し、安価で高性能な無人航空機が急速に普及したことによる個人での無人航空機の利用、更には物流への活用も始まりつつあるなどそれまで以上に利用の幅が広がったことにより無人航空機の利用は急速に拡大しており、無人航空機の飛行に伴う安全上の課題を解決するという当該規制の必要性は高まっている。

## 2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

### ④ 「遵守費用」の把握

平成 27 年 12 月から令和 2 年 9 月までに無人航空機の飛行に係る許可・承認の申請が 148,179 件実施されているが、無人航空機の飛行に係る許可又は承認の申請手数料は無料としており、申請書を作成する費用が一定程度発生する。

許可又は承認の申請に係る費用については、無人航空機の飛行形態によって異なるため、定量的に把握することは困難であり、その金額を一律に示すことは困難である。

また、事前評価時点において遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の遵守費用の見込みと比較することはできないが、平成 30 年 4 月からはドローン情報基盤システムを利用したインターネットからの申請も開始され、申請に必要な手続負担が軽減している。

### ⑤ 「行政費用」の把握

平成 28 年 12 月から令和 2 年 9 月現在までに無人航空機の飛行に係る許可・承認の申請は 148,179 件提出されており、無人航空機の利用の拡大に伴い年間の申請件数は増加している。

事前評価時点に想定していた行政費用（許可・承認に係る審査に要する費用）は一定程度発生しているところ、事前評価時点において定量化していないため、事後評価時点の見込みと比較することはできないものの、平成 30 年 4 月からはドローン情報基盤システムによるインターネットを活用したオンラインでの申請受付が開始され無人航空機の飛行に係る許可・承認に係る審査業務の効率化が図られている。

### ⑥ 効果（定量化）の把握

平成 28 年度と比較して令和元年度において、無人航空機の飛行に係る許可申請件数が約 3.5 倍に増加しているのに対し、無人航空機の事故報告件数は約 1.5 倍の増加となっている。許可申請件数に対する事故報告件数の割合は、平成 28 年度と比較して令和元年度は約 6 割減少しており、ルールへの定着は事故の抑制に寄与しているが、当該規制により未然に防止された事故の件数と、それによる国民の生命・財産の安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。

### ⑦ 便益（金銭価値化）の把握

上記のとおり当該規制の新設の効果を定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

### ⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

当該規制の新設による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。

### 3 考察

#### ⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

令和2年5月31日現在までに無人航空機の飛行に係る許可申請は126,672件実施されており、無人航空機の利用の幅は広がっており、無人航空機の飛行に関する安全の確保の必要性は事前評価時点より高まっている。

当該規制にかかる費用として、国土交通大臣の許可・承認を得るための申請等に係る費用という遵守費用や、許可・承認の審査に係る費用という行政費用が一定程度発生しているが、インターネットを活用したオンラインでの申請受付が開始されており、申請に必要な手続負担、許可・承認に係る審査手続の軽減が図られている。

一方、当該規制の新設に係る効果として、無人航空機を飛行させる際の基本的なルールを定めたこと等により無人航空機の飛行に関する安全の確保が図られ、無人航空機の数の増加、活用場面の拡大に比べて相対的に事故発生が抑制されており、国民の生命・財産の安全確保の効果が発生していることが推定される。副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。

費用については一定程度発生しているが、国民の生命・財産の安全確保の効果が発生しており、当該規制の効果は費用を上回ると考えられ、今後も無人航空機の更なる利用拡大に対応しつつ事故の抑制を図る必要があることから、当該規制を継続しつつ、必要な制度の見直しの検討をする。

※ 当該規制に係る規制の事前評価書を添付すること。