

気球の安全性確保に関するガイドラインの 策定について

国土交通省 航空局

安全企画室

令和8年8月19日

◆ 背景

- 我が国の航空法において、気球は「航空機」に位置付けられていないが、業界の努力によりこれまで大きな事故等はなく運航されてきたところである。
- 一方で、国際的には気球は「航空機」として制度化されていることが一般的であることに加え、昨今、地域振興の観点から有償で客を乗せて気球を運航するなどの動きも見られる。
- これらの状況を踏まえ、気球の安全性確保にあたって実施することが望ましい措置等について明らかにすることで、気球業界の安全性確保に向けた更なる取組を奨励していくため、ガイドラインを策定することを目指し検討を行う。

◆ ガイドラインの基本的考え方

- ガイドラインの対象は日本で航行する有人気球全般とする。
- 既存の航空法令や国際基準等との整合する水準・内容となるよう検討する。その際、他の航空機と異なる気球の特性や運航実態も踏まえ検討する。
- なお、ガイドラインである特性上、これに基づく許認可、検査、監査等を行うものではなく、航空法令そのものではないことに留意する。

気球に係る諸外国の制度の状況

- 欧州・英国・豪州・米国の気球の制度を航空局で確認したところ、以下のとおり。
- いずれの国においても、気球は法令上の航空機に位置付けられており、ライセンスや機体の安全性等について規定している。

	欧州(EASA)	英国(CAA)	豪州(CASA)	米国(FAA)
操縦免許 	・ 自家用・事業用の別、気球のサイズ別の操縦ライセンス ・ 夜間限定、係留限定あり ・ 事業用運航者に航空身体検査を要求	・ 自家用・事業用の別、気球のサイズ別の操縦ライセンス ・ 夜間限定、係留限定あり ・ 全ての運航者に航空身体検査を要求	・ 自家用・事業用の別、気球のサイズ別の操縦ライセンス ・ 夜間限定、係留限定あり ・ 全ての運航者に航空身体検査を要求	・ 自家用・事業用の別の操縦ライセンス ・ 事業用運航者に航空身体検査を要求
機体の安全性 	・ 機体の登録が必要 ・ <u>飛行時間100時間又は前回検査から1年のうち短い方で検査</u> ・ 整備士、認定整備機関の要件を規定 ・ 整備作業の記録、保存 ・ 部品等のトレーサビリティの確保	・ 機体の登録が必要 ・ <u>飛行時間100時間又は前回検査から1年のうち短い方で検査</u> ・ 整備士、認定整備機関の要件を規定 ・ 整備作業の記録、保存 ・ 部品等のトレーサビリティの確保	・ 機体の登録が必要 ・ <u>飛行時間100時間又は前回検査から1年のうち短い方で検査</u> ・ 整備士、認定整備機関の要件を規定 ・ 整備作業の記録、保存 ・ 部品等のトレーサビリティの確保	・ 機体の登録が必要 ・ <u>飛行時間100時間又は前回検査から1年のうち短い方で検査</u> ・ 整備士、認定整備機関の要件を規定 ・ 整備作業の記録、保存 ・ 部品等のトレーサビリティの確保
運航ルール等 	・ 気球が最優先の進路権を保有 ・ 空域利用は各国における航空法に従う ・ 予備燃料として+30分飛行分 ・ 無線機、計器、酸素、救急キットなどの装備品を規定 ・ フライトログ作成義務	・ 気球が最優先の進路権を保有 ・ VFR運航の要件を規定 ・ 予備燃料として+30分飛行分 ・ 無線機、計器、酸素、救急キットなどの装備品を規定 ・ フライトログ作成義務	・ 気球が優先的な進路権を有するが、離着陸中の重航空機等には進路を譲る ・ VFR運航の要件を規定 ・ 予備燃料として+20分飛行分 ・ 無線機、計器、酸素、救急キットなどの装備品を規定 ・ フライトログ作成義務	・ 気球が最優先の進路権を保有 ・ VFR運航の要件を規定 ・ 予備燃料として+30分飛行分 ・ 計器等の他、推奨品を規定 ・ フライトログ作成義務
事業許可等 	・ <u>事業用運航は申告制で、運航管理体制の確立等を要求</u> ・ 第三者賠償責任保険及び旅客に対する賠償責任保険を義務化 ・ 乗客へのブリーフィング実施など、安全確保義務	・ <u>事業用運航は申告制で、運航管理体制の確立等を要求</u> ・ 第三者賠償責任保険及び旅客に対する賠償責任保険を義務化 ・ 乗客へのブリーフィング実施など、安全確保義務	・ <u>事業用運航は許可制で、安全管理システムの確立等を要求</u> ・ 第三者賠償責任保険及び旅客に対する賠償責任保険を義務化 ・ 乗客へのブリーフィング実施など、安全確保義務	・ 事業運航許可に関する法令なし(<u>ガイドラインを発行し、これを踏まえ業界団体(米国気球連盟:BFA)において運航事業者を審査</u>)