

規制の事後評価書

法 令 の 名 称 : 無人航空機等の飛行による危害の発生を防止するための航空法及び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の一部を改正する法律（令和2年法律第61号）

規 制 の 名 称 : (2)空港における小型無人機等の飛行の禁止等（小型無人機等飛行禁止法第7条及び第11条関係）

規制導入時の区分 : 新設 拡充 緩和 廃止

担 当 部 局 : 国土交通省航空局安全部無人航空機安全課

評 価 実 施 時 期 : 令和7年12月25日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

小型無人機等の飛行による空港に対する危険を未然に防止するため、その周辺上空での小型無人機等の飛行を原則禁止する対象施設として空港を追加するとともに違反した者に対して罰則を科す。また、空港を小型無人機等飛行禁止法の対象施設として追加することより、国土交通大臣が指定した空港の周辺上空において違法に飛行する小型無人機等に対し、警察官等による機器の退去命令や飛行の妨害、機器の破損その他の必要な措置を可能とすることに加え、新たな規制として、空港管理者に巡視や滑走路閉鎖等の義務を課すとともに、空港管理者が、当該違反行為者に対する命令及び命令に従わない場合における小型無人機の飛行妨害等の措置をとることができることとする。ただし、空港周辺で小型無人機等を飛行させようとする者が、空港管理者の同意を得て、さらに事前の警察・空港管理者への通報等を行った場合は、飛行の禁止の対象から除外する。

<今後の対応>

そのまま継続 拡充して継続 緩和して継続 廃止

<課題の解消・予防の概況>

- おおむね想定どおり
- 想定を下回るが、対応の変更は不要
- 想定を下回り、対応の変更が必要
- 想定を設定していないが、対応の変更は不要
- 想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

- おおむね想定どおり
- 想定を上回るが、対応の変更は不要

想定を上回り、対応の変更が必要

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<行政費用の概況>

おおむね想定どおり

想定を上回るが、対応の変更は不要

想定を上回り、対応の変更が必要

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値																		
	事前評価時	—																		
① 空港周辺における小型無人機の違法な飛行排除効果	事後評価時	<p>小型無人機らしき物体の飛行の目撃情報により空港機能が阻害される事例が発生していたことから、当該小型無人機の飛行を排除し空港の安全を確保することを目的として、対象空港では空港周辺上空での小型無人機の飛行が原則禁止されたため、本規制により危険の未然防止に繋がった。</p> <p>その結果、小型無人機らしきものが起因する航空事故は発生しておらず、空港運用に影響を及ぼした事案についても数件と限定的である。</p> <p>○小型無人機らしきものが起因する航空事故0件（令和2年7月14日～令和7年6月末） ○当該法律の対象空港において、小型無人機らしきものの飛行に起因して空港運用に影響を及ぼした事案（令和2年7月14日～令和7年6月末）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>日付</th> <th>場所</th> <th>滑走路閉鎖時間</th> <th>欠航</th> <th>遅延</th> <th>目的地変更</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和4年12月4日</td> <td>那覇空港</td> <td>約60分</td> <td>0便</td> <td>4便</td> <td>3便</td> </tr> <tr> <td>令和5年4月17日</td> <td>東京国際空港</td> <td>約17分</td> <td>0便</td> <td>24便</td> <td>0便</td> </tr> </tbody> </table>	日付	場所	滑走路閉鎖時間	欠航	遅延	目的地変更	令和4年12月4日	那覇空港	約60分	0便	4便	3便	令和5年4月17日	東京国際空港	約17分	0便	24便	0便
日付	場所	滑走路閉鎖時間	欠航	遅延	目的地変更															
令和4年12月4日	那覇空港	約60分	0便	4便	3便															
令和5年4月17日	東京国際空港	約17分	0便	24便	0便															

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
	事前評価時	—
①空港管理者による小型無人機等有無の巡視及び違法な飛行確認時の滑走路閉鎖実施費用	事後評価時	<p>(空港周辺における小型無人機等の飛行禁止について遵守費用は発生しない。空港管理者が違法に飛行する小型無人機等の有無を把握するための巡視等の措置をとるための費用及び違法な飛行が確認された場合に滑走路閉鎖を行うことに伴う費用が発生する。空港の規模等、巡視か滑走路閉鎖かの実施行為の類型、どの程度の措置を講じるかによって費用が異なるため、規制全体に係る遵守費用の把握は困難である。)</p> <p>滑走路閉鎖にあたっても通常の空港運用の枠組みの中で措置される事項であることから、この点において追加の費用は発生していない。他方、小型無人機等有無の巡視の一環として、小型無人機の所在を把握する検知システムの配備を対象空港に対して進めてきたところ、それに要した費用は約31億円（国土交通省航空局調査）であった。</p>

■行政費用

		算出方法と数値
①国土交通大臣が対象空港及び当該対象空港の敷地又は区域指定費用・当該指定の際の警察庁長官との事前協議費用等	事前評価時	(対象空港の指定及びその解除を頻繁に行うことは想定されず、発生する費用は軽微であると考えられる。)
	事後評価時	<p>対象空港の指定及びその解除等は以下のとおり 5 年のうち 4 回（平均年 1 回未満）と頻繁ではないため、発生した費用は事前評価時のとおりであると判断する。</p> <p>また、空港周辺で小型無人機等を飛行させようとする者から求められる同意に応じるかどうかを判断し、その結果を返答するための費用については、空港管理者の同意・通報の取得が必要となるため手続きは発生するものの、当該飛行の内容等により千差万別であるため、一概に定量化できるものではないが、既存の空港運用の維持運営にかかる関係者との諸調整の一環で対応するものであるところ新たに要する費用は軽微にとどまる。</p> <p>○指定及び解除履歴</p> <p>令和 2 年 7 月 15 日 新千歳空港、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、大阪国際空港、関西国際空港、福岡空港及び那覇空港の指定（国土交通省告示第 741 号）</p> <p>令和 5 年 4 月 6 日 広島空港及び長崎空港の指定（国都交通省告示第 327 号）</p> <p>令和 5 年 5 月 31 日 広島空港、長崎空港の指定を解除（国都交通省告示第 560 号）</p> <p>令和 7 年 4 月 18 日 福岡空港の指定した告示の一部改正（国土交通省告示第 323 号）</p>

■その他の負担

—

3 考察

- ・事後評価結果の項目＜効果（課題の解消・予防の概況）＞については、事前に定量的な評価による想定は設定していなかったが、事後評価では「2 事前評価時の予測との比較」にある通り、本改正によって小型無人機による空港機能の阻害リスクは顕著に低減され、危険の未然防止に繋がったため、空港において小型無人機らしきものの飛行による事故は発生していないことから対応の変更は不要である。

- ・事後評価結果の項目＜遵守費用の概況＞については、事前評価のとおり定量的な評価は不可であるが、滑走路閉鎖にあたっては通常の空港運用の枠組みの中で措置される事項であることから、この点における追加の費用は発生していない。他方、小型無人機等有無の巡視の一環として、小型無人機の所在を把握する検知するシステムの配備を進めており、これらに係る費用が発生した。当該システムの整備により、空港に対する危険を未然に防止するための滑走路閉鎖その他の必要な措置を講じるための前提となる、リアルタイムでの小型無人機の有無の把握が可能となっているところ、対応の変更は不要である。
- ・事後評価結果の項目＜行政費用の概況＞については、事前に定量的な評価による想定は設定していなかったが、事後評価では「2 事前評価時の予測との比較」にある通り、対象空港の指定及びその解除等は頻繁ではないため、対応の変更は不要である。

規制の事後評価書

法 令 の 名 称 : 無人航空機等の飛行による危害の発生を防止するための航空法
及び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
禁止に関する法律の一部を改正する法律（令和二年法律第六十一号）

規 制 の 名 称 : (3)空港等の設置者等による施設の管理に関する基準の強化
(航空法第39条、第47条及び第47条の2関係)

規制導入時の区分 : 新設 拡充 緩和 廃止

担 当 部 局 : 国土交通省航空局安全部安全政策課航空保安対策室

評 価 実 施 時 期 : 令和7年12月25日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

空港等の設置者が遵守しなければならない「保安上の基準」について、より広範な事項について定める空港等の管理の基準として「機能確保基準」に改め、改正前航空法の「保安上の基準」として国土交通省令で定めていた事項に加えて、従前の「保安上の基準」には含まれなかった空港等の機能の確保のために必要となる事項として、

- (1) 施設の周辺における無人航空機の異常な飛行その他の航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為の防止に関する事項
- (2) 自然災害、航空事故、上空への無人航空機の侵入その他空港等の機能を損なうおそれのある事象が生じた場合における措置に関する事項
- (3) 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に規定する空港管理者による巡視、滑走路閉鎖等の安全確保措置及び小型無人機の飛行の妨害等の安全確保措置に関する事項を当該基準に定める事項を新設することとした。

なお、空港等の設置者には、「機能確保基準」に基づく空港機能管理規程の策定及び国土交通大臣へ届出の義務が課されるとともに、当該規程が機能確保基準に適合しないと認められるときにおける変更命令、当該変更命令に違反したときにおける罰則が科されることとなる。また、空港等の管理が機能確保基準に従つて行われていないと認めるときは、空港等の設置の許可の取消等が行われることとなる。

<今後の対応>

- そのまま継続 拡充して継続 緩和して継続 廃止

<課題の解消・予防の概況>

- おおむね想定どおり
- 想定を下回るが、対応の変更は不要
- 想定を下回り、対応の変更が必要
- 想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

■おおむね想定どおり

想定を上回るが、対応の変更は不要

想定を上回り、対応の変更が必要

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<行政費用の概況>

■おおむね想定どおり

想定を上回るが、対応の変更は不要

想定を上回り、対応の変更が必要

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値																	
①空港機能のより確実な維持確保	事前評価時	<p>当該規制の拡充により、空港等周辺における無人航空機の飛行に対し、巡視の強化等の管理行為によりその飛行を抑止し、自然災害等については、その危険性が高まる前に計画的に滑走路を閉鎖し、混乱を回避する等の管理行為により滞留者の発生等の空港等の機能喪失を最低限にとどめ、空港機能の維持をより確実に担保することが可能となる。</p> <p>なお、当該効果は、各空港等の規模等により異なるため、一律の定量的な効果の把握は困難であるが、例えば、仮に、空港等敷地内の巡視により、無人航空機の飛行による空港機能への支障を阻止することができたとした場合、巡視による抑止措置がないことに伴い、無人航空機の飛行により滑走路が1時間閉鎖され、着陸10便、離陸10便の離着陸がとりやめされる場合と比較すると、1時間あたり20便の航空機の離着陸を行うための空港等機能を維持できるという効果が発生する。</p>																	
	事後評価時	<p>当該規制の拡充により、空港等周辺における無人航空機の飛行を抑止し、自然災害等発生時の空港等の機能喪失を最小限にとどめ、空港機能の維持がより担保されるという効果が発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。</p> <p>なお、当該効果は、対象となる空港等の規模や状況等により異なることから、一律の定量的な把握は困難であるが、小型無人機らしきものが起因する航空事故は発生しておらず、空港運用に影響を及ぼした事案についても数件と限定的である。</p> <p>○小型無人機らしきものが起因する航空事故0件（令和2年7月14日～令和7年6月末） ○小型無人機等飛行禁止法の対象空港において、小型無人機らしきものの飛行に起因して空港運用に影響を及ぼした事案（令和2年7月14日～令和7年6月末）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>日付</th><th>場所</th><th>滑走路閉鎖時間</th><th>欠航</th><th>遅延</th><th>目的地変更</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和4年12月4日</td><td>那覇空港</td><td>約60分</td><td>0便</td><td>4便</td><td>3便</td></tr> <tr> <td>令和5年4月17日</td><td>東京国際空港</td><td>約17分</td><td>0便</td><td>24便</td><td>0便</td></tr> </tbody> </table>	日付	場所	滑走路閉鎖時間	欠航	遅延	目的地変更	令和4年12月4日	那覇空港	約60分	0便	4便	3便	令和5年4月17日	東京国際空港	約17分	0便	24便
日付	場所	滑走路閉鎖時間	欠航	遅延	目的地変更														
令和4年12月4日	那覇空港	約60分	0便	4便	3便														
令和5年4月17日	東京国際空港	約17分	0便	24便	0便														

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

	算出方法と数値

①空港等の設置者において、新たに空港機能管理規程を作成し届け出るための費用	<p>事前評価時</p> <p>新たに空港機能管理規程を作成し届け出るため、届出 1 件当たり 27,214 円の費用が生じる。(作成届出に係る担当者を 1 人、意思決定に 2 人、届出にかかる人件費を書類作成 9.5 時間、意思決定に一人あたり 30 分、窓口届出 30 分(移動時間を含む)と仮定)</p> <p>平均給与額(年間) ÷ 年間総労働時間(事業所規模 30 人以上) = (担当者の時給) $4,407,000 \text{ 円} \div 1,781 \text{ 時間} = 2,474.45 \approx 2,474 \text{ 円 (円)}$</p> <p>(担当者の時給(円)) × (書類作成に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 書類作成に要する費用(円) $2,474 \text{ 円} \times 10 \times 1 = 24,740 \text{ (円)}$</p> <p>(上司の時給(円)) × (意思決定に要する時間(時間)) × (上司の人数) = 意思決定に要する費用(円) $2,474 \times 0.5 \times 2 = 2,474 \text{ (円)}$</p> <p>(平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」(平成 30 年)、年間総労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」(平成 29 年)による)</p>
	<p>事後評価時</p> <p>各空港の実務体制等によって費用が異なるため、各空港において届出に実際に要した費用の把握は困難であるが、事前評価時と同様の仮定によれば、届出 1 件当たり 28,270 円の費用が生じたこととなる。</p> <p>平均給与額(年間) ÷ 年間総労働時間(事業所規模 30 人以上) = (担当者の時給) $4,331,000 \text{ 円} \div 1,685 \text{ 時間} = 2,570.32 \approx 2,570 \text{ 円 (円)}$</p> <p>(担当者の時給(円)) × (書類作成に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 書類作成に要する費用(円) $2,570 \text{ 円} \times 10 \times 1 = 25,700 \text{ (円)}$</p> <p>(上司の時給(円)) × (意思決定に要する時間(時間)) × (上司の人数) = 意思決定に要する費用(円) $2,570 \times 0.5 \times 2 = 2,570 \text{ (円)}$</p> <p>(平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」(令和 2 年)、年間総労働時間については、厚生労働省「労働統計要</p>

		覽」(令和2年)による)
②空港等の設置者において、空港機能管理規程に定めた事項を実行するための費用	事前評価時	<p>空港等の規模等、実施事項の類型によって費用が異なるため、規制全体に係る遵守費用の把握は困難であるが、仮に、無人航空機の異常な飛行の防止に関する事項を実行するために、空港等の敷地内及びその周辺を3人で、1日のうち2時間の間隔を開けて2時間かけて巡視することとした場合、1日あたり計12時間の巡視を行うこととなり、89,064円の費用が生じる。</p> <p>平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上） =（担当者の時給） 4,407,000円÷1,781時間=2,474.45÷2,474円（円）</p> <p>(担当者の時給（円)) × (巡視に要する時間（時間)) × (担当者の人数) =巡視1日あたり巡視に要する費用（円) 2,474×12×3=89,064（円）</p> <p>(平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」(平成30年)、年間総労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」(平成29年)による)</p>
	事後評価時	<p>上記のとおり規制全体に係る遵守費用の把握は困難であるが、仮に、無人航空機の異常な飛行の防止に関する事項を実行するために、空港等の敷地内及びその周辺を3人で、1日のうち2時間の間隔を開けて2時間かけて巡視することとした場合、1日あたり計12時間の巡視を行うこととなり、92,520円の費用が生じたこととなる。</p> <p>平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上） =（担当者の時給） 4,331,000円÷1,685時間=2,570.32÷2,570円（円）</p> <p>(担当者の時給（円)) × (巡視に要する時間（時間)) × (担当者の人数) =巡視1日あたり巡視に要する費用（円) 2,570×12×3=92,520（円）</p> <p>(平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」(令和2年)、年間総労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」(令和2年)による)</p> <p>なお、小型無人機等有無の巡視の一環として、小型無人機の所在を把握する検知システムの配備を小型無人機等飛行禁止法の対</p>

		象空港に対して進めてきたところ、それに要した費用は約 31 億円（国土交通省航空局調査）であった。
--	--	---

■行政費用

		算出方法と数値
①空港等の設置者から届出された空港機能管理規程の機能確保基準への適合の確認及び機能確保基準に従った空港管理の把握に係る費用	事前評価時	当該規制に係る行政費用として、空港等の設置者から届出された空港機能管理規程の機能確保基準への適合の確認等に係る費用が発生し、機能確保基準に従った空港管理が行われているか把握するための費用が発生する。しかし、国内に存在する約 100 の空港について、本規制の拡充に伴い届出がなされた後ににおいては、変更があったときのみに届出がなされるものであり、基準に従った空港管理の確認は、これまで保安上の基準において実施していた確認の一環として実施可能なものであることから、増加する事務は各行政庁において人員の増強等を求める必要があるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。
	事後評価時	本規制の拡充により増加した事務については既存の体制で処理されているため、発生した行政費用は軽微である。行政費用の内容について、事前評価時の想定との乖離はない。

■その他の負担

—

3 考察

令和 6 年度における無人航空機の飛行に係る許可承認件数は 77,947 件であり、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。

当該規制の導入による費用として、遵守費用は、事前評価時と比較して賃金上昇により若干増加するものの事前評価時との差は軽微と考えられ、行政費用も発生するが既存の体制で処理されているため発生する費用は軽微なものである。

規制の拡充による効果は、対象となる空港等の規模等により異なるため、一律の定量的な効果の把握は困難であるものの、空港等周辺における無人航空機の飛行に対し、巡視の強化等の管理行為によりその飛行を抑止し、空港機能の維持をより確実に担保することが可能となった。

以上により、当該規制の拡充は継続することが妥当である。