

航空法施行規則の一部を改正する省令案について

1. 背景

国土交通省は、平成 30 年 8 月に設立された「空の移動革命に向けた官民協議会」（以下「協議会」という。）において、いわゆる“空飛ぶクルマ”※の実現に向けて官民の関係者と協議を行ってきた。

今般、協議会の下に立ち上げられた実務者会合等で空飛ぶクルマに係る具体的な運用方法について議論を重ねてきたところ、当該会合等の結果を踏まえ、空飛ぶクルマの機体と運航に関する要件の一部について措置が必要との結論に達したため、以下のとおり航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号。以下「規則」という。）の一部を改正する。

※ 電動化、自動化といった航空技術や垂直離着陸などの運航形態によって実現される、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段

2. 概要

（1）飛行視程について（規則第 5 条関係）

規則第 5 条においては、同条各号に航空機の区分に応じた気象状態（有視界気象状態）を掲げ、それ以外の気象状態を法第 2 条第 15 項に定める視界上不良な気象状態（計器気象状態）としている。このうち規則第 5 条第 3 号においては、管制区、管制圏及び情報圏以外の空域を地表又は水面から 300m 以下の高度で飛行する場合の有視界気象状態の要件が規定されているところ、他の物件との衝突を避けることができる速度で飛行するヘリコプターにあっては飛行視程が 1500m 未満の場合であっても飛行が可能となっている。

今般、空飛ぶクルマについては、ヘリコプターと類似した飛行特性を有するマルチローターについて、有視界気象状態の要件を現行のヘリコプターと同様とするよう改正を行う。

（2）救急用具の装備義務について（規則第 150 条関係）

規則第 150 条第 1 項においては、法第 62 条に基づき、航空機の種類、事業形態及び飛行の方法等に応じて航空機に装備しなければならない救急用具が定められている。

今般、空飛ぶクルマについては、飛行可能時間や航続距離が短いことから、水上、かつ、緊急着陸に適した陸岸から一定以上離れた場所を飛行する場合、やむを得ず水上に緊急着陸する事態が発生する恐れがあるため、当該飛行をする場合における必要な救急用具を定める改正を行う。

(3) 携行燃料について（規則第 153 条、第 164 条の 15、第 203 条及び附則関係）

法第 63 条において、航空機は航空運送事業の用に供する場合又は計器飛行方式により飛行する場合は、航空機の種類等の区分に応じ規則第 153 条に定める量の燃料を携行しなければ、航空機を出発させてはならないこととされている。

空飛ぶクルマにおいても、その飛行性能を考慮した量の燃料を携行させる必要があることから、電力により作動する発動機（以下「電気発動機」という。）を装備した飛行機や回転翼航空機は、着陸地までの飛行に要する燃料の量に、着陸後復行後再度着陸を行うまでに要する燃料の量等を加えた量を携行するよう規則第 153 条に所要の改正を行う。

また、有視界飛行方式により飛行する空飛ぶクルマは、飛行計画における代替空港等の設定の有無により、携行すべき燃料の量を異なることとするため、規則第 203 条を改正する。加えて、当分の間、空飛ぶクルマは法第 79 条ただし書の許可に係る場所での離着陸を想定していることから、「代替空港等」を「代替空港等又は法第 79 条ただし書の許可に係る場所」とする旨の経過措置を定めることとする。

(4) 特定操縦技能の審査等について（規則第 162 条の 4 及び第 162 条の 14 関係）

操縦技能証明を有する者は、法第 71 条の 3 に基づき航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力であってその維持について確認することが特に必要であるもの（以下「特定操縦技能」という。）を有するかについて、国土交通大臣の認定を受けた操縦技能審査員の審査を受け、これに合格していなければ、当該操縦技能証明について限定をされた範囲の航空機について、航空機に乗り組んで行うその操縦等の行為を行ってはならない。

特定操縦技能の審査は「航空機の種類ごと」に、行うこととされているところ、空飛ぶクルマについては、航空機の種類が飛行機であっても離陸又は着陸に係る滑走をせずに離着陸可能なものや、回転翼航空機であっても多数のローターにより機体制御を行うものが開発されており、同じ航空機の種類であっても既存の航空機とは異なる操縦特性を有するため必要な知識及び能力が異なる。このことから、空飛ぶクルマの特定操縦技能の審査については、既存の航空機の種類とは分けて審査するよう、所要の改正を行う。

(5) 事故等について（規則第 166 条の 4 関係）

法第 76 条の 2 の規定により、機長は、事故が発生するおそれがあると認められる事態（重大インシデント）が発生したと認めたときは、その旨を国土交通大臣に報告する必要がある。当該事態のひとつとして、規則第 166 条の 4 第 8 号において、飛行中において発動機（多発機の場合は、二以上の発動機）が継続的に停止又は出力若しくは推力の損失が発生した場合が掲げられている。

今般、発動機を多数有することが想定される空飛ぶクルマの場合にあっては、停止した発動機の数や位置によっては、必ずしも現行の規則において想定されて

いる、「事故が発生するおそれがあると認められる事態」と同程度の事態となるとは限らないため、空飛ぶクルマの個々の型式に特化した基準を規定する必要がある。このため、空飛ぶクルマの場合は、国土交通大臣が定める数以上の発動機の停止等があった事態が重大インシデントに該当することとなるよう所要の改正を行う。

(6) 技能証明に係る飛行経歴及び試験の科目について（規則別表第二及び別表第三関係）

技能証明を受ける要件のひとつである飛行経歴について、空飛ぶクルマについてはその飛行特性が多様であり、求められる飛行経歴は型式ごとに定める必要があることから、別表第二に所要の改正を行う。また、空飛ぶクルマに装備される電気発動機について、航空整備士等はその整備をした機体の安全確認を行う能力を求められることから、別表第三に定める学科試験に電気発動機に係る科目を追加する。

(7) 機体等の安全性、騒音及び排出物の基準について（規則附属書第1、附属書第2及び附属書第4関係）

規則附属書第1においては、規則第14条第1項の規定に基づき、航空機及び装備品等の安全性を確保するための強度、構造及び性能についての基準を定めている。空飛ぶクルマについては、その設計の特殊性により、既存の航空機に対応する規則附属書第1の基準を適用できない場合もあることから、当該基準に適合する航空機と同等以上の安全性を確保することができると認められるものについては、国土交通大臣は、当該基準に適合するものとする旨の改正を行う。

規則附属書第2においては、規則第14条第2項の規定に基づき、航空機の騒音の基準を定めている。空飛ぶクルマに装備される電気発動機については、既存航空機と比べ騒音特性等が異なり、これに適した基準が必要であることから、騒音基準が適用される航空機の区分に電気発動機を装備した航空機を追加し、当該航空機に関する騒音の基準は、国土交通大臣が別に定めることとするため、所要の改正を行う。

規則附属書第4においては、規則第14条第3項の規定に基づき、航空機の発動機の排出物（二酸化炭素に限る。）の基準を定めている。プロペラを有する空飛ぶクルマに装備される電気発動機については、二酸化炭素を排出しないことから、当該基準に係る検査をする必要がないため、プロペラ飛行機のうち、附属書第4の適用を受ける航空機を、当該基準に適合しているか検査を要するピストン発動機又はタービン発動機を装備する飛行機に限る改正を行う。

(8) その他（規則第240条の2、第242条関係）

その他、(1)から(7)までの改正にあわせて、職権の委任等について所要の改正を行う。

(9) 施行期日（附則関係）

この省令は、協議会等を通じた周知が必要であることから、令和5年12月31日から施行することとする。

3. 今後のスケジュール（予定）

公 布：令和5年11月30日（木）

施 行：令和5年12月31日（日）