

「ドローン操縦士免許 完全合格テキスト（改訂２版） 一学科試験＋実地試験対応」

教則の第３版から第５版への移行、および実地試験の基準改正に伴う変更の対照表

【凡例】

〔４版〕 教則第３版から第４版への移行に伴う変更（赤）

〔５版〕 教則第４版から第５版への移行に伴う変更（青）

変更・追記された部分を色文字で示しています。ページ順に並べていますので、上から順にお手持ちのテキストへ書き込んでください。

行数は、図・表とその内部の文字およびキャプションを除いた本文の行を数えたものです。

箇所	現行版	移行に伴う変更内容
〔４版〕p.18 下から４行目	令和５年４月３日第３版	令和 ７ 年 ２ 月 １ 日第４版
〔５版〕p.18 下から４行目	令和７年２月１日第４版 ※〔４版〕適用後	令和 ８ 年 ７ 月 ７ 日第５版（学科試験への適用は令和 ８ 年 ７ 月 １４ 日から）
〔４版〕p.23 下から９行目	（Ｂ）消防、救助、警察業務その他の緊急用務を行うための航空機の飛行の安全を確保する必要がある空域	（Ｂ）消防、救助、警察業務その他の緊急用務を行うための航空機の飛行の安全を確保する必要がある空域（緊急用務空域）
〔５版〕p.23 下から６行目	（Ｄ）国勢調査の結果を受け設定されている人口集中地区の上空	（Ｄ）国勢調査の結果を受け設定されている人口集中地区の上空（工業専用地域内の区域の上空を除く。）
〔４版〕p.24 下から１４行目	a.カテゴリーⅠ飛行	a.カテゴリーⅠ飛行（レベル１（目視内での操縦飛行）、レベル２（目視内での自動・自律飛行））
〔４版〕p.24 下から１２行目	b.カテゴリーⅡ飛行	b.カテゴリーⅡ飛行（レベル３（無人地帯での目視外飛行））
〔４版〕p.25 上から１行目	c.カテゴリーⅢ飛行	c.カテゴリーⅢ飛行（レベル４（有人地帯での目視外飛行））
〔４版〕p.25 上から１行目	リスクの少ない順番に並べると、 カテゴリーⅠ＜カテゴリーⅡＢ＜カテゴリーⅡＡ＜カテゴリーⅢ	なお、上記のカテゴリーによる分類とレベルによる分類は厳密には一致しない場合があるため注意が必要である。 ここで、リスクの少ない順番に並べると、 カテゴリーⅠ＜カテゴリーⅡＢ＜カテゴリーⅡＡ＜カテゴリーⅢ
〔４版〕p.28 上から１１行目	しかし、 <u>搜索又は救助を任務としている航空機や緊急医療用ヘリコプター、そして物資輸送・送電線巡視・薬剤散布等の任務で低空での飛行の許可を受けた航空機は離着陸にかかわらず 150 メートル以下で飛行している場合があります。</u>	しかし、 <u>公的機関（警察・消防・防衛・海上保安庁）等が、あるいは公的機関の依頼により搜索又は救助を任務としている航空機や緊急医療用ヘリコプター（いわゆるドクターヘリ）、そして物資輸送・送電線巡視・薬剤散布等の任務で低空での飛行の許可を受けた航空機は離着陸</u>

		にかかわらず 150 メートル以下で飛行している場合があります。
〔4 版〕p.30 上から 3 行目	計器飛行方式により	この空域を計器飛行方式により
〔4 版〕p.30 上から 6 行目	すべての飛行機が	この空域を飛行するすべての飛行機は
〔4 版〕p.32 上から 2 行目	無人航空機に該当しない重量 100 グラム未満の模型航空機について、航空法の規制対象外であるとの誤った認識が見受けられますが、そうではありません。	無人航空機に該当しない重量 100 グラム未満のものを含む模型航空機について、航空法の規制対象外であるとの誤った認識が見受けられますが、そうではありません。
〔5 版〕p.37 下から 8 行目	2022 年 12 月現在、令和 2 年（2020 年）の国勢調査の結果に基づく人口集中地区が適用されています。	2022 年 12 月現在、令和 2 年（2020 年）の国勢調査の結果に基づく人口集中地区が適用されています。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す。
〔4 版〕p.39 下から 11 行目	なお、眼鏡やコンタクトレンズの使用は「目視」に含まれる。 無人航空機の操縦者は、当該無人航空機とその周囲の状況を目視により常時監視して飛行させる。	なお、眼鏡やコンタクトレンズの使用は「目視」に含まれる。また、安全な飛行を行うためにバッテリー残量を確認する目的等で無人航空機から一時的に目を離し、モニターを確認する等は目視飛行の範囲内となる。 無人航空機の操縦者は、当該無人航空機とその周囲の状況を目視により常時監視して飛行させる。
〔4 版〕p.39 下から 3 行目	その関係者並びにその物件は該当しない。	その関係者並びにこれらの者が所有する又は管理する物件は
〔4 版〕p.40 下から 16 行目	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。 具体的には、次のとおり。	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ち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、とされている。 具体的には次のとおり。
〔4 版〕p.40 下から 10 行目	・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屋外で開催されるコンサート、町内会の盆踊り大会、デモ（示威行為）等	・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、第三者の立ち入り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
〔4 版〕p.40 下から 8 行目	・該当しない例 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）	・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）
〔4 版〕p.40 下から 5 行目	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無人航空機の飛行は、禁止されます。	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無人航空機の飛行は、禁止されます。また、催し場所上空の飛行の承認を受けて飛行させる場合には、風速 5m/s 以上のときは飛行を中止すること、及び機体が第三者や物件に接触した場合の危害を軽減する構造を用意していることが必要です。
〔4 版〕p.41 上から 9 行目	ただし、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。	ただし、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ません。
〔4 版〕p.41 上から 15 行目	a. 搜索、救助等のための特例 国や地方公共団体またはこれらから依頼を受けた者が、事故、災害等の対応として搜索、救助等の緊急性のある目的のために無人航空機を飛行させる場合には、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。 しかし、災害時の対応であっても、国や地方公共団体にかかわらない独自の活動であれば、特例の対象とはなりません。	a. 搜索又は救助のための特例 国や地方公共団体またはこれらから依頼を受けた者が、事故、災害等の対応として 搜索、救助を目的として 無人航空機を飛行させる場合には、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。 ここで、「搜索又は救助」とは、事故や災害の発生等に際して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、人命の危機又は財産の損傷を回避するための措置を指しており、当該措置をとることについて緊急性がある飛行には、本特例が適用されることとなります。 例えば、大規模災害発生時においては、多数の道路の寸断や集落の孤立が発生する可能性があることから、被災者の搜索又は救助に加え、被災地の孤立地域等への医薬品、衛生用品、食料品、飲料水等の生活必需品の輸送、危険を伴う箇所での調査・点検のほか、住民避難後の住宅やその地域の防犯対策のための無人航空機の飛行も含め、当該特例の対象となります。これらについては通達「無人航空機に係る規制の運用における解釈について」や「航空法第 132 条の 92 の適用を受け無人航空機を飛行させる場合の運用ガイドライン」において規定されており、またこの特例の具体的な適用事例は国土交通省ホームページに参考資料として示されています。

		しかし、災害時の対応であっても、 国や地方公共団体にかかわらない独自の活動であれば、特例の対象とはなりません。
〔5 版〕p.41 上から 15 行目	※〔4 版〕適用後の文 ……これらについては通達「無人航空機に係る規制の運用における解釈について」や「航空法第 132 条の 92 の適用を受け無人航空機を飛行させる場合の運用ガイドライン」において規定されており、またこの特例の具体的な適用事例は国土交通省ホームページに参考資料として示されています。	……これらについては通達「無人航空機に係る規制の運用における解釈について」や「航空法第 132 条の 92 の適用を受け無人航空機を飛行させる場合の運用ガイドライン」において規定されており、また 震災発生に伴う仮設住宅建設予定調査のための飛行や、獣害を未然に防ぐための飛行など 、この特例の具体的な適用事例が国土交通省ホームページに参考資料として示されています。
〔5 版〕p.42 下から 9 行目と 8 行目の間	c.十分な強度を有する紐等で係留した場合の例外に続いて新設	d.農薬散布等の例外 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、①夜間飛行、②目視外飛行、③第三者から 30m 以内の飛行、④危険物の輸送及び⑤物件の投下に係る承認手続き等が不要となります。
〔5 版〕p.42 下から 8 行目	4) その他の補足事項等	5) その他の補足事項等 ※上記 d.の新設に伴う繰り下げ
〔4 版〕p.42 下から 7 行目	a. 第三者の定義 ここでは、第三者の定義について述べられています。	a. 第三者 及び第三者上空 の定義 （１）第三者とは ここでは、第三者の定義について述べられています。
〔4 版〕p.43 上から 3 行目	（b）無人航空機の飛行に間接的に <u>関与している者</u> （以下「間接関与者」という） 間接関与者とは、 <u>飛行目的について無人航空機を飛行させる者と共通の認識を持ち、次のいずれにも該当する者をいいます。</u> a. <u>無人航空機を飛行させる者が、無人航空機の飛行の目的の全部又は一部に関与していると判断している者。</u> b. <u>間接関与者が、無人航空機を飛行させる者から、無人航空機が計画外の挙動を示した場合に従うべき明確な指示と安全上の注意を受けている。</u> なお、間接関与者は当該指示と安全上の注意に従うことが期待され、無人航空機を飛行させる者は、間接関与者が指示と安全上の注意が適切に理解していることを確認する必要がある。 c. <u>間接関与者が、無人航空機の飛行目的の全部又は一部に関与するかどうかを自ら決定することができる。</u>	（b）無人航空機の飛行に間接的に <u>関与している者</u> （以下「間接関与者」という） 間接関与者とは、 <u>飛行目的について操縦者と共通の認識を持ち、次のいずれにも該当する者をいいます。</u> a. 操縦者 が、無人航空機の飛行の目的の全部又は一部に関与していると判断している者。 b. <u>間接関与者が、操縦者から、無人航空機が計画外の挙動を示した場合に従うべき明確な指示と安全上の注意を受けている。</u> なお、 <u>間接関与者は当該指示と安全上の注意に従うことが期待され、操縦者は間接関与者が指示と安全上の注意が適切に理解していることを確認する必要がある。</u> c. <u>間接関与者が、無人航空機の飛行目的の全部又は一部に関与するかどうかを自ら決定することができる。</u> 例：映画の空撮における俳優やスタッフ、学校等での人文字の空撮における生徒等 （２）第三者上空とは

		「第三者上空」とは、（１）の「第三者」の上空をいい、当該第三者が乗り込んでいる移動中の車両等（自動車、鉄道車両、軌道車両、船舶、航空機、建設機械、港湾のクレーン等をいう。以下同じ。）の上空を含むものとします。 この場合の「上空」とは、「第三者」の直上だけでなく、飛行させる無人航空機の落下距離（飛行範囲の外周から製造者等が保証した落下距離）を踏まえ、当該無人航空機が落下する可能性のある領域に第三者が存在する場合は、当該無人航空機は当該第三者の上空にあるものとみなします。 また、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（（１）の「第三者」）の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ないこととなります。 ①「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。） ②「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。 <u>ただし、「第三者」が遮蔽物に覆われず、無人航空機の衝突から保護されていない状況になった場合には、無人航空機が「第三者上空」にあるとみなされる点には留意する必要があります。</u>
〔4 版〕p.43 下から 8 行目	以下のなお書きの前に追加 なお、特定飛行に関しては、無人航空機の飛行経路下において…	c. レベル 3.5 飛行 2023 年 12 月に、デジタル技術の活用（機上カメラ）、無人航空機操縦者技能証明の保有及び保険への加入を条件として、レベル 3 飛行で従来求められていた立入管理措置のうち、補助者の配置や看板の設置等を機上カメラによる確認に代替し、移動中の車両等の上空の一時的な横断を伴う飛行が可能となる「レベル 3.5 飛行」が新設されました。 概要は以下の通りです。 （１）レベル 3.5 飛行の位置づけ 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）に該当します。 巻末の別表（1）を参照のこと そのため、レベル3.5飛行は以下の点について注意する必要があります。 ・一定の要件を満たすことにより、一時的な道路等の横断に限って移動中の車両等の上空を飛行することを可能とするもので、カテゴリーⅢ（レベル4）飛行と同様に歩行者等の第三者の上空の飛行を認めるものではありません。 ・一定の要件を満たすことにより、従来求められていた立入管理措置のうち補助者の配置や看板の設置等を機上カメラでの確認に代替するものであり、立入管理措置そのものが不要となるわけではありません。 （2）レベル3.5飛行の実施に求められる安全確保体制等 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 また、レベル3.5飛行の実施に際し、レベル3飛行に必要な要件へ適合していることを示す以下の資料の作成が必要です。また、飛行の安全を確保するための運航条件等を事前に定める必要があります。
--	--	--

		・飛行に際し想定されるリスクを十分に考慮の上、安全な飛行が可能となる運航条件等を設定した資料 ・無人航空機の機能・性能及び飛行形態に応じた追加基準に関する基準適合状況を示せる資料 ・操縦者にかかる飛行形態に応じた追加基準への適合性について、過去の飛行実績又は訓練実績等を記載した資料 ・飛行範囲及びその外周から製造者等が保証した落下距離の範囲内を立入管理区画として地図上に示した資料 ・想定される運用により、十分な飛行実績（機体の初期故障期間を超えたもの）を有することを示せる資料 なお、上記資料は基本的に申請時の提出は不要であるものの、別途、国土交通省航空局から求めがあった場合には提出が必要となる点に注意が必要です。
〔4 版〕p.50 下から 6 行目と 5 行目の間	4) 罰則に続いて 新設	5) 行政処分等 技能証明を有する者が、「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」に定める処分事由に該当する行為を行った場合、処分事由に応じて技能証明の効力の取消や停止等の行政処分又は行政指導の対象になります。 同基準では点数制を採用しており、技能証明に係る行政処分及び行政指導の内容は、「点数表」に掲げる処分事由に対応する点数を基本として、個別事情や過去に処分を受けているかの有無を勘案して点数の加重又は軽減を行い、当該処分事由についての点数を決定したうえで、「処分等区分表」によって決定されます。 巻末に別表（2）あり。 「点数表」、「処分等区分表」、「個別事情による加減表」、「過去に処分等を受けている場合の取扱表」を参照のこと。
〔4 版〕p.51 上から 8 行目、10 行目、下から 7 行目	機体認証を有する無人航空機	機体認証を 受けた 無人航空機
〔4 版〕p.51 下から 10 行目	2) カテゴリーⅢ飛行を行う場合の運航管理体制	2) カテゴリーⅢ飛行を行う場合の運航管理体制 一 等

〔4 版〕p.51 下から 7 行目	操縦士資格を受けた	操縦士の技能証明を受けた
〔4 版〕p.52 上から 3 行目	c.飛行の都度、国土交通大臣より飛行の許可・承認を受ける <u>無人航空機を飛行させる者が適切な保険に加入するなど賠償能力を有することの確認をされる。</u>	c.飛行の都度、国土交通大臣より飛行の許可・承認を受ける <u>無人航空機を飛行させる者が適切な保険に加入するなど賠償能力を有することの確認をされる。</u> なお、リスク評価については、「安全確保措置検討のための無人航空機の運航リスク評価ガイドライン」（公益財団法人福島イノベーション・コースト構想推進機構 福島ロボットテストフィールド発行）を活用することが推奨されています。
〔4 版〕p.52 上から 4 行目 ～12 行目	4) カテゴリーⅢ飛行を行う場合のリスク管理 一等 カテゴリーⅢ飛行を行う場合のリスク管理に関する説明です。～～～を活用することが推奨されています。	削除
〔5 版〕p.54 下から 2 行目	た上で、有効期間が満了する日以前 6 ヶ月以内に国土交通大臣に対し技能証明の更新を申請する必要があります（図 1.11）。	た上で、有効期間が満了する日の 6 月前から 1 月前までの間に国土交通大臣に対し技能証明の更新を申請する必要があります（図 1.11）。
〔5 版〕p.54 図 1.11	「有効期間が満了する日以前 6 ヶ月」の表示	「有効期間が満了する日の 6 月前から 1 月前まで」の区間表示に読み替え
〔5 版〕p.55 下から 5 行目	小型無人機等飛行禁止法は、重要施設の上空とその周囲のおおむね 300m の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行を禁止するものです	小型無人機等飛行禁止法は、重要施設の上空とその周囲のおおむね 1,000m の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行を禁止するものです
〔5 版〕p.56 下から 5 行目	上空（レッドゾーンと呼ぶ）と、その周囲おおむね 300m の区域の上空（イエローゾーンと呼ぶ）において、小型無人機等の飛行を規制（禁止）しています。	上空（レッドゾーンと呼ぶ）と、その周囲おおむね 1,000m の区域の上空（イエローゾーンと呼ぶ）において、小型無人機等の飛行を規制（禁止）しています。
〔5 版〕p.56 図 1.12	図中の「300m」の表記（「重要施設及びその周囲おおむね 300m の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」、「周囲おおむね 300m の上空（イエローゾーン）」等）	いずれも「1,000m」に読み替え。イエローゾーンの半径が約 3.3 倍になるため、図の面積比は実態と異なります。
〔5 版〕p.57 下から 7 行目	その周囲おおむね 300m の周辺地域の上空で小型無人機等を飛行させる場合、事前に都道府県公安委員会等へ通報する必要があります。	その周囲おおむね 1,000m の周辺地域の上空で小型無人機等を飛行させる場合、事前に都道府県公安委員会等へ通報する必要があります。
〔5 版〕p.58 上から 1 行目 ～3 行目	対象施設の敷地・区域の上空（レッドゾーン）で小型無人機等の飛行を行った者と警察官等の命令に違反した者は、1 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金に	対象施設の敷地・区域の上空（レッドゾーン）で小型無人機等の飛行を行った者と警察官等の命令に違反した者は、1 年以下の拘禁刑又は 50 万円以下の罰金に処されます。また、対象施設の周囲おおむね 1,000m の上空（イエ

	処されます（レッドゾーンの飛行は命令の有無を問わず罰則適用）。	ローゾーン）で小型無人機等の飛行を行った者は、6 月以下の拘禁刑又は 50 万円以下の罰金に処されます（レッドゾーン・イエローゾーンいずれの飛行も、命令の有無を問わず罰則が適用されます）。				
〔4 版〕p.59 表 1.5	最下部に右記を追加	800MHz 帯 900MHz 帯 1.7GHz 帯 2GHz 帯 ※3	操縦用、 画像伝送 用、データ 伝送用	不 要 ※ 4	不 要	陸 上 移 動 局
		※3：上空利用が可能な周波数帯のみ掲載。 ※4：携帯電話事業者の包括免許により運用。				
〔4 版〕p.60 下から 13 行目	(4)携帯電話等を上空で利用する場合 元々携帯電話は地上での利用を前提に設計されていることから、無人航空機に搭載し、上空で利用することについては、通信品質の安定性や本来の目的である地上の携帯電話等の利用に与える影響が懸念されています。ただ、こうした状況下においても、高度 150m 未満での上空利用については、2020 年 12 月より制度が簡素化され、利用希望者が携帯電話事業者に利用申し込みを行った後に、1 週間程度で利用許可が下りるようになりました。	(4)携帯電話 元々携帯電話は地上での利用を前提に設計されていることから、無人航空機に搭載し、上空で利用した場合、通信品質の安定性や本来の目的である地上の携帯電話等の利用に与える影響が懸念されます。こうした状況を踏まえ、一定の条件下で利用することで、既設の無線局の運用等に支障を与えずに上空で利用できるよう、制度整備がなされています。携帯電話を無人航空機に搭載して利用する場合（無人航空機に SIM カードを挿入して利用する場合を含む）には、携帯電話事業者が提供する条件に対応した上空用プラン等の利用手続きを行うことが必要となります。				
〔4 版〕p.69 下から 3～6 行目	・機体の前後が判別できるよう、前後でライトの色を変えた灯火装置を搭載した機体が必要となる。 ・操縦者の手元で位置、高度、速度等の情報が把握できる送信機を使用することが望ましい。	削除				
〔4 版〕p.70 上から 14 行目	～～、機体に灯火装置を付与することが推奨されます。	～～、機体に灯火装置を付与することが推奨されます。また、送信機については、操縦者の手元で位置、高度、速度等の情報が把握できるものを使用することが望ましいとされています。				
〔4 版〕p.82 表 2.6	「メインコントローラー」の行 GPS などの各種センサの情報と送信機の指令をもとに、～～	GNSS などの各種センサの情報と送信機の指令をもとに、～～				
〔4 版〕p.84 上から 10 行目	(1) 無人航空機で使われる電気・電子用語	バッテリー				
〔4 版〕p.84 上から 11 行目	電池に関する用語、単位、求め方及びその概要は～～	バッテリーに関する用語、単位、求め方及びその概要は～～				

〔4 版〕p.84 表 2.7 「電圧」-「求め方」のセル	抵抗〔R〕×電流〔A〕	セル当たりの電圧〔V〕×セル数 ※電圧降下は抵抗〔R〕×電流〔A〕
〔4 版〕p.84 表 2.7 「電圧」-「概要」のセル	・電圧は、電池残量（現時点で放電できる電気量）で決まる。電池の残量が減ると電池の電圧は下がる。 ・放電（飛行）中の電圧降下は、電気回路の負荷抵抗とバッテリーの内部抵抗によって決まる。	・電圧は、セル当たりの電圧（リチウムポリマーバッテリーなら 3.7V）とセル数で決まる。また、電池残量（現時点で放電できる電気量）が減ると電池の電圧は下がる。 ・放電（飛行）中の電圧降下は、バッテリーの内部抵抗によって決まる。
〔4 版〕p.84 表 2.7 「出力」-「概要」のセル	・単位時間当たりのエネルギー量を表す。 ・出力が一定の場合、電池残量が少なくなると、放電時電圧が低下するため、電流は増大する。	・単位時間当たりのエネルギー量を表す。 ・出力を一定に維持しようとする場合、電池残量が少なくなると、放電時電圧が低下するため、必要となる電流は増大する。
〔4 版〕p.85 上から 1 行目	(2) モーター、ローター、プロペラ	(2) モーター、ローター（プロペラ）
〔4 版〕p.85 上から 13 行目	(3) モーター制御	(3) ESC (Electronic Speed Controller)
〔4 版〕p.90 表 2.9	メモリ効果（充電容量が次第に減少する効果）	メモリ効果（継ぎ足し充電などで浅い充放電を行った場合に見かけの放電容量が減少する現象）
〔4 版〕p.90 表 2.9	注意点に右記を追加	満充電のリチウムポリマーバッテリーを使用し、無人航空機を急上昇させた場合、直後にバッテリー残量が減った様に見えることがある。これはバッテリーから大きな電流が流れたことで一時的に電圧低下が生じたことによるものである
〔4 版〕p.90 表 2.9	バッテリーのコネクタ端子などが短絡した場合、バッテリーが発煙・発火する可能性がある	バッテリーが短絡した場合、バッテリーが発煙・発火する可能性がある
〔4 版〕p.92 上から 1 行目	正確な対応が求められます。	正確な対応が求められます。農薬散布においては、農薬散布装置によって決められた飛行速度、高度などが定められており、また風の影響により、散布対象区域外に飛散させないように注意が求められます。
〔4 版〕p.92 下から 4 行目	(2)リチウムポリマーバッテリーにかかわる電気的なトラブル 一等	(2)リチウムポリマーバッテリーにかかわる電気的なトラブル
〔4 版〕p.104 下から 3 行目	～～、一定の期間または一定の総飛行時間ごとに、メーカーが定めた整備項目を整備手順に従って～～	～～、一定の期間または一定の総飛行時間ごとに、機体メーカーが定めた整備項目を整備手順に従って～～
〔4 版〕p.107 表 3.1 プロセス	飛行前の準備（飛行当日の準備）	飛行前の準備
〔4 版〕p.107 表 3.1 点検項目の例	④気象の状況の確認 ・最新の気象状況（天気、風向、警報、注意報等）	④気象状況の確認 ・最新の気象情報（天気、風向、警報、注意報等）
〔4 版〕p.108 表 3.1 プロセス	飛行中の点検	飛行中の監視

〔5 版〕p.111 上から 7 行目	また、国土交通省の飛行・許可の審査の際には、賠償責任保険の加入が確認されています。	また、国土交通省の飛行・許可の審査の際には、賠償責任保険の加入が確認されています。 さらに、カテゴリー II 飛行のうち、総重量 25kg 以上の無人航空機を飛行させる場合又はレベル 3.5 飛行を行う場合には、不測の事態が発生したときに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が求められます。
〔4 版〕p.118 下から 14 行目	失速に備えた準備や、機体方向、周辺環境の把握が短時間のうちに必要となります。	失速に備えた準備や、機体方向の把握、鳥などの野生動物からの妨害を想定した防御等周辺環境の変化への対応が短時間のうちに必要となります。
〔4 版〕p.122 上から 7 行目	「スレット（Threat）」は、「エラー（Error）」を誘発する要因であり、操縦者だけではスレットやエラーの発生状況を把握することが困難な場合があります。この場合、適切な対処がとれず、事故等につながるおそれがあります。このような状況を回避するために、操縦者以外の補助者や関係者との相互監視・確認、機体や送信機の警報、飛行空域と周辺に関する気象や他の航空機・無人航空機、鳥獣害の進入情報の入手等、あらゆる利用可能なリソースを活用し、エラーにつながりかねないスレット（気象の変化、疲労、機材不具合等）の発生状況を早期に把握・管理し、万一エラーが発生しても事故等に至らないように適切に対処しようとする手法です。 CRM を効果的に機能させて、事故等発生を予防するための能力は、状況認識、意思決定、ワークロード管理、チームの体制構築、コミュニケーションといったノンテクニカルスキルです。	「スレット（Threat）」は、「エラー（Error）」を誘発する要因であり、操縦者だけではスレットやエラーの発生状況を把握することが困難な場合があります。この場合、適切な対処がとれず、無人航空機が安全マージンの低下した UAS（Undesired Aircraft State：望ましくない航空機の状態）に至り、更に事故等につながるおそれがあります。TEM とは、このような状況を回避するために、操縦者以外の補助者や関係者との相互監視・確認、機体や送信機の警報、飛行空域と周辺に関する気象や他の航空機・無人航空機、鳥獣害の進入情報の入手等、あらゆる利用可能なリソースを活用し、エラーにつながりかねないスレット（気象の変化、疲労、機材不具合等）の発生状況を早期に把握・管理し、万一エラーや UAS に至ったとしても事故等に至らないように適切に対処しようとする手法です。 CRM を効果的に機能させて、事故等発生を予防するための能力は、状況認識、意思決定、ワークロード管理、チームの体制構築、コミュニケーションといった 5 つの CRM スキル（ノンテクニカルスキル）です。
〔4 版〕p.143 下から 1 行目	・ 旋回させる場合は、取扱説明書等で指定された旋回半径以内で飛行させます。	・ 旋回させる場合は、取扱説明書等で指定された最大バンク角以内で飛行させます。
〔4 版〕p.144 上から 2 行目	・ 降下させる場合は、取扱説明書等で指定された速度以内で飛行させます。	・ 降下させる場合は、取扱説明書等で指定された降下速度以内で飛行させます。
〔4 版〕p.152 上から 8 行目	第三者が存在する可能性が低い場所は、山、海水域、河川・湖沼、森林、農用地、ゴルフ場又はこれらに類するものとする。	第三者が存在する可能性が低い場所は、山、海水域、河川・湖沼、森林、農用地又はこれらに類するものとする。
〔実地〕p.155 表 1.3	「口述試験（事故、重大インシデントの報告及びその対応）」の行のうち、「昼間飛行、目視内飛行又は最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験」の欄は「一」	回転翼航空機（ヘリコプター）は一等・二等とも、最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験でもこの口述試験を実施します。ただし、当該限定変更の試験より先に基本に係る実地試験を行う場合は実施しません。

		回転翼航空機（マルチローター）は基本に係る 実地試験のみで、変更はありません。
〔実地〕p.155 表 1.3 の直後 に追記	（記載なし）	実技試験及び口述試験（機体及び操縦装置 を作動させて行うものに限る。）にあたり、受験 者、試験員、試験員補助員及び受験者補助 員は、ヘルメット、保護メガネ等の保護具を着用 します。
〔実地〕p.155 （同上）	（記載なし）	安全の確保に必要と判断される場合には、受験 者に代わって操縦を行う受験者補助員が配置さ れます。受験者補助員は、実技試験を実施する 無人航空機の種類について、直近 2 年間で 6 月以上の飛行経験があり、かつ 50 時間以上の 飛行実績を有する者とされています。
〔実地〕p.155 （同上）	（記載なし）	風速の計測は試験員又は試験員補助員が行 います。受験者の減点項目ではありません。判 定は風速が基準未満であることの確認です（改 正前は「基準以下」）。ただし二等回転翼航空 機（マルチローター）の実技試験に限り、密閉さ れた建築物等の明らかに風の影響がない屋内で 実施する場合は計測を要しません。
〔実地〕p.155 （同上）	（記載なし）	各試験科目は、その日のうちに完了することとさ れています。やむを得ない事由により試験を中止 した場合は除きます。
〔実地〕p.155 （同上）	（記載なし）	口述試験で用いる日常点検記録及び飛行記 録は、指定試験機関が提供する様式によりま す。提供された様式の記入方法に従わずに記載 した場合は減点の対象となるため、受験前に様 式と記入方法を必ず確認してください。
〔実地〕p.155 （同上）	（記載なし）	屋外で行う実技試験は、日出から日没までの間 に行うか、又は 150 ルクス以上の照度の試験場 で行います。 なお、夜間飛行（昼間飛行の限定変更）に係 る実技試験は、150 ルクス以下の照度の試験 場で行います。「以上」と「以下」で条件の向きが 逆になる点に注意してください。
〔実地〕p.155 （同上）	（記載なし）	係留した状態で実技試験を行うことはできませ ん。
〔実地〕p.155 （同上）	（記載なし）	基本に係る実地試験が不合格となった場合、後 続の限定変更に係る試験は行わず、不合格と なります。 また、最大離陸重量 25kg 以上の機体を用い て試験を行う場合は、本書でいう「最大離陸重 量 25kg 以上に係る実技試験」（細則上は 「最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る 実地試験」）を先に行い、不合格となった場合 は後続の試験を打ち切ります。

〔実地〕p.155 (同上)	(記載なし)	机上試験及び口述試験の中止事由が広がりました。不正行為に加え、法令に違反する行為、危険な操作、受験者に起因する機体の墜落・損傷・制御不能が生じた場合も試験は中止されます。
〔実地〕p.156 ～160 表 1.5 「墜落、損傷、 制御不能」【マル チ】	・8 の字飛行又は円周飛行において、設定された円形の飛行経路中心より手前で 周回させたとき	・8 の字飛行又は円周飛行において、設定された円形の飛行経路の中心を含まず周回させたとき
〔実地〕p.156 ～160 表 1.5 「墜落、損傷、 制御不能」【ヘ リ】	・円周飛行において、設定された円形の飛行経路中心より手前で周回させたとき	・円周飛行において、設定された円形の飛行経路の中心を含まず周回させたとき
〔実地〕p.156 ～160 表 1.5 「飛行経路逸脱」【マルチ】	・機体の半分以上を減点区画に進入させたにもかかわらず、機体をすみやかに飛行経路に復帰させなかったとき（注 4）	・機体の半分以上を減点区画に進入させ、飛行経路に復帰させるべき旨の指示を受けたにもかかわらず、機体を概ね 2 秒以内に飛行経路に復帰させなかったとき（注 4） ※【ヘリ】の同項（メインローターマストを…すみやかに…）は変更ありません。
〔実地〕p.156 ～160 表 1.5 「指示と異なる飛行」【マルチ・ヘリの両方】	(該当する適用事項なし)	・試験員が指示した高度と明らかに異なる高度で飛行させたとき を追加
〔実地〕p.160 表 1.5 注 1	注 1 減点区画への移動開始地点から移動完了地点への飛行区画ごとの初回の進入については、試験員補助員が進入を知らせた後、機体をすみやかに飛行経路に復帰させた場合は、減点を行わない。	注 1 は機種で内容が分かれるため、注 2・注 3 と同じように 2 本に分けます。 【マルチ】注 1 減点区画への移動開始地点から移動完了地点への飛行区画ごとの初回の進入については、試験員が受験者に進入した旨を知らせた後、機体を概ね 2 秒以内に飛行経路に復帰させた場合は、減点を行わない。 【ヘリ】注 1 減点区画への移動開始地点から移動完了地点への飛行区画ごとの初回の進入については、試験員が受験者に進入した旨を知らせた後、機体をすみやかに飛行経路に復帰させた場合は、減点を行わない。
〔実地〕p.165 上から 4～6 行 目	ただし、同表の③事故、重大インシデントの報告については、基本（昼間飛行かつ目視内飛行の操縦能力）に係る実地試験の際にのみ、出題範囲となります。基本以外の実地試験の際には、同表の②までが出題範囲となります。	回転翼航空機（ヘリコプター）は一等・二等とも、最大離陸重量 25kg 未満の限定変更に係る実地試験でも③が出題範囲となります。ただし、当該試験より先に基本に係る実地試験を行う場合は出題されません。 回転翼航空機（マルチローター）は基本に係る実地試験のみで、変更はありません。

〔実地〕p.165 ～166 表 3.1 ①飛行前点検 (3-1～3-3) の減点適用基 準	3-1 の確認に漏れ若しくは誤りが一つでも あった場合又は 3-2 及び 3-3 の日常点 検記録への記載漏れ若しくは誤りが一つで もあった場合、10 点を減点する。	減点の細目と点数が次のとおり分されました。 ・実技試験で行う飛行のために必要な点検を一 つでも行わなかったとき 10 点 ・日常点検記録の記載漏れ又は誤り 5 点 ・日常点検記録の軽微な誤り 1 点 ※飛行前点検については、科目全体を通じて最 も減点数が高いもののみを適用します。 ※日常点検記録の記載漏れ又は誤りに係る減 点が、10 点から 5 点になります。
〔実地〕p.165 ～166 表 3.1 ①飛行前点検 の制限時間	(記載なし)	3-1 飛行空域及びその他の確認事項 3 分 (マルチ・ヘリ共通) 3-2 作動前点検・3-3 作動点検 通じて、 マルチローターは 12 分、ヘリコプターは 20 分 ※制限時間内に行わなかった場合は、点検漏 れ又は記録漏れとして扱われます。
〔実地〕p.166 ～167 表 3.1 ②飛行後の点 検と記録 (5- 1・5-2) の減 点適用基準	5-1 点検結果の記載漏れ又は誤りが一 つでもあった場合、5 点を減点する。 5-2 記載の漏れ又は誤りが一つでもあ った場合、10 点を減点する。	減点の細目と点数が次のとおり分されました。 ・飛行後の機体の状態を確認するために必要な 点検を一つでも行わなかったとき 5 点 ・日常点検記録の記載漏れ又は誤り 5 点 ・飛行記録の記載漏れ又は誤り (飛行日誌の 様式に基づく必要記載項目の欠落、飛行時間 の計算誤り) 10 点 ・日常点検記録の軽微な誤り 1 点／飛行記 録の軽微な誤り 1 点 ※点検に関するものと記録に関するものとで、そ れぞれ最も減点数が高いもののみを適用します。 ※飛行前点検で誤記載の減点を受けている場 合、飛行後に同じ内容で改めて減点されること はありません。
〔実地〕p.166 ～167 表 3.1 ②飛行後の点 検と記録の制 限時間	(記載なし)	5-1 飛行後点検・5-2 飛行後の記録 通 じて、マルチローターは 5 分、ヘリコプターは 10 分
〔実地〕p.169 表 4.1 ①-3 緊急着陸を伴 う 8 の字飛行	(2) 機体の機首を進行方向に向けた状 態での 8 の字飛行を、連続して行う。 (3) 試験員からの緊急着陸を行う旨の 口頭指示があり次第、8 の字飛行を中断 し、最短のルートで指定された着陸地点に 着陸を行う。	(2) 機体の機首を進行方向に向けた状態 での 8 の字飛行を、1 周以上連続して行う。 (3) 試験員からの緊急事態発生の宣言があり 次第、8 の字飛行を中断し、その場でホバリング を行う。その後、試験員からの緊急着陸を行う旨 の口頭指示があり次第、高度を維持したまま最 短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動 する。 (4) 移動完了後、着陸を行う。
〔実地〕p.172 図 4.3	(現行のまま)	緊急着陸の手順が 2 段階になったため、図の読 み方が変わります。試験員の緊急事態発生の 宣言を受けた地点でいったんホバリングし、その後

		の口頭指示を受けてから、高度を維持したまま着陸地点まで移動して着陸します。
〔実地〕p.173 表 4.2 ②-2 8 の字飛行	(2) 機体の機首を進行方向に向けた状態での 8 の字飛行を、連続して行う。	(2) 機体の機首を進行方向に向けた状態での 8 の字飛行を、連続して 2 周行う。
〔実地〕p.174 表 4.2 ②-3 異常事態における飛行	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に飛行する。機首を常に受験者から見て前方に向けた状態で側方へ移動し続ける。 (3) 試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点に着陸を行う。	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に 1 往復以上飛行する。機首を常に受験者から見て前方に向けた状態で側方へ移動し続ける。 (3) 試験員からの緊急事態発生の宣言があり次第、直線飛行を中断し、その場でホバリングを行う。その後、試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動する。 (4) 移動完了後、着陸を行う。
〔実地〕p.176 図 4.6	(現行のまま)	緊急着陸の手順が 2 段階になったため、図の読み方が変わります。試験員の緊急事態発生の宣言を受けた地点でいったんホバリングし、その後の口頭指示を受けてから、高度を維持したまま着陸地点まで移動して着陸します。
〔実地〕p.183 表 4.4 ④-3 異常事態における飛行	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に飛行する。離着陸地点から A 地点への移動は、機首を受験者から見て前方に向けた状態とする。 (3) 機首を常に受験者から見て前方に向けた状態で側方へ移動し続ける。 (4) 試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点に着陸を行う。	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に 1 往復以上飛行する。離着陸地点から A 地点への移動は、機首を受験者から見て前方に向けた状態とする。 (4) 試験員からの緊急事態発生の宣言があり次第、直線飛行を中断し、その場でホバリングを行う。その後、試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動する。 (5) 移動完了後、着陸を行う。
〔実地〕p.186 図 4.12	(現行のまま)	緊急着陸の手順が 2 段階になったため、図の読み方が変わります。試験員の緊急事態発生の宣言を受けた地点でいったんホバリングし、その後の口頭指示を受けてから、高度を維持したまま着陸地点まで移動して着陸します。
〔実地〕p.187 表 4.5 ①-2 緊急着陸を伴う 8 の字飛行	(2) 機体の機首を進行方向に向けた状態での 8 の字飛行を、連続して行う。 (3) 試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、8 の字飛行を中断し、最短のルートで指定された着陸地点に着陸を行う。	(2) 機体の機首を進行方向に向けた状態での 8 の字飛行を、1 周以上連続して行う。 (3) 試験員からの緊急事態発生の宣言があり次第、8 の字飛行を中断し、その場でホバリングを行う。その後、試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動する。 (4) 移動完了後、着陸を行う。

〔実地〕p.189 図 4.14	(現行のまま)	緊急着陸の手順が 2 段階になったため、図の読み方が変わります。試験員の緊急事態発生の宣言を受けた地点でいったんホバリングし、その後の口頭指示を受けてから、高度を維持したまま着陸地点まで移動して着陸します。
〔実地〕p.190 表 4.6 ②-2 異常事態における飛行	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に飛行する。機首を常に受験者から見て前方に向けた状態で側方へ移動し続ける。 (3) 試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点に着陸を行う。	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に 1 往復以上飛行する。機首を常に受験者から見て前方に向けた状態で側方へ移動し続ける。 (3) 試験員からの緊急事態発生の宣言があり次第、直線飛行を中断し、その場でホバリングを行う。その後、試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動する。 (4) 移動完了後、着陸を行う。
〔実地〕p.192 図 4.16	(現行のまま)	緊急着陸の手順が 2 段階になったため、図の読み方が変わります。試験員の緊急事態発生の宣言を受けた地点でいったんホバリングし、その後の口頭指示を受けてから、高度を維持したまま着陸地点まで移動して着陸します。
〔実地〕p.203 図 4.25 ※1	※1：目視外での緊急事態であることを鑑み、不合格区画は設定しない。	※1：目視外でのホバリング時は、不合格区画は設定しない。
〔実地〕p.207 図 4.27 ※1	※1：目視外での緊急事態であることを鑑み、不合格区画は設定しない。	※1：目視外でのホバリング時は、不合格区画は設定しない。
〔実地〕p.209 表 4.12 ①-3 緊急着陸を伴う円周飛行	(3) 機首を (2) と逆方向に向け、逆方向の円周飛行を連続して行う。 (4) 試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、円周飛行を中断し、最短のルートで指定された着陸地点への着陸を行う。	(3) 機首を (2) と逆方向に向け、逆方向の円周飛行を 1 周以上連続して行う。 (4) 試験員からの緊急事態発生の宣言があり次第、円周飛行を中断し、その場でホバリングを行う。その後、試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動する。 (5) 移動完了後、着陸を行う。
〔実地〕p.212 図 4.30	(現行のまま)	緊急着陸の手順が 2 段階になったため、図の読み方が変わります。試験員の緊急事態発生の宣言を受けた地点でいったんホバリングし、その後の口頭指示を受けてから、高度を維持したまま着陸地点まで移動して着陸します。
〔実地〕p.214 表 4.13 ②-3 異常事態における飛行	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に飛行する。機首を受験者から見て常に前方に向けた状態で側方へ移動し続ける。 (3) 試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点に着陸を行う。	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に 1 往復以上飛行する。機首を受験者から見て常に前方に向けた状態で側方へ移動し続ける。 (3) 試験員からの緊急事態発生の宣言があり次第、直線飛行を中断し、その場でホバリングを行う。その後、試験員からの緊急着陸を行う旨

		の口頭指示があり次第、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動する。 (4) 移動完了後、着陸を行う。
〔実地〕p.216 図 4.33	(現行のまま)	緊急着陸の手順が 2 段階になったため、図の読み方が変わります。試験員の緊急事態発生の宣言を受けた地点でいったんホバリングし、その後の口頭指示を受けてから、高度を維持したまま着陸地点まで移動して着陸します。
〔実地〕p.223 表 4.15 ④-3 異常事態における飛行	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に飛行する。離着陸地点から A 地点への移動は、機体を前方に向けた状態とする。 (3) 機首を常に受験者から見て前方に向けた状態で側方へ移動し続ける。 (4) 試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、最短の飛行経路で指定された緊急着陸地点に着陸を行う。	(2) 試験員が口頭で指示する飛行経路及び手順で直線上に 1 往復以上飛行する。離着陸地点から A 地点への移動は、機体を前方に向けた状態とする。 (4) 試験員からの緊急事態発生の宣言があり次第、直線飛行を中断し、その場でホバリングを行う。その後、試験員からの緊急着陸を行う旨の口頭指示があり次第、高度を維持したまま最短の飛行経路で指定された着陸地点まで移動する。 (5) 移動完了後、着陸を行う。
〔実地〕p.226 図 4.39	(現行のまま)	緊急着陸の手順が 2 段階になったため、図の読み方が変わります。試験員の緊急事態発生の宣言を受けた地点でいったんホバリングし、その後の口頭指示を受けてから、高度を維持したまま着陸地点まで移動して着陸します。

別表

(1) レベル 3.5 飛行の位置づけ

カテゴリーⅡ飛行（レベル3）	カテゴリーⅢ飛行（レベル4）	
	カテゴリーⅡ飛行（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、飛行経路下が無入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。

(2) 行政処分等にかかる別表

「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」

	処分手由	点数
1	事故が発生した場合に危険防止措置を講じない	15
2	アルコール・薬物の影響下での飛行	15
3	飛行計画の変更指示に従わない飛行	15
4	限定をされた技能証明を受けた者による限定外の種類・方法での特定飛行	14
5	条件付きの技能証明を受けた者による条件の範囲外での特定飛行	14
6	飛行前確認・衝突予防措置を行わないこと	14
7	他人に迷惑を及ぼすような方法での公共の場所の上空での飛行	14
8	承認を受けずに行う夜間・目視外・30m未満・催し上空飛行	14
9	承認を受けずに行う危険物輸送	14
10	承認を受けずに行う物件投下	14
11	飛行の方法について承認外での飛行	14
12	夜間・目視外・30m未満飛行において安全確保措置を講じないこと	14
13	機体認証において指定された使用の条件の範囲を超えた特定飛行	13
14	整備命令に違反した特定飛行	13
15	無人航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為	12
16	飛行禁止空域での飛行等	11
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

	処分事由	点数
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

「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「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

「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「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
行為の態様・結果	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
	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
是正等の対応	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
	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	加重 1～3 点
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

「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「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		