



指定試験機関（日本海事協会（ClassNK））における 無人航空機の操縦ライセンス国家試験について

2023年2月

**一般財団法人 日本海事協会
事業開発本部 交通物流部**

© Copyright by NIPPON KAIJI KYOKAI

一般財団法人 日本海事協会(ClassNK)



【創立】 1899年（発起人：渋沢栄一、高橋是清等）

【職員数】 約2000名

【本部】 東京都千代田区紀尾井町

【拠点数】 国内20拠点 / 海外108拠点

【ミッション】 安全確保及び環境の汚染防止のために、第三者機関として、認証事業等を通じて社会に貢献

沿革

1899 帝国海事協会創立
(明治32年)

日本海事協会の前身となる帝国海事協会が創立されました。初代総裁は、有栖川宮威仁親王です。ClassNKは当初、皇室と関わり合いの深い協会でした。

1920 船級船第一船
“華南丸”竣工
(大正9年)

創立して約20年、浦賀造船所で建造された貨物船“華南丸”が初めて入級しました。以降、入級船は着実に増加し、9年後の1929年には、100万総トンを突破しました。

1946 日本海事協会に改名
(昭和21年)

戦後の混乱がまだ取まらない中、名称を日本海事協会と改めました。以降、頭文字を取ったNKという略称で親しまれ、1992年にClassNKのロゴと通称を制定しました。

1962 海外初の事務所をロンドンと
ニューヨークに開設
(昭和37年)

船級船の増加に伴い、世界のどこでも検査が行えるように、海外事務所を開設しました。現在では、130箇所・50か国以上の拠点到事務所を配置しており、世界各地で検査を行っています。

2011 一般財団法人への移行、
子会社を傘下に
(平成23年)

公益法人認定法によりClassNKは一般財団法人に移行しました。これに伴い、子会社を傘下に入れることによって、より幅広いサービスを業界全体に提供できるようになりました。

2012 世界初、船級登録船合計
2億総トン突破
(平成24年)

ClassNKが検査する船級船は、造船・海運業界の発展と共に着実に伸び、1985年には1000万総トンを突破、約30年後の1997年には10億の1億総トンを突破、15年後の2012年には世界で初めて2億総トンを突破しました。

船級協会の第三者認証機関としての役割

船級協会

ステークホルダーの利害に関係しない中立的な第三者の立場から船舶の安全・環境性能を審査・証明する国際認証機関



国際認証機関としての機能を利用

- ① 各国の検査機関
⇒ 検査代行機関
- ② 国際海事機関
⇒ 専門家

造船所



船級協会



第三者証明

第三者証明

造船所

- 船舶が一定の安全・環境性能を満たしていることを国際的に証明したい

損保会社

- 船舶およびこれに積載する貨物に保険を付してよいかどうか判断する基準が必要
- 船級を有している場合に保険料率を低減

船主・荷主

- 船舶調達時に一定水準の安全・環境性能の船舶を国際的なマーケットからリーズナブルなコストで入手したい



保険会社

船主・荷主



第三者証明

ClassNKが行う主な認証・検査・試験

スキーム	制度	実施根拠
船舶検査	船舶安全法・海防法等 各国の規制・国際条約	船舶安全法第8条 「みなし」機関等
製品認証	風力発電 IEC64011シリーズ等	ISO/IEC17065による認定 (JAB認定)
マネジメントシステム認証	ISO9001 ISO14001等	ISO/IEC17021による認定 (JAB認定)
温室効果ガス検証	ISO14064等	ISO/IEC14065による認定 (JABおよびDAKKS認定)
特定技能試験	出入国管理法 および難民認定法	5省庁による運用要領による指定
Marine Warranty Survey (洋上工事)	損害保険適用	Coden、Swiss-RE等の 再保険会社からの認定
自動車運転職場の 働きやすい職場認証	国土交通省自動車局	国土交通省からの 認証実施団体の指定・契約
プライベート認証 (ClassNKブランドで認証)	未発行の条約検査 サイバーセキュリティマネジメントシステム認証 バイオセーフティマネジメントシステム認証	ClassNKガイドライン

JAB : 日本適合性認定協会

DAKKS : Deutsche Akkreditierungsstelle (ドイツ認定協議会)



1. 無人航空機に関する安全確保制度の概要
2. 無人航空機操縦ライセンス試験の概要
3. まとめ

1.(1) 無人航空機に関する安全確保制度改正の背景

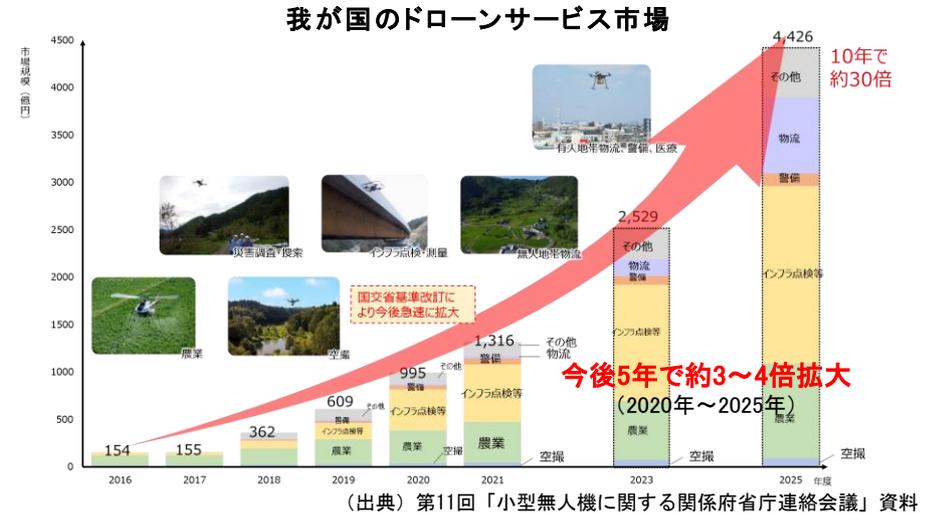
更なる利活用の拡大(レベル4)に向けた環境整備

- 現行では飛行を認めていない「**有人地帯(第三者上空)**」での**補助者なし目視外飛行(レベル4)**を**2022年度を目途に実現**する目標が成長戦略実行計画に明記
- **第三者の上空を飛行**することができるよう、**飛行の安全を厳格に担保する仕組み**が必要



無人航空機の本格活用を見据えた持続可能な制度構築

- **物流やインフラ点検等への本格活用**により国内ドローン市場は**今後急拡大(今後5年で3~4倍)**
- 飛行毎の許可・承認は**既に膨大な件数**
2016年度: 13,535件 → 2020年度: 60,068件 (**約5倍**)
(参考) 2021年度: 75,049件



航空法改正により無人航空機の本格活用を見据えた持続可能な安全確保制度を構築

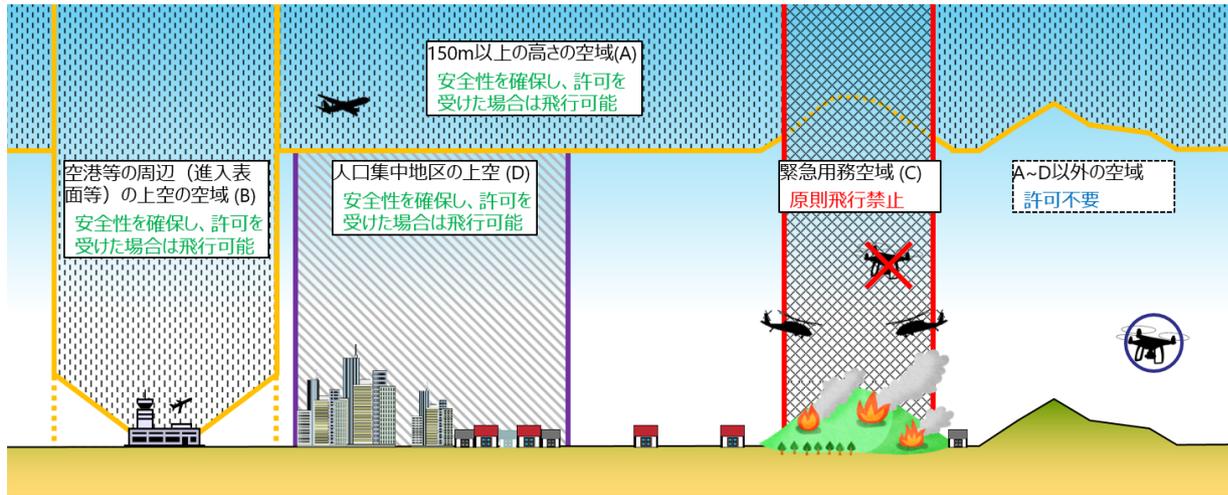
- (1) 無人航空機の**登録制度の創設**(2020年6月改正→2022年6月施行)
- (2) 無人航空機の**機体認証**や**操縦ライセンス**等の制度創設(2021年6月改正→2022年12月施行)

1.(2) 無人航空機の飛行に関する規制の対象範囲

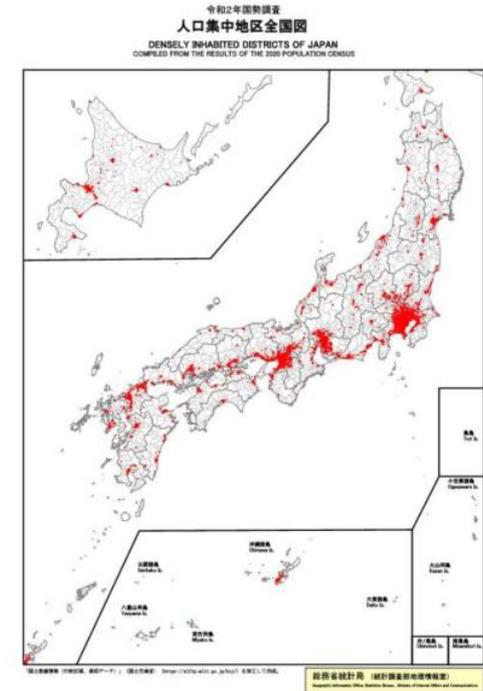
規制対象となる「飛行の空域」と「飛行の方法」（特定飛行）

1. 規制対象となる飛行の空域

- (A) 地表又は水面から150m以上の高さの空域【下図A】
- (B) 空港等の周辺の上空の空域【下図B】
- (C) 緊急用務を行う航空機の飛行の安全を確保するために指定する空域（緊急用務空域）【下図C】
- (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【下図D】



(出典：国土交通省航空局)



2. 規制対象となる飛行の方法（1. の飛行の空域以外の場合であっても該当する場合には規制対象）

- ① 夜間飛行（日没後から日出まで）
- ② 操縦者の目視外で飛行
- ③ 第三者又は第三者の物件との間の距離が30m未満で飛行
- ④ 祭礼、縁日など多数の人が集まる催し場所の上空で飛行
- ⑤ 爆発物など危険物を輸送する飛行
- ⑥ 無人航空機から物件を投下



(出典：国土交通省航空局)

上記の「飛行の空域」と「飛行の方法」のいずれにも該当しない場合

規制なし

（許可手続き／機体認証・操縦ライセンスが不要）

上記の「飛行の空域」と「飛行の方法」の少なくともいずれかに該当する場合

規制あり

（許可手続き／機体認証・操縦ライセンスが必要）

1.(3) 無人航空機の飛行に必要な手続き等

無人航空機の飛行形態のリスクに応じて、「①機体の安全性」、「②操縦者の操縦技能」、「③運航の管理の適切性」の3要素を適確に担保・確認することにより飛行の安全性を確保

	規制なし	規制あり	
飛行形態	特定飛行(※)に該当せず [カテゴリ I] 例: 人口集中地区以外で 日中・目視内飛行 等	特定飛行(※)に該当	
飛行に必要な手続き等	手続き等不要で 飛行可能	立入管理区画上空飛行(第三者上空以外) [カテゴリ II]	第三者上空飛行 [カテゴリ III]
		○ 機体認証(第二種)・操縦ライセンス(二等) の取得により原則飛行可能 (注) 空港周辺、高度150m以上、イベント上空、危険物輸送、物件投下又は総重量25kg以上の機体を飛行させる場合は、 飛行毎の国の許可・承認 も追加が必要 又は ○ 飛行毎の国の許可・承認 の取得により飛行可能 ① 機体の安全性 ② 操縦者の操縦技能 ③ 運航の管理の適切性 の3要素を全て確認	○ 機体認証(第一種)・操縦ライセンス(一等) の取得 かつ ○ 飛行毎の国の許可・承認 の取得 の全ての手続きがそろって飛行可能 リスクの高い飛行形態であるため、 ③運航の管理の適切性を追加確認

(注) 無人航空機の登録は、カテゴリ I ~ IIIの全ての飛行形態(屋外)において必要

※「特定飛行」とは、無人航空機を次に掲げる「飛行の空域」又は「飛行の方法」のいずれかにより飛行させる場合

(1) 次のいずれかの飛行の空域を飛行させる場合

- (A) 地表又は水面から150m以上の高さの空域
- (B) **空港等の周辺**の上空の空域
- (C) 緊急用務を行う航空機の飛行の安全を確保するために指定する空域(緊急用務空域)
- (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

(2) 次のいずれかの飛行の方法により飛行させる場合(飛行させる空域によらない)

- ① **夜間飛行**(日没後から日出まで)
- ② 操縦者の**目視外で飛行**
- ③ 第三者又は第三者の物件との間の**距離が30m未満で飛行**
- ④ 祭礼、縁日など多数の人が集まる**催し場所の上空で飛行**
- ⑤ 爆発物など**危険物を輸送**する飛行
- ⑥ 無人航空機から**物件を投下**

1.(4) 機体認証・操縦ライセンス制度の概要

(従来制度) 規制対象となる空域又は方法で飛行させる場合には、飛行毎に国の許可・承認が必要

(新制度) 「機体認証」と「操縦ライセンス」を取得している場合には、原則として許可・承認なしで飛行可能

機体認証



1. 概要

- 1機毎の無人航空機の安全性を国が認証(機体認証)
- 国がメーカーによる設計・製造過程の安全性を確認している型式(型式認証)については、1機毎の機体認証の検査を簡略化

2. 種類

第一種機体認証(第三者上空を飛行可能)

第二種機体認証(第三者上空は飛行不可)

民間機関(登録検査機関)を活用

3. 登録検査機関

- 機体・型式認証の検査事務は、国の登録を受けた民間検査機関(登録検査機関)が実施可能(認証書は登録検査機関の報告を国が確認して発行)
- 登録検査機関は、**第二種機体認証の検査を担当**し、国の基準に適合すれば登録可能なことから**複数の法人が登録される可能性**

操縦ライセンス



1. 概要

- 無人航空機の操縦者の操縦技能を国が認証(操縦ライセンス)

民間機関(指定試験機関)を活用

2. 種類

一等操縦ライセンス(第三者上空を飛行可能)

二等操縦ライセンス(第三者上空は飛行不可)

3. 指定試験機関

- 操縦ライセンスの試験事務は、国の指定を受けた民間試験機関(指定試験機関)が実施可能(ライセンスは指定試験機関の報告を国が確認して発行)
- 指定試験機関は、**一等・二等の全ての試験を担当**し、公正・中立性の確保の観点から**全国で1法人を想定**
- ※ 国の登録を受けたドローンスクール(登録講習機関)の講習を受けた場合には、試験の一部を省略可能

日本海事協会として、公正・中立な第三者機関としての強みを活かし、
国の代行機関である「登録検査機関」・「指定試験機関」としての無人航空機事業へ参画

(参考) ClassNKとしての取組み (登録検査機関)

日本海事協会 (ClassNK) は、国土交通省より指定された無人航空機登録検査機関 (登録検査機関) として、2022年12月5日より無人航空機の型式認証・機体認証の検査事務を開始

ClassNK登録検査機関ウェブサイト: <https://www.classnk.or.jp/hp/ja/authentication/remote/index.html>



無人航空機の型式認証のための飛行試験の模擬検査の様子

(写真提供: NEDO (国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構))

(参考) 無人航空機と自動車の安全確保制度の比較

無人航空機と自動車の安全確保制度(登録・機体認証・操縦ライセンス)と比較し、
無人航空機制度の中でNKが登録検査機関・指定試験機関として参画した事業の役割は以下のとおり。

	登録	機体			操縦ライセンス	
		型式の認証	1機毎の認証 (未使用)	1機毎の更新 (使用済)	試験・交付	講習
無人航空機	無人航空機登録 (2022年6月～) 国(航空局)が実施	型式認証 (2022年12月～) (1) 第一種 ①検査: 国(航空局) ②認証: 国(航空局) (2) 第二種 ①検査: 登録検査機関 ②認証: 国(航空局)	機体認証(新規) (2022年12月～) (1) 第一種 ①検査: 国(航空局) ②認証: 国(航空局) (2) 第二種 ①検査: メーカーの完成検査合格証により省略 ②認証: 国(航空局)	機体認証(更新) (2022年12月～) (1) 第一種 ①検査: 国(航空局) ②認証: 国(航空局) (2) 第二種 ①検査: 登録検査機関 ※メーカー整備点検の場合は書類検査 ②認証: 国(航空局)	操縦ライセンス (2022年12月～) ①試験: 指定試験機関 ②交付: 国(航空局)	登録講習機関 (2022年12月～) ※講習修了者は 実地試験免除
自動車	自動車登録 国(運輸支局等)が実施	型式指定 ①検査: 独立行政法人 自動車技術総合機構 ②認証: 国(運輸支局等)	自動車検査証(新規) ①検査: メーカーの完成検査合格証により省略 ②認証: 国(運輸支局等)	自動車検査証(継続) ①検査: 独立行政法人 自動車技術総合機構 ※指定整備工場 (ディーラー車検)の 場合は書類検査 ②認証: 国(運輸支局等)	自動車運転免許証 ①試験: 都道府県 公安委員会 (運転免許試験場) ②交付: 都道府県 公安委員会	指定自動車教習所 ※教習修了者は 実地試験免除

NKが参画した事業
(登録検査機関)

NKが参画した事業
(指定試験機関)

(参考) 小型無人機・無人航空機と航空機の分類について

小型無人機等 飛行禁止法

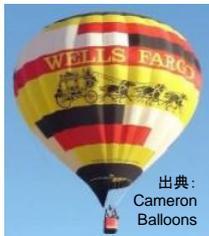
小型無人機

航空の用に供することができるものであって、構造上人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの



ドローン(100g未満)

特定航空用機器



出典:
Cameron
Balloons

気球



出典: FAI HAWK

パラグライダー

無人航空機

航空の用に供することができるものであって、構造上人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの(100g以上)



出典: NEDO/KDDI

ドローン(マルチローター)



出典: ヤマハ発動機

農薬散布用ヘリコプター



ラジコン機

航空法

航空機

人が乗って航空の用に供することができるもの

無操縦者航空機

操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する航空機



出典: JAXA

無人の大型飛行船



出典: 三菱航空機

飛行機



出典: 海上保安庁

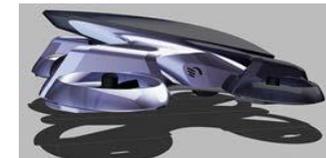
回転翼航空機



出典: AIRBUS

空飛ぶクルマ

(将来的に無操縦者化の可能性あり)



出典: CARTIVATOR

1. 無人航空機に関する安全確保制度の概要
- 2. 無人航空機操縦ライセンス試験の概要**
3. まとめ

2.(1) 操縦ライセンス試験の運用イメージ

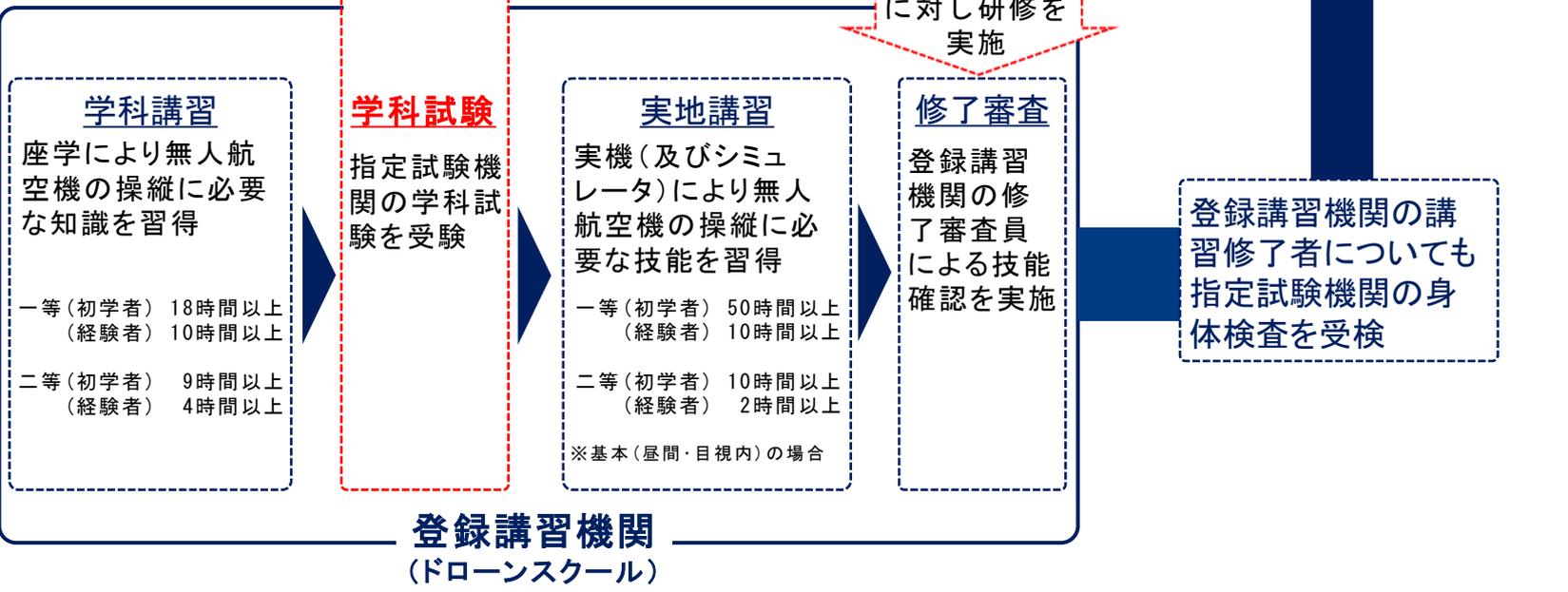
【ケース1】
指定試験機関
の試験受験

自動車運転免許
の運転免許試験
場に相当



【ケース2】
登録講習機関
(国が登録したド
ローンスクール)
の講習受講

自動車運転免許
の指定自動車教
習所に相当



国による操縦ライセンスの交付

2.(2) ClassNKとしての取組み (指定試験機関)

日本海事協会(ClassNK)は、国土交通省より指定された無人航空機操縦士試験機関(指定試験機関)として、2022年12月5日より無人航空機の操縦ライセンスの国家試験(学科試験・実地試験・身体検査)を開始

ClassNK試験案内ウェブサイト

<https://ua-remote-pilot-exam.com/>

- 操縦ライセンスの国家試験に関する情報提供
- 操縦ライセンスの国家試験の各種手続き(試験申込システム)
 - ・ 国家試験の申込に必要な試験申込システムの利用者登録(アカウント取得)
(国土交通省から技能証明申請者番号を取得した方を対象)
 - ・ 国家試験の申込/結果確認
 - ・ 操縦ライセンスの発行申請に必要な試験合格証明書の発行 等

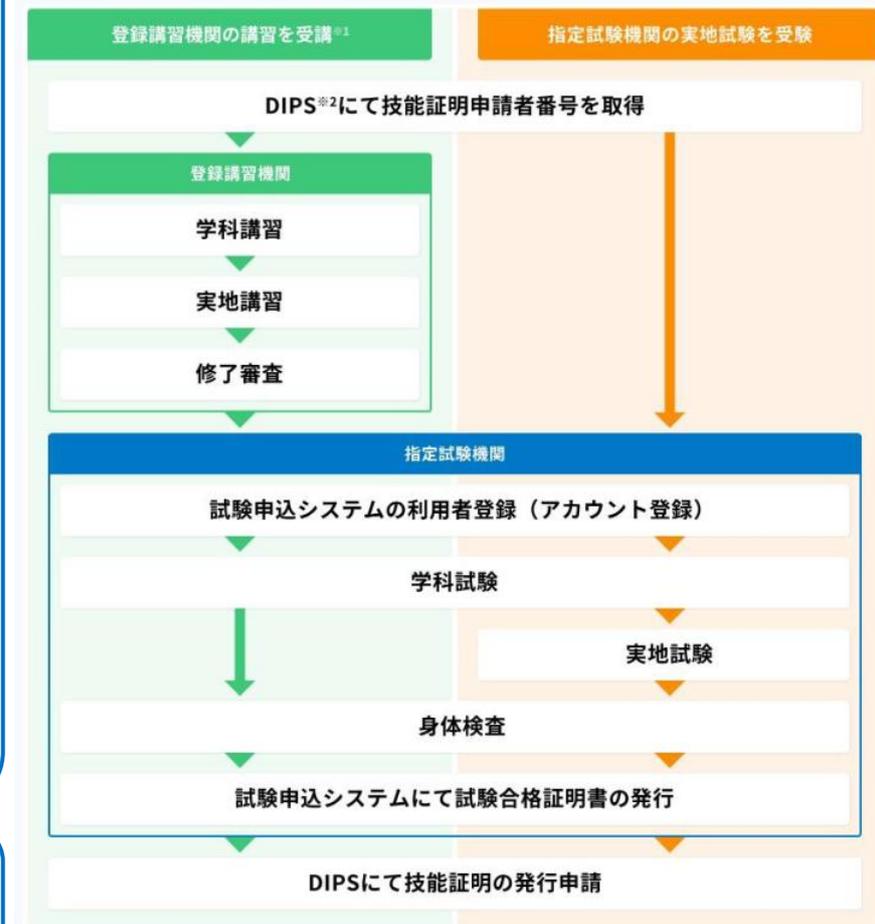


無人航空機操縦士試験機関ヘルプデスク

TEL: 050-6861-9700

受付時間: 9:00~17:00(土日・祝日・年末年始を除く)

無人航空機操縦士試験全体の流れ



※1 登録講習機関の講習を受講される場合の流れは一例です。試験申込システムでの利用者登録、学科試験及び身体検査は登録講習機関での講習に通う前に実施することも可能です。

※2 DIPSとは、国土交通省航空局が運営管理する「ドローン情報基盤システム」のことです。

2.(3) 指定試験機関における試験（学科試験）

(1) 学科試験

CBT運営会社を活用し、コンピューターによる学科試験を順次開始
（全国約160会場で随時受験可能）

2022年12月～ 二等操縦ライセンス学科試験開始

2023年1月～ 一等操縦ライセンス学科試験開始



学科試験受験の様子
（出典：プロメトリック社HP）

	1等学科試験	2等学科試験
試験時間	75分	30分
問題数	70問	50問
出題形式	三肢択一式	三肢択一式
出題範囲	国土交通省航空局が発行する「無人航空機の飛行の安全に関する教則」に準拠	国土交通省航空局が発行する「無人航空機の飛行の安全に関する教則」に準拠
合格基準	試験開始当初の合格に最低限必要な正答率は <u>90%程度</u> （注）	試験開始当初の合格に最低限必要な正答率は <u>80%程度</u> （注）

（注）試験開始当初の学科試験の合格基準は、試験問題1問ごとの難易度についての専門家による検討に基づいて設定。問題改定後については、この合格基準と等しくなるような値を統計的に推定して設定するため、正答率は同程度になると予想されるものの多少変動する可能性あり。

2.(4)① 指定試験機関における試験（実地試験）

(2) 実地試験

学科試験合格者を対象として実地試験を順次開始
(登録講習機関の講習修了者は免除)

2022年12月～ 二等操縦ライセンス実地試験(マルチローター)開始

2023年2月～ 一等操縦ライセンス実地試験(マルチローター)開始

※ ヘリコプター／飛行機の実地試験は国の基準等を踏まえ順次開始予定



実地試験受験の様子

○ マルチローター実地試験の内容と合格基準

	基本 (目視内・昼間・25kg未満)	目視外	夜間	25kg以上	合格基準
一等 実地試験	<p>【基本的考え方】 第三者上空における目視内・昼間飛行を安全に遂行できる操縦能力</p> <p>【実技試験内容(屋外)】 ① 高度変化を伴うスクエア飛行 (位置安定機能なし) ② <u>ピルエットホバリング</u> (位置安定機能なし) ③ 緊急着陸を伴う8の字飛行 (位置安定機能なし)</p>	<p>【基本的考え方】 第三者上空における補助者なし目視外飛行(昼間)を安全に遂行できる操縦能力</p> <p>【実技試験内容(屋外)】 ① 高度変化を伴うスクエア飛行 (位置安定機能あり) ② 異常事態における飛行 (位置安定機能なし)</p>	<p>【基本的考え方】 第三者上空における夜間飛行(目視内)を安全に遂行できる操縦能力</p> <p>【実技試験内容(屋外)】 ① 高度変化を伴うスクエア飛行 (位置安定機能なし) ② 緊急着陸を伴う8の字飛行 (位置安定機能なし)</p>	<p>【基本的考え方】 25kg以上の機体により第三者上空における目視内・昼間飛行を安全に遂行できる操縦能力</p> <p>【実技試験内容(屋外)】 ① 高度変化を伴うスクエア飛行 (位置安定機能なし) ② <u>ピルエットホバリング</u> (位置安定機能なし) ③ 緊急着陸を伴う円周飛行 (位置安定機能なし)</p>	100点の持ち点からの減点式採点とし、各試験科目終了時に 80点以上 の持ち点を確保できた場合に合格
二等 実地試験	<p>【基本的考え方】 立入管理区画上空における目視内・昼間飛行を安全に遂行できる操縦能力</p> <p>【実技試験内容(屋内でも可)】 ① スクエア飛行 (位置安定機能あり) ② 8の字飛行 (位置安定機能あり) ③ 異常事態における飛行 (位置安定機能なし)</p>	<p>【基本的考え方】 立入管理区画上空における補助者なし目視外飛行(昼間)を安全に遂行できる操縦能力</p> <p>【実技試験内容(屋内でも可)】 ① スクエア飛行 (位置安定機能あり) ② 異常事態におけるホバリング (位置安定機能なし)</p>	<p>【基本的考え方】 立入管理区画上空における夜間飛行(目視内)を安全に遂行できる操縦能力</p> <p>【実技試験内容(屋内でも可)】 ① スクエア飛行 (位置安定機能あり) ② 異常事態における飛行 (位置安定機能なし)</p>	<p>【基本的考え方】 25kg以上の機体により立入管理区画上空における目視内・昼間飛行を安全に遂行できる操縦能力</p> <p>【実技試験内容(屋内でも可)】 ① スクエア飛行 (位置安定機能あり) ② 円周飛行 (位置安定機能あり) ③ 異常事態における飛行 (位置安定機能なし)</p>	100点の持ち点からの減点式採点とし、各試験科目終了時に 70点以上 の持ち点を確保できた場合に合格

2.(4)② 指定試験機関における試験（実地試験の流れ）

① 受付

本人確認・試験当日の注意事項等を説明



② 机上試験

飛行計画の作成において留意が必要な事項（法令順守、安全確保措置、機体の仕様・限界事項、自動飛行機能の設定）に関する知識をペーパー試験で確認



③ 口述試験（飛行前点検）

実技試験に先立って、飛行空域や機体（作動前点検・作動点検）等の飛行前点検を実施し、点検結果を飛行日誌に記載



④ 実技試験

実機を所定の経路・方法に従って飛行させ、必要な操縦能力を確認



基本実地試験



目視外実地試験



夜間実地試験

⑤ 口述試験（飛行後の点検と記録）

飛行後の点検と飛行日誌への飛行記録の記載を適切に実施できることを確認



飛行日誌への
飛行記録の記載



事故等に関する
口述試験

⑥ 口述試験（事故・重大インシデントの報告）

事故・重大インシデントの定義と事故等発生時の処置に関する知識について試験員からの口述審査で確認

2.(5) 指定試験機関における試験（身体検査）

(3) 身体検査

原則として書類による身体検査を順次開始

2022年12月～ 一等(25kg未満)／二等の身体検査開始

※ 一等(25kg以上)は国の基準等を踏まえ順次開始予定

身体検査の基準

○身体検査基準(一等(25kg未満)及び二等)

自動車運転免許の適性検査基準と同等の基準を設定

- ・視力
両目で0.7以上・片目でそれぞれ0.3以上(矯正可)
- ・色覚
赤色・青色・黄色の識別が可
- ・聴力
10メートルの距離で無人航空機の操縦装置等の警音器の音(90デシベルの警報音)が聞こえること(補聴器使用可)
- ・運動能力
無人航空機の操縦に支障をきたさない身体状態であること

○身体検査基準(一等(25kg以上))

航空機の身体検査基準に準じた基準を設定
(国際民間航空条約附属書第1に規定する
第三種身体検査基準)

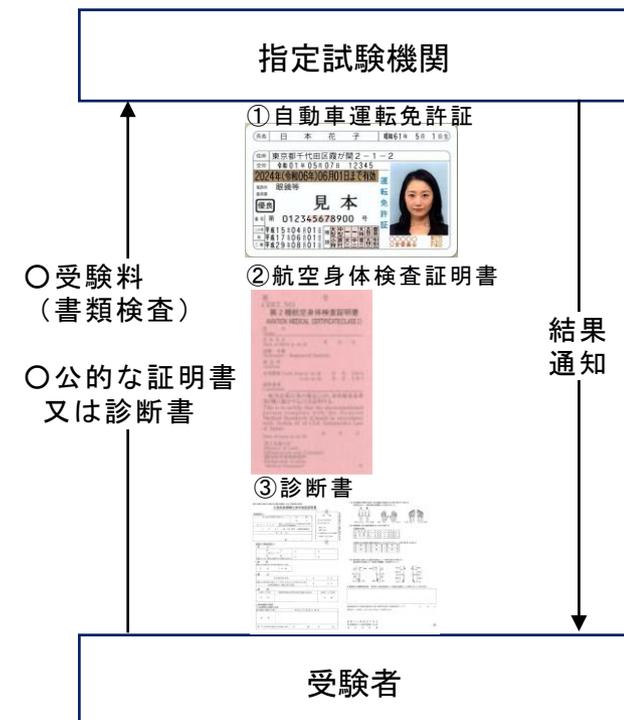
指定試験機関による身体検査

○ 受験者は、原則として以下の有効な書類のうちいずれかを指定試験機関に提出し受検

- ・自動車運転免許証
(※一等(25kg以上)以外)
- ・航空身体検査証明書
(航空機操縦士の身体証明書)
- ・医師の診断書

○ 指定試験機関は、上記提出書類により身体基準への適合性を確認

※ 一等(25kg未満)／二等の身体検査については指定試験機関における受検も可能



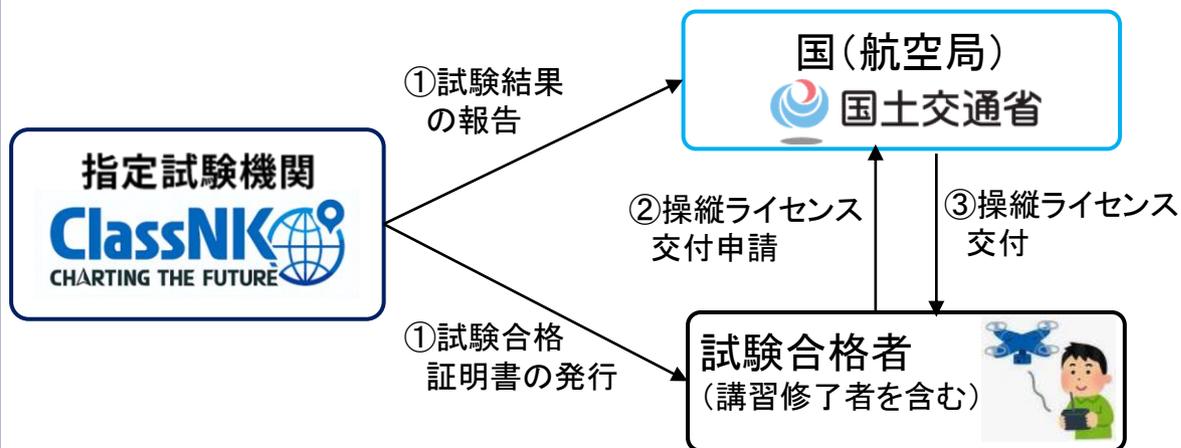
2.(6) 無人航空機操縦ライセンスの交付（国土交通省業務）

(4) 無人航空機操縦ライセンスの交付

試験合格（登録講習機関の講習修了を含む）した後の無人航空機操縦ライセンスの交付手続きは受験者の申請に基づき国土交通省航空局において実施

無人航空機操縦ライセンスの交付手続き

- ① 受験者が学科試験・実地試験（登録講習機関の講習修了を含む）・身体検査の全てに合格した場合には、指定試験機関（ClassNK）は、国土交通省に対し試験結果を報告するとともに、受験者に対し試験合格証明書を発行
- ② 当該受験者は、国土交通省に対し、DIPSを通じて試験合格証明書等を添えて操縦ライセンスの交付申請を提出
- ③ 国土交通省における審査・手続きを経て、操縦ライセンスを交付



無人航空機操縦ライセンスの交付 (有効期間:3年)

無人航空機操縦者技能証明書
Unmanned Aircraft Remote Pilot Certificate

第 211012345611 号
2027.11.31 まで有効
Date of Expiration

交付日 / 登録日
Date of Issue / Date of Registration 2025.01.01 / 2024.01.01

氏名
Name 無人 太郎
TAROU MUJIN

生年月日
Date of Birth 1901.12.31
31 Dec 1901

住所
Address 東京都千代田区霞が関1-1-1

条件等
Conditions 眼鏡等

区分 Classification	年月日 Date	限定事項 Ratios and Limitations	区分 Classification	年月日 Date	限定事項 Ratios and Limitations
一等	2024.12.01	ハリ 25 kg 昼間 目視内	二等	2024.12.01	飛行機 25 kg 昼間 目視内
-	-	-	二等	2024.12.01	マルチ 25 kg 昼間 目視内
-	-	-	-	-	-

国土交通大臣印
Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
アタリ

(出典:国土交通省航空局)

1. 無人航空機に関する安全確保制度の概要
2. 無人航空機操縦ライセンス試験の概要
- 3. まとめ**

3. まとめ

- ClassNKは、公正・中立な第三者機関としての強みを活かし、改正航空法に基づく国の登録・指定を受けて、2022年12月より国の代行機関(指定試験機関・登録検査機関)として無人航空機の操縦ライセンス試験・機体検査に関する事業を開始しました。
- 無人航空機(ドローン)は、過疎化や少子高齢化など我が国が抱える社会課題を解決するための社会インフラとして、物流や保安、防災など様々な分野において更なる利活用の拡大が期待されています。
- このため、本事業は社会的意義が非常に大きいものであり、今後とも、国・関係機関等と緊密に連携して、本事業を適確に遂行し、無人航空機の更なる利活用拡大に向けて貢献していきたいと考えております。
- 無人航空機の操縦ライセンス・機体認証制度の理解や活用の促進に向けて、引き続きの御協力・御支援をよろしくお願いいたします。

指定試験機関 (ClassNK)

(無人航空機の操縦ライセンスの国家試験の内容・手続き・受付等)

- ClassNK試験案内ウェブサイト

<https://ua-remote-pilot-exam.com/>

- 無人航空機操縦士試験機関ヘルプデスク

TEL: 050-6861-9700

受付時間: 9:00~17:00(土日・祝日・年末年始を除く)

国土交通省航空局

(無人航空機の安全確保制度・飛行ルール(登録・飛行許可承認・機体認証・操縦ライセンスの交付等))

- 国土交通省無人航空機総合窓口サイト

<https://www.mlit.go.jp/koku/info/index.html>

- 国土交通省無人航空機ヘルプデスク

TEL: 050-5445-4451

受付時間: 9:00~17:00(土日・祝日・年末年始を除く)