

改正航空法の制度と現状等

平成29年1月16日
国土交通省航空局

最近における無人航空機をめぐる状況に鑑み、無人航空機の飛行に関し、航空機の航行や地上の人・物の安全を確保するため、無人航空機の飛行の禁止空域及び無人航空機の飛行の方法を定める等の措置を講ずる。【平成27年9月11日公布、同年12月10日施行】

背景

- 昨今、無人航空機が急速に普及しており、撮影や農薬散布、インフラ点検などの分野で利用が広がっている。
- 今後、様々な分野で活用されることで、新たな産業・サービスの創出や国民生活の利便や質の向上に資することが期待される。
- 一方、落下事案が発生するなど、安全面における課題に直面。



国際的な状況も踏まえ、まずは緊急的な措置として、無人航空機を飛行させる空域及び飛行の方法等について、基本的なルールを定めることが必要

概要

(1) 無人航空機*の飛行にあたり許可を必要とする空域

※飛行機、回転翼航空機等であって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(200g未満のものを除く)

以下の空域においては、国土交通大臣の許可*を受けなければ、無人航空機を飛行させてはならないこととする。

※安全確保の体制をとった事業者等に対し、飛行を許可

- 空港周辺など、航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがある空域【下図A、B】
- 人又は家屋の密集している地域の上空【下図C】

(2) 無人航空機の飛行の方法

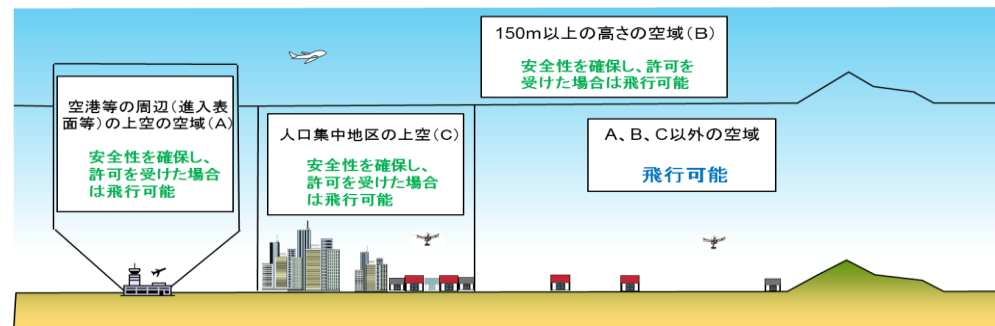
無人航空機を飛行させる際は、国土交通大臣の承認*を受けた場合を除いて、以下の方法により飛行させなければならないこととする。

※安全確保の体制をとる等の場合、より柔軟な飛行を承認

- 日中において飛行させること
- 周囲の状況を目視により常時監視すること
- 人又は物件との間に距離(30m)を保って飛行させること 等

(3) その他

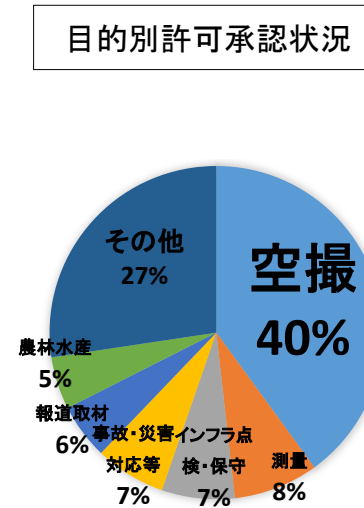
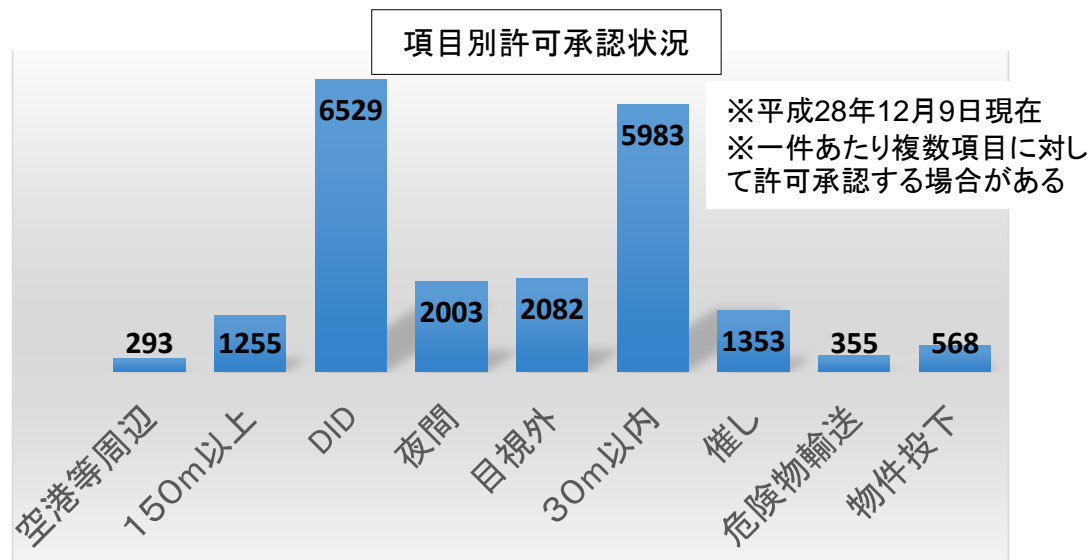
- 事故や災害時の国・地方公共団体等による捜索・救助のための飛行の場合は、(1)(2)を適用除外とする。
- (1)(2)に違反した場合には、50万円以下の罰金を科す。



(空域の形状はイメージ)

改正航空法に基づく許可・承認の現状について

- 改正航空法施行から1年間(平成27年12月10日から平成28年12月9日まで)に、12,300件の申請(事前相談を含む。)を受け、10,120件の許可・承認を行っているところ。
- 許可・承認にあたっては、機体、操縦者、運航管理体制のそれぞれの要素を確認する一方で、安全が確保されていると総合的に判断される場合には、これを柔軟に認めている。
 (例えば、開発段階で信頼性が確立されていない機体であっても、地上に人や物件が存在しない場所といったリスクの低い環境で飛行させることや補助者が常に周辺的安全を確保すること等で、地上の人や物件への被害を回避することが可能。)
- また、飛行場所を特定しない包括的な許可等や継続的な飛行に対応した長期間の許可等(1年間まで)も行っている。



小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会について

第2回未来投資に向けた官民対話(平成27年11月5日開催)における総理発言(抜粋)



早ければ3年以内に、ドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指します。

このため、直ちに、利用者と関係府省庁等が制度の具体的な在り方を協議する「官民協議会」を立ち上げます。

この場で、来年(2016年)夏までに制度整備の対応方針を策定します。

官民協議会の設立

- 関係府省庁、メーカー、利用者等の団体等をメンバーとする官民協議会を設立(平成27年12月7日の第1回を皮切りに、これまで計5回開催)。
- 本官民協議会においては、平成28年4月に技術開発等のロードマップを取りまとめたほか、平成28年7月に制度設計の方向性を取りまとめた。その後も、更に制度の詳細や利用促進について、継続的に検討を進めているところ。

官民協議会における主な検討事項

1. 小型無人機の安全のための制度設計
2. 改正航空法の運用の把握と安全確保策の体系化・共有
3. 小型無人機を活用した事業・業務振興のための環境整備
4. 小型無人機の安全確保等のための自主的取組の検証
5. 「空の産業革命」の実現に向けた環境整備

官民協議会構成員

内閣官房

関係府省庁

関係府省庁の課長クラスが参画

内閣官房(副長官補室、事態対処・危機管理室、IT総合戦略室、日本再生総合事務局、内閣サイバーセキュリティセンター、地方創生推進室)、警察庁、消費者庁、総務省、消防庁、法務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省

関係団体等

- 小型無人機のメーカー・利用者等からなる総合的な団体
- 小型無人機のメーカーの団体
- 航空関係者
- 特定の分野における利用者の団体
- 経済団体 等 33団体・10社

小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性<概要>

基本的な考え方

- 平成27年12月10日に施行された改正航空法の運用を通じ、機体、操縦者及び運航管理体制といった要件の具体化が進み、ガイドラインや民間団体等の取組も含め包括的なルール形成が進展
- 急速に進展する新技術の社会実装や利活用の多様化に対応するため、柔軟性を確保しつつ、可能なものから迅速・段階的にルールを整備

制度設計の方向性

<基本的飛行ルール>

- 飲酒中の飛行禁止や出発前確認について周知啓発を進め、効果の検証結果を踏まえてルール整備
- 事故等情報の義務報告制度や、いわゆるヒヤリ・ハット情報の報告の仕組み、事故等情報の収集・分析システム構築を検討

<機体、操縦者、運航管理体制の更なる安全確保>

- 民間団体等による講習会や運航管理マニュアルについて、一定の基準に適合しているものを国交省HPに掲載し、これを利用する場合、審査を一部簡素化
- 離島、山間部等における荷物配送を、2018年頃に本格化させる仕組みを導入
- 都市部等における荷物配送を、2020年代頃に本格運用できるよう機体の認証制度や操縦者の資格制度等について早期に検討・整備
- 許可・承認対象外の場合も講習会等の受講やマニュアル等の使用により安全を向上

<航空機、小型無人機相互間の安全確保と調和>

- 小型無人機と航空機の運航者等が参画する検討会を早期に立ち上げ、2016年度末を目途に有人機と無人機、無人機同士の衝突回避ルール等を整備
- 空港等周辺において、誤作動・誤操作による危険を未然に防ぐルールや対策を検討
- 有人機と無人機の運航者が、飛行情報を共有できる仕組みを構築。また、航空情報（ノータム）の運用を改善

<その他>

- 加入保険の継続徹底など、安全意識の維持・向上
- プライバシーの保護や第三者の土地の上空飛行について、ガイドラインの周知や自主的ルールの策定を促進
- 所有者を把握する自主的取組を推進
- 目視外飛行を支える無線システムのあり方