

# 小型無人機の有人地帯での目視外飛行（レベル4） の実現に向けた制度設計

# 検討の経緯等

## 官民協議会における検討

「空の産業革命に向けたロードマップ2019」「成長戦略実行計画」によるスケジュール  
専門家等からなるワーキンググループによる検討

- ✓ 機体の安全性・信頼性の認証
- ✓ 操縦者や運航管理者の技能・資格制度
- ✓ 運航ルール
- ✓ 所有者情報等の把握の仕組み（登録制度）



2019年秋に  
官民協議会にて  
中間とりまとめ  
(登録制度の先行実施)



2019年度内に  
制度設計の基本  
方針を策定



2022年度目途に  
有人地帯での  
目視外飛行を可能に

## 中間とりまとめ（昨年11月28日）

### ●所有者等の把握

機体墜落時等の所有者の把握、安全上の措置を所有者等に講じさせる等の必要性に鑑み、**早期に登録制度を創設**

### ●機体安全性、操縦者、運航ルール

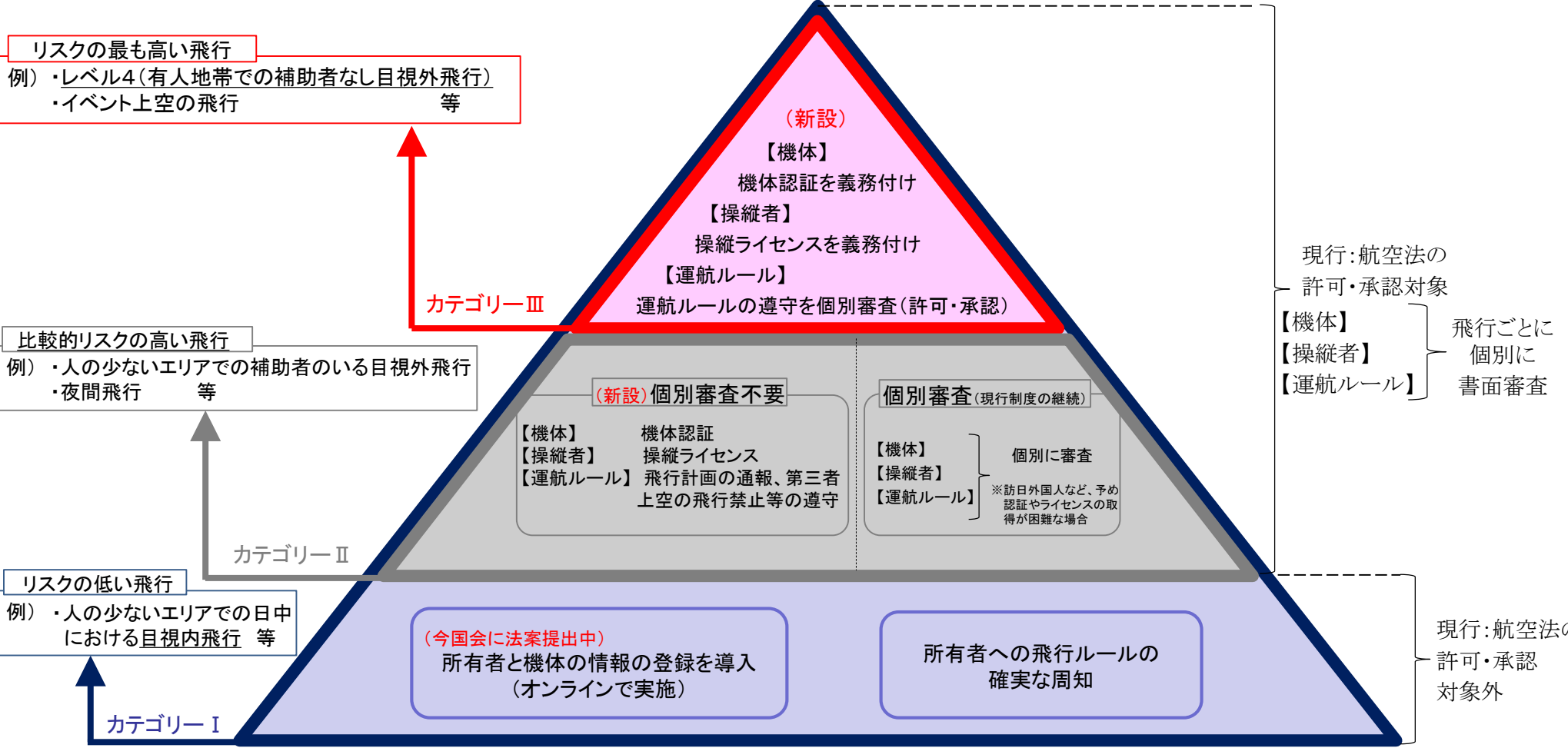
リスク（危害の大きさと発生頻度）に応じて**厳格に安全性を確保**

3月31日の官民協議会において基本方針取りまとめ

# 有人地帯の目視外飛行（レベル4）の実現等に向けた制度の全体のイメージ

## ポイント

- ① レベル4の実現にあたり、リスクの最も高い飛行についてはこれまで以上に厳格に安全を担保するため、機体の信頼性を確保するための機体認証、操縦する者の技能を確保するための操縦ライセンスの取得を必須とするとともに、運航管理体制については個別に安全体制を審査
- ② 比較的风险の高い飛行については、機体認証、操縦ライセンスの取得、運航管理ルールの遵守前提に、個別の許可承認を省略し、更なる安全かつ円滑な飛行環境を構築
- ③ 機体認証、操縦ライセンスの審査については、民間の審査能力を活用



# その他の論点について

|                       | 解決すべき課題   | 対応方策   |
|-----------------------|---|--|
| <b>被害者救済</b>          | 賠償資力の確保   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 事故の特性、市場規模等を踏まえると、自賠責制度をそのまま導入することは適切でない</li> <li>➤ 民間保険の商品化充実や、保険加入の促進を実施</li> </ul>   |
|                       | 自動/自律運転時の責任主体                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自動車における議論・検討を踏まえ結論を得る</li> <li>➤ それまでは被害者支援の観点からの付加的商品の普及促進</li> </ul>  |
| <b>プライバシーの保護</b>      | 被撮影者の同意なき撮影の防止、映像削除等の事後対応                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 操縦者の遵守事項としてプライバシー保護を取扱説明書等に位置付け</li> <li>➤ セミナー等を通じた知識の普及</li> </ul>  |
| <b>サイバーセキュリティ</b>     | 情報漏洩、無線の違法操作                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 情報漏洩については、諸外国の動向調査、メーカー・学識者等との意見交換を通じ、国において適切に対応</li> <li>➤ 無線の違法操作については、技術基準の策定や技術開発を検討</li> </ul>   |
| <b>土地所有権と上空利用の在り方</b> | 民法第207条との整合性<br>「土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ」 | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 一般的な解釈では、土地所有権は、所有者の「利益の存する限度」内で及ぶとされており、土地の上空の飛行が直ちに所有権を侵害する訳ではない</li> <li>➤ 多様な利活用の形態に鑑みれば、一律の基準の設定は有益でない可能性</li> <li>➤ 航空機等の上空利用の実態も踏まえ、当面は落下、騒音、プライバシー等の住民の心配・懸念に対応し、理解を得る取組を推進</li> <li>➤ 引き続き、諸外国の動向調査等を実施</li> </ul> |