

平成 30 年 2 月 2 日

沖縄におけるドローンビジネスの推進と事故防止のための適切な措置を求める意見書

沖縄県那覇市泉崎 1 丁目 17 番 14 号
行政書士オフィスウエハラ
行政書士 上原重巳

1. ドローン法規制の概要
2. ドローン法規制の現状と課題
3. ドローンの事故について
4. ドローン操縦者の意識向上について
5. 墜落事故が発生した場合のリスク
6. 沖縄特有の事情と課題

1. ドローン法規制の概要

ここ数年で急速に普及したドローンを巡る事件・事故を受けて、2015 年 12 月に航空法が改正され、ドローンは「無人航空機」として規制の対象となりました。改正航空法の規制は「所有」そのものではなく「飛行させる場合」の規制です。

ドローンの規制は空港周辺や人口密集地上空など「危険な場所での飛行」や「危険な飛行方法」を禁止しており、現状、ビジネスとしてドローンを活用する場合には、国交省の「許可」や「承認」を取得することが必須と言えます。

飛行許可・承認については、飛行経路や・飛行状況、飛行方法ごとに申請内容が細かく分かれており、経路や期日、機体、操縦者等を明らかにした上で、飛行させる度に申請することが原則ですが、ドローン産業の発展や利便性の観点から、最長 1 年間、飛行経路も飛行期日も特定しないで申請（包括申請）することが可能です。

2. ドローン法規制の現状と課題

国は「空の産業革命」と呼ばれるドローン産業の発展と、墜落事故等による被害を防止するための法的規制という両面のバランスを取りつつ、ドローンの最低限ルールを緊急的に定めたいと過ぎません。そのため、墜落事故等を防止するための安全体制の確保や操縦者の育成

について、現状では民間の自主的な取り組みに任せていることもあり、必要な飛行許可・承認を取得せずに飛行させているケース、または、申請書の記載方法がネットに溢れているため、許可・承認を取得するだけで大丈夫だと過信し、いい加減な安全体制やドローン操縦者の安全意識が低いまま飛行させているケースも少なくありません。（※1）今後は操縦者を免許制にするなどの改善が求められますが、後述するように墜落事故は操縦者の技量に関係なく起こりうるものですので、まだまだ多くの課題が山積しています。

3. ドローンの事故について

国交省が発表している昨年中に全国でおきたドローンを巡る事故件数は51件ですが、飛行経験が数百時間といったベテラン操縦者が事故を起こしているケースが多いことに驚かされます。また、この事故件数は空港から通報があった場合や「事故を起こした操縦者が自主的に国交省に報告した」件数ですので、実際の事故・違反件数は数倍から数十倍になると考えられます。（※2）

このようにドローンを飛行させている現場では実際に多くの事故が発生しています。

4. ドローン操縦者の意識向上について

最新のドローン機種によっては空港周辺で飛行することができない自動制御システムや、障害物を自動回避する機種もあり、一部のユーザーでは「ドローンに従っていれば事故など起きない。」「ネットに書いてあるとおりに申請すれば、簡単に許可がもらえてどこでも飛行させて良い。」という誤った認識が広がっています。実際には、周辺の環境によりGPSや電波干渉等の操作不具合を起こす、空港周辺を外れているとドローンアプリやシステムが認識していても「法令上」空港周辺に該当する、等の場合があります。そのような甘い認識・過信が墜落事故を引き起こしていることを認識してほしいと思います。

5. 墜落事故が発生した場合のリスク

実際に事故が起こり他者へ損害を与えた場合には許可・承認を取得していたか否かに限らず、刑事上・民事上の責任を負うこととなります。また、会社等の法人が事業としてドローンを飛行させている場合には、その操縦者個人だけでなく、法人も連帯して責任を負うリスクもありますし、報道等により大きく法人の評判を失墜させることも考えられます。

6. 沖縄特有の事情と課題

今や国交省へのドローン許可・承認申請件数は1万件を越え、ドローンをテレビで見ない日はなく、〈空の産業革命〉は確実に私たちの身近なものになりつつあります。沖縄では観光産業を中心にドローンの利用が進んでいますが、まだ導入していない多くの企業であっても関心が高く、今後は県の基幹産業である農業や建設業においても活躍の場が広がることは間違いありません。一方で、沖縄には多くの空港や米軍基地も点在し、ヘリや航空機との接触事故などの重大事故にならないように、しっかりした安全体制を確保した上で飛行させることが重要です。（※3）

沖縄県では数年前にドローンの規制緩和を推進するとの報道がありましたが、現状では、県内にある体育館等の屋内施設においてドローンの使用を申請しようとする（※4）、ほとんどの場合、断られます。本当にドローンを積極的に導入し推進するとすれば、民間任せにするのではなく、沖縄県独自の条例等によって飛行禁止区域を定める一方で、ドローンの規制・ルールに対する啓蒙や操縦訓練施設の開放など規制と推進の両輪で、行政の積極的な関与が求められます。

<参考>

※1 平成29年11月4日に岐阜県大垣市のイベントにおいて、観客の上空でドローンを飛行させ、バランスを崩し落下し子どもを含む6名が救急搬送、3名に軽傷を負わせる事故が発生。国交省の公表として、操縦者の操縦経験は260時間以上のベテラン（許可承認を取得するために必要な飛行経験は概ね10時間以上。）にも関わらず、必要な承認申請はしていなかった（イベントで飛行させる場合には基本的な許可承認とは別にイベント飛行の承認が必要となるが、申請したとしても経験則上、観客での直上の飛行はまず認められない。）こと、ドローンの機体が飛行許可申請に記載したものと異なっていたこと、安全飛行に必要なルールを守らないまま飛行させていたこと、等の違反行為があり、このような安全飛行に対する認識の甘さ・過信がこのような事故を引き起こしたことが容易に推察される。

※2 2015年にドローンの拾得件数は集計が行われている警察本部の集計の合計で336件。

※3 日米地位協定の適用除外条項により、航空法の一部は適用されず、平成30年1月末現在、基地周辺でドローンの飛行は禁止されていないが、政府は平成24年11月9日国会答弁において「米軍機及び自衛隊機に対する妨害行為を規制する我が国の国内法令の適用については、（中略）航空の危険を生じさせた者に該当する場合には、航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律（航空危険行為等処罰法）の第一条の罪が成立しうるものと考えている。」と答弁している。

※4 許可・承認を一度も取得したことがない操縦者が許可・承認の必須条件である10時間以上の飛行実績を積むためには、国交省の許可・承認が不要である屋内にて、または許可承認が不要な広大な私有地（現実には田舎の山奥や空き地等）において飛行訓練・実績を積みまなければならない。