

## 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会（第3回） 議事要旨

日時：平成28年4月6日（水）10:00～12:15

場所：合同庁舎4号館12階共用1208特別会議室

### 1. 議事

- (1) 「国会議事堂、内閣総理大臣官邸その他の国の重要な施設等、外国公館等及び原子力事業所の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」（平成28年法律第9号）について
- (2) 各委員からの報告
  - ・政府が作成している小型無人機に係るガイドラインの普及状況等に関するアンケート調査結果について
  - ・小型無人機に関する保険業界の取組状況等について
  - ・ドローン等ロボットにおける電波利用の高度化について
  - ・無人航空機の物流事業への活用に向けて
  - ・UAV作業マニュアル及び安全基準の作成及び公開について
- (3) 意見交換

### 2. 議事概要

- (1) 「国会議事堂、内閣総理大臣官邸その他の国の重要な施設等、外国公館等及び原子力事業所の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」（平成28年法律第9号）について  
警察庁より資料1に沿って、「国会議事堂、内閣総理大臣官邸その他の国の重要な施設等、外国公館等及び原子力事業所の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」（平成28年法律第9号）の内容及び関係者の周知について説明

#### 【質疑応答】

- 当該法律により、「国の重要な施設」等の周辺について小型無人機等の飛行が禁止されることになるが、「国の重要な施設」等の選定基準を教えてください。
- ⇒ 国会議事堂、内閣総理大臣官邸、最高裁判所等国の中枢の機能を有する施設に限定をして、飛行禁止となる施設を決めている。
- 原子力事業所の上空も飛行禁止になる可能性があるとのことだが、メンテナンス事業者は原子力事業所の上空を飛行する必要があるが、適用除外等の手

続きはあるのか。

- ⇒ 施設管理者の同意があれば、飛行できることになっている。そのため、施設管理者の同意を得た上で、その地域を管轄する警察署を通じて都道府県公安委員会に届出（通報）をすれば対象原子力事業所の上空を飛行させることができる。
- 関係者の皆様には、今回警察庁から説明をいただいた「国会議事堂、内閣総理大臣官邸その他の国の重要な施設等、外国公館等及び原子力事業所の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」と昨年末改正をした国土交通省が所管する航空法の目的の相違をきちんと認識いただきたい。前者については、先ほど説明があったようにテロ対策等から国の中枢機関を守ることを目的として制定されているものであり、後者については、小型無人機を安全に飛行させることにより、航空機の航行及び地上の人・物の安全を守るために一般的な交通ルールを整備したというものである。
  - 「対象外国公館等」等指定があれば、当該施設の周辺が飛行禁止になるということであるが、今年予定されているサミット等の場合に、特定の施設を、期間限定で指定する必要があるのではないか。
- ⇒ 伊勢志摩サミット及び関連閣僚会合に関しては、その主会議場等を「対象外国公館等」として指定することにより、当該施設の周辺を飛行禁止とすることを想定している。

(2) 政府が作成している小型無人機に係るガイドラインの普及状況等に関するアンケート調査結果について

内閣官房より資料2に沿って、政府が作成している小型無人機に係るガイドラインの普及状況等に関するアンケート調査結果について説明

【質疑応答】

- 総務省が作成しているガイドラインについて、趣味等で小型無人機を飛行させている人への周知が足りていないのではないかという意見をいただいているところであるが、総務省としては当該ガイドラインを総務省HPにて公表するとともに、（一社）電気通信事業者協会等の関係団体に周知をし、さらに関係団体から会員等への周知をお願いしている。  
また、これらに加えて、各種講演会等でも当該ガイドラインの内容の説明を行っている。  
今後も、引き続き周知に取り組んでまいりたい。また、本協議会の構成員

にあっては関係者の方々に周知をお願いしたい。

- 国土交通省の作成しているガイドラインについて、飛行を禁止する場所として記載されているのが、法律上禁止されているのか否かが不明確であるのご指摘をいただいている。小型無人機の飛行を禁止する場所として記載しているものは、航空法上禁止がされているものと、航空法上禁止されていないものの小型無人機を飛行させることが安全上望ましくない場所を必ずしも明確に書き分けていないものの、できるだけ一般の方々に分かりやすくなるよう意識して作成しているものであり、このような書きぶりとしている。プライバシーや所有権の問題についても、国土交通省が作成しているガイドラインの中でも言及しているが、一般的な考え方であり、むしろ具体的状況に即している民間団体の自主的取組で定められているガイドラインの方が、より具体的に書くことができるものと考えている。
  - プライバシーや所有権の問題について、法務省から何かコメントがあればいただきたい。
- ⇒ 所有権やプライバシーの問題については、個別具体の事案で異なると考えているので、一般論として申し上げることはない。

### (3) 小型無人機に関する保険業界の取組状況等について

一般社団法人日本損害保険協会より資料3に沿って、小型無人機の保険について説明。

#### 【質疑応答】

- 小型無人機が路線等に墜落して鉄道を止めた場合に保険の適用はあるのか。
- ⇒ 事故の状況によるので一概には言えないが、小型無人機が墜落をして、鉄道車両を傷つけたことに伴って鉄道会社に損害が生じた場合には、賠償責任保険の補償の対象になると思料。しかしながら、鉄道車両にぶつかっていない場合では、個別の保険商品にもよるが、賠償責任保険では補償の対象にならない可能性が高いと思われる。
- 資料3のP. 12に「保険引受時のヒアリング項目(例)」として「操縦者の視界の範囲内で飛行しているか」という項目があるが、航空法上の許可を受けて目視外で飛行させる場合も、この項目を満たせないとして保険の適用が受けられないことになるのか。
- ⇒ 資料に記載しているのはあくまで例示であり、航空法上の許可を受けている

場合に、当該項目を満たしていないとして直ちに保険の適用外になるものではないと思われる。

(4) ドローン等ロボットにおける電波利用の高度化について

総務省より資料4に沿って、ドローン等ロボットにおける電波利用の高度化について説明。

【質疑応答】

- 電波利用の高度化については、この小型無人機の業界が発展するに当たっては重要な要素であると考えている。
  
- 最大空中戦電力を「1W」とした背景をもう少し詳細に教えていただきたい。  
⇒ 隣接する周波数及び共有する周波数の無線システムとの干渉の影響を勘案している。電波の到達できる距離を長くするために出力を上げると、干渉する可能性も高くなるため、到達できる距離を5kmとし、隣接する周波数の無線システムに影響を与えないように、計算上の離隔距離を勘案し、電波を共用するために「1W」程度が妥当であると判断した。
  
- 上空での受信調査を実施した際、地上における利用者に影響が少なからずあったという説明があったが、どのような影響が具体的に生じるのか教えていただきたい。  
⇒ 上空で利用する携帯電話の密度などの影響もあるので一概には言えないが、地上で使用している携帯電話が繋がらなくなったり、突然通信が途切れてしまったりする等の影響が生じる可能性があるため、試験的な導入を図っていく必要があると考えている。
  
- 実用化試験局を今後設置し、地上の携帯電話の電波帯の影響度等をチェックしていくということだが、現時点でどのようなエリアに設置する等具体的に決まっているのか  
⇒ このような方針を進めていくことが決まったという段階であり、どの程度の範囲とするか等については、今後調整することとなる。

(5) 無人航空機の物流事業への活用に向けて

国土交通省より資料5に沿って、無人航空機の物流事業への活用に向けてについて説明。

【質疑応答】

- 物資を輸送する際に、地上に着陸させて、輸送容器を一般の方が取り外し、物資を受け取った後に再度輸送容器を取り付けて戻っていくという際にリスクがあるという話だったが、遭難者の捜索・救難を無人ヘリで行う場合には、無人ヘリを着陸させずに、物資のみをホイストを使って下ろすという方法があるので、当該方法を活用すると考えられるのではないか。
- 先ほど説明の中でも触れられていたが、生活圏の上空を小型無人機が飛行することについて、ネガティブな印象をもっている人が約25%いることは事実としてある。一方で、いわゆる買い物難民と言われる方は、地域の中でも1～2割程度いると言われている。その方々に宅配料金として許容できる金額を伺うと、100～1,000円と答える方が多く、平均すると500円～1,000円程度である。そのため、小型無人機による宅配を一事業として行おうとするとまだかなりハードルが高いのが現状である。

一方で、当該エリアにおいては、買い物難民と言われている方が居住しているエリアは土砂崩れ等災害の起きやすい地域であることが多く、一定程度のニーズはあると考えている。そのため、災害と物流については別々に考えるのではなく、関連があるものとして検討を進めていただきたい。

(6) UAV作業マニュアル及び安全基準の作成及び公開について

国土地理院より資料6-1～資料6-3に沿って、UAV作業マニュアル及び安全基準の作成及び公開について説明。

【質疑応答】

- 当該マニュアルの位置づけの確認であるが、測量を行う際には、いかなる場合でも当該マニュアルに従って記載された事項に従わなければならないのか。測量を行う機体の性能や方法が異なれば遵守すべき事項も変わってくるのではないかと考えるが、その場合は、どのように対応するのか。
- ⇒ いかなる場合でも遵守しなければならないというものではない。あくまで、測量を行う場合に最低限の守っていただきたい事項、留意していただきたい事項を目安として定めるものにすぎない。また、技術開発等が進んだり、法制度が変更になったりした場合等、現在と異なる状況が生じれば当然それに合わせてマニュアルの見直しを行う。

### 3. 松永内閣官房内閣審議官締め括り挨拶

本日も熱心に議論をいただき感謝。安全確保については非常に慎重に対応することは大前提であるが、利活用・技術開発を進めるためにロードマップを作成するという点についても議論を進めさせていただきたいと考えている。

本官民協議会が小型無人機の利活用・安全確保について意見を集約する場になっており、かつ、議論をリードするものになっていると実感。

引き続き、関係者からの提言・参加をお願いしたい。また、本日もあったように各委員から最新の情報を集約できる貴重な場となっているので、引き続き、情報提供をお願いしたい。

次回の会議において、制度設計の方向性（案）及び利活用・技術開発に関するロードマップの取りまとめを行いたいと考えているので、引き続き協力をお願いします。

### 4. 次回の予定等

- ・ 会議の資料は公表する。
- ・ 第4回は平成28年4月下旬から5月上旬に開催予定。