

## 【アメリカ】 ドローン等の商業利用に関する連邦規則案

海外立法情報課 井樋 三枝子

\* 2012年連邦航空局（FAA）近代化及び改革法（P.L. 112-95）で、2014年8月に発令予定と規定されていた小型無人航空機に関する連邦規則案が2015年2月23日付け連邦公報（80 FR 9544）で発表された。

### 1 無人航空機の規制

無人航空機とは、操縦者が搭乗せず事前のプログラミング又は地上にいる操作者の遠隔操作により飛行するもので、関連機器設備等を含めてシステム化され、利用される。機体の大きさや形状は様々であるが、現在、注目を集めているのは55ポンド（25kg）未満の小型機、特に複数のプロペラを有するヘリコプターのようなドローンと呼ばれるものである。

アメリカでは無人航空機は、主として軍事目的として使用されてきたが、近年、非軍事的利用にも関心が高まったことから、2012年にFAA近代化及び改革法（以下、「2012年法」）が制定され、2015年までに非軍事的に利用される無人航空機システムを全米空域システム（NAS）へ統合すること等が規定された。

非軍事的利用には、①公用（法執行活動や省庁の業務に必要なデータ収集等の目的）、②商業利用、③趣味・娯楽の3つの場合が想定される。①については、2007年の連邦運輸省告示（72 FR 6689）に基づき、FAAが免除承認証明書（COA）を与えることにより認められてきたが、2012年法では、このCOAの申請・承認手続が合理化された。②は、2012年法第332条で規定される民間小型無人航空機に関する計画規則の策定までは、原則として禁止されている（特別耐空証明書を申請した上で実験・研究目的のみ可）。ただし、2012年法第333条に基づき、個別の商業利用につきCOA申請を行い、FAAがそれを承認する場合は、例外的に可能である。③については、2012年法でも、特に規制されていない。

### 2 規則案の概要

前述のとおり、現在アメリカではドローンを含め小型無人航空機の商業利用は禁止されているが、オーストラリア、カナダ、スイス及びイギリスではドローンの商業利用が進んでおり、アメリカの関連企業は、2012年法第332条でFAAによる策定が定められた民間小型無人航空機全体に関する連邦規則の早期制定を求め、広く商業利用が可能となることを望んでいた。今回の連邦規則案は、連邦規則集第14編中の第21部（パート21）ほか8つのパートに改正を行う内容で、55ポンド未満の小型無人航空機のみを対象としている。

以下、規則案の主要部分である第14編第107部の新設に関する内容を紹介する。

#### (1) 操作運行の条件

機体が、操作者の目視の視界に入る十分に近い場所にあること。日中（公式の日出・日没時刻の間のみ）、操作場所から3マイル以上の視程が確保可能な天候下のみ飛行可能とし、

操作者が機外の物体を視認できない気象状態では操作運行してはならない。また、無人航空機視点のカメラのみによる操作を認めず、操作者による視点が必要とされる。

制限速度は毎時 100 マイル (87 ノット)、対地高度 500 フィートで運行可能、クラス A (海面 1 万 8 千フィート以上) の空域の運行は禁止される。

## (2) 操作者の要件

操作者を小型無人航空機の「パイロット」と見なし、17 歳未満の者の操作は禁止する。操作者は FAA が承認する初級の航空知識に関してテストに合格し、無人航空機操作者証明を入手する必要がある (2 年ごとに再テストが義務づけられる)。

操作者は、自身の操作の結果発生した事故につき、FAA に対し、発生 10 日以内の報告義務を負う。

## (3) 趣味・娯楽目的の小型無人航空機 (模型機) への適用除外

重量 55 ポンド以下で、空港から 5 マイル以内は管制塔への通知なく飛行しない等、2012 年法第 336 条で規定する基準をすべて満たす模型機に対しては、この規則を適用しない。模型機とは、趣味又は娯楽目的で操作者の視程内でのみ飛行するものをいう。

## 3 ドローン利用の現状

1 で述べた 2012 年法第 333 条に基づく小型無人航空機の商業利用に関する個別の COA は、2014 年 9 月から 2015 年 3 月までの間に少なくとも 60 件以上の申請に与えられている。それらの主な用途は、映画撮影、地図作成・資源採掘のための調査、気候調査、農地測定、高層建築物建設・鉄道建設のための調査、イベント撮影等である。

2015 年 3 月 24 日、FAA はこのような COA 申請及び審査手続の合理化を発表した。これまでは個別の商業利用ごとに取得の必要があった COA であるが、操作者の視程内での操作で、対地高度 200 フィートまで、飛行場、ヘリポート等から一定の距離があり日中のみの飛行であれば、以後は一度 COA を取得すれば個別の申請は不要となる。また、以前に COA を取得している場合は、それ以外の飛行であっても、この条件を満たす場合、COA 申請が不要となる。これは、小型無人航空機の商業利用のための規則整備を早期に臨む関係企業等に配慮したものである。

参考文献 (インターネット情報は 2015 年 4 月 15 日現在である。)

- ・ Federal Aviation Administration, "Operation and Certification of Small Unmanned Aircraft Systems," 80 FR 9544-9590. <<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2015-02-23/pdf/2015-03544.pdf>>
- ・ *Overview of Small UAS Notice of Proposed Rulemaking* <[http://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/media/021515\\_suas\\_summary.pdf](http://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/media/021515_suas_summary.pdf)>; *FAA Streamlines UAS COAs for Section 333* <<http://www.faa.gov/news/updates/?newsid=82245>>
- ・ 2012 年法の解説と条文訳は、ローラー・ミカ「無人航空機の国内飛行をめぐるアメリカの動向と立法」『外国の立法』no.260, 2014.6, pp.3-15. <[http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo\\_8677794\\_po\\_02600002.pdf?contentNo=1](http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_8677794_po_02600002.pdf?contentNo=1)>を参照。