

第2回 航空機、無人航空機相互間の安全確保と調和に向けた検討会

議事概要

日時：平成29年2月9日（木）15：00～17：00

場所：中央合同庁舎第4号館1階共用123会議室

- イリジウム衛星の将来性はどうか。
→イリジウム NEXT も予定されており、今後の技術の発展にもよるが、転送容量が増えていくことが考えられる。
→容量については、情報を限定することでコストを抑えることができる。例えば、情報を緯度、経度、高度とすると、一回通信あたり4.5円となり、携帯電話の通信とほぼ同等である。
- イリジウム衛星の通信の遅れはどの程度か。
→交信間隔によるが平均50秒。必要に応じて交信間隔は設定でき、5～20秒に短縮することも可能。
→ドローンの飛行速度を考えると、リアルタイム性が重要である。LTEの場合には、通信の遅れは1秒もない。リアルタイムの衝突回避については、1秒以上の遅れは致命傷となる。
- ガイドラインで無人航空機側に対する衝突回避ルールは守られるのか。ルールとして設定していただきたい。
→ガイドラインだけでなく、航空法による許可承認の要件とすることも考えており、違反した場合には、許可承認の取り消しや次回更新をしない等の対応も考えられる。規制については熟度が必要であり、ガイドラインであっても、一定の拘束力にはなると考えている。
- 航空機側には、航空法により見張り義務や報告義務が課せられているが、無人航空機側には、法的義務が課されていない。見張り義務については、無人航空機のような見にくい物を除外してもらうことはできないのか。
→見張り義務については、局内で検討し整理させてもらいたい。
- 「航空機は、無人航空機に対して針路権を有する」ことについて法制化等により明文化していただきたい。
→機体のライセンスや機体の認証等の諸々の法改正と併せて検討したい。

- 無人航空機を使った農薬散布が行われているが、低空での作業であり、事前に周辺に周知も行っている。また、これまで25年間トラブルは起きていない。飛行場所や用途に応じて、規制を検討してもらうことはできないか。
→書きぶりについては、局内で改めて検討したい。
- 目視外飛行の場合には、直ちに安全な場所に着陸させることは難しい。
→目視外飛行については、補助者を配置することが前提になっている。
- イギリスでは、空港周辺で無人航空機を飛行させた場合の罰金が高く設定されており、日本でもそうした対応を検討するべきではないか。一方で、無人航空機を使って航空機の点検を空港で行うという動きもある。
- すべての航空機の航行に関する情報を共有することは難しいのではないか。
→ご指摘の通り防衛関係や警察関係の航行に関する情報を共有するのは難しいと考えており、可能なところから検討したい。
- 最低安全高度以下で飛行する航空機としてドクヘリがあげられているが、ドクヘリが抑えられればよいということか。
→最低安全高度以下で活動する可能性が高いのは、ドクヘリ、防災ヘリ、送電線パトロールのヘリであるが、山間部での作業、場外等で離発着する航空機を除きほとんどがドクヘリである。また、送電線付近では、そもそも無人航空機を飛行させることはできないのではないか。
- ドクヘリの何割ぐらいが FOSTER-Copilot を搭載しているのか？
→現在は9割程度。