

第9回 無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会

議事概要

日 時：2019年2月13日（水）10:00～12:00

場 所：大手町ファーストスクエアカンファレンス Room A

- 米国の第三者上空飛行の規則制定案は、「第三者上空飛行」が対象であり「目視外」の飛行規則とは関係ないという理解でよいか。また、操縦者の能力要件について、24か月ごとに訓練を受講することが求められているが、米国ではすでに実施されているのか。
→ 目視外に関わらず第三者上空を行う場合の新規提案となっている。また、訓練の要件については、現行のルールでは24か月ごとに操縦者テストをうけることとなっているが、24か月ごとに訓練を受講するよう規定の改訂を提案している。
- 欧州の80Jという衝突エネルギー制限と米国のft-lb単位ベースの衝突エネルギー基準を比べた際に米国基準はどのように考えるとよいか。
→ ft-lbからジュールに換算する場合は1.3倍すればいいので、80Jと比較するとFAAの基準は非常に厳しい値になっている。また、機体の構造や衝突部分によって求められる値が大きく異なることを理由に、米国は剛性部分が当たった際の単純な移動エネルギーを基準値とすることで合意したとしている。
- 米国の規制案においては、第三者に衝突した際の危害に対する要件を規定しているが、第三者の衝突に繋がるような要件、例えば故障率については規定されていないという理解でよいか。
→ その理解である。
- 「第三者の存在密度に依らず、最低限必要なレベルの飛行の信頼性を担保することが必要」、との方針について、海外では、第三者の存在密度も考慮して総合的に評価しているのではないか。
→ 最終的に必要な信頼性は第三者の存在密度も含めて評価するべきではあるが、本検討は第三者上空飛行を対象としており、第三者が少なくとも一人はいる場合に最低限必要な信頼性基準を決めておくべきではないか、という提案である。
- 事故情報を共有することで、事故を起こした場合は同じ状態で飛行させないことがまず先にあるべき。同時に機体メーカー側も事故原因を究明、改善する必要がある。

- リスク要因と安全対策について、飛行させる者の対策として、訓練・教育／資格は多くのリスク要因に対応しており、また、機体に関するリスク要因は、多くの安全対策に対応する整理となっているが、全て必須の安全対策であるということか。
→ 安全対策について、各リスク要因に対してどの程度の効果となるのかは、今後さらなる分析が必要と考えている。
- 第三者上空飛行の要件について、最初のステップでは機体の信頼性にフォーカスを当てるとの提案だが、米国の第三者上空飛行の規則制定案告示では、機体の信頼性は問わないということであったが、どのように考えればよいか。
→ 米国の動向も参照しつつ、日本としてどのように進めていくべきか継続して検討したい。

以上