



無人航空機 (RPAS) に関する最近の動き

ECA編

1. ECAがRPASに関する見解文を公表

2015年3月にEASA(欧州航空安全機関)がRPASに関する欧州全域を対象とした新ルール案を提示したことを受けて、ECA(European Cockpit Association、欧州パイロット協会)は、民間パイロットの立場からRPASをどう規制していくべきか、という見解文をまとめました。それには15項目に及ぶRPASに関する規制すべき内容と、さらに7項目の追加規制内容が提言されており、更にテロ行為等に利用されないよう、セキュリティ対策についても言及されています。この内容は、日本における法整備について考えるうえでも大変参考となるため、皆様にその一部をご紹介します。

2. ECAが求めるRPASに必要な規則とは？

ECAでは、RPASを適切に規制し航空安全を堅持するために必要な15項目を記しています。

- ① 有人航空機に対する見張り義務は、いかなる環境においてもRPAS操縦者によってのみ実施されるべきである。
- ② 高度制限によって規制する(例えば、RPAに対して400ft AGLの高度制限を設ける)等の原則的な間隔維持といった方策は、衝突回避を保証するものではない。それはこういった高度以下においてヘリコプター運航(ドクターヘリ、消火活動、警察、救難活動、農業関係、軍関係)が実施されているためである。これらの運航は、空港から離れた場所や管制空域外において頻繁に運航されているということを付け加えておく。
- ③ 高度計の読み上げ(気圧高度計または地上からの高さ)を標準とする。
- ④ RPAの最大高度は技術によって制御されること(もしくは最低限RPAS操縦者が高度を把握すること)。
- ⑤ RPAの視認範囲は光や色で識別出来る範囲内とし、耐空性を必要とすべきである。
- ⑥ 特別運航可能なウェザーミニマについては、RPAS運航の適切な分類によって設定されるべきである。
- ⑦ 拡大見通し通信(EVLOS:Extended Visual Line of Sight)や見通し外通信(BVLOS:Beyond Visual Line of Sight)での運航は、他の航空機と衝突することが無い環境においてのみ実施されなければならない(NOTAMなどでは不十分である)。



- ⑧ RPASを操作するものは、パイロットが持っている身体検査証明および知識レベルと少なくとも同等でなければならない。
- ⑨ EVLOSやBVLOSの環境下で、飛行に必要な通信設定の断絶といった状況をRPASのパイロットは回避することが出来ない状況を想定して、事故防止の観点から、承認済み自動捕捉回避装置の装備を義務づけなければならない。
- ⑩ 病院は飛行場、農業飛行場、兵営、訓練空域周辺、救急救難や緊急運航が実施されている区域といった、急な運航が実施される空域（1km以内）において、適切な資格を有していることや、航空交通管制が実施されているような場合を除き、RPAS運航は許容されない。
- ⑪ ヘリポートを含む（管制／非管制）空港周辺におけるRPASの運航禁止。
- ⑫ 事故やインシデントのデータは報告を義務化し、「公正（Just Culture）」そしてSMSの環境下において一つに集約すべきである。
- ⑬ RPAS運航の分類化における目標とする安全基準に基づく安全評価は認可された当局によって実施され、維持されなければならない。その際、ヒューマンファクターも考慮されるべきである。
- ⑭ RPASの操縦者は訓練を受けて免許を保有しなければならず、知識と技能（そして状況判断とエアマニップ）は、互いにおける安全の協力を保証するために、有人飛行機のパイロットと同一程度のものでなければならない。
- ⑮ 全てのRPASは登録制としなければならない。

（全文及び原文は [ALPA Japan ADO 委員会 HP](#) に掲載されています）

3. 日本におけるRPASの規制に関する本格的な議論を！

ALPA Japan ADO 委員会が2007年に無人航空機に関する日乗連ポリシーを採択して以降、航空局に法整備の必要性を働きかけてきたものの、航空局は「現行の航空法で対処出来る」として見送ってきました。しかし、今年4月に首相官邸屋上にRPASが落下した事例を機に方向性が変わり、新しい法律が施行され、今後も更なる法規制が検討されています。

今年3月に行われたRPAS Symposiumの内容を見ても分かる通り、日本におけるRPASの議論は欧米に比べて10年程度遅れていると考えられることから、海外の事例を十分に吟味して議論を十分に重ねていくことが大切です。一方で、民間航空の安全、そして社会の安全を多方面から検討するため、従来の枠組みを超えた国内での議論が今後は非常に重要です。

ALPA Japan ADO 委員会では、民間航空の安全堅持という立場から今後もこの問題に取り組んでいきます。



以上