



2020年
6月19日号

航空法の改正に基づく無人航空機(ドローン)の登録制度の概要

執筆者: 掘越 秀郎

I. はじめに

第 201 回通常国会(以下「本国会」という。)において、2020 年 6 月 17 日に成立した航空法の一部を改正する法律により^[1]、無人航空機の登録制度が導入され、無人航空機(ドローン)を飛行させるには、原則として、無人航空機登録原簿への登録を要することになった。これにより、我が国の無人航空機に関する法規制の枠組みは大きく変わることになり、実務上の影響も大きいと予想される。本稿の主たる目的は、この登録制度を概観することにある。

II. 無人航空機に関する航空法の改正

1. 無人航空機の登録制度

(1) 登録制度が導入された理由

航空法上、無人飛行機に関して、一定の飛行禁止区域における飛行^[2]や、一定の飛行方法を伴う飛行^[3]をするには、国土交通

¹ 法律の正式名称は、「無人航空機等の飛行による危害の発生を防止するための航空法及び重要施設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の一部を改正する法律」(以下、「新法」という。)である。

² 具体的には、①空港等の周辺の上空の空域、②150m 以上の高さの空域、及び③人口集中地区の上空の飛行である(航空法第 132 条及び航空法施行規則第 236 条並びに第 236 条の 2)。

³ 具体的には、①夜間飛行、②目視外飛行、③無人飛行機と地上又は水上の人又は物件との間の距離が 30m 未満となる飛行、④多数の者が集合する催しが行われている場所の上空の飛行、⑤危険物の輸送を伴う飛行、及び⑥物件投下を伴う飛行が挙げられる(航空法第 132 条の 2 及び航空法施行規則第 236 条の 6)。

本ニュースレターは法的助言を目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切な助言を求めて頂く必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

本ニュースレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

西村あさひ法律事務所 広報室 (E-mail: newsletter@jurists.co.jp)

大臣の許可や承認を要する(航空法第 132 条及び第 132 条の 2)。今まではこの許可・承認取得の手続を通じて、機体や所有者の把握等、無人航空機の飛行に関する規制がなされてきた。しかし、無人航空機の普及や利用者の増加などあって、これらの手続を経ずに飛行させる航空法違反の事案や事故が多発しており^[4]、特に、墜落等により所有者から機体が分離した場合に、機体の所有者が分からず、原因究明や安全確保のための措置を講じさせる上で限界があると指摘されていた^{[5][6]}。近時、空港周辺における所有者不明の無人航空機等の目撃情報が原因の滑走路閉鎖事案が国内外で複数発生したこと^[7]も、無人航空機の機体・所有者情報把握の必要性の意識を高めた要因である。様々な事業分野において無人航空機の利活用を一層進め、2022 年度にはいわゆるレベル 4(有人地帯での目視外飛行)の実現を目標とする政府の施策の前提としても、無人航空機の機体情報と所有者等の情報を把握するための制度が必要と考えられており^[8]、官民協議会作成の「空の産業革命に向けたロードマップ 2019」においても、所有者情報把握(機体の登録・識別)のための制度設計・推進が予定されていた^[9]。また、米国、イギリス、カナダ等既に登録制度を導入している国が複数存在する^[10]。これら複数の理由に基づき、本国会において今回の登録制度の導入が決定されたといえる。

(2) 登録制度の概要

新法に基づく登録制度の概要は以下のとおりである。

(a) 登録義務

(i) 原則

無人航空機登録原簿に登録を受けたものでなければ、原則として、無人航空機を航空の用に供してはならない(航空法第 131 条の 4)^[11]。登録対象となる無人航空機は、航空法上の無人航空機(同法第 2 条第 22 項)を意味し、現行法上重量が 200g 未満のものは対象外である(航空法施行規則第 5 条の 2)^[12]。改正法施行前から既に使用されている機体や、外国人が海外から持ち込む機体についても登録義務の対象となる。

無登録で飛行させた者は、1 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金刑の対象となり(航空法第 157 条の 4)、両罰規

⁴ 航空法改正案に関する国土交通省の 2020 年 2 月 28 日付プレスリリース資料(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330572.pdf>)を参照。

⁵ 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会(以下「官民協議会」という。)作成の 2020 年 3 月付「小型無人機の有人地帯での目視外飛行実現に向けた制度設計の基本方針」(<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/pdf/siryou13.pdf>)(以下「基本方針」という。)6～7 頁を参照。

⁶ 機体の所有者を確認できれば、国土交通大臣は、報告徴収や立入検査(航空法第 134 条第 1 項第 9 号及び第 2 項)を通じて、原因究明や安全措置等を講じることが考えられる。後述のとおり、機体の所有者と使用者が登録事項となったことに伴い、今回の改正で、機体の所有者及び使用者が報告聴取や立入検査の対象になることが明記されている。

⁷ 例えば、2018 年 12 月に英国ガトウィック空港、2019 年 1 月に米国ニューアーク空港、2019 年 2 月にドバイ国際空港、2019 年 10 月・11 月に関西国際空港などで発生している。

⁸ 基本方針 6 頁参照。

⁹ <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/pdf/siryou12.pdf>

¹⁰ 基本方針 8 頁参照。

¹¹ なお、無人航空機の無人航空機登録原簿への登録は、航空機の航空機登録原簿への登録の制度とは異なり、国籍や、所有権の得喪及び変更に関する第三者に対する対抗力を付与する効果を持つものとはされていない(航空法第 3 条の 2 及び第 3 条の 3 参照)。

¹² 性能や飛行速度の向上の結果、小型の機体でも飛行中の落下や衝突により、人に危害を与えたり、大きな事故を引き起こすおそれもあることから(基本方針 9 頁)、航空法の規制の対象となる無人航空機の重量(200g 以上)については、今後の検討次第で見直される可能性もあるようである(2020 年 6 月 16 日に開催された参議院国土交通委員会における国土交通大臣の答弁)。

定の対象にもなる(同法第 159 条第 2 号)。

(ii) 登録の要件

無人航空機に該当する場合でも、その飛行により航空機の航行の安全又は地上若しくは水上の人若しくは物件の安全が著しく損なわれるおそれがあるものとして国土交通省令で定める要件(以下「登録拒否要件」という。)に該当するものは、登録を受けることができない(航空法第 131 条の 5)。登録拒否要件は、国土交通省令によって今後具体化されることになるが、例えば、機体やバッテリーの不具合により墜落が多発し、その製造業者が回収を勧告しているような場合など、安全上問題のある無人航空機が対象として想定されているようである^[13]。かかる登録拒否の対象となる無人航空機は飛行を禁じられることになる。

(iii) 登録義務の例外

無人航空機の試験飛行を行うことにつき予め国土交通大臣に届け出ている場合や、国土交通省令で定める場合には、登録義務の対象外とされている(航空法第 131 条の 4 但書)。前者は無人航空機の研究開発に配慮した規定である。

(b) 登録手続

登録を受けていない無人航空機の登録は、所有者の申請により、無人航空機登録原簿に、①無人航空機の種類、②無人航空機の型式、③無人航空機の製造者、④無人航空機の製造番号、⑤所有者の氏名又は名称及び住所、⑥登録の年月日、⑦使用者の氏名又は名称及び住所、⑧その他国土交通省令で定める事項、⑨登録の際に決定された登録記号を記載する形で行われる(航空法第 131 条の 6 第 1 項)。

国土交通大臣は、申請者に対して、申請内容を確認するための写真や資料を求められることから(同法第 131 条の 6 第 2 項)、登録申請に際して一定の資料の提出が要件とされることが予想される。また、登録申請に際しては手数料の納付を要するとされており(同法第 135 条第 23 号)、手数料の納付を要しない許可・承認申請(同法第 132 条及び第 132 条の 2)の場合と異なる。手数料の金額は実費を勘案して、今後、政令で定められる。手数料の納付方法に関しては、指定立替納付者による立替納付に関する規定も置かれている(同法第 135 条の 2)。

今後、登録システムが構築されるが、多数の申請を迅速かつ円滑に処理するため、オンラインによる登録が想定されている。無人航空機に関するオンラインシステムに関しては、既に、許可・承認に関するオンライン申請制度(DIPS)や飛行情報共有システム(FISS)が存在するが、これらの制度との関係(入力項目の重複排除を含む。)が今後検討される予定である^[14]。また、上記のとおり、外国人が海外から持ち込む機体についても登録義務の対象となることから、外国人に対する登録制度の周知や登録システムの多言語対応等も今後の課題となっている^[15]。

(c) 登録記号の表示等の義務

登録が行われると、国土交通大臣から申請者に対し、登録記号やその他の登録事項の通知が行われる。この通知を受けた無人航空機の所有者は、国土交通省令の定めるところにより、遅滞なく当該無人航空機に当該登録記号の表示その他の登録記号を識別するための措置を講じる義務を負う(航空法第 131 条の 7 第 1 項)。表示の方法は、当初は、機体に直接記載したり、シール等を貼付することが想定されるものの、目視外飛行等の場合に遠隔から機体情報を識別できるよう、今後

¹³ 基本方針 9 頁参照。

¹⁴ 基本方針 10 頁参照。

¹⁵ 近年、外国人による航空法違反(無人飛行機の無許可・無承認飛行)の検挙件数が増加しており、その対策が重要な課題となっている。

の技術開発の状況次第ではあるが、将来、リモート ID による表示が指定されることが予定されている^{[16][17]}。

かかる表示等の措置が講じられていない場合には、当該無人航空機を飛行させることは禁止される(同法第 131 条の 7 第 2 項)。これに違反した場合には、50 万円以下の罰金の対象となる(同法第 157 条の 6 第 1 号)。

(d) 登録の更新

登録は永続的に有効ではなく、3 年以上 5 年以内で国土交通省令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によって、その効力は失われる(航空法第 131 条の 8 第 1 項)。経年による機体性能・安全性劣化のおそれを考慮した制度である。更新に際しては、登録申請の時に準じて、国土交通大臣は、更新申請者に対して、写真・資料等の提出を求めることができる(同法第 131 条の 8 第 2 項)。更新がなされると、国土交通大臣から、更新申請者に対して通知がなされる(同法第 131 条の 8 第 2 項)。更新の際には、政令で定める額の手数料の納付を要する(同法第 135 条第 24 号)。

(e) 使用者の整備・改造の義務及び是正命令

登録無人航空機の使用人は、登録無人航空機の整備や(必要に応じて)改造をすることにより、当該登録無人航空機を、上記(2)(a)(ii)の登録拒否要件に該当するような状態や、上記(2)(c)の登録の表示等の措置が講じられていない状態にならないよう、維持する義務を有する(航空法第 131 条の 9)。上記のとおり、登録義務の主体は機体の所有者であるが、この義務の主体は機体の使用者とされている。

仮に、当該登録無人航空機が、登録拒否要件に該当するような状態や、登録の表示等の措置が講じられていない状態になった場合には、国土交通大臣は、当該登録無人航空機の所有者又は使用者に対し、その是正のために必要な措置をとるべきことを命じることができる(同法第 131 条の 11)。上記の整備・改造義務に対応した制度であるが、機体の所有者・使用者の両方がこの是正命令の名宛人となり得る形になっている。

是正命令に違反して飛行させた場合には、後述の登録取消(同法第 131 条の 12)の対象となる他、50 万円以下の罰金刑の対象となる(同法第 157 条の 6 第 2 号)。

(f) 登録の変更

登録無人航空機の所有者(所有者の変更があったときは、変更後の所有者)は、登録事項のうち、①所有者の氏名又は名称及び住所、②使用者の氏名又は名称及び住所、又は③国土交通省令で定める事項に掲げる事項に変更があったときは、その事由があった日から 15 日以内に、その変更に係る事項を国土交通大臣に届け出る義務を負う(航空法第 131 条の 10)。変更届出が行われると、その内容が無人航空機登録原簿に反映される。

かかる登録事項の変更届出を怠った場合には、30 万円以下の過料の対象となる(同法第 161 条第 4 号)。

(g) 登録の取消し

国土交通大臣は、登録無人航空機の所有者又は使用者が次のいずれか(使用者にあっては①のみ)に該当するときは、その登録を取り消すことができる(航空法第 131 条の 12)。

- ① 是正命令に違反したとき
- ② 不正の手段により登録又は登録の更新を受けたとき

¹⁶ 基本方針 10 頁参照。

¹⁷ 米国でも、連邦航空局(Federal Aviation Administration)が民間企業の協力等を得て、リモート ID システムの構築に関する検討を進めている。この点に関して、連邦航空局の 2020 年 5 月 5 日付のプレスリリース(https://www.faa.gov/news/press_releases/new_story.cfm?newsId=24956)を参照。

(h) 登録の抹消

登録無人航空機の所有者は、下記①乃至③のいずれかに該当するときは、その事由があった日から 15 日以内に、登録の抹消の申請をする義務を負う(航空法第 131 条の 13 第 1 項)。

- ① 登録無人航空機が滅失し、又は登録無人航空機の解体(整備、改造、輸送又は保管のためにする解体を除く。)をしたとき
- ② 登録無人航空機の存否が 2 ヶ月間不明になったとき
- ③ 登録無人航空機が無人航空機でなくなったとき

かかる登録抹消申請義務を怠った場合には、30 万円以下の過料の対象となる(同法第 161 条第 5 号)。

2. 航空法の既存の規制の合理化

上記の登録制度の導入後においても、上記 1.(1)で述べた、一定の飛行禁止区域を飛行する際に国土交通大臣の許可を要する規制や、一定の飛行方法を伴う飛行に関する国土交通大臣の承認を要する規制は維持される(航空法第 132 条第 2 項第 2 号及び第 132 条の 2 第 2 項第 2 号)。もともと、新法では、いずれの規制に関しても「航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なうおそれがないものとして国土交通省令で定める(飛行を行う)場合」には、許可・承認の対象外とする規律を新たに定めている(航空法第 132 条第 2 項第 1 号及び第 132 条の 2 第 2 項第 1 号)。これは、人口集中地区での飛行許可の申請や目視外飛行の承認申請等が多数に及んでいる状況に鑑み、典型的に安全性が損なわれない飛行を許可・承認の対象から除外することによって規制の合理化を図ることを目的とする法改正である^[18]。

3. 施行日等

上記 1.の登録制度に係る改正規定は、原則として、新法の公布日から 2 年を超えない範囲内において政令で定める日から施行される(新法附則第 1 条)。但し、施行日前に登録制度が整備された場合には、施行日前に手数料を納付の上で登録申請を行い、登録を受けることも可能とされている。この場合には、施行日に登録を受けたものとみなされる(同法附則第 3 条)。上記 2.の改正規定は、新法の公布日から 3 ヶ月を超えない範囲内において政令で定める日から施行される(同法附則第 1 条)。

これまで見たとおり、国土交通省令等に委任されている事項も相応に残されており、登録制度の具体的内容に関する今後の政府の動きには引き続き留意が必要である。

Ⅲ. 本国会で成立した航空法改正法以外の無人航空機関連法

本国会では、航空法の改正以外にも、以下のような無人航空機に関連する法律の成立・改正がなされている。

¹⁸ 国土交通省令にどのような事由が規定されるかは今後の議論によるが、例えば、地上への落下や、人や物との衝突を防止するため無人飛行機を係留して飛行させる場合が考えられるとのことである(2020 年 5 月 29 日に開催された衆議院国土交通委員会における国土交通省航空局長の答弁)。また、この点に関連して、基本方針において、今後、レベル 4 の実現に当たっては、使用する機体の信頼性確保のための機体認証、操縦する者の技能確保のための操縦ライセンス、及び運行管理の遵守事項をそれぞれ整備する必要があるが、将来これらが整備された場合に、運行管理ルール遵守を前提として、かかる機体認証及び操縦ライセンスを有する場合には、レベル 4 等の地上の人等への影響が大きく高度な安全対策を要するリスクの最も高い飛行以外の飛行については、個別の許可・承認の対象から除外することが適当であるという方針が示されている(基本方針 12 頁参照)。

1. 重要施設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の一部改正

上記Ⅱ.1.(1)で述べた、空港周辺における所有者不明の無人航空機等の目撃情報が原因の滑走路閉鎖事案を受けて、脚注 1 にて引用した新法により、航空法と共に、小型無人機等飛行禁止法も改正されている。主な内容は、国土交通大臣が指定する空港周辺の上空での小型無人機等の飛行の禁止(同法第 7 条)、違反時における空港管理者に対する滑走路閉鎖や小型無人機等の飛行妨害その他の必要な措置を行う権限の付与(同法第 11 条)等である。

2. 国家戦略特別区域法の一部改正

技術実証区域計画として申請され、政府に認定された無人航空機の実証実験に関して、航空法上の認可・承認や、電波法上の認可を一括して取得できる無人航空機のための地域限定型のサンドボックス制度が創設されている(同法第 25 条の 2、第 25 条の 5 及び第 25 条の 6)。

3. 特定高度情報通信技術活用システムの開発供給及び導入の促進に関する法律

サイバーセキュリティや安全保障の観点から、国内事業者による、5G やドローン技術等の開発供給等の促進を図ることを目的とした法律で、特定高度情報通信技術活用システムとしての小型無人機等(同法第 2 条第 2 号参照)に関する開発供給計画や導入計画が認定された事業に対する政府系金融機関からの融資・軽減税率の適用等の支援制度が創設されている。

以 上



ほりこし ひでお
堀越 秀郎

西村あさひ法律事務所 パートナー弁護士
h_horikoshi@jurists.co.jp

主たる業務分野は、国内外の金融取引及び一般企業法務。無人航空機の法務に関する著書として、「無人航空機(ドローン)の目視外飛行と第三者上空飛行に関する法規制と論点(1)~(4)」(商事法務ポータル Website、2018 年 10 月)。

西村あさひ法律事務所では、M&A・金融・事業再生・危機管理・ビジネスタックスロー・アジア・中国・中南米・資源/エネルギー等のテーマで弁護士等が時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。

バックナンバーは<<https://www.jurists.co.jp/ja/newsletters>>に掲載しておりますので、併せてご覧下さい。

(当事務所の連絡先) 東京都千代田区大手町 1-1-2 大手門タワー 〒100-8124
Tel: 03-6250-6200 (代) Fax: 03-6250-7200
E-mail: info@jurists.co.jp URL: <https://www.jurists.co.jp>