

ドローンのビジネス利用について知っておくべき法的問題

平成 29 年 4 月 25 日

東啓綜合法律事務所
弁護士・ニューヨーク州弁護士
新聞 祐一郎
弁護士
千葉 健太郎

第 1 はじめに

無人航空機ドローン（英：drone）。近年、ドローン自体の機能は日々高度化し、利用方法も、ビジネス・趣味を問わず多様化し、その名称を聞くことが多くなっている。特に、ドローンは、これまで発展してきた陸・海のビジネスの他に、航空ビジネスについて、誰でも安価な費用で参入できる可能性を有している。また、その多様な利用方法等から、産業構造を大きく変革する「空の産業革命」とも称されるほどであり、その新たな可能性に注目が集まっている。他方、ドローンについての話題は明るいものだけではない。安価で簡単に利用できることに伴い、これまで想定されていなかった問題も引き起こしている。ドローンを浅草の三社祭で飛行させることを予告した者が威力業務妨害罪の嫌疑で逮捕されたり、内閣総理大臣官邸の屋上にドローンを落下させた事件において威力業務妨害罪等で有罪判決^{*1}が出たりといったドローン利用に伴う負の側面に関するニュースも記憶に新しい。

そうした動きについて、我々は、日々のニュース等で漠然と認識してはいるものの、具体的にドローンに関する法規制がどのようなものであるかといったことは、まだ「常識」になっているとはいえない。そこで、本稿では、ドローンに関する主な法規制である航空法と小型無人機等飛行禁止法を中心に概観し（⇒第 2、第 3、第 4）、具体例でそれを確認する（⇒第 5）。そして、最後にドローンに関する今後の制度設計に関する方向性の検討状況を確認することとしたい（⇒第 6）。

第 2 航空法による規制

1 はじめに

航空法上の「航空機」（法 2 条 1 項）は人が乗ることができるものであることが前提であるため、ドローンは「航空機」に該当せず、従来は、航空法上の一般的な規制等が問題となるだけであった^{*2}。しかしながら、平成 27 年 4 月に内閣総理大臣官邸の屋上にドロー

*1) 詳細については、後掲脚注 26。

*2) 現在、ドローンの操縦について免許制度はないが、使用する無線通信システムの周波数帯や送信出力によっては、無線免許が必要となる。詳細については、総務省ホームページ「ドローン等に用いられる無線設備について」<http://www.tele.soumu.go.jp/j/sys/others/drone/index.htm>

ンが落下した事件を契機に法改正が検討され、平成 27 年 12 月 10 日、航空法が改正・施行された。これに併せて、同日、航空法施行規則が改正・施行された*3。

この改正では、

① 「無人航空機」

を定義し、ドローンが規制対象となり得ることを明確化している。

その上で、

② 禁止空域の設定といった「場所」の面での規制

③ 飛行方法の制限といった「方法」の面での規制

を設け、これらの規制の対象となる「場所」や「方法」において「無人航空機」を飛行させる場合、

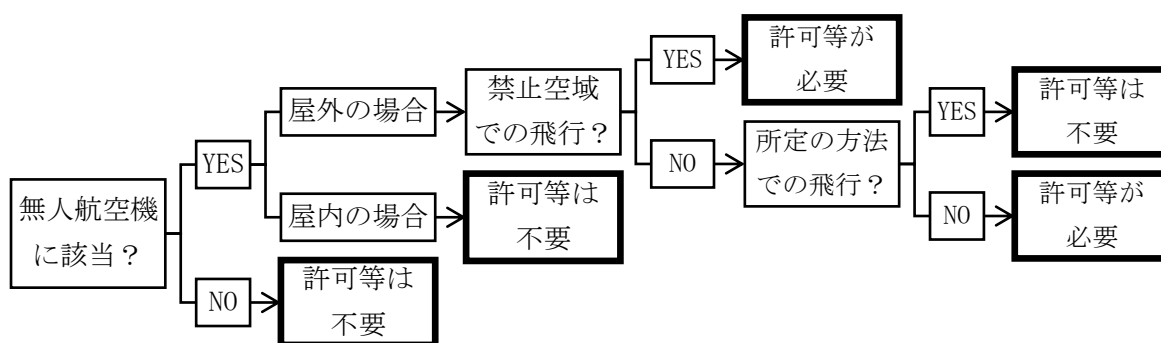
④ 原則として、国土交通大臣の許可・承認（以下、「許可等」ということがある。）を必要とする

との構造を取っている（法 132 条、法 132 条の 2）。

2 国土交通大臣の許可・承認の要否

航空法による規制をフローチャートにすると、概ね【図表 1】のとおりとなる。

【図表 1】



(1) 無人航空機（法 2 条 22 項、規則 5 条の 2）

まず、改正により新たに設けられた「無人航空機」の要件は、

- ① 航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船その他政令で定める機器であること
- ② 構造上人が乗ることができないものであること
- ③ 遠隔操作または自動操縦（プログラムにより自動的に操縦を行うことをいう。）により飛行させることができるものであること
- ④ 重量が 200 グラム以上であること*4

*3) 以下、航空法の規定は「法〇条」、航空法施行規則の規定は「規則〇条」といった形で挙げる。

*4) 200 グラムとされた理由は定かではないが、墜落・衝突した場合の損害が軽微なものに留まるから

であり、これら全てを満たす場合は「無人航空機」として航空法の規制対象となる*5。

ここで、④の「重量」は、機体本体の重量とバッテリーの重量の合計を指し、バッテリー以外の取外可能な付属品の重量は含まない（審査要領*63頁、国交省Q&A*71-1）。

（２）禁止空域（法 132 条本文）

次に、飛行の「場所」についてであるが、

- ① 空港等周辺
- ② 地表・水面から 150 メートル以上
- ③ 人口集中地区の上空

は禁止空域となっている。

ア 空港等周辺（法 132 条 1 号、規則 236 条 1 号、2 号）

空港等の周辺は、禁止空域とされている（詳細は国交省Q&A3-1~4-2等を参照）。

イ 地表・水面から 150 メートル以上（法 132 条 1 号、規則 236 条 3 号）

場所がどこであれ、地表・水面から 150 メートル以上の高さであれば、禁止空域となる*8。

ウ 人口集中地区の上空（法 132 条 2 号、規則 236 条の 2）

人口集中地区（DID=Densely Inhabited District）の上空は、地表・水面からの高さにかかわらず、禁止空域とされている。「人口集中地区」とは、国土交通大臣が告示で定める年の国勢調査*9の結果による人口集中地区を指す*10。例えば、東京 23 区内は全て人口集中地区に該当する。

なお、自己所有地の上空であっても、当該土地が人口集中地区であれば、禁止空域である。また、人が少ない河川敷の上空であっても、当該河川敷が人口集中地区であれば、やはり禁止空域である（国交省Q&A5-3）。

禁止空域を図にすると【図表 2】のとおりとなる。これらの禁止空域においてドローンを飛行させる場合、国土交通大臣の許可が必要となる。

ともいわれている。なお、登録を必要とする米国においては 0.55 ポンド（約 249 グラム）以下の場合には登録不要としている。

*5) なお、重量が 200 グラム未満のラジコン、マルチコプター等については、「無人航空機」に対する規制は適用されないが、従来からの法 99 条の 2 の規制（空港等周辺や一定の高度以上の飛行については国土交通大臣の許可等を必要とする。）が適用される（国交省Q&A1-4）。

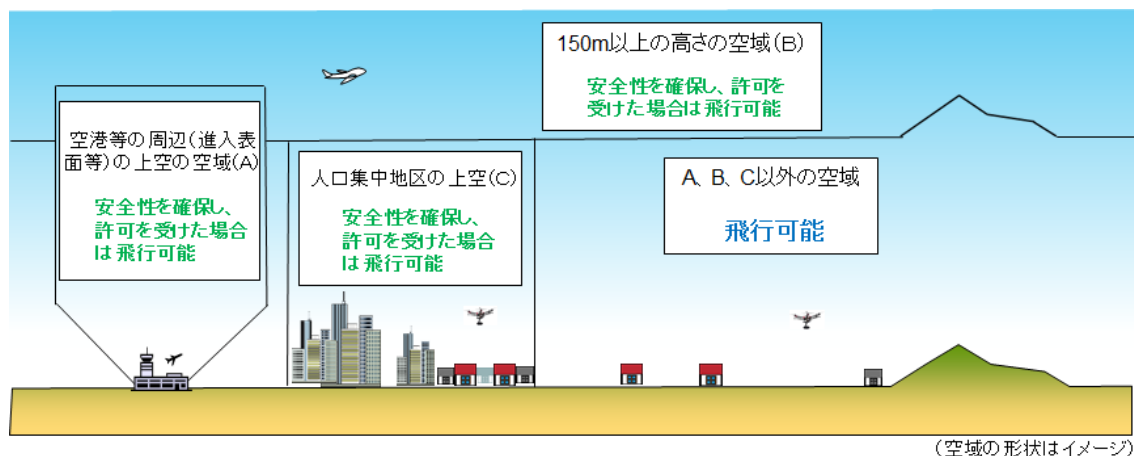
*6) 正式名称：航空局長「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」（国空航第 11612 号、国空機第 9879 号）<http://www.mlit.go.jp/common/001110202.pdf>

*7) 正式名称：国土交通省航空局「無人航空機（ドローン、ラジコン等）の飛行に関するQ&A」
<http://www.mlit.go.jp/common/001110417.pdf>

*8) 法 132 条柱書ただし書からもわかるとおり、これは航空機の航行の安全を確保することが趣旨である。航空法では、航空機が地表・水面から 150 メートル以下の高度を飛行することが原則として禁止されていることも参照（法 81 条、規則 174 条 1 号ロ、ハ）。

*9) 現時点では平成 22 年の国勢調査だが、平成 29 年 6 月 24 日以降は平成 27 年の国勢調査の結果によることとなる。

*10) 国土交通省ホームページ「(1) 無人航空機の飛行許可が必要となる空域について」
http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_000041.html



エ 補足

なお、人口集中地区であっても、屋内での飛行は、航空法の規制の対象外であるため、許可等は不要である（国交省Q&A5-4）。

また、無人航空機が飛行範囲を逸脱することのないように四方や上部がネット等で囲われている場合は、屋内とみなされる（国交省Q&A5-5）。このため、この場合も、航空法の規制の対象外であり、許可等は不要である。

(3) 所定の方法（法 132 条の 2 本文）

次に、飛行の「方法」についてであるが、航空法は列挙された所定の方法（法 132 条の 2）を全て満たすことを要求しており、所定の方法を一つでも満たさない飛行方法については、国土交通大臣の承認が必要となっている。

満たすべきとされている飛行の「方法」は、

- ① 日出から日没までの間であること
- ② 目視により常時監視していること
- ③ 地上・水上の人・物件との距離が 30 メートル以上であること
- ④ 多数の者の集合する催しが行われている場所の上空以外の空域において飛行させること
- ⑤ 危険物を輸送しないこと
- ⑥ 物件を投下しないこと

である。

ア 日出から日没までの間であること（法 132 条の 2 第 1 号）

日出と日没の時刻は、国立天文台の発表による（国交省Q&A6-1）。

イ 目視により常時監視していること（法 132 条の 2 第 2 号）

双眼鏡での監視は「目視」に該当しないが、メガネやコンタクトレンズを装着した上での監視は「目視」に該当する（国交省Q&A7-1）。

*11) 前掲脚注 10。

ウ 地上・水上の人・物件との距離が30メートル以上であること（法132条の2第3号、規則236条の4）

30メートルというのは、直線距離で測る（国交省Q&A8-3）。

ここでいう「人」とは、関係者（イベントのエキストラ、競技大会の大会関係者等、無人航空機の飛行に直接的または間接的に関与している者）以外の者を指す（国交省Q&A8-1）。

また、ここでいう「物件」とは、飛行させる者またはその関係者（30メートル内に無人航空機が飛行することを了承している者）が管理する物件以外の物件を指す（国交省Q&A8-1）。

なお、自動車、ビル、住居等は「物件」に該当するが、土地や樹木は「物件」に該当しない（国交省Q&A8-2）。

エ 多数の者の集合する催しが行われている場所の上空以外の空域において飛行させること（法132条の2第4号）

ここでいう「多数の者の集合する催し」とは、特定の場所または日時に開催される多数の者が集まるものをいう（国交省Q&A9-1）。

これに該当する例としては、法律に明示されている祭礼、スポーツの試合、運動会、町内の盆踊り大会、デモが挙げられる。逆に、自然発生的なもの（例：信号待ちや混雑により生じる人混み）は、これに該当しない。

次に、催しが「行われている」という要件であるが、当該催しの開始前の開場から参加者退場後の閉場までは、当該場所に多数の者が集まる可能性があるため、催しが「行われている」時間に該当するとされている（国交省Q&A9-2）。

オ 危険物を輸送しないこと（法132条の2第5号、規則236条の5、194条1項）

航空法は、「当該無人航空機により爆発性又は易燃性を有する物件その他人に危害を与え、又は他の物件を損傷するおそれがある物件で国土交通省令で定めるもの」を輸送禁止物としている。具体的には、爆発性、易燃性、毒性を有する物や凶器等がこれに該当する（規則194条1項）。

なお、「無人航空機の飛行のため当該無人航空機で輸送する物件」はこれに該当しないとされている（規則236条の5第2項）。具体的には、無人航空機の飛行のために必要な燃料や電池、安全装置としてのパラシュートを開傘するために必要な火薬類や高圧ガス、業務用機器（カメラ等）に用いられる電池等である（国交省Q&A10-2）。

カ 物件を投下しないこと（法132条の2第6号）

航空法は、「地上又は水上の人又は物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすおそれがないものとして国土交通省令で定める場合を除き、当該無人航空機から物件を投下しないこと。」としている。

しかしながら、現時点において、物件の投下に関する国土交通省令は存在しない。このため、ここでいう「物件」については、現時点では限定がなされておらず、あらゆる物件が含まれる。

したがって、水や農薬等といった液体や霧状の物の散布も「物件を投下」に該当することとなる（国交省Q&A11-1、11-2）。

（４）小括

禁止空域（法 132 条）と所定の方法（法 132 条の 2）をまとめると、概ね【図表 3】のとおりとなる。

【図表 3】

		類型	条文	許可等の要否	審査要領記載の追加基準の番号
禁止空域	①	空港等周辺	法 132① 規則 236①、②	禁止空域に該当する場合は、国土交通大臣の許可が必要（法 132 条の 2 ただし書）。	5-1
	②	地表・水面から 150 メートル以上	法 132① 規則 236③		
	③	人口集中地区の上空	法 132② 規則 236 の 2		5-2
所定の方法	①	日出から日没までの間	法 132 の 2①	所定の方法に該当しない場合は、国土交通大臣の承認が必要（法 132 条の 2 ただし書）。	5-3
	②	目視により常時監視	法 132 の 2②		5-4
	③	地上・水上の人・物件との距離が 30 メートル以上	法 132 の 2③ 規則 236 の 4		5-5
	④	多数の者の集合する催しが行われている場所の上空以外の空域	法 132 の 2④		5-6
	⑤	危険物を輸送しない	法 132 の 2⑤ 規則 236 の 5 規則 194 I		5-7
	⑥	物件を投下しない	法 132 の 2⑥		5-8

（５）捜索・援助のための特例（法 132 条の 3、規則 236 条の 7、236 条の 8）

【図表 1】及び【図表 3】には記載していないが、捜索・援助の場合において、次の要件を満たす場合には、飛行の「場所」及び飛行の「方法」についての上記規制が適用されない（法 132 条の 3）。

主体：国もしくは地方公共団体またはこれらの依頼を受けた者（規則 236 条の 7）。

状況：航空機の事故その他の事故に際したものである。

目的：捜索または救助（規則 236 条の 8）。

（６）罰則（法 157 条の 4、159 条 2 号）

国土交通大臣の許可等を受けずに「無人航空機」を「禁止空域」で飛行させる場合または「所定の方法」以外の方法で飛行させた場合（ただし捜索・救助に関する法 132 条の 3

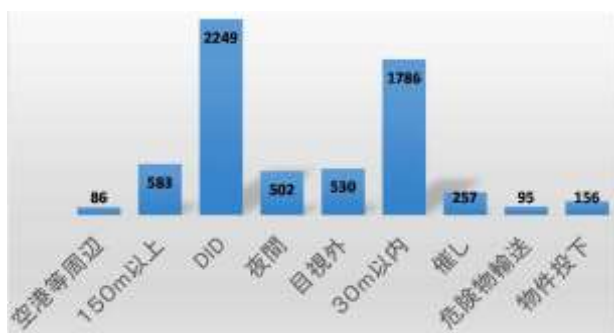
が適用される場合を除く。)には、当該飛行をさせた者は、50万円以下の罰金に処せられる(法157条の4)。この場合、その者が所属する企業等の業務として当該飛行がなされたとき等は、当該企業等も50万円以下の罰金に処せられる可能性がある(法159条2号)。

3 国土交通大臣の許可・承認の状況

国土交通大臣の許可等に係る申請は、平成28年6月10日から同年7月9日までの1か月間では、1日当たり平均しておよそ50件程度なされているとのことである*12。

平成27年12月10日から平成28年7月9日までには合計7183件の申請(事前相談を含む。)があり、5461件の許可等がなされている*13。許可等の項目別の状況としては、【図表4】のように、人口集中地区(DID)上空での飛行に係るものや地上・水上の人・物件との距離が30メートル未満の飛行に係るものが多くなっている。

【図表4】*14



申請書は、申請に係る飛行開始予定日の10開庁日前までに提出することが必要となっている。しかしながら、現在は上記のように多くの申請がなされている状況であるため、飛行開始予定日から3~4週間程度前に申請書を提出することが望ましい。

その他、許可等の手続の詳細については、国土交通省ホームページ*15や審査要領に記載されている*16。

*12) 国土交通省「小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001141508.pdf>

*13) 同一の申請者が一定期間に反復して飛行を行う場合または異なる複数の場所で飛行を行う場合は、包括申請が可能である(審査要領3頁)ところ、単純申請よりも包括申請の方がやや厳しく審査が行われているようである。

単純申請の場合は、申請書の記入漏れや添付資料の不足といった不備がない限り、許可等がなされる可能性は比較的高いようであり、また、仮にそうした不備があったとしても、申請先から訂正等を求められるので、それに応ずれば最終的には許可等がなされるようである。

*14) 前掲脚注12。平成28年5月9日現在のものである。また、1件の許可等で複数項目について許可等がなされている場合がある。なお、【図表4】には「30m以内」とあるが「30m未満」の誤記と思われる。

*15) 国土交通省ホームページ「3. 許可・承認手続きについて」

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_000042.html

*16) 申請書の提出先については審査要領2頁を参照。申請書の記載事項(規則236条の3、236条の6)については審査要領3~8頁を参照。なお、許可等に係る審査は、基本基準プラス項目に応じた追加基準に基づいてなされる。どの項目にどの追加基準が適用されるかは【図表3】、基本基準の内容は審査要

第3 小型無人機等飛行禁止法による規制

1 概要

ドローンの飛行の関係では、航空法のみならず、小型無人機等飛行禁止法についても考慮が必要である。

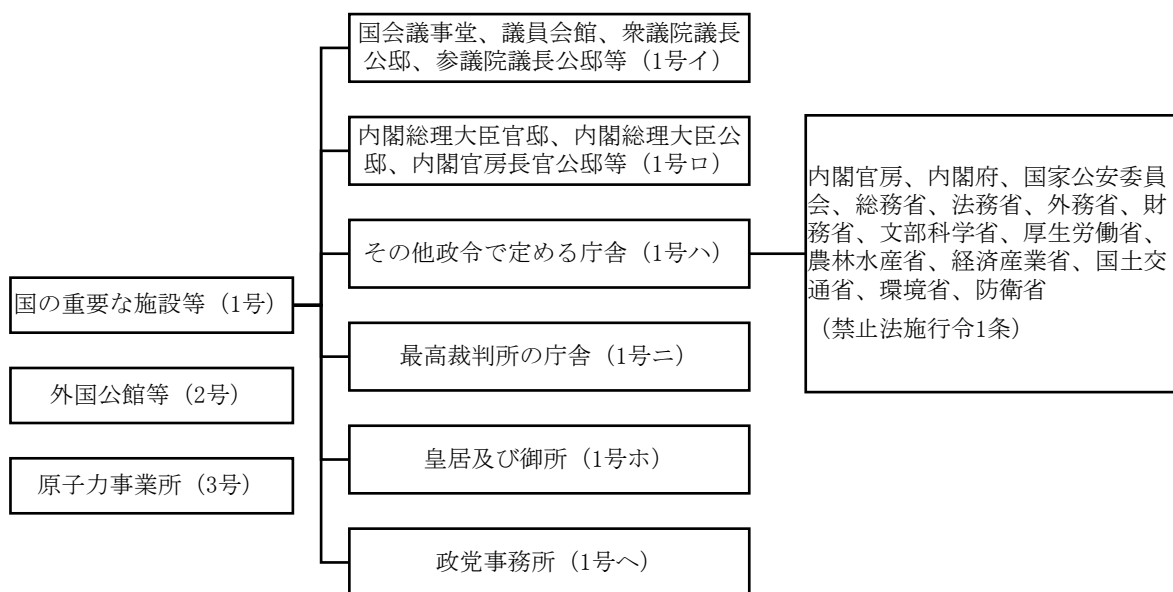
小型無人機等飛行禁止法の正式名称は「国会議事堂、内閣総理大臣官邸その他の国の重要な施設等、外国公館等及び原子力事業所の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」である*17。この法律は、その名のとおり、国の重要な施設等の周辺地域すなわち「対象施設周辺地域」の上空において、「小型無人機等の飛行」を行うことを、原則として禁止するものである（禁止法8条1項）。

2 対象施設周辺地域（禁止法2条1項、2項）

(1) 対象施設

対象施設は、概ね【図表5】のとおりである。なお、正確には所在地や指定による限定が付されているものがあるので注意されたい*18。

【図表5】



※禁止法2条1項の条文については号以下のみ記載している。

なお、禁止法施行令は、【図表5】の「その他政令で定める庁舎」と「原子力事業所」を定める政令である。

(2) 周辺地域

領9～15頁、追加基準の内容は15～27頁をそれぞれ参照。

*17) 以下、小型無人機等飛行禁止法の規定は「禁止法〇条」といった形で挙げる。

*18) 例えば、最高裁判所の庁舎は、東京都千代田区隼町に所在するものに限られる（禁止法2条1項1号ニ）。

各対象施設について、所定の者^{*19}が、その周辺地域を指定し（禁止法3条2項、4条2項、5条2項、6条2項）、これが対象施設周辺地域とされる（禁止法2条2項）。この対象施設周辺地域の上空における「小型無人機等の飛行」が原則禁止されている（禁止法8条）。

指定される対象施設周辺地域の目安は、対象施設の敷地等と「その周囲おおむね300メートル」である（禁止法3条2項、4条2項、5条2項、6条2項）。

なお、警察庁ホームページ^{*20}等では、対象施設周辺地域を地図上で確認することが可能となっている（禁止法7条参照）。

3 小型無人機等の飛行（禁止法2条3項～5項）

小型無人機等飛行禁止法という「小型無人機」（禁止法2条3項）は、航空法という「無人航空機」（法2条22項）と、ほぼ同じものである。

しかしながら、重量が200グラム未満のものは、航空法の「無人航空機」には該当しないが（法2条22項、規則5条の2）^{*21}、小型無人機等飛行禁止法の「小型無人機」には該当し得る点には注意が必要である（禁止法2条3項）。

また、小型無人機等飛行禁止法が禁止するのは「小型無人機等の飛行」（禁止法8条1項）であり、禁止されているのは「小型無人機の飛行」だけではない。小型無人機の飛行以外にも、特定航空用機器を用いた人の飛行も禁止されている（禁止法2条5項2号）。具体的には、操縦装置を有する気球や、ハンググライダー、パラグライダー等による飛行が禁止されている（禁止法2条4項、禁止法施行規則（国家公安委員会規則）2条）。

4 例外要件（禁止法8条2項、3項）

「対象施設周辺地域」の上空における「小型無人機等の飛行」であっても、次のような場合は、禁止法8条1項が適用されない（禁止法8条2項）。

- ① ある対象施設の管理者またはその同意を得た者が、当該対象施設に対応する対象施設周辺地域の上空において小型無人機等の飛行を行う場合（1号）
- ② 土地の所有者・賃借人等またはその同意を得た者が、当該土地の上空において小型無人機等の飛行を行う場合（2号）
- ③ 国または地方公共団体の業務を実施するために小型無人機等の飛行を行う場合（3号）

ただし、これらの場合は、当該飛行を行う旨を、あらかじめ、所定の都道府県公安委員会に対して通報しなければならないとされている（禁止法8条3項）^{*22}。

5 罰則（禁止法11条1項）

*19) 例えば、最高裁判所の庁舎については、最高裁判所長官（禁止法3条2項、1項4号、2条1項1号二）。

*20) 警察庁ホームページ「小型無人機等飛行禁止法関係」
<https://www.npa.go.jp/bureau/security/kogatamujinki/index.html>

*21) ただし、前掲脚注5を参照。

*22) 通報の手続は、禁止法施行規則（国家公安委員会規則）や同（国土交通省令）に規定がある。次の資料も参照されたい。警察庁「対象施設周辺地域において小型無人機等の飛行を行う場合の手続」

<https://www.npa.go.jp/bureau/security/kogatamujinki/pdf/tetsuduki.pdf>

小型無人機等飛行禁止法の規定に違反して対象施設及びその指定敷地等の上空で「小型無人機等の飛行」を行った者は、1年以下の懲役または50万円以下の罰金に処せられる（禁止法11条1項）。

6 航空法との関係

小型無人機等飛行禁止法による規制については、航空法の規制と重なる部分も存在するが、重量が200グラム未満のものでも「小型無人機」として規制の対象となり得る点や、小型無人機の飛行以外にも特定航空用機器を用いて人が飛行することが禁止されている点等、異なる点も多く存在する。

飛行場所についても、例えば、新宿駅東口の上空で、昼間に、重量1キログラムのドローンを飛行させるという場合には、人口集中地区での飛行となるため航空法の規制対象となるが、対象施設周辺地域ではないので小型無人機等飛行禁止法の規制対象とはならない。また、静岡県御前崎市の浜岡原子力発電所の100メートル上空で、昼間に、重量1キログラムのドローンを飛行させるという場合には、当該地区は人口集中地区ではないため航空法の規制対象とならないが、浜岡原子力発電所は小型無人機等飛行禁止法6条1項に基づく指定を受けた施設であるため同法の規制対象となる、といった違いも存在する。

第4 その他の法令等による規制

その他の法令等による規制についても注意が必要である。

例えば、航空法上の国土交通大臣の許可等を得た上でのドローンの飛行であっても、第三者の土地の上空を飛行させるような場合は、所有権侵害になる可能性がある（国交省Q&A5-7）。

その他にも、ドローンの使用等に伴い、問題となり得るものとしては以下のようなものがある^{*23 *24}。

- ① 名誉権・プライバシー等侵害の不法行為に基づく損害賠償責任（民法709条等）^{*25}
- ② 威力業務妨害罪（刑法234条）^{*26}
- ③ 軽犯罪法1条23号、各都道府県の迷惑防止条例等
- ④ 個人情報保護法17条1項

なお、東京都では、都立公園条例に基づき、「都市公園の管理に支障がある行為」（同条例

*23) 総務省「「ドローン」による撮影映像等のインターネット上での取扱いに係るガイドライン」参照。http://www.soumu.go.jp/main_content/000376723.pdf

*24) ここに挙げたものは例示であって、これらに限られるものではない。

*25) ドローンをを用いて撮影した画像を利用した記事をインターネットにアップロードした場合は、当該記事を削除すべき責任を負うこともあり得る。

*26) 東京地判平成28年2月16日は、被告人が平成27年4月9日に発煙筒や放射性物質を含有する土砂等を搭載したドローンを遠隔操作して内閣総理大臣官邸の屋上に敢えて落下させた行為につき、官邸職員の行う事務を妨害するものであり、威力業務妨害罪等が成立するとして、懲役2年・執行猶予4年の有罪判決を言い渡した。なお、同判決は、請願権（憲法16条）や表現の自由（憲法21条1項）に基づく正当行為（刑法35条）として本件行為が違法性阻却される旨の弁護人の主張を斥けている。

16条10号)に該当するとの考えのもと、都立公園でのドローンの飛行を禁止されている点は注意が必要である。

また、ドローン操縦中にドローンの墜落・衝突によって他人に怪我を負わせたり、他人の財産を損壊したりした場合、民法の一般不法行為責任(民法709条)が問題となる。この場合、被害者側において加害者の「過失」について立証をしなければならないこととなるが、ドローンの飛行に関し被害者側で「過失」を立証することができるのか、そのような負担を被害者側に課すことが妥当なのかは今後議論されるべき課題である。自動車の場合における運行供用者責任類似の制度といったものについても検討がなされてもよいと考える^{*27} ^{*}
²⁸。

ドローンの墜落・衝突による損害賠償責任については、現在、事業者向けに「施設賠償責任保険」と「動産総合保険」をセットにした「ドローン専用保険」が開発・販売され始めている。内容は保険会社によって異なるが、プライバシー侵害による損害賠償責任に対応した人格権侵害補償、被害者への見舞金等の被害者対応費用、ドローンの捜索・回収費用、事故の再発防止のための操縦訓練費用といったものを特約によって付帯できる商品も出てきている^{*29}。

小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会によれば、航空法等による許可等を受けた者の9割以上が保険加入をしているとのことである^{*30}。

第5 具体例

これまでドローンに関する様々な規制を見てきたが、ここで、具体的にどのような場合にどのような問題が生じるかということについて見ていきたい。

1 設例

X社の広報部の従業員Yは、X社ホームページに掲載する宣伝用の写真を撮影するため、ある特定の日の昼間に、東京都千代田区所在のX社ビルを、目視による常時監視のもと、地上から100メートルの高さにおいて、ドローン(以下、「本件ドローン」という。)で撮影しようとしている。このような場合、Yはどのようなことに気を付ける必要があるだろうか。

2 検討

(1) 航空法による規制

本件ドローンの重量が200グラム以上であって「無人航空機」(法2条22項)に該当

*27) なお、この場合であっても、自動操縦がなされている場合に運行供用者責任を負うのかという点は問題となる。自動車における自動運転中の事故についても「運行供用者責任」を負うのかという点については現在議論がなされているところである。

*28) なお、製造業者等との関係では、製造物責任が問題となる。

*29) 一般社団法人日本損害保険協会「小型無人機の保険について」

http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/kanminkyougi_dai3/siryous.pdf

*30) 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会「小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/dai6/siryous.pdf>

することを前提とすると、「禁止空域」と「所定の方法」への該当性が問題となる。

上述したように、「禁止空域」には、空港等周辺、地表・水面から 150 メートル以上の高さ、人口集中地区の上空という類型がある（法 132 条）。本件ドローンを飛行させる場合、X社ビルの周囲が人口集中地区か否か等を国土交通省ホームページ等で確認すべきである。

本件では、千代田区は全域が人口集中地区であるため、「禁止空域」に該当する（仮に本件ドローンを 150 メートル未満の高さで飛行させるつもりであっても、人口集中地区の上空は「禁止空域」である。）。

なお、「所定の方法」については、本件では、関係者以外の者の 30 メートル未満に近付かなければ、「所定の方法」の範囲内であって規制対象にならないと考えられる（法 132 条の 2 第 3 号。X社ビルは関係者たるX社が管理する建物なので、「物件」に該当せず、X社ビルの 30 メートル未満に近付いても「所定の方法」に該当する。）。

以上より、Yは、法 132 条 2 号の事項について国土交通大臣の許可を得る必要があるため、申請書及び添付資料を提出することになる。提出先は東京航空局であると考えられる（審査要領 2 頁）。また、X社が代行申請することも可能である（審査要領 3 頁、国交省 Q&A15-1）。申請書の審査においては、審査要領の基本基準及び追加基準 5-2 が基準とされる。

上記許可を得ずに本件ドローンを飛行させると、Yには 50 万円以下の罰金が科される可能性があり（法 157 条の 4 第 1 号）、X社にも 50 万円以下の罰金が科される可能性がある（法 159 条 2 号）。

（2）小型無人機等飛行禁止法による規制

また、千代田区には国の重要な施設等が存在するため、小型無人機等飛行禁止法についても確認しておくべきである。

具体的には、X社ビルの所在地が対象施設周辺地域（禁止法 2 条 2 項）に含まれていないか、警察庁ホームページ等で確認することになる。含まれている場合は、小型無人機等飛行禁止法の規制対象となるため、当該対象施設の管理者等から同意を得た上で、あらかじめ、東京都公安委員会に通報する必要がある（禁止法 8 条 2 項 1 号または 2 号、3 項）。

規制対象である場合に、上記同意を得ずに本件ドローンを飛行させると、Yには 1 年以下の懲役または 50 万円以下の罰金が科される可能性がある（禁止法 11 条 1 項）。

（3）その他の法令等による規制

本件ドローンで撮影した写真に、無関係な者の居室等が写り込んでしまった場合は、名誉権・プライバシー等の人格権侵害として、損害賠償請求をY（民法 709 条）やX社（民法 715 条 1 項）が受ける可能性がある。また、このような場合、刑事責任を問われる可能性もあるので注意を要する（軽犯罪法 1 条 23 号、東京都迷惑防止条例 5 条 1 項 2 号）。

第 6 おわりに

ドローンを飛行させる際には、様々な点に注意をする必要があるが、ドローンの法的位置付けは、航空法の改正等により明確になりつつある。

しかしながら、ドローンの規制や規制の運用・環境整備に関する流れはこれで終わりではない。

平成 27 年 11 月 5 日に行われた第 2 回「未来投資に向けた官民対話」では、安倍総理は、「早ければ 3 年以内に、ドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指す」と発言し、実現に向けた官民協議会が行われている^{*31}。

平成 28 年 4 月 28 日付で、官民協議会は、「利活用と技術開発のロードマップと制度設計に関する論点整理」を公表した^{*32}。ここでは、現在行われている利用をレベル 1（目視内・操縦飛行）・レベル 2（目視内）とした上で、早ければ 2018 年頃には、ドローンを使った荷物配送（レベル 3：無人地帯での目視外飛行。例えば離島や山間部等への荷物配送）を実現し、2020 年代頃からは、都市を含む地域において多数の自律飛行するドローンが活躍する社会（レベル 4：有人地帯での目視外飛行。例えば都市を含む地域における荷物配送）を実現することを目標としている。

また、官民協議会は、平成 28 年 7 月 29 日付で、「小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」の取りまとめを行った^{*33}。そこでは、小型無人機の飛行ルールやさらなる機体、操縦者及び運航管理体制の安全確保について、安全面の状況、技術開発の進展、公共の利益との関係等も踏まえ迅速・段階的にルールを整備する方向性を確認しており、基本的飛行ルールとして、飲酒中の飛行禁止等についてのルール整備、事故等情報の義務報告制度、ヒヤリ・ハット情報の報告の仕組み、事故等情報の収集・分析システム構築の検討等が盛り込まれている。

このようにドローンに関する環境は目まぐるしく変化している。

「空の産業革命」が起こるか起こらないかはこれからである。法務担当者においては、従来の規制や現在行われている議論を踏まえ、法的リスクを洗い出した上で、新しいビジネスの可能性を模索することが求められている。

以上^{*34}

*31) 首相官邸「未来投資に向けた官民対話」

http://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/actions/201511/05kanmin_taiwa.html

*32) 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会「利活用と技術開発のロードマップと制度設計に関する論点整理」<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/pdf/shiryous.pdf>

*33) 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会「小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/dai6/siryous.pdf>

*34) 本稿の作成にあたっては、国土交通省ホームページや脚注に掲げているものの他に、中崎尚「ドローン規制の現在」NBL1061号26頁、戸嶋浩二・林浩美・佐藤典仁「米国における新ドローン規制と日米比較」NBL1084号42頁を参考文献とした。

【著者略歴】

新聞 祐一郎

2003年	中央大学法学部卒業
2004年	司法修習終了（57期） 弁護士登録（第一東京弁護士会） 岡崎・大橋・前田法律事務所（現：東啓綜合法律事務所）入所
2013年	ノースウェスタン大学ロースクール(LL.M.)修了 Fish & Richardson P.C. NY オフィスにて研修
2014年	United States Court of Appeals for the Federal Circuit （アメリカ連邦巡回区控訴裁判所）にて レーダー首席判事のもとでインターン NY州弁護士登録 Foley & Lardner LLP Washington D.C. オフィスにて研修 ヤフー株式会社出向
2015年	東啓綜合法律事務所復帰 知的財産管理技能検定・技能検定委員就任
2016年	青山学院大学客員教授就任

過去に取り扱った主要な業務

知的財産権関連業務／企業法務、会社関係訴訟／エンターテイメント法関連業務

著書・論文

- 「日米における営業秘密をめぐる最近の法規制等の状況」 BUSINESS LAW JOURNAL 104号 63頁（2016）
- 「Q & A 法務相談の現場から 類似製品を見つけた場合の対応」 BUSINESS LAW JOURNAL94号 92頁（2015）
- 「ビジネスメソッドの特許適格性に関するアメリカ連邦最高裁判決 Bilski v. Kappos, _U. S. _ (2010)」 NBL 939号 28頁（2010）
- 「18の裁判例から「秘密管理性」を分析 秘密情報の保護に関する判断要素」 BUSINESS LAW JOURNAL 27号 46頁（2010）
- 「著作権侵害の幫助者（カラオケリース会社）の著作権侵害による賠償責任」 山野目章夫・廣渡鉄（監）『企業法務判例ケーススタディ 300 企業取引・知的財産権編』 684頁（金融財政事情研究会、2007）
等多数

千葉健太郎

2013 年 東京大学法学部私法コース卒業
2015 年 東京大学法科大学院修了
2016 年 司法修習終了（69 期）
弁護士登録（第一東京弁護士会）
2017 年 東啓綜合法律事務所入所

連絡先

東啓綜合法律事務所

URL: <https://www.tokeilaw.com/>

〒101-0041

東京都千代田区神田須田町 1-2 淡路町サニービル 4F

TEL: 03-5296-7676

shimma@tokeilaw.com

chiba@tokeilaw.com

掲載日：2017 年 5 月 17 日