

ニュース

— News —

ドローン安全推進協議会

フォーラム『ドローンの共生する社会に向けた安全・危機管理』を開催

一般社団法人ドローン安全推進協議会は9月28日、東京・千代田区平河町の砂防会館別館で第2回フォーラム『ドローンの共生する社会に向けた安全・危機管理』を開催した。

当日は、高市早苗経済安全保障担当大臣が「経済安全保障とドローンとの関連」と題し講演した後、ドローン安全推進協議会の川口禎光事務局長が「国内外のドローンの開発・運用状況とその問題点について」と題し調査報告を行った。

川口氏は、①ドローン技術／世界の方向性と課題（ドローンの機体、非GPS飛行、物流配送、農業、消防、災害時、警備）、②ドローンに共通するリスク／サイバーセキュリティ問題、③新事業および新技術、について論じた。

世界各国の新技術の紹介では、映像を駆使して消防・物流配置・警備・電波について最新情報を紹介した。

その上で、「世界のドローン状況を把握する限り、ほぼ外郭は完成の域に達しており、あとは時間の経過と共に細部が進展し、新たな“産業革命”として本格化する」と指摘し、課題としては、現段階での出来る限りの危機管理体制構築の必要性、すなわち①社内サーバーネットワークとドローンの関係の再チェック、②ドローンスキル（座学面における更なるレベルアップ／事故発生未然抑止思考強化）、③今後のハードおよびソフ



（講演する板倉氏と参加者）

ト面における開発進展を想定した事業戦略構築、④今後のドローンに対する法整備を想定した事業戦略構築、⑤機体保管管理体制の強化をはじめ、①から④を含めたドローン危機管理専門担当者の配置検討を挙げた。

ドローン保険の義務化と課題

基調講演では、CLIFTON合同会社の板倉貴治氏が「ドローン保険の義務化と課題」と題して、①登録制と免許制に加えてほしいこと、②安全性の確保という観点、③被害者救済の在り方、④損保業界は何をしなければならないのか、⑤行政にお願いしたいこと、について論じた。

同氏は、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」の基本方針案をベースに、日本での被害者救済の考え方について説明した。

保険会社等からのヒアリングによると、軽微な自損事案も含む小型無人機（ドローン）による事故・トラブル件数は、年間数千件程度と推定される。第三者に被害を与えた事故の多くは対物事故である。しかし、イベント会場での飛行中

に墜落し、数名が軽傷を負った人身事故も発生している。事故の原因は、操縦ミス、機体故障、気象条件が悪い中での運転による落下など操縦者に起因するものである。

損害を賠償するための方法として最も有力な手法は保険への加入で、複数の保険会社から小型無人機による事故を対象とした保険が商品化されている。加入状況は、小型無人機の製造メーカーや所有形態（個人・法人）により差がある。

自動車には、自賠責保険制度があり、自動車の所有者に対して保険契約の締結を義務付けるとともに、保険料に賦課金を上乗せし、当て逃げやひき逃げ等による被害者も救済できるようにしている。

しかし、小型無人機の場合、自動車の車検制度のように自賠責保険への加入義務付けを担保する手段がない。対人事故のみを自賠責保険のような制度を小型無人機に導入することは適切ではない。特に、自動／自律運転時における事故の賠償の在り方は、より社会的・経済的影響が大きい自動車において方針が確立していない現状では、小型無人機において先行的に結論を得るのは時期尚早と結論付けている。

これに対して、板倉氏は、100g以上の機体の登録義務、3年の登録更新制度を活用すれば、「加入義務付けを担保する手段がない」とは言えない。また、時期尚早論に対しては、「空飛ぶ自動車」を優先するとの考えは産業優先の思想が前面に出ており、時代錯誤だと批判した。

さらに、現在、小型無人機の運航固有リスク専用の賠償責任保険は限定的であり、販売方法も特定の製造メーカーと連携したものや、法人ユーザーを中心としたものなどに限られる。今後、小型無人機事業者と保険業界とは情報交換を通じ、小型無人機の市場拡大とそ

れに伴い起こり得る事故への対応の必要性について共通の理解に立ち、よりマーケットに即した保険商品が提供されるよう促進する必要があると指摘した。

国が対応すべきことは、被害者救済制度の確立であり、具体的には①機体登録時の要件「機体の安全性の確保」の定義に「所定の支

払限度額をもつ賠償責任保険が付保されること」を含める、②保険付保状況を登録時に入力・記録する、③機体単独事故・賠償事故にいずれの場合でも警察官による立会現場検証を行い事故情報を確保する、④自動車事故と同様に罰金・刑事罰を適用することを確認する、などを喫緊の課題として挙げた。