

- ・必要な能力を有していない場合には、無人航空機を飛行させる者又はその関係者の管理下にあつて第三者が立ち入らないよう措置された場所において、夜間飛行の訓練を実施すること。

(3) 安全を確保するために必要な体制について、次に掲げる基準に適合すること。

- ・日中、飛行させようとする経路及びその周辺の障害物件等を事前に確認し、適切な飛行経路を特定すること。
- ・飛行経路全体を見渡せる位置に、無人航空機の飛行状況及び周囲の気象状況の変化等を常に監視できる補助者を配置し、補助者は、無人航空機を飛行させる者が安全に飛行させることができるよう必要な助言を行うこと。
- ・離着陸を予定している場所が照明の設置等により明確になっていること。

5-4 目視外飛行を行う場合は、次に掲げる基準に適合すること。ただし、無人航空機の機能及び性能、無人航空機を飛行させる者の飛行経歴等、安全を確保するために必要な体制等とあわせて総合的に判断し、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が損なわれるおそれがないと認められる場合は、この限りでない。

(法第132条の2第1項第6号関係)

(1) 機体について、次に掲げる基準に適合すること。

a) 自動操縦システムを装備し、機体に設置されたカメラ等により機体の外の様子を監視できること。

b) 地上において、無人航空機の位置及び異常の有無を把握できること（不具合発生時に不時着した場合を含む。）。

c) 不具合発生時に危機回避機能（フェールセーフ機能）が正常に作動すること。
当該機能の例は、以下のとおり。

- ・電波断絶の場合に、離陸地点まで自動的に戻る機能（自動帰還機能）又は電波が復帰するまで空中で位置を維持する機能
- ・GPS等の電波に異常が見られる場合に、その機能が復帰するまで空中で位置を保持する機能、安全な自動着陸を可能とする機能又はGPS等以外により位置情報を取得できる機能
- ・電池の電圧、容量又は温度等に異常が発生した場合に、発煙及び発火を防止する機能並びに離陸地点まで自動的に戻る機能若しくは安全な自動着陸を可能とする機能 等

d) 補助者を配置せずに飛行させる場合には、a)～c)の基準に加え、次に掲げる基準にも適合すること。

ア) 航空機からの視認をできるだけ容易にするため、灯火を装備すること又は飛行時に機体を認識しやすい塗色を行うこと。

イ) 地上において、機体や地上に設置されたカメラ等により飛行経路全体の航空機の状況を常に確認できること。ただし、5-4(3)c)キ)に示す方法により航空機の確認を行う場合は、この限りでない。

ウ) 第三者に危害を加えないことを製造者等が証明した機能を有すること。ただし、5-4(3)c)オ)に示す方法により立入管理区画を設定した場合で、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(i) 5-4(3)c)カ)に示す方法により第三者が立ち入らないための対策を行う場合。

(ii) 地上において、機体や地上に設置されたカメラ等により進行方向の飛行経路の直下及びその周辺への第三者の立ち入りの有無を常に監視できる場合。

エ) 地上において、無人航空機の針路、姿勢、高度、速度及び周辺の気象状況等を把握できること。

無人航空機周辺の気象状況等の把握の例は、以下のとおり。

- ・無人航空機の制御計算機等で気象諸元を計測又は算出している場合はその状況を操縦装置等に表示する。
- ・飛行経路周辺の地上に気象プローブ等を設置し、その状況を操縦装置等に表示する。等

オ) 地上において、計画上の飛行経路と飛行中の機体の位置の差を把握できること。

カ) 想定される運用により、十分な飛行実績を有すること。なお、この実績は、機体の初期故障期間を超えたものであること。

(2) 無人航空機を飛行させる者について、次に掲げる基準に適合すること。

a) モニターを見ながら、遠隔操作により、意図した飛行経路を維持しながら無人航空機を飛行させることができると及び飛行経路周辺において無人航空機を安全に着陸させることができること。

b) 補助者を配置せずに飛行させる場合には、a)の能力に加えて、遠隔からの異常状態の把握、状況に応じた適切な判断及びこれに基づく操作等に関し座学・実技による教育訓練を少なくとも10時間以上受けていること。

当該訓練の例は、以下のとおり。

- ・飛行中に、カメラ等からの情報により、飛行経路直下又はその周辺における第三者の有無等、異常状態を適切に評価できること。