



ReAMoプロジェクト 海外制度/国際標準化動向調査 月次レポート

目次

総論編

1. 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる制度の体系
2. 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧
3. 標準化機関のWG及びWork Item一覧(5月更新版)
→(別紙「標準化機関のWG及びWork Item一覧」参照)

各論編

1. FAAによる米国内の重要インフラ施設周辺での無人航空機飛行制限に関する規則案
2. 主なニュース(2026年5月21日 - 2026年6月20日)

Appendix

1. 参考文献

総論編

1

欧米のドローン・空飛ぶクルマに
関わる制度の体系

1.欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる制度の体系

欧米の法体系

FAAは、ドローンに関する規制Part 107、Part 108(検討中)を有する一方、空飛ぶクルマは特殊な機体として個別審査されている。EASAは、Open、Specific、Certifiedの3カテゴリーでドローン、空飛ぶクルマの規制を策定しようとしている。

FAA

Part 107

- 目視内飛行を前提としたドローンの規則
- 目視外や夜間飛行等はwaiverを申請

Part 108(案)・Part 146(案)

- Part 108は目視外飛行に関するドローンの規則
- Part 146はUTMなど、目視外飛行を支援する自動化データサービス提供者の認証に関する規則

Part 21.17 (b)

- 空飛ぶクルマを含む特殊な機体の証明に関する規則

EASA

Openカテゴリー

- 目視内飛行を前提としたドローンの規則

Specificカテゴリー

- 目視外飛行や第三者上空等、よりリスクの高いドローン運航に関する規則

Certifiedカテゴリー

- 空飛ぶクルマと高リスクのドローン運航を対象とする規則

SC VTOL

- 小型のVTOL機の証明に関する規則

運航方法やリスクに応じた要件

耐空証明・型式証明の要件

2

欧米のドローン・空飛ぶクルマに
関わる規制一覧

2.1 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

ドローンに関わるEASAの法規制全体像(情報の出所は別Excel参照)

カテゴリ				機体					運航者			操縦者		飛行許可	飛行				運航管理													
				クラス	特性 ^{※1}	型式認証	機体認証	登録	一般	1対多	ユースケース	技能証明	年齢制限		飛行条件	第三者上空	目視外	1対多	リモートID	U-Space												
Open	サブカテゴリ A 1			個人製造	・ 250g未満 ・ 19m/s以下 ・ 全電動	製造者による適合宣言とCEマーキング貼付	登録不要			なし	なし	不要	高度120m以下	可 (群衆上空を除く)	不可	必要	必要															
				0																												
				1						・ 80J未満、またはその代替として900g未満 ・ 19m/s以下 ・ 全電動																						
	サブカテゴリ A 2			2	・ 4kg未満 ・ 全電動					・ ユーザーマニュアルの理解（個人製造のUASを除く） ・ 各国の定める講習・試験(A2は実技も追加)の完了、または当該カテゴリのオンライン試験の証明取得 ^{※7}	16歳以上 (各国が引き下げ可)							適合宣言 (LUC取得者は承認不要)	・ 高度120m以下 ・ 第三者から水平距離で30m以上離れて飛行(低速モードでは5mまで)	不可												
				3	・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 全電動																											
					4																25kg未満 (模型航空機)											
サブカテゴリ A 3			個人製造	25kg未満	追加の要件なし (STS、PDRA、SORAで補完)	STS-1と同一	STS-2と同一	A1～A3、STS-01、02の要件をもとに、運航者が学科試験の内容を管轄当局に提案	当局への申請 (LUC取得者は承認不要)			・ 高度120m以下の人口密集地 ・ 高度120m以下の低人口密度環境 ・ 飛行視界5km以上	不可																			
			1	5										・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 5m/s以下 ・ 全電動	2	6	・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 50 m/s以下 ・ 全電動				S01	5相当 ^{※2}	・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 全電動	S02	6相当 ^{※2}	・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 50 m/s以下 ・ 全電動	G01	・ 3m以下 ・ 34kJ以下	G02	・ 3m以下 ・ 34kJ以下	G03	・ 3m以下 ・ 34kJ以下
				対象外										全てのクラス、サイズ、飛行形態		SORAの運航安全目標に準拠						必要 ^{※3}	型式証明を適用する場合は必要 ^{※3}		機体認証を受けた機体は登録が必要							
SORA		SAIL I, II	申請可 ^{※3※4}	必要																												
		SAIL III	申請可 ^{※4}																													
		SAIL IV																														
SAIL V, VI																																
Certified				・ 群衆上空の飛行 ・ 人・危険物の輸送用 ・ 機体認証を要するもの	必要 ^{※3}			検討中	検討中	検討中	検討中	人・危険物の輸送用	群衆上空	検討中		リスク評価に基づき、各国が内容・要件を追加可能																

※1 単位はそれぞれ、ペイロードを含む最大離陸重量(g/kg)、水平飛行の最大速度(m/s)を表す。運動エネルギーについては、クラス1(C1)に分類されるUAでは、終端速度で人間の頭部に衝突した場合、人間の頭部に伝わる運動エネルギーが80J未満、PDRA-Gでは、固定翼機の場合は対気速度(特に巡航速度)、その他の航空機の場合は終端速度を用いて評価した運動エネルギーが34kJ以下を要件とする

※2 クラス5(C5)、クラス6(C6)に相当するUAであるが、クラス識別ラベルが貼付されていない機体が対象

※3 Special Condition for Light UAS-medium risk, Guidelines on Design verification of UAS operated in the 'specific' category and classified in SAIL III and IVによる

※4 Means of Compliance to Special Condition Light UAS for UAS operated in SAIL III and belowが適用される

2.1 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

ドローンに関わるFAAの法規制全体像(情報の出所は別Excel参照)

カテゴリ			機体					運航者			操縦者		飛行許可	飛行				運航管理				
			クラス	特性	型式認証	機体認証	登録	一般	1対多	ユースケース	技能証明	年齢制限		飛行条件	第三者上空	目視外	1対多	リモートID	UTM			
Part 107	一般		第三者 上空飛行	55ポンド未満 (25g未満)	不要		必要	登録不要	1対多運航 不可	追加の要件 はなし	・証明取得 ・学科試験(限定的なBVLOS飛行の場合は試験を追加 ^(*))	16歳 以上	飛行許可は 不要だが、 LAANCへの 登録が必要	・ 次の条件をすべて満たすこと ➤対地速度87ノット以下 (16km/h以下) ➤高度400ft以下 (120m以下) ➤飛行視界3マイル以上 (5km以上) ➤雲より500ft以上(150m以上) 低空、かつ雲から水平距離で 2,000ft以上(600m以上)離れて 飛行	不可	不可 ^(*)	不可	必要	検討中			
	0.55ポンド以下 (250g以下)	不要		不要			必要								不要	必要	必要					
	11ft-lb未満 (15J未満)	適合証明		必要	必要	必要	必要								必要	必要	必要	必要		必要	必要	
	25ft-lb未満 (34J未満)																					
	飛行マニュアル内の 飛行制限に準拠	不要		必要																		
	Waiver申請		なし	一般の規定と同じ											申請の上、個別に許可を得る				一般の規定と同じ			
	適用外		輸送用	D&Rを 検討中	必要	必要	登録不要	輸送用の 証明書	輸送用の 証明書	規定なし	18歳以上	個別に決定	個別に決定				必要	検討中				
			49 U.S.C. 44809で規定される 機体(娯楽用)	規定なし	必要			娯楽目的に 限る	安全試験	16歳以上	不要	娯楽目的に限る	不可									
			49 U.S.C. 44807で規定される 免除を受けた者による飛行(公用)					追加の要件 はなし	飛行可否の判断 時に考慮される	18歳以上	個別に決定											
			機体認証を受けたUASを 使用し、Part 91の下で行う 飛行					必要	農業用の 証明取得	規定なし	規定なし	個別に決定										

※ 2025年8月7日にPart 108案が発表されたため、要件を更新中、追記予定。

(参考)ドローンに関わる日本の法規制全体像

カテゴリ		機体				運航者資格				操縦者技能		飛行許可	飛行				運航管理	
		クラス	特性	型式認証	機体認証	登録	登録	1対多	ユースケース	技能証明	年齢制限		飛行条件	第三者上空	目視外	1対多	リモートID	UTM
カテゴリⅠ		対象外	特定飛行に該当する飛行を実施しないUAS	不要		100g以上のUASは登録必要	対象外	対象外	対象外	対象外	16歳以上 ^{※2}	不要	特定飛行 ^{※3} に該当しない飛行	不可	可能	100g以上のUASは登録必要	検討中	
カテゴリⅡ	許可・承認申請が必要 ^{※1}		- 最大離陸重量25kg以上のUAS - 最大離陸重量25kg未満のUASかつ、以下のいずれかに該当する飛行 - 空港等周辺 150m以上の上空 - 催し場所上空 - 危険物輸送 - 物件投下 - 最大離陸重量25kg未満のUASかつ、以下のいずれかに該当する飛行で、第二種機体認証および二等操縦者技能証明を有しない場合 - 人口集中地区 - 夜間 - 目視外 - 人または物件から30m未満	機体認証の有無を問わず、個別の許可・承認が必要					- 飛行マニュアルに記載される手順に準拠 - 研究開発(場所を特定) - インフラ点検(場所を特定しない) - インフラ点検および設備メンテナンス(場所を特定) - 空中散布 - 場所を特定した場合 - 場所を特定しない場合	技能証明の有無を問わず、個別の許可・承認が必要		必要	- 特定飛行^{※3}のうち立入管理措置を講じたうえで行う飛行 - 以下のいずれかに該当する飛行 - 空港等周辺 150m以上の上空 - 催し場所上空 - 危険物輸送 - 物件投下 - 以下のいずれかに該当する飛行で、第二種機体認証および二等操縦者技能証明を有しない場合 - 人口集中地区 - 夜間 - 目視外 - 人または物件から30m未満					
	許可・承認申請が不要		- 最大離陸重量25kg未満のUASかつ、以下のいずれかに該当する飛行で、第二種機体認証および二等操縦者技能証明を有する場合 - 人口集中地区 - 夜間 - 目視外 - 人または物件から30m未満	第二種型式認証	第二種機体認証				二等無人航空機操縦士 - 学科試験 - 実地試験（机上試験、口述試験、実技試験）			飛行マニュアルの作成等無人航空機の飛行の安全を確保するために必要な措置を講じることにより、許可・承認は不要						
カテゴリⅢ			立ち入り管理措置を講じない（第三者上空）飛行を行うことを目的とするUAS	第一種型式認証	第一種機体認証			対象外	一等無人航空機操縦士 - 学科試験 - 実地試験（机上試験、口述試験、実技試験）		飛行の形態に応じたリスク評価結果に基づく飛行マニュアルの作成を含め、運航の管理が適切に行われていることを確認して許可・承認を受ける必要	特定飛行のうち、立入管理措置を講じないで行う飛行 ^{※4}	可能					

※1 「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリⅡ飛行)」を参照。総重量(最大離陸重量)25kg 未満の無人航空機の場合には、「無人航空機の機能・性能に関する基準適合確認書」(様式2)に加え、「飛行形態に応じた追加基準への適合性」(項目5)について、無人航空機に装備された安全性向上のための機器又は機能を付加するための追加装備(オプション)を記載した資料を作成し、申請書に添付すること。総重量(最大離陸重量) 25kg 以上の無人航空機の場合には、「無人航空機の機能・性能に関する基準適合確認書」(様式2)に加え、「無人航空機の機能及び性能に関する基準」(項目4-1-1、2)及び「飛行形態に応じた追加基準への適合性」(項目5)について、追加装備(オプション)を記載した資料を作成し、申請書に添付すること。

※2 無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会とりまとめ(令和4年4月)では、16 歳未満の者でも、必要な安全確保措置を講じた上で飛行の許可・承認を受けることにより、カテゴリⅡ飛行が可能とされている。

※3 特定飛行：人口密度が1 平方キロメートル当たり1.5万人以上の区域の上空

※4 第一種認証を受ける無人航空機であって特定空域を含まない空域を飛行する機体にはサーキュラー No.8-001「無人航空機の型式認証等における安全基準及び均一性基準に対する検査要領」第Ⅱ部の規定が適用され、特定空域を含む空域を飛行する機体については、耐空性審査要領(昭和41年10月20日制定空検第381号)第Ⅱ部の規定が準用される。

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：機体の認証(1/2)

FAAは、2024年6月にパワードリフト機の耐空性基準に関するAdvisory Circularを発表した。

EASAも2024年6月にVTOL機体の安全基準の更新版(SC-VTOL-02)を発表した。

テーマ	FAA	EASA
機体の認証	14 CFR Part 21.17(a)又はPart 21.17(b)により型式証明、生産認証、耐空証明の審査が進められていた。 2022年5月、FAAは、これまで14 CFR Part 21.17(a)、14 CFR Part 23に基づいて行ってきた有翼機の認証をマルチコプター型の認証カテゴリーとされてきた「パワードリフト (powered-lift)」航空機のSpecial Class(Part 21.17(b)) に切り替えることを発表。 2024年3月、FAAはJoby AviationのJAS4-1に対し、耐空性基準の最終版を公表した。(参考：Airworthiness Criteria: Special Class Airworthiness Criteria for the Joby Aero, Inc. Model JAS4-1 Powered-Lift) 2024年5月、FAAはArcher AviationのModel001に対し、耐空性基準の最終版を公表した。(参考：Airworthiness Criteria: Special Class Airworthiness Criteria for the Archer Aviation, Inc. Model M001 Powered-Lift) 2024年6月、EASAの基準とのハーモナイゼーションを目的に、パワードリフト機の機体の認証に関するAdvisory Circular案を発表。(参考：Draft Advisory Circular for the Type Certification of Powered-Lift) eVTOL機	2019年7月に小型VTOL機体(乗客席数9人以下、かつ最大離陸重量3,175kg以下)に係る安全基準としてSC-VTOL-01が公開された。 - その後、SC-VTOL-01の遵守方法を規定したMeans of Compliance (MoC)のドラフト(Issue: 1)の公開⇒コメント収集・処理⇒コメント反映版(Issue: 2)の公開を繰り返しながら内容を拡充させている。 2020年5月 MoC SC-VTOL Issue: 1 2021年5月 MoC SC-VTOL Issue: 2 2021年6月 MoC-2 SC-VTOL Issue: 1 2022年6月 MoC-2 SC-VTOL Issue: 2 2022年12月 MoC-2 SC-VTOL Issue: 3 2022年6月 MoC-3 SC-VTOL Issue: 1 2023年6月 MoC-3 SC-VTOL Issue: 2 2023年12月 MoC-4 SC-VTOL Issue: 1 2025年7月 MoC-5 SC-VTOL Issue: 1 (参考：Special Condition for VTOL and Means of Compliance) 2024年6月、FAAの基準とのハーモナイゼーションを目的に、VTOL機の機体の認証に関する特別条件を発表。(参考：SC-VTOL第2版) eVTOL機

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：機体の認証(2/2)

FAAは、実験目的の操縦者が搭乗して操縦し得る機体(Optionally Piloted Aircraft)の耐空証明に関する規制を公開している。EASAは、有人VTOLに関する耐空証明の要件案(Specificカテゴリー)を公開している。

テーマ	FAA	EASA
機体の認証	• 前述のPart 21とは異なり、実験目的の操縦者が搭乗して操縦し得る機体(Optionally Piloted Aircraft)が特別な耐空証明を取得するための規制“FAA Order 8130.34D(Airworthiness Certification of Unmanned Aircraft Systems and Optionally Piloted Aircraft)”を2017年8月に公開している。(参考：FAA Order 8130.34D) • 同OrderのChapter 3.のうち、Section 2 Policies and Procedural Requirementsに耐空証明取得のプロセスが記載されている。 • 耐空証明申請者や保有者向けの通知が下記Webサイトに掲載されており、FAA Order 8130.34Dに関する変更も含まれている。(参考：Information for Applicants and Design Approval Holders)	• 2021年12月、電動及びハイブリッド推進機体、その他非従来型機体の連続式耐空証明のルール変更として、Notice of Proposed Amendment (NPA) 2021-15を公開した。このNPAは、現行規則であるRegulation (EU) 1321/2014とのギャップ解消を目的としている。(参考：NPA 2021-15) • 2022年6月に公開されたNotice of Proposed Amendment (NPA) 2022-06では、Specificカテゴリーで運航される有人のVTOLに関する耐空証明の要件案が規定されている。早ければ、2023年の第1四半期には審議のためにEASAから欧州委員会に送付される。(参考：NPA 2022-06) • 2023年8月、利害関係者からのコメント及びEASAからの回答を整理したOpinion 2023-03が発表され、2024年4月、欧州委員会に承認された。(参考：Opinion 2023-03)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：装備品の認証(1/2)

FAAは、既存の耐空性基準(14 CFR Part 33)とSpecial Conditionを併用した基準を公開している。

EASAは、ハイブリッド航空機用パワープラントの認証基準を公開している。

テーマ	FAA	EASA
重要装備品(エンジン、プロペラ、バッテリー等)	2021年10月に、magniX社の電動エンジンmagni350とmagni650に対する耐空証明の基準を公開している。 (参考：Special Conditions: magniX USA, Inc., magni350 and magni650 Model Engines; Electric Engine Airworthiness Standards) - FAA の現在の航空機エンジンの耐空性基準である14 CFR Part 33は、1964年に制定されている。これは、航空燃料を使用して動作する航空機エンジンを想定したもので、航空燃料の代わりに電気をエネルギー源とするmagni350及びmagni650に適用する基準としては、十分ではなかった。そのためFAAは、ASTM F3338-18, Standard Specification for Design of Electric Propulsion Units for General Aviation AircraftやmagniX社が提供する情報等を参考に、14 CFR Part 33とSpecial Conditionを併用した基準を公開した。 2022年10月、ASTM F39において、ハイブリッド航空機用パワープラントに関する既存の基準(FAA Part 33やEASA CS-E)を満たす方法を規定する規格が提案されている。 (参考：Proposed Aviation Standard Supports Hybrid-Electric Powerplant Design)	2021年4月にハイブリッド航空機用パワープラントの認証に関する特別条件を公開している。これまで、有翼機(CS-23、CS-25)、回転翼機(CS-27、CS-29)、及び飛行船専用の航空機エンジンに適用される認証仕様は、CS-E Amendment 6 で規定されてきた。 - しかし、この仕様では、ハイブリッド航空機用パワープラントや、VTOL 等の新しい機体を対象としたエンジンが考慮されていない。そのため、EASAはSpecial Conditionの策定・公開に至った。 (参考：Final Special Condition SC E-19 - Electric /Hybrid Propulsion System - Issue 01)eVTOL機

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：装備品の認証(2/2)

欧米いずれにおいても既存の認証基準が適用される。

テーマ	FAA	EASA
非重要装備品 座席、タイヤ等	- 製品や品目の認証手続きに関する基準である14 CFR Part 21(Certification Procedures for Products and Articles)に従い、部品製造承認が必要。 - 部品製造承認を取得するためには、製品や品目の認証手続きに関する基準である14 CFR Part 21に従い、製品の識別情報や製造施設情報、製品の試験報告書や計算書、耐空性要件への適合証明書を提出することが求められる。 (参考：14 CFR Part 21)	Commission Regulation(EU)748/2012 Annex 1 (Part 21 Certification of aircraft and related products, parts and appliances, and of design and production organisations)に従い、欧州技術標準指令(European Technical Standard Order、ETSO)、欧州部品承認(European Parts Approval、EPA)が必要。 (参考：Commission Regulation(EU)748/2012)eVTOL機

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：設計組織の承認

欧米いずれにおいても、通常の航空機に適用される規則にもとづき、設計組織の承認を受ける必要がある。

テーマ	FAA	EASA
設計組織の承認	• 通常の航空機と同様に設計機関承認が必要。 • 申請者が製品の型式証明又は設計承認を申請し、CFR 14 Part 21(Certification Procedures for Products and Articles)に沿ってFAAが製品又は製品の主要な設計変更の承認を発行する。(参考：14 CFR Part 21) • eVTOLの設計組織の承認を取得するプロセスは、Part 21及びFAAによる指令8110.4Cで規定される型式証明プロセスと同様となる。ただし、Part 21.17(b)に基づく認証プロセスを実施中のため、今後要件が変更される可能性がある。(参考：FAA Order 8110.4C - Type Certification - With Change 6)	• 通常の航空機及び関連部品の耐空性基準に関する規則である、Commission Regulation(EU)748/2012のAnnex 1(Part 21 Certification of aircraft and related products, parts and appliances, and of design and production organisations)において、設計組織の承認手続き、及び承認申請者並びに承認保有者の権利と義務に関する規則が定められている。 • Part 21に基づく能力の証明方法は以下の3つ。 - 設計機関承認(Design Organisation Approval、DOA)の取得 - DOAの代替手続き - 特定のプロジェクトに対する認証プログラム(CP)を機関の提供 • EASA加盟国(EU加盟国、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタイン、スイス)以外に所在する機関については、二国間協定又はCommission Regulation(EU)748/2012の第8条2項の使用により、この能力証明の免除が可能。 • 設計組織の承認を取得するためには、Part 21に規定される設計保証システムの確立・維持や、手順や製品、その変更を記載したハンドブックの提出が必要である。 (参考：Commission Regulation(EU)748/2012)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：製造組織の承認

欧米いずれにおいても、通常の航空機に適用される規則にもとづき、製造組織の承認を受ける必要がある。

テーマ	FAA	EASA
製造組織の承認	• 通常の航空機と同様に製造組織承認が必要 • 製造者が申請書を提出後、FAAが14 CFR Part 21に沿って品質システムを評価、製造承認を発行する。 • 部品製造承認は、Part 21に従い、FAAが定める書式及び方法で製造認証を申請、取得する。製造事業者が申請書を提出後、FAAが品質システムを評価し、製造承認を発行する。 (参考：14 CFR Part 21)eVTOL機eVTOL機	• 通常の航空機及び関連部品の耐空性基準に関する規則である、Commission Regulation(EU)748/2012 Annex 1(Part 21 Certification of aircraft and related products, parts and appliances, and of design and production organisations)において、航空機的设计、航空機の変更、航空機の修理、及び部品や器具を製造する機関の規則が定められている。 • 製造組織は、Part 21に規定される製造組織に関する説明書を管轄当局に提出し、提出された情報をもとに、設計データや長官、認証要員に関する要件を実証する必要がある。 (参考：Commission Regulation(EU)748/2012)eVTOL機

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：整備組織の承認

欧米いずれにおいても、通常の航空機に適用される整備組織の要件にもとづき、整備組織の承認を受ける。

テーマ	FAA	EASA
整備組織の承認	- 航空機整備組織の申請、認証及び運営についてPart 145で規定されている。(参考：14 CFR Part 145) 14 CFR Part 145 Subpart B Certificationでは、申請要件と整備組織に発行される型式限定の概要を説明している。 - FAAは、整備組織の認証と必要なマニュアルの作成に関連するアドバイザーサーキュラーを発行している。 (参考：AC No. 145-9A)eVTOL機	- 通常の航空機及び関連部品の耐空性基準に関する規則である、Commission Regulation(EU)1321/2014において、航空機の設計、航空機の変更、航空機の修理、及び部品や器具を整備する機関は、Annex II (Part 145)に定義される要件を満たす必要がある。 - 整備組織は、Part 145に従い、作業に適した施設を提供することや、部品、機器、工具及び材料の安全な保管設備を設けることといった要件を満たす必要がある。 (参考：Commission Regulation(EU)1321/2014)eVTOL機

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：操縦者

FAAは、2024年10月、パワードリフト機の操縦者認定要件を含む最終規則を公表した。

EASAは、通常の航空機の操縦資格保有者がeVTOLを操縦できるよう規定の改訂を提案している。

テーマ	FAA	EASA
操縦者	- パワードリフト機の型式証明は、現行規則14 CFR 21.17(b)の下で特別クラスの航空機として行われている。操縦者の要件は、現行規則14 CFR Part 61は新しいカテゴリーの航空機に十分に対応していない。 - そのため、2023年6月、パワードリフト機用の操縦者認定要件案が公表された。 - パワードリフト機によって設計、飛行、操縦特性が大きく異なるため、現時点では等級を設けることは現実的ではなく、型式限定を提案するとされている。 (参考：Integration of Powered-Lift: Pilot Certification and Operations; Miscellaneous Amendments Related to Rotorcraft and Airplanes) 2024年5月に成立したFAA再授權法において、2024年12月までにFAAが最終規則を公表することが規定された。 (参考：FAA Reauthorization Act of 2024) 2024年10月、パワードリフト機用の操縦者認定をはじめとする各種要件の最終規則が公表された。 (参考：https://www.faa.gov/newsroom/integration-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments)	- Commission Regulation (EU) 1178/2011において、乗組員(Aircrew)に関する規定が置かれ、その中で操縦者免許(Pilot Licensing)に関する規則(Implementing Rules)が存在する。(参考：Commission Regulation (EU) 1178/2011) - 他方で、2022年6月に公表されたNPA 2022-06において、Commission Regulation (EU) 1178/2011にVTOL機に対応する条文を追加することが提案された。商用運航の初期段階では、通常の航空機の操縦者が有人VTOLを操縦できる規定に改訂するが、将来的には有人VTOL用の操縦者資格が策定される方向となった。(参考：NPA 2022-06) 2023年8月、利害関係者からのコメント及びEASAからの回答を整理したOpinion 2023-03が発表され、2024年4月、欧州委員会に承認された。(参考：Opinion 2023-03) - Notification of a Proposal to issue a Certification Memorandumにおいて、型式証明取得プロセスの一部で提出する操縦者訓練のシラバスにVTOLも含める提案がなされている。(参考：Notification of a Proposal to issue a Certification Memorandum Minimum Syllabus of Pilot Type Rating for VTOL-capable aircraft)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：整備士

欧米いずれにおいても、通常の航空機に適用される整備士の要件が適用される。

ただし、米国では今後VTOLに使用されるエンジンやバッテリーの整備に関する要件が変更される可能性がある。

テーマ	FAA	EASA
整備士	- 短期的には、通常の航空機に適用される要件から変更予定はないが、エンジンやバッテリーの整備に関する要件は変更される可能性がある。(有識者ヒアリングによる) - 航空機整備組織の申請、認証、及び運営についてPart 145で規定され、14 CFR 145 Subpart B Certificationでは、申請要件と整備組織に発行されるレーティングの概要を説明している。(参考：14 CFR Part 145) - AC 145-10 - Repair Station Training Program w/ Change 1で、14 CFR Part 145における訓練のカテゴリー、訓練プログラムの構成要素、及び訓練プログラムのサンプルに基づき要求される整備士訓練プログラムの開発に関する情報を提供する。(参考：AC 145-10 - Repair Station Training Program w/ Change 1) 2023年6月に発表された、パワードリフト機の操縦士の技能証明や運航基準等に関するNPRMにおいて、Part 43（整備、予防整備、再組立て、改造）における以下の規定をパワードリフト機にも適用することが提案されている ➢ Part 43.3(h) 整備、予防整備、改造、改造を行う権限を有する者 ➢ Part 43.15(b) 検査員に対する追加のパフォーマンス規則	- 通常の航空機及び関連部品の耐空性基準に関する規則である、Commission Regulation(EU)1321/2014において、航空機の設計、航空機の変更、航空機の修理、及び部品や器具を整備する機関は、Annex II (Part 145)に定義される要件を満たす必要がある。 - 品質システムの監視に責任を有する者の任命、EASAが合意した手順及び基準に従って、保守、管理、品質監査を行う要員の技能の確立や管理を行うといった要件が規定されている。(参考：Commission Regulation(EU)1321/2014)eVTOL機

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：事業制度(1/2)

FAAは、2022年12月に既存の規制にパワードリフト機を含めるよう定義を改正する案を発表した。

EASAは、2022年6月に公開したドローンや空飛ぶクルマに関する規制枠組み案でオペレータの要件に触れている。

テーマ	FAA	EASA
運航事業者	2022年12月、FAAが運航事業者の定義を改正する案 (Notice of proposed rulemaking)を公表し、14 CFR Part 91、121、125、135、136にpowered-lift aircraftを追加する方針を示した。この規則案は2023年7月に最終化され、9月に発効された。(参考：Update to Air Carrier Definitions) 2024年5月に成立したFAA再授權法において、2024年12月までにFAAが最終規則を公表することが規定された。(参考：FAA Reauthorization Act of 2024)	- 商業用又は非商業用のUAS/VTOL対応航空機の運航者は、航空運航を開始する前に、認証手続きを受け、航空運航者認証(Air Operator Certificate)を取得する必要がある。 - 認証要件及び認証手続きは、Commission Regulation(EU) 965/2012のAnnex II(Part-ARO)及びAnnex III(Part-ORO)において、航空機及びヘリコプターの運航者が利用できるものと同じである。(参考：Commission Regulation(EU) 965/2012)
機長	2024年5月に成立したFAA再授權法において、2024年12月までにFAAが最終規則を公表することが規定された。(参考：FAA Reauthorization Act of 2024) eVTOL機	2022年6月に公表されたNPA 2022-06において、機長要件の案が記述され、運航事業者が機長を指名することが記述されている。(参考：NPA 2022-06) 2023年8月、利害関係者からのコメント及びEASAからの回答を整理したOpinion 2023-03が発表され、2024年4月、欧州委員会に承認された。(参考：Opinion 2023-03) 2024年2月のNPA 2024-01でAMC及びGMが提案された
飛行条件	2024年5月に成立したFAA再授權法において、2024年12月までにFAAが最終規則を公表することが規定された。(参考：FAA Reauthorization Act of 2024) 2024年10月、各種要件の最終規則が公表された。(参考：https://www.faa.gov/newsroom/integration-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments)	2022年6月に公表されたNPA 2022-06において、航空航法におけるサービスや手続きに関する運航規則を定めるStandardised European Rules of the Air(SERA)の改訂が提案されている。(参考：NPA 2022-06) 2023年8月、利害関係者からのコメント及びEASAからの回答を整理したOpinion 2023-03が発表され、2024年4月、欧州委員会に承認された。(参考：Opinion 2023-03) 2024年2月のNPA 2024-01でAMC及びGMが提案された

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：事業制度(2/2)

EASAは、2023年5月、垂直離着陸機の型式証明申請時に適用される騒音技術仕様のコンサルテーションペーパーを作成し、12月に最終版を発表した。

テーマ	FAA	EASA
騒音基準	- 検討中 - FAAは、航空機に一定の騒音規制値を遵守させることで、個々の民間航空機が発することができる最大騒音レベルを規制している。制限値及び関連する試験基準は、14 CFR Part 36 Aircraft Type and Airworthiness Certificationに記載されている。 - 騒音認証基準を設定する際、FAAは各申請書を審査し、既存のPart 36の要求事項が騒音認証基準として適切かどうかを判断する。 - 現行の基準が適切に適用できない場合、FAAは、申請者の航空機の機種に特別に適用可能な規則を公布し、騒音証明の根拠とすることができる。この場合、国家環境政策法（NEPA）に基づく環境レビューを必要とする。 - 現在までに、騒音認証のために提出された1機の航空機について、FAAはPart 36の既存の試験手順と要求事項が適用可能であると判断している。現在、他の申請を評価中であり、それらに対する騒音認証の根拠を決定する予定。	2023年5月、環境保護技術仕様(EPTS)のコンサルテーションペーパーを発表した。(6月15日までコメント募集を実施) - EASAは、環境適合性を確保するための基準(騒音、エンジン排気ガス、CO2排出量)がシカゴ条約付属書16第3巻のいずれにも規定されていない製品の認証申請を受けているため、規則(EU)2018/1139のAnnex IIIに含まれ、製品設計の認証に関連する環境適合性の必須要件の規定に沿った新たな規制枠組みを策定する必要があった。 - このEPTSには、複数の垂直、非傾斜、均等に配置された電動ローターを動力源とする垂直離着陸機の型式証明を申請する際に申請者が使用すべき、適用される騒音技術仕様と手順が含まれている。(ただし、エンジン排出やCO2排出に関する仕様は対象外。) 2023年12月12日、上記の基準の最終版を発表。 (参考:Consultation paper: Environmental protection technical Specification (EPTS) for VTOL-capable aircraft powered by non-tilting rotors) - 同日、電動ローターを動力源とする垂直離着陸機のEPTSコンサルテーションペーパーを発表した。 (参考:Consultation Paper: Environmental Protection Technical Specifications (EPTS) applicable to VTOL-capable aircraft powered by tilting rotors)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：Vertiport

FAAは、2022年9月にVertiport設計のガイダンスを公開している。EASAは、2022年3月にVertiportと部品に関する技術仕様を先行公開し、それに基づき認証仕様の作成と、飛行場設計の認証仕様の改訂を行う予定。

テーマ	FAA	EASA
Vertiport	2022年8月、ASTMがVertiportの標準設計仕様(F3423)を公開した。(参考：ASTM F3423/F3423M-22 Standard Specification for Vertiport Design) 2022年9月、VTOLの運用を支援するためのインフラ開発を支援する目的で暫定的なVertiport設計のガイダンスが公開された。(参考：Engineering Brief No. 105, Vertiport Design) 2024年12月、Vertiport設計ガイダンスの更新版を発表した。(参考：Draft Engineering Brief 105A, Vertiport Design) eVTOL機	2022年3月、Vertiportと部品のプロトタイプ技術仕様を非規制資料として公開した。Vertiportの物理的特性、障害物環境、視覚補助、ライト、マーキング、及び安全な飛行と着陸を継続するための途中の代替ポートの概念を記載している。(参考：Prototype Technical Specifications for the Design of VFR Vertiports for Operation with Manned VTOL-Capable Aircraft Certified in the Enhanced Category (PTS-VPT-DSN)) - EASAは、「バーティポートのプロトタイプ技術設計仕様」に基づくバーティポート設計の認証仕様(CS-VPT-DSN)の作成と、飛行場設計の認証仕様(CS-ADR-DSN)の改訂を決定する予定。 - 飛行場と見なされるため認証が必要。(有識者ヒアリングによる)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：航空交通管理

FAAは、2023年4月、ConOps v2.0を発表した。

EASAでは、今後の作業計画に、空域統合に関する規則の改訂が含まれている。

テーマ	FAA	EASA
航空交通管理	2020年6月、UAMのConOps v1.0を公表し、ATMとUTMの連携を検討中。 (参考：Concepts of Operations v1.0) 2023年4月、ConOps v1.0を踏まえた利害関係者の参加、調査、検証活動の結果を反映したConOps v2.0を発表。コンセプトの要素とサービス環境(すなわち、Air Traffic Services(ATS)とExtensible Traffic Management(xTM))内のUAMの関係をより詳細に説明するとともに、用語の使用を調整している。 (参考：Concepts of Operations v2.0) 2023年7月、UTM Implementation Planを発表した。 (参考：Unmanned Aircraft Systems Traffic Management (UTM) Implementation Plan)eVTOL機	- EASAは、空域統合に関するCommission Regulation(EU) 1332/2011及びその他のATM/ANS相互運用規則(該当する場合)の改訂を提案し、AMC及びGMとの関連決定を公表する予定。 「空中通信・航法・監視のための認証仕様と許容される遵守手段(CS-ACNS)」を改訂する決定も行う方針。 - 規則(EU)2017/373及び(EU)2015/340の改訂の必要性(前述の規則の改正に由来する関連する運用手順と訓練要件を実施するかどうか)は、後の段階で評価される。 (参考：Commission Regulation(EU) 1332/2011) 2026年2月、ED Decision 2026/001/Rを発行。実施規則(EU) 2025/111(電動・ハイブリッド推進機器を搭載した航空機・その他の非従来型航空機の継続的な安全性確保)の実施を支援するため、CS-MCSDを改訂。新しいモビリティ用の訓練は、従来の規則(EU)1321/2014の付属書III(Part 66)に定義されていないため、型式証明申請者が機体の運用適合性データ(OSD)を確認する際に整備認証担当者の訓練要件を特定できるようCS-MCSDを適合させる目的。

3

標準化機関のWG及び Work Item一覧

2.標準化機関のWG及びWork Item一覧

別紙「標準化機関のWG及びWork Item一覧」をご参照ください。

各論編

1

FAAによる米国内の重要
インフラ施設周辺での
無人航空機飛行制限に
関する規則案

重要インフラ施設周辺での無人航空機飛行制限(UAFR)の背景

無人航空機の普及で重要施設周辺の安全・警備リスクが高まる中、FAAはFAA延長・安全・セキュリティ(FESSA)法第2209条に基づき、重要インフラ施設周辺の飛行制限(Unmanned Aircraft Flight Restriction: 無人航空機飛行制限)の規則案※を、連邦規則集第14編Part 74として公表した。

UASが侵入し問題となった事例

事例①：米ホワイトハウス敷地内へのUAS侵入（2015年）



出所：ABC News

事例②：フランスの原子力施設上空での不審UAS飛行（2014年）



出所：BBC News

議会の対応

セキュリティ上のリスクが高まっていた状況を踏まえ、米国議会は2016年にFAA延長・安全・セキュリティ法（FESSA）の第2209条を制定し、特定の固定施設のオペレーターまたは所有者が、当該施設に近接した無人航空機の運用制限（UAFR）するようFAAに要請できるシステムを構築するようFAAに求めた。

この指示に答える形で具体化され、2026年5月6日に規則案を公表した。



出所：FAAウェブサイト

※ 正式名称は、「Designation-Restrict the Operation of Unmanned Aircraft in Close Proximity to a Fixed Site Facility（指定—固定施設に近接した無人航空機の運用を制限する）」
<https://www.federalregister.gov/documents/2026/05/06/2026-08943/designation-restrict-the-operation-of-unmanned-aircraft-in-close-proximity-to-a-fixed-site-facility>

UAFRの目的

本UAFRは、重要固定施設周辺における無人航空機運用を制限するための新たな枠組みである。

UAFRの目的

重要な固定施設※¹の所有者・運用者が、FAAに対してUASの飛行制限を申請できる制度を整備すること

現在の重要固定施設周辺のUAS飛行の管理状況

概要

- 現在は米国連邦規則集第14編第99.7条（14 CFR 99.7）に基づくSSI ※²（Special Security Instructions：特別安全保障指示）により、一般的な航空保安上の指示権限で、国家安全保障上必要な場合にFAAが特別な空域運用指示を出すための制度。

課題

- SSIは、UASではなく、有人航空機中心の発想で作られた制度である。そのため、UASによる低高度や短時間のような事態に特化していない。
- 施設側に制度上の申請権を認める仕組みではなく、FAAが安全保障上の必要性に基づいて発出する特別指示であるため、施設所有者側からのアプローチができない。

新たなUAFRの意義

民間施設が対象に

- UAFR制度では、国家安全保障や重要インフラ保護の観点から重要な固定施設について、民間施設を含めて無人航空機飛行制限の対象とする枠組みが整えられた。

施設所有者側からのアプローチが可能に

- UAFR制度では、固定施設の所有者又は運用者が、自らFAAに対して飛行制限を要請できる制度的経路が設けられた。

※1 対象となる施設については次頁で記載

※2 通常の航空規則だけでは対処しきれない安全保障上の懸念があるときに、FAAが特別な飛行上の指示・制限を出す仕組み

UAFR制度の申請対象と適格性

申請対象は、2024年4月に発出された重要インフラの安全保障及びレジリエンスに関する国家安全保障覚書(NSM-22)で特定された化学や通信等の16の重要インフラセクターにおける固定施設の所有・運営者に限定されている。

対象セクター

2024年にバイデン政権が発出した重要インフラのセキュリティおよびレジリエンスに関する国家安全保障覚書であるNSM-22の中で16の重要インフラセクターが定義されている。UAFR制度の申請のためにはこの16セクターに該当することが要件となる。

16の重要インフラセクター

化学	金融サービス
商業施設	食料・農業
通信	政府サービス・施設
重要製造	医療・公衆衛生
ダム	情報技術
防衛産業基盤	原子炉・材料・廃棄物
緊急サービス	輸送システム
エネルギー	水道・下水道

「固定施設」の定義については独立した詳細定義条項として明確に定められているわけではない。条文やFAAの提案規則等から、地理的に特定可能な恒久的施設であって、FAAが周辺空域にUAS飛行制限を設定し得る対象施設を指すものとして解釈することができる。

適格性基準

今回発表された規則案の中で、申請者の8つの適格性基準が示されている。

8つの適格性基準

- 施設が米国法典第42編第5195c条(e)^{※1}の定義を満たすかどうか
- 施設が、境界の明確な固定施設に該当するか
- 施設が一般に開放されており、歩行者又は車両による接近が可能であるか
- 施設が、外部から視認可能であり、かつ監視に対して脆弱な機微な運用を伴うか
- 施設に十分な保安措置が講じられているか
- 無人航空機が、当該施設の人員又は財産に対し、特有又は通常を超える危険を生じさせるか
- 施設の重要性（機能停止の影響、施設に関する非公開情報の収集・開示が国家安全保障又は国土安全保障に及ぼし得る影響を含んでいるか等。）

※1 米国法典第42編第5195c条(e)

「重要インフラ」とは、物理的なものであるか仮想的なものであるかを問わず、合衆国にとって極めて重要なシステムおよび資産であって、これらのシステムまたは資産の機能停止または破壊が、安全保障、国家経済安全保障、国の公衆衛生もしくは安全、またはこれらのいずれかの組合せに対して深刻な悪影響を及ぼすものをいう。

(参考)セクター別の固有要件(1/2)

UAFRの対象は、16の重要インフラセクターに属し、UASインシデントにより地域・国家レベルの重大な影響が生じ得る固定施設に限定される。

16の重要インフラセクター別の固有要件

セクター名	UAFR申請対象となる施設の基準
化学	一定濃度・閾値量以上の危険放出化学物質を使用・製造・保管・輸送・所持・配送する施設
商業施設	年間入場者数250万人以上、年120日以上公開、主に屋外・非囲い込み、入場管理あり、TFR（Temporary Flight Restriction：一時的飛行制限）対象イベント会場ではない施設
通信	緊急警報・公共安全通信、地域・国家レベルに影響するセルラー、衛星、相互接続施設（通信網・ネットワーク間を接続する中継拠点）、1Tbps以上のデータセンター等
重要製造	NAICS（North American Industry Classification System：北米産業分類システム）上の重要製造4分野に属し、屋外等に露出した重要コンポーネントを有する施設
ダム	重要危険可能性分類が高のダムで、350MW以上発電、50万人超への水供給、または大規模水配送等を満たす施設
防衛産業基盤	米国内のDoD（Department of Defense：米国国防総省）請負業者・下請業者で、航空機、ミサイル防衛、弾薬、核近代化、造船、宇宙、無人・対無人システム等の任務重要機能を支援する施設
緊急サービス	主に矯正施設。州管轄の重罪受刑者拘禁施設、または500人以上収容可能な連邦・地方・部族・準州・民間矯正施設
エネルギー	500MW以上の発電所、500kV以上の変電所、10万バレル/日以上石油精製所、5億立方フィート/日以上の天然ガス処理施設等

(参考)セクター別の固有要件(2/2)

前頁続き。

16の重要インフラセクター別の固有要件

セクター名	UAFR申請対象となる施設の基準
金融サービス	本社・地域司令統括拠点、現金金庫・通貨処理施設、取引所・取引フロア、重要な第三者サービスプロバイダー施設
食料・農業	現時点で基準未設定
政府サービス・施設	国家・国土安全保障上の役割を持ち、社会基盤維に不可欠なサービスを担う高リスク・高セキュリティ政府施設
医療・公衆衛生	ヘリパッドを有するレベルIトラウマセンター（重度外傷に24時間対応可能な高度救命外傷センター）、または小児レベルIトラウマセンター（小児重症外傷に対応する高度専門外傷センター）
情報技術	組家安全保障、防衛、政府継続性、複数下流セクターに重大影響を与え得るデータセンター
原子炉・材料・廃棄物	運転中の原子力発電所、核燃料施設、使用済燃料・高レベル廃棄物施設、同位元素生産施設、研究・試験炉
輸送システム	鉄道の保安区域、主要な複合交通旅客ターミナル、重要パイプライン施設、1日当たり5万台を超える交通量を有し、かつ延長0.5マイル以上の橋梁・トンネル、ならびに海上輸送保安法（MTSA）に基づく規制対象の港湾施設等
水道・下水道	現時点で基準未設定

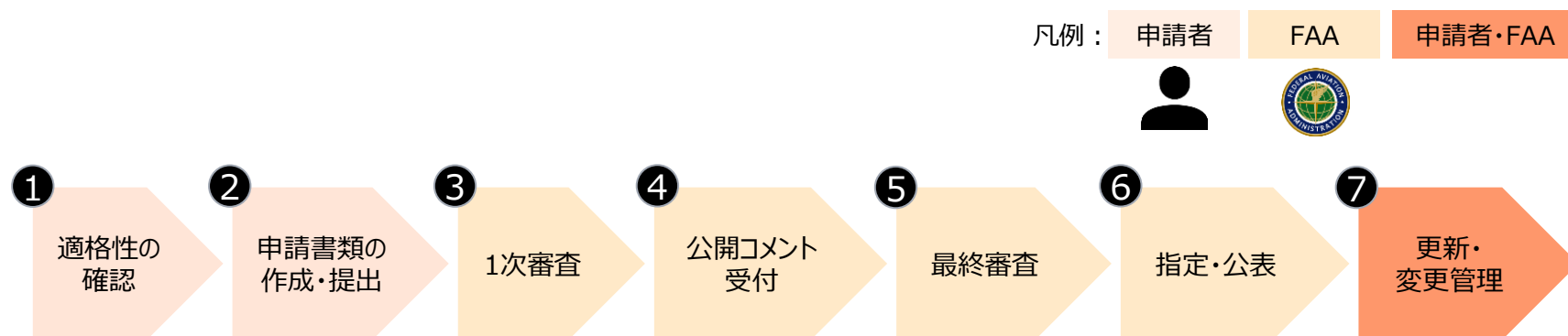
標準UAFRと特別UAFR

UAFRは、定型的・予見可能な「標準UAFR」と、施設固有のリスクに応じて個別設計する「特別UAFR」に分かれており、特別UAFRの方がより厳格な空域指定である。主な違いは下表のとおり。

比較項目	標準UAFR	特別UAFR
位置づけ	固定施設周辺の機密空域を管理・保護するための飛行制限	標準UAFRより厳格な空域指定。信頼できる安全・セキュリティ上の脅威がある場所に適用
目的	UAS運用を制限し、固定施設周辺の空域を保護すること	重要・機密性の高い施設上空でのUAS飛行を最小化し、合法的運用と不正・危険な運用を識別しやすくすること
対象	適格性要件を満たす固定施設周辺の機密空域	① 国家安全保障上機微な連邦施設、軍事施設又は連邦保安機関に関連する施設 ② 連邦保安機関若しくは情報機関又は国防総省又は長官の裁量により承認された固定施設 上記のいずれかに該当し、かつ信頼できる脅威評価に基づき追加的保護の必要性が認められる固定施設と認められた場合に対象となり得る
指定期間	5年間	5年間
UAS飛行の基本方針	条件付きで許可	原則上空飛行を最小化
施設側の関与	飛行する際に通知を受ける	施設が許可判断に関与する
違反した際の罰則	民事執行措置につながる可能性がある	民事または刑事執行措置につながる可能性がある

UAFRの申請・審査プロセス

申請者による必要書類に提出後、FAAの1次審査と最終審査を経て飛行制限区域として指定される。



①適格性の確認

- 申請者は、施設運営者としての申請資格と、対象施設が制度上の要件を満たすかを確認する。

②申請書類の作成・提出

- 申請者は、施設情報、希望する空域範囲、必要性の説明、図面等の資料を整え、FAAへ提出する。

③1次審査

- FAAは、申請資格、施設該当性、資料の不備、空域設定の妥当性等を確認する。不備があれば、補正や追加説明を求める。

④公開コメント受付

- FAAは、必要に応じて公開コメントを募集し、関係者からの意見を受け付ける。

⑤最終審査

- FAAは、提出資料、補正結果、公開コメント、関係機関調整を踏まえ、指定の可否を最終判断する。必要性和空域利用の均衡が重視される。

⑥指定・公表

- 審査の結果、UAFRが認められた場合は、その内容が正式に指定・公表される。以後、指定内容に従って運用される。

⑦更新・変更管理

- 指定後も、期間満了に伴う更新（有効期限の120日前までに更新申請が必要）、施設情報の変更、空域範囲の修正、必要性の再評価等に応じて、申請者とFAAが継続的に管理を行う。

UAFR申請に必要な情報

UAFR申請では、施設情報だけでなく、重要インフラ性、制限を求める空域の詳細や規制の必要性を示す情報等を提出する必要がある。

対象	情報区分	主な内容	審査上の意味
標準・特別UAFR 共通で必要な情報	申請者情報	- 申請者名 - 連絡先 - 施設との関係 - 申請権限 等	正当な申請主体かを確認するための項目
	施設情報	- 施設名 - 所在地 - 緯度経度 - 固定施設であることの説明	固定施設であることを確認するための項目
	重要インフラ性	- 施設機能 - 該当セクター - 停止時のインパクト - 相互依存性 等	当該施設が国家安全保障覚書（NSM-22）のどのセクターに該当し、連邦上の重要インフラ定義に該当するかどうか判断するための項目
	制限を求める空域の詳細	- 求める空域の水平範囲 - 求める空域の垂直範囲 - 境界の設定方法 等	制限を求める空域の詳細を確認するための項目
	規制の必要性を示す情報	- 当該施設の脆弱性 - 無人航空機活動による具体的なリスク・インパクト 等	UAFR制度で保護する必要があるかを判断するための項目
特別UAFRのみ 必要な情報	特別UAFRによる保護の必要性を示す情報	- 施設の機能停止・侵害時の影響の重大性 - 標準UAFRによる保護では不十分である理由 等	標準UAFRに加えて、施設や脅威の性質上、より高度な保護が必要であるかどうかを判断するための項目

日本の制度との比較

日本は指定重要施設周囲おおむね1,000mを法律上禁止している一方、米国UAFR案では、固定施設ごとの申請・FAA審査・公開コメントを通じて制限範囲を個別指定する。

項目	日本の現行制度	米国UAFR案
根拠法	- 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 - 航空法	- FAA延長・安全・セキュリティ（FESSA）法第2209条 - 米国連邦規則集第14編第99.7条（14 CFR 99.7）
制度類型	法令指定・区域指定型	申請・審査型
対象セクター	国会、官邸、危機管理機関、防衛施設、空港、原子力施設等	16も重要インフラセクター内の適格固定施設
民間施設の扱い	一般民間施設の任意申請制度ではない。 ただし、原子力発電所等の法定対象類型に該当する民間運営施設は含まれ得る。	民間重要インフラも申請可能
距離	対象施設の周囲おおむね1,000m※	一律距離なし。施設ごとにFAAが水平・垂直範囲を審査
手続き	① 法律・政令等に基づき対象施設を指定し、公示。 ② 対象施設の敷地・区域上空および周辺約1,000mが飛行禁止区域となる。 ③ 例外的に飛行する場合は、施設管理者の同意取得や、公安委員会等への事前通報が必要。 ④ 違反時は警察等による措置の対象となる。	① 適格施設の運営者がFAAへ申請を提出。 ② FAAが施設該当性、必要性、希望空域範囲、他の空域利用への影響を審査。（1次審査） ③ 連邦官報で公開コメントを募集。 ④ コメントや修正した申請内容を踏まえ、最終審査を実施。 ⑤ 最終審査後は、個別審査を経てUAFRを指定・公表し、運航者は定められた条件・例外に従って運航する。

※従来は対象施設から300メートル以内が制限対象だったが、2026年7月14日の小型無人機等飛行禁止法改正により、規制範囲は1000メートル以内に拡大された。

出所：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（令和八年法律第四十七号）

<https://www.npa.go.jp/bureau/security/kogatamujinki/index.html>

2

主なニュース
(2026年5月21日 -
2026年6月20日)

1. 2026年5月度の主なニュース一覧：主にドローンに関係するもの(1/2)

■ UK Law Commission 「Recommendations to unlock safe advances in remotely piloted and autonomous drone flight」 (2026.5.20)

URL: <https://lawcom.gov.uk/news/recommendations-to-unlock-safe-advances-in-remotely-piloted-and-autonomous-drone-flight/>

概要: 英国の法務委員会は、ドローンやeVTOLの自律・遠隔運航に対応するため、イングランドおよびウェールズの法制度改正案を公表した。提言では、遠隔操縦者が複数機を同時管理できるよう法的明確化を進める一方、固定的な機数上限は設けず、遠隔操縦式VTOLの運航者認証や操縦士ライセンス制度、緊急時対応手順の整備を求めている。さらに、自律飛行と遠隔操縦の切り替え時の責任分担や、事故・事案記録機能の義務化も提案した。

■ UAV DACH 「IT Baseline Protection Profile for the UAS Category “Specific” Published」 (2026.5.22)

URL: <https://uavdach.org/en/it-grundschutzprofil-fuer-die-uas-kategorie-specific-veroeffentlicht/>

概要: UAV DACH (European Association for Unmanned Aviation)は、UASのSpecificカテゴリー向けに、ITおよびサイバーセキュリティ対策の基本要件を示した実務ガイドを公表した。これは同協会の専門グループがドイツ連邦情報セキュリティ庁（BSI）と連携して作成したもので、通信障害やデータベース改ざんが飛行安全に及ぼすリスクを踏まえ、リスク評価や運航マニュアルへの適切な反映を求めている。ガイドはBSIの既存のITベースライン保護プロファイル体系の一部として位置づけられている。

■ EUROCAE 「New Publication ED-341 “Guidelines for showing compliance with SAIL III and IV non-design related SORA Operational Safety Objectives”」 (2026.6.5)

URL: <https://www.eurocae.net/new-publication-ed-341/>

概要: EUROCAEのWG 105は、EUのSpecificカテゴリーにおける中リスクUAS運航（SAIL III・IV）向けに、新ガイドラインED-341を公表した。これは、SORA Annex Eの設計非関連OSOへの適合を運航者が示すための実務的指針を提供し、運航許可取得を支援するものである。複雑なEU規制の実装を後押しし、欧州のドローン産業における競争力あるサービス展開の促進が期待されている。

■ EUROCAE 「EUROCAE’s WG-105 progresses work on developing standards for airspace integration of drones」 (2026.6.10)

URL: https://www.linkedin.com/posts/bertrand-riveill-4101a8a1_uas-eurocae-activity-7469991730629754880-Mh-t

概要: EUROCAEのWG-105 (Unmanned Aircraft System)は、ドローンとRPASの空域統合に必要な標準策定を進める最新会合を終え、DAA (Detect and Avoid)、地理的領域・U-spaceデータ、機能安全評価など複数の作業項目を前進させた。EASAのDAA作業では、計器飛行方式下の空域クラスA～Gを対象とする2件の最低運用性能標準について、近く公開コンサルテーションが開始される見通しである。あわせてWG-105は2026年にED-339(NID Data Exchange ICD for indirect exchanges between USSPs and between USSPs and Authorised Users)とED-341(Guidelines for showing compliance with SAIL III and IV non-design related SORA Operational Safety Objectives)を公表し、UTM分野では新たな共同議長も就任した。

1. 2026年5月度の主なニュース一覧：主にドローンに関係するもの(2/2)

■ EUROCONTROL「European Network of U-space Stakeholders Meeting in Luxembourg」(2026.6.10)

URL: <https://www.eurocontrol.int/event/european-network-u-space-stakeholders-meeting-luxembourg>

概要: EASAと欧州委員会は、加盟国によるU-space導入を簡素化・加速するため、現行制度を軽量化した「U-space Light」を提案している。新構想では、規制変更不要の「pre-U-space」から高密度運航向けの「full-U-space」まで3段階の枠組みを設け、BVLOS運航の拡大や承認手続きの簡素化を目指す。あわせて、SORA 2.5の地上リスク評価をU-spaceにより深く統合し、SORAとU-space運用規定のギャップ解消を進める方針である。

■ タイの国家放送通信委員会「Australian drone operators support risk-based approach, CASA survey finds」(26.05.11) Public feedback sought on new Thai drone rules (2026.6.11)

URL: <https://www.bangkokpost.com/business/general/3269273/regulator-introduces-4pronged-drone-reform-package>

概要: タイの国家放送通信委員会（National Broadcasting and Telecommunications Commission、NBTC）は、BVLOS運航やRemote IDを含むドローン規則案について、コメント募集を実施している（2026年7月3日まで）。提案では、モバイル通信網や衛星通信を利用したドローン制御を認めるほか、免許不要周波数帯や衝突防止レーダー向け周波数帯を拡大し、商用ドローン利用の拡大と空域安全の強化を両立させる狙いがある。

■ Manna Air Delivery「Drones firm Manna Air Delivery bags SAIL III Operational Authorisation from UK Civil Aviation Authority」(2026.6.19)

URL: <https://retailtechinnovationhub.com/home/2026/6/18/drone-delivery-firm-manna-air-delivery-bags-sail-iii-operational-authorisation-from-uk-civil-aviation-authority>

概要: アイルランドのドローン配送企業Manna Air Deliveryは、英国CAAからSAIL IIIの運航認可を取得し、英国で最も高度なUAS飛行承認の一つを得た初めての企業となった。承認取得には、認証サービスを提供するAvtrain（アイルランド）の規制支援やMarshallによる独立審査を含む包括的な評価が行われた。

1. 2026年5月度の主なニュース一覧：主に空飛ぶクルマに関係するもの(1/2)

■ SkyGrid 「Boeing Saudi Arabia and GACA launch AAM Airspace and Operational Feasibility Analysis with support from SkyGrid and KAUST」

URL: <https://www.skygrid.com/boeing-saudi-arabia-and-gaca-launch-aam-airspace-and-operational-feasibility-analysis-with-support-from-skygrid-and-kaust/>

概要: 米国のSkyGrid（米国）とボーイング（米国）、サウジアラビア民間航空局（GACA）およびキング・アブドラ科学技術大学（KAUST）は、サウジアラビアにおけるAAMの運用・規制面の実現可能性を評価する分析を開始した。この調査では、航路、空域、CNSインフラ、パーティポート、空港、航空交通管理上の課題を検証し、VFR（有視界飛行）・IFR（計器飛行方式）から将来的なAFR（自動飛行規則）への移行ロードマップ策定を目指す。また、AAMを既存の航空交通管理に統合するための役割分担や必要な規制改正も提案される予定である。

■ 米国政府説明責任局（GAO）「FAA Is Evaluating Designs for Certification and Considering Long-Term Regulatory Approaches」（2026.5.27）

URL: https://files.gao.gov/reports/GAO-26-107816/index.html?_gl=1*4nnrd*_ga*ODEwOTQwMzk5MTc5OTA.*_ga_V393SNS3SR*_czE3Nzk5MTc5OTAkbzEkZzEkdDE3Nzk5MTg1MTckajU5JGwwJGgw#TOC_1

概要: 米国GAOは報告書において、電動航空機向けインフラが米国空港でまだ限定的であり、整備にはコスト、需要予測の不確実性、安定した電力確保といった課題があると指摘した。また、FAAによる電動航空機・eVTOLの認証については、電動推進に精通した職員の不足や認証プロセスの標準化不足が業界の懸念として示された。GAOは、FAAが定量的なスキルギャップ評価を行い、重要職種を網羅することで、技術変化への対応力を高められるとしている。

■ UK CAA 「Legislation for new types of Vertical Take-Off and Landing (VTOL) aircraft」 (2026.5.28)

URL: <https://consultations.caa.co.uk/portfolio-delivery/legislation-for-new-types-of-vertical-take-off-and/>

概要: 英国民間航空局（UK CAA）は、新型VTOL航空機の安全な運用を可能にするための規制変更に関する新たな意見公募を開始した（2026年7月31日まで）。今回の協議は、英国運輸省の後援のもとで行われ、CMPA、継続的耐空性、操縦士ライセンス、飛行運航規則といった制度の詳細を対象としている。これは、VTOL向け政策枠組みに関する初回協議とその回答文書に続く追加的な協議である。

■ Vertical Aerospace 「Vertical Aerospace's Final Full-Scale Prototype Completes First Piloted Flight」
(2026.6.9)

URL: https://vertical-aerospace.com/wp-content/uploads/2026/06/20260609-AC3-First-Flight-Press-Release_v2.pdf

概要: 英国のVertical Aerospaceは、最新のフルスケール試作機による初の有人飛行を実施し、飛行試験体制を拡充した。この新試作機は試験能力を倍増させ、Valoの認証に向けた検証を加速するほか、全電動での試験完了後にはハイブリッド電動型へ改修される予定である。同社は、CDR完了後に初の量産前機の組立て準備へ進む方針を示している。

1. 2026年5月度の主なニュース一覧：主に空飛ぶクルマに関係するもの(2/2)

■ AutoFlight「AutoFlight V2000CG Granted World's First eVTOL Overseas Type Certificate Validation in Indonesia」(2026.6.11)

URL: <https://www.autoflight.com/en/news/autoflight-v2000cg-granted-worlds-first-evtol-overseas-type-certificat/>

概要: 空飛ぶクルマを開発するAutoFlight（中国）は、貨物用eVTOLドローン「V2000CG CarryAll」がインドネシアでValidated Type Certificate（VTC）を取得したと発表した。同社によれば、これは海外で型式証明のバリデーションを受けた世界初のeVTOLであり、これにより同機はインドネシア市場で商業運航を開始できる。V2000CGは最大離陸重量2トンで、インドネシアにおける貨物の島間輸送に適した完全電動機とされている。

Appendix

参考文献

- ANSI「STANDARDIZATION ROADMAP For Unmanned Aircraft Systems, Version 2.0」2020.6
https://share.ansi.org/Shared%20Documents/Standards%20Activities/UASSC/ANSI_UASSC_Roadmap_V2_June_2020.pdf
- EUSCG「UAS Rolling Development Plan Version 8.0」2023.4.7
<https://www.euscg.eu/news/posts/2023/april/euscg-publishes-u-rdp-v80/>
- NEDO「2021年度成果報告書 ロボット・ドローンが活躍する省エネルギー社会の実現プロジェクト/空飛ぶクルマの先導調査研究/空飛ぶクルマの社会実装に向けた要素技術調査、空飛ぶクルマに関する海外制度及び国際標準化の動向調査」2022.3
- 欧州委員会「A Drone strategy 2.0 for Europe to foster sustainable and smart mobility」
<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13046-A-Drone-strategy-20-for-Europe-to-foster-sustainable-and-smart-mobility>

Thank you

© 2026 PwC Consulting LLC. All rights reserved.

PwC refers to the PwC network member firms and/or their specified subsidiaries in Japan, and may sometimes refer to the PwC network. Each of such firms and subsidiaries is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.

This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.