

「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」の一部改正に関する
パブリックコメントの結果について

令和元年7月
航空局安全部
安全企画課
運航安全課
航空機安全課

国土交通省では、令和元年7月4日から令和元年7月22日までの期間において、「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」の一部改正に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、50件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。なお、同趣旨の御意見はまとめて掲載させていただきます。

今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

○「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」の一部改正に関するパブリックコメント募集結果

御意見	回答
○全般	
<p>改正に賛成です。 事故や事件が起こると規制が強化され、ますます飛行しづらい環境になってしまいます。 ルールやシステムを整備した上、条件を守り、安全確保ができる者には飛行させやすい環境整備をお願いしたいです。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>ドローンは技術開発途上であり、規制強化により利活用の進展を妨げる可能性もあることから、過剰な規制を設けるべきではない</p>	<p>今回の改正は、無人航空機の飛行情報を共有することで、有人機や他の無人航空機との衝突を防止するためのものであり、安全上必要な対策です。無人航空機の利活用を推進するためにも安全を確保した飛行が重要だと考えています。</p>
○飛行前の飛行情報共有システムへの入力について	
<p>入力については、期限はどのようになりますか？(変更修正期限も含む) 入力されたデータは、遅延なく参照することができますか？ DID地区外でも必要になりますか？</p>	<p>御意見ありがとうございます。飛行情報共有システムへの入力は実際の飛行前に行って頂きます。 入力された情報は適宜参照することができます。 また、飛行の許可承認を受けた飛行については、飛行の都度入力を求めることとしています。</p>

御意見	回答
<p>「飛行前の飛行情報共有システムへの入力」にあつては、許可承認申請と同様に、【報酬を得て、官公署に提出する書類の作成、電子申請を、行政書士以外の者が行う場合には、行政書士法違反となる】という趣旨の啓発活動に努めてもらいたい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>飛行前の飛行情報共有システムへの入力について、一定のエリア内での正確な飛行時間を前もって登録するのは難しいのではないのでしょうか。また、直前でも登録できるようにするとしても、ネットワーク環境が整っていない環境や携帯通信が圏外の場合など、直前でも登録できない可能性がある。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。 尚、飛行情報共有システムへの入力は、実際の飛行前に行って頂くこととしており、必要に応じて修正入力等を行って頂ければと思います。</p>
<p>許可承認申請の要・不要に関わらず全ての飛行においてシステムへの情報登録を求めることが必要と考えます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>飛行情報共有システムに入力するのであれば、飛行実績報告を廃止してほしい。また、飛行時間の累計も記録出来るように検討して頂きたい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>飛行情報共有システムで登録した飛行情報が、地元警察、電力会社、通信会社、ドクターヘリなどと情報共有できれば、現在個別に連絡し申告している作業が簡素化され業務軽減になる。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>

御意見	回答
<p>飛行情報共有システムでは、操縦者1名に対し無人航空機の1機を選ぶ仕組みとなっておりますが、多数の者が多機種の機体を同時に飛行することもあるため為、「代表者名と主たる機体1機の情報開示で足る」こと明記して頂きたい。</p> <p>さらに、航空機の飛行情報に関して無人航空機側からも確認出来る情報の開示を将来的には望みません。</p>	<p>1機体の1飛行毎に入力をお願いします。 御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>飛行前の飛行情報共有システムへの入力(審査要領4-3-1に、飛行情報共有システム入力を追加)については、すべての承認飛行について共有システムへの入力を求めているものかと想像していますが、天候による計画の変更、削除、突発対応ができるのか、1年365日分の包括的なインプットが許されるのか等、詳細に案について知りたい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。飛行情報共有システムへの入力は飛行の都度入力を求めることとしていますが、必要に応じて修正等を行うことは可能です。また、システム上、個々の飛行単位で、予め入力をいただくことは可能です。</p>
<p>飛行情報を共有することにより、他人の業務内容の把握が可能になるため、公開範囲を特定することを望みます。他社がどのような仕事をしているのか、現地に行けばわかってしまうため、営業的にも好ましい制度ではありません。</p>	<p>御意見ありがとうございます。 直近の許可承認申請件数の急増や、有人航空機とのニアミス事案が発生していることから、飛行情報共有システムへの入力により一層の飛行の安全確保に繋げていく必要があるとの判断から、入力をいただくこととなりました。 また、一部機能ではご登録をいただいているメールアドレスのみ表示される場合がありますが、その他、飛行する方を特定する情報について公開されるものではありません。</p>
<p>飛行情報共有システムへの入力の義務化は反対です。 飛行情報共有化自体は良い取り組みだと考えていますが、突発的な事故災害等への対応ができなくなるため、義務化は限定すべきと考えます。</p>	<p>直近の許可承認申請件数の急増や、有人航空機とのニアミス事案が発生していることから、飛行情報共有システムへの入力により一層の飛行の安全確保に繋げていく必要があるとの判断から、入力をいただくこととなりました。 また、飛行情報共有システムが停電等で利用できない場合、または専ら公益を図る目的での飛行であって、飛行予定を秘匿する特段の必要性が存し、飛行予定の情報共有により無人航空機を飛行させる者の正当な業務に著しい支障が発生すると認められる場合は飛行情報共有システムへの入力は不要とします。</p>

御意見	回答
<p>報道機関にとって、小型無人機を使用する日時や場所などの取材情報は、同意なく不特定多数に公開されるべきではなく、情報源秘匿の意味からも容認できない。 また、災害取材等で緊急にドローンを飛ばす場合、その現場では停電、電話ラインのダウン等の状態に陥っていることが考えられますので、その場合、入力は不要とする旨を明記していただきたい。</p>	<p>飛行情報共有システムが停電等で利用できない場合、または専ら公益を図る目的での飛行であって、飛行予定を秘匿する特段の必要性が存し、飛行予定の情報共有により無人航空機を飛行させる者の正当な業務に著しい支障が発生すると認められる場合は飛行情報共有システムへの入力は不要とします。</p>
<p>警備用ドローンは飛行時間を規定出来ない／しにくい側面がある。侵入者を検知しての飛行は、飛ぶ時間が完全に不定であり、巡回飛行飛行は、飛ぶ時間(巡回時間)は秘匿したい重要なセキュリティ情報であることから、警備用途への対応を行うか、警備用途での入力を免除する等、事業継続の障壁とならない様な対応を望みたい。</p>	<p>飛行情報共有システムが停電等で利用できない場合、または専ら公益を図る目的での飛行であって、飛行予定を秘匿する特段の必要性が存し、飛行予定の情報共有により無人航空機を飛行させる者の正当な業務に著しい支障が発生すると認められる場合は飛行情報共有システムへの入力は不要とします。</p>
<p>・政策目的として、「有人航空機や無人航空機同士の衝突防止を図る」とあるが、そもそも本事案を優先的に取組む必要があるとする根拠は何でしょうか。 ・適正な措置であるといえたとしても、ドローンの活用を阻まない工夫が必要ではないでしょうか？(DIPSへの飛行実績報告の簡便化等) ・DIPSについて、利用が集中する時間帯では、動作が重くなり申請作業等がまったくできなくなる。DIPS・飛行情報共有システムともに、いつでもスムーズに申請作業等ができるような環境を構築して頂きたい。</p>	<p>直近の許可承認申請件数の急増や、有人航空機とのニアミス事案が発生していることから、飛行情報共有システムへの入力により一層の飛行の安全確保に繋げていく必要があるとの判断から、入力をいただくこととしました。その他の御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>飛行情報共有システムへの入力するタイミングは、飛行直前ではなく前日以前でも可としていただきたい。</p>	<p>飛行情報共有システムへの入力は、飛行前までに入力いただくこととしております。</p>

御意見	回答
<p>ルールを守った飛行にも関わらず(目視確認しながらの飛行にも関わらず)、全飛行案件をシステムへ入力要求される事は合理性が無く、著しい業務負荷となる。 操縦者個人を特定するメールアドレスを登録し、それを、第三者へ公開されてしまう、仕組みに関して疑問を呈する。 企業活動による飛行(プロ)と、素人のホビー活動としての飛行を同次元に扱うのは妥当なのか？ 悪意のある入力(他業者への妨害)が想定できるが、その様なケースへの対応策を示して欲しい。</p>	<p>直近の許可承認申請件数の急増や、有人航空機とのニアミス事案が発生していることから、飛行情報共有システムへの入力により一層の飛行の安全確保に繋げていく必要があるとの判断から、入力をいただくこととなりました。 また、一部機能ではご登録をいただいているメールアドレスのみ表示される場合がありますが、その他、飛行する方を特定する情報について公開されるものではありません。 その他、いただいたご意見については、今後の制度整備の参考とさせていただきます。</p>
<p>飛行情報共有システムへの入力又は航空局(空港事務所)へNOTAM発行依頼のFAX申告の何れかの方法によることが出来るようにしてほしいと思います。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>

御意見	回答
<p>飛行情報共有システムについての改善要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・団体単位での登録が出来るようにして欲しいです。 ・保存されたフライト条件を再利用できるようにして欲しいです。 ・条件も細かく設定保存出来る事が必要です(飛行経路、機体、団体か個人か)。 ・NOTAMを飛行情報システムに反映して欲しいです。 ・安定性が図られるように希望します。 ・有人機接近時の警報については、メールによらない仕組み(アプリやSNS)の開発 ・飛行区域が重複すると追加の登録ができない仕様になっております。複数台飛行させる場合など代表機しか登録できことから、飛行の時間、空域が重複した場合、登録できるように改修をお願いします。 ・ログイン機能の改善 ・飛行高度を150mにすると、警告が出ますが、一段下げると125mになってしまいます。149mという選択を増設してほしいです。 ・飛行高度など訂正機能がないため、訂正機能の改善 ・正確な位置情報が入力に手間がかかるため、写真地図機能も充実していただき入力情報の正確性と操作性を改善 ・操作ガイダンスの文字色が薄く見づらいため、濃くしていただいたら操作性が上がる。 ・システムが特定の操作でフリーズすることから、UIを含め改善願います。 	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>Internet Explorer11以外は保証対象外になっています。他のブラウザで閲覧や入力ができることもありますが、実務上、Internet Explorer11だけだと現場のスマホなどでは運用不可能です。スマホも含めた多様なプラットフォーム上で運用できるよう改善を望みます。</p> <p>メールによる通知だけでなく、将来的には運航情報が操縦端末上に表示されるようになることも望みます。</p>	<p>飛行情報共有システムの推奨環境について、OSはWindows7、Windows10、iOS 12、Android 8、ブラウザはChrome、Safariとなります。</p> <p>その他の御意見については今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>○飛行前の飛行情報共有システム(以下、FISS)への入力が求められるのに伴って、ドローン情報基盤システム(以下、DIPS)とFISSの一貫性のある運用を望みます。</p> <p>○飛行前のFISSへの入力が求められるのに伴って、当該システムのAPI開放を望みます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>

御意見	回答
<p>・航空法132条では、有人機と無人機の飛行高度が150mを境界に区分されている。このため、ほとんどの場合、有人機との接近等は起こらない。実際に無人航空機を飛行させる際は操縦する者、監視する者の最低2人で実施している。これに飛行情報共有システムで他の無人航空機の飛行状態を確認することは労力に比して効果が薄く非現実的である。</p> <p>・航空法132条の制限外の空域や方法で飛行させる場合はそもそも審査対象から外れているため、このシステムによって国内全ての飛行案件が網羅・把握できるわけではない。不完全なシステムに入力義務を課しても効果は極めて限定的である。</p>	<p>無人航空機においては、航空機や地上への安全確保という観点から飛行禁止空域や基本ルールによらない飛行を行う場合には、許可や承認を受けることを必要としており、今般、実際に有人航空機とのニアミス事案が発生していることや、直近の許可承認申請件数の急増から、当該許認可に係る飛行について一層の飛行の安全確保に繋げていく必要があるとの判断から、飛行情報共有システムへの入力をいただくこととしました。</p>
<p>申請がない場合の罰則規定やその他の有無は？また、申請後のキャンセル、無飛行などへの対応はどのように考えてるか？</p>	<p>許可等の条件に従わなかった場合には、許可等の取り消し又は新たな条件が付される可能性があります。</p>
<p>飛行計画の登録の簡略化をお願いしたい。例えば毎日同じ場所を同じ時刻で飛行する場合、一度登録すれば一定期間(1ヶ月、3ヶ月、半年、1年間)登録できるように等</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>高齢化著しい農業の現場において、省力化・効率化の観点から農業散布用マルチローターを導入する、または導入の検討をされる方がいるが、そういった方々の中にはインターネット環境を持たない、また不慣れな方が多く、無人航空機を飛行させる際に逐一飛行情報共有システムへ、その情報を入力することは困難だと思われると同時に、その目的が有人航空機等との衝突を防止するということがあるが、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 農業散布用マルチローターにおいては通常使用される高度が5m程度までと、非常に低空での使用であり、有人航空機との衝突は通常考えられない。 2. 無人航空機同士の衝突を避けるためには、飛行場共有システムへの入力だけでなく、その情報の確認が必要になるが、入力のタイミングによっては確認に齟齬が生じる場合も考えられ、衝突を防止するためのシステムとしては有効と思えない。 	<p>飛行情報共有システムでは、事前の同意のうえ他のユーザの方の飛行計画を代行して登録いただく機能を有しており、そうした機能をご活用いただくことによりご利用方法へ対応することを想定しています。</p> <p>また、本システムでは、有人機に加え他の無人航空機との衝突防止他の無人航空機との安全確保を目的としており、直近の許可承認申請件数の急増から、本システムへの入力により一層の飛行の安全確保に繋げていく必要があるとの判断から、入力をいただくとともに、飛行前に本システムで情報を確認していただくことといたしました。</p>

御意見	回答
<p>実機との衝突予防等の観点から考えると、簡単に無人機を飛行する空域が制限空域かどうかを確認できるシステムの運用をした方が効果的ではないか。</p>	<p>飛行情報共有システムでは、航空法等に定める飛行禁止空域等を地図上で確認いただくことができます。</p>
<p>・ドローン情報基盤システム(DIPS)との連携を図り、DIPSで飛行の許可・承認が得られた段階で、飛行情報共有システムへの共通情報の入力が自動的に行われるようにしてほしい。 ・飛行情報共有システムへの入力等は、スマートフォンでは難しい。スマートフォン専用のアプリケーションを用意してほしい</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>防除が、病害虫の発生状況や天候の変化によって、急きよ、飛行情報共有システムへに入力した情報と異なる実施となった場合に、どのような指導になるのでしょうか。</p>	<p>許可等の条件に従わなかった場合には、許可等の取り消し又は新たな条件が付される可能性があります。</p>
<p>○催し場所上空の飛行にあたっての主催者の同意に関する書類の提示</p>	
<p>催し場所上空の飛行にあたっては、主催者の同意・飛行に関する調整文書の添付等により、審査期間の短縮を求めます。</p>	<p>審査にあたっては引き続き申請者のご意向を踏まえつつ、可能な限り迅速に行うよう取り組んで参ります。</p>
<p>「催し」の解釈の緩和を希望します。対象が限定できる場合「たとえば建築あるいは、農業関係者向けのデモフライト(展示飛行)等」は、催しから除外いただきたい。</p>	<p>今後の検討の参考にさせていただきます。</p>

御意見	回答
申請手続きの負担が増えるため、主催者との調整状況の記載については簡易な方法として欲しい。	申請者への負担を踏まえ、今回の改正では新たな添付資料を求めるのではなく、主催者との調整結果を申請書に記載頂くこととしております。
○人口集中地区における夜間飛行等の申請時における飛行経路の特定について	
人口集中地区外での夜間目視外飛行において、更なる安全対策を講じることで、飛行の経路を特定しない包括的な承認を認めてほしい。	夜間飛行と目視外飛行とをあわせて行う場合は、通常の飛行に比べてリスクが高くなるので、承認時には飛行経路を可能な限り特定して頂く必要があります。
催し場所上空の飛行など詳細な飛行経路を記載するのは難しい。	催し場所上空での飛行は極めてリスクが高い飛行となりますので、承認時には可能な限り飛行する経路・場所を限定して頂く必要があります。
夜間飛行について、場所を特定した飛行に関しては一年間の包括承認されることを求めます。	夜間飛行については、これまでと同様に1年間の包括承認は可能です。
飛行空域における障害(気流や鳥、電線など)を回避しながら業務を遂行するため、余裕を持たせた飛行経路(飛行エリア)である必要があり、飛行経路が限定された場合には操縦に余裕がなくなること、操縦ミスに繋がりがやすすいと考えます。また、事前に日時や飛行経路と特定させることでは柔軟な対応が不可能となります。	飛行経路については、運航者の方が安全に支障がない範囲で可能な限り限定して頂きたいと考えています。

御意見	回答
<p>飛行経路や日時の特定すべき飛行形態について、わかりやすい表現にしてほしい。</p>	<p>飛行形態についてはこれまでの表現を踏襲しておりますが、多くの方がわかりやすい表現となるよう、今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
<p>人口集中地区において日中の飛行では経路特定は不要であるが、夜間飛行を行う場合に飛行経路の特定する理由如何。</p>	<p>一般的に夜間飛行は機体の挙動等が外見上から視認しやすく不具合等を運航者が発見することが困難になるなどリスクが高い飛行です。このような飛行を人口集中地区にて行う場合には、精緻な安全審査が必要となることから、飛行経路を特定を求めるものです。</p>
<p>時間的猶予がなさすぎる。いまでも3か月に一回報告義務があるのに更に飛ばすごとに許可申請では事務処理に時間がかかり過ぎる。とても現実とは思えない。自故防衛のためならばもっと簡素化して欲しい。</p>	<p>今回の改正は、一層の安全確保のため、人口集中地区で夜間飛行を行う場合あと安全リスクの高い飛行に限り飛行経路や日時を特定し許可承認を行うこととするものです。現在多くの利用されている人口集中地区での飛行や夜間飛行等についてはこれまで通り包括的な許可承認等、柔軟な運用を行って参ります。</p>
<p>人口集中地区内の夜間飛行、夜間目視外飛行、補助者を配置しない目視外飛行などは、過去の許可承認実績や各操縦者の飛行経歴を総合的に判断し、経験の乏しい者等については許可承認を行わない又は飛行形態を限定するなどの措置を求めます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>緊急事案では現場に出向いてはじめて飛行経路が特定できるのが実情で、緊急事案においても飛行ごとに事前申請が必要となり、その申請時に飛行経路の特定も必須となると、緊急時に迅速に対応が出来なくなるのではないかと懸念する。 緊急事案については事後申請を認めていただく等の対応や、24時間態勢で申請を受け付け迅速な許可出しをしていただく等の柔軟な対応を求める。</p>	<p>緊急事案についてはこれまで同様、24時間運用している空港事務所等に対し電子メール又はファクシミリにより申請することができます。</p>

御意見	回答
<p>10開庁日前までに申請しなくてはならないというのでは取材等に支障をきたす。電話申請などで柔軟に対応してもらいたい。現状では、イベント上空取材の個別申請の場合、許可承認が下りるまで実質4週間もの期間を要することが多々ある。</p>	<p>10開庁日にかかわらず、迅速な許可承認手続にを行うよう努めて参ります。</p>
<p>従来、農林水産航空協会による防除飛行のための代行申請では、上記を考慮して人口集中地区、夜間飛行について含まれた飛行の許可・承認を、農水協の技能認定保持者に対し取得していたが、改正案による飛行経路の特定が必要になる場合、農業従事者には負担の大きい物と思われる。</p>	<p>農薬散布等については予め決められた場所で行われることが多いと思いますので、仮に人口集中地区において夜間にて農薬散布を行う場合には当該場所を記載頂ければと思います。</p>
<p>飛行経路等の特定を義務化すれば、包括申請は不可能となります。報道機関によるドローン取材は、より公益に資する報道を追求するため、飛行計画を随時変更する可能性を常に帯びており、10開庁日前までに個別申請を行うことは難しい面があります。報道機関については本項目の適用を除外するか、それが困難である場合にも、申請に関して最大限の柔軟な対応を求めます。</p>	<p>今回の改正は、一層の安全確保のため、人口集中地区で夜間飛行を行う場合あと安全リスクの高い飛行に限り飛行経路や日時を特定し許可承認を行うこととするものです。一方、現在多くの利用されている人口集中地区での日中における飛行や夜間飛行単独等についてはこれまで通り包括的な許可承認等、柔軟な運用を行って参ります。また、手続については10開庁日前という期間に限らず、可能な限り申請者のご意見を踏まえ柔軟な対応を行って参ります。</p>
<p>○その他</p>	
<p>無人航空機については、第三者上空の飛行禁止、飛行範囲を制限する機能の義務、未成年者の屋外使用禁止、保険加入など、更なる規制の強化を求めます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>急降下や宙返りなど曲技飛行を規制しないで欲しい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>

御意見	回答
<p>有人機の考えをそのまま無人機へ取り入れるのではなく、無人機として現実に則した規則を設け、安全運航の為に有人機と相互安全を考える必要があるのでは無いでしょうか。</p> <p>今後ますます無人機の需要が増えると想定される中で、安全運航の為に法整備はもちろんですが、機体の安全性に対しても対空検査の様な考えを取り入れ、安全運航と信頼性の高い機体の両面から無人機の運用を考えて頂けたらと考えます。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>機体登録制度、操縦士の免許制度の導入を要望します。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>現行基準について、以下の改善・検討を要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地表等から150m以上の飛行について。特に山岳地の多い日本の地形では、深い谷上部を飛行するに際し支障があります。 ・飛行可能エリアの指定及び整備 ・1kg未満のパーソナルユース機と大型の業務用機を混同する安全対策ではなく、機種や重量に応じた危険性及び危険性の少ない機種に対する運用制限緩和 	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>地方航空局又は各空港事務所に申請書を提出が必要だが、PowerPoint資料などで催し物の空撮の条件など事細かく都度資料作成しておりますが、毎回色々なところで質問が返されます。具体的にどのような補足資料を作成すればよいか、事例付きのテンプレートフォーマットを、HPでダウンロードできるようにしていただきたいです。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>

御意見	回答
<p>・「夜間」を柔軟に定義していただきたい。例えば「日没から日の出時刻まで」と杓子定規に線引きするのであれば疑問を感じる。日没後から約20分、日の出の約20分前からは一定距離を視認できる明るさがある。薄暮などの美しい風景の撮影を狙える貴重な時間帯である。</p>	<p>航空法第132条の2により、日出から日没までの間において飛行させるさせることが定められており、日没から日の出までの間を「夜間」としております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・今後テロなどの各種ドローンによる問題も起こりうるので、国が取ろうとしている方向は正しいと考える。 ・事業者は努力をして、このシステムについていくべき。それが業界の付加価値にもなる。 ・管理をすることは悪くないが、そこで手間や時間がかかるのはよくない。ユーザビリティの高い申請システムを望む。 ・ドローンの飛行実態把握は急務、全ての商用ドローンに動的運用をリアルタイムでアップロードできるLTE、5G電波網を使用したフライトレコーダシステムの法令化を期待・計画及び、申請に対応したアプリケーションを作成し、作業の簡素化を図ってほしい ・特定のシステムに拘らず、法制化を進めてほしい ・なんでも一律で規制するのではなく、業務とホビーでルールを分けるべき ・海外のドローンユーザのことも考えて、国際法との足並みも揃える必要がある 	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>空の安全を守るために一定の法規制等は必要だと思うが、無人航空機の利活用を図るためには、その運用にあたっての諸手続き等を簡素化していただきたい。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・今回の改正案には記載されていませんが、緊急時の取材飛行に関する許可承認の受付体制については、今後も維持することが必要と考えます。 ・また、取材計画の秘匿性を踏まえ、今回の改正を行うとしても審査要領3-5による飛行経路の公表は従来どおり、市町村レベルまでとする等の緩やかな基準としていただきたいと考えます。 	<p>御意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>