「無人航空機の検査に関する一般方針」等の一部改正（案）に関する意見公募の結果について

令和８年３月
国土交通省航空局
無人航空機安全課
航空機安全課

国土交通省では、令和７年 10 月 25 日から令和７年 11 月 23 日までの期間において、「無人航空機の検査に関する一般方針」等の一部改正（案）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、計 24 件の御意見をいただきました。

頂いた御意見の概要及びそれに対する国土交通省の考え方は別紙１のとおりです。加えて、意見募集後に案の見直しを行い、別紙２のとおり修正を行っております。

今回の意見募集にあたり、貴重な御意見をお寄せいただき、厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申しあげます。

番号	御意見の概要	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	検査をゆるめるのに、反対	今回の改正につきましては、機体認証に関する基準を緩和しておらず、検査の合理化を図る観点から改正を行うものでございます。	無
2	“型式認証等保有者”に対して「同一性証明済機の使用者」に、型式認証を受けた無人航空機飛行規定又は無人航空機整備手順書を“提供すること”と規定しており、本来の規定対象者である“機体認証申請者”に対する内容となっていない。 本項で規定すべきは、“当該機体認証申請者”に対して、“当該無人航空機の型式保有者”から「型式認証を受けた型式の無人航空機飛行規程又は無人航空機整備手順書」を入手するよう求める内容であるべきである。	「無人航空機の検査に関する一般方針」は機体認証の申請等について規定しているものであり、当該通達の規定対象を必ずしも「機体認証の申請者」に統一する必要はないと考えています。 ４-２項は「無人航空機適合確認書等の発行」に関する規定であるため、当該規定の主語を「製造者等」としていることから、原案のままとします。	無
3	「原則として、法第 132 条の 89 第 1 項に規定する飛行日誌（飛行記録、日常点検記録及び点検整備記録を記載したもの）とするが、同等の内容を記載した別の書類があれば、当該書類を提出して差し支えない。」と規定されているが、“機体認証申請者”に対して求めるべき事項は、“型式保有無人航空機”と同等の安全性を維持するために必要な措置を講じてきたかどうか、の確認であり、そのためには、“型式保有者”が定めた“無人航空機整備手順書”と同等の整備内容を実施したことを証する書類を求めるべきである。	航空法第 132 条の 89 に規定する飛行日誌の記載事項は航空法施行規則第 236 条の 84 に規定されており、当該記載事項の具体の内容については、通達「無人航空機の飛行日誌の取扱要領」及び当該通達の詳細を記したガイドライン「無人航空機の飛行日誌の取扱いに関するガイドライン」に規定されています。 日常点検及び点検整備の項目について、当該ガイドラインにおいて、型式認証を受けていない型式の機体の場合は機体設計者が提供する取扱説明書やユーザーマニュアル等において設定された項目を記録することが規定されております。ま	無

		た、この取扱説明書やユーザーマニュアル等について、型式認証等保有者は、無人航空機同一性証明書を発行する際に型式認証等保有者が定めた無人航空機整備手順書と同等かどうかを確認することとしております。 そのため、飛行日誌の提出を求めることで、型式認証等保有者が定めた無人航空機整備手順書と同等の整備内容を実施しているかどうかを確認することができるため、原案のままとします。	
4	出荷済み機体の機体認証申請時に申請者が提出する書類は、「同一性証明書」および「無人航空機適合確認書」の２点のみ（製造者等で点検整備が実施された場合）と理解しているが、その理解で間違いはありませんか？「無人航空機飛行規程」「無人航空機整備手順書」などは不要という理解です。	６-１(２)又は６-１(３)のどちらが適用されるかによって添付書類が異なります。御意見の中で出てきます「無人航空機適合確認書」がある場合、６-１(３)が適用され、申請書の添付書類は、無人航空機同一性証明書、無人航空機適合確認書及び無人航空機現状報告書となります。	無
5	型式認証を受ける前に製造された無人航空機は型式認証後も引き続き販売することもあるため、これらの無人航空機は６-１(２)、６-１(３)に従い機体認証を申請することができる。しかし、型式認証を受けた型式の無人航空機には６-１(７)の「型式認証の表示が鮮明かつ１ヶ月以内に撮影されたもの」に対し、６-１(２)、６-１(３)にはそのような要件はなかった。型式認証を受けた無人航空機には公平性を欠くといえる。したがって、６-１(７)の「かつ１ヶ月以内」の要件を削るべきである。	６-１(２)及び６-１(３)の申請書の添付書類である無人航空機現状報告書においては、記入要領の中で申請時点での機体情報を記載するものとしております。また、６-１(７)において、写真は申請手続きに添付する目的で撮影されたものとしております。そのため、「１ヶ月以内」という要件が公平性を欠くとまでは言えないため、原案のままとします。	無
6	「無人航空機の検査に関する一般方針」の改正案の 6-1(７)マル１について、型式認証の表示を映した写真の要件から	型式認証の表示については、「型式名」、「型式認証書番号」及び「製造番号」が離れた箇所に表示されているなどの１枚	無

	「一枚の写真に写すこと」の要件が削除されていますが、今後は型式認証の表示（「型式名」、「型式認証書番号」及び「製造番号」）をそれぞれ別の写真に写したものでも受け入れてよいことになるのでしょうか。	の写真に写すことが不可能な場合は、それぞれ別の写真に写したものでも受け入れ可能です。	
7	型式認証保有機の型式認証更新申請においても、「無人航空機適合確認書」を申請者が提出すれば、その他の書類「無人航空機飛行規程」「無人航空機整備手順書」「飛行記録、日常点検記録、点検整備記録」等の添付は不要となると理解しています。その理解で間違いはありませんか？	6-2(2)で示しておりますとおり、第2種機体認証の更新申請であって「無人航空機適合確認書」がある場合、申請書の添付書類は、無人航空機適合確認書、無人航空機現状報告書及び更新申請において法第 132 条の 17 に規定する変更の承認を受けた形態への変更等を行った場合の作業記録となります。	無
8	「無人航空機の検査に関する一般方針」の改正案の 6-2(3)について、「法第 132 条の 16 第 1 項の型式認証を受けていない無人航空機であって、機体認証の更新申請時に、設計及び製造過程について型式認証の設計データの範囲を超えるような変更が生じる場合」とありますが、もともと型式認証を受けていない無人航空機には型式認証を受けた設計データが存在しないため、「型式認証の設計データを超えるような変更」という事象が生じ得ないことから、違和感があります。 仮にこれが「既出荷機」を意図したものである場合、4-1 のマル 10 の認証の有無の欄の記載と合わせて「第 1 種又は第 2 種機体認証を受けたことのある無人航空機であって」もしくは「法第 132 条の 13 第 1 項の機体認証を受けたことのある無人航空機であって」としてはどうでしょうか。	御意見を踏まえ、6-2(3)の対象機について、「法第 132 条の 13 第 1 項の機体認証を受けたことのある無人航空機であって機体認証の更新申請時に改造が行われている場合」と修正します。	有

9	「無人航空機の検査に関する一般方針」の改正案の 7-2-2 について、「型式認証を受けていない型式の無人航空機の飛行規程」という表題ですが、出荷済み機体の場合は適用されませんので表題に「(7-2-3 の場合を除く。)」という追記が必要ではないでしょうか。	御意見を踏まえ、７-２-２について、７-２-３に該当するものを除く旨を追記します。	有
10	「無人航空機の検査に関する一般方針」の改正案の 12（２）について、改正案では申請者が機体認証の更新申請をいつ行ったら良いのかがわからなくなります。更新申請の検査に係る一般的な期間を明記して、機体認証の有効期間の継続を希望する場合には十分に余裕をもって申請することを促す記述を追加するか、あるいは改正前のように、ある一定期間中に申請のあったものについては機体認証の有効期間を継続することができる申請期間を設定するといった対応が必要ではないでしょうか。	御意見を踏まえ、機体認証の有効期間が連続となるよう更新を希望する場合には、有効期間満了日の１ヶ月前までに更新申請を行う旨を追記します。	有
11	「無人航空機の検査に関する一般方針」の改正案の 12（２）について、更新申請の申請期限を有効期間の満了日の一定期間前に設定しない場合、更新申請であっても機体認証の有効期間が更新前と更新後で継続しない可能性が生じますので、混乱を避けるために、その場合の例示も記載した方がよいのではないでしょうか。また、３．（２）マル２の更新申請の説明をこうした運用と整合をとった内容に変更する必要があるのではないでしょうか。	御意見を踏まえ、機体認証の有効期間が連続となるよう更新を希望する場合には、有効期間満了日の１ヶ月前までに更新申請を行う旨を追記します。	有
12	「無人航空機の検査に関する一般方針」の改正案の 14（２）マル２イ）について、無人航空機現状報告書のイ）及びロ）	御意見を踏まえ、様式１の関連箇所も含めて、「申請者」を「無人航空機の使用者」に修正します。	有

	ではいずれも「使用者」の情報の記入を求めていますが、イ）のタイトルは「申請者の氏名・・・」となっています。イ）のタイトルを「申請者」から「使用者」に変更してはどうでしょうか。		
13	・無人航空機適合確認書について：無人航空機現状報告書と同様に記入要領があると良いと思います。また、確認した者の氏名又は名称は整備実施者または整備場（社名等）で良い認識です。 ・無人航空機現状報告書について：機体認証書番号および有効期間を記載する欄がありますが、初回機体認証申請において上記パターンで申請される場合は”空欄”でよい認識です。注記をしていただけると良いと思います。	無人航空機適合確認書の記入要領につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。また、確認者の氏名又は名称につきましては、御意見の通りです。 無人航空機現状報告書の記入要領につきまして、御意見を踏まえ、「認証の区分」、「機体認証書番号」、「機体認証書の有効期間」について更新申請の場合に限る旨を追記します。	有
14	その設計及び製造過程が型式認証を受けた型式の設計及び製造過程と同一であることについて、型式認証等保有者が国土交通省に一括（例えば、同型番すべて、特定の製造期間や機体の登録記号等）で同一性証明すれば、国土交通省の DB に蓄積されている。DB を照会すれば同一性証明の確認が取れる。そうすると、個々の無人航空機については、同一性証明書を発行しなくて済む。型式認証等保有者、機体認証申請者、国土交通省の手間が省く。また、一括で同一性証明を証明できない無人航空機についてのみ同一性証明書を発行すれば十分である。	同一性証明の方法につきまして御意見ありがとうございます。頂いた御意見を達成するためには、機体認証の申請等の手続きを行っているドローン情報基盤システム（DIPS2.0）の改修が必要であるところ、相当の期間を要することとなりますので、今後の検討の参考とさせていただきます。	無
15	サーキュラーNo. 8-002 の改正案の 10-2 において、「型式証明飛行規程に準じたもの」を使用者に提供すると定めていま	同一性証明済み機に関しても、基本的に型式認証を受けた型式の無人航空機飛行規程及び無人航空機整備手順書を使用	有

	すが、「準じたもの」が何を意図したものか不明確のため、無人航空機の検査に関する一般方針 7-2-3（1）との平仄をとって、「型式認証等保有者から型式認証飛行規程が無人航空機の使用者に提供される」とした方がよいのではないでしょうか。 無人航空機の検査に関する一般方針の改正案では、現在、出荷済み機体に添付されている無人航空機飛行規程、取扱説明書、ユーザーマニュアル又は飛行マニュアル等を「無人航空機飛行規程等」と定義し、「無人航空機飛行規程等」と「型式認証飛行規程」とを区別している点でも、無人航空機の検査に関する一般方針の改正案の方が適切と考えます。	する必要があると考えております。一方で、6-1-2 項で規定された範囲の差異があるものは適合していると判断するため、その設計に応じた無人航空機飛行規程及び無人航空機整備手順書とする必要があると考えております。 御意見を踏まえ、意図が明確となるように修正します。また、同一性証明済み機には、6-1-2 項に規定された範囲の差異が許容されることから、このような記載をしている意図をガイドラインに追記します。	
16	サーキュラーNo. 8-002 の改正案の 10 項は「機体認証」を申請する場合について規定するものであると理解している。その場合の規定対象者は当該無人航空機の“機体認証申請者”、すなわち 当該無人航空機の“使用者”であり、“当該無人航空機の型式保有者”ではないと理解している。それにも関わらず、本項は「無人航空機同一性証明書を発行しようとする無人航空機の無人航空機飛行規程又は無人航空機整備手順書と、型式認証を受けた型式の無人航空機飛行規程又は無人航空機整備手順書に差異がある場合」には、“型式認証等保有者”に対して「同一性証明済機の使用者」に、型式認証を受けた無人航空機飛行規定又は無人航空機整備手順書を“提供すること”と規定しており、本来の規定対象者である“機体認証申請者”に対する内容となっていない。本項で規定すべきは、“当該機体認証申請者”に対して、“当該無人航空	10 項は、型式認証等保有者に求められる事項を記載していますが、10-1 項は機体認証の申請者に対する記載にも読める内容であったことから修正します。	有

	機の型式保有者”から「型式認証を受けた型式の無人航空機飛行規程又は無人航空機整備手順書」を入手するよう求める内容であるべきである。		
17	サーキュラーNo. 8-002 の改正案について、「設計及び製造過程の同一性の確認は、無人航空機同一性証明書を発行しようとする無人航空機が型式認証を受けた型式の型式認証書類（無人航空機飛行規程及び無人航空機整備手順書を除く。）の内容に適合することを確認することによって行うこと（6-1-2 項に規定された範囲の差異があるものは適合していると判断してもよい。）。」と規定されているが、型式認証を取得前の機体であっても、型式認証を得た設計・製造が同じであれば同様に扱うことを認めているものと理解しています。現状の規定では、型式認証朋友者が個々の機体に対して同一性証明書を発行することが求められていますが、それに加えて、型式認証取得時に型式認証申請者から型式認証取得前の機体であっても同等の設計・製造をした機体のシリアルナンバーなどを事前に航空局などの検査機関に示すことで個々の機体に対する同一性証明書の発行の代わりとする運用も追加した方が良いと思います。型式認証取得の際に対象となる機体のシリアルナンバーを明確にしないといけないので、それと同じ要領で、例えば「型式認証対象 S/N：1000～、型式認証同一性確認 S/N：900～999」のようにすることで、型式証明保有者が一機一機に対して同一性証明書を発行する必要がなく、加えて使用者や検査機関も対象機体を把握することができるという点があると思います。	同一性証明の方法につきまして御意見ありがとうございます。頂いた御意見を達成するためには、機体認証の申請等の手続きを行っているドローン情報基盤システム（DIPS2.0）の改修が必要であるところ、相当の期間を要することとなりますので、今後の検討の参考とさせていただきます。	無

18	サーキュラーNo. 8-002 の改正案について、「無人航空機同一性証明書を発行した無人航空機の設計及び製造過程に対して、型式認証等保有者は型式認証を受けた型式の設計及び製造過程との同一性を維持するための管理を行う必要がある。具体的には次に掲げる事項が挙げられるが、これらに限られるものではない。 ・型式認証等保有者は、無人航空機同一性証明書を発行した無人航空機の設計及び製造過程に対して、型式認証を受けた型式の設計及び製造過程との同一性を維持すること。同一性を維持することができなくなった場合には、型式認証等保有者は、既に発行した無人航空機同一性証明書が無効になったことを航空局及び当該無人航空機の使用者に通知すること」と規定されているが、「型式認証を受けた型式の設計及び製造過程との同一性を維持するための管理」及び例として挙げている具体的な項目が何を指しているか理解できていません。同一性証明書を発行する機体はすでに設計、製造された機体であり、その期待の製造時の状態が型式認証を受けたものと同等であることを示して、型式認証と同じように記録を残すことまた安全性の確保のための維持活動を実施することは理解しますが、一方で「設計及び製造過程の同一性を維持すること」の意味が全く理解できません。現状の型式認証でも、設計・製造時に対する機体の安全性のことを指しており、その後に機体が安全基準等を満たしていることは機体認証の中で確認していくことであると理解しています。機体が製造された時の情報が型式認証を取得したものと同等とい	無人航空機同一性証明書を発行した無人航空機は、型式認証を受けていないものの型式認証機と同等である必要があり、同一性確認を行った時点だけでなく、その後も型式認証機と同じ管理が行われる必要があることを示す規定です。例えば、同一性証明済み機にも適用が必須の型式認証の変更があれば、型式認証機と同じ設計変更が適用される必要がある（設計変更において部品が必要な場合に、型式認証の変更で認められた製造過程で製造された部品を用いて改修が行われること等も含む。）ことが挙げられます。	無

	うことが必要であり、その後の製造や設計の維持は全く必要ないと思っています。		
19	サーキュラーNo. 8-002 の改正案について、大量生産された機体の取り扱いを考慮した場合に、以下のような対応方法も可能とするようご検討いただくのが良いと考えます。 １）型式認証保有者は、特定のシリアル番号やクリティカルパーツ等の構成品に応じて、ロット単位で検査者との間で同一性が確認できる対象製品のシリアル番号を特定。 ２）そのシリアル番号に該当する機体の保有者であって、機体認証を希望する者はメーカーに同一性証 明書の発行を問い合わせることなく、検査者側へ該当機体のシリアル番号や利用している構成品等の情 報を提示し、同一性の確認を求める。 ３）検査者は、予め型式認証保有者との事前調整によって確認された範囲において、機体認証の対象機 体およびその構成品の同一性を確認、機体認証の検査に移る。	同一性証明の方法につきまして御意見ありがとうございます。予め型式認証等保有者と検査者との間での同一性証明については、機体認証の申請等の手続きを行っているドローン情報基盤システム（DIPS2.0）の改修が必要であるところ、相当の期間を要すこととなりますので、今後の検討の参考とさせていただきます。 大量生産された機体に関する無人航空機同一性証明書の発行については、同一性証明書の真正性を確保していただければ、複数の機体に対して 1 枚の無人航空機同一性証明書を発行し、無人航空機の使用者に写しを提供することは可能です。	無
20	サーキュラーNo. 8-002 の改正案の 10-3 の 1 ポツ目における「型式認証を受けた型式の設計及び製造過程との同一性を維持すること」とは、具体的に何をする想定でしょうか。有人機のように型式認証変更承認に伴い出荷済み機体に対しても SB（Service Bulletin）等を発行し、SB の内容に応じて改修・改造させるということでしょうか。具体的な内容を通達に記載しなければ、型式認証等保有者は通達の趣旨を理解できないのではないでしょうか。	無人航空機同一性証明書を発行した無人航空機は、型式認証を受けていないものの型式認証を受けた型式の無人航空機（以下「型式認証機」といいます。）と同等である必要があり、同一性確認を行った時点だけでなく、その後も型式認証機と同じ管理が行われる必要があることを示す規定です。例えば、同一性証明済み機にも適用が必須の型式認証の変更があれば、型式認証機と同じ設計変更が適用される（設計変更において部品が必要な場合に、型式認証の変更で認められた	無

		製造過程で製造された部品を用いて改修が行われること等も含む。）必要があることが挙げられます。	
21	サーキュラーNo. 8-002 の改正案の 10-3 の 1 ポツ目における「同一性を維持することができなくなった場合」とは、具体的にどういう場合でしょうか。SB などを発行しても対応できない機体をイメージしているのでしょうか。具体的な内容を通達に記載しなければ、型式認証等保有者は通達の趣旨を理解できないのではないでしょうか。	同一性証明済み機に対して、型式認証等保有者が型式認証機と異なる設計変更を行うなどの場合（設計変更において部品が必要な場合に、型式認証の変更で認められたものと異なる製造過程で製造された部品を用いて改修が行われること等もこれに含みます。）を想定しています。例えば、同一性証明済み機のソフトウェアのバージョンが型式認証機と異なる場合に、何らかの理由で同一性証明済み機のソフトウェアのバージョンアップができない場合が挙げられます。このような趣旨の内容をガイドラインに追記します。	無
22	サーキュラーNo. 8-002 の改正案の 10-3 の 1 ポツ目における「無人航空機同一性証明書が無効になったことを航空局及び当該無人航空機の使用者に通知する。」について、この場合には結果として機体認証の効力を停止するなどの措置が取られることが考えられるため、その場合の対応についても適当な通達に記載しておくべきではないでしょうか。	御意見に関し、以下 2 点について回答いたします。 ・機体認証を行う前に無人航空機同一性証明書が無効となった場合の取扱い 機体認証の新規申請前又は新規申請中に無人航空機同一性証明書が無効となった場合の取扱いを「無人航空機の検査に関する一般方針」に追記します。 ・機体認証の効力停止等についての対応 機体認証を受けた無人航空機について設計又は製造過程が安全基準に適合しなくなったことに伴う型式認証の変更により、無人航空機同一性証明書が無効となる場合には、無人航空機同一性証明書を有する前提で機体認証を行った場合だけでなく、型式認証を有する前提で機体認証を行った場合も含めて対応が必要となるものであり、当該対応として、航空法第 132 条の 15 の規定に基づき、機体認証の効力の停止	有

		等の検討を行うこととなります。「無人航空機の検査に関する一般方針」において、無人航空機同一性証明書を有する前提で機体認証を行った場合についてのみ、機体認証の効力停止等について定めることは適切ではないことから、機体認証の取得後に無人航空機同一性証明書が無効となった場合の取扱いについては定めないこととします。	
23	サーキュラーNo. 8-002 の改正案の 10-3 の 3 ポツ目によれば、型式認証等保有者は無人航空機同一性証明書を発行するにあたり、様々な出荷済み機体（中古機体）に対応するべく根拠資料を用意して判断することになります。通達案では「型式認証等保有者が保管し、必要なときに利用できるようにすること。」とだけ定められていますが、「必要なとき」としては、「検査者が同一性について何らかの疑義を抱いたとき」などが想定されますので、通達案に以下の【】部分を追加してはどうでしょうか。 「無人航空機同一性証明書に関する根拠資料については、当該無人航空機の設計及び製造過程が型式認証を受けた型式の設計及び製造過程と同一であることを示す証拠であることから、型式認証等保有者の責任において紙媒体、電磁的記録等の適切な方法により確実に保管し【、検査者から根拠説明や資料提示の要請があった場合等】、必要なときに利用できるようにすること。」	機体認証の検査者が「無人航空機同一性証明書」を有する無人航空機の設計及び製造過程が型式認証等を受けた型式の設計及び製造過程と同一であることを審査することは想定していないため、御意見を参考にして、10-3 項を修正し「航空局から提示を求められた場合等」を例示します。	有
24	サーキュラーNo. 8-002 の改正案の趣旨には、型式認証の取得前に製造された機体であって同一性証明書の発行対象となった機体と型式認証取得後に製造された機体であって機	無人航空機同一性証明書を発行した無人航空機は、型式認証を受けていないものの型式認証と同等である必要があり、同一性証明を行った時点だけでなく、その後も型式認証機と同	無

	体認証を取得した機体において、同一の管理を行うことが目的にあると理解しております。一方で、ここで記述のある内容が指す「同一性を維持することができなくなった場合」に既に製造済みの機体に対して発行された同一性証明書の発行を無効とすることがどういった事を指すのか十分に理解ができておりません。 例えば同一性証明書の対象機体製造事後に取得された型式認証機体の製造ラインの変更が行われた場合などがこれに当たるのかと読めますが、これが何故同一性証明書の無効に繋がるのかが理解できません。	じ管理が行われる必要があることを示す規定です。例えば、同一性証明済み機にも適用が必須の型式認証の変更があれば、型式認証を受けた機体と同じ設計変更が適用される必要がある（設計変更において部品が必要な場合に、型式認証の変更で認められた製造過程で製造された部品を用いて改修が行われること等も含む。）ことが挙げられます。	

※取りまとめの都合上、頂いた御意見は整理・要約等を行った上で掲載している場合があります。

「無人航空機の検査に関する一般方針」

項目	修正前	修正案	補足
４-１注４	注４：無人航空機適合確認書等とは、無人航空機が安全基準に適合することを製造者等が確認したことを証明する書類であり、様式２の書類（無人航空機適合確認書）に相当するものをいう（以下同じ。）。なお、当該様式の記入項目等を満足する別の書類があれば、当該書類で代替えしても差し支えない。また、本書類発行後に当該無人航空機を航空の用に供した場合は、本書類は無効となることに留意すること。無人航空機適合確認書等の発行の詳細については、４-２項を参照すること。	注４：無人航空機適合確認書~~等~~とは、無人航空機が安全基準に適合することを製造者等が確認したことを証明する書類であり、様式２~~の書類（無人航空機適合確認書）に相当するものをいう（以下同じ。）~~によるものとする。~~なお、当該様式の記入項目等を満足する別の書類があれば、当該書類で代替えしても差し支えない。~~また、本書類発行後に当該無人航空機を航空の用に供した場合は、本書類は無効となることに留意すること。この注における「航空の用に供する」とは、屋外における飛行のみならず、屋内の飛行も含め、無人航空機を飛行させた場合はいずれも該当するものとする。無人航空機適合確認書~~等~~の発行の詳細については、４-２項を参照すること。	様式の取扱いの適正化及び対象の明確化。
４-１、４-２、６-１(３)、６-１(５)、６-２(２)、８(１)	無人航空機適合確認書等	無人航空機適合確認書~~等~~	４-１の注４の修正に伴う表現の修正

「無人航空機の型式認証等の手続き」

項目	修正前	修正案	補足
別添 16	8. 6 項の判定を行った者の署名／日付 Signature of the person who made the judgement in block 6／Date：	8. 6 項の判定を行った者の~~署名~~氏名又は名称／日付 ~~Signature~~ Name of the person ~~who~~ or organization that made the judgement in block 6／Date：	判定を行った者の氏名又は名称でも差し支えないことから修正。