

「無人航空機の運航管理(UTM)サービスプロバイダ(USP)へのID付与に係る審査要領」の制定及び「無人航空機の飛行計画の通報要領」の一部改正(案)に関する意見の募集に寄せられた御意見と国土交通省の考え方【意見公募手続結果】

※「無人航空機の運航管理(UTM)サービスプロバイダ(USP)へのID付与に係る審査要領」の制定及び「無人航空機の飛行計画の通報要領」の一部改正(案)に対し49件の御意見をいただきました。

※取りまとめの都合上、内容を適宜要約、統合又は分割等させていただいている場合があります。

※該当箇所について、特に記載の無い場合は「無人航空機の運航管理(UTM)サービスプロバイダ(USP)へのID付与に係る審査要領(案)」における項目を示しております。

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	1. 目的	意見:現在DIPS2.0 APIはクライアントIDの利用申請を行えば誰でも利用できるが、今後は認定USPしかDIPS2.0 APIを利用できなくなるような制度変更は避けていただきたい。 理由:認定USPにはならないがDIPS2.0 APIを利用する事業者も一定数いると想定されるので、継続して利用可能なように制度を整備いただきたい。	DIPS2.0 APIの利用対象者を限定するような制度変更は現在のところ検討しておりません。	無
2	2. 手続等(1)新規にID付与申請をする場合③ID付与のための検査 b) 検証環境を用いた検査	・一文目では「無人航空機安全課」が「検査を実施する」ことになっていますが、以降の文では申請者が申請手続き、文書作成、試験実施を進める内容にも読めます。検査の実施者が無人航空機安全課であるならば、最後の文はたとえば「接続検証試験においては、当該文書に沿って無人航空機安全課が実施する」が適切ではないでしょうか。 ・そうではなくて、確認方法についての文書を無人航空機安全課職員から了承を得たうえで、申請者側で試験実施するのであれば、一文目を改めるほうが適切ではないでしょうか。たとえば「無人航空機安全課は、申請者に対して、検証環境を用いて…検査を実施することを求める」ではどうでしょうか。	御指摘のとおり、実施主体や工程について不明瞭な部分がありますので、文書の示す意図を明確化するよう以下のとおり修正いたします。 「…を実施する。申請者はDIPSとのAPI連携に当たっては、事前に「DIPS利用規約」(※)に同意するとともに、連携に必要な申請手続を進めること。また、検証環境を用いた確認方法について文書にするとともに、当該文書について、接続検証試験の実施日より前に、検査を担当する無人航空機安全課職員から了承を得ること。また、接続検証試験においては、無人航空機安全課職員同席の下、申請者は当該文書に沿って機能が具備されていることについて確認を進めること。」	有
3	2. 手続等(1)新規にID付与申請をする場合①申請書の記載要領 c) 申請者の氏名又は名称並びに法人にあっては代表者の氏名	法人にあっては代表者の氏名以外に法人番号の記載を行なわせた方が良いと考える。 法人番号がある方が、国土交通省及び他行政機関(捜査機関、地方公共団体、各省庁他)の能率向上に資すると思われるし、また各種事業者や市民にとっても各種の調べ物が行いやすくなるのではないと思われる。 調査が行いやすくなる事は公正性の向上にも効果があるものと思われるし、あって損する事は無いものであり、また行政においてのDXにも法人番号の利活用は重要なものであるため、法人については法人番号の記載も行なわせた方が良いと考える。	現時点では原案のままとして、今後の参考とさせていただきます。	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
4	2. 手続等(1)新規にID付与申請をする場合	<p>⑤IDの有効期間は無期限とすべきである。  機体登録の目的としては、事故発生時などにおける所有者把握のため、事故の原因究明や安全確保のため、安全上問題のある機体の登録を拒否し安全確保のことが挙げられている。  IDの有効期間が無期限であっても、所有者が変わらなければ、事故発生時などにおける所有者を把握することができる。  現行システムでは、所有者の氏名や住所を変更する場合でも、その都度システム上で更新することができる。極端な例として、登録後2年11か月時点で住所変更した場合、その1か月後にまた更新手続きしなければならないことは申請者にとっては過重な負担である。また、事故が発生したら、仮に所有者が転居しても、住所登録地の地方自治体に照会すれば、事故発生時などにおける所有者の最新の氏名や住所地を把握できるといえる。  また、機体が譲渡されても、新所有者が登録義務を負うため、新規登録によって事故発生時などにおける新所有者を把握することができる。また、新所有者が登録しなかった場合、IDの有効期間が3年であっても、無期限であっても、事故発生時などにおける所有者を把握できないといえる。  そして、安全上問題のある機体が生じた場合、3年のIDの有効期間終了を待たずに、直ちに利用者に通知し、現に登録されている機体のIDを強制停止することもできる。安全確保のためより効果的といえる。  さらに、現に機体登録の更新手続きは単なる本人確認にとどまり、手数料稼ぎと言わざるを得ない。</p>	<p>今般の通達で定めるIDは、機体の登録記号ではなく、USPとして一定の基準に適合すると認めるものに付与するIDとなります。</p>	無
5	2. 手続等(3)付与されたIDを更新する場合	<p>更新検査に関する記載がありませんが、どのような検査をするのかを明確にすべきだと思います。新規検査と全く同じ検査内容になるのでしょうか？そうであれば、その旨を明記した方が誤解を避けることができると考えます。</p>	<p>ID更新の手続きについては、2. (1)と同様とする旨記載をしております。</p>	無
6	3. 一般要件 序文	<p>意見：以下の文言に修正いただきたい  修正前：「なお、基準への適合を示すためにJIS Q 9001、JIS Q 27001、JIS Q 27701、JIS Y 1011相当の公知規格の取得状況を活用する場合であっても、各基準に適合していることを項目ごとに申請者自らが確認し、その結果を判断根拠とともに提出することにより、基準への適合を示さなければならない。」  修正後：「なお、基準への適合を示すに当たり、JIS Q 9001、JIS Q 27001、JIS Q 27701、JIS Y 1011等の公知規格の認証取得状況を活用することができる。この場合、当該規格の要求事項と本要領の各基準との対応関係を示す資料を提出することにより、基準への適合の説明に活用することができる。ただし、最終的な適合責任は申請者にあるものとする。」  理由：原文はこれらの規格への適合が無意味であるというネガティブな印象を与えかねないため。</p>	<p>御指摘を踏まえて以下のとおり修正いたします。  「なお、基準への適合を示すために当たりJIS Q 9001、JIS Q 27001、JIS Q 27701、JIS Y 1011等相当の公知規格の認証取得状況を活用することができる。この場合、各基準に適合していることを項目ごとに申請者自らが確認し、その結果を判断根拠とともに提出することにより、基準への適合を示さなければならない。」</p>	有
7	3. 一般要件(1)事業計画等	<p>意見：以下の文言に修正いただきたい。  修正前：「また、サービスの提供業務により発生することが想定される損失及びその対応等を明確にしていること。」  修正後：「また、サービスの提供業務に関連して発生することが想定される損失及びその対応等を明確にしていること。」  理由：ここで念頭に置いている損失は、サービス提供業務そのものにより直接的に引き起こされた損失に限られず、サービスが提供されなかったことによる損失や、サービス提供業務と相当因果関係にある損失を含むものと考えられるため。</p>	<p>御指摘を踏まえて以下のとおり修正いたします。  「また、サービスの提供内容やそれに伴うサービス利用者との責任分界点、UTMサービス提供業務に関連して発生することが想定される損失及びその対応等を明確にしていること。」</p>	有

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
8	3. 一般要件(1)事業計画等	<p>意見：以下の文章を追加いただきたい。  「UTMサービス提供業務に関し、申請者がサービス利用者と締結しようとする契約については、約款としてホームページ等に公表しなければならない。また、適合説明資料については公表するか、又はサービス利用者から請求があった場合に開示しなければならない。」  理由：  UTMサービスは、無人航空機の運航管理に必要なインフラとして今後位置づけられ、不特定多数に利用されることが見込まれているものである。このようなサービスは、利用者を差別したり分断したりことなく提供されることが求められるものであり、これを約款で公表することにより担保することが必要である。  このことは、同様に社会のインフラ的な役割を有する航空運送事業や電気通信事業においても、サービス利用約款が定められ公表されていることから明らかである。また、USPIに対してサービス利用者は、その有する情報量が圧倒的に少なく、両者間でトラブル等となった時には、力関係においてサービス利用者が不利となることが想定される。  このことから、サービスプロバイダの設備や組織、提供業務に関する委託、機能要件をどのように満たしているか等について、サービス利用者からアクセスを可能として、力関係については是正することが必要である。  USPと利用者との契約について国が関与すべきでないという考え方もあろうが、本意見は契約内容への国の関与を求めるものではなく、約款の公示と、行政への提出文書でもある適合説明資料の開示を求めるにとどまる。また、インフラ的なサービスとその利用者の関係は、放置すれば利用者が不利になるのが一般的であり、利用者(消費者)保護の観点から、力関係の是正のためサービス提供者に関する情報開示を含む様々な施策が従来から国において行われている。  UTMサービスについても、健全な利用環境の構築を目指すのであれば、情報開示に関する最低限のルールを明らかにした上で、個別の契約の協議を競争領域として位置づけるべきである。</p>	<p>いただいた御意見につきまして、個々の契約における責任範囲などは運用形態や利用形態等により様々であり、当事者間の事情や合意事項が契約等に反映されることが想定されると考えております。つきましては御提案いただいた御意見の追加は控えさせていただきます。</p>	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
9	<p>3. 一般要件(4)UTMサービス提供業務の実施方法 5. 報告(1)報告対象②定期の報告</p>	<p>(意見) 無人航空機の安全な運航を促進する観点から、USPが利用者に対して安全運航に資する教育的取組を実施することを一般要件として位置付けるとともに、その実施状況の概要について第5章に基づく定期的な報告事項に含めることを検討いただきたい。 USP認定制度の初期段階においては、UTMサービス提供機能の適切な運用に加え、UTMサービスの利用者として想定される無人航空機の操縦者およびその関係者による運航に係る制度理解の向上を通じた、安全運航に関するガバナンスの確保が重要である。近年、無人航空機の利用拡大に伴い、空域制度や運航ルールに対する理解不足等に起因する事例が指摘されている。USPIは、飛行計画、空域制限情報その他運航に関わる情報を取り扱う立場にあるとともに、利用者との接点も有することから、安全運航に資する教育的取組を通じて、単なる安全意識向上にとどまらず、制度や運航ルールに関する理解促進を図ることにより、安全運航の実効性向上に寄与することが期待される。 加えて、ReAMoPJドローンWGにおける議論においても、新規参入事業者や、官公庁で自ら無人航空機を運航する場合を含め、無人航空機の運航に係る制度への理解が十分でない利用者層への対応が課題として共有されており、認定USPが利用者に対して一定のガバナンス機能を担う方向性が示されている。 また、当該の教育的取組が継続的に実施されることを担保する観点から、教育的取組の実施状況について定期的に航空局へ報告することにより、USPの継続的な安全確保活動として把握できるよう整理することが望ましい。 教育の具体的な内容や実施方法については各USPの判断に委ね、報告においては教育の実施概要を示すことを基本とすることが適当と考える。 ■記載例 3(4)UTMサービス提供業務の実施方法に、以下を追記。 「USPIは、無人航空機の安全な運航及び制度理解の促進を図る観点から、利用者に対し安全運航に資する教育的取組を実施するものとする。」 5(2)2定期の報告に、以下を追記。 「USPは、前項に基づき実施した教育的取組の概要について、定期的に航空局へ報告するものとする。」</p>	<p>運航管理サービスの提供というUSPの役割に照らし、利用者に対する教育的取組の実施をUSPの要件として求めることは適当ではないものと考えております。 一方で、自主的な取組として実施いただくことは推奨されるべきものであると思われまので、その旨をHP等で周知することを検討させていただきます。</p>	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
10	3. 一般要件(8)UTMサービス提供業務の実施組織から独立した組織が行う監査	<p>(意見)  監査制度の整備は、USP業務の適正性確保及び不適合事項に対する是正措置を担保する観点から重要であり、UTMサービス提供業務から独立した組織による確認体制を求める趣旨には賛同する。一方で、現行案では、監査主体の構成及び監査実施者の要件が、事業者の既存ガバナンス体制との関係が必ずしも明確でなく、実務上の整理に幅が必要と考える。  特に、  (1)最高責任者自らが監査実施者を指名すること  (2)監査対象業務に係る航空法その他関係規則類について十分な知識を有する者を監査主体とすること  は以下の通り整理したい。  (1)一般的な内部統制に係る監査  上場企業グループや子会社において一般的に運用される親会社の内部監査部門、品質管理部門その他あらかじめ定められた内部統制制度と必ずしも一致せず、USP業務のみを対象に新たな監査制度を必須とする趣旨ではないことが明確となると、既存体制との整合が図りやすい。  また、企業グループにおいては、監査制度そのものは親会社又はグループ共通の内部監査体制に基づいて運用される一方、個別事業会社の最高責任者は監査結果を踏まえた是正措置の実施責任を負うことが一般的である。このため、最高責任者に求める責任は、監査実施者の直接指名ではなく、監査結果を把握し必要な是正措置を講ずる責任として整理することが適当と考える。  (2)安全管理に係る法令確認に関する監査  監査の目的は航空法専門監査そのものではなく、業務手順、法令要求事項及び不適合是正措置が適切に運用されていることの確認にあると考えられるため、監査実施者に求める知識要件については、監査実施者自身が必要な法令要求事項を確認できる知識に加え、必要に応じて安全部門その他専門部門の確認を得られる体制を含めて評価可能とすることが適当と考える。  ■記載例  a)を以下の通り記載  「監査については、UTMサービス提供業務に係る法令等への適合性に最終的責任を有する最高責任者が、その結果を把握し必要な是正措置を講ずることができる仕組みの下で行うこと。監査の実施主体については、事業者又はその親会社等においてあらかじめ定められた内部監査体制その他これに準ずる仕組みに基づくことを妨げない。」  b)を以下の通り記載。  「監査を行う者は、監査対象から独立した組織に属し、当該業務に適用される法令等の要求事項を確認できる知識又は必要に応じて専門部門の確認を得られる体制を有すること。」</p>	<p>a) 御指摘を踏まえ、以下のとおり修正いたします。  「監査については、法令等への適合性に最終的責任を有する者である最高責任者の責任において行うこと。最高責任者自らが監査を行わない場合には、監査を行う者を最高責任者が指名し、監査の結果について直接報告を行わせる仕組みとなっていること。なお、当該仕組みが確保されていれば、UTMサービス提供業務の実施組織から独立した組織においてあらかじめ定められた内部監査体制その他これに準ずる仕組みを活用することを妨げない。」  b) 監査を行う者が自身で判断し責任を持って監査を行う能力を有することが必要であるため、原案のままとさせていただきます。</p>	有
11	3. 一般要件(9)UTMサービス提供業務に係る秘密保持及び情報の取扱い ③	<p>意見:UTMサービス提供業務において、他の認定USPと交換する必要がある情報は、その適正な取扱いを確保するため、当該認定USPとの間で取決めるのではなく、航空局にて規定を示して欲しい。  理由:航空局がUSPIに対して交換する情報種別や情報に対する品質を規定することで無人航空機の安全な運航の確保及び安全なUTMサービスの提供の実現につながり、またUSP同士、この規定に従った情報を相互に交換することで空域全体の安全が維持されるため。</p>	<p>他の認定USPと交換する必要がある情報について、その適正な取扱いを確保するために他の認定USPとの間で定める内容には、以下を含める旨を審査要領では規定することとしております。  a) 無人航空機の安全な運航及びUTMサービスの提供に必要な情報を交換すること。  b) 交換された情報について、アクセス、データ品質の維持及び必要な保護を相互に保証すること。  これを満たしたものであれば、具体的内容についてはUSP間で個々に合意することが適当であると考えますので、原案のままとさせていただきます。</p>	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
12	3. 一般要件(10)UTMシステムに関する②システムの接続	<p>意見:自らが運用するUTMシステムと他のシステムとの相互の連携を確保するために満たすべき要件をUTMシステム間で取決めるのではなく、航空局からUTM—UTM間の接続要件(UTM—UTM IF要件)を示して欲しい</p> <p>理由:UTM—UTM間の接続要件を規定しないと、UTMシステムとの連携を確保するためには接続相手毎に独自の要件、基準に対しての調整が発生し、ハード、ソフトウェアの改修が発生しうる。またUTMシステムの改修(装置更改、ソフトウェア更新)を行う毎に同様に仕様の調整や対向のシステムへの改修の可能性がある、改修後の動作確認作業も対向するシステム毎にそれぞれおこなう必要がでてきて、UTMシステム事業者、USPへの負担となる。航空局にてUTM—UTM間のIF要件を策定することでUTMシステム間での調整、改修に係る負担軽減やUTM—UTM間のIF要件に従うことで接続におけるトラブル(事故)の低減にもなる。</p>	<p>今般制定する審査要領に基づく認定USPの業務においては、他のUTMシステムとの接続を必須とする業務はないため詳細な接続要件は規定しておりませんが、今後の制度設計に向けた検討の中で必要に応じ検討することとさせていただきます。</p>	無
13	3. 一般要件(10)UTMシステムに関する②システムの接続“SWIMと接続する場合は航空局の利用承認を得ること”	<p>・ここで言及される「利用承認」とは、どのような基準や手順を指すのか。SWIMの各種サービスの利用には、サービス毎に利用申請を行い、航空局より利用承認を待つ必要があるものと認識しているが、同様の旨を指しているのか。</p> <p>・或いは、別途SWIMを接続した機能の公開をUSPが検討する場合には、個別の評価基準・手順の検討をされているといった趣旨か。</p>	<p>前段の御認識どおりとなります。 詳しくは、以下のサイトにおけるインフォメーション2026030605:30を御確認ください。 <a href="https://top.swim.mlit.go.jp/swim">https://top.swim.mlit.go.jp/swim</a></p>	無
14	4. 機能要件(1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避)	<p>意見:以下の文言に修正いただきたい(2か所)。</p> <p>1) 修正前:「申請者は、飛行前調整機能として、飛行計画の通報や飛行計画の重複判定時に他の認定USPや運航者等と調整するための機能を有すること。」 修正後:「申請者は、飛行前調整機能として、飛行計画の通報や飛行計画の重複判定時に、運航者が他の認定USPや運航者等と調整するための機能を有すること。」</p> <p>2) 修正前:「d)DIPSによる飛行計画の重複判定があった場合又は運航者から受け取った飛行計画が同じ空域内で他の運航者による飛行計画と空間的若しくは時間的に交差する場合は、運航者に対して重複がある旨を通知し、他の認定USP又は他の運航者と調整すること。」 修正後:「d)DIPSによる飛行計画の重複判定があった場合又は運航者から受け取った飛行計画が同じ空域内で他の運航者による飛行計画と空間的若しくは時間的に交差する場合は、運航者に対して重複がある旨を通知し、運航者による他の認定USP又は他の運航者との調整を支援すること。」</p> <p>理由:令和6年3月に策定・公表されている「無人航空機の運航管理(UTM)に関する制度整備の方針」のP4においては、UTMサービスプロバイダ認定制度&lt;Step2&gt;に関し、「Step 2の初期段階においては、各USPが提供するシステム間のインタフェースが整備されることにより、異なるUSPが提供するシステムから通報された飛行計画に重複があった場合に、DIPS等による重複判定の情報を元に、USPが提供するシステムを介して各運航者による飛行計画の調整が行われることが想定される。」とある。</p> <p>今般提案されているUSPに求められる機能要件に関しては、同方針が政府として公式のものとして認識しており、少なくともStep2初期段階においては、飛行計画の調整の主体で運航者であることを明確にすべきと考える。</p> <p>仮に、上記方針公表後に国において検討し、USPによる飛行計画の再調整も想定することとなった場合は、上記意見中「運航者が」を「運航者又は申請者が」に、「との調整を支援する」を「との調整を支援するか、申請者自ら調整する」とした上で修正し、飛行計画の調整主体が明確になるようすべきである。</p>	<p>「無人航空機の運航管理(UTM)に関する制度整備の方針」においては御指摘のとおり記載となっておりますが、運航者に代わって認定USPが調整を行うことも選択できることは運航者にとっても有益であると考えられることから、御指摘のとおり認定USPによる調整も想定しております。認定USPとしては自ら調整すること及び運航者の調整を支援することの双方の機能を有することが必要であるものとして、御指摘も踏まえ、以下のとおり修正いたします。</p> <p>1)「申請者は、飛行前調整機能として、飛行計画の通報や飛行計画の重複判定(※)時等に、運航者及び申請者が他の認定USPや運航者等と調整するための機能を有すること。」</p> <p>2)「…運航者に対して重複がある旨を通知し、運航者の要望等に応じて、運航者による他の認定USP又は他の運航者との調整を支援するか、申請者自らが他の認定USP又は他の運航者と調整すること。」</p>	有
15	4. 機能要件(1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避) d)	<p>「空間的若しくは時間的に交差する場合」と記載がありますが、「空間的及び時間的に交差する場合」が適当ではないでしょうか。空間と時間の双方ともに交差して始めて重複と判断されるのが、現在のDIPSの重複判断と同等であると認識しております。</p>	<p>御指摘のとおりですが、重複判定自体はDIPSで行われるものであるため、当該記載は削除いたします。</p>	有

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
16	4. 機能要件(1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避) d)	<p>その1: 災害発生時等に設置される緊急用務空域範囲での運航を除き、自治体や国の行政機関による国民の安全に結びつく業務目的を主とした飛行計画情報とそれ以外(特に個人の趣味用途となるような運航や緊急性を有さない業務・研究目的の運航)の運航との優先権をどのように位置付けるか伺いたい。</p> <p>その2: また、既に現行のDIPSでは、飛行計画通報に重複があった場合には各申請者間で連絡先を開示され、調整が求められている。USPを介してこれら飛行前調整機能を設ける具体的なユーザーメリットについて伺いたい。</p>	<p>その1: 飛行計画が競合する場合、飛行目的や緊急度に応じて運航者間で調整いただくことになります。</p> <p>その2: USPが運航者に代わって調整を行うことが可能となり、運航者の負担軽減や重複未解消の飛行計画の削減等が期待されます。</p>	無
17	4. 機能要件(1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避) f)	<p>その1: 「航空情報の発行に係る連絡を運航者に代わり実施する」とは、補助者を設けない目視外飛行を実施する際に、現在、地方航空局へ提出している飛行内容通知書を通じて発行されるNOTAM情報を指すものと認識しているが、この理解で相違ないか。</p> <p>その2: また、これらのNOTAM情報については、航空情報センターにより、AIS JapanやSWIMといった公的な航空情報サービスを通じて、KMLデータやCSVファイル形式或いはXML形式で逐次提供されており、誰でも無人機のNOTAM情報を把握可能となっていると認識している。運航者がDIPSにおいて個別に申請する飛行計画通報情報(DIPS)とこのような航空情報サービスとの連携を検討し、中央的な干渉判定機能を提供する仕組みの方が、より効率的にシステム提供およびその信頼性を確保できるのではないかと考えるが、見解を伺いたい。</p> <p>その3: さらに、仮にドローンに関するNOTAM情報をUSPを通して発行した場合であっても、個人のVFR有人機運航者に対し、無人機、さらにはAAMを含む今後の有人機運航に係るNOTAM情報の確認を明確に位置付けること、あるいは無人機の運航者に対し、一定の義務の下でVFR有人機運航者からの航空情報の提供を求める仕組みを制度上位置付けることなど、有人機と無人機の運航の関係を明確に整理したうえでUSPの認定制度の効果と基準の検討を進めることが適当ではないかと考える。</p>	<p>その1: 御指摘の理解で問題ありません。</p> <p>その2: 航空情報のあり方については今後も継続的に検討してまいります。</p> <p>その3: 御意見ありがとうございます。今後の制度検討の参考にさせていただきます。</p>	無
18	4. 機能要件(1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避) g)	<p>「有人航空機の飛行経路」とありますが、ドクターヘリなどの有人航空機の飛行経路はDIPSなどから共有されない認識であります。これはあくまで実績をベースとした、申請者が認知した時点で予測した「有人航空機の予測飛行経路」という読み方であってはいかがでしょうか。飛行経路が共有されるものなのか、申請者側で予測したものなのか、記載の具体化を行っていただけると助かります。</p>	<p>有人航空機との飛行経路の競合を認知する手段のひとつとして、飛行計画通報時に入力した飛行経路/飛行範囲に対して、有人航空機が接近している場合、DIPSよりメールが送付される機能があり、DIPS操作マニュアルにて周知済みです。USP等が同機能以外の手段を用いて飛行経路情報を入手することも想定されることから、本要領で具体的記載までは行わず、修正等はないものとさせていただきます。</p>	無
19	4. 機能要件(1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避) g)	<p>「当該飛行計画が有人航空機の飛行経路と競合したと認知した場合等には、当該情報を可能な限り迅速に運航者に提供すること。」とありますが、USP側はどのように有人機の飛行経路を入手するのでしょうか。計画段階のVFRフライトプランの飛行経路は細部の飛行コースや時間などは記入されないため競合判定は難しく、また低高度を飛行するVFR機のトランスポンダーなどを受信することは困難と思われます。他に手段があれば記載をお願いします。</p>	<p>飛行計画通報時に入力した飛行経路/飛行範囲に対して、有人航空機が接近している場合、DIPSよりメールが送付される機能を有しており、この機能を利用した認知を想定しておりますが、これに限定するものではございません。</p>	無
20	4. 機能要件	<p>(1) 正常に機能していること、品質が保たれていることを検証するため、自動検証(FAAにおけるAutomatic Verificationで、内容は2(丸2)b)の検証環境を用いた検査の要領などを利用して)の計画と1年に1度の実施を行うことで、安全の維持に配慮を払う制度にした方が良いのでは。</p> <p>(2) 機能要件が戦略的衝突回避に限定されていることも気になります。いずれリアルタイム監視など戦術的衝突回避の機能が求められると思うのですが、3年の有効期間があるので、迅速な移行を考えると、リアルタイム監視機能への準備の文言があっても良いのではと思いましたが、いかがでしょうか。</p>	<p>(1) 今般制定する審査要領に基づく運用状況等を踏まえ、必要に応じて今後検討することとさせていただきます。</p> <p>(2) 「無人航空機の運航管理(UTM)に関する制度整備の方針」に基づき、今後、飛行中の無人航空機の動態情報の把握機能及び情報共有機能や、飛行計画と実際の運航状況の適合性モニタリング機能、飛行計画からの逸脱を検知した場合のアラート発出機能等について検討を行うことになるため、現時点において具体的などのような準備を必要とするかについて記載することは困難であり、御指摘の追記はしないこととさせていただきます。</p>	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
21	4. 機能要件 (2) 空域制限情報の提供機能	<p>空域制限情報の提供にあたりDIPSから最新の飛行禁止エリア情報を継続的に取得する必要がある。しかしながら、現在公開されているDIPS2.0 APIは認証時にブラウザからID/パスワードを入力する方式であり、人の手を介さずサーバ側で継続して飛行禁止エリア情報を取得することが出来ないため、APIの認証方式を見直すべきと考える。</p>	<p>今後DIPS2.0の改修計画を検討する上での参考とさせていただきます。</p>	無
22	4. 機能要件 (2) 空域制限情報の提供機能“有人航空機の場外離着陸場及び緊急用務空域等の一時制限エリア等の空域の制限に係る情報を運航者に提供する機能を有すること。”	<p>その1:          ・背景: 非管制飛行場は、(i) 公共用飛行場、(ii) 非公共用飛行場、(iii) 場外離着陸場の3つに区分されていると認識している。このうち、(i)および(ii)については航空局の公開情報から特定可能である一方、(iii) 場外離着陸場については、誰もが全国の場外離着陸場の設置情報を網羅的に参照・把握できる仕組みは存在せず、自治体が用途に応じて公開しており、航空局では毎年1万件を超える場外離着陸場の設置申請を受理していると承知している。          ・USPIに対しては、航空局がこれら各場外離着陸場に応じた制限表面のXYZ情報を提供することを想定しているとの理解で相違ないか。また、これら場外離着陸場の設置基準では、飛行機に対しては最大1ヶ月の包括的な許可期間を、回転翼機に対しては6ヶ月を限度として許可期間を設けている。これら多数全国に点在する場外離着陸場の制限表面情報や許可期間に応じ、これら空域制限情報をどのようにUSPIはアクセス或いは航空局は提供されるのか、具体的な方法について伺いたい。          その2:          また、日本においてレベル4飛行の許可・承認の審査基準として参照されているJARUS SORAのリスクアセスメント・フレームワークにおいては、これら飛行場から離着陸するVFR機との時間的・空間的(4次元) segregationが求められていると認識している。運航に係る飛行許可・承認において参照される適合要件との関係に照らし、本制度において提供される飛行制限範囲の情報が、USPの提供するサービスの中でどのように反映されることを想定しているのか、ご教示いただきたい。</p>	<p>その1:          空域の制限に係る情報については、DIPSが保有する情報等に基づくものと要件で規定しております。また、DIPSは場外離着陸場の全ての情報を保持しているものではありませんが、DIPSが保持する場外離着陸場の空域制限情報は全て運航者へ提供していただく必要がございます。逆に言えば、DIPSに登録されていない離着陸場の情報については現時点で運航者に対して情報提供を義務付けるものではありません。          なお、DIPSは制限空域の高さ情報を保持していないため、現時点ではXY方向の情報のみ提供することを想定しております。          その2:          STEP2初期においてUSPが提供する情報は、飛行計画の調整支援を目的とするものであり、飛行の許可・承認制度に係る要件と直接紐づくものではありません。</p>	無
23	4. 機能要件 (2) 空域制限情報の提供機能 d)	<p>「システム全体の可用性を維持するため、冗長性を持ったシステム構成とすること。」とありますが、冗長性のあるシステムを有していたとしても各システム自体の信頼性が低い場合、可用性を維持することが難しいと思われます。各システムの信頼性に関する要求も必要だと思います。</p>	<p>システムの信頼性に関する要求については、今後のUSPの利用実績や、将来的にUSPが担う役割等を鑑みて、継続して検討していきます。</p>	無
24	4. 機能要件 (2) 空域制限情報の提供機能/(3) 飛行データ等の作成及び記録機能。“※EUROCAE ED-318に規定されたフォーマットを参考に規定。”	<p>この審査要領(案)では一部EUROCAE ED-318が参考として呼び出されているものの、各項目の要求事項が具体的に示されていない。一方でASTM Internationalなどの国際標準化団体でも4.機能要件にあるような項目についての標準化議論が実施されている。具体的な要件として、ASTM Internationalなどの国際標準との整合性や協調について、どのように考えているか明確にいただきたい。高市政権の重点分野の1つとしても包括される無人航空機産業が国際的に活躍の場を拡げていくことを考えると、これらの国際標準と整合性を取り、協調していくことが重要であると考えている。</p>	<p>海外動向及び国際標準との整合・協調といった視点を持ちつつ、今後のSTEP2中後期及びSTEP3への移行に関する検討を進めたいと考えます。</p>	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
25	4. 機能要件(3)飛行データ等の作成及び記録機能①作成及び記録が必要な事項 d)	その1: 飛行前調整の戦略的な衝突回避が本審査要領(案)で定める機能要件の効果と認識している。これに対して、実際の運航者の飛行軌道・位置データを実値から求める理由はどこにあるのか。 その2: また、USPが実値を運航者から収集する情報取得権は民事法上のどの規程に付随するのか。	その1: 4. (3)冒頭に記載のとおり、運航者の飛行データを取得する目的は主に下記2点のとおりです。 ・運用に係る情報及び遭遇する可能性のあった事象の記録を利用し、運用の安全性を確保すること及び空域管理を支援する。すなわち、不安全事故などの情報を利用可能とし、運航の安全に役立てていただく。 ・個々の無人航空機の性能や飛行の有効性の分析を可能とし、また今後のUTMの段階的導入を実現していく上での機能や要件等の検討に際し必要となる運用データを取得すること。 その2: 本通達で運航の安全性の向上及び将来の検討に資するため、USPには運航者の飛行データ等の取得を求めますが、USPがそれらを取得することの根拠については、運航者とUSP間の契約内容によるものと認識しています。	無
26	4. 機能要件(3)飛行データ等の作成及び記録機能 f)	(意見) 作成及び記録が必要な事項「f)UTMサービス提供業務に使用される設備等の状態及びパフォーマンスレベル」を「f)UTMサービス提供業務に使用される設備等の状態及びパフォーマンスレベル(稼働率・応答時間等のサービスレベル指標)」に修正いただきたい。 <理由> 本内容についてはITサービスとしての可用性に関するデータの収集を求める意味合いが強いと思われる。しかし、直接的な記載がないことから、どのような指標を集めれば良いのかについてUSP事業者が判断できない恐れがある。そのため、意図がすべてのUSP事業者に伝わりやすいようにより明確にすべきと考える。	御意見を踏まえ、以下のとおり修正いたします。 「UTMサービス提供業務に使用される設備等の状態及びパフォーマンスレベル(稼働率・応答時間等のサービスレベル指標)」	有
27	4. (1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避) d)	「DIPSによる飛行計画の重複判定があった場合又は運航者から受け取った飛行計画が同じ空域内で他の運航者による飛行計画と空間的若しくは時間的に交差する場合」とありますが、同じ項に「飛行計画の重複判定自体は、DIPSにおいて実施される」との記述があります。USPに求められる飛行前調整機能には、DIPSにおいて実施される重複判定とは別に独自の重複判定を実施する機能が必要なのかどうか、明示していただきたい。	USPが独自に重複を判定する機能の具備は求めないため、以下のとおり修正いたします。 「DIPSによる飛行計画の重複判定があった場合は、運航者に対して重複がある旨を通知し、・・・」	有
28	4. (1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避) d)	「運航者から受け取った飛行計画が同じ空域内で他の運航者による飛行計画と空間的若しくは時間的に交差する場合」とありますが、衝突が生起するのは、空間的かつ時間的に飛行計画が交差した場合だと思われます。もし「空間的若しくは時間的に交差する飛行計画」を重複と判定されるならば、空間的に交差するが時間的には交差しない飛行計画の場合(例: 同一地域を朝飛行する飛行計画と、夕方飛行する飛行計画など)も重複と判定されるのでしょうか? また空間的には交差せず、時間的に交差する飛行計画の場合(例: 同一時間に近接する地域で飛行するが、飛行軌道自体は交差しない)でも重複と判定されるのでしょうか? また、「空間的に交差」「時間的に交差」とは、どの程度の幅を想定されているのか、明確化が必要だと思えます。すくなくともDIPSでの重複判定の閾値を開示する必要があると思われます。	USPが独自に重複を判定する機能の具備は求めないため、重複判定の閾値の開示については控えさせていただきます。また、27番のとおり記載を修正いたします。	有

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
29	4. (3) 飛行データ等の作成及び記録機能 d) 運航者の飛行軌道・位置データ(※)	「運航者の飛行軌道・位置データ」とは実飛行データの何を指すのでしょうか？またその場合、UTM USPが提供するUTMサービスを利用する際には運航者から実飛行データをUTM USPに提供することを必須にしているように思いますが、その理解が良いでしょうか？この理解が正しいのであれば、UTM USPが提供するUTMサービスを利用する場合には運航者(利用者)が実飛行データをUTM USPに提供するというのを運航者側に対する要件として定めるべきだと思います。ただし、現行の法制度では、そのような要件が定まっていなくて理解しており、この点は整理をすべきだと思います。	実飛行データを指します。 今般制定する審査要領に基づく運用においては、「運航者の飛行軌道・位置データ」は、事故等あった場合の検証データとして又は空域がどの程度適正に利用されているかどうかなど今後の制度設計のためのデータとして有用であると考えておりますが、UTMサービスの利用者(運航者)から認定USPへの提供は必須ではなく、認定USPが利用者(運航者)の同意を得て取得するものと考えておりますので、御指摘を踏まえ以下のとおり修正いたします。 「①作成及び記録が必要な事項 少なくとも以下の事項を含む運用データ及び情報を保持すること。なお、航空局から飛行データ等について求めがあった場合、すべての記録が、必要などにいつでも、特に、プライバシー要件に従い、提出可能であること。加えて、個人情報にかかる情報については、UTMサービス利用者と合意が得られた範囲で提出すること。また、…」	有
30	4. (3) 飛行データ等の作成及び記録機能 d) 運航者の飛行軌道・位置データ(※)	「運航者の飛行軌道・位置データ」が実飛行データを指しているということが前提になりますが、その場合は実際に必要としている実飛行データの具体的な内容やそこで求められる精度などに関しても明確にすべきだと思います。またこの飛行データを取得する機器またはシステムを機体に搭載することになると思います。これは明確に運航要件として定めるべきです。	29番のとおり、今般制定する審査要領に基づく運用においては、当該データの取得は必須ではなく、参考情報としての取扱いになりますので、具体的な内容や精度等について規定することはしないこととさせていただきますが、今後の適合性監視機能の導入等に関する検討において、いただいた御意見を参考とさせていただきます。	無
31	4. 機能要件	USPに求められる機能要件として、飛行前調整機能、空域制限情報の提供機能、飛行データ等の作成及び記録機能が規定されていますが、無人航空機が実際に飛行計画に則って飛行しているかどうかを監視する機能(「適合監視」とここでは呼ぶ)が不足していると思量します。いくら飛行前に飛行計画の重複を判定したとしても実際に飛行計画に則って飛行しなければ効果は期待できないため、本適合監視機能によって飛行計画に則って飛行することを監視する機能が必要だと思量します。	「無人航空機の運航管理(UTM)に関する制度整備の方針」に基づき、今後、飛行中の無人航空機の動態情報の把握機能及び情報共有機能や、飛行計画と実際の運航状況の適合性モニタリング機能、飛行計画からの逸脱を検知した場合のアラート発出機能等について検討を行うこととしております。	無
32	5. 報告(1) 報告対象①安全事象及び法令違反の疑いのある事案の報告 a) 対象事案 イ) 無人航空機同士又は無人航空機と有人航空機との衝突、接触又はそれらのおそれがあった事案	「無人航空機同士又は無人航空機と有人航空機との衝突、接触又はそれらのおそれがあった事案」の中で「無人航空機と有人航空機との衝突」は明らかに航空事故報告の対象であり、当事者が対応すべきですが、USP側が対応すべき内容ではないと考えます。USPは衝突の事実は分からないと思います。また、「無人航空機同士」もUSPでは衝突の事実は分からないと思います。	航空法第132条の90及び91に基づく報告は、USP利用の有無にかかわらず無人航空機を飛行させる者へ課されるものです。一方、本要領で求める報告は当該法令による報告とは異なり、USPが知り得たものを報告いただくものとなります。	無
33	6. その他	意見：以下の文言に修正いただきたい。 修正前：「無人航空機安全課長が適当であると判断する場合には、この要領の一部を適用しないことができるものとする。」 修正後：「無人航空機安全課長が適当であると判断する場合、適当であると判断した理由を公表した上で、この要領の一部を適用しないことができるものとする。」 理由：USP認定制度の認定の透明性、公平性を期すため、理由の公表は必要であるため	必要に応じて公表を検討するものの、現時点では修正等はしないものとさせていただきます。	無
34	「無人航空機の飛行計画の通報要領」の一部改正(案)	ユーザー認可リクエスト時、DIPSのログイン画面に変遷して「ログインID」「パスワード」を手入力する必要がある。人の手を介さずサーバ側で自動的に連携するようにしていただきたい。	現行の制度においては、航空法の規定のもと、無人航空機を飛行させる者が、飛行計画の通報等を実施する必要があるとされています。同観点から、同通報にかかる認証情報は利用者本人のみが保持すべきであり、御提案の機能を具備することは、セキュリティの点でも懸念されるところ、御提案の連携は想定しておりません。	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
35	「無人航空機の飛行計画の通報要領」の一部改正(案)4. 飛行計画の通報事項及び方法(4)	今回の改正案部分「飛行計画の通報に当たっては、飛行計画の重複に係る調整が不必要に生じることのないよう適正な飛行経路を通報するよう努めること。」で、適正な飛行経路を通報とありますが、具体的にはどの程度の位置・高度・時間の誤差やWay Pointの選択などが適正なのかを追記することを提案します。	飛行の内容により位置や高度、時間等は様々であり、具体的な数値等を示すことは難しいと考えますが、適正の範囲は飛行目的や使用機体、飛行時間等に照らして判断するものとなります。	無
36	全般	送電線等のインフラ設備点検、防災対応等を含む無人航空機の社会実装に向け、継続的・反復的な飛行を前提とした運航の実証・検討に関与してきた立場から、以下のとおり意見を申し述べます。  制度の方向性について 本制度案は、無人航空機の安全かつ円滑な運航管理を目的として、USPによる運航管理及び飛行計画通報の枠組みを整理するものであり、その方向性に賛同いたします。 他方で、無人航空機の社会実装が進展する中では、単発的・都度判断型の飛行のみならず、特定の空間的ルートを前提として同一経路を継続的・反復的に飛行する運航形態が、インフラ点検や防災分野を中心に拡大していくことが想定されます。 このため、本制度の運用に当たっては、こうした運航形態についても制度の枠組みの中で適切に位置付けられるよう、解釈又は運用上の考え方が明確化されることを希望します。	今般の制度導入にあたっては、まずは、運航者の飛行調整の負担軽減を図るために、Step2初期としてUSPに必要となる要件を策定したものとします。今後も、更なる高密度な運航への対応等を念頭に、UTMの導入を段階的に進めていく方針であるところ、当該検討の参考にさせていただきます。	無
37	1. 目的、 4. (1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避)、 4. (2)空域制限情報の提供機能、 5. 報告	DIPS、USP及び運航者の責任分界の明確化について 本制度の実効性を高めるためには、DIPS、USP及び運航者の各主体が担う役割及び責任分界点が、解釈又は運用上明確であることが重要であると考えます。 特に、DIPS等の外部システムが保有・提供する情報に基づいてUSPが利用者への通知又は調整支援を行う制度設計である以上、元データの遅延、欠落、誤記又は更新遅れ等に起因する事象についてまで、USPが一律に責任を負うものではないことが、実務上分かる形で明確化されることを希望します。 制度の安定運用のためには、少なくとも次の各点が整理されることが重要であると考えます。 ・DIPS等が担保すべき情報の範囲 ・USPが確認、通知及び調整支援として担う範囲 ・最終的な飛行判断を行う運航者の責任範囲	様々なケースが想定される場所、一概にはお答え出来ませんが、DIPS等の国のシステムによって提供される情報に起因するものについては、国の責任範囲となる一方、当該情報等を踏まえ、運航者に提供するサービス等に起因するものについては、USPの責任範囲となります。なお、USPと運航者による責任分界点については、USPと運航者間で締結する契約等により決定するものとなります。	無
38	4. (1)飛行前調整機能(戦略的衝突回避)、 「無人航空機の飛行計画の通報要領」の一部改正(案)4. 飛行計画の通報事項及び方法、5. 飛行計画の通報要領	継続的・反復的に同一ルートを飛行する運航類型の整理について インフラ点検や災害対応等においては、同一ルートを定期的又は反復的に飛行する運航が多く想定されます。これらの運航は、単発的な飛行と比較して、飛行経路、周辺環境及び制約条件が一定程度固定化され、リスク評価及び安全対策が事前に蓄積・更新され、地域関係者等との調整も継続的に行われるという特徴を有しています。 このような運航類型については、飛行計画通報、競合調整及び運航管理の在り方に関し、単発飛行と同一の前提でのみ取り扱うのではなく、継続運航の特性を踏まえた合理的な整理が可能であることが、制度上又は運用上読み取れることが望ましいと考えます。	今般の制度導入により、USPから当局に対して、空域が適正に使用されなかった事案等について、報告いただくことになる場所、当局としても、飛行実態をより把握することが可能となります。今後は、飛行実態等を踏まえて、空域の更なる安全かつ効率的な利用に向け、UTMの段階的な導入や、飛行計画通報、競合調整及び運航管理の在り方についても検討を進めていきたいと考えているところ、本ご意見については、当該検討の参考にさせていただきます。	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
39	4. (1) 飛行前調整機能(戦略的衝突回避)	<p>線状・反復運航に適した競合判定及び調整ルールについて 送電線点検等では、設備に沿って飛行する線状の運航が中心であり、同一地域において継続的・反復的に飛行が行われる場合が多くあります。このため、飛行計画の競合判定及び調整については、一般的な単発飛行とは異なる実務を踏まえた基準の明確化が望まれます。 特に、次のような事項について、実務上運用可能な考え方が示されることを希望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・競合とみなす空間的及び時間的な閾値</li> <li>・安全確保のためのバッファの考え方</li> <li>・定常的に利用されるルートにおける調整の簡素化</li> <li>・継続的な点検業務に関する事前調整ルール又は定型的調整方式</li> </ul> <p>また、線状インフラの運航では、飛行計画の一部区間のみが他の計画と競合する場合であっても、計画全体が一律に競合扱いとなると、実務上過度な制約となるおそれがあります。このため、区間単位での競合判定、部分的な時間変更又は区間変更による調整、定常的に利用されるルートにおける優先順位付け等、線状運航に即した合理的な調整ルールが示されることを希望します。</p>	<p>今般の制度導入により、USPから当局に対して、空域が適正に使用されなかった事案等について、報告いただくことになるところ、当局としても、飛行実態をより把握することが可能となります。今後は、飛行実態等を踏まえて、空域の更なる安全かつ効率的な利用に向け、UTMの段階的な導入や、飛行計画通報、競合調整及び運航管理の在り方についても検討を進めていきたいと考えているところ、本ご意見については、当該検討の参考にさせていただきます。</p>	無
40	3. (1) 事業計画等、 3. (9) UTMサービス提供業務に係る秘密保持及び情報の取扱い、 4. (1) 飛行前調整機能(戦略的衝突回避)	<p>USPとドローン航路運業者又はインフラ管理者等との関係について 特定の空間的ルートを前提として運航が行われる場合には、USPによる運航管理と、当該ルート又は関連インフラを管理・整備する主体との関係整理が重要になると考えます。 具体的には、少なくとも次のような事項について、各主体の役割分担の考え方が明確であることが望まれます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・どの情報を、どの主体が管理・更新するのか</li> <li>・どの範囲までUSPの運航管理上の責任として位置付けるのか</li> <li>・ドローン航路又はインフラ固有の条件を、どのように運航管理へ反映するのか</li> <li>・平時の定常運航と災害時・緊急時の運用切替をどのように扱うのか</li> </ul> <p>本制度の運用に当たっては、USPとドローン航路運業者又はインフラ管理者等との関係が排他的に解されることのないよう、相互に補完し得る役割分担の考え方が、解釈又は運用上明確化されることを希望します。</p>	<p>ドローン航路については、経済産業省が主体となって制度設計を進めているものとなります。御意見いただいた点を含め、同省を含む関係者と連携を図りながら、必要な制度整備等を進めて参りたいと思います。</p>	無
41	3. (4) UTMサービス提供業務の実施方法、 3. (10) UTMシステムに関すること、 4. (3) 飛行データ等の作成及び記録機能	<p>山間部等の通信制約を踏まえた実務的なデータ要件について インフラ点検の現場は、山間部、谷間、送電線沿線等、安定した通信環境が必ずしも確保できない場所を含みます。そのため、飛行軌道・位置データ等の取得及び記録要件の具体化に当たっては、常時連続的なリアルタイム通信を当然の前提とすることなく、現実の運用実態を踏まえた実務的な整理が必要であると考えます。 特に、次のような事項について、明確化されることを希望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通信断が生じた場合の取扱い</li> <li>・事後同期による記録保存の可否</li> <li>・欠測が生じた場合の許容範囲</li> <li>・必須となる記録粒度又はサンプリング頻度</li> </ul> <p>安全確保に必要な水準を維持しつつ、通信環境に制約のある現場においても実装可能な方式として、機体側又は地上側でのログ保持、通信回復後のアップロード等を含めた柔軟な整理が認められることが望ましいと考えます。</p>	<p>御指摘のとおり、通信環境等により位置データ等の取得が出来ない場合もあるかと思えます。USPがサービスを提供していく過程で取得できたものについて記録を求めると記載を見直します。なお、現時点で動態情報に基づく運航管理サービスをUSPに求める要件を課してはいないところ、サンプリング頻度等については、要件を課さないこととしております。</p>	有
42	2. (3) 付与されたIDを更新する場合、 2. (4) 申請した内容に変更が生じる場合、 2. (5) 業務の改善・停止又はIDの取消し、 3. (1) 事業計画等、 3. (6) 委託管理、 3. (8) UTMサービス提供業務の実施組織から独立した組織が行う監査	<p>参入及び継続運用を阻害しない審査・監査・運用要件について 今後のUTMの社会実装においては、地域特性や用途特性を踏まえた多様な主体の参入が重要であると考えます。このため、審査・監査・経営要件については、制度の信頼性確保を前提としつつも、大規模事業者のみが参入可能となるような過度な参入障壁とならないよう、事業規模やサービス内容に応じた合理的かつ比例的な要件設定が望まれます。 また、制度の継続性及び利用者保護の観点からは、変更届の対象範囲、軽微変更と重要変更の区分、更新申請中の効力の扱い、改善命令、停止又は取消しに至るまでの手続及び是正機会、移行措置等についても、運用上明確化されることが望まれます。</p>	<p>今般の制度導入にあたっては、先ずは、運航者の飛行調整の負担軽減を図るために、Step2初期としてUSPに必要となる要件を策定したものといたします。Step2中後期以降の更なる導入に向けては、USPがどのようなサービス内容を提供するか等を踏まえ、必要となる要件等を検討する予定であり、ご意見については当該検討の参考にさせていただきます。</p>	無

番号	該当箇所	御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
43	4. (1) 飛行前調整機能(戦略的衝突回避)、 「無人航空機の飛行計画の通報要領」の一部改正(案)4. 飛行計画の通報事項及び方法、5. 飛行計画の通報要領	<p>災害対応・設備復旧時の運用について 送電線等の電力設備においては、災害時又は事故時の状況確認、設備被害把握、復旧作業のための点検飛行を、短期間に集中的に実施する必要がある場合があります。これらの飛行は、平時の定常的な点検飛行とは異なり、より迅速な対応が求められるものと考えます。 このため、災害対応又は設備復旧に係る飛行については、通常時の競合調整ルールを基本としつつ、その緊急性及び公益性を踏まえ、運用上必要な範囲で、調整手順の迅速化、通報・調整の合理化、関係主体間の速やかな情報共有等に関する考え方が、制度上又は運用上明確化されることを希望します。</p> <p>以上を踏まえ、本制度が無人航空機の安全性確保と社会実装の双方に資するものとして運用されることを希望し、意見を提出いたします。</p>	<p>今般の制度導入により、USPから当局に対して、空域が適正に使用されなかった事案等について、報告いただくことになるところ、同範囲ではあるものの、飛行実態を把握できるようになります。今後は、飛行実態等を踏まえて、空域の更なる安全かつ効率的な利用に向け、UTMの段階的な導入や、飛行計画通報、競合調整及び運航管理の在り方についても検討を進めていきたいと考えており、本ご意見については、当該検討の参考にさせていただきます。</p>	無
44	「無人航空機の飛行計画の通報要領」の一部改正(案)5. 飛行計画の通報要領(2) 飛行計画の通報事項の入力	<p>飛行計画の通報要領について、フリガナを通報する必要がなく、フリガナの削除を伴う今回の改正案を歓迎する。</p>	御意見ありがとうございます。	無