

小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会（第15回） 議事要旨

日時：令和2年12月3日（木）14:00～16:00

場所：オンライン開催

1. 議事

- (1) 無人航空機のレベル4の実現のための新たな制度の方向性について
- (2) リモートIDの導入について
- (3) その他

2. 内閣官房 島田内閣審議官挨拶

本日は、皆様ご多忙のところ、お時間をいただき誠に感謝申し上げます。また、今回はオンラインでの開催ということで、ご不便をお掛けすることもあるかと思うが、ご容赦いただきたい。

さて、本日は、有人地帯での目視外飛行、いわゆる「レベル4」実現に向けた航空法改正の骨子案とリモートIDについて、議論いただく。

有人地帯での目視外飛行が実現することにより、ドローンで出来ることの幅は大きく広がる。これまで、ドローンは主に空撮・農業・インフラ点検で活用されてきたが、今後は、物流・災害対応・警備業・医療といった分野に拡大し、地域の課題により密着した形での活用が期待される。

このため、本年3月の第13回会合で決定した「小型無人機の有人地帯での目視外飛行実現に向けた制度設計の基本方針」に基づき、機体の認証制度や操縦ライセンス制度等について、制度の具体化を図っていく必要がある。

本日ご参加の皆様の中には、既にレベル4でのサービス提供を見据えた実証事業に取り組んでいる方もいると承知しているが、是非この場で、現場でのご経験も踏まえた闊達な議論が行われることを期待している。

また、もう1つの議題であるリモートIDについては、同じく先般決定した基本方針に基づき、登録制度の創設のための航空法改正が、先の通常国会で成立したところであり、無人航空機を遠隔から識別できるよう、登録制度の施行時からリモートID信号の発信を義務付けるものである。

このため、制度の施行に向け、リモートIDの開発・普及が進むよう、政府として、あらかじめ性能要件等を盛り込んだ「リモートIDの基本設計」を公表する予定であり、本日は、同基本設計案についても議論いただきたい。

今後政府としては、本日ご参加の皆様からのご知見をいただきつつ、制度設計等具体的な取組を進めていく。本日の会議が実りあるものとなるよう、ご協力をお願い申し上げます。

3. 議事概要

- (1) 無人航空機のレベル4の実現のための新たな制度の方向性について、国土交通省航空局より資料1に沿って説明。
- (2) リモートIDの導入について、内閣官房より資料2に沿って説明。

【質疑応答】

◎操縦ライセンスについて

- 物件投下を伴う農薬空中散布について、機体認証又は操縦ライセンスを取得している場合は許可承認の一部が省略されるとされているが、農薬空中散布事業の継続性の観点から、個別の許可承認の制度を現行と同様の審査レベルで継続していただきたい。また、国の操縦ライセンスは農薬空中散布等用途に応じたものにはならないものと推測されるが、国の操縦ライセンスを取得したのちに、実際の業務で使用する機体に関する学科や実技の差異訓練を行うことが重要であることを何らかの形で示していただきたい。
- 飛行させる機体や用途に応じて求める操縦ライセンスを設定することが適切ではないか。例えば、自動飛行性能が高い物流用途の機体では、操縦技術というよりは安全運航管理に関する知識がより重要になるのではないか。事業性確保の観点からは、機体性能がより一層向上した場合に、極めて簡易な研修のみでドローン運航に携われるようにすることが重要と考えているので、こうした点に配慮した制度設計をお願いしたい。
- レベル4に向けた社会実装を目指す物流や警備等の分野では、必ずしも人間が操縦することを前提としておらず、むしろ通常時は自律飛行が前提だと考えている。このような場合の操縦者の技能に関する証明は、どのように解釈すべきか。少なくとも、いわゆる「プロポ」を使って手で操縦するような技能の習得や、民間講習機関による講習を受けることは、レベル4を考えると実態にそぐわないものとする。むしろ、法的規制をしっかりと理解することや、機体そのものの運航管理をすることの方が重要ではないか。こうした実態に即した制度運用が可能となるよう、検討いただきたい。
 - ⇒ 操縦ライセンスについては、今後具体的中身を検討していくところであるが、一等、二等の区分や、機体に応じた区分、飛び方に応じた区分を検討している。また、講習内容についても具体的な詳細はこれから検討していきたい。特に、自動操縦が可能になってくると、安全な運航管理に関する知識が重要になり、高性能な機体についての特性を踏まえた制度を作っていく必要がある。
 - ご指摘の通り、一等、二等の区分をしていく中で、機体の性能やその運航方法に応じて、ライセンスの形も変わってくるということになると考えている。他方で、現行のような機体であれば、緊急時等どうしても手動が必要な部分もあろうかと思うので、今後レベル4が実現した際の機体がどういったものになってくるのか、技術開発動向も含めてしっかり検討していかなければいけないと考えている。
- ライセンスの表現について、概ね、目視内飛行が二等資格、目視外飛行が一等資格との理解だが、どちらかというところと二等資格の方がより難しい技術が必要になると考える。そこで、ランク付けが感じられるような名称よりはA種、B種のようなライセンスの種類が違うというところを表現した名称にするのはいかがか。
 - ⇒ 一等、二等の考え方は、既存の有人機のライセンスの考え方も参考に必要がある。また、レベル4については、基本的に人の上を飛んでいるということで、操縦技術よりも運航管理や緊急時の対応等様々な場面でより高度な知識・技能が必要となる部分が出てくることを踏まえて、一等、二等という形で区分しているところ。ご指摘については法制的な整理の仕方も含めて検討していきたい。
- 管理団体として現在発行している民間資格と、これから整備される新しいライセンス制度の関係性について教えていただきたい。既に国交省指導のもと管理団体・講習団体制度が進んでいるが、その中でライセンスを取得した者の優遇措置はあるのか。
 - また、国の指定を受けた「指定試験機関」と、国の登録を受けた「登録講習機関」の違い、また、実際にどのような形でどのような基準でこういうことが決まっていくのかについて、現状決まっていることがあれば教えていただきたい。

今後新しくライセンス制度ができると、やはり国のライセンスの方が現在の民間のライセンスよりも優遇される部分が多く、その結果、現在の管理団体・講習団体制度は実質機能しなくなる可能性もあろうかと思うが、どのように整理されているか伺いたい。具体的には、DIPSへの登録は管理団体を通じて現状行われているが、管理団体自身が無くなってしまえば、登録した人の情報もなくなってしまうのではないかと。

⇒ 「指定試験機関」というのは、本来国が行うことが原則である試験を代行するという形になるので、全国で1者を国が指定するような方向で検討している。他方で「登録講習機関」は、講習を受けた場合に、試験の一部または全てを免除できるという仕組みを検討しており、複数者が登録する形になると考えている。

また、既存の民間ライセンスや管理団体の仕組みの連続性も考慮する必要があるが、他方で、今後は現行の許可承認の手続の省略ではなく許可承認そのものを不要にしていくような仕組みを検討している。そういう観点から、国として操縦ライセンスなり、機体の認証といったものを整備する必要があると考えているが、ご指摘のような点にもしっかり留意した上で、具体の制度整備の検討を進めていきたい。

- 操縦者のトレーニングに関する国際標準化は既に進んでおり、ISOのTC20/SC16という組織の中でISOの23665というドローンのトレーニングに関する国際標準化が既に発表する間際まで来ているところ。これは日本でいうと、カテゴリⅢのレベルの高い操縦に関して、トレーニング方法を国際的に標準化しようという動きであり、これを日本に導入するところでご協力できると考えている。一方で、カテゴリⅡに相当するもう少しリスクの低い飛行は、ISOでもこれから協議していくことになっており、時間がかかるのではないかと考えている。我が国においては、これまで十何万件の許可承認をしているが、操縦スキルに関しては民間のドローンスクールのスキルの証明をもって認めるということで現状問題なく機能しているので、まずはカテゴリⅢの厳格な国家ライセンスから始めていただきたい。
- カテゴリⅢの飛行について、国として免許制度を進めていくために厳格なものにしていく必要があると思うが、カテゴリⅡの飛行については現状機能している部分もかなりあると思うので、まずはカテゴリⅢの厳格なところからスタートしていただくのがよいと考えている。

⇒ 今後は現行の許可承認の手続の省略ではなく、許可承認そのものを不要にしていくような仕組みを検討しており、そういう観点から、国として操縦ライセンスを整備する必要があると考えているが、詳細な制度設計については、関係者のご意見を伺いながら検討していきたい。
- 操縦ライセンスというと、いかにもドローンを手動で操縦する際の資格のように思われるが、レベル4は、自動/自律飛行であり、手動で操縦は行わない。手動の操縦と自動/自律飛行を全て包含するような用語にすべき。

⇒ ドローンだけでなく、有人機でも自動操縦が増えてきており、運航管理や飛行計画を含めた全体マネジメントについてもライセンスの中身になってきている。現在の航空法では、有人機について、これらすべてを含む技能について操縦ライセンスという言い方をしている。いずれにしても、ご指摘を踏まえ、いかにわかりやすく説明していくか考えたい。

◎運航管理システム等について

- 飛行計画の通報や飛行日誌の記録は、紙の文書や電子ファイル等の提出ではなく、民間の運航管理システムを通じて行えるようにするべきと考えている。

補助者なし目視外飛行においては、有人機の位置情報の把握が安全運航確保のために重要な要素になると考えており、リアルタイムに行えるようにする為の制度とシステムを整備していただきたい。これは操縦ライセンスの内容にも影響するのではないかと考えている。

- 飛行計画の通報と飛行日誌の記録を義務付けるのであれば、登録情報とDIPS、FISSとの連携を図っていただきたい。また、3か月ごとの実績報告は飛行日誌の記録をもって不要としていただきたい。
⇒ 飛行計画の通報方法を含め、システムについては、できるだけ簡便で申請者の負担が少ない形を目指していきたいと考えている。既存のDIPS、FISSの他、今後登録制度のシステムも構築するが、煩雑なシステムとならないようしっかり連携させていく必要があると認識している。

◎有人機、無人機同士の衝突回避について

- 運航管理のルールに関しては、法令等で明確化を図る計画となっているが、無人航空機を運航させる者が飛行計画案を策定して航空局に事前調整を行う際に、先に許可された他の無人航空機の飛行計画との間で、経路や高度あるいは時間帯の一部が競合する場合の規定を検討することが必要と考えている。現在の進捗状況をお聞かせいただきたい。
- 例えば、有人航空機同士が正面衝突をしそうな場合は、右に回避することになっているが、無人航空機の操縦者についてはそのような有人機の規制を理解した上で飛行されるよう、教育項目として取り入れていただきたい。現行の法律ではあくまで優先権は有人機側にあるので、有人機に関する法律を無人機側にも理解いただくことが重要。無人機と有人機との衝突、ニアミスが絶対にならないように動態監視システム、運航管理システム、法整備他を含め協力させていただきたい。
⇒ 現行のFISSにおいても、例えばドクターヘリが接近した場合の確認ができるような仕組みや、無人機の運航者同士で調整するようなことが可能な仕組みが既にあるが、今後新しい制度ができる中でさらに工夫していく必要があると考えている。
- FISSにおける運航者同士の調整がうまくできないような場合が今後増えてくると考えられる。ある程度一定の高度や距離を取って複数の航空機が同じ空域でも共存できるようなルール作りが必要ではないか。例えば、ドローンは半径30mのチューブの中を飛行することとし、他のドローンはそのチューブに接触しないように交差するなり、並行して飛行するといったルール作りをしないと、同じ空域における運航量を多くすることができないと考えている。運航管理の方法の検討状況をお聞かせ願いたい。
⇒ 最終的には都心部や人が多いところで複数機が同時に飛ぶこともあり得ると考えているが、そうなった際の運航管理の仕方については今後の技術の進捗状況等を踏まえて考える必要があり、ご提案のようなやり方があるのかどうかも含めてこれから検討していきたい。まずはこの制度を作った上で具体的な運用について検討していく場といったものが必要だと認識しており、今後検討していきたい。
- ドローンの最大のリスクは有人機との衝突、ニアミスだと考える。有人機が低高度を飛んでいる場合に、ドローン側が位置情報をきちんと把握できるような手段を早く整備していく必要がある。これはドローンだけのためではなく、有人機がどこを飛んでいるかを把握することは航空安全にとっても重要だと考える。
最近では、低高度を飛ぶ場合に携帯電話回線網を上空でも使えるようにということで、整備が進んできているが、当面は高度150m以下を飛行する無人機が対象ということだが、150m以下は有人機も飛ぶ場合があるので、有人機にもそれを認めることを検討していきたい。

⇒ 携帯電話の上空利用については、まさに現在制度整備中で、ドローンを飛ばす方が携帯電話事業者の方に直接申し込みいただいて、オンラインで手続きが完了することを目指している。念頭に置いているのはまずは無人機だが、有人機についても、直接携帯電話事業者に申し込みいただくような形になると思う。ただし、オンラインでできるのか、紙ベースでやるのか等具体的な方法については、携帯電話事業者によって異なると考えられる。

◎登録対象範囲について

- 無人航空機の対象を 200g 以上から 100g 以上に変更するためには、航空法施行規則を改正することになるが、現在想定している改定時期を教えてください。また、今回の見直しの理由及び数字の根拠を教えてください。
 - ⇒ 無人航空機の技術開発の進捗により、その性能が急速に向上し、その結果、200g を下回るような機体であっても屋外を安定的に飛行できるようなものが多数出てきている。これに伴い、人や物件と衝突した場合の事故等の被害も懸念される。この点は、第 13 回官民協議会においても、登録制度の対象をできるだけ広い機体にするべきといった意見もあり、また、国会審議においてもそうした議論がなされたところ。
- リモート ID の円滑な導入に向けて、メーカー各社と関係省庁との連携を図る取組、具体的にはタスクフォースのようなものが必要と考えている。ドローンメーカーの中には、自ら内蔵型のリモート ID を製造・開発する意向の企業もあれば、自ら開発せずに他社が製造したリモート ID を搭載する意向の企業もある。後者の場合は、リモート ID を必要な期限までに供給できるように準備する必要がある。また、100g 以上の全てのドローンにリモート ID の取り付けを義務付けることについては、軽量化の技術開発動向などが大いに関係する。この点について、引き続き議論させていただきたい。
- 今回初めて 200g 未満 100g 以上のいわゆるマイクロドローンにまで登録対象を拡大するという方向性が示された。登録はまだしも登録した機体全てにリモート ID の搭載を義務付けることに問題を感じている。

現在、マイクロドローンは産業用ドローンとして非常に活用されており、例えばある企業は、あえて 200g 未満のドローンを活用し、小さな屋根裏部屋やトンネル、煙突の中等の狭小空間を点検し、大きな効果をあげている。また、建築分野においても、200g 前後のマイクロドローンが非常に積極的に活用されつつある。こうした産業用ドローンの芽が出つつある中で、リモート ID を搭載することを義務付けることはあまりにも非合理的である。リモート ID の重量が 30g で、別途アンテナを搭載する必要があるとのことだが、100g の機体にそのようなリモート ID を搭載するのは現実的ではない。このように、現在マイクロドローンでビジネスをしている企業にとって死活問題になる。ドローンに対する様々なネガティブな意見があることは承知しているが、本当にわずかなネガティブな意見のために、日本のドローン産業に尽力している企業を見捨ていいのか。国においても、是非企業の方から直接話を聞いて、現状を知っていただきたい。
- マイクロドローンの市場は日本のドローン産業市場の約 5% 程度を占めるに過ぎず、果たしてそのようなドローンに搭載できる小さなリモート ID を作るメーカーが出てくるかということも深刻な問題である。法律だけ整備しても、実際にリモート ID を製造・開発するメーカーがないと結局絵に描いた餅で、ドローンが飛べなくなってしまう。

電波についても同様で、総務省が 169MHz と 5.7GHz をドローンの専用周波数として認めたが、169 MHz に対応する通信機を製造しているメーカーはほとんど存在せず、一部 N I C T や大学の研究機関が独自に開発しているだけである。つまりユーザーとしては、その通信機を開発して量産して安く提供してくれる企業がなく、メーカーとしても市場が小さくて非常に苦労している。リモート ID もまた同じ轍を踏むのではないかと懸念してい

る。超小型で技適が取れた通信機が製造・開発できること、また、それが安価で容易に提供できること、の2つの条件を満たすまでは 小型機へのリモートIDの搭載は過渡期として例外にさせていただきたい。

⇒ 航空法において無人航空機の対象を 200g 以上から 100g 以上としたのは、昨今 200g 未満であってもそれ以上のドローンと遜色ないドローンが製造・販売されるようになったことがその背景、理由である。リモートIDについても、国が発行する登録番号を目視に代わり確認できるようにするための装置という目的に鑑みれば、小さなドローンであればあるほどその必要性は高まるので、他の規制と同様に、100g 以上の登録対象のものについて取り付けをお願いしたい。

一方、小型機への適用についての様々なご意見は承知している。これについては、技術的困難性、コストの問題、制度の具体的な運用方法について、関係業界団体の方々とより踏み込んだ議論をし、その結果を踏まえてギリギリのところで最終的な判断をしたい。

◎リモートIDについて

- リモートIDの電波の到達距離はどれぐらいを想定しているのか。BluetoothやWi-Fiは周囲の電波環境に大きく影響されることから、罰則の適用に当たり、電波途絶が故意によるものか否かの判別が難しい。また、レベル4のような環境でリモートIDを使用する場合には、電波の途絶が起こりやすいことをあらかじめ認識しておくことが必要。
⇒ 現時点では、リモートIDの目的は、遠隔地からドローンの登録番号等を認知することであり、距離としては300mを想定。
- 通信到達距離が300mというのは短すぎるのではないか。今後ドローンビジネスはより長距離、より高い高度になると予測しており、Wi-FiやBluetoothでは位置情報が得られないような状況を懸念している。専門知識を持った人が集まるワーキンググループを設置し、詳細を詰めていかないと、2022年のレベル4の実現は間に合わないおそれがある。
⇒ 現段階におけるリモートIDは、登録を受けたドローンであることを外部に表示するための装置としての位置付けであり、300mという距離や通信方式もそのことを前提としている。レベル4の環境下において、運航管理システム(UTM)と連携し、複数のドローンの動態管理をするための装置としての位置付けではない。
- 特定の私有地内でドローンによる警備サービスをすでに提供している警備事業者もいるが、このような形態は「④特定空域内」の例外に該当するのか。また、「①経過措置」に関しては、機体の型式認定を受けることによって、その型式の機体を使う場合は引き続きリモートIDを搭載しなくてもよいという趣旨か、あるいは型式認定をとった上でさらに飛行場所もセットにした形でその経過措置としての登録をする必要があるのか。
⇒ 特定空域内の例外規定については、極めて例外的なものであり、私有地内か否かは関係なく、監視要員の配置など安全措置を講じ、かつ、あらかじめエリアを事前に届け出した場合に、リモートIDの取り付けを免除することを考えており、一方、経過措置は、既存機をどう扱うかという問題であって、準備期間内に登録を受けた場合はリモートIDの取り付けを免除するというものであり、型式認定とは関係ない。
- 登録制度について、登録記号の機体表示だけでなく、リモートIDチップへの情報書き込み作業が必要であること理由を、農薬空中散布を行う農家等にわかるよう説明をお願いしたい。また、リモートIDチップへの情報書き込み作業は、IT環境が必ずしも充分でない農村部の事情に鑑み、販売店等が代理で1台のスマホで複数の機体の手続きを行えるよう配慮をお願いしたい。

⇒ 関係者と意見交換をした上で、販売店等が複数の機体の手続きを代理することができるようにするなど、対策の具体化を図っていきたい。

- リモートIDに関して、悪意あるリモートIDの詐称等への対策は講じられているか。
⇒ 発信情報については、登録記号、製造番号、位置情報、時刻の他に、暗号化された認証情報を発信することとしており、コピーされた情報について判別できるよう措置している。
- リモートIDから発信される情報により、取材活動に対する不当な監視がなされないか懸念しており、この点について引き続き注意深く見守っていきたい。また、取材源の秘匿問題についてご配慮いただきたい。
⇒ リモートIDは、取材活動の監視や取材源の秘匿の侵害を目的としたものではない。発信情報は、登録記号、製造番号、位置情報、時刻等であり、所有者情報等の個人情報が漏洩するようなことはない。

◎ホビー用ドローンについて

- 米国においても、ホビークラスの機体については、決められたエリア内で飛ばず場合はリモートIDを義務付けられない方向で検討されている。我が国においても、決められたエリアで飛ばず場合は、事前に空域の届け出を出せばリモートIDを取り付けなくてもよいというルールとして認めてはどうか。ラジコンクラブの方々は、これまで問題を起こしておらず、引き続き楽しめるよう検討いただきたい。
- ホビークラスのラジコンユーザーにとって、リモートIDの取り付けは大きな負担。特定空域外であっても、リモートIDの小型軽量化、低廉化が十分に進むまでの間は、搭載義務付けを猶予していただきたい。是非、ラジコンモデルの定義を作っていただいて、ラジコンモデルを免除していただきたい。
⇒ 今回の対象ドローンの範囲の見直しは、小型ドローンの性能向上の実態を踏まえて行うもの。ホビークラスか否かの客観的な線引きは困難であるが、リモートIDの取り付けについては、特定エリアでの除外措置など、ユーザーの利便性に配慮していきたい。
⇒ ご意見については、特定エリアにおけるリモートID取り付けの免除措置を講じるなど、一定の配慮をさせていただき、全体の制度を構築していきたい。

◎その他

- 第13回官民協議会の際に示されたカテゴリーⅠ～Ⅲというリスクに応じた分類が非常にわかりやすいと思ったが、今回それを使わなかった理由は何か。
⇒ カテゴリーⅠ～Ⅲという説明はしなかったが、資料1の3ページ目において、現行の取り扱いにおける「飛行不可」がカテゴリーⅢ、「飛行毎の許可・承認」がカテゴリーⅡ、手続き不要がカテゴリーⅠに相当し、その3つのリスクに応じて制度をつくっていくという考え方で進めている。
- 社会実装に向けて環境整備や技術開発を進めている中で、一般の方から不安の声もあると思われるが、法規制等を一般の方が認知できるような広報活動は行われているか。
⇒ 現行航空法においてもドローンの社会受容性向上のためにポスターやリーフレット等を作成し飛行ルールを周知している。今回新しい制度改正を行うので、一般の方の目に触れるような形での周知が必要になると考えており、具体的に検討していきたい。

- 物件投下については、飛行前の許可承認が必要とされているが、例えば地上 30 cm等の低高度からの物件投下の場合には、飛行前の許可承認を不要としてもよいのではないかと考えている。地上 30 cm程度であれば、着陸させるよりもその高度に留まるほうがむしろ安全と考えられるので提案させていただきたい。
⇒ 安全を確保した上で、利用者の利便性をなるべく考慮して負担を軽減することが重要と考えており、その観点で今回の法改正も行ったが、既存の航空法の許可承認についてもご指摘を踏まえて検討していきたい。
- 航空局の許可承認は現在平日のみ対応であるが、365 日で対応できるようなシステムにできないかという会員企業からの強い要望がある。法改正を契機に、事業者にはそれなりに色々な義務が加わるので、それ以上のサービスが国から提供されれば、事業者にも受け入れられやすいと考えるため、検討させていただきたい。
⇒ 365 日対応ということにどこまで回答できるかはともかく、利用者の利便性をなるべく高めていきたい。
- 今回レベル 4 の法改正をやるにあたりレベル 3 等についても整理がされており、高度 150m 以上に該当しなければ、レベル 3 の補助者なし目視外飛行の許可承認が不要にできるということだが、現状は通達において、原則地上または上空からカメラ等によりその空域を常に監視できることを条件とし、それが不可能な場合は、その空域を飛行する可能性のある運航者について内容を通報することで代替措置とできるとされているが、原則外の場合については、通報の状況を確認して十分と判断した上で承認を必要とするべきだと考えている。通報するだけでその範囲を有人機が飛行できるとなると、緊急を要するドクターヘリや捜索・救難の有人機がその空域を使用できなくなることが懸念される。また、通報をすることのみで目視外飛行が可能となると、今後の U T M や衝突回避技術の開発がインセンティブを失って、無人航空機の技術開発が世界に遅れていくという心配もしている。また、今回の素案に対して今後パブコメを通じて検討いただく機会があるということではどうか。
⇒ ご意見については承知した。実際の航空法の規制の合理化・簡略化のところの詳細については、検討小委員会においても中間とりまとめの方向性がある程度固まったところであるので、詳細の運用についてはこれから検討していきたいと考えている。

(3) その他

- 特に報告等なし。

4. 内閣官房 福永内閣審議官締め括り挨拶

本日は、オンラインかつ限られた時間であったが、闊達な議論をいただき、誠に感謝申し上げます。

本日の議論を伺い、物流・災害対応・警備業・医療・点検を始め様々な用途を念頭に安全性の確保、利活用の促進をしながら、ドローンに関する環境整備を加速しなくてはならないという思いを新たにしました。

安全性の確保に関しては、様々な用途・現場からの視点も踏まえたレベル 4 やリモート I D の具体化に向けて、政府としても作業を加速してまいりたい。

利活用の促進という観点では、是非事業者の皆様には、実証から実装へとさらに取組を進めていただきたい。とりわけレベル 4 の環境を活用したビジネス展開を新たに検討、あるいは既に実証に取り組みされている方は、他の地域を含めた事業展開を検討していただきたい。

有人離島山間部も様々な場所があり、都市部含めてグリーンフィールドがあるので、国土交通省や経済産業省の実証事業の活用を含め、検討を加速いただきたい。

また、他地域の様々な課題に寄り添い、その解決にドローンという技術を適用することで、イノベーション、新たなビジネスモデルを構築することも期待している。

その際には、地域の住民の方に寄り添い、さらに、自治体との連携の更なる加速も必要になると思われるので、是非促進していきたい。

産官学が一体となって、「空の産業革命」を実現できるよう、政府としても制度設計や支援について、アジャイルに取組を進めてまいりたい。