

## 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

---

### （開催要領）

- 1 日時 令和5年3月28日（火）17:09～17:50
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室等（オンライン会議）
- 3 出席

#### <WG委員>

- |      |       |   |
|------|-------|---|
| 座長   | 中川 雅之 | 日本大学経済学部教授                                      |
| 座長代理 | 落合 孝文 | 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 プロトタイプ政策<br>研究所所長・シニアパートナー弁護士 |
| 委員   | 堀 天子  | 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士                            |

#### <関係省庁>

- |       |                                  |
|-------|----------------------------------|
| 呉村 益生 | 経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課長            |
| 宇田 香織 | 経済産業省製造産業局産業機械課次世代空モビリティ政策<br>室長 |

#### <事務局>

- |       |                 |
|-------|-----------------|
| 三浦 聡  | 内閣府地方創生推進事務局審議官 |
| 正田 聡  | 内閣府地方創生推進事務局参事官 |
| 小山内 司 | 内閣府地方創生推進事務局参事官 |

### （議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 ドローンを含む無人航空機の製造等に係る規制の合理化について
- 3 閉会

---

○正田参事官 それでは、国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを開始いたします。

本日の議題は「ドローンを含む無人航空機の製造等に係る規制の合理化について」ということで、経済産業省にオンラインで御出席いただいております。

本日の資料は経済産業省から御提出いただいております。また、議事要旨につきましても公開予定です。

本日の進め方でございますが、まず、経済産業省から5分程度で御説明をいただき、その後、委員の皆様方によります質疑応答・意見交換に移りたいと思います。

それでは、中川座長に議事進行をお願いいたします。

○中川座長 経済産業省、お忙しい中御参加いただきまして、ありがとうございます。

それでは、これからドローンを含む無人航空機の製造等に係る規制の合理化に関する国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを始めたいと思います。

それでは、経済産業省から御説明を早速お願いいたします。

○呉村課長 資料に基づきまして御説明させていただきます。

2 ページ、検討会の設置及び検討結果ということで、検討の経緯は冒頭に申し上げさせていただきましたが、この閾値の議論がスタート地点であるものの、無人航空機は様々なものが生まれていますので、その製造プロセスであったり、どういう状況かということをよくヒアリングした上で、規制全体の合理化が図れないかということで検討したということでございます。

一番下に検討会構成員ということで、これは東京大学の鈴木座長を始め、日本ドローンコンソーシアムの野波先生や、慶應義塾大学の松尾先生が委員となっております。あと、業界も幅広くSJACだったりとか、無人航空機工業会、ドローンの団体も含めて議論をしていただきました。あと、当然、国土交通省も関わりますし、防衛省も防衛装備という観点で関わっていますので参加していただいたということになってございます。

特にものづくりという観点から見ますと、我々はエンジン型の航空機そのものの事業プロセスを強化し、チェックをしているということになりますが、特に昨今、いわゆるドローンといわれるものは電動型で飛ぶものが主流となっておりますので、そういったものを中心に大型化が進んでいる実態も含めて把握をした上で、どういう規制の在り方が必要かということを考えてということになってございます。

左側が事業者ヒアリング等の主な内容でございますが、当然、事業者も団体に御推薦ただいて、各種様々な取組をされている事業者、特にドローン製造事業者、あと、ドローンそのものだけではなくて、バッテリーであったりとか関連部品を製造している事業者、また、供給側だけではなくて、需要側のサービス事業者がどういったビジネス展開が可能かといった点も含めてヒアリングをさせていただきました。

まず、我々に対する要望ということで、これは閾値の議論にもなるのですが、150キロ以上の無人機製造については、色々議論しましたが、まだ研究開発構想段階ということが、かなり大きな意見ということでございました。もちろん要望としてこれを市場投入することになれば、この閾値については是非、緩和を見据えてほしいという話がありました。当然閾値の議論だけではなくて、その他、規制の合理化について、色々あれば御指摘いただきたいということを申し上げたときに、事業開始の許可を取るタイミングがなかなか不明瞭なので、現行、事業許可申請を取って、その後に試験的製造届出、どういう試験的なプロトタイプを作っていくかということを経験した後に方法認可を取っていくということですので、申請そのものが少し不透明なので見直してほしいという意見をいただきました。

あと、実態上は今のドローン、無人機は電動型がほとんどなのですが、今、リチウムイオンバッテリーを使っています、現状の密度だと、大体飛ばしても15～30分程度という

ことで、ペイロードを上げるとか、航続時間を上げていくということだと、今のリチウムイオンだとなかなか限界があるのではないかとということで、政府のほうでも今まさに全固体の話だったりとか、空気電池を研究開発していますが、もう少し研究開発が進まないと需要家も含めて大型化、ペイロードを上げていくというところにはなかなかいかないのではないかと議論がございました。いわゆるバッテリーのみならず、機体の軽量化、我々は複合材の支援などもしていますが、複合材の在り方とか、また、バッテリーのエネルギー密度、そもそもサイクルの向上が必要ではないかとということでございます。

あと、これは研究開発構想ということでございましたが、バッテリーとエンジンを組み合わせしてハイブリッド化していくと、少し航続距離が伸ばせるということもありましたので、そういったものも将来的には見据えて議論したいという声があるということでございました。

その結果も含めて、委員の先生方、またはオブザーバーの団体の皆様から議論をしていただいた結果の検討概要が右側ということになってございます。

一つが、閾値ということでございますが、無人機の閾値150kg以上が、我々の航空機製造事業法の対象になっているということでございます。足元、まだ研究開発構想段階ということでございまして、現時点において確実に150kg以上を作れるということ、または今のエンジン型航空機と別の汎用品を使って製造できるというところまでは、まだ実態上、見えなかったということでございますので、電動無人機が主に踏まえている150kg以上の閾値を上げていくということについては、時期尚早ではないかという意見でございました。

ただ、単純にそれで閾値が上がらないということだけではなくて、当然製造プロセスも含めた全体の規制の合理化をしていくという観点では、御指摘があったような申請タイミングについて不明瞭ということもありましたので、事業開始をするときに製造事業許可、試験的製造届出を出していただいているのですが、そもそもそういう試験的届出みたいなものはなくして、研究開発段階のところは自由にどんどんやっていただいて、本当にそれを量産化していくぎりぎりの段階で事業許可を取り、製造方法認可を取っていただくという形が規制の合理化に資するのではないかとということで、まずは規制の合理化からやってみようかということでの御提案をいただいているところでございます。

3 ページ目、これを受けて対応方針は以下のとおりということにさせていただきますけれども、無人機の閾値については現状維持ということでございます。ただし、色々ヒアリングの中でも発覚したエンジンとハイブリッドの採用ということで、そういうものも生まれてきているということでございます。これ自体もまだまだ構想段階ということですので、まだ製造自体が行われてはいるのですが、市場側とのニーズ把握も含めて実態を見ていく必要があるのではないかと考えてございます。

事業開始に係る申請のタイミングの明確化であったり、試験的製造届出というプロセスそのもの自体は廃止をして、これは実は無人機のみということだったのですが、有人機、無人機、航空機用機器も含めて、こういったプロセスそのものを廃止して、手続の合理化

をしてはどうかと考えてございます。

一応参考でこういったイメージを付けてございますが、元々試作機製造をしていただくという時点で事業許可を取っていただいて、試験的届出をした後に、実際に量産段階になるときに方法認可をしていただくようなイメージでおりました。我々もこういったものが試験的に作られるかということ把握するという趣旨でございましたが、これ自体は実際に事業許可のタイミングで、本当にものが作れているかどうかということは、技術的に担保ができていないとか、事業計画を審査すればいいということになりますので、そういう意味で試験的届出のプロセスそのものを廃止し、申請のタイミングの明確化も量産段階で、事業計画・事業収支が明確に立つ段階で申請をしていただければいいですということの方角付けようということで議論しようということでございます。

いずれにしても、これは製造事業法の観点ということでございますが、引き続き航空法では試験機飛行においては当然許可が要ることになりますが、そこは安全性のために航空法上の許可ということかなと理解してございます。

最後は航空機事業法の概要ということで割愛させていただきます。

以上が、我々が御指摘いただいたことに対する検討の方向性ということでございます。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの経済産業省のほうから御説明いただいた件につきまして、ワーキングの委員の先生方から御意見・御質問をいただければと思いますがいかがでしょうか。

落合委員、お願いします。

○落合座長代理 御説明ありがとうございます。

そうしましたら、御説明いただいた内容も踏まえてですが、大型の電動航空機については、なかなか技術的に成熟をしていないというお話もあって、実際そうではないかということではあると思います。しかし、例えば元々の提案者側の提案を見ても、必ずしも電動型のものだけに限定しているわけでもないように思います。電動型のものと、それ以外の内燃機関があるようなものについて、それぞれ海外でどういう状況になっているかお教えいただけないでしょうか。

○呉村課長 ありがとうございます。

そういう意味では、我々がヒアリングの中でお伺いしているのは、海外でハイブリッド型が生まれているというのは聞いてございません。ただ、どうしてもリチウムイオン電池の性能というのは、世界的にも出力の問題もありますし容量の問題もペイロードを上げていく段階ではないということをおっしゃっていますので、そういう意味では燃料電池をうまく使ったりとか、ハイブリッド化していくということについての研究開発の議論は海外でもあると聞いています。

あと、エンジン型を使ったものについては海外でもそういうものが出てきていると聞いています。ただ、我々が色々見聞きする範囲というのは、どうしても商用というよりは防衛、軍事用途で、ある種ヘリコプターみたいなものを使って、レシプロエンジンみたいな

ものを使ってエンジン型で飛ばしていく軍事用の無人機の開発ということがあると聞いてございます。

○落合座長代理 ありがとうございます。

そうすると、この分野のもの、例えばドローンなどもそうだと思うのですが、いずれも軍事転用自体は色々な海外のニュースなどを見ていると、比較的容易ではあると思います。逆に言うと、これは軍事用だとか民生限定だという分け方は難しいようには思っております。そういった内燃機関を有しているような機体は、実際に海外には存在しており、飛ばせるものとして存在するというお話をいただいたと思っております。

前回のこの提案自体、ヤマハ発動機、浜松市を見ていると、元々想定している無人機として、マルチローター、シングルローター、固定翼タイプということでいくつか挙げていただいております。特にこういう固定翼のタイプについては飛ぶことができるのはいか、マルチロータータイプだと厳しいのではないかと、より燃料の消耗が激しいこともあって、ということではなかなか厳しい場合もあるとは思いますが、しかし、一般的に全ての閾値を上げること自体が技術的に無理ということでもないとも思います。そういう限定された領域に関しては、少なくとも技術的に可能ではないかとも思われるのですが、この点についてはいかがでしょうか。また、検討会でこういった点についてはどういう御検討をされたかということも教えていただければと思います。

○呉村課長 ありがとうございます。

あと、まず1点目については、おっしゃるように、どういうものが電動の駆動なのか、固定翼だと今の燃料型が中心になると思いますが、そういうものなのかということで、分けて少し議論をしていくことが大事かなと思っております。

一方で、例えば落合委員から御指摘あった固定翼というのは既にヘリコプターで我々は航空機製造事業法の中で規制し、生産技術をしっかり見ていかななくてはいけないものの類型として整理をしているものですので、それが有人から無人になったからといって、では、別の規制体系かどうかということは、製造実態をよく把握していく必要があるかなと思っております。

そういう意味では、最も我々がよく見ている航空機の作り方と違う特徴というのは、皆さんがよくイメージしていらっしゃるような小型のドローンで、バッテリーと組み合わせて飛ばすようなものが、今までの航空機の製造プロセスとは全く違うものだということだと思いますので、今回はそういうものから着目して、製造プロセスをよく把握しようとした経緯がありますし、先生方からも全く違う製造形態のものから着目して議論をしていこうということで、まずは今回の結論に至ったということだと思います。

いずれそういうハイブリッド化だったりエンジンということも含めて、よく実態把握をしていこうと思っておりますが、近付けば近づくほど、今の我々が航空機を見ている世界とどんどん近付いていきますので、それが大型化するからといって、すぐに何か規制が外れるかどうかというところの対象は、どういうものを作っているプロセスそのものがどうかとい



うことをよく見ていく必要があるかなと考えてございます。

○落合座長代理 ありがとうございます。

今の点は比較的フラットにお答えいただいたとっておきまして、実際に技術としても今後電動型のもののほうがより色々な可能性もあるし、そちらを中心に御検討された部分もある一方で、既存の規制の中でこういったヘリコプターなどの概念の中でどのように捉えられるかということもあるということです。

そうすると、元々の提案の内容で、特に現状として書いてある部分というのが、現在実用化されているドローンについて総重量が150kgまでで、分解して運搬ができない、例えば大型の高圧用のガラス60kgぐらいや、大型発電機80kgぐらいは運ぶことができないというお話をされてきました。そうすると、先ほどの御説明からすると、もしかすると事実誤認があるのではないのでしょうか。それともその部分は、少なくとも有人飛行の場合であれば一定の整理の下でそういった重量のものが運べることはあるのだと思います。この部分の課題との関係では、現在の有人飛行と無人飛行の狭間のところに落ちているのかもしれませんが、ここはどういう形であれば実現できるかどうかということはあるのでしょうか。

○呉村課長 そういう意味では、今回のヒアリングでも特にペイロードの大きなものについては、まずは電動型では電池に対して限界があるというお話がよくありますし、エンジン型については実はあまり議論がなかったのですけれども、特にハイブリッドみたいなものをうまく使えばペイロードが伸びるかもしれないので、それについても我々自身はいわゆるエンジン型との関係で、どういう製造プロセスかということについては、あくまでも研究開発構想段階のものだったということだったので、ある種アセンブリをしているものづくりの世界と航空機のようにかなり緻密に製造しているところの違いがよく分からなかったもので、そういう意味では引き続きその部分については実態把握に努めたいと思います。

今、先生から御指摘いただいたところについても、我々も研究構想段階としては聞いているものの、実態の製造プロセスについては、いわゆる汎用品を使っていくのか、ある種特殊な航空機の治具も含めて作っていくのかということ、まだ全然判然としませんので、そういうものについてはよくよく実態把握に努めたいと思います。

○落合座長代理 ありがとうございます。

実態把握などもあると思いますし、実際にある程度技術としては実施し得る場合もあり得るのではないかと思います。その意味では、例えば全国展開とかという状況にないというのは十分分かりますし、むしろ例えば構造改革特区などで実験をしながら、そういう複合的な場合についてどうなのかを考えていただくことも一つあるのではないかと思います。いかがでしょうか。

○呉村課長 我々は今回、検討会の先生方には、特区の御提案というよりは規制そのものについて、製造実態よく把握をした上で見直す点があれば見直すということで、こういう御結論をいただいているのだと思います。浜松市の御提案の御趣旨、今回の特区的なものとの御提案との関係が閾値を超えてどういう合理化を求めているかということについては承知して

いないのですが、閾値だけを単純に外してくださいということだと、その部分については法の対象外にしてくださいということにしかならないと思いますので、そういう意味では、今御提案をされているものの研究開発構想が、どういう技術で作られどういうものかということを見ないと、特区で使って特区として生まれた実例が制度改善全体にはつながっていかないとと思います。単純に規制を外してくれとしか言われていないという状況だと思えますので、それ自体は、私は特区になかなかなじまないのではないかなと考えてございます。

○落合座長代理 ありがとうございます。

おっしゃられたとおり、規制を完全に外すことは多分ないと思っております。重量があるということで一定のリスクがあるような領域になると思えますので、そこに無規制でということでは必ずしもないと思っております。この内容については、もう2年前に提案していただいていたことではありますので、それなりに考えて議論はできる程度ではないのかと、2年前のものですが、そのように期待しております。

もう少しそこは具体的に、何をどのようにすると、課題に対処できるようになり、特に浜松市などでも過疎になっているような地域もあり、それも非常に広いと聞いております。そういう場所で使えるような合理的な運搬手段として期待される面もあるのだと思えます。そこは最終的に条件等や、一定の制限を付けないと、当然ながら特例を作るにしても作りようがないことは理解できます。そこは内閣府の事務局も含めて御相談させていただきながら、もう少し御議論させていただくことはできないのかと思いました。

前回お話しいただいた検討会での御検討内容自体が不合理だということではないのだと思えますが、多分今回の提案との関係では全部かみ合った検討でもないというか、今回の提案自体を評価していただくための議論は別に必要なのかなとも思いましたので、それを御検討いただけないかと思いました。

○呉村課長 ありがとうございます。

そういう意味では、我々が元々いただいている宿題というか課題そのものは、規制そのものに対して製造実態をよく把握した上でどう合理化すべきかということで宿題をいただいたと認識しておりまして、それを含めて委員の先生方にも御議論していただいたとさせていただきます。そういう意味で浜松市、またはその裏にある事業者も含めてどういう実態、どういう研究開発構想があるかということについては、またよく議論させていただければと思います。

○落合座長代理 分かりました。ありがとうございます。

私からは以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、堀委員、お願いします。

○堀委員 御説明ありがとうございます。検討会でのヒアリングの内容に対応して、今回の規制対象範囲の検討、それから、規制内容の合理化について検討いただいたものと

拝見しております。

この事業者ヒアリングの内容を拝見しますと、150kg以上の無人機製造は現状は研究開発段階ということですので、過去にも重量をお引き上げいただいた際には、平成25年でしたか、100kgを150kgに上げていただいた際には、防衛用途の無人機だけではなく観測や農薬散布用などの民生機が登場していて、製造実績が重ねられ、製造技術が確立、普及している状況を踏まえというような御検討だったと思います。そういう観点からすると、150kg以上というのが現状で安全性を含めて、あるいは技術が確立していると言えない現段階で閾値が上げられないという立場は理解するところでございます。事業者からも、そういうヒアリング結果であるとすれば、150kg以上について現状維持とすべきという結論自体はやむを得ないのかもしれませんが。

逆に言うと、研究開発を今後進めて、事業者の内容も市場投入される段階になれば、更なる緩和も見据えてほしいというような御要望もあるように拝察しております。だからこそ、試験的なことで製造していくのは、ある種、届出も廃止されて、これを応援するような施策、この二つは関連しているという理解でよろしいのかどうか。

また今後、試験的な製造というものを進めていった暁には、量産機の製造に入る前には事業許可を得てということになると思うのですけれども、150kg以上の無人機製造は、どのような見通しでどういう目的で今後開発されようとしていて、それが現実的な可能性として、どの程度の近い将来になるのかどうか、そのあたり、事業者ヒアリングの内容で御認識されているところがあれば、そして、それに対して経済産業省としてどう後押しされていくのかということについてお考えがあれば、お聞かせいただければと思います。

○呉村課長 ありがとうございます。

1点目の今回の閾値は現状維持とすべきにもかかわらず、規制の合理化についての試験的届出を廃止するというのは、先生の御指摘のようにリンクしていると思ひまして、我々としてはまず研究開発をよく進め、研究開発段階からより試験製造に行っていただくプロセスにどんどん進んでいただけるように、規制そのものを合理化していくことが大事ではないかなと思っております。

その後、まさに試験的届出も含めてどんどん、我々は前から規制をしていたわけですが、それをある種緩和して、そういうものがたくさん出てきたときに、我々が次に見ていかななくてはいけないのは、今まで我々が航空機製造事業法の中で見ていたプロセスと、今まさにドローンでやっているような、特に電動型が主ですがやっているプロセスは、作り方がどのように違うのだということをよく把握していくことが大事かなと思っております。

そういう意味では、今まさに航空機の安全性にも関わるものですのでしっかり見ていくという世界と、部品だけを買ってきて簡素に組み上げていくという世界ならば、おのずと規制の在り方も変わってくるのだと思います。

そういう意味では、試験的に製造している段階で、どういうものづくり、マニファクチャリングをやっているのかということはよく見させていただいた上で、そういうものが



主流になってくるということであれば、電動型なのかハイブリッドなのかどれかということとは予断を持って申し上げられませんが、あるべき規制の在り方については、よく検討していくべきかなと思ってございます。

それが具体的にどういうものかということについては、我々もヒアリングを受けましたけれども、まだまだ電動型についてはバッテリーについても課題があると認識していますし、元々エンジン型については大きく飛ばせるという議論もありますが、これもなかなか重量があって、安全性の問題も当然あると思いますので、実は製造に至る前に当然国土交通省の航空法上の様々な許可を取らなくてはいけないということ、クリアが相当重いのですので、そういうところでかなりクリアしていただいた上で、我々のほうでも規制の在り方を見ていくということになるのではないかなと思います。

○堀委員 承知しました。

そうすると、形式的な届出を円滑化する、合理化するということはされつつ、そのプロセスの中で製造実態等を把握していただき、必要があれば更なる要望と実態に合わせてということになると思いますけれども、御検討いただけるという趣旨と拝聴いたしました。

いずれにせよ、よく実態を見てという御示唆だと思いますので、事業者ヒアリングもこれ1回というわけではなく継続的にされていくのだらうと思うのですけれども、また実態が変われば規制の内容も御検討いただけるということかと理解しました。ありがとうございます。

○中川座長 私のほうから、前の落合委員と堀委員と経済産業省のやりとりを伺っていて、少し確認をしたいと思います。

今回の経済産業省の、閾値自体は触らないで、手続というか審査のプロセスについて合理化をするということについて、それは理解したつもりです。その理由として、今回対象になっているような大型の無人機についての技術が、必ずしも今の段階で確立・普及していないというようなことで、そういう結論になったということも理解したつもりです。

落合委員の質問とも絡むのですけれども、経済産業省としては、こういった分野に関しまして技術開発とか普及の状況みたいなものを進めていったり、あるいはどういう規制体系が合理的なのかということについて御検討いただけるといようなものだと私は認識したのです。

その場合に、私どもとしましては、今回は浜松市という具体的な自治体とヤマハ発動機というような事業者が具体的にあるわけですので、そういうようなものについて、経済産業省は実態をよく見極める必要があって、それと規制のすり合わせをするということをおっしゃっておりますけれども、浜松市、ヤマハ発動機というような具体的な御提案がある中で、そういうことを集中的に検討するということになると、おそらく国家戦略特区では難しいにしても構造改革特区ですとか、そういった特区制度を使って、私どもは閾値だけを上げて、それを規制の対象外にしなさいというようなお話をするつもりはなくて、今ほど経済産業省がおっしゃっていただいたように、どういう規制体系が合理的なのかという

ことを御検討いただければいいのだと思うのです。

そういう面で浜松市、ヤマハ発動機みたいな具体的な対象があるようなものについては、構造改革特区というような法的な制度がありますから、そういうものを使って御検討いただくということについては、あり得る話だと思ってよろしいのでしょうか。その辺をお伺いできればと思います。

○呉村課長 ありがとうございます。

そういう意味では、今回、この検討会の中では構造改革特区を使ってやっていくということについて、委員の先生方を含めて、まだ御検討はいただけていないと思っています。

ただ、発信源が元々浜松市だったりヤマハ発動機ということは当然承知をした上で、我々も事業者とも会話をしてきたつもりですし、特区でそこだけを抜き出して規制を緩和していくということよりは、もう少し大きな座組みの中で、我々は規制を合理化できないかということについて今回議論したつもりでございます。

そういう意味では、引き続き規制全体の大きな枠組みの中で、当然我々は議論をしていきますし、その中に浜松市であったりヤマハ発動機を含めて様々な事業者から御意見をいただくということについては、しっかりやっていこうと考えてございます。

○中川座長 私が申し上げたいのは、おっしゃっていることはよく分かるのですけれども、いきなり全国でどういう規制体系にすべきかというような議論をやるよりも、構造改革特区のような地域を限定して実験を重ねて、それでどういう規制が合理的なのかということについて御検討いただくほうが、こういう新しいことをやっていくということについてはふさわしいのではないかと思ったので、経済産業省がおっしゃるように、実態がどういうものなのかとか、将来性がどういうものなのかということを考えるときに、全国の枠組みで検討されるというよりは、こういう地域を限定して集中的に実験をするとか、検討するというような制度があるから、それを利用するという事は考えられないでしょうかという御質問です。

○呉村課長 そういう意味では、そういう制度があつて、それが御提案の規制になじむということがあれば、それは一つの選択肢になり得ると思います。

ただ、我々自身は具体的にどういう規制の合理化をすべきかという御提案をいただけていませんので、少なくとも今この瞬間、構造改革特区を利用して、こういうことを検討しますということの明言はなかなか難しいのだと思います。

ただ、何度も申し上げますが、規制全体の合理化をしていくということについては重要なことだと思っていますので、これは今回の検討会の中の先生方にもそういう趣旨で御検討いただきましたので、引き続きそういう枠組みの中で議論していくべきかなと思います。

○中川座長 分かりました。

そのほか、委員の先生方から何か御発言がありましたら御発言ください。

それでは、経済産業省、今日はありがとうございます。

今ほどやりとりをさせていただきましたけれども、私どもとしましては、浜松市でドロ

ーンの製造・修理、そういったような実証を重ねて、それで合理的な規制体系とのすり合わせをするということをお願いしたいと思います。

そのやり方が、経済産業省のほうからお返事がありましたように、基本的に今お考えになっているのは、全国でどのような規制体系が好ましいのかということについて御検討を進めていらっしゃるということでもありますけれども、例えばヤマハ発動機ですとか、あるいは浜松市のような具体的なプロジェクトが進んで、集中的に御検討をすることができるような実態が私どもとしてはあるようにも受け止めておりますので、ヤマハ発動機、あるいは浜松市の状況につきまして、内閣府の事務局と経済産業省のほうで、浜松市、ヤマハ発動機を交えて少し検討を進めていただいて、もしも集中的に構造改革特区のような枠組みを使って検討を進めるということが早い、あるいは合理的だということであれば、そういう地域を限定した実験を使って今回の提案を実現するというような道も含めて御検討を進めていただければと思っております。

そういう意味で、今回検討会の御報告をいただいたことにつきましては、私どもとしても理解をしたということでございます。ただ、浜松市、それから、ヤマハ発動機のような実態があるような中で、さらにその検討を進めるためにどういう方法がいいのか、それは構造改革特区の利用も含めてということですが、それについてはなるべく早い時期に、どういう検討方法がいいのかということにつきまして、一定の結論を出していただければと思っております。そのような形でお進めいただければと思っておりますけれども、御発言を求められる方、いらっしゃいますでしょうか。

○呉村課長 経済産業省でございます。そういう意味では、私どものお答えとしては、まさに規制改革の合理化をしっかりと進め、航空機製造事業の生産技術の育成及びドローンも含めて事業を推進していくということには変わりませんので、どういうやり方がいいかも含めて、よく御相談をさせていただきながら進めたいと思っております。

以上でございます。

○中川座長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それでは、経済産業省にはお忙しい中、御出席いただきまして、ありがとうございます。

以上をもちまして、ドローンを含む無人航空機の製造等に係る規制の合理化に関する国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを終了したいと思います。どうもありがとうございました。