

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4年9月15日（木）16:00～16:45
- 2 場所 永田町合同庁舎1階第1共用会議室等（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
研究所所長・シニアパートナー弁護士
- 委員 阿曾沼 元博 順天堂大学客員教授
医療法人社団滉志会 社員・理事
- 委員 堀 天子 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士

<提案者>

- 仲田 博 大阪府スマートシティ戦略部次長
- 宮田 昌 大阪府スマートシティ戦略部特区推進課長
- 折原 真子 大阪市経済戦略局立地交流推進部長
- 上野 能宏 大阪市経済戦略局特区担当課長
- 井上 綾 大阪市経済戦略局事業創出担当課長
- 梅田 昌彦 大阪市デジタル統括室スマートシティ推進担当課長
- 齋藤 憲義 株式会社SkyDriveエアモビリティ事業部事業開発グループ
運航技術チームリーダー
- 金子 岳史 株式会社SkyDriveエアモビリティ事業部事業開発グループ
事業開発チームリーダー
- 瀧澤 光信 株式会社SkyDriveエアモビリティ事業部事業開発グループ
事業開発チーム

<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
- 菅原 晋也 内閣府地方創生推進事務局参事官
- 曾我 明裕 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 「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けた機体、運航、離着陸の場所等に関する

ルール整備

3 閉会

○正田参事官 それでは、定刻となっておりますので、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「『空飛ぶクルマ』の社会実装に向けた機体、運航、離着陸の場所等に関するルール整備」ということで、大阪府・大阪市、株式会社SkyDriveにオンラインで御出席いただいております。

本日の資料は大阪府・大阪市、株式会社SkyDriveから御提出いただいております、公開予定でございます。本日の議事につきましても公開予定でございます。

本日の進め方でございますが、まず、大阪府・大阪市、株式会社SkyDriveから10分程度御説明をいただき、その後、委員の皆様方による質疑応答、意見交換ということで進めさせていただきます。

それでは、中川座長、議事進行をお願いいたします。

○中川座長 それでは、国家戦略特区のワーキンググループを始めます。

お忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。

それでは、最初に大阪府・大阪市、株式会社SkyDriveから空飛ぶクルマに関するプレゼンをお願いいたします。どうぞよろしくお願ひします。

○宮田課長 大阪府スマートシティ戦略部特区推進課長の宮田でございます。

本日はお時間を頂戴しまして、ありがとうございます。

それでは、私から資料の御説明を申し上げます。まずは資料の目次を御覧いただきたいのですが、説明項目は6項目ございますが、本日は私ども大阪府・大阪市から項目1、2について御説明をしまして、項目3以降の内容につきましては、御出席いただいております株式会社SkyDriveより御説明をいただきます。

それでは、3ページを御覧ください。空飛ぶクルマにつきましては、国土交通省、経済産業省と民間事業者で空の移動革命に向けた官民協議会を設置し、本資料のような検討体制にてその実現に向け検討が行われております。この中、ユースケース検討会の下の大阪・関西万博×空飛ぶクルマ実装タスクフォースに、大阪府・大阪市がオブザーバーとして参加をいたしております。

続きまして4ページでございますが、ここでは空の移動革命に向けたロードマップをお示ししております。万博に焦点を合わせまして商用運航をスタートするべく、環境整備や技術開発を進めていくこととしております。

5ページからは、大阪における空飛ぶクルマの社会実装に向けた動きについての御説明でございます。国の官民協議会の動きと並行しまして、大阪での空飛ぶクルマの社会実装（事業化）を目指します実務的な協議体として「空の移動革命社会実装大阪ラウンドテー

ブル」を設立し、空飛ぶクルマの具体的な課題や提案を産官学が協力・連携して整理し、開発や制度設計等に向けた議論を進めております。

続きまして6ページでございますが、国のロードマップに合わせて大阪のラウンドテーブルで取りまとめました「大阪版ロードマップ」、これをお示ししております。万博時に商用運航をスタートしまして、その後、10年の間に空飛ぶクルマが日常のモビリティとして活用できる世の中になることを想定しております。

7ページでございます。今年3月のスーパーシティの専門調査会での知事の発言でございます。この発言の中で、国際博覧会協会の募集に基づくポート運営事業者の決定、これにつきまして、2021年度中を目途と申しておりましたが、現状、まだ協議中で、今年の秋頃を目途で決定予定と伺っております。

そして、8ページでは、今年度内閣府の「先端的サービスの開発・構築等に関する調査事業」で採択をされました調査内容をお示ししております。本調査では、万博へのアクセスに向けた離発着ポート候補地と想定飛行経路につきまして、調査・分析により実現性を検証することとなっております。

次ページ以降の御説明につきましては、本調査の採択事業者でございます株式会社SkyDriveをお願いをしたいと思います。

○瀧澤氏 承知しました。SkyDriveの瀧澤と申します。よろしくお願いいたします。

続きまして9ページを御覧ください。こちらでは現行制度の課題とそれを踏まえた規制改革の必要性ということで、大きく二つに分けて記載しております。

まず上段の課題1からですが、現行法においては、空飛ぶクルマの運用に適した基準がないといったところで、現状でいくとヘリコプター、航空機の法律に照らし合わせて進めなければいけないといった状態になりますが、eVTOLの良さである垂直離着陸だとか、そういったところが活かされないので、eVTOL用、空飛ぶクルマ用として新たに早期に法整備が必要といったことを上段では書いております。

下の課題2です。現状、官民協議会等でもこの法整備については議論されているところではあります。世界的な検討状況と合わせていくことが必要で、そもそも今、eVTOLというものが世の中に存在しないことから、2025年の段階で新しい法律が整備し終わるかは難しいかもしれないと思っております。そうなると、現行法に照らし合わせながら空飛ぶクルマを運用しなければいけないといった形になりますが、運航環境が非常に問題になるかと思っております。運航ルールやポート設置が主な課題になります。こういったところを今回特区による規制改革していただきながら、より社会実装がスピードアップできるような状態を作っていただきたいといったところでございます。

次のページから、運航チームの齋藤から御説明させていただきます。

○齋藤チームリーダー SkyDriveの齋藤と申します。よろしくお願いいたします。

次の10ページから個別具体的に少し頭出しをしております。内容を簡単に御説明させていただきますと、先ほど瀧澤が申し上げましたとおり、現行の航空法で取りあえず2025年

は運航するということは見えておりますが、これがヘリコプター用でして、この法律をそのまま適用してしまいますと、eVTOLの機体そのものが運航できるかどうかはかなり疑問が残るところであります。赤字で書いています国産機体メーカーというのが弊社のことでありまして、これは弊社の機体の性能が足りないのではないかとと思われるところではありますけれども、この20分の予備燃料というのは、天候の急変ですとか、いわゆるトラフィック、航空機がたくさん寄ってくるので順番待ちをしなくてはいけないといった条件を、何かあった場合でも対処できるような時間というように設けられております。こういったところはeVTOLの運航ではまず起こらないことではあろうかというところで、最適化を求めるところです。ただ、一方で、このルールは日本独自ではなくて国連の下部組織であるICAOで決められているところでありまして、本邦でもこのルールにのっとって航空法というのが運用されております。ですから、この部分に具体的にどういう懸念があって、何を安全性として採択するのかというところを議論させていただいて、最適化を図りたいと考えています。

続きまして11ページ、その補足資料です。

12ページになりますが、こちらは先ほど瀧澤が申し上げましたいわゆるポートの形の問題です。現状のヘリポートですとかなり広い土地が必要で、どうしても港湾部の開けた土地にしか設定できないところ、今回のeVTOLは町なかにも新しいモビリティとして浸透していこうというような思いがありまして、こういったものがeVTOLの性能に適したのものには少なくともなっていないというところがあります。ここは世界中で議論されているところではありますけれども、こういったものを今回2025年に向けて議論して、何かその時点で試行しているもの、将来あり得そうなものを狙上りのせながら最適化を図りたいと考えております。

13ページと14ページについては、その詳細、現行法の説明になっております。こういったものが現行では必要だということで、かなり広い土地が必要であることは御理解いただけるかと思えます。

続きまして15ページに参りまして、こちらはいわゆる整備士の作業の航空法で規定されているものでして、現行の旅客機に対してでも燃料の補給は一般的には整備作業です。これによって航空機の耐空性を維持するという目的にかなうように作業する、そして、それを保証することが必要なのですが、ただ、燃料補給に対してはそのうちの例外として扱われております。こういったところはサーキュラーで設定されてありまして、個別具体的にこれだけは例外ですという書き方をされているものです。ここについてもeVTOLがEV車、車の電気自動車のプラグインのような作業についてはいわゆる航空整備士でなくてもいいといった例外規定を設定する、もしくは整備の範囲をもう少し明確化する方向で、ポートでの充電作業、これに多大な負荷がかからないようにしたいと考えております。

次のページはいわゆる手続の部分です。瀧澤さん、よろしくお願いたします。

○瀧澤氏 分かりました。

16ページです。ポート設置に関して、川にポートを造る、港にポートを造るとなると、河川法だとか、港湾法だとか、多岐にわたる法律と実際の関係省庁が関わってきます。こういったところにポートを造るに当たって、多岐にわたり手続きが煩雑化し、その手続きが長期化するとところが、ポート事業者に対しての参入障壁になっているのではないかと推測しておりますので、ワンストップ化や窓口の一本化、こういったところを検討いただけないかがお願いでございます。

今まで申し上げたところに関しては、既に各関係省庁とも御相談している状況でございます。

続きまして17ページとなります。どこが対象のエリアになるかをお示ししている図になります。2025年の段階で夢洲で万博が開催されますが、そこに空飛ぶクルマのポートも造られる予定ですので、ここを中心にどこへ接続するのかといった話になります。我々に関しては、ある程度狭いエリアでの運航ルートを検討しておりまして、このベイエリアを対象に事業を展開していきたいと思っております。ですから、このベイエリアを特区として認めていただきながら先ほどお願いしたことを規制改革実施いただくとありがたいと思っております。

18ページに関しては補足的な資料になりますが、主な試験飛行実績だとか、そういったことを記載しております。大阪に関しては、2021年の10月にドローンを飛ばすなどの実証を実施しておりまして、2024年のタイミングでは、実際に2025年のタイミングで飛ばすフルスケールの機体を試験飛行させる、そういったことを目指しながら我々は開発しているところでございます。

最終ページは補足資料となりますので、割愛させていただきます。

SkyDriveからは以上です。ありがとうございました。

○中川座長 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方から御発言いただきたいと思っております。いかがでしょうか。

落合委員、お願いします。

○落合座長代理 御説明いただきまして、ありがとうございます。非常に意欲的に整理を進めていただいておりますので、感謝申し上げます。

まず、それぞれ伺いできるかと思ひまして、一つが燃料携行の義務でございます。こちらについては確かに現状での電池の容量や、将来的なものもある程度予見がつくであろう範囲では難しいという可能性が高いと認識しております。このこと自体はよく背景は分かるというところですが、ただ、一方でこれをどこまで緩和するかのいいのかというポイントについて伺いたいと思ひます。具体的に書いていただいている10ページの資料で言いますと、20分間飛行することができるですとか、10%を追加するですとか、こういったことも示してありますので、どの程度まで緩和できればいいのかを整理していただくことも大事だと思います。本日、どうお考えになっているか、今日すぐには難しいということであれば、その点を今後明確化していただくことも含めて、明確にさせていただいてはい

かがでしょうかというのが一つ目でございます。

二つ目が国際ルールとの調整という部分でありまして、この部分については、純粋な国際航空ですと、例外的な取り扱いが許容され難いであろうことはおそらくそうなのだろうと思います。一方で、国内航空であったり、極めて部分的な飛行について、航空法には入っているのですが、その中で整理し得る余地もあるのではないかとということだと思えます。例えば諸外国であったり、日本国内であれば例外として扱われているのではないかとということについて、思いつかれるものがあれば、教えていただけるといいかと思えます。

最後に、御提案の二つ目についてです。12ページで航空法での離着陸帯についてもお話をいただいております。これは実際に海外でどういう機体で行われていて、計画、運行がされていて、それが大丈夫なのかどうかです。今回御準備されているものとの差分であったり、差異があるのであればその中で安全性を具体的にどう言っていけるのかを明確にさせていただけるとよりいいのではないかとと思えます。こういった点についてお答えできる範囲でお願いできればと思えます。

以上です。

○中川座長 それでは、SkyDriveからだと思うのですけれども、お答えいただけますでしょうか。

○齋藤チームリーダー SkyDriveの齋藤です。コメントをありがとうございます。

1点目の携行燃料についてのところは、おっしゃるとおりのところだと考えております。諸外国はどうなっているかということ、諸外国もほぼ同じでして、国によって多少違いがあるというのは、この20分が条件を指定した場合、例えば半径25マイルの運航の場合には10分間の予備燃料でいいとか、そういったものがヨーロッパでは使われております。ですから、個別具体的というところとそれぐらいしか正直この20分以外のものはない状況でして、実際に大阪のベイエリアでどう運航したいかというところで、弊社の案ではありますけれども、20分が必要になる状況のそれぞれを考えてみまして、つまり、想定外のことが起こった場合、それでも安全に着陸する必要がある、そのための予備燃料と考えております。例えば予報されていた向かい風が思ったより強かったとか、着陸地が急に使えなくなったとか、交通が混んでいて順番待ちをしなくてはいけない、そういった状況がほとんどの場合だと考えています。それぞれに対してリスクをヘッジする形で、例えば着陸地が空いた状態、つまり、降りられる状態を確認した後に離陸する方法。短距離ですので、5分、10分で到着します。その間、その空域をブロックすることでそういったリスクは減らせるのではないかと考えています。もちろんこれは一案であって、機体の性能や運航頻度、ほかの混み具合といったところにもよってくるかとは思っています。ですから、今回の資料に記載させていただいております解決案というところになりまして、ここに申し上げました運航制限、いわゆる運航側に制限をかけることでリスクをヘッジしましたということを行ったことで、20分というのはそれでも分からない不測の事態という立て付けにしまして、そこを何分にすべきかというところはまた議論かと思えますけれども、これで大幅に下がるのではな

いかと考えているところです。

もう一つのポートについてですけれども、このあたりもおっしゃるとおりのところでして、海外では進んでおります。特にアメリカ、ヨーロッパで進んでいるところでもありますけれども、先方の国ではそういった当局が動いているというよりも、開発そのものが進んでいる現状がありまして、航空機の機体メーカーが実際に飛行試験をしてこれぐらいの性能があるということをベースに、こういった保護空域の設定を仮にしようとしている、そういった状況だと理解しています。ただ、開発が進んでいると思われているアメリカでもまだヘリポートと同じぐらいのところまでしか理由付けは難しいと考えている節がありまして、今年、来年にかけて飛行データがそろったところで、もう少し今お示ししていますヨーロッパが提案している方向に近づいていくものであろうと想像しているところです。ですから、本邦内でこれをどういう形にするかというのは、正直なところ海外を見てその理由が本邦内でも使えるのだというような理屈付けができるのであれば、それをまねると言うと言葉は悪いですが、そういった理屈はいわゆる世界的に通用するものであろうと論拠を立てて空域の設定をすることは可能ではないかと考えております。弊社の機体の飛行試験が進んでいきますとそういったデータも出せるかと思うのですが、どうしても会期2025年の直前にしかそういったことができない事情がありまして、そこには貢献できないところは御承知おきください。

私からは以上です。

○中川座長 落合委員、よろしいでしょうか。

○落合座長代理 1点だけ、ICAOの点については、おっしゃっていただいた中でも、ヨーロッパでもまた別な形で整理できている部分もあるというお話だったと思いました。このため、必ずしもICAOに抵触すると思えなくてもよい可能性もあるのではないかとおられます。また、電動垂直離着陸の空飛ぶクルマの場合には国際的にも基準自体は開発中の段階にある、ということでもあると思えます。そういった点は、日本側からも基準を作っていくのだということも考えつつ、単純に違反してしまうものなのだと構成しないで考えていく可能性もあり得るのではないかとこの想定も踏まえて、議論を準備していただけないかと思いました。

以上でございます。

○齋藤チームリーダー SkyDriveの齋藤です。

その点につきましては、弊社にしても議論を深めていきたいと思っております。当局とはそういったお話をさせていただいている最中ではあります。また、先刻申し上げましたとおり、こちらは機体の性能にかなり大きく依存してくる部分ですので、そこは考えにくいというのはコメントを頂戴しているのが現状です。

以上です。ありがとうございます。

○中川座長 考えにくいというのは、ICAOの基準にのっとってほしいということですか。

○齋藤チームリーダー データを基にこれが安全を担保できるものかというものが、国

土交通省の中で構築するだけのものが弊社から提供できる状態にないから、そういった部分についてはほかの国の例といったものを持ち合わせて考えていただけるといいなと考えております。

○中川座長 分かりました。

それでは、堀委員、お願いします。

○堀委員 私から、先ほどの落合委員のコメントとも重複する部分があるのですが、提案資料の中で国際ルールとの整合性と言いますか、これが各課題についての懸念点として挙げられておりましたので、具体的に何か懸念されていることがありますかとお尋ねしようと思ったのですが、基本的にはまだルールとして制定されていない、あるいは実証された数値が取れていないので、これからの課題として挙げられている、今後調整していく必要があるというような抽象的な懸念をもたれているということでもよろしかったでしょうか。もし各課題について具体的にこの国際ルールとバッティングしているとか、何か議論されている点と御社の想定されているものが異なっていることがあれば教えていただきたいと思いましたが1点目でございます。

2点目が、細かい話になるかもしれないのですが、4番目の提案の中でポート設置における許認可、河川管理者の許可を受けなければならないというところ、手続きが煩雑で管理者が多岐にわたるのでという御指摘がございました。こちらは既に空飛ぶクルマの様々な航空法としての規制のほかに河川の観点で所管が違うということだと思っておりますけれども、お話が始められている状況なのかどうか、あるいは複数同時並行で議論していかないといけないと思いますので、横連携がなされているのかどうか、行政側の対応について何か御希望があればおっしゃっていただければと思いました。

以上です。

○中川座長 SkyDrive、お願いします。

○齋藤チームリーダー SkyDriveの齋藤です。コメントをありがとうございます。

国際ルールについてですけれども、先ほどおっしゃったように、現状、いわゆる空飛ぶクルマのルールというものはありません。ですから、それに似たものとして回転翼航空機、つまりヘリコプターのルールを準用する形を現状は取ることが最もあり得る方向だと考えています。ですから、今の法律がこのeVTOLと呼ばれる乗り物に対してバッティングするというものではなく、単純にそれに合ったルールにはなっていませんというのが現状です。ですから、議論の余地は多く残っていると考えております。

2点目の窓口については、瀧澤さん、お願いします。

○瀧澤氏 SkyDriveの瀧澤です。

先ほどの4番目の提案の件です。まず、河川敷においてポート検討を進めているかですが、まだそこまでの段階には至っていません。どちらかというと用地を探しているとか、そういった段階です。ただし、現状でも、港湾局が保有している土地で実証実験をやることに関して言うと、この件は河川事務局です、この件は港湾局の何々課ですみたいな形で、

既に管轄部門が多岐にわたることを実感しているところでございますので、実際にポールの建築を検討することになっても同じ壁に当たるのだらうと思っておりますので、こういったことを記載させていただいた次第でございます。

以上です。

○中川座長 堀委員、よろしいでしょうか。

○堀委員 承知しました。ありがとうございます。

○中川座長 阿曾沼委員、お願いします。

○阿曾沼委員 各委員の方々が具体的に色々なコメントをされて、それについてのお答えをいただいておりますが、私からはコメントと質問をさせていただきたいと思います。これは国のロードマップと大阪版のロードマップと国際基準という大きな三つの流れの平仄を合わせていくということ、更には国際的に発言力を強めていくなども期待されているのだらうと思います。2025年までのスパンの中で、どのトラックでどういうことをやればこうなるという具体的な交渉のプログラムを、大阪府・大阪市もしくは事業者の中で話し合いがあり、色々な交渉事の整理ができていると思いますが、その点はどうなっているでしょうか。

もう一点、実証実験をされる上で成果が法整備に漏れなく活用されていくことが非常に重要だと思っておりますが、その意味で国のロードマップで法整備をしていく上で、法律を変えていくのか、通知、通達で対応するのか、そこにおける戦略、戦術について、大阪府・大阪市としてどんな懸念があるかお聞かせいただければと思っています。

○中川座長 ありがとうございます。

多分、全体の進め方のようなものだと思うので、大阪府か大阪市にお答えいただくことかと思うのですが、いかがでしょうか。

○宮田課長 大阪府でございますが、申し訳ございません。私どもは特区推進課ということで、規制緩和のパーツではお話をさせていただけるのですけれども、国あるいは航空行政との関係での全体的な動きになりますと、私どもというよりは例えば大阪府であれば商工労働部、大阪市であれば経済戦略局さんの御担当からお話しいただくほうが間違いないかと思うのですけれども、そちらのほうはいかがでしょうか。

○中川座長 どなたでも結構ですので、全体の交渉事やスケジュールといったものが法を変えないといけないとか、規定で済むのかとか、その辺のもくろみと言いますか整理ができているのかをお答えできる方、お願いします。

○井上課長 大阪市経済戦略局の井上です。

おっしゃっていただきましたように、国のロードマップ、府のロードマップ、国際基準なども見据えながら、現在、この資料の中の最初のほうにもありましたように、官民協議会という国の枠組みの中で色々な制度についてまさに議論が進んでいっている状態です。離着陸場に関しましては今年度から新たに離着陸場ワーキングが国で立ち上げられまして、事業者とともに、大阪府・大阪市もオブザーバーという形で参加させていただいていると

ころですので、まずはそういった全体的な法整備というところ、かなり専門的であったりする部分もございますので、そういったところがどういった形で決まっていくのかを見据えながら、できればそういった取組、SkyDriveの御提案もありますので、前により一層速く進んでいく形で議論が進んでいけばありがたいと思っているところではございますが、方向性が具体的に見えてきましたら個別の課題、今、挙げていただいた課題の解決の仕方や協議の仕方がより具体的に進んでいくのではないかと考えております。

以上です。

○阿曾沼委員 ありがとうございます。

私も医療の法律を作っていくなど少ない経験しかありませんが、少なくとも整備には数年かかっていくわけで、例え実証実験をしても、法律整備に生かされないことも往々にしてあることですので、そういう意味では関係省庁、部局の方々が、きちんと課題の整理と戦術を、どなたかの司令塔の下でやっていかれることが実現可能性を高めていくのではないかと思います。内閣府の事務局の方々の御努力も当然必要だろうと思いますが、特に現場の府・市の方々がプロジェクト対応をしていただけるとありがたいと思います。よろしく願いをいたします。

○中川座長 ありがとうございます。

今、阿曾沼委員がおっしゃったことと一緒にですけども、このプロジェクト自体はもうやらないといけないというような感じの、万博というお尻が切られている中で、かなり各省庁も地方公共団体もSkyDriveもそれぞれとにかくやらないといけないという目線は一緒だと思うのです。その中で国家戦略特区の中で法整備と言いますか、ルールを決めて安全なものにしていきましょうということをするときに、やや今回のやりとりで感じたのは、例えば燃料携行義務あるいは進入あるいは垂直な空域の設定などについて規制緩和が必要だ、ヘリコプターの基準だと不合理だということは分かるのですけれども、こういった規制緩和を求めるのかについて、まだこのやりとりでも分からない状態です。それは開発を進めているから当たり前だといえば当たり前なのですけれども、お尻が限られている中でやらなければならないという気持ちは一緒のものでございますので、基本的にどういうスペックのものができるのかということ、そのスペックに合わせたような具体的な規制緩和要望は一体どういうものになるのかということ、それをスケジュール化していったって交渉していくということがなければ、お尻が決まっている中で皆さんがウィン・ウィンな感じの結論が出るというのは難しくなる気がするので、私からも阿曾沼委員がおっしゃったように、戦略的にスケジュールでどういうことがいつまでに決まって、その場合にどういう規制緩和要望が決まってきて、その場合にどこで交渉するのかのようなことを少し明確にした上で進めていただければと思います。

本当に皆さんやらなければならないと思っていると思うのですが、ここで国の規制当局と会議をした場合において、やや顔合わせみたいになってしまう感じもしますので、こちらが何をマストでやらないといけないのかということを決めた上で交渉しなければならない

いということもありますので、そういった開発を進めていただくとともに、理屈の整理を事務局と一緒にやっていただければと思っております。

最後に落合委員からお願いします。

○落合座長代理 ありがとうございます。

阿曾沼委員、中川座長のお話が続いてですが、今日十分に議論できなかった部分として、充電作業等の軽微な部分も含めて、どこまでのことをできるようにされたいか、全体的に論点を確認していただくことが大事であると思っております。求められる範囲がもちろん一意に決まらなくても、この幅であればよいということまでは決めていただくことが非常に大事だと思います。そういった具体化ということは、それぞれ各論点に共通する課題として、是非御検討をお願いいたします。

以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

皆さん、よろしいでしょうか。

今日は本当にお忙しい中をありがとうございました。これでヒアリングを終わらせていただきます。