

## 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12月7日（木）16:41～17:26
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室（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、医療法人社団混志会 社員・理事
- 委員 菅原 晶子 公益社団法人経済同友会常務理事
- 委員 堀 天子 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士
- 委員 安田 洋祐 大阪大学大学院経済学研究科教授

#### <関係省庁>

- 江口 真 国土交通省航空局安全部航空機安全課航空機技術基準企画  
室長
- 河田 泰明 国土交通省航空局ネットワーク部空港計画課空港施設高度  
利用推進官

#### <提案者>

- 白波瀬 雅彦 大阪府スマートシティ戦略部スマートシティ推進監
- 南 孝志 大阪府スマートシティ戦略部特区推進課長
- 佐々田 修之 大阪府商工労働部成長産業振興室産業創造課課長補佐
- 土山 俊司 大阪市デジタル統括室スマートシティ推進担当部長
- 中村 純二 大阪市デジタル統括室スマートシティ推進担当課長
- 森山 文子 大阪市経済戦略局立地交流推進部長
- 上田 逸子 大阪市経済戦略局立地交流推進部特区担当課長
- 白石 将大 グロービング株式会社パートナー
- 太田 正樹 グロービング株式会社マネージャー
- 岡 凜太郎 グロービング株式会社シニアコンサルタント
- 小谷 達哉 株式会社SkyDrive国内事業開発チーム
- 金子 岳史 株式会社SkyDrive国内事業開発チーム
- 齋藤 憲義 株式会社SkyDrive運航・技術チーム
- 板垣 利信 株式会社SkyDriveカスタマーサポートチーム
- 鷺山 繁幸 株式会社SkyDriveカスタマーサポートチーム

<事務局>

河村 直樹 内閣府地方創生推進事務局次長  
安楽岡 武 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 空飛ぶクルマの実現に向けた制度整備
  - 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。

本日の議題は空飛ぶクルマの実現に向けた制度整備ということで、国土交通省、大阪府・市、株式会社SkyDrive、グローピング株式会社にオンラインで御出席いただいております。

本日の資料は国土交通省、大阪府・市から御提出いただいております。公開予定でございます。本日の議事についても公開予定です。

進め方でございますけれども、まず、国土交通省から5分程度で御説明をいただき、その後、大阪府・市から5分程度で御説明をいただきます。それらを踏まえまして委員の皆様方によります質疑・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 本日はお忙しい中、関係者の皆様は御参加いただきましてありがとうございます。

それでは、これから空飛ぶクルマの実現に向けた制度整備に関します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。

早速ではございますけれども、国土交通省のほうから御説明をお願いいたします。

○江口室長 それでは、説明させていただきます。

空飛ぶクルマの環境整備ということで、昨年のワーキンググループヒアリングからの進捗を中心に御説明をさせていただきます。

2ページはおさらいになりますけれども、空飛ぶクルマとはということで、クルマとはついてはいますが、空を飛ぶものですので航空法上の航空機に該当いたします。その中で、電動化、自動化、垂直離着陸といった三つの特徴を有する新しい空の移動手段というものを空飛ぶクルマと呼ばせていただいております。諸外国では電動と垂直離着陸の特徴を取ったeVTOLですとか、次世代の航空モビリティ(Advanced Air Mobility)などと呼ばれております。我が国ではロードマップに基づきまして、2025年の万博での実現を目指

して現在制度整備を進めているところでございます。

具体的な機体としましては左下に写真を載せておりますが、大きく分けて固定翼があり巡航中は固定翼から揚力を得るタイプのもの、この写真でいきますと、右上と左下のもの、もう一つのタイプがいわゆるドローンが大きくなったようなローターがたくさんあるようなタイプ、この写真でいきますと、左上と右下のようなタイプに分かれているものでございます。ヘリコプターと比較しまして、大きな特徴としましては電動ということがありますので、騒音がヘリコプターに比べてかなり静かなものとなっております。また、垂直離着陸が可能で離着陸場所の柔軟性が高いということで、これまでなかなか実現が難しかった都市部での新たな移動手段として期待されているところでございます。

次のページのこちらが官民協議会で作っておりますロードマップになります。一番上の赤い部分が利活用という部分で、真ん中に2025年大阪・関西万博とありますけれども、先ほど御説明させていただきましたとおり、万博での実現を目指して現在官民一体となって取り組んでいるところでございます。万博以降、都市部、地方部、離島・山間部を中心に運航エリアや運航頻度の拡大を目指していきたくと考えております。

真ん中の緑の部分が航空局のほうで主に活動している部分でございまして、環境整備、いわゆる基準策定の部分になります。機体であるとか、操縦士のライセンス、運航、離着陸場等々の基準を2023年度末、今年度末までに制度整備をさせるということで現在取組を進めているところでございます。

次のページのこちらが官民協議会の構成員になりまして、経済産業省と国土交通省航空局で共同事務局を務めております。また、関係省庁にもオブザーバーとして入っていただきつつ、メーカーですとか運航事業者、またはディベロッパー等々、幅広い分野の民間の構成員に入っていただいて活動しておりまして、年々民間の構成員も増えておりまして、現時点では56の民間の構成員という構成になっております。

次のページのこちらが官民協議会の体制図でございまして、官民協議会の下にいくつかのワーキングをぶら下げて具体的な検討を進めているところでございます。赤い枠で囲っている部分が主に航空局で中心に活動している部分でして、先ほどのロードマップと同じ構成の機体、操縦士のライセンス、運航、事業制度、離着陸場というワーキンググループ、サブグループを立ち上げて、具体的な基準づくりを官民一体となって進めているところでございます。

次のページから具体的な制度整備の状況について御説明をさせていただきます。7ページは先日11月30日に公布させていただきました航空法施行規則の改正内容となります。空飛ぶクルマは冒頭に申し上げましたとおり航空機ですので、航空法の様々な基準に従って飛行していただく必要があるのですけれども、従来と違う特徴を有しておりますので、それらに対応するために安全基準や騒音基準等々を改正する必要があります。今般11月30日に航空法施行規則の一部を改正する省令を公布しております。

主な内容としましては、空飛ぶクルマの特徴としまして、冒頭に言いましたとおり、垂

直離着陸ができるという特徴がございますので、空飛ぶクルマのうち、固定翼を有するもの、固定翼を有して離着陸時にはローターの角度が変わって垂直離着陸ができるようなタイプのものを航空機の種類としましては、飛行機の中の細分類として、今般新たに垂直離着陸飛行機と定義いたしました。

また、ローターがたくさんあるいわゆるドローンが大きくなったようなタイプのものにつきましては、回転翼航空機に該当するとしまして、従来のヘリコプターとは別に、ローターが三つ以上あるという意味でマルチローターということで新たに定義をさせていただいております。

また、もう一つの大きな特徴である電動に対応するために、航空法の体系上、燃料という言葉がたくさん出てきますけれども、いわゆる電気モーターを動かすための電気エネルギーも燃料に含まれるということで、今回整理をさせていただいております。

また、同じく航空法の中に発動機、いわゆるエンジン、発動機も多数出てきますけれども、その発動機の中に今回の空飛ぶクルマに使用されるような電気で作動する電動モーターも発動機に含まれるということで整理をさせていただいております。

大きく分けまして、垂直離着陸という特徴、新たな飛行形態に対応するために垂直離着陸飛行機、マルチローターという二つのカテゴリーをつくったということ、電動化に対応するために燃料や発動機という用語の整理をさせていただいております。

具体的な改正内容につきましては、下に八つほど挙げております。

少し細かい内容にはなりますけれども、例えば一つ目ですと、航空機がパイロットの目視で飛行することができる、有視界飛行方式というのですけれども、そういった飛行方式が可能な気象状態というのを有視界気象状態ということで省令の中で定義しています。その中で、ヘリコプターに特化して、低速で飛行することができるヘリコプターの場合は、一部の飛行指定の条件を緩和できるということになっております。

そういった従来ヘリコプターに特化した規定になっていたところに、今回同じような飛行特性を有するマルチローターについても追加するといった規定ですとか、救命胴衣、いわゆるライフジャケットを搭載する要件が省令に書かれているのですけれども、従来のヘリコプターや固定翼の飛行機ですと航続距離がかなり長いので、10分ですとか30分といった数値になっていたのですけれども、電動の空飛ぶクルマにつきましては航続時間がかなり短いので、欧米の基準を参考に3分以上水上を飛行する場合には救命胴衣が必要という形で改正をしております。

また、三つ目につきましては、昨年大阪府・市、SkyDriveのプレゼンの中の要望にも含まれておりましたが、いわゆる携行燃料に関するものでございます。

従来の航空機ですと、出発する場合に航空機に携行しなければいけない燃料としまして、目的地までに必要な燃料プラス、例えばヘリコプターですとプラス20分飛行できる、さらには10%の予備燃料を搭載しなければならないといった決まった数値、20分10%といった決まった数値の予備燃料を搭載することが求められているのですけれども、空飛ぶクルマ

の中には、そもそもバッテリー容量の制約上、全体で10分しか飛べないといったような機体も存在します。そういった機体に対してプラス20分の予備燃料を搭載しろというのは現実的ではございませんので、今回は目的地に対して、そこに気象条件等で降りられなかった場合に代替空港を設定することで、代替空港までに必要な燃料を搭載すればいいといった形で、より柔軟な燃料の計算方法が可能となるような改正をしております。

また、四つ目と六つ目につきましては、パイロットのライセンスについてですけれども、従来のライセンス、特に小型機ですと航空機の種類ごとに飛行機ですとか回転翼航空機ごとにライセンスを発行しているのですけれども、例えば同じ飛行機というカテゴリーのライセンスを持っていても従来のセスナのようなものと今回の垂直離着陸ができる飛行機ですと操作方法が全く異なりますし、また、同じ空飛ぶクルマの中でも、型式ごとにかなり操作方法が異なるということで、型式ごとに必要なライセンスを取っていただくということを基本的に考えております。

また、ライセンスを取るときに必要な飛行経歴として、例えば150時間とか、300時間という飛行経歴を求めているのですけれども、先ほど申しましたとおり、空飛ぶクルマはトータルで10分とか20分しか飛べない機体も存在しますので、そういった機体で150時間の経歴を積もうと思うと、かなり現実的な数値ではないので、そういったものも型式ごとの特性に合わせて柔軟に設定できるような改正をいたしております。

また、7番目は機体の安全性や騒音基準、排出物基準についてです。こちらも同様に、空飛ぶクルマは型式ごとに設計の特徴がかなり異なりますので、それぞれの設計の特徴に合わせて、安全基準ですとか騒音基準が柔軟に設定できるような省令改正をしているところでございます。

8番目は権限の委任です。かなり事務的な内容になりますので割愛させていただきます。

以上が今回11月30日に公布させていただきました省令改正の内容となります。

次のページのこちらがもう一つ、最近公表させていただきました基準としまして、空飛ぶクルマ専用の離着陸場、国際的にバーティポートと呼んでおりますが、そちらの整備指針につきましても先日12月1日に公表させていただいております。

バーティポートにつきましては、まだ国際的に統一的な基準ができておりません。冒頭に説明しましたとおり、まだ空飛ぶクルマの機体自体が世界中で開発中という状況ですので、バーティポートに求められる要件を決めようと思いますと、当然機体側の性能として、どういった離着陸性能を有するのかというのとセットになってバーティポートの基準をつくる必要があります。まだ機体側が開発中で十分データがそろっていないという中なのですけれども、一方で並行してバーティポートの整備を進めない間に合わないという部分もありますので、当面欧米が現在出している暫定的なガイドラインに基づきまして、日本でも整備指針という形で一定の考え方を示させていただいております。

中身としましては国際的な整合性、ハーモナイズが重要と考えておりますので、現在欧州のほうで発行されております基準、こちらは国際標準であるICAOのヘリポート基準にか

なり近いものになっておりますが、こういった今後国際的な主流になることが想定されるICAOやEASA、欧州の基準に準拠する形で今回日本のパーティポート整備指針を発行させていただきます。

また、三つ目の○で、空飛ぶクルマは垂直離着陸ができるという特徴を有していますけれども、垂直離着陸ができるという特徴を最大限活用するためには、制限表面、ポートの周りに物件があってはいけない空域になりますけれども、それを垂直に上げてから斜めに広げていくといった形の筒状の制限表面という考え方が諸外国でも提唱されております。こちらはまだ本当にどれだけ正確に機体が垂直離着陸できるのかというデータが十分そろっていませんので、こちらにつきましては今後の技術開発や国際動向も踏まえて引き続き我が国での導入を検討していくということで、今般公表させていただいた指針にはまだ入っておらず、今後の検討課題とさせていただきます。

次のページですが、また、少し長期的になるのですけれども、ちょうど1年前ぐらいのワーキンググループヒアリングで説明させていただいたときからのアップデートとしまして、空飛ぶクルマの運用概念、ConOpsも公表させていただいておりますので、こちらも参考に御紹介をさせていただきます。

こちらは日本の空で空飛ぶクルマをどのように飛ばしていくのかという概念を関係者間で認識を共有して今後の議論を進めていくための文書でございますので、この文書自体が何か法的拘束力を持つということではないのですけれども、新しいものですので、事業者、政府関係者、自治体で認識を共有し、今後議論を加速するためのものということで公表させていただきます。

中身としましては、飛ぶクルマの機体ですとか、先ほど説明しましたパーティポートを含む地上インフラ、さらには空域や交通管理といった部分について、段階をフェーズ0からフェーズ3に分けて、どのように我が国で空飛ぶクルマを導入していくのかということに記載させていただいております。フェーズ0がいわゆる商用運航に先だって試験飛行やデモフライトをするフェーズということで、まさに現在、各地で試験飛行やデモフライトが行われていますので、現在はまさにフェーズ0です。

その次のフェーズ1が商用運航の開始ということで、万博及びその直後ということで2025年頃、さらにフェーズ2としましてはかなり運航が拡大してきて、運航密度としても中から高密度の運航が予想されるということで、この頃になりますと、従来の空域や交通管理の考え方だと、なかなか十分捌ききれないということが想定されますので、新たな空域や交通管理の概念を導入することを考えております。

さらにフェーズ3にもなりますと、まさにパイロットが搭乗せずに自動飛行、自律飛行といったものが本格導入されるということで、フェーズ3についてはまだまだこれから技術開発が進むということで、かなり概念的な書きぶりになっております。

次のページにフェーズ2の頃にどのように交通管理をしていくのかという概念図を示させていただきます。このように従来の航空機のような管制官が指示をする方法や、従来のヘリ

コプターのようにパイロットが自由に目視で飛行する方法ではなくて、新たに低高度・高密度で運航する空飛ぶクルマの安全で円滑な航空交通を実現するために、例えば専用のUAMコリドー、空飛ぶクルマ専用の区域を設定するですとか、バーティポート周辺に新たなバーティポートの空域を設定するですとか、また、この空域の中で従来にない交通管理の仕方として、運航前に飛行計画を調整し、飛行計画の重複がないように調整をするですとか、また、飛行中にそのとおりちゃんと変更しているのかというのをモニタリングするといったような新たな交通管理のやり方を考えているところでございます。

次のページからが、参考としまして今年12月に公表させていただいた整備指針の概要を載せております。少し細くなるので全ての説明は割愛させていただきますが、中でも昨年のヒアリングの中で、大阪府・市、SkyDriveから要望をいただいた部分を中心に御紹介させていただきます。

15ページ、昨年のヒアリングで、大阪府・市、SkyDriveからは制限表面、進入表面について、空飛ぶクルマの特性を生かした緩和をしていただきたいという要望をいただいております。それに対しては今回、空飛ぶクルマの進入表面ということで、16ページに図で示しているような形の進入表面とさせていただきます。こちらはEASAの基準に準拠する形で導入しておりますが、従来のヘリポートに比べますと、かなり範囲としても狭いものになっておりますし、また、機体の性能に応じて進入表面の長さや勾配も変えられるという形にさせていただきますので、まさに要望いただいたとおり、空飛ぶクルマの特性を生かした進入表面の形で導入していきたいと考えております。

また、進入表面の角度をポートに対して両サイドに設定する必要がありますけれども、それが基本的には180度で正対する形で設定していただくのが原則です。物件がある場合など、進入表面の角度を135度まで曲げられるというのが従来の考え方なのですけれども、それを、昨年度の要望の中では90度まで認めてほしいという要望をいただいております。それに対しては、まだ現時点で90度までという形にはなっていないのですけれども、機体性能に応じて135度よりさらに狭くすることができるという基準にさせていただきます。また、そういった機体性能があれば90度までできるのかというのは、まさに今後の機体の開発動向を踏まえて引き続き検討していきたいと思っております。基準としましては機体性能に応じて柔軟な角度を設定できるという形で記載させていただきます。

以上が、昨年からの1年間の制度整備の進捗及び昨年いただいた要望に対する対応状況となります。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、大阪府・市から御説明をお願いいたします。

○南課長 大阪府のスマートシティ戦略部特区推進課の南です。

3ページの1番、大阪の提案内容と国の基準整備について振り返りで記載をしております。大阪の提案としましては、令和4年の12月に大阪スーパーシティ全体計画を策定しまして、万博時の空飛ぶクルマの社会実装に向けた規制改革の内容を取りまとめたところで

す。国の基準整備としましては、先ほど国土交通省のほうからも御説明があったとおり、官民協議会において検討が進められまして、省令改正、ポートの整備指針が策定されたところです。事業者の取組としましては、万博時の運行事業者が決定をいたしまして、各機体メーカーが認証取得に向けた技術開発を推進しているところとなっております。

矢印の下の四角で囲っている箇所になりますが、大阪府・市としましては、万博時の運航に向けましたポートや運航関係の基準に関して、国での一定の整理がなされたものと今回考えております。ありがとうございます。これらの基準整備で機体開発の状況を踏まえまして、万博での運航実現に向けてポート整備への支援、そして、大阪府・市の取組を進めていきたいと考えております。

次の黒ポツですけれども、大阪府・市といたしましては万博後の空飛ぶクルマの普及に向けまして規制改革の議論は引き続き必要と考えております。先ほど国土交通省からのロードマップにもございましたとおり、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

4 ページの2の(1)内閣府調査事業を活用した検討となります。令和4年度から5年度にグロービング株式会社を代表者として、株式会社SkyDriveなどを構成員とする協議会で調査事業を活用した検討を行っておりまして、具体的には万博へのアクセスに向けました大阪ベイエリアのポート候補地について、必要となるインフラ、そして、飛行航路の検証などを行っているところです。

5 ページは万博に向けたポート整備について記載をしております。上から四つ四角の枠がございまして、一つ目ですけれども、国際博覧会協会から万博における空飛ぶクルマの運航事業者、会場内ポート運営者が今年2月に公表されたところで、記載のと通りの事業者となっております。

その後、大阪・関西万博 空飛ぶクルマ準備会議の第1回におきまして、万博での会場外ポートの具体的な位置などを議論しまして、大阪港地区、大阪城東部地区、桜島地区、そして、関西国際空港について先行的に議論を進めていくことについて合意をされたところです。

三つ目の四角、第2回の準備会議は8月に開催されまして、新たに尼崎地区を候補地に加えまして、日本航空は桜島地区、丸紅は尼崎地区、SkyDriveは大阪港地区を候補地としまして、引き続き具体的な検討を進めていくことで合意しました。

四つ目、大阪市におきまして9月から大阪港地区の中央突堤での会場外ポートの整備及び維持管理を行う事業者を公募しているところとなっております。

6 ページの左の下の赤のところが万博内ポート、こちらが万博の会場になります。そして、府内の各ポートの候補地の位置を示しているものとなっております。

7 ページは万博における2地点間運行の各社のイメージを記載しております。また後ほど御覧いただければと思います。4社について記載をしているものです。

8 ページが大阪府からのポート整備への支援となっております。府内におきまして空飛ぶクルマの専用離着陸場などの拠点を整備しまして、万博での活用と、将来にわたりその

運営を行う民間事業者の取組を支援するために、資料に記載の補助制度を創設しております。

真ん中の上、令和5～6年度の2か年の事業としまして、5年度は5000万円、6年度は2億円の予算を見込んでおります。1拠点当たりの補助上限額は2か年トータルで5000万円となっております。現在申請のあった事業について審査を進めているところです。

以上、空飛ぶクルマの社会実装に向けました取組状況についての説明となります。引き続き大阪・関西万博を契機とした空飛ぶクルマの実現に向けまして、関係者で連携して取り組んでまいります。大阪府・市からの説明は以上です。ありがとうございます。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から御質問・御意見をお伺いできればと思いますが、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。

まず、国土交通省のほうでは前回のワーキンググループヒアリングで示した方向を踏まえて速やかに準備を進めていただいたということで、多岐にわたる項目を整備していただいたということもございますので、まず、その点については感謝を申し上げたいと思います。

その上で、大阪府・市にお伺いしたいのですけれども、今回整備された基準が、これは大阪府・市ですとか、関係する事業者において、どのように評価されているのかということであったりとか、また今後、万博の議論というのは大変重要ではありますが、その後の社会実装もございますので、その後、どういう見通しを持って、どのように進めていかれたのかについて、利活用で具体的な絵姿だったり、事業化を踏まえてこうしていくという方針についてお話しいただければと思っております。

○中川座長 大阪府・市、お願いいたします。

○南課長 今回、国土交通省のほうで作っていただきました基準に対する事業者からの評価ですけれども、こちらはSkyDrive、何かございますでしょうか。聞こえていない感じでしょうか。

今回、国土交通省のほうでの省令改正とパーティポートの設置基準につきましては、先ほど話もございましたけれども、前回の特区ワーキングで要望を一定お聞きいただいているところもございまして、スーパーシティの全体として万博での空飛ぶクルマの実現に向けて一歩進んでいるものかなと感じております。

また、万博の基準整備につきましても、新たな空飛ぶクルマとしての新たなパーティポート整備等につきましても検討いただいているということですので、それについてもありがたいと考えております。

今後、万博後の空飛ぶクルマの普及等につきましても、商工労働部から何かコメントはございますでしょうか。

○佐々田課長補佐 商工労働部産業創造課の佐々田と申します。お世話になっております、ポートの整備指針の部分につきましては、今後、離着陸場の整備に向けた一定の基準を示していただいたと考えておりますので、こちらをベースにさせていただきながら、より多様な事業者がポート関連の事業に参画いただきながら、大阪府域において空飛ぶクルマのビジネスをより活性化していただけたらと思っております。

商工労働部からは以上です。

○南課長 大阪府・市からは以上です。

○落合座長代理 ありがとうございます。

先ほど一定対応していただいたというお話があったので、一定ということは、まだこのあたりに課題がある部分もあるのかと思ったのですけれども、いかがでしょうか。

○南課長 大阪府の特区推進課です。先ほど国土交通省から説明いただきました参考資料の16ページの進入表面の件で、135度、直角以内についてもということ、今回は一定幅を持たせていただいたところになります。

○落合座長代理 ありがとうございます。

そうすると、ある程度そこはご要望に沿ったような形ということになってきたということで理解いたしました。

その上で、国土交通省のほうにもお伺いしたいところが2点ございます。

1点が、機体の認証が遅れているという報道に接するようなこともあるのですが、万博での運航に間に合うような形で必要な認証を進めていかれるような制度整備、実際の認証の運用を御準備されているかどうか1点です。

もう1点が、先ほど議論があった角度の制限であったり、車両に関する部分での制限があると思うのですが、中心市街地のほうで離着陸をしていくことについて、整備が難しいのではとも思います。今後、社会実装していくに当たって、こういった点も重要になる可能性があるのではないかととも思います。このあたりは今後どのように整理していかれるかの、合計2点についてお伺いできればと思います。

○中川座長 国土交通省、お願いします。

○江口室長 ありがとうございます。

まず、1点目の機体の認証状況ですけれども、大阪府・市の資料の中にもありましたが、万博の時点で運航が想定されている機体は4機種ございます。それぞれから現在型式証明の申請を受け付けておりまして、航空局のほうで審査を進めているところではございますが、審査自体は機体の開発と並行して進めているようなものでございますので、実際、万博のときに間に合うのかどうか、万博のときにどのような運航ができるのかというのは、まさにメーカーの開発状況次第といった部分にもなりますので、航空局のほうとしては、まさに開発状況に応じて審査を並行して進めているという状況でございます。

なので、万博のときに間に合うかどうかというのは、まさにメーカーの開発状況次第という回答にはなってしまいますけれども、我々としても並行して審査を進めておりますし、

また、適宜必要なアドバイス等も行いながら、伴走型で進めているという状況でございます。

また、将来的な都市部での導入につきましては、都市部は土地も限られておりますし、高いビル等もたくさんありますので、より柔軟な設定が可能となるためには、先ほど将来の検討課題とさせていただいておりますけれども、より狭い場所での進入が可能となるような概念というのも提唱されつつありますので、そういった部分についても機体の性能ですとか国際動向も踏まえつつ、引き続きそういったものの導入についても検討していきたいと考えております。

また、都市部でのパーティポートの整備となりますと、当然、安全基準面、今日御説明しましたようなポートの広さですとか、制限表面がしっかり取れるのかというのがありますが、別の観点にはなりますが、環境面でも当然環境アセスメントとかが必要になりますので、そういったパーティポートの環境アセスをどうするのかといったものも別途離着陸場ワーキングで、こちらは経済産業省のほうを中心にはなりますが、そういったものも検討を進めておりますので、安全面、環境面それぞれで都市部でのパーティポートの整備が進むように検討を進めているところでございます。

○中川座長 落合委員、よろしいでしょうか。

○落合座長代理 ありがとうございます。

○中川座長 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。

国土交通省に御質問です。機体の認証が遅れているのではないかという一部報道もあるので、万博までの運航に間に合うスケジュールで認証が進んでいるのかどうか、そして、万博ではどのような形で、完全な形での運航ということが見込まれるのかどうか、スケジュール感についてお尋ねしたいと思っております。

○中川座長 国土交通省、お願いします。

○江口室長 ありがとうございます。

先ほどの回答と少しかぶってしまいますけれども、万博の時点で運航が想定されている4機種、海外製の機体が3機種、国産が1機種になりますけれども、開発が遅れているという報道も出ておりますが、現時点で万博での運航を諦めたということは特段発表もされておられませんし、4社とも万博での運航を目指して開発を進めているところでございます。

実際、万博の時点でどのような運航ができるのかというのは、飛べる範囲ですとか、飛び方ですとか、搭乗者の範囲につきましては、まさに機体の開発状況に応じて今後各運航者のほうで検討されることにはなりますけれども、航空局としては機体の安全性の認証は開発状況に応じて審査を進めているところでございまして、万博のタイミングでも、その段階での開発状況に応じて、その時点で可能な運航ができるように審査を進めていきたいと考えております。

○堀委員 今日、事業者はいらっしゃらないのですか。大阪府・市に、御存じの範囲で、

規制面、あるいは認証面での課題がないかどうか、念のためにお伺いしたいと思いました。いかがでしょうか。

○中川座長 SkyDriveにつながっていないみたいですが、大阪府・市のほうで答えができる範囲内で、堀委員の御質問にお答えいただけますでしょうか。

○南課長 大阪府特区推進課です。具体的にはSkyDriveなり、事業者のほうの意見を聞かないと何とも言えないのですけれども、万博に向けて認証して、2地点間飛行の実現をされるということを大阪府・市としても望んでいるところです。

○堀委員 具体的な課題があるということは、今のところ聞いていないと、もし、何かあれば、それは前広に航空局と御相談いただくということをお願いしたいと思います。

○中川座長 ありがとうございます。

○南課長 堀委員の御指摘のとおり、させていただきたいと思います。

○小谷氏 SkyDriveの小谷と申します。先ほどは対応できず申し訳ございませんでした。

○中川座長 今の堀委員の御質問に対しましてお答えいただけますでしょうか。

○小谷氏 機体開発に関しては順調にいったいて計画どおりという段階でありまして、2024年の冬から春にかけて実際に物づくりを開始するという予定で動いています。およそ、国土交通省を含め、関係者とお話ししているスケジュールどおりというのが現状となります。

○堀委員 承知しました。

○中川座長 ありがとうございます。

ほかに御発言を求める方はいらっしゃいますでしょうか。

それでは、本件に関しましては、国土交通省、大阪府・市、SkyDrive、それぞれのお立場から積極的にスピード感を持って取り組んでいただいていると私どもは認識いたしました。

万博での予定どおりの運航、それから、万博以降、基本的には地域に広がった、あるいは日本に広がった運航を目指しまして、是非引き続き関係者の皆様方が連携しながらお取組いただけますようお願いしたいと思います。

それでは、これもちまして、空飛ぶクルマに関します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。