

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6年4月11日（木）10:07～10:42
- 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
委員	阿曾 沼 元博	順天堂大学客員教授、医療法人社団湊志会社員・理事
委員	安藤 至大	日本大学経済学部教授

<関係省庁>

西海 重和	国土交通省海事局 審議官
指田 徹	国土交通省海事局外航課 課長
太田 喜久	国土交通省海事局総務課企画室 室長
木坂 祐一朗	国土交通省海事局船員政策課 総括補佐
梅澤 大輔	国土交通省航空局安全部無人航空機安全課 課長
千葉 英樹	国土交通省航空局安全部航空機安全課 課長
高橋 淳	出入国在留管理庁出入国在留管理課 専門官
犬塚 誠也	金融庁総合政策局総合政策課政策企画室 室長

<自治体等>

川畑 千	北海道ゼロカーボン推進局 ゼロカーボン産業担当局長
西岡 孝一郎	北海道ゼロカーボン推進局 風力担当局長
横山 諭	北海道産業振興局スタートアップ推進室 参事
松浦 隆彰	北海道ゼロカーボン推進局ゼロカーボン産業課 風力担当課長
中本 和弥	札幌市まちづくり政策局 グリーントランスフォーメーション推進室特区担当部長

<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
佐藤 弘毅	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 外国船籍の船舶の活用/海外港への寄港要件の緩和
 - 3 閉会
-

○佐藤参事官 おはようございます。

それでは、時間でございますので、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たいと思います。

議題は「外国船籍の船舶の活用／海外港への寄港要件の緩和」で、北海道、札幌市、国土交通省、出入国在留管理庁、金融庁に、オンラインで御出席いただいています。

本日の資料は、北海道と札幌市が連名で、国土交通省からも御提出いただいております。公開予定でございます。

また、本日の議事についても、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、北海道から5分程度、国土交通省から5分程度で御説明いただきまして、その後、委員の先生方による質疑に移りたいと考えております。

それでは、中川座長に議事進行をお願いしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

○中川座長 それでは、これから「外国船籍の船舶の活用／海外港への寄港要件の緩和」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。

関係者の皆様、御多忙の中、御参加いただきまして、ありがとうございます。

早速、北海道から、御説明をお願いいたします。

○川畑ゼロカーボン産業担当局長 北海道庁の川畑と申します。本日は、よろしくお願いいたします。

本日御提案させていただくものは、いずれも我が国の再エネ導入の切り札と言えます洋上風力発電の導入拡大に必要と思われる提案でございます。

具体的な提案の内容につきましては、北海道庁、横山から、説明させていただきます。

○横山参事 北海道庁の横山でございます。よろしくお願いいたします。

2ページ目、3ページ目につきましては、従前、全体の提案の中で付けている資料でございますので、説明は割愛いたします。

4ページ目を御覧ください。提案の要点でございます。船舶法第3条の規定につきましては、国家主権・安全保障の観点から自国内の貨物または旅客の輸送は自国の管轄権の及ぶ自国船舶に委ねるべきとの国際的な慣行として確立した制度と承知してございます。また、外国人船員の60日ルールに関しましては、日本人船員の意義・必要性といたしまして、非常時等の対応、海上輸送の安全の確保及び環境保全、船舶運航等に係るノウハウの維持などが挙げられておりまして、これらの維持・確保に向けた運用と承知しております。他

方で、国のエネルギー基本計画達成に向けましては、日本船籍の作業船の不足、あるいは、メンテナンスに係る船舶の不足が見込まれる状況であります。また、船員につきましては、国内で洋上風力発電の建設・設置や運用に係る実績が少なく、建設・設置の作業やCTV等のメンテナンス船舶の操船といった関連する技術を持つ船員が不足していると考えてございます。このため、北海道、札幌市といたしましては、下にございますように、外国籍船の活用を認めること、また、外国人船員の60日ルールを緩和することを提案しているところでございます。

5 ページ目、洋上風力発電の建設・運用に用いる主な船舶といたしまして、左側は、いわゆる「SEP船」と言われております、脚で海底に固定の上、船体を持ち上げて安定した状況で作業する船舶、また、右側は、CTVという、比較的着床式等の近海で用いる、風車に横付けして作業員や物資を風車に輸送する船舶、あるいは、SOVといいまして、100人程度が乗船して海上で支援作業を行う船を想定してございます。

6 ページでございます。洋上風力発電事業者の選定プロセスは、この表に書いているところでございます。真ん中ら辺の事業者の公募占用計画提出は事業者のいわゆる入札に当たっての事業計画の提出に当たるのですけれども、この時点で船舶・船員に一定の目途を付けておく必要があるということでございます。

なぜこの時点で目途を付けなければならないかということでございますが、7 ページの赤字のところです。審査の内容で事業実施体制や実績あるいは運転開始まで・運転開始以降の事業計画の確実性について審査されることから、事業実施体制や事業計画の中で工事や運用に係る船舶の確保状況が評価に影響すること、また、日本籍船の確保を優先して運転開始時期が遅くなる場合は、逆に、迅速性の評価に影響することから、事業予見性を高める必要があると考えてございます。

8 ページ目でございます。下のほうに「国内のSEP船は限定」と書いてございますけれども、各社の公表資料から、一般海域のいわゆる第1ラウンドと言われている3海域では発電施設が12.6メガワット級、また、第2ラウンドでは15メガワット級または18メガワット級の設置が想定されておりまして、こうした大型化に対応できる船として公表資料から把握しているものは下の4隻と考えてございます。

9 ページ目でございますけれども、こうした船舶が活用できるスケジュールでございます。2030年のエネルギー基本計画の目標達成に向けまして、2028年や2029年頃に作業が集中してございまして、このぐらいの時期に作業船の不足が懸念されるところでございます。

10 ページ目です。船員不足の状況で、船員につきましては、そもそも人手不足の状況があり、11 ページ目でございますけれども、洋上風力の建設・設置作業あるいはメンテナンス作業には技能を持つ船員が必要とされてございます。国においても日本人船員の確保・育成の取組を進めておりまして、北海道もこれに向けて関係の会社と協力して取り組んでいるところでございますけれども、いずれにしても船員不足が想定される状況と承知してございます。

12ページ目は、企業ヒアリングの結果の主なものでございます。こうした太字のところがポイントかと考えてございます。

○中本特区担当部長 最後に、GX投資と海外投資機関との関係性について、札幌市の中本より、補足させていただきます。

13ページをお願いいたします。この資料の中段より下に具体例で入れてございますが、海外のインフラファンドが日本国内に拠点を置きながら北海道の案件に関わり始めるという動きが出始めております。洋上風力を始め、再生可能エネルギーのサプライチェーン構築には、海外勢のノウハウが先行してございますので、このように現地の投資機関がセットで国内に入ってくる動きが今後も出てくるものと認識してございます。この動きを逃さずに、早いうちから、地元の企業なりが関与できるように、北海道、札幌市といたしましても、税制優遇などを始め、受入れの環境を整えていきたいという考えでございます。この観点からも、今回御提案させていただく外国船・外国人の活用は大きな鍵になってまいりますので、御議論のほど何とぞよろしくお願い申し上げます。

北海道、札幌市からは、以上でございます。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、国土交通省から、御説明をお願いいたします。

○西海審議官 国土交通省、海事局と港湾局を担当している審議官の西海です。よろしくをお願いいたします。

国土交通省の資料ではなく、北海道の提出資料をお願いします。

まず、北海道の提出資料の9ページ、スケジュール感です。現状について、御説明したいと思います。北海道で五つ、促進区域の候補はあるのですが、漁業関係や航路等、色々と利害関係者があるものですから、法定協議会が整ってから事業者の公募をしています。北海道の区域のうち、今進んでいるものが二つです。松前沖と檜山沖の二つになります。その下の三つは、まだ法定協議会ができていない状況になります。右側のほうに「作業船の不足が懸念される」ということで赤い枠で囲んでおりますけれども、今工事の期間が書いてあるものは、既に、法定協議会の合意が済んで、事業者の公募をして、事業請負もできたというものになります。法定協議会の合意や事業者の公募等については、それぞれ、大体同じ期間がかかることとなりますので、北海道については、この赤枠の後ろの方からはみ出る感じの時期になるかと思えます。現状、この2027年と2028年の部分で、合計すると、六つないしは七つほど、工期が重なっておりますけれども、この時期、作業船については8隻体制になるので、工期に対して作業船は十分確保できる予定になっています。また、SEP船については、工事期間の全部、常に必要ではなくて、一定期間、使った後、ほかの区域に移ることも可能ですので、おそらく、今のところ、この2027年と2028年で足りないということは伺っていないので、引き続き事業者から状況を聞いていこうと考えております。そういうことで、基本的には、結論を申し上げますと。引き続き、洋上風力発電を行っている事業者、今度船舶を調達する事業者は、洋上風力の需要がどれくらい進むか

という進捗を踏まえながら、需要に応じる形で調達を行っておりますので、そちらの事業者からもヒアリングを行いまして、実際に作業船のどれになるかは分かりませんが、どの船が足りなくて、どの期間で足りないということが分かれば、いわゆるカボタージュ制度の下の特許を出すことも可能ではないかと考えております。

また、60日ルールというお話が出たのですが、基本的には、この特許で外国籍船を足りないところに使うことができれば、この問題は考えなくていいかと思っております。

説明は、以上です。

○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。

安藤委員、お願いします。

○安藤委員 日本大学の安藤です。

国土交通省に御質問させていただきます。カボタージュについて特許を申請すればよいとは、おっしゃるとおりという面もあると思いますが、条件を満たしている案件で、申請してから判断の結果が出るまでにどのくらいの期間がかかるのかということを教えてください。短期間で出るのだったら問題はない気もしますし、非常に長期間、判断に時間がかかるのだったら、再生可能エネルギーの普及の観点からも、特例を認める選択肢もあるのではないかと感じたのですが、こちらはいかがでしょう。

○西海審議官 今回の話は、基本的には、事業者の方にヒアリングをして、どの種の作業船がどの期間で足りないかということを教えていただければ、それに合わせて特許を出すことを考えていますので、情報をいただければ、特許をするのにそれほど時間はかからないと考えています。

○安藤委員 その時間がかからないというのは、例えば、1週間なのか、1か月なのか、そういう時間の長さでいったらどのくらいかかるものなのでしょう。

○西海審議官 2週間とか、やってみないと分からないですけども、そんなに時間はかからないかと。経験的なお答えになりますけれども、急いでいるようであれば、それに合わせてできるだけ早くやるということになるかと思います。

○安藤委員 分かりました。ありがとうございます。

○指田課長 補足ですけども、手続の標準処理期間を定めることになっていまして、この手続については、申請から特許までの期間は2週間です。ただ、実際に2週間前にお話を伺ってやるということではなく、事前に御相談を受けながら、手続の部分だけは2週間といった話になっています。

以上です。

○安藤委員 分かりました。ありがとうございます。

続けて、北海道にも質問してもよろしいですか。

○中川座長 どうぞ。

○安藤委員 今の国土交通省からの回答、事前に相談があった上であれば2週間という時間でこのカボタージュの申請が通せるという話ですが、これよりも今回申請されているような特例を認めることが必要になるという理由をもう少し教えていただけますか。お願いします。

○横山参事 北海道庁の横山でございます。

船舶法第3条で特許が認められる条件といたしましては、現に外国船を活用しなければ事業活動に支障が出るような場合、例えば、SEP船について例を挙げますと、日本国内で稼働しているSEP船が、調達が不可能、全部工事で塞がっていて不可能であるとか、実際に稼働しているSEP船が故障したとか、そういう場合にのみ特許が認められていると、事業者からはヒアリングのときにお聞きしているところでございます。他方で、我々の資料6ページ目で選定プロセスというお話をさせていただいておりましたけれども、事業者が入札で発電事業者として認められる場合は、事前に、建設の着工から約4年前に、公募占用計画、つまり、事業計画を国に提出し、その上で、7ページ目でございますように、事業実施体制や運転開始までの事業計画を評価されるという事業者選定のプロセスになってございます。国土交通省でもこういうプロセスで審査をいただいていると承知してございますが、かなり事前の段階でどういった船が調達可能なのかというところの予見可能性を立てておかなければ、そもそも発電事業者あるいは発電事業に付随する建設事業者として選定されないことが想定されることが、1点でございます。

もう一点、メンテナンスの場面を想定したときに、特許が認められるのは現に日本船籍が活用できない場合ということになってございます。場合によっては、運転中の不具合によってSEP船を使って補修工事をしなければならないという例が想定されるところです。実際に支障が生じてから、先ほどの国土交通省の御説明で、事前の御相談、プラス、2週間ということがございましたけれども、審査期間を経て、それからさらに外国籍船を曳航することになると、実際にその風力発電の風車を止めておかなければならないという状況がございまして。そこは、かなり審査期間を短縮していただかなければ、事業の執行の面でも支障が出てくると承知してございます。

以上です。

○安藤委員 ありがとうございました。

今の北海道からの御説明で1点だけ分からないところがあって、そうすると、申請時、日本籍船があるかどうか分からない段階で、4年先の工事に合格したらと言いますか、この点数がついて採択されたという条件付きの外国籍のSEP船の4年先をあらかじめ押さえておくということなののでしょうか。そういうことを、実務上、考えていらっしゃるのか。実態として可能なのかということが分からないのですが。

○横山参事 具体的には、入札に参加する事業者の御判断になろうかと思っておりますけれども、先ほど国土交通省から9ページ目でスケジュール感について御説明いただいたところではあるのですが、これから、青森県沖日本海側（南部）、山形県遊佐町沖でおよそ100万キロ

ワット、さらに、北海道の沖で2030年を目指した様々な調整をしていかなければ、国のエネルギー基本計画で定めている2030年度で570万キロワットという目標達成は困難かと思っております。私どもは、確かに、先ほど国土交通省から御指摘いただいたように、五つの有望区域で協議会の設置は2区域ではございますけれども、この協議会の運営に関しましては、国土交通省、経済産業省、北海道庁が共同の事務局を持っておりますので、できるだけ早期に発電事業を開始すべく地元の調整を進めているところでございますので、共同の事務局をやっている国土交通省とも決して北海道沖の洋上風力の稼働が2030年より後になるという合意の下に我々は進めているわけではございませんし、むしろ、そういった国の目標達成に向けまして、国土交通省、経済産業省と一緒に取り組んでいる状況でございますので、2028年、2029年に船が不足する状況は、私どもとしてはそのように承知しております。2030年を目指して発電事業をやるということになると、その建設計画において日本籍船が可能かどうかということを入札する事業者に精査していただき、日本籍船が調達可能と判断されるのであれば日本籍船を調達するという目論見で事業計画を出していただきますし、それが困難ということであれば外国籍船の活用も含めた事業計画を出していただくことになろうかと承知をしてございます。

○安藤委員 ありがとうございます。

国土交通省には、再エネの普及が国の方針としてある中で、この日本籍船がぎりぎりで台数が足りれば大丈夫でしょうということではなく、また、ぎりぎりの台数で足りるのだったら日本のものを使うとなると、そこがボトルネックになって、船を利用する対価が高止まりし、それが結果的に再エネの価格などにも反映してしまっても困るという気もします。現場での不安が解消されるよう、必要なときには的確に特許が出るとか、事業者が安心できるような状況を作っていただくか、または、今回御提案があったような特例を認めていただくといったことをさらに御検討いただければありがたいと感じました。

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、阿曾沼委員、お願いします。

○阿曾沼委員 北海道、札幌市、国土交通省の方々、御説明をありがとうございました。

規制改革の議論をしていく中で、「いや、実は今の制度でもやろうと思えばできる」ということは結構ある訳です。しかし、実際に現場で事業運営をする上では、オペレーション上、スピード感を失わせるようなことが多くあることを経験しています。今回の議論は、そういう意味では、事業推進をする上で、早急にリソースを確保し、事業計画の柔軟性を確保してスピードを上げるために、将来想定される条件がお互いに合意されればあらかじめ柔軟に了解をしてもらう仕組みを作っておいてほしいという御提案なのではないかと理解しますが、この理解でよろしいでしょうか。

○横山参事 私どもの提案の趣旨はそういうことでございますし、また、これが特例という形でしっかりと制度的に担保されていることが、事業者にとっても、予見性や柔軟性と

いう点で強いメッセージになろうかと承知してございます。

○阿曾沼委員 事業推進のスピード感を持って、結果を示していくためには、北海道のご提案は事業運営する上では非常に重要だと思います。この点について、どのような仕組みを作るか、どういう解釈によってその仕組みを構築することを早急に考えていただきたいと思いますが、国土交通省が考える必要な予見性の条件とは何なのでしょうか。

○西海審議官 まず、きちんと整理しますと、通常、事業者が公募で応募をするときは、当然、発電事業者だけではなくて、マリコンやゼネコン、あるいは、海運、船舶の事業者とコンソーシアムなりで提携をして、応募をします。その中で、当然、作業船を確保した上で応募して、事業者が選定され事業請負ができるという形になっていますので、その時点で作業船が足りないということを言っていただければ、私どもはいつの期間で足りなくなるかということはきちんと予見可能性で分かるので、どの船、どの種類の船が、どの期間、足りなくなるのかについて、特許を出すことができるということになります。今後、今までと違って、高い目標が洋上風力にはあり、なおかつ、EEZも含めて、法案が通れば、さらに箇所が増えるので、そういう将来の蓋然性を考えると、今まではかなり限定的で、かつ、なかなか出されなかった特許についても、足りない種類の船と足りない期間が分かれば出せるようにしたいと思っています。

○阿曾沼委員 今の御回答を聞いて、北海道はどの様に御判断されますか。さらに、「こうしてほしい」という具体的なお意見はございますでしょうか。

○横山参事 実際に私どもが提案に至った経緯は、12ページにございますように、そうした中で、確保できないという事業者の声があったことと、これはこうした資料に落とすことはどうなのかと思って紙には落としてございませぬけれども、ヒアリングの中では、作業船が確保できなかったことで入札の参加を見送った例があったとも承知してございます。特許ということになると、入札に参加することを前提に国と御相談していかなければならないことですし、また、これは私どもが考えることではないのかもしれませんが、国土交通省は、船舶の政策を進めていることと同時に、他方で、この事業計画の審査をして採点をする立場でございまして、そういった採点する立場の国土交通省に、外国船を使いたいから特許を出してくれという御相談が果たして事業者募集の過程で可能かどうかということは、私どもも、正直、二律背反みたいなのところがあるのかなということも少し気にはかかるところです。そうであれば、事前に制度的な裏付けがあるほうが、事業者としても、しっかりとした事業計画を立てて参加しやすく、また、先ほど御指摘もありましたとおり、そういった健全な競争を確保することで、電気料金の値下げあるいは国民全体の利益にも資するものと考えてございます。

○阿曾沼委員 ありがとうございます。

私自身が、企業にいた経験、事業を推進した経験から考えると、北海道の認識は非常に理解されるところでございまして。やろうと思えばできるし、資料を出してくればやりますと言われていても、民間の事業者や行政の方々が、ローコストオペレーションをする為

に、リソース確保を早急に行い、事業計画を早めに整えて、スピード感を持って事業を推進することに、運用上、支障があるということは多く経験するところでございます。その辺は、じっくりと議論をした上で、事業の成功実現とスピード感といった観点で、より深い議論をしていただければと思っております。国土交通省にもよろしく願いいたします。

○中川座長　ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

私は、お伺いしていて、国土交通省も蓋然性の問題だとはおっしゃいながら、国、日本全体として、高い目標を掲げている中で、このようなSEP船などにつきまして需給が逼迫する蓋然性は高くなるのではないかという見通しはお示しいただいているのだと思います。ただ、今回の北海道の御要望に関しまして、本当に北海道の事業に関して足りなくなる蓋然性が高いのかどうかということにつきまして、必ずしも、即地的な御判断と言いますか、見通しは、多分出していただいていないのだと思っております。

そういう意味で、おそらく北海道と国土交通省で、実態問題としてこのSEP船が足りなくなるのではないかという蓋然性につきまして、もう少し突っ込んだお話し合いをしていただけないかと思っています。国土交通省のお答えの中で、北海道の今の事業計画がやや遅れぎみというところもあって、おそらく大丈夫なのではないかという見通しを最初に御説明いただきましたが、基本的にSEP船があまり日本にないということについては、要するに、国の高い目標に比べてSEP船がないという事実自体は、厳然としてあるものだと思っております。そういう中で、非常にぎりぎりの中で回して何とかするという世界だと、多分、投資も進まないし、事業も進まないのだと思います。そういう意味で、おそらく北海道と国土交通省の間で、現実的な2027年度から2030年度までのSEP船に関する逼迫度みたいなものに関しての見通しをお詰めいただくとともに、それが国土交通省でおっしゃっていた特許制度につきましてかなりスピーディーにやっていただくということで足りるのか、おそらく、この点につきましては、国土交通省の海事局の審議官が「やるから大丈夫だ」とおっしゃったということだけでは、投資家は投資をしていかないというか、そこまで信頼していただけるようなものではないのではないかと思います。そういう意味で、もう少し蓋然性について詰めていただいた上で、特許制度を柔軟に変えていただくのであれば、あるいは、柔軟に運用していただくのであれば、どのような運用をしていたのか、例えば三つの条件のうち他法令に反しないことを満たせば、関係者と調整の上で、特許を出していただけるとか、そのような、今までよりもスピーディーに、どんな場合にどのぐらいになるのかということについて、見通しがつくようなものを、現行の特許制度の運用なのか、それとも特区の何らかの仕組みを考えていただくのかは分かりませんが、そういったものを少し御検討いただけないかと思っています。

いずれにしろ、GXで洋上風力を進めることは、国の施策として、国・地方公共団体、官民を挙げて取り組まないといけなことです。是非現実的に高い目標を達成できるような体制を関係者の皆様に膝を詰めてお話し合いいただいて、そういう体制を取っていた

だくことを強く要望したいと思います。

何か御発言を求める方はいらっしゃいますでしょうか。

どうぞ。

○西海審議官 それであれば、一つ。

今のお話を踏まえて検討はいたしたいと思いますが、まず、御理解いただきたいことは、私自身、港湾局も担当しているので、洋上風力の推進をしている立場ということです。したがって、できるだけ、発電事業者がやりたい場合には、それに合わせて、きちんとマリコンあるいは船舶事業者にもお願いをしているところなので、できるだけそのように対応できるようにお願いしたいと思っています。

また、特許については、今までは一件一件でやっていたところ、船が足りない場合には、その期間と種類を教えていただければまとめて特許が出せることとなる点は大きく違います。投資家にとって分かりやすくということは、元々、発電事業者の皆さんは、船舶事業者、マリコン、ゼネコンの方と、どういう作業船でいくかは必ず話し合われるはずなので、それを早めに詰めていただいて出していただければ、特許を迅速に出せるということです。委員のおっしゃるように、北海道については、大丈夫なのではないかとは決して思っていないで、なぜかと言いますと、ほかの有望区域等が入ってくるかもしれないので、むしろ北海道の後のほうが色々な変動要因があって作業船が足りなくなるリスクがあるのではないかというぐらいに思っています。そういう意味では、北海道とよく話をして、ほかの状況もありますので、ほかがどれくらいいるかということもありますので、よく話し合っ、作業船が足りなければ、今までは一つずつ出していた特許を、足りない期間、足りない種類をきちんとまとめて出すことも含めて、考えていきたいと考えています。

○中川座長 分かりました。審議官のおっしゃるとおりだと思います。話を前に進めるためにも、できるだけ具体的な見通しみたいなものを詰めてお話ししていただいたほうが、抽象度の高い議論よりも話を前に進めやすいと思います。そういう意味で、特許のやり方などにつきましても御検討の準備があるというお話でございましたので、その点も含めまして、すみませんが、北海道、国土交通省様で話を進めていただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

よろしければ、これをもちまして国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを終わりたいと思います。

関係者の皆様、どうもありがとうございました。