あいちモビリティイノベーションプロジェクト
「空と道がつながる愛知モデル 2030」 第６回ＰＴ会合　議事録

《開催概要》

1. 日時　2026 年 1 月 26 日（月）15:00~16:30
2. 場所　愛知県議会議事堂　５階　大会議室
3. 出席者（敬称略、順不同）

大村 秀章　　愛知県知事

《プロジェクトチーム》

戸谷 俊介　　株式会社 Prodrone　代表取締役社長
安藤 淳二　　株式会社ジェイテクト　イノベーション本部　副本部長
石外　健　　名古屋鉄道株式会社　　事業創造部長
村井 宏行　　株式会社 SkyDrive　　執行役員　事業開発本部長
松浦 孝英　　株式会社テラ・ラボ　　代表取締役
蓬田 和平　　ＶＦＲ株式会社 代表取締役社長
柴山 政明　　愛知県経済産業局顧問

《アドバイザリーボード》

川端 由美　　ジャーナリスト／戦略イノベーションスペシャリスト（オンライン出席）
楠田 悦子　　モビリティジャーナリスト
高橋 伸太郎　合同会社ポリシーデザイン 代表社員
橋口 宏衛　　大同大学工学部機械システム工学科　講師
三浦 亜美　　株式会社ｉｍａ 代表取締役社長（オンライン出席）
森川 高行　　名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所　名誉教授・特任教授

《事務局》

森内 倫子　　株式会社 Prodrone　広報戦略部長
土井 健輔　　愛知県経済産業局次世代モビリティ産業課長
加藤 智子　　同課　担当課長
堀川 泰宏　　同課　課長補佐
菅原 匠冶　　合同会社デロイト トーマツ（委託先）マネジャー
濱田 新平　　合同会社デロイト トーマツ（委託先）シニアマネジャー

《議事次第》
（１）開会
（２）挨拶
（３）議題
　　１　推進プランの見直しについて
　　２　eVTOL（空飛ぶクルマ）の離着陸場整備候補地について
　　３　今年度及び今後の取組について
（４）閉会

【開会】
（土井課長）
ただ今から、あいちモビリティイノベーションプロジェクト「空と道がつながる愛知モデル 2030」第６回プロジェクトチーム会合を始めます。
では初めに、愛知県・大村知事からご挨拶申し上げます。

【挨拶】
（大村知事）
愛知県知事の大村秀章です。
あいちモビリティイノベーションプロジェクト第６回プロジェクトチーム会合の開催にあたり、一言、ご挨拶申しあげます。プロジェクトチームメンバーの皆様、アドバイザリーボードメンバーの皆様、本日はお忙しい中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。
昨年は、愛知県で９月に開催した「第４回ドローンサミット」において、過去最大となる135 の企業・団体が出展するとともに、多彩な講演・ステージイベントやデモフライトが展開されました。
また、「大阪・関西万博」においては、空飛ぶクルマのデモフライトが連日実施され、非常に高い注目と人気を集めました。この「空飛ぶクルマ」という呼び方については、世界的には「eVTOL イーブイトール」という言葉が使われていることから、愛知県としては本日のプロジェクトチーム会合を機会として、今後この呼び方を用いてまいりたいと考えております。このように今年度は、我が国や愛知県にとって、ドローンや eVTOL の社会実装に向けた機運が大いに高まる年であったと感じております。
こうした中、あいちモビリティイノベーションプロジェクトにおいては、2023 年度に策定した「推進プラン」に基づき、次世代空モビリティの「需要の創出」と「供給力の強化」を２本柱として、取組を着実に進めてまいりました。
「需要の創出」に向けては、物流ドローンを用いて、西尾市の佐久島や新城市の山間地に

おいて長期事業化調査を実施いたしました。また、災害時におけるドローンの円滑な利活用に向けた活動のほか、eVTOL の社会実装に向けた離着陸場候補地の調査を進めてまいりました。

また、「供給力の強化」については、自動車産業など既存産業からの新規参入を促す共同研究会の開催や、ドローンエンジニア人材の育成に向けた取組を「令和の殖産興業」として進めてまいりました。

このように様々な取組を進めているところでありますが、本プロジェクトも立ち上げから２年が経過し、様々な進捗や課題が明らかになってきております。

そのため、本日の会合では、プロジェクトの「推進プラン」の見直しとして、「需要の創出」に向けた当面の目標である「ローンチモデル」の精緻化や、「供給力の強化」に向けて、2030 年度に目指す姿の具体化について、議論をお願いいたします。

また「eVTOL の離着陸場整備候補地」については、昨年度に遊覧飛行適地調査を実施し、11 月に開催した前回の会合では、中間報告として、「県営名古屋空港」「中部国際空港」「名古屋駅」「名古屋港」の４か所を離着陸場候補地として導出いたしました。今回は、その後の検討も踏まえ、県として先行的に整備を進める離着陸場候補地について選定をしていきたいと存じます。

その他にも、プロジェクトの今年度の成果や今後の取組について、お集まりの皆様から忌憚のないご意見・ご助言をいただき、プロジェクトの今後の取組に反映してまいりたいと考えております。

本日は、どうぞ、よろしくお願いいたします。

（土井課長）

ありがとうございました。

本日の出席者につきましては、名簿でのご紹介にかえさせていただきます。

また、本日の会合は公開で開催しております。会議後は、議事録を愛知県のホームページで公表いたしますので、ご了承ください。

ここから議題に入ります。議事の進行は、本プロジェクトの座長であります、株式会社プロドローンの戸谷社長にお願いしたいと思います。

戸谷社長、お願いいたします。

【議題１　推進プランの見直しについて】
【議題２　eVTOL（空飛ぶクルマ）の離着陸場整備候補地について】

（戸谷座長）

それでは、ここから、私が議事の進行を詰めてさせていただきます。皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

本日は議題が３つございますが、まず、議題１「推進プランの見直し」及び議題２

「eVTOL（空飛ぶクルマ）の離着陸場整備候補地」について愛知県の柴山経済産業局顧問から説明してください。

【柴山顧問より資料１及び資料２に基づき説明】

（戸谷座長）

ありがとうございました。

先ほど災害についてのご説明がありましたが、我々も、今週末に西尾市で開催された南海トラフ地震を想定した訓練に参加いたしました。

また、供給力の強化についても、ドローンが特定重要物資になったということで、国産化とサプライチェーンの強化が非常に重要なテーマになっております。このあいちモビリティイノベーションプロジェクトが、その中で非常に重要な役割を果たしていかなければならないという責任感もございます。

それでは、議題１、２の説明を受けまして、皆様からご発言をいただきたいと思います。

時間の都合上、ご発言は１人１分半程度を目安にお願いしたいと思います。なお、ご発言は着座のままで結構でございます。

はじめに、私から物流ドローンについて発言させていただきます。

今年度は佐久島と新城市で社会実装を想定した物流ドローンの実証を実施しました。

佐久島では、名古屋鉄道にご協力いただき、ドローンが通過する際に地上の信号が赤になり、警告音を発生させる、いわゆる三次元の交通システムを日本で初めて実施いたしました。

また、アドバイザリーボードの名古屋大学・森川先生による、内閣府 SIP（戦略的イノベーション創造プログラム）の自動運転や自動配送のプロジェクト、さらに国土交通省のスマートアイランド事業とも連携した取組となりました。

新城市の実証では大村知事にもご出席いただき、異次元のコストダウンを実現した、プロドローンの置き配機能を持つ機体を活用して実証を行いました。本取組は、トラック輸送とのハイブリッドによる「新スマート物流」をエアロネクスト社とともに実証したものです。着陸地点の無人化や、完全な遠隔運行を実現いたしました。

一方で、バッテリー性能による飛行距離や搭載物の制限、通信環境の整備の必要性、利用促進のための機運醸成や実装に向けたマネタイズなど、いくつかの課題も明らかとなりました。

以上、私からの報告とさせていただきます。

続きまして、eVTOL に関して SkyDrive の村井様、お願いいたします。

（村井本部長）

まず、資料１についてですが、新たなローンチの時期として 2028 年頃を予定し、eVTOL によって人流を創出していくというお話がありました。2028 年はもう２年後ということで、本当にあっという間だと感じております。こちらの実現に向けて、当社としては、資料にも

記載されているような型式証明の取得など、ローンチに必要な準備を確実に完了させるべく、改めて気合を入れて取り組んでいきたいと考えております。

資料 2 について、場所に関しては県営名古屋空港を中心に進めていくということで、資料にも記載いただいております。現在、我々の開発メンバー約 300 名が県営名古屋空港のオフィスに集まり、喧々諤々としながら設計・開発を進めているところです。

我々にとっても、この拠点が日本の先行モデルとなり、実際にサービスが始まるということを非常に喜ばしく、楽しみに感じております。また、この拠点が整備された後も、商用運行として事業がしっかりと成立していくよう、パートナーの皆様とともに取組を進めていきたいと考えております。

（戸谷座長）

ありがとうございます。

続いて、名古屋鉄道の石外様からお願いいたします。

（石外部長）

私からは、アドバイザーの立場でコメントさせていただきます。

今回、候補地が具現化されたことで、社会実装がいよいよ現実的なフェーズに入ったと感じております。

まず、名古屋駅周辺の再開発については、一部報道などでご心配をおかけしておりますが、当社としましては、名古屋駅をスーパーモビリティハブとして整備し、都市機能や交通機能を高めていくことを引き続き検討してまいりますので、よろしくお願いいたします。この地域の玄関口として、次世代モビリティをどのように受け入れ、都市の価値を高めていくかについては、愛知県並びにご参加の皆様とともに議論を重ねていきたいと考えております。

また、離着陸場の整備については、単なるインフラの構築に留まらず、利用者に選ばれるサービス設計が不可欠です。周辺施設や自治体と連携し、地域全体で需要を創出する仕組みづくりを重視しております。

さらに、社会実装成功の鍵は、接続性にあると考えております。空の移動を孤立させるのではなく、当社の鉄道・バス・タクシー網など地上交通とシームレスに結ぶ、ラストワンマイルの充実こそが真の利便性を生み出すものと考えております。地域の交通インフラを担う立場として、皆様と緊密に連携し、実効性の高いモデル構築に引き続き貢献していきたいと思います。

（戸谷座長）

ありがとうございます。

続いて、災害対応ドローンについて、テラ・ラボの松浦様からお願いいたします。

（松浦代表取締役）

災害対応につきましては、先ほど戸谷座長からもご説明がありましたが、昨日、西尾市での訓練において、展示などを通じて PR を実施してまいりました。明日からは、名古屋港を中心とした情報収集のための計画が始まり、2 月上旬には情報取得およびデジタルマップ化を行う予定です。

今年度のトピックとしては、国土地理院の地図情報レベル 1000 というものを、当社の飛行機によって実現することとなり、国土地理院の認可も得たことから、地図ビジネスへの本格的な参入が始まることとなりました。これにより、平時ビジネスとして飛行機を運航し続け、地図を作成し続けることによるマネタイズが実用可能となったのが現状です。

既に 2 台目の飛行機の運航に向けた事業機の編入準備が始まっており、次年度 7 月には事業化が始まる予定です。

一方、課題としましては、我々も県営名古屋空港に拠点を置いているものの、現在格納庫を保有できていないため、他のエリアや他事業者の格納庫を借りている状況です。今後、拠点のあり方について検討が必要になると考えております。

（戸谷座長）

ありがとうございます。

続いて次世代空モビリティの供給力の強化について、ジェイテクトの安藤様からお願いいたします。

（安藤副本部長）

私からは、供給力と実用化の状況について、お話ししたいと思います。

昨年 11 月の PT 会合でもコメントいたしましたが、当社は自動車用の機能安全の面や、高品質な製品を安定して市場に供給することで、世の中に貢献してまいりました。産業の集積地である愛知県として、市場が拡大していくことを見据え、今から供給力について議論することが肝要だと考えております。

一方で、先ほど柴山さんからもお話がありましたが、アメリカの新たな規制、特に外国製ドローンの新規輸入販売規制などによって、国内市場環境が大きく変化する可能性があります。また、アメリカ市場での親和性、つまり現地での現地調達化などの可能性については、愛知県の企業にとって語れることが多いと考えております。

二点目の実用化の状況については、11 月の PT 会合からの大きな変化点として、トヨタ

自動車様の LEXUS RZ 向けに弊社のステアバイワイヤーシステム（ハンドルの操舵とタイヤの転舵が、機械的ではなく電気的につながるシステム）を発表いたしました。当社はこのステアリングシステムを供給しており、電気的に接続されているがゆえに、電源失陥が起きた時に非常に問題があるということで、その点、ドローンの姿勢制御に貢献する一つの技術である弊社のリチウムイオンキャパシタが、自動車のバックアップ電源にも採用された実績がございます。

こうした自動車部品で培った我々の技術を、ぜひ本プロジェクトにも転用していきたいと強く考えております。

（戸谷座長）

ありがとうございました。先日、新聞で近藤社長の記事を読ませていただきました。

最後に、VFR の蓬田様からお願いいたします。

（蓬田代表取締役社長）

資料 1 の供給力強化と資料 2 の離着陸場整備についてお話しさせていただきます。

まず、供給力強化につきましては、先ほど安藤さんからもご説明がありました通り、経済安全保障環境が大きく変化する中、国産化を実現できれば海外マーケットも含めて大きなチャンスが得られると考えております。当社は、おそらく国内で唯一、ドローンの映像伝送モジュールを手がけている会社だと認識しておりますので、この機会をしっかり活かしていきたいと考えております。

次に、eVTOL の離発着場について、当社はドローンの会社だと思われがちですが、現在、経済産業省の SBIR プロジェクトで 20 億円の支援を受け、ドローンの離発着場「ドローンポート」の開発を進めております。モジュール型で開発しているため、eVTOL にも十分転用可能と考えております。将来的には、2028 年という具体的なスケジュールが示されましたので、我々としてもさらに注力して取り組んでいきたいと考えております。

（戸谷座長）

ありがとうございました。

では、知事からコメントをいただきたいと思います。大村知事、お願いいたします。

（大村知事）

熱心にご議論いただきまして、誠にありがとうございます。プロジェクトチームメンバーの皆様が御発言されたところで、私からも一言述べさせていただきます。

議題１の「推進プランの見直し」については、本プロジェクトの立ち上げから２年の取組を通じ、ローンチモデルに掲げた物流、人流、災害対応の各分野において、着実に社会実装に近づいていると感じております。

物流分野においては、今年度の新城市の物流ドローンの実証については私自身も拝見させていただきました。トラックによる陸送とドローンによる空輸を組み合わせた物流の最適化や、ドローンの遠隔運航による省人化などが図られており、地域内物流の新たなビジネスモデル構築につながる可能性を実感しました。

災害対応分野においては、本プロジェクトの参加メンバーによる「愛知県次世代空モビリティ災害対応チーム」の県災害対策本部での訓練や、災害時に被害が想定される公共インフラ点検などでの次世代空モビリティの活用実証が着実に進んでいると認識しました。

また、供給力の強化に関して、当地域が持つ自動車産業の優れた生産技術を活かしてドローンの量産化や重要パーツの国産化を実現することで、ゲームチェンジを起こすことができればと期待しております。

議題２の「eVTOL の離着陸場候補地」につきましては、eVTOL の社会実装に対応する取組にとどまらず、航空分野全体における電動化・脱炭素化という世界的潮流と将来を見通した基盤整備であると認識しております。

県営名古屋空港において整備を着実に進め、eVTOL の機体が、日本でいち早くこの愛知の空から発信される姿を実現することに全力を挙げてまいりたいと考えております。

また、県営名古屋空港には、次世代空モビリティ分野を牽引する企業が集積し、研究開発を進めていただいております。こうした「研究開発」と「社会実装」とが一体となった環境を最大限に活かし、本プロジェクトの柱の２である「供給力の強化」を着実に推進するため、県営名古屋空港を、国内のみならず国際的にも存在感ある次世代空モビリティの拠点として位置付け、世界の航空宇宙産業を強力にリードしてまいりたいと考えております。

最後となりますが、本日の議論を踏まえ、各事業の取組を一層加速させるとともに、あいちモビリティイノベーションプロジェクトが目指す「新しいモビリティ社会」や「次世代空モビリティ産業の基幹産業化」の実現に向けて、引き続き皆様と一緒に取り組んでいきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

（戸谷座長）

ありがとうございます。

大村知事は次の公務のため、ここで退席されます。

―　大村知事退席　―

【議題３　今年度及び今後の取組について】

（戸谷座長）

続きまして、議題３「今年度及び今後の取組」について事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局より資料３に基づき説明】

（戸谷座長）

土井課長、ありがとうございました。丁寧にご説明いただき、よく理解ができたと思います。

ただ今の説明を受けまして、アドバイザリーボードの皆さんよりご意見をいただければと思います。時間の都合上、発言は１人３分程度を目安にお願いできればと考えています。ご発言は着座のままで結構でございます。まず初めにオンラインから川端さん、聞こえますか。

（川端委員）

ご説明いただきありがとうございます。

推進体制の見直しについて、一年間の動きを反映して、組織を改変していくことは非常に重要なことだと思いました。また、特にディパートメントを新設する部分について、元々、愛知県でこういった新しい事業を生み出したいというモチベーションがあるとは思いますが、新しいものを作っていく時にやはりエコシステムをどうしても構築せざるを得なくて、愛知県の深く関わるステークホルダーだけでというのはなかなか難しいだろうなと思っていた部分もあります。

今回、基盤になる部分を作った上で、例えば技術的な知見や検証など、そのような部分は参加者など手元の部分でできるかと思いますが、事業化を目指していくときに、エコシステムというのはその技術を提供する人だけでは作れないですし、マーケットを作るときに様々な事業者が入ってきてこそというところはあると思います。

本プロジェクトもそのような段階にやっと入ったと思っておりまして、異なるケイパビリティがある外部の事業者をこれから取り込んでいくことになるのではないかと思いました。

その時に、今までのメンバーというのは愛知県を軸に、空モビを軸に主体的にやれる人たちが多いかと思いますが、そういった旗の下に集まった人だけではなくて、エコシステムを作るという段階に入ると思います。こういった事業を愛知県で主体になってやっているということを伝えることで、より広く実力のある人たちに集まってもらい、エコシステムのメンバーになってもらうことが必要かと思いますので、伝えること、取組を伝える段階に入った方がいいと思いました。

今後の流れは綺麗に整理していただいたのではないかなと思っております。

以上です。

（戸谷座長）

川端さんありがとうございました。伝えることの大切さと難しさは私もよく理解しており、非常に大切だなと思います。

続きまして、楠田さんお願いいたします。

（楠田委員）

ありがとうございます。非常に良い動きができているなと感じております。一点気になったこと、心配になったことがございます。

資料１の６ページや１０ページですが、年間生産台数の目標が経済産業省から示されており、2030 年時点で約８万台という数字が出ていますが、皆さんにとってこの数字がどう見えたのか、私自身はちょっと少ないと思われた方も多いのではないかと心配になりました。

例えば、自動車産業からの新規参入と関連して殖産興業を目指して取り組んでいく中で、やはり、経営者の方は数字を見ると言われ、特に自動車メーカーの方々はその傾向が強いと思いますので、自動車産業の中では、国内の販売台数であれば 450 万、グローバルだと 9,000 万と言っている産業の中でこの数字がどのように見えてしまうのかと考えます。この数字がどういう中身であり、その他のグローバルで見るともう少し先があるのか、今後の展開はどうなるのかという市場の分析をされているとは思いますが、もっと分析をして、見せ方をさらに丁寧にしていくと良いのではないかと思います。

この数字だけを見ると、落胆する方も一定数いるのではないかと思い、その中で日本の強みは何なのか。例えば、ジェイテクトさんの事例があったように、生産拠点や日本ならではの強みをグローバルの中でどのように存在感を出していくかという戦略をこれからしっかり描き、そして表現していただき、これだと面白そうだなと思われるような資料に仕立て、中身の伴うものにしていただけたらと思いました。

以上でございます。

（戸谷座長）

楠田さん、ありがとうございます。ご指摘の８万台という数字についてですが、一方では販売台数は基盤検討会の中では 14 万台という数字もあります。この数字は販売、もう一方は生産で８万台となるかと思いますが、この辺りも含めて高橋先生にお話を聞きたいと思います。

高橋さん、よろしくお願いいたします。

（高橋委員）

ありがとうございます。まずは８万台という数字に関してですが、私自身の認識としては、この数字は通過点の数字として認識した方がいいのではないかと思っています。

理由としては、確かに産業として見た時にこの数字はやはりまだ小さいと思います。日本の場合、基幹産業というと、自動車や機械産業など様々な製造業で見たときに、ドローン産業、次世代空モビリティ産業は産業規模としては小さいといいますか、これから産業として立ち上がる段階です。仮にこの 8 万台の数字を達成できたとしても、自動車産業に比べると非常に小さい数字、愛知県の経済の中でも非常に小さい数字だと思いますが、一方、日本の同盟国や友好国を中心にグローバル展開することができると、その先のビジョンがあると思っています。

私自身の認識として、日本のドローン産業がなぜ立ち上がりが遅れてしまったかというと、いくつか理由はありますが、元々産業用無人ヘリの分野においては、日本は先行していました。一方、21 世紀になってから、IT 化やデジタル化など新しいスタートアップが出てくる中で日本としてうまく対応できない部分から遅れてしまいました。しかし、この数年間の動きとして、愛知県の動きや新しいスタートアップが出てくるという形で変化している部分があるので、その中で、利活用だけではなく、量産化を目指すようになったことが重要な変化としてあります。

また、今から 2 年前を振り返ったとき、愛知県として見た場合、広域自治体として見た場合、次世代空モビリティ分野としてプロジェクトを立ち上げるということを考えると、他にも先行する地域は存在してはいました。一方で、この 2 年間で大きく変化したこととして、愛知県がその先頭に立ったという言い方もできると思います。なぜ先頭に立ったのかといいますと、利活用に加えて、産業集積もいち早く打ち出したからです。

例えば、空飛ぶクルマに関しても、利活用というところに関しては、他にも打ち出した自治体は 10 年近く前から存在はしていました。ドローンや空飛ぶクルマに関しても分野として存在はしていましたが、様々なご意見があるとは思いますが、産業集積の点で広域自治体としてビジョンを本格的に打ち出したのは愛知県が最初だという言い方ができます。

その上で、（愛知県の）この 2 年間の取組として、ドローンに関して量産化の重要性を打ち出してきており、政府としても経済産業省で大きく変わったことは、（無人機産業基盤強化）検討会の中で、ドローンの利活用だけではなく量産化をする必要性があるというところになったことです。eVTOL・空飛ぶクルマに関しても、日本成長戦略会議の航空・宇宙ワーキンググループで議論していますが、商業運航の実現を目指すだけではなく、産業集積を目指すという形で具体的なテーマとして大臣（経済安全保障担当）が座長を務める会合で議論することになります。

そうした場合、今の状況は、愛知県がアジェンダを打ち出して、政府もその方向性に向かって動き出しているということなので、この 2 年間の大きな変化は、愛知県が先行するようになり、それを踏まえて考えると、８万台という数字についても、この数字はあくまで通過

点であり、将来的にはグローバル展開があり、その中で愛知県の企業、中部地方の企業を中心に重要な存在感を示していくというような流れを作ることができると、次に向けたビジョンに繋げることもできると思います。また、ドローンだけではなく、eVTOL や他のモビリティロボットなど様々な産業分野の可能性が出てくると思いますので、それを踏まえた上でビジョンやプロジェクトをアップデートし、次年度に繋げることができると、より望ましい展開になるのではないかと思います。

（戸谷座長）

高橋さん、ありがとうございました。今、様々な示唆をいただきました。需要の創出では、いわゆる愛知モデルとなりますが、これは様々な場所で取り組んでいます。

令和の殖産興業でのいわゆる供給力の強化については、実は中日新聞に 12 月に社説で取り上げてもらっており、我々も愛知県ならではの産業首都という部分の強みを生かしていかなければならないと感じております。
それでは次に橋口先生、よろしくお願いします。

（橋口委員）

大同大学の橋口です。私もアドバイザーの立場ではありますが、プロジェクト内で様々関わらせていただいているので、プロジェクトメンバー的なコメントもさせていただければなと思います。

例えば、新城市で行った物流サービスではプロドローンさんの機体にも関わらせていただいていますが、実証で使われているのは NEXT DELIVERY さんの機体ですが、置き配ができるということは大事なポイントだと思っています。現地で専属の人がドローンから荷物を取り出す、なんていうことをやっていたら、実際の災害時への転用では役に立たないので、置き配をすることが大事なポイントだなと感じていました。

次のステップとしては、資料の４ページにありますが、自動搬送ロボットとの連携となったときにも、今はドローンから降ろした荷物を自動搬送ロボットに積み替えることは人間がやっています。私はドローンの先生ではなく、実はロボットの先生でして、ロボット同士の連携や繋ぎも、無人化・省力化することは今後の大事なポイントなので、例えば産業ロボットアームでドローンから取り出して地上ローバーに積み替えるところまで自動化していくこともやる必要があります。このプロジェクトの場合だと空モビリティに限定されていますが、愛知県の方だと産業ロボット関係全般でやっているロボット産業クラスター推進協議会もありますので、そちらとも連携して荷物の積替えの省力化も考えていかなくてはと感じました。

また、アドバイザー的なコメントとしては、拠点が名古屋空港に行くことはとても面白いなと感じており、生産拠点もその周辺にできるといいのではないかと思います。利用拠点だ

けではなく、ドローンや eVTOL の生産拠点も今後どこに作られるのかが気になっており、おそらく愛知県さんが考えていらっしゃるプランがあると思いますが、その辺りのことも伺えればと思いました。

私が主に関わっていますのが人材育成のお話です。資料３の９ページのお話ですが、今、ドローンソフトウェア研究会の座長を務めさせてもらっていますが、議論が発散しがちですが、日本のドローンの弱いところはやはり、ソフトウェアの完成度、UI（ユーザーインターフェース）です。使い勝手の良さがあまりにも低く、DJI のスマホアプリ、パソコンアプリなどの完成度に比べると遅れを取ってしまっています。そのあたりもトータルで作っていく必要があります。スマホ技術も日本は失われていますが、そのあたりを全体的に再構築しなければ、8 万台の生産という目標に太刀打ちできないのではないかと心配になっているところです。

次に資料３の 10 ページです。エンジニア人材育成は私が主に関わっている部分ですが、教科書を作り、授業も行い、とても好評であり嬉しく思っています。教科書やカリキュラムとして成立したことは嬉しいですが、教える先生がいないため、先生を増やす必要があると特に感じています。

余談ですが、この人材育成用の機体に、以前はドローンショーの機体を使っていましたが、新しい機体を作ったところ、意外と好評であり、様々なところから引合いを受け、教育だけではなく様々な分野に転用可能な、約 10 万円で出せればいいなという機体を作りました。こういったハードウェアの量産化に向けた取組に繋がっていけたら嬉しいとは思いつつ、残念ながら、その機体の部品はほぼ全て中国製のものです。日本の企業、特にモーターやプロペラなどを作っているメーカーもわずかにはありますが、主に産業の大型機用です。安く作れる理由は何かというと、ドローンレース用の機体だからです。そもそも日本ではドローンレースが流行っていないため、ドローンレース用の機体を量産する必要がない、売れないという悪循環になっています。

以前、プロドローンさんが、ドローンレースを担われていましたが、ドローンレースが盛んに行われるようになり、e スポーツとして盛り上がり、たくさんの機体が必要になるというところに向かっていかなければ、8 万台という数字は絵に描いた餅になるのではないかと私は心配しています。産業用だけで 8 万台は、個人的には遠いのではないかと思っていますので頑張っていかなければならないと思っています。

以上です。

（戸谷座長）

ありがとうございました。今年度は橋口先生にはソフトウェアも作っていただき、そして教科書も作り、さらに講師もやり、まさに八面六臂で活躍をいただきました。

お話にあったドローンレースは、実は当社も FAI 国際航空連盟、日本航空協会の中にある日本模型航空連盟の F9U のメンバーです。事務局の森内さんも関与していますが、おそ

らくドローンレースは、国内に約数百人しか人口がいません。コロナ前に我々は一度大きなワールドカップをやり、そこから盛り上がるかなと思っていましたらコロナになってしまいました。車においても、レースがモータリゼーションを鍛え上げてきたということもあり、ドローンレースでエンジニアの育成ができると、もっとエンジニアの人口は増えるのではないかと、お話を聞いて感じました。

ドローンレース等でも草の根活動をすると機体も売れる、そしてエンジニアの育成にも繋がるという、非常に示唆のあるご意見をいただきました。ありがとうございました。

続きまして、三浦さん、よろしくお願いします。

（三浦委員）

皆様、今年もよろしくお願いいたします。

私も、やはり最初にお話を伺ったときに、8 万台って本当に 8 万台なのかという点が気になった数字ではありました。

先ほど橋口先生もおっしゃったように、実際に 8 万台をどの分野で販売するのかと考えると、今の動きだと、おそらくそれでも足りない気がします。8 万台という数字はスタートアップ業界に２０年携わっている人間としてはワクワクする数字では残念ながらありません。

投資家やスタートアップ企業、若手の人たちがこの分野は盛り上がっているなと思える、定量的・定性的な見せ方など様々な見せ方があると思いますので、そういった部分のストーリー展開を考えていくと、より愛知県が eVTOL で本気になっていると見られるのではないかと思ったことが一点目でございます。

二点目は、ニーズがどこにあるのかという点は実は、愛知県様からの事前のご説明のところでもお話をしており、普段、ドローン以外でもお買い物ができる場所に対して使ってくださいだと、なかなか使っていただけないことがあるかもしれません。eVTOL も含めてドローンの良いところは、普段インフラがないところにすぐにインフラを作ることができ、必要なときに必要なことができる点だと思います。そのため、災害でも使われるのだと思いますが、それ以外にも興行でも使えると思います。

どこかでコンサートがある。新城市で皆様が実験されていますが、私みたいに車が好きな人間やレースが好きな人間ですと、新城市というとやはりラリーのイメージがあります。普段は 5 万人程しか住んでない場所に、少なくとも 10 万人程の人が来ているわけです。実際、全日本ラリーだと何十万人と来ています。私自身も見に行くと、まず泊まるところがなく、道路も渋滞している、山間部だと飲み物もない、そして、脱水症状で皆が困っていたりもします。コンビニも物がなくなっていきます。仮に、そういったところに対して、人を送ることも車ではなく、最終的に空飛ぶクルマでできたらどうなっていくのかですとか、飲み物なども、ドローンで多く運べるようになったときに、山間部でイベントがあった際、自動販売機や売店の物が売り切れているということに効果があると思います。イベント時では地元

の人たちが仮設販売をして、キッチンカーでどうにか補っています。この平常時の運行とは違う、イベントに合わせた BCP 対応というと変ですが、そのような視点でイベントごとでの活用法がわかるとこの分野に取り組もうとしている人たちから車産業やレース産業の人たち、部品業界の人たちも出てくるかもしれない、仲間が増えるかもしれないです。

そのため、自動車産業も近くにある土地で、そういった世界的なイベントも行われており、ファンもいます。しかし、一方で実際に困っている部分に対して、取組を広げるということもアグレッシブではありますが、面白い案ではないかと思いながら話を聞いておりました。

以上です。

（戸谷座長）

三浦さん、ありがとうございました。

確かに、ラリージャパンなどで、ドローンを使えるといいなと思っております。当社はこの春におそらく 10 年がかりのレベル４のドローンを飛行できる、有人地帯を飛行できる機体ができると思っています。その機体に TVCam を搭載し、FPU という中継転送装置を取り付けると、地上の TV コンパウンドという場所から国際映像の送出ができるようになります。

そうすると、今までヘリコプター映像から FPU で地上の TV コンパウンドを通じて国際映像を送出していたものが、そのままインターフィードに国際映像を送出できるため、大きく変わってくるのではないかと思っています。

そのように、エンターテイメントなどでのドローン活用や移動に eVTOL が活用できるようになると景色が変わるというご意見をいただきました。ありがとうございました。

それでは、次に森川先生、よろしくお願いいたします。

（森川委員）

私は、今年度の西尾市佐久島の実証実験に関わらせていただきましたので、その点についてコメントいたします。

資料３の４ページにあるとおり、元々このプロジェクトに「空と道がつながる」とあり、佐久島における道を名古屋大学で担当しました。実際は空だけではなく、海である渡船とも繋いで行いました。

写真にありますように、２種類の自動運転車を使いました。右側が軽自動車の EV のバンを自動運転に改造したもの、中央が自動搬送ロボです。どちらもレベル２ですので、セーフティドライバーがつかなければならないため、このセーフティドライバーは、我々がずっと詰めているわけにはいかないため、地域おこし協力隊の方を中心にやっていただきました。そのために一日だけ名古屋大学に来ていただいて、トレーニングを行い、資格を与えて、この一か月の実証実験を地域おこし協力隊の方を中心にオペレーションをやっていただき、

持続可能なシステムができたのではと思っています。

課題の中でありました、ドローンからこの自動搬送ロボットへ積み替えるときに人が必要な点について、我々でこの自動搬送ロボットの上にロボットアームをつけて、荷物をこのまま上に自動で乗せられるものを現在改造中ですので、もし来年も実証をやることになればそれが稼働できるかもしれないと思っております。

そして、これらは全てドローンも含めて電動ですので、この電動の充電等をするものとして、現在、Ｅステーションというものを対岸の東幡豆地区で作っています。もし来年度以降も佐久島で実証を続けていくということでしたら、佐久島にこの Ｅ ステーションを作り、ドローンをはじめとした充電も系統電力から完全に切り離して電池と太陽光パネルで全部充電できますので、その点でもまたご協力できると思います。

一番大きな課題は、書いてありますとおり、やはり需要がなかなか出てこなかったということです。

もちろん、約一か月のこの実証実験で島の人たちの行動変容が起きるわけではなく、島の人たちは現在の渡船のサービスで全部やりくりをしているということですので、行動変容が起きるためには、もっと長期の実証または真の潜在的な需要を掘り起こすことをやらなければいけません。いつまでも無理やり注文してもらっているようでは、本当に持続可能なモデルになりませんので、もし来年度も離島で実証するのでしたら、この需要をしっかりと掘り起こすことに注力しながら、SIP もまた来年度以降も続くことになりましたので、ご協力できると思っております。

以上でございます。

（戸谷座長）

森川先生、ありがとうございます。

最後にコメントいただきました、人々にとって本当に必要にならなければならないと思っております。単純に機運醸成だけではなく、ちょっと便利になるぐらいだとなかなか難しく、圧倒的に便利または今までなかったものというようなものをしっかり作りたいです。

例えば、オンラインの診療とオンラインの服薬指導を合わせて、ドローンによる医薬品の配送などの医療エッセンシャルといいますか、そのような部分で、「これだったら役に立つね」というものができるといいと思います。そして、ドローンによって島に医薬品が届き、自動で配送ロボットに乗せてご自宅まで天気の悪い日でも医薬品が届く、というようなことができるようになるといいのではと感じました。

森川先生、ありがとうございました。続きまして、プロジェクトチームのメンバーの皆さんも含めて色々ご意見をいただけたらと思います。

供給力の点で蓬田さんからご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

（蓬田代表取締役社長）

先ほど一番多かった８万台の目標についてどうなのかという点ですが、今の地点から見ると発射台として８万台になるのではないかと思います。しかし、いざ火がついたときには、８万台では足りないというところの瀬戸際に今は立っていると思っています。

この機運を盛り上げるためにも、ニーズが増え、機体が欲しいとなったけれども供給できませんではなく、やはり愛知県らしく供給できる体制を先に作っておくことは非常に大事ではないかと思っています。

なぜかと言いますと、海外のライバル企業や特定の国なども、先に供給力を圧倒的に高めてプロダクトアウト型で勝負していることに対して、我々ドローン産業が負けているところでもあるからです。正直、他の自動車、EV を含めても同じようにプロダクトアウトで勝負してきている、ラインナップをどんどん変えて勝負してきていると思っています。それを今の既存の自動車産業でやることは非現実的だろうと感じます。

しかし、まだ立ち上がっていないドローン産業だからこそ、プロダクトアウトとして供給力の強化で勝負してくる相手に対しても勝負できるということが、日本のドローン産業の新しい戦い方であると私含めおそらく経済産業省も考えていると思います。今まではマーケットインでやらなければならない部分も進めてきましたが、その常識が通用しない戦い方をしてきている人たちです。もちろん、マーケットインの戦い方やニーズも取りに行かなければなりません。今回の新しい見直しにもあると思いますが、同時に供給力を強化してプロダクトアウトもやる必要があるということが今我々の置かれている現実だと捉えています。

（戸谷座長）

ありがとうございました。8 万台が発射台なのか、国の検討会では 14 万台という数字も出ていますが、川端さんからもご意見があるようですが、いかがでしょうか。

（川端委員）

先程の話に戻ってしまいますが、行動変容を生むということに関しては、正直、一つのサービスで大きな行動変容を生むことは難しいと思います。

例えばですが、医療について、大きな病院では、診療後に支払いをし、さらに 30 分程度待つことがあるため、事前登録により後日決済ができるサービスなどがあります。お薬などを運んでいるということであれば、診療が終わった後、待ち時間なしに帰ることができ、決済もすでに終わっており、薬を運んでくれるとなると、使う方がいると思います。

決済システム自体は大きな病院ではすでに導入しているところがありますが、決済システムと薬の配送を繋ぐことができると、一つのサービスだけではなく、全体のエコシステムとして、結果的に大きな時間の節約になります。また、インフルエンザが流行っているとき

に、湿布をもらうために風邪を引いている人がいる病院で待つのは嫌だという人がいると、決済システムと連携して早く帰れます、待ち時間がなくなるなどの効果があれば使ってもらえると思います。そのような部分も一緒に見つけて、連携したサービスとしてユーザーメリットが大きいものを作られたらいいのではないかと思いました。医療の事例でお話しましたが、これに限らず、様々設計された方がいいと思いました。

以上です。

（戸谷座長）

ありがとうございました。需要の創出について、医療はドローンとは非常に相性がいいのではないかと考えています。

しかし、難しいこととして、例えば開業医の方々において、医薬品のドローン配送はあまり相性が良くない部分も実はあると思われますが、この点について、柴山さん、何かご意見はありますか。

（柴山顧問）

今、県では５つのイノベーションプロジェクトを実施しており、本プロジェクトもその一つです。この５つのイノベーションプロジェクトにおいて、モビリティだけではなく、農業やスポーツなども実施していますが、デジタルヘルスプロジェクトにも取り組んでいます。

５つのイノベーションプロジェクトを共に進めるという話をしている中で、主要メンバーには愛知県医師会や愛知県歯科医師会がいます。必要に応じて様々なサービスメニューを展開していく中では、そうしたパイプをしっかり持っていますので、ぜひ、そのステージに入りましたら、我々も積極的にそういった分野でも関与していきたいと思っています。

（戸谷座長）

ありがとうございました。どのように需要を作っていくのか、そして、機運に加えて森川さんがおっしゃった行動変容に関して言いますと、「これは便利だ」となると使ってもらえるようになると思っています。

また、供給力の点では、少し掘り下げると、８万台や 14 万台については、「これは２桁違うだろう」という意見や「スタート時点ではこのぐらいもありかもしれない」という意見があります。

今までの自動車産業の生産方法からしても、少し違うやり方ではあるけれども利益が出るようなやり方について何かご意見があれば伺いたいですが、安藤さんいかがでしょうか。

（安藤副本部長）

事業会社ですとやはり８万台は非常に少なく、この台数で新規事業を会社の中で承認を取っていくというのはまず難しいと考える数字だと思います。

一方で、しっかりとビジネスモデルを描きながら、これをどういう形でマネタイズしていくかといった絵をしっかり描ければ、会社の中でも推進力になってくると思います。

例えばですが、このような PT 会合も実施しておりますので、産官学が連携して助成金を活用する、または、企業では既存のアセットをいかに上手に使うかが大切です。そういった複合的な工夫がおそらく必要になってくるだろうと考えています。

（戸谷座長）

ありがとうございました。元々作っているものが流用できると、逆に８万台がプラスになる可能性が出てくるということですね。

ありがとうございました。蓬田さん、いかがでしょうか。

（蓬田代表取締役社長）

やはり自動車産業は確立されている一方で、我々は元々ソニーや VAIO から出てきた会社ですので、どちらかというとスマートフォンや PC、カメラといった分野が主軸となります。

基本的に、日本の勝ち残っているメーカーさんが扱っている商品というのは、すべてハイエンドなものばかりです。汎用品については、ほとんどのメーカーがすでに撤退してしまっていて、結果として汎用品はすべて特定のエリアに持っていかれてしまっている、というのが現実だと思っています。

「儲からないからやらない」という選択をしていると、結果的にハイエンドなものや高スペックなものしか残らなくなり、量産するような製品は扱わなくなり、最終的には生産力が追いつかなくなる、これはおそらく自動車産業も同じ状況だと思っています。EV もいずれは汎用品になっていくと思いますし、トヨタさんもまさにそういった危機感を持っているのではないかと思います。エンジン車やガソリン車といったものは、今後ハイエンドで高価なものになっていき、そのような分野しか扱わなくなるのか、という話にもなってくると感じています。

この視点は、ドローン産業においても、今後の日本の製造業のあり方を考えるうえで、非常に重要なポイントだと思います。何が何でも、今後の産業であるドローンで供給力を作り出していかないと、「ハイエンドなものしかやりません」「汎用品はやりません」という国になってしまい、結果的にものづくり立国としてやっていくことが難しくなってしまうのではないかと考えています。ここは、腰を据えて皆で乗り切るしかないと思っています。

（戸谷座長）

ありがとうございました。

異次元のコストダウンを叶えるために、安価な機体を大量生産するとなった場合、私たちの時代ですと、スズキがアルトを 47 万円で販売していたということが思い出されます。あれによって新しい自動車産業が一気に立ち上がったという経緯があります。日本にはまだ軽自動車という産業がありますので、このあたりは参考になるのではないかと思います。

それでは、次に eVTOL について、村井さんと石外さんにお話を伺いたいと思います。まず村井さんには、先ほどサプライチェーンのお話がありましたが、この地域における eVTOL の産業集積やパーツ供給などについて、現在どのような動きがあるのかお聞かせいただけますでしょうか。

（村井本部長）

eVTOL に関しては、機体を製造した後に型式証明を取得する必要がありますので、現時点では、主要なパーツについては、航空機の認証の経験があるサプライヤーが多くなっています。そのため、海外のサプライヤーが全体の半分、あるいは半分以上を占めている状況です。

将来的には、国内サプライヤーの増加を目指しておりますので、愛知県を中心に、徐々に広げていきたいと考えています。

（戸谷座長）

ありがとうございます。

次に、石外さんにお伺いします。皆さんもご関心があることかと思いますが、おそらく名古屋駅はこの地域で最も重要な場所の一つだと思います。今後、例えば eVTOL のバーティポートや、先ほどお話にあったスーパーモビリティハブの拠点構想について、お話しできる範囲で結構ですので、名古屋鉄道として現在お考えになっていることがあれば、お聞かせいただけますか。

（石外部長）

現段階で申しあげますと、2026 年度中に何らかの方向を示すことを考えており、その方針に変わりはありません。

その中で、2026 年度中に決定する際には、例えば高さの問題について、どの高さであれば屋上にバーティポートを設置できるのか、あるいは他の敷地、例えば現在更地になっている場所など、地上でも設置が可能かといった検討も行う必要があると考えています。

まずは、どこで飛行が可能かという点を詰めたうえで、その可能性の中から、再開発と合わせてうまく調整できるか検証していかなければならないと考えております。計画を実現

可能なものとするために、このレベルであれば名古屋駅で実現できるのではないか、ということを模索していくつもりです。

（戸谷座長）

ありがとうございます。

eVTOL が実現すると、名古屋駅からの移動が格段に速くなり、例えば県営名古屋空港まで 3 分程度で到着できるなど、数分で移動できるようになります。これは非常に大きなイノベーションとなり、今後 2030 年代のどこかのタイミングでリニア中央新幹線が開業すれば、日本の西の玄関口が名古屋になるのではないかと考えています。リニア中央新幹線、新幹線、私鉄、地下鉄、eVTOL が揃うということで、このようなスーパーモビリティハブは世界でも例が少ないのではないかと思いますので、その点、名古屋鉄道の役割は非常に大きくなるのではないかと考えています。

次に、松浦さんにお伺いします。松浦さんは従来から、災害対応・災害のデジタルマップ作成に取り組んでいらっしゃいますが、災害対応はなかなかビジネスになりにくいと私たちも感じています。

例えば、内閣府では、今年 11 月に防災庁が設立されます。先々週、私たちも山梨へ支援に行きましたが、実際の防災の現場では、「災害があったら手伝ってください」と依頼されることが多く、いわゆる消防団のような活動として、私たちもボランティアで対応しています。こうした災害対応は、エコシステムとして今後ビジネス化する可能性があるのでしょうか。

（松浦代表取締役）

それは非常に重要な論点です。私たちは現在、飛行機による航空測量やマッピングの事業モデルを早期に立ち上げ、来年から実装が始まる段階に至っておりますが、日本の国民性という観点から見ると、災害対応における民間事業者への理解は、無償での対応を求める傾向が強く、事業者が持ち出しで活動するという雰囲気があると感じています。

だからこそ動きが早いという側面もありますので、私は災害対応をビジネス化するというよりも、災害対応も可能な平時ビジネスモデルの確立こそが重要だと考えています。むしろ、災害対応ができない平時ビジネスモデルの方が脆弱だと思っています。

そのような意味では、協定事業者と、愛知県を始めとする自治体とが日常的にコミュニケーションを図り、関係性を構築する中で、公共として平時ビジネスモデルを支えていただけるのであれば、成立する可能性があると考えています。

しかし、私自身も過去 10 年ほど災害対応のビジネスモデルについて検討してきましたが、基本的には非常に難しいという感覚を持っております。

（戸谷座長）

ありがとうございます。

やはり、平時にしっかりと活用できていなければ、災害時に十分に活用することはできないという点で、デュアルユースが非常に重要だと改めて感じました。

他に発言されたい方がいらっしゃいましたら、挙手をお願いします。

（柴山顧問）

おかげさまで、このプロジェクトはここまで順調に進捗しています。

冒頭、知事からもご発言がありましたが、本日の議題２で取り上げられているように、県が県営空港で eVTOL の発着場を整備するというのは、日本国内で見ても非常に素晴らしいことだと我々は思っております。これは本プロジェクトの成果そのものだと思っております。

また、高橋委員からも、あくまで通過点だというお話がございましたが、2030 年時点における無人航空機完成機体「約 8 万台」という数字も、自動車産業が国内年間 300 万台規模で動いていることを踏まえると、あくまで通過点であると捉えています。そういった意味で、供給力の強化と需要の創出、この両軸で進めていくことが重要です。

先ほどプロダクトアウトの重要性にも触れましたが、我々はスタートアップ支援に長く携わってきた経験から、供給力の強化と需要の創出、つまりマーケティングとプロダクトアウトの両方をしっかりと進めていく必要があると考えています。よく「マーケットインが重要だ」と言われますが、これは製造業に着目していないビジネスモデルを志向する方々の意見だと思っています。

我々のように、製造業をメインに、プロダクトアウトを重視しつつマーケットにも目を向ける立場からすると、両方をバランスよく取り組むことが大切です。ただし、どちらが先かということではなく、できることから進めていく、これはまさにサラスバシーのエフェクチュエーションの考え方だと思っています。このような考えのもと、供給力の強化を進めていきたいと思います。

先ほど松浦さんからも、災害対応はビジネス化が難しいというお話がありましたが、私たちは災害対応もビジネスにつなげていきたいと考えています。先ほどのキーワードそのもので、平時に使えるものを災害時にも活用できるようなビジネスモデルを、このメンバーで開発したいと思っています。このチームには、サプライヤーの中心にいるメンバーと、マーケットに近い先生方、それも日本において各分野を代表する方々が揃っていると認識しておりますので、日本をリードできるようなマーケットインの仕組みとサプライチェーンの仕組み、いわゆる柱１・柱２の実現に向けて、ぜひ皆さんのお力を借りながら取り組んでい

きたいと考えております。

（戸谷座長）

力強いコメントをありがとうございました。最初に本プロジェクトを提案した時に立ち返ると、いわゆる「愛知モデル」とは、需要の創出と、令和の殖産興業である供給力の強化を好循環させていくことで、初めて破壊的なイノベーションが起こるということだと思います。

本日、皆様から多くの貴重なご意見をいただきました。新たな推進プランに沿って、今後も、本プロジェクトの目標であります、空と道がつながる新しいモビリティ社会の実現を目指し、皆様とともに取組を進めていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事の進行は以上となりますので、ここで進行役をお返しいたします。

（土井課長）

皆様、熱心にご議論いただきまして、誠にありがとうございました。

議事にもありました通り、推進プランについては 2 年が経過したため見直しを行いました。県として、またプロジェクトチームとして、しっかりと取組を進めてまいりたいと考えています。

ＰＴ会合につきましては、来年度も引き続き開催していくということでございますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、あいちモビリティイノベーションプロジェクト「空と道がつながる愛知モデル 2030」第６回プロジェクトチーム会合を終了いたします。本日はありがとうございました。