



## はじめに

関経連では「関西ビジョン2030」のコンセプトとして、「先駆ける関西、ファーストペンギンの心意気」を掲げた。このコンセプトを空飛ぶクルマ分野においても体现し、関西が他地域に先駆けて果敢にリスクを取り、万博で示された未来社会の実現に向けて挑戦していく意思を示した。

### 空飛ぶクルマの可能性と課題

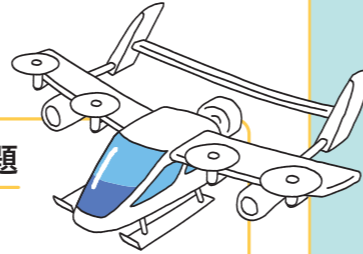
#### 提供価値

- ①機体価格・メンテナンスコストの下落
  - ◎機体の簡素化、部品点数削減により、製造コスト・運用コストが長期的に低下する可能性がある
  - ◎パイロットレスにより、運航コストが削減される
  - ◎電動化に伴い、運用時の排出ガスの低減が期待される
- ②安全性向上
  - ◎複数のモーター・ローターを装備していることにより、高い冗長性が実現する
  - ◎将来、遠隔操縦・自動化による設計が主流となり、操縦が簡便化され、ヒューマンエラーが排除される
- ③騒音低減
  - ◎電動化、およびローターの小径化により、離着陸時は65db以下、上空飛行時は45db以下の騒音。

※65db:ファミレス店内、銀行窓口周辺相当/45db:美術館館内、閑静な住宅街相当。

#### 主な課題

- 需要面**
- ◎社会受容性の向上、機運醸成
  - ◎需要拡大に向けたプロモーションなど、事業者と各自治体との府県を越えた連携
- 供給面**
- ◎パーティポートの設置、および充電設備、格納庫などのインフラ整備
  - ◎空港・飛行場などの既存アセットの活用
  - ◎研究開発にかかる補助制度（NEDO「ReAMoプロジェクト」等）の継続
  - ◎航空法規等の規制見直し
  - ◎技術集積や人材育成を含めた、エコシステムの形成、産業化等



## ありたい姿の実現に向けて

空飛ぶクルマが実装された具体的な姿を検討するにあたり、万博が開催されてから10年後となる2035年に時点を定め、未来の「ありたい姿」を先に設定するバックキャスト手法を用いた。次いで、2030年時点における関西のあるべき姿を描いた。

### 2035年 ありたい姿

万博から10年先を  
ターゲット

地域の姿

- ◎観光地との連携が進展
- ◎短い移動時間と美しい景観が大きな魅力となり、新たな観光需要を喚起
- ◎都市内で運航量が拡大し、多くの人々が利用可能な都市内交通手段の1つに成長
- ◎山間部や離島部の移動手段としての活用が開始

運航の状況

- ◎大阪ベイエリアを中心とした半径80km円内の「中心エリア」で100機程度が運航
- ◎「中心エリア」と周辺の「今後検討が必要な候補エリア」間でも日常的に運航
- ◎官民が連携し、民間主導で必要な数量のパーティポート・格納庫等の設置が完了

### 2030年 あるべき姿

2035年から  
バックキャスト

地域の姿

- ◎遊覧を含む観光などの用途で複数のルートでの運航が日常化
- ◎都市内で十分な運航実績を保有
- ◎安全で便利、低騒音な移動手段として運航地域が受容

運航の状況

- ◎運航や離着陸場の整備・運営などの事業で安定して採算を確保
- ◎「期待が高い離着陸地点」の一部で離着陸場が運営され、2地点間の商用運航が継続
- ◎「期待が高い離着陸地点」を中心に、民主導で離着陸場の数を増やす機運が醸成
- ◎高密度・多頻度の運航に必要な仕組みを構築する準備が進展

## 関西のポテンシャル

### 地域の特性

- ◎古来より交通のハブとしての役割を担い、栄えてきたとともに、史跡や文化財など観光資源が豊富にあるほか2030年の大阪IR開業や神戸空港国際定期便などが予定されており、広域観光発展に貢献することが期待される。
- ◎中核都市や政令指定都市が点在するため、渋滞に影響されない迅速・快適な交通サービスとして、空港からの二次交通や都市間交通の手段としてのビジネス需要が想定される。

### 大阪・関西万博の開催

- ◎万博での展示・デモ飛行を通じて、空飛ぶクルマに対する住民の関心が高まっている。
- ◎万博期間中に蓄積された運航ノウハウ等を生かし、万博後も地域内での取り組みが継続しており、運航事業者の商用運航計画が複数公表されている。
- ◎万博を契機に空飛ぶクルマの社会実装に向けた検討が各地で進むなか、商用運航実現とサービスの拡大に向けた協議の場がある。

めざせ、空飛ぶクルマのファーストペンギン  
～社会実装と広域展開による「大関西」の実現～



### 2035年の関西における運航範囲のありたい姿

