

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」
推進プラン（全体版）

令和6年2月



目次



- プロジェクトの位置づけ
- プロジェクトの目指す姿（2030年度頃）
- 「愛知モデル」と「令和の殖産興業」
- 愛知県の特徴
- 国の動向（概要）
- 次世代モビリティの社会実装に向けた国内のロードマップの整理
- 海外の動向

- 「空と道がつながる」新しいモビリティ社会「愛知モデル」と次世代モビリティ産業の基幹産業化が実現した姿

- 柱1 需要の創出
 - （1）「愛知モデル」と「ローンチモデル」の設定
 - （2）2030年度頃の実現を目指す「**①**愛知モデル」
 - （3）「**①**愛知モデル」の実現に向けた重点モデルの切り分けの考え方
 - （4）5つの重点モデル | 世界観（2030年度頃）
 - ① 田園・離島モデル
 - ② 住宅地モデル
 - ③ 人流モデル
 - ④ 災害対応モデル
 - ⑤ 都市モデル
 - （5）2026年度頃に早期社会実装を目指す「**②**ローンチモデル」
- 柱2 供給力の強化
 - （1）次世代モビリティ産業の創出・育成
 - （2）次世代モビリティ産業と既存産業の融合による基幹産業化

- プロジェクトのロードマップ（実装プラットフォームの形成）
- 各ステークホルダーの役割
- プロジェクトの各段階における取組
- 地域間連携の推進
- プロジェクトの推進体制

1. Concept (コンセプト)

プロジェクトの位置付け

- 愛知県が策定した「革新事業創造戦略」の仕組みに基づく、民間提案を起点とする官民連携プロジェクト。
- 次世代モビリティの社会実装を通じて、社会課題の解決と地域の活性化を実現。

「空と道がつながる」 新しいモビリティ社会の構築

- ドローン・空飛ぶクルマ・自動運転車が同時に、安全に制御され、人やモノの移動に「境界」がなくなった新しいモビリティ社会を構築（愛知モデル）

社会課題の解決

社会課題の持続的解決

- 次世代モビリティの普及により、社会課題を解決
 - ①物流クライシスの解決
 - ②人の移動手段の多様化と最適化
 - ③災害時にドローンが人々を助ける仕組みの構築

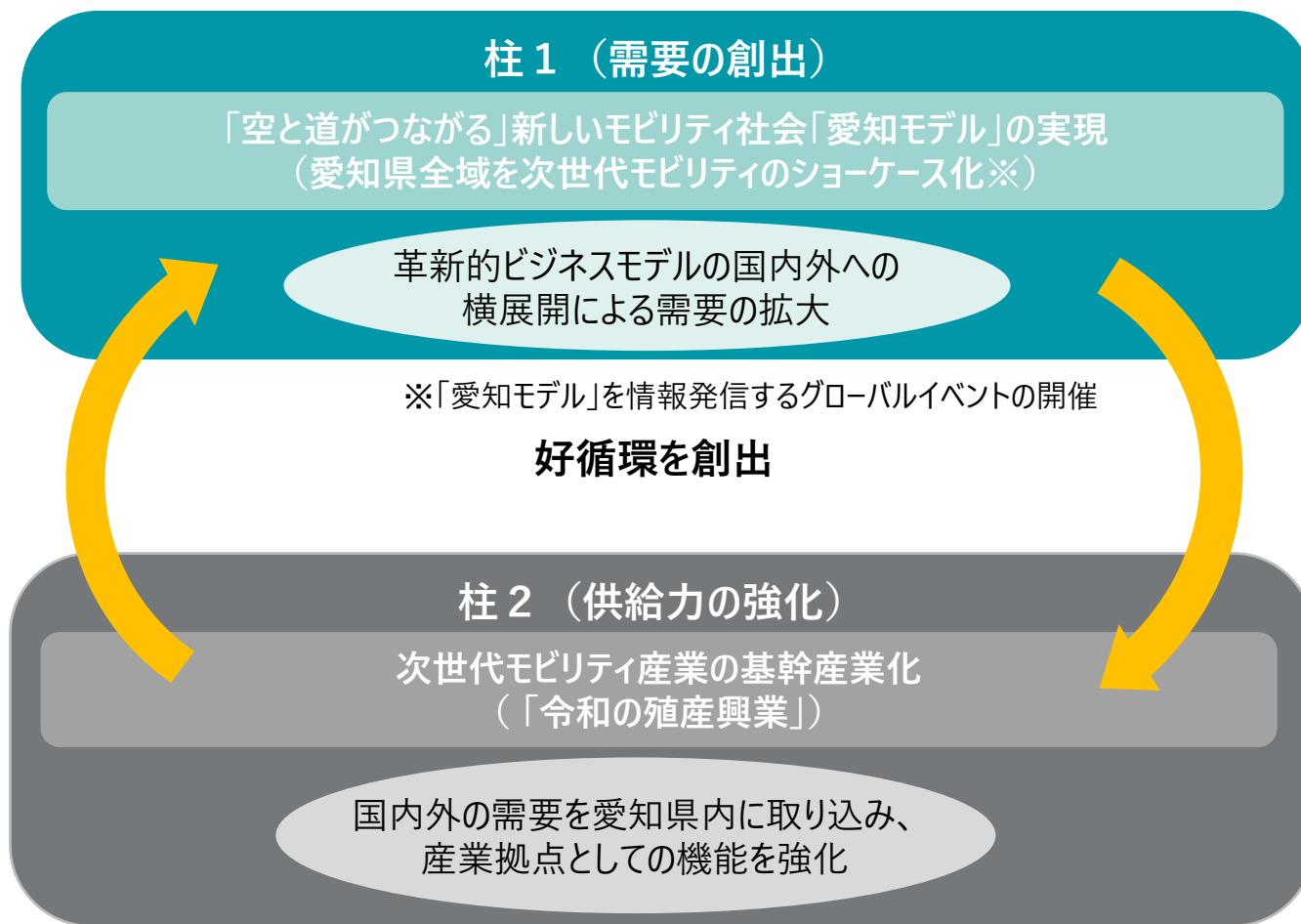
地域の活性化

次世代モビリティの産業集積

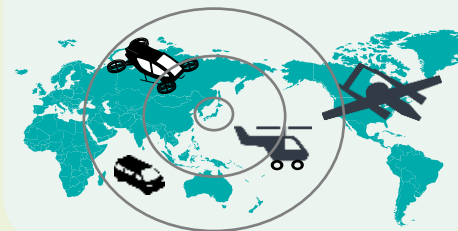
- 世界有数の自動車・航空宇宙産業拠点である強みを生かし、次世代モビリティの基幹産業化を促進
- 革新的ビジネスモデルの横展開による需要拡大を取り込み、産業拠点の機能強化につなげ「令和の殖産興業」を推進

プロジェクトの目指す姿（2030年度頃）

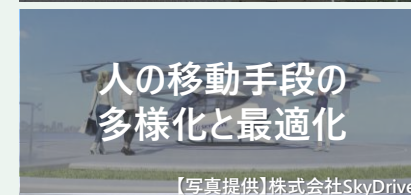
- 革新的ビジネスモデルを生み出し、そのモデルを国内外へ横展開することで、次世代モビリティの需要を拡大させる。その需要を愛知県に取り込み、産業拠点としての機能を強化させる好循環を創出することで、「空と道がつながる」新しいモビリティ社会「愛知モデル」及び次世代モビリティ産業の基幹産業化（「令和の殖産興業」）を実現。



インフラ輸出



社会課題の解決



「愛知モデル」と「令和の殖産興業」

- 「愛知モデル」= ドローン、空飛ぶクルマや自動運転車が同時に自動管制で安全に制御され、人やモノの移動に「境界」がなくなった新しいモビリティ社会。
- 「令和の殖産興業」= 次世代モビリティ産業の集積、既存産業との融合により、次世代モビリティ産業の基幹産業化を推進。愛知発のモビリティが国内外で活躍。



愛知県の特徴

- 世界有数の自動車・航空宇宙産業の集積や研究開発から最終組み立てに至る一貫したモノづくりの機能を備えた強み。
- 日本最大のスタートアップ支援拠点「STATION Ai」（2024年10月開業予定）におけるスタートアップの創出・育成や地域企業とのオープンイノベーションなど、スタートアップエコシステムの形成。
- 日本の中心に位置し、中部地方最大のターミナル駅である名古屋駅のほか、国際空港や港湾などモビリティハブとしての優位性。

■ 世界有数の自動車・航空宇宙産業

- ✓ 自動車・航空宇宙産業を中心とする全国トップのものづくり力(製造品出荷額等1位)を誇り、世界有数の企業が集積する。研究開発から最終組み立てに至るモノづくりの機能をフルセットで備えるため、県内の企業で研究・開発を行い、サプライチェーンを構築し、大量製造を行うことができる素地がある。

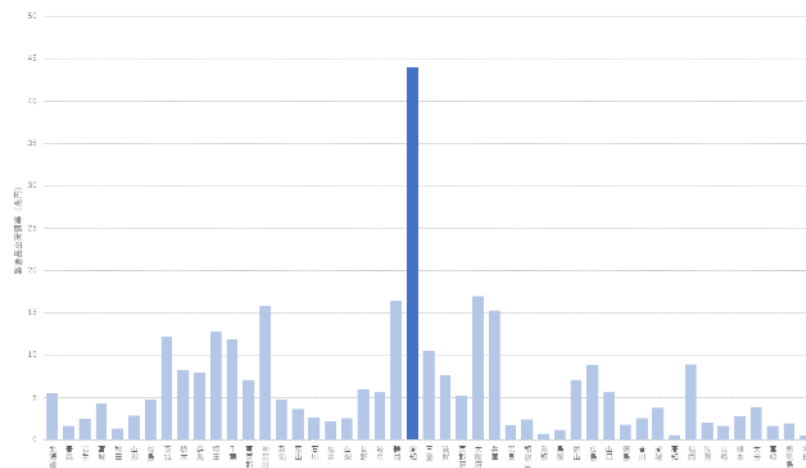
■ スタートアップ中核支援拠点「STATION Ai」によるスタートアップエコシステムの形成

- ✓ スタートアップの創出・育成やスタートアップと地域企業とのオープンイノベーションを促進するため、2024年10月に「STATION Ai」を名古屋市鶴舞地域において運用開始予定。
- ✓ 次世代モビリティを研究・開発・製造するスタートアップと愛知県の基幹産業である自動車・航空宇宙産業との融合により、次世代モビリティ産業の基幹産業化を目指す。

■ 日本の中央モビリティハブとしての優位性

- ✓ 日本の真ん中に位置し、東西の大都市圏にアクセスしやすい。
- ✓ 名古屋駅は複数の鉄道会社が発着する中部地方最大のターミナル駅であり、リニア中央新幹線の開通も予定されている。
- ✓ 名古屋中心から比較的アクセスの良い国際空港や港湾などのゲートウェイ機能を持つ。

都道府県別製造品出荷額等



県内総生産	40兆9,107億円	全国3位	(令和元年度)
製造品出荷額等	43兆9,880億円	全国1位	(令和3年)
年間商品販売額	32兆6,284億円	全国3位	(令和2年)

資料：愛知県HP

<https://www.pref.aichi.jp/ricchitsusho/gaiyou/structure.html>

国の動向（概要）

- 2022年12月の改正航空法施行によりレベル4飛行、2023年4月の改正道路交通法施行により自動運転レベル4が可能に。
- 「空の産業革命に向けたロードマップ2022」「空の移動革命に向けたロードマップ（改訂案）」の策定に加え、「デジタルライフライン全国総合整備計画」においても次世代モビリティの社会実装を強力に推進。



- ✓ **2022年12月改正航空法施行** **ドローン・空飛ぶクルマ**
機体認証、無人航空機操縦技能証明、運航にかかるルールが整備され、レベル4飛行（有人地帯での補助者なし目視外飛行）が可能となった。
- ✓ **2023年4月改正道路交通法施行** **自動運転車**
都道府県公安委員会の許可によって自動運転レベル4（高度運転自動化）が可能となった。
- ✓ **空の産業革命に向けたロードマップ2022・空の移動革命に向けたロードマップ（改訂案）** **ドローン・空飛ぶクルマ**
小型無人機（ドローン）について、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」にて、「空の産業革命に向けたロードマップ2022」が取りまとめられた。また、「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドライン」も制定。2018年「空の移動革命に向けた官民協議会」が設立。「空飛ぶクルマ」の実現に向けたロードマップ（空の移動革命に向けたロードマップ（改訂案））が取りまとめられた。



- ✓ **デジタルライフライン全国総合整備計画** **ドローン・空飛ぶクルマ** **自動運転車**
社会課題解決や産業発展のデジタルによる恩恵を全国に行き渡らせるため、2023年度内に約10カ年のデジタルライフライン全国総合整備計画を策定。ドローンと自動運転サービスは推進対象の一つ。ハード・ソフト・ルール面でのデジタルライフラインの整備や、中長期的な社会実装計画が考えられている。
- ✓ **ReAMOプロジェクト※1(NEDO)** **ドローン・空飛ぶクルマ**
ドローン・空飛ぶクルマの機体安全性向上・高性能化のための試験標準化、運航体制の省人化、空モビの空域共有化（UTM ※2導入）など次世代空モビリティの実現に必要な技術開発を実施。
- ✓ **自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト（RoAD to the L4）** **自動運転車**
国土交通省と連携し、自動運転レベル4等の先進モビリティサービスの実現・普及に向けて、研究開発から、実証実験、社会実装まで一貫した取組を行う。

※1 次世代空モビリティの社会実装に向けた実現プロジェクト
(Realization of Advanced Air Mobility Project)

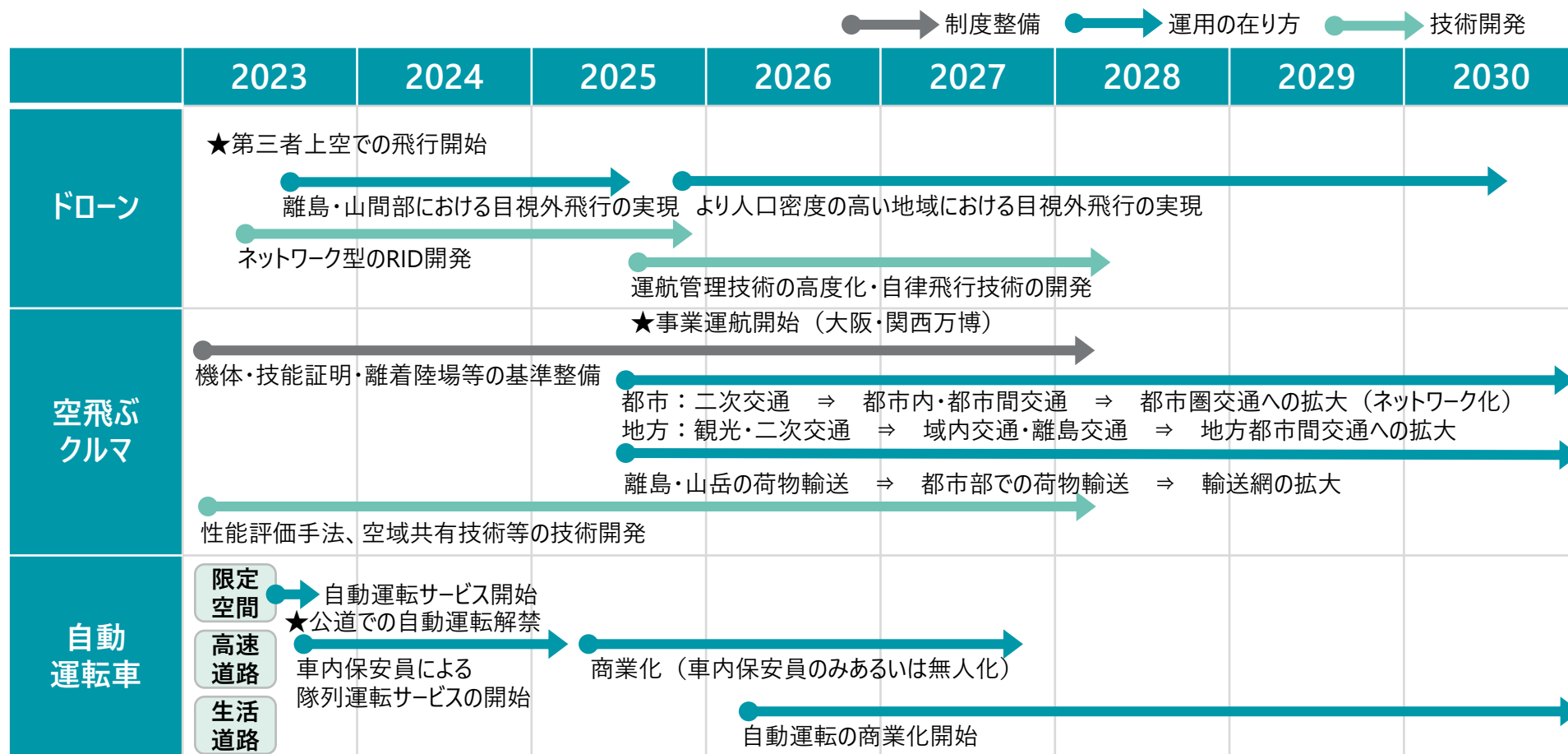
※2 ドローン運航管理システム
(Unmanned Aerial System Traffic Management)



- ✓ **デジタル臨時行政調査会作業部会 テクノロジーベースの規制改革推進委員会** **ドローン・空飛ぶクルマ** **自動運転車**
安全性や実効性等が確認されたデジタル技術の他の規制への適用可能性等の検討を実施。

次世代モビリティの社会実装に向けた国内のロードマップの整理

- ドローン、空飛ぶクルマ、自動運転車のいずれの分野においても限定的な場所から都市部での社会実装へ向け、制度整備や技術開発、運用の在り方が検討される予定。



資料：経済産業省「自律移動ロボット又はデジタル技術を活用したモビリティの将来像の具体化に関する調査」等を基に作成

海外の動向

- 欧米、中国では、次世代モビリティとしてドローン・空飛ぶクルマの開発、制度整備に注力。自動運転車についてはアメリカは民間・ビジネス主導の傾向。
- ドローンを利用したサービスも存在するが、BtoCや医薬品を除く配送サービスにおいて、マネタイズに課題あり。

	ドローン	空飛ぶクルマ	自動運転車
アメリカ	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空局とNASAが主導し目視外、自律の第三者上空飛行と夜間飛行を伴うドローンビジネスの普及拡大を目指す ● カリフォルニア等の一部の州においてはドローンによる医薬品配送の商用適用あり ● 一部を除いて配送サービスにマネタイズの課題あり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空飛ぶクルマの運用の世界観を共有するため運航・空域管理・離着陸場等の観点からConOps（Concept of Operations）を策定 ● 2030年中を目途に都市での商用運航を達成するため、段階的に空飛ぶクルマの技術成熟度を向上させる実証実験National Campaignを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● IT企業を中心にレベル4サービスカーが一部公道で実用化（Waymo無人タクシー、Gatik無人配送トラック） ● 運輸省は21年6月から、レベル2以上のAD/ADAS車関連事故の報告を義務化し、安全性に関する意識が高まっている
欧州	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空局とSESARが共同し欧州全体における目視外、自律の第三者上空飛行と夜間飛行を伴うドローンビジネスの普及拡大を目指す ● スイス等の一部の国においてはドローンによる医薬品配送の商用適用あり（BtoB） ● 一部を除いてドローンを利用した配送サービスにマネタイズの課題あり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空飛ぶクルマの実証実験プログラムに対する補助金の提供、また運航管理の観点からの実証実験を欧州各地で展開（CORUS-XUAM等） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧州経済委員会で自動運転の国際標準化の取組を推進 ● 特にドイツにおいては世界に先駆け、レベル4自動運転に対応するため国内道路交通法を改定
中国	<ul style="list-style-type: none"> ● 中国では2017年より議会において“New Generation Artificial Intelligence Development Plan”にドローンを重点分野としてAIを取り入れる将来ビジョンを示す ● ドローンと地上走行ロボットを同時に活用した飲食店からのドローン配送サービスが存在 	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府が2025年ごろから正式な運航を認める方針を踏まえ、主に新興企業が試験飛行を重ねている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中国政府が掲げる「中国製造2025」の重点分野に、次世代情報技術、高度デジタル制御が制定され、国主導で自動運転モビリティ実現を目指す ● 国主導で5G通信網の整備が進み、公道におけるロボットタクシー、配送ロボットの事業化を実現

資料：経済産業省「自律移動ロボット又はデジタル技術を活用したモビリティの将来像の具体化に関する調査」等を基に作成

2.Strategy (戦略)

「空と道がつながる」新しいモビリティ社会「愛知モデル」と次世代モビリティの基幹産業化が実現した姿

- 地域の社会課題や特性に応じた重点モデルにより、ドローンや空飛ぶクルマ、自動運転車が同時に安全に制御され、人やモノの移動に「境界」がなくなる新しいモビリティ社会（愛知モデル）と、次世代モビリティ産業の基幹産業化（「令和の殖産興業」）が実現していると想定。

多様なモビリティが結節した国内唯一無二の愛知県。空・道がつながり県内の生活を変革

愛知県基幹的広域防災拠点との連携を含め、空モビリティの平時と災害時のデュアルユースにより、収益性と防災機能が両立（災害対応モデル）

次世代モビリティ企業が集積をベースにサプライチェーンや関連企業群を形成（基幹産業化）

ドローン・空飛ぶクルマ・自動運転車など多様なモビリティが都市部で行き交うショーケースの立ち上げ（都市モデル）

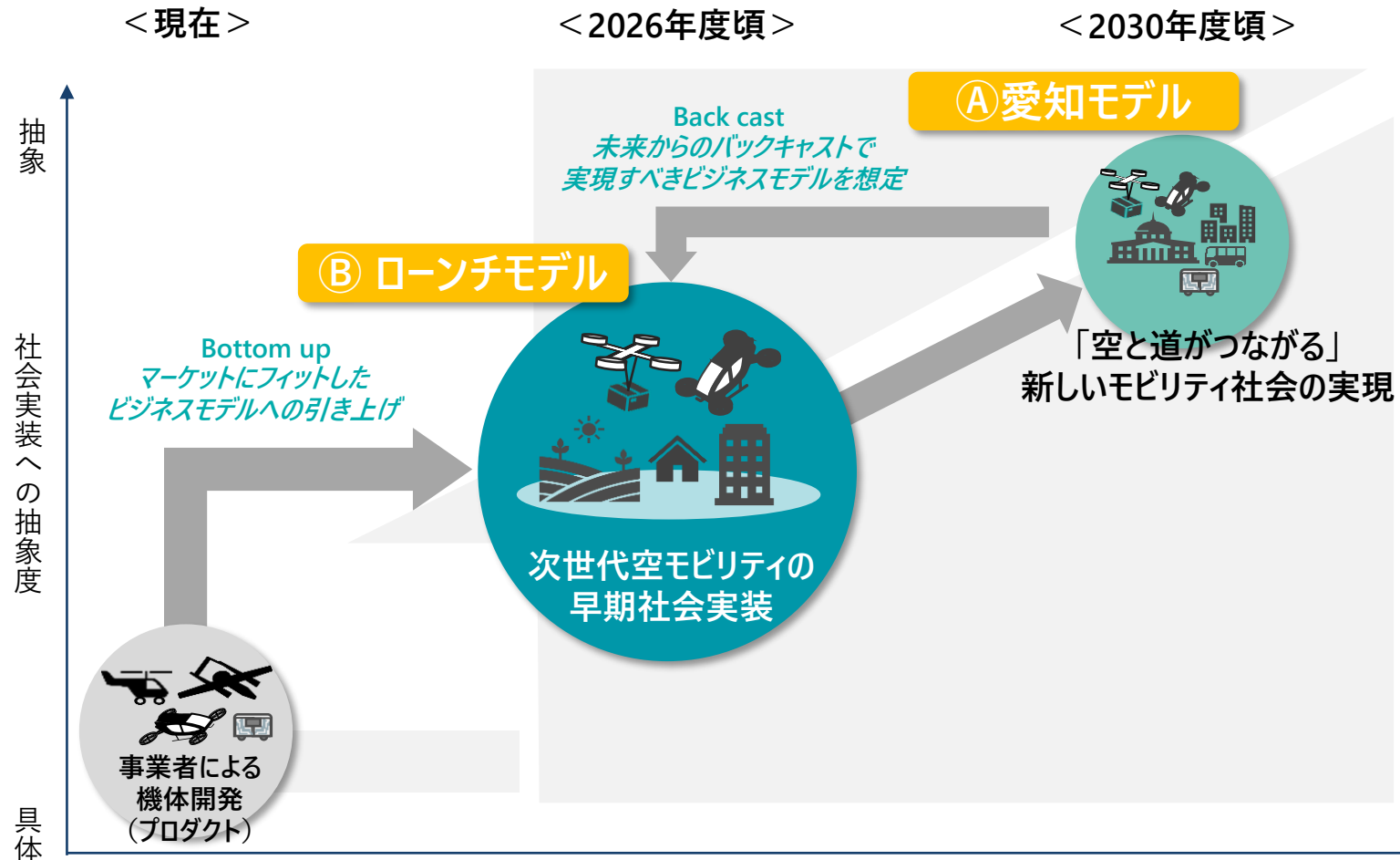
将来的な買い物課題を抱える住宅地での多目的利用や1対多運航等によりドローン物流が収益化（住宅地モデル）

限定された区域での遊覧飛行からスタートし技術の進展等によりエアタクシーとしての利用が拡大（人流モデル）

田園・沿岸部・離島等人口の少ない地域においてドローン物流に加え、物流以外の多目的利用により収益化（田園・離島モデル）

柱1 需要の創出（1）「愛知モデル」と「ローンチモデル」の設定

- 2030年度頃の実現を目指す「空と道がつながる」新しいモビリティ社会 = 「**①愛知モデル**」を設定。
- 「**①愛知モデル**」からのバックキャスト及び現在のプロダクトからのボトムアップの両面から、2026年度頃に早期の社会実装を目指すモデル = 「**②ローンチモデル**」を設定。
- 「**②ローンチモデル**」から「**①愛知モデル**」につなげ、需要の創出を実現。



柱1 需要の創出（2）2030年度頃の実現を目指す「**①愛知モデル**」

- 「**①愛知モデル**」の実現に向け、「物流」、「人流」、「災害対応」の3分野の社会課題を起点に、地域特性に応じた、5つの重点モデル（①～⑤）を設定。
- 重点モデルごとに、ユースケースを想定し、社会的課題の解決における必要性のほか、市場性や実現性を考慮し、ビジネスモデルを構築。

	田園・離島地域	住居地域	商業地域
物流	①田園・離島モデル 【ビジネスモデル】 河川上空等を航路とする物流と点検・巡視等の多目的利用による収益化。 【ユースケース例】 物資輸送、河川設備の点検、害獣の監視、違法船舶等の巡視等	②住宅地モデル 【ビジネスモデル】 ドローンの多目的利用や1対多運航等による収益化 【ユースケース例】 物資輸送、河川設備の点検、町の空撮等	⑤都市モデル 【ビジネスモデル】 先行社会実装地域の知見を活かし、次世代モビリティのショーケース立ち上げ 【ユースケース例】 近郊住宅への物資配送、BtoB向け即時配送、駅周辺への通勤等
人流	③人流モデル 【ビジネスモデル】 限定区域で遊覧飛行、エアタクシーとしての利用拡大 【ユースケース例】 遊覧飛行、2地点間の移動等		
災害対応	④災害対応モデル（災害時） 【ビジネスモデル】 災害用の空モビリティを平時にも利用するビジネスモデルの確立 【ユースケース例】 3次元空間地図のデジタルマップを活用した被災地の情報収集、被災地への物流等		

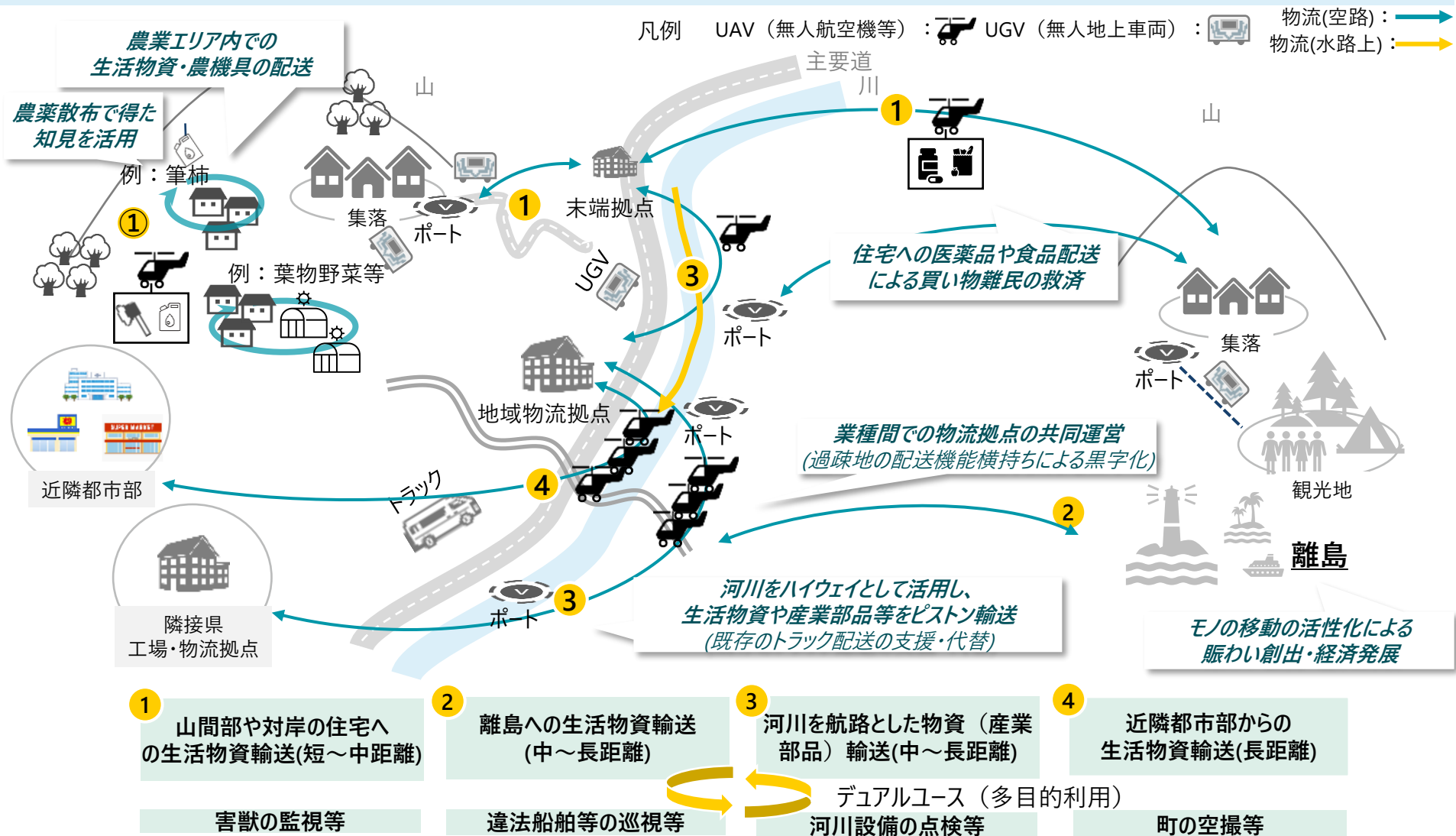
柱1 需要の創出（3）「**①愛知モデル**」の実現に向けた重点モデルの切り分けの考え方

- 次世代モビリティの用途として、「物流」「人流」「災害対応」の3分野を想定。
- 都市計画法の区域等を切り口に、「物流」「人流」「災害対応」の各分野における主な社会課題を抽出。

都市計画法上の区分		社会課題		
		物流分野	人流分野	災害対応分野
準都市計画区域・都市計画区域外		(人や建物の少ないエリア) ・配達コストの増加 ・買い物困難者が多い	・赤字路線の廃止 ・公共交通への接続が困難 ・地域への人の呼び込み	・災害時の状況把握が困難 ・災害時のインフラ維持 ・避難所の物資不足 ・人命救助の人員不足
非線引き区域・市街化調整区域				
都市計画区域	市街化区域			
	田園住居地域 工業系用途地域	(人や建物の多いエリア) ・配送効率化 ・交通渋滞	・交通渋滞・満員電車	
	住宅系用途地域			
	商業系用途地域			

柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル①田園・離島モデル (2030年度頃)

- 田園地域・沿岸部・離島等人口の少ない地域において、河川上空等を航路とする物流利用に加え、点検や巡視など、デュアルユース（多目的利用）による収益化を想定。



柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル①田園・離島モデルの世界観 (2030年度頃)

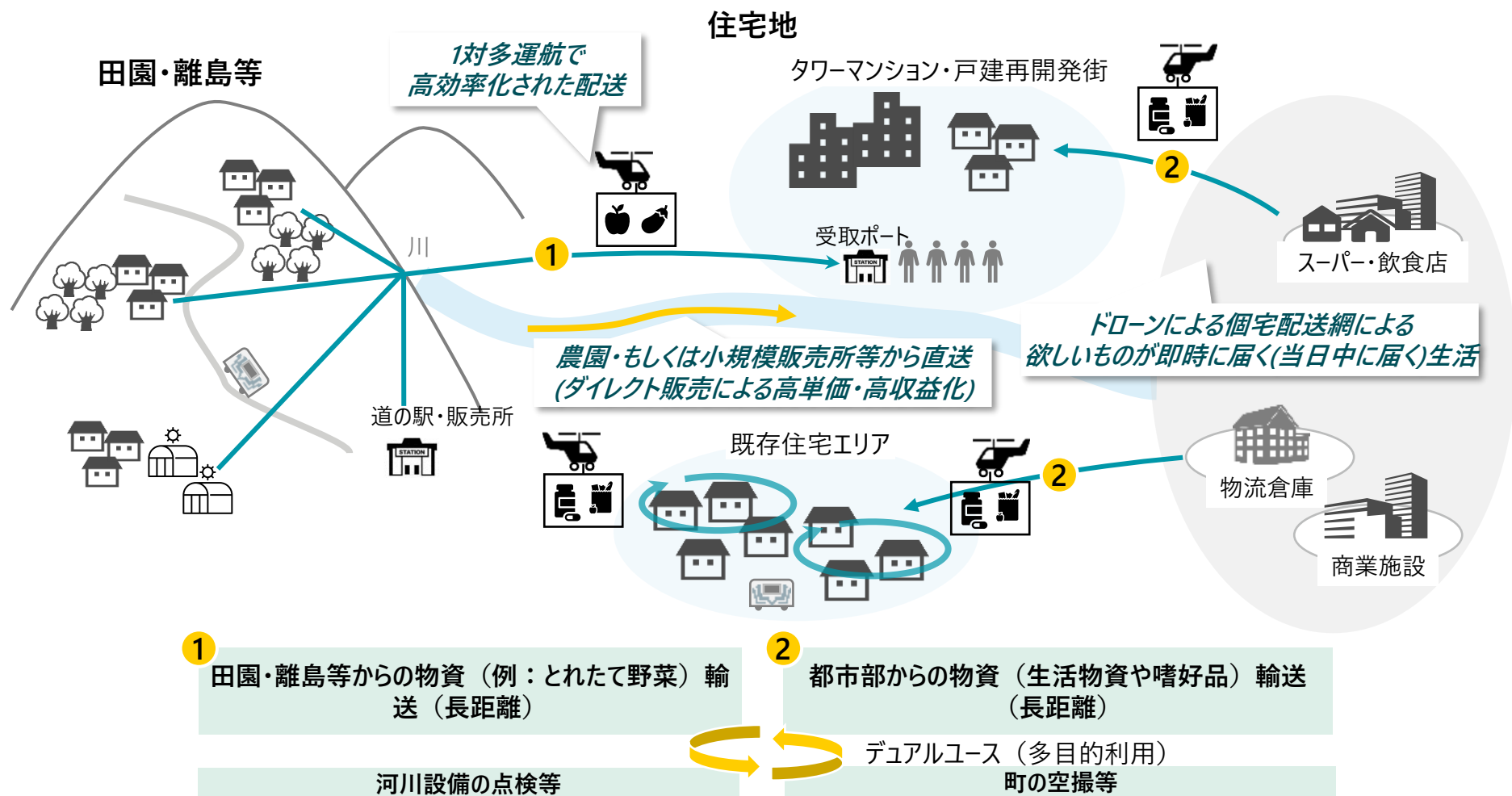
※画像はあくまでイメージです。



柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル②住宅地モデル (2030年度頃)

- 将来的な買い物課題を抱える住宅地でのドローン「物流」が普及。ドローンのデュアルユース（多目的利用）や1対多運航等によるさらなる収益化を想定。

凡例 UAV（無人航空機等）： UGV（無人地上車両）： 物流(空路)： 物流(水路上)：



柱1 需要の創出（4）5つの重点モデル②住宅地モデルの世界観（2030年度頃）

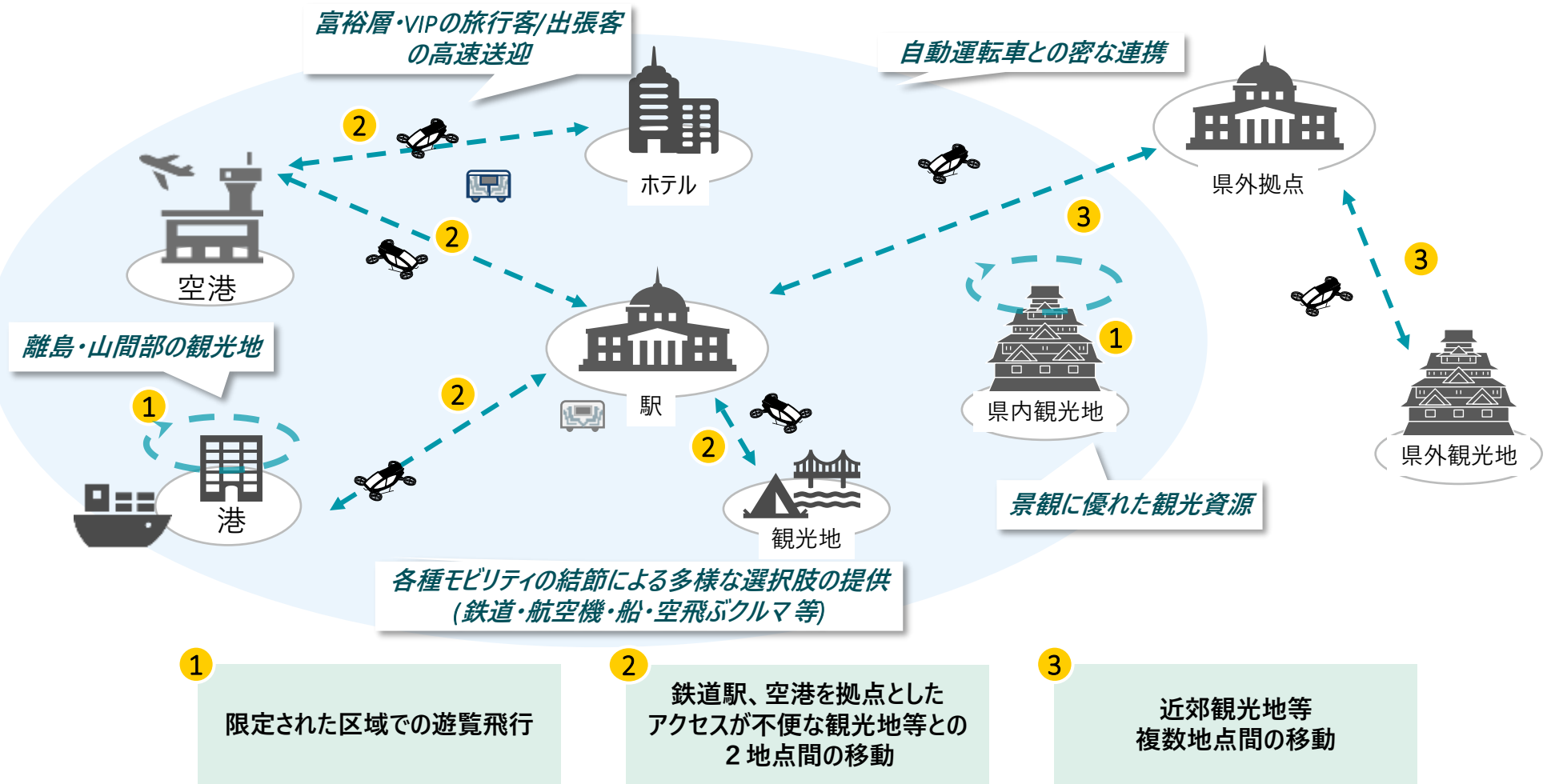
※画像はあくまでイメージです。



柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル③人流モデル (2030年度頃)

- 限定された区域での遊覧飛行からスタートし、技術開発の進展や社会受容性の向上に応じて「エアタクシー」としての利用拡大を想定。

凡例 UGV (無人地上車両) :  空飛ぶクルマ :  人流 : 



柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル③人流モデルの世界観 (2030年度頃)

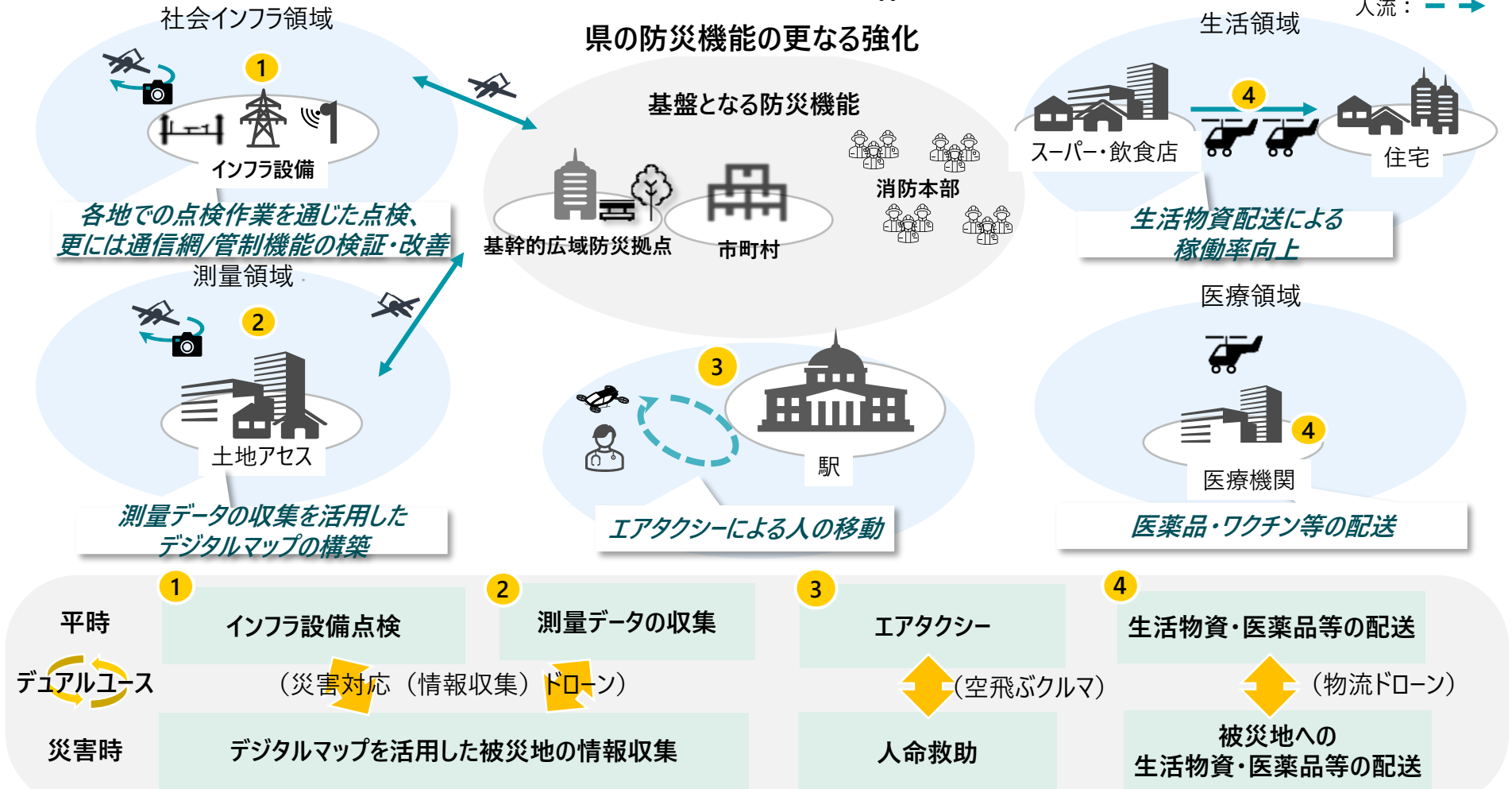
※画像はあくまでイメージです。



柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル④災害対応モデル (2030年度頃)

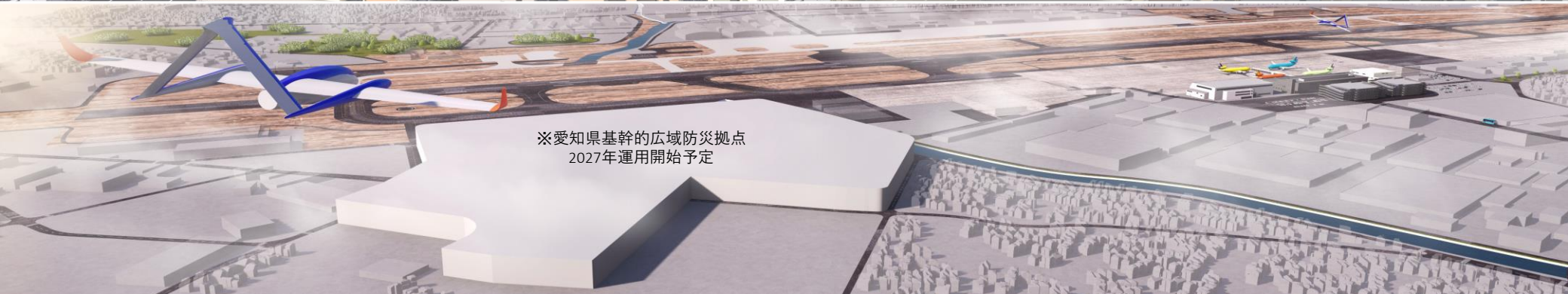
- 災害時の情報収集に活用できるデジタルマップを平時に利用するビジネスモデルの確立など、ドローン・空飛ぶクルマの平時と災害時のデュアルユースを図り、収益性の確保と防災機能の強化の両立を想定。
- 整備予定の「愛知県基幹的広域防災拠点」と連携し、ドローン・空飛ぶクルマが災害時に人々を助ける仕組みを確立。

凡例 UAV (無人航空機) : 固定翼ドローン : 空飛ぶクルマ : 物流 : 人流 :



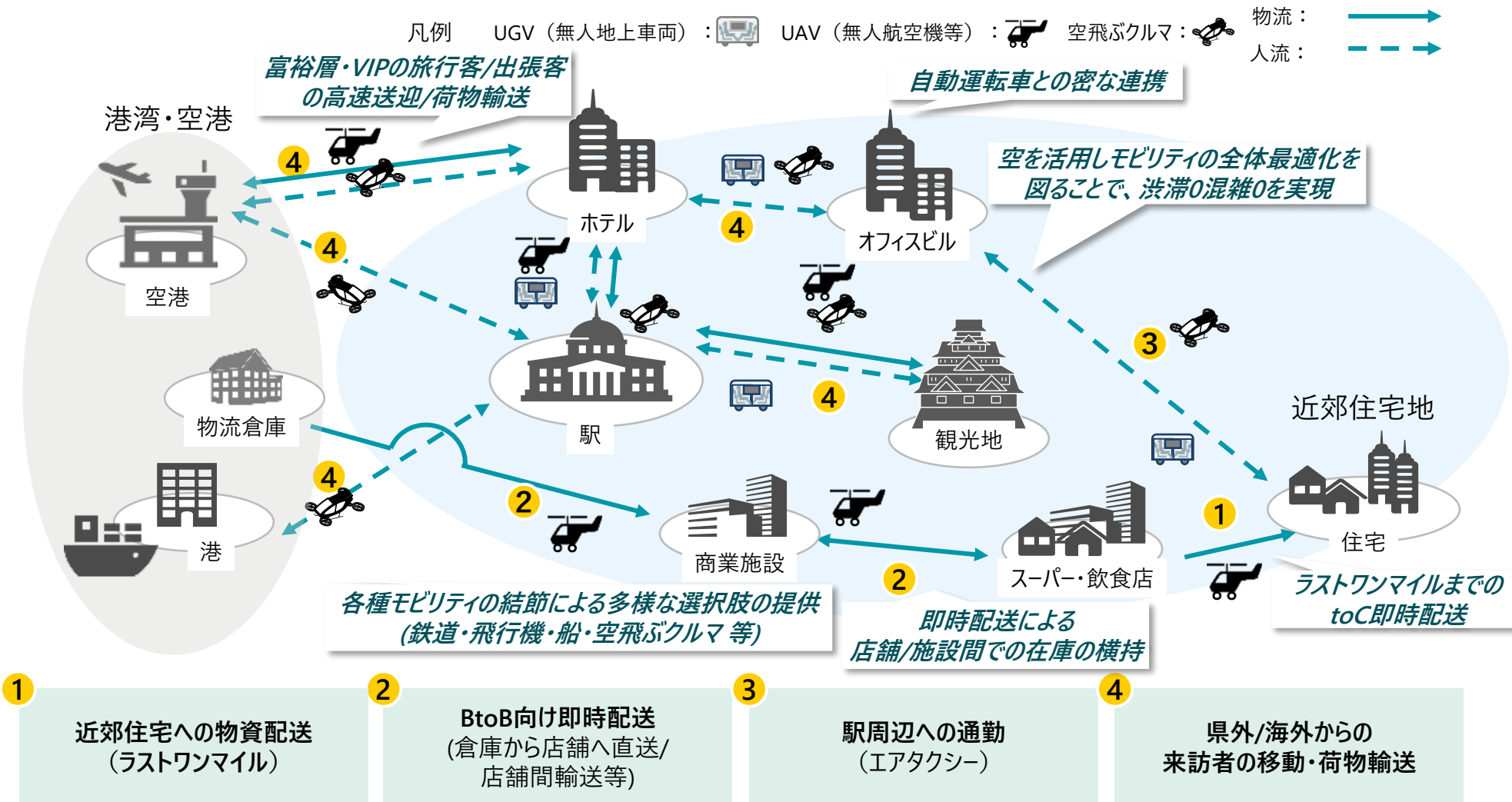
柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル④災害対応モデルの世界観 (2030年度頃)

※画像はあくまでイメージです。



柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル⑤都市モデル (2030年度頃)

- 社会実装が先行している地域での知見を活用し、ドローン・空飛ぶクルマ・自動運転車など多様なモビリティが行き交うショーケースを都市部で立ち上げていくことを想定。



柱1 需要の創出 (4) 5つの重点モデル⑤都市モデルの世界観 (2030年度頃)

※画像はあくまでイメージです。



柱1 需要の創出（5）2026年度頃に早期社会実装を目指す「㊦ローンチモデル」

- 5つの重点モデルの実装に向け、技術レベルや社会受容性、各種制度面からの実現可能性を踏まえ、「物流」、「人流」、「災害対応」の3分野で、2026年度頃に早期の社会実装を目指す「㊦ローンチモデル」を設定。
- ユーザー（顧客）から料金徴収を行う「㊦ローンチモデル」の社会実装を当面の目標として取組を推進。

分野	重点モデル	将来像実現に向けた課題 (F/S調査の結果や有識者意見)	課題を踏まえた 展開方向	ローンチモデル
物流	田園・離島モデル	【技術面】 ・飛行距離、運搬能力等 ・機体認証・機体認証の取得 【ビジネスモデル面】 <ドローン> ・物流のみでのビジネス化 <空飛ぶクルマ> ・高額なイニシャルコスト・運営費による事業の黒字化 ・ヘリコプターとの棲み分け 【社会的受容性面】 ・プライバシーへの懸念 ・安全性に対する不安 【制度面】 ・低空域での管制制度が未整備 ・離着陸場制度が未整備	・多目的利用による収益性の向上 ・人口が少ないエリアや閉鎖的なエリアでの先行社会実装 ・現行制度下で社会実装可能な枠組みづくり	物流 河川流域や本州離島間を航路とした高ペイロード物流ドローンによる物流サービス
	住宅地モデル			人流 限定されたエリアでの空飛ぶクルマによる遊覧飛行
人流	都市モデル			災害対応 災害時：デジタルマップを活用した被災地の情報収集 平時：デジタルマップを活用した各種サービス（インフラ点検等）を実施
	人流モデル			
災害対応	災害対応モデル			

柱2 供給力の強化（1）次世代モビリティ産業の創出・育成

- 革新的ビジネスモデルの横展開による需要の拡大を県内に取り込みながら、研究開発機能の強化やサプライチェーンの構築等により、次世代モビリティ産業を創出・育成。
- 県営名古屋空港周辺における次世代モビリティ企業の研究開発集積など6つの取組を強力に推進。

① 県営名古屋空港周辺における次世代モビリティ企業の研究開発集積

- 県営名古屋空港旅客ターミナルビル施設に次世代モビリティ研究開発企業が集積
- 航空機技術審査センター（TCセンター）が隣接する利点を活かし機体開発を推進



③ 人材育成

- 教育機関や民間講習機関により、次世代モビリティを担うエンジニア人材を育成

⑤ 次世代モビリティ関連企業群の形成

- 次世代モビリティの販売、修理、保守、点検等に関連する企業が集積



資料：VFR株式会社HP

産業集積

② 試験飛行場の運用・整備

- 名古屋港南5区や矢作川浄化センターのほか、次世代モビリティの実証を支援する機能のさらなる集積



④ サプライヤーの参画

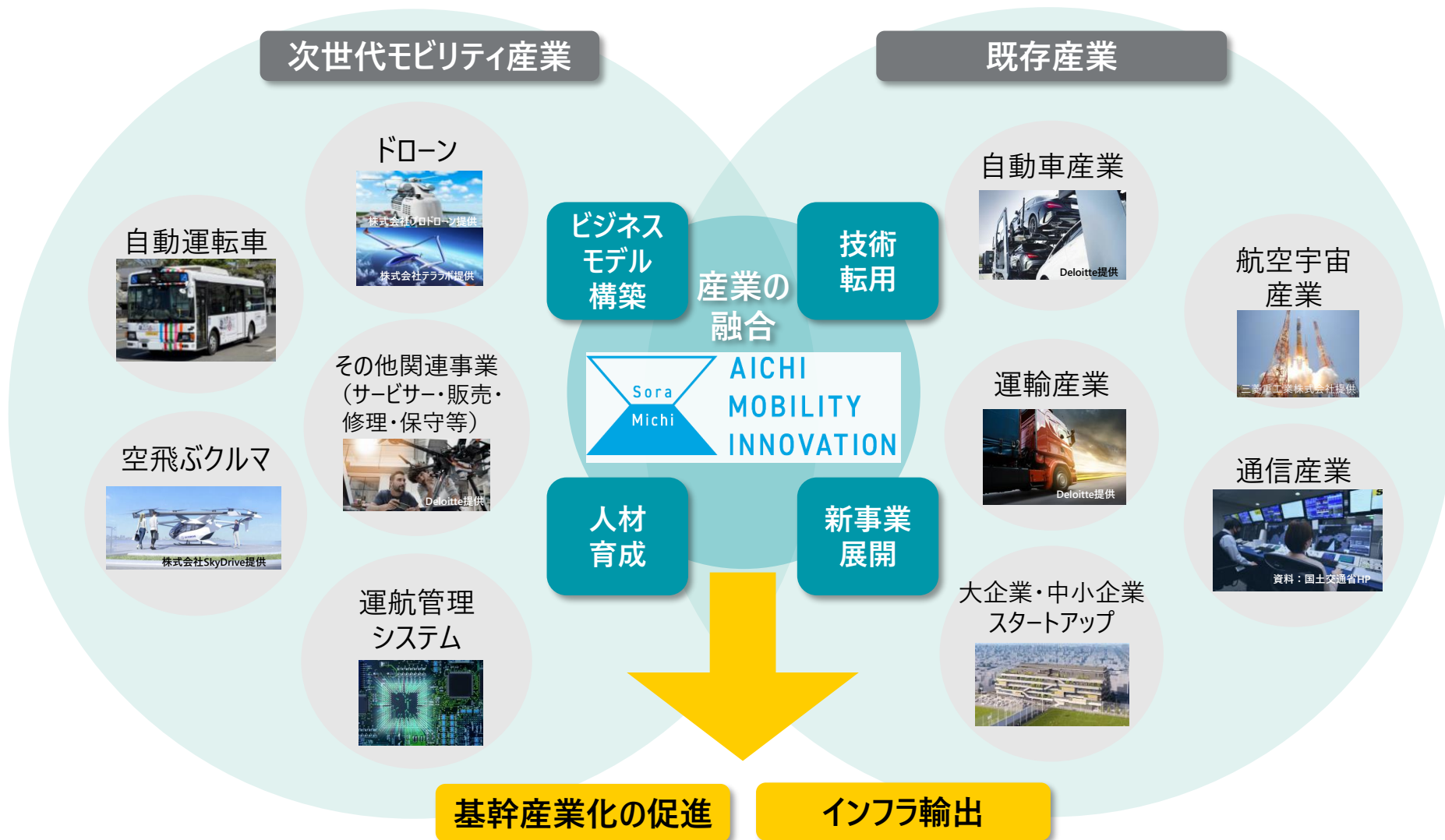
- 航空宇宙産業・自動車産業・ロボット産業の集積を活かしてサプライチェーンを構築

⑥ 生産工場の誘致

- 県内にモビリティ企業の研究開発拠点がある優位性を活かし、サプライヤーの参画とともに、次世代モビリティの生産工場が集積

柱2 供給力の強化（2）次世代モビリティ産業と既存産業の融合による基幹産業化

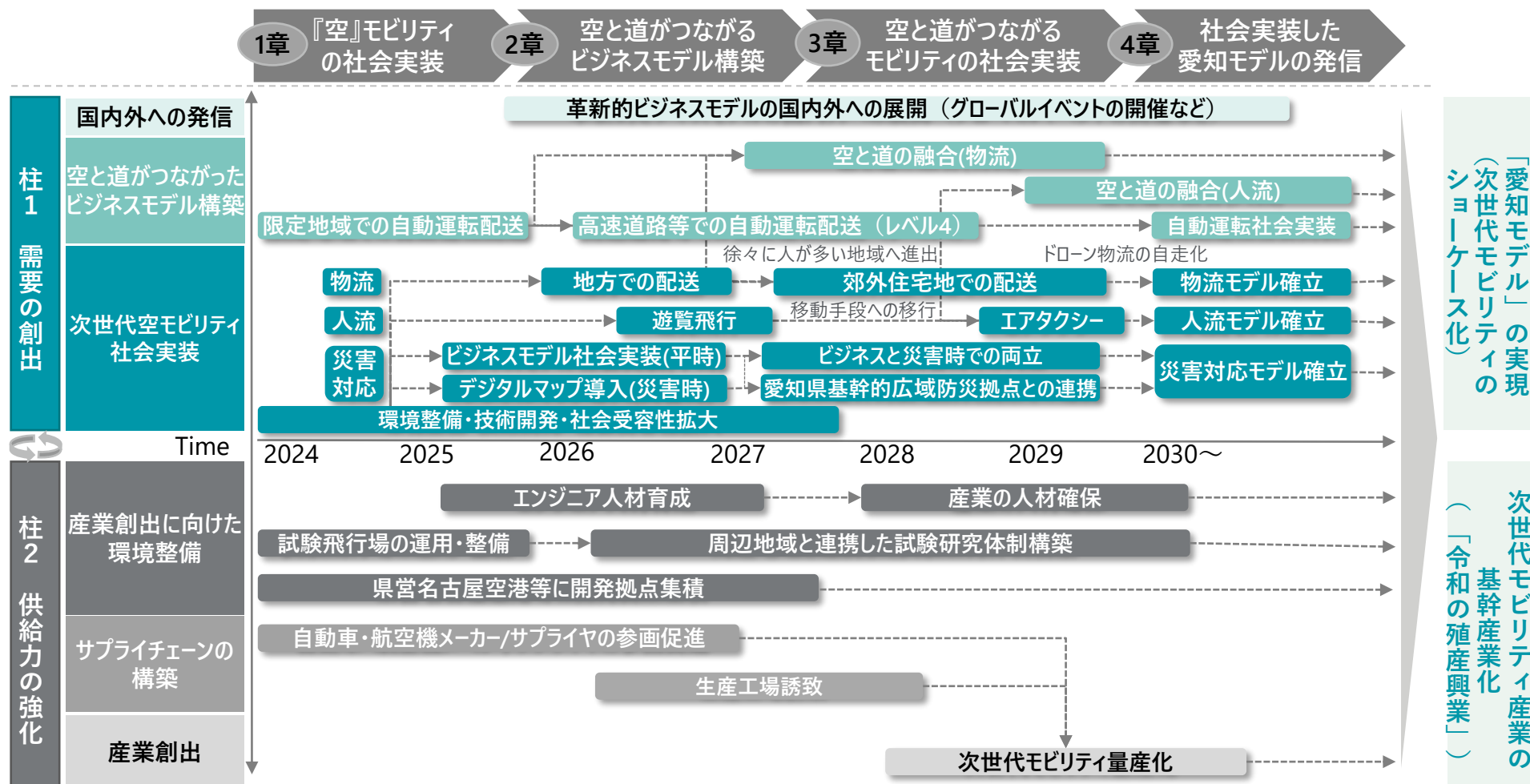
- 世界有数の自動車・航空宇宙産業拠点である愛知県の強みを活かし、既存産業から、構成部品の転用・応用や人材の育成により、次世代モビリティ産業と既存産業の融合を図り、基幹産業化を促進。



3.Execution (実行)

プロジェクトのロードマップ（実装プラットフォームの形成）

- 需要面においては、2026年度頃の「③ローンチモデル」の実現を「1章『空』モビリティの社会実装」として進める。その後、自動運転車との連携等を段階的に進め、2030年度頃の「④愛知モデル」を実現。
- 供給面においては、需要面の取組の拡大に合わせ、産業創出に向けた環境整備や、サプライチェーンの構築を段階的に進め、基幹産業化を促進。



各ステークホルダーの役割

- プロジェクトの目的達成のために、地域の産学官金の各ステークホルダーがそれぞれの役割を担いつつ連携。

産

次世代空モビリティの製品化・サービスとしての社会実装

- 研究開発・実証実験を繰り返しながら製品のブラッシュアップを行うと同時に、ユースケースの探索・サービスの発掘を行っていく。
- プロジェクトの目的達成に向け、事業者自らの創意工夫によりサービスを収益化し、自走化を図る。
- メーカー・サプライヤーが集まり、開発・生産を高効率化。

学

企業との共同研究や技術指導・プロジェクトへの助言・人材育成

- 企業との共同研究・技術指導による次世代モビリティの研究開発を促進。
- プロジェクトの進め方等について助言。
- 次世代モビリティ産業人材を育成。

官（愛知県・県内市町村）

事業者の下支え・地域の機運醸成・産業集積化

- 実証実験などを通じて抽出した課題を整理し、国と共有することで、社会実装に向けた制度設計の高精度化に資する。
- ドローン等を用いた災害対応機能の強化。
- 研究・開発環境の整備や産業人材育成支援により産業集積化を促進。
- 住民への説明やイベントでのPRによる住民理解の促進。

金

地域間ネットワークのコーディネート・投資・金融支援

- 企業間のマッチングコーディネートや自治体間ネットワーク形成により、様々な主体のつながりを構築。
- 次世代モビリティ産業の主役となるスタートアップ企業等に投資し、伴走支援などを通じて育成。
- 国や自治体等の支援を受けるためのつなぎ融資などの金融支援を実施。

相互に連携し
次世代モビリティの
社会実装を加速化する
とともに基幹産業として
の確立を目指す

プロジェクトの各段階における取組

- プロジェクトの各段階において各ステークホルダーが、需要の創出や供給力の強化に向け実施する取組を例示。

<p>第一章 (～2026年度頃)</p>	<p>『空』モビリティ の社会実装</p>	<p>機体・技術開発・ビジネスモデルの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代空モビリティ機体開発 ・航空管制システムの開発に向けた課題整理 ・サービス提供体制の検討 ・先行地域での実装に向けた事業化調査 ・空モビリティの社会実装に向けたルール作りへの貢献 ・採算性の高いビジネスモデルの仮定・検証 <p>災害対応機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドローンやドローンを活用したソリューション（デジタルマップ等）の平時・災害時での利活用に向けた検討 ・愛知県基幹的広域防災拠点との連携内容の検討 <p>普及啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・展示会等への出展や地域住民理解のためデモンストレーション等情報発信 ・事業化調査の実施等による運行実績の積み重ね <p>基幹産業化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サプライチェーン構築に向けた企業集積・新規参入支援（ビジネス・人材マッチングに向けた交流機会の提供） ・教育機関・民間講習機関における次世代モビリティ人材育成のためのカリキュラムの検討・試行 ・試験飛行場など次世代モビリティ研究・開発環境の整備
<p>第二章 (2026年度～ 2027年度頃)</p>	<p>空と道が つながる ビジネスモデル 構築</p>	<p>・次世代空モビリティの早期社会実装（ローンチモデル）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転車との連携・採算性向上によるビジネスモデルブラッシュアップ ・災害時に空モビリティを活用したソリューション（デジタルマップ等）を活躍させる仕組みの構築 ・次世代モビリティの需要拡大を見据えた供給体制の強化（生産工場設置・パーツ供給能力の拡大） ・教育機関・民間講習機関における次世代モビリティ人材育成の実施
<p>第三章 (2028年度～ 2030年度頃)</p>	<p>空と道がつな がるモビリティの 社会実装</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金等の支援に頼らない次世代モビリティを活用した民間サービスの展開（本格社会実装） ・次世代モビリティの量産・対外輸出の開始 ・都市におけるドローン配送やエアタクシーのサービス提供開始
<p>第四章 (2031年度頃～)</p>	<p>社会実装した 愛知モデル の発信</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・次世代モビリティの本格量産開始・サービスをパッケージにした対外輸出開始 ・次世代モビリティが相互に制御された革新的サービスの創出・普及 ・インフラサービスとしてパッケージ化し、海外輸出

地域間連携の推進

- 愛知県の枠を超えたエリアでの人やモノが移動できるスキームを確立し、より利便性の高いサービスを提供できる体制を目指すため、愛知県以外の自治体や県外事業者等とも連携。

次世代モビリティ普及のための地域間連携



- 愛知県は、東海地方の交通の結節点であり、次世代モビリティの普及においても、中核的な役割を果たしていく。
- 例えば、2030年度時点では、空飛ぶクルマの走行可能距離が40kmと考えられているため、愛知県周辺の自治体と連携して、鉄道では直接つながっていない区間を行き来できるネットワークの形成を目指す。
- 2021年5月には、中部経済連合会と名古屋大学が「中部先進モビリティ実装プラットフォーム（CAMIP）」、2023年10月には中部経済産業局が「中部次世代空モビリティ社会実装準備ネットワーク」を立ち上げたところであり、同ネットワーク等との連携に取り組む。
- JUTM（日本無人機運行管理コンソーシアム）における「次世代エアモビリティ自治体ネットワーク」の枠組みを活用し自治体間で情報共有を図るなど連携を強化。

災害対策に係る連携



- 愛知県では、2027年4月に基幹的広域防災拠点の供用開始することとしており、同拠点や隣接する県営名古屋空港と連携し、ドローン等を用いた災害発生時に人々を助ける仕組みを構築する。
- 災害時における市町村向けの次世代モビリティ利活用方法や、災害時及び平時での新たなドローン等の活用方法などの検討を行い、それらを県内市町村等へ展開していく。

次世代モビリティの産業拠点化に向けた連携



- 航空宇宙産業集積地である愛知県、岐阜県、三重県、長野県、静岡県地域においては、国際戦略総合特区や自治体独自の施策に基づいて支援措置が手厚く講じられており、企業の集積や航空機・宇宙機器の生産機能の拡大強化を図っていくための環境が整備されているところ。
- これらの経験やネットワークを次世代モビリティ産業の育成・拡大やサプライチェーンの構築にも活用する。

プロジェクトの推進体制

アドバイザーボード

➤ プロジェクトの進め方等について助言

メンバー

- (敬称略、五十音順)
- ・ジャーナリスト/戦略イノベーションスペシャリスト
川端 由美
 - ・モビリティジャーナリスト
楠田 悦子
 - ・DRONE FUND株式会社 最高公共政策責任者
高橋 伸太郎
 - ・大同大学 講師
橋口 宏衛
 - ・株式会社ima 代表取締役CEO
三浦 亜美
 - ・名古屋大学 教授
森川 高行

助言

プロジェクトチーム (PT)



- タスクフォースの設置・進捗管理
- プロジェクトの情報発信

メンバー

- ・株式会社プロドローン (座長)
- ・株式会社ジェイテクト
- ・名古屋鉄道株式会社
- ・株式会社SkyDrive
- ・株式会社テラ・ラボ
- ・VFR株式会社
- ・愛知県

タスクフォース (TF)



- 個別の検討事項毎に設置

検討内容

- 経済性を確保しつつ運用が可能なビジネスモデルの検討
- 空のルールづくりや安全に飛べる技術基準の策定に関する国への働きかけ
- ドローンや空飛ぶクルマなどの「空」モビリティの社会受容性確保に向けた取組等

プロジェクト情報の発信、情報交換等

(2024年2月時点)

ネットワーキングメンバー (関連企業等が参加。随時募集中)

もう一度、上を見よう。
何度でも、愛そう。

何度でも、愛そう。

この土地を、これまでの叡智を。

温かい海風を吹き込む太平洋。

緑と水に恵まれた三河の山々。

自動車をはじめとした工業地帯。

航空宇宙産業の集積地。

その挑戦の道は、終わらない。

今よりもっと強くなるために。

新しい世界に、全世界を連れて行け。

それは一人じゃできないことだ。

見えない壁を壊そう。

さあ、巻き返そう。

もう一度、上を見よう。