

プロジェクトの進捗について

令和 7 年 1 1 月
愛知県

今年度事業の全体像

需要の創出と供給力の強化の観点から推進した7つの事業について、今年度の取組を整理した

No.	事業概要	柱1 需要の創出	柱2 供給力の強化
1	ドローンによる物流サービス（物流モデル）	○	
2	ドローンを用いたサービス運営事業者参入支援（物流モデル）	○	
3	空飛ぶクルマの二地点間移動の検討（人流モデル）	○	
4	平時・災害時の両面におけるドローンの利活用（災害対応モデル）	○	
5	サプライチェーン構築に向けた取組		○
6	ドローンエンジニア人材育成に向けた体制構築		○
7	社会受容性拡大に向けた取組	○	○

①-1 ドローンによる物流サービス（物流モデル）

目的：2024年度に作成した先行導入事例のスキームに基づいて、着陸後の荷受へのラストワンマイル配送や料金徴収など、実装に近い形で実証実験を実施することで、先行導入事例の実現性を検証する。

メンバー：Prodrone、名古屋鉄道、日本航空、スギ薬局、西三河農業協同組合

現在の進捗状況と今後の取組

■実証実験概要

概要：国土交通省「スマートアイランド推進調査業務」を活用することで、ドローンと自動運転車、配送ロボットでのラストワンマイル配送と組み合わせて実施する。

期間：10/30～11/28（見学会を11/5に実施）

場所：西尾市一色港～佐久島

配送物：日用品等

運航体制：名古屋鉄道、日本航空

運航方法：レベル3.5飛行

■実証予定項目

➢ 自動運転車との連携

・名古屋大学SIPとの連携により、ドローンと、自動運転車、自動配送ロボットと協調によりラストワンマイル配送を実施する。

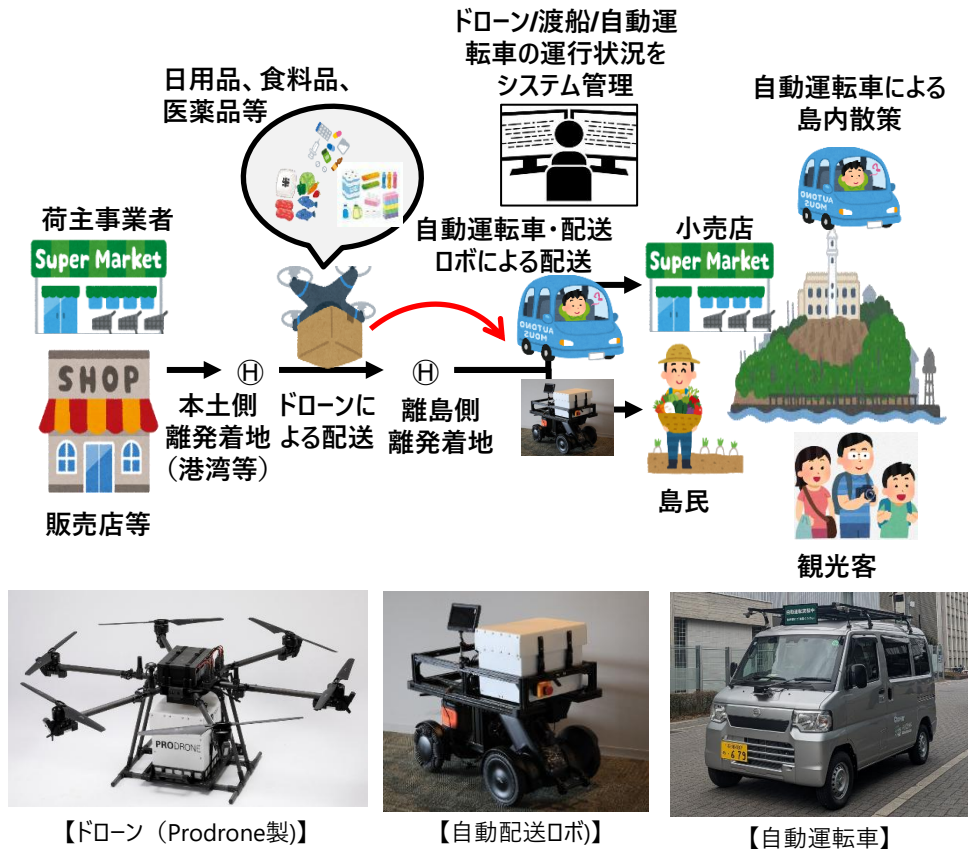
➢ マネタイズの確認

・有料での配送を行い、島民ニーズに対応できる配送価格帯を検討する。

➢ 運用効率の向上

・企業向けの定期配送に加え、個人向けの配送を実施することで、ドローンの飛行回数を増加させる。

・ドローン、自動運転車及びフェリーの動きを管理するシステムを導入する。



①-2 ドローンによる物流サービス（物流モデル）

目的：2024年度に作成した先行導入事例のスキームに基づいて、着陸後の荷受へのラストワンマイル配送や料金徴収など、実装に近い形で実証実験を実施することで、先行導入事例の実現性を検証する。

メンバー：NEXT DELIVERY、Prodrone、セイノーホールディングス、グリーンサービス、愛知東農業協同組合

現在の進捗状況と今後の取組

■実証実験概要

概要：陸送と空送を組み合わせた効率的なラストワンマイル配送を実施することで、物流全体の最適化を目指す「新スマート物流」の実現に向けた取組を実施する。

期間：11/17～12/19

披露式典：11/28

場所：新城市作手地域

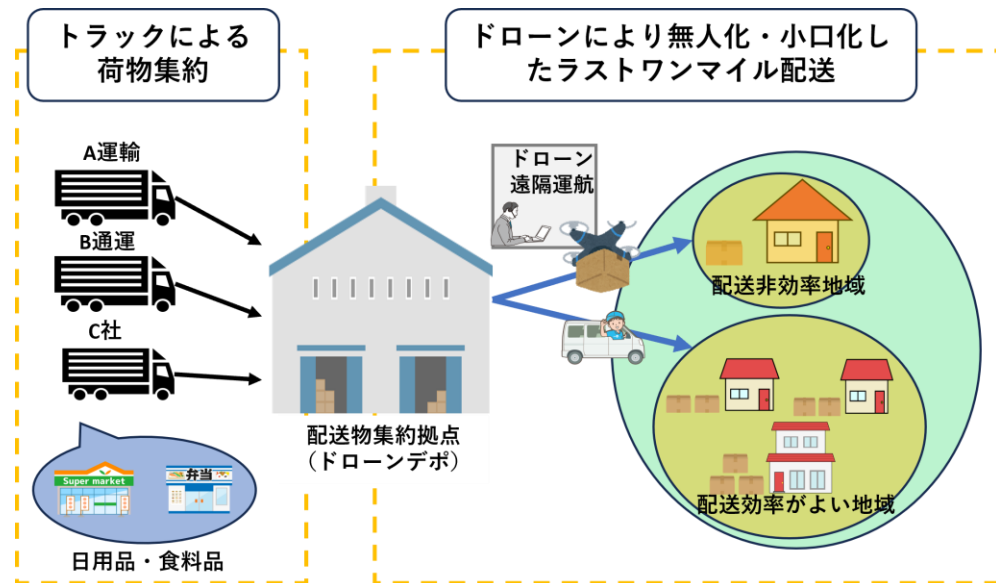
配送物：食料品等

運航体制：NEXT DELIVERYが山梨県から遠隔運航

運航方法：レベル3.5飛行

■実証予定項目

- 陸送と空送の組合せによる運用効率検証
 - ・配送物集約拠点からの配送を配送効率地域と非効率地域によって別手段で行う。
- 遠隔運航と着陸無人オペレーションによる省人化
 - ・山梨県からの遠隔運航とすることでパイロットを配置せず行う。
 - また、ドローンに置き配機能を搭載し、着陸場所も無人で行う。
- 地元事業者との連携による事業継続性
 - ・配送物集約拠点の管理及びドローンの管理を地元事業者に担ってもらう。



【ドローン（Prodrone製）】



【ドローンデポ（配送の拠点+離着陸場）イメージ】
※写真は山梨県小菅村のドローンデポ

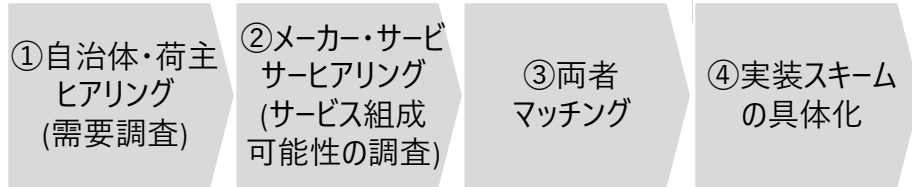
②ドローンを用いたサービス運営事業者参入支援（物流モデル）

目的：ドローン物流の実装に向けた検討や連携等を主体的に実施する自治体・荷主・運航事業者を掘り起こすためのヒアリング会を実施する。山間地や離島でのモデルに次ぐ次期モデルの初期実装実現に向け、場所・座組・配送スキーム・オペレーションを目途立て翌年度以降の実証～実装の土台をつくる。

メンバー：デロイトトーマツコンサルティング

現在の進捗状況

- 新たな実装例創出に向けて実装スキームを具体化していくために、以下のアプローチで検討を進めていく



①自治体・荷主へのヒアリング会の実施

- ✓ 物流に係る地域課題のヒアリングとそれに対するソリューションがドローン配送になりうるかを検討・調査する場としてヒアリング会を開催

- ✓ 対象：豊川市、春日井市

- ✓ 実施状況

- ・ 豊川市：9/4実施
- ・ 春日井市：10/24実施

自治体・コアメンバーの需要および実証実験への積極的な姿勢を確認できた

荷主の配送へ課題感やドローン配送に対する認識を確認した。

今年度末までの取組

②メーカー・サービスへのヒアリング会の実施

- ✓ 豊川市・春日井市における需要見込みを踏まえて実装に向けたPR・機運醸成をする、また事業者目線でのサービス組成可否をヒアリングする場としてメーカー・サービスへのヒアリング会を開催

③自治体・荷主とサービスのマッチング

- ✓ 実装スキーム具体化フェーズにおける座組検討のベースとして、各ヒアリング会の結果を踏まえて、サービス需要者たる自治体・荷主と供給者たる企業のマッチングを実施

④実装スキームの具体化

- ✓ 具体的なオペレーションの検討と離着陸場及び飛行ルートを選定を並行して進める

③空飛ぶクルマの二地点間移動の検討（人流モデル）（1/3）

- 目的：2027年度以降の二地点間の移動の有望ルートを洗い出すとともに、離着陸場の有力候補地の導出を行う。さらに、エアタクシーの社会実装を担う事業体制の検討や参画事業者の掘り起こしを行う。
- メンバー：デロイトトーマツコンサルティング、長大、名古屋鉄道、スカイドライブ

現在の進捗状況

- エアタクシーの実現に向けて、事業実施体制の検討や離着陸場候補地の選定等、以下のアプローチで検討を進めている。

①有望ルートの導出

②離着陸場の有力候補地の導出

④離着陸場候補地の選定

⑤調査結果取りまとめ

③事業実施体制の検討・参画事業者の掘り起こし

①有望ルートの導出(次ページ参照)

- ✓ 利用者数が見込めかつ既存交通課題を解決できるルートや実現性・継続性・発展性など社会実装の初期に必要な要素を加味した「有望ルート」を選定

②離着陸場の有力候補地の導出（次々ページ参照）

- ✓ 有望ルートや事業者ヒアリングに基づき離着陸場の有力候補地を導出

今年度末までの取組

③事業実施体制の検討・参画事業者の掘り起こし

- ✓ エアタクシー事業への参画候補事業者へのヒアリングを実施
- ✓ 参画候補事業者へのヒアリング結果の反映およびヒアリング結果を踏まえてルート優先度等を検討

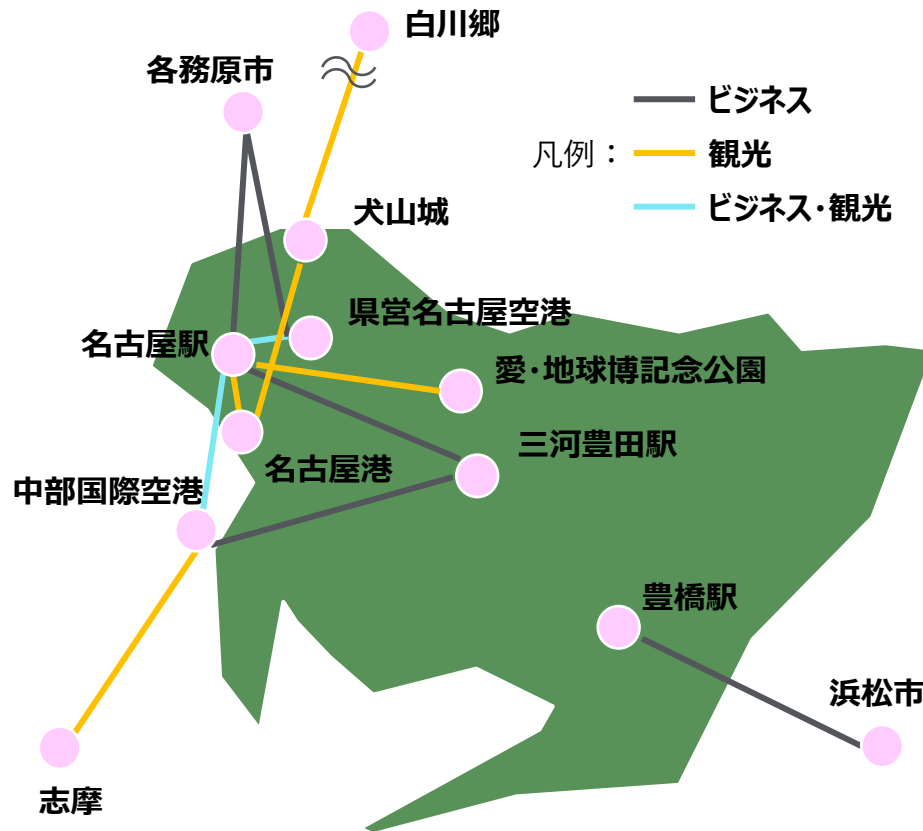
④離着陸場候補地の選定

- ✓ 事業性の検討（収益性のある着陸料・チケット代の設定等）、安全性の検討（制限表面の検討・高架の検討）、実現可能性の検討（飛行経路の検討・利害関係者の整理等）を実施
- ✓ 整備計画・法規則の整理および事業化に向けたスケジュール案などの作成

⑤調査結果取りまとめ

③空飛ぶクルマの二地点間移動の検討(エアタクシーの有望ルート) (2/3)

- 利用者数が見込めかつ既存交通課題を解決できるルートを導出した上で、実現性(ルート実現に必要な協力が得られる)、継続性(一過性でなく、持続可能な需要が見込める)、発展性(ルートやサービスの拡張が見込める)の3つの観点を加え、有望ルートを導出。
- 名古屋駅、中部国際空港、県営名古屋空港は県外・国外からの玄関口であり、ビジネス・観光需要の観点から多数の有望ルートの起点となっている。



■有望ルート導出結果

➤ ビジネス・観光需要

名古屋駅-県営名古屋空港ルート、名古屋駅-中部国際空港ルートは、空と陸の玄関口を結び、移動時間短縮を図る多くの利用者数が見込まれる。

➤ ビジネス需要

企業集積地である三河豊田駅、各務原市、浜松市を結ぶルートは、1年を通じたビジネス需要が見込め、既存交通手段と比較して移動時間の短縮効果が大い。

➤ 観光需要

犬山城、白川郷、志摩、名古屋港、愛・地球博記念公園といった有力観光地へ、大幅な移動時間の短縮が見込まれるルートが導出されている。

③空飛ぶクルマの二地点間移動の検討（離着陸場の有力候補地）(3/3)

柱1 需要の創出

- 有望ルートの導出結果を踏まえると、陸海空の玄関口である「県営名古屋空港」、「中部国際空港」、「名古屋駅」、「名古屋港」が二地点間移動のハブ拠点の役割を担える可能性が高い候補地として考えられる。
- 今後はこの4か所を中心に整備候補地の選定を行っていく。

離着陸場候補地	エアタクシーの移動需要
県営 名古屋空港	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 名古屋駅(ビジネス・観光需要) (多くの利用者数が見込め、ハイヤーによるビジネス客輸送/空港バスの代替による移動時間短縮(30分→3分)が可能) ✓ 岐阜県各務原市(ビジネス需要) (航空機産業の集積地へ乗換えなし/渋滞を回避した移動時間の短縮(45分→5分)が可能)
中部 国際空港	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 名古屋駅(ビジネス・観光需要) (多くの利用者数が見込め、交通ハブ間を移動するビジネス客・観光客の移動時間の短縮(28分→9.5分)が可能) ✓ 三河豊田駅(ビジネス需要) (自動車産業の集積地へ乗換えなし/渋滞を回避した移動時間の短縮(60分→10分)が可能) ✓ 三重県伊勢志摩地域(観光需要) (陸路を経ない移動時間の短縮(165分→17分)が可能)
名古屋駅	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 三河豊田駅(ビジネス需要) (多くの利用者が見込め、自動車産業の集積地へ乗換えなし/渋滞を回避した移動時間の短縮(47.5分→7.5分)が可能) ✓ 岐阜県各務原市(ビジネス需要) (多くの利用者数が見込め、航空機産業の集積地への乗換えなし/渋滞を回避した移動時間の短縮(47.5分→7分)が可能) ✓ 愛・地球博記念公園(観光需要) (多くの利用者数が見込め、観光地へ移動時間の短縮(30分→5分)が可能) ✓ 県営名古屋空港 (再掲) ✓ 中部国際空港 (再掲)
名古屋港	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 名古屋駅(観光需要) (多くの利用者数が見込め、観光地へ移動時間の短縮(28分→2.5分)が可能) ✓ 犬山城(観光需要) (観光地へ移動時間の短縮(60分→9分)が可能)

④ 平時・災害時の両面におけるドローンの利活用（災害対応モデル）

目的：災害時におけるドローンの利活用スキームの構築と平時及び災害時におけるデジタルマップのデュアルユースの確立を行う。

メンバー：テラ・ラボ、Prodrone

現在の進捗状況

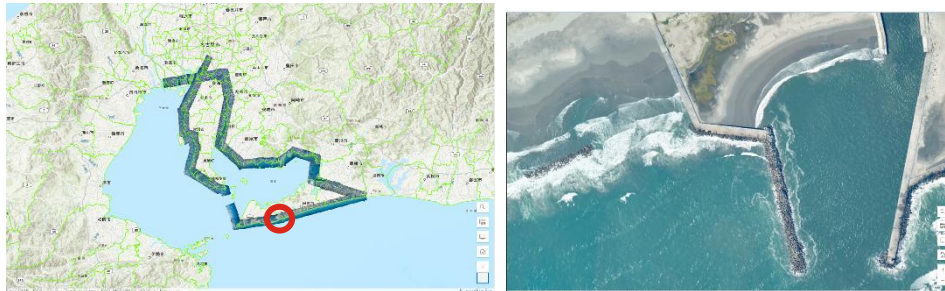
■ 災害時におけるドローンの利活用スキームやオペレーションの検討

- ・災害対応スキームの実際の稼働を想定し、愛知県災害対策本部運用訓練に「愛知県次世代空モビリティ災害対応チーム」が参加。
- ・ドローン事業者派遣のオペレーションの検証やデジタルマップ（※）の提供を行い有用性を確認した。
- ・愛知県災害対策本部運用訓練

日時：9月1日

場所：災害対策本部室及び災害情報センター室

※7月30日、カムチャツカ半島地震時に上空から取得したデジタルマップ



今年度末までの取組

■ 災害時におけるドローンの利活用スキームやオペレーションの検討

- ・有人航空機の安全を確保しながら、災害時にドローンを有効活用するためには、市町村への周知が不可欠であるため、市町村向けに災害対応スキームの周知を行う。

日時：2025年11月17日（月）10時30分～16時30分

場所：ウインクあいち

参加予定者：県関係者、自治体、ドローン事業者、
インフラ事業者 他

■ 地上インフラの巡視・点検等の地上空撮ドローンの利活用の検討

- ・災害時におけるユースケースの中から、平時のビジネスとして社会実装の可能性の高い巡視・点検等の業務について、南海トラフ地震等の大規模災害発生時に被害が出る可能性の高いエリアを中心に実施し、次世代空モビリティの有効性やコストの検証を実施する。

日時：2026年1月頃

対象：名古屋港周辺（想定）

場所：名古屋港・県営名古屋空港テララボ災害対策オペレーションセンター（想定）

参加予定者：県関係者、民間インフラ事業者

デジタルマッププラットフォーム関係者 他

⑤ サプライチェーン構築に向けた取組(1/2)

目的：自動車・航空機産業等の企業による次世代空モビリティ産業への進出を促進するため、共同研究会の開催といったコミュニケーションを通じて技術面・ビジネス面での課題解決を図り、成功例をモデルケースとして広く発信し、さらなる産業の裾野拡大に繋げること

メンバー：デロイトトーマツコンサルティング、プロドローン、ジェイテクト、VFR 他

現在の進捗状況

■ ドローン部材・機体の量産体制構築を目的として、「ドローンハードウェア共同研究会」を開催

- ✓ 参加者：株式会社ジェイテクト、東海理化株式会社、VFR株式会社、株式会社Prodrone
- ✓ 第1回共同研究会（10/3実施済）にて、ゴール達成に向けたアプローチを協議
- ✓ 第2回共同研究会（10/28実施済）では、量産体制の検討にあたり定める前提（ドローン生産台数や品質基準や国産部材割合等）について協議

■ ドローンソフトウェアの発展・事業参入の土壌形成を目的として、「ドローンソフトウェア共同研究会」を開催

- ✓ 参加者：大同大学橋口先生、学識経験者、株式会社ジェイテクト、ドローンサービサー、車両製造事業者、ソフトウェア人材派遣事業者 等
- ✓ 第1回共同研究会（10/1実施済）にて、ゴール達成のための課題および検討すべきテーマについて協議

今年度末までの取組

■ ドローンハードウェア共同研究会

- ✓ 第3回以降の共同研究会では、第1,2回共同研究会での討議結果を踏まえて詳細な論点の協議を行う
- ✓ 共同研究会の成果発信

■ ドローンソフトウェア共同研究会

- ✓ 第2回以降の共同研究会では、参加者を拡大し第1回共同研究会で設定した今後検討するべきテーマに関する研究を行う
- ✓ 共同研究会の成果発信

⑤ サプライチェーン構築に向けた取組（共同研究会の開催）(2/2)

- ハードウェア共同研究会について計2回の協議を行い、ドローンの量産体制の検討にあたっての前提（ドローン生産台数や安全基準や国産部材割合等）について協議を行った。
- 10月にソフトウェア共同研究会をキックオフ、検討すべきテーマやアプローチについて協議を実施した。

ドローンハードウェア共同研究会

ドローンソフトウェア共同研究会

背景・目的

- ✓ 自動車産業等既存産業の技術力を活かして、自社製品のドローンへ技術転用や生産技術をドローン生産に生かし、ドローンの量産体制の構築につなげていく。

- ✓ ドローンのソフトウェア開発は事業者・技術者が少なく、集中的な議論が難しい状況であるため、まずはプレイヤーを増やすためのコミュニティ作りから開始。
- ✓ ソフトウェア事業者(SU等)のドローン産業への参入を促すため、ドローンに適合したソフトウェア開発の認知・事業参入の土壌の形成する。

第一回
結果
概要

- ✓ **議題：ゴール達成に向けたアプローチを協議**
 - ◆ **ハードウェア勉強会実施のために定めるべき前提**
 - ドローンの生産体制を勘案する際のターゲットとする生産台数
 - 国産ドローンを考察する際、どの工程を国産とするべきか（例：重要部品が国産/組み立てが国産）
 - ◆ **ハードウェア勉強会で実施すべきテーマ（仮案）**
 - 各生産台数に応じてどのような商流が流通において望ましいか
 - ✓ PL法/瑕疵責任を鑑みたときに、流通の過程でディーラ/製造メーカ/サプライヤ等の責任分解はどうするべきか
 - ✓ 品質を担保する/保障するためにどのような商流を敷くのが望ましいのか（例：自動車であればディーラが1年に1回車検を実施する等）
 - ✓ サプライヤの生産方式/精度担保はどこまで追い求めるか
 - あるべき商流に対し国内で重点的に開発すべき部品/部材はなにか
→ 大量生産の実現に向けて流通システムの設計をテーマとすることで合意

- ✓ **議題：ゴール達成のための課題および検討すべきテーマについて幅広く参加者を募るため、StationAIでオープンな形で実施。**
- ◆ **主な意見（抜粋）**
 - 日本のドローン産業成長のためには、ソフトウェア面での枠組み整備が重要課題となる。
 - 航空機と同様、ドローンの姿勢制御に係るソフトウェアが重要であり、ハードと密接に関わる。基本的な考え方は現在世の中に普及しているインターネットサービスと同様であるため、柔軟にテーマを考えるべき。
 - 上記の通りハード・ソフトの密接な関係性を踏まえ、ハード・ソフト両面を理解した技術者を育成していくべき。また、製品にフィードバックするユーザーも必要になってくる。

→ 幅広い分野からのステークホルダーが集ったこともあり、やや発散した議論が目立ったものの、オープンな連携を維持していく点で合意

第二回開
催について

- ✓ 第二回(10/28)を開催し、量産体制の論点を予め設定したうえで議論を実施した。
 - ドローン生産台数の想定数値の仮説を構築
 - ドローンを構成する国産部材の割合を算出

- ✓ 第二回の開催に向けて、参加者へ追加ヒアリングを実施し、結果をセグメント（オープンかクローズか）×課題分類×打ち手の必要性の緊急度（時間軸）で整理し、次回テーマを決定する。

⑥ドローンエンジニア人材育成に向けた体制構築

目的：昨年度に作成したエンジニア人材育成のカリキュラムとテキスト（学生編、社会人初級編、同中級編）の試行運用を行うとともに、機体開発メーカ向け（上級編）のテキスト等を作成する。

メンバー：Prodrone、パーソルビジネスプロセスデザイン

現在の進捗状況

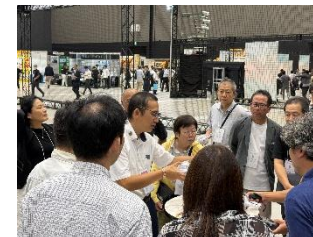
■ 学生編試行運用

- ・学校法人電波学園名古屋工学院専門学校の授業で実施。
- ・期間：10月6日～1月26日（毎週月曜日3～4時間目）



■ 社会人初級編試行運用

- ・新規参入やエンジニア教育に関心のある事業者を対象として、オンライン座学（9/11、18）とドローンサミット時に実技（9/24）を実施。
- ・20名が受講し、学びの多いプログラムと評価を受けた。



今年度末までの取組

■ 中級編試行運用

- ・ドローンのMRO人材育成を目的として、実技の環境が整う（屋上にネットが張っており、GPS下での試験飛行が可能）名古屋工学院専門学校の協力の下で実施予定。
- ・期間（予定）：12月18日～19日
- ・場所：名古屋工学院専門学校

■ 上級編カリキュラム/テキスト作成

- ・9月19日に第1回の有識者会合を実施し、ハード面に加え、機体調整等ソフト面の知識・技術を持つ人材の育成を目指すカリキュラムの方向で検討中。
- ・12月中旬に次回有識者会議を実施しテキスト等を検討予定。

新規案（設計と機体調整に係る人材育成を目指して統合案）

物流や空撮、点検等用途毎に必要な要素・仕様を把握し、サプライヤーに開発提案できる人材、基本的なセンサに加え、機体調整を行う際に必要となるソフト面の知識・技術を身に付けている人材育成を目指す。ハード面については基礎知識は一部組込むが、実技等は実施しない。今後、固定翼やシングルヘリコプター型など、多様なハードも想定されることから、その要素も含む。

	概要	測量	物流	空撮	まとめ
1時限目	ドローン業界の構造 ※今回ハード、及び各ソフトに言及しないことを説明	測量用ドローンの基礎知識（含：機体選定について）	物流用ドローンの基礎知識（含：機体選定について）	空撮用ドローンの基礎知識（含：機体選定について）	通信について
2時限目	モノづくりの全体像とドローン開発の基本	ソフトウェア設定とデータ取得	ハードウェア設計と重心バランス	ソフトウェア設定と飛行技術	GNSSについて
3時限目	ミッションプランナーと飛行法規	実践：測量データ取得	実践：ペイロードテスト	カメラ・ジンバル選定と接続	故障診断とトラブル対応
4時限目	固定翼・シングルコプター・マルチコプターそれぞれの特性	ログ解析とデータ処理	機ログ解析と効率化	ログ解析と映像評価	質疑応答とふりかえり

⑦-1 社会受容性拡大に向けた取組

目的：地域住民の次世代空モビリティに対する社会受容性を高める。県内イベントに出展し、機体展示・パネル展示・トイドローン体験・学ぶワークシート・映像放映・デモフライト等、各イベントの特性や条件に合わせて内容を選択して実施。

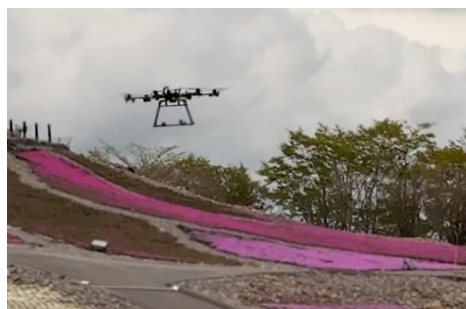
メンバー：電通名鉄コミュニケーションズ

現在の進捗状況と今後の取組

No.	開催日	開催場所	イベント名	来場者/体験者数
1	5月3～6日	長久手市/愛・地球博記念公園	愛・地球博20祭「遊びと学びの体験フィールド」	1,454名/1,321名
2	5月12日	豊根村/茶臼山高原	茶臼山高原 芝桜まつり	—
3	8月31日	田原市/白谷海浜公園	愛知県・田原市総合防災訓練	—
4	10月4～5日	一宮市/国営木曽三川公園	2025(第14回)いちのみや秋の緑化フェア	442名/188名
5	10月11日	豊山町/あいち航空ミュージアム	暮らしを守る航空機たち2025	300名/119名
6	10月25～26日	知多市/知多市勤労文化会館	第53回知多市産業まつり	1,431名/357名
7	11月8日	東浦町/東浦中学校	第47回東浦町産業まつり	実施済
8	11月8～9日	岩倉市/アデリア総合体育文化センター	いわくら市民ふれ愛まつり2025	実施済
9	11月22～24日	ポートメッセなごや	あいちITSワールド2025（Japan Mobility Show Nagoya 2025同時開催）	今後実施



【愛・地球博20祭】



【豊根村芝桜まつり】



【田原市総合防災訓練】



【あいち航空ミュージアム】

⑦-2 社会受容性拡大に向けた取組

目的：国内外の次世代空モビリティ関係者や県民等広く社会受容性を高めるため、第4回ドローンサミットを愛知県で開催する。

メンバー：電通名鉄コミュニケーションズ

■ドローンサミット概要

会期：2025年9月24日（水）～25日（木）

主催：愛知県、経済産業省、国土交通省

協力：名古屋商工会議所、（一社）中部経済連合会

会場：ポートメッセなごや第1展示館C・Dホール
（「エアロマートなごや2025」同時開催）

■当日の様子

【展示会会場】



【屋内デモフライト】



■実施結果

・開会式には大村知事、竹内経産省政務官、吉井国交省政務官、田中和徳議員、鶴保庸介議員が出席。

・過去最多となる135者・団体が出展。

・多様なユースケースを想定した屋外デモフライトを実施。

・総来場者数は5,386名。



【フォトセッション】

【シンポジウム】



【屋外デモフライト】



(参考) ③二地点間移動の有望ルートの導出について

- 各拠点間のルートの組合せを検討する上で、愛知県内の中心部を往来の結節点とし、県内・県外ごとの組み合わせ方を整理。各拠点ごとの特性を踏まえ定量的・定性的に評価しました。
- 選定したスポット間の移動ルートに対して、航続可能距離などの前提条件で絞り込みを行い、さらに評価基準に基づく分析によって、有望ルート候補の定量的な評価を行います。

各拠点におけるスポット抽出の観点

A

空港アクセスの拠点

B

交通結節の拠点

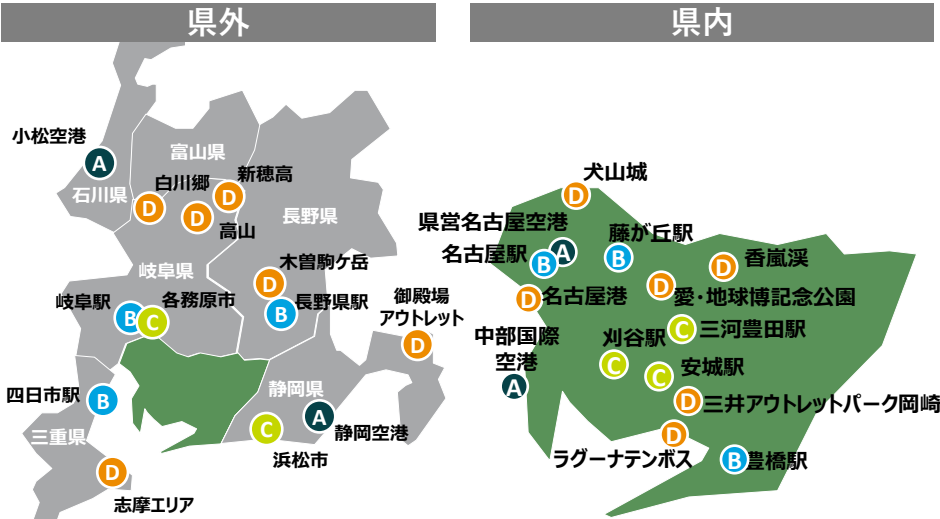
C

企業活動の拠点

D

観光の拠点

県内外の抽出スポット



隣接エリアは交通結節点・
企業の集積地を主とし、
加えて、観光地を追加抽出

県内においては、中心部を
交通結節点がカバーし、
それ以外のエリアは企業集積地・
観光地によって補完している

有望ルートの定義

既存の交通課題（移動時間、手間など）を解消し、利用者数が見込めるルート

航続距離に鑑みた際に飛行可能なルートであること

1 2地点間の距離による絞り込み
(航続可能な距離・巡航状態へ移行する最低距離を考慮)

利用者数が見込めること

2 2地点間の移動者数の評価
3 2地点間の推定された移動者内
での所得水準による利用率の評価

既存交通課題を解決出来ること

4 2地点間の既存交通手段における
課題の評価
(移動時間・乗り換え回数を考慮)

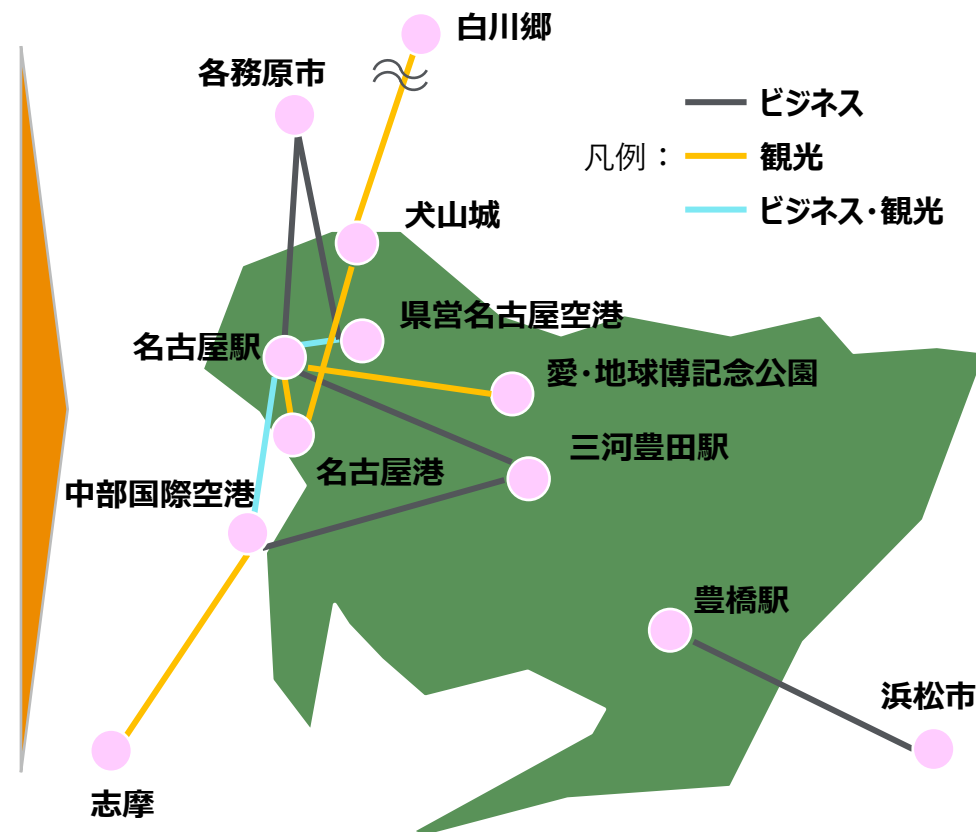
(参考) ③初期段階における有望ルートの考え方について

- 前頁の利用者数が多いルートや既存交通課題を解決可能なルートの導出に加え、空クル社会実装の初期段階であることを踏まえ、実現性・継続性・発展性の3つの観点がある有望ルートに対する重要な要素であると考え、データ以外の要素も有望ルートの導出に加味し、最終的に有望ルートを導出しました。

空飛ぶクルマの交通網 社会実装の初期段階において重要な要素 (仮説)

	実現性	継続性	発展性
定義	ルート実現に必要な協力や体制が得られること	一過性でなく、持続可能な需要が見込めること	ルートやサービスの拡張が見込めること
観点	<ul style="list-style-type: none"> 運用事業者への意欲がある企業 県管理の土地等の活用しやすい環境 	<ul style="list-style-type: none"> 季節変動性が低く、年間を通して安定的な往来需要が見込めるビジネス利用 	<ul style="list-style-type: none"> 隣県自治体における空クル社会実装への取組 広域観光圏への接続
有望ルート	名古屋駅ー 県営名古屋空港	三河豊田駅ー 名古屋駅 /中部国際空港	志摩ー 中部国際空港 各務原市ー 名古屋駅 /県営名古屋空港 浜松市ー 豊橋駅
有望と見込める要因例	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋駅は、名古屋商工会議所が「名駅“スーパーモビリティハブ”構想」を提言、名古屋鉄道が次世代エアモビリティの活用に向けたポート整備を検討 空港までハイヤー移動しているルートは移動時間短縮効果が見込めるため有望と考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 県の主力産業の中心である自動車メーカの本社・関連事業所がある三河豊田駅は、継続的なビジネス利用が期待できる。 名古屋駅と結ぶルートは、ビジネス利用における人流量の上位のため、継続性が高いルートと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 志摩では飛行実証計画が進み、中部国際空港とのルート前提。 各務原市では、空クルの飛行試験が実施されており、名古屋駅等とのルートはビジネス人流多い。 浜松市は空クルの座組が立ち上がり、豊橋とのビジネス人流多い。 「昇竜道」が外国人観光客に人気、犬山城-白川郷ルートも含まれる。 白川郷エリアではヘリコプター遊覧飛行が行われており、親和性が見込める。

【二地点間移動（エアタクシー）の有望ルート（再掲）】



- ## 戦略の方向性



ピン止めドローンの開発

- ## 既存量産品のインテグレーションによるドローンの開発

- 日本製造業の高い品質を備えた量産品を結集し、**高品質/低価格領域**でのシェア獲得
- 本製品カテゴリーの競合であるDJIに近い価格で、より高い信頼性やユーザーニーズを捉えた機能性付加により、同社の市場奪取を目指す

- ✓ ドローンの大量生産を実施するために、部材の標準化/共通化を推し進めることや協調領域・競争領域を定めることが必要
- ✓ ドローンのソフトウェア振興に向けては、オープンソースが主流になってることに鑑み共通基盤となりうるオープンソースに着目し、第一ステップとしてテーマにこだわらず、すそ野を拡張することが必要