

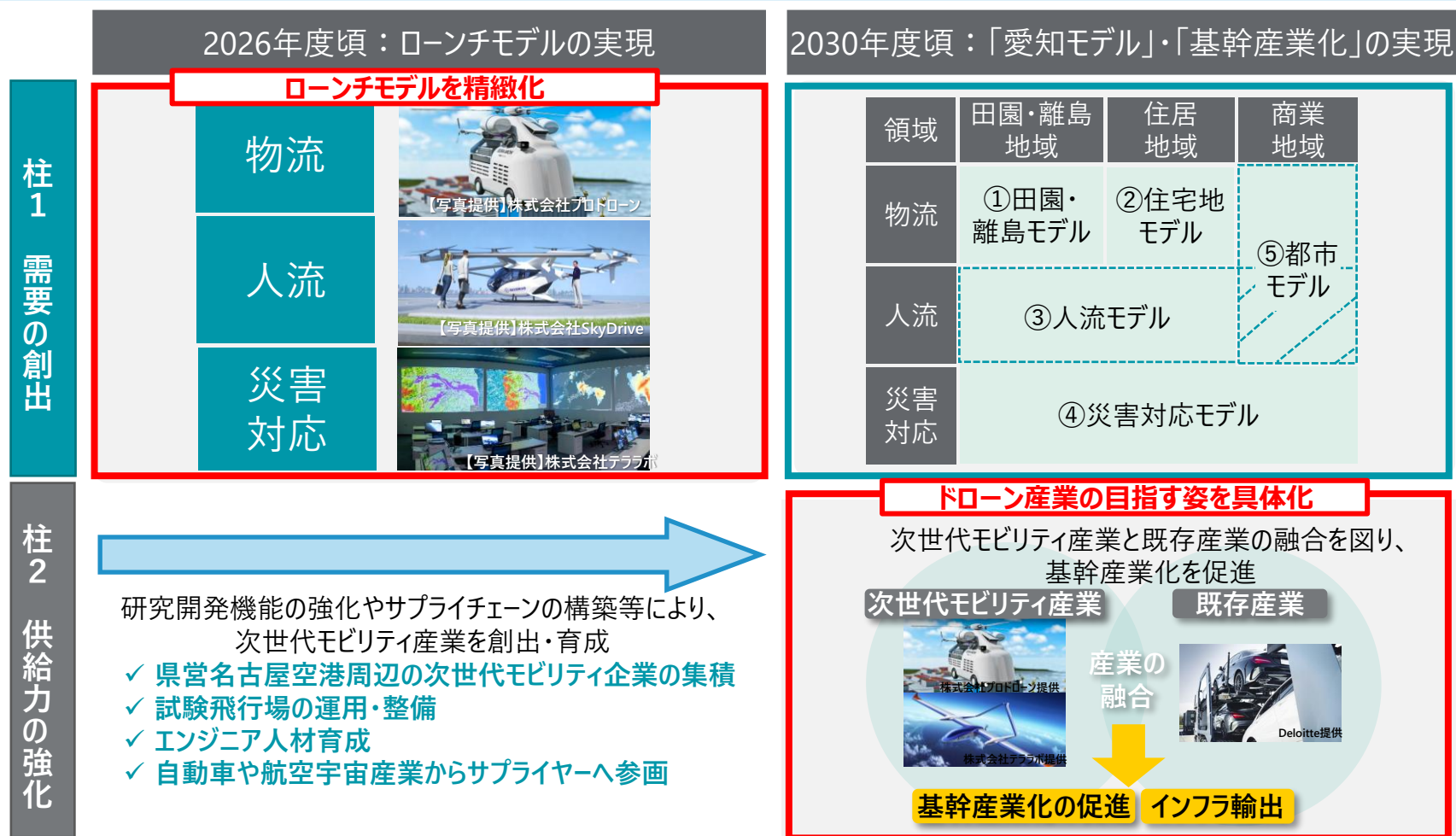
あいちモビリティイノベーションプロジェクト
「空と道がつながる愛知モデル 2030」
推進プラン（追補版）

令和 8 年 1 月



プロジェクトの進捗により推進プランの精緻化・具体化

- 本プロジェクトの「推進プラン」（2024年2月策定）では、「柱1 需要の創出」に向けた目標として、「ローンチモデル」（物流、人流、災害対応の3分野において、2026年度頃の実現を目指す事業モデル）を設定。2024～2025年度にかけて実施した実証実験や調査の結果等を踏まえ、ローンチモデルの内容や目標年度の精緻化を行う。
- また、「柱2 供給力の強化」については、国が2030年にドローンの国内年間生産台数8万台という目標を示したことを踏まえ、次世代空モビリティのうちドローンについて、本県の産業力を活かした生産体制の構築について具体化を行う。



柱1 「需要の創出」 早期社会実装を目指す「ローンチモデル」の精緻化について

柱1 「需要の創出」 早期社会実装を目指す「ローンチモデル」の精緻化について

- 今日までの実証実験や調査等を踏まえ、「物流」、「人流」、「災害対応」の3分野における「ローンチモデル」の内容及び目標年度を精緻化する。
- 「ローンチモデル」の実現から2030年度頃に実現を目指す「愛知モデル」（5つの重点モデル）につなげていく。

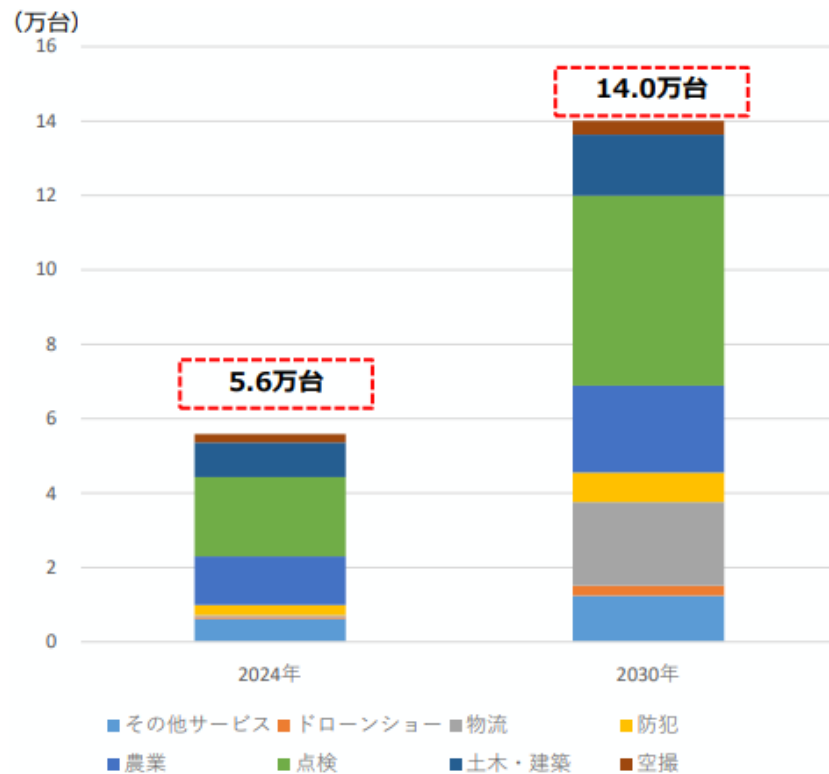
		目標年度 現行ローンチモデル	展開方向	目標年度 新ローンチモデル
柱1 需要の創出	物流	2026年度頃 河川流域や本州離島間を 航路とした高ペイロード物流 ドローンによる物流サービス	- 物流ドローンとトラック配送等との 組合せによる物流の最適化 - レベル4 機体(有人地帯を目視 外で運行可能)の型式認証取得	2027年度頃 山間地や離島などの地域で、ドローンを始めとする 様々なモビリティを用いた物流の最適化を図り、 地域の多様な主体が参画する地域内物流のビ ジネスモデルを構築
	人流	2026年度頃 限定されたエリアでの空飛ぶ クルマによる遊覧飛行	- 機体の型式証明の取得 - 事業実施体制の構築 - 離着陸場での運航方法の検討	2028年度頃 将来的なeVTOL（空飛ぶクルマ）の普及を見 据え、拠点となる場所において、全国に先立つ 社会実装モデルとして、遊覧飛行をはじめとした 運航を実現
	災害対応	2026年度頃 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	（災害時） 「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 運用訓練等を通じた活動の精緻化 （平時） - 公共インフラの点検等におけるデジ タルマップの有用性の検証	2026年度頃 災害時： 「愛知県次世代空モビリティ災害対応チーム」の 県災害対策本部における活動体制の構築 平 時： 大規模災害発生時に被害が想定される公共イ ンフラの点検等に次世代空モビリティを利活用

柱2 「供給力の強化」 次世代空モビリティの基幹産業化に向けて

国内及びグローバルにおけるドローン市場は2030年までに大きく拡大

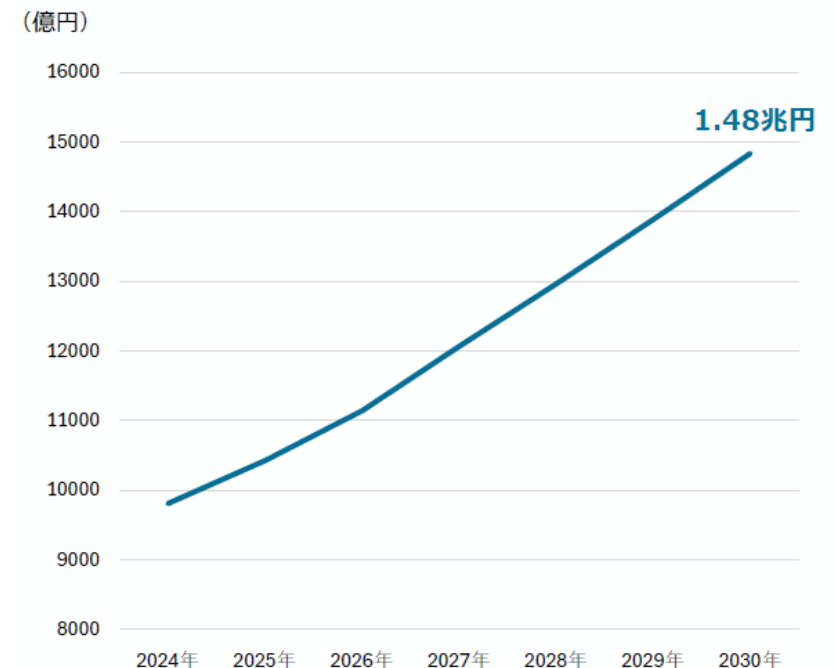
- 国内のドローン販売台数は2030年には2024年から約2.5倍となる見通し。現在は海外産機体・パーツが主流であるものの、国産機体・パーツのシェア拡大が求められている。
- また、グローバルでは日本市場よりもはるかに大きな市場が存在。

国内のドローン販売機数推定



出展: 経済産業省「無人機産業基盤強化検討会」 中間とりまとめ

グローバルのドローン市場全体観



※商用ハードウェアのみを対象とし、サービス市場、ソフトウェア市場は含まない。

出展: 経済産業省「無人機産業基盤強化検討会」 中間とりまとめ

国産機体・パーツの量産化や商品力向上に向けた方向性

- 自動車の生産で培ったノウハウを活用し、三つの要素を高次元でバランスさせることにより、ドローンパーツ、完成品ともに高い品質とコスト競争力を確保。
- 自動車で培った技術をドローンに応用することでドローンの商品力の向上を図ることが可能。

大量生産可能な設計
生産を自動化しやすくする
(自動車生産も手組から自動化へ移行)

高次元で
バランスさせることで
高品質とコスト
競争力を確保

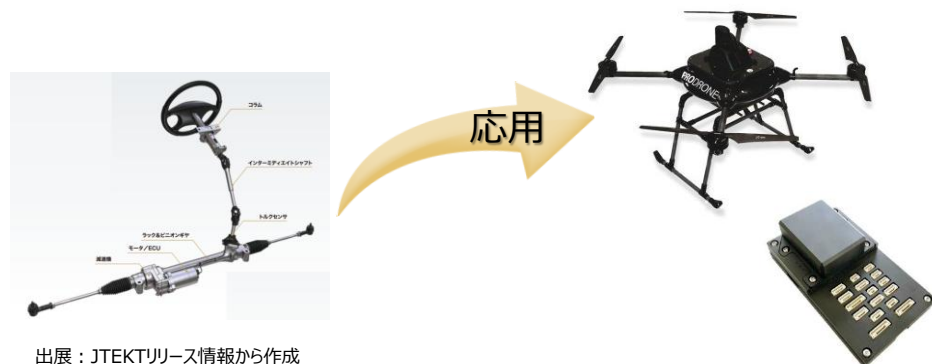
顧客ニーズをとらえた設計

高い商品力で販売数を高める
(自動車では1車種で
年間100万台以上を販売)

共通化範囲の拡大

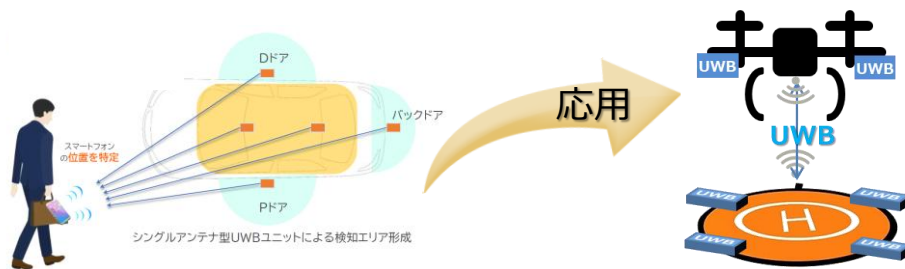
異なる機種間で使用する部品、設計
の共通化
(ハードウェアは共通化し、
ソフトウェアで性能差をつける)

JTEKT：電動パワーステアリングの技術をドローンの姿勢・速度を制御するフライトコントローラーに応用



出展：JTEKTリリース情報から作成

東海理化：自動車向けスマホキーシステムのUWB技術を着陸精度向上に応用



自動車向けスマホキーシステム

出展：東海理化リリース情報から作成

※Ultra-Wide Band (超広帯域)

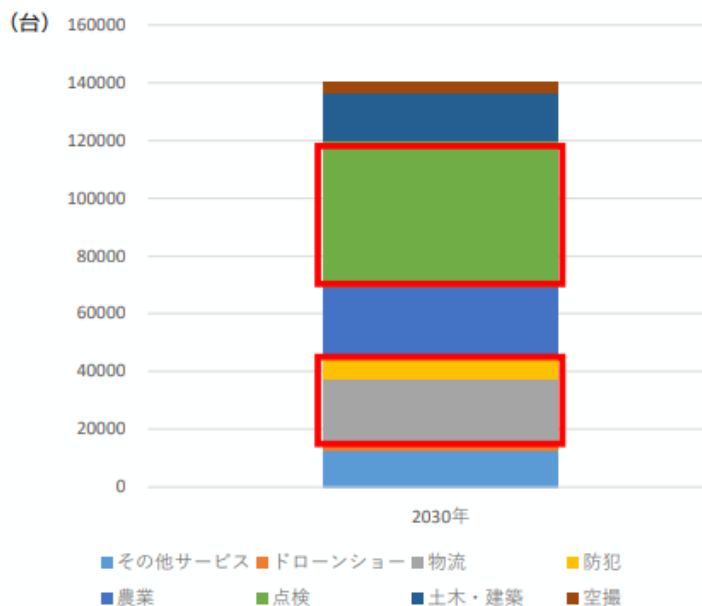
国内及びグローバルマーケット獲得に向けた方向性

- 経済産業省では、2025年12月に無人機産業基盤強化検討会中間とりまとめにおいて、「2030年時点における約8万台の完成機体及びその生産に必要な重要部品の供給確保体制の構築を目指す」と公表。
- 米国など各国において無人航空機の国産化を推進するための制度が展開される中、海外との産業協力や自動車産業を例とする日本企業の海外製造拠点を通じた供給を目指す。

2030年時点に約8万台の完成機体及びその生産に必要な重要部品の供給確保体制を構築

2030年時点で、国内の無人航空機需要は全体で約14万台。

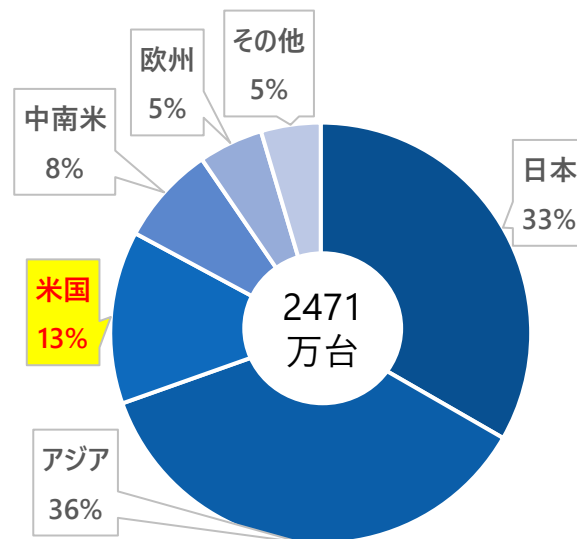
うち、安定供給及び情報セキュリティの確保が特に求められる点検・物流・防犯用途における需要規模は約8万台。無人航空機が果たすインフラ的側面を踏まえ、特に上記3用途に対して安定的に供給することを想定。



自動車産業の仕組みを参考に日本のドローンを国際展開

日本の自動車メーカーは、グローバルで生産する四輪車の13%（2024年の実績）を米国で製造しており、それが可能なサプライチェーンや工場が米国には存在する。こうしたアセットを、米国でのドローン生産のために活用することができる可能性がある。

国内自動車メーカーの各国生産台数割合



出展: 日本自動車工業会のデータを元に作成

https://www.jama.or.jp/library/publish/mioj/ebook/2025/MIoJ2025_j.pdf

国産機体・パーツのシェア拡大を図るための戦略

- ドローンの量産化に向けて、本県の自動車産業等の生産技術のノウハウをドローンへ転用するとともに、事業者誘致に向けて自動車産業に基づくインフラを活用。
- 重要部品の国産化に向けて、自動車産業などが持つ高度な技術を活かし、高性能かつ低価格な製品開発が可能な部品の国産化を進める。

ドローンの量産化を進め国際競争力を強化

課題

- ・ 国内ドローンメーカーは量産体制が整っておらず海外製のドローンに比べ価格競争力に劣る
- ・ 国産ドローンの市場規模が小さいため、既存産業からの参入がしにくい
- ・ 経済安全保障の観点から国産ドローンの需要に対応する必要がある

解決策

- ・ 当地域の強みである自動車産業の生産技術をドローンに転用し、高品質・低価格なドローン機体及びパーツの量産化を図る
- ・ ドローン機体及びパーツメーカーの当地域への誘致を進め、イノベーションが促進される環境を作るとともに、既に整備されている自動車産業を支える物流等の充実したインフラを活用する

ドローン重要部品の国産化を県内産業の強みを活かして推進

課題

- ・ 国産ドローンにおいて、重要部品であるフライトコントローラやモーター、バッテリーなどで主に海外製を採用
- ・ 海外製のパーツは供給されなくなるリスクや品質の安定性に課題があり、国産品で対応する必要がある
- ・ 欧米において国内製（現地生産）パーツの供給需要が高まる可能性があり、海外製造拠点を有する日本の国内パーツサプライヤーにとって大きなビジネスチャンスになり得る

解決策

- ・ 自動車の高度な制御技術が転用できるフライトコントローラなど、ドローンの重要部品のうち県内産業の強みを活かし高性能かつ低価格な製品開発が可能な部品を集中的に国産化し、ドローンの構成部品の国産比率を向上させる
- ・ 加えて、生産技術の応用や、無線通信による着陸精度向上という付加価値も提案していく

日本のドローン産業の発展に向け愛知県が目指す姿

- 愛知県の産業力を活かし、ドローンの量産化によるコスト削減や重要パーツの国産化を図ることで、国が掲げる「**2030年時点における約8万台の完成機体及びその生産に必要な重要部品の供給**」を目指す
- 併せて、海外との産業協力による輸出や自動車産業を例とする日本企業の海外製造拠点を通じた供給により、国内ドローンメーカーのドローン機体及びパーツの世界展開を図る

