

関西における空飛ぶクルマの将来ビジョン

2026年3月25日

公益社団法人 関西経済連合会

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～



I. はじめに

2025年大阪・関西万博が成功裡に閉幕した。万博では約160もの国が集い、文化・芸術やビジネスなど多くの面で広がった交流の輪、「いのち輝く未来社会」の実現に寄与する最先端の技術やサービスの展示、大阪・関西の国際的な発信力の向上など、大きな成功を収めた。これらの成果を関西が一丸となって「万博レガシー」として継承し、発展させ、関西ひいてはわが国の経済成長につなげていくことが求められる。

特に、万博で大きな注目を集めた次世代の空のモビリティ「空飛ぶクルマ」は、将来的に日常的な移動手段として定着し、人の移動やモノの輸送を大きく変える「移動革命」をもたらすことが期待されており、国の官民協議会が設置されているほか、成長戦略の重点分野のひとつにも位置付けられている¹。

関西においても、万博を契機に高まった機運を生かすことで、空飛ぶクルマの社会実装と産業化を世界に先駆けて実現できる可能性がある。すでに関西では、万博開催に先立ち、空飛ぶクルマの商用運航実現とサービス拡大に向けた協議の場が設置されている²。当会としても、空飛ぶクルマの関西広域での社会実装の流れをさらに加速するために、2025年6月に「次世代空モビリティ実務者会合」を設置し、万博後の実装に向けた地域課題、アクションプランについて議論を重ねてきたところである。

このたび、本実務者会合での議論を総括し、「関西における空飛ぶクルマの将来ビジョン」を取りまとめた。万博後に関西が積極的に空飛ぶクルマの社会実装とその後の普及に取り組む姿を示すことで、空飛ぶクルマに関する事業への企業参入や官民による投資を呼び込み、広域観光などの産業の発展につなげたい。並行して、万博で高まった空飛ぶクルマに対する社会受容性を維持・向上し、社会実装とその後の普及を推進したい。

¹ 経済産業省および国土交通省を事務局とする「空の移動革命に向けた官民協議会」が2018年に設置され、技術開発、インフラ・制度のあり方について検討が進められたほか、2026年、日本成長戦略会議に「航空・宇宙ワーキング」が設置された。

² 2020年には「空の移動革命社会実装大阪ラウンドテーブル」（事務局：大阪府商工労働部）、2023年に次世代空モビリティひょうご会議（事務局：兵庫県企画部）、2024年に「関西 eVTOL 社会実装推進会議」（事務局：近畿経済産業局産業部）などが設置された。

Ⅱ. ビジョンを作成した背景

1. 「万博レガシー」の継承

万博会期中に実証・披露された新たな技術・サービス・システムとして、再生医療や空飛ぶクルマ、カーボンニュートラルなどが挙げられる。これらは、新産業創出やイノベーションの源泉となり、国や自治体、経済界が協力して社会実装を具体的に推進していく環境・基盤を整えていくことが肝要である。

その中でも、万博で大きな注目を集めた新技術の1つである空飛ぶクルマは、万博会場において EXPO Vertiport や展示施設「空飛ぶクルマステーション」が設置され、また複数社による機体展示やデモフライトが実施され、関西のみならず国内において空飛ぶクルマへの認知度や社会受容性が大きく高まった。特にデモフライトは半年間の万博会期中に 81 回実施され³、将来の実装に向けた機体運航や離着陸場運営のノウハウを蓄積することができた。

現在の空飛ぶクルマを取り巻く情勢としては、世界各地で機体開発に携わるスタートアップや航空機・自動車メーカーによるプロジェクトが多数立ち上がっているほか、商用運航に向けた都市・地域間競争が激化している。今後数年以内に米国、中国、中東など複数の地域で商業運航が始まり、その後本格的な普及期を迎え、2040年には世界で約 1.5 兆ドルの市場に成長すると予想されている⁴。

日本としては、大阪・関西万博を契機に世界に先駆けて高まった機運や蓄積された実績を生かし、空飛ぶクルマを我が国の成長産業として確立できるかが問われている局面にあるといえる。

2. 関西のポテンシャル

関西は、古来より水路と陸路が交わる交通のハブとしての役割を担い、人・物・情報の結節点となることで繁栄を築いてきた。また、史跡や文化

³ 2025年12月開催の第1回 2025年日本国際博覧会成果検証委員会 資料4の29頁を参照。

⁴ 2026年1月開催の日本成長戦略会議 第1回 航空・宇宙ワーキンググループ 資料3の17頁を参照。

財など観光地が豊富にあり、国内外から多くの観光客を惹きつけている。さらに、2030年には大阪IR開業や神戸空港国際定期便などが予定されており、広域産業は関西にとってより一層重要となると考えられる。

空飛ぶクルマという革新的なモビリティの社会実装をいち早く実現し、関西全域に空のネットワークを張り巡らせることができれば、アクセスが容易ではない観光地への移動時間を大幅に短縮することができる。多くの観光客が関西圏のさまざまなエリアを快適かつ効率的に訪れることが可能な広域観光圏「KANSAI」⁵の構築は、「大関西」の実現をめざす関西の産業発展に大きく貢献していくことが期待される。

加えて、空飛ぶクルマは、大都市圏では渋滞に影響されない迅速・快適な交通サービス、地方部では日常移動や遊覧飛行、公的利用では医療・救急用途、災害対応など、幅広い分野での活用も想定される。大阪湾周辺の都市部から運航範囲を広げていくことにより、他地域にない移動の利便性を実現し、居住地としての関西の魅力をさらに向上させることができる。

Ⅲ. ありたい姿

本ビジョンでは、「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～」をコンセプトに掲げた。当会が「関西ビジョン 2030」で示した「先駆ける関西、ファーストペンギンの心意気」を空飛ぶクルマの分野においても体現し、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表現している。

本ビジョンの策定にあたっては、関西におい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、未来のありたい姿をもとに、2030年に関西がどのような姿であるべきかを策定している。

⁵ 2022年3月に一般財団法人関西観光本部が発行した「関西ツーリズムグランドデザイン 2025」から引用。

1. 2035年のありたい姿

関西は2035年に空飛ぶクルマが日常的に運航されている地域の実現を目指す。具体的には以下の「ありたい姿」を掲げる。

2035年の「ありたい姿」

- 観光地との連携が進み、関西における広域的な移動手段の1つとして空飛ぶクルマが利用できるようになっている。また、他の手段と比べて圧倒的に短縮される移動時間と空からの美しい景観は、関西の広域観光の大きな魅力となっており、新たな観光需要の掘り起こしにつながっている。
- 都市内における運航量が拡大し、多くの人々が利用可能な都市内交通手段の1つになっている。
- 山間部や離島部で移動手段として活用され始めている。

この「ありたい姿」を実現するためには、関西で以下の状態を実現する必要がある。

「ありたい姿」の実現に必要な状態

- 図1に示す大阪のベイエリアを中心とした半径80kmの円内(以下、「中心エリア」)で100機程度が運航している。また、図1と図2の「期待が高い離着陸地点」間では、比較的高い頻度で運航が行われている。
- 「中心エリア」と図1の「今後検討が必要な候補エリア」との間で、空飛ぶクルマによる日常的な運航が実現している。
- 官民の連携のもと、民間が主体となり必要な数のバーティポートや格納庫、充電設備等のインフラ設備が適切な場所に整備されている。

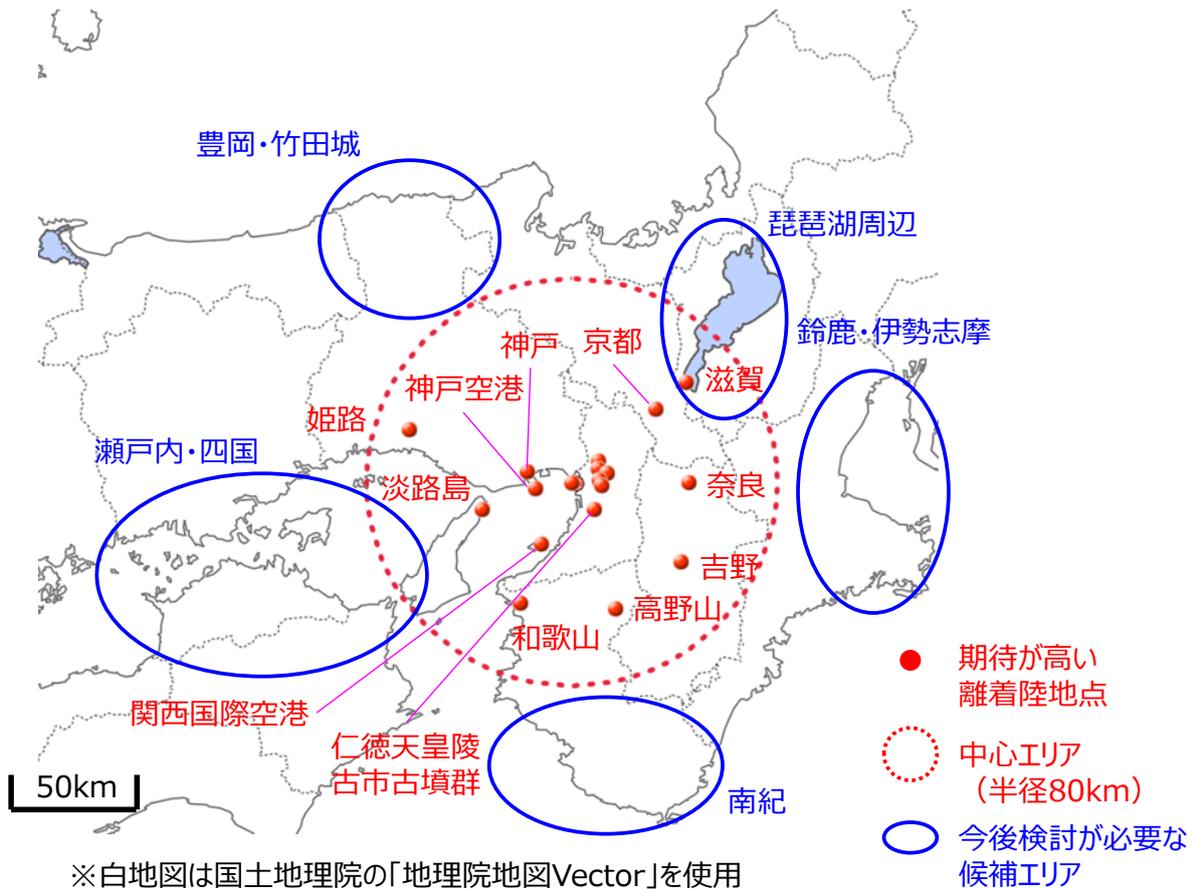


図1 2035年の関西における運航範囲のありたい姿

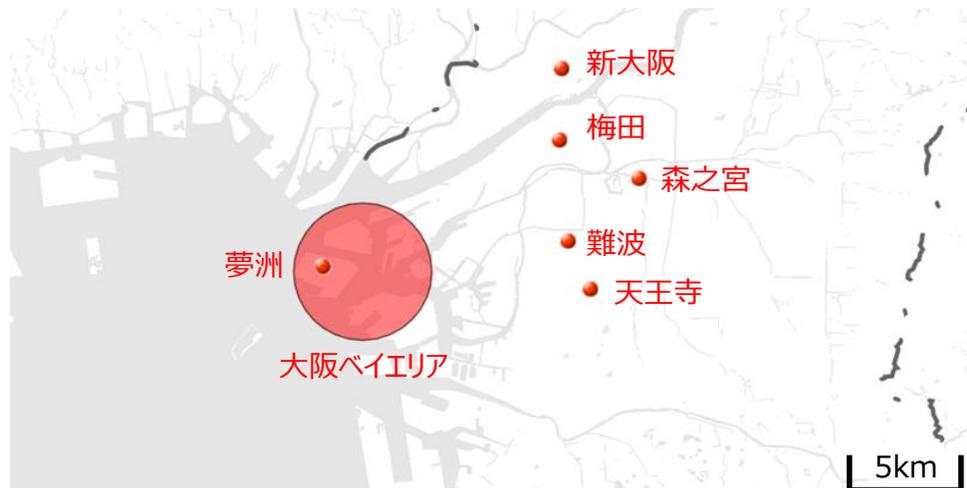


図2 2035年の大阪湾岸部における運航範囲のありたい姿

※図1と図2は近畿経済産業局の「令和6年度 関西における次世代空モビリティビジネスに関する調査事業 報告書」を手掛かりに次世代空モビリティ実務者会合で議論し、作成した。

2. 2030年のあるべき姿

前節の2035年の「ありたい姿」を実現するために、2030年には社会実装が先行する一部の地域において、以下の「あるべき姿」の実現を目指したい。

2030年の「あるべき姿」

- 遊覧を含む観光等の用途で、複数の運航ルートが利用されている。
- 都市内で運航実績を重ねている。
- 安全で便利、低騒音な移動手段として地域に受け入れられている。

以上の「あるべき姿」を実現するため、関西でまずは2030年までに以下の状態を確立することが求められる。

2030年の「あるべき姿」の実現に必要な状態

- 運航や離着陸場の整備・運営などの事業において、一定の収益性が確保されている。
- 図1と図2の「期待が高い離着陸地点」の一部で離着陸場が運営されており、2地点間の商用運航が継続している。
- 「期待が高い離着陸地点」を中心として、官民連携のもと、民間が主体となり離着陸場の数を増やす動きが広がっている。
- 高密度かつ多頻度の運航に必要な仕組みの構築に向けた準備が進められている。

IV. 2030 年に向けた取り組みの方向性

本章では、Ⅲ章 2 節で示した 2030 年の「あるべき姿」を実現する上で、解決が必要と考えられる課題とその解決に向けた取り組みの方向性を示す。

1. 関係する制度の早期整備と運用を踏まえた適正化

空飛ぶクルマの運航や離着陸場の整備・運営に関係する制度は、国の「空の移動革命に向けた官民協議会」において海外での検討状況を踏まえながら議論されているところである。

特に、今後注視すべき検討事項のひとつとして、国にて策定されるパーティポート整備基準、および自治体の環境アセスメントに係る条例が挙げられる。企業がパーティポートの設置を検討する上で、あるいは自治体がまちづくりの方針を検討する上で欠かせない重要な基準であるが、現時点ではまだ示されておらず、暫定的なガイダンスである「パーティポート整備指針」が示されているのみである。本基準は運航や離着陸場運営の安全性に関わるものであるため、国際基準の検討状況も踏まえ、官民協議会にて丁寧かつ慎重に議論が進められるべきであることは論をまたないが、垂直離着陸可能な機体特性と運用を踏まえた基準の適正化、手続きの迅速化に向けた取り組みも必要と考える。

また、人口減少や労働力不足を踏まえると、空飛ぶクルマの操縦士や整備士の安定的な確保も空飛ぶクルマの社会実装を進める上で、重要な課題である。運航実績および教育の実態が適切に加味された資格要件となるよう協議会の議論を注視していく必要がある。

2. 運航や離着陸場の運営にかかる事業の安定と成長

国内では、空飛ぶクルマの商用運航は 2027 年から 2028 年に始まるとみられており、関係各社が関西での事業を早期に安定させ、事業拡大につなげられる環境を整備することが重要である。運航やパーティポートの運営にかかる事業を安定して行うためには、事業資金の確保やリスク発現時の対応が重要になる。空飛ぶクルマの運航が低密度にとどまると想定される 2030 年ま

での間は、規模の経済が働かないことから、時期を限定した社会実装に向けた民間投資への支援や補助も必要になるであろう。

加えて、2030年時点では離着陸場の整備が限定的になると予想されるため、一定の移動需要が見込まれる関西国際空港や神戸空港の円滑な利用が運航事業の経営安定にとって不可欠である。空港で既存施設やシステムを最大限活用し、効率的な空飛ぶクルマの運用を実現するため、関係企業と国、自治体等が一体となって課題を抽出、検討を進めていく必要がある。

旅客需要の拡大、掘り起こしも重要な課題である。2030年時点では、空飛ぶクルマによる空港と夢洲の2地点間の移動や大阪湾およびその周辺での遊覧飛行が実現していると考えられる。関西観光本部等と連携しながら、空飛ぶクルマの特性を生かした観光を海外に発信し、観光客を呼びこむ具体的な活動が求められる。ほかにも、運航事業を拡大・発展させていくため、交換部品の安定的確保などサプライチェーンの構築や空飛ぶクルマの操縦・整備を担う人材の育成に向けた国や自治体、関連企業との連携も必要となる。

3. 離着陸場を増やす機運の醸成

離着陸場を増やすためには、移動需要が存在する場所での用地確保が不可欠である。図1、2に示す「期待が高い離着陸地点」のうち、バーティポートの設置計画がない地点については、自治体からの公共用地の提供も視野に検討する必要がある。特に用地の確保が難しい都市部では、都市計画作成時にバーティポートの設置をあわせて検討することでネットワークの拡充が期待される。さらに、バーティポートに必要な電源を含む充電設備や格納庫、駐機場などのインフラ整備への支援の必要性も考えられる。

また、バーティポートを設置する際には周辺地域の合意も必要となることが考えられているため、関係事業者、自治体間において丁寧なコミュニケーションが欠かせない。あわせて、2035年には空飛ぶクルマの需要が増大し、関西国際空港と神戸空港の既存施設ではカバーできなくなることも想定し、施設の使用実績と需要動向を踏まえ、需要に応じた空港設備の拡張を視野に入れた検討も必要である。

4. 高密度・多頻度の運航に必要な仕組みの構築の準備

2035年のあるべき姿で触れた高密度・多頻度の運航を実現するためには、空飛ぶクルマやドローン、既存の回転翼機等、低高度を利用する全ての航空機を安全かつ効率的に管理する仕組みが必要とされている。このような問題意識の下、2022年度から2026年度にかけて国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の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（ReAMoプロジェクト）において低高度空域共有に向けた運航管理技術の研究開発が行われているが、新しい管理の仕組みを構築するための研究開発は2027年度以降も続くとみられている。

関西で空飛ぶクルマを日常的な交通手段とするためには、関係各所と連携し、運航管理技術の研究開発に対して関西が貢献できることを明確にし、例えばテスト飛行に必要な施設等の貸与等のような具体的な取り組みを行うべきである。

V. おわりに

本ビジョンでは、万博レガシーを継承・発展させていく取り組みの一環として、関係する事業者が、国や自治体と連携し、空飛ぶクルマの社会実装を関西広域で進めていく方向性を共有し、ビジョンの実現に向けて関西が一丸となって取り組む礎を築いた点に大きな意義がある。

今後、官民が一体となって、本ビジョンの発信を通じた空飛ぶクルマの社会受容性の維持や普及促進に取り組むとともに、具体的なパイロットプロジェクトの組成に注力していく。そして、関西が他地域に先駆けて空飛ぶクルマの社会実装にチャレンジできる地域であるとの評価を確立し、ポスト万博における関西経済の発展、そして「大関西」の実現に貢献してまいりたい。

以 上