令和6年度　空飛ぶクルマ実装促進事業補助

香川県における
空飛ぶクルマ離着陸場設置検討調査
成果報告

2025年3月27日（木）

申請者　　中央復建コンサルタンツ株式会社
協力事業者　IHI運搬機械株式会社
日本工営株式会社

事業概要

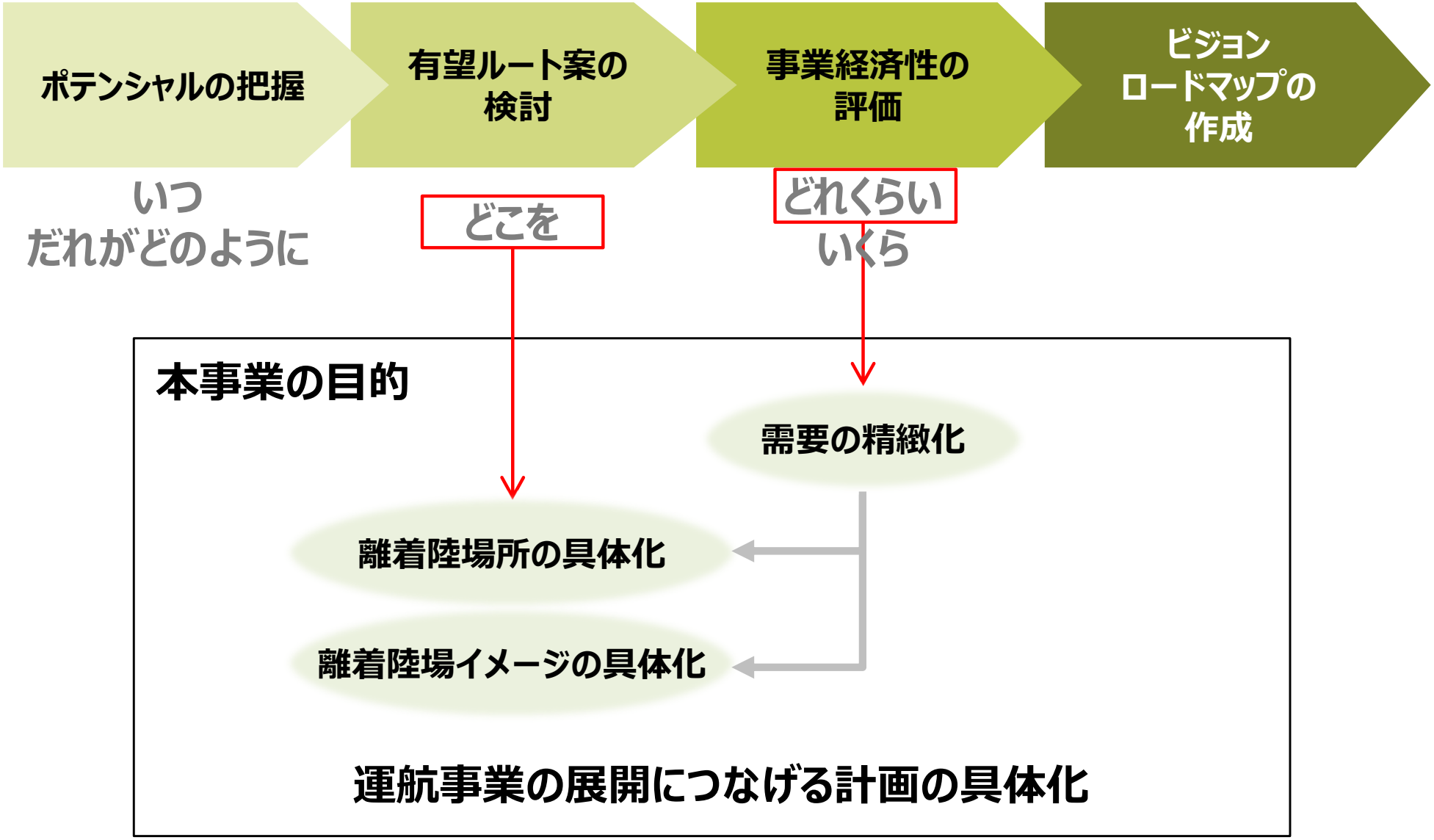
事業名称	香川県における空飛ぶクルマ離着陸場設置検討調査
事業実施場所	香川県内
事業実施期間	令和6年5月20日～令和7年3月31日
事業の概要	サンポート高松周辺、高松空港周辺、小豆島・土庄港周辺、直島の4エリアにおける空飛ぶクルマの離着陸場設置の可能性を底地面積、空域の観点から検証し、施設の概略検討を実施する。

実施体制

- 中央復建コンサルタンツ株式会社　申請者・代表事業者
  - 事業の総括・成果とりまとめ、需要の想定、まちづくり動向・ニーズ調査、優先度の設定
- IHI運搬機械株式会社　協力事業者①
  - 施設の概略検討
- 日本工営株式会社　協力事業者②
  - 離着陸場の規模検討、敷地の可能性検証

本事業の位置づけ

令和5年度業務（空飛ぶクルマ需要予測等調査委託業務）



事業内容

1. 需要の想定

- R5年度業務成果を踏まえた前提条件の整理
- 段階的整備の需要想定
- 4エリアのユースケースの深堀り

2. まちづくり動向・ニーズ調査

- 今後のまちづくり・エリア開発の動向調査
- 自治体、交通事業者へのヒアリング

3. 離着陸場の規模検討，候補地の可能性検証

- 需要を踏まえたオペレーションの想定
- オペレーションを考慮した必要施設検討
- 必要面積の算出
- 4エリアへの離着陸場設置可能性検証（面積、空域の検証）

4. 優先度の設定

- まちづくり動向および周辺交通等を踏まえた候補地の優先度の設定
  （利用者の利便性、運航事業者のオペレーションのしやすさの観点からも評価）

5. 施設の概略検討

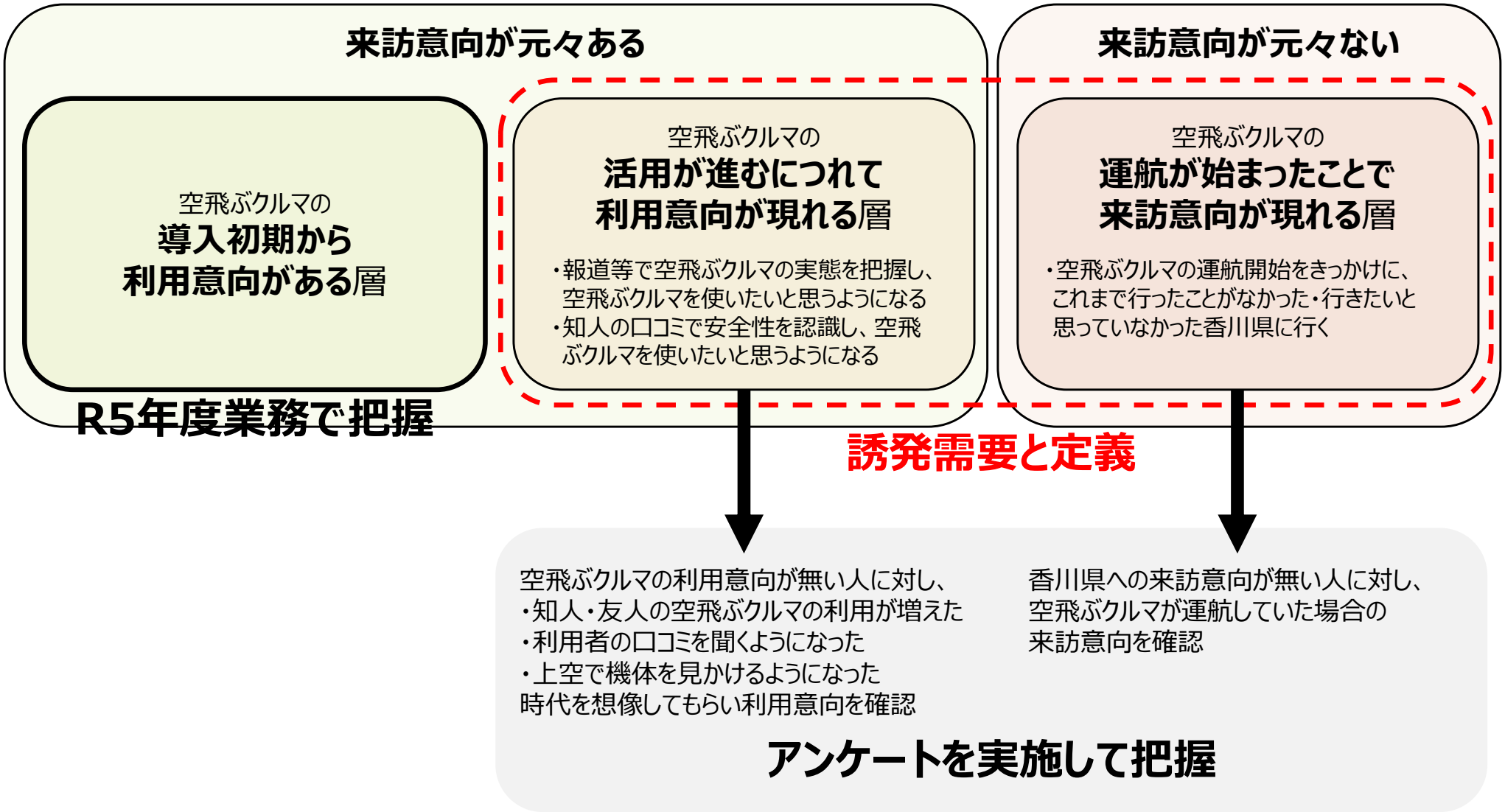
- 4エリアそれぞれにおける、優先度が高い箇所での離着陸場施設の配置（概略レベル）

1. 需要の想定

空飛ぶクルマの離着陸場の規模・立地を検討するにあたり、
空飛ぶクルマの需要を想定する

想定利用者数の精緻化に向けた誘発需要推計

- 昨年度業務で把握できなかった需要を誘発需要と定義
- 誘発需要をアンケート調査を実施して把握



想定利用者数の精緻化に向けた誘発需要推計

誘発需要推計に向けたアンケート調査

■アンケート概要

目的　　：空飛ぶクルマの**誘発需要**を推計するため、来訪意向・空飛ぶクルマ利用意向のある人口の割合を把握する
実施時期：2024/8/7～20
方法　　：WEBアンケート
設問数　：22問（基本情報8問、空飛ぶクルマの利用に関する質問14問）
対象　　：20代以上の関東在住者、近畿・中国在住者、四国在住者
サンプル数：6,000（目標：世帯年収階層でそれぞれ400票×3エリア）

世帯年収	関東	近畿・中国	四国
200万円未満	355	351	400
200万円～600万円未満	438	449	420
600万円～1,000万円未満	407	400	526
1,000万円～1,500万円未満	400	400	437
1,500万円以上	400	400	217
合計	2,000	2,000	2,000

誘発需要推計に向けたアンケート調査

調査対象ルート

ポート下部の数字… R5業務で想定した利用者数（乗降計、大型機、搭乗率50%想定）
立ち上げ期：STEP①当初に相当、成熟期：STEP③当初に相当

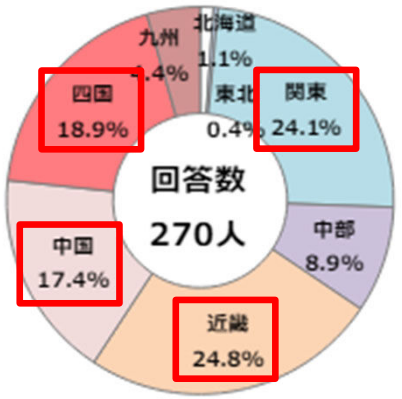
誘発需要推計に向けたアンケート調査

想定ターゲット

■居住地

小豆島町内で実施のアンケート結果より、小豆島への来訪が見込まれる**関東・近畿・中国・四国地方の在住者とする**

▼回答者の居住地内訳（国内）

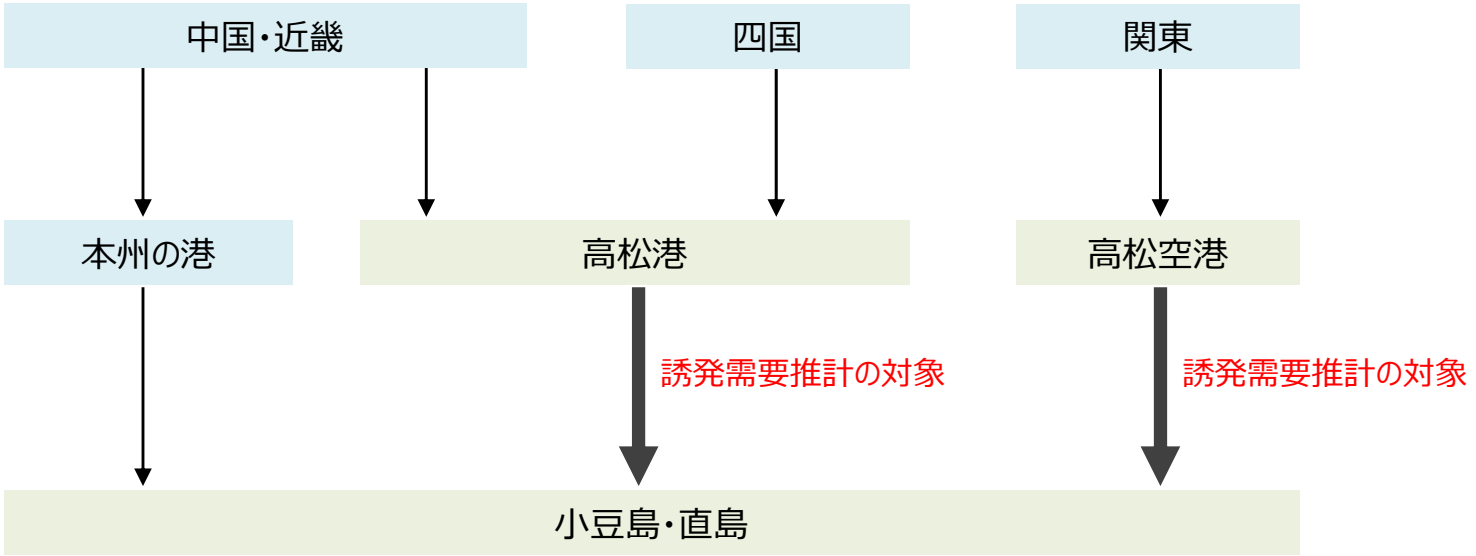


観光客アンケート調査（小豆島町，H30）
https://www.town.shodoshima.lg.jp/material/files/group/6/sankou_koutuukeikaku.pdf

■アクセスルート

上記4地方在住者の小豆島・直島へのアクセスルートは以下と考えられる

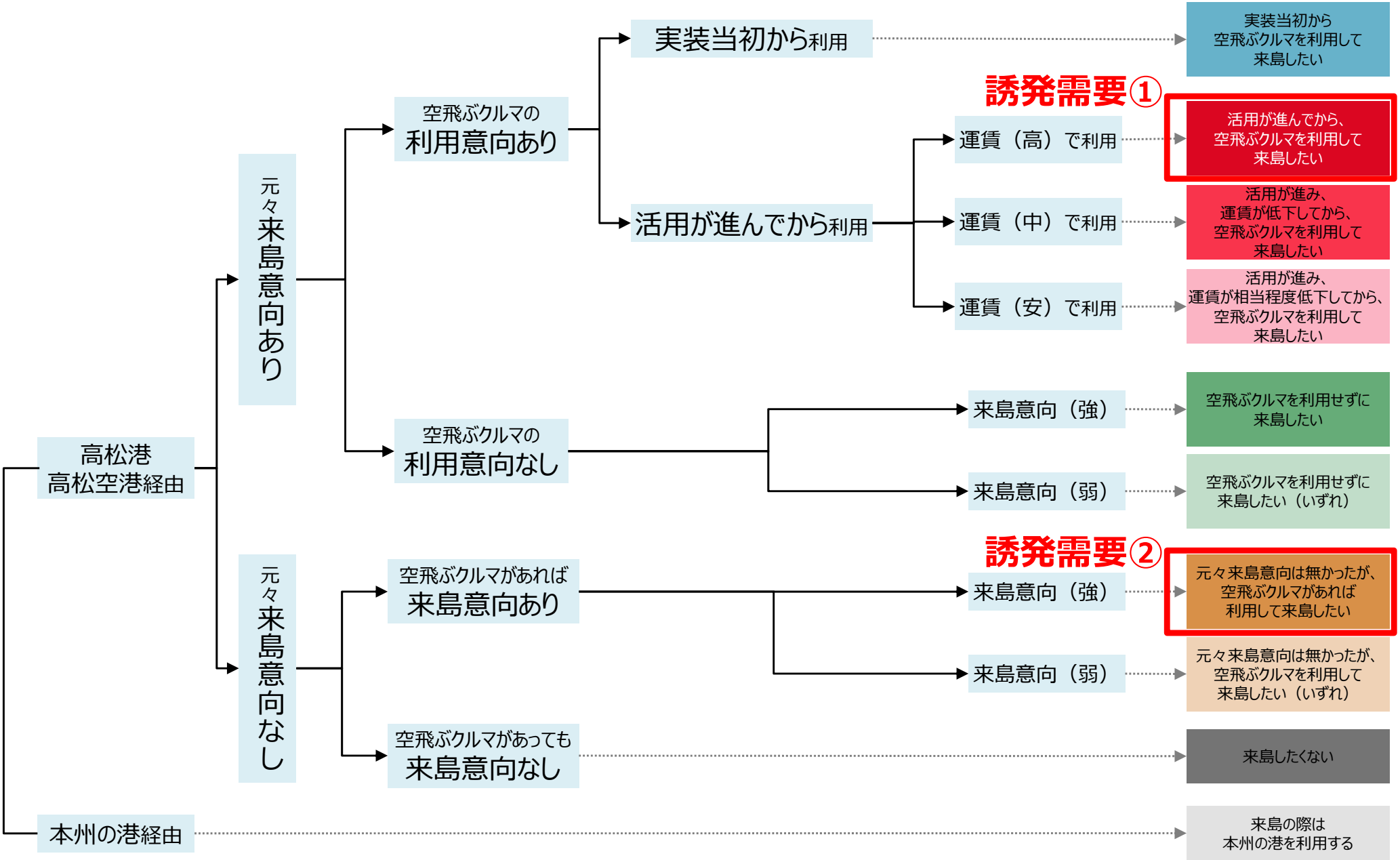
空飛ぶクルマの利用が見込めないものとして、**本州の港を利用する来訪者はターゲットから除外する**



誘発需要推計に向けたアンケート調査

誘発需要の推定方法

- 選択した回答をもとに回答者の利用意向を分類し、誘発需要となる層を抽出



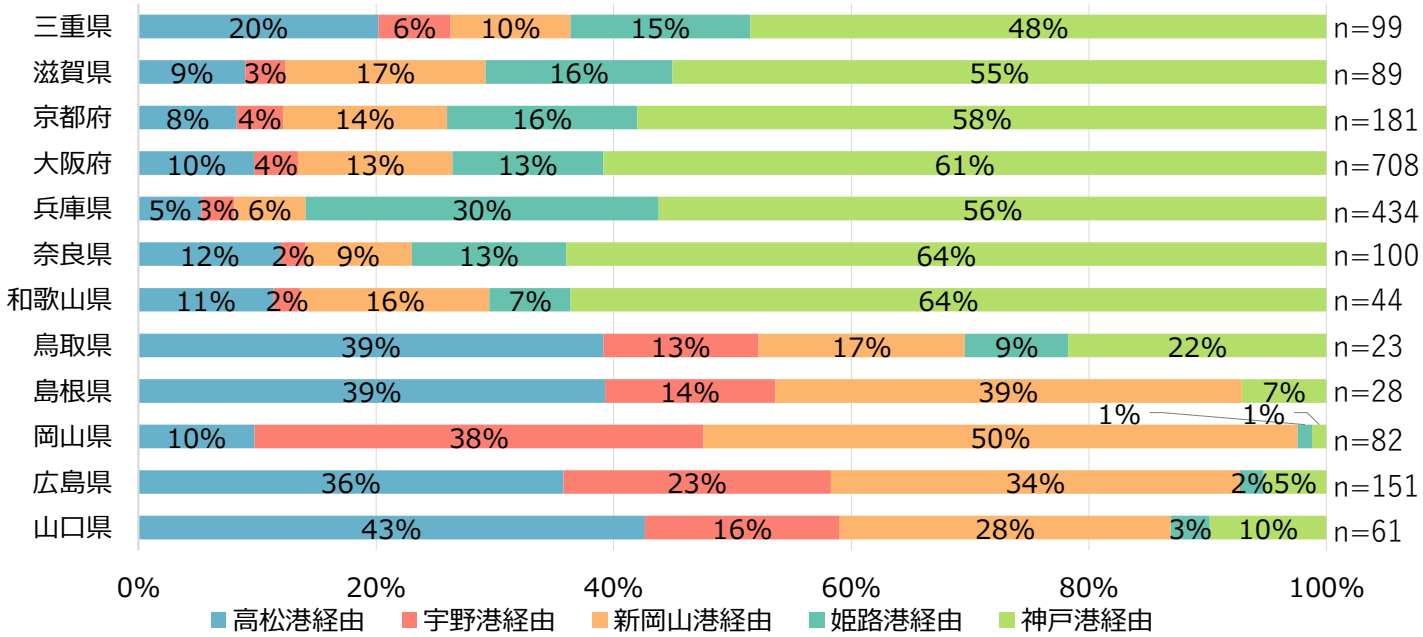
誘発需要推計に向けたアンケート調査

アンケート結果　居住地別の小豆島・直島来訪時の利用港

小豆島来島時の利用港（近畿・中国地方在住者）

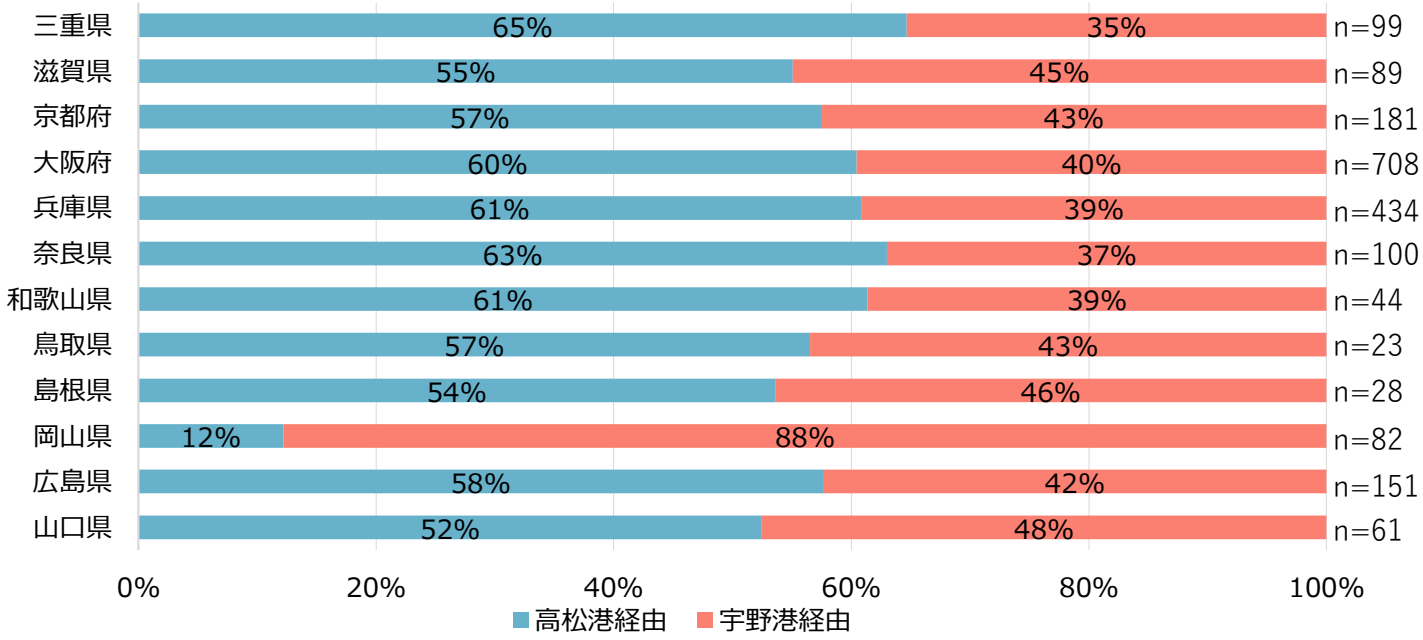
近畿地方在住者の高松港利用の割合は20%以下

岡山県を除く中国地方在住者の高松港利用の割合は40%程度



直島来島時の利用港（近畿・中国地方在住者）

岡山県を除くすべての府県の高松港利用の割合は50%以上



誘発需要推計に向けたアンケート調査

アンケート結果　誘発需要となる回答者の割合

・誘発需要となる回答者の全回答者数に占める割合は以下のとおり

小豆島

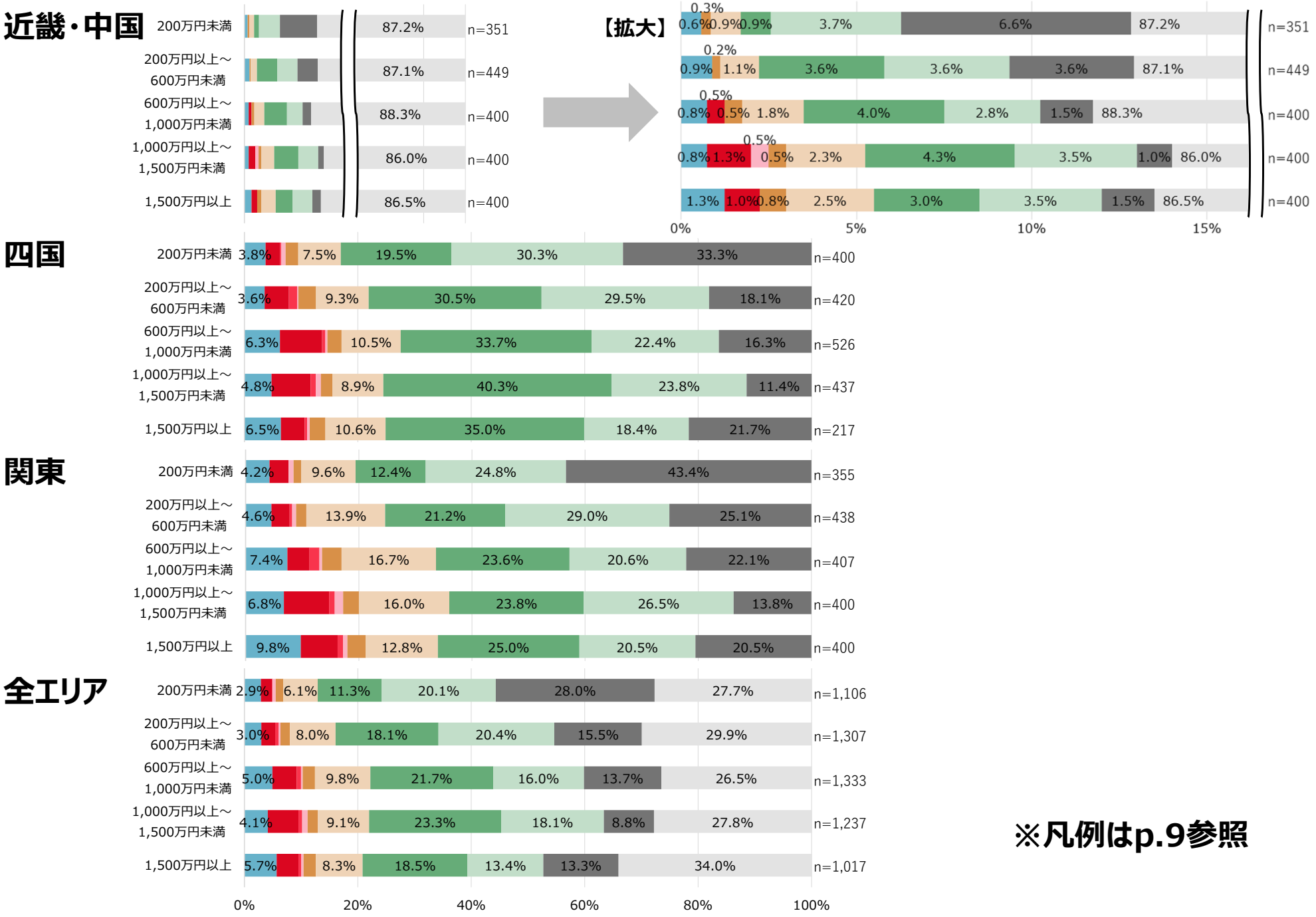
世帯年収	誘発需要① 活用が進んでから、 空飛ぶクルマを利用して 来島したい			誘発需要② 元々来島意向は無かったが、 空飛ぶクルマがあれば 利用して来島したい		
	近畿・中国	四国	関東	近畿・中国	四国	関東
200万円未満	0.0%	2.5%	3.4%	0.3%	2.3%	1.4%
200万円～600万円未満	0.0%	4.3%	3.2%	0.2%	3.1%	1.8%
600万円～1,000万円未満	0.5%	7.4%	3.9%	0.5%	2.5%	3.4%
1,000万円～1,500万円未満	1.3%	6.9%	8.0%	0.5%	2.1%	2.8%
1,500万円以上	1.0%	4.1%	6.5%	0.8%	2.8%	3.3%

直島

世帯年収	誘発需要① 活用が進んでから、 空飛ぶクルマを利用して 来島したい			誘発需要② 元々来島意向は無かったが、 空飛ぶクルマがあれば 利用して来島したい		
	近畿・中国	四国	関東	近畿・中国	四国	関東
200万円未満	1.4%	1.3%	0.8%	0.9%	0.8%	1.1%
200万円～600万円未満	1.6%	1.0%	1.4%	1.1%	1.2%	1.6%
600万円～1,000万円未満	2.0%	3.2%	2.5%	1.5%	1.7%	2.2%
1,000万円～1,500万円未満	1.5%	4.3%	6.3%	3.8%	1.1%	1.8%
1,500万円以上	2.0%	0.9%	3.8%	1.5%	2.3%	2.3%

誘発需要推計に向けたアンケート調査

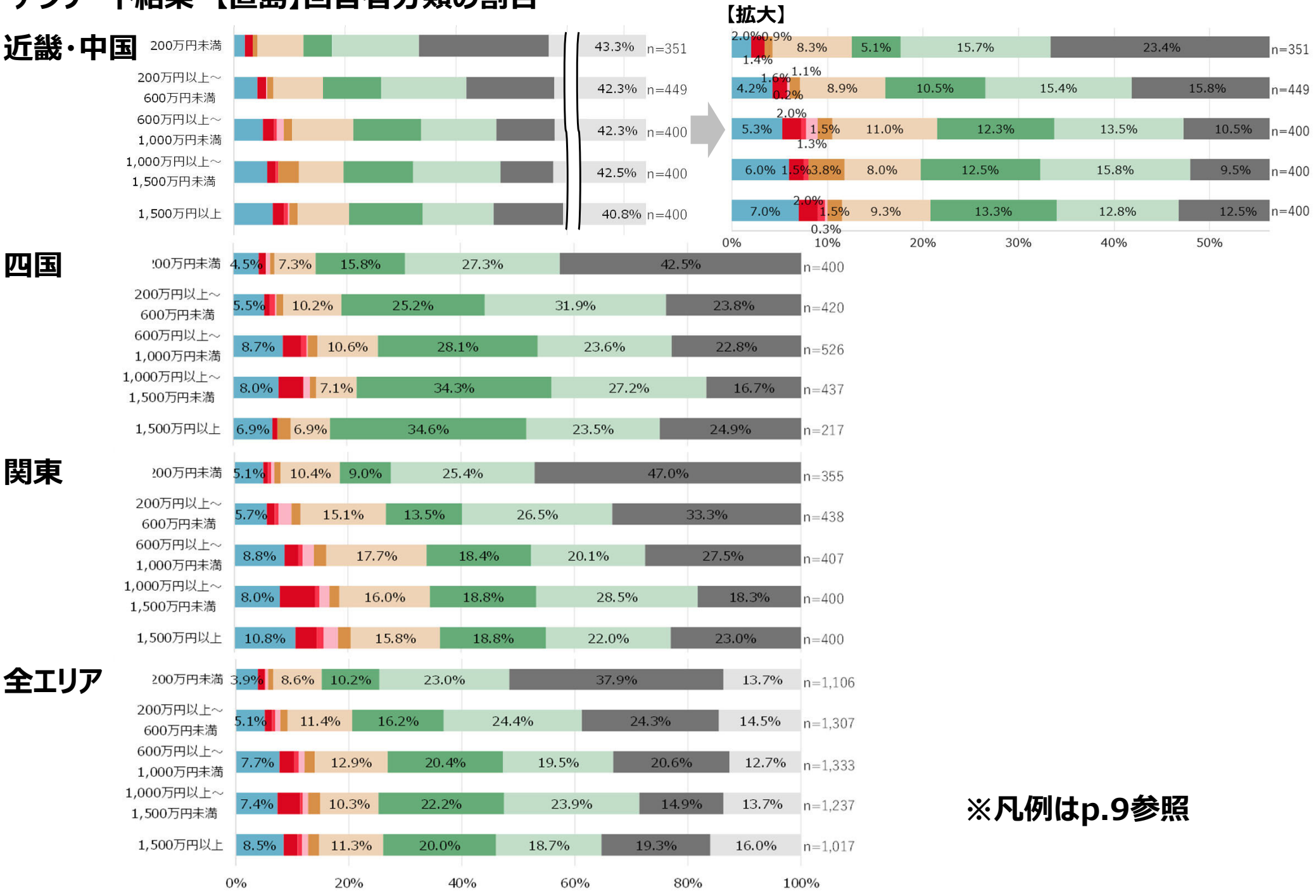
アンケート結果 【小豆島】回答者分類の割合



※凡例はp.9参照

誘発需要推計に向けたアンケート調査

アンケート結果 【直島】回答者分類の割合



※凡例はp.9参照

誘発需要推計に向けたアンケート調査

誘発需要を含めた空飛ぶクルマの需要予測結果

- アンケート結果を踏まえた空飛ぶクルマの段階的な想定需要（方向計）（年間）は以下のとおり

段階			当初需要 移動時間の短縮や移動の高付加価値化に対する需要が高く、許容できる支払い額の高い観光客が利用 R5業務推計：立ち上げ期（パイロット有）、大型機、50%運賃	普及後需要 機材価格の低下・運航の効率化に伴う運賃のさらなる低下や安全に関する信頼性の向上により、移動の足としての認識が広がる R5業務推計（黒字）：成熟期（パイロットレス）、大型機、50%運賃 今年度推計（赤字）：アンケート調査結果より推計
需要量（方向計）（人/年）	高松空港⇔サンポート	転換需要	18,436	51,703
		誘発需要	—	—
		計	18,436	51,703
	サンポート⇔小豆島	転換需要	16,046	41,005
		誘発需要	—	63,993
		計	16,046	104,998
	サンポート⇔直島	転換需要	3,852	8,885
		誘発需要	—	19,913
		計	3,852	28,798
	小豆島⇔直島 ※訪日外国人含む	転換需要	14,186	15,391
		誘発需要	—	15,851
		計	14,186	31,242
	高松空港⇔小豆島 ※訪日外国人含む	転換需要	18,772	18,772
		誘発需要	—	36,779
		計	18,772	55,551
	高松空港⇔直島 ※訪日外国人含む	転換需要	21,851	21,851
		誘発需要	—	57,869
		計	21,851	79,720

※誘発需要：島の周遊・滞在スタイルを考慮して利用回数を算出
（例：小豆島に滞在中に一時的に直島に寄りたい人…高松⇔小豆島2回、小豆島⇔直島2回）
（例：小豆島から帰宅途中に直島に寄りたい人…高松⇔小豆島1回、小豆島⇔直島1回、高松⇔直島1回）
アンケート調査結果で得られた来島意向者のうち、実際に来島する可能性の高い回答者を抽出し、居住エリアの年収別の総人口で拡大補正

2. まちづくり動向・ニーズ調査

空飛ぶクルマの離着陸場の候補地を選定するため、
エリア内のまちづくりの動向とニーズを把握する

まちづくり動向・ニーズ調査

- 離着陸場の候補地を選定するため、まちづくりの動向とニーズを把握

データ分析による
ニーズ把握

・小豆島内の流動状況の確認
・直島内の流動状況の確認
・高松空港⇔サンポート間の交通状況を確認

ヒアリングによる
まちづくり動向とニーズの把握

・自治体へのヒアリング

離着陸場の候補地の選定

データ分析によるニーズ把握

データ分析によるニーズ把握

- 小豆島では、南岸の路線バス沿線での離着陸場整備が望ましい
- 直島では、宮浦港、本村港、地中海美術館周辺での離着陸場整備が望ましい
- 高松空港⇔サンポート間では、空飛ぶクルマの利用による所要時間の大幅な短縮、時間信頼性の向上が見込まれる

	目的	確認事項	使用データ	分析結果
小豆島	離着陸場設置箇所の検討	小豆島内の流動状況	【日本人】 使用データ：NTTドコモ携帯GPSデータ（LocationMind xPop） 対象期間：2023年（1年分） 調査対象：香川県内を発着する流動 【訪日外国人】 使用データ：NTTドコモ携帯ローミングデータ 対象期間：2019年10月（1か月分） 調査対象：関西国際空港（KIX）、高松空港から入国する訪日外国人 諸元：旅程内で1時間以上滞在したエリアの集計	交通が特に盛んなエリアは**土庄港周辺、内海周辺、池田港周辺** 路線バスネットワークは移動が発生しているエリアを概ねカバー 推定される自宅・職場以外での**滞留の多いエリアは南岸で連担** 訪日外国人はエンジェルロード、土庄港周辺、坂手港で滞留が多い
直島	離着陸場設置箇所の検討	直島内の流動状況		交通が特に盛んなエリアは**宮浦港周辺、本村港** 訪日外国人は地中海美術館周辺、本村港で滞留が多い
高松空港⇔サンポート	空飛ぶクルマ利用ニーズの把握	高松空港⇔サンポート間の交通状況	使用データ：トヨタ車プローブデータ 対象期間：2023年10月 調査対象：高松空港～高松港（主に国道11・30・193号）	寿町～高松港の区間（両方向）、上天神町交差点先頭（北行）で平均旅行速度が低い **45分程度の所要時間が見込まれる** 混雑時は閑散時よりも約20分所要時間が長くなる

「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

小豆島内の流動状況の確認

目的

- 小豆島内の人流を把握し、離着陸場の整備箇所を検討するうえでの基礎資料とする

データ諸元

- 日本人
  - 使用データ：NTTドコモ携帯GPSデータ（LocationMind xPop）
  - 対象期間：2023年（1年分）
  - 調査対象：香川県内を発着する流動（トリップ）
- 訪日外国人
  - 使用データ：NTTドコモ携帯ローミングデータ
  - 対象期間：2019年10月（1か月分）
  - 調査対象：関西国際空港（KIX）、高松空港から入国する訪日外国人
  - 諸元：旅程内で1時間以上滞在したエリアの集計

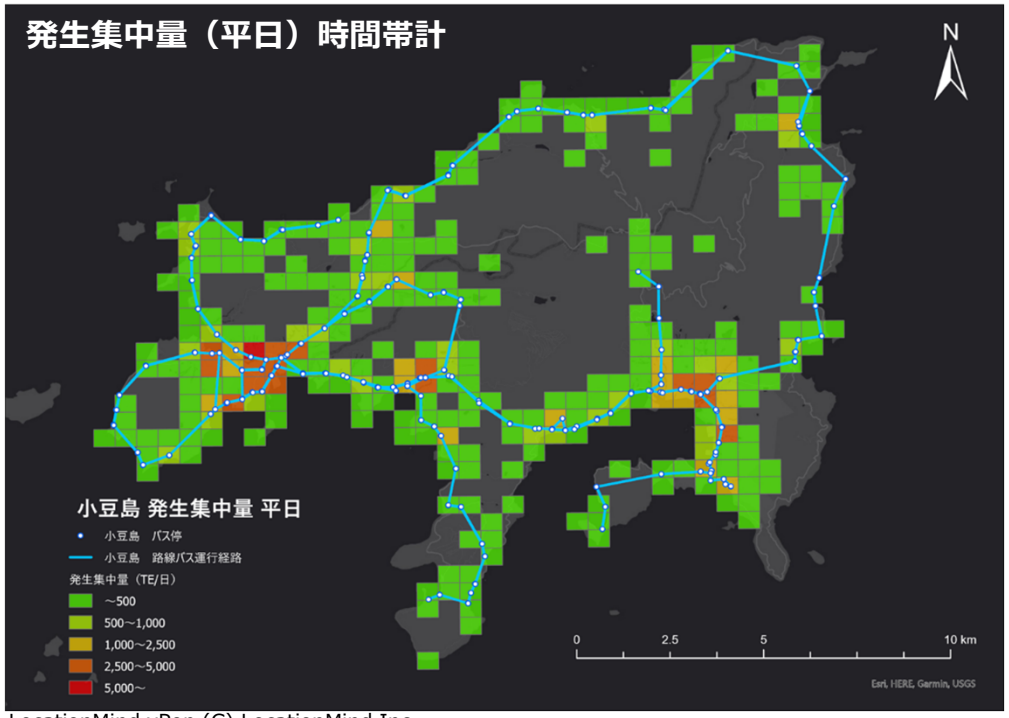
「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

分析結果

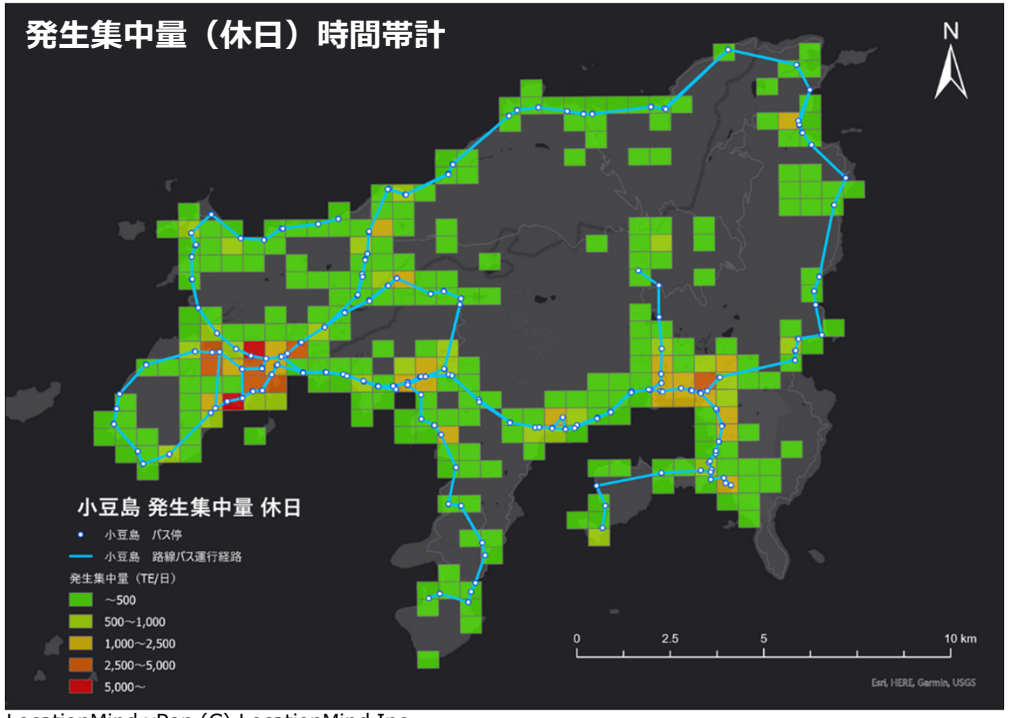
- 日本人
  - 交通が盛んなエリアは、主に**土庄港周辺、内海周辺、池田港周辺**の3エリア
  - 平休別では、港周辺で平日のほうが休日より交通が盛んな傾向
  - 路線バスネットワークは、交通が盛んな地区を概ねカバーしている
  - 総滞留時間は、人口が集中するエリアで顕著
  - 推定される自宅・職場以外の滞留人口は、**南岸で連担**しており、休日は観光地や宿泊施設への集中もみられる
  - OD交通量は、土庄港周辺、内海周辺、池田港周辺の3エリア間の流動がメイン
  - 特に休日では、**道の駅オリーブ公園、寒霞渓、二十四の瞳映画村間の流動**が顕著
- 訪日外国人
  - **エンジェルロード、土庄港周辺、坂手港周辺**の順に滞留人口が多い
  - オリビアンタ陽ヶ丘ホテルへの滞在も一定程度みられる

小豆島内の流動状況の確認

発生集中量（2023年平均日あたり）



LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

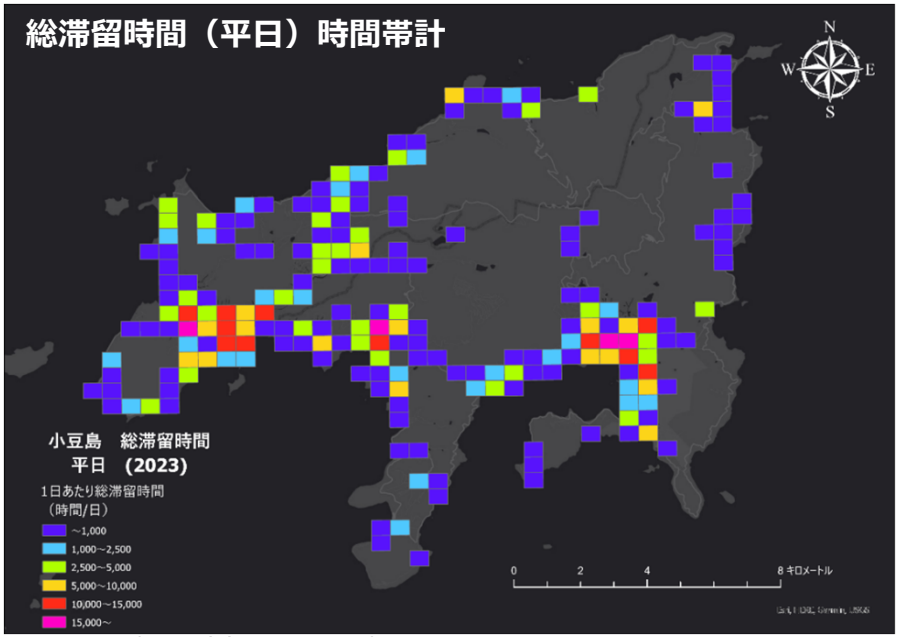


LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

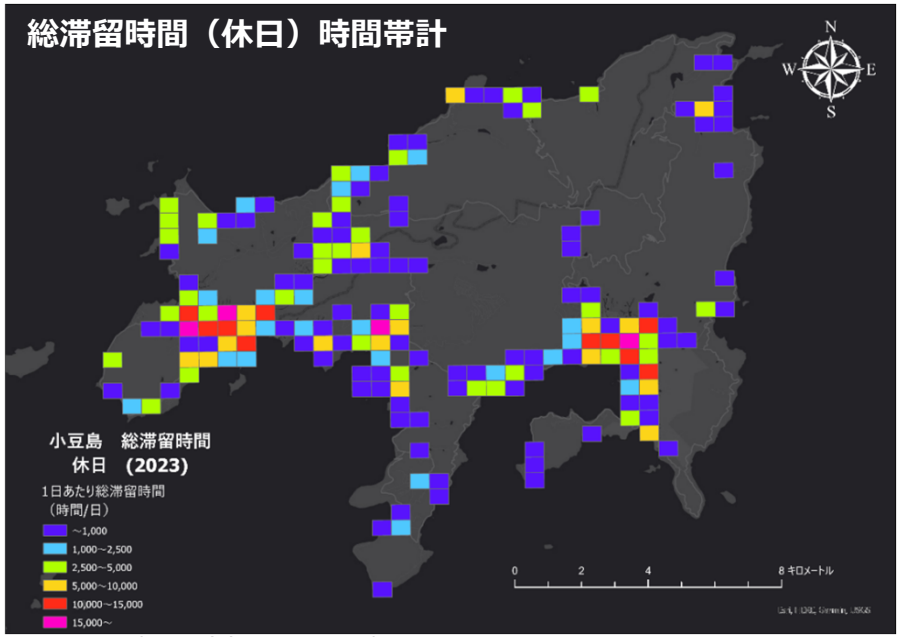
「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。
位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

小豆島内の流動状況の確認

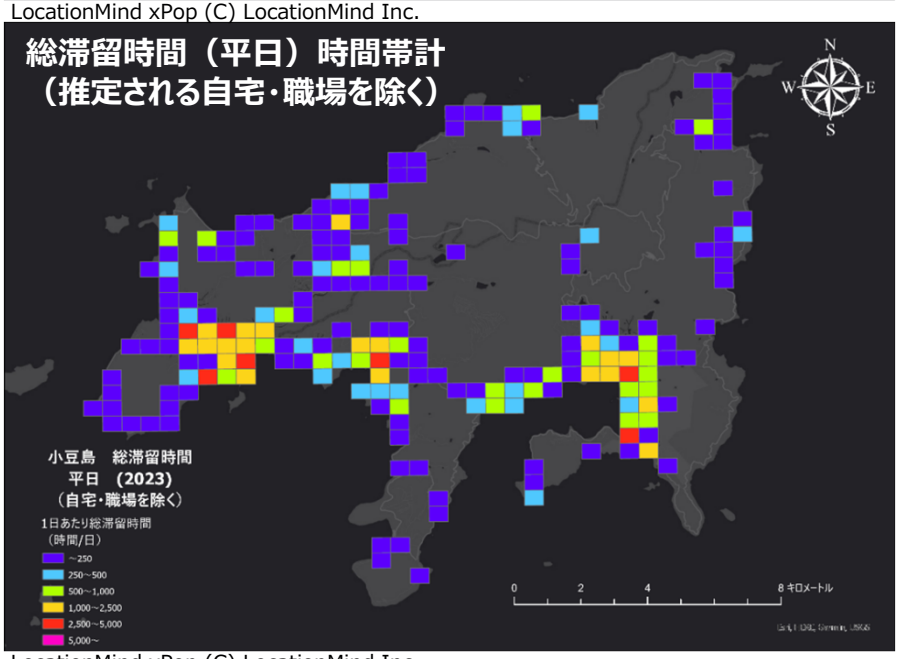
総滞留時間（2023年平均日あたり）



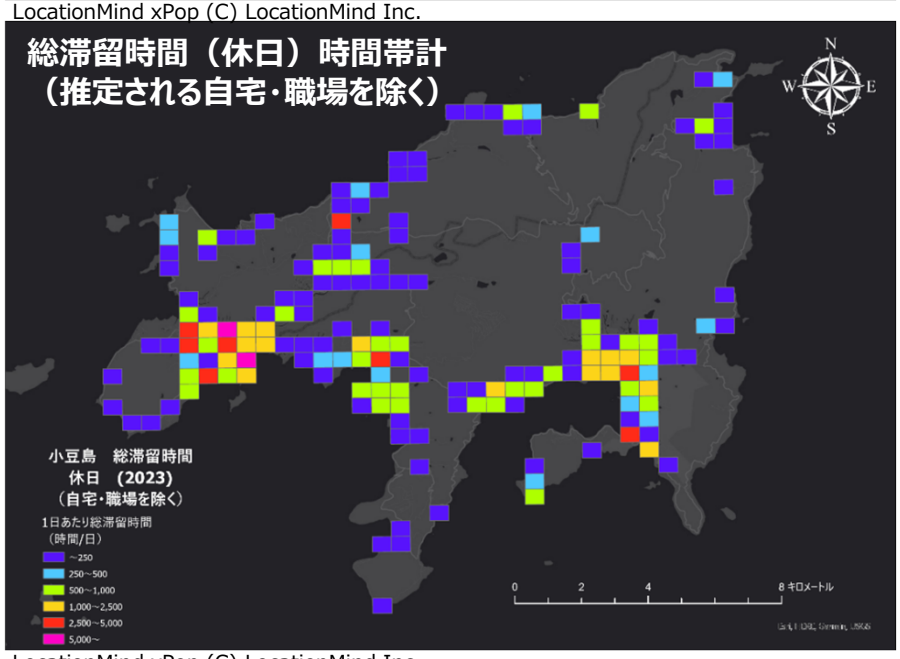
LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.



LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.



LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

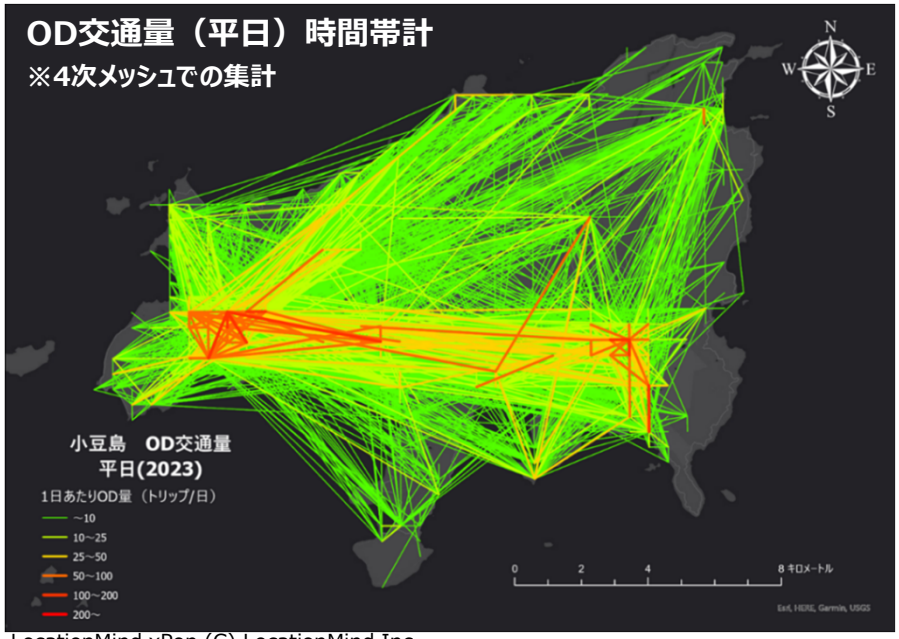


LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

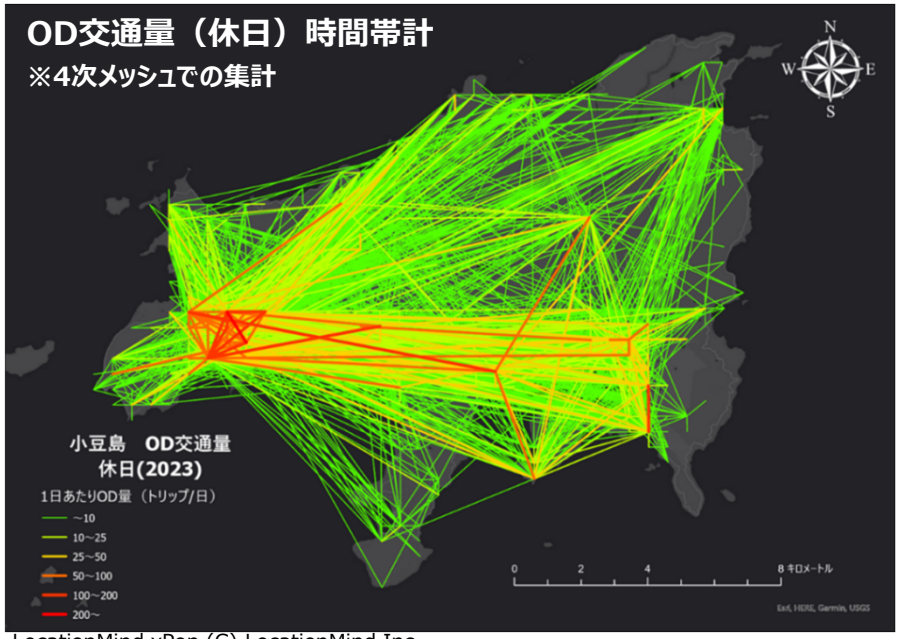
「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。
位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

小豆島内の流動状況の確認

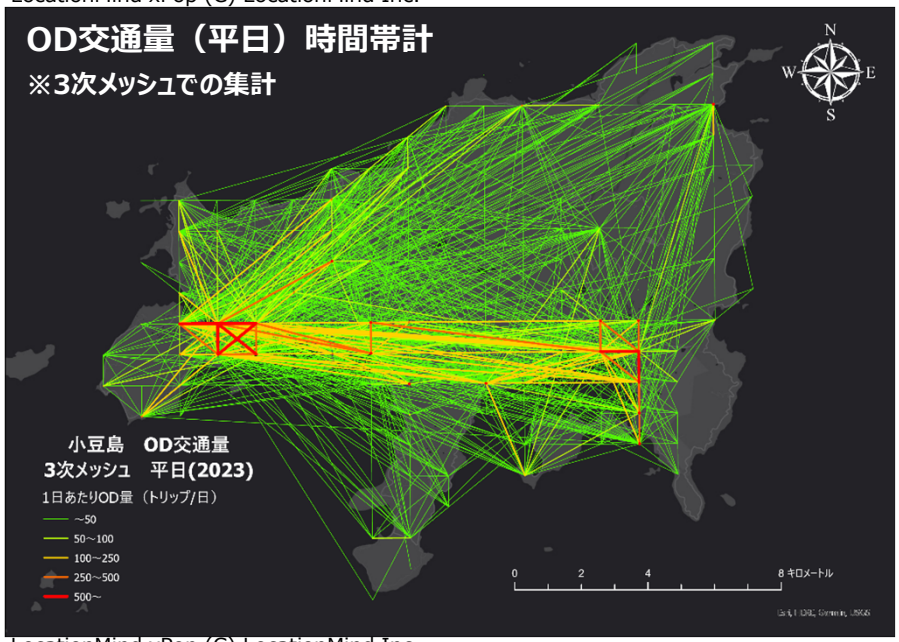
OD交通量（2023年平均日あたり）



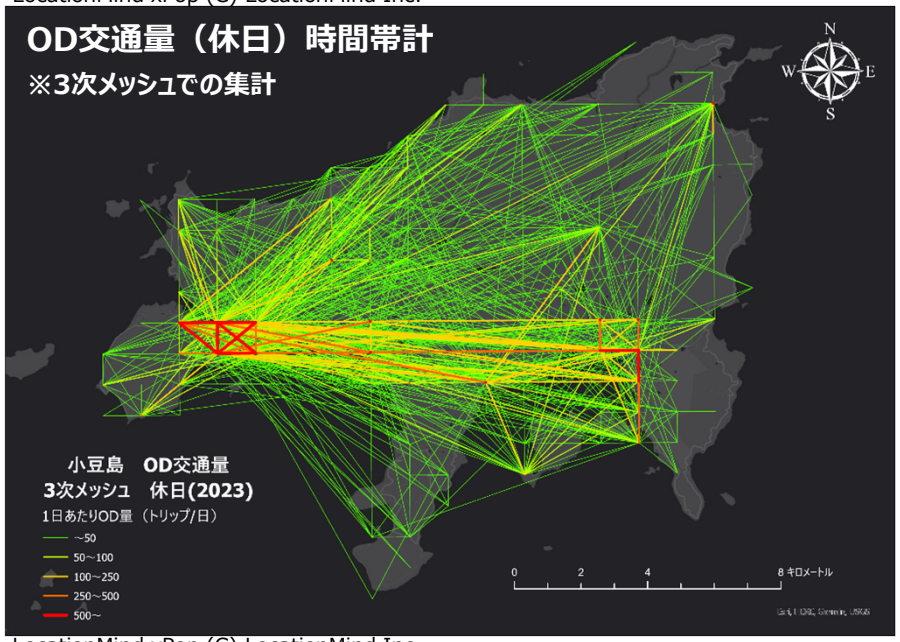
LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.



LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.



LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.



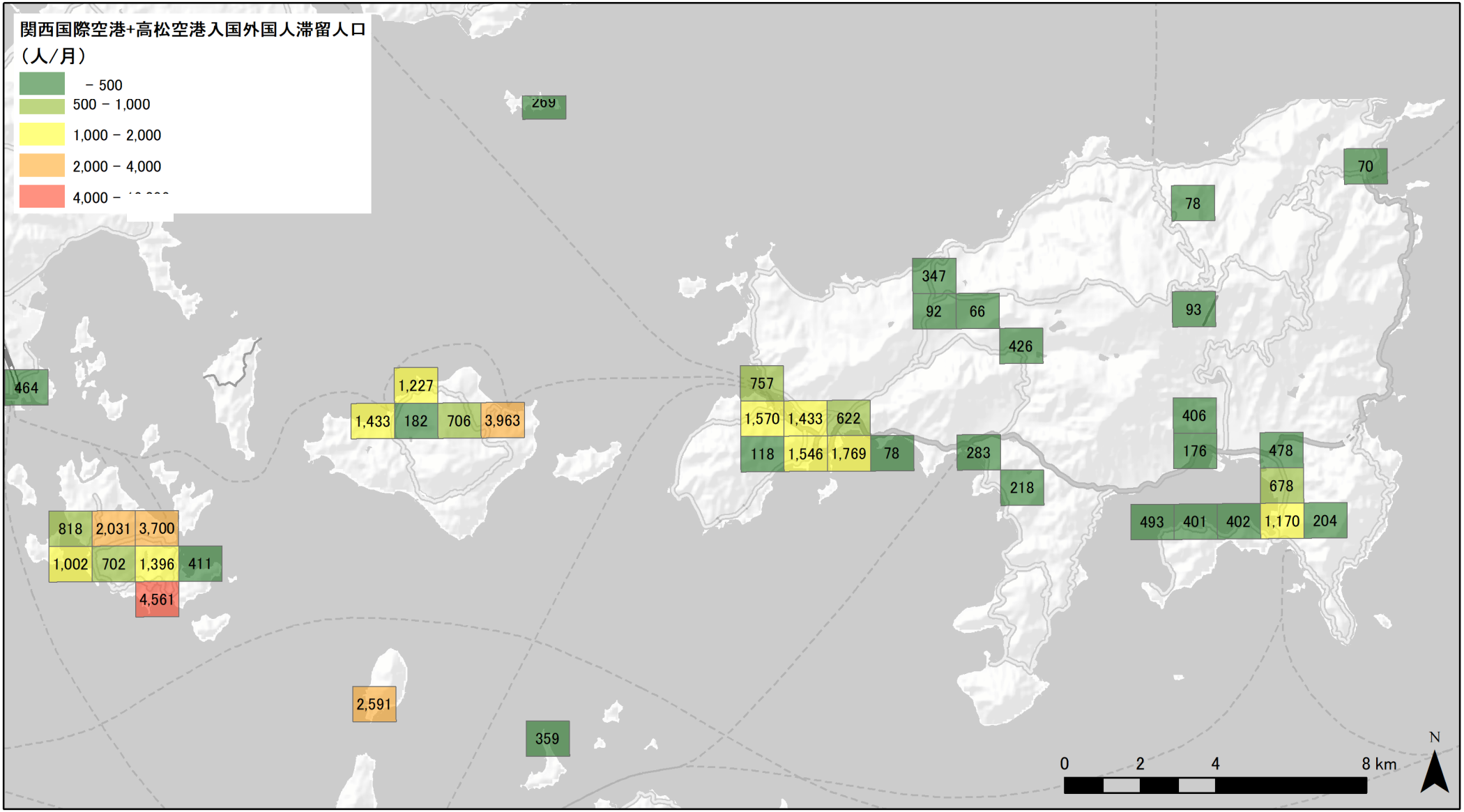
LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。
位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

小豆島内の流動状況の確認

島しょ地域　訪日外国人滞留人口（2019年10月）

関西国際空港および高松空港からの入国者



直島内の流動状況の確認

目的

- 直島内の人流を把握し、離着陸場の整備箇所を検討するうえでの基礎資料とする

データ諸元

- 日本人
  - 使用データ：NTTドコモ携帯GPSデータ（LocationMind xPop）
  - 対象期間：2023年（1年分）
  - 調査対象：香川県内を発着する流動（トリップ）
- 訪日外国人
  - 使用データ：NTTドコモ携帯ローミングデータ
  - 対象期間：2019年10月（1か月分）
  - 調査対象：関西国際空港（KIX）、高松空港から入国する訪日外国人
  - 諸元：旅程内で1時間以上滞在したエリアの集計

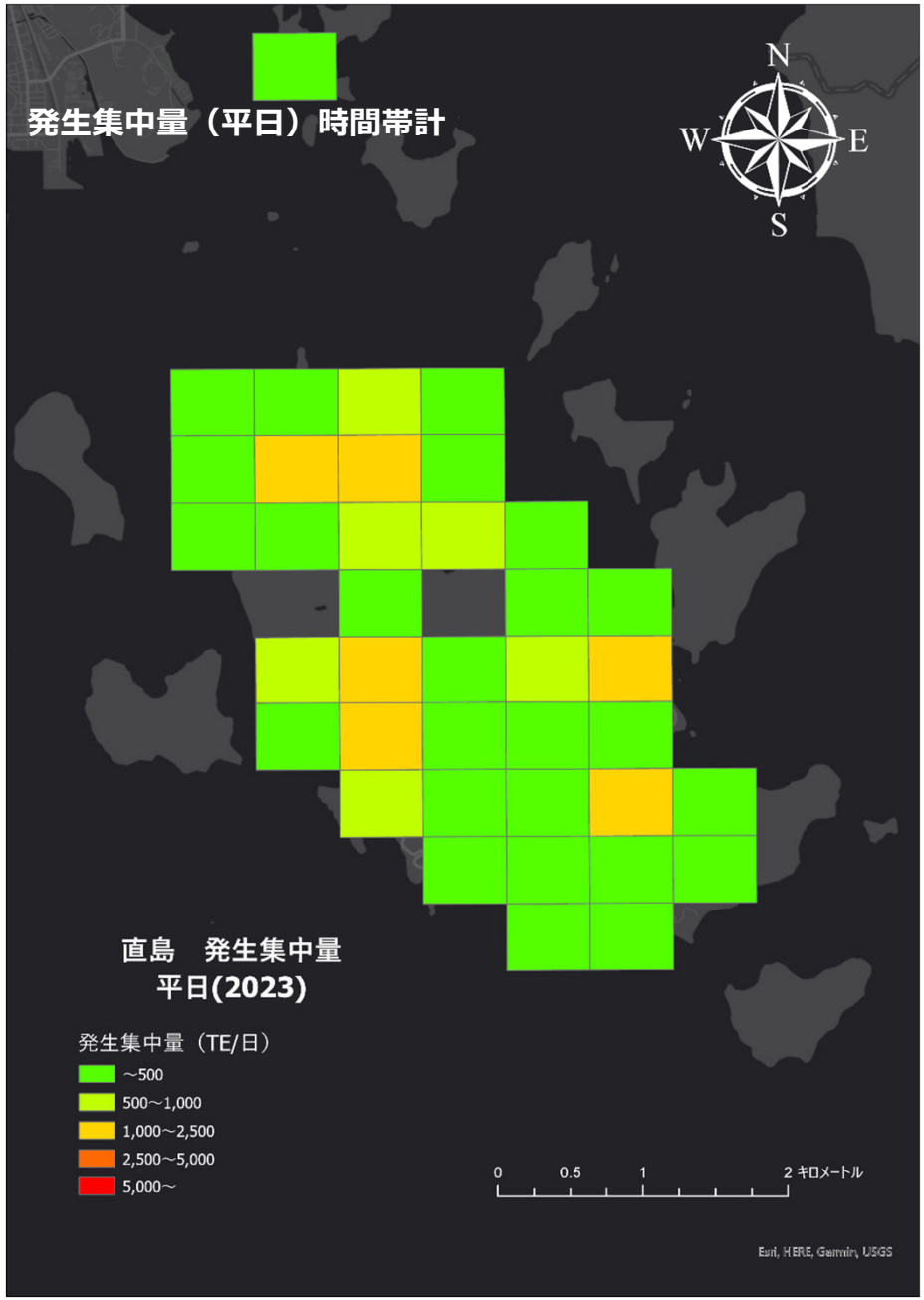
「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

分析結果

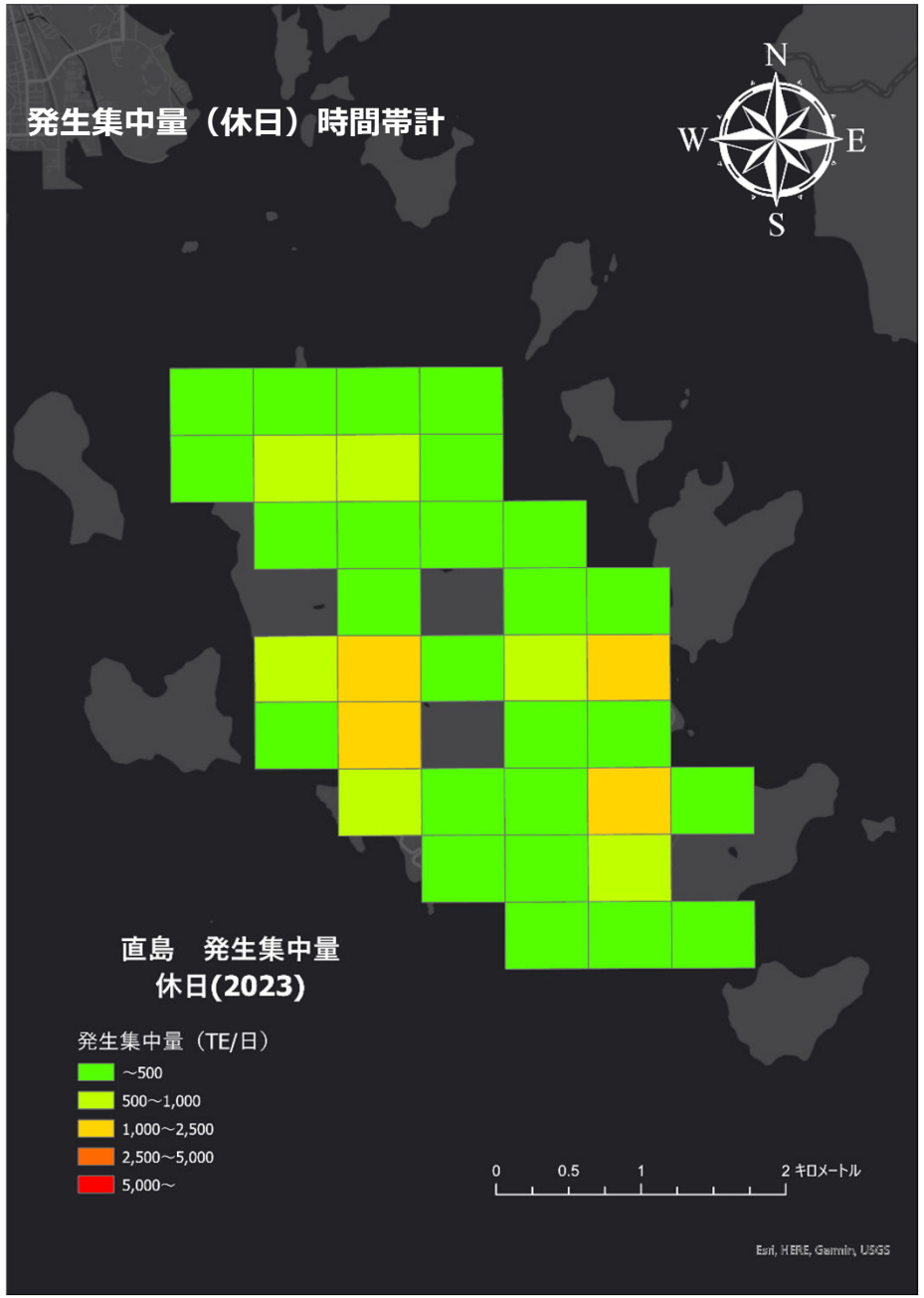
- 日本人
  - 交通が盛んなエリアは、主に**宮浦港周辺、本村港周辺、積浦周辺**の3エリア。平日は三菱マテリアルの敷地も多い
  - 総滞留時間は、**宮浦港周辺**で顕著
  - OD交通量は、宮浦港周辺、本村港周辺、積浦周辺の3エリア間の流動がやや目立つ。平日はこれらに加えて三菱マテリアルの敷地内々・内外の流動もみられる
- 訪日外国人
  - **地中海美術館周辺、本村港**での滞留が多い

直島内の流動状況の確認

直島 発生集中量（2023年平均日あたり）



LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.



LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。
位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

直島内の流動状況の確認

直島 総滞留時間（2023年平均日あたり）

LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。
位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

直島内の流動状況の確認

直島 総滞留時間（推定される自宅・職場を除く）（2023年平均日あたり）

LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。
位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

直島内の流動状況の確認

直島 OD交通量（2023年平均日あたり）

LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

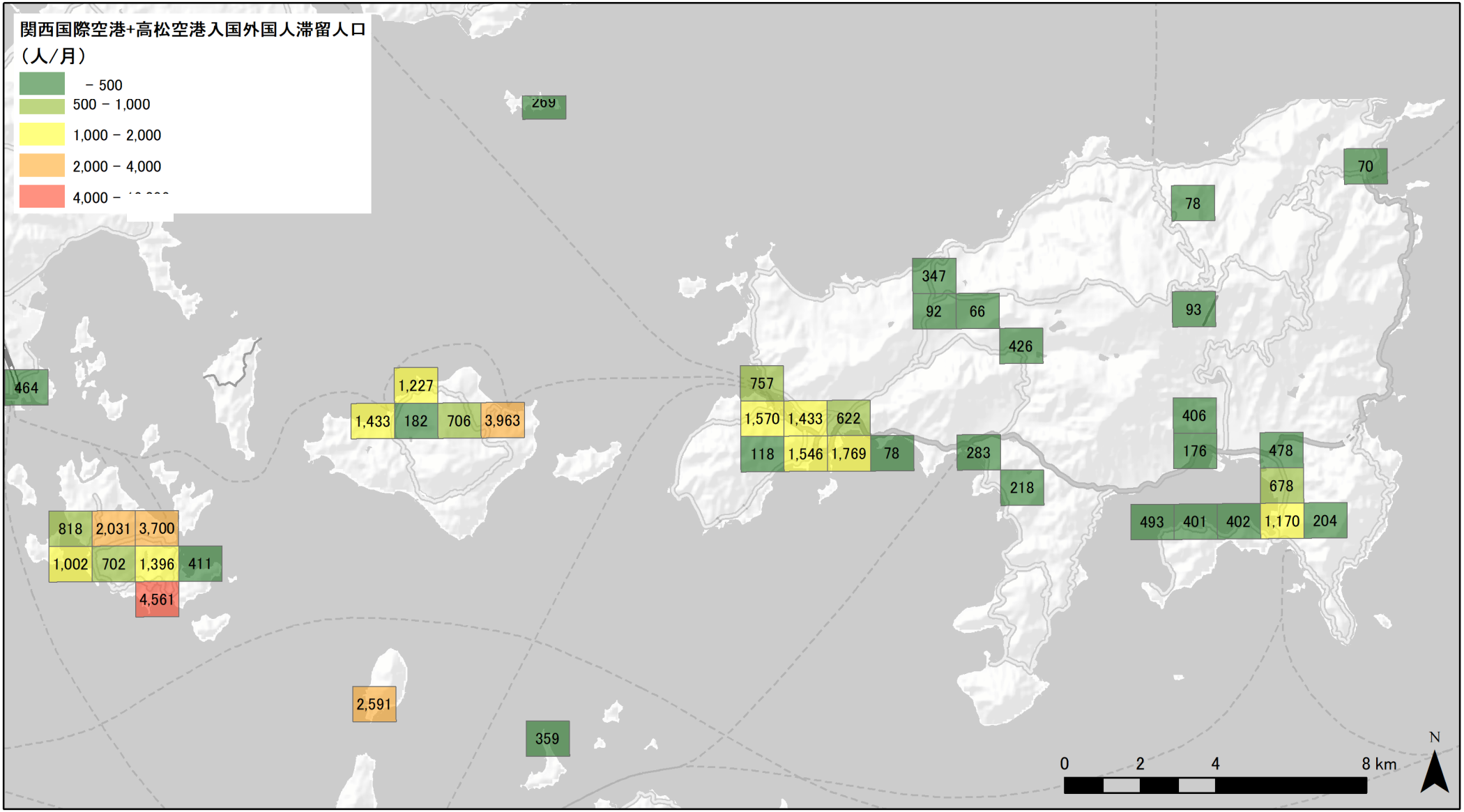
LocationMind xPop (C) LocationMind Inc.

「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。
位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

直島内の流動状況の確認

島しょ地域　訪日外国人滞留人口（2019年10月）

関西国際空港および高松空港からの入国者



高松空港 – 高松港間の交通状況の把握

目的

- 高松空港 – 高松港（サンポート）間の旅行速度、所要時間を把握し、既存交通手段と比較した空飛ぶクルマの優位性を示すための基礎資料とする

データ諸元

- 使用データ：トヨタ車プローブデータ
- 対象期間：2023年10月
- 調査対象：高松空港～高松港（主に国道11・30・193号）

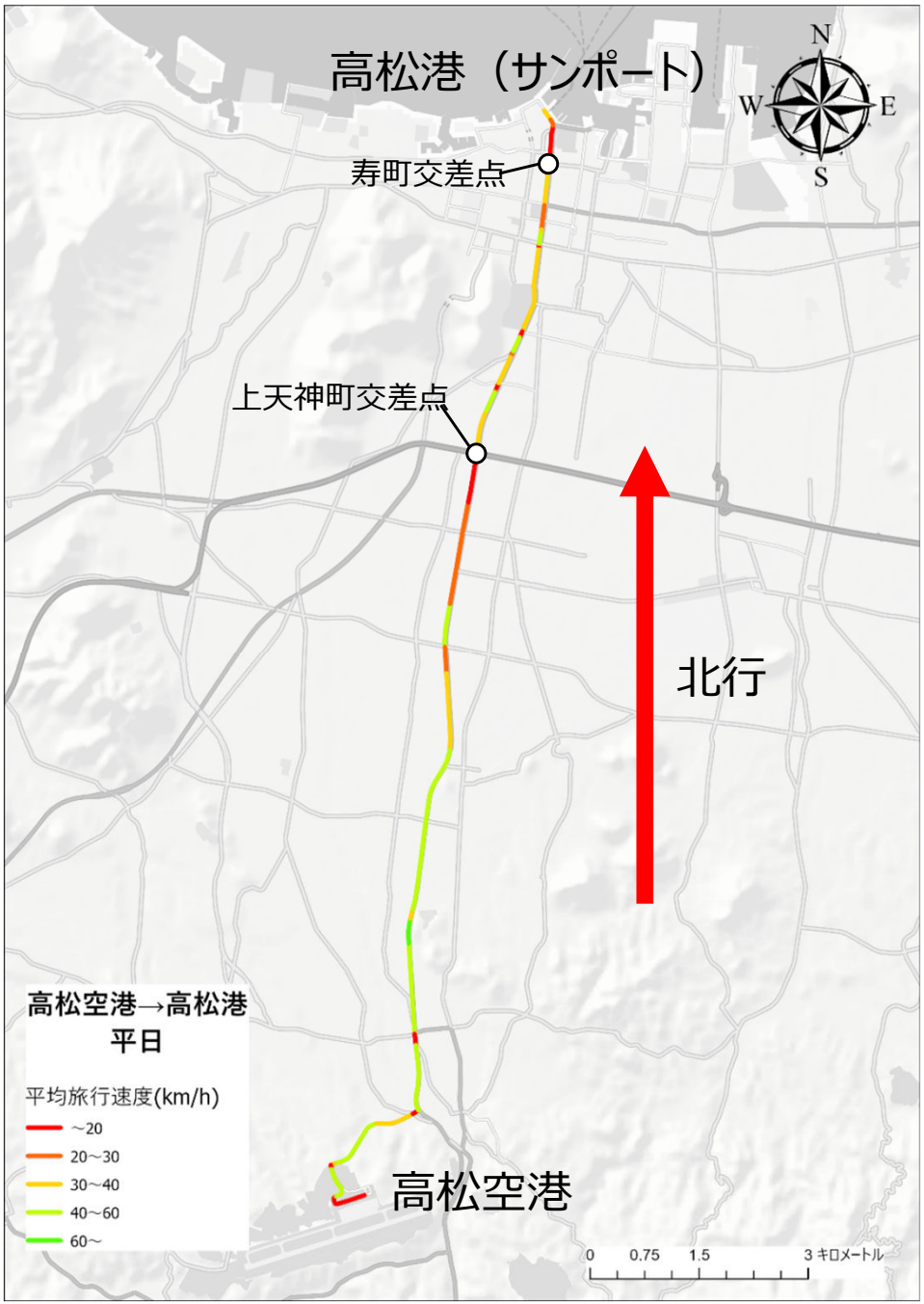
分析結果

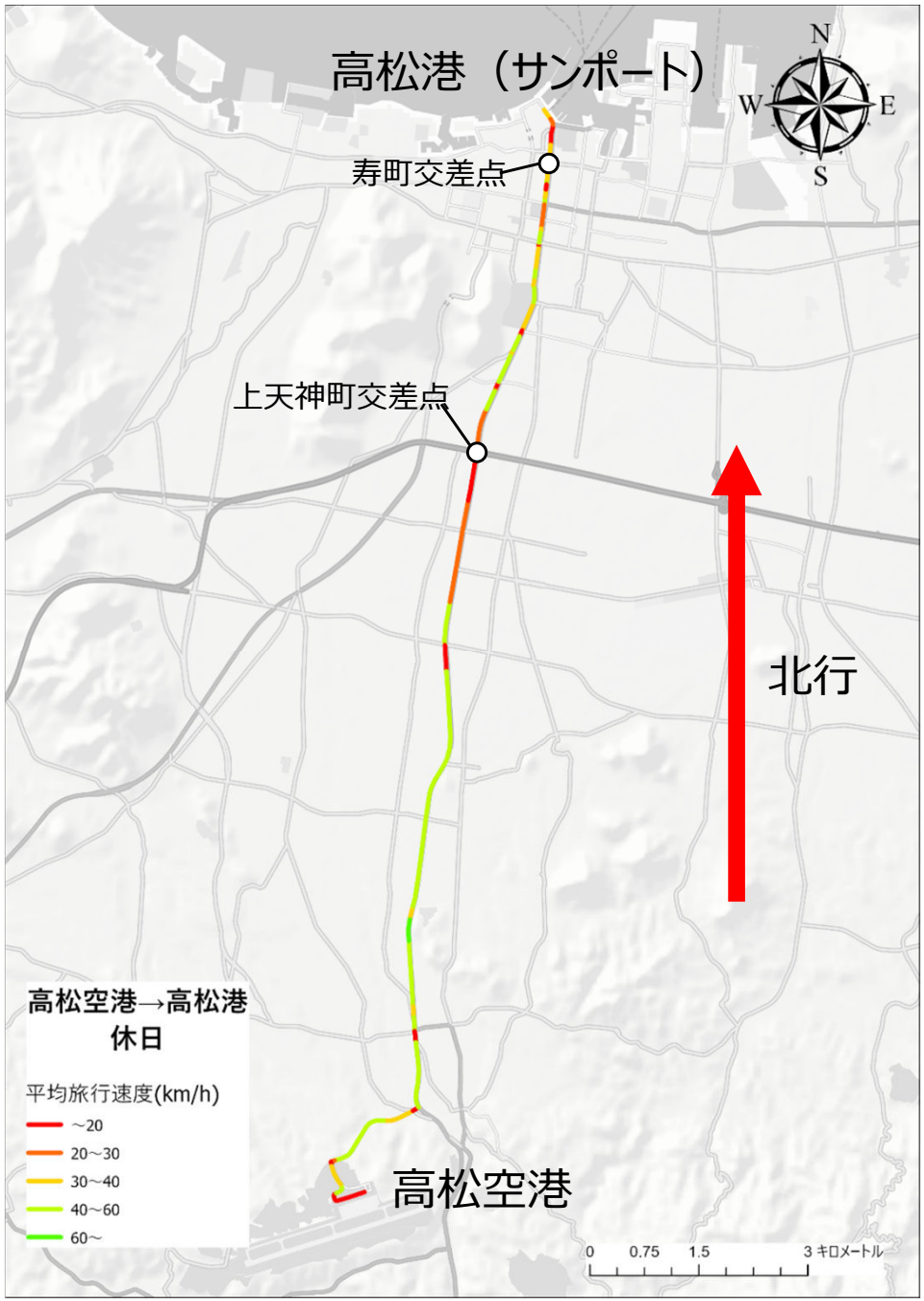
- 両方向で寿町～高松港の区間で平均旅行速度が低い
- 北行の方向では、上天神町交差点を先頭に平均旅行速度が低くなっている
- 平均旅行速度から算出した所要時間が長くなるのは、平日の北行で43分、休日の南行で47分
- 平日の北行および休日の南行では閑散時と混雑時の所要時間の差が約20分

※詳細データは参考資料参照

高松空港 – 高松港間の交通状況の把握

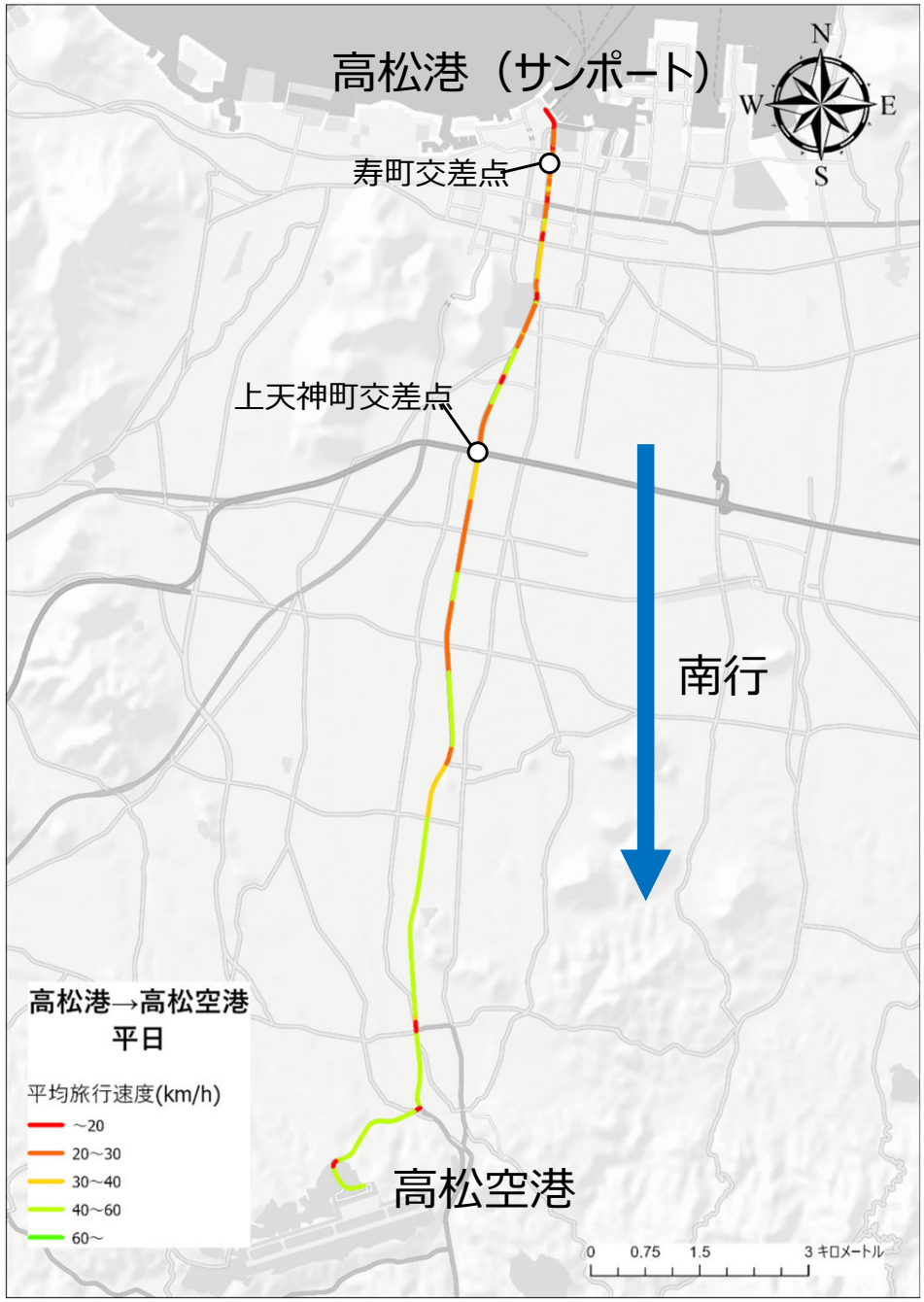
平均旅行速度　高松空港→サンポート　時間帯計

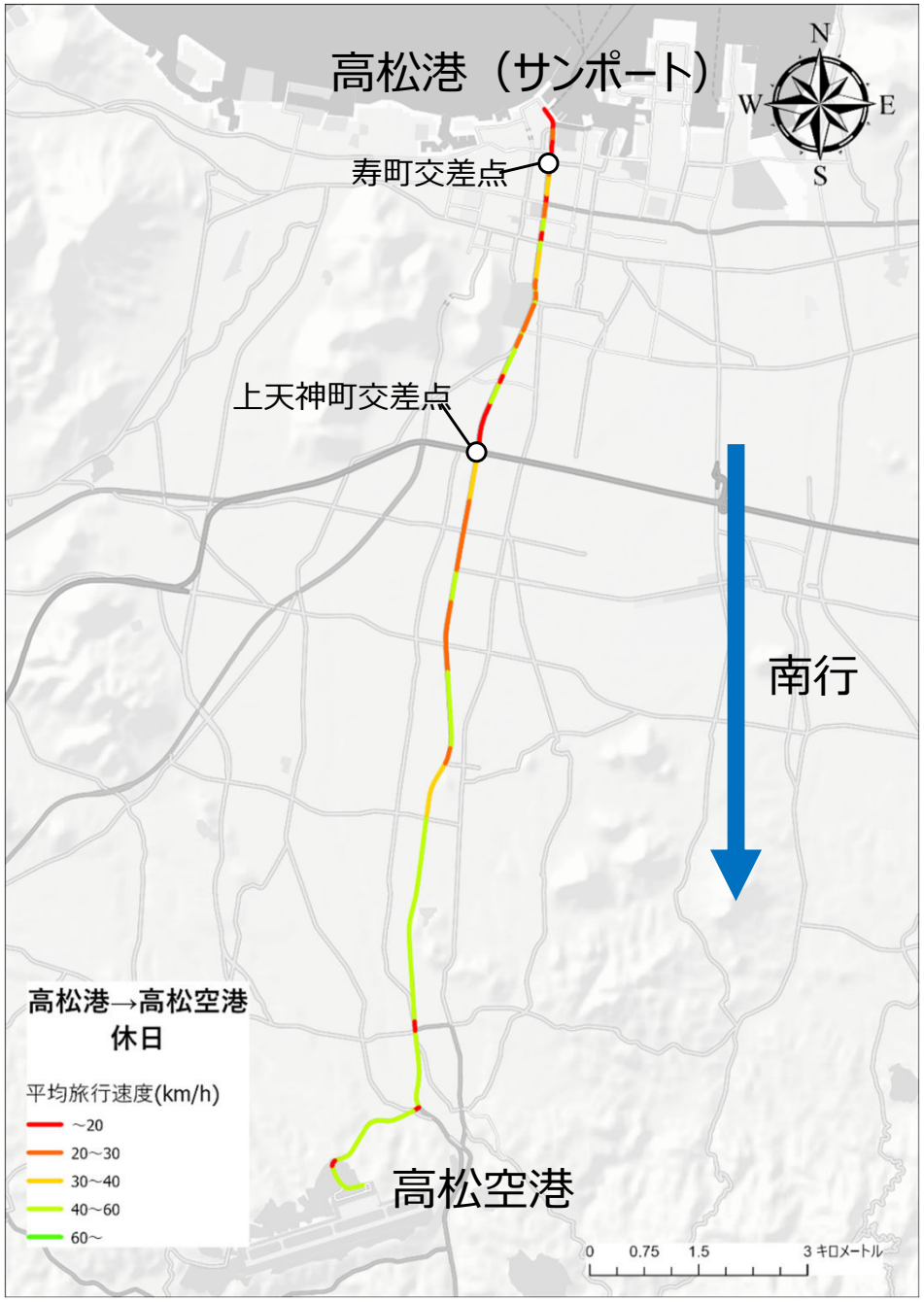




高松空港 – 高松港間の交通状況の把握

平均旅行速度　高松空港←サンポート　時間帯計



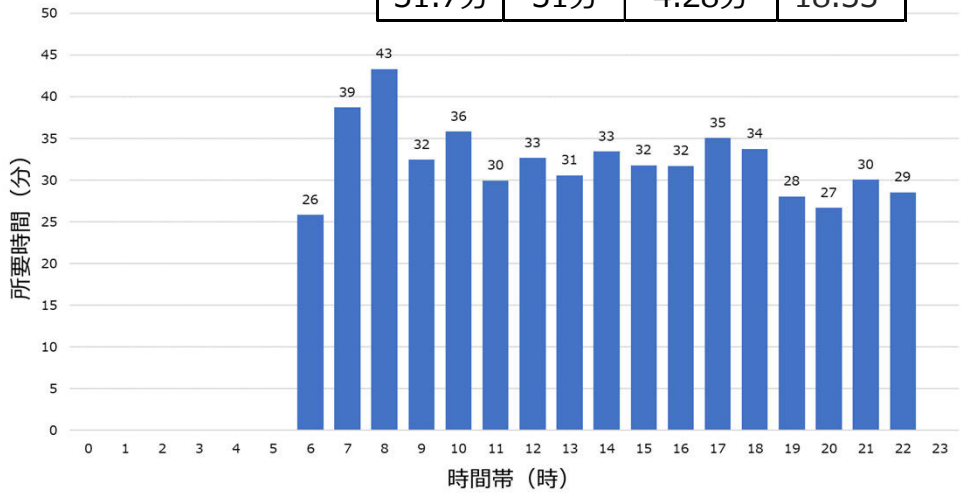


高松空港 – 高松港間の交通状況の把握

平均所要時間　高松空港⇔サンポート

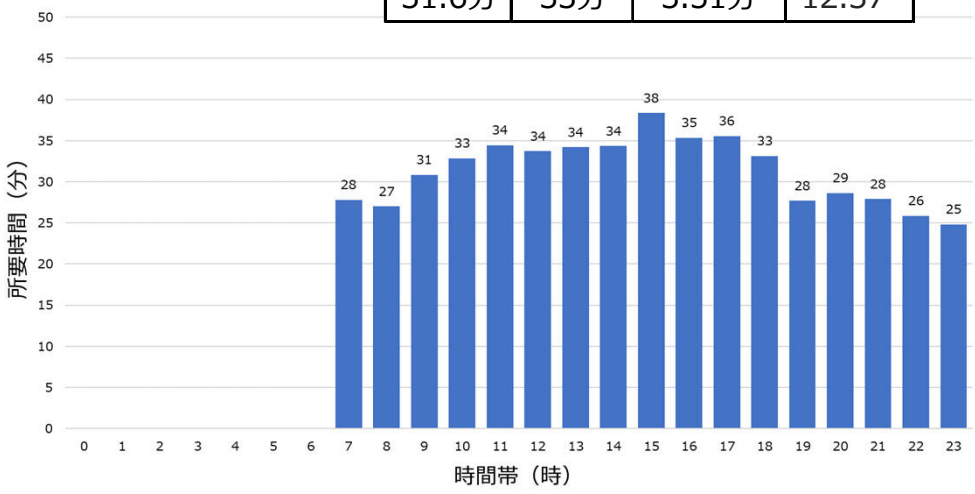
高松空港→サンポート（北行）　平日

平均	中央値	標準偏差	分散
31.7分	31分	4.28分	18.33



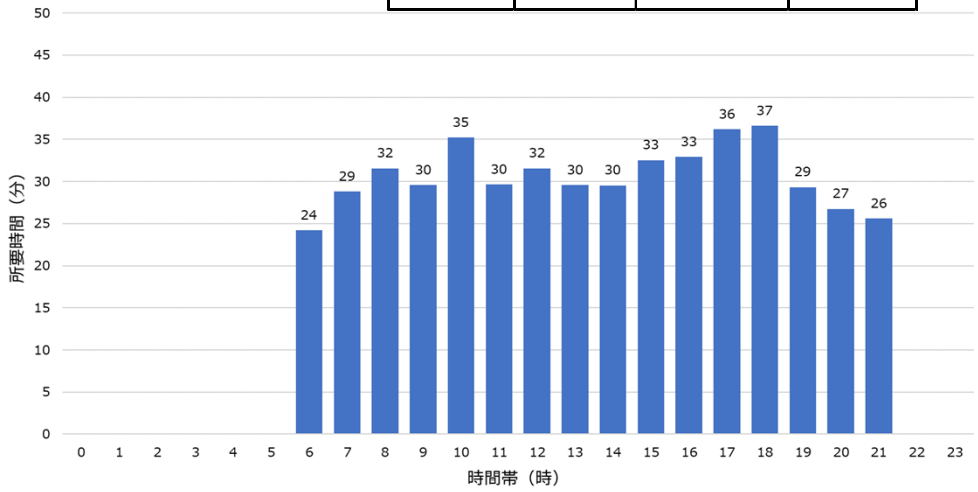
高松空港→サンポート（北行）　休日

平均	中央値	標準偏差	分散
31.6分	33分	3.51分	12.37



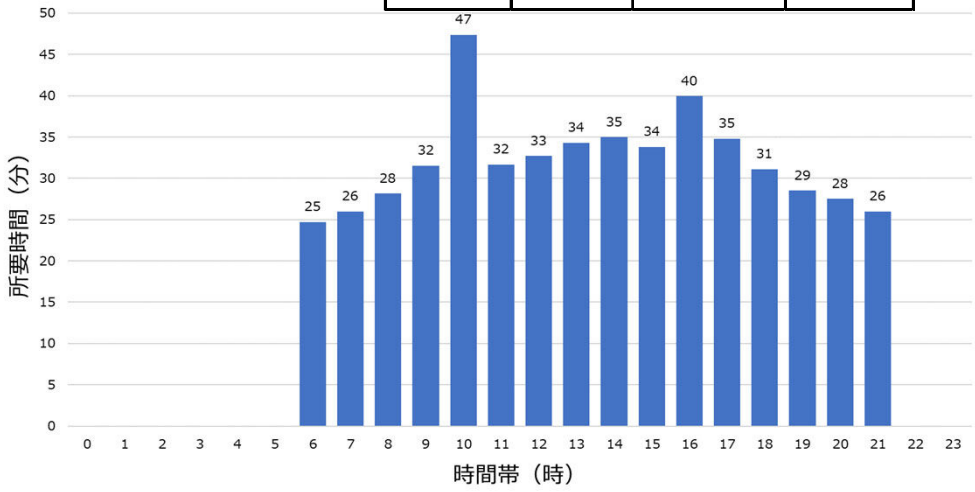
サンポート→高松空港（南行）　平日

平均	中央値	標準偏差	分散
30.0分	29分	3.47分	12.06



サンポート→高松空港（南行）　休日

平均	中央値	標準偏差	分散
30.4分	30分	5.11分	26.11



まちづくり動向・ニーズに関するヒアリング調査

目的

- 離着陸場候補エリア周辺におけるまちづくりの動向や空飛ぶクルマの利用ニーズを把握し、離着陸場候補地選定の基礎資料とする

ヒアリング詳細

- 実施時期：2024年7月～　順次
- ヒアリング事項：部署の業務内容（交通、観光、都市計画等）に係る近年の動向、問題、課題、ビジョン
- ヒアリング対象：下表

	香川県 交通政策課	香川県 都市計画課	香川県 観光振興課	香川県 空港振興課	高松市 都市計画課	小豆島町	直島町
業務内容	・交通政策に関する調査・計画及び総合調整に関すること ・地方バス路線及び航路の維持及び改善に関すること　等	・都市計画法の施行に関すること ・都市再開発法の施行に関すること ・高松港頭地区の整備に関すること　等	・観光の振興に関する施策の企画及び調整並びに推進に関すること　等	・航空路線の整備、利用の促進等高松空港の振興に関すること ・国際観光の推進に関すること　等	・都市計画（用途地域、都市計画道路等）、景観、再開発（サンポート高松総合整備事業等）に関すること	・町政全般	・町政全般
関係する離着陸場候補エリア	サンポート、高松空港、小豆島、直島	サンポート、高松空港、小豆島、直島	サンポート、高松空港、小豆島、直島	サンポート、高松空港、小豆島、直島	高松空港、サンポート	小豆島	直島
確認事項	香川県内の交通課題やビジョン	空飛ぶクルマの香川県内の都市計画との整合やサンポート周辺の開発動向	香川県内の観光の動向や課題、ビジョン	香川県内のインバウンド観光の動向や課題、ビジョン	空飛ぶクルマの高松市内の都市計画との整合やサンポート周辺の開発動向	小豆島内の交通・観光の動向や課題、ビジョン	直島における空飛ぶクルマの利用可能性

3. 離着陸場の規模検討
候補地の可能性検討

離着陸場の面積・レイアウト、候補地周辺の空域を確認し、
離着陸場の設置可能性を検証する

検討・検証の概要

目的

- 離着陸場の面積・レイアウト、候補地周辺の空域を確認し、離着陸場の設置可能性を検証する

検証方法

オペレーション想定
- 着陸・離陸のオペレーションを想定

候補地案の選定
- まちづくり動向・ニーズを踏まえ離着陸場候補地を選定

面積検証
- 想定した需要をもとに離着陸場の必要施設および面積を算定
- 離着陸場候補地が必要面積を充足するか確認

空域・レイアウト検証
- 地図上でFATO、制限表面（進入表面、転移表面）をあてはめ、周辺建物や地形に干渉しない空域を確保できるFATOの配置を確認

※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

通常オペレーションの想定

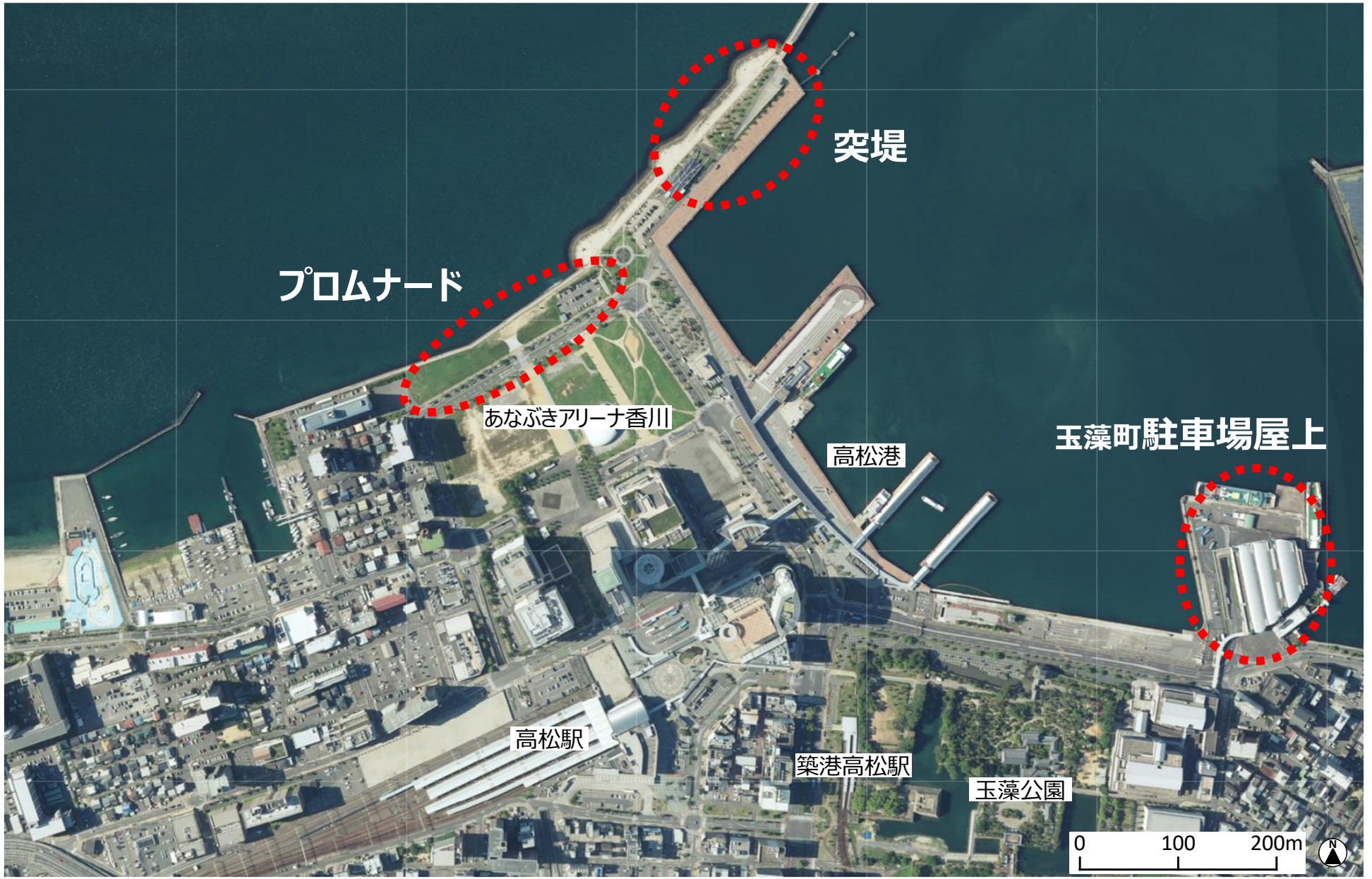
- 離着陸時および機体格納・出庫時のオペレーションを想定

	着陸	離陸
乗客	① 機体からFATOに降機 ② FATOからターミナルまで徒歩で移動 ③ ターミナルより離着陸場外へ移動 ・地上離着陸場：徒歩にて移動 ・屋上離着陸場：エレベータを使用し地上階に移動	① 離着陸場外からターミナルまで移動 ・地上離着陸場：徒歩で移動 ・屋上離着陸場：地上階よりエレベータでターミナルまで移動 ② ターミナルでチェックイン ③ 手荷物検査 ④ 離陸時間まで待合室で待機 ⑤ 機体がFATOに移動後、ターミナルからFATOまで徒歩で移動 ⑥ FATOから機体に乗機
機体	① 乗客が降機後、機体バッテリー状態のチェック ⅰ:バッテリー残あり ⇒FATOで機体チェックおよび室内清掃 ⅱ-1：バッテリー残なし ⇒FATOからスタンドまで水平搬送装置を使用し機体を搬送 ⅱ-2：スタンドに搬送後、充電を実施 ⅱ-3：機体のチェックや清掃を実施後、機体はそのまま駐機	① ⅰ:充電なし ⇒FATO駐機のまま ⅱ:充電あり ⇒スタンドからFATOまで水平搬送装置を使用し機体を搬送 ② FATOで待機

	機体格納 (屋上階VPのみ想定)	機体出庫 (屋上階VPのみ想定)
機体	① 水平搬送装置を使用しFATOまたはスタンドからリフターまで機体を搬送 ② リフターまで移動後、機体から水平搬送装置を取り外す ③ リフターで機体を屋上階から1階まで移動 ④ 水平搬送装置を使用しリフターから格納エリアまで機体を搬送	① 水平搬送装置を使用し格納場所からリフターまで機体を搬送 ② リフターまで移動後、機体から水平搬送装置を取り外す ③ リフターで地上階から屋上階まで移動 ④ 水平搬送装置を使用しリフターからFATOまたはスタンドまで機体を搬送

離着陸場候補地案の選定　サンポート

- まちづくり動向を踏まえ、「プロムナード」「突堤」「玉藻駐車場屋上」を候補地案とする

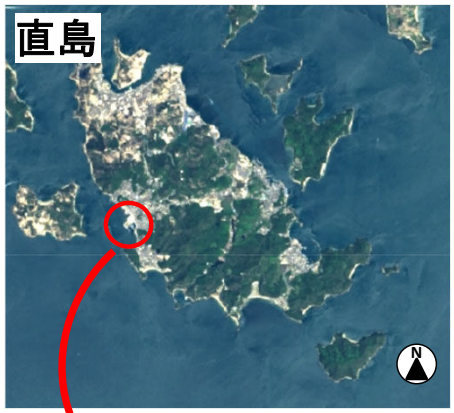


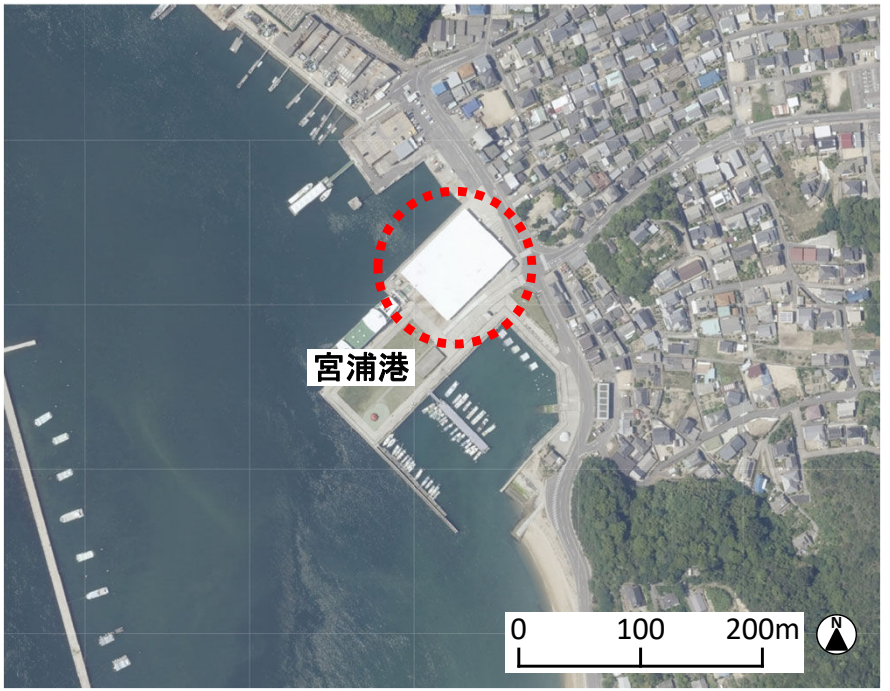
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

離着陸場候補地案の選定　小豆島・直島

- まちづくりの動向とニーズを踏まえ、ふるさと村を候補地案とする

- まちづくりの動向とニーズを踏まえ、宮浦港周辺を候補地案とする





※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

オペレーションを考慮した必要施設検討・面積算定

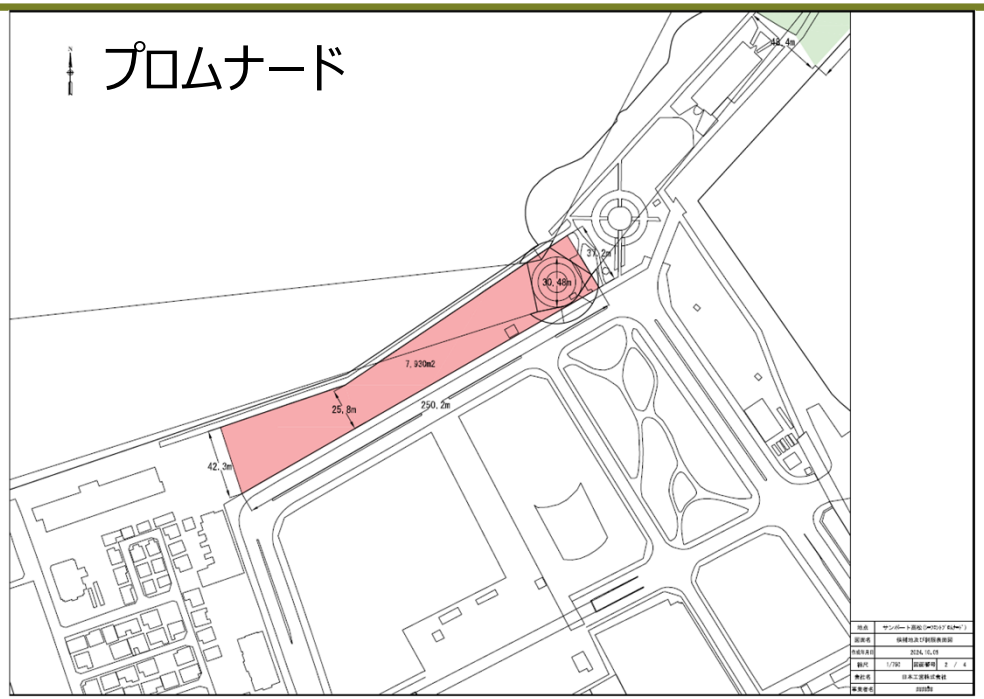
施設面積	単位	数量	候補地				備考
			高松空港	サンポート	小豆島	直島	
VX-4 D値	m	**15.24**					50ft
VX-4 翼端長	m	**15**					
VX-4 長さ	m	**13**					
VX-4 降着装置幅	m	**2.5**					40ftコンテナの幅以下
誘導路幅	m	**5**					降着装置幅*2
誘導路帯幅	m	**22.86**					1.5D (誘導路中心線から0.75D)
スタンド離隔	m	**3**					3mの離隔を持つジオメトリーベース（24mまで）
スタンド保護エリア	㎡						上記のように最低限のクリアランスが確保されているため、ジオメトリーベースのスタンドは、その周囲に追加の保護エリアを必要としない。(EASA PTS-VPT-DSN参照)
FATOの数	-	**-**	1	1	1	1	
SA (FATO)	㎡	**929**	929	929	929	929	2D, 矩形
スタンドの数	-		4	3	3	3	
スタンド	㎡	**399**	1,596	1,197	1,197	1,197	3mの離隔を持つジオメトリーベース
機体格納庫内格納機数	-	**-**	4	2	-	-	
機体格納庫	㎡	**399**	1197	798	0	0	各機のスタンドエリアと同じサイズ
ターミナル案１	㎡	**100**	100	100	-	-	
ターミナル案２	㎡	**50**	-	-	50	50	
機体搬送装置格納庫案１	㎡	**300**	300	300	-	-	
機体搬送装置格納庫案２	㎡	**150**	-	-	150	150	
小計	㎡	**-**	4,122	3,324	2,326	2,326	
合計案１（係数=1.5）	㎡	**1.5**	**6,200**	**5,000**	**3,500**	**3,500**	=小計 *1.5
合計案２（係数=2.0）	㎡	**2**	**8,300**	**6,700**	**4,700**	**4,700**	=小計 *2.0

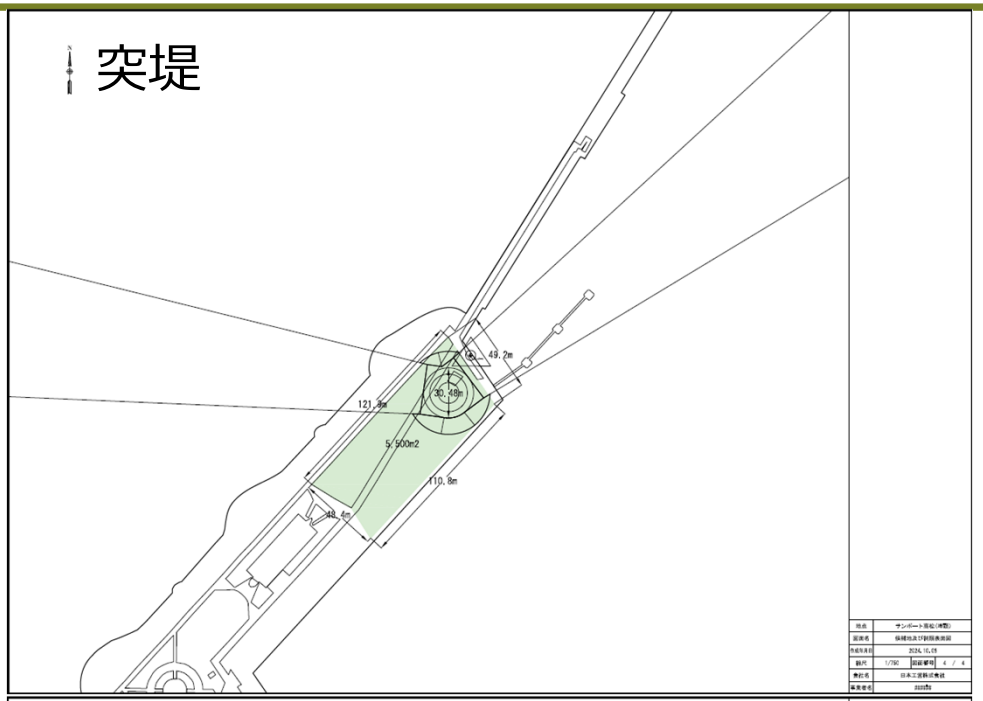
条件設定

・各候補地についてFATO1つを想定。
・機体格納庫（ハンガー）へ格納する機体は高松空港3機、サンポート2機を想定。
・ターミナル面積は高松空港・サンポートで100㎡と島しょ部で50㎡。
・機体搬送装置(GSE車両)格納庫用地はスタンド1つ（400㎡）の3/4倍=300㎡を想定、島しょ部はさらにその半分150㎡を想定。
・その他場周道路等、不明な範囲を考慮して、上記の面積に1.5倍と2倍の係数を乗算したものを施設規模と仮定。係数は不確定要素を考慮するための目安。

※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

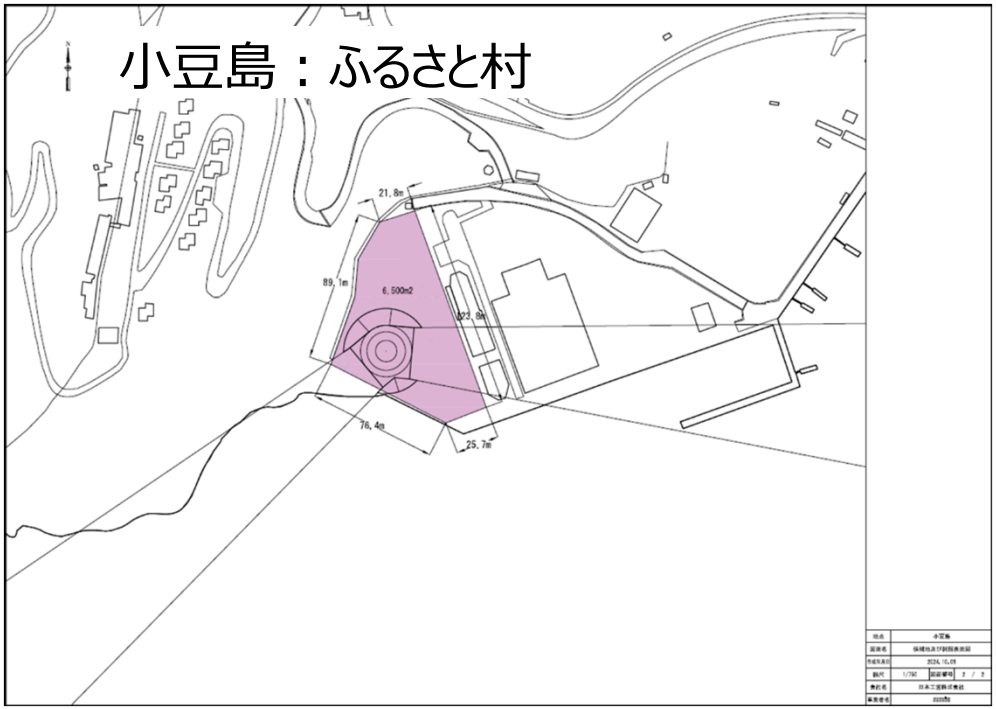
空域検証　サンポート

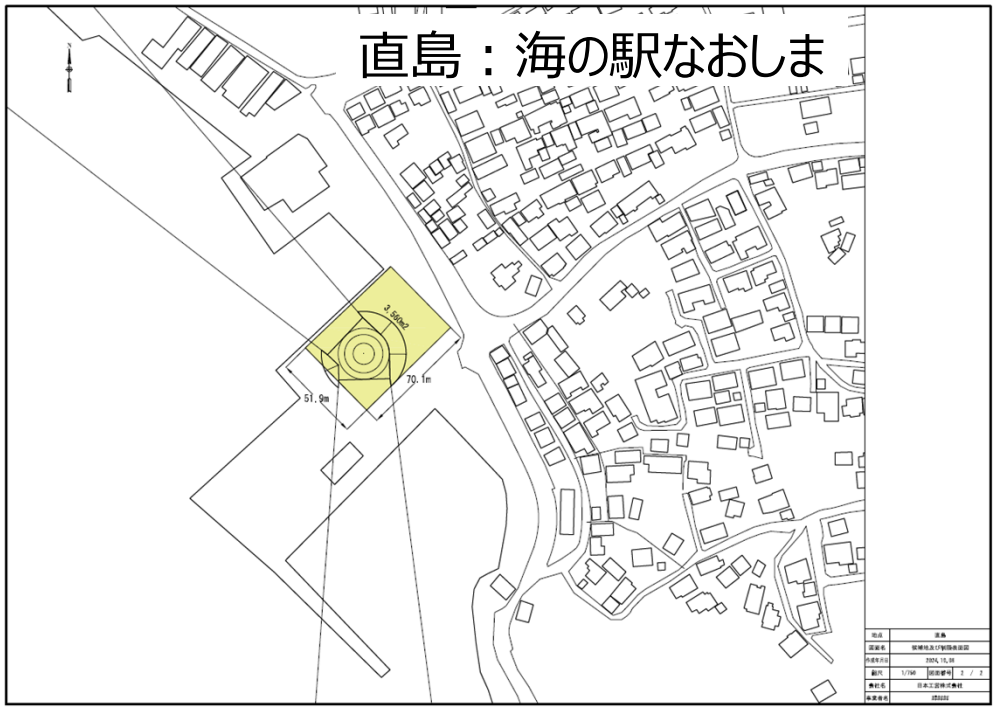




※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

空域検証　小豆島・直島





※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

4. 候補地の優先度の設定

まちづくり動向および周辺交通等を踏まえて
離着陸場候補地の優先度を検討・設定する

候補地の優先度の設定　- サンポート周辺の例

- 「玉藻町駐車場屋上」において設置可能性が最も高く、優先度が高い

【ポートの位置付け】
■当初
宿泊施設が多数存在し、広域交通結節点（駅・港）があることから、高付加価値観光の拠点としての利用が想定される。
■普及後
ビジネス拠点でもあることから、高付加価値観光に加えて様々な用途による利用が見込まれる。

敷地の利用可否を検討
・敷地の面積、形状、地盤
・周辺の建物、交通状況

設置難度・サービスを検討
・工事・設置難度
・運用面での特徴
・他の交通手段との連携

①敷地の利用可否

そもそも使える土地かどうか

○：設置に向けた問題無し
△：条件付きで設置に向けた問題無し
▲：設置可能だが条件が厳しい
×：設置不可

②設置難度・サービスの比較

工事が大変か（コストがかかるか、実現性があるか）

運用しやすいか

アクセスしやすいか

○：特段の対応の必要無し
△：設置に向けた調査・調整が必要、または、調査・調整は必要でないが他の候補地に比べて劣る
▲：設置に向けた工事が必要

			プロムナード	突堤	駐車場屋上
位置					
敷地面積（m2）			7,930	5,500	5,900
用途地域			準工業地域	準工業地域	商業地域
建ぺい率			60%	60%	80%
容積率			200%	200%	400%
地域地区 - 特別用途地区			大規模集客施設制限地区	大規模集客施設制限地区	
地域地区 - 臨港地区			高松広域 - 玉藻地区	高松広域 - 玉藻地区	高松広域 - 玉藻地区
地域地区 - 準防火地域			–	–	準防火地域
地域地区 - 駐車場整備地区			–	–	高松駐車場整備地区
地域地区 - 駐輪場整備地区			–	–	駐輪場整備地区
地区計画			（高松港頭地区地区計画区域に隣接）	–	–
立地適正化計画			居住誘導区域 広域都市機能誘導区域	居住誘導区域 広域都市機能誘導区域	居住誘導区域 広域都市機能誘導区域
			↓	↓	↓
項目	要素	確認事項	プロムナード	突堤	駐車場屋上
敷地	面積	必要面積を充足するか	○ coefficient=2.0を充足	○ coefficient=1.5を充足	○ coefficient=1.5を充足
	形状	FATOを設置可能か	○	○	○
	地盤	地盤の種類（埋立地、岸壁）	(○) 現時点で自動車の乗り入れが可能な耐荷重性があり、実現性は低くないと考えられる ※今後要調査	(○) 現時点で自動車の乗り入れが可能な耐荷重性があり、実現性は低くないと考えられる ※今後要調査	(○) 現時点で立体駐車場を建設できる地盤であり、実現性は低くないと考えられる ※今後要調査
	現在の用途・法的な位置づけ	現在の用途は何か／法規制がかかっているか	▲ 港湾施設エリアのため港湾法などに基づく手続きが必要	▲ 港湾施設エリアのため港湾法などに基づく手続きが必要	△ 港湾施設エリアだが用途変更は発生しないと考えられる ※今後要調査
周辺	建物形状	空クルの進路への影響	○ 空域を確保可能	× 停泊中の大型クルーズ船と干渉？ ※DIAMOND PRINSESS（長さ290m）（H31入港）が進入表面と干渉の可能性	○ 空域を確保可能
	道路交通・道路構造物・航路	航行中の船や走行中の自動車、照明柱等の空クルの進路への影響	△ PSSが隣接道路の構造物や走行中の自動車と干渉するため、対応が必要	× 航行中の大型クルーズ船と干渉 ※DIAMOND PRINSESS（長さ290m）（H31入港）が進入表面と干渉の可能性	△ ※周囲の岸壁に停泊する船舶との干渉の確認が必要
			↓	↓	↓
		設置可否評価	設置可能だが可能性は低い （港湾法の確認およびPSSと隣接道路の構造物や走行中の自動車との干渉への対応が必要）	設置可能だが可能性は低い （港湾法の確認および大型クルーズ船との干渉への対応が必要）	設置可能 （ただし、岸壁に停泊する船舶との干渉の確認が必要）
			↓	↓	↓
項目	要素	確認事項	プロムナード	突堤	駐車場屋上
工事・設置難度	用途転換の難度	用途転換に向けて調整が必要か	▲ 港湾施設エリアのため用途変更手続きが必須	▲ 港湾施設エリアのため用途変更手続きが必須	△ 臨港地区における開発許可要件の確認が必要 附置義務駐車場の必要性の確認が必要
	敷地の地盤	改良が必要な地盤か	(○) （現時点で自動車の乗り入れが可能な耐荷重性があり、地盤改良等の対応の必要性は低いと考えられる） ※今後要調査	(○) （現時点で自動車の乗り入れが可能な耐荷重性があり、地盤改良等の対応の必要性は低いと考えられる） ※今後要調査	(○) （現時点で立体駐車場を建設できる地盤であり、地盤改良等の対応の必要性は低いと考えられる） ※今後要調査
	敷地内の高低差	造成等が必要な土地か	○ 平坦	▲ コンクリート構造物等の撤去が必要	○ 平坦
	周辺環境	周辺に騒音等の配慮が必要か	△ 至近に住宅街があり、安全性や騒音への懸念に対する対応が必要となる可能性がある	○ 至近に配慮が必要な住居等は無い	○ 至近に配慮が必要な住居等は無い
	管制運用上の空域との干渉	既存空港の管制圏や制限空域の有無	○ 既存空港の管制圏や制限空域は無い	○ 既存空港の管制圏や制限空域は無い	○ 既存空港の管制圏や制限空域は無い
	進路内の支障物対策	嵩上げが必要か、既存建物は流用可能か	▲ 隣接する道路の構造物や走行中の自動車とPSSが干渉しないよう嵩上げが必要	○ 嵩上げの必要はない	▲ 新たな駐車場建設が必要になると考えられる
運用	敷地の形状	ポート内施設を効率的に配置可能か	△ 長細い形状かつFATOが敷地の端にしか設置できないため、効率の良いスタンド配置が難しい	○	○
アクセス	駅・港との距離	駅・港からの距離	△ 高松駅まで約430m 5万トン級岸壁まで約200m 道路と隣接するため送迎車の乗り入れが容易 （出入口付近の道路工事が必要）	△ 高松駅まで約800m 5万トン級岸壁上 送迎車の乗り入れが可能 （出入口のゲート開閉対応が必要）	○ 高松駅まで約780m 5万トン級岸壁まで約1,000m 道路と接続するため送迎車の乗り入れが容易
	2次交通	送迎車（タクシー等）の乗り入れ可否			
			↓	↓	↓
		比較評価	設置可能だが可能性は低い （用途変更手続きおよびPSSと隣接道路の構造物や走行中の自動車との干渉への対応が必要）	設置可能だが可能性は低い （用途変更手続きおよび大型クルーズ船との干渉への対応が必要）	**設置可能** **（ただし、駐車場の建て替えおよび岸壁に停泊する船舶との干渉の確認が必要）**

※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

5. 施設の概略検討

敷地内での離着陸場施設の配置を概略レベルで検討する

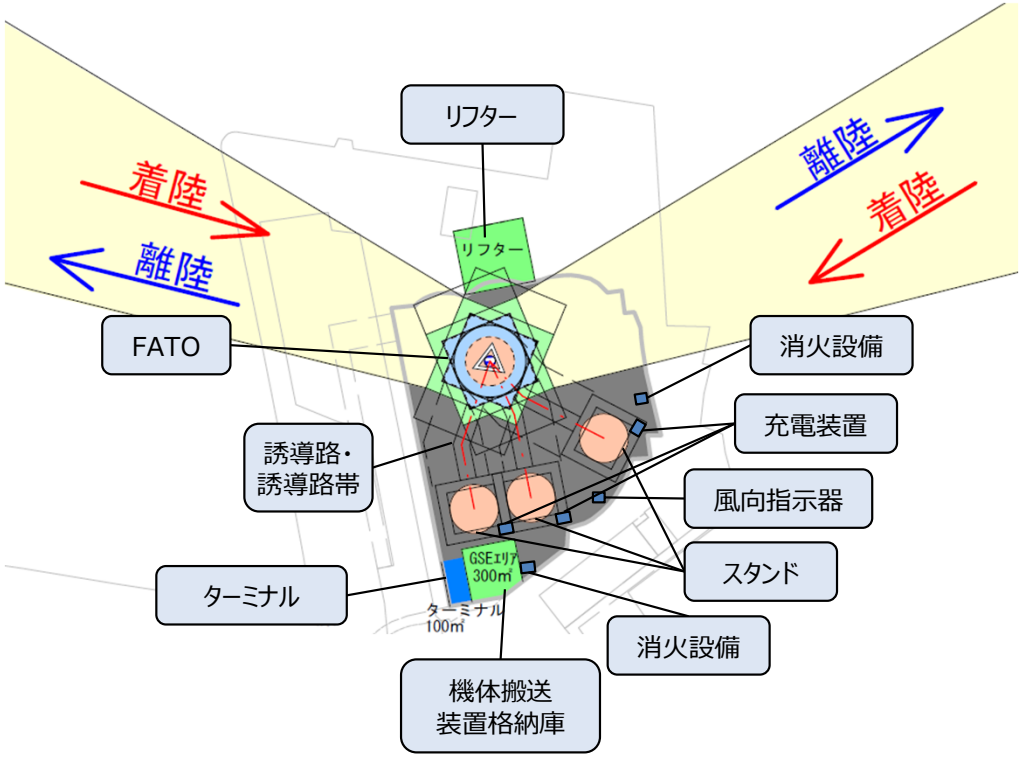
施設の概略検討 – 各エリア別計画

	エリア			
	高松空港	サンポート	小豆島	直島
施設計画	離着陸場用地内にはFATOを１施設、スタンドを４施設にて構成する	離着陸場用地内にはFATOを１施設、スタンドを3施設にて構成する	離着陸場用地内にはFATOを１施設、スタンドを3施設にて構成する	離着陸場用地内にはFATOを１施設、スタンドを3施設にて構成する
	離着陸場は自走式駐車場屋上階に設置を想定した計画とする なお駐車場は３層４段を想定する	離着陸場は自走式駐車場屋上階に設置を想定した計画とする なお駐車場は２層３段を想定する	離着陸場は地上に設置を想定する	離着陸場は平屋建物屋上階に設置を想定する
	自走式駐車場は以下機能を想定する １階：機体格納庫、駐車場、バイク駐車場、駐輪場 ２階：駐車場 ３階：駐車場 屋上階：離着陸場用ターミナル、離着陸場	自走式駐車場は以下機能を想定する １階：機体格納庫、駐車場、バイク駐車場、駐輪場 ２階：駐車場 屋上階：離着陸場用ターミナル、離着陸場	地上建物は以下機能を想定する 地上：離着陸場用ターミナル、離着陸場	平屋建物は以下機能を想定する １階：フェリーターミナル、観光案内所、バスターミナル、飲食・物販サービス 屋上階：離着陸場用ターミナル、離着陸場
	離着陸場から機体格納庫への機体移動は、機体搬送装置および施設外に設置した専用リフターの使用を想定する	離着陸場から機体格納庫への機体移動は、機体搬送装置および施設外に設置した専用リフターの使用を想定する	機体格納庫の設置は想定しない	機体格納庫の設置は想定しない
	既存平面駐車台数以上の駐車台数確保を想定する	既存立体駐車台数以上の駐車台数を確保を想定する	周辺駐車場利用を想定	周辺駐車場利用を想定
	屋上のVP以外の施設として以下を想定する ターミナル、機体搬送装置格納庫、エレベーター、場周柵、街灯照明、灯火、落下防止柵、リフター	屋上のVP以外の施設として以下を想定する ターミナル、機体搬送装置格納庫、エレベーター、場周柵、街灯照明、灯火、落下防止柵、リフター	VP以外の施設として以下を想定している ターミナル、機体搬送装置格納庫、場周柵、整備管理室、街灯照明、灯火	屋上のVP以外の施設として以下を想定している ターミナル、機体搬送装置格納庫、エレベーター、場周柵、街灯照明、灯火、落下防止柵、リフター
	新たに自走式駐車場機能を備えた高機能な離着陸場の新築建物を想定する	新たに自走式駐車場機能を備えた高機能な離着陸場の新築建物を想定する	VP用地は既存施設があるため全て撤去後、平地に整備し、一部造成も想定する	新たに高機能な離着陸場の新築建物を想定する

施設の概略検討 – 主要機能

用途		高松空港	サンポート	小豆島	直島	備考
基本	想定機体	VX-4	VX-4	VX-4	VX-4	➢ FATO、誘導路、スタンド面積は機体をVX-4と想定 ➢ 空域は制限表面エリア外影響を考慮し、進入交差角を135°と設定(最小値)
	空域	可能	可能	可能	可能	
	FATO数	1施設	1施設	1施設	1施設	
	誘導路	必要	必要	必要	必要	
	スタンド数	4施設	3施設	3施設	3施設	
	既存施設活用	不可	不可	ターミナルのみ既存施設利用	不可	
	土地の造成	要検討	不要	必要	不要	
	電気(受変電設備)・水道	必要	必要	必要	必要	
離着陸場用設備	場周柵・灯具・消防設備	必要	必要	必要	必要	➢ 消防設備は消防協議による ➢ 施設屋上の施工は新築建物を想定
	機体搬送装置保管庫必要面積	300㎡	300㎡	150㎡	150㎡	
	施設屋上/地上利用	施設屋上	施設屋上	地上利用	施設屋上	
旅客サービス設備	ターミナル・保安検査施設必要面積	100㎡	100㎡	100㎡	100㎡	
	飲食・物販サービス	要検討	要検討	要検討	要検討	
	駐車場	必要	必要	必要	必要	
	エレベータ	有	有	無	有	
	交通アクセス	公共交通/自動車	公共交通/自動車/自転車/徒歩	バス/自動車/自転車	バス/自動車/自転車	
その他	機体格納庫 (機体MRO機能含まず)	4機体分	2機体分	不要	不要	➢ 機体格納庫の機能は、簡単な機体メンテ・修理および機体の一時保管とし、機体分解を含むメンテナンスは想定しない ➢ 垂直搬送は施設の外周部に設置を想定するが、施設内部に組み込む可能性あり
	充電設備	必要	必要	必要	必要	
	機体垂直搬送(専用リフター)	必要	必要	不要	不要	
	風向指示器	必要	必要	必要	必要	

施設の概要検討 – サンポート – 施設諸元



施設の種類	定義	保有機能・用語解説	数量
着陸帯	FATO	Final Approach and Take-Off area	1
	TLOF	Touchdown and Lift-Off area	1
	SA	Safety Area	1
誘導路		機体を移動するための区域	
誘導路帯		機体移動中逸脱などの際、機体損傷を軽減するために設けた区域	
スタンド	駐機場	VTOL機の駐機に使用するための区域	3
機体搬送装置格納庫	GSEエリア	Ground Support Equipment	1
ターミナル		待合室、セキュリティチェック	1
充電装置		バッテリーを充電するための施設	3
風向指示器		風向きを視認するための施設	1
リフター		機体を機体格納庫へ搬送するための昇降装置(地上階⇔屋上階)	1

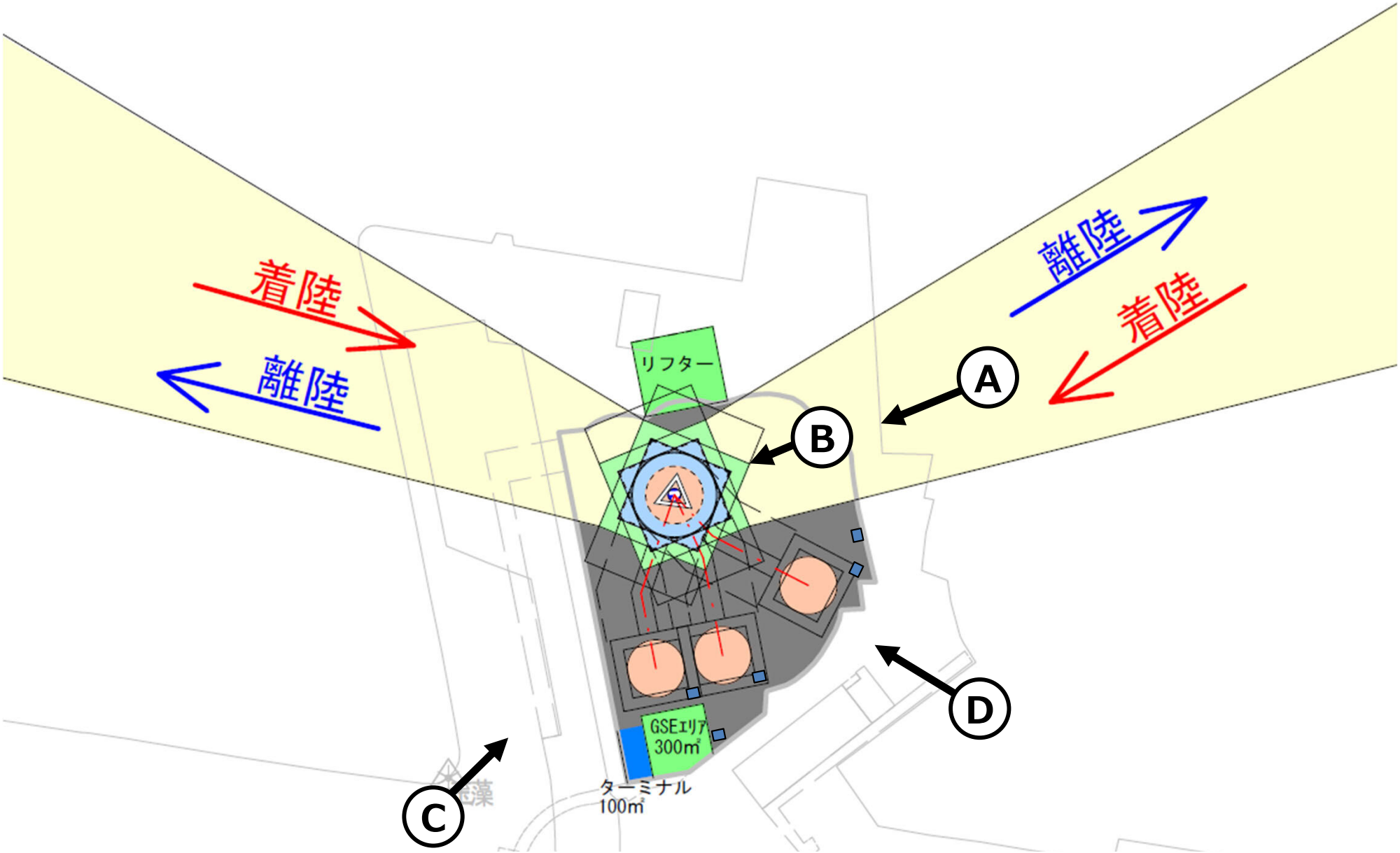
※既建築物転用せず、新築建物への設置を想定

※既存公共機関との接続

- ◆ JR高松駅
  距離：800m
  徒歩：11分、タクシー：5分
- ◆ ことでん高松築港駅
  距離：650m
  徒歩：９分、タクシー：３分
- ◆ 高松港
  距離：750m
  徒歩：11分、タクシー：4分

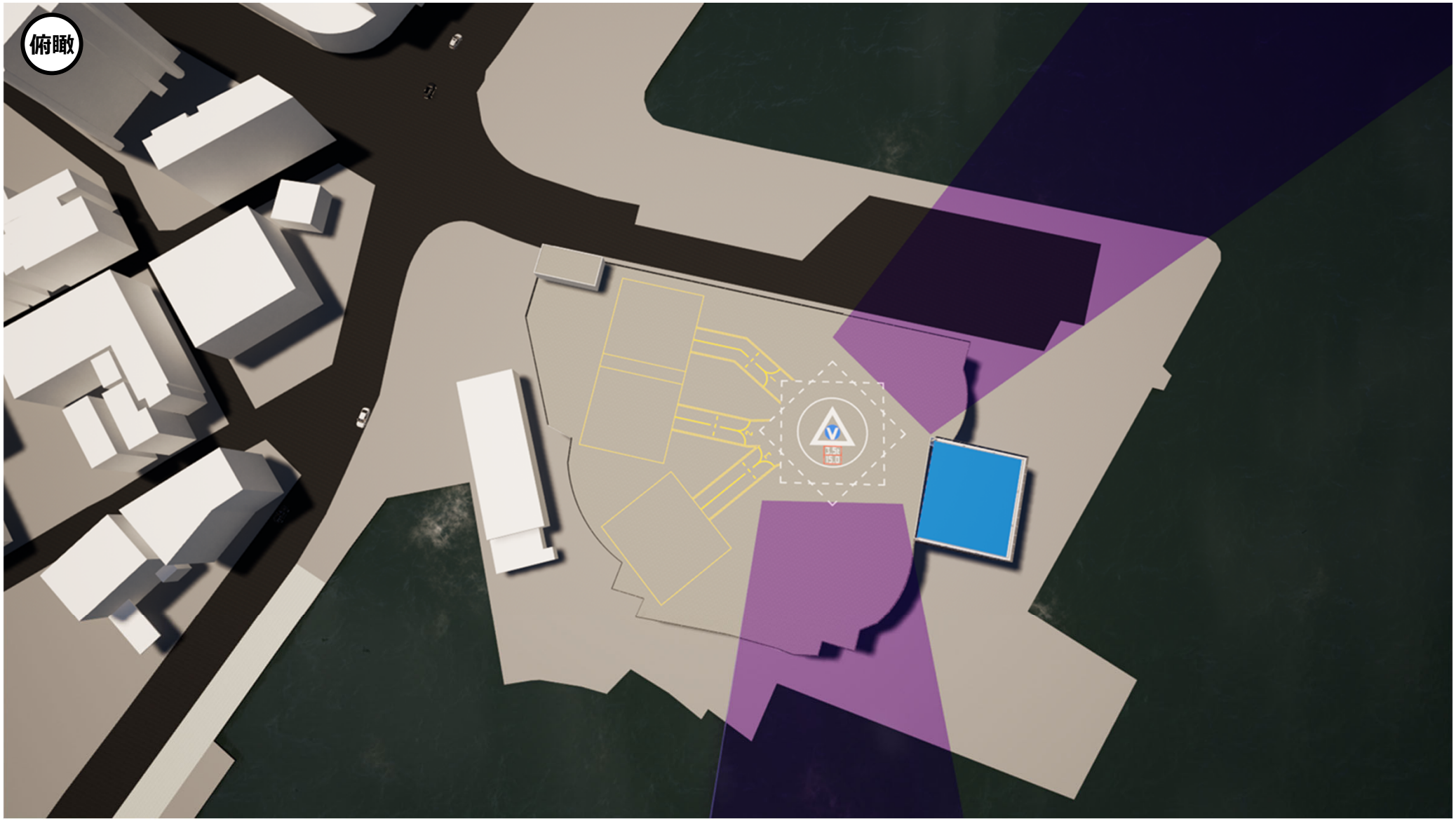
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – サンポート – レイアウト図



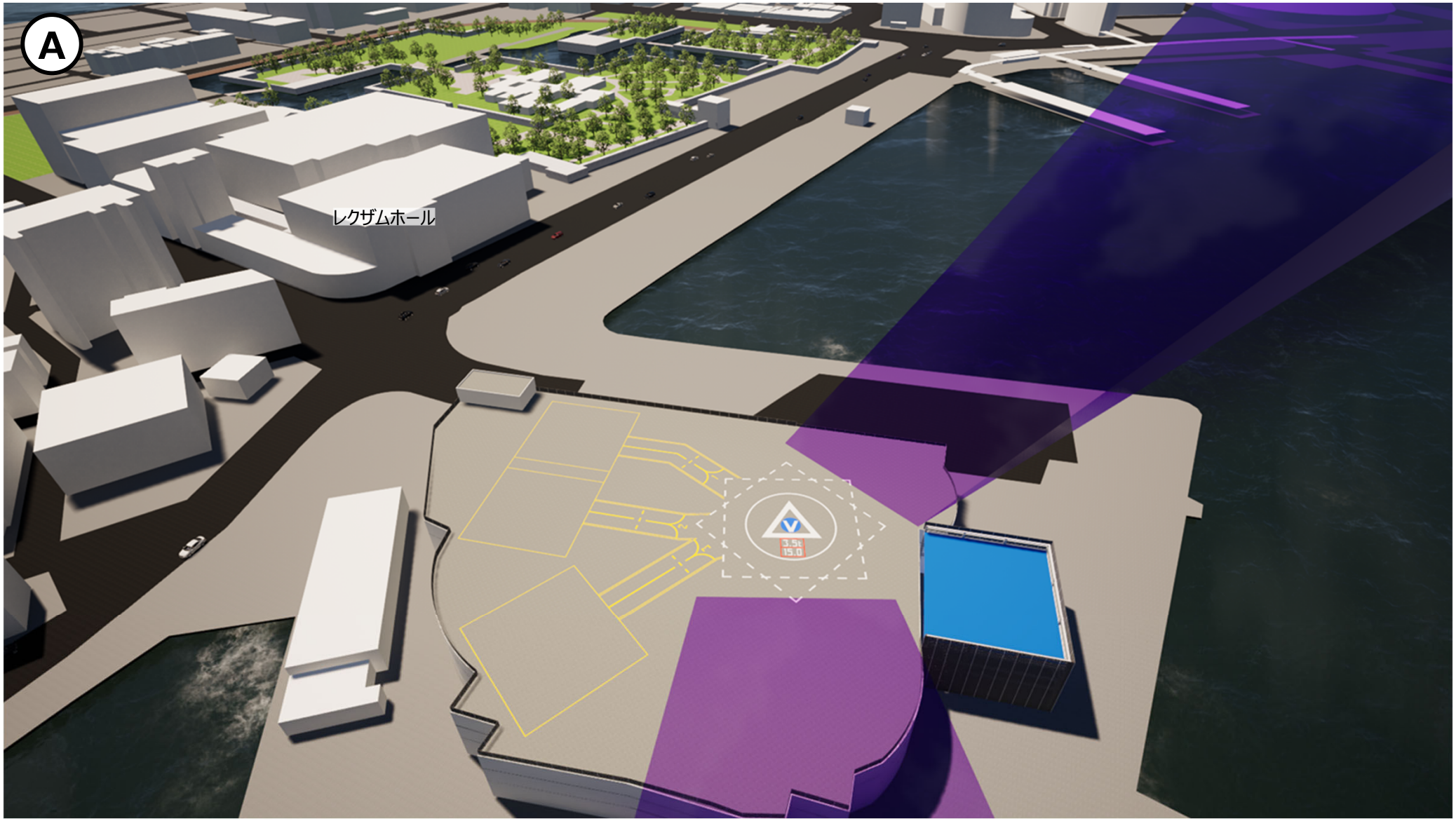
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – サンポート – イメージパース



※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – サンポート – イメージパース

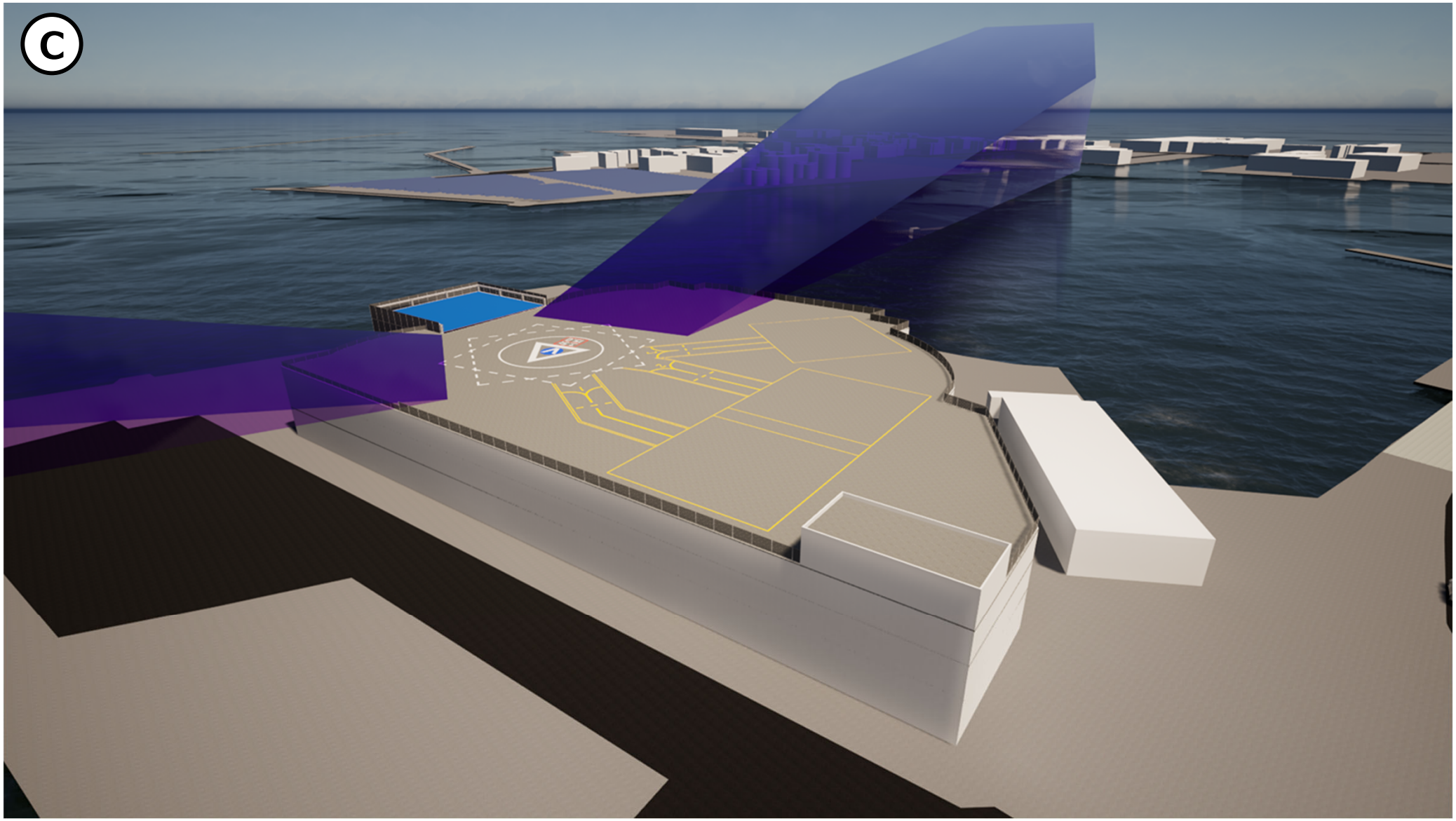


※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – サンポート – イメージパース

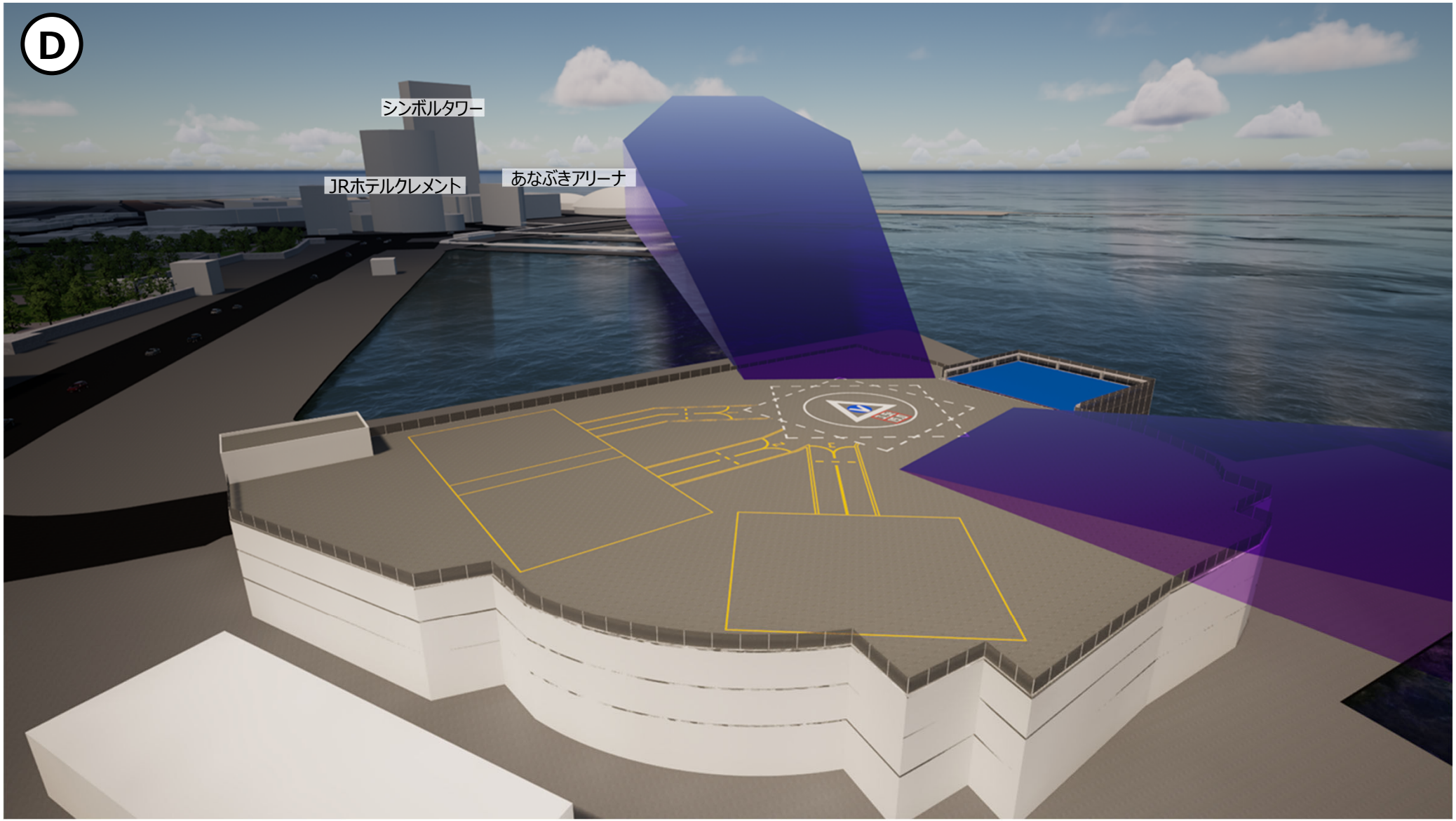
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – サンポート – イメージパース



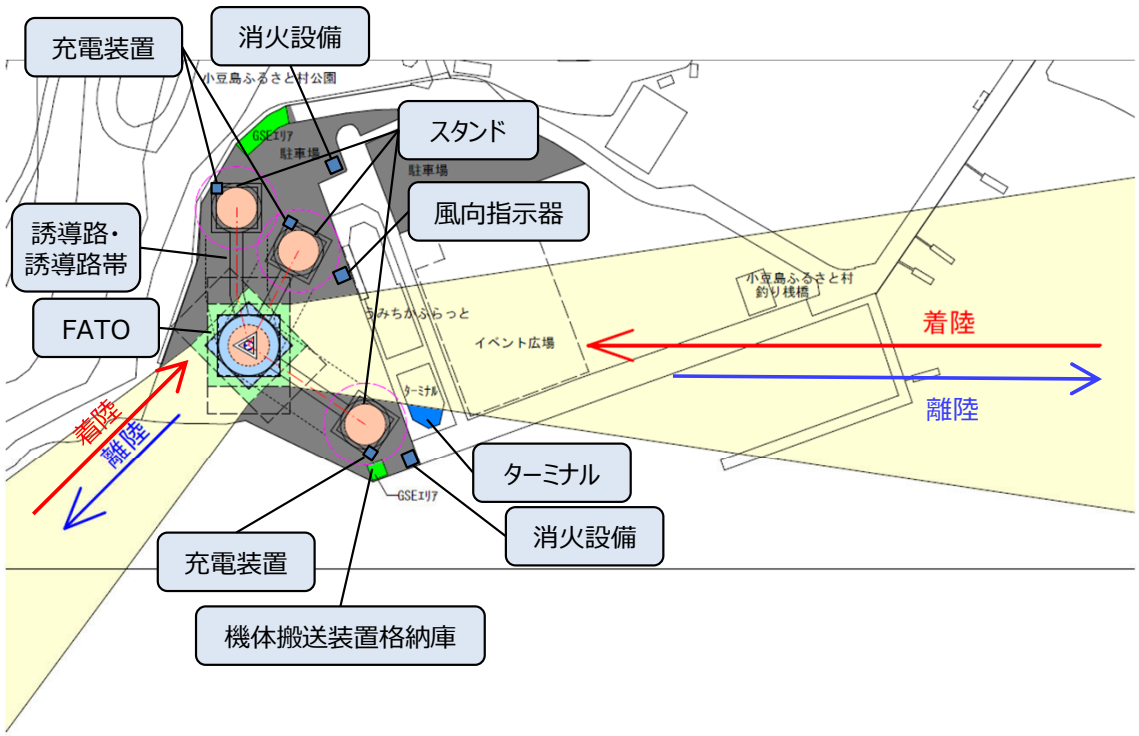
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – サンポート – イメージパース



※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 小豆島 – 施設諸元

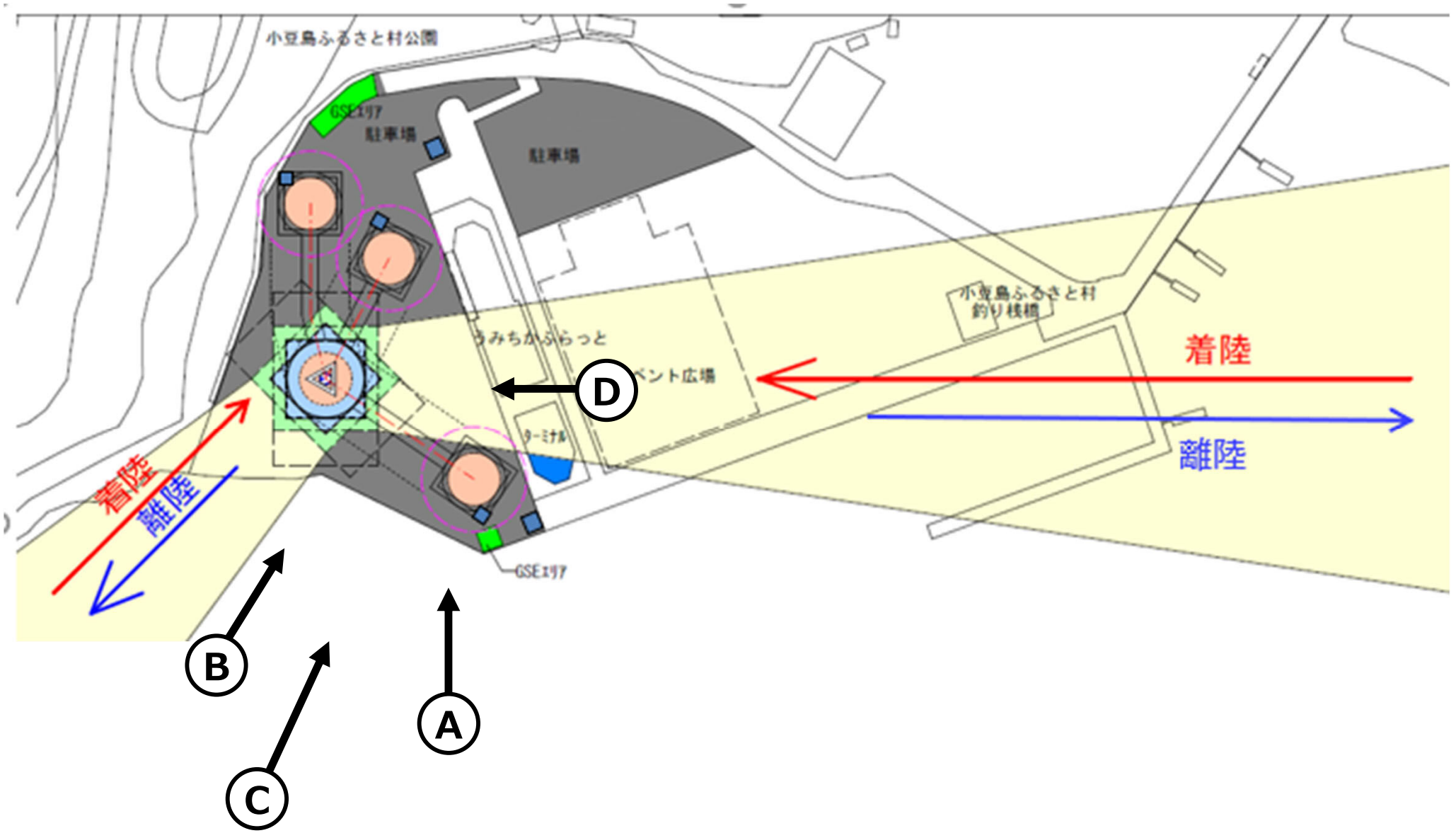


施設の種類	定義	保有機能・用語解説	数量
着陸帯	FATO	Final Approach and Take-Off area	1
	TLOF	Touchdown and Lift-Off area	1
	SA	Safety Area	1
誘導路		機体を移動するための区域	
誘導路帯		機体移動中逸脱などの際、機体損傷を軽減するために設けた区域	
スタンド	駐機場	VTOL機の駐機に使用するための区域	3
機体搬送装置格納庫	GSE エリア	Ground Support Equipment	1
ターミナル		待合室、セキュリティチェック	1
充電装置		機体を充電するための装置	3
風向指示器		風向きを視認するための施設	1

※VP用地は既存施設があるため全て撤去後、平地に整備を想定

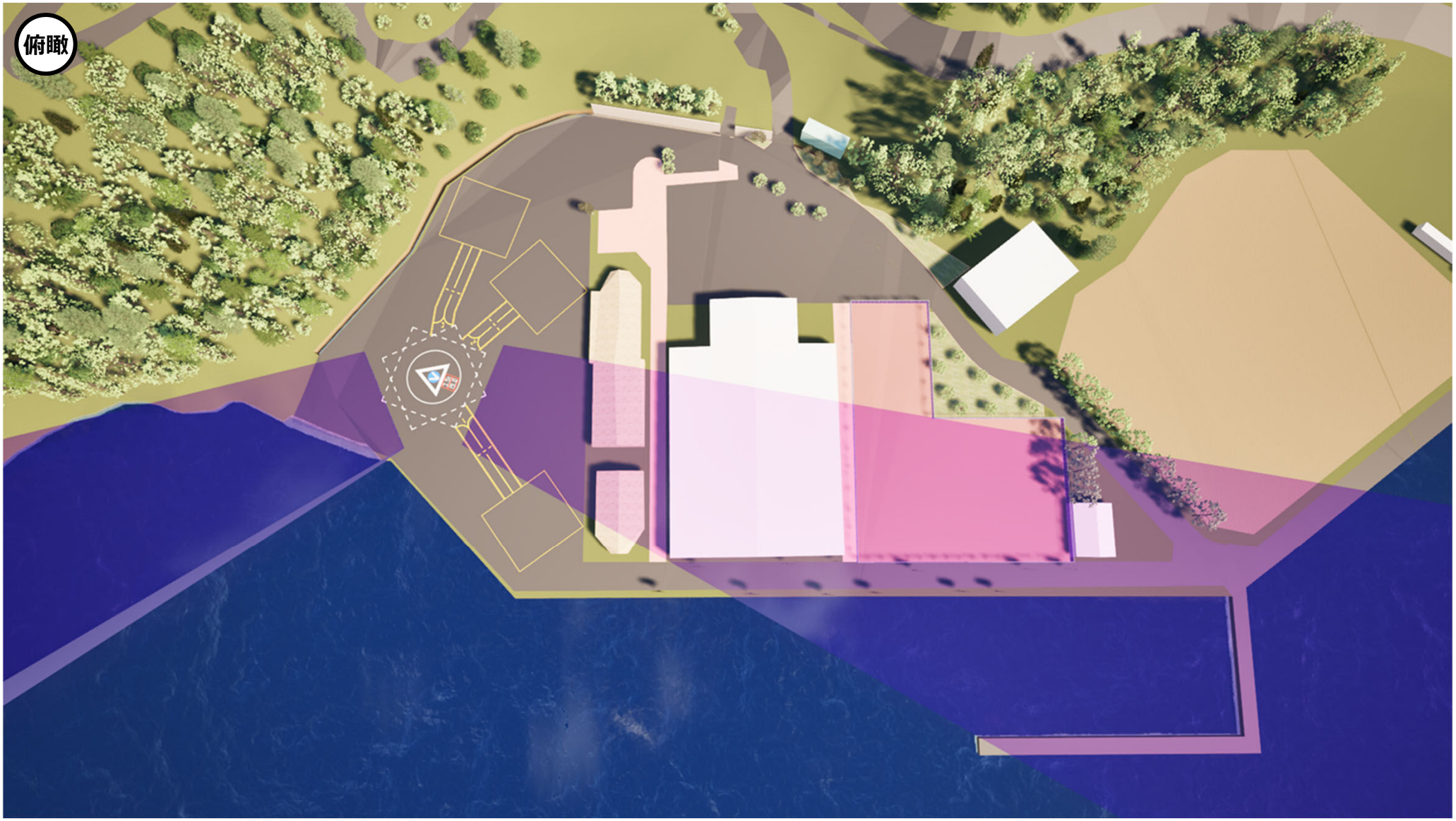
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 小豆島 – レイアウト図



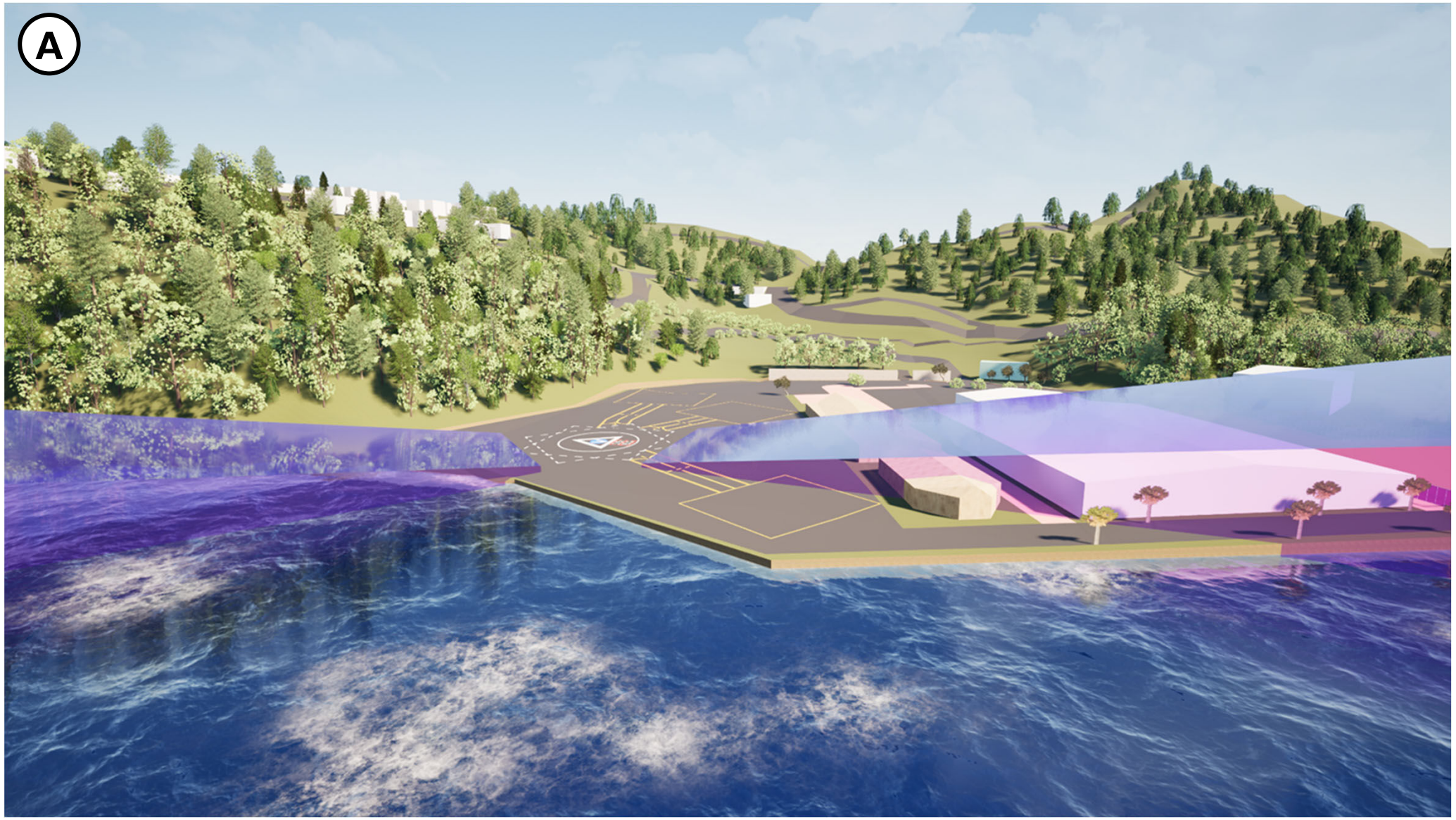
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 小豆島 – イメージパース



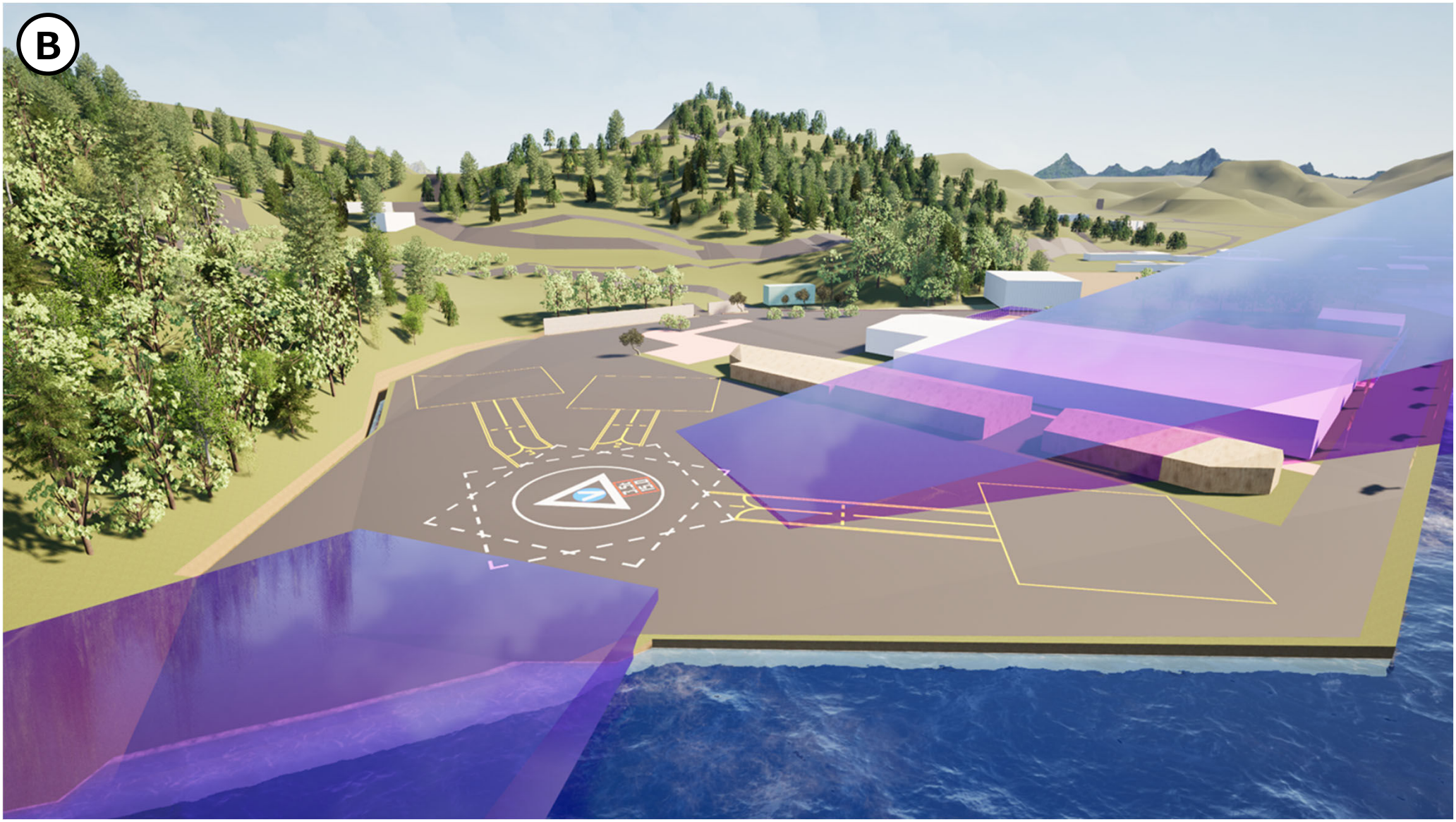
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 小豆島 – イメージパース



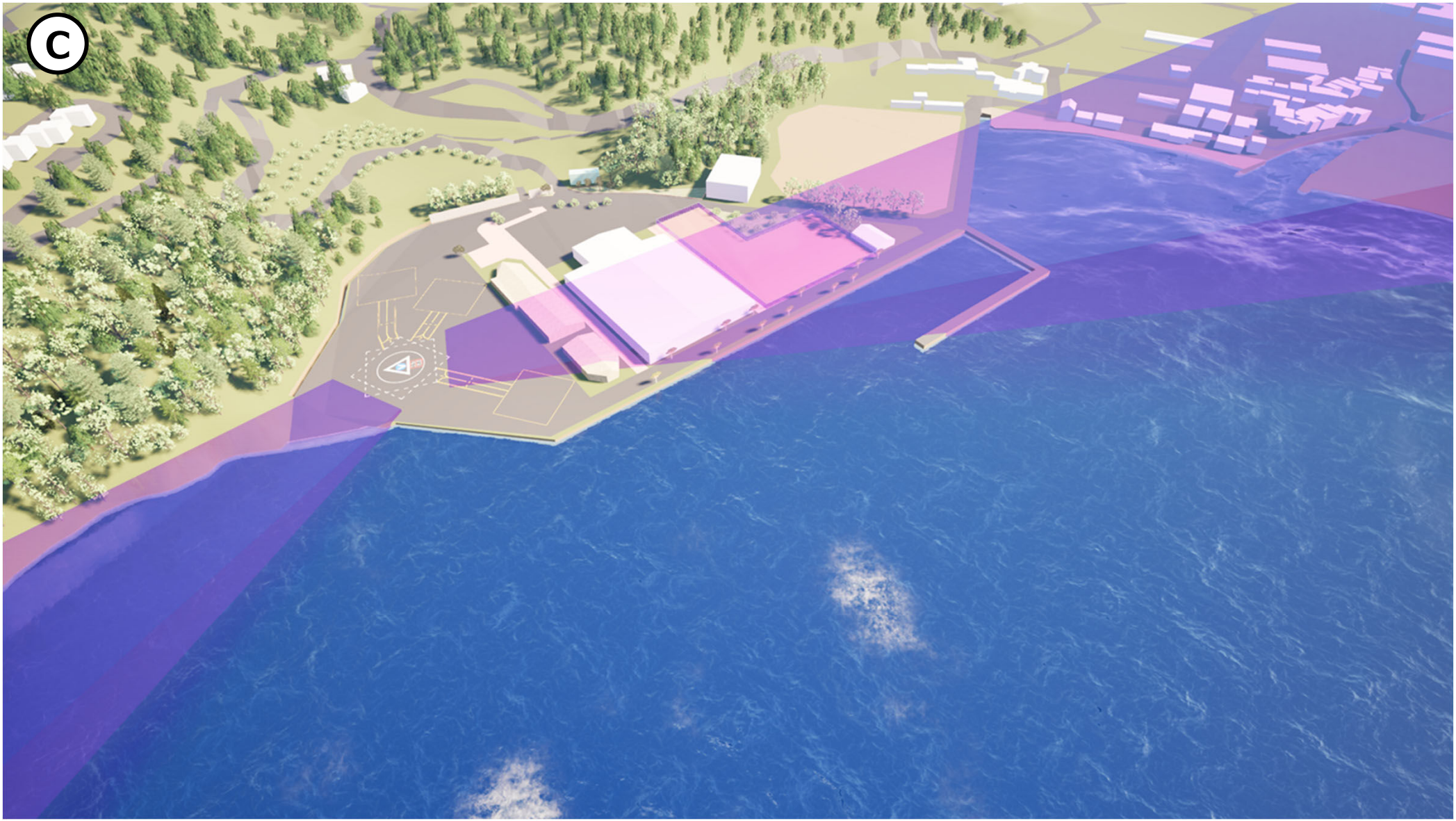
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 小豆島 – イメージパース



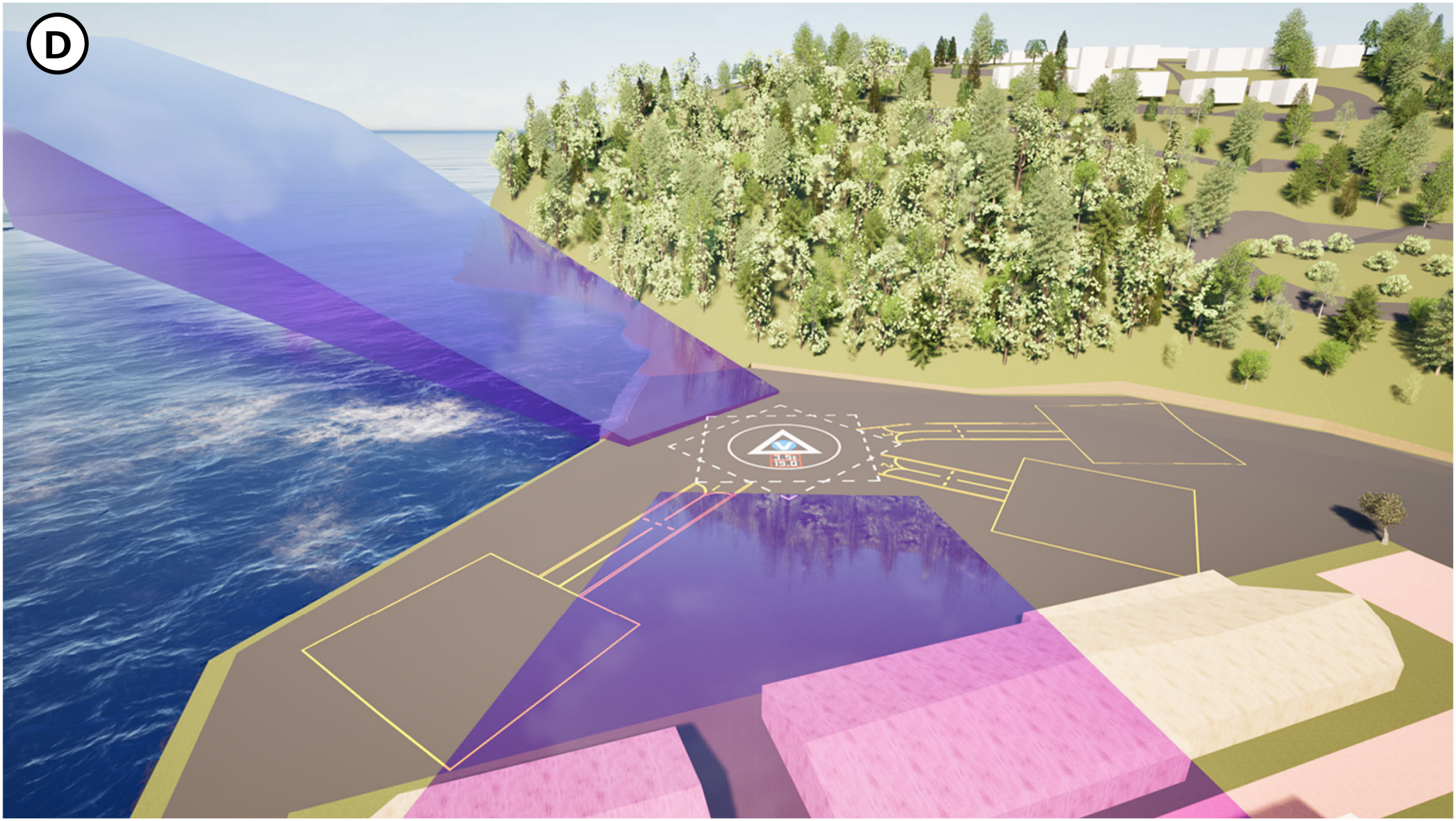
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 小豆島 – イメージパース



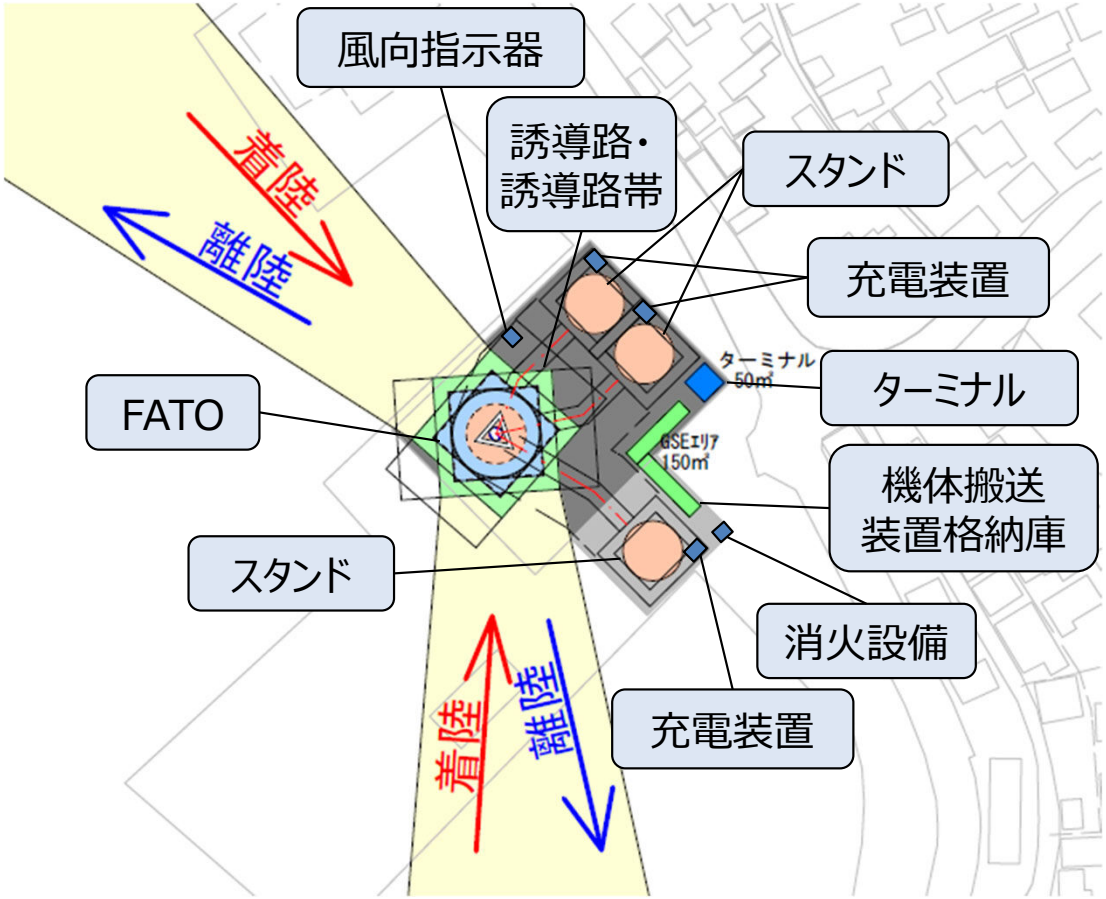
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 小豆島 – イメージパース



※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 直島 – 施設諸元

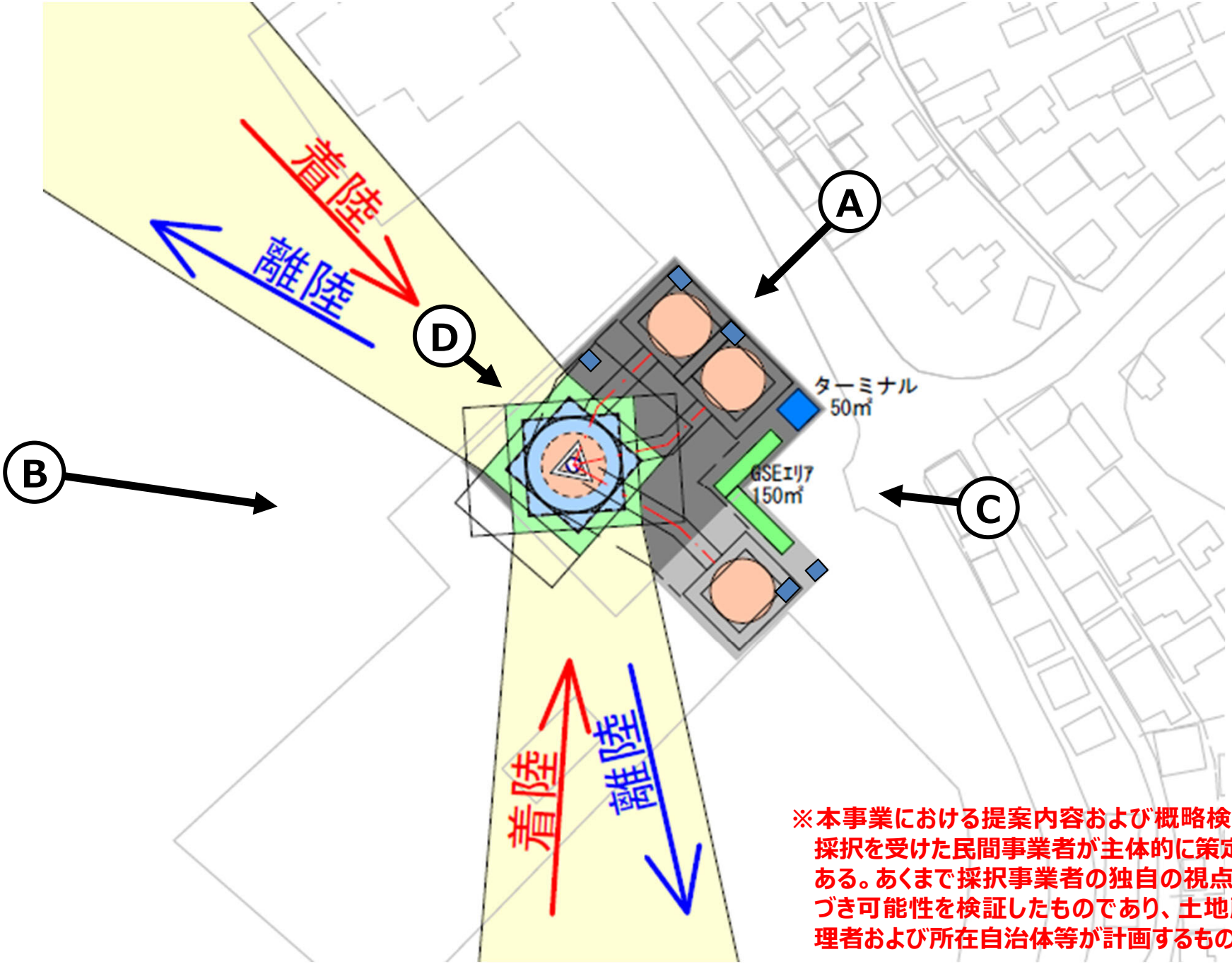


施設の種類	定義	保有機能・用語解説	数量
着陸帯	FATO	Final Approach and Take-Off area	1
	TLOF	Touchdown and Lift-Off area	1
	SA	Safety Area	1
誘導路		機体を移動するための区域	
誘導路帯		機体移動中逸脱などの際、機体損傷を軽減するために設けた区域	
スタンド	駐機場	VTOL機の駐機に使用するための区域	3
機体搬送装置格納	GSE エリア	Ground Support Equipment	1
ターミナル		待合室、セキュリティチェック	1
充電装置		機体を充電するための装置	3
風向指示器		風向きを視認するための施設	1

※既建築物転用せず、新築建物への設置を想定

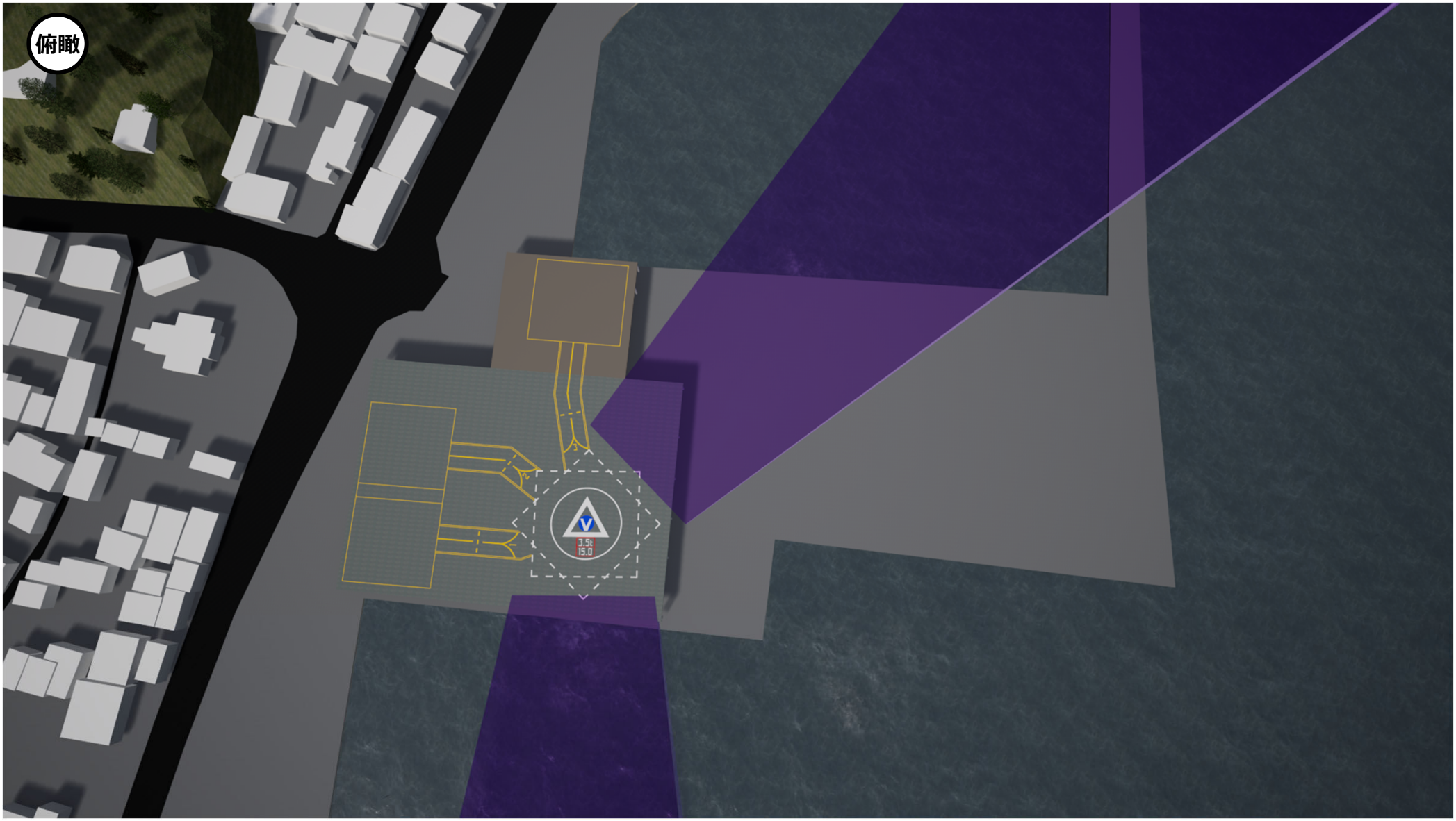
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 直島 – レイアウト図



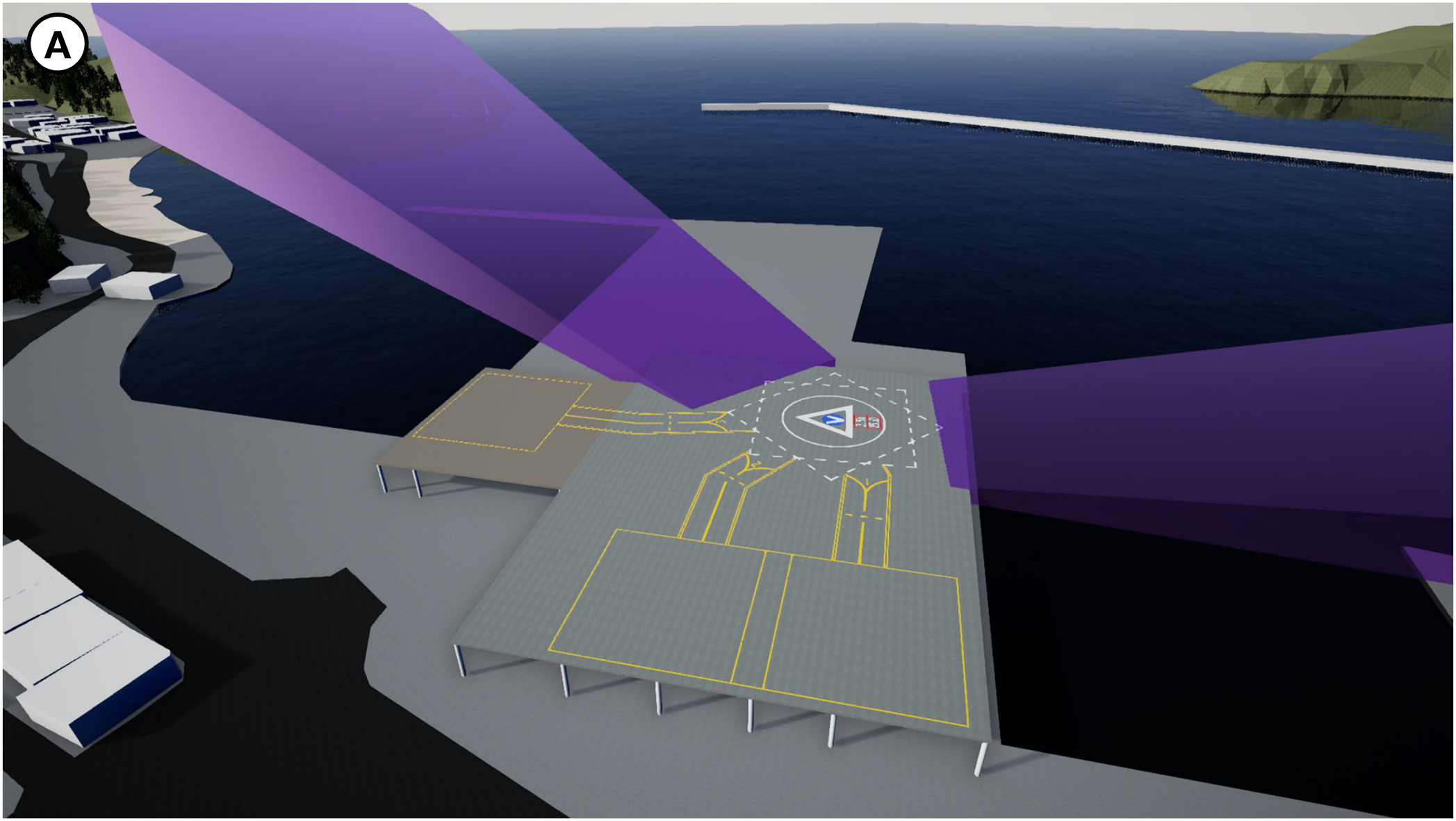
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 直島 – イメージパース



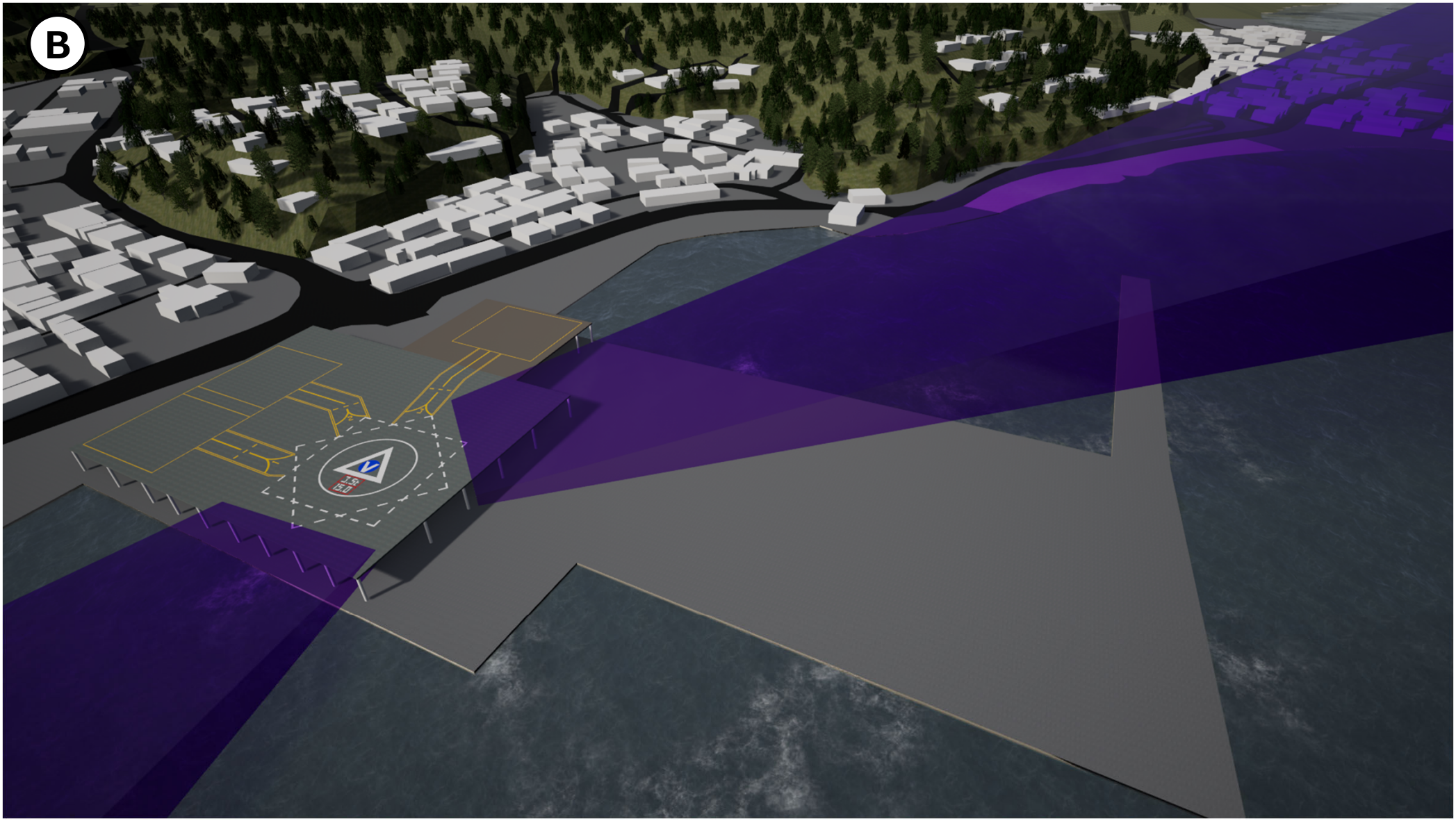
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 直島 – イメージパース



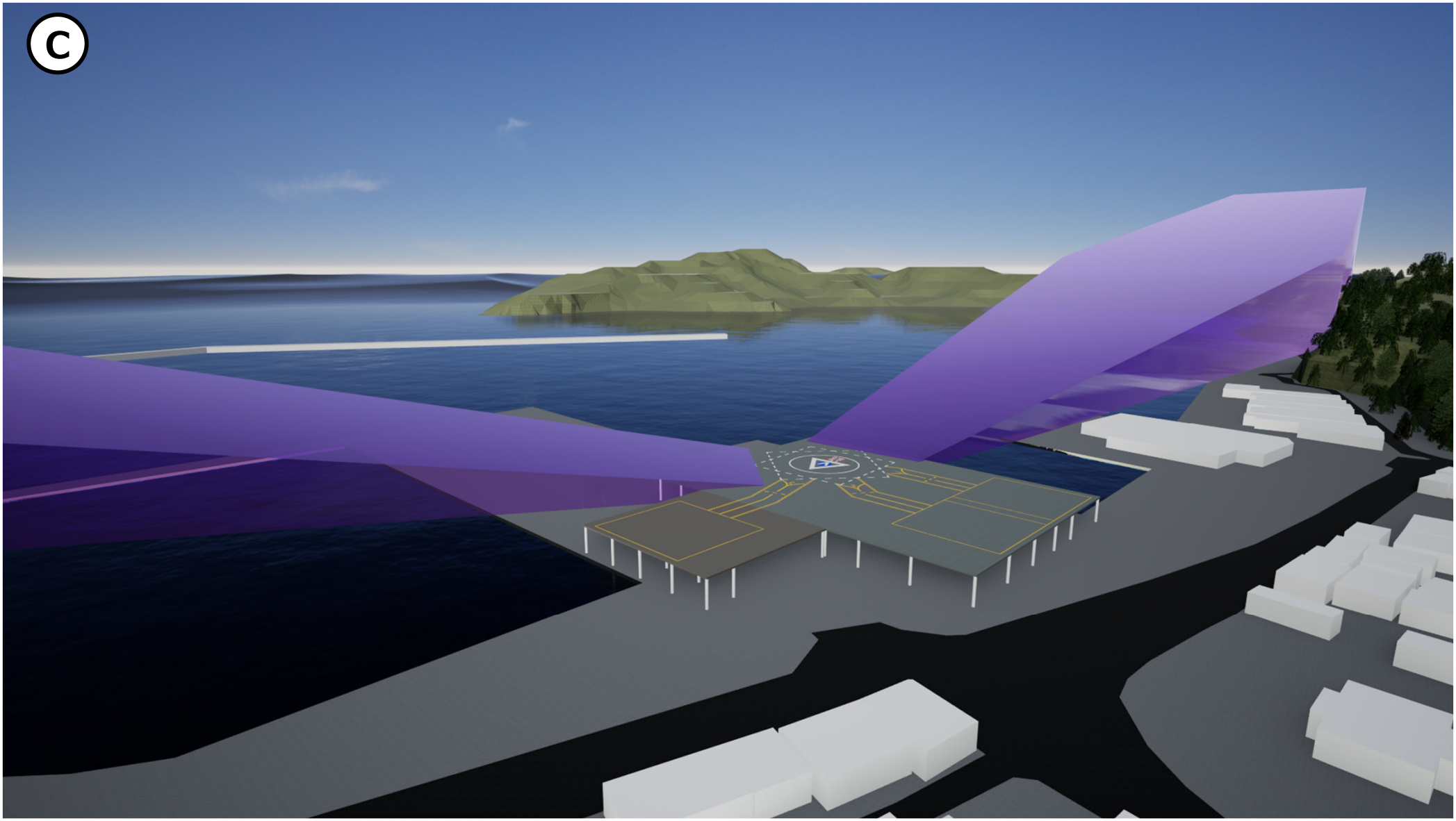
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 直島 – イメージパース



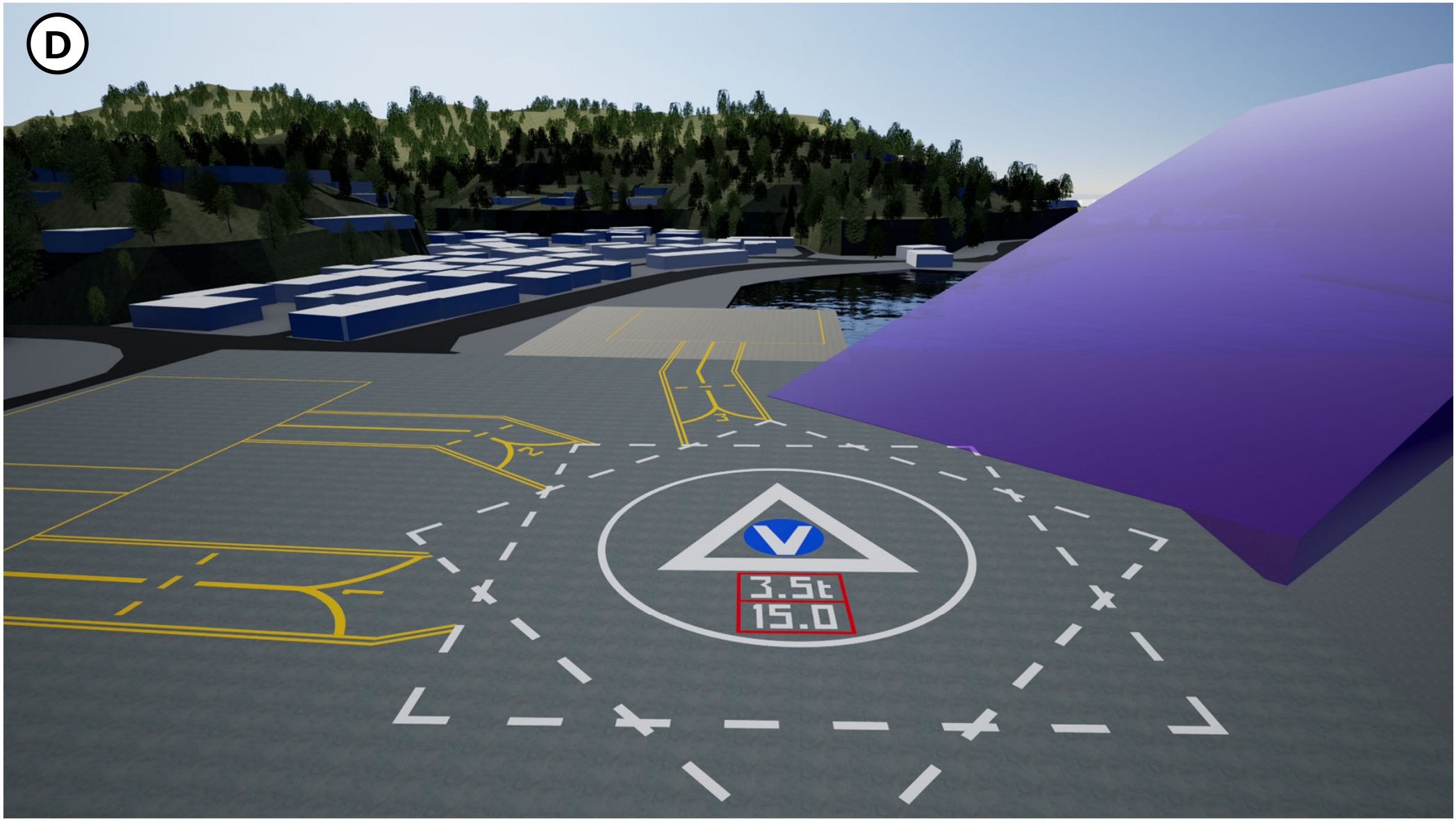
※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 直島 – イメージパース



※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

施設の概要検討 – 直島 – イメージパース



※本事業における提案内容および概略検討結果は、採択を受けた民間事業者が主体的に策定したものである。あくまで採択事業者の独自の視点と判断に基づき可能性を検証したものであり、土地所有者、管理者および所在自治体等が計画するものではない

問合せ先　中央復建コンサルタンツ株式会社　松島
matsushima_t@cfk.co.jp