

令和7年度 空飛ぶクルマ実装促進事業補助

① 空飛ぶクルマ離着陸場設置に向けた要件等調査 成果報告

2026年3月18日（水）

申請者 中央復建コンサルタンツ株式会社
共同事業者 日本工営株式会社

事業概要

事業名称	①空飛ぶクルマ離着陸場設置に向けた要件等調査
事業実施場所	香川県内
事業実施期間	令和7年5月27日～令和8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、小豆島の3エリアにおける空飛ぶクルマの離着陸場設置に向けて、用地関連（地盤、地歴、境界、権利等）、施設関連（格納施設、点検施設、充電施設等）、気象関連（卓越風の机上調査等）の調査や、企業へ運航事業への参画意欲調査を行う。

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
新規候補地の活用可能性検討、用地関連調査、運航事業者の意向調査、タイムスケジュールの想定

日本工営株式会社 共同事業者

要対応事項整理、施設関連調査、気象関連調査

検討概要

1 離着陸場設置に向けた調査

A 小豆島	B 高松空港	C サンポート高松
道の駅小豆島ふるさと村（現ファミリープール他）におけるVP設置検討	高松空港株式会社の協力を得て空港内ヘリパッド活用を含めて検討	玉藻町駐車場用地の活用を念頭に置きつつ、新規用地を調査
<ul style="list-style-type: none"> 過年度検討レビュー 要対応事項の整理 再開発事業のスケジュール把握とタイムスケジュールの想定 	<ul style="list-style-type: none"> 前提条件整理 施設関連調査（ケーススタディ） タイムスケジュールの想定 	<ul style="list-style-type: none"> 過年度検討レビュー 周辺区画の活用可能性調査・状況把握 要対応事項の整理



2 気象関連調査

A 小豆島	B 高松空港	C サンポート高松
<ul style="list-style-type: none"> 卓越風・風速分布の机上確認 高松空港管制圏内外での就航率の算定 		

3 運航事業者の意向確認

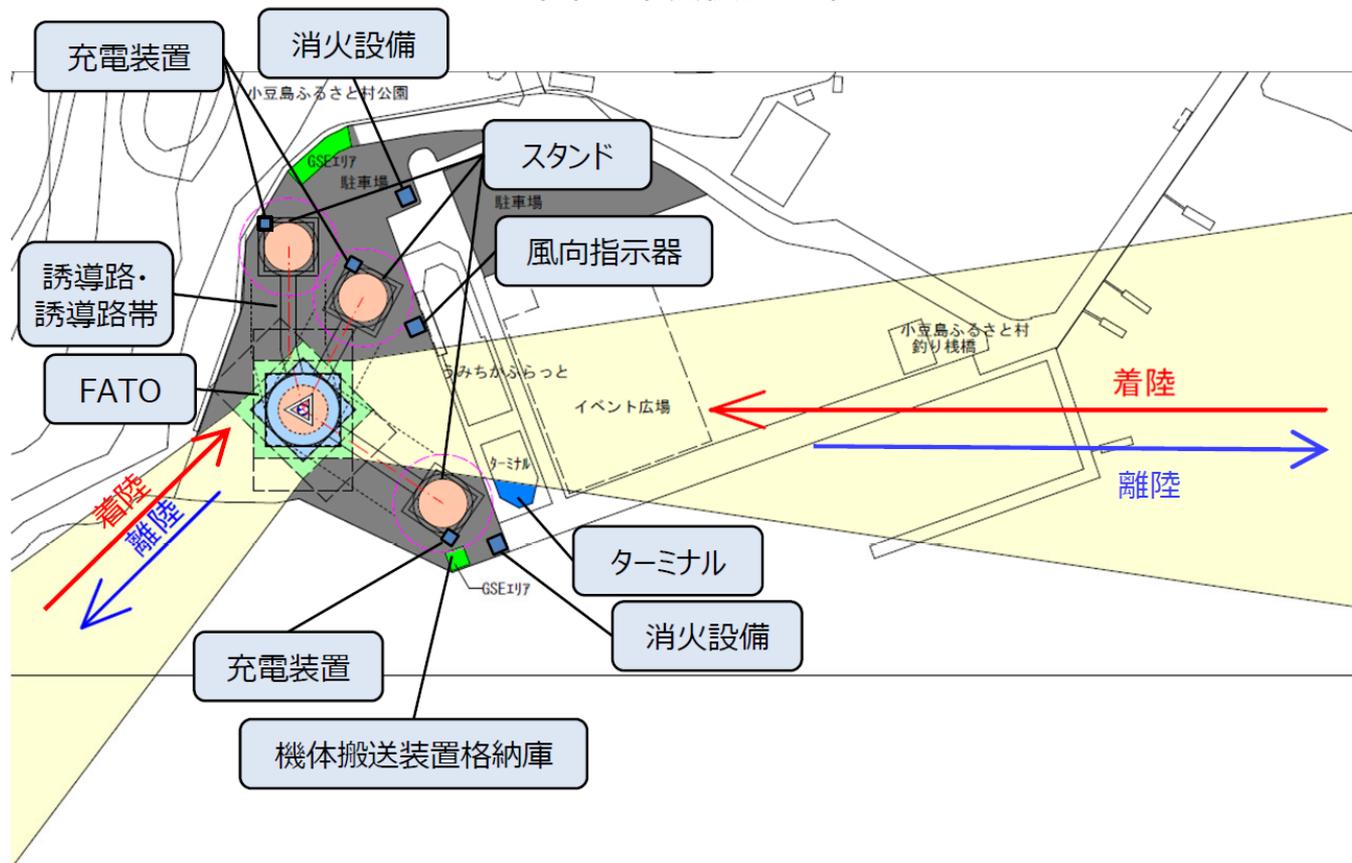
- 運航事業者候補（運航事業者・機体メーカー）へのヒアリング調査
- ヒアリング結果の整理・キーワード分析

①空飛ぶクルマ離着陸場設置に向けた要件等調査

1-A 小豆島における調査

- 過年度は、敷地境界・周辺地形・施設高さを考慮せず、FATO位置・スタンド数・進入方向を仮で設定
- 今年度、**小豆島町の協力を得て検討を深化**（建物を含む小豆島ふるさと村の図面等の情報提供）
 - 敷地境界（使用可能範囲）の再設定
 - 制限表面と既存建物の抵触有無の確認
 - レイアウト再検討

令和6年度検討成果



敷地境界の再設定

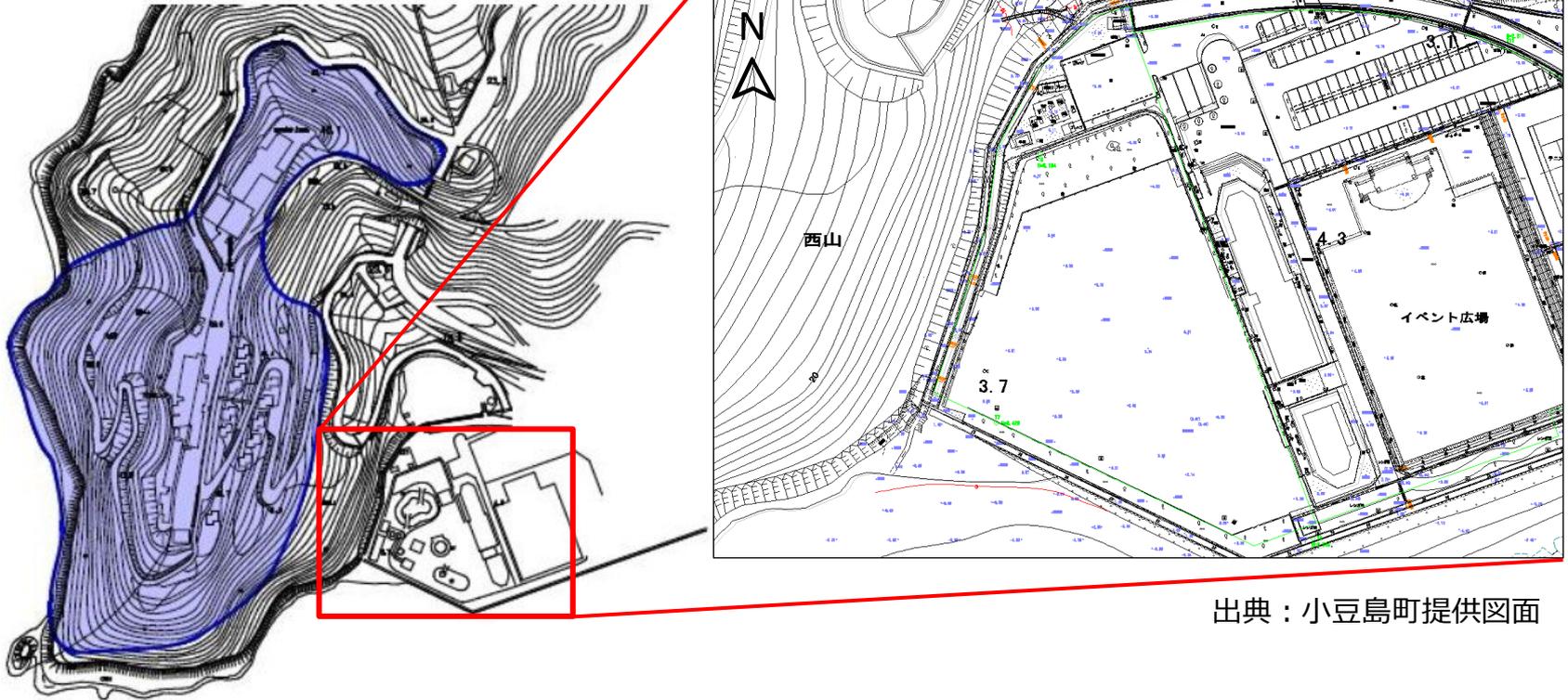
A 小豆島

- 小豆島町との協議により、今後の検討では**プール敷地の用地境界内全体を対象**として検討

【小豆島ふるさと村再整備事業との関連】

- 2025年9月5日：宿泊ゾーン事業が公募開始
- プール跡地の活用方針は、採択された宿泊事業者の意向も加味するものの、あくまでも事業者提案により決定
- 令和8年度以降、当JVは宿泊事業者（優先交渉権者）と連携しつつ検討を進める予定

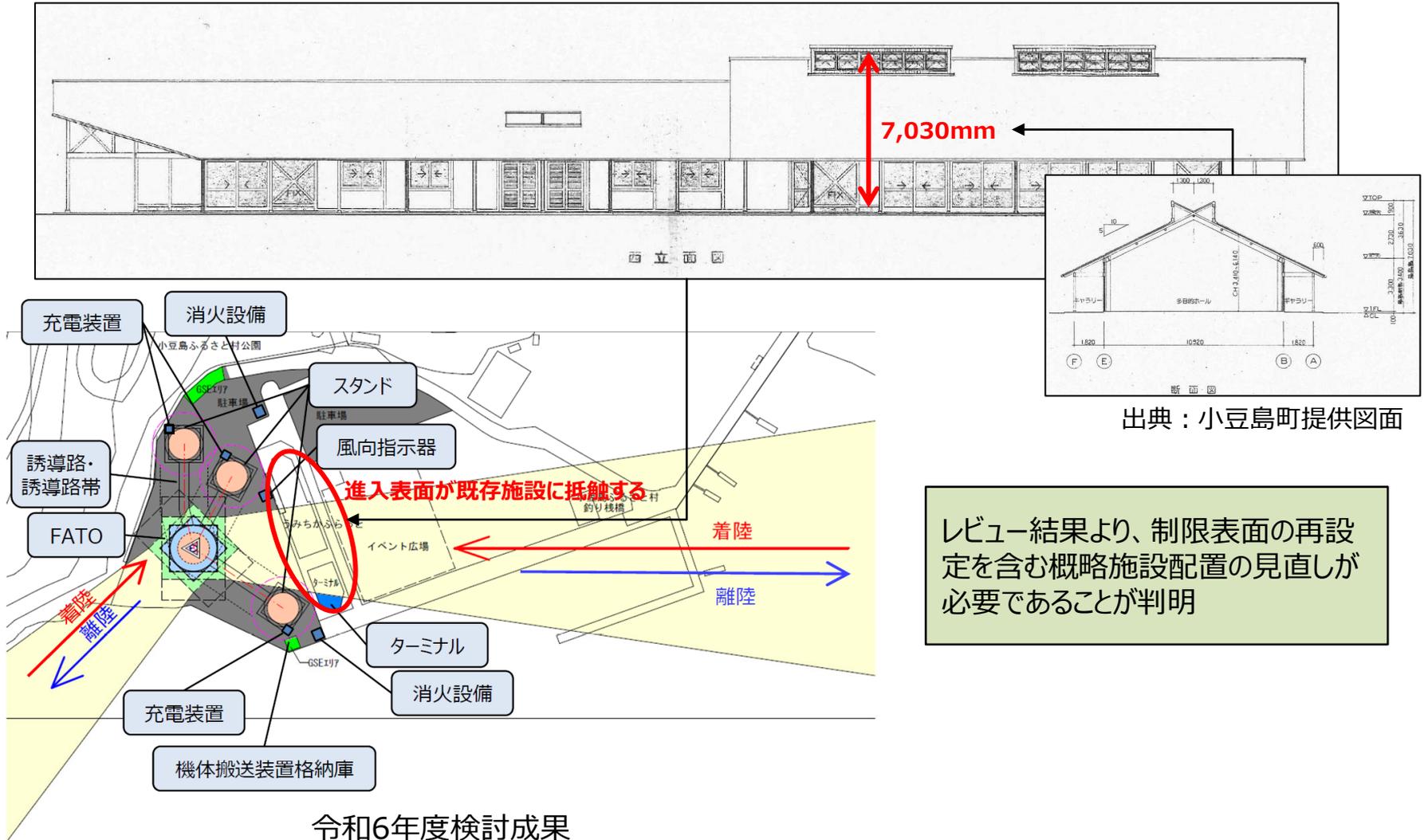
宿泊ゾーン事業提案対象エリア



出典：小豆島町提供図面

制限表面と既存建物の抵触有無の確認

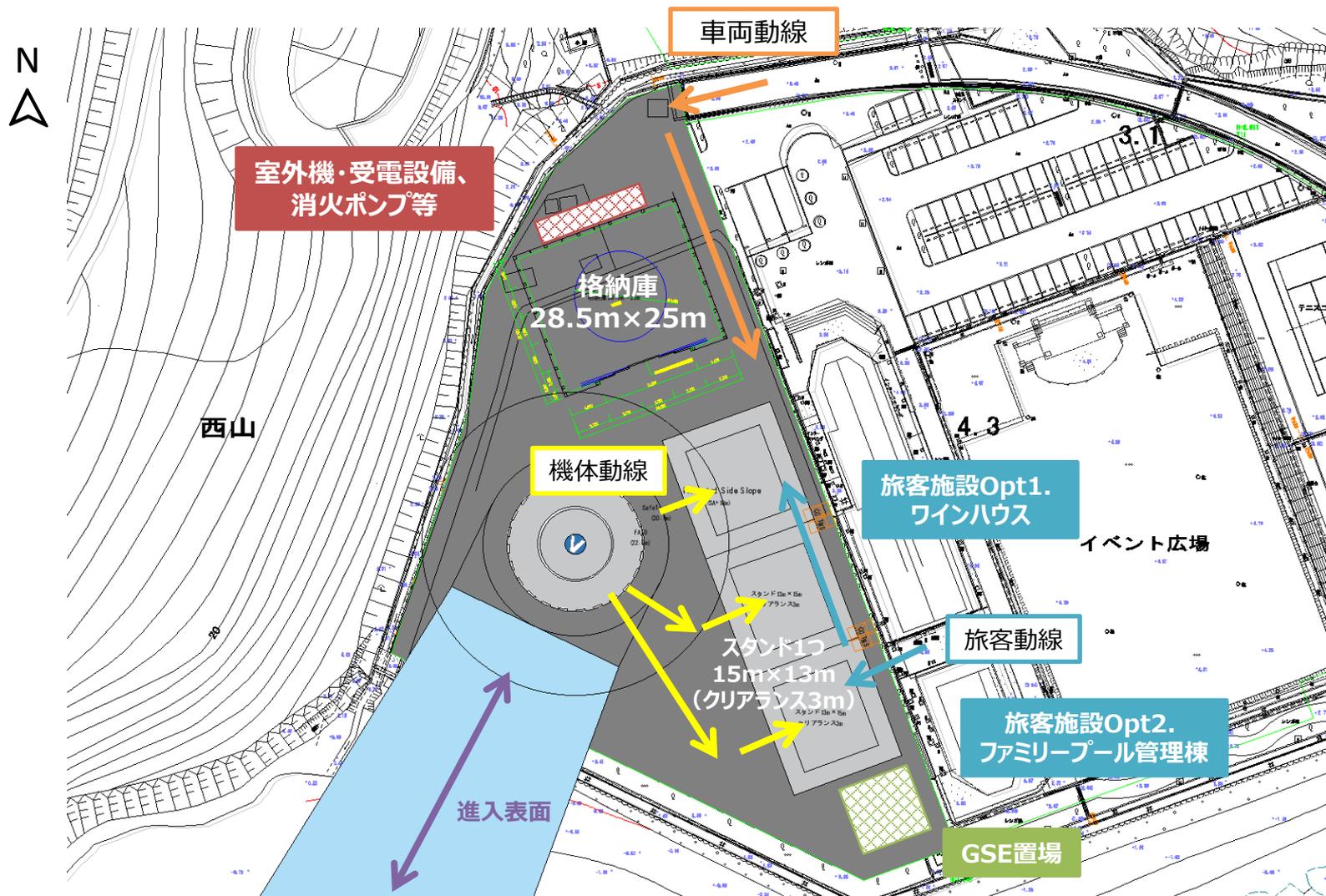
- 高さ関係の精査により、過年度検討内容では、**進入表面が既存建物に抵触**
 - 隣接敷地の建物（ワインハウス・ファミリープール管理棟）の最高高さ：7,030mm



レビュー結果より、制限表面の再設定を含む概略施設配置の見直しが必要であることが判明

1. 進入表面が既存施設に抵触しないようレイアウト再検討
2. 必要最低限の施設のレイアウト再検討

(仮称) ふるさと村VPLレイアウト更新案



背景地図：小豆島町提供図面

レイアウトの再検討

1. 進入表面が既存施設に抵触しないようレイアウト再検討
 - 進入表面を2方向確保することが困難であるため、**南西方向のみで設定**
 - **3機分の駐機スタンド**（1つあたり15m×13m、クリアランス3m）を横並びとなるように配置
 - ワインハウス・ファミリープール管理棟を旅客施設として活用できる前提として、旅客施設は未配置

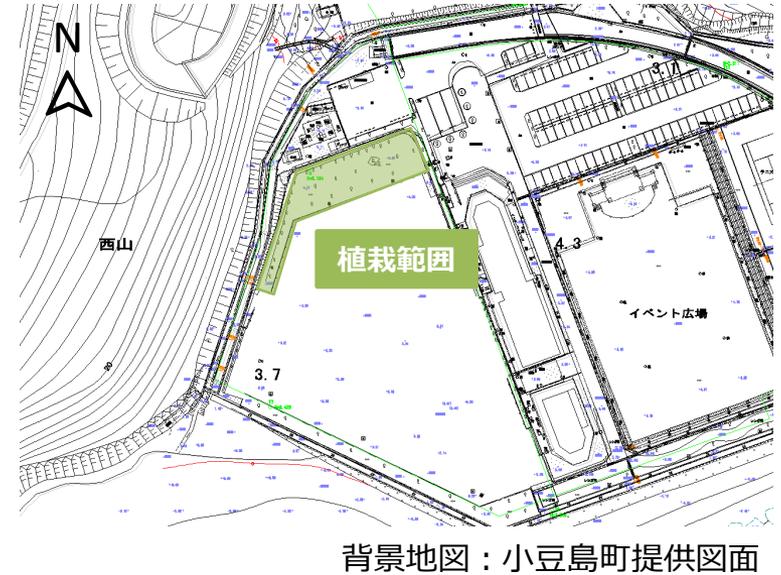
2. 必要最低限の施設（格納庫、充電・消火設備等の付帯施設）のレイアウト再検討
 - **D値15m級の機体を互い違いで2機格納できる格納庫**（28.5m×25m）を、Protected Side Slopeおよび敷地境界に抵触しないよう敷地北側に配置
 - 格納庫の北側空地には、受電設備を含む電気設備施設を配置
 - 東側の敷地境界と格納庫間に車両動線を確保
 - 充電設備は、スタンドのクリアランス3mに加え充電器と冷却器をセットで配置（急速充電時のバッテリー冷却のため）

進入方向2方向確保のための検討

- 1方向では限定的な運用となる可能性が高いため、**2方向確保するための解決策検討が必要**
 - FATO架台化、既存施設改修など

必要な土木工事

- 当該用地は現状プールとして利用されており、離着陸場全体を平面とするために、プール部分の埋め立てが必要
- 格納庫の想定設置位置は、既存プール施設境界外にわたるため、既存の植栽範囲の切土等が必要



スケジュール設定の方針

- 小豆島ふるさと村再整備（宿泊ゾーン）のスケジュールに連動させる方針とし、**令和11年度中の事業開始**を目標とする

【今後の予定】

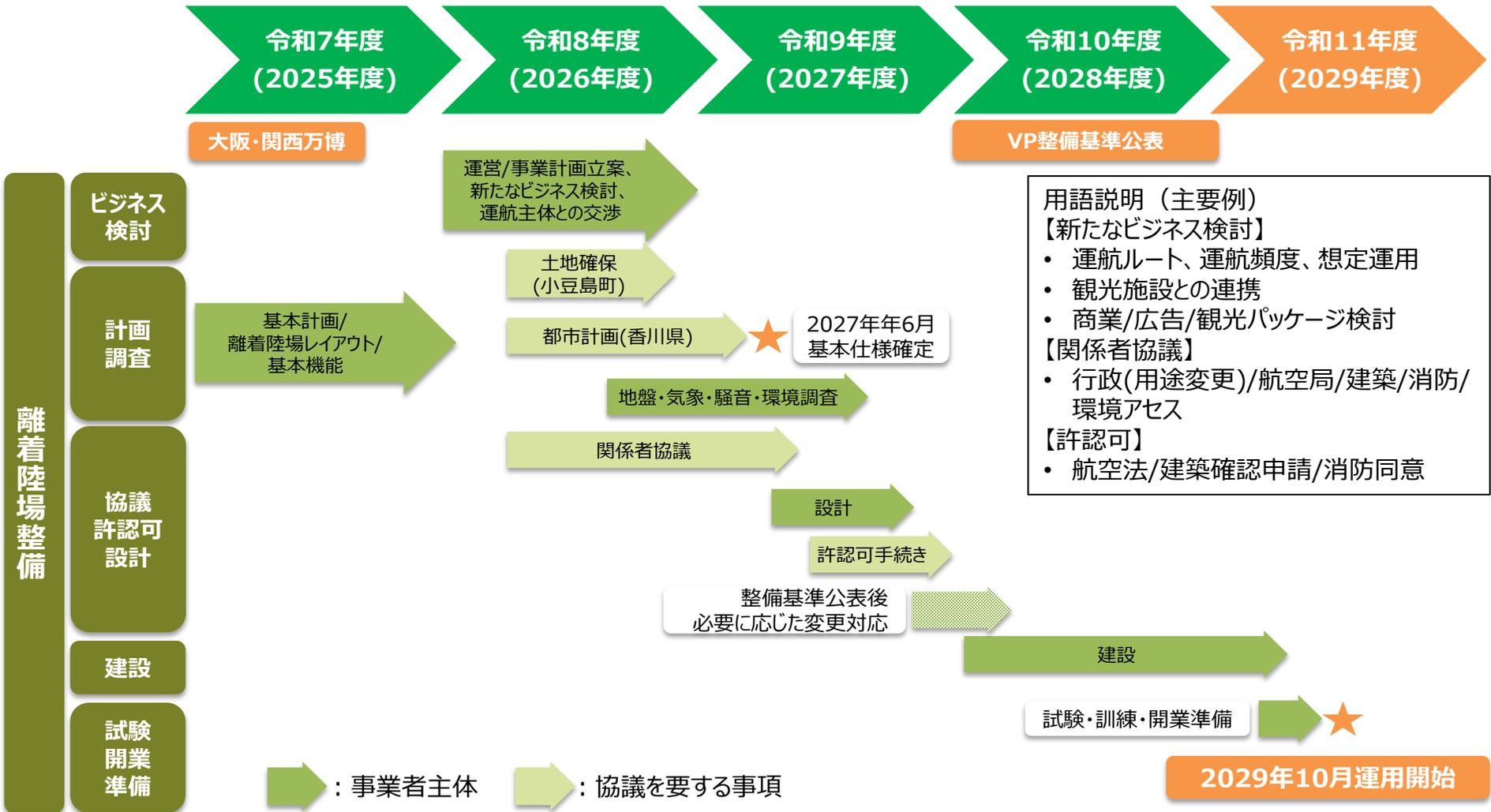
- 令和8年3月下旬に優先交渉権者が決定
- 令和8年3月下旬から、3ヶ月以内に基本協定締結
- 基本協定締結後3年以内（令和11年度内）に開業想定 ※小豆島町ヒアリングによる

小豆島ふるさと村宿泊ゾーンの事業者応募の流れ

09 | 応募の流れ

項目	時期
参加表明書の受付開始	令和7年9月5日（金）
募集要項等に関する質問受付	令和7年9月5日（金）～ 令和7年9月26日（金）
募集要項等に関する質問の回答日	令和7年10月1日（水）予定
参加表明書の受付期限	令和7年10月31日（金）
参加資格確認結果の通知	令和7年11月14日（金）
企画提案書等の受付期限	令和8年2月13日（金）
プレゼンテーション	令和8年3月中旬予定
優先交渉権者の決定	令和8年3月下旬予定
基本協定の締結	優先交渉権者の決定通知日から3か月以内

出典：小豆島ふるさと村再整備検討委員会（第2回）資料



- ・ 現時点の前提条件に基づく想定であり、当JVのみで確定できるものではない
- ・ 国・県・町の制度設計や意思決定、地元関係者との調整状況等に影響を受けるため、想定より進捗が遅れる可能性がある
 - **国・県の制度・基準の確定** (型式認証、VP整備基準、補助制度、事業認可、都市計画決定・変更 など)
 - **県・町の意味決定プロセス** (関係者調整、議会対応、予算化 など)
 - **地元の推進体制の構築** (官民連携の枠組み、協議体設置 など)

①空飛ぶクルマ離着陸場設置に向けた要件等調査

1-B 高松空港における調査

高松空港株式会社との協議に際して①

- 今年度は、高松空港株式会社の協力を得て、空港内を含めて検討
- 協議の事前段階で**議論の入口・出口の整理**、**ユースケースの深化**を行った

議論の入口・出口の整理

入口

- **高松空港のポテンシャル**
 - ✓ 関西から瀬戸内エリアへの運航の広がり（ネットワーク形成）の観点から、高松空港における空飛ぶクルマの離着陸場整備は極めて重要で、**高松空港は瀬戸内エリアの拠点**になると想定
 - ✓ 先進的な空飛ぶクルマの体験や移動時間の短縮効果により、高松空港の利用者の増加が見込まれ、空港の活性化が期待できる
- **令和8年度以降、香川県事業の有無に関わらず検討を継続**
 - ✓ 令和7年度は、空飛ぶクルマ実装促進事業補助として検討実施
 - ✓ 今年度の検討を受け、**民間事業として実装まで検討を継続**することを想定

出口

- **当JVが主体となり、高松空港株式会社の協力を得て、2029年ごろの運航開始を目指す**
 - ✓ **ミニマムスタートの方針**とし、運航開始後は需要に応じて、段階的に機能拡張を検討
- **具体的な離着陸設置検討と合わせて、参画意欲のある運航事業者と連携を模索**
 - ✓ 高松空港におけるケーススタディとして複数候補地の比較検討、有力候補地の絞り込みを行う
 - ✓ 今年度の検討成果をもって、**想定運航事業者と協議**する

ユースケースの深化

- 高松空港は、**国内外からの香川の玄関口**
- 現状ヘリの運航があるため、**空飛ぶクルマの早期実装の最有力候補箇所**と考えられる
 - 瀬戸内エリアの空飛ぶクルマ運航のハブとして機能が見込まれる

形態	ユースケース	ターゲット	説明	就航先（案）	備考
A to A	遊覧飛行	<ul style="list-style-type: none"> 国内・海外旅行者 体験価値を求める人 	レジャーとして、高松空港を拠点として周辺エリアを遊覧（空からの特別体験を提供）	瀬戸内・島しょ部 景勝地（金毘羅山、まんのう池、祖谷、倉敷・水島工場夜景など）	ヘリに対する優位性（価格面、静音性） プロポーズフライトなども想定
A to B	拠点間輸送	<ul style="list-style-type: none"> 市民 ビジネス利用者 国内・海外旅行者 	ビジネス・観光を問わず、速達性を重視する利用者にサービスを提供	交通結節点（ サンポート高松 、新幹線駅、周辺地方空港）	
A to B	観光地アクセス	<ul style="list-style-type: none"> 国内・海外旅行者 	高松空港に降り立った観光客をストレスなく目的地に輸送	小豆島 ・直島・豊島、高松駅周辺、宇多津臨海部、NEWレオマワールド	
A to B	物流	<ul style="list-style-type: none"> 高付加価値産品 	鮮度が求められる品物（海産物、農産物）、既存の流通網に乗ってこない希少な産品の輸送	物流拠点	株式会社日本産直空輸（ANA）がアスパラガス、いちご、ブルーベリーの空輸実績あり
A to X	医療・救命救急	<ul style="list-style-type: none"> 医師 患者 医療施設 	患者の命に係わる医師や医療設備（薬、血液を含む）の迅速な輸送、患者の救急搬送	（※患者のいる現場）	ドクターヘリとの役割分担が可能（機動的な救急救命対応ができるようになる）
A to X	災害対応	<ul style="list-style-type: none"> 被災者 緊急物資（食料、医薬品、衣料品など） 	被災者の救護、空からの迅速な物資輸送、被災状況の確認（救急救命とも関連）	（※災害現場）	南紀白浜空港、能登里山空港などの例も参考

分野	内容	検討可否	備考
①運用条件	初期運用要件：使用機体、運航便数／時間、等の設定	○	－
	ユースケース：想定ルート、空港リムジン、都市間・離島輸送、遊覧等の設定	○	－
	既存施設の利用：旅客動線、既存空港ターミナル、格納庫、エプロンの使用有無	○	－
②インフラ・施設設計	施設構成：運用要件に即した施設構成の検討（FATO、スタンド〇機分、充電設備〇台、格納庫〇機分、消火設備、旅客施設）	○	－
	施設規模：上記の施設構成に応じた施設規模の設定	○	－
	上記施設の設置場所の選定：運用要件に適した空港敷地内・付近での安全かつ効率的な位置	○	－
	電源引込：既存施設の電源負荷容量を確認の上、新規で高圧引込可能かどうかの検討	△	検討対象候補地で想定で検討
③法規・認可関連	航空法・空港法との整合性：既存空港の運用規定や国土交通省のガイドラインに適合しているか	△	現行の空港運用規定等の適合性確認は可
	安全基準：離着陸エリア、障害物制限表面、進入経路の安全性の確認	○	現行の空港運用規定等の適合性確認は可
	消防・防災基準：緊急時対応計画、消火設備の配置	○	現行の空港運用規定等の適合性確認は可 （※規制緩和・新基準については対象外）
	環境影響評価：騒音コンター、周辺環境への影響検討	×	周辺騒音影響が変化する可能性があるが飛行ルート機体騒音データがないため、検討困難
④空港運用との調整	既存滑走路・誘導路との干渉：運航スケジュールや地上動線への影響	○	－
	空域管理：ヘリ・eVTOLの運航ルート設定	×	eVTOL機の空港乗り入れについて官民協議会等で協議中。基本的にはVFR方式のヘリと同様と想定
	ターミナルとのアクセス、旅客動線	○	－
⑤運航サービス関連	運航管理システム：スケジューリング、フライトプラン管理	×	
	乗客サービス：チェックイン、セキュリティ、待合スペース	△	運用に関わる部分は運航事業者との調整が必要 旅客に係る内容については想定で検討
	緊急時対応：避難経路・医療対応	×	
⑥経済性・事業性	投資コスト試算：建設費、設備費、維持管理費	△	建設費等の算出に必要な検討（基本設計）まで今年度中には到達困難
	収益モデル：運航事業者との契約、着陸料、空港使用料等の設定	×	
	需要予測：旅客数、貨物輸送ニーズ	×	運用に関わる部分は運航事業者との調整が必要

運用条件⑦初期運用要件

- 想定使用機体：**Valo** (Vertical Aerospace) ※下表の最大D値
- 初期の想定機数：**最大2機**
- 運航時間・運航回数
 - **日中帯のVFR方式**(Visual Flight Rule: VFR)のみでの運用
 - 固定式の急速充電器は用いず、移動式の充電器（電源車等）を使用
 - 運用初期は短距離飛行のみと想定し、充電時間を含むターンアラウンド時間は1.5時間程度を想定
 - 1機あたり日中帯の運航回数は3回、2機体制の相互運航で**高松空港発便は6便/日**を想定

メーカー	機体	推力機構	全長 [m]	全幅 [m]	高さ [m]	D値 [m]	最大離陸重量 [kg]	定員[人] (操縦者込)	航続距離 [km]	最大巡行速度 [km/h]	バッテリー容量 [kWh]
Vertical Aerospace	Valo	ベクター スラスト	13	15	4	16	3,000	5	161	322	144
			①	①	①	推定	②	①	①	①	推定
Joby Aviation	Joby S4	ベクター スラスト	13	13	3	12.3	2,200	5	240	322	125
			⑤	⑤	⑤	推定	②	⑤	⑤	⑤	⑦
Archer	Midnight	ベクター スラスト	10	15	4	14.6	3,000	5	160	241	143
			③	③	③	推定	②	②	⑤	⑤	⑧
SkyDrive	SD-05	マルチ ローター	11.5	11.3	3	13	1,400	3	15-40	100	26
			④	④	④	推定	④	④	④	④	推定
Eve Air Mobility	EVE eVTOL	リフト・ クルーズ	10.3	15.2	3.3	15.2	2,800	5	100	200	100
			⑥	⑥	⑥	推定	推定	⑥	⑥	⑥	推定

出典

- ①愛媛県令和4年度第2回勉強会 2023/3/19
 ②ReAMoプロジェクト講演資料 2024/3/25
 ③大阪・関西万博お知らせ 2025/6/11
 ④SkyDriveニュース 2025/7/31
 ⑤ANA総研レポート 2024/7/12
 ⑥Eve公式IR資料(2024)ウェブサイト 2024/3/8
 ⑦AVIATION WEEK記事 2024/2/16
 ⑧NEW ATLAS記事 2020/6/18

<https://www.pref.ehime.jp/uploaded/attachment/19319.pdf>

<https://reamo.nedo.go.jp/library/2024/04/eVTOL-Regulation-Trends-2024.pdf>

<https://www.expo2025.or.jp/news/news-20250611-04/>

<https://skydrive2020.com/archives/64782>

<https://www.anahd.co.jp/group/ari/human/report/pdf/report-2024-07.pdf>

https://eveairmobility.com/storage/2024/03/Eve_4Q23-Earnings_Release.pdf

<https://aviationweek.com/business-aviation/aircraft-propulsion/opinion-will-evtols-disrupt-traditional-aircraft-values>

<https://newatlas.com/aircraft/archer-evtol-air-taxi/>

運用条件①候補地毎の前提条件の整理

候補地①Wエプロン+従業員駐車場

- 既存の小型機用エプロンは需要が増えており、占有することは困難なため、移動式充電器による運用が必須
- エプロン機能の拡張予定候補地であり、格納庫のような固定物件を設置することは不可
- 既存ヘリパッドを活用した運用になるため、誘導路を占有しないよう、エアタクシーでエプロンまで移動が必須

候補地②Eエプロン+貨物ターミナル

- 貨物ターミナルの一部を格納庫として利用することを想定することで、入庫できる機材のサイズが限定される
- 既存の東側エプロンを使用することを想定するが、どの程度利用することができるのかはEエプロンの使用状況等を鑑み別途調整・協議が必要

候補地③さぬき空港公園

- 公園内の一部が利用できる場合を想定
- 用地におけるレイアウトと運用の可能性を検討

候補地④さぬきこどもの国

- 旅客の移動は空港の制限区域外で行うことを想定
- 旅客のチェックインやセキュリティチェックは、既存ターミナルもしくは他の場所や方法での実施を想定
- 1FATO as スタンドと施設が限定されるため、他の場所を含む運用上の前提条件の考慮が必要

高松空港内候補地の位置図



背景地図の出典：Google Map

- 空飛ぶクルマの運用に必要となる**基本施設・附帯施設の設置可否・要否・規模等を整理**
- 旅客ターミナルや格納庫など物件は設置せず、充電器も移動式の低圧充電器の利用を前提

候補地		ケース	離着陸位置	スタンドの新設	備考
案①-A	①Wエプロン	空港内	既存 ヘリパッド	設置不可・ 不要	<ul style="list-style-type: none"> 通常の航空機と同じ運用で既存スタンドに駐機 ヘリパッドとスタンド間の移動はエアタクシー前提 スタンドサイズが15m×15mのため、翼端15m以上の機体が駐機する場合は、2スタンドの使用となる
案①-B	①Wエプロン+ 従業員駐車場	空港内	既存 ヘリパッド	条件に応じて 要検討	<ul style="list-style-type: none"> 従業員駐車場を空港内敷地に転用前提 既存スタンドは占有不可 従業員駐車場にスタンドを新設する可能性検討 ヘリパッドとスタンド間の移動はエアタクシー前提
案②-A	②Eエプロン	空港内	既存 ヘリパッド	設置不可・ 不要	<ul style="list-style-type: none"> 通常の航空機と同じ運用で既存スタンドに駐機する ヘリパッドとスタンド間の移動はエアタクシー前提
案②-B	②Eエプロン+ 貨物ターミナル	空港内	既存 ヘリパッド	条件に応じて 要検討	<ul style="list-style-type: none"> 東側既存ヘリパッドを共用 スタンドは東側既存エプロンの共用を想定 小型の機体格納、もしくは充電機器の格納の可否等の可能性を検討
案③	③さぬき空港公園	空港外	新設FATO	設置可・必要	<ul style="list-style-type: none"> アクセスが困難 用地規模は1haほどあるため拠点としての利用も可能
案④-A	④さぬきこどもの国	空港内	新設FATO スタンド兼用	条件に応じて 要検討（※1）	<ul style="list-style-type: none"> 空港外から直接ポートへアクセスを想定 制限エリア内へのアクセスとなるため、セキュリティチェックの場所・手順要検討
案④-B		空港外	新設FATO スタンド兼用	条件に応じて 要検討（※2）	<ul style="list-style-type: none"> 空港外から直接ポートへアクセスを想定 チェックインやセキュリティチェックの場所は、既存ターミナル・小型の新規施設を検討

※1：用地面積が限定的なため、FATO as スタンドとして設置

※2：空港内用地の一部利用により設置可否や規模を検討

・ 実現可能性を統一的・客観的に評価するための**点数化ルール**

－ ここでは、分野間の重み付けは行わない

点数	①運用条件	②インフラ・施設設計	③法規・認可関連	④空港運用との調整	⑤運航サービス関連	⑥経済性・事業性 (イニシャルコスト)
3	空港用地外で、機体の離着陸に係る運用制限がない 新設FATOで離着陸、タキシング方法が自由	施設建設、増築改修なく利用可能	空港用地内で、既存のルール内での運用が可能 調整が少ない	空港用地外で、既存空港運用との調整が発生しない	ターミナルビルのサービスを受けられる（チェックイン、セキュリティチェック、送迎）	施設改修を含まない
2	空港用地内で、機体の離着陸に係る運用制限が軽微である 新設FATOで離着陸、状況によってタキシング方法を選択可能	ミニマムの施設建設、増築改修（スポット、充電設備、旅客待合室）	空港用地内で、新規ルールの策定または準拠したうえで運用が可能	空港用地内で、既存空港運用との調整が発生する（ランプパス、スポット管理、運航時間等） 機体サイズに左右されない	ターミナルビルのサービスを受けられるが、旅客動線として500m以上	小規模な施設改修を含む（充電設備設置、施設レイアウトの再配置、FATO面の設置など）
1	空港用地内で、機体の離着陸に係る運用制限がある ヘリパッドを使用 スポットまでエアタキシングが必須	既存空港用地内に限った施設建設、増築改修（フェンス、エプロン、スポット、充電設備、旅客待合室等）	空港用地外で、設置にかかる法規・許認可が発生（用途変更要・地権者交渉難易度低）	空港用地内で、既存空港運用との調整が発生する（ランプパス、スポット管理、運航時間等） 機体サイズに左右される	ターミナルビルのサービスを受けられない、自前で用意する必要がある	大規模な施設改修を含む（エプロン増設、ターミナルビル拡張など）
0	－	造成など土地の改変を含む	空港用地外で、設置にかかる法規・許認可が発生（用途変更要・地権者交渉難易度高）	－	－	土地造成、大規模な施設改修を含む

※ 初期的には1日1～2便のミニマム運用とし、管制運用との調整は通常GAの運航と同じ範囲を想定し、候補地毎の評価は行わない。

・ 点数化ルールによる評価では、**既存エプロンを活用する案①-A、案②-Aが高評価**となった

候補地	離着陸場所	ケース	合計点数	評価	
案①-A	Wエプロン	既存ヘリパッド	空港内	14	<ul style="list-style-type: none"> 既存エプロンを活用して、ミニマムでの運用が期待できる ただし、ヘリパッドからのエアタキシングが必須で駐機できる機体サイズに制限がある 既存ターミナルビルのサービスの活用が期待できる 新たな設備も不要なためインシャルコストもほとんどかからない
案①-B	Wエプロン+従業員駐車場	既存ヘリパッド	空港内	10	<ul style="list-style-type: none"> エプロン拡張により駐機サイズの制限がなくなる GAとのスポット棲み分けにより空港運用との調整負担が減るが可能性ある エアタキシングは必須 既存ターミナルビルのサービスの活用も期待できる
案②-A	Eエプロン	既存ヘリパッド	空港内	15	<ul style="list-style-type: none"> 既存エプロンを活用して、ミニマムでの運用が期待できる ただし、ヘリパッドからのエアタキシングが必須である ヘリの運航事業者との調整が必要となる 新たな設備も不要なためインシャルコストもほとんどかからない
案③-B	Eエプロン+貨物ターミナル	既存ヘリパッド	空港内	12	<ul style="list-style-type: none"> 貨物ターミナルの格納庫転用が可能性としてはある一方で、貨物ターミナルビルの改修が必要となる
案③	さぬき空港公園	新設FATO	空港外	12	<ul style="list-style-type: none"> 広大な土地(1ha)あるため、拠点VPとして活用可能性がある 公園として整備されており用途変更等の県との調整が発生する 空港から少し離れているため、空港からの2次交通としての利便性は課題がある
案④-A	さぬきこどもの国※	新設FATO	空港内	9	<ul style="list-style-type: none"> 広大な土地があるわけではないため、運用は限定的となる(1FATO兼スタンド) ターミナルビルから距離があるため、移動時間が課題となる 公園用地であるため用途変更等の県との調整が発生する 北側に入出入りする際に必ず滑走路を横断する必要があり定期便の離着陸等に影響を与える
案④-B	さぬきこどもの国※	新設FATO	空港外	12	<ul style="list-style-type: none"> 広大な土地があるわけではないため、運用は限定的となる(1FATO兼スタンド) 空港外であるため、空港運用との調整はないが、別途ターミナル施設を用意する必要がある 公園用地であるため用途変更等の県との調整が発生する 北側に入出入りする際には必ず滑走路を横断する必要があり定期便の離着陸等に影響を与える

※ 初期的に1日1～2便を想定。運航便数が増加した場合に滑走路横断は定期便の離着陸等に影響を与えるため現在の点数より下がる想定



大阪・関西万博

VP整備基準公表



用語説明 (主要例)

【新たなビジネス検討】

- 運航ルート、運航頻度、想定運用
- 観光施設との連携
- 商業/広告/観光パッケージ検討

【関係者協議】

- 行政(用途変更)/航空局/建築/消防/環境アセス

【許認可】

- 航空法/建築確認申請/消防同意/空港内消防同意

2029年10月運用開始

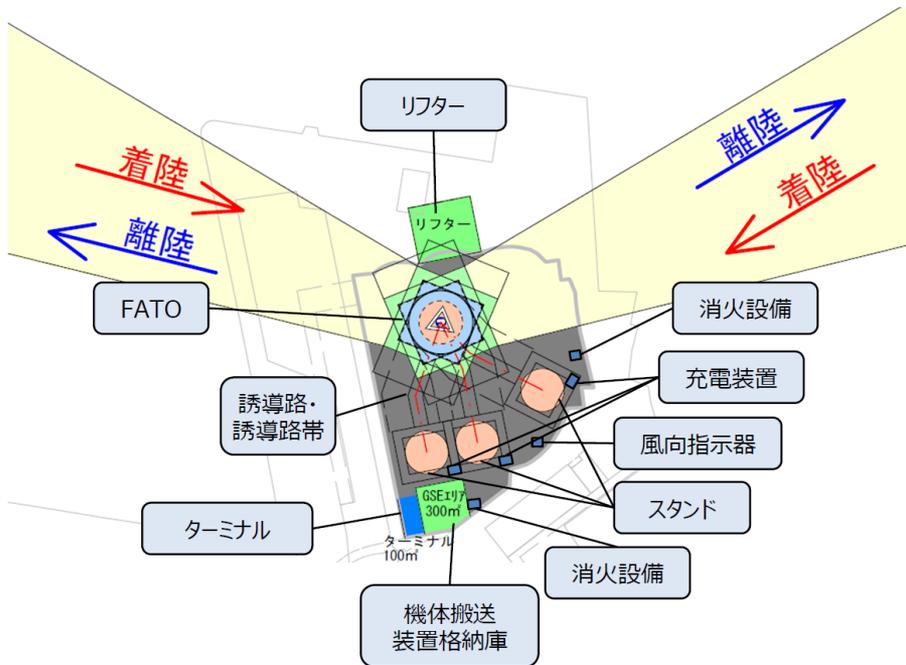
- ・ 現時点の前提条件に基づく想定であり、当JVのみで確定できるものではない
- ・ 事業者等による意思決定、国・県・町の制度設計や意思決定、地元関係者との調整状況等に影響を受けるため、想定より進捗が遅れる可能性がある
- **国・県の制度・基準の確定** (型式認証、VP整備基準、補助制度、事業認可、都市計画決定・変更 など)
- **県・町の意思決定プロセス** (関係者調整、議会対応、予算化 など)
- **地元の推進体制の構築** (官民連携の枠組み、協議体設置 など)

①空飛ぶクルマ離着陸場設置に向けた要件等調査

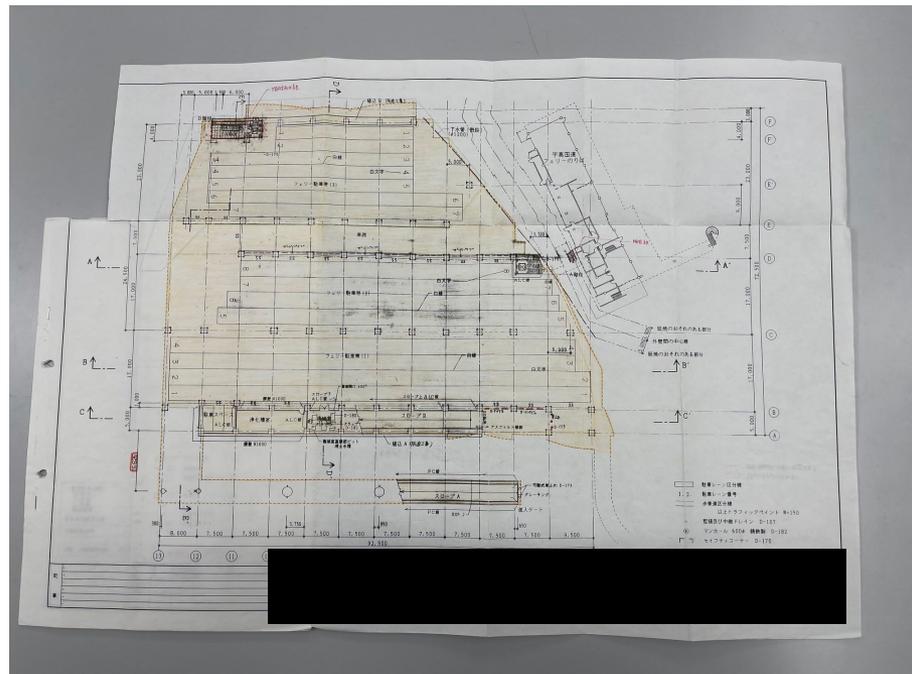
1-C サポート高松における調査

- 過年度は玉藻町駐車場の屋上VP設置を主軸に検討
 - 玉藻町駐車場の屋根部分がかまぼこ型となっており、改修してVPを設置することは現実的ではない
 - そのため、昨年度は立体駐車場の建て替えを前提としつつ、屋上面の形状は既存の立体駐車場に沿う形で検討
- 早期実装を考えると、**玉藻町駐車場の以外に離着陸場として活用可能な用地の確保が必要**

令和6年度検討成果

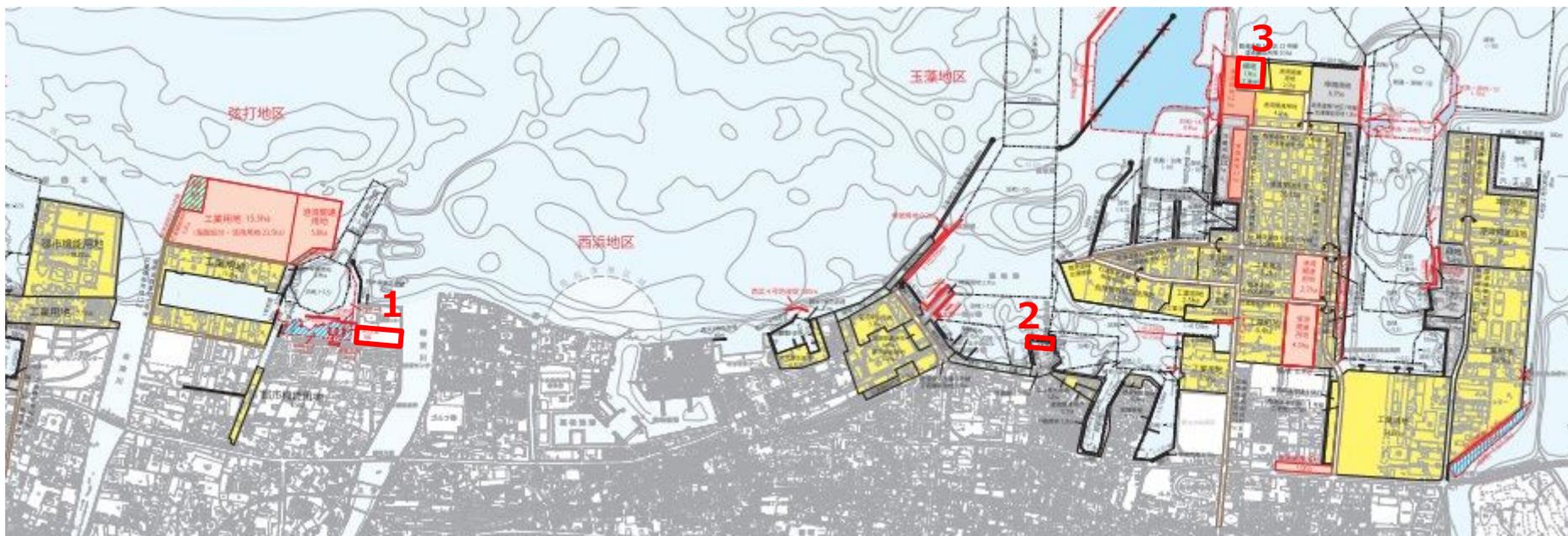


玉藻町駐車場の建築図面



提供：香川県

- ・ 周辺エリアの用地調査を実施したものの、**現時点で活用可能な用地は見つからなかった**



背景地図の出典：香川県「高松港港湾計画図」

1 高松市食肉センター南側区画（確認先：高松市農林水産課）

- ・ 高松市食肉センター南側の郷東海浜公園グラウンドは、食肉センターの整備に伴う協定に基づき整備された施設
- ・ 現在、地元のサッカーチームの練習場として使用しており、**離着陸場の設置は不可**

2 玉藻町駐車場北西区画（確認先：香川県政策部政策課）

- ・ 玉藻町駐車場北西区画の**離着陸場としての利用は難しい**
- ・ ①フェリーターミナルの建替計画があり、その時にフェリーの停留岸壁として利用する予定、②アリーナでのイベント実施時に大型バスの待機・迂回場所として利用し、路線バスの待機場所としても利用、③コンテナの仮置場として利用している等、多様な利用者・利用形態があるため

3 朝日新町北西区画（確認先：香川県土木部港湾課）

- ・ 朝日新町北西区画は、将来、防災緑地として整備予定であり、定期運航の**離着陸場としての利用はできない**
- ・ ヘリポート、駐車場、防災の資材置場として活用予定
- ・ 定期運航の離着陸場として利用できない理由として、①補助金を活用して緑地の整備を行う予定であり、目的外使用となる、②地元から、人が集まる施設の建設に反対の意向がある、③近隣には工場が多く、一定の緑地を確保する必要がある

・ 玉藻町駐車場屋上VP（建て替え前提）における要対応事項

分類	項目	要対応事項／留意事項
整備面	構造設計	<ul style="list-style-type: none"> eVTOLの重量・振動に耐える構造（特に屋上スラブの補強） 離着陸時の風圧や騒音への対応
	安全対策	<ul style="list-style-type: none"> 火災・墜落時の避難経路確保、脱落防止柵、耐火構造、消火設備の設置
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> 地上から屋上へのスムーズなアクセス（乗客・運航者・整備員） バリアフリー対応
	電力・通信インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 高出力充電設備、非常用電源、5G/専用通信網の整備
	都市計画・法規制対応	<ul style="list-style-type: none"> 建築基準法、航空法、消防法、都市景観条例などの適合確認
コスト面	建て替え費用の増加	<ul style="list-style-type: none"> 通常の立体駐車場よりも構造強度や耐震性、耐火性の強化が必要 エレベーターやエスカレーターへの追加、非常用設備の整備なども必要
	VP専用設備の導入費	<ul style="list-style-type: none"> 離着陸帯、誘導灯、通信設備、電力供給（eVTOL用充電設備など）などの整備費
	運用・維持管理コスト	<ul style="list-style-type: none"> 定期点検、保守、セキュリティ、騒音対策などのランニングコスト
	補助金・助成制度の活用可能性	<ul style="list-style-type: none"> 国や自治体のAAM関連支援制度の有無を確認
運航面	運航ルートと空域調整	<ul style="list-style-type: none"> 空港・他パーティポートとの連携、空域の安全確保
	騒音・振動対策	<ul style="list-style-type: none"> 周辺住民への影響を考慮した運航時間帯・ルート設定
	運航管理システム（UATM）との連携	<ul style="list-style-type: none"> 離着陸のスケジュールリング、他機との調整、気象情報の取得
	緊急時対応	<ul style="list-style-type: none"> 不時着・機体トラブル時の対応マニュアル整備
	運航者・整備者の動線確保	<ul style="list-style-type: none"> 一般利用者と分離された動線設計
社会的・地域的観点	地域住民との合意形成	<ul style="list-style-type: none"> 騒音・プライバシー・安全性への懸念に対する説明責任 地域説明会やパブリックコメントの実施
	景観・都市との調和	<ul style="list-style-type: none"> 高さ制限や景観条例への適合 デザイン面での配慮（周辺建築物との調和）
	災害時の利活用	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の緊急輸送拠点としての活用可能性（医療搬送、物資輸送など）

A 小豆島

B 高松空港

C サポート高松

①空飛ぶクルマ離着陸場設置に向けた要件等調査

2 気象関連調査

卓越風の確認

A 小豆島
B 高松空港
C サンポート高松

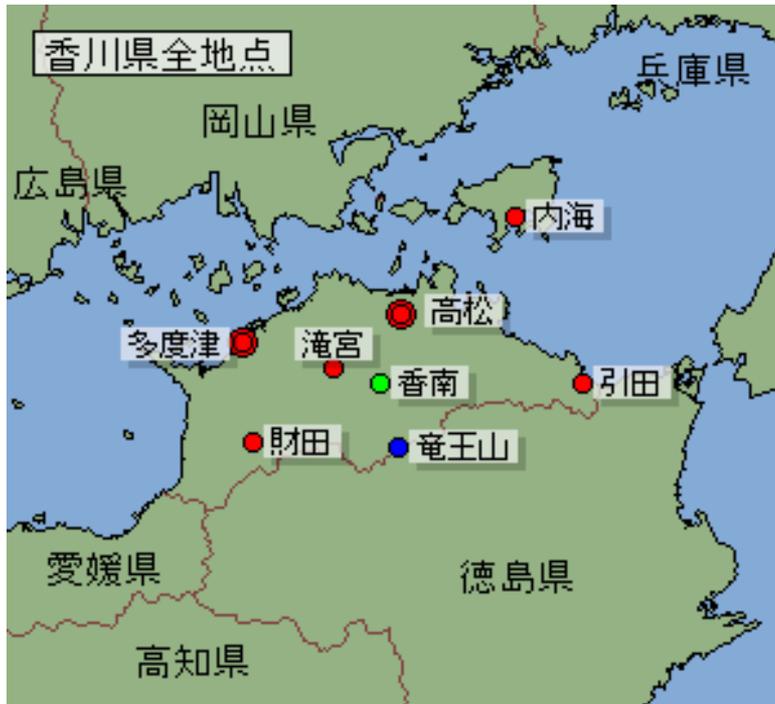
対象期間・対象地点

- 卓越風の確認は、気象庁が公開している**直近5年間**（2020年～2024年）の気象データを参照
- データの参照地点は、気象観測地点のうちVP候補地である小豆島ふるさと村、高松空港、サンポート高松に近い、**内海・香南・高松**とした

確認方法

- 10分毎の平均風速および風向データを取得し、各地点での16方位の**風向と風速の出現頻度を分析**

香川県気象観測地点

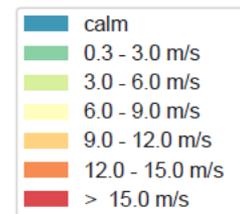
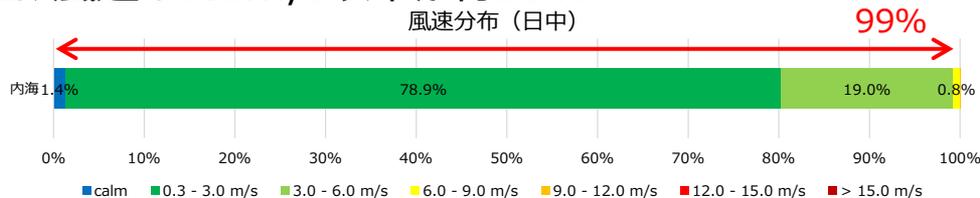


データ参照地点の詳細

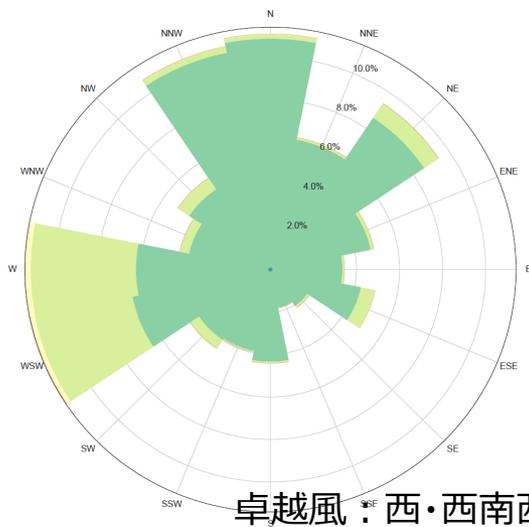
地点	小豆島	高松空港	サンポート高松
	内海（ウチノミ）	香南（コウナン）	高松（タカマツ）
緯度	北緯34度28.3分	北緯34度12.8分	北緯34度19.1分
経度	東経134度16.4分	東経134度00.9分	東経134度03.2分
標高	20m	185m	9.4m
区分	アメダス	アメダス	気象台、側候所
観測	降水量、気温、湿度、風、日照	降水量、気温、風	降水量、気温、湿度、風、日照、積雪

卓越風の確認 (内海)

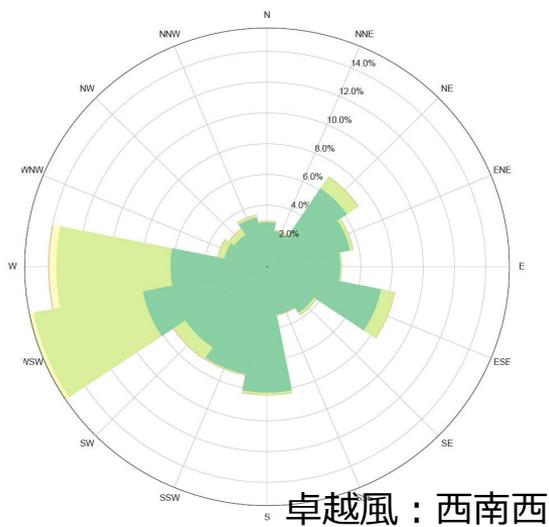
・ 日中の卓越風は西南西、風速は6.0m/s以下が約99%



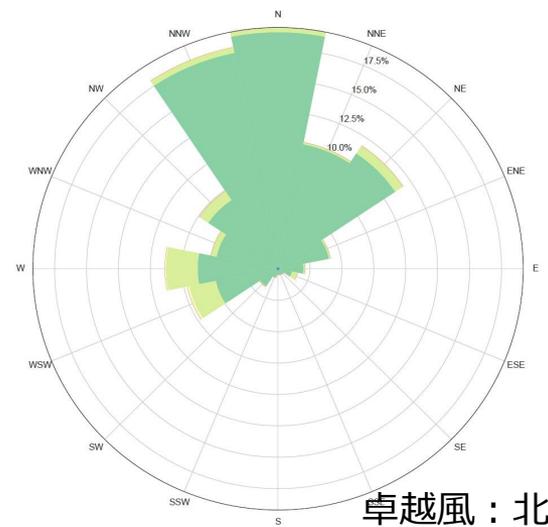
全日 (0~24時)



日中 (6~18時)



夜間 (18~翌6時)



風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
西	0.11	6.14	4.89	0.27	0.00	0.00	0.00	11.41
西南西	0.11	6.43	4.63	0.21	0.00	0.00	0.00	11.38
北	0.11	10.76	0.21	0.02	0.00	0.00	0.00	11.10
北北西	0.11	10.30	0.29	0.01	0.00	0.00	0.00	10.71
北北東	0.11	8.49	0.81	0.00	0.00	0.00	0.00	9.41
北北西	0.11	6.13	0.11	0.00	0.00	0.00	0.00	6.34
北西	0.11	4.44	0.63	0.01	0.00	0.00	0.00	5.19
東南東	0.11	4.18	0.65	0.02	0.00	0.00	0.00	4.96
東北東	0.11	4.64	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00	4.90
南西	0.11	3.88	0.49	0.00	0.00	0.00	0.00	4.48
南	0.11	4.24	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00	4.42
西北西	0.11	3.74	0.44	0.00	0.00	0.00	0.00	4.29
南南西	0.11	3.80	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	3.95
東	0.11	3.24	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	3.45
南東	0.11	1.96	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	2.17
南南東	0.11	1.72	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	1.85
Total	1.70	84.11	13.65	0.55	0.00	0.00	0.00	100.00

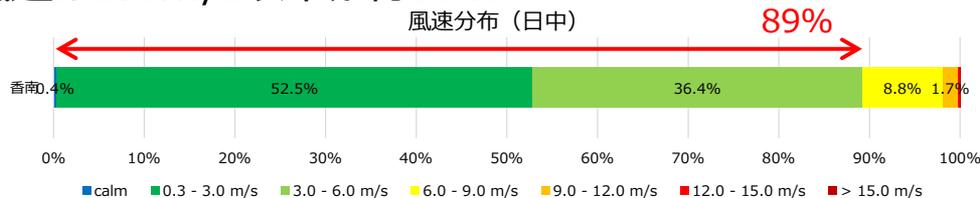
風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
西南西	0.08	8.03	7.13	0.26	0.00	0.00	0.00	15.52
西	0.08	6.11	7.30	0.46	0.00	0.00	0.00	13.96
東南東	0.08	7.37	0.88	0.02	0.00	0.00	0.00	8.35
南	0.08	8.10	0.15	0.00	0.00	0.00	0.00	8.33
南西	0.08	6.21	0.93	0.00	0.00	0.00	0.00	7.22
南南西	0.08	7.02	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00	7.19
北東	0.08	6.07	0.89	0.00	0.00	0.00	0.00	7.04
東北東	0.08	5.34	0.19	0.00	0.00	0.00	0.00	5.62
東	0.08	4.61	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	4.77
南東	0.08	3.53	0.17	0.00	0.00	0.00	0.00	3.78
北北西	0.08	3.20	0.14	0.01	0.00	0.00	0.00	3.44
西北西	0.08	2.70	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	3.22
南南東	0.08	3.09	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	3.20
北	0.08	2.82	0.07	0.01	0.00	0.00	0.00	2.98
北西	0.08	2.43	0.43	0.01	0.00	0.00	0.00	2.95
北北東	0.08	2.28	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	2.42
Total	1.35	78.92	18.95	0.77	0.01	0.00	0.00	100.00

風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
北	0.13	18.70	0.34	0.03	0.00	0.00	0.00	19.20
北北西	0.13	17.38	0.44	0.02	0.00	0.00	0.00	17.97
北北東	0.13	10.91	0.74	0.00	0.00	0.00	0.00	11.78
北北西	0.13	9.98	0.15	0.00	0.00	0.00	0.00	10.26
西	0.13	6.17	2.48	0.08	0.00	0.00	0.00	8.86
北西	0.13	6.45	0.83	0.02	0.00	0.00	0.00	7.42
西南西	0.13	4.84	2.12	0.15	0.00	0.00	0.00	7.24
西北西	0.13	4.78	0.46	0.00	0.00	0.00	0.00	5.37
東北東	0.13	3.95	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00	4.19
東	0.13	1.87	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00	2.12
南西	0.13	1.55	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	1.74
東南東	0.13	0.99	0.42	0.03	0.00	0.00	0.00	1.57
南南西	0.13	0.59	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72
南東	0.13	0.39	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.56
南	0.13	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.51
南南東	0.13	0.36	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50
Total	2.04	89.29	8.34	0.32	0.00	0.00	0.00	100.00

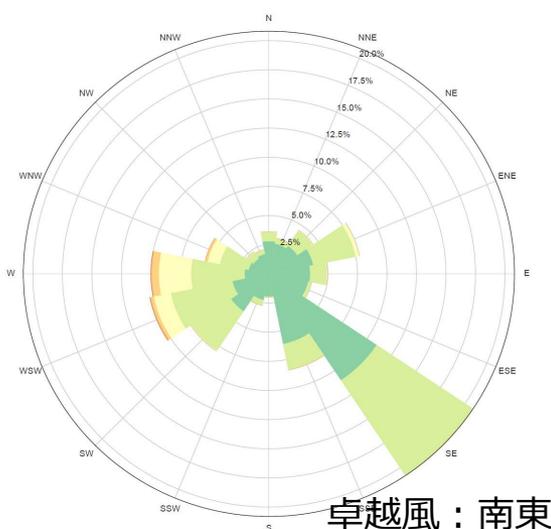
卓越風の確認 (香南)

B 高松空港

・ 日中の卓越風は西、風速は6.0m/s以下が約89%

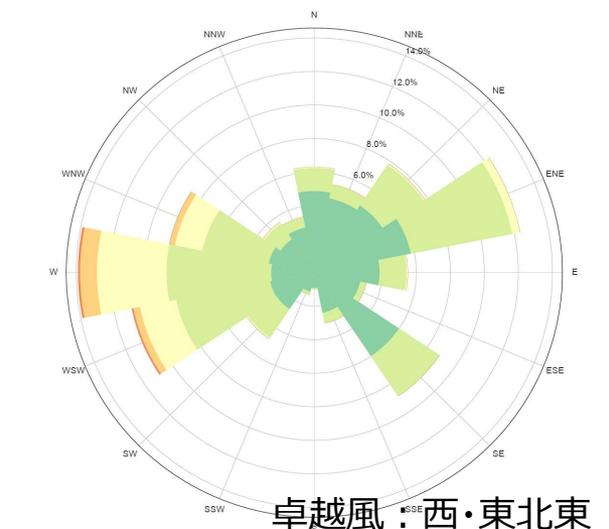


全日 (0~24時)



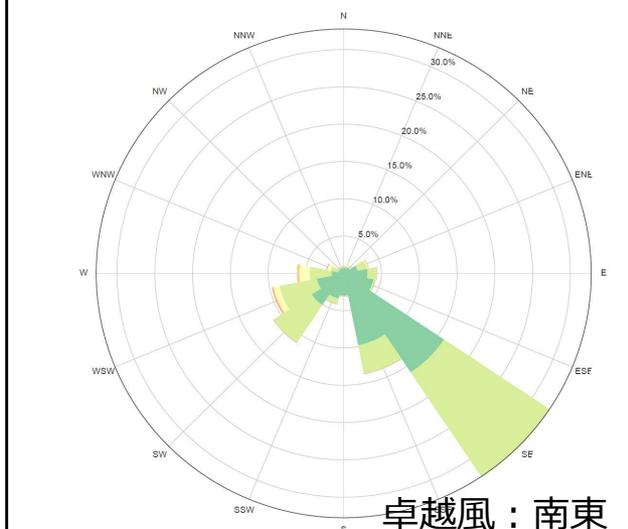
風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
南東	0.03	10.95	9.82	0.00	0.00	0.00	0.00	20.81
西南西	0.03	3.12	5.32	1.48	0.29	0.06	0.00	10.31
西	0.03	2.03	4.53	2.74	0.63	0.06	0.00	10.02
南南東	0.03	6.11	2.28	0.00	0.00	0.00	0.00	8.42
南西	0.03	3.83	4.04	0.06	0.00	0.00	0.00	7.97
東北東	0.03	3.80	3.67	0.32	0.01	0.00	0.00	7.83
西北西	0.03	1.72	2.49	1.06	0.20	0.01	0.00	5.51
東	0.03	3.47	1.40	0.06	0.00	0.00	0.00	4.96
北東	0.03	2.86	1.56	0.06	0.00	0.00	0.00	4.51
東南東	0.03	3.36	0.29	0.01	0.00	0.00	0.00	3.69
北	0.03	2.77	0.80	0.03	0.00	0.00	0.00	3.64
北北東	0.03	2.61	0.49	0.00	0.00	0.00	0.00	3.13
南南西	0.03	2.25	0.49	0.00	0.00	0.00	0.00	2.78
南西	0.03	1.53	0.67	0.06	0.00	0.00	0.00	2.29
北北西	0.03	1.70	0.38	0.01	0.00	0.00	0.00	2.11
南	0.03	1.92	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00	2.03
Total	0.51	54.03	38.29	5.90	1.13	0.14	0.01	100.00

日中 (6~18時)



風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
西	0.02	2.52	6.15	4.09	1.00	0.11	0.01	13.90
東北東	0.02	5.77	6.07	0.46	0.01	0.00	0.00	12.34
西南西	0.02	2.63	5.63	2.18	0.39	0.08	0.01	10.94
南東	0.02	5.97	2.87	0.00	0.00	0.00	0.00	8.86
西北西	0.02	2.72	3.97	1.65	0.32	0.01	0.00	8.69
北東	0.02	4.80	2.91	0.09	0.00	0.00	0.00	7.82
北	0.02	4.85	1.37	0.06	0.00	0.00	0.00	6.30
東	0.02	3.82	1.58	0.08	0.00	0.00	0.00	5.50
北北東	0.02	4.50	0.84	0.01	0.00	0.00	0.00	5.37
南西	0.02	2.60	2.04	0.08	0.00	0.00	0.00	4.75
北西	0.02	2.37	1.14	0.09	0.00	0.00	0.00	3.63
北北西	0.02	2.72	0.63	0.01	0.00	0.00	0.00	3.39
東南東	0.02	2.73	0.36	0.01	0.00	0.00	0.00	3.12
南南東	0.02	2.43	0.64	0.00	0.00	0.00	0.00	3.08
南南西	0.02	1.14	0.17	0.00	0.00	0.00	0.00	1.34
南	0.02	0.90	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.97
Total	0.35	52.48	36.42	8.81	1.72	0.21	0.01	100.00

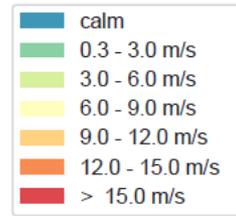
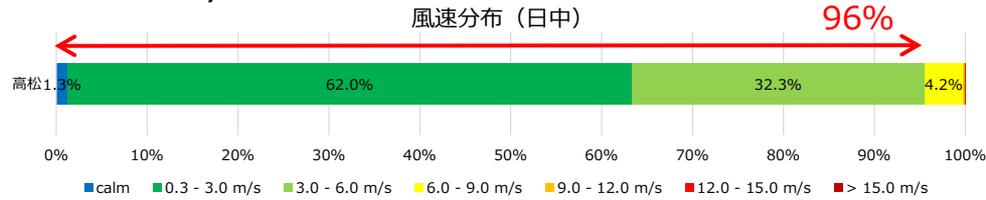
夜間 (18~翌6時)



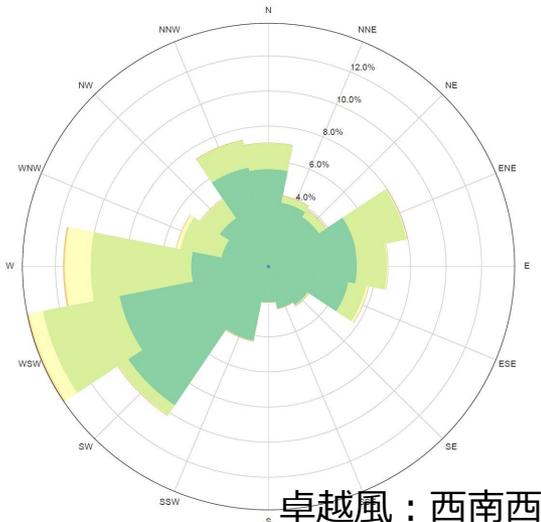
風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
南東	0.04	15.93	16.78	0.01	0.00	0.00	0.00	32.76
南南東	0.04	9.79	3.92	0.00	0.00	0.00	0.00	13.75
南西	0.04	5.06	6.05	0.03	0.00	0.00	0.00	11.19
西南西	0.04	3.61	5.02	0.78	0.18	0.04	0.00	9.67
西	0.04	1.54	2.90	1.39	0.25	0.01	0.00	6.14
東	0.04	3.11	1.21	0.05	0.00	0.00	0.00	4.41
東南東	0.04	4.00	0.21	0.02	0.00	0.00	0.00	4.27
南南西	0.04	3.37	0.80	0.00	0.00	0.00	0.00	4.22
東北東	0.04	1.82	1.26	0.18	0.02	0.00	0.00	3.33
南	0.04	2.93	0.11	0.00	0.00	0.00	0.00	3.09
西北西	0.04	0.72	1.00	0.48	0.08	0.01	0.00	2.33
北東	0.04	0.92	0.20	0.03	0.00	0.00	0.00	1.19
北	0.04	0.69	0.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.97
北北西	0.04	0.70	0.20	0.02	0.00	0.00	0.00	0.96
北北東	0.04	0.71	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.89
北北西	0.04	0.67	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.84
Total	0.67	55.58	40.17	2.99	0.54	0.07	0.00	100.00

卓越風の確認 (高松)

- 日中の卓越風は西、風速は6.0m/s以下が約96%

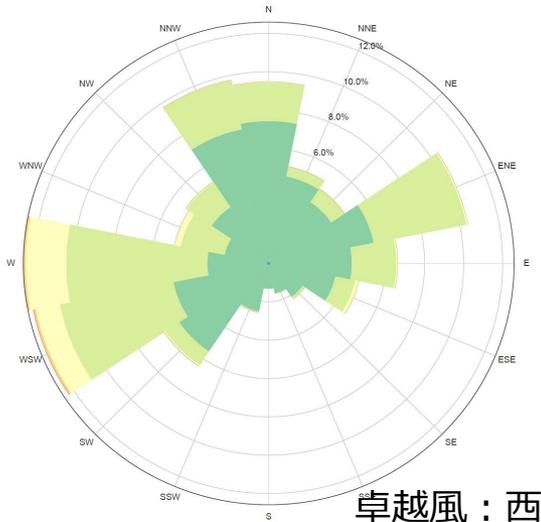


全日 (0~24時)



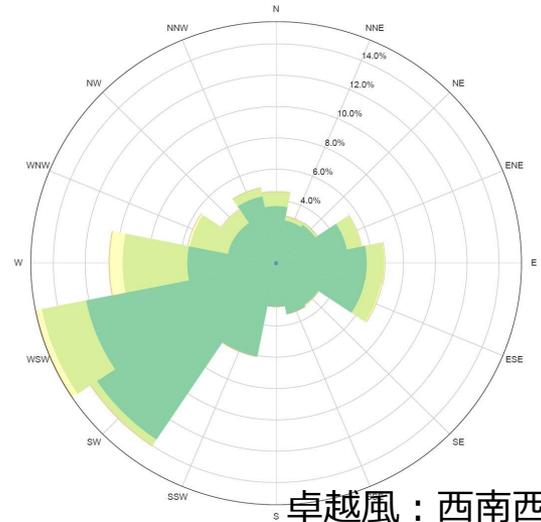
風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
西南西	0.11	8.45	4.39	0.82	0.08	0.01	0.00	13.86
西	0.11	4.25	5.66	1.45	0.08	0.00	0.00	11.55
南西	0.11	9.40	0.67	0.04	0.00	0.00	0.00	10.21
東北東	0.11	4.91	2.90	0.06	0.00	0.00	0.00	7.97
北北西	0.11	5.65	1.59	0.00	0.00	0.00	0.00	7.35
北	0.11	5.44	1.49	0.01	0.00	0.00	0.00	7.05
東	0.11	4.87	1.69	0.06	0.00	0.00	0.00	6.73
東南東	0.11	4.48	1.03	0.13	0.00	0.00	0.00	5.74
西北西	0.11	2.59	2.36	0.23	0.00	0.00	0.00	5.30
北西	0.11	3.20	1.28	0.05	0.00	0.00	0.00	4.64
南南西	0.11	4.20	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	4.35
北北東	0.11	3.61	0.40	0.00	0.00	0.00	0.00	4.12
北東	0.11	3.30	0.49	0.00	0.00	0.00	0.00	3.90
南東	0.11	2.53	0.08	0.01	0.00	0.00	0.00	2.72
南南東	0.11	2.33	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	2.46
南	0.11	1.93	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.05
Total	1.72	71.15	24.09	2.86	0.17	0.01	0.00	100.00

日中 (6~18時)



風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
西	0.08	3.07	7.24	2.08	0.11	0.00	0.00	12.59
西南西	0.08	4.91	5.93	1.27	0.11	0.02	0.00	12.32
東北東	0.08	5.41	4.85	0.07	0.00	0.00	0.00	10.42
北北西	0.08	7.05	2.62	0.01	0.00	0.00	0.00	9.76
北	0.08	7.34	2.04	0.02	0.00	0.00	0.00	9.48
東	0.08	4.18	2.28	0.07	0.00	0.00	0.00	6.61
南西	0.08	5.44	0.85	0.07	0.01	0.00	0.00	6.45
北北東	0.08	4.55	0.52	0.00	0.00	0.00	0.00	5.16
北西	0.08	3.45	1.55	0.05	0.00	0.00	0.00	5.13
西北西	0.08	2.23	2.29	0.32	0.01	0.00	0.00	4.93
東南東	0.08	3.41	1.03	0.19	0.00	0.00	0.00	4.71
北東	0.08	3.77	0.83	0.00	0.00	0.00	0.00	4.68
南南西	0.08	2.47	0.05	0.01	0.00	0.00	0.00	2.62
南南東	0.08	2.02	0.12	0.01	0.00	0.00	0.00	2.23
南南東	0.08	1.50	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	1.61
南	0.08	1.22	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	1.31
Total	1.30	62.02	32.25	4.17	0.24	0.02	0.00	100.00

夜間 (18~翌6時)



風向	calm	0.3 - 3.0 m/s	3.0 - 6.0 m/s	6.0 - 9.0 m/s	9.0 - 12.0 m/s	12.0 - 15.0 m/s	> 15.0 m/s	Total
西南西	0.13	12.05	2.83	0.36	0.04	0.00	0.00	15.42
南西	0.13	13.41	0.48	0.01	0.00	0.00	0.00	14.03
西	0.13	5.46	4.06	0.82	0.04	0.00	0.00	10.50
東	0.13	5.57	1.10	0.05	0.00	0.00	0.00	6.85
東南東	0.13	5.56	1.02	0.08	0.01	0.00	0.00	6.79
南南西	0.13	5.94	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	6.10
西北西	0.13	2.95	2.44	0.14	0.00	0.00	0.00	5.67
東北東	0.13	4.40	0.91	0.04	0.00	0.00	0.00	5.49
北北西	0.13	4.23	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00	4.92
北西	0.13	3.52	0.93	0.00	0.00	0.00	0.00	4.59
北	0.13	2.95	1.01	0.04	0.00	0.00	0.00	4.14
南南東	0.13	3.18	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	3.32
南東	0.13	3.05	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	3.22
北東	0.13	2.83	0.15	0.00	0.00	0.00	0.00	3.11
北北東	0.13	2.66	0.28	0.00	0.00	0.00	0.00	3.07
南	0.13	2.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.79
Total	2.15	80.40	15.82	1.54	0.09	0.00	0.00	100.00

前提条件

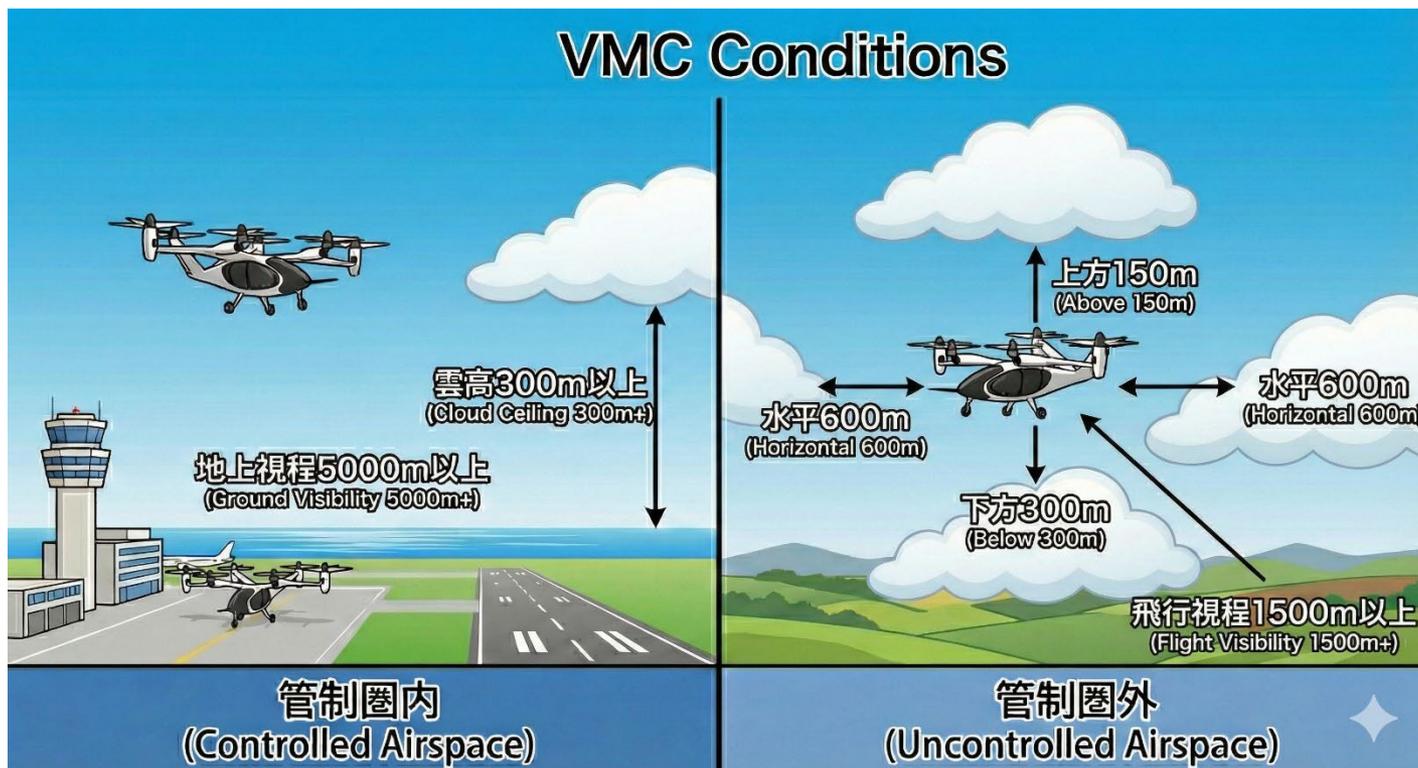
- 空飛ぶクルマの運航は**有視界飛行方式** (Visual Flight Rule: VFR)を想定
- VFRによる飛行は**有視界気象状態** (Visual Meteorological Condition: VMC)である必要がある

飛行可能条件

管制圏内：地上視程5,000m以上、雲高300m以上

管制圏外：飛行視程1,500m以上、雲からの離隔上方150m、下方300m、水平600m

※ 管制圏外については、飛行ルート上の気象状態（視程、雲からの離隔）のデータがないため、あくまでも離着陸時にVMCを満たしているかどうかで判断する



想定就航率の試算

A 小豆島
B 高松空港
C サンポート高松

- 2020年～2024年の**5年間の高松空港の日中の視程・雲高データ**より就航率を試算
 - 就航機材の性能次第で風速、天候等も就航率に影響するが、ここではVMCを満たすことにのみ着目
 - サンポート高松、小豆島周辺の視程、雲高等のデータがないため、高松空港のデータを参考とする
- 管制圏内／外での離着陸時には、以下の視程・雲高を満たしている必要がある
 - 管制圏内（高松空港）：地上視程5,000m以上、雲高300m以上
 - 管制圏外（サンポート高松、小豆島）：飛行視程1,500m以上

あくまでも参考値

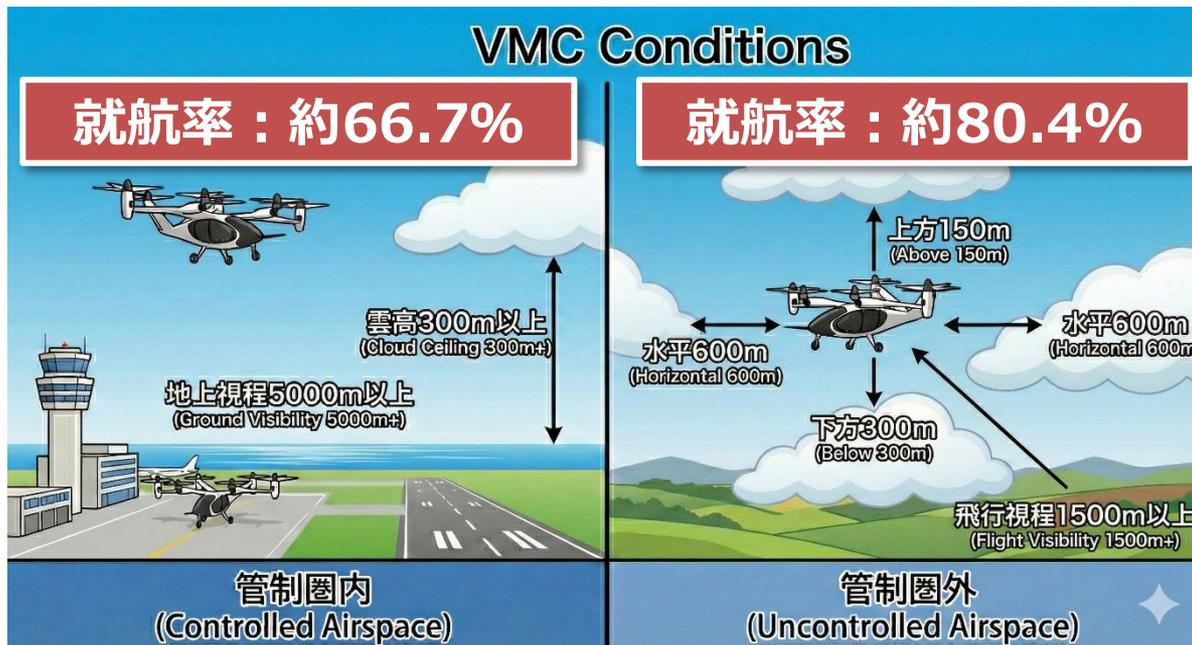
想定就航率の試算結果：管制圏内約67%、管制圏外約80%

高松空港の地上視程、雲高データをもとに日中のみのデータ数を分母とし、
管制圏内外について、それぞれの視程および雲高条件の両方を満たすデータを分子として試算

※ 管制圏外の飛行視程は地上視程として算出し、雲からの離隔は不明なため考慮しない

(管制圏内就航率) = (地上視程5,000m以上かつ雲高300m以上となるデータ数) / (日中のデータ数)

(管制圏外就航率) = (飛行視程1,500m以上となるデータ数) / (日中のデータ数)



- 国内での一般的なヘリコプターの就航率(VFR)である概ね70～80%程度と近い値となった
- あくまでも高松空港の視程・雲高データのため、各候補地の詳細な就航率は別途調査が必要

①空飛ぶクルマ離着陸場設置に向けた要件等調査

3 運航事業者の意向確認

運航事業者候補へのヒアリングの実施

調査概要

- ・ **運航事業者・機体メーカー 計9社に**対面でのヒアリングを実施（2026年1月中旬～下旬）
- ・ 香川県における空飛ぶクルマ事業への参画意向等を確認

ヒアリング結果

複数事業者が香川県内での運航に前向きな姿勢

- ✓ 高付加価値観光・インバウンドを中心とした需要創出や、離島を含む広域ネットワーク構築への期待
- ✓ 収益性やインフラ整備、規制対応など課題認識はあるものの、段階的導入や協業・委託など多様な事業モデルでの参画可能性が示唆

全体傾向

- ✓ 高付加価値観光・インバウンドを中心とした需要に高い関心
- ✓ 広域ネットワーク拡大や離島ルート構築への具体的な意欲
- ✓ 収益性・インフラ・規制対応などが課題
- ✓ 段階的導入や協業・委託など多様な参画モデルを検討
- ✓ 地元企業・自治体との連携や、地域資源の活用が重要

当JVの今後のアクション

- **2029年度内の商用運航開始に向け、運航事業者との連携協議を加速**
- 各社の強みや参画意欲を踏まえたパートナーシップ案の具体化
- インフラ整備・規制対応・収益モデルなど、具体的な運用設計の検討
- 行政・地域社会と連携した、空飛ぶクルマの新たな価値を創出

各事業者のヒアリング内容の要約

事業者	ヒアリング内容の要約
A社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 機体保有と運航機能の分離モデルにより香川県内での運航を検討 ・ 運航会社設立や規制対応、離着陸場整備などに多くの課題があることを認識 ・ クルーズ船との連携が可能な高松港にはポテンシャルがある
B社	※事業者意向により非公開
C社	※事業者意向により非公開
D社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 四国エリアに拠点がないため単独運航は困難と判断しつつも、JVや協業による参画、既存交通との相乗効果を模索 ・ 島しょ部や富裕層向けサービスの可能性を評価 ・ 往路・復路での需要の平均化、安全性・マルチユース（防災・医療・物流など）・ライセンス取得等の実務面調整が今後の検討課題
E社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 香川県の観光需要や富裕層を主要ターゲットとした運航展開に関心あり、防災、医療、物流での可能性もあるとの認識 ・ 鉄道駅の駅舎屋上や離島間ルートの開発、インフラ連携や都市計画との融合による新たな移動価値の創出に意欲的 ・ 収益性・オペレーションコスト・着陸料設定などの課題解決が事業化の前提であるとの認識
F社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 受託運航やサービス提供者との連携を通じた柔軟な事業展開を検討 ・ 香川県では観光需要やアイランドホッピング等のユースケースを注視 ・ 機体航続距離・バッテリー性能・インフラ規模・人材確保・補助金制度等の課題には段階的導入と連携強化で対応を検討
G社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪・関西圏から香川・瀬戸内エリアへの広域ネットワーク構築に強い意欲 ・ 香川県を瀬戸内エリアの玄関口と位置付け、二次交通の需要創出や拠点間移動に注目 ・ 規制・ルールや格納庫整備等の課題をふまえつつ、段階的な運用開始にも柔軟に対応する姿勢
H社	※事業者意向により非公開
I社	※事業者意向により非公開

ヒアリング内容のキーワード分析

キーワード	得られた知見
観光	<ul style="list-style-type: none"> 観光コンテンツや高付加価値体験のユースケースの魅力が高く、瀬戸内の島々や瀬戸内国際芸術祭などのイベントとの連携に期待
需要	<ul style="list-style-type: none"> サービス成立の前提であり、観光・ビジネス・住民利用など多様な需要の把握とターゲット選定が必須 初期は観光・富裕層需要が中心となる想定
インバウンド・富裕層	<ul style="list-style-type: none"> インバウンド・富裕層を空飛ぶクルマの初期利用者層として想定 高価格帯サービスやラグジュアリー体験が初期の主なユースケース 地域生活者への展開（地域課題の解決）も見据えた検討が重要
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 離着陸場・格納庫・充電設備などの物理インフラの整備が不可欠 駅周辺・フェリーターミナルなど多様な施設との連携を検討する必要
ネットワーク構築	<ul style="list-style-type: none"> 関西・大阪を起点に、香川県を拠点とした瀬戸内エリアへのネットワーク形成が今後の実装・事業拡大の鍵 複数拠点間の移動需要や観光ルート造成が重要
航続距離	<ul style="list-style-type: none"> 技術的制約として航続距離（飛行可能距離）が事業計画の根本に関わる事項 離島間・広域移動サービス展開にはバッテリー性能の向上が不可欠
マネタイズ	<ul style="list-style-type: none"> サービス価格、運航コスト、着陸料設定など、事業の採算性や収益モデルの確立が大きな課題 補助金・公的支援の活用も検討ポイント
事業体制	<ul style="list-style-type: none"> 単独事業化の難しさから、他社との協業や委託運航、JVなど柔軟な事業体制の構築が必要 事業者間の役割分担も重要な論点
地元連携	<ul style="list-style-type: none"> 地元企業・自治体・住民・観光業者との協力体制が社会受容性や円滑な実装に不可欠 行政支援や地域合意形成も重要な要素
規制	<ul style="list-style-type: none"> 航空法や地方条例など、法規制・運用ルールの整備状況が事業化のリスク要因 制度の不透明さや認可取得の難しさが各社共通の懸念点

要対応事項案（継続検討）

- 地域観光資源との連携の検討
- 高付加価値体験型サービスの商品化検討
- ビジネス/住民利用拡大のシナリオ検討
- 富裕層向けパッケージ、体験サービス開発
- 観光業者・高級ホテル・クルーズ船などとの連携検討
- 社会受容性向上・地域生活者へのサービス拡大検討
- 離着陸場、格納庫、充電設備の設置検討・コスト試算
- 空港・駅・港など既存施設との連携可能性検討
- 運航事業者と連携したネットワーク・ルート検討
- 拠点間の運航・価格・サービス内容の共同検討
- 地域間連携や既存交通事業者との連携モデルの検討
- 機体性能・バッテリー技術の最新情報収集
- ルート設計時の航続距離制約の検討
- 運航事業者および機体メーカーとの情報連携
- 着陸料/利用料等収益モデルの設計
- 補助金・助成金等の調査・申請
- 運航・整備・サービス等の役割分担検討
- 他事業者との協業/JV/委託モデルの検討
- 社会受容性向上を念頭に置いたPR
- 行政・住民との対話・合意形成
- 国・自治体との協議・情報収集
- 法制度・ルール動向のウォッチ



NIPPON KOEI

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



令和7年度 空飛ぶクルマ実装促進事業補助

②空飛ぶクルマ想定飛行ルートのPR動画作成 成果報告

2026年3月18日（水）

中央復建コンサルタンツ株式会社

事業概要

事業名称	②空飛ぶクルマ想定飛行ルートでのPR動画作成
事業実施場所	香川県内
事業実施期間	令和7年5月27日～令和8年3月31日
事業の概要	空飛ぶクルマの想定飛行ルートにおけるヘリコプターでの空撮を実施し、その映像をもとに空飛ぶクルマの利便性や体験価値を紹介するPR動画を作成するとともに、香川県民向けに動画の発信を行う。

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（単独）

PR動画の企画

PR動画のコンセプト

- 空飛ぶクルマが香川県民・来訪者にもたらす**利便性**や**体験価値**を訴求するため、実際の想定飛行ルートを手回し操縦機でイメージしてもらう

【利便性】

- 空の移動の速達性（陸路、海路に対する優位性）

【体験価値】

- 上空から眺めるリアルな景色

想定飛行ルート



背景地図の出典：Google Map

ヘリコプター空撮計画

- 四国航空株式会社の協力を得て空撮計画を立案

ヘリコプター運航概要

項目	内容
運行事業者	四国航空株式会社
実施日程	2025年10月10日（金）
場外ヘリポート	小豆島ふるさと村グランド 場外離着陸場 (小豆郡小豆島町室生 2 2 1 1 - 3)
使用機材	エアバス・ヘリコプター社製 AS350B3
飛行申請	四国航空より大阪航空局に所定の申請を提出し、許可を受けて飛行を行う（79条 飛行場外離着陸許可申請 / 81条 最低安全高度以下の高度での飛行許可申請）



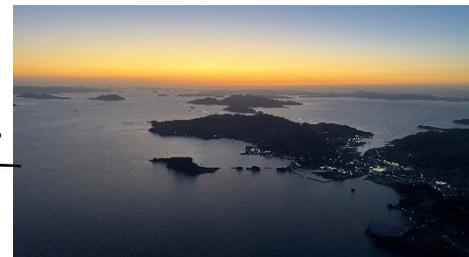
写真提供：四国航空株式会社



ヘリコプター空撮の実施

飛行経路：2025年10月10日（金）16:30～18:15

飛行経路（スマホアプリによる移動履歴）



背景地図の出典：ESRI

PR動画の作成・情報発信（動画放映）

PR動画の作成（成果品）

- フルバージョン
- SNS用縦長



ご協力いただいたみなさまに感謝いたします！

素材提供

- 丸紅株式会社
- 寒霞溪ロープウェイ株式会社
- 小豆島観光協会
- Cubic-tt [島空撮]

着陸協力

- 小豆島町／小豆島ふるさと村

動画放映協力

- 高松空港株式会社

情報発信（動画放映）

Youtube

Youtubeで公開



空飛ぶクルマでかがわの空を飛んでみた！【かがわの空・新時代移動プロジェクト】

<https://www.youtube.com/watch?v=MU5OQyvcL1k>



高松空港

高松空港インフォメーションカウンターのデジタルサイネージで放映



写真提供：高松空港株式会社

香川県庁

香川県庁デジタルサイネージで放映



写真提供：香川県



CREATIVE & FULL KNOWLEDGE

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

