

空飛ぶクルマ 戦略産業クラスター計画（近畿地域）

1. 戦略産業クラスター計画の概要

（1）当該地域において当該産業分野を特定した理由

近畿地域は、空飛ぶクルマ（次世代空モビリティ）の社会実装に向けた取組が我が国で先行して進展している地域である。特に大阪・関西万博を契機として、都市部におけるパーティポート整備や、複数の運航事業者・機体による実証飛行など、社会実装に向けた取組が着実に進められている。

具体的には、万博会場では、LIFT Aircraft、SkyDrive、Joby Aviation の 3 機体による計 81 回の飛行が実施されるとともに、会場外においても LIFT Aircraft 及び SkyDrive の 2 機体（万博前の取組を含めれば Volocopter を加えた 3 機体）による実証が行われている。

また、複数事業者により様々なユースケースを想定した二地点間運航ルートが検証されるなど、より具体性の高い形で観光利用等を想定した運航ルートの検証等も進められており、空飛ぶクルマを「実際に運航・利用する」段階へ移行するための知見が蓄積されている。

クラスター形成の側面としては、多様な主体（鉄道事業者、航空関連企業、電力会社、建設事業者、大学・研究機関等）が近畿に集積し、分野横断的な連携が可能な環境といえ、空飛ぶクルマの社会実装に不可欠な、運航のための拠点整備、機体の保守・整備、人材育成を一体的に展開できる産業基盤ポテンシャルを有している。

さらに、大阪市を中心とする都市圏をはじめ淡路島・京都・高野山などの周辺観光拠点、関西国際空港・神戸空港等の空港機能が近接して存在し、都市交通・観光交通・広域移動を組み合わせた新たな移動サービスの展開が可能な地理的特性も備えている。

そういった中、我が国では、株式会社 SkyDrive が空飛ぶクルマの機体開発および型式証明取得に向けた大規模な投資を実施しており、商用運航の実現に向けた機体供給基盤の整備にかかる計画を進めている。こうした機体開発の進展に対応し、近畿地域においては、6 社程度の民間企業等により、約 20 地点においてパーティポート整備や機体の整備拠点形成に向けた具体的な投資計画が既に検討されており、空飛ぶクルマ産業は実証段階を超え、実際の商用運航を前提とした民間投資を伴う産業化フェーズに入りつつある。

これらの動きは、機体開発の進展と連動した「運航受入基盤の形成」が現実の投資案件として立ち上がっていることを示すものであり、空飛ぶクルマの社会実装を受け止める運航・受入基盤の整備を担う地域として、近畿地域の役割は極めて重要であると考えている。

（2）計画の構想【目標】

空飛ぶクルマは、革新的な移動手段として人・物の移動や地域経済を活性化させるとともに、機体・サービス・インフラなど新たな産業や需要を創出し、2040 年時点での世界市場規模は約 1.5 兆ドルと予測されている。そうした中、開発で先行する欧米メーカーが世界シェアを先行取得し、日本がブルーオーシャンに乗り遅れる可能性があるところ、空飛ぶクルマの社会実装は急務である。加えて、移動時間の短縮、地域間格差の是正、災害時の代替機能の確保といった観点から、既存交通を補完するインフラとして、我が国においてその必要性は高い。

このような背景のもと、複数事業者により様々なユースケースを想定した二地点間運航ルート

が検証され、運航の拠点となるバーティポート整備や機体の整備拠点形成に向けた具体的な投資計画が既に検討されている近畿において、社会実装の推進を目指す。特に、本産業の立ち上げにおいては、機体開発および型式証明取得を進める国内機体 OEM による大規模投資案件を核として、当該案件に対応する運航・受入・整備拠点を形成することが不可欠である。あわせて、将来的な市場拡大及び多様な運航サービスの展開を見据え、国内機体 OEM を核としつつも、海外機体も含めた複数機体に対応可能な受入基盤の整備を前提とする。

これらの取組を通じて、本計画における 2040 年までの官民設備投資額は約 348 億円、付加価値増加額は約 1,191 億円、産業人材育成数は約 1,100 人規模を目標とする。

それぞれの算出方法・検証方法は、2040 年時点で、バーティポート 30 地点が設置されることを前提としたうえで以下のとおりである。

- ・ 官民設備投資額は、2040 年までのバーティポート整備に係る事業費の推計を合計した額である。
- ・ 付加価値増加額は、2040 年までに投じた官民設備投資額（推計値）から産業連関分析を行い、付加価値増加額を算出した額である。
- ・ 人材育成数は、事業者ヒアリング等に基づき、2040 年時点での運航（パイロット）、整備、運航管理等に必要な専門人材の推計値となる。

他方で、空飛ぶクルマは新しい分野の産業でありながら、一定の投資を複数発現させないと成り立たないサービスであるところ、確実な投資発現のフォローが必要である。具体的には、下記フェーズに分けて、社会実装を目指していく。

【フェーズ 1：初期市場形成・運航基盤立上げフェーズ】（2027 年度～2028 年度）

大阪・関西万博を契機としたこれまでの実証成果を基盤として、空飛ぶクルマの本格的な社会実装に向け、国内外機体の都市部における受入・運航の前提条件を整備し、初期的な市場を立ち上げる段階として位置付けるとともに、当該段階においては、まずは市場形成の起点となる受入基盤として 2028 年度時点で 2 地点のバーティポートの先行整備を目指す。

大都市圏の港湾部や都市拠点エリアを中心に、離着陸機能を備えた拠点の機能拡充や、充電・給電設備、簡易的な機体点検機能の整備を進めるとともに、運航に必要な体制構築、安全管理、運用ルールの実装を図る。

本段階では、全面的な普及を前提とするのではなく、限定的・段階的な商用運航を通じて運航実績を蓄積し、空飛ぶクルマの安全性・利便性・事業性について社会的な検証を進めることを主眼とする。

【フェーズ 2：市場確立・産業基盤拡充フェーズ】（2029 年度～2030 年度）

本フェーズでは、フェーズ 1 で蓄積された運航実績を基盤として、都市部内および都市近郊における恒常的な運航体制の確立と運航エリアの拡大を図るため、2030 年度までに、フェーズ 1 で整備した拠点を起点として段階的に運航拠点整備を進め、10 地点体制への拡張を目指す。

都市部の複数エリアにおける受入拠点の整備を計画的に進めることにより、周遊飛行にとどまらず、二地点間飛行といった実用的な運航形態の確立を図る。これらの取組を通じて、空飛ぶク

ルマを都市交通・観光交通を補完する新たな移動サービスとして位置付け、社会実装を段階的に推進していく。

あわせて、簡易整備機能や運航支援機能の拡充を通じ、将来的な複数事業者・複数機体の運航に対応可能な基盤を形成し、関連事業者や人材の集積を促進する。

【フェーズ3：産業定着・段階的高度化フェーズ】（2031年度～2040年度）

本フェーズでは、空飛ぶクルマ産業を我が国における新たな成長産業の一つとして定着させ、国際競争力を有する産業基盤へと発展させる段階と位置付け、バーティポートを近畿広域に展開し、2031年度以降は2040年度までに30地点以上の拠点形成を目指す。

大阪市内の主要エリア間を結ぶ運航ネットワークの構築を進めるとともに、近畿広域における定常的な運航サービスの展開を図る。あわせて、自動飛行や高密度運航といった高度な運航形態を見据えた運用・整備体制の整備を段階的に進め、大規模整備拠点を核とした高度なサービス提供体制の確立を目指す。

さらには、大学・研究機関等と連携し、整備技術、人材育成、運航管理ノウハウ等を体系化することで、国内外展開に対応可能な、運航・整備・インフラ・サービスが一体となったエコシステム型の産業基盤の構築に向けた取組を進める。

上記フェーズ1からフェーズ3までの取組を通じ、近畿におけるバーティポートの段階的な整備及び運航の拡大を図るとともに、バーティポート整備数やその利用状況等との関係を見極めながら定期的に関係主体により進捗状況を把握し、整備数や利用状況等の指標に基づき評価を行った上で、必要な取組内容の見直し及び具体化を継続的に図る。こうした取組を通じ、近畿地域を空飛ぶクルマ産業における我が国の中核的拠点として位置付け、日本経済全体の競争力強化に貢献することを目指す。

（3）17の戦略分野の「官民投資ロードマップ」との関係性

空飛ぶクルマに関する官民投資ロードマップにおいては、機体開発、生産設備及び離着陸場（バーティポート）の整備等をはじめとする多様な分野への投資を進めることとされており、これらの取組により空飛ぶクルマの社会実装及び市場形成を図る方向性が示されている。

その上で、同ロードマップにおいては、「大阪・関西万博における実証成果を踏まえ、空飛ぶクルマの早期市場形成を目指す関西では、身近な移動手段となるための十分な数の離着陸場（バーティポート）を確保し、地域未来戦略と連携しながら、実証・実装機能を拡充させる。」と記載されている。

本計画は、こうした官民投資ロードマップにおける近畿地域の役割に対応し、国内の機体開発投資の成果を受け止める運航受入基盤として、都市部と周辺観光地におけるバーティポート整備を具体化するものであり、同ロードマップと内容が合致している。

（4）国際的な競争優位性

本クラスターは、①機体開発との連動、②初期市場形成、③運航・受入を核とした産業基盤形成を一体的に進める構造を有しており、空飛ぶクルマの社会実装を運航・受入基盤の整備から先導する点で特徴を有する。

海外においては、ドバイやアブダビでの空港アクセス、マイアミやロサンゼルスでの大規模イベント・空港輸送など、特定のユースケースを起点として、個別に段階的導入・実証が進められている事例が多く見られる。

これに対し近畿では、国内外で進む機体開発を前提に、地域側が主体となりバーティポート整備や運航体制構築を先行させ、都市内移動、観光、空港アクセス等の複数ユースケースを同時に想定した実証及び事業化検討を進めている点に特徴がある。

各要素における優位性は以下のとおりである。

①機体開発との連動

SkyDrive 社をはじめとする機体開発の進展を背景として、近畿では機体の受入先となる運航環境（バーティポート・整備・運航体制）を先行的に整備しており、機体の実用化と同時に商用運航へ移行可能な条件を備えている。

②初期市場形成

大阪・関西万博において世界で初めて複数機体・複数事業者による運航実証が行われたことにより、都市型バーティポート運用や複数ルート検証を通じて、実運用を前提とした知見を体系的に蓄積している。具体的には、複数機体（3機体）、複数事業者による計81回の飛行実績を有するとともに、様々なユースケースを想定した二地点間運航ルートの検証が行われている。

③運航・受入を核とした産業基盤形成

近畿には鉄道、電力、建設、都市開発等のインフラ関連企業が集積しており、バーティポート整備、運航管理、機体整備、人材育成を一体的に展開可能である。特に既存交通との結節を前提としたモビリティ拠点の形成が進められている点に優位性がある。

以上により、近畿は海外に見られる特定のユースケースごとに段階的に導入されるモデルに対し、国内外の機体開発の進展を受け止める運航・受入基盤を先行整備し、先述の様々なユースケースの市場化を同時並行で目指す実装モデルとして、さらには万博レガシーを活用した都市開発等との連携を通じた持続的な拡張性を有する点において、国際的な競争優位性を有する。

（5）計画の素案との整合性

近畿地域の戦略産業クラスター計画の素案には、大阪・関西万博での実証成果を踏まえ、近畿を次世代空モビリティ（空飛ぶクルマ）の拠点として、バーティポート・インフラ、運航、MR0、人材育成の各機能を一体的に集積し、産業基盤を構築する構想が記載されており整合している。

2. 戦略産業クラスター計画の対象区域

（1）対象区域

大阪府大阪市、兵庫県（淡路島）

（2）特定の理由

当該区域は、実証実績もしくは立地特性等を有し、空飛ぶクルマの初期市場形成を担う区域である。あわせて、当該区域内では、運航を念頭に置いたバーティポート整備等の民間投資案

件が具体化しており、実装に直結する基盤が整いつつあることから、本クラスターの形成を先導する区域として特定する。

3. 核となる大規模投資案件【道筋】

(1) 投資概要

本クラスター計画における核となる大規模投資案件としては、株式会社 SkyDrive による「空飛ぶクルマの機体開発および型式証明取得等に向けた飛行試験」事業が位置づけられる。

当該事業は、「中小企業イノベーション創出推進事業」の補助事業として採択され、プロジェクト担当課室である経済産業省次世代空モビリティ政策室の下、商用運航を前提とした機体の開発、主要構成部品の高度化、システム統合、地上試験および飛行試験等を通じた安全性・性能の検証を行うものである。

本投資は、空飛ぶクルマという新たなモビリティの社会実装において中核となる「機体開発」を担うものであり、商用運航サービスの成立の前提となる極めて重要な投資案件である。

また、当該機体が実際の運航サービスとして展開されるためには、分野特有の拠点として離着陸機能を担うバーティポートや運航体制の整備が不可欠であり、機体開発・認証とインフラ及び拠点整備は不可分の関係にある。このため、本投資の成果を社会実装へと結実させるためのインフラ及び拠点整備については、下記 6. において記載する。

(2) 地域経済への波及・相乗効果

本投資案件は、空飛ぶクルマの機体供給基盤を確立するものであり、当該機体の商用化を契機として、運航サービス、機体整備、インフラ整備等の関連産業の立上げを誘発する効果が期待される。

特に、近畿地域においては、当該機体の受入・運航基盤の整備を通じて、運航管理、機体点検・整備、設備維持管理等の分野において新たな需要が創出されることが見込まれる。

部品サプライヤーの形成に関しては、親和性の高い航空機機体、エンジン、装備品関連企業等の航空機関連分野に参画する大手企業が近畿管内に複数立地している。さらにこれらの企業のサプライチェーンに連なる中小企業群も含めると、100 社以上の関連企業集積が形成されている。このような中で、これらの企業のサプライチェーンに連なる素材供給、部品加工、表面処理等を担う中小企業群が有する治工具、熱処理、検査、組立等の裾野技術を、近畿経済産業局が長年取り組んできた「関西航空機産業プラットフォーム NEXT」等の支援枠組みを活用しながら、空飛ぶクルマ向けの機体構造部品や機械装備品等へ展開することが期待される。

また、大阪メトロをはじめとする私鉄事業者が、鉄道事業で培ってきた整備・管理に関する知見を活かし、運航管理や機体点検・整備、維持管理などの分野へ進出することも期待される。

こうした既存事業で培ったノウハウを空飛ぶクルマ分野へ展開することで、近畿地域における次世代モビリティ関連産業の基盤強化や雇用創出に寄与する効果が見込まれる。

(3) 投資時期・稼働開始時期

2028 年のサービス開始を目指す

(4) 投資総額

非公開

※企業戦略に関する数値であるため非公開とする。

(5) 関連する投資案件

＜別表＞参照。

4. 計画実現に向けた課題と解決に向けて講じるべき対策【道筋】

(1) 産業集積に向けた課題

- ① 投資資金・リスク：空飛ぶクルマの市場形成に向けては、運航、バーティポート、整備の各事業を一体として立ち上げる必要がある一方、初期段階では運航需要や事業モデルが未成熟であるため、バーティポート整備や大規模整備拠点の形成に向けた民間投資については、投資回収の見通しが立ちにくく、実装段階における先行投資リスクが高いことが課題。現に、SkyDrive社は、これまで数百億円規模の投資が発生しており、機体製造側に先行的に大規模な投資負担がある。また、同様に運航事業者側では複数機体導入を前提とすれば数十億円規模に及ぶ機体購入費用が必要となるほか、バーティポート整備事業者においても、整備するバーティポート類型に応じて数億円から数十億円規模に及ぶ投資負担が生じる。

加えて、運航事業の開始時期が機体開発及び型式証明の進展状況に左右されることから、民間事業者における投資実行のタイミング判断が困難である点も課題。

- ② 人材：空飛ぶクルマの実装・事業化には、運航管理、機体点検・整備、安全管理等に精通した専門人材が必要であるが、当該分野に対応し得る運航・整備等に関する専門的知見を有する人材は国内において限定的にとどまっていることが課題。

現に、親和性の高い従来の飛行機による航空輸送分野においても将来的な人材不足が懸念されており、例えば操縦士は年齢構成が50歳前後に偏っていることから、2030年頃以降に大量退職が見込まれている。また、整備士も50歳以上が約39%を占め、高齢化による供給制約が懸念される状況にある。加えて、整備士の養成機関である航空専門学校の入学者数について、近年回復傾向にあるものの、コロナ禍前の年間約600人から一時は半数程度まで減少しており、国土交通省において人材確保等に向けた取組が進められている。

さらに、本分野は制度整備や技術仕様が発展途上にあることから、求められる人材像やスキル要件が必ずしも明確でなく、教育・訓練体系の整備や実務機会の確保が十分に進んでいない点も課題。

※出典：「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」最終とりまとめ参考資料
(<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001880256.pdf>)

- ③ サプライチェーン：現時点では、空飛ぶクルマの機体製造、運航・整備を支える部素材、電装品、バッテリー関連部品、加工・組立、整備用治具、消耗品、整備サービス等のサプライチェーンは十分に形成されていないことが課題。とりわけ、運航市場の立ち上げ段階では需要規模が限定的であり、量産を前提とした部品供給や専用設備投資の見通しが立ちにくいことから、地域の製造業においても新規参入や事業展開が進みにくい。

④インフラ・分野特有の拠点：都心部バーティポートによる運航・簡易整備と、大規模整備拠点による本格整備を段階的に組み合わせていくためには、運航計画、整備計画、機体配置を一体的に調整するインフラ等の連携が不可欠であるなか、現状、早期市場形成に必要なバーティポートが整備されておらず、また運航事業者、バーティポート運営事業者等の関係主体間における機能連携も十分に構築されていないことが課題。

また、バーティポートの機能発揮に関連して、アクセス道路をはじめ周辺交通や既存モビリティとの接続状況が必ずしも十分に整理されておらず、拠点利用の円滑性に影響を及ぼし得る点も課題。

（２）課題解決に向けたステークホルダーの取組

① 投資資金・リスク

自治体は、民間事業者による先行投資リスクを低減し、社会実装の取組を加速させるため、関係者による連携体制の構築及び各種支援施策を通じた事業環境整備を推進する。民間事業者は、初期段階においては、実証運航や先行的なバーティポート整備等を通じて事業実績の蓄積及び需要創出を図り、その成果を踏まえ段階的な投資拡大につなげる。また、運航事業の開始時期が機体開発の進展に依存することを踏まえ、関係主体間の調整を通じて投資タイミングの不確実性への対応を図る。

これらの取組を通じ、民間事業者は、機体開発、運航及びバーティポート整備に係る事業化に向け、段階的に投資を実行しながら事業モデルの確立を進め、将来的な商用運航の拡大に対応した持続的な投資環境の構築を目指す。

② 人材

民間事業者及び専門機関等は、連携して空飛ぶクルマ分野に対応した教育・訓練体制の整備を進める。初期段階においては、関連教育プログラムの新設や実証運航を通じた実務経験の付与等を行い、本格的な商用運航に向けて段階的に人材育成機能の拡充を図る。

また、運航・整備・安全管理等に係る専門人材について、企業によるOJTや資格取得支援等を通じて実務人材の育成を進めるとともに、海外人材の活用も含めた人材確保の取組を推進する。

③ サプライチェーン

民間事業者及び地域の製造業は、既存の航空機、自動車、電池、電機等の産業集積を活用しつつ、空飛ぶクルマ分野への参入及び事業展開を推進する。初期段階においては試作・開発や小規模な供給から開始し、運航規模の拡大に応じて段階的に量産対応及び供給体制の強化を図る。

これにより、機体製造、運航・整備を支える部材供給やサービス提供等の裾野産業の形成を進め、持続的な産業基盤の確立を目指す。

④ インフラ・分野特有の拠点

自治体及び民間事業者は、都心部バーティポートと大規模整備拠点の機能連携を前提とし、市場の熟度に合わせて段階的なインフラ・分野特有の拠点整備を推進する。初期段階に

においては実証運航を通じた技術検証及び運航データの蓄積を行い、その結果を踏まえて運航拠点及び運航ネットワークの拡張を図る。

また、運航頻度については、需要の拡大及び運航体制の成熟化に応じて段階的に引き上げるとともに、運航計画、整備計画及び機体配置の一体的な調整を行うことで、運航の安定性及び効率性の確保を図る。

さらに自治体は、拠点間移動を含む利用動線を踏まえ、周辺交通や既存モビリティとの接続状況がバーティポートの機能発揮や拠点利用の円滑性に影響を及ぼし得ることから、それを踏まえたインフラ整備及び運用の推進を図る。

(3) インフラ・分野特有の拠点整備案件

<大阪城公園接続デッキ>

- ① 事業実施主体：西日本旅客鉄道株式会社
- ② 事業概要：デッキ（延長約 60m、幅員約 6m（2 階））、エレベーター2 基、展望スペース（3 階）整備
- ③ 総事業費：約 8.7 億円
- ④ 事業実施期間：令和 7 年度～令和 10 年度（予算措置は令和 8 年度まで）

<淀川左岸線（2 期）>

- ① 事業主体：大阪市、阪神高速道路株式会社
- ② 事業概要：街路（地域高規格道路・道路改築（4 車線））
- ③ 総事業費：3,052 億円 ※令和 8 年度までの措置済み予算が不明のため、事業全体の事業費を記載。
- ④ 事業実施期間：平成 18 年度～令和 14 年度

<淀川左岸線延伸部>

- ① 事業主体：国土交通省、阪神高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社
- ② 事業概要：合併道路事業
- ③ 総事業費：4,000 億円 ※令和 8 年度までの措置済み予算が不明のため、事業全体の事業費を記載。
- ④ 事業実施期間：平成 29 年度～

(4) 「候補プロジェクト提案」に記載された国の政策的対応のニーズ

① 初期投資リスクへの対応

新市場であることに伴う需要の不確実性や事業採算性の不透明性を踏まえ、運航事業及びバーティポート運営事業の立上げ段階における初期投資リスクへの対応を図る。特に、離着陸場、整備拠点等の分野特有の拠点整備に係る初期投資負担が極めて大きく、民間単独では投資判断が困難であることから、当該拠点整備に対する重点的な財政支援を講じることで、民間投資の発現及び事業化の加速を図る。

② 制度・規制の明確化

離着陸場、整備拠点及び運航支援機能等の整備を円滑に進めるため、バーティポート、充電設備、格納庫等に加え、機体安全基準、運航基準等の整備や、既存アセット（空港、飛

行場)等の活用に向け、国家戦略特別区域制度等の枠組みの活用も視野に入れた制度整備を検討。

③ 需要創出支援

機体数・運航ルートが限定される導入初期において、運航事業の事業性確保に向け、実証運航や観光利用等を通じた需要創出支援策の制度化や運航事業者に対する財政支援措置を図る。

④ 人材確保・育成

運航管理、整備、安全管理等の専門人材の不足に対応するため、養成機関の拡充及び教育・訓練基盤の整備を推進する。

⑤ サプライチェーン形成支援

航空機、自動車、電池、電機等の既存産業との連携を通じた部品供給・整備関連産業の参入を促進する施策を講じる。あわせて、運航費用の負担軽減に資する電池の二次利用環境の整備を進めるとともに、ライフサイクル全体でのコスト低減や関連産業の参入促進に資する取組を推進する。

⑥ インフラ整備支援

運航管理・通信インフラ、都心部・周辺施設と離着陸場(バーティポート)とのアクセス連携に必要なインフラ、また、上下水道についても、社会実装に必要な水準で整備が進むよう財政支援措置を講じる。

⑦ 次世代運航管理・制度基盤の整備

機体の多様化・自律化・高密度運航を見据え、次世代運航管理システムの構築及び制度整備を推進する。

5. 計画の KGI および KPI

(1) KGI (2040 年目標)

- ・バーティポート設置数(投資案件数): 約 30 地点
- ・官民設備投資額: 約 348 億円 (2040 年までの累積額)
- ・付加価値増加額: 約 1,191 億円 (2040 年までの累積額)
- ・人材育成数: 約 1,100 人 (2040 年までの累積数)

(2) KPI (KGI の達成に向けた政策手段の進捗管理を行うための目標)

- ・近畿地域におけるバーティポート(運航拠点)整備については、民間投資案件として 2040 年時点で約 30 地点の設置を目指すことを踏まえ、2030 年時点においては、空飛ぶクルマの市場確立フェーズとして、主要都市拠点及び広域接続拠点を中心に、KPI として約 10 地点規模のバーティポート整備を進める。
- ・運航拠点整備に係る官民設備投資については、2040 年における約 348 億円の投資目標の達成に向けた KPI として、2030 年時点における累積投資額約 116 億円の実現を目指す。特に大阪メトロが事業実施主体となる大阪港 VP 及び森之宮 VP をはじめ、その他事業者が事業実施主体となる淡路島 VP 整備事業等、早期市場形成フェーズにおいて重要な役割を担う投資案件については、商用運航の立上げに向け、先行的にバーティポート整備支援を強力に

推進する。このような国によるバーティポート整備支援を通じて、初期段階における民間事業者の先行投資リスクを低減させ、運航ネットワーク基盤の早期形成を促進していく。

- ・前述の運航拠点整備に係る官民設備投資を通じた産業基盤形成や関連サービスの創出等による経済波及効果を踏まえ、付加価値増加額については、2040年時点における約1,191億円の創出目標に対するKPIとして、2030年時点における累積付加価値増加額約397億円の達成を目指す。
- ・運航（パイロット）、整備、運航管理等の専門人材について、事業者ヒアリングに基づく人材需要を踏まえ段階的な育成を行う。具体的には、2030年時点のKPIとして約400人規模のコア人材の確保を目指すとともに、2040年時点で運航・整備・運航管理のコア人材約1,100人規模の確保を目指し、関連産業を含めた裾野人材の育成を推進する。これらの人材育成を支える取組として、民間事業者が主体となり、バーティポート運営、運航サービス、関連事業と連動した人材育成プログラムの構築や実務機会の提供等を通じて、実装段階に即した実践的人材の育成を進めるとともに、教育機関等との連携により持続的な人材供給基盤の形成を図る。

上記のKPIについては、定期的（半期ごと等）に整備拠点数、人材育成状況等の進捗を把握し、需要動向や運航実績を踏まえた評価を行った上で、必要な取組の見直し及び計画の具体化・高度化を図るものとする。

6. 計画実行にあたり活用が想定される施策【政策手段】

内閣官房地域未来戦略本部事務局および経済産業省経済産業政策局を中心に、17分野・62技術の担当課室、経済産業省地方局、関係省庁と連携しながら、施策の実行・PDCAを実施していく。

成長資金への対応	機体開発・型式証明取得への支援。 ※経済産業省中小企業イノベーション創出推進事業（SBIR フェーズ3事業）「次世代エアモビリティ分野」（経済産業省次世代空モビリティ政策室）
クラスターを構成する企業の設備投資促進	・国内外の空飛ぶクルマメーカーのサプライチェーン参入に向けたビジネスマッチング等を通じた部品開発支援や生産設備の導入支援。（経済産業省）
関連するインフラ及び拠点整備	・バーティポートに求められる要件（機能・設備）の整理や整備基準の策定（国際基準の動向を踏まえ検討）等により、バーティポートの整備・普及を促進することで、初期投資リスクを低減し投資発現を加速。（国土交通省）
規制・制度改革	・「空の移動革命に向けたロードマップ」に従い、機体、運航、離着陸場等に係る制度整備を着実に進める。（国土交通省）
産業人材育成	・運航管理・整備・安全管理・認証に係る専門人材の教育・訓練基盤等についての検討。（国土交通省）

以上

＜別表＞戦略産業クラスターに集積する投資案件（補助金既採択案件に限定）

企業名	住所	投資案件概要	事業実施期間
-----	----	--------	--------
