

大阪府・大阪市 空飛ぶクルマ分野における地域産業クラスター計画（共同作成）

1. 地域産業クラスターの形成を目指す産業領域：空飛ぶクルマ（eVTOL）製品を核とする
空飛ぶクルマ産業領域

（1）該当する業種 ※（）内は産業中分類ベースで記載

本計画が対象とする産業分野は、電動化、自動化といった航空技術や垂直離着陸等の運航形態によって実現される次世代の航空モビリティ及びそれを支える多層的なビジネス群である「空飛ぶクルマ（eVTOL）分野」とする。

本計画では、「空の移動革命に向けたロードマップ」や「空飛ぶクルマ 戦略産業クラスター計画（近畿地域）」において示されている、2020年代後半の商用運航開始を見据え、空飛ぶクルマの機体、運航、インフラ、保守・点検・整備、人材育成、サービス提供など、様々な分野が連携して成り立つ「空飛ぶクルマ関連産業エコシステム」の形成を目指す。これらの相互連携により、安全性を確保しつつ、新産業の創出を図る。

該当する業種については、空飛ぶクルマ関連産業エコシステムの構成要素を踏まえ、日本標準産業分類に基づき、機体、インフラ（バーティポート（離着陸場）、充電設備）、運航サービス、通信・管制、MRO（整備・修理・オーバーホール）拠点、人材育成、観光等の各領域に対応する業種について分類する。

【日本標準産業分類に基づく構成要素】※（）内は産業中分類ベースで記載

・機体の開発・製造、部品・素材の供給：

314:航空機・同附属品製造業（31:輸送用機械器具製造業）

245:金属素形材製品製造業 等（24:金属製品製造業）

281:電子デバイス製造業、282:電子部品製造業、284:電子回路製造業、

289:その他の電子部品・デバイス・電子回路製造業（28:電子部品・デバイス・電子回路製造業）

・インフラ整備（バーティポート建設、充電設備等付帯設備工事）：

061:一般土木建築工事業、062:土木工事業（舗装工事業を除く）、

063:舗装工事業（06:総合工事業）

07:職別工事業（設備工事業を除く）

081:電気工事業、082:電気通信・信号装置工事業（08:設備工事業）

291:発電用・送電用・配電用電気機械器具製造業（29:電気機械器具製造業）

331:電気業（33:電気業）

681:建物売買業、土地売買業、682:不動産代理業・仲介業（68:不動産取引業）

691:不動産賃貸業（貸家業、貸間業を除く）、693:駐車場業、

694:不動産管理業（69:不動産賃貸業・管理業）

742:土木建築サービス業（74:技術サービス業（他に分類されないもの））

- ・ 運航サービス、MRO（整備・修理・オーバーホール）、エアタクシー、物流輸送：
460:管理・補助的経済活動を行う事業所、461:航空運送業、462:航空機使用業
(46:航空運輸業)
- ・ 通信・管制、運航管理（UTM）：
301:通信機械器具・同関連機械器具製造業（30:情報通信機械器具製造業）
391:ソフトウェア業、392:情報処理・提供サービス業（39:情報サービス業）
- ・ 人材育成
817:専修学校、各種学校（81:学校教育）
- ・ 観光：
791:旅行業（79:その他の生活関連サービス業）
731:広告業（73:広告業）
- ・ その他（金融、リース業、学術連携、環境安全評価、実証支援）：
643:クレジットカード業、割賦金融業
(64:貸金業、クレジットカード業等非預金信用機関)
672:損害保険業、675:保険サービス業
(67:保険業（保険媒介代理業、保険サービス業を含む）)
702:産業用機械器具賃貸業（70:物品賃貸業）

（２）特定の理由

大阪は、空飛ぶクルマの社会実装に向けた取組が全国的にも先行している地域である。2025年大阪・関西万博を契機として、デモフライトやバーティポート整備等の実績が蓄積され、商用運航を見据えた具体的な事業環境の整備が進んでいる。

大阪府では、これまで実装化に向けた事業を実施するとともに、関連事業者が参加する官民連携組織を2020年に設立している。運航、インフラ、整備、通信、観光等の多様な分野の事業者が参画しており、初期段階に必要な運航面や受入環境の整備面での優位性につながっている。

さらに、大阪府には、関西国際空港という国際的な交通結節点、臨海・湾岸エリア、大阪市を中心とする都市圏、そして淡路島・京都・高野山等の観光地が近接しており、観光・ビジネス移動といった初期段階に需要が期待できる地理的優位性を有している。これにより、観光、空港アクセス、都市内移動といった初期需要が見込まれるとともに、先行モデルとして他地域への展開可能性を有している。

また、機体開発及び型式証明取得に向けた国内外の取組が進む中で、特に大阪市内においてバーティポートやMRO拠点の形成に向けた民間投資の検討が進んでいる。当面、国内外の機体活用が見込まれるものの、整備・修理、部品・素材、バッテリー等の周辺分野においては、府内企業の参入が段階的に進むことが期待できる。

これらのことを踏まえ、大阪府は、社会実装に向けた実証実績、潜在実需、事業者ネットワーク、さらには幅広い関連産業への波及が期待できる地域であることから、空飛ぶクルマ分野を対象領域として設定することとした。

2. 地域産業クラスターの形成を目指す区域

(1) 特にクラスター形成の核となる区域

a. 大阪市

〔ベイエリア（大阪港中央突堤・夢洲等）〕

2025年大阪・関西万博のデモフライトの成果をレガシーとして継承し、大阪府における空飛ぶクルマ産業クラスター形成の起点とする区域である。既に国のバーティポート整備指針に基づき整備された大阪港バーティポートがあり、定期・不定期運航のハブ機能を担う。さらに、夢洲第2期区域では、マスタープランに基づき、開発事業者募集を実施する。このマスタープランでは、万博レガシーの継承と発信に向け、例示ではあるものの「空飛ぶクルマ」などのモビリティなどのソフトレガシーの継承を盛り込んでおり、開発事業者からの「空飛ぶクルマ」の導入も期待される。

〔大阪市内主要拠点（森之宮エリア等）〕

都市内移動やビジネス需要に対応した都市型運航の展開を通じて、新たなモビリティサービスの実装を図る区域である。森之宮エリアにおける再開発等と連動し、都市部における高架式バーティポートのモデル構築を進める。

b. 府内空港拠点

既存の空港機能の活用や国内外からのゲートウェイである関西国際空港をはじめとする府内空港を活用し、空港アクセス需要や都心部、広域観光地を結ぶ路線の構築を進める区域である。

c. 府内各地域（大阪市地域、北大阪地域、東大阪地域、南河内地域、泉州地域）

空飛ぶクルマの社会実装に向け、観光、医療・災害、物流等のユースケースの展開を図るとともに、機体整備、人材育成、将来的な部品供給など、関連産業の集積を進める区域である。今後市場が創出される空飛ぶクルマ関連産業は広範な産業分野の連携により成立することから、大阪市地域、北大阪地域、東大阪地域、南河内地域及び泉州地域において、ユースケースの展開や関連産業の事業展開を通じたエコシステムの形成を推進する。

(2) 計画推進の核となる企業

空飛ぶクルマの社会実装及び全国に先駆けた商用運航の実現に向け、事業化に取り組む運航事業者、機体開発メーカー、バーティポート運営事業者、運航管理・通信事業者、人材育成機関等を、本計画推進の中核事業者として位置付ける。これら事業者は、機体導入、運航ルート具体化、インフラ整備、運航管理体制の構築、人材育成等の各分野において、事業化に向けた具体的な検討又は取組を進めており、大阪における産業クラスター形成を牽引する主体である。

・機体開発メーカー

Eve Air Mobility、株式会社 SkyDrive、Vertical Aerospace

- ・ 運航サービス、エアタクシー
株式会社 AirX、エアロトヨタ株式会社、ANA ホールディングス株式会社、
大阪市高速電気軌道株式会社 (Osaka Metro)、株式会社 Soracle、
丸紅株式会社
- ・ バーティポート運営
大阪市高速電気軌道株式会社 (Osaka Metro)、オリックス株式会社、
兼松株式会社、Skyports Limited など
- ・ バーティポート設計・整備
中央復建コンサルタンツ株式会社、株式会社長大、三菱重工機械システム株式
会社 など
- ・ 運航管理 (UTM)・管制・通信
株式会社 NTT ドコモ、KDDI 株式会社、株式会社ソニック、日本気象株式会社、
一般財団法人日本気象協会、日本電気株式会社、三菱電機株式会社 など
- ・ 人材育成
朝日航空株式会社、学校法人ヒラタ学園 など
- ・ 部品・素材・充電システム
関西電力株式会社 など
- ・ その他、関連業種 (保険・金融・観光)
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社、損害保険ジャパン株式会社、
東京海上日動火災保険株式会社、三井住友海上火災保険株式会社 など

(3) 特定の理由

本計画において核となる地域を、a～c として設定する理由は、事業者ニーズの高いエリアから市場創出を図るためである。

まず、大阪市ベイエリアは、万博レガシーとしての実績と既存の大阪港バーティポートを踏まえ、社会実装に向け、初期段階の運航ハブとして機能することが期待される。次に、大阪市内主要拠点は、都市内移動やビジネス需要に対応する区域として、高架式バーティポートやアクセス道路等の新たな都市インフラを構築することで、都市部における運航実装の拠点となることが見込まれる。さらに、空港拠点は、既存の空港機能の活用や広域的な運航ルートの形成を見据え、高付加価値な観光・ビジネス需要に対応する拠点として位置づけられる。

また、空飛ぶクルマ関連産業は、観光、医療・災害等のユースケースの展開に加え、整備、部品供給、人材育成など、幅広い関連産業との連携により成立する。このため、大阪市地域、北大阪地域、東大阪地域、南河内地域及び泉州地域を対象区域とし、ユースケースの展開及び関連産業の事業展開を促進することで、面的な産業クラスター形成を図る。

核となる事業者の特定については、機体、運航、バーティポート運営、運航管理、人材育成等の各分野で、府が事務局を担う「空の移動革命社会実装大阪ラウンドテー

ブル」に参画する事業者を対象としている。それぞれの事業領域に応じて、各事業者が役割を担いながら連携するとともに、資本力・技術力及び他分野での事業実績を有していることから、計画推進の中核を担う主体として位置付けられる。

3. 当該分野の現状認識と目指す姿【目標】

(1) 現状の整理

大阪府・大阪市における空飛ぶクルマ分野は、商用運航の実装化を見据えた段階へ移行しつつある。特に、大阪・関西万博を契機として、バーティポート整備やデモフライト等の実証実績が蓄積されており、インフラ整備、運航検討、事業者連携といった取組の中、府内での社会実装に向けた動きが着実に進展している。

インフラ面では、大阪港中央突堤においてバーティポートが整備されており、商用運航を見据えた事業環境が先行的に形成されている。これは、機体の導入や運航計画の具体化が進んだ際に大きな強みであり、当該インフラを活用し、実証から国内初の商用化への円滑な移行を図るとともに、都心部や空港等を結ぶ二地点間運航の実装を進め、関連産業の集積を目指していく。

運航面では、株式会社 SkyDrive、株式会社 Soracle、丸紅株式会社といった国内の主要な運航事業者が大阪府・大阪市と連携協定を締結し、商用運航の実現に向けて具体的な取組が進められている。

また、空飛ぶクルマは単独企業では成立せず、機体、運航、インフラ、サービス提供など多様な主体の連携のもとで事業展開される分野である。大阪府が主導する官民協議体「空の移動革命社会実装大阪ラウンドテーブル」には、現在約 100 者が参画しており、幅広い事業者が参加するエコシステムの枠組みが形成されている。

一方で、現時点では機体供給や型式証明の動向、関連法令への対応、操縦士や整備士等の専門人材の確保、部品・整備サービスなどのサプライチェーンの未形成といった課題が残っている。機体については、初期段階では海外機体の活用が見込まれるものの、MRO 拠点の整備を進めることで、整備・修理機能の府域での実施や部品・素材・バッテリー分野の府内企業の参入を目指す。

(2) 目指すべき目標（必須 KGI として、計画での官民設備投資額、計画での付加価値増加額及び計画での産業ニーズに即した産業人材育成数を含む。）

大阪府における空飛ぶクルマ分野では、2020 年代後半の商用運航開始を見据え、運航ネットワークの形成を進める。そのうえで、運航支援、整備、観光、サービス等の周辺分野への需要波及を促し、空飛ぶクルマ分野における持続的な産業クラスターの形成を目指す。さらに中長期的には、空飛ぶクルマが「空の移動革命」を担う新たな移動手段として社会に定着し、大阪・関西の経済成長と都市機能の高度化に寄与する姿を目指す。これらの実現状況を測るため、以下の KGI を設定する。

【KGI】※今後の機体開発や型式証明の取得状況等により変動する可能性がある。

○官民設備投資額：約 90 億円（2030 年度までの累計投資予定額）

約 45 億円（2030 年度の目標額）

○付加価値増加額：約 48 億円（2030 年度の目標額）

○産業人材育成数：130 人（2030 年度の商用運航に必要となる人数）

（３）設定の根拠

本計画における目標値は、国の「空の移動革命に向けた官民協議会ロードマップ」における発展段階（2020 年代後半：導入初期、2030 年代前半：成長期）を踏まえ、大阪が先行的に商用運航を開始し、初期市場の形成を先導すると想定したものである。

官民設備投資額については、府内におけるインフラ整備に係る投資額を事業者へのヒアリングをもとに試算した。

付加価値増加額については、現時点において、空飛ぶクルマ分野の市場が未成立であり、大阪府民経済計算や経済センサス等の各種統計等を用いた推計が難しい。このため、事業者等へのヒアリングをもとに売上規模を試算し、その市場予測額を付加価値増加額として位置づけた。

産業人材育成数については、商用運航に必要となる操縦士、整備士、運航管理者の人数を事業者へのヒアリングをもとに試算した。

（４）効果検証

本計画に掲げる目標値の達成状況については、定期的に進捗管理を行い、設定指標に基づくフォローアップを実施する。

また、「５．投資促進に向けた課題と事業環境整備の取組（３）KPI 及び KPI 未達時の撤退基準の設定」において記述する、バーティポートや運営事業者の状況等については、事業者からの報告及びヒアリングにより把握し、目標に対する達成度を検証する。

なお、空飛ぶクルマ分野は、機体の型式証明の取得状況や技術開発、制度整備の進展に大きく影響を受けることから、外部環境の変化を踏まえた見直しを含め柔軟に計画の修正を行う。

４．勝ち筋の特定と投資の具体像、定量的なインパクト【道筋】

（１）基本戦略：当該産業領域における勝ち筋・大阪府・大阪市に構築すべき機能

大阪府・大阪市における空飛ぶクルマ分野の勝ち筋は、万博等を通じて蓄積された実績、都市・空港・観光地が近接する需要ポテンシャル、これまで培ってきた官民連携の枠組みを活かし、商用運航の先行地域として市場形成を先導することにある。大阪府では、初期段階に必要な機能を構築し、商用運航の立上げから関連産業の集積・波及へとつなげていく。

第一に、運航に関する事業環境を整備する。ベイエリアや大阪市内主要拠点、空港等を核として、離着陸、駐機、運航、通信・管制、乗客動線管理等に関する運営ノウハウを蓄積し、複数拠点を結ぶ運航ネットワークを形成することにより、商用運航を支える事業環境を先行的に形成する。また、将来的な運航需要の拡大を見据え、機体の効率的な運用を支える駐機機能や格納機能を備えた拠点形成についても検討を進める。

第二に、運航サービスを通じた多様なユースケースの実装を図る。観光、空港アクセス、都市内移動など、初期段階に事業化が見込みやすい分野からサービス実装を進め、持続可能なビジネスとして定着を図る。あわせて、こうしたユースケースの実装を通じて、空飛ぶクルマの利便性や有用性に対する理解を促進し、需要創出につなげる。

第三に、MRO 拠点及びサプライチェーンの形成を進める。機体の安定運航を支える整備拠点の形成を進めるとともに、部品・素材、整備、通信、サービス等の幅広い関連領域において府内企業の参入を促進する。これにより、関連産業の裾野拡大とサプライチェーンの形成を進め、空飛ぶクルマ産業クラスターの形成につなげる。

これらの取組を支える基盤として、「空の移動革命社会実装大阪ラウンドテーブル」の枠組みを活用し、機体、運航、インフラ、通信、サービス等の各主体の連携を促進し、大阪における「空飛ぶクルマ関連産業エコシステム」の形成を図るとともに、オール関西での展開を見据えた取組を推進する。

(2) 投資の具体像

・ 運航事業環境の整備に関する投資

国内外における機体開発及び実証の進展を踏まえ、今後、商用運航の実現に向けた運航事業環境の整備に関する投資が重要である。株式会社 SkyDrive は、国補助事業の活用等により機体開発を進めており、2028 年度下期の実証開始、2029 年度以降の本格的な商用運航開始及び量産化を見据えた取組を進めている。

大阪・関西においては、「空飛ぶクルマ 戦略産業クラスター計画（近畿地域）」に基づき、先行的なサービス実装フィールドとして、商用運航を支える事業環境の構築が期待されている。パーティポート運営事業者（Osaka Metro、兼松株式会社等）においては、パーティポートの整備・運営に向けた検討が進められており、今後、パーティポートの整備に向けた投資の具体化が見込まれる。

・ 運航サービスを通じた多様なユースケースに関する投資

商用運航の実現に向けては、サービス実装及び需要創出に資する投資の拡大が重要となる。運航事業者（株式会社 Soracle、丸紅株式会社等）においては、商用運航開始を見据え、機体導入の検討、運航システム整備、サービス提供体制構築等への投資が見込まれる。

- ・ MRO 拠点及びサプライチェーンの形成に関する投資

空飛ぶクルマの安定的な商用運航の実現に向けては、機体の維持管理を担う MRO 拠点の形成及び関連産業の集積が重要となる。今後、機体開発メーカー、運航事業者、部品メーカー等の参画により、整備施設や保守機材の整備に加え、部品・素材等のサプライチェーン形成に向けた投資の進展が見込まれる。

(3) 地域へのインパクト、目指すべき姿

これらの基本戦略及び今後の投資を推進することにより、空飛ぶクルマの社会実装を全国に先駆けて実現し、「空飛ぶクルマ関連産業エコシステム」の形成を図る。

- ・ 運航事業環境の整備によるインパクト

都市型バーティポートの整備や複数拠点を結ぶ運航ネットワークが構築される。これにより、都市内移動や空港アクセス等における新たな移動手段の実装が可能となり、大阪において先行的な市場形成が進展する。

また、運航管理等に関するノウハウの蓄積により、他地域への展開可能性を有する運航モデルが確立される。

- ・ ユースケース展開による社会的インパクト

観光、都市内移動、空港アクセス等の分野においてサービス実装が進展することで、利便性の向上や移動体験の付加価値向上が図られ、都市活動の活性化に寄与する。また、災害対応や医療分野への活用等を通じて、迅速な人員・物資輸送に活用されることで安全・安心の向上に資する取組が進展する。さらに、こうしたユースケースの段階的な拡大を通じて、空飛ぶクルマの利用シーンが日常生活へと浸透し、社会受容性の向上と持続的な需要創出につながる。

- ・ サプライチェーン形成による経済的インパクト

運航、機体、インフラに加え、整備、部品・素材等の関連分野への需要波及が進む。これにより、府内企業の参入促進及び取引機会の拡大が図られ、関連産業の裾野が拡大する。こうした動きを通じてサプライチェーンの形成が進み、空飛ぶクルマ分野が大阪における成長産業として定着する。

中長期的には、空飛ぶクルマの商用運航の拡大とネットワーク化を通じて、日常的に利用される移動手段としての定着や、社会実装の先行地域として、大阪・関西の経済成長及び都市機能の高度化に寄与することを目指す。

5. 投資促進に向けた課題と事業環境整備の取組【政策手段】

(1) 投資促進に向けた課題

空飛ぶクルマ分野は、商用運航の立ち上げ期にある一方で、事業性や制度面の不確実性があり、民間投資の本格化にあたっての課題が残されている。大阪では、万博を契機とした実績、既存バーティポートの整備、事業者の集積といった優位性を有するものの、それだけで投資判断が容易に進むものではなく、民間事業者の投資をいかに呼び込むかが重要な論点となる。

・インフラ整備や法制度に関する課題

運航ネットワークの形成に必要なバーティポート及び関連インフラが不足している。インフラ整備にあたっては、候補地調査、環境影響評価、基本設計、整備・運営スキームの検討など、事業化に至るまでの準備負担や整備コストが大きい。また、航空法、港湾法、都市計画法、建築基準法、消防法等の関係法令との調整の複雑さが、インフラ投資の障壁となっている。

また、充電設備に関する機体規格の非統一や需要規模、事業者間での役割分担や投資判断への課題がある。

バーティポートの効果を発揮するためにはアクセス性の向上が重要であるが、府内空港拠点等とのアクセス連携の課題や緊急時・非常時における離着陸場所の確保などの課題がある。

・運航サービス・運航管理に関する課題

需要や収益モデルが確立しておらず、初期段階における事業採算性が不透明である。特に、観光、空港アクセス、都市内移動等のユースケースは初期需要が高いと見込まれる一方、どのようにして具体的な運航モデルを組み立てるかの見極めが必要である。また、運航管理、通信・管制等についても、事業化を進める上での役割分担や費用負担の課題がある。

・MRO 拠点及びサプライチェーンに関する課題

現時点では、整備拠点、部品供給、整備サービス等の供給体制は形成されておらず、初期段階の限定的な需要のもとでは、事業者にとって新規参入や投資回収の見通しが立ちにくい。また、航空機並みの品質・安全基準が求められる参入障壁の高さという課題もある。

・人材に関する課題

操縦士、整備士、運航管理人材等の専門人材の確保について、本分野は制度整備や市場形成が途上にあり、教育・訓練のあり方も変動しうる段階にある。そのため、現時点では、既存の航空人材の活用可能性も含め、今後の事業化の進展に応じた人材確保のあり方を具体化していく必要がある。

以上のように、本分野では、インフラ・制度、運航、整備・サプライチェーン、人材面の課題に対して事業環境を整備していくことが必要である。

（２）講じるべき政策パッケージ

前項の課題に対応し、空飛ぶクルマ分野における投資を促進するため、以下の政策パッケージの方向の取組を進める。これらは、「４．勝ち筋」を具体化するものであり、インフラ・法制度、運航、整備・サプライチェーン、人材面から事業環境の整備を図るものである。

なお、本計画の推進にあたっては、大阪府商工労働部成長産業振興室産業創造課及び大阪市経済戦略局産業振興部イノベーション課が中心となり、事業者への伴走支援、官民連携の推進及び計画全体の進捗管理を行う。

また、拠点アクセスや防災公園整備に関する取組については、大阪府都市整備部道路室道路整備課及び大阪府都市整備部公園課が中心となり事業環境の整備を進める。

・インフラ整備に向けた事業環境整備

運航ネットワークの形成に必要となるバーティポート及び関連インフラについては、事業者による候補地調査、環境影響評価、基本設計等の事業化に向けた検討が円滑に進むよう事業環境の整備を図る。また、国に対しては、バーティポート整備基準の早期明確化や、先行地域における商用運航を後押しするための環境整備への支援を求めるとともに、航空法、港湾法、都市計画法、建築基準法、消防法等の関係法令との調整が円滑に進むよう、「空の移動革命に向けた官民協議会」の事務局である経済産業省製造産業局及び国土交通省航空局に対し、法令を所管する機関（国土交通省港湾局・都市局・住宅局、総務省消防庁等）との連携強化を求めている。

本計画の核となる区域の１つである府内空港拠点へのアクセス向上に資する道路（泉州山手線、大阪外環状線、三国塚口線、八尾富田林線など）の整備とともに、緊急時・非常時における離着陸場所として防災公園（久宝寺緑地ほか）の整備を図る。

・運航サービス・需要創出に向けた環境整備

運航サービスの事業性確立に向け、事業者による運航モデルの具体化が円滑に進むよう事業環境の整備を図る。また、運航管理（UTM等）や通信・管制については、複数の運航事業者による乗り入れを見据え、国における議論の動向も踏まえながら、具体的には、運航事業者、UTM提供事業者、通信事業者、航空管制関係者等の関係主体の役割分担について整理を進める。さらに、事業者による体験機会の提供や情報発信等の取組を通じて、空飛ぶクルマの利便性や安全性に対する理解の促進を図る。

あわせて、初期需要の創出や利用機会の拡大に向けては、人流データ等を通じて初期需要や利用実態を把握し、必要に応じて国や経済界とも連携しながら持続可能なビジネスモデルの具体化につなげる。

- ・ MRO 拠点の形成及び関連産業の参入に向けた環境整備

機体の安定運航を支える MRO 拠点の形成に向けて、事業者による検討が円滑に進むよう事業環境の整備を図る。また、機体開発メーカーによる大阪での立地及び拠点形成の実現に向けた取組を推進する。

関連産業の参入については、機体の普及状況により段階的に進展することが見込まれるが、事業者間のビジネスマッチング、技術相談等を通じて地域内での連携強化を図り、市場拡大や将来的なサプライチェーンの形成へとつなげていく。

- ・ 人材確保に向けた環境整備

商用運航の実装に必要な操縦士、整備士、運航管理人材等について、今後の制度整備や事業展開の状況を踏まえ、運航事業者と連携しながら、訓練機会の確保や既存航空人材の活用可能性の検討等を進める。

- ・ 官民連携による推進体制の充実

上記の各取組を効果的に進めるため、既存の官民協議体の枠組みを活用しつつ、事業者間の連携と課題解決を促進する。また、空飛ぶクルマ関連産業エコシステムの発展に向けてはオール関西での展開が不可欠であることから、万博レガシーの実装化を図る枠組みである「未来創造会議」と連携し、機能の充実や連携方法の深化を図りながら、空飛ぶクルマ分野に関する推進体制の充実を図る。

(3) KPI 及び KPI 未達時の撤退基準の設定

【KPI】※今後の機体開発や型式証明の取得状況等により変動する可能性がある。

2028 年度

- ・ 府内バーティポート数（供用中又は整備中）：2 か所
- ・ MRO 整備拠点形成に向けた事業化検討：1 か所
- ・ 府内バーティポート運営事業者：1 社
- ・ 府内で飛行実証又は運航に供される機体数：1 ～ 2 機程度

2030 年度

- ・ 府内バーティポート数：4 か所
- ・ MRO 整備拠点数：1 か所
- ・ 府内バーティポート運営事業者：4 社
- ・ 府内で常駐・稼働する機体数：10 機

【撤退基準の設定】

本事業は、機体開発や型式証明の取得状況、バーティポート整備の進展、住民理解等の社会受容性の確保といった前提条件が大きい。

このため、以下のいずれかに該当し、事業の成立に必要な前提が満たされないと判断される場合には、事業計画の中断を含め、計画の再考・見直しを行うこととする。

- ・機体開発や型式証明の取得に重大な遅延が生じ、商用運航開始の見通しが立たない場合
- ・民間事業者によるバーティポート整備が進まず、運航ネットワークの構築が困難となる場合
- ・安全性に対する懸念等により、十分な社会受容性（住民理解）が得られない場合
- ・上記の結果、KPI の達成が著しく困難と見込まれる場合