

令和6年度 第1回次世代空モビリティひょうご会議

令和6年10月15日
10:00~12:00
兵庫県庁2号館5階庁議室

会議次第

02

1	開 会
2	会議の実施方針等
3	観光分野における活用策の提案 (1) 兵庫県の観光分野における現状と課題（ひょうご新観光戦略2023-2027年度） (2) 各エリアにおける空飛ぶクルマ活用策の提案
4	トピックスの紹介 (1) チャーターヘリを活用した高付加価値旅行者向けツアー商品の造成（ひょうご観光本部） (2) 空飛ぶクルマの最新動向について（経済産業省）
5	意見交換 テーマ1：活用策について事業化の可能性・有効性 テーマ2：活用策の実現に向けた課題と取組 課題解決に向けた取組の一つとしてマルチユースの検討
6	閉 会

【会議資料】

資料1：①会議の趣旨・目的・検討内容等(P6～)

②兵庫県の観光分野における現状と課題(P9～)

③各エリアにおける空飛ぶクルマ活用策の提案(P16～)

④課題解決に向けた取組の一つとしてマルチユースの検討(P45～)

資料2：チャーターヘリを活用した高付加価値旅行者向けツアー商品の造成（ひょうご観光本部）

資料3：空飛ぶクルマの最新動向について（経済産業省）

構成員名簿・出席者

03

区分	所属・職名等	氏名	備考
有識者	県立大学自然・環境科学研究所 教授	赤澤 宏樹	
	県立大学大学院工学研究科 准教授	荒木 望	
	株式会社BUZZPORT 代表取締役	江藤 誠晃	
	株式会社merchu 代表取締役	折田 楓	随行：コーポレート部マネージャー 西村 光平
	公益財団法人新産業創造研究機構 理事兼事務局長	川村 昌志	
	株式会社神戸新聞社メディアビジネス局長	箸本 史朗	
	慶應義塾大学大学院SDM研究所 顧問	中野 冠	
事業者	オリックス株式会社 大阪事業法人営業第一部 課長	野澤 義直	(代理) 主任 山尾 祐介 ※野澤課長はオンライン
	兼松株式会社 航空宇宙部第1課 課長代理	中村 康平	
	株式会社SkyDrive エリアマネージャー兼大阪・関西万博推進担当マネージャー	戸村 竜也	
	全日本空輸株式会社 大阪支店 支店長	松井 規代	(代理・オンライン) エアモビリティ事業化チームマネージャー 保理江 裕己
	日本航空株式会社 エアモビリティ創造部長	村越 仁	随行：シニアアドバイザー 佐々木 康人
	株式会社パソナグループ Well-being本部長	大出 亮	
	丸紅株式会社 航空・船舶本部 副本部長	武智 聡	(代理) シニア・アドバイザー 菊池 武夫 随行(オンライン)：航空第三課長 吉川 祐一
スピーカー	経済産業省 製造産業局 航空機武器宇宙産業課 次世代空モビリティ政策室長	滝澤 慶典	オンライン 随行(オンライン)： 次世代空モビリティ戦略企画調整官 山本 健一
	公益社団法人ひょうご観光本部 事業推進部長	安東 明美	随行：プロモーション企画課長 小林 優美
オブザーバー	国土交通省 航空局 安全部 無人航空機安全課 無操縦者航空機企画室 室長	甲斐 健太郎	オンライン 随行(オンライン)：主査 白敷 ひかり
	大阪府商工労働部成長産業振興室 参事	貞末 和子	オンライン
	神戸市 都市局 部長 (未来都市担当)	武田 史郎	随行：都市局未来都市推進課 武田 将司
	尼崎市 経済環境局長	吉田 淳史	(代理・オンライン) 経済部長 藤田 彰

兵庫県出席者

04

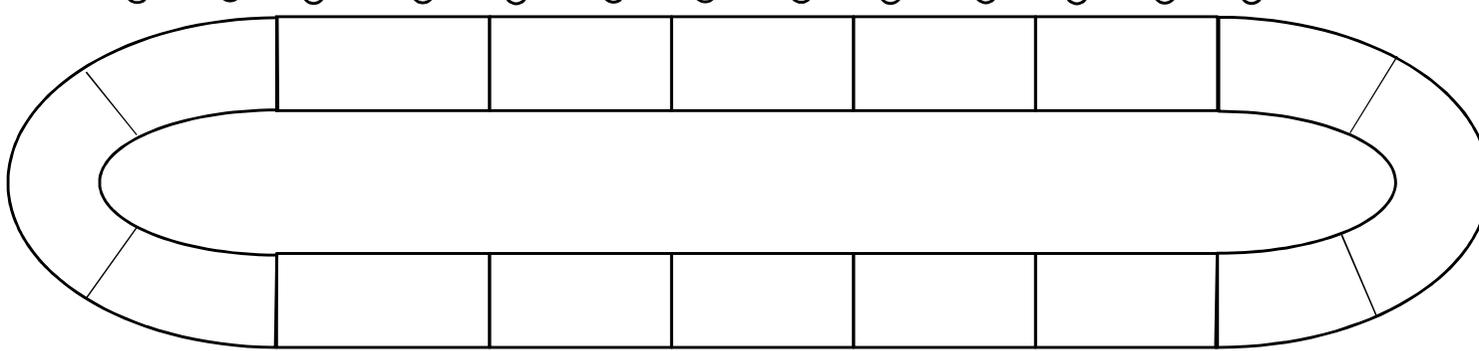
所属・職名等	氏名	備考
企画部長	守本 豊	
産業労働部長	原田 剛治	
企画部次長	高崎 和則	
産業労働部次長	團野 礼子	
産業労働部観光局長	長友 幸一	(欠席)
土木部次長	大谷 浩司	
[事務局（企画部総合政策課）]		
政策推進官兼副課長	森田 晃	
主査	高田 慎也	

配席図

記者席

傍聴者席

県立大学自然・環境科学研究所 教授
 赤澤 宏樹
 県立大学大学院工学研究科 准教授
 荒木 望
 (株)BUZZPORT 代表取締役
 江藤 誠晃
 (株)merchu 代表取締役
 折田 楓
 (公財)新産業創造研究機構 理事兼事務局長
 川村 昌志
 (株)神戸新聞社 メディアビジネス局長
 著本 史朗
 慶應義塾大学大学院 SDM研究所顧問
 中野 冠
 オリックス(株) 大阪事業法人営業第一部主任
 山尾 祐介
 兼松(株) 航空宇宙部第1課課長代理
 中村 康平
 (株)SkyDrive エリアマネージャー
 戸村 竜也
 日本航空(株) エアモビリティ創造部長
 村越 仁
 (株)パソナグループ Wellbeing本部長
 大出 亮
 丸紅(株) 航空宇宙・防衛事業部 シニアアドバイザー
 菊池 武夫



モニター

兵庫県 企画部長 森田 晃
 総合政策課政策推進官
 兵庫県 土木部次長 大谷 浩司
 兵庫県 企画部次長 高崎 和則
 兵庫県 企画部長 守本 豊
 兵庫県 産業労働部部長 座 長
 兵庫県 産業労働部次長 原田 剛治
 兵庫県 産業労働部次長 團野 礼子
 兵庫県 産業労働部観光局長 長友 幸一
 (公社)ひょうご観光本部 事業推進部長 安東 明美
 神戸市都市局 部長(未来都市担当) 武田 史郎

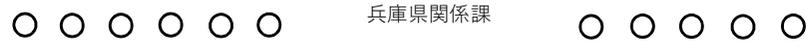
(操作卓)

事務局

(株)merchu
 日本航空(株)
 神戸市
 兵庫県関係課

事務局
 兵庫県関係課
 兵庫県関係課

兵庫県関係課



会議の趣旨・目的・検討内容

1 趣旨・目的

新たなサービスの展開や地域課題の解決につながることを期待される「空飛ぶクルマ」について、2025年大阪・関西万博での県内飛行実現を当面の目標としつつ、その先も見据え、課題や今後の可能性など、関係者と意見交換するとともに、社会実装に向けて、県内の社会受容性の向上・気運醸成につなげていく。

2 検討内容

- (1) 2025年大阪・関西万博での県内飛行実現に向けた取組
- (2) 県内における将来的な利用シーン
- (3) 県内における関連ビジネスの定着に向けた環境整備
- (4) 社会受容性の向上に向けた取組

3 令和5年度開催実績

	第1回	第2回
開催日	令和5年8月31日	令和6年3月12日
内容	<ul style="list-style-type: none">・「空飛ぶクルマの現状」講演・兵庫県の取組状況等・意見交換（利用シーン、社会受容性の向上、関連ビジネスへの波及）	<ul style="list-style-type: none">・実装促進事業採択事業 成果報告・R5年度 県事業報告・R6年度 県当初予算説明・意見交換

R5年度会議での主な意見

07

1 利用シーン全般

各利用シーンでの**課題・解決策・採算性等**をどこまで示すことが出来るかが重要。
それが**社会受容性の向上**にもつながる。

2 観光・レジャー分野

- ・瀬戸内は**気象条件が良く**空飛ぶクルマには適している。運賃にもよるが、遊覧観光、瀬戸内の離島間や神戸での短距離飛行は**十分ビジネスになる**。
- ・神戸空港の国際化も予定されている。入国者が空飛ぶクルマで県内の各温泉地に行くことが出来るなど、富裕層にとって大きな可能性がある。

3 救急医療・災害対応分野

- ・ドクターヘリよりも運航コストが安くなれば、機内での治療が必要ない場合は、**タクシー機能として空飛ぶクルマが補完できる可能性**がある。
- ・**マルチユースの観点**では昼間は人を輸送し、夜は医療用の検体を運ぶといったヘリコプター事業を成立させている事例がある。

4 社会受容性の向上

- ・**戦略的かつ計画的**な県民へのコミュニケーションやアプローチが重要
- ・「夢を見せるブランディング」とあわせ、**安心感や信頼感の醸成**のための「地に足のついた情報発信・広報活動」を確実に実行していくべき

テーマと今年度の進め方

1 議論のテーマ

- R5年度は空飛ぶクルマの現状や県内における利用シーンの検討などを意見交換し、将来的な社会実装に向けた方向性について総括的に議論
- 昨年度会議では、「**想定される利用シーンごとに各地域での活用策や課題等を具体化させることが重要**」との意見が示されたことから、今後取り組むべき方向性として**利用シーンごとに活用策や課題等を深化**させていくことが必要
- R6年度は社会実装に向けた取組みを更に進めるため、ロードマップにおいて早期に商用運航の実現可能性が高いとされる「**観光分野**」を中心に、**各地域における活用策や課題等を議論**するとともに、事業者の取組みについても意見交換を行う

2 進め方（スケジュール）

- R6年度は2回の会議を実施予定（昨年度と同様）

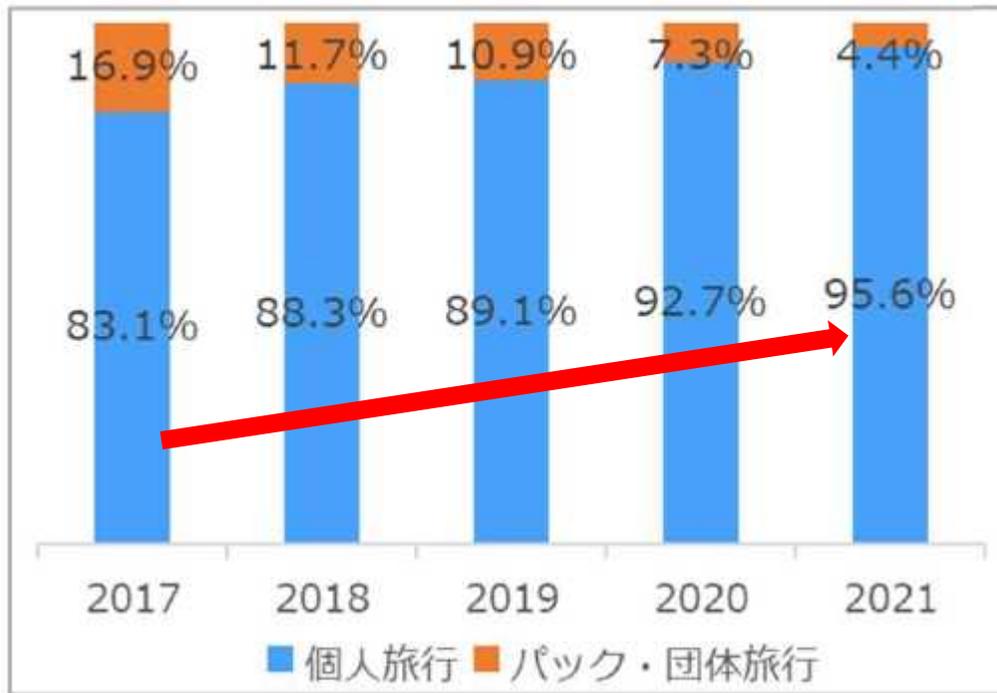
	第1回	第2回
実施時期	令和6年10月15日	令和7年3月
テーマ	観光分野	検討中
内 容	① 地域の特徴を踏まえた活用策の提案 ② 提案に対する事業可能性や課題等について意見交換	・ R6 実装促進事業採択事業者の成果報告 ・ 社会実装の促進に向けた意見交換 等

兵庫県の観光分野における現状と課題 (ひょうご新観光戦略2023-2027年度)

(1)国内外マーケットのトレンド

- ・年々拡大傾向にあったが、コロナ禍から団体旅行の割合は一層低下し、**マスツーリズム**から**旅行の個人化**へ転換
- ・行ってみたい旅行のタイプは依然として「**自然、温泉、グルメ**」を求める人の割合が高い

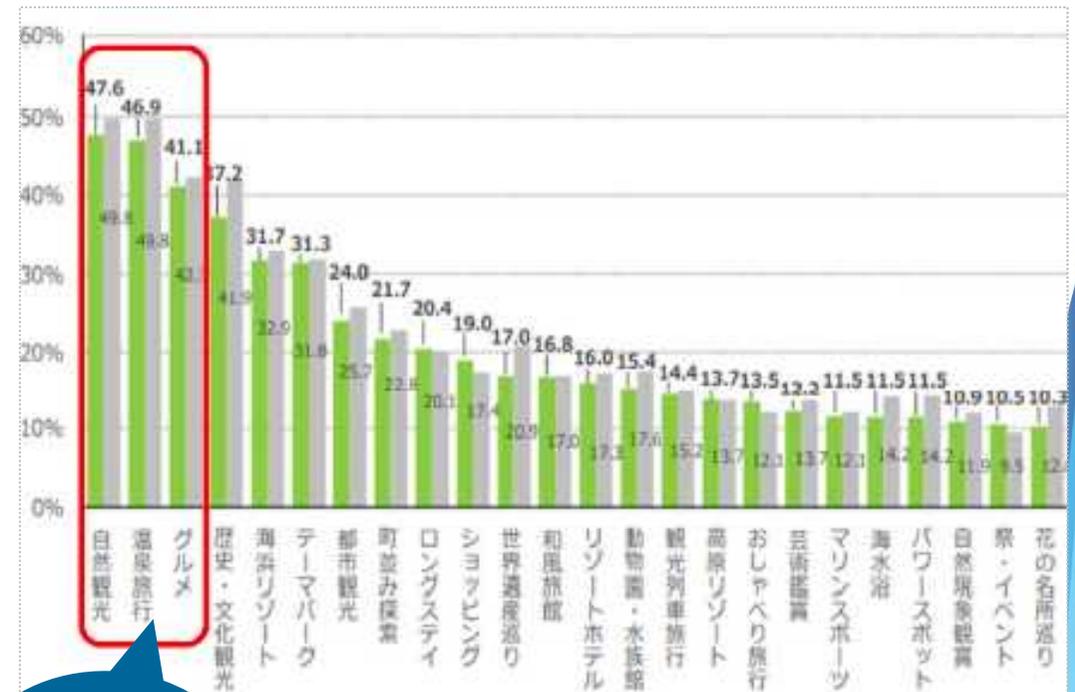
国内旅行者の個人・団体シェア



出典：観光庁「旅行・観光消費動向調査」

行ってみたい旅行のタイプ

Q 今後1～2年の間にあなたが行ってみたいと思うのは、どのようなタイプの旅行ですか



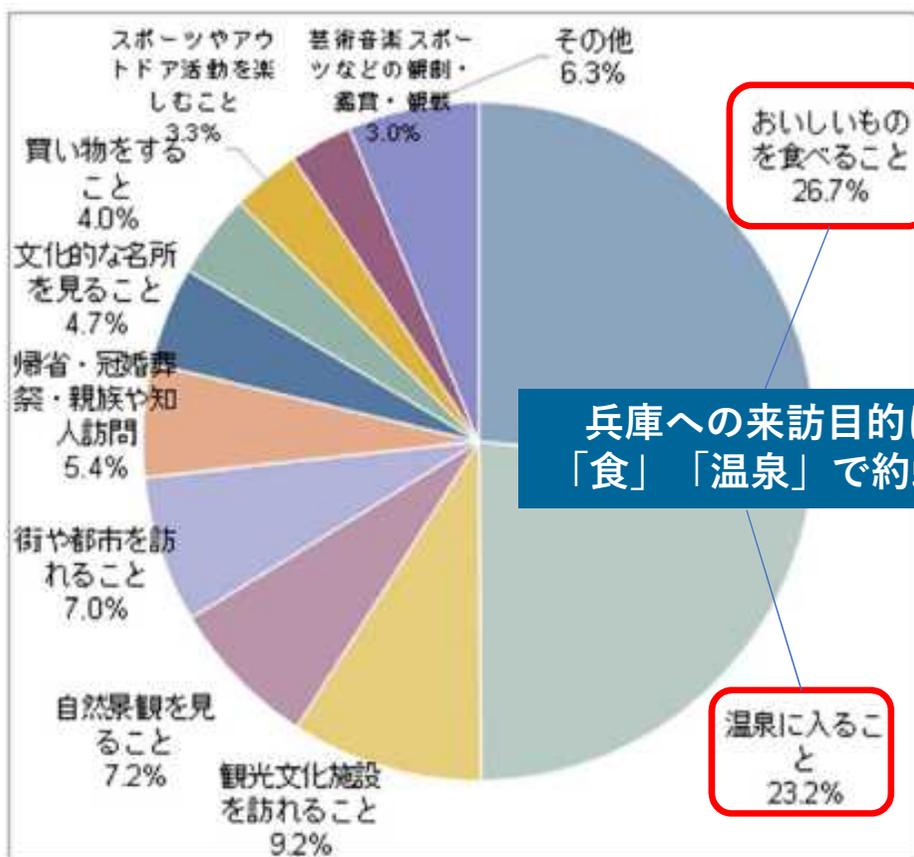
上位は
「食」
「温泉」

出典：(公財)日本交通公社「新型コロナウイルス感染症流行下の日本人旅行者の動向(その4)」

(2)兵庫県における観光の強み

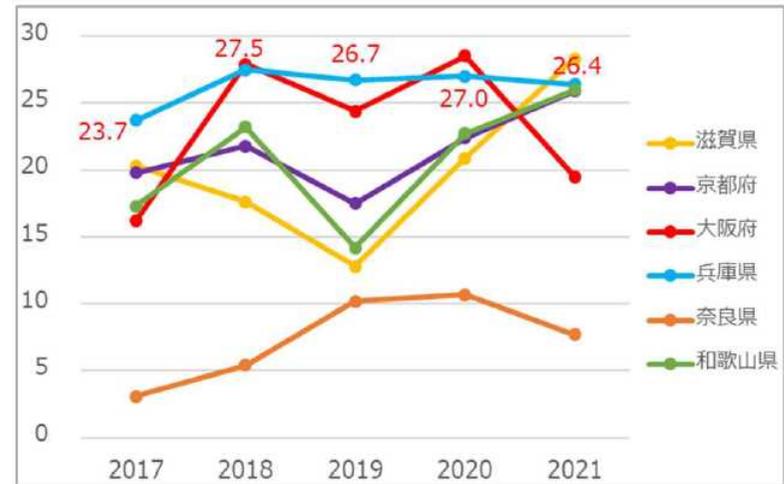
- ・兵庫県を訪れる観光客の目的は「食」と「温泉」が上位を占めている
- ・他の近畿府県と比較しても兵庫県は「食」と「温泉」が強みとなっていることがうかがえる

観光目的構成比(兵庫県)



兵庫への来訪目的は「食」「温泉」で約50%

「おいしいものを食べること」構成比推移



出典：(公財)日本交通公社「旅行年報」

温泉のランキング

順位	温泉地	順位	温泉地
1	熱海温泉 (静岡県)	11	伊香保温泉 (群馬県)
2	別府温泉 (大分県)	12	秋保温泉 (宮城県)
3	草津温泉 (群馬県)	13	下呂温泉 (岐阜県)
4	白浜温泉 (和歌山県)	14	有馬温泉 (兵庫県)
5	那須温泉 (栃木県)	15	越後湯沢温泉 (新潟県)
6	鬼怒川温泉 (栃木県)	16	鳥羽温泉郷 (三重県)
7	伊東温泉 (静岡県)	17	飛騨高山温泉 (岐阜県)
8	箱根湯本温泉 (神奈川県)	18	強羅温泉 (神奈川県)
9	函館温泉 (北海道)	19	由布院温泉 (大分県)
10	道後温泉 (愛媛県)	20	河口湖温泉 (山梨県)

出典：(公財)日本交通公社「旅行年報」

出典:楽天トラベル「2022年上半期人気温泉地ランキング」

(2)兵庫県における観光の強み

12

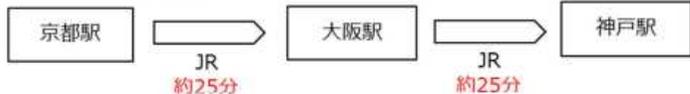
充実した交通拠点

- ・兵庫県の玄関口となる神戸は**近隣都市から好アクセス**
- ・県内には交通拠点となる**新幹線の駅や空港が複数存在**

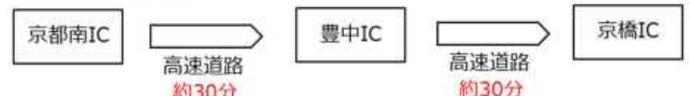
- 県外から訪れるに際し、新幹線の駅や空港が複数存在
新幹線（4駅）：新神戸・西明石・姫路・相生
空港（3空港）：神戸・伊丹・但馬
- 大阪や京都などの近隣都市から神戸まで好アクセス

大阪・京都からのアクセス

<鉄道を利用した場合>



<車を利用した場合>



大阪 → 神戸
25分(鉄道)
京都 → 神戸
50分(鉄道)



(3)兵庫県における観光の課題

- ・ 県内観光地を訪れた観光客に調査したところ、県内の周遊予定について「あり」と回答した人の割合が**多くの地域で50%未満**となっており、**周遊しない点の観光**となっている
- ・ 訪日外国人も含めて、**旅行消費単価等が全国でも下位**にとどまっている

県内各地域における周遊の有無

地域	周遊の有無 (%)	
	あり	なし
神戸市 (有馬温泉)	33.8	66.2
宝塚市	37.5	62.5
姫路市	51.7	48.3
赤穂市	43.0	57.0
豊岡市 (城崎温泉)	56.7	43.3
新温泉町 (湯村温泉)	54.9	45.1
丹波篠山市	33.3	66.7
淡路島	29.4	70.6

出典：(公社)ひょうご観光本部「観光地魅力度調査報告書(令和3年7月～9月～兵庫県全県版)」

順位	訪問地	消費単価	費目別 (7区分)																											
			団体・パックツアー料金				宿泊費				飲食費				交通費				娯楽等サービス費				買物代				その他			
			順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値	順位	偏差値				
1	沖縄県	6.9	2.1	1	112	1.1	1	84	1.0	1	101	1.2	1	90	0.4	2	80	1.1	1	103	0.0	4	66.5							
2	鹿児島県	3.5	0.7	2	63	0.7	6	61	0.5	4	59	0.9	2	73	0.2	24	49	0.6	4	61	0.0	10	55.7							
3	北海道	3.3	0.6	3	60	0.6	13	56	0.6	2	68	0.7	6	62	0.2	6	58	0.6	5	61	0.0	4	66.5							
4	高知県	2.9	0.2	34	47	0.5	15	54	0.5	6	58	0.9	3	72	0.2	23	49	0.6	2	63	0.1	1	80.8							
5	新潟県	2.8	0.2	22	48	0.8	3	68	0.5	5	58	0.7	7	59	0.2	18	51	0.5	9	54	0.0	11	53.6							
6	石川県	2.8	0.3	7	53	0.9	2	70	0.5	7	57	0.5	16	50	0.2	19	50	0.5	18	51	0.0	27	45.5							
7	長崎県	2.7	0.4	4	55	0.6	9	59	0.4	20	50	0.6	9	55	0.2	16	51	0.5	11	53	0.0	38	42.1							
8	大分県	2.6	0.3	11	51	0.6	10	59	0.4	16	51	0.6	10	54	0.2	10	55	0.5	13	53	0.0	38	42.1							
9	青森県	2.5	0.2	25	48	0.7	5	61	0.4	8	56	0.5	20	49	0.1	39	42	0.6	3	62	0.0	11	53.6							
10	千葉県	2.4	0.2	17	49	0.4	28	47	0.4	14	52	0.4	37	44	0.4	1	88	0.5	7	56	0.0	22	46.8							
29	兵庫県	2.0	0.2	31	47	0.4	24	48	0.3	25	47	0.5	26	47	0.2	15	51	0.4	21	50	0.0	25	46.2							

※観光レクリエーション目的とビジネス目的を含めた全目的
 出典：観光庁「旅行・消費動向調査 (2019)」をもとに三菱UFJリサーチ & コンサルティング(株)作成

旅行消費単価 (日本人旅行者)
 費目別偏差値

訪日外国人の旅行消費額・
 訪問者数・消費単価

順位	訪問地	旅行消費額 (億円)	順位	訪問地	訪問者数 (万人)	順位	訪問地	消費単価 (万円/人)	費目別							
									団体パック費	宿泊費	飲食費	交通費	娯楽等サービス費	買物代	その他	
1	東京都	15,388	1	東京都	1,410.3	1	北海道	12.1	2.4	3.0	2.0	0.5	0.5	3.8	0.0	
2	大阪府	8,468	2	大阪府	1,152.5	2	東京都	10.9	0.9	3.1	2.1	0.3	0.3	4.2	0.0	
3	北海道	2,888	3	千葉県	1,084.5	3	沖縄県	9.7	0.8	2.4	2.1	0.7	0.5	3.3	0.0	
4	京都府	2,794	4	京都府	830.1	4	埼玉県	7.4	0.2	2.1	2.2	0.2	0.5	2.1	0.0	
5	福岡県	1,833	5	奈良県	349.5	5	大阪府	7.3	1.0	1.3	1.2	0.2	0.2	3.4	0.0	
6	沖縄県	1,767	6	愛知県	269.4	6	福岡県	7.1	0.5	1.7	1.4	0.2	0.2	3.1	0.0	
7	千葉県	1,662	7	福岡県	259.5	7	鹿児島県	6.3	0.8	2.0	1.4	0.2	0.1	1.8	0.0	
8	愛知県	1,644	8	北海道	239.1	8	愛知県	6.1	1.0	1.2	0.9	0.1	0.2	2.7	0.0	
9	神奈川県	1,260	9	神奈川県	234.0	9	香川県	5.6	0.8	1.8	1.2	0.2	0.1	1.5	0.0	
10	兵庫県	539	10	沖縄県	182.7	10	茨城県	5.5	0.3	1.7	1.8	0.1	0.1	1.4	0.0	
11	長野県	463	11	兵庫県	180.4	11	宮城県	5.5	0.5	1.8	1.3	0.1	0.2	1.6	0.0	
12	静岡県	442	12	山梨県	165.5	12	長野県	5.4	0.9	1.8	1.1	0.1	0.7	0.8	0.0	
13	広島県	368	13	静岡県	142.1	13	神奈川県	5.4	0.4	2.2	1.4	0.1	0.2	1.0	0.0	
14	山梨県	325	14	大分県	98.7	14	群馬県	5.3	0.4	2.0	1.5	0.1	0.1	1.3	0.0	
15	大分県	270	15	広島県	90.4	15	新潟県	5.3	0.2	2.3	1.3	0.1	0.8	0.5	0.0	
16	奈良県	265	16	岐阜県	89.6	16	高知県	4.9	0.7	1.5	1.4	0.1	0.3	0.9	0.0	
17	岐阜県	262	17	長野県	85.3	17	山形県	4.8	0.7	2.0	1.1	0.1	0.2	0.6	0.0	
18	埼玉県	234	18	石川県	59.9	18	岡山県	4.7	0.6	1.4	1.3	0.1	0.1	1.1	0.0	
19	鹿児島県	297	19	熊本県	57.8	19	青森県	4.5	0.9	1.5	1.0	0.1	0.1	0.9	0.0	
20	石川県	295	20	長崎県	44.6	20	三重県	4.4	0.5	1.0	1.1	0.1	0.1	1.7	0.0	
41	兵庫県	3.0	41	兵庫県	3.0	41	兵庫県	3.0	0.4	0.8	0.8	0.1	0.2	0.7	0.0	

出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査 (2019)」

(4) 兵庫観光の推進に向けた重点施策 ～ひょうごフィールドパビリオンの展開～

- ・大阪・関西万博を契機として、**県全体をパビリオンに見立て**、県内各地のSDGsを体現する活動現場（フィールド）そのものを地域の人々が主体となって発信し、実際に各地を訪れ、見て、学び、体験していただく「**ひょうごフィールドパビリオン**」を**展開**し、各地が誇る資源を磨きあげ、「**HYOGO**」ブランドの**確立・定着**につなげる



フィールドパビリオン認定

230件
R6.6.21時点

プレミア・プログラム選定

うち **9**件
R5.11.30時点

39件



但馬
TAJIMA



丹波
TAMBA

23件

88件



播磨
HARIMA



19件

淡路
AWAJI

摂津
SETTSU

61件



(4)現状と課題を踏まえた今後の方向性

強み・課題

強み	国内旅行者市場の割合が高く、感染症や地政学的リスクに強い
	隣接圏マーケット中心の旅行構造
	「食」や「温泉」を目的とする人が多く、全国でも上位の人気
	本物志向・旅行の個人化に対応できる多様な地域性
	他府県からの交通拠点となる新幹線の駅や空港が充実
課題	訪日外国人も含めて、旅行消費単価が全国でも下位にとどまる
	隣接圏以外からの来訪割合が低く、日帰り・短期滞在が多い
	連泊する客の割合が低い
	若年層に人気があるのは、一部の地域のみ
	周遊が少ない点の観光

目指すべき方向性・重点施策

より深く、何度も訪れたい地、HYOGO
(旅の長期滞在化、高付加価値化、再訪の促進)

施策 1

HYOGOブランドを核とした兵庫観光の振興

- ・高付加価値旅行者へ対応した商品創出
空飛ぶクルマの社会実装を見据え遊覧飛行の未来形モデル創出など、**未来志向のコンテンツ開発**

施策 2

観光を通じて地域が好循環するシステムの構築

- ・ストレスな周遊を実現する交通アクセスの充実
空飛ぶクルマの商用運行等、**移動の選択肢多様化**

施策 3

戦略的プロモーションの展開

- ・広域周遊ルートの開発
せとうちDMOとの連携

観光戦略が目指す姿(県内観光の**長期滞在化(点から周遊)**・**高付加価値化**等)の実現に繋げていくため、**空飛ぶクルマ**の特徴を踏まえた**活用策**を検討

各エリアにおける空飛ぶクルマ活用策の提案

前提条件①(観光分野における活用パターン)

空から楽しむコンテンツ

(例)

- ・瀬戸内の多島美
- ・姫路城、竹田城等の遺跡
- ・神戸の夜景

時間短縮・アクセス向上

(例)

- ・海上交通(離島間等)
- ・中山間地域

①

遊覧飛行

[適している機体]
マルチコプタータイプ

②

観光地までの
2地点間飛行

[適している機体]
固定翼タイプ

①
+
②

移動+景色も楽しめるルート

前提条件②(想定される機体)

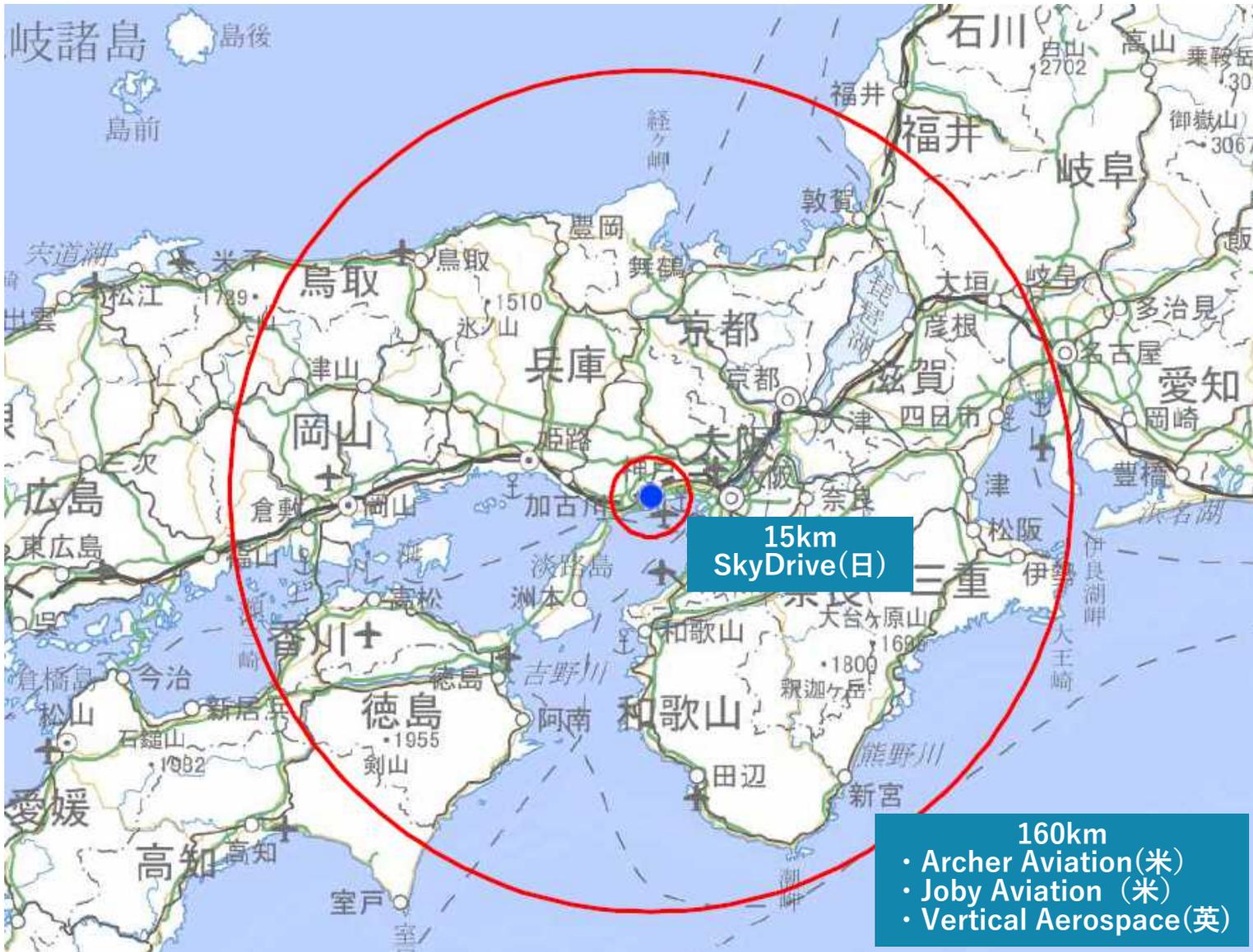
大阪・関西万博での運航が予定されている機体

想定される活用	マルチコプタータイプ	固定翼タイプ		
機体	(株)SkyDrive(日)  出典：SkyDrive社ウェブサイト https://skydrive2020.com/archives/37772	Archer Aviation(米)  ©Archer Aviation Inc. 出典：「大阪・関西万博 空飛ぶクルマ 準備会議（第4回）」会議資料	Joby Aviation(米)  出典：Joby Aviation社ウェブサイト https://www.jobyaviation.com/news/joby-applies-for-japan-aircraft-certification/	Vertical Aerospace(英)  出典：Vertical Aerospace社ウェブサイト https://investor.vertical-aerospace.com/news/default.aspx
諸元	全長 13m 全幅 13m 全高 3m	—	胴体長 7.3m 翼幅 10.7m	全長 13m 全幅 15m 全高 4m
乗員 (操縦士含む)	3名	5名	5名	5名
最大航続距離	約15km	約160km	約160km	約160km以上
最高速度	100km/h	240km/h	200mph (約320km/h)	約325km/h

※画像は別途出典を記載、その他の項目は国土交通省記者発表資料、各社HPを参考に事務局が作成

前提条件②(参考:機体別最大航続距離)

機体によっては県内だけではなく、近隣府県までの飛行が可能



前提条件③(機体性能・条件等)

空飛ぶクルマの 機体性能 (想定)	想定時期	2030年頃(県ロードマップにおける社会実装段階) ※「目指すべき絵姿と中長期的な実装の流れ」(2022年3月 空の移動革命に向けた官民協議会 ユースケース検討会)中「2. 中長期的な実装の流れ」から実装レベルを想定
	操縦方法	操縦士による操縦
	航続可能距離	15~160km(前掲の想定される機体の最大航続距離)
	時速	平均150km/h(最高時速200~300km/h)
	搭乗人数	操縦士以外に最大4名程度
その他の条件 (想定)	<ul style="list-style-type: none"> ● 各地点に離着陸場が整備されていると仮定 ● 所要時間及び利用料金は公表されている各種資料やデータをもとに目安を試算 <p>【所要時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 既存ルート(電車・バス・船等)：乗換案内等をもとに算定 ▶ 空飛ぶクルマ：地理院地図をもとに各地点間の直線距離から目安を試算 ※「直線距離÷150km/h(想定時速)」で試算 ※離着陸や給電時間、保安検査などに要する時間は考慮していない <p>【利用料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 既存ルート(電車・バス・船等)：乗換案内等をもとに算定 ▶ 空飛ぶクルマ：1人あたり\$1.86(約280円) / km程度を想定 ※1ドル=150円で想定 ※各ルートの料金は、「距離×280円/km×4人(最大定員)」で目安を試算 	

・機体性能は「空飛ぶクルマの社会実装と新しい関西観光の形~2025年大阪・関西万博を契機に新たな交通モードへ~」(出所:日本政策投資銀行を参考に作成)

・利用料金は<https://ir.jobyaviation.com/sec-filings/all-sec-filings/content/0000950170-21-005151/0000950170-21-005151.pdf>(出所:Joby HP)を参考に作成

観光分野での活用策検討(想定エリア)

県内の実装に向けて想定される3つのエリアから活用策を検討する

想定エリア：①大阪湾・阪神エリア、②瀬戸内・播磨エリア、③但馬地域



但馬エリア

大阪湾・阪神間エリア
～空飛ぶクルマ リーディング・ベース～

フェニックスを拠点とし、大阪とも連携しながら、観光や関連産業の拠点を形成



瀬戸内・播磨エリア
～空と海が織りなす新観光～

香川等と連携し、瀬戸内の島々や地域をつなぐ長距離海上周遊を実現



但馬エリア
～多自然地域 移動の新展開～

但馬空港を拠点として、多自然地域間を結ぶ新たな移動を実現



地中美術館

金刀比羅宮

鳴門海峡

うずまちテラス
ヘリポート

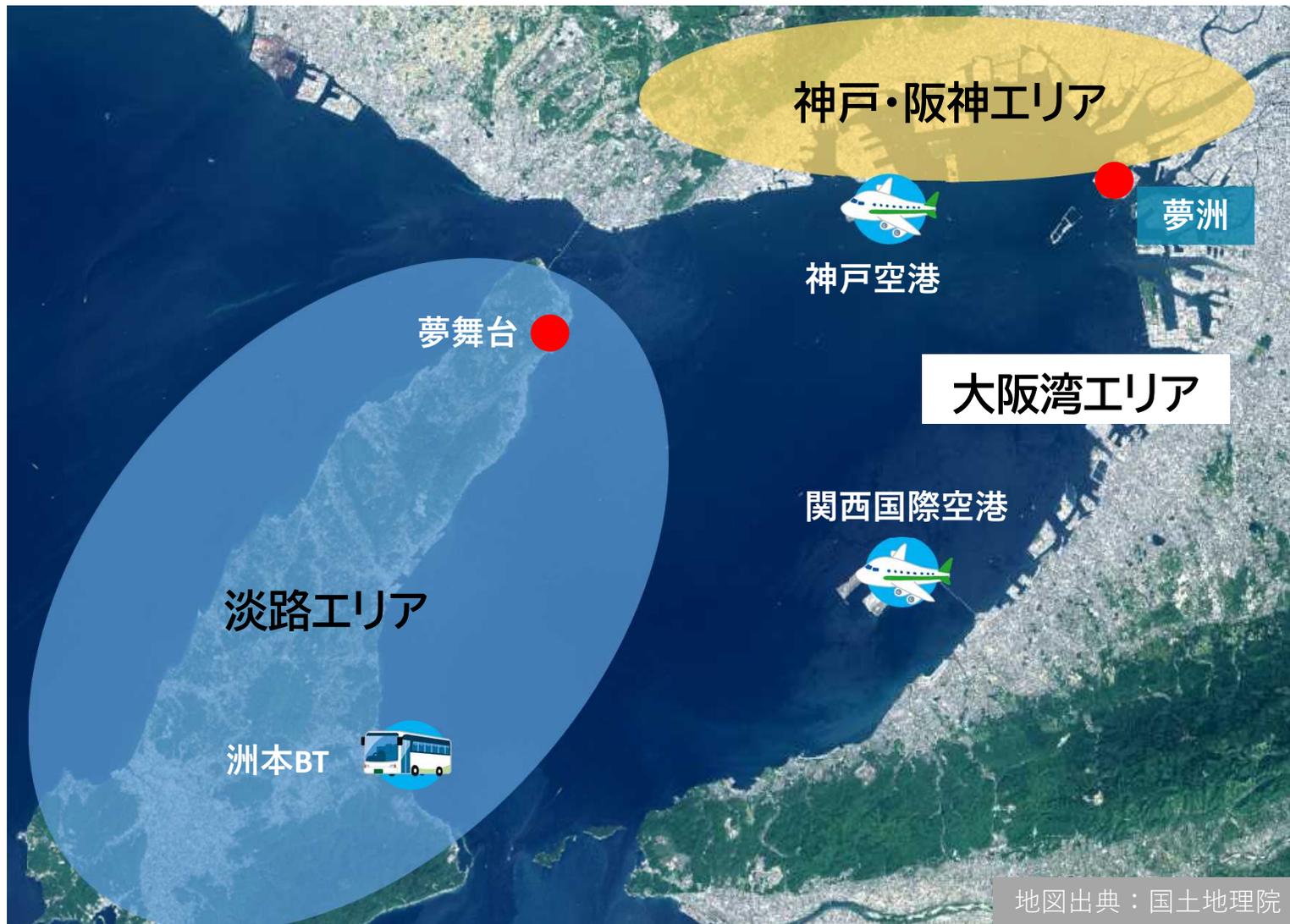
夢舞台

地図出典：国土地理院

(1)大阪湾・阪神エリアでの活用策検討

22

空飛ぶクルマの拠点となり得る沿岸部の空港（**関西国際空港**・**神戸空港**）等を起点として、**兵庫と大阪を結ぶ活用策**を検討



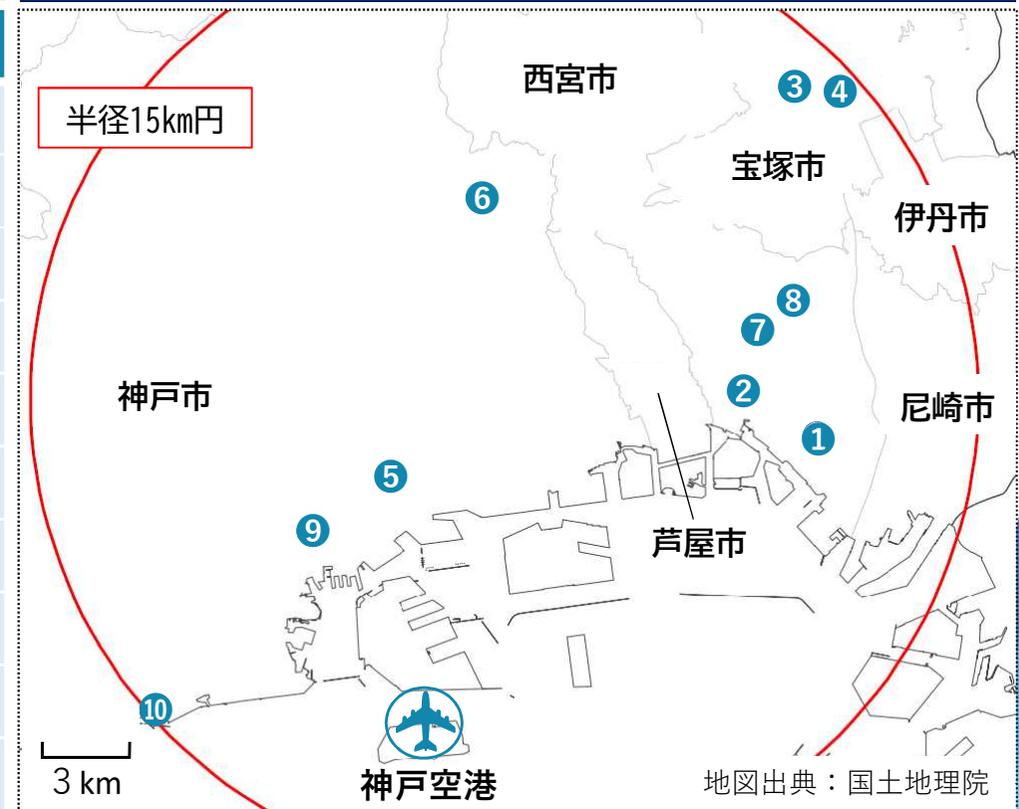
(1)大阪湾・阪神間エリアでの活用策検討(神戸・阪神エリアの状況)

- ・神戸・阪神エリアは鉄道、道路等の**交通網が充実**しており、主要な**観光地も集結**している
- ・都市部であるため、**ビルや住宅等が密集**しており、**交通渋滞も多く発生**している

主要観光地（出典：R4兵庫県観光客動態調査）

	観光地名	入込客数千人	区分
①	阪神甲子園球場	3,500	芸能・スポーツ
②	西宮神社	2,168	神社・寺院
③	清荒神清澄寺	2,165	神社・寺院
④	中山寺	1,238	神社・寺院
⑤	王子動物園	838	動植物園・水族館
⑥	有馬温泉	625	温泉
⑦	廣田神社	572	神社・寺院
⑧	門戸厄神 東光寺	546	神社・寺院
⑨	北野工房のまち	543	建造物
⑩	須磨海浜水族園	428	動植物園・水族館

主要観光地所在マップ

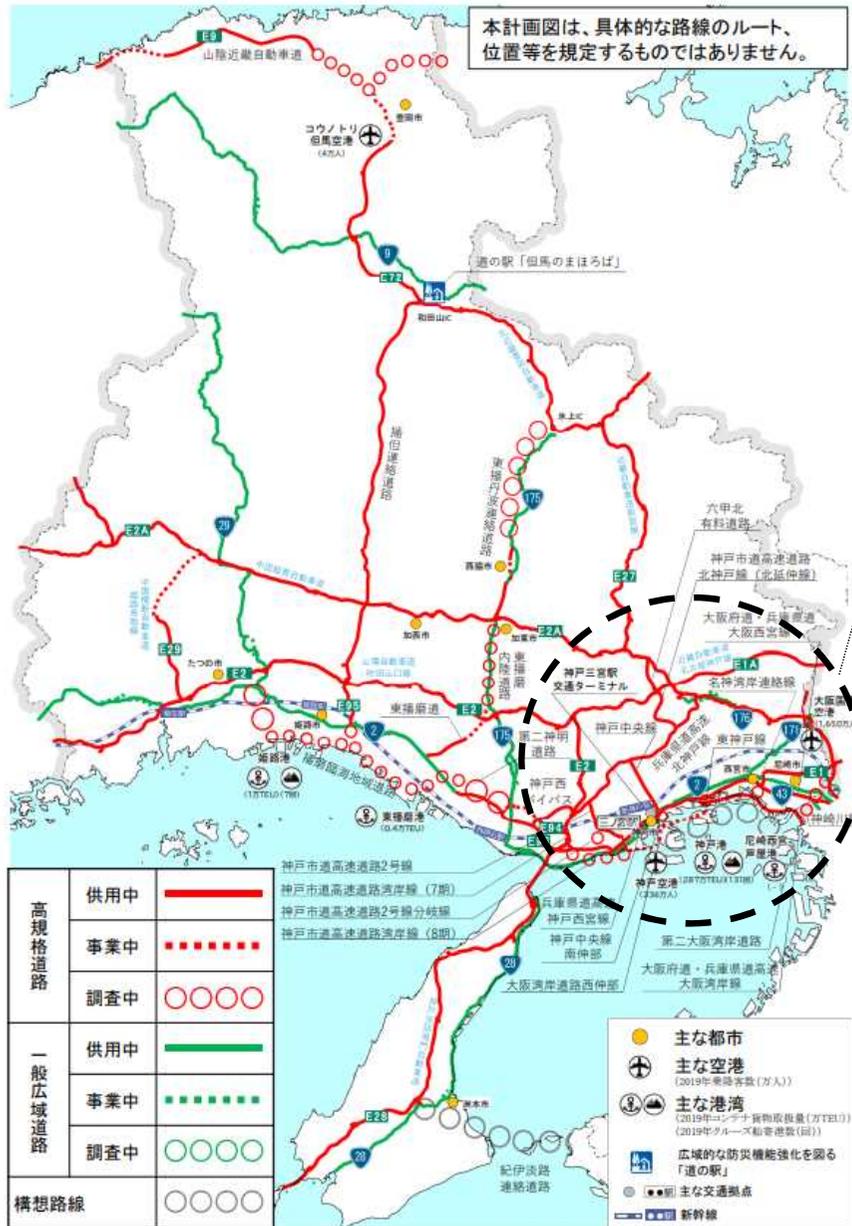


大阪
〜
三ノ宮
（本数）

路線	1日あたり本数（土曜・休日）	1時間あたり平均本数	所要時間
JR（在来線）	約280本	約14本	21分（新快速）
新幹線（新神戸〜）	約100本	約6本	12分（のぞみ）
私鉄（阪神）	約240本	約11本	31分（特急）
私鉄（阪急）	約200本	約10本	27分（特急）

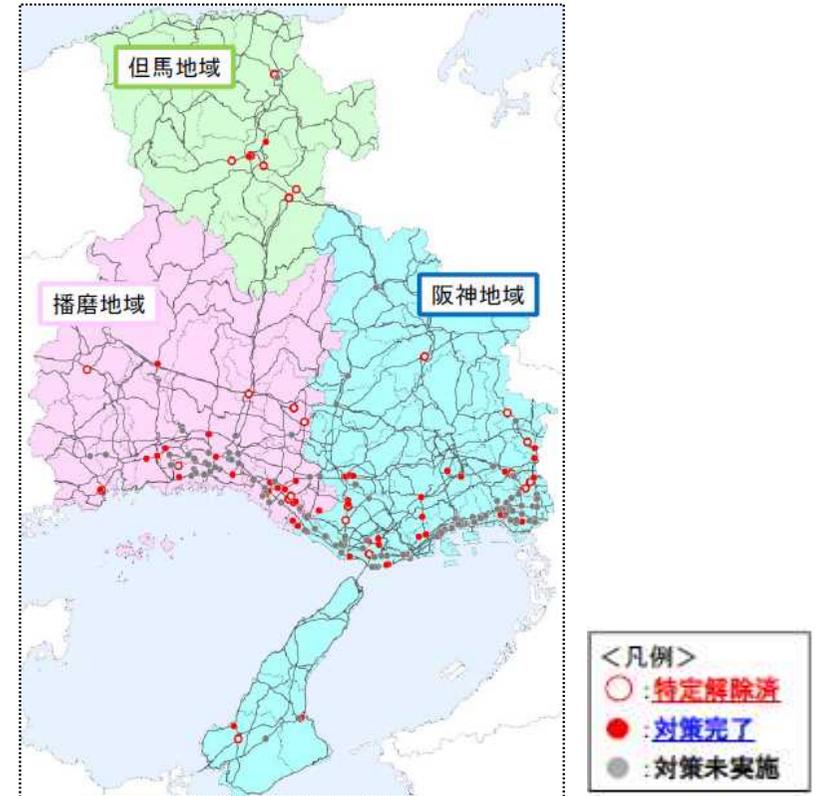
(1)大阪湾・阪神間エリアでの活用策検討(神戸・阪神エリアの状況)

道路網 (広域道路ネットワーク計画図)



出典:兵庫県新広域道路交通計画

主要渋滞箇所



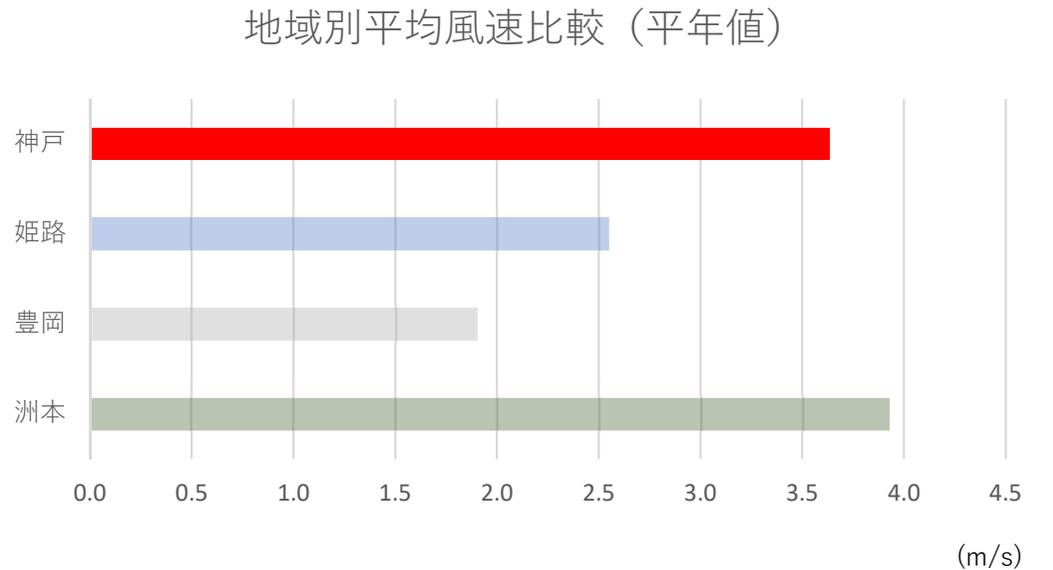
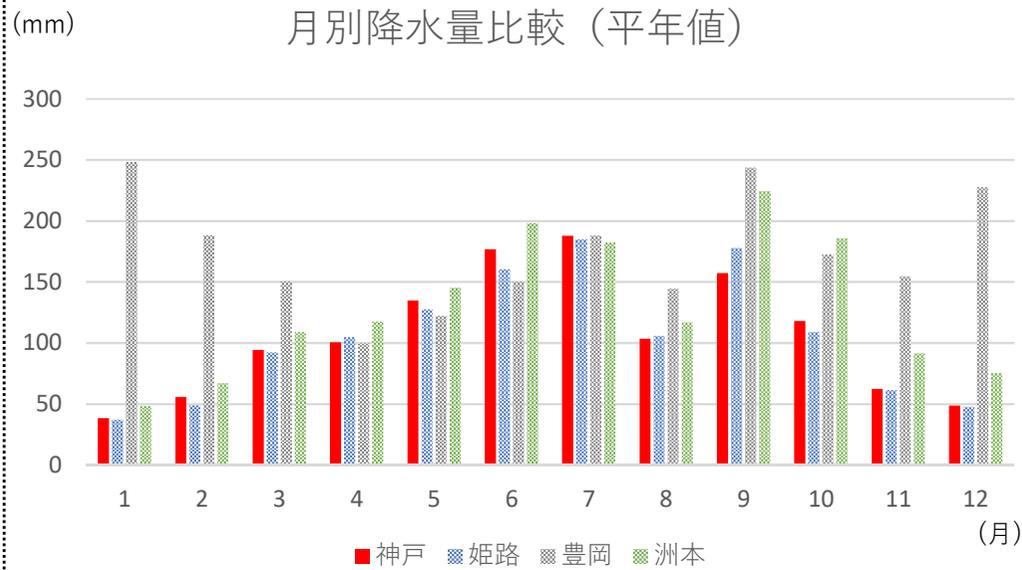
地域	主要渋滞箇所	特定解除済	対策完了	対策未実施
阪神	1 2 6	1 3	2 9	8 4
播磨	6 7	1 0	2 2	3 5
但馬	9	7	1	1
合計	2 0 2	3 0	5 2	1 2 0

出典:国土交通省近畿地方整備局 兵庫地区渋滞対策協議会 (R5年度第1回協議会配付資料)

(1)大阪湾・阪神間エリアでの活用策検討(神戸・阪神エリアの状況)

年間を通じて**温暖・少雨**の瀬戸内気候区と、大都市特有の**都市気候**の特徴が現れている。特に**冬季は少雨・多照**が特徴だが、**梅雨期**には大阪湾を北上する暖湿気流と六甲山地の影響で、**局地的な大雨**が降ることもある。

過去の気象データ (神戸・平年値) [気象庁HP「過去の気象データ」を参考に事務局が作成]



最大瞬間風速 (過去10年間)

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
風速 (m/s)	38.3	31.8	26.3	26.8	45.9	41.8	31.4	26.5	24.4	24.0	35.7
風向	北北西	北北西	西北西	北	北北西	東	北	北西	南南西	北	北北東
月日	9/16	10/13	1/1	9/20	10/23	9/4	10/12	4/1	8/9	4/29	8/15

その他気象データ (平年値)

月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
雪日数	8.9	10.2	3.3	0.1	0	0	0	0	0	0	0.1	4.1	26.7
霧日数	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0	0.1	0	0	0.1	0	0	0.9
雷日数	0.2	0	0.6	0.7	1.3	1.3	2.5	2.8	2.3	0.9	0.6	0.6	13.8

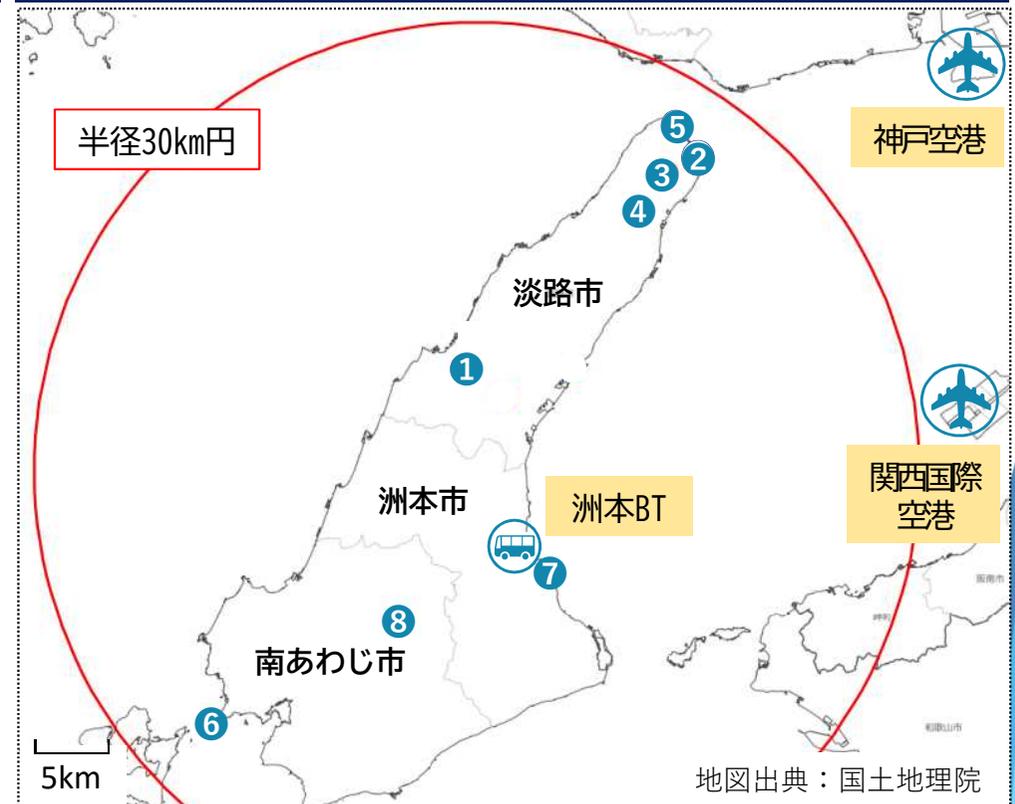
(1)大阪湾・阪神間エリアでの活用策検討(淡路エリアの状況)

- ・ 主要観光地は幅広く点在しており、各観光地間は遠距離
- ・ 島内や島外からの移動手段は基本的に車となり、交通手段の選択肢が少ない
- ・ 関西圏から淡路島へのアクセスは、ほぼ明石海峡を渡るルートのみであり、限定的

主要観光地（出典：R4兵庫県観光客動態調査）

	観光地名	入込客数千人	区分
①	伊弉諾神宮	2,538	神社・寺院
②	淡路ハイウェイオアシス	1,433	展望施設
③	県立淡路島公園	914	展望施設・公園
④	あわじ花さじき	564	庭園
⑤	松帆アンカレイジパーク	498	展望施設
⑥	鳴門みさき荘	456	展望施設
⑦	洲本温泉	440	温泉
⑧	淡路ファームパーク イングランドの丘	415	テーマパーク

主要観光地所在マップ



高速バス
(本数・所要時間)

路線	1日あたり本数 (土・休日)	1時間あたり平均本数	所要時間
高速バス (三宮～洲本)	約60本	約4本	約60分 (洲本ICまで)

(1)大阪湾・阪神間エリアでの活用策検討(淡路エリアの状況)

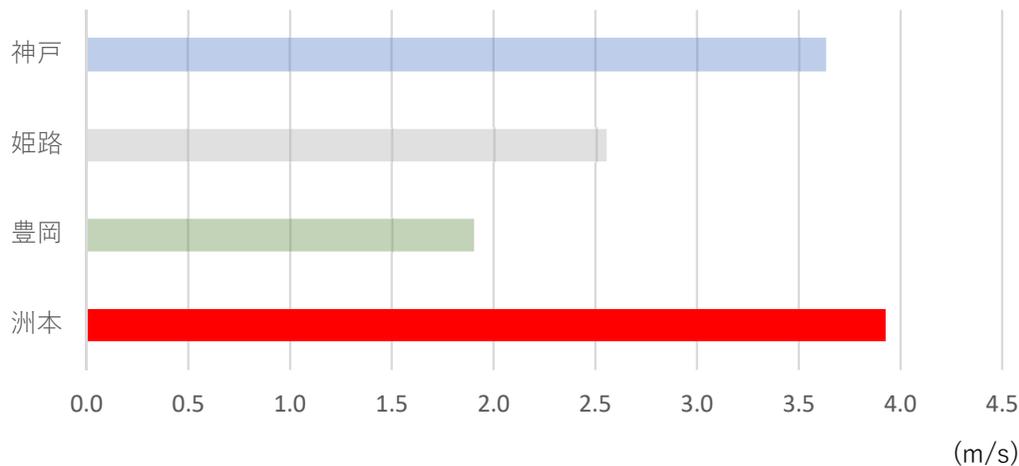
年間を通じて**温暖・多照・少雨**であるが、梅雨期と台風期は太平洋から直接流入する暖湿気流の影響で大雨が降ることがある。**春先から梅雨期にかけては霧の発生も多い。**

過去の気象データ (洲本・平年値) [気象庁HP「過去の気象データ」を参考に事務局が作成]

月別降水量比較 (平年値)



地域別平均風速比較 (平年値)



最大瞬間風速 (過去10年間)

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
風速 (m/s)	25.4	29.9	25.7	28.2	28.1	38.5	27.1	28.8	27.6	29.0	26.9
風向	南南東	南南東	南	南	南南東	南	南南東	南南西	南南東	南南東	南南東
月日	10/9	8/10	7/17	4/17	9/17	8/23	3/21	2/13	8/9	3/26	4/18

その他気象データ (平年値)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
雪日数	5.9	5.6	2.1	0.1	0	0	0	0	0	0	0.1	2.7	16.5
霧日数	1.5	3.3	3.0	3.5	4.2	5.1	4.2	1.1	1.8	1.7	1.8	1.6	32.8
雷日数	0.1	0	0.3	0.3	0.4	0.4	1.0	1.1	0.7	0.3	0.2	0.2	5.0

(1)大阪湾・阪神間エリアでの活用策(想定ルート)

28



	想定ルート
①	関西国際空港～神戸空港 【大阪湾エリア⇄神戸・阪神エリア】
②	関西国際空港 ～洲本B T・夢舞台 【大阪湾エリア⇄淡路エリア】
③	神戸空港～洲本B T・夢舞台 【神戸・阪神エリア⇄淡路エリア】
④	淡路島周遊ルート 【淡路エリア内】
⑤	神戸空港～夢洲 【神戸・阪神エリア⇄大阪湾エリア】

地図出典：国土地理院

遊覧 = 2地点間飛行だけでなく、
遊覧飛行も想定されるルート

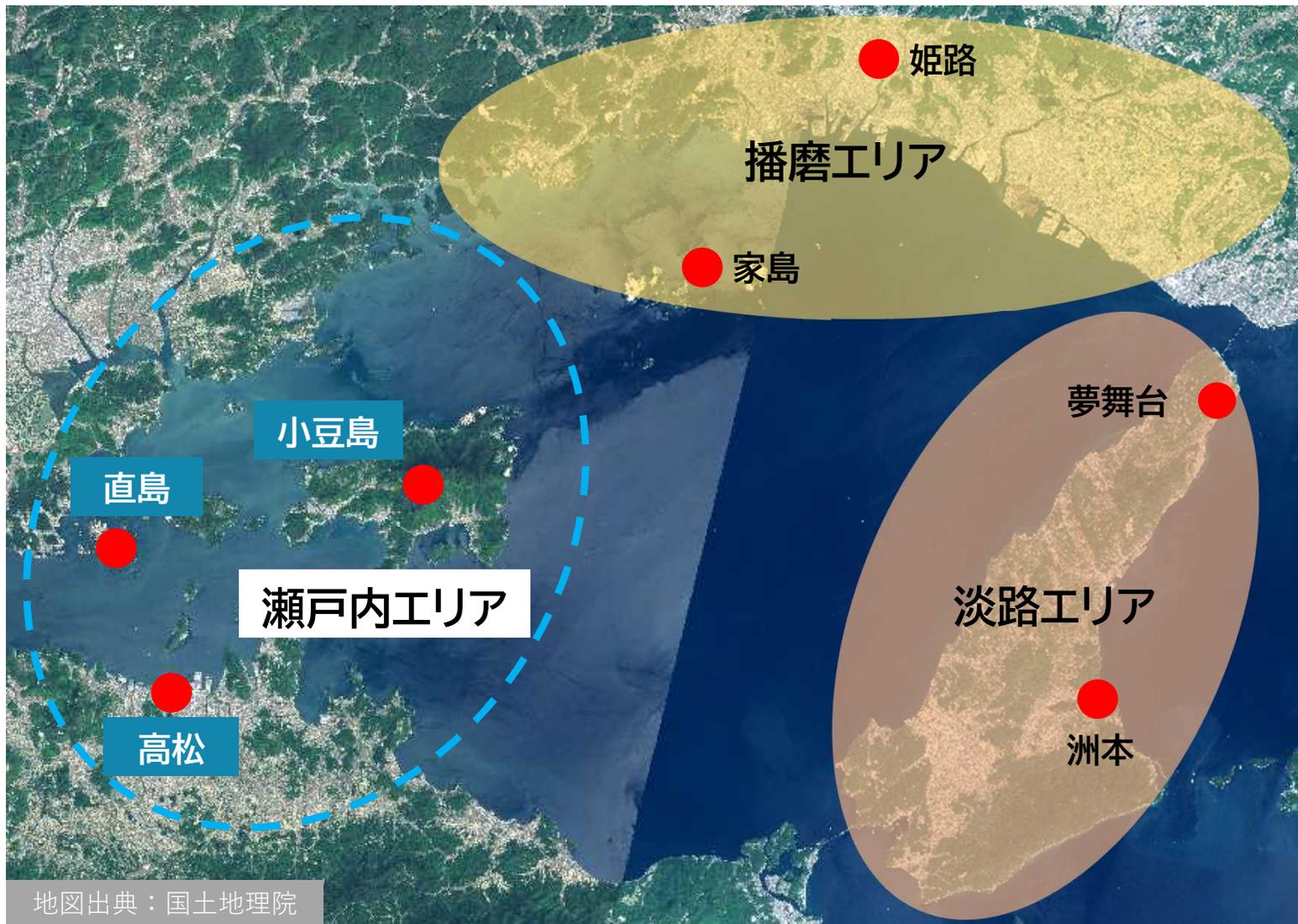
(1)大阪湾・阪神間エリアでの活用策(既存ルートとの比較)

ルート	区分	既存ルート (a)	空飛ぶクルマ活用ルート (b) ※時間・料金は目安	差 (b)-(a)
関空～神戸空港 (目的地：神戸三宮)	時間	①バス ②鉄道 ③船+ポートライナー	[空クル+ポートライナー] 約30分	①△35分 ②△80分 ③△30分
	料金	①約2,200円/人 ②約1,700円/人 ③約1,900円/人	[空クル+ポートライナー] 約26,100円/台	①+23,900円 ②+24,400円 ③+24,200円
関空～淡路	時間	①バス ②鉄道+バス	約13分	①△110分 ②△170分
	料金	①約4,000円/人 ②約5,100円/人	約35,800円/台	①+31,800円 ②+30,700円
神戸空港～淡路	時間	ポートライナー+バス	約120分	△100分
	料金		約2,400円/人	約49,300円/台
淡路島周遊	時間	車(タクシー)	約120分	△90分
	料金		約24,700円/台	約75,000円/台
神戸空港～夢洲	時間	鉄道	約90分	△85分
	料金	※地下鉄の夢洲 延伸後を想定	約1,100円/人	約14,600円/台

(2) 瀬戸内・播磨エリアでの活用策検討

30

瀬戸内エリアとの連携による相乗効果により、**播磨・淡路エリアへの周遊**に繋げるため、**瀬戸内の島々や地域をつなぐ長距離海上周遊等**の活用を検討



(2) 瀬戸内・播磨エリアでの活用策検討(播磨エリアの状況)

- ・ 主要観光地は**東西南北に幅広く点在**
- ・ 三ノ宮～姫路間の**沿岸部は交通網**が充実しているが、**姫路以西や内陸部は交通手段が少ない**

主要観光地 (出典：R4兵庫県観光客動態調査)

	観光地名	入込客数 (千人)	区分
①	明石公園	2,252	庭園・公園
②	姫路城・好古園 姫路市立動物園	1,751※	城跡・庭園
③	姫路セントラル パーク	617	テーマパーク
④	山田錦の館	379	博物館・美術館
⑤	東条湖おもちゃ 王国	326	テーマパーク
⑥	姫路市立水族館	208	動植物園 ・水族館
⑦	八幡神社	206	神社・寺院
⑧	赤穂温泉	196	温泉
⑨	姫路科学館	190	博物館・美術館
⑩	大中遺跡	182	史跡

主要観光地所在マップ



※姫路城、好古園、姫路市立動物園の合計値

地図出典：国土地理院

(2) 瀬戸内・播磨エリアでの活用策検討(播磨エリアの状況)

姫路方面	路線	1日あたり本数(土曜・休日)	1時間あたり平均本数	所要時間(三ノ宮～姫路)
	JR(在来線)	約125本	約7本	40分(新快速)
	新幹線(新神戸～)	97本	約5本	15分(のぞみ)
	私鉄(山陽)	約70本	約4本	63分(直通特急)
赤穂・相生 上郡方面	路線	1日あたり本数(土曜・休日)	1時間あたり平均本数	所要時間(姫路～赤穂・相生方面)
	JR(山陽本線)	約50本	約3本	播州赤穂まで 31分 相生まで 19分 上郡まで 24分(特急)
	新幹線(相生まで)	約25本	約1本	8分(ひかり)
西脇方面	路線	1日あたり本数(土曜・休日)	1時間あたり平均本数	所要時間(加古川～西脇)
JR(加古川線)	約20本	約1本	西脇市駅まで 48分	
播磨新宮・上月方面	路線	1日あたり本数(土曜・休日)	1時間あたり平均本数	所要時間(姫路～播磨新宮・上月方面)
	JR(姫新線)	約30本	約2本	播磨新宮まで 30分 上月まで 71分
福崎・寺前方面	路線	1日あたり本数(土曜・休日)	1時間あたり平均本数	所要時間(姫路～福崎・寺前方面)
	JR(播但線)	約40本	約2本	福崎まで 17分(特急) 寺前まで 28分(特急)

(2) 瀬戸内・播磨エリアでの活用策検討(播磨エリアの状況)

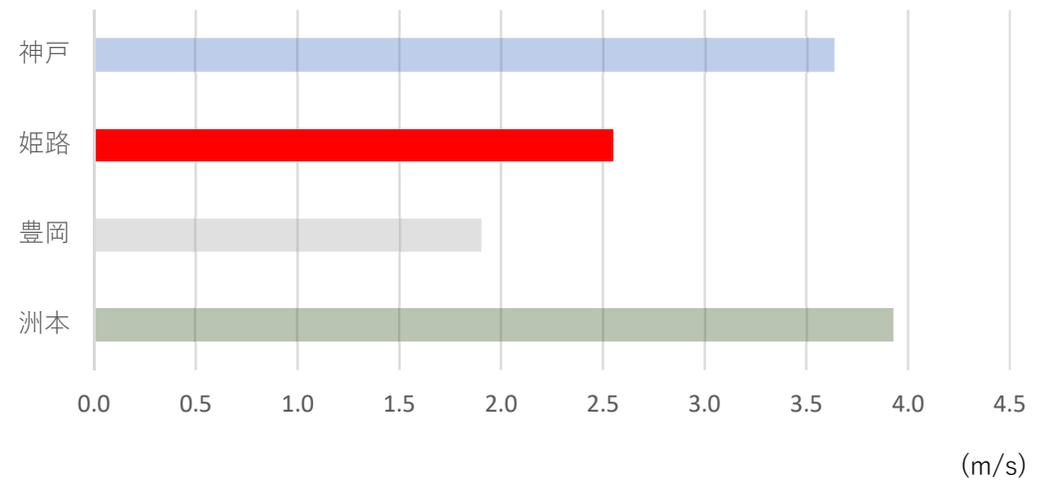
瀬戸内気候区に属しており、**温暖・少雨が特徴**であり、県内の他地域と比べても降水量は少なく、日照時間も長い。特に冬季は晴天が目立ち、内陸の平野部では放射冷却効果が大きく、夜から早朝の冷え込みが強い

過去の気象データ (姫路・平年値) [気象庁HP「過去の気象データ」を参考に事務局が作成]

月別降水量比較 (平年値)



地域別平均風速比較 (平年値)



最大瞬間風速 (過去10年間)

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
風速 (m/s)	22.6	25.6	21.4	23.5	33.7	26.8	23.2	23.9	26.7	25.5	22.3
風向	北	東北東	東北東	北北東	北北東	北北東	南東	南南東	南西	南南東	北
月日	9/16	8/10	7/17	9/20	10/23	9/4	9/23	9/7	8/9	9/19	8/15

その他気象データ (平年値)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
雪日数	8.2	7.8	3.2	0.1	0	0	0	0	0	0	0.1	3.4	22.8
霧日数	0.9	1.1	0.9	0.8	1.1	0.7	0.4	0.1	0.2	0.4	0.6	0.7	7.9
雷日数	0	0	0	0.2	0.9	0.2	2.1	1.8	0.9	0.6	0.4	0.1	7.2

(2)瀬戸内・播磨エリアでの活用策検討(香川・岡山エリアの状況)

34

- 世界的なイベントである瀬戸内芸術祭が開催されるなど、瀬戸内海地域には魅力ある観光地が点在している

香川県主要観光地

	観光地名	入込客数(千人)
①	屋島山上	633
②	玉藻公園	206
③	寒霞渓ロープウェイ	177
④	地中海美術館	134
⑤	四国村ミュージアム	36
⑥	瀬戸内海歴史民俗資料館	12

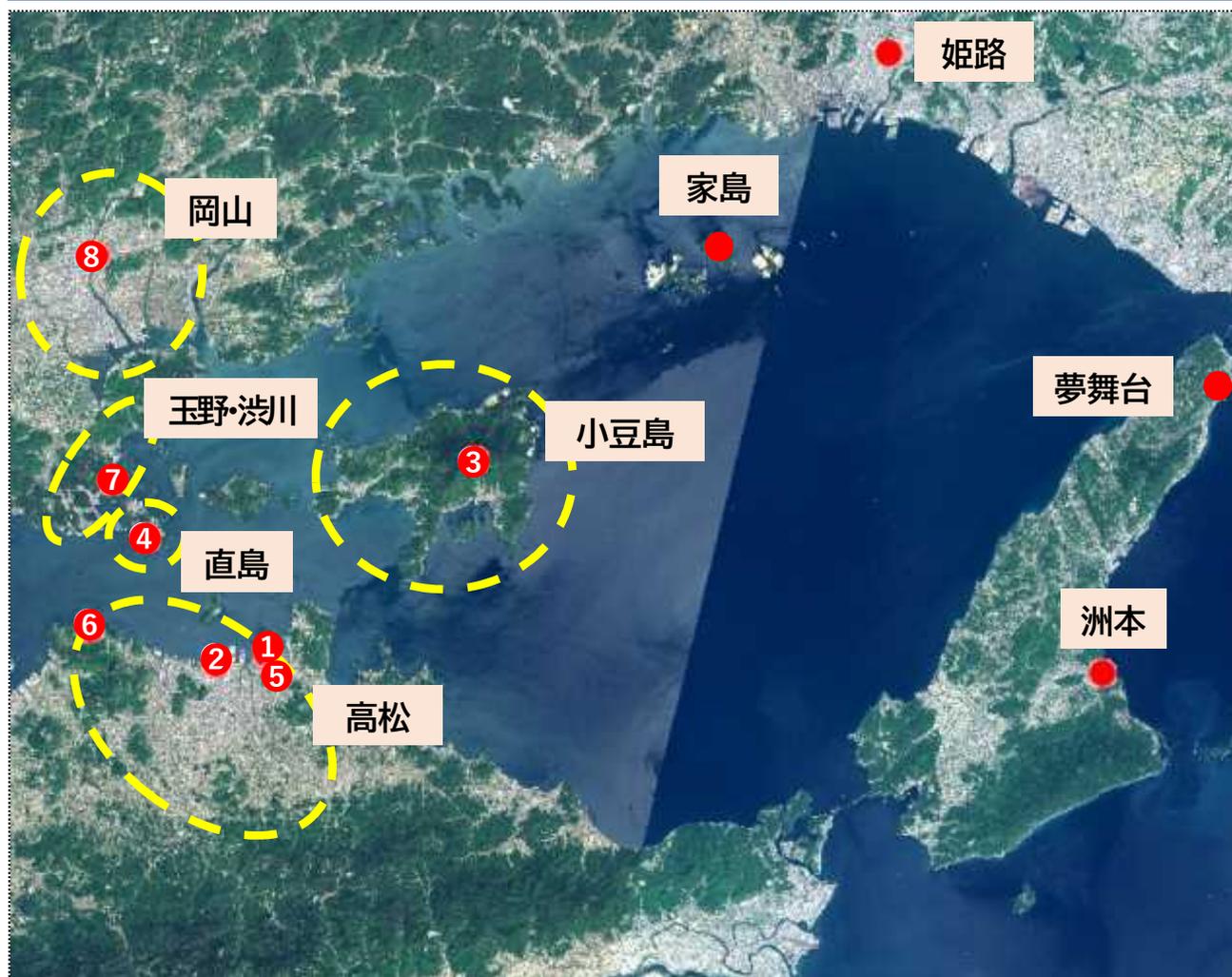
出典：「2022年度四国の主要観光地入込状況について」
(国土交通省四国運輸局)

岡山県主要観光地

	観光地名	入込客数(千人)
⑦	玉野・渋川	2,594
⑧	後樂園・岡山城周辺	1,189

出典：令和4年岡山県観光客動態調査報告書（岡山県産業労働部観光課）

主要観光地所在マップ



地図出典：国土地理院

(2) 瀬戸内・播磨エリアでの活用策検討(瀬戸内海離島航路)



目的地(離島)	経路	本数/日	所要時間	目的地(離島)	経路	本数/日	所要時間
家島	①家島⇄姫路	16本	約30分	小豆島	⑤小豆島⇄宇野	8本	約60分
小豆島	②小豆島⇄姫路	7本	100分		⑥小豆島⇄岡山	8本	70分
	③小豆島⇄神戸	4本	約200分	直島	⑦直島⇄高松	8本	50分
④小豆島⇄高松	44本	35~60分	⑧直島⇄宇野		21本	20分	

(2) 瀬戸内・播磨エリアでの活用策(想定ルート)



想定ルート	
①	姫路・家島～瀬戸内離島 【播磨エリア⇄瀬戸内エリア】 遊覧
②	姫路・家島～洲本BT 【播磨エリア⇄淡路エリア】
③	瀬戸内離島～洲本BT 【瀬戸内エリア⇄淡路エリア】 遊覧
④	播磨周遊ルート 【播磨エリア】 遊覧
⑤	(既出) 淡路島周遊ルート 【淡路エリア内】

地図出典：国土地理院

(2) 瀬戸内・播磨エリアでの活用策(既存ルートとの比較)

ルート		区分	既存ルート (a)	空飛ぶクルマ活用ルート (b) ※時間・料金は目安	差 (b)-(a)	
姫路・家島 ～瀬戸内離島	姫路～小豆島	時間	船	約100分	約18分	△80分
		料金		約1,700円/人	約51,500円/台	+49,800円
	姫路～直島	時間	鉄道+船	約140分	約30分	△110分
		料金		約4,200円/人	約85,100円/台	+80,900円
	姫路～高松	時間	鉄道	約85分	約32分	△50分
		料金		約5,200円/人	約89,600円/台	+84,400円
姫路・家島 ～洲本BT	姫路～洲本BT	時間	鉄道+バス	約120分	約22分	△100分
		料金		約2,400円/人	約62,700円/台	+60,300円
	家島～洲本BT	時間	船+鉄道+バス	約180分	約20分	△160分
		料金		約3,700円/人	約56,000円/台	+52,300円

(2) 瀬戸内・播磨エリアでの活用策(既存ルートとの比較)

ルート		区分	既存ルート (a)		空飛ぶクルマ活用ルート (b) ※時間・料金は目安	差 (b)-(a)
瀬戸内離島 ～洲本BT	小豆島～洲本BT	時間	船+鉄道+バス	約270分	約22分	△250分
		料金		約4,400円/人	約61,600円/台	+57,200円
	直島～洲本BT	時間	船+鉄道+バス	約240分	約33分	△210分
		料金		約9,200円/人	約93,000円/台	+83,800円
	高松～洲本BT	時間	鉄道+バス	約230分	約30分	△200分
		料金		約7,600円/人	約87,400円/台	+79,800円
播磨周遊	時間	車(タクシー)	約245分	約48分	△200分	
	料金		約61,800円/台	約134,000円/台	+72,200円	

(3) 但馬エリアでの活用策検討



- 但馬エリアは県全体面積の4分の1を占める
広大な多自然地域
- **但馬空港を拠点**として、幅広く点在する観光
地間を効率良く移動できる活用案を検討

(3)但馬エリアでの活用策検討(但馬エリアの状況)

- ・ 主要観光地は**東西南北に幅広く点在し**、**エリアの多くが山間部**であるため、**各観光地間が遠距離**
- ・ 域内の移動手段は基本的に車となり、**交通手段の選択肢が少ない**

主要観光地 (R4兵庫県観光客動態調査)

	観光地名	入込客数(千人)	区分
①	城崎温泉 (外湯めぐり)	722	温泉
②	余部橋梁、余部鉄橋「空の駅」	256	建造物
③	湯村温泉	163	温泉
④	県立但馬牧場公園	157	庭園・公園
⑤	たけだ城下町交流館	147	博物館・美術館
⑥	玄武洞公園	141	自然資源
⑦	竹野浜	117	自然資源
⑧	竹田城跡	114	城跡
⑨	氷ノ山、ハチ高原、東鉢伏(スキー)	112	芸能・スポーツ
⑩	但東シルク温泉	108	温泉

マップ

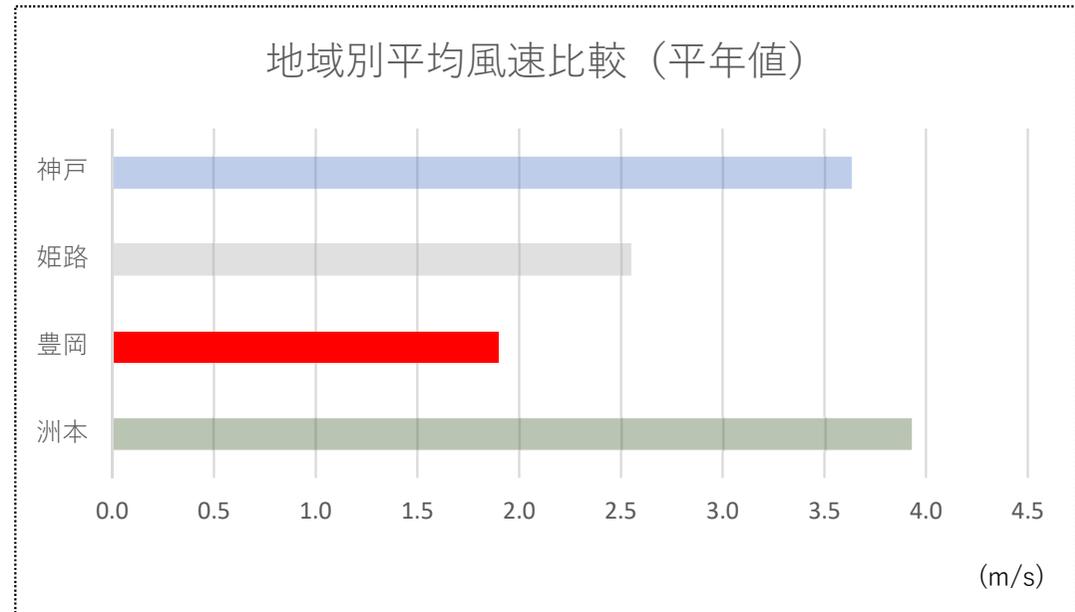
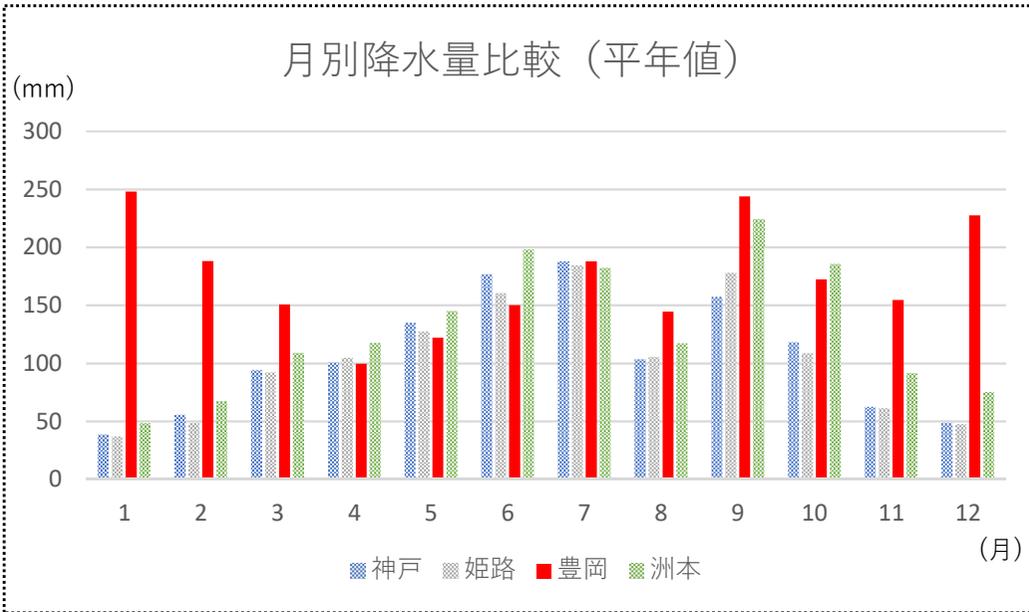


空路 (便数)	路線	本数/日 (土・休日)	所要時間	空港～ 豊岡市街地	路線	本数/日 (土・休日)	所要時間
	伊丹～但馬	往復 2 便	約 4 0 分		バス	往復 2 本	約 2 0 分
鉄道 (本数)	路線	本数/日 (土・休日)	本数/時間	所要時間			
	J R (豊岡～和田山)	2 8 本	約 2 本	約 2 5 分 (特急)			
	J R (豊岡～香住・浜坂方面)	1 2 本	約 1 本	浜坂まで約 6 0 分 (特急)			

(3)但馬エリアでの活用策検討(但馬エリアの状況)

冬季は典型的な日本海岸気候区の特徴を示し、曇や雪の日が多く年間降水量の約31%が12～2月にかけて降る。県内の他地域と比べても、降水量は多く、日照時間は短くなっている。

過去の気象データ (豊岡・平年値) [気象庁HP「過去の気象データ」を参考に事務局が作成]

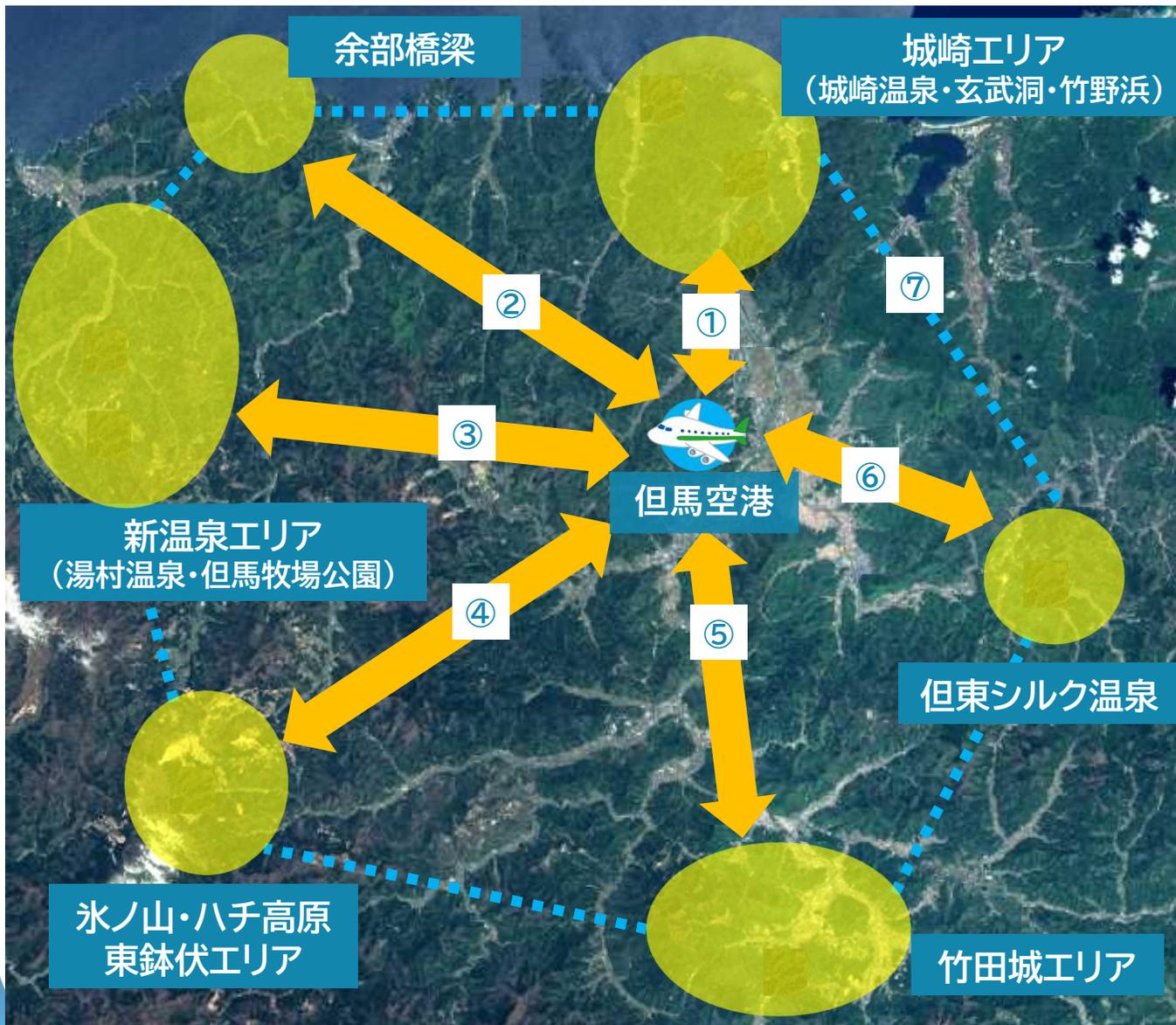


年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
風速 (m/s)	27.7	20.1	20.9	22.5	23.3	26.0	23.0	22.7	20.6	22.8	24.7
風向	南	南	南	南	北西	北西	東北東	北西	西南西	南	北北東
月日	3/8	5/12	4/3	4/17	1/20	9/30	9/4	3/19	8/9	3/26	8/15

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
雪日数	19.8	17.2	7.2	0.5	0	0	0	0	0	0	0.4	11.4	56.5
霧日数	8.2	6.5	6.2	6.1	2.8	1.3	1.6	0.8	4.5	11.2	11.1	8.4	68.7
雷日数	3.2	2.8	1.3	1.1	1.9	2.0	5.0	4.9	3.1	1.6	2.4	4.5	33.8

(3) 但馬エリアでの活用策(想定ルート)

42



	想定ルート
①	但馬空港～城崎エリア
②	但馬空港～余部橋梁
③	但馬空港～新温泉エリア
④	但馬空港 ～氷ノ山・ハチ高原・東鉢伏エリア
⑤	但馬空港～竹田城エリア 遊覧
⑥	但馬空港～但東シルク温泉
⑦	但馬周遊

地図出典：国土地理院

(3)但馬エリアでの活用策(既存ルートとの比較)

ルート		区分	既存ルート (a)		空飛ぶクルマ活用ルート (b) ※時間・料金は目安		差 (b)-(a)
但馬空港 ～城崎エリア	玄武洞公園まで	時間	車 (タクシー)	約20分	約3分	△20分	
		料金		約5,000円/台	約9,000円/台	+4,000円	
	城崎温泉まで	時間	バス	約45分	約5分	△40分	
		料金		約500円/人	約13,400円/台	+12,900円	
	竹野浜まで	時間	車 (タクシー)	約30分	約6分	△25分	
		料金		約9,400円/台	約17,900円/台	+8,500円	
但馬空港～余部橋梁		時間	鉄道+バス	約80分	約10分	△70分	
		料金		約1,000円/人	約29,100円/台	+28,100円	
但馬空港 ～新温泉エリア	湯村温泉まで	時間	鉄道+バス	約120分	約11分	△110分	
		料金		約1,500円/人	約31,400円/台	+29,900円	
	但馬牧場公園まで	時間	鉄道+バス	約160分	約11分	△150分	
		料金		約1,800円/人	約30,200円/台	+28,400円	

(3)但馬エリアでの活用策(既存ルートとの比較)

ルート		区分	既存ルート (a)		空飛ぶクルマ活用ルート (b) ※時間・料金は目安	差 (b) - (a)
但馬空港 ～氷ノ山・ハチ高原・東鉢伏エリア	ハチ高原 まで	時間	鉄道+バス	約180分	約11分	△170分
		料金		約1,700円/人	約31,400円/台	+29,700円
但馬空港～竹田城エリア	竹田城跡 まで	時間	鉄道+バス	約100分	約10分	△90分
		料金		約1,000円/人	約26,900円/台	+25,900円
但馬空港～但東シルク温泉		時間	車(タクシー)	約40分	約7分	△30分
		料金		約10,500円/台	約19,000円	+8,500円
但馬周遊		時間	車(タクシー)	約260分	約76分	△180分
		料金		約75,000円/台	約213,900円/台	+138,900円

課題解決に向けた取組の一つとして マルチユースの検討

観光分野における主な課題(一例)

46

機体の稼働率向上が課題

1 オフシーズン（閑散期）

シーズンによって観光需要に差がある

2 高料金（利用者が限定的）

既存の交通機関と比べて料金が高額となるため、利用者層が限定される

社会受容性の向上が課題

1 住民・地元からの理解

安全性や騒音等、運航やポート整備にあたって住民や地元からの理解が必要

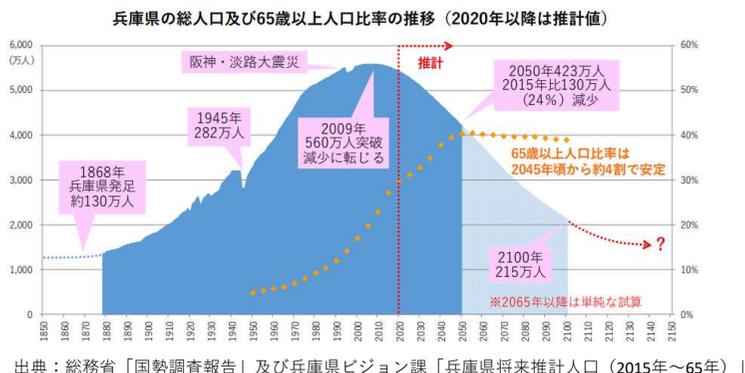
観光分野以外と併用することで、稼働率や社会受容性向上を目指す
⇒ **マルチユースの検討**

兵庫県における現状と課題

～出典:ひょうごビジョン2050参考資料
「未来を考える100のデータ」～

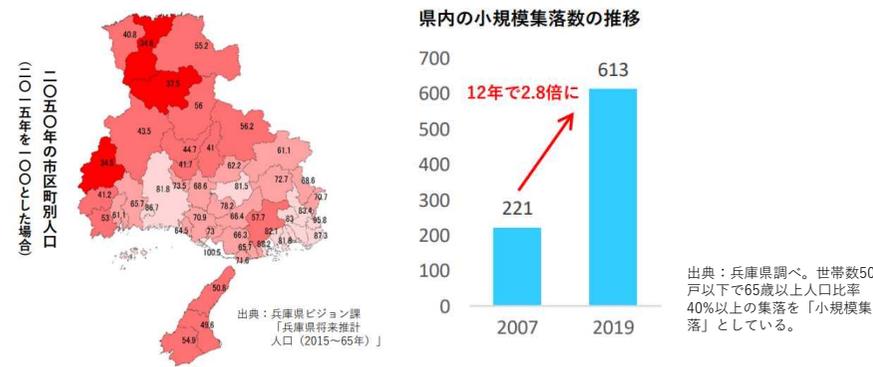
人口・出生数の減少

- 出生率が人口維持に必要な水準を大きく下回っている
▶ **2.07** (人口置換水準) ➡ **1.41** (2019年)
- 2050年には2015年比で**130万人(24%)減少**となる見込み



人口の偏在化

- 人口の6割が県土面積14%に当たる神戸・阪神地域に集中
- 今後は都市部でも人口が減少し、**2050年までに播磨北西部、但馬、淡路を中心に多くの市町で人口が半減**



インフラの維持管理

- 日本全体として今後、高度経済成長期以降に集中的に整備された**インフラの維持補修・更新に係るトータルコストが増加**
▶ 約9兆円(2015年度時点) ➡ 約16兆円(2054年度時点)

国民負担が2倍超に

国民一人当たり 2015年 年負担額 **約7万円** ▶ 2054年 **約16万円**

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2017(平成29)年推計)」を用いてビジョン課試算

災害への備え

- 集中豪雨**の最近10年の平均年間発生回数(約26回)は、統計期間最初の10年間の発生回数(約14回)と比べ、**約1.9倍に増加**
- 南海トラフ地震**の発生確率は今後30年以内に**70~80%**



地域課題から見るマルチユースのイメージ

48

地域ビジョン等の課題から想定される活用策

社会課題	内容	対応策
地域交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少や車利用増加に伴う利用者数の減少や、運転士不足（人手不足）など様々な要因により、公共交通機関の路線・便数が減少 ラストマイル（最寄りのバス停などから最終目的地までの道のり）の問題 ⇒ 従来型の公共交通 （路線バスやコミュニティバス等）では 対応が困難 となっている（なりつつある）	利用者ニーズにきめ細かに対応可能な 従来の公共交通を補う 交通手段の確立
買い物難民の増加	近隣店舗の減少やスーパーの撤退等 ⇒ 高齢者等の 買い物難民が増加	
社会インフラの維持	道路や橋梁等のインフラの多くが築50年を迎える ⇒ 維持管理が困難 となりつつある	地上インフラだけに頼らない 交通手段の確立
孤立集落の発生	地震・津波等により孤立する集落の発生 ⇒ 道路・海上交通による 外部からのアクセスが困難	道路等が寸断された際の 物資供給、救助活動等への 備え が必要

空飛ぶクルマの活用

参考:兵庫県における空飛ぶクルマの展開ロードマップ

目標

- 【短期】 環境整備を促進し、万博時（2025年）の県内飛行を実現
- 【長期】 事業者との連携により、県内に関連産業のエコシステムを形成



※Maintenance、Repair、Overhaulの略で航空機の整備・修理に関わる事業のこと