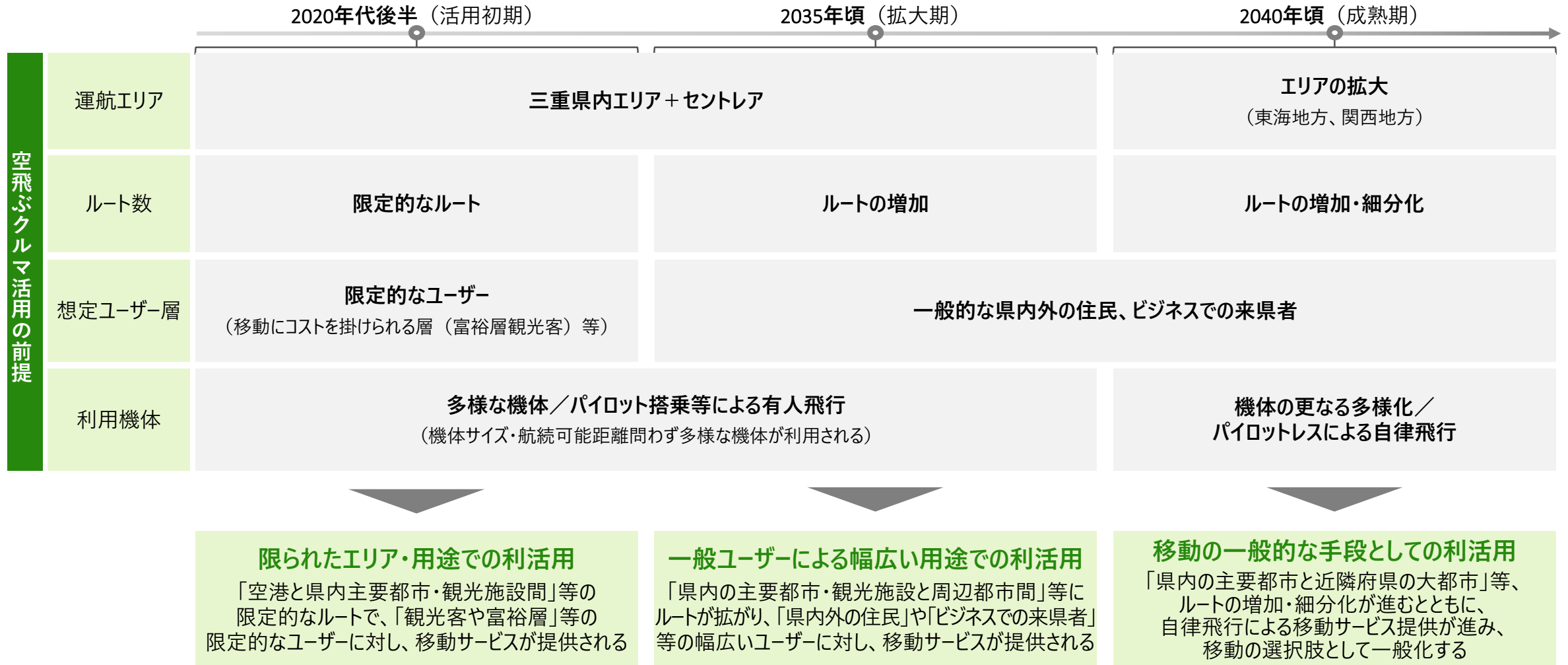


運航エリア、ルート、想定ユーザー層、及び利用機体の変遷に鑑みて、三重県においては、限られたエリア・用途から利活用が始まり、徐々に移動手段として一般化する世界観を想定

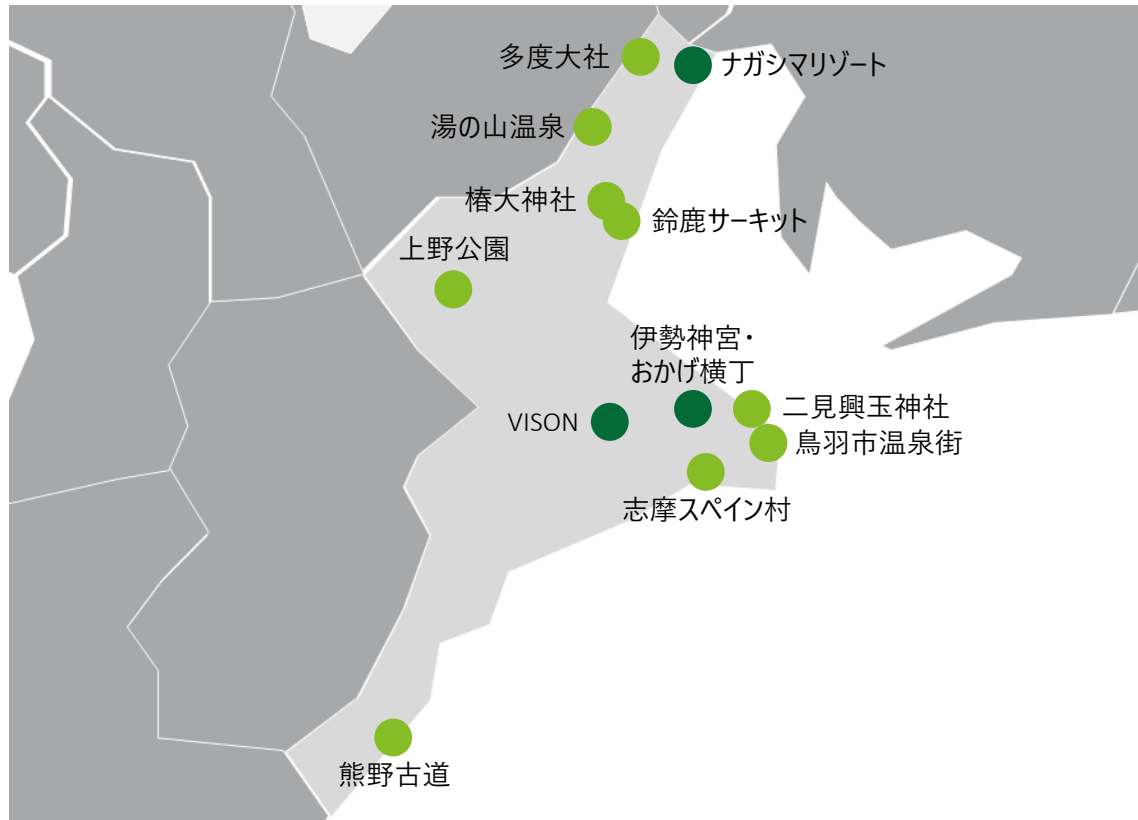
三重県における空飛ぶクルマの運航フェーズ（利活用の世界観）の前提



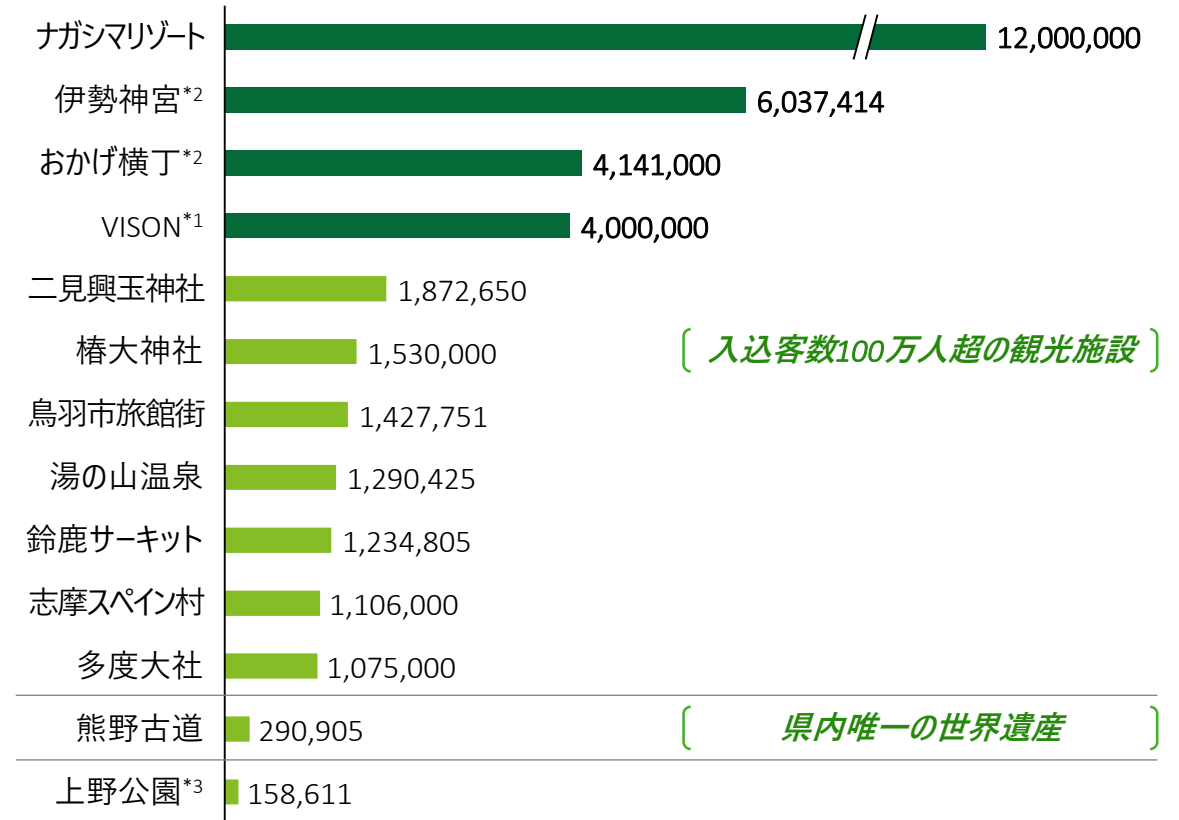
年間入込客数100万人超の観光施設、世界遺産に加え、入込客数100万人超の観光施設を有さない伊賀地域では上野公園を対象に、人流を調査

人流データを用いた調査の対象とする観光施設

観光施設の分布



観光施設別入込客数



上記観光施設12か所*2への来訪者数、及び来訪者の発地（県内市町村／県外都道府県）を人流データを用いて調査し、地域毎の移動動態を取りまとめ、有望なルート／パーティポート候補エリアを検討

データソース：三重県「観光レクリエーション入込客数推計書 観光客実態調査報告書 令和4年」、朝日新聞デジタル「商業リゾート「ヴィゾン」1年、パギーパーク新設 三重」（<https://www.asahi.com/articles/ASQ4X73MXQ4XONFB001.html>）（2023/9/20閲覧）

*1：参考値。出典記事において、2021年4月29日の開業からの1年間は、来場者数が当初見積（800万人）の約半分であった旨の記述有 *2：隣接する伊勢神宮とおかげ横丁は1か所として調査 *3：伊賀上野城、伊賀流忍者博物館の合計値を記載

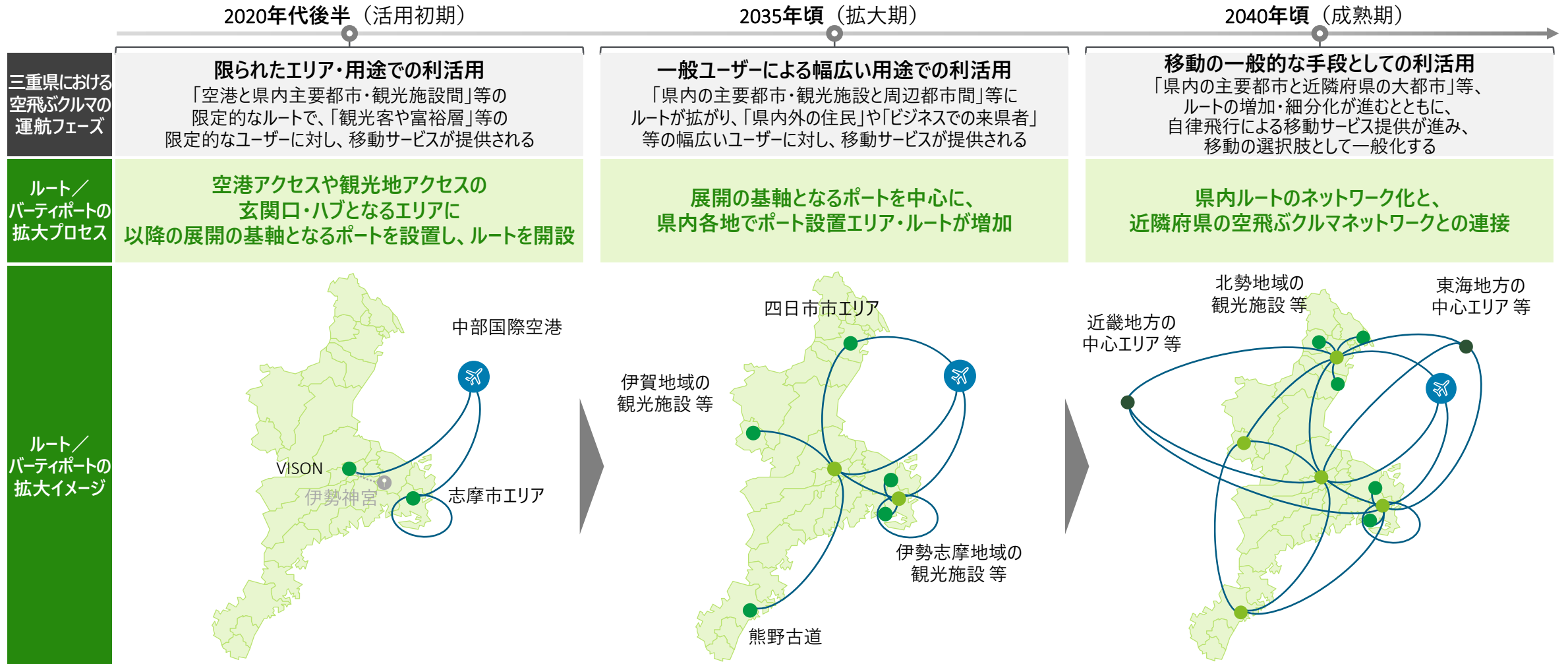
中部国際空港と三重県内各所への移動は、四日市市を有する北勢地域を筆頭に、 （観光施設を多数有する）伊勢志摩地域、（県内移動のハブである）中南勢地域に人流量が集中

中部国際空港を中心とした現在の移動動態

地域区分	中部国際空港を中心とした各地域の移動動態
北勢地域	<ul style="list-style-type: none"> ■ 四日市市を中心に、北勢地域が三重県内在住者の中部国際空港を目的地とした移動の中心 ■ その他、観光施設・交通の要衝と中部国際空港間の2地点間移動においても、北勢地域を片足とした移動が、県内・中部国際空港間の移動の中心
中南勢地域	<ul style="list-style-type: none"> ■ 北勢地域に次いで、三重県内在住者の中部国際空港を目的地とした移動が多い ■ 中南勢地域内の交通の要衝と中部国際空港間の2地点間移動においても、北勢地域に次ぐ人流量が存在 （VISIONと中部国際空港間の2地点間移動の人流量は、他の県内主要観光施設と比して限定的）
伊勢志摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ■ 伊勢志摩地域在住者の中部国際空港を目的地とした移動は、北勢・中南勢地域と比して限定的 ■ 一方で、伊勢志摩地域内の伊勢神宮・おかげ横丁と中部国際空港間の2地点間移動は、県内主要観光地の中で最多 （観光目的の移動が現在の移動の中心と想定）
伊賀地域	<ul style="list-style-type: none"> ■ 伊賀地域在住者の中部国際空港を目的地とした移動、及び同地域内の観光施設／交通の要衝と中部国際空港間の移動は他地域と比して極めて限定的
東紀州地域	<ul style="list-style-type: none"> ■ （伊賀地域と同様に）東紀州地域在住者の中部国際空港を目的地とした移動、及び同地域内の観光施設／交通の要衝と中部国際空港間の移動は他地域と比して極めて限定的

活用初期のルート／パーティポート候補エリアを基軸に、周辺の観光施設等へルートが拡大し、更に成熟期にはネットワーク化や近隣地方等との接続が図られるようになると想定

運航フェーズ別飛行ルート／パーティポート候補エリア



運航フェーズ別オペレーションシナリオの検討に際しては、前提・機体運航・人員の各項目に対して予め条件を設定

運航フェーズ別オペレーションシナリオの検討に係る諸条件の整理

項目		条件設定		
前提	パーティポート	「Vertistop」クラス・「Vertiport」クラス ^{*1} のパーティポートが設置されている想定		
		<u>Vertistop</u> FATO ^{*2} ：1か所 スタンド：1か所	<u>Vertiport</u> FATO：2か所 スタンド：6か所	
機体運航	ルート	短距離・中距離・長距離のルートが存在する想定		
		<u>短距離ルート</u> 飛行距離 ～50km	<u>中距離ルート</u> 飛行距離 50～100km	<u>長距離ルート</u> 飛行距離 100km～
	使用機体	小型機・大型機が投入されており、ルートに応じて運用されると想定		
		<u>小型機</u> 旅客定員：1名 航続距離：35km	<u>大型機</u> 旅客定員：4名 航続距離：160km	
	運用時間	12時間／日（7:00-19:00）で運用されると想定		
人員 (有資格者)	パイロット	勤務形態として、出勤は20日／月（10日休）、乗務は6時間／日を想定		
	整備士	1機につき2.5人の整備士が担当する想定		

^{*1}：米国NASAによるパーティポートの機能別分類。具備する施設・設備のイメージを次頁に記載

^{*2}：Final Approach and Take-Off area。着陸のための最終進入から接地又はホバリングへの移行と、接地又はホバリング状態から離陸への移行のために設けられる区域

2020年代後半の活用初期は、限られた機体・人員でのオペレーションが為され、約5機が運用され、1日当たり約44便が運航し、最大約153人の移動需要をカバー可能な世界観を想定

2020年代後半（活用初期）におけるオペレーションシナリオ



2035年頃の拡大期においては、機体・人員ともに増加し、約16機が運用され、1日当たり約194便が運航し、最大約565人の移動需要をカバー可能な世界観を想定

2035年頃（拡大期）におけるオペレーションシナリオ



2040年頃の成熟期においては、機体・人員とも更なる増加が見込まれ、約49機が運用され、1日当たり約549便が運航し、最大約2,045人の移動需要をカバー可能な世界観を想定

2040年頃（成熟期）におけるオペレーションシナリオ

