



東京都 空飛ぶクルマ 実装プロジェクト

Version1 概要版

令和8年3月

空飛ぶクルマの特徴

空飛ぶクルマとは？

空飛ぶクルマとは、「電動化」「自動化」といった航空技術や「垂直離着陸」などの運航形態によって実現される、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段です。

法的には航空機に位置付けられ、ヘリコプター等と比較して、環境負荷が低く、製造・運用等のコストが安く、飛行時の音が小さいことなども特徴です。

日本では個人が日常的な移動手段として利用することをイメージし、「空飛ぶクルマ」と称されています。^{※1}

諸外国では、Advanced Air Mobility (AAM) や Urban Air Mobility (UAM) と呼ばれています。



機体のイメージ

| | | |
|---|-------|-------------------------------------|
| 1 | 電動 | ヘリコプター等と比較して、「静穏性」「整備性」の向上が可能 |
| 2 | 垂直離着陸 | 狭いスペースでの離着陸や Point to Point での移動が可能 |
| 3 | 自動・自律 | 将来的に、パイロットなしでの飛行が可能 ^{※2} |

空飛ぶクルマの種類

空飛ぶクルマには主に3つのタイプがあり、タイプによって、航続距離や飛行速度、機体の定員等が異なります。

▼ マルチローター

垂直方向に固定のプロペラ



(c)SkyDrive

SKYDRIVE (SkyDrive 式 SD-05 型) の例

飛行速度: 時速 100km/h
(最高速度)
航続距離: 15 ~ 40km
座席数: 3名
(パイロット1名
+乗客最大2名)

▼ リフト・クルーズ

離着陸時と巡航時で異なるプロペラ



(c)EVE Air Mobility

EVE Air Mobility eVTOL の例

飛行速度: 時速 200km/h
(最高速度)
航続距離: 100km
座席数: 5名
(パイロット1名
+乗客最大4名)

▼ ベクタードスラスト

プロペラを離着陸時は垂直方向に、巡航時は水平方向に偏向



(c)Archer Aviation

Archer Aviation Midnight の例

飛行速度: 時速 240km/h
(最高速度)
航続距離: 160km
座席数: 5名



(c)Joby Aviation

Joby Aviation S4 の例

飛行速度: 時速 320km/h
(最高速度)
航続距離: 160km
座席数: 5名
(パイロット1名
+乗客最大4名)

※1 国土交通省航空局無人航空機安全課、「空飛ぶクルマの社会実装に向けた取組について」(2025年10月21日)、
https://www.soumu.go.jp/main_content/001036460.pdf

※2 空の移動革命に向けた官民協議会、「空飛ぶクルマの運用概念」(2024年4月23日改訂)では、フェーズ3(2030年代以降)以降の将来的な実現を想定。

ユースケース

期待されるユースケース例

空飛ぶクルマは、様々なシーンでの利活用が期待されています。

▼ 観光遊覧



▼ 空港アクセス



▼ 都市内移動



▼ 都市間移動



▼ 島しょ部アクセス



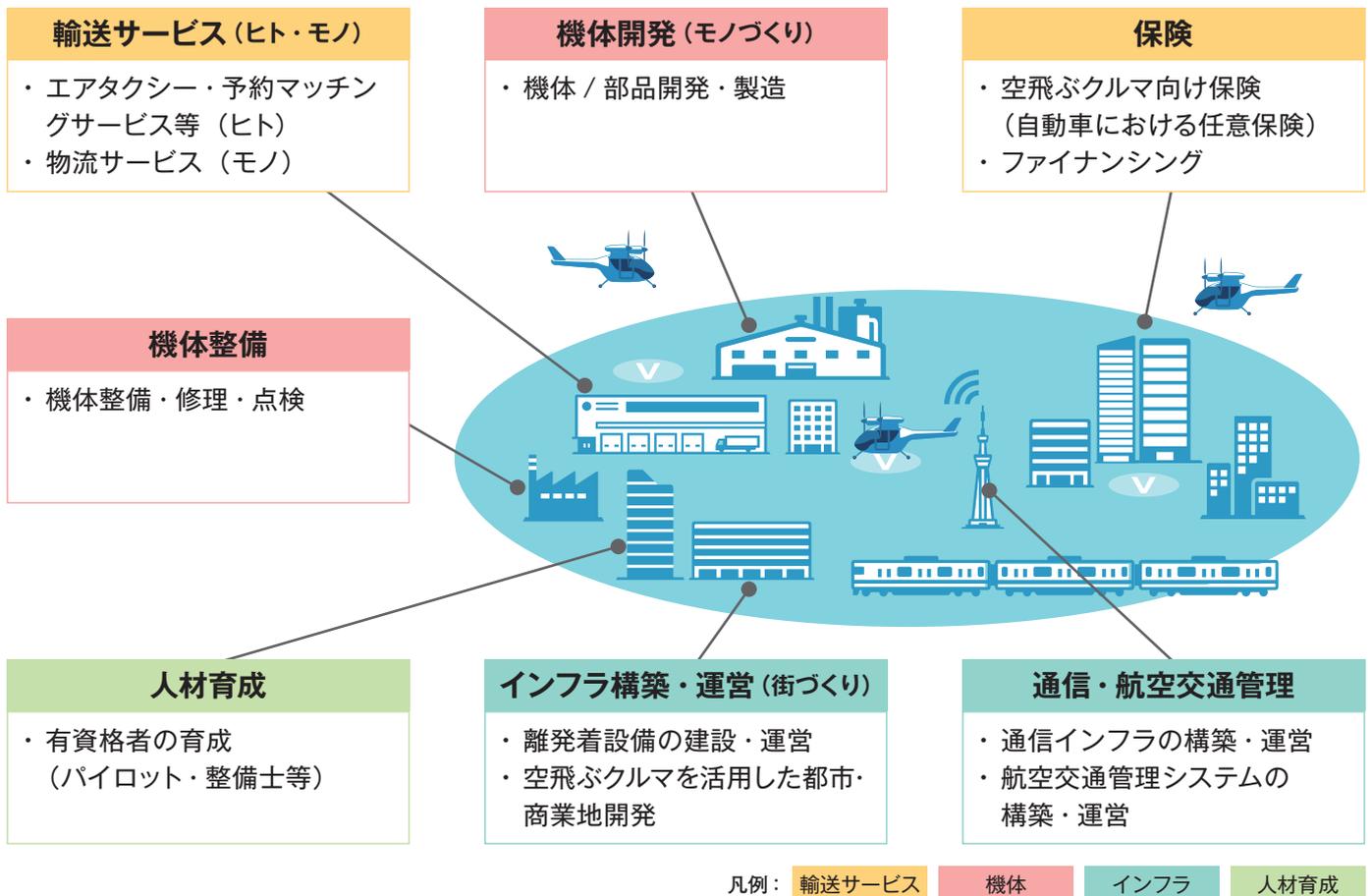
▼ 災害救助 / 物資・人員輸送



空飛ぶクルマの実現による効果・課題

新たに生まれる想定ビジネス

空飛ぶクルマの出現によって技術開発（機体・サービス等）のみならず周辺の事業領域（インフラ、通信・航空交通管理、保険等）にも事業機会が生まれることが想定されます。



社会実装に向けた課題

空飛ぶクルマの利活用の実現には、社会受容性と環境整備の課題が存在します。

課題への対応に向けては、国や自治体の他、運航・離着陸場・通信事業者等の多様なプレイヤーの連携が必要となります。

▼ 社会受容性



- ・機体の安全性や音の静かさ等に対する理解の促進

▼ 環境整備



- ・機体の型式証明や運航許可
- ・インフラの整備（充電設備・格納庫等） など



- ・低高度空域における新たな交通管理サービス など



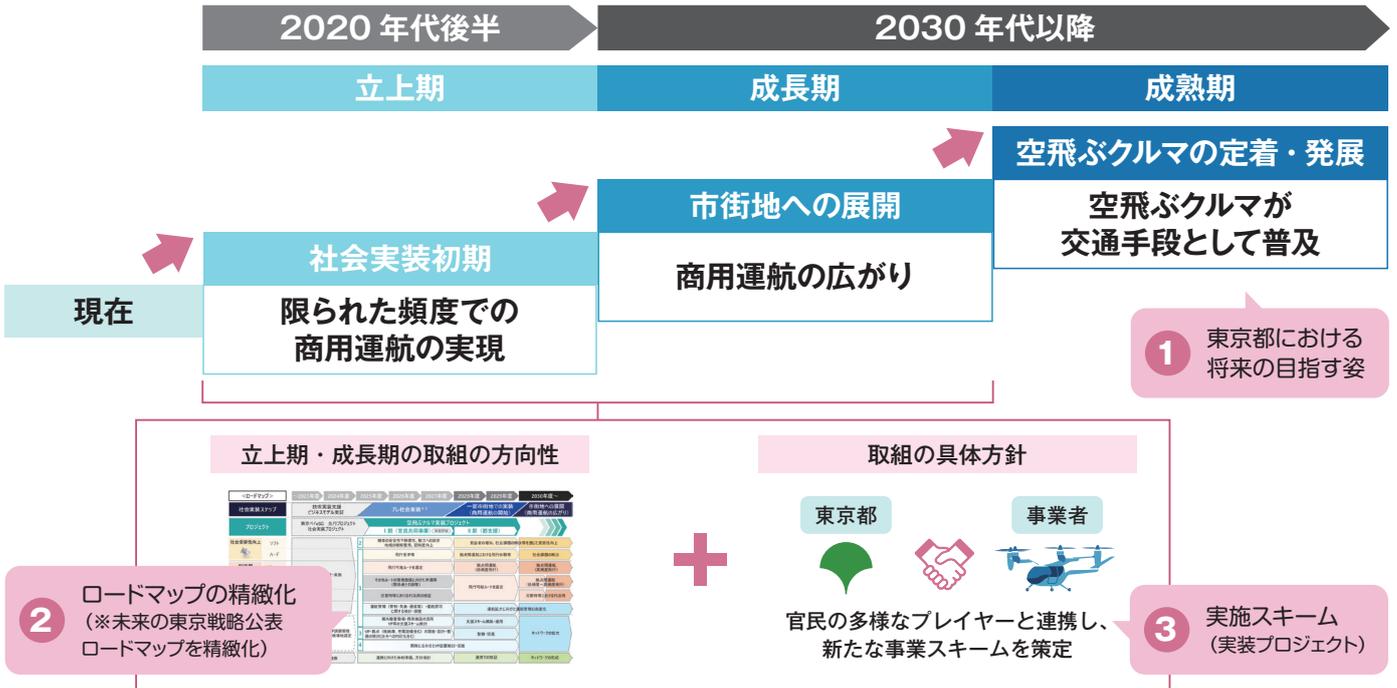
- ・まちづくりと整合のとれた離着陸場の整備 など

社会実装に向けた東京都の取組

想定ステップと考え方

東京都では、空飛ぶクルマの社会実装に向けた課題解決に向けて、成熟期としての「①東京都における将来の目指す姿」を描き、その実現に向けた立上期～成長期の戦略的なステップとして、「②ロードマップの精緻化」を図りました。

また、多様なプレイヤーが連携し、実行する枠組みとして、「③実施スキーム（実装プロジェクト）」を構築しました。



将来の目指す姿

観光遊覧や都市内・都市間移動、空港アクセス等（2地点間移動）、将来、様々なユースケース・エリア・ルートにおいて空飛ぶクルマが活用される世界を目指しています。



イメージ

拡大に向けたステップ（イメージ）

2020年代後半から徐々に離着陸場（VP）設置場所・運航ルート of 拡大に伴い利用者・用途を多様化し、民間主導の交通サービスに移行することにより、将来目指す姿の実現に繋げるステップを想定しています。

2020年代後半 立上期

空飛ぶクルマ自体の認知度が低く、デモフライトから開始し、社会受容性の高まりを踏まえて低頻度の商用運航へ移行。



当該期にて想定される実装状況



- V 離着陸場設置場所**
 - ・臨海部、河川付近を中心としたエリア
- ➡ 運航形態・ルート**
 - ・デモフライト、周遊、二地点間飛行等
- 👤 利用者・用途**
 - ・ビジネス客や観光客が中心
- 🤝 官民の関係性**
 - ・官民連携（立上期は課題が多いことから、普及に向けて都が積極的に支援）

ロードマップ

既存プロジェクトの成果を反映しつつ、空飛ぶクルマの社会実装に必要な新たに「空飛ぶクルマ実装プロジェクト」を立上げ、取組を進めています。

| | | ～2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|--------|--------|
| 社会実装ステップ | | 技術実装支援 ビジネスモデル実証 | | |
| プロジェクト | | 東京ベイ eSG 先行プロジェクト 社会実装プロジェクト | | |
| 社会受容性向上 | ソフト | プロジェクト別に検証・実施 | | |
| | ハード | | | |
| 利活用 (拠点飛行等) | 遊覧 都内間 都市間 空港アクセス 島嶼部等 | | | |
| | 災害時等 | | | |
| 環境整備 | 運航 | VP 課題整理 VP 候補地選定 | | |
| | 離着陸場 (VP) 等 | | | |
| 国・他自治体等との連携 | | プロジェクト別に連携 | | |

なお、本ロードマップは、2025年1月時点における「空の移動革命実現に向けた東京都官民協議会」での議論も踏まえて、取りまとめたものであり、
 ※1 プレ社会実装：型式証明（Type Certificate：TC）取得機体及び航空運送事業許可（air operator's certificate：AOC）を取得し、商用運航
 ※2 VP（パーティポート）：航空法上の「空港等」にあたり、種類としては、「ヘリポート」のうち空飛ぶクルマ専用のものをいう
 ※3 空飛ぶクルマ：電動化、自動化といった航空技術や垂直離着陸などの運航形態によって実現される、利用しやすく持続可能な次世代の空の移

2030年代以降

成長期

社会受容性が高まり、市街地上空での運航が開始され、徐々に運航頻度が拡大。



当該期にて想定される実装状況

- 河川付近、臨海部、空港、既存ヘリポート、区部（ビル屋上の緊急離着陸場の改装、開発に合わせた新築、駅舎の上部利用等）、多摩地域（ショッピングセンターの駐車場、平地の活用等）、島嶼部（既存の空港、ヘリポートを活用等）
- 近隣県にもネットワークを形成
- 二地点間飛行、周遊
- 徐々に市街地上空へ拡大
- ビジネス客、観光客から徐々に一般の方にも浸透
- 医療・緊急搬送、災害時等にも活用
- 主体が民間へ移行（都は離着陸場整備や運航の一部支援を想定）

成熟期

民間主体での運航や離着陸場整備が進み、空飛ぶクルマが交通手段の一つとして普及。



当該期にて想定される実装状況

- 都内全域に離着陸場が多数存在
- 近隣県にも多数のネットワーク
- 二地点間飛行、周遊（観光）
- 運航ルート（コリドー）が確立
- 一般の方（交通機関の一つとして浸透）
- 医療・緊急搬送にも活用
- 民間が主体

な「社会受容性向上」、「利活用（拠点飛行等）」、「環境整備」の3つを要素別に整理し、同時に推進するため、

2026年度

2027年度

2028年度

2029年度

2030年度～

プレ社会実装※1

一部市街地での実装
(商用運航の開始)

市街地への展開
(商用運航の広がり)

空飛ぶクルマ実装プロジェクト

I 期 (官民共同事業)

事業評価

II 期 (都支援)

機体の安全性や静粛性、魅力への訴求
地域の理解獲得、認知度向上

受益者の増加、社会課題の解決等を通じた受容性向上

飛行見学等

拠点間運航における飛行体験等

社会課題の解決

飛行可能ルートを選定

拠点間運航 (低頻度飛行)

拠点間運航 (高頻度飛行)

その他ルートへの環境整備に向けた準備等
(関係者との調整)

飛行可能ルートを選定

拠点間運航 (低頻度～高頻度飛行)

災害時等における利活用の検証

災害時等における利活用

運航管理 (管制・気象・通信等)・
運航認可に関する検討・調整

運航拡大に向けた運航管理の高度化

場外離着陸場・既存施設の活用
VP 等の支援スキーム検討

支援スキーム構築・運用

ネットワークの拡充

VP・拠点 (格納庫、充電設備含む) の
調査・設計・整備の検討 (法令への対応も含む)

整備・促進

開発に合わせた VP 設置検討・促進

連携に向けた体制準備、方針検討

連携での検証

ネットワークの形成

今後の社会情勢、環境変化、技術進展等の状況等に応じ、内容を更新していくこととしています。
につなげる取組

動手段。

～ “空の移動革命” を実現へ～

「空飛ぶクルマ実装プロジェクト」 I 期について

空飛ぶクルマ実装プロジェクト（I 期）の事業概要

東京都において空飛ぶクルマを活用した移動サービス（パーティポート運営等含む）の実現に向けて、当該事業展開を見込む事業者と東京都が連携し、商用運航の実現を目指します。

2025 年から 2027 年を期間とする本事業 I 期においては、運航環境の整備（離着陸場や拠点の確保・整備、管制・通信システムの調整等）、運航支援、及び評価・検証を実施し、事業完了後、速やかに事業者による事業展開が可能な状態を構築することを目標とします。

採択事業者と使用予定機体のご紹介

①日本航空株式会社を代表事業者とするコンソーシアム

Archer Aviation Inc.

使用予定機体：「Midnight」



(c)Archer Aviation

②野村不動産株式会社を代表事業者とするコンソーシアム

Joby Aviation Inc.

使用予定機体：「JobyS4」



(c)Joby Aviation

株式会社 SkyDrive

使用予定機体：「SKYDRIVE
(SkyDrive 式 SD-05 型)」



(c)SkyDrive

※掲載の写真は使用予定の機体のため、変更となる場合があります。

想定事業エリア及び飛行イメージ



今後も国や自治体、民間事業者と連携を図りながら、2030 年の市街地での展開に向け、社会実装を推進してまいります。引き続き、ご理解、ご協力の程よろしく申し上げます。

登録番号 (7) 22

東京都空飛ぶクルマ実装プロジェクト Version1 概要版

令和 8 (2026) 年 3 月発行

発行・編集 東京都政策企画局計画調整部プロジェクト推進課

