

令和7年3月25日

名古屋経済記者クラブ 各位

名古屋商工会議所

提言「名駅“スーパーモビリティハブ”構想 ～次世代エアモビリティの社会実装と関連産業の集積・育成～」について

今般、名古屋商工会議所では、提言「名駅“スーパーモビリティハブ”構想～次世代エアモビリティの社会実装と関連産業の集積・育成～」を取り纏めました。

現在、空飛ぶクルマやドローン等の研究開発が世界各国で進んでおります。これらの「次世代エアモビリティ」は、ヒトやモノの移動の利便性を大きく向上させるとともに、機体製造に伴うサプライチェーンの構築やインフラ整備など、大きな経済波及効果も期待されています。

当地は自動車や航空宇宙などのモビリティ産業の中心地であり、高い技術力を持つ企業や人材が集積しています。名古屋商工会議所は、当地がこの強みを活かし、次世代エアモビリティを新たな産業として根付かせ、当地の産業競争力強化や地域全体の魅力向上に活用していく必要があると考え、標記提言を策定しました。今後は、その実現に向け、関係各所に提言するとともに、内容の周知に努めてまいります。

記者各位におかれましては、報道面での格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 提言の趣旨

名古屋を中心とする当地の強みと将来的な好機を生かし、名駅を「スーパーモビリティハブ」とすることで、次世代エアモビリティの社会実装と関連産業の集積・育成を図り、住民の生活の質の向上や地域の魅力向上、産業競争力の強化につなげる。

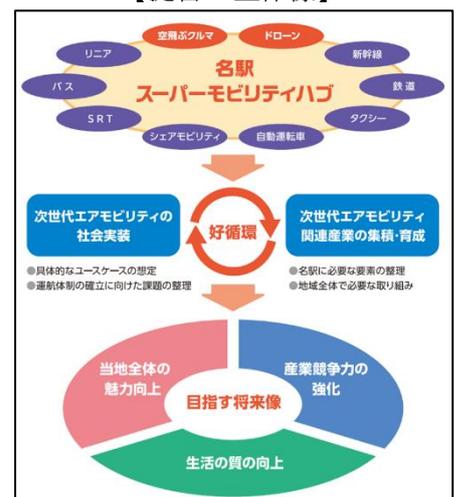
2. 提言の主な構成

- ・ 提言の全体像
- ・ 次世代エアモビリティの特徴
- ・ 当地の強み／将来的好機
- ・ 次世代エアモビリティのユースケース
- ・ 運航体制の確立に向けて各ステークホルダーに期待する役割
- ・ 関連産業の集積と産業の育成に向けて

3. 提言先（予定）

国、愛知県、名古屋市など

【提言の全体像】



以上

<本件問合せ先>

企画部 インフラ・国際ユニット 榊原

TEL : 052-223-5704 E-mail : t.sakakibara@nagoya-cci.or.jp

名駅“スーパーモビリティハブ”構想

～次世代エアモビリティの社会実装と関連産業の集積・育成～



目次

▶はじめに	1
▶提言の全体像	2~3
▶スーパーモビリティハブとは	4~5
・モビリティハブ	
・スーパーモビリティハブ	
・名駅スーパーモビリティハブ(全体イメージ図)	
▶次世代エアモビリティとは	6
・空飛ぶクルマ(eVTOL)	
・ドローン	
▶次世代エアモビリティの特徴	7~8
・移動時間の短縮による経済圏の拡大	
・高い静音性・アクセシビリティ	
・コスト面での優位性	
▶本提言で想定する2035年頃の技術成熟度	8
・空飛ぶクルマ(eVTOL)	
・ドローン	
▶当地の強み	9
・日本一のものづくり地域	
・全国有数の都市圏人口	
・日本屈指のターミナル「名駅」	
▶当地の将来的な好機	10
・リニア中央新幹線の開業	
・名駅地区の再開発	
・MaaSの進展	
▶名駅周辺におけるユースケースの想定	11~12
・人流のユースケース(空飛ぶクルマ)	
・物流のユースケース(ドローン等)	
・災害時・緊急時のユースケース	
▶運航体制の確立に向けて各ステークホルダーに期待する役割	13~15
▶関連企業の集積と産業の育成に向けて	16~17
・名駅に必要な要素	
・地域全体で取り組むべきこと	
▶参考資料	18~20
▶活動報告	21
▶名簿	22~24

はじめに

2025年3月現在、世界各国が「空飛ぶクルマ (eVTOL: 電動垂直離着陸機)」や「ドローン」等の「次世代エアモビリティ (Advanced Air Mobility)」の実用化に向け、法整備や研究開発に取り組んでいる。これらの次世代エアモビリティは滑走路が不要で騒音が少なく、機体の製造や整備にかかるコストが比較的安価であることや、自律飛行により運用にかかる人的コストやスキルが軽減されることから、実用化が進めばヒトの移動やモノの輸送の利便性向上に大きな役割を果たすと期待されている。

ドローン物流については米国や中国の一部地域等で既に実用化されており、日用品の宅配やフードデリバリーに利用されている。我が国では、山間部や離島を中心に数多くの実証実験を経て、一部において社会実装が開始されている一方、都市部や住宅地における商用運航には至っていない。

空飛ぶクルマについては、米国や中国の一部企業が機体の量産化に向けた各種認証取得の最終段階にあり、運航開始が目前に迫っている。我が国でも大阪・関西万博におけるデモフライトが予定されているが、都市部における本格的な商用運航の実現には課題が多い。

矢野経済研究所の調査によれば、空飛ぶクルマの世界市場は、2050年には約185兆円まで成長すると予測され、我が国の産業競争力の強化や世界市場におけるプレゼンス向上のためにも、官民が連携し、ドローンを含む次世代エアモビリティの社会実装に向けた環境整備や関連産業の支援・育成に取り組む必要があると考える。

次世代エアモビリティの商用運航には、人流、物流、監視点検、災害時における被害状況の調査などのニーズや、運航のベースとなる交通や通信等のインフラ、さらには運航や関連サービスに携わる人材等が不可欠だが、名古屋市を中心とする当地はその条件を十分に満たしている。さらに、航空関連産業の集積地であり、機体の製造に必要な高い技術力を有する企業が多く所在していることから、次世代エアモビリティ産業の中心地として有力な候補地となり得る。

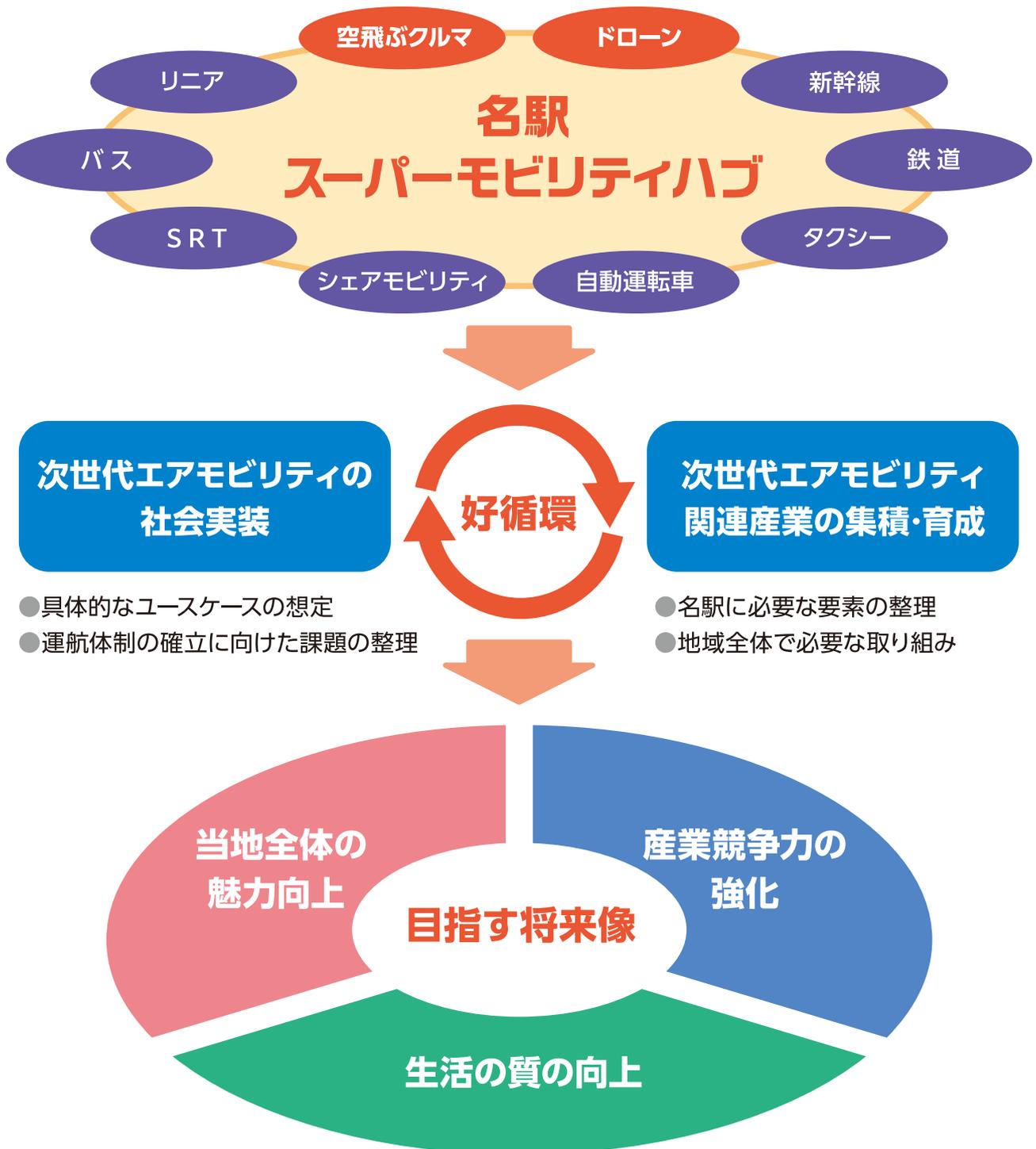
特に、リニア中央新幹線の開業が予定され、それを見据えた再開発も計画されている名古屋駅（以下「名駅」という）周辺は、今後、安全性等の諸課題が解決されれば、次世代エアモビリティの離着陸場（パーティポート等）設置も視野に、名駅が「空飛ぶクルマ」や「ドローン」を含めたあらゆるモビリティの接続拠点となる『スーパーモビリティハブ』として、重要な役割を担うことが求められている。

本提言は、2035年頃を目途とし、世界屈指のモビリティ産業の集積地である当地が、我が国の次世代エアモビリティ産業をリードし、その強みを生かした「最先端モビリティ都市」として発展し、関連企業や専門人材のさらなる集積による国際競争力の強化を図るとともに、当地全体の都市魅力の向上にも資するものとなるよう期待するものである。

名駅“スーパーモビリティハブ”構想

～次世代エアモビリティの社会実装と関連産業の集積・育成～

名古屋を中心とする当地の強みと将来的な好機を生かし、**名駅を「スーパーモビリティハブ」とすることで、次世代エアモビリティの社会実装と関連産業の集積・育成を図り、住民の生活の質の向上や地域の魅力向上、産業競争力の強化**につなげる。



提言の全体像（詳細）

名古屋を中心とする当地の特徴

【強み】

日本一のものづくり地域

- 自動車産業や航空宇宙関連産業が盛んであり、高い技術力のある企業が集積している。

全国有数の都市圏人口

- 名古屋を中心とする都市圏人口は1,000万人規模であり、強い経済力を有する。
- 人流・物流ともに十分なニーズがある。

日本屈指のターミナル「名駅」

- 新幹線、JR、名鉄、近鉄、地下鉄、高速・路線バスなど多様なモビリティの結節点である。
- 交通機能に加え、オフィスや商業施設等も集積し、高い都市機能を有する。

次世代エアモビリティを新たな基幹産業として成立させる経済基盤や都市機能がある

【将来的好機】

リニア中央新幹線の開業

- 東京-名古屋-大阪を含む7,000万人経済圏の中心地となる。

名駅地区の再開発

- 駅前広場の再整備など、モビリティ空間の再構築によるウォカブルなまちづくりの推進。
- 今後も大規模な再開発が計画されており、新たなインフラを整備できる余地がある。

MaaSの進展

- 既存交通と新たなモビリティ（自動運転車・シェアモビリティ等）がシームレスに繋がることにより、それぞれのニーズに応じたあらゆるモビリティが容易に選択可能となる。

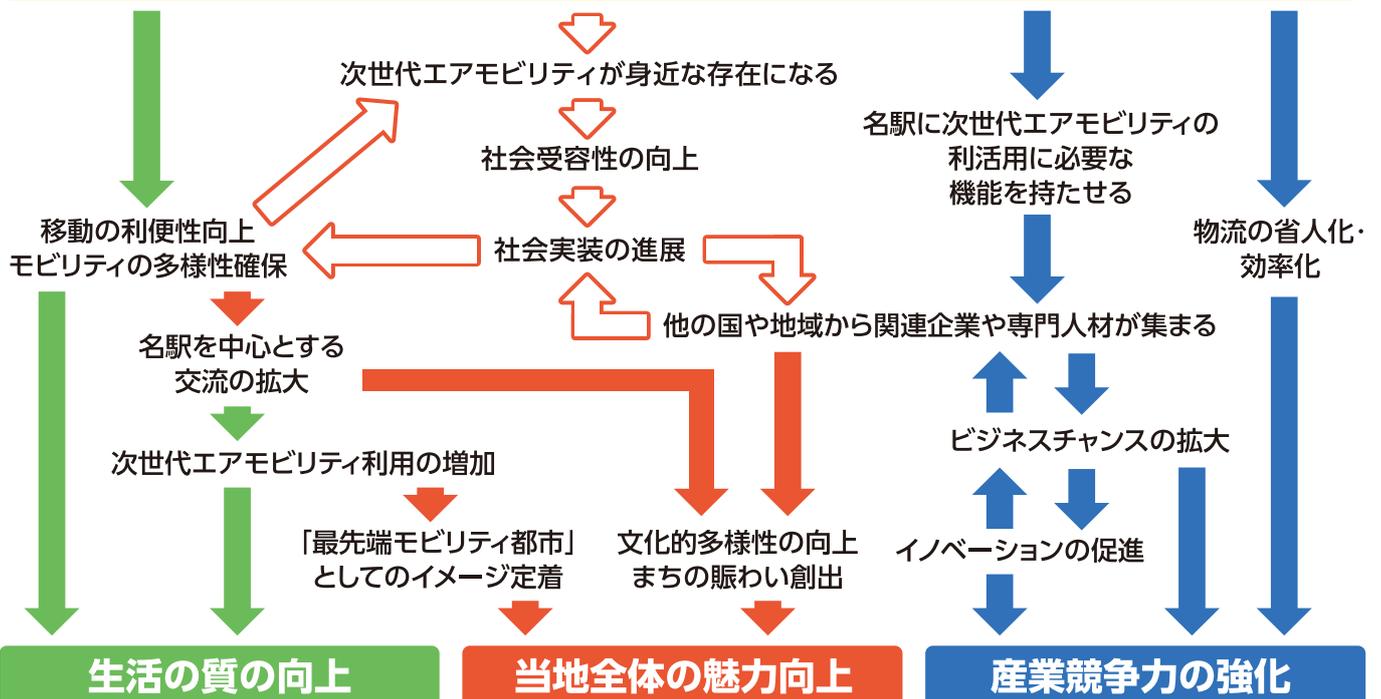
次世代エアモビリティを含むあらゆるモビリティの活用を想定したまちづくりが進められる将来的なポテンシャルを有する

当地の強みであるモビリティ産業や航空宇宙関連産業を生かし、**名駅を次世代エアモビリティを含む「スーパーモビリティハブ」とすることで、移動の利便性向上による交流の拡大を促すとともに、名古屋のまちの個性として活用し、名古屋を中心とする当地全体の魅力向上・競争力強化につなげる。**

名駅スーパーモビリティハブ構想



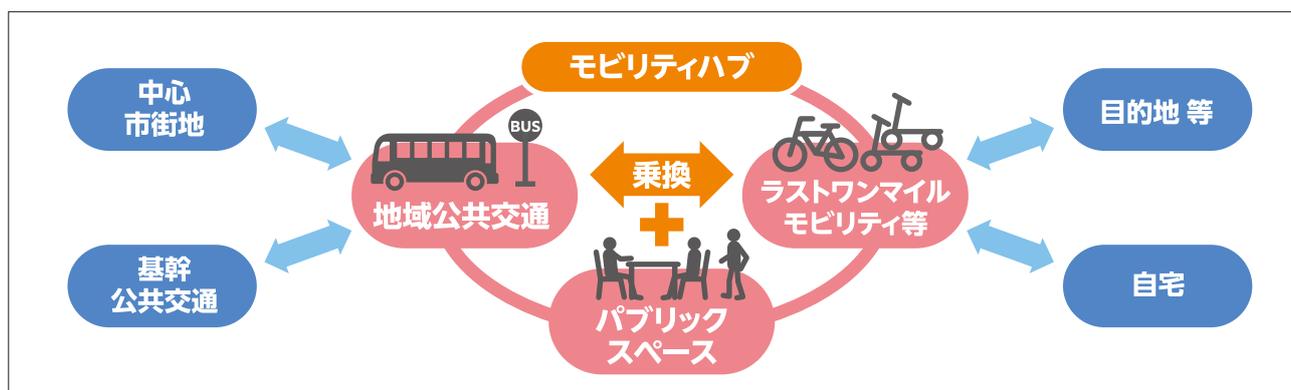
*SRT(Smart Roadway Transit)：都心における回遊性の向上や賑わいの拡大を図るために名古屋市が導入する、まちづくりと一体となった新たな路面公共交通システム



スーパーモビリティハブとは

モビリティハブ

鉄道駅等を中心とした身近な生活圏における移動サービスの質の向上を図るため、公共交通やシェアモビリティ等の結節点となる拠点のこと。主に狭域交通（鉄道駅からのラストマイル等）の観点で語られることが多く、各地域の実情に応じて、ハブの配置やモビリティの種類等をカスタマイズし、それらをMaaSによってシームレスに繋ぐことで、地域課題の解決を目指す。近年では、単なる乗換拠点ではなく、ハブ自体にコミュニティ機能を設けることで、地域の活性化に役立てることも必要とされている。



国土交通省公表資料を元に名古屋商工会議所作成

スーパーモビリティハブ

「スーパーモビリティハブ」の一般的な定義は存在しないため、本提言においては、次のように定義する。

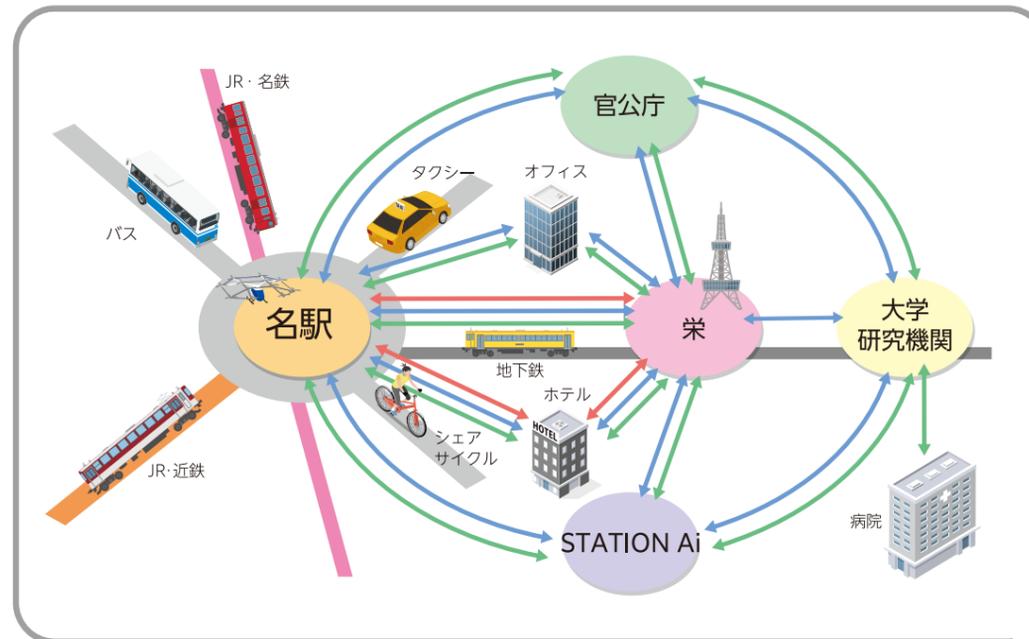
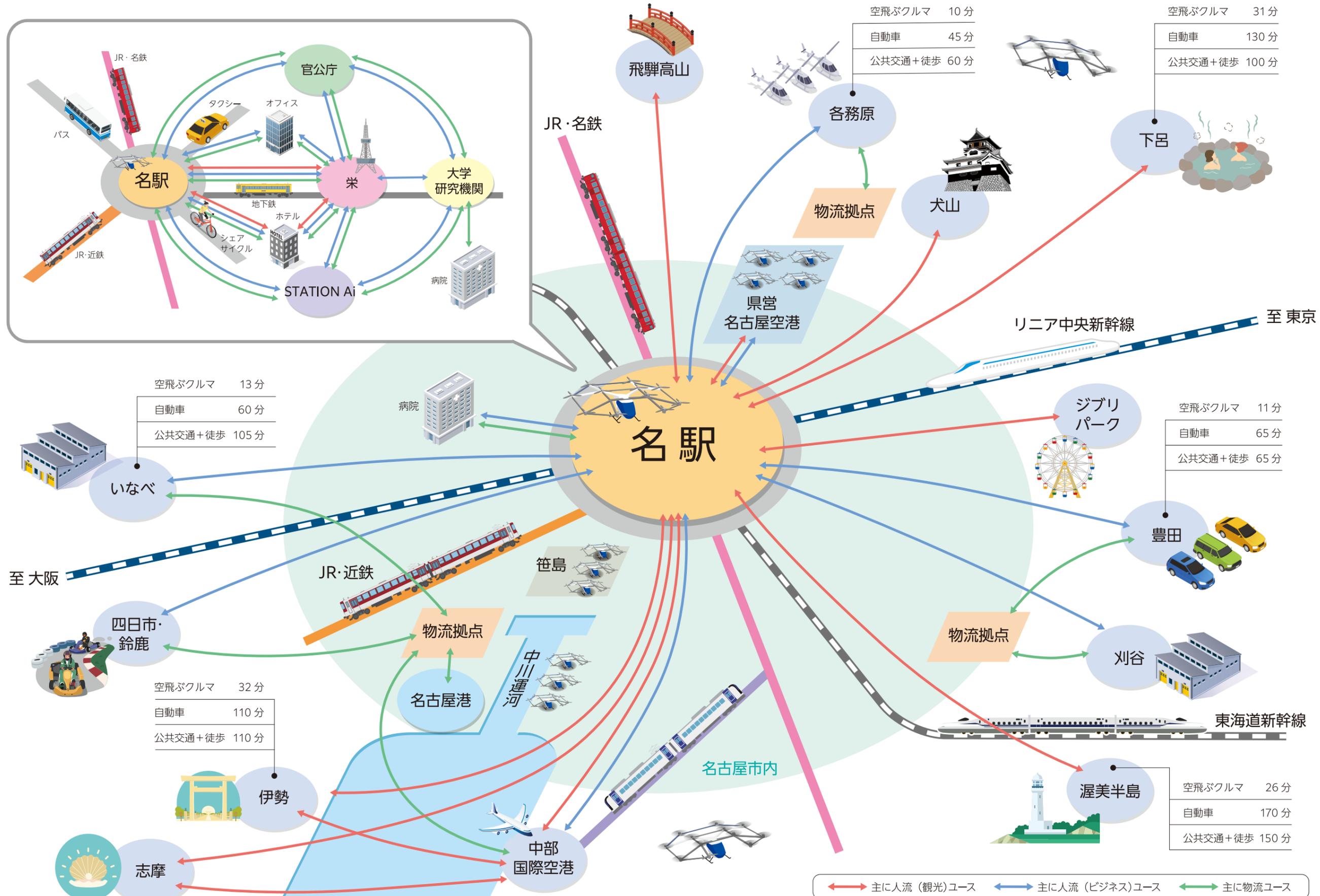
「スーパーモビリティハブ」とは、リニアと新幹線の結節点であり、そこにJR、名鉄、近鉄、地下鉄、路線バス、さらにはシェアサイクル等のシェアモビリティを含めた、広域・中域・狭域すべての交通手段が集まるハブ機能を持つ拠点とする。

とりわけ本提言で扱う「名駅」においては、上記の陸上交通手段に加え、空飛ぶクルマやドローン等の「次世代エアモビリティ」の活用も前提として考える。

さらに、名古屋市内やその周辺にあるモビリティハブにスポークを繋げる「モビリティハブのハブ」としての機能を担うことも求められる。なお、空飛ぶクルマの駐機場や大規模な充電設備等、広い土地を必要とする設備を名駅に設置することは難しいと考えられることから、笹島地区や中川運河周辺など、名駅周辺が一体となって、総合的なハブ機能を果たしていくことが望ましい。

さらには、名駅周辺が単なる乗換拠点だけではなく、次世代エアモビリティをきっかけとして、ビジネスや観光の目的で多くの人々が名駅に集まり、交流できるようなコミュニティ機能の創出にも期待する。

名駅スーパーモビリティハブ 全体イメージ図



空飛ぶクルマ	13分
自動車	60分
公共交通+徒歩	105分

いなべ

空飛ぶクルマ	32分
自動車	110分
公共交通+徒歩	110分

四日市・鈴鹿

空飛ぶクルマ	26分
自動車	170分
公共交通+徒歩	150分

志摩

空飛ぶクルマ	10分
自動車	45分
公共交通+徒歩	60分

飛騨高山

空飛ぶクルマ	11分
自動車	65分
公共交通+徒歩	65分

ジブリパーク

空飛ぶクルマ	31分
自動車	130分
公共交通+徒歩	100分

各務原

空飛ぶクルマ	26分
自動車	170分
公共交通+徒歩	150分

渥美半島

空飛ぶクルマ	11分
自動車	65分
公共交通+徒歩	65分

豊田

空飛ぶクルマ	26分
自動車	170分
公共交通+徒歩	150分

刈谷

空飛ぶクルマ	26分
自動車	170分
公共交通+徒歩	150分

下呂

空飛ぶクルマ…平均飛行速度を150km/hと仮定して算出 自動車…ルート検索アプリを使用し、平日午前8時に名駅を出発した場合の所要時間を算出 公共交通+徒歩…エリア版MaaSアプリ「CentX」を使用し、名古屋駅(名古屋/名鉄名古屋/近鉄名古屋)から目的地までの所要時間を算出

次世代エアモビリティとは

本提言で取り上げる「次世代エアモビリティ」は、下記の2類型とする。

空飛ぶクルマ (eVTOL)

電気を動力として垂直に離着陸する新たな空のモビリティであり、航空法上は「航空機」として扱われる。そのうち、固定翼を有するものは「垂直離着陸飛行機」、固定翼を持たないものは「マルチローター」に分類される。国内では一般的に「空飛ぶクルマ」と呼ばれるが、国際的には「eVTOL」(electric Vertical Take-Off and Landing=電動垂直離着陸機)と呼ばれている。充電設備を備えた離着陸場(バーティポート等)が必要。(※参考:バーティポートの基礎知識→P20)

航空法上の航空機は、人が乗って航空の用に供することができるものとされているが、将来的に空飛ぶクルマのパイロットレスによる計器飛行が実現すれば、「無操縦者航空機」に分類される可能性もある。

<マルチローター>



©SkyDrive

<垂直離着陸飛行機>



©Eve

<垂直離着陸飛行機>



Courtesy of Joby Aviation. © Joby Aero, Inc.

ドローン

航空法において「無人航空機」と定義されるもので、構造上人が乗ることができない機体のうち、重量が100g以上であり、かつ遠隔操作または自動操縦により飛行できるもの。専用の離着陸場は不要。但し、総重量(設計により定められた装備及び燃料その他の搭載物を装備・搭載したときの重量)が150kg以上のものについては「無操縦者航空機」と呼ばれる航空機に分類される。*

<無人航空機>



PD6B-CAT3 © プロドローン

<無人航空機>

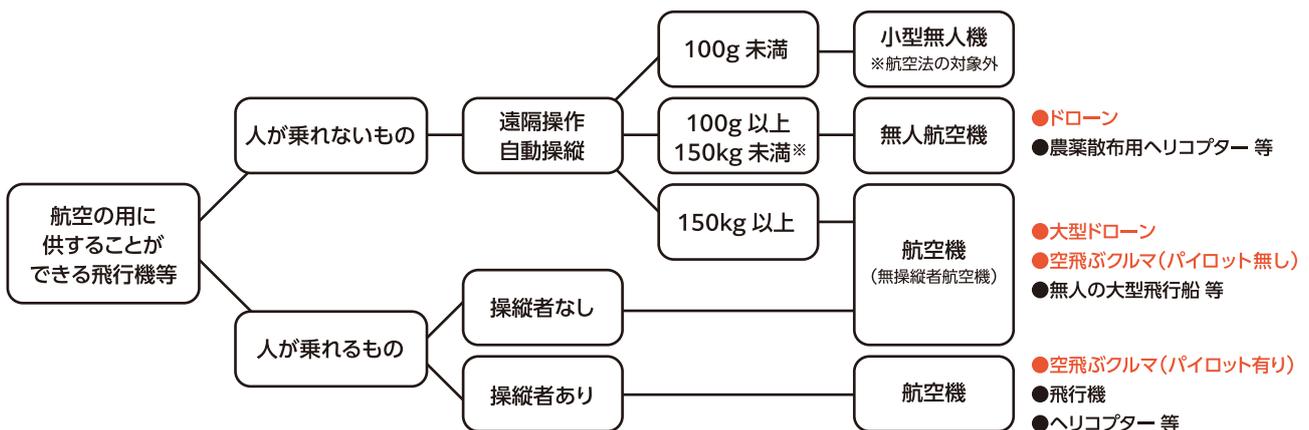


テラドルフィン © テラ:ラボ

<無操縦者航空機>



K-RACER-X2 © 川崎重工



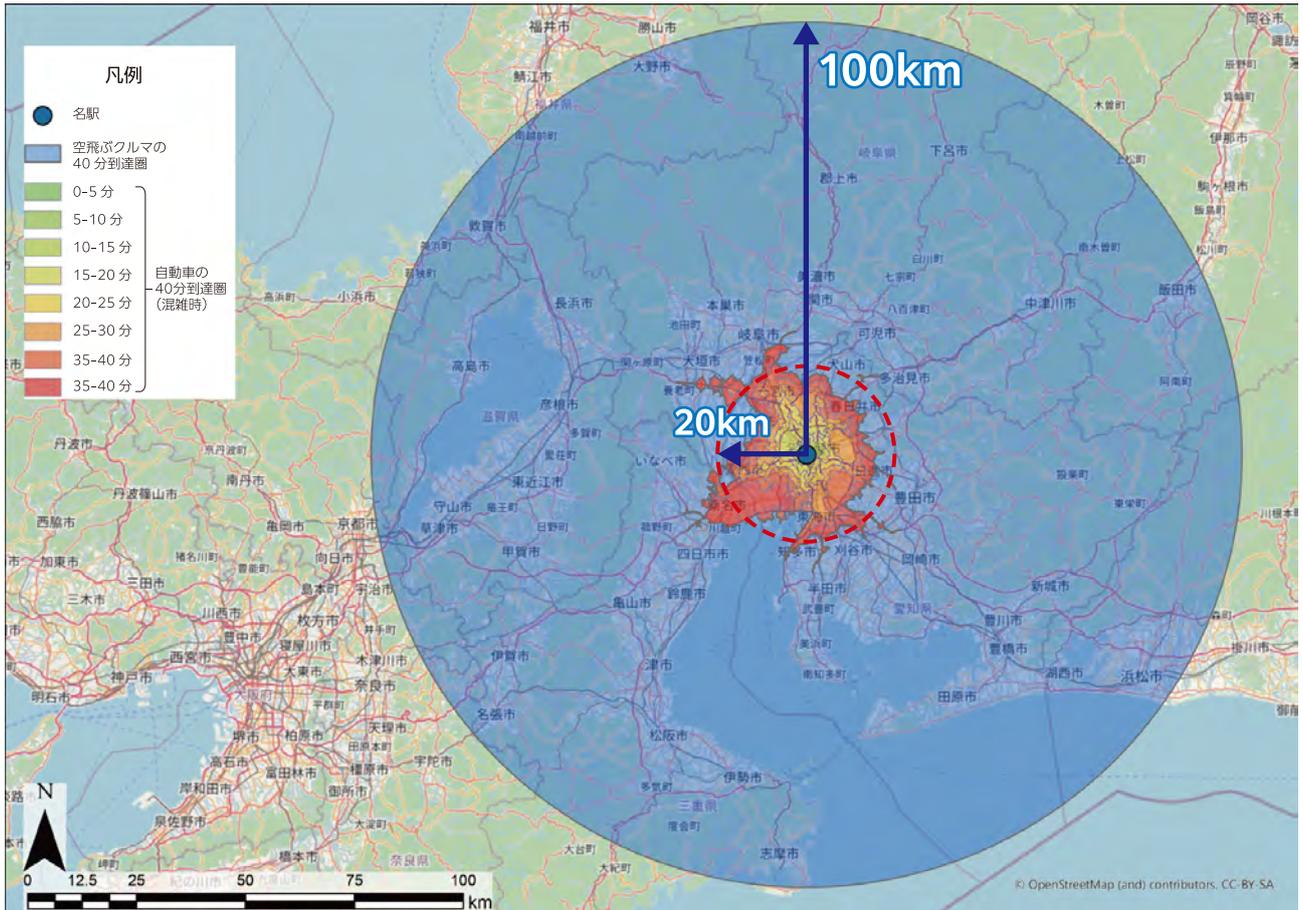
※150kg 未満の機体でも、仕様等により無操縦者航空機に分類される場合がある。

次世代エアモビリティの特徴

移動時間の短縮による経済圏の拡大

既存の陸上交通（鉄道・バス・自家用車等）と比較し、海や山を越えて点から点へ直接移動でき、渋滞等に巻き込まれる恐れも無いため、ヒトやモノの移動の速達性・自由度が大幅に向上する。そのため、鉄道駅や高速道路から離れた交通不便地域にも効率的にアクセスできるようになり、名駅を中心とした経済圏の拡大が期待できる。

空飛ぶクルマと自動車の名駅を起点とする 40 分到達圏の比較

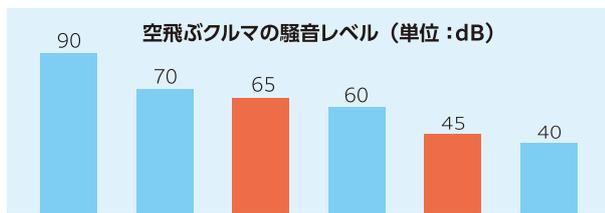


※空飛ぶクルマの平均速度を 150km/h として算出

制作：日建設計総合研究所 今枝 秀二郎

高い静音性・アクセシビリティ

電動モーターで飛行する次世代エアモビリティは、内燃機関で飛行する従来の機体と比較し、静音性が高い。特に、機体の大きい eVTOL はヘリコプターと比べて大幅に騒音が低減されるため、都心部や住宅地においても離着陸場の設置が容易になり、アクセシビリティの向上が期待できる。



※1 小型双発ヘリコプター

※2 離着陸経路から 100m 地点で計測 (出典: Joby Aviation 公表資料)

※3 上空 500m 飛行時に地上から計測 (出典: Joby Aviation 公表資料)

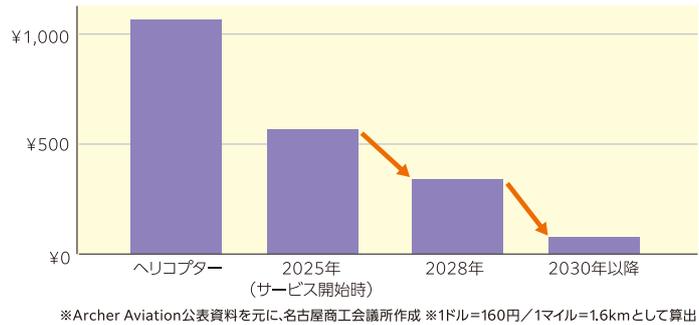
コスト面での優位性

複雑な内燃機関を必要としないため、ヘリコプターと比較するとシンプルな機体構造となっており、製造コストが安価で量産化も容易である。そのため、機体の維持管理に必要なコストも削減できる。

また、運航にかかるガソリン等の燃料費が不要であり、ユーザビリティの向上によりヘリコプターと比べて多様なニーズに対応できることから、運航コストの削減が期待できる。将来的に無人化が実現できればパイロットの人件費も不要となり、1kmあたりの運賃がタクシー並みになるとの試算もある。



1kmあたりの乗客1人当たりの推定コスト



本提言で想定する2035年頃の技術成熟度

2025年時点では、次世代エアモビリティの実用化に向けて、機体の自律飛行技術やバッテリー性能等の技術的な課題が指摘されているが、本提言では、想定する2035年までに、下記のレベルまで技術が成熟していると仮定する。

空飛ぶクルマ (eVTOL)

- 都市部において定期的に運航可能な安全性や運航管理システムが確立されている。
- 名駅から周辺の都市や観光地へ移動するのに十分な航続距離が確保できている。
- パイロットレスによる計器飛行が実現されている。

ドローン

- 都市部において高頻度目視外飛行が可能な安全性が確立されている。
- 1人のオペレーターが複数機体を運航できる技術が確立されている。

(参考) 空飛ぶクルマの機体性能

メーカー・機体名	国籍	類型	搭乗人数	巡航速度	航続距離
SkyDrive・SKYDRIVE	日本	マルチローター	3名	100km/h	15km
Volocopter・VoloCity	ドイツ	マルチローター	2名	100km/h	30km
Joby Aviation・S4	米国	垂直離着陸飛行機	5名	320km/h	160km
Archer Aviation・Midnight	米国	垂直離着陸飛行機	5名	240km/h	160km
Vertical Aerospace・VX4	英国	垂直離着陸飛行機	5名	240km/h	160km

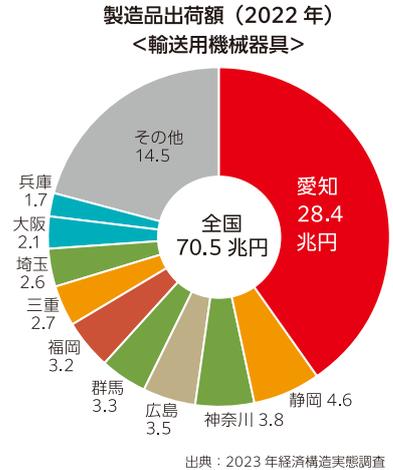
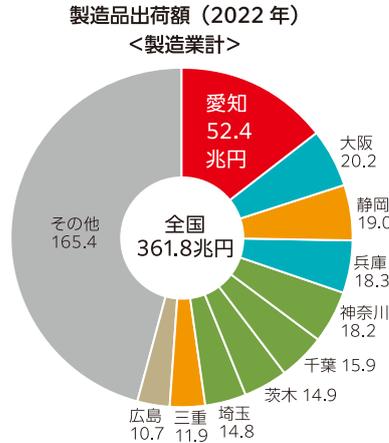
※2025年2月時点 ※搭乗人数にはパイロットを含む。 ※巡航速度・航続距離は、ペイロード等の条件によって異なる。

当地の強み

日本一のものづくり地域

愛知県は製造品出荷額が52.4兆円(2022年)と46年連続で日本一を誇るものづくり地域であり、自動車や航空機等の「輸送用機器」については全国の約4割を占める、モビリティ産業の中心地である。愛知県をはじめとする当地には、航空機やロケット等の部品製造を担う高度な技術力を持った企業が数多く集積しており、機体製造の約35%を国内メーカーが担うボーイング787においては、その大部分が当地企業によって製造されている。

このように、当地には日本一のものづくり産業とそれを支える強固なサプライチェーンが存在することから、空飛ぶクルマやドローンの研究開発及び機体製造にも適していると考えられ、次世代エアモビリティ産業の中心地となるに相応しいと考える。



航空関連部品の生産割合



出典：中部経済産業局「2023年管内生産動態統計集計結果」

全国有数の都市圏人口

名古屋を中心とする都市圏人口は1,000万人規模であり、次世代エアモビリティの商用運航に十分な人流・物流ニーズを有すると考えられる。また、ものづくり産業が盛んであることから、機体製造や部品供給、メンテナンスなどのニーズも見込むことができる。

日本屈指のターミナル「名駅」

名駅は、東海道新幹線やJR、名鉄、近鉄、地下鉄等の鉄道や、高速バス、路線バス等の交通機関が集まる日本屈指のターミナル駅であり、1日当たりの鉄道の乗降客数は100万人を超える(2018年:約130万人/2022年:約108万人)。さらに、オフィスや商業施設等も集積しており、交通機能だけでなく高い都市機能も有することから、次世代エアモビリティ関連企業が拠点を設置する候補にもなる。

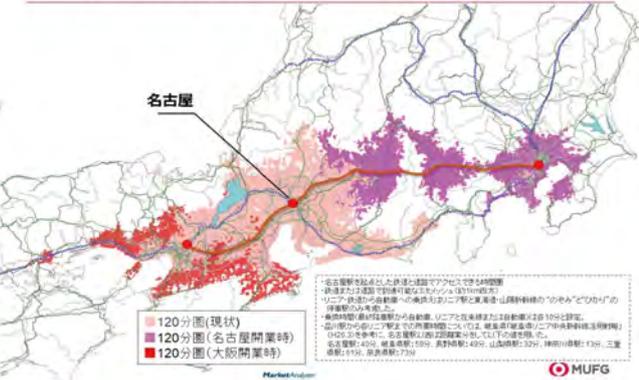
産業構造や高い技術力、ニーズ、交通機能や都市機能の観点から、名古屋を中心とする当地には、次世代エアモビリティを新たな基幹産業として成立させる基盤がある。

当地の将来的な好機

リニア中央新幹線の開業

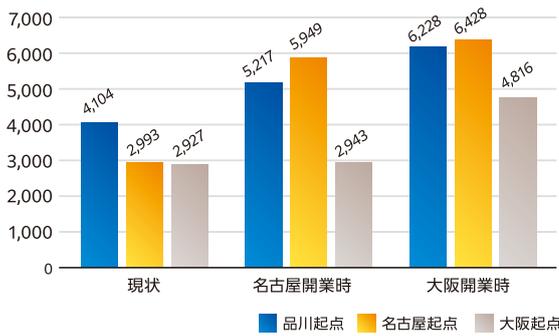
今後予定されているリニア中央新幹線の開業により、名駅は東京・名古屋・大阪を含む世界最大級の経済圏の中心に位置するターミナルとなる。これにより、名駅・品川・大阪を起点とする2時間圏人口は、名駅が品川を抜いて国内最大となると試算されている。

リニア開業後の時間圏・現状(名古屋起点、鉄道+道路)



(出典) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成資料

リニア開業による 120 分圏人口の推移 (万人)



(出典) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成資料を元に名古屋商工会議所作成

名駅地区の再開発

リニア中央新幹線の開業を見据え、名駅周辺では今後も大規模な再開発が計画されており、空飛ぶクルマの離着陸場(パーティポート等)など、次世代エアモビリティの活用に必要な新たなインフラを整備できる可能性が期待できる。

また、名駅周辺では、名古屋市による駅前広場の再整備など、ウォークラブルで歩いて楽しいまちづくりが進められており、多様な働き方に適したサードプレイスや、まちの活性化を促すオープンスペースの創出が想定されている。それにより、新たな産業の担い手となるイノベーション人材や、名古屋のまちの将来を担うクリエイティブ人材が働きやすい環境が整うと期待される。

MaaSの進展

MaaSの進展により、名駅に乗り入れる鉄道やバス、シェアモビリティ、自動運転車などのあらゆるモビリティがシームレスに繋がることが想定される中で、次世代エアモビリティの社会実装が実現すれば、モビリティの選択肢の一つとして、人々の移動の選択権の多様化に貢献できると考えられる。

既存交通			エアモビリティ	次世代モビリティ
提供JR東海 新幹線	鉄道	地下鉄	Courtesy of Joby Aviation, ©Joby Aero, Inc. 空飛ぶクルマ	提供JR東海 リニア中央新幹線
高速バス	路線バス	タクシー	ドローン	SRT
カーシェア	シェアサイクル	徒歩など		自動運転バス

リニア開業や再開発、MaaSの進展を見据え、次世代エアモビリティを含むあらゆるモビリティの活用を想定したまちづくりが進められるポテンシャルを有する。

名駅周辺におけるユースケースの想定

人流のユースケース（空飛ぶクルマ）

ユースケース（例）	運航経路（例）	活用イメージ
国内外から訪れる 観光客の移動	名駅 ↕ 観光地	<ul style="list-style-type: none"> ●名駅を中心として、伊勢志摩・犬山・飛騨高山などの主要観光地を結ぶことで、名古屋の宿泊施設を拠点とした訪日観光の需要を創出する。 ●主要観光地に加え、陸路ではアクセスが不便な地域にも短時間で到達できるようになるため、観光の選択肢が増え、地方創生やオーバーツーリズムの軽減も期待できる。 ●地上からでは見られない景色を俯瞰で鑑賞でき、ヘリコプターよりもコストが抑えられるため、遊覧飛行のニーズも想定できる。 
ビジネスにおける 拠点間移動	名駅 ↕ 各企業の 拠点・研究機関・ 官公庁	<ul style="list-style-type: none"> ●当地は日本屈指のものづくりの集積地だが、製造拠点は名古屋市内やその周辺に点在しており、陸路では名駅からのアクセスに時間がかかる場合が多い。リニアや新幹線の利用者が、名駅で空飛ぶクルマに乗り換えることにより、時間価値の高いビジネスパーソンのニーズに応えることができる。 ●空飛ぶクルマの利用により、当地企業の各拠点から名駅へのアクセス性が向上するため、名駅におけるビジネス交流の促進が図られる。また、リニアの開業によって東京や大阪からの移動時間が短縮されることにより、他地域の企業とのビジネス交流の活性化も期待される。 ●名駅を拠点に、STATION Aiや名古屋大学等の研究機関、三の丸地区の官庁街を空飛ぶクルマで回遊できるようにすることで、イノベーション人材の交流や時間価値の向上を促し、産業振興に繋げる。  <p style="text-align: right; font-size: small;">©SkyDrive</p>
MICE 等における VIP の移動	名駅 ↕ 会議場・ イベント会場・ 宿泊施設	<ul style="list-style-type: none"> ●MICEやスポーツイベント、有名アーティストのライブ等の大規模イベントが開催される際には、会場周辺の交通集中が課題となるが、空飛ぶクルマの利用により名駅から会場までダイレクトにアクセスできるようになり、定時性と速達性を確保できる。 
通勤・通学利用	名駅 ↕ オフィス・学校	<ul style="list-style-type: none"> ●運航コストが低下しタクシー並みの料金で利用できるようになれば、満員電車や交通渋滞を回避できるため、ストレスの無い通勤・通学が可能になる。 

物流のユースケース（ドローン等）

物流のユースケースについては、主に「①緊急性を要するもの」「②軽量で高付加価値のもの」が想定される。また、リニア開業後は、東海道新幹線において貨客混載の運行も想定されることから、鉄道貨物とエアモビリティの連携による速達性も強みとなる可能性がある。

ユースケース（例）	運航経路（例）	活用イメージ
宅配・郵便	集配拠点・ 商業施設 ⇕ 官公庁・オフィス・ マンション	<ul style="list-style-type: none"> ●通販物流の拡大と物流業界の人手不足の深刻化が進むと予想される中で、都市部におけるオフィスビルやタワーマンション等、縦の移動を中心とした荷物・郵便配送にドローンを活用することで、物流ネットワークの省人化と効率化に寄与する。 ●新幹線等の既存交通手段と連携し、速達性の求められる荷物や郵便物をいち早く配送する。
医薬品・ 医療機器の輸送	名駅・宿泊施設 ⇕ 病院・研究機関	<ul style="list-style-type: none"> ●軽量かつ高付加価値で、状況に応じて速達性も要求される医薬品や医療機器の輸送は、次世代エアモビリティとの親和性が高い。病院や研究機関等の間の輸送だけでなく、都心部のクリニックやマンション・ホテルにも直接医薬品を届けることができる。
精密部品等の輸送	工場 ⇕ 工場	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車や航空機等のサプライチェーンの中で、軽量かつ高付加価値の部品が緊急で必要な場合に、バイク便などの代替としてサプライヤーからメーカーへ即時に輸送することができる。
フードデリバリー	飲食店・ スーパー ⇕ 宿泊施設・公園・ イベント会場	<ul style="list-style-type: none"> ●ドローン配送を都市部のフードデリバリーに利用することで、時間や場所を問わず気軽に食事ができるようになることに加え、現状のバイクや自転車を利用した配送の一部がドローンに置き換わることで、交通の円滑化や歩行者空間の確保に寄与する。 ●公園やイベント会場、飲食店の少ない地域からも気軽に注文できるため、屋外の賑わい創出やまちの活性化にも繋がる可能性がある。
生鮮食品の輸送	宿泊施設・飲食店 ⇕ 市場・生産地	<ul style="list-style-type: none"> ●生鮮食品やブランド食材などを生産地から消費者（観光客等）に即時に直送することにより、消費者のニーズにオーダーメイドに対応でき、付加価値の向上と差別化を図る。

災害時・緊急時のユースケース

地震などの大規模災害発生時には、鉄道や道路など既存の交通手段が一時的にストップし、名駅周辺に帰宅困難者が多く発生すると想定される。それに対し、空飛ぶクルマやドローンは、離着陸可能なスペースが確保されれば運航できるため、災害時には特に重要な役割を果たすことができる。

空飛ぶクルマについては、帰宅困難者の輸送のほか、人命救助のために医師を派遣するといったユースケースも考えられる。ドローンについては、立入困難な場所への偵察、被害状況の確認などに加え、孤立した人々への食糧や支援物資の輸送にも効果を発揮すると考えられる。

災害時以外でも、事故発生時など人命に関わる場合には、空飛ぶクルマがドクターヘリを補完する移動・輸送手段として活用されることが期待できる。また、緊急手術を要する場合などには、既存交通手段とドローンのベストミックスにより、臓器や血液製剤等をいち早く必要な場所に届けることができるようになる。

運航体制の確立に向けて各ステークホルダーに期待する役割

前述の通り、名駅を中心とする当地は、様々な観点から次世代エアモビリティの運航に最適であり、幅広いユースケースも想定できる。しかし、社会実装の実現に向けては、パーティポートや通信・電力等のインフラ整備や、法整備・規制緩和など、課題も多い。

特に、社会実装の初期段階においては、スケールメリットが得られないため、民間事業者単独で採算を取るのには困難であり、複数の民間事業者が協調してインフラ整備やシステム構築を行う、あるいは民間と行政が連携して課題解決を図る等の取り組みが不可欠である。

ここでは、次世代エアモビリティの運航体制の確立に向けて「民間が協調して取り組むこと」「行政への期待」について整理する。

① 運航サービスの提供 空飛ぶクルマ ドローン

課題	●基本的には民間事業者の競争になるが、社会実装直後においては、機体の購入等の初期投資の大きさや、市場規模が小さいことなどから収益化に時間がかかると予測され、民間事業者が新規参入するハードルが高い。
民間が協調して取り組むこと	●機体の共同保有等、初期投資の削減や維持管理の効率化などの枠組みを構築すること。
行政への期待	●機体購入等の初期投資や運航にかかる経費を支援すること。 国 県 市

② 初期需要の創出 空飛ぶクルマ ドローン

課題	●社会実装の初期段階においては、安全性等の観点から新たなモビリティに対する警戒感が生じることが予想されるため、社会受容性の向上が課題となると思われる。
民間が協調して取り組むこと	●会社役員等の移動や出張時において積極的に活用し、社会受容性の向上を図ること。
行政への期待	●ドクターヘリ等の行政・公共サービスにおいて積極的に活用し、社会受容性の向上を図ること。 国 県 市

③ 機体の開発・製造 空飛ぶクルマ ドローン

課題	●すでに国内外の民間企業による開発競争が進んでいる中で、機体の認証に時間がかかるケースがあり、開発費用も大きな負担となっている。
民間が協調して取り組むこと	●当地のものづくりの強みを生かし、複数事業者が相互に協力しながら、機体の研究開発やサプライチェーンの構築に取り組むこと。
行政への期待	●機体認証フローの明確化と迅速化 国 ●機体の開発や製造にかかる費用の支援 国 県 市

④パーティポートの設置 空飛ぶクルマ

(※参考：パーティポートの基礎知識→P20)

課 題	<ul style="list-style-type: none"> ●建物の上など都心にパーティポートを設置する場合は、受変電設備の整備など多額のコストが必要である。また、都心部に限らず、パーティポートを設置するのに十分な土地を確保する必要がある。 ●現行の「パーティポート整備指針」では進入表面等の規制が厳しく、都市部におけるパーティポートの設置が難しい。また、建物の容積率や消防法の規定に抵触する場合もある。
民間が協調して取り組むこと	<ul style="list-style-type: none"> ●名駅をはじめとする都心の再開発の際に、空飛ぶクルマの活用を想定したまちづくりを推進すること。
行政への期待	<ul style="list-style-type: none"> ●複数の運航事業者が乗り入れ、他の公共交通機関との接続拠点となる大～中規模のパーティポートや、緊急時の拠点となるような公共性の高いパーティポートを設置する民間事業者に対して、設置費用を支援すること。国県市 ●行政の所有する土地や建物の屋上を、パーティポートとして積極的に活用できるようにすること。県市 ●機体性能や安全性の向上を考慮し、柔軟かつ迅速に規制緩和を実施すること。同時に、容積率の緩和や、消防法の例外規定を設けるなど、建物側の規制緩和も検討すること。国県市

⑤パーティポートの運営管理 空飛ぶクルマ

課 題	<ul style="list-style-type: none"> ●パーティポート設置後の運営・管理については、維持管理費用が必要な一方で、現時点では収益化のスキームが不明瞭であり、民間事業者の参入の障壁となる可能性がある。
行政への期待	<ul style="list-style-type: none"> ●複数の運航事業者が乗り入れ、他の公共交通機関との接続拠点となる大～中規模のパーティポートや、緊急時の拠点となるような公共性の高いパーティポートについては、PPP/PFI等の活用により官民連携での管理・運営を図ること。県市

⑥駐機場の設置 空飛ぶクルマ

課 題	<ul style="list-style-type: none"> ●複数の機体を駐機・格納するためには広大な土地が必要だが、名駅などの都心部に設置することは困難である。
行政への期待	<ul style="list-style-type: none"> ●都心部のパーティポートに短時間でアクセスできる行政所有の土地を、駐機場として活用できるようにすること。名駅周辺においては、県営名古屋空港や中川運河周辺が候補になり得ると思われる。国県市

⑦ 運航管理システムの構築 空飛ぶクルマ ドローン

課 題	<ul style="list-style-type: none"> ● 低高度空域の運航管理システムの管理主体が定まっていない。 ● メーカーや機体が異なる場合でも、運航管理システムや他の機体との相互連携の必要性から、ソフトウェアには一定の共通基準が必要だが、現在は各社が独自に開発を進めている部分が多い。
民間が協調して取り組むこと	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間各社が開発するソフトウェア等において、一定の相互接続性を確保すること。
行政への期待	<ul style="list-style-type: none"> ● 低高度空域を飛行する空飛ぶクルマやドローンからの情報を統合管理し、関係機関とリアルタイムにコミュニケーションできる運航管理システムの枠組みについて、民間と連携しながら構築を進めること。 国 ● 国際基準策定の動向も注視しながら、次世代エアモビリティの都市部での実用化に必要なソフトウェアの共通基準を早期に策定すること。 国

⑧ 通信ネットワークの整備 空飛ぶクルマ ドローン

課 題	<ul style="list-style-type: none"> ● 地上と同じLTE通信を使用する場合は、上空で複数の基地局からの周波数が干渉するため、安定的な通信の確保が課題である。
民間が協調して取り組むこと	<ul style="list-style-type: none"> ● HAPS等の非地上系ネットワークの構築や、その他の通信インフラの標準化に向けて、業界全体で連携を図ること。
行政への期待	<ul style="list-style-type: none"> ● 上空における安定的な通信を実現するための環境整備を推進すること。 国

⑨ 電力設備の整備 空飛ぶクルマ

課 題	<ul style="list-style-type: none"> ● 機体の充電には一般的に数百キロワットの出力が必要になることを想定しているが、複数台同時に充電する場合は特別高圧電力（標準電圧20,000ボルト以上）の設備が必要になると想定される。また、充電器等の仕様は機体メーカー各社個別で開発されている場合が多く、仕様詳細は不明である。そのため、現状では空飛ぶクルマの運航に要する電力需要量を推定できず、電力設備及び電力供給に係る具体的な検討が難しい状況にある。
行政への期待	<ul style="list-style-type: none"> ● 商業施設等の屋上に設置されるパーティポートについては、電力需要を建物本体と分離して考えられるよう、特例需要場所への認定を含めて法整備を実施すること。 国 ● 空飛ぶクルマ向け充電器の仕様標準化に向けた取組みを検討・加速すること。 国

⑩ その他の法整備・規制緩和 空飛ぶクルマ ドローン

課 題	<ul style="list-style-type: none"> ● 次世代エアモビリティの社会実装を見据えた法令の検討が十分に進んでおらず、航空機やヘリコプターと同様の必要以上に厳しい制約に従う必要がある。
行政への期待	<ul style="list-style-type: none"> ● 機体の安全性向上や技術発展を考慮し、現実の活用シーンに照らして適正な法令（法律・政令・省令・その他の命令等）の改正や規制緩和を実施し、国内外から投資を呼び込む環境づくりを行うこと。 国

関連企業の集積と産業の育成に向けて

名古屋を中心とする当地に次世代エアモビリティ産業を集積させ、新たな基幹産業とするためには、先に述べたようなパーティポートの整備や規制緩和などを他都市に先駆けて実施し、地元企業を中心とする事業者が事業展開をしやすい環境を作ることが欠かせない。

これらに加えて、国内外から次世代エアモビリティを担うスタートアップやイノベーション人材が集まるために、名駅周辺に必要な要素は何か、また地域全体に求められることは何かを検討する。

想定される関連企業の一例

- 航空関連エンジニアリング
- 運航管理やメンテナンス等に関わるサービス企業
- 次世代エアモビリティの開発会社
- 通信インフラ関連企業
- 次世代の都市インフラ整備やまちづくりに関わる企業 等

想定される関連人材の一例

- 機体開発を担うエンジニア
- 機体のソフトウェア開発を担うシステムエンジニア
- 自動運航のためのログ解析を担うロボティクス人材
- 地形や地上構造物の 3D データを扱う 3D エンジニアリング人材
- 通信インフラを管理する通信人材
- 次世代エアモビリティを活用したまちづくりや観光開発を担うクリエイティブ人材* 等

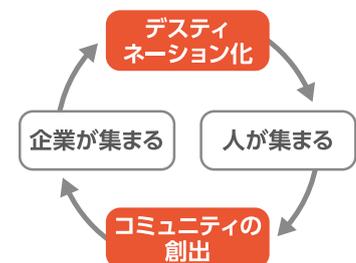
(※参考：名古屋まちづくりビジョン 2030)

名駅に必要な要素

● 名駅のデスティネーション化

名駅に次世代エアモビリティを担う企業や人材を集めるためには、名駅が単なるハブ（乗換拠点）ではなく、人々が名駅を目指して集まるような目的地（デスティネーション）である必要がある。例えば、リニア開業により、名駅が東京・大阪・中部国際空港・名古屋周辺のものづくり企業等からの時間的中心となることから、国内外の企業や人材を名駅に集め、当地のものづくり企業との商談や交流の場を設けるような取り組みが考えられる。

また、空飛ぶクルマやドローン、リニア、鉄道、自動車などあらゆるモビリティが実際に運行される名駅のまち全体が、「モビリティのショーケース」として、名古屋市が掲げる「最先端モビリティ都市」実現に向けた象徴的な役割を果たすことも期待したい。



● コミュニティの創出

名駅がデスティネーションとなることにより、人や情報が集まるようになれば、次世代エアモビリティを核としたコミュニティの創出が期待できる。そのコミュニティを中心とした情報交換や人材交流、事業者同士の連携が生まれるようになれば、さらなるイノベーションに繋がり、そのビジネスチャンスを求めてより多くの企業や人材が名駅に集積する好循環を目指す。

● モビリティ空間の再構築とウォークラブルな駅まち空間の創出

リニア中央新幹線や次世代エアモビリティ、既存の様々な交通手段が集まる名駅が、スーパーモビリティハブとしての機能を最大限発揮するためには、あらゆるモビリティがシームレスに繋がり、利用者がニーズに応じて最適な交通手段を選択できるようなモビリティ空間の再構築が必要である。

さらには、モビリティ空間の再構築を、今後予定されている名駅の再開発や駅前広場の再整備と一体となって推進することで、ウォークラブルな「駅まち空間」を創出し、名駅を中心とする都心部の魅力向上や賑わいの創出に資するものとなるよう期待する。

地域全体で取り組むべきこと

● 専門人材を育成する体制の整備

- 産官学の連携により、当地において、次世代エアモビリティを担う人材を育成する研究機関やカリキュラムを設置する。
- 当地の強みである高度なものづくり技術を次世代エアモビリティにも活用できるよう、人材のリスキリング等の環境を充実させ、既存産業との相乗効果を図る。

● 事業者のファイナンスに関する支援

- 官民が連携して当地における次世代エアモビリティの産業振興を目的としたファンドを設立し、新たに参入する事業者の支援や、民間が協調して取り組むべき分野に関して共同で資金を投入するなど、資金面での負担軽減を図る。

● 周辺自治体との連携・仲間づくり

- 次世代エアモビリティは、都市部だけでなく、山間部や離島においても重要な役割を果たすことが期待されており、愛知県や名古屋市のみならず周辺自治体とも連携し、地域全体で次世代エアモビリティを地域創生や産業振興に役立てるための仕組みづくりを進めていくべきである。

(参考) 名古屋まちづくりビジョン 2030

名古屋商工会議所では、2022年に「クリエイティブ人材が集まる／交流する／育つ／活躍する環境づくり」を目指す『名古屋まちづくりビジョン2030』を公表した。この提言の中で、クリエイティブ人材が活躍するまちの実現のために、「身近なサードプレイスの創出」「オープンスペースの活用」「名古屋版モビリティ・リンクの創造」等を掲げているが、次世代エアモビリティ産業を担うイノベーション人材の活躍にも、まちづくりと一体となった同様の取り組みが効果的であると考えられる。



詳細はこちら：<https://www.nagoya-cci.or.jp/koho/iken/221102.pdf>



参考資料

【愛知県】 あいちモビリティイノベーションプロジェクト 「空と道がつながる愛知モデル 2030」



プロジェクトコンセプト

<https://a-idea.jp/soramichi/>



概要版

https://a-idea.jp/soramichi/pdf/plan_overview.pdf



全体版

https://a-idea.jp/soramichi/pdf/plan_all.pdf



【名古屋市】 名古屋交通計画 2030 ～最先端モビリティ都市の実現に向けて～



名古屋市ホームページ

<https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/page/0000162036.html>



概要版

<https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000162/162036/gaiyoubann.pdf>



【名古屋市】名古屋市都市計画マスタープラン 2030

詳細はこちら：<https://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-10-9-4-0-0-0-0-0-0.html>



概要版

<https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000002/2733/gaiyouban.pdf>



本編前編

https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000002/2733/honpen_zen.pdf



本編後編

https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000002/2733/honpen_kou.pdf



【名古屋市】名古屋駅周辺まちづくり構想

詳細はこちら：<https://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-10-20-0-0-0-0-0-0-0.html>



概要版

https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000059/59705/matidukurikousou_gaiyouban.pdf



本編 1

https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000059/59705/matidukurikousou_honpen1.pdf



本編 2

https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000059/59705/matidukurikousou_honpen2.pdf



【名古屋市】名古屋駅周辺交通基盤整備方針

詳細はこちら：<https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/page/0000096422.html>



概要版

https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000096/96422/180322kibanseibihoushin_gaiyoban.pdf



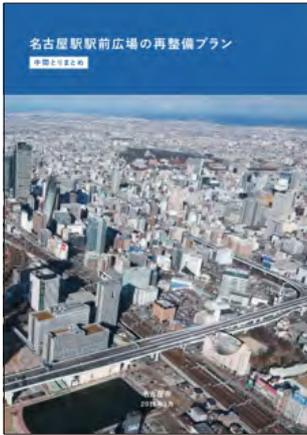
全体版

https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000096/96422/180322kibanseibihoushin_honpen.pdf



【名古屋市】名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）

詳細はこちら：<https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/page/0000113726.html>



本編前編

[https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000113/113726/saiseibipuran\(1\).pdf](https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000113/113726/saiseibipuran(1).pdf)



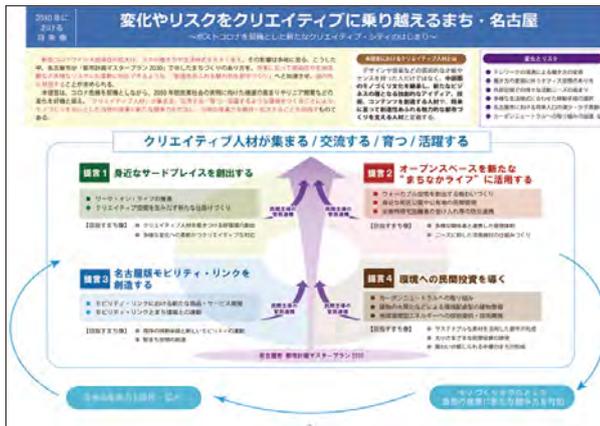
本編後編

[https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000113/113726/saiseibipuran\(2\).pdf](https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000113/113726/saiseibipuran(2).pdf)



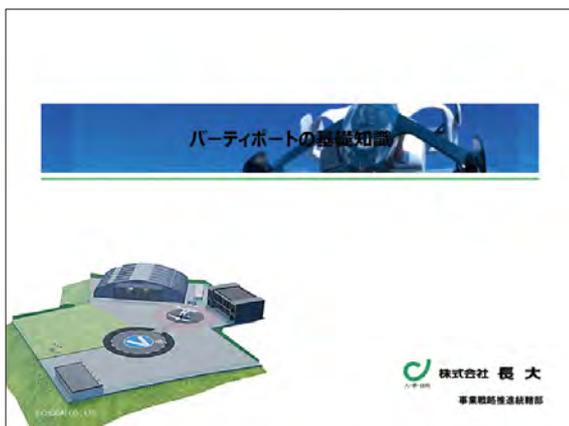
【名商】名古屋まちづくりビジョン 2030

詳細はこちら：<https://www.nagoya-cci.or.jp/koho/iken/221102.pdf>



（参考）パーティポートの基礎知識

詳細はこちら：https://www.nagoya-cci.or.jp/file/meieki_supermobilityhub_vertiport.pdf



活動報告

第1回「名駅スーパーモビリティハブ構想研究会」(出席者:29名)

日時:2024年9月18日(水) 9:00~12:00

会場:名古屋商工会議所 3階 第3会議室

- 内容: 1. 主催者挨拶
2. 座長挨拶
3. 委員・アドバイザー・オブザーバー自己紹介
4. 情報提供(事務局)
・名駅周辺の整備計画
・あいちモビリティイノベーションプロジェクト
・議論の前提条件の整理 等
5. 意見交換

第2回「名駅スーパーモビリティハブ構想研究会」(出席者:28名)

日時:2024年10月28日(月) 9:00~12:00

会場:名古屋商工会議所 5階 会議室D

- 内容: 1. 前回の振り返り及び補足説明
2. 情報提供(株式会社長大)
・パーティポートの基礎知識について
3. 意見交換

第3回「名駅スーパーモビリティハブ構想研究会」(出席者:29名)

日時:2024年12月13日(金) 9:00~12:00

会場:名古屋商工会議所 5階 会議室BC

- 内容: 1. 情報提供(NTTコミュニケーションズ株式会社)
・上空ネットワークの取り組みについて
2. 提言全体の構成について
3. 意見交換

第4回「名駅スーパーモビリティハブ構想研究会」(出席者:31名)

日時:2025年2月5日(水) 9:00~12:00

会場:名古屋商工会議所 4階 特別会議室

- 内容: 1. 情報提供(経済産業省製造産業局)
・屋上パーティポートについて
2. 提言案の確認・協議

地域開発委員会(出席者38名)

日時:2025年3月11日(火) 15:00~17:00

会場:名古屋商工会議所 5階 会議室BC

- 内容: 1. 開会挨拶
2. 講演
テーマ 「次世代エアモビリティの都市への実装に向けて」
講師 株式会社日建設計 設計監理部門 兼 都市・社会基盤部門
スカイスケープデザインラボ課 小野 竜也 氏
3. 協議事項
・「名駅“スーパーモビリティハブ”構想 ~次世代エアモビリティの社会実装と関連産業の集積・育成」に関する提言について
・「(仮称)名古屋版都心会議」設立に向けた準備会議の設置について

名古屋商工会議所 地域開発委員会 名駅スーパーモビリティハブ構想研究会 委員名簿

(順不同・敬称略)

役職名	氏名	会社・団体名	役職名
座長	岩田 知倫	名古屋鉄道株式会社	事業創造部長
委員	岩本 学	株式会社日本政策投資銀行	産業調査部 兼 航空宇宙室 調査役
委員	戸谷 俊介	株式会社プロドローン	代表取締役社長
委員	小関 賢次	株式会社トラジェクトリー	代表取締役
委員	菊地 英一	株式会社長大	執行役員 事業戦略推進担当 事業戦略推進統轄部 事業部長
委員	丹羽 政晴	中日本航空株式会社	安全推進室長
委員	高田 啓介	NTT コミュニケーションズ株式会社	プラットフォームサービス部 5G&IoT サービス部 ドローンサービス部門 第二グループ第一担当 担当課長
委員	内藤 誠	名鉄都市開発株式会社	まちづくり事業本部 まちづくり事業部 まちづくり事業グループ長
委員	本橋 直樹	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社	政策研究事業本部 研究開発 第2部長 (名古屋) 上席主任研究員
委員	今井 隆文	中部電力株式会社	事業創造本部 価値共創ユニット 副長
委員	奥田 武司	東陽倉庫株式会社	総務部 総務課長
委員	尾崎 慎	日本通運株式会社	名古屋支店 総務次長
アドバイザー	森川 高行	名古屋大学	未来社会創造機構 モビリティ社会研究所 特任教授・名誉教授
アドバイザー	安藤 章	株式会社日建設計総合研究所	役員・主席研究員
オブザーバー	高見 秀	愛知県経済産業局	産業部 産業振興課 次世代産業室長
オブザーバー	脇田 裕二	名古屋市住宅都市局	都市計画部 交通企画・ モビリティ都市推進課長
オブザーバー	前田 浩史	名古屋市経済局	イノベーション推進部 次世代産業振興課長
事務局	白木 隆光	名古屋商工会議所	企画部長
事務局	佐藤 航太	名古屋商工会議所	産業振興部長
事務局	木本 和紀	名古屋商工会議所	企画部 インフラ・国際ユニット 次長
事務局	樋口 達哉	名古屋商工会議所	産業振興部 ものづくりユニット 主任係長
事務局	榊原 拓馬	名古屋商工会議所	企画部 インフラ・国際ユニット 主任調査役

名古屋商工会議所 地域開発委員会 委員名簿

(令和 7 年 2 月 26 日現在)
(順不同・敬称略)

役職名	氏 名	会社・団体名	役職名
委員長	高崎 裕樹	名古屋鉄道株式会社	取締役社長 社長執行役員
副委員長	五十嵐 一弘	日本車輛製造株式会社	相談役
副委員長	犬塚 力	中部国際空港株式会社	代表取締役社長
副委員長	大谷 真哉	中部電力株式会社	専務執行役員
副委員長	児玉 美奈子	西日本電信電話株式会社東海支店	執行役員支店長
副委員長	笹田 祐典	日本郵船株式会社名古屋支店	支店長
副委員長	白石 好孝	東陽倉庫株式会社	取締役相談役
副委員長	縄田 正	中日本高速道路株式会社	代表取締役社長
副委員長	林 裕二	名鉄エリアパートナーズ株式会社	代表取締役
副委員長	増田 信之	東邦液化ガス株式会社	相談役
副委員長	山村 知秀	トヨタ不動産株式会社	取締役社長
委 員	秋田 大次郎	鹿島建設株式会社中部支店	執行役員支店長
委 員	浅野 純史	株式会社秋田屋	代表取締役
委 員	荒川 慎太郎	株式会社アラクス	代表取締役社長
委 員	有馬 浩二	株式会社デンソー	代表取締役会長
委 員	飯田 保之	近鉄グループホールディングス株式会社	執行役員
委 員	池原 修	株式会社商船三井名古屋支店	支店長
委 員	石川 仁志	株式会社名鉄百貨店	取締役社長
委 員	石崎 正樹	トヨタ自動車株式会社	総務部 渉外室長
委 員	今井田 広幸	菊水化学工業株式会社	代表取締役社長
委 員	猪村 淡	猪村工業株式会社	代表取締役社長
委 員	岩田 崇祺	株式会社瑞穂機械製作所	代表取締役社長
委 員	岩見 麻里	日本航空株式会社	中部支社長
委 員	上地 浩之	上地木材株式会社	取締役社長
委 員	内野 耕治	三菱商事株式会社中部支社	支社長
委 員	浦野 廣高	株式会社浦野設計	代表取締役社長
委 員	江島 まゆみ	全日本空輸株式会社名古屋支店	支店長
委 員	江端 健一	リンナイ株式会社	社長室長兼総務部長
委 員	奥村 和敏	協同組合名古屋専門店協会	理事長
委 員	加藤 大策	中央電気工事株式会社	代表取締役社長
委 員	門野 正弘	株式会社パルコ名古屋店	店長
委 員	河合 敏裕	ポッカサッポロフード & ビバレッジ株式会社	東海北陸営業本部 本部長

名古屋商工会議所 地域開発委員会 委員名簿

役職名	氏名	会社・団体名	役職名
委員	川田 啓貴	株式会社ジェイアール東海高島屋	代表取締役会長
委員	川村 敏雄	愛知日野自動車株式会社	取締役相談役
委員	小澤 勝彦	東邦ガス株式会社	取締役常務執行役員
委員	佐藤 英成	伊藤忠商事株式会社中部支社	准執行役員支社長
委員	鈴木 淳司	大成建設株式会社中部支店	常務執行役員支店長
委員	鈴木 隆由	株式会社名古屋三越	代表取締役社長執行役員
委員	鈴木 武	名古屋鉄道株式会社	常務執行役員 経営戦略部長
委員	高見 昌伸	伊勢湾海運株式会社	代表取締役社長
委員	高柳 充広	矢作建設工業株式会社	代表取締役社長
委員	竹田 正樹	株式会社名古屋証券取引所	代表取締役社長
委員	田邊 昭博	東邦冷熱株式会社	取締役社長
委員	田畑 智也	株式会社NTTドコモ東海支社	支社長
委員	玉村 知史	NDS株式会社	相談役
委員	徳倉 克己	徳倉建設株式会社	代表取締役社長
委員	中北 馨介	中北薬品株式会社	代表取締役社長
委員	野原 強	一般社団法人名古屋銀行協会	専務理事
委員	畑中 勝美	ダイダシ株式会社名古屋支社	常務執行役員支社長
委員	判治 誠吾	大同メタル工業株式会社	代表取締役会長 兼 CEO
委員	秀島 栄三	名古屋工業大学大学院 工学研究科	教授
委員	日比野 博	名鉄都市開発株式会社	代表取締役社長
委員	藤井 幹雄	東海東京証券株式会社	代表取締役会長
委員	藤田 祐三	株式会社トーエネック	代表取締役会長
委員	星加 俊史	日本通運株式会社名古屋支店	支店長
委員	星加 俊之	愛知時計電機株式会社	代表取締役会長
委員	松野 篤二	名工建設株式会社	代表取締役社長
委員	三輪 健二郎	株式会社イノアックコーポレーション	代表取締役
委員	三輪 芳弘	興和株式会社	代表取締役社長
委員	八木 康行	株式会社竹中工務店	執行役員
委員	山岡 薫	三井不動産株式会社中部支店	支店長
委員	山口 容史	八木兵株式会社	代表取締役
委員	横井 勇	名港海運株式会社	常務執行役員
委員	吉村 憲雄	宝交通株式会社	代表取締役社長

名古屋商工会議所（企画部 インフラ・国際ユニット）

〒460-8422 名古屋市中区栄 2-10-19

TEL:052-223-5704 FAX:052-231-6767

