

## 「次世代空モビリティの社会実装に向けた実現プロジェクト」基本計画

航空・宇宙部

## 1. 研究開発の目的・目標・内容

## (1) 研究開発の目的

## ① 政策的な重要性

次世代空モビリティ（ドローン・空飛ぶクルマ）は、都市の渋滞を避けた通勤、通学や通園、離島や山間部での新しい移動手段、災害時の救急搬送や迅速な物資輸送、小口輸送の増加や積載率の低下等による効率化が求められる物流分野及び効果的、効率的な点検が求められるインフラ点検分野などの構想として描かれ、様々な分野の関係者によって、機体開発や運航管理・ルール作りなどの研究開発が続けられてきた。2020年代に入り、ドローン・空飛ぶクルマの実証実験が盛んに行われるようになり、次世代空モビリティの産業利用も広がり始めてきた。

例えば、次世代空モビリティは、飛行機やヘリコプターと比べ、機体、運航、インフラにかかるコストが安くなり、速く・安く・便利にヒトとモノが移動できる新たな移動手段の提供が可能となることで、大型インフラや危険個所における点検、都市部でのタクシーサービス等の新たな移動手段、離島や山間部等の過疎地域における物流、災害時の救急搬送など新たな市場、産業を創出するものとして期待されている。また、次世代空モビリティは、完成機販売・メンテナンス等の機体事業のほか、モータ、制御システム、通信モジュール等の装備品事業、地上システム、離着陸設備等のインフラ事業及び物流、警備、点検、空撮等のサービス提供事業などの大きな市場が創出されることが想定され、それぞれの領域について、研究開発が活発化している。

一方で、次世代空モビリティを社会実装するためには、電動化や自動化等の「技術開発」、実証を通じた運航管理や耐空証明等の「インフラ・制度整備」、社会実装を担う「担い手事業者の発掘」、国民の次世代空モビリティに対する理解度の向上いわゆる「社会受容性向上」などの課題も解決していくことが求められる。

2015年にはドローンを対象とした「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会<sup>1</sup>」、2018年には空飛ぶクルマを対象とした「空の移動革命に向けた官民協議会<sup>2</sup>」が発足し、社会実装に向けて、官民が取り組んでいくべき技術開発や制度整備等について協議がなされてきた。

また、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ（2022年6月7日閣議決定）<sup>3</sup>」においても、ドローンについては、機体メーカーが機体の耐久性・信頼性を効率的に評価できる試験手法や、安全な多数機同時運航が可能となる機体や関連機器の性能評価手法の開発を掲げている。また、空飛ぶクルマについては、2025年の大阪・関西万博において空飛ぶクルマの活用と事業化を実現するために、ドローンや空飛ぶクルマと航空機がより安全で効率的な航行を行うために必要となる運航管理技術の開発を行うことが掲げられている。

1 「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」 <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/index.html>

2 「空の移動革命に向けた官民協議会」 [https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/air\\_mobility/index.html](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/air_mobility/index.html)

3 「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ（2022年6月7日閣議決定）」うち、フォローアップ部分 [https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii\\_sihonsyugi/pdf/fu2022.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/pdf/fu2022.pdf)

## ②我が国の状況

我が国におけるドローンビジネスの市場規模は2028年には約9054億円規模と予測されている<sup>4</sup>。また、空飛ぶクルマの市場規模は2030年には約7,000億円、2040年には約2.5兆円に成長すると予測されている<sup>5</sup>。

ドローンについては、無人地帯での目視外飛行（レベル3）に加え、有人地帯での目視外飛行（レベル4）の技術開発・実証実験が全国で重ねられてきた。一方で、レベル4の実現に向けた制度整備や「ロボット・ドローンが活躍する省エネルギー社会の実現プロジェクト」（NEEDO）でドローンの性能評価手法や無人航空機の運航管理システム等の研究開発を行っており、2021年10月には複数の運航管理機能（UASSP）で管理されたドローンの情報を統合する運航管理システムの運航管理統合機能（FIMS）を用い、全国13か所での同時運航管理を実証した。2022年2月には運航管理システムを使用して飛行するドローンによるビジネス提供の在り方を示した「運航管理システムを使ったドローン運航ビジネスの姿」及びドローンによる災害対応の在り方を示した「災害におけるドローン活用ガイドライン」を公開している。

2022年8月には「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」で「空の産業革命に向けたロードマップ2022」がとりまとめられ、レベル4飛行を段階的に人口密度の高いエリアへ拡大する取組みが示された。

また、強固なセキュリティを有するドローンの利活用ニーズ拡大に伴い、2020年度から高性能・高セキュリティな小型ドローンの開発を目指した「安全安心なドローンの基盤技術開発」に取り組んできた。ISO/IEC15408に基づくセキュリティ対策を実施した小型軽量のドローン機体、拡張性のあるフライトコントローラ、高性能な主要部品の開発を推進し、2021年12月に製品化が公表された。2024年11月には、社会実装を起点に、そのための環境整備、技術開発の積極的な推進という考え方の元、ロードマップが再構成され、空の産業革命に向けたロードマップ2024が策定・公表された。

2021年6月には一部が改正された航空法が公布され、2022年12月に施行された。当該改正航空法において、ドローン機体の安全基準への適合性を検査する機体認証制度、ドローンを飛行させるために必要な知識及び能力を有することを証明する操縦ライセンス制度及び共通運航ルールが創設された。2023年12月にはレベル3.5飛行が新設された。無人航空機による事業の更なる促進を目指して、2024年10月に国土交通省により「多数機同時運航の普及拡大に向けたスタディグループ」が新設され、複数の無人航空機の同時運航の普及拡大に向けて事業者と環境整備が進められている。

空飛ぶクルマについては、「空の移動革命に向けた官民協議会」で2021年度に機体の安全基準、運航安全基準、操縦者の技能証明などの制度整備及びユースケース検討会の検討結果を踏まえて2022年3月に「空の移動革命に向けたロードマップ」が改訂された。2022年度には離着陸場設置に関する事項を議論する離着陸場ワーキンググループが設置された。2023年3月に空飛ぶクルマ産業に必要な情報提供と認識共有を目的として「空飛ぶクルマの運用概念（ConOps for AAM）第1版が公開された（2024年4月に第1版改訂Aに更新）。また、国際的な制度整備動向や標準化動向と調和しながら、機体開発や周辺技術開発が加速してきている。

地方自治体においても空飛ぶクルマの社会実装に向けた動きは活発化しており、例えば大阪府では空飛ぶクルマの実現に向けた取組みを加速させていくことを期して、具体的かつ実践的

<sup>4</sup> 「ドローンビジネス調査報告書2024」インプレス総合研究所 <https://research.impress.co.jp/report/list/drone/501890>

<sup>5</sup> 「“空飛ぶクルマ”の産業形成に向けて」PwCコンサルティング合同会社  
<https://www.pwc.com/jp/ja/knowledge/thoughtleadership/2020/assets/pdf/flying-car.pdf>

な協議・活動の核となる「空の移動革命社会実装大阪ラウンドテーブル」を設立し、「大阪版ロードマップ」をとりまとめている。

### ③世界の取組状況

空飛ぶクルマについては欧米を中心に機体開発や運航コンセプトの検討が進んでおり、今後、機体・サービス市場ともに大きく発展が見込まれ、2040年には約1兆ドル<sup>6</sup>の市場が予想されている。

米国では、2018年に米国航空宇宙局(NASA:National Aeronautics and Space Administration)が「Urban Air Mobility (UAM) Grand Challenge」を発表し、現在では「Advanced Air Mobility (AAM) Project」として「AAM National Campaign」や「AAM Ecosystem」など空飛ぶクルマの研究開発や実証実験の支援を行っている。連邦航空局(FAA:Federal Aviation Administration)はUAMの運航に関する制度設計コンセプトをまとめた「UAM Concept of Operation (ConOps) V2.0」を2022年8月に発行した。また、NASAがUAMの成熟度レベルであるUAM Maturity Levels (UMLs)のフレームワークを開発し、将来のある時点における運用シナリオや実現のための障壁が整理された「UAM Vision ConOps UML-4 V1.0」を発行した。機体開発支援については、米国空軍による「Agility Prime」も提供されており、早期の型式証明取得に向けた動きが加速している。また、2022年10月には、大統領より運輸長官に指示がなされ、AAM IWG(Interagency working group)が組成され、安全性、オペレーション、インフラ、物理的セキュリティ、サイバーセキュリティ、国家AAMエコシステムの成熟に必要な連邦政府投資のあり方など、議会への報告が義務づけられている。加えて、FAAは、2023年10月に、短期の実装にフォーカスした実装計画(Innovate28)を発表するなど、検討が進められている。米国におけるドローンの飛行については連邦規則集のタイトル14航空宇宙(14 CFR)のPart107及びPart21の区分に応じて可否が判断される。2022年3月にBVLOS(目視外飛行)に関する航空規則制定委員会(ARC)の最終報告書が出され、より自律性が高い、複数機同時運航を可能とするドローン向けの合理的な規制のあり方(Part108案)などが提唱され、2025年中には議論を経て、Part108のパブリックコメント案などがFAAより公開される見込みとなっている。無人航空機の運航管理(UTM:Unmanned Aircraft Systems Traffic Management)については、現在、FAAを中心として、NASAが連携して研究開発を進めており、現時点では複数のUnmanned Aircraft Systems Service Supplier(USS)が運航を管理する分散型のアーキテクチャにて検討されている。2024年11月にはダラス・フォートワース地域にて複数のオペレータがUTMを介し飛行計画を共有してフライトを行うデモンストレーションが実施された。空飛ぶクルマについては、「AAM National Campaign」や「Agility Prime」などで実証実験が盛んに行われており、すでに複数社がFAAへ型式証明を申請済み。2023年7月にFAAは2028年までに日常的なUAM運航を行うことを目標としたロードマップ「Innovate 28」を発表した。

欧州では、欧州連合(EU)のフレームワークプログラムの第8期にあたる「Horizon2020」において2014年から2020年の7年間でドローンや空飛ぶクルマについて多くの研究開発や実証実験が支援されてきた。2021年からは第9期フレームワークプログラム「Horizon Europe」に移行されている。2021年に欧州のAir Traffic Management(ATM)近代化に向けた技術開発を担う官民連携組織である「The Single European Sky ATM Research(SESAR) Joint Undertaking」のプロジェクトであるAir Mobility Urban - Large Experimental Demonstration(AMU-LED)

<sup>6</sup> Morgan Stanley /May6,2021 “eVTOL/Urban Air Mobility TAM Update”

<https://advisor.morganstanley.com/the-busot-group/documents/field/b/bu/busot-group/Electric%20Vehicles.pdf>

がUAMのU-Spaceへの統合に関する上位文書として、「High Level ConOps - Initial」を発行した。このConOpsでは機体性能やニーズと対応した包括的なカテゴリーとして、低高度空域をHigh performanceとStandard performanceの2つのレイヤーにわけるとを提言している。U-Spaceは有人航空や航空交通管制との調整を含むすべてのクラスの空域及びすべてのタイプの環境に対応するフレームワークであり、U1(登録、実装のシステム化及びジオフェンス)、U2(飛行計画の申請・承認、動態管理、有人航空とのインターフェース)、U3(飛行計画の競合、衝突回避支援)、U4(フルサービスの提供、ハイレベル自動化)まで4ステップの実装を提案している。それを踏まえ、欧州委員会はU-Space Regulation(2021/664, 665, 666)を2023年1月26日に施行し、2022年12月には、欧州航空安全庁(EASA: European Union Aviation Safety Agency)から、AMC(Acceptable Means of Compliance)及びGM(Guidance Material)が公表されている。欧州におけるドローン機体の安全性は運航時のリスクをベースとしたOpen、Specific、Certifiedのカテゴリーに応じた基準が定められている。2022年5月から2024年5月まで、ドローンに関する法規制・MoCで記述されるSpecial Condition Light UAS、SORA(Specific Operations Risk Assessment)、U-Spaceの要件と既存の国際標準の適合度を分析するSHEPHERDプロジェクトが実施され、SORA、Special Condition Light UAS、U-Space regulationを運用していくためのギャップ分析が行われ、AMC及びGMの改訂や、EUSCG(European UAS Standardization coordination group)に共有され、適合手段の開発が各種標準化団体にて行われる見込みである。UTMについては、U-Spaceの一部として研究開発が進められている。空飛ぶクルマの運航については、SESARのVery Large Scale Demonstration(VLD)による既存ATMとU-Spaceの統合を目的とした実証実験や、Re.Invent Air MobilityによるUAM実装に向けたエコシステム形成を目指した実証実験、地方自治体の座組であるUAM Initiative Cities Community(UIC2)によるUAMの社会受容性向上を目的とした実証実験などが行われている。空飛ぶクルマ機体については、米国と同様、EASAに対して、複数社による型式証明の申請が行われ、審査が進められているところである。2024年9月にカナダ・モントリオールで「AAMの世界的調和と相互運用性：課題と機会」をテーマにICAO AAM Symposium 2024が開催され、「Advanced Air Mobility」が国際的に認知される場となった。今後、AAMエコシステム形成に向けて国際的なハーモナイゼーションが加速される見込みである。

#### ④ 本事業のねらい

労働力不足や物流量の増加に伴う業務効率化、コロナ禍を経て非接触化が求められる中、次世代空モビリティによる省エネルギー化や人手を介さないヒト・モノの自由な移動が期待されている。その実現には次世代空モビリティの安全性確保と、運航の自動・自律化による効率的な運航の両立が求められる。本事業ではドローン・空飛ぶクルマの性能評価手法の開発及び低高度空域を飛行するドローン・空飛ぶクルマ・既存航空機がより安全で効率的な飛行を実現できる統合的な運航管理技術の開発を行うことで省エネルギー化と安全で効率的な空の移動を実現する。

### (2) 研究開発の目標

#### ① アウトプット目標

本事業では、次世代空モビリティの社会実装の実現に向けて、ドローン・空飛ぶクルマの性能評価手法の開発及び低高度空域を飛行するドローン・空飛ぶクルマ・既存航空機がより安全で効率的な飛行を実現できる統合的な運航管理技術を開発する。

## ② アウトカム目標

本事業により、低高度空域を飛行するドローン・空飛ぶクルマの性能評価手法の確立やより安全で効率的な飛行を実現できる統合的な運航管理技術が実用化され、次世代空モビリティの社会実装が実現することで、2035年において約840万tのCO2削減が期待される。また、2035年に1日あたりのドローンの飛行計画通報数4,000件を目標とし、ドローンの日常生活への浸透に貢献、また、1日あたりの空飛ぶクルマの旅客輸送便数2,500便を目標とし、空飛ぶクルマの旅客輸送サービスの実現を目指す。

## ③ アウトカム目標達成に向けての取組

次世代空モビリティの社会実装に向けて、研究開発成果や海外動向調査結果を関係機関や関連企業と情報共有・意見交換することにより、事業化段階での企業間の協調体制を構築する。また、産業競争力向上のため、研究開発成果は国際標準化団体へ提案していく。

## (3) 研究開発の内容

上記目標を達成するために、以下の研究開発項目について、別紙1の研究開発計画及び別紙2の研究開発スケジュールに基づき研究開発を実施する。

### 【委託事業】

研究開発項目①「性能評価手法の開発」(1)(2)(3)

研究開発項目②「運航管理技術の開発」

本研究開発は、実用化まで長期間を要するハイリスクな「基盤的技術」に対して、産学官の複数事業者が互いのノウハウ等を持ちより協調して実施する事業であり、委託事業として実施する。

### 【助成事業】

研究開発項目①「性能評価手法の開発」(4)

本研究開発は、実用化に向けて企業の積極的な関与により推進されるべき研究開発であり、助成事業として実施する(NEDO負担率：大企業1/2助成、中小・ベンチャー企業2/3助成)。

## 2. 研究開発の実施方式

### (1) 研究開発の実施体制

プロジェクトマネージャー(以下「PMgr」という。)にNEDO航空・宇宙部 平山 紀之を任命して、プロジェクトの進行全体を企画・管理し、そのプロジェクトに求められる技術的成果及び政策的効果を最大化させる。NEDOは公募により研究開発実施者を選定する。研究開発実施者は、企業や大学等の研究機関等(以下「団体」という。)のうち、原則として日本国内に研究開発拠点を有するものを対象とし、単独又は複数で研究開発に参加するものとする。ただし、国外の団体の特別の研究開発能力や研究施設等の活用又は国際標準獲得の観点から必要な場合は、当該の研究開発等に限り国外の団体と連携して実施することができるものとする。

### (2) 研究開発の運営管理

NEDOは、研究開発全体の管理、執行に責任を負い、研究開発の進捗のほか、外部環境の変化等を適時に把握し、必要な措置を講じるものとする。運営管理は、効率的かつ効果的な方法を取り入れることとし、次に掲げる事項を実施する。

#### ①研究開発の進捗把握・管理

PMgrは、研究開発実施者と緊密に連携し、研究開発の進捗状況を把握する。また、外部有識者で構成する技術委員会等を組織し、定期的に技術的評価を受け、目標達成の見通しを常に把握することに努める。

#### ②技術分野における動向の把握・分析

PMgrは、プロジェクトで取り組む技術分野について、内外の技術開発動向、政策動向、市場動向、標準化動向等について調査し技術の普及方策を分析、検討する。

### 3. 研究開発の実施期間

2022年度から2026年度までの5年間とする。

### 4. 評価に関する事項

NEDOは技術評価実施規程に基づき、技術的及び政策的観点から研究開発の意義、目標達成度、成果の技術的意義並びに将来の産業への波及効果等について、プロジェクト評価を実施する。評価の時期は、中間評価を2024年度、終了時評価を2027年度とし、当該研究開発に係る技術動向、政策動向や当該研究開発の進捗状況等に応じて、前倒しする等、適宜見直すものとする。また、中間評価結果を踏まえ必要に応じて研究開発の加速・縮小・中止等の見直しを迅速に行う。

### 5. その他重要事項

#### (1) 研究開発成果の取扱い

##### ① 共通基盤技術の形成に資する成果の普及

研究開発実施者は、研究成果を広範に普及するよう努めるものとする。

##### ② 標準化施策等との連携

NEDO及び研究開発実施者は、プロジェクト終了後も得られた研究開発成果を標準化活動に役立てることとする。また、プロジェクト中も関連する標準化動向を収集し、国際標準化に向けて積極的に役割を果たしていく。

##### ③ 知的財産権の帰属、管理等取扱い

研究開発成果に関わる知的財産権については、「国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構 新エネルギー・産業技術業務方法書」第25条の規定等に基づき、原則として、全て委託先に帰属させることとする。

##### ④ 知財マネジメント、データマネジメントに係る運用

本プロジェクトは、「NEDOプロジェクトにおける知財マネジメント基本方針」、「NEDOプロジェクトにおけるデータマネジメント基本方針（委託者指定データを指定しない場合）」を適用する。

#### (2) 基本計画の変更

PMgrは、当該研究開発の進捗状況及びその評価結果、社会・経済的状況、国内外の研究開発動向、政策動向、研究開発費の確保状況等、プロジェクト内外の情勢変化を総合的に勘案し、必要に応じて目標達成に向けた改善策を検討し、達成目標、実施期間、実施体制等、プロジェクト基本計画を見直す等の対応をおこなう。

#### (3) 根拠法

本プロジェクトは、「国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構法」第十五条第一号二、第三号及び第九号 に基づき実施する。

#### 6. 基本計画の改定履歴

- (1) 2022年4月 制定。
- (2) 2023年2月 使用する文言の修正。
- (3) 2024年2月 使用する文言の修正。
- (4) 2024年10月 組織改編(2024年7月)に伴う、部署名・プロジェクトマネージャーの変更、(1) 研究開発の目的の更新。
- (5) 2025年3月 (1) 研究開発の目的の更新。(別紙1) 研究開発計画のうち研究開発項目①の内容の更新

## (別紙1) 研究開発計画

### 研究開発項目① 「性能評価手法の開発」

#### 1. 研究開発の必要性

レベル4飛行を行うドローンは、航空法における第一種機体認証の安全基準に適合する必要がある、機体・装備品の性能を適切に評価し、証明する手法等の開発が必要である。一方、空飛ぶクルマは航空法に則した耐空証明が必要になるが、主に動力・電源、自動化システム、クラッシュワージネスなど既存航空機とは異なる部分については性能を適切に評価し、証明する手法等の開発が必要である。また、今後、ドローン・空飛ぶクルマを活用した幅広いサービスを実現するためには機体・装備品のみではなく、地上システムやインフラ等、運航を支援する周辺技術についても性能を適切に評価し、証明する手法等の開発が必要である。開発するこれらの性能評価手法は産業競争力向上のため、ISO、ASTM、EUROCAE、RTCA など有力な国際標準化団体へ提案していく必要がある。

今後、ドローンの社会実装を加速するには、省人化・効率化に向け、1操縦者が複数のドローンを同時運航させること（以下「1対多運航」という。）が必要である。また、飛行するために個別の許可・承認が必要なリスクが高い飛行（以下「カテゴリーⅢ飛行」という。）やリスクが比較的高い飛行（以下「カテゴリーⅡ飛行」という。）が求められ、その実現に向けた適合性証明手法の開発や機体・システムの要素技術開発を段階的に進める必要がある。

#### 2. 研究開発の具体的内容

##### (1) ドローンの性能評価手法の開発（委託）

航空法における第一種機体認証を中心に、機体・装備品や周辺技術の性能を適切に評価し、証明する手法等の開発を行う。

##### (2) 空飛ぶクルマの性能評価手法の開発（委託）

空飛ぶクルマの耐空性を証明するために、機体・装備品や周辺技術の性能を適切に評価し、証明する手法等の開発を行う。

##### (3) ドローンの1対多運航を実現する適合性証明手法の開発（委託）

ドローンの1対多運航を実現するために必要なリスクアセスメント手法、安全のための要件（カメラによらない周辺状況の確認方法等）等を研究開発項目①（4）の飛行実証例、検討状況及び国内外事例を参考にとりまとめ、適合性証明手法等を策定する。

##### (4) ドローンの1対多運航を実現する機体・システムの要素技術開発（助成）

ドローンの1対多運航を実現するために必要と想定される機体・システムの要素技術（カメラによらない手法での周辺状況確認に資する技術等）を開発し、1対多運航でカテゴリーⅢ飛行及びカテゴリーⅡ飛行の実証を行う。また、1対多運航を実現するために必要な安全要件等を抽出する。

#### 3. 達成目標

##### 【中間目標】2024年度

- ・ドローンの第一種機体認証を中心に機体・装備品や周辺技術の性能を適切に評価し、証明する方法等の検証を行う。
- ・耐空証明に必要な空飛ぶクルマの機体・装備品や周辺技術の性能を適切に評価し、証明



する方法等の検証を行う。

- ・ 1 対多運航を実現する適合性証明手法のガイドライン等を策定する。
- ・ 1 対多運航でカテゴリーⅡ飛行の実証例を実現する。

**【最終目標】 2026年度**

- ・ ドローンの第一種機体認証を中心に機体・装備品や周辺技術の性能を適切に評価し、証明する手法等の開発を完了する。
- ・ 耐空証明に必要な空飛ぶクルマの機体・装備品や周辺技術の性能を適切に評価し、証明する手法等の開発を完了する。
- ・ 1 対多運航を含む多数機同時運航に係る制度整備に貢献する要件を整理する。
- ・ 1 対多運航でカテゴリーⅢ飛行相当の実証例を実現する。
- ・

## 研究開発項目② 「運航管理技術の開発」

### 1. 研究開発の必要性

次世代空モビリティであるドローン・空飛ぶクルマが安全かつ効率的に飛行するには、開発が進んでいる無人航空機の運航管理技術のみではなく、低高度空域を飛行する空飛ぶクルマ・既存航空機がより安全で効率的な飛行を実現できる統合的な運航管理技術の開発が必要である。そのためには、ドローン・空飛ぶクルマ・既存航空機において飛行前の計画調整・交渉のみではなく、飛行中の動態情報共有や衝突回避技術・運航を支援する技術等の実装が必要である。また、将来的に、自動・自律飛行、高密度化が進んでいく中、技術の発展段階に合わせた運航管理技術を構築していく必要がある。

### 2. 研究開発の具体的内容

ドローン・空飛ぶクルマ・既存航空機がより安全で効率的な飛行を実現できる研究開発（委託）

低高度空域を飛行するドローン・空飛ぶクルマ・既存航空機がより安全で効率的な飛行を実現できる統合的な運航管理技術を開発する。具体的には、安全で効率的な飛行を実現できる運航管理のあり方について海外動向調査や国内の官民協議会等の議論を踏まえたアーキテクチャ設計、シミュレーターや実証等を通じた運航管理システム設計を行う。また、運航管理システムやセンサ等による衝突回避技術の開発、エコシステム構築に向けて実証等を通じたオペレーションの検証、将来的な自動・自律飛行、高密度化に向けた通信・航法・監視技術や運航を支援する地上システム・インフラ・データ提供技術等に関する開発を行う。

### 3. 達成目標

#### 【中間目標】 2024年度

- ・低高度空域を飛行するドローン・空飛ぶクルマ・既存航空機がより安全で効率的な飛行を実現できる運航管理のあり方について、アーキテクチャを構成する要素技術の開発・検証を実施し、運航管理システム設計を完了する。
- ・アドバイザーベースの多層的な衝突回避技術を検証し、時期毎の適用可能範囲を決定する。

#### 【最終目標】 2026年度

- ・低高度空域を飛行するドローン・空飛ぶクルマ・既存航空機がより安全で効率的な飛行を実現するためにアーキテクチャ設計に基づく要素技術の開発・検証を完了し、統合的な運航管理技術を確立する。
- ・将来的な自動・自律飛行、高密度化に必要な要素技術の開発・検証を実施し、課題を整理する。また、課題解決に向けたロードマップを作成する。

(別紙2) 研究開発スケジュール

年度	2022	2023	2024	2025	2026	2027
研究開発項目① 性能評価手法の開発	<p>(1) ドローンの性能評価手法の開発</p> <p>(2) 空飛ぶクルマの性能評価手法の開発</p> <p>(3) ドローンの1対多運航を実現する適合性証明手法の開発</p> <p>(4) ドローンの1対多運航を実現する機体・システムの要素技術開発</p>					
研究開発項目② 運航管理技術の開発	ドローン・空飛ぶクルマ・既存航空機がより安全で効率的な飛行を実現できる研究開発					
評価時期			中間評価			終了時評価