



経済産業省



国土交通省

# ロードマップの改訂

国土交通省 航空局

経済産業省 製造産業局

# “空の移動革命に向けたロードマップ”改訂のポイント

---

- 2020年代後半：国内での商用運航の開始時期の明確化

- 2027/2028年から 一部地域で商用運航開始

- 2030年代前半：新たな交通管理、遠隔操縦による旅客輸送の導入

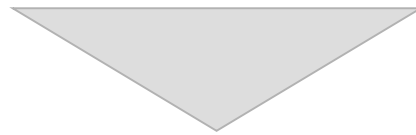
- 運航規模の拡大に対応する交通管理(AAMコリドー等)に向けた国の制度・体制整備

- 遠隔操縦での旅客輸送の実現のための国の制度整備

- AAMの高密度な運航をサポートする運航管理システムの官民での開発

- 2030年代後半：自動・自律運航の一部実現

- 自動・自律運航の実現に向けた国の制度整備・官民での技術開発



2040年代以降の「日常生活における自由な空の移動が当たり前の社会」の実現

| 2026年3月27日 空の移動革命に向けた官民協議会 |                             | 2020年代後半（導入初期）                                     |                                                               | 2030年代前半（成長期）                                  |                                  | 2030年代後半（成熟期）                                               |                              | 2040年代以降（完成期）                          |  |
|----------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------------------|--|
|                            |                             | 一部地域で商用運航開始                                        |                                                               | 導入地域の段階的拡大<br>～遠隔操縦※4による旅客輸送～                  |                                  | 日常の移動手段として定着<br>～自動・自律運航～                                   |                              | 日常生活における<br>自由な空の移動<br>が当たり前の<br>社会の実現 |  |
| 利活用<br>※1                  | 大都市圏                        | 試験飛行<br>実証飛行                                       | 商用<br>運航<br>開始                                                | 限定的な二地点間運航<br>遊覧飛行開始                           | ⇒                                | 都市間/都市内運航・遊覧飛行の拡大                                           | ⇒                            | 都市内・広域的運航ネットワークの形成                     |  |
|                            | 空港アクセス                      |                                                    |                                                               | 空港アクセスの運用検証<br>一部先行的な運航開始                      | ⇒                                | 空港アクセスの段階的導入                                                | ⇒                            | 空港アクセスの拡大・定着                           |  |
|                            | 地方部                         |                                                    |                                                               | 遊覧飛行、貨物輸送実証                                    | ⇒                                | 観光地・空港アクセス、貨物輸送サービス開始                                       | ⇒                            | 地域内・地域間運航、輸送網の拡大                       |  |
|                            | 公的利用                        |                                                    |                                                               | 2027年/2028年～                                   | ⇒                                | ドクターヘリの補完（医師・患者移動等）                                         | ⇒                            | 地域医療・災害対応など利用が拡大                       |  |
| 運用概念<br>※2                 |                             | フェーズ0                                              | フェーズ1                                                         | フェーズ2                                          |                                  | フェーズ3                                                       |                              |                                        |  |
|                            | 機体                          | ・充電式バッテリーの機体（一部ハイブリッド型含む）<br>・操縦者搭乗が中心（一部貨物は遠隔操縦）  |                                                               | ・ハイブリッド型の本格導入、航続距離増<br>・操縦者搭乗が中心（一部旅客の遠隔操縦が開始） |                                  | ・水素燃料電池搭載の機体の導入<br>・操縦者非搭乗が中心（一部自動・自律運航）                    |                              | 自動・自律運航<br>の本格化                        |  |
|                            | 空域・交通管理                     | ・既存の航空管理システムの利用、段階的なAAMルートの導入<br>・低密度運航            |                                                               | ・AAMコリドーの導入<br>・中密度運航（運航規模の拡大）                 |                                  | ・AAMコリドーの高度化（新たな飛行方式の活用）<br>・高密度かつより就航率が向上した運航（運航規模のさらなる拡大） |                              |                                        |  |
|                            | 地上インフラ                      | ・既存の空港・HP等の利用<br>・比較的小規模なAAM専用の離着陸場の整備             |                                                               | ・より大きく複雑なAAM専用の離着陸場の整備<br>・建物屋上等への設置           |                                  | ・多様な機体や運航に対応した空港・既存HPや離着陸場の整備、離着陸場の自動化                      |                              |                                        |  |
| 環境整備                       | 機体の安全性の基準整備                 | 需要に応じた多様な機体の基準整備(自動・自律運航、水素燃料電池などの新たな推進方式への対応等)    |                                                               |                                                |                                  |                                                             | 技術動向等に応じた制度の見直し              |                                        |  |
|                            | 技能証明の基準整備                   | 航空従事者拡大のための基準整備                                    | ⇒                                                             | 操縦者の搭乗しない旅客輸送等に係る制度整備                          | 多様な機体に対応した制度整備（自動・自律運航等）         | 技術動向等に応じた制度の見直し                                             |                              |                                        |  |
|                            | 空域・運航                       | 初期商用運航の航空交通のための基準・体制整備                             | 運航拡大に対応する交通管理実現（AAMコリドー設定等）に向けた制度・体制整備                        | より高密度かつ就航率が向上した運航に対応する新たな空域管理・飛行方式等の基準・体制整備    | 利活用動向等に応じた制度の見直し                 |                                                             |                              |                                        |  |
|                            | 事業の制度整備                     | 航空運送事業の基準整備(初期商用運航を想定)                             | 高度な運航に対応した基準・制度整備（操縦者の搭乗しない旅客輸送等）                             | 多様な機体に対応した基準・制度整備（自動・自律運航等）                    | 利活用動向等に応じた制度の見直し                 |                                                             |                              |                                        |  |
|                            | 離着陸場※3                      | VP整備指針を踏まえた専用離着陸場の基準整備                             | 多様な機体や運航・用途への対応、自動化に向けた離着陸場の基準整備                              |                                                |                                  | 利活用動向等に応じた制度の見直し                                            |                              |                                        |  |
|                            | 社会受容性                       | 自治体等を中心に導入地域での社会受容性の拡大                             |                                                               |                                                | 更なる受益者の増加、社会課題解決等を通じた受容性向上       |                                                             |                              |                                        |  |
|                            | 試験環境                        | 福島ロボットテストフィールドをはじめとする試験飛行拠点としての活用・整備、研究・人材育成等の機能拡充 |                                                               |                                                |                                  |                                                             |                              |                                        |  |
| 技術開発                       | 推進システム                      | 電動モーターの性能向上（出力密度、耐久性、冷却性能等）                        |                                                               |                                                |                                  |                                                             | より広域的な運航を実現する推進システムの開発       |                                        |  |
|                            |                             | リチウムイオン電池の性能向上（容量エネルギー密度、サイクル寿命等）                  |                                                               |                                                | 次世代バッテリー（全固体電池等）のAAMへの適用         |                                                             |                              |                                        |  |
|                            |                             | ガスタービンハイブリッド推進システムの開発                              |                                                               |                                                | 水素燃料電池推進システムの開発                  |                                                             |                              |                                        |  |
|                            | 自動・自律運航                     | 技術的な基盤設計                                           | 操縦機能の自動化技術の開発、衝突防止システムの構成装備品（機上センサ・カメラ等）の開発<br>離着陸場の自動運用技術の開発 |                                                |                                  |                                                             | より安全で効率的な運航を実現する自動・自律運航技術の開発 |                                        |  |
|                            | 運航管理                        | 初期AATMの技術開発                                        | 運航の高密度化に向けたAATMの技術開発                                          |                                                | 自動・自律化やより就航率が向上した運航に向けたAATMの技術開発 |                                                             | より高度な運航を実現する運航管理技術の開発        |                                        |  |
| サプライチェーン                   | 量産化に向けたサプライチェーンの構築（要素技術開発等） |                                                    |                                                               | 自動車産業等の技術を活用した高レート生産技術の開発                      |                                  |                                                             | より安定的で効率的な生産を実現する技術の開発       |                                        |  |

※1 自家用運航については、商用運航に合わせて普及することが見込まれる

※2 運用概念：空飛ぶクルマ（AAM）の主要な構成要素や段階的な導入のフェーズ

※3 離着陸場には、規模や役割等に応じて充電施設や格納庫等が併設される

※4 自動化・自律化レベルに関係なく、操縦者が搭乗していないこと



経済産業省



国土交通省

# 令和 8 年度の取り組みの方向性

国土交通省 航空局

経済産業省 製造産業局

# 1. 官民協議会の運営

官民協議会下で実施してきた各種会合については、必要に応じ引き続き実施する。

## ①官民協議会

事務局：国土交通省航空局無人航空機安全課（以下「無人機課」という。）  
経済産業省製造産業局次世代空モビリティ政策室（以下「空モビ室」という。）

内 容：②～⑦の検討内容の報告等

## ②実務者会合

事務局：国交省航空局無人機課、経産省製造産業局空モビ室

内 容：③～⑦の検討内容の共有と議論、ロードマップの改訂、ConOpsの改訂等

## ③ユースケース検討会

事務局：経産省製造産業局空モビ室

内 容：ユースケースやその実現に向けた課題の検討・議論

## ④機体の安全基準WG、技能証明WG、運航安全基準WG、事業制度WG、離着陸場WG

事務局：国交省航空局無人機課

（機体の安全基準WG：航空機安全課、運航安全基準WG：マルチ航空モビリティ交通管制調整室、  
離着陸場WG：空港計画課、経産省製造産業局空モビ室と共同）

内 容：各種制度（無操縦者航空機含む）の検討

## ⑤自律飛行等スタディグループ

事務局：国交省航空局無人機課、航空機安全課、マルチ航空モビリティ交通管制調整室

内 容：自律飛行等にかかるグランドデザインの検討

## ⑥交通管理タスクフォース

事務局：国交省航空局無人機課、マルチ航空モビリティ交通管制調整室

内 容：空飛ぶクルマの交通管理に特化した検討

## ⑦小型無操縦者航空機タスクフォース

事務局：国交省航空局無人機課、航空機安全課

内 容：小型の無操縦者航空機による貨物輸送等の早期実現に向けた検討

## **2. 令和8年度の検討項目**

---

### **(1) 空飛ぶクルマの制度整備に係る検討**

令和9年度又は10年度から想定されている商用運航の開始とその後の拡大に向け以下を実施する。

- 初期商用運航に必要な制度整備のうち残された課題等の整理と検討を実施（R7年度までに方針整理した項目に関するガイドライン・通達の策定・改訂を含む）
- 商用運航の拡大や多様な機体、高度な運航（自動・自律飛行、高密度運航等）に対応するための制度整備について検討を実施（中長期課題の検討等）

### **(2) 無操縦者航空機に係る検討**

新たに設置した「小型無操縦者航空機TF」において、小型の無操縦者航空機を用いた貨物輸送等の事業の実現に向け、当該機体の開発促進に向けた開発機による有償実証飛行のあり方を検討するとともに、諸外国の基準も参考にしたリスクベースの耐空性・運航の基準の検討を実施

### **(3) 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**

令和8年度は以下の取組を実施する。

- ヘリコプターを用いた飛行実証とシミュレーションを組み合わせ、イレギュラー運航（飛行中の目的地変更等）や空港乗り入れに対応するAATMサービスの検証
- 低高度における無人機・有人機含めた空域の動的設定管理の運用手順の検討