

会場からの質問	ビジネスアーキテクチャに関して三菱総研様への質問である。ドローンも空飛ぶクルマも、将来的には無人にしてパイロットが不要となると、インセンティブが与えられないのではないかなどを含めて、現状はパイロットが必要だと思うが、そのあたりはどのようにお考えか。
---------	--

➤ **三菱総合研究所 大木様 ご回答**

パイロットがいらないという申し上げ方が少し良くなかったかもしれない。レベル4でのアーキテクチャ上、確かに機体とオペレータという形で書いたが、基本的には遠隔操縦あるいは遠隔での監視といった形での運用を想定することを考えているため、パイロットが機体の上にはいないという考え方であり、パイロットが不在というわけではないと認識している。

求められる機能、能力については現状と変わってくる部分が出てくる可能性はあると考えている。

オンラインからの質問	アーキテクチャに関して、ドローンと空飛ぶクルマのビジネスの成熟レベルで、地権者やバーティポート事業者がレベル3以上で出てくるが、離着陸する場所は低いレベルにおいても必要ではないかと思う。なぜレベル3からなのか。
------------	---

➤ **三菱総合研究所 大木様 ご回答**

整理の考え方によるかと思うが、ドローンについても確かに離着陸する場所としては成熟度レベル2の段階にもあるだろうと考えつつも、ビジネスとしての観点（地権者との金銭とサービスの授受といった観点）で、ビジネス上において地権者の重要性が増してくるのはレベル3の段階ではないかという趣旨で資料には載せている。

ただしこの点については、今後議論があるところと考えているため、来年度以降の検討の中で様々な意見を聞きながら整理を進めていきたいと考えている。空飛ぶクルマについてもレベル2、そしてレベル3になった時にVポートの運用事業者を建設やディベロッパ、機器メーカーといった形で増やしており、これらがレベル2の段階でいないのかということも必ずしもそういうわけではない。ビジネスの発展段階としては、最初はVポートの運用事業者が様々な形でポートを用意して運用していくところから、ステークホルダー、ビジネスとして成立する状況はレベル3からという形で一旦整理をさせていただいた。

この部分は議論があるところだと思うため、来年度以降議論させていただきたいと考えている。

オンラインからの質問	空飛ぶクルマの要素技術で、非GPS環境の飛行技術がハイフンになっていたことについて理由をご教示いただきたい。
------------	--

➤ **三菱総合研究所 桑島様 ご回答**

非 GPS 環境飛行技術という部分で、SLAM や自己位置推定等で GPS が入らなくても衝突しないような技術を想定して定めた項目であった。用途としてはインフラの点検など、橋の下などで GPS が遮断された場合でも点検ができるというような部分で使われることを想定して項目を立てていた。

空飛ぶクルマで SLAM を使わないかと言えばそんなことはなく、本日他の項目でも GNSS の冗長性といった話が出ていたと思うが、そのあたりについては装備品の CNS 装備品というところで、航法の部分で冗長性をチェックするところをカバーしている。

会場からの質問	全体アーキテクチャの話があったが、ReAMo プロジェクトの各研究が反映されたものとして全体アーキテクチャとそれらのレベルの進化が描かれていると理解してよいのか、また各研究との紐付けがあれば教えていただきたい。
---------	---

➤ **三菱総合研究所 大木様 ご回答**

現段階、ReAMo 全体の研究開発の成果がここに反映されている状況かというところではない。現在、全ての研究開発が並行して立ち上がったところで、それぞれまだ個別に議論されている段階という認識である。今後、年度を重ねていくにあたり、そういった研究開発の成果は盛り込んでいきたいと思うし、こちらは技術だけではなくビジネスやルールの観点でも検討しているため、そういった考え方を各研究開発の方にもぜひフィードバックさせていただけるような形で進めさせていただきたいと思っている。

※シンポジウム内で回答できなかった質問

オンラインからの質問	全体アーキテクチャがとても良いと感じた。他のプロジェクトにおける再利用は可能か？その場合どういう形で共有されるのか？
------------	--

➤ **三菱総合研究所 桑島様 ご回答**

ReAMo シンポジウム時点での全体アーキテクチャ検討資料は、ReAMo HP 上にて公開されている。また、最新のアーキテクチャの検討状況は、全体アーキテクチャ検討会での報告後に、資料公開される予定のため、そちらをご参照頂きたい。