

会場からの質問	イレギュラーケースの検討において、マルチコプター型、ベクター・スラスト型、リフト・アンド・クルーズ型では航続距離に差があり、検討結果にも差が出ると考えているが、今回の結果は、機体の違いに関わらず適用可能な内容なのか。 また、空飛ぶクルマの認証について、2026 年中の型式証明の取得も困難という悲観的な見方もあるが、今後どのように対応する予定か。
---------	---

➤ **オリックス 生出様 回答**

航続距離が短いマルチコプター型を前提とした。上空での待機時間等、最も厳しい条件が課されるためである。

➤ **日本航空 豊川様 回答**

型式証明について、機体メーカーと綿密に調整しているが、メーカー側の対応による部分が大きく、日本航空単独での判断や対応は難しい。

一方で、今年度の計画では、型式証明取得前の試験機を用いた試験飛行での実施を前提としており、型式証明取得のタイミングが大きな影響を与えることはないと考えている。

会場からの質問	ドローンや空飛ぶクルマの運航管理について、150m 以下であれば LTE 等の通信回線によって位置情報を把握することが可能であるが、150m を超える場合には、イリジウム通信等を併用する必要があると考えている。このような通信手段を確保することによって、ドローンや空飛ぶクルマの位置情報をリアルタイムに把握、共有する体制が整うと考えている。また、ヘリコプターや小型機等、VFR で運航する航空機が低高度に存在するが、位置情報を統合管理する方法についてどのように考えているか。 また、ドローンや空飛ぶクルマの飛行計画を策定し、申請する際には、関係者間での調整が必要で、空飛ぶクルマやドローンはどの程度の保護空間で飛行するかという基準を作成する必要があると考えている。ReAMo プロジェクトにおいて、保護空間に関する検討を計画しているか。
---------	---

➤ **日本電気 田川様 回答**

空飛ぶクルマには ADS-B を搭載し、位置情報を地上の受信機で捕捉し、交通管理システムに届けることを前提としている。ドローンについては、リモート ID を使用して位置情報を取得する機能を開発している。

➤ **KDDI 杉田様 回答**

リモート ID はブロードキャスト型と呼ばれる Bluetooth に近い規格であり、スマートフォン等で受信可能である。中長距離では、ネットワーク型の通信方式が必要となる。地上のネットワーク端末や LTE といった通信手段が考えられるが、LTE で通信できないエリアにおいてはネットワークシステム、UTM、UATM が大きな課題となる。既存のイリジウム衛星は、価格や遅延の課題がある。低軌道衛星はスマー

トフォンと通信することが可能であるが、電波干渉の観点から移動局としては使用できない状況である。低軌道衛星通信は、海上では実用化されているが、空での本格的な利用はこれからである。低軌道衛星や既存の通信手段をどのように使用するかについて、制度設計と技術開発の両輪で進める必要がある。

空域調整について、事業者同士が調整できるスキームを機能面と運用面で検証した。ご指摘のとおり、どの程度の重複があった場合に調整が必要かという基準は、これから整備し、実運用の中で磨いていく必要があると考える。

オンラインからの質問	初期的な AAM 運航のユースケースとしての空港乗り入れを想定した UATM サービス設計を行うとのことだが、UATM サービスを活用した AAM による空港乗り入れ実現タイミングはいつ頃を想定しているか。
------------	---

➤ **日本電気 田川様 回答**

目標としては 2030 年度前後の乗り入れ実現を想定している。

オンラインからの質問	空港乗り入れにあたっては、AAM 専用の飛行方式設計等が必要になると考えるが、UATM サービスの実現と並行して実施する予定か。
------------	--

➤ **日本電気 田川様 回答**

空飛ぶクルマは VFR で飛行するという前提で UATM サービスの設計を進めている。新しい飛行方式は、まだ先のフェーズになると考えている。高頻度かつ高密度で空港乗り入れが行われる未来に向け、どのように研究開発を進めるかについては引き続き議論が必要である。

オンラインからの質問	非常時にバーティポートの空き状況を考慮しながら、飛行計画の変更を行うとのことだが、バーティポート側でスポットやスロットを管理するようなシステムと UATM は直接連携する想定か。あるいは、AAM 用の情報共有基盤が別途用意され、その仕組みを通じて情報共有する想定か。
------------	---

➤ **日本電気 田川様 回答**

現在、UATM サービスを実現するプロトタイプシステムで検証しているが、このシステム上でスポットやスロットを管理し、飛行計画の調整を行うシステムと連携する。飛行計画が提出された際には、バーティポート側の離着陸スポットやスロットが確保されたことを前提に飛行計画を承認するコンセプトで研究を進めている。