



ReAMoプロジェクト 海外制度/国際標準化動向調査 月次レポート

目次

総論編

1. 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる制度の体系
2. 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧
3. 標準化機関のWG及びWork Item一覧(7月更新版)
→(別紙「標準化機関のWG及びWork Item一覧」参照)

各論編

1. EUROCONTROL「European Network of U-space Stakeholders Meeting」の概要
2. 主なニュース(2026年6月21日 - 2026年7月20日)

Appendix

1. 参考文献

総論編

1

欧米のドローン・空飛ぶクルマに
関わる制度の体系

1.欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる制度の体系

欧米の法体系

FAAは、ドローンに関する規制Part 107、Part 108(検討中)を有する一方、空飛ぶクルマは特殊な機体として個別審査されている。EASAは、Open、Specific、Certifiedの3カテゴリーでドローン、空飛ぶクルマの規制を策定しようとしている。

FAA

Part 107

- 目視内飛行を前提としたドローンの規則
- 目視外や夜間飛行等はwaiverを申請

Part 108(案)・Part 146(案)

- Part 108は目視外飛行に関するドローンの規則
- Part 146はUTMなど、目視外飛行を支援する自動化データサービス提供者の認証に関する規則

Part 21.17 (b)

- 空飛ぶクルマを含む特殊な機体の証明に関する規則

EASA

Openカテゴリー

- 目視内飛行を前提としたドローンの規則

Specificカテゴリー

- 目視外飛行や第三者上空等、よりリスクの高いドローン運航に関する規則

Certifiedカテゴリー

- 空飛ぶクルマと高リスクのドローン運航を対象とする規則

SC VTOL

- 小型のVTOL機の証明に関する規則

運航方法やリスクに応じた要件

耐空証明・型式証明の要件

2

欧米のドローン・空飛ぶクルマに
関わる規制一覧

2.1 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

ドローンに関わるEASAの法規制全体像(情報の出所は別Excel参照)

カテゴリ				機体					運航者			操縦者		飛行許可	飛行				運航管理																													
				クラス	特性※1	型式認証	機体認証	登録	一般	1対多	ユースケース	技能証明	年齢制限		飛行条件	第三者上空	目視外	1対多	リモートID	U-Space																												
Open	サブカテゴリ A 1			個人製造	・ 250g未満 ・ 19m/s以下 ・ 全電動	製造者による適合宣言とCEマーキング貼付	登録不要			なし	なし	不要	高度120m以下	可 (群衆上空を除く)	不可	必要	必要																															
				0																																												
	サブカテゴリ A 2			1	・ 80J未満、またはその代替として900g未満 ・ 19m/s以下 ・ 全電動					不要	登録必要							対象外 (運航不可)	追加の要件なし (STS、PDRA、SORAで補完)	A2の訓練・試験に試験と実技を追加 (STS-2はBVLOSの実技も追加)	16歳以上 (各国が引き下げ可)	適合宣言 (LUC取得者は承認不要)	高度120m以下の人口密集地 ・ 高度120m以下の低人口密度環境 ・ 飛行視界5km以上	不可	可	不可	必要																					
				2																								・ 4kg未満 ・ 全電動																				
	サブカテゴリ A 3			3	・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 全電動																							不要	登録必要	対象外 (運航不可)	追加の要件なし (STS、PDRA、SORAで補完)	STS-1と同一	16歳以上 (各国が引き下げ可)	適合宣言 (LUC取得者は承認不要)	高度120m以下の人口密集地 ・ 高度120m以下の低人口密度環境 ・ 飛行視界5km以上	不可	可	不可	必要									
				4																																				25kg未満 (模型航空機)								
個人製造				25kg未満																																												
Specific	STS: Standard Scenario		SAIL I, II 相当	1	5	・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 5m/s以下 ・ 全電動	運航者による適合性の宣言	不要	登録必要			対象外 (運航不可)	追加の要件なし (STS、PDRA、SORAで補完)	STS-1と同一	16歳以上 (各国が引き下げ可)	適合宣言 (LUC取得者は承認不要)	高度120m以下の人口密集地 ・ 高度120m以下の低人口密度環境 ・ 飛行視界5km以上																							不可	可	不可	必要					
				2	6					・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 50 m/s以下 ・ 全電動																																						
	PDRA: Predefined Risk Assessment	SAIL II 相当	S01	5相当※2	・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 全電動	運航者による適合性の宣言				不要	登録必要							対象外 (運航不可)	追加の要件なし (STS、PDRA、SORAで補完)	STS-1と同一	16歳以上 (各国が引き下げ可)	適合宣言 (LUC取得者は承認不要)	高度120m以下の人口密集地 ・ 高度120m以下の低人口密度環境 ・ 飛行視界5km以上	不可	可	不可	必要																					
			S02	6相当※2	・ 25kg未満 ・ 3m未満 ・ 50 m/s以下 ・ 全電動																																											
			G01	3m以下 ・ 34kJ以下	運航者による適合性の宣言																							不要	登録必要	対象外 (運航不可)	追加の要件なし (STS、PDRA、SORAで補完)	STS-1と同一	16歳以上 (各国が引き下げ可)	適合宣言 (LUC取得者は承認不要)	高度120m以下の人口密集地 ・ 高度120m以下の低人口密度環境 ・ 飛行視界5km以上	不可	可	不可	必要									
																																												G02	3m以下 ・ 34kJ以下			
																																												G03	3m以下 ・ 34kJ以下			
			SORA	SAIL I, II SAIL III SAIL IV SAIL V, VI																																								対象外	全てのクラス、サイズ、飛行形態	SORAの運航安全目標に準拠	申請可※3※4	機体認証を受けた機体は登録が必要※3
	申請可※4																																															
	必要																																															
	必要																																															
	Certified																																											・ 群衆上空の飛行 ・ 人・危険物の輸送用 ・ 機体認証を要するもの	必要※3			

※1 単位はそれぞれ、ペイロードを含む最大離陸重量(g/kg)、水平飛行の最大速度(m/s)を表す。運動エネルギーについては、クラス1(C1)に分類されるUAでは、終端速度で人間の頭部に衝突した場合、人間の頭部に伝わる運動エネルギーが80J未満、PDRA-Gでは、固定翼機の場合は対気速度(特に巡航速度)、その他の航空機の場合は終端速度を用いて評価した運動エネルギーが34kJ以下を要件とする

※2 クラス5(C5)、クラス6(C6)に相当するUAであるが、クラス識別ラベルが貼付されていない機体が対象

※3 Special Condition for Light UAS-medium risk, Guidelines on Design verification of UAS operated in the 'specific' category and classified in SAIL III and IVによる

※4 Means of Compliance to Special Condition Light UAS for UAS operated in SAIL III and belowが適用される

2.1 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

ドローンに関わるFAAの法規制全体像(情報の出所は別Excel参照)

カテゴリ			機体					運航者			操縦者		飛行許可	飛行				運航管理		
			クラス	特性	型式認証	機体認証	登録	一般	1対多	ユースケース	技能証明	年齢制限		飛行条件	第三者上空	目視外	1対多	リモートID	UTM	
Part 107	一般		なし	55ポンド未満 (25g未満)	不要		必要	登録不要	1対多運航不可	追加の要件はなし	• 証明取得 • 学科試験 (限定的なBVLOS飛行の場合は試験を追加 ^(*))	16歳以上	飛行許可は不要だが、LAANCへの登録が必要	• 次の条件をすべて満たすこと ➤対地速度87ノット以下 (16km/h以下) ➤高度400ft以下 (120m以下) ➤飛行視界3マイル以上 (5km以上) ➤雲より500ft以上 (150m以上) 低空、かつ雲から水平距離で2,000ft以上 (600m以上) 離れて飛行	不可	不可 ^(*)	不可	必要	検討中	
	第三者上空飛行	カテゴリ1		0.55ポンド以下 (250g以下)											不要	適合証明	必要	必要		不要
		カテゴリ2		11ft-lb未満 (15J未満)																
		カテゴリ3		25ft-lb未満 (34J未満)																
		カテゴリ4		飛行マニュアル内の飛行制限に準拠																
	Waiver申請		一般の規定と同じ											申請の上、個別に許可を得る				一般の規定と同じ		
	適用外		輸送用	D&Rを検討中	必要	必要	登録不要	輸送用の証明書	輸送用の証明書	規定なし	18歳以上	個別に決定	個別に決定				必要	検討中		
			49 U.S.C. 44809で規定される機体(娯楽用)	規定なし	規定なし			娯楽目的に限る	安全試験	16歳以上	不要	娯楽目的に限る		不可						
			49 U.S.C. 44907で規定される免除を受けた者による飛行(公用)					追加の要件はなし	飛行可否の判断時に考慮される	18歳以上	個別に決定	個別に決定								
			機体認証を受けたUASを使用し、Part 91の下で行う飛行					必要	農業用の証明取得	規定なし				規定なし						

※ 2025年8月7日にPart 108案が発表されたため、要件を更新中、追記予定。

(参考)ドローンに関わる日本の法規制全体像

カテゴリ		機体				運航者資格				操縦者技能		飛行許可	飛行				運航管理	
		クラス	特性	型式認証	機体認証	登録	登録	1対多	ユースケース	技能証明	年齢制限		飛行条件	第三者上空	目視外	1対多	リモートID	UTM
カテゴリⅠ		対象外	特定飛行に該当する飛行を実施しないUAS	不要		100g以上のUASは登録必要	対象外	対象外	対象外	対象外	16歳以上 ^{※2}	不要	特定飛行 ^{※3} に該当しない飛行	不可	可能	100g以上のUASは登録必要	検討中	
カテゴリⅡ	許可・承認申請が必要 ^{※1}		- 最大離陸重量25kg以上のUAS - 最大離陸重量25kg未満のUASかつ、以下のいずれかに該当する飛行 - 空港等周辺 150m以上の上空 - 催し場所上空 - 危険物輸送 - 物件投下 - 最大離陸重量25kg未満のUASかつ、以下のいずれかに該当する飛行で、第二種機体認証および二等操縦者技能証明を有しない場合 - 人口集中地区 - 夜間 - 目視外 - 人または物件から30m未満	機体認証の有無を問わず、個別の許可・承認が必要					- 飛行マニュアルに記載される手順に準拠 - 研究開発(場所を特定) - インフラ点検(場所を特定しない) - インフラ点検および設備メンテナンス(場所を特定) - 空中散布 - 場所を特定した場合 - 場所を特定しない場合	技能証明の有無を問わず、個別の許可・承認が必要		必要	- 特定飛行^{※3}のうち立入管理措置を講じたうえで行う飛行 - 以下のいずれかに該当する飛行 - 空港等周辺 150m以上の上空 - 催し場所上空 - 危険物輸送 - 物件投下 - 以下のいずれかに該当する飛行で、第二種機体認証および二等操縦者技能証明を有しない場合 - 人口集中地区 - 夜間 - 目視外 - 人または物件から30m未満					
	許可・承認申請が不要		- 最大離陸重量25kg未満のUASかつ、以下のいずれかに該当する飛行で、第二種機体認証および二等操縦者技能証明を有する場合 - 人口集中地区 - 夜間 - 目視外 - 人または物件から30m未満	第二種型式認証	第二種機体認証				二等無人航空機操縦士 - 学科試験 - 実地試験（机上試験、口述試験、実技試験）			飛行マニュアルの作成等無人航空機の飛行の安全を確保するために必要な措置を講じることにより、許可・承認は不要	- 特定飛行^{※3}のうち立入管理措置を講じたうえで行う飛行 - 以下のいずれかに該当する飛行で、第二種機体認証および二等操縦者技能証明を有する場合 - 人口集中地区 - 夜間 - 目視外 - 人または物件から30m未満					
カテゴリⅢ			立ち入り管理措置を講じない（第三者上空）飛行を行うことを目的とするUAS	第一種型式認証	第一種機体認証			対象外	一等無人航空機操縦士 - 学科試験 - 実地試験（机上試験、口述試験、実技試験）		飛行の形態に応じたリスク評価結果に基づく飛行マニュアルの作成を含め、運航の管理が適切に行われていることを確認して許可・承認を受ける必要	特定飛行のうち、立入管理措置を講じないで行う飛行 ^{※4}	可能					

※1 「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリⅡ飛行)」を参照。総重量(最大離陸重量)25kg 未満の無人航空機の場合には、「無人航空機の機能・性能に関する基準適合確認書」(様式2)に加え、「飛行形態に応じた追加基準への適合性」(項目5)について、無人航空機に装備された安全性向上のための機器又は機能を付加するための追加装備(オプション)を記載した資料を作成し、申請書に添付すること。総重量(最大離陸重量) 25kg 以上の無人航空機の場合には、「無人航空機の機能・性能に関する基準適合確認書」(様式2)に加え、「無人航空機の機能及び性能に関する基準」(項目4-1-1、2)及び「飛行形態に応じた追加基準への適合性」(項目5)について、追加装備(オプション)を記載した資料を作成し、申請書に添付すること。

※2 無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会とりまとめ(令和4年4月)では、16 歳未満の者でも、必要な安全確保措置を講じた上で飛行の許可・承認を受けることにより、カテゴリⅡ飛行が可能とされている。

※3 特定飛行：人口密度が1 平方キロメートル当たり1.5万人以上の区域の上空

※4 第一種認証を受ける無人航空機であって特定空域を含まない空域を飛行する機体にはサーキュラー No.8-001「無人航空機の型式認証等における安全基準及び均一性基準に対する検査要領」第Ⅱ部の規定が適用され、特定空域を含む空域を飛行する機体については、耐空性審査要領(昭和41年10月20日制定空検第381号)第Ⅱ部の規定が準用される。

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：機体の認証(1/2)

FAAは、2024年6月にパワードリフト機の耐空性基準に関するAdvisory Circularを発表した。

EASAも2024年6月にVTOL機体の安全基準の更新版(SC-VTOL-02)を発表した。

テーマ	FAA	EASA
機体の認証	14 CFR Part 21.17(a)又はPart 21.17(b)により型式証明、生産認証、耐空証明の審査が進められていた。 2022年5月、FAAは、これまで14 CFR Part 21.17(a)、14 CFR Part 23に基づいて行ってきた有翼機の認証をマルチコプター型の認証カテゴリーとされてきた「パワードリフト(powered-lift)」航空機のSpecial Class(Part 21.17(b)) に切り替えることを発表。 2024年3月、FAAはJoby AviationのJAS4-1に対し、耐空性基準の最終版を公表した。(参考：Airworthiness Criteria: Special Class Airworthiness Criteria for the Joby Aero, Inc. Model JAS4-1 Powered-Lift) 2024年5月、FAAはArcher AviationのModel001に対し、耐空性基準の最終版を公表した。(参考：Airworthiness Criteria: Special Class Airworthiness Criteria for the Archer Aviation, Inc. Model M001 Powered-Lift) 2024年6月、EASAの基準とのハーモナイゼーションを目的に、パワードリフト機の機体の認証に関するAdvisory Circular案を発表。(参考：Draft Advisory Circular for the Type Certification of Powered-Lift)	2019年7月に小型VTOL機体(乗客席数9人以下、かつ最大離陸重量3,175kg以下)に係る安全基準としてSC-VTOL-01が公開された。 - その後、SC-VTOL-01の遵守方法を規定したMeans of Compliance (MoC)のドラフト(Issue: 1)の公開⇒コメント収集・処理⇒コメント反映版(Issue: 2)の公開を繰り返しながら内容を拡充させている。 2020年5月 MoC SC-VTOL Issue: 1 2021年5月 MoC SC-VTOL Issue: 2 2021年6月 MoC-2 SC-VTOL Issue: 1 2022年6月 MoC-2 SC-VTOL Issue: 2 2022年12月 MoC-2 SC-VTOL Issue: 3 2022年6月 MoC-3 SC-VTOL Issue: 1 2023年6月 MoC-3 SC-VTOL Issue: 2 2023年12月 MoC-4 SC-VTOL Issue: 1 2025年7月 MoC-5 SC-VTOL Issue: 1 (参考：Special Condition for VTOL and Means of Compliance) 2024年6月、FAAの基準とのハーモナイゼーションを目的に、VTOL機の機体の認証に関する特別条件を発表。(参考：SC-VTOL第2版)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：機体の認証(2/2)

FAAは、実験目的の操縦者が搭乗して操縦し得る機体(Optionally Piloted Aircraft)の耐空証明に関する規制を公開している。EASAは、有人VTOLに関する耐空証明の要件案(Specificカテゴリー)を公開している。

テーマ	FAA	EASA
機体の認証	• 前述のPart 21とは異なり、実験目的の操縦者が搭乗して操縦し得る機体(Optionally Piloted Aircraft)が特別な耐空証明を取得するための規制“FAA Order 8130.34D(Airworthiness Certification of Unmanned Aircraft Systems and Optionally Piloted Aircraft)”を2017年8月に公開している。(参考：FAA Order 8130.34D) • 同OrderのChapter 3.のうち、Section 2 Policies and Procedural Requirementsに耐空証明取得のプロセスが記載されている。 • 耐空証明申請者や保有者向けの通知が下記Webサイトに掲載されており、FAA Order 8130.34Dに関する変更も含まれている。(参考：Information for Applicants and Design Approval Holders)	• 2021年12月、電動及びハイブリッド推進機体、その他非従来型機体の連続式耐空証明のルール変更として、Notice of Proposed Amendment (NPA) 2021-15を公開した。このNPAは、現行規則であるRegulation (EU) 1321/2014とのギャップ解消を目的としている。(参考：NPA 2021-15) • 2022年6月に公開されたNotice of Proposed Amendment (NPA) 2022-06では、Specificカテゴリーで運航される有人のVTOLに関する耐空証明の要件案が規定されている。早ければ、2023年の第1四半期には審議のためにEASAから欧州委員会に送付される。(参考：NPA 2022-06) • 2023年8月、利害関係者からのコメント及びEASAからの回答を整理したOpinion 2023-03が発表され、2024年4月、欧州委員会に承認された。(参考：Opinion 2023-03)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：装備品の認証(1/2)

FAAは、既存の耐空性基準(14 CFR Part 33)とSpecial Conditionを併用した基準を公開している。

EASAは、ハイブリッド航空機用パワープラントの認証基準を公開している。

テーマ	FAA	EASA
重要装備品(エンジン、プロペラ、バッテリー等)	2021年10月に、magniX社の電動エンジンmagni350とmagni650に対する耐空証明の基準を公開している。 (参考：Special Conditions: magniX USA, Inc., magni350 and magni650 Model Engines; Electric Engine Airworthiness Standards) - FAA の現在の航空機エンジンの耐空性基準である14 CFR Part 33は、1964年に制定されている。これは、航空燃料を使用して動作する航空機エンジンを想定したもので、航空燃料の代わりに電気をエネルギー源とするmagni350及びmagni650に適用する基準としては、十分ではなかった。そのためFAAは、ASTM F3338-18, Standard Specification for Design of Electric Propulsion Units for General Aviation AircraftやmagniX社が提供する情報等を参考に、14 CFR Part 33とSpecial Conditionを併用した基準を公開した。 2022年10月、ASTM F39において、ハイブリッド航空機用パワープラントに関する既存の基準(FAA Part 33やEASA CS-E)を満たす方法を規定する規格が提案されている。 (参考：Proposed Aviation Standard Supports Hybrid-Electric Powerplant Design)	2021年4月にハイブリッド航空機用パワープラントの認証に関する特別条件を公開している。これまで、有翼機(CS-23、CS-25)、回転翼機(CS-27、CS-29)、及び飛行船専用の航空機エンジンに適用される認証仕様は、CS-E Amendment 6 で規定されてきた。 - しかし、この仕様では、ハイブリッド航空機用パワープラントや、VTOL 等の新しい機体を対象としたエンジンが考慮されていない。そのため、EASAはSpecial Conditionの策定・公開に至った。 (参考：Final Special Condition SC E-19 - Electric /Hybrid Propulsion System - Issue 01)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：装備品の認証(2/2)

欧米いずれにおいても既存の認証基準が適用される。

テーマ	FAA	EASA
非重要装備品(座席、タイヤ等)	- 製品や品目の認証手続きに関する基準である14 CFR Part 21(Certification Procedures for Products and Articles)に従い、部品製造承認が必要。 - 部品製造承認を取得するためには、製品や品目の認証手続きに関する基準である14 CFR Part 21に従い、製品の識別情報や製造施設情報、製品の試験報告書や計算書、耐空性要件への適合証明書を提出することが求められる。 (参考：14 CFR Part 21)	Commission Regulation(EU)748/2012 Annex 1 (Part 21 Certification of aircraft and related products, parts and appliances, and of design and production organisations)に従い、欧州技術標準指令(European Technical Standard Order、ETSO)、欧州部品承認(European Parts Approval、EPA)が必要。 (参考：Commission Regulation(EU)748/2012)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：設計組織の承認

欧米いずれにおいても、通常の航空機に適用される規則にもとづき、設計組織の承認を受ける必要がある。

テーマ	FAA	EASA
設計組織の承認	• 通常の航空機と同様に設計機関承認が必要。 • 申請者が製品の型式証明又は設計承認を申請し、CFR 14 Part 21(Certification Procedures for Products and Articles)に沿ってFAAが製品又は製品の主要な設計変更の承認を発行する。(参考：14 CFR Part 21) • eVTOLの設計組織の承認を取得するプロセスは、Part 21及びFAAによる指令8110.4Cで規定される型式証明プロセスと同様となる。ただし、Part 21.17(b)に基づく認証プロセスを実施中のため、今後要件が変更される可能性がある。(参考：FAA Order 8110.4C - Type Certification - With Change 6)	• 通常の航空機及び関連部品の耐空性基準に関する規則である、Commission Regulation(EU)748/2012のAnnex 1(Part 21 Certification of aircraft and related products, parts and appliances, and of design and production organisations)において、設計組織の承認手続き、及び承認申請者並びに承認保有者の権利と義務に関する規則が定められている。 • Part 21に基づく能力の証明方法は以下の3つ。 - 設計機関承認(Design Organisation Approval、DOA)の取得 - DOAの代替手続き - 特定のプロジェクトに対する認証プログラム(CP)を機関の提供 • EASA加盟国(EU加盟国、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタイン、スイス)以外に所在する機関については、二国間協定又はCommission Regulation(EU)748/2012の第8条2項の使用により、この能力証明の免除が可能。 • 設計組織の承認を取得するためには、Part 21に規定される設計保証システムの確立・維持や、手順や製品、その変更を記載したハンドブックの提出が必要である。 (参考：Commission Regulation(EU)748/2012)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：製造組織の承認

欧米いずれにおいても、通常の航空機に適用される規則にもとづき、製造組織の承認を受ける必要がある。

テーマ	FAA	EASA
製造組織の承認	• 通常の航空機と同様に製造組織承認が必要 • 製造者が申請書を提出後、FAAが14 CFR Part 21に沿って品質システムを評価、製造承認を発行する。 • 部品製造承認は、Part 21に従い、FAAが定める書式及び方法で製造認証を申請、取得する。製造事業者が申請書を提出後、FAAが品質システムを評価し、製造承認を発行する。 (参考：14 CFR Part 21)	• 通常の航空機及び関連部品の耐空性基準に関する規則である、Commission Regulation(EU)748/2012 Annex 1(Part 21 Certification of aircraft and related products, parts and appliances, and of design and production organisations)において、航空機の設計、航空機の変更、航空機の修理、及び部品や器具を製造する機関の規則が定められている。 • 製造組織は、Part 21に規定される製造組織に関する説明書を管轄当局に提出し、提出された情報をもとに、設計データや長官、認証要員に関する要件を実証する必要がある。 (参考：Commission Regulation(EU)748/2012)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：整備組織の承認

欧米いずれにおいても、通常の航空機に適用される整備組織の要件にもとづき、整備組織の承認を受ける。

テーマ	FAA	EASA
整備組織の承認	- 航空機整備組織の申請、認証及び運営についてPart 145で規定されている。(参考：14 CFR Part 145) 14 CFR Part 145 Subpart B Certificationでは、申請要件と整備組織に発行される型式限定の概要を説明している。 - FAAは、整備組織の認証と必要なマニュアルの作成に関連するアドバイザリーサーキュラーを発行している。(参考：AC No. 145-9A)	- 通常の航空機及び関連部品の耐空性基準に関する規則である、Commission Regulation(EU)1321/2014において、航空機の設計、航空機の変更、航空機の修理、及び部品や器具を整備する機関は、Annex II (Part 145)に定義される要件を満たす必要がある。 - 整備組織は、Part 145に従い、作業に適した施設を提供することや、部品、機器、工具及び材料の安全な保管設備を設けることといった要件を満たす必要がある。(参考：Commission Regulation(EU)1321/2014)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：操縦者

FAAは、2024年10月、パワードリフト機の操縦者認定要件を含む最終規則を公表した。

EASAは、通常の航空機の操縦資格保有者がeVTOLを操縦できるよう規定の改訂を提案している。

テーマ	FAA	EASA
操縦者	- パワードリフト機の型式証明は、現行規則14 CFR 21.17(b)の下で特別クラスの航空機として行われている。操縦者の要件は、現行規則14 CFR Part 61は新しいカテゴリーの航空機に十分に対応していない。 - そのため、2023年6月、パワードリフト機用の操縦者認定要件案が公表された。 - パワードリフト機によって設計、飛行、操縦特性が大きく異なるため、現時点では等級を設けることは現実的ではなく、型式限定を提案するとされている。 (参考：Integration of Powered-Lift: Pilot Certification and Operations; Miscellaneous Amendments Related to Rotorcraft and Airplanes) 2024年5月に成立したFAA再授權法において、2024年12月までにFAAが最終規則を公表することが規定された。 (参考：FAA Reauthorization Act of 2024) 2024年10月、パワードリフト機用の操縦者認定をはじめとする各種要件の最終規則が公表された。 (参考：https://www.faa.gov/newsroom/integration-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments)	- Commission Regulation (EU) 1178/2011において、乗組員(Aircrew)に関する規定が置かれ、その中で操縦者免許(Pilot Licensing)に関する規則(Implementing Rules)が存在する。(参考：Commission Regulation (EU) 1178/2011) - 他方で、2022年6月に公表されたNPA 2022-06において、Commission Regulation (EU) 1178/2011にVTOL機に対応する条文を追加することが提案された。商用運航の初期段階では、通常の航空機の操縦者が有人VTOLを操縦できる規定に改訂するが、将来的には有人VTOL用の操縦者資格が策定される方向となった。(参考：NPA 2022-06) 2023年8月、利害関係者からのコメント及びEASAからの回答を整理したOpinion 2023-03が発表され、2024年4月、欧州委員会に承認された。(参考：Opinion 2023-03) - Notification of a Proposal to issue a Certification Memorandumにおいて、型式証明取得プロセスの一部で提出する操縦者訓練のシラバスにVTOLも含める提案がなされている。(参考：Notification of a Proposal to issue a Certification Memorandum Minimum Syllabus of Pilot Type Rating for VTOL-capable aircraft)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：整備士

欧米いずれにおいても、通常の航空機に適用される整備士の要件が適用される。

ただし、米国では今後VTOLに使用されるエンジンやバッテリーの整備に関する要件が変更される可能性がある。

テーマ	FAA	EASA
整備士	- 短期的には、通常の航空機に適用される要件から変更予定はないが、エンジンやバッテリーの整備に関する要件は変更される可能性がある。(有識者ヒアリングによる) - 航空機整備組織の申請、認証、及び運営についてPart 145で規定され、14 CFR 145 Subpart B Certificationでは、申請要件と整備組織に発行されるレーティングの概要を説明している。(参考：14 CFR Part 145) - AC 145-10 - Repair Station Training Program w/ Change 1で、14 CFR Part 145における訓練のカテゴリー、訓練プログラムの構成要素、及び訓練プログラムのサンプルに基づき要求される整備士訓練プログラムの開発に関する情報を提供する。(参考：AC 145-10 - Repair Station Training Program w/ Change 1) 2023年6月に発表された、パワードリフト機の操縦士の技能証明や運航基準等に関するNPRMにおいて、Part 43（整備、予防整備、再組立て、改造）における以下の規定をパワードリフト機にも適用することが提案されている ➢ Part 43.3(h) 整備、予防整備、改造、改造を行う権限を有する者 ➢ Part 43.15(b) 検査員に対する追加のパフォーマンス規則	- 通常の航空機及び関連部品の耐空性基準に関する規則である、Commission Regulation(EU)1321/2014において、航空機的设计、航空機の変更、航空機の修理、及び部品や器具を整備する機関は、Annex II (Part 145)に定義される要件を満たす必要がある。 - 品質システムの監視に責任を有する者の任命、EASAが合意した手順及び基準に従って、保守、管理、品質監査を行う要員の技能の確立や管理を行うといった要件が規定されている。(参考：Commission Regulation(EU)1321/2014)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：事業制度(1/2)

FAAは、2022年12月に既存の規制にパワードリフト機を含めるよう定義を改正する案を発表した。

EASAは、2022年6月に公開したドローンや空飛ぶクルマに関する規制枠組み案でオペレータの要件に触れている。

テーマ	FAA	EASA
運航事業者	2022年12月、FAAが運航事業者の定義を改正する案 (Notice of proposed rulemaking)を公表し、14 CFR Part 91、121、125、135、136にpowered-lift aircraftを追加する方針を示した。この規則案は2023年7月に最終化され、9月に発効された。(参考：Update to Air Carrier Definitions) 2024年5月に成立したFAA再授權法において、2024年12月までにFAAが最終規則を公表することが規定された。(参考：FAA Reauthorization Act of 2024)	- 商業用又は非商業用のUAS/VTOL対応航空機の運航者は、航空運航を開始する前に、認証手続きを受け、航空運航者認証(Air Operator Certificate)を取得する必要がある。 - 認証要件及び認証手続きは、Commission Regulation(EU) 965/2012のAnnex II(Part-ARO)及びAnnex III(Part-ORO)において、航空機及びヘリコプターの運航者が利用できるものと同じである。(参考：Commission Regulation(EU) 965/2012)
機長	2024年5月に成立したFAA再授權法において、2024年12月までにFAAが最終規則を公表することが規定された。(参考：FAA Reauthorization Act of 2024)	2022年6月に公表されたNPA 2022-06において、機長要件の案が記述され、運航事業者が機長を指名することが記述されている。(参考：NPA 2022-06) 2023年8月、利害関係者からのコメント及びEASAからの回答を整理したOpinion 2023-03が発表され、2024年4月、欧州委員会に承認された。(参考：Opinion 2023-03) 2024年2月のNPA 2024-01でAMC及びGMが提案された
飛行条件	2024年5月に成立したFAA再授權法において、2024年12月までにFAAが最終規則を公表することが規定された。(参考：FAA Reauthorization Act of 2024) 2024年10月、各種要件の最終規則が公表された。(参考：https://www.faa.gov/newsroom/integration-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments)	2022年6月に公表されたNPA 2022-06において、航空航法におけるサービスや手続きに関する運航規則を定めるStandardised European Rules of the Air(SERA)の改訂が提案されている。(参考：NPA 2022-06) 2023年8月、利害関係者からのコメント及びEASAからの回答を整理したOpinion 2023-03が発表され、2024年4月、欧州委員会に承認された。(参考：Opinion 2023-03) 2024年2月のNPA 2024-01でAMC及びGMが提案された

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：事業制度(2/2)

EASAは、2023年5月、垂直離着陸機の型式証明申請時に適用される騒音技術仕様のコンサルテーションペーパーを作成し、12月に最終版を発表した。

テーマ	FAA	EASA
騒音基準	- 検討中 - FAAは、航空機に一定の騒音規制値を遵守させることで、個々の民間航空機が発することができる最大騒音レベルを規制している。制限値及び関連する試験基準は、14 CFR Part 36 Aircraft Type and Airworthiness Certificationに記載されている。 - 騒音認証基準を設定する際、FAAは各申請書を審査し、既存のPart 36の要求事項が騒音認証基準として適切かどうかを判断する。 - 現行の基準が適切に適用できない場合、FAAは、申請者の航空機の機種に特別に適用可能な規則を公布し、騒音証明の根拠とすることができる。この場合、国家環境政策法（NEPA）に基づく環境レビューを必要とする。 - 現在までに、騒音認証のために提出された1機の航空機について、FAAはPart 36の既存の試験手順と要求事項が適用可能であると判断している。現在、他の申請を評価中であり、それらに対する騒音認証の根拠を決定する予定。	2023年5月、環境保護技術仕様(EPTS)のコンサルテーションペーパーを発表した。(6月15日までコメント募集を実施) - EASAは、環境適合性を確保するための基準(騒音、エンジン排気ガス、CO2排出量)がシカゴ条約付属書16第3巻のいずれにも規定されていない製品の認証申請を受けているため、規則(EU)2018/1139のAnnex IIIに含まれ、製品設計の認証に関連する環境適合性の必須要件の規定に沿った新たな規制枠組みを策定する必要があった。 - このEPTSには、複数の垂直、非傾斜、均等に配置された電動ローターを動力源とする垂直離着陸機の型式証明を申請する際に申請者が使用すべき、適用される騒音技術仕様と手順が含まれている。(ただし、エンジン排出やCO2排出に関する仕様は対象外。) 2023年12月12日、上記の基準の最終版を発表。 (参考:Consultation paper: Environmental protection technical Specification (EPTS) for VTOL-capable aircraft powered by non-tilting rotors) - 同日、電動ローターを動力源とする垂直離着陸機のEPTSコンサルテーションペーパーを発表した。 (参考:Consultation Paper: Environmental Protection Technical Specifications (EPTS) applicable to VTOL-capable aircraft powered by tilting rotors)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：Vertiport

FAAは、2022年9月にVertiport設計のガイダンスを公開している。EASAは、2022年3月にVertiportと部品に関する技術仕様を先行公開し、それに基づき認証仕様の作成と、飛行場設計の認証仕様の改訂を行う予定。

テーマ	FAA	EASA
Vertiport	2022年8月、ASTMがVertiportの標準設計仕様(F3423)を公開した。(参考：ASTM F3423/F3423M-22 Standard Specification for Vertiport Design) 2022年9月、VTOLの運用を支援するためのインフラ開発を支援する目的で暫定的なVertiport設計のガイダンスが公開された。(参考：Engineering Brief No. 105, Vertiport Design) 2024年12月、Vertiport設計ガイダンスの更新版を発表した。(参考：Draft Engineering Brief 105A, Vertiport Design)	2022年3月、Vertiportと部品のプロトタイプ技術仕様を非規制資料として公開した。Vertiportの物理的特性、障害物環境、視覚補助、ライト、マーキング、及び安全な飛行と着陸を継続するための途中の代替ポートの概念を記載している。(参考：Prototype Technical Specifications for the Design of VFR Vertiports for Operation with Manned VTOL-Capable Aircraft Certified in the Enhanced Category (PTS-VPT-DSN)) - EASAは、「バーティポートのプロトタイプ技術設計仕様」に基づくバーティポート設計の認証仕様(CS-VPT-DSN)の作成と、飛行場設計の認証仕様(CS-ADR-DSN)の改訂を決定する予定。 - 飛行場と見なされるため認証が必要。(有識者ヒアリングによる)

2.2 欧米のドローン・空飛ぶクルマに関わる規制一覧

空飛ぶクルマに関わるFAA、EASAの法規制：航空交通管理

FAAは、2023年4月、ConOps v2.0を発表した。

EASAでは、今後の作業計画に、空域統合に関する規則の改訂が含まれている。

テーマ	FAA	EASA
航空交通管理	2020年6月、UAMのConOps v1.0を公表し、ATMとUTMの連携を検討中。 (参考：Concepts of Operations v1.0) 2023年4月、ConOps v1.0を踏まえた利害関係者の参加、調査、検証活動の結果を反映したConOps v2.0を発表。コンセプトの要素とサービス環境(すなわち、Air Traffic Services(ATS)とExtensible Traffic Management(xTM))内のUAMの関係をより詳細に説明するとともに、用語の使用を調整している。 (参考：Concepts of Operations v2.0) 2023年7月、UTM Implementation Planを発表した。 (参考：Unmanned Aircraft Systems Traffic Management (UTM) Implementation Plan)	- EASAは、空域統合に関するCommission Regulation(EU) 1332/2011及びその他のATM/ANS相互運用規則(該当する場合)の改訂を提案し、AMC及びGMとの関連決定を公表する予定。 「空中通信・航法・監視のための認証仕様と許容される遵守手段(CS-ACNS)」を改訂する決定も行う方針。 - 規則(EU)2017/373及び(EU)2015/340の改訂の必要性(前述の規則の改正に由来する関連する運用手順と訓練要件を実施するかどうか)は、後の段階で評価される。 (参考：Commission Regulation(EU) 1332/2011) 2026年2月、ED Decision 2026/001/Rを発行。実施規則(EU) 2025/111(電動・ハイブリッド推進機器を搭載した航空機・その他の非従来型航空機の継続的な安全性確保)の実施を支援するため、CS-MCSDを改訂。新しいモビリティ用の訓練は、従来の規則(EU)1321/2014の付属書III(Part 66)に定義されていないため、型式証明申請者が機体の運用適合性データ(OSD)を確認する際に整備認証担当者の訓練要件を特定できるようCS-MCSDを適合させる目的。

3

標準化機関のWG及び Work Item一覧

2.標準化機関のWG及びWork Item一覧

別紙「標準化機関のWG及びWork Item一覧」をご参照ください。

各論編

1

EUROCONTROL 「European Network of U-space Stakeholders Meeting」の概要

イベント概要

イベント名

European Network of U-space Stakeholders Meeting

開催日

2026/6/10

開催場所

Luxembourg (ルクセンブルク)

主催機関

European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)

目的

欧州のU-space関係者が実装上の教訓や経験を共有し、U-spaceの実装をより速く、より安全に、より調和的に進めること。



アジェンダ(リンクの付いたセッションについては議論内容を記載)

時間	セッション名	スピーカー
9:00 - 10:00	Registration and morning networking coffee	
10:00 - 10:15	Introduction	Munish Khurana, EUROCONTROL
10:15 - 10:30	Welcome speech	Hendrik Dermont, Head of the Aviation Learning Centre, EUROCONTROL
10:30 - 10:45	<u>Keynote speech</u>	Laura Könnér, Director, Directorate of Civil Aviation
10:45 - 12:00	<u>Panel 1: Benefits of U-space</u>	モデレーター : Stephane Vaubourg, EASA パネリスト : Natale di Rubbo, EASA Sabrina John, GLVI Thorsten Indra, HHLA
12:00 - 13:00	<u>Presentation: Drone Strategy 2.0: U-space Consultation</u>	Elina Millere, European Commission, DG-MOVE Stephane Vaubourg, EASA
13:00 - 14:30	Networking lunch	
14:30 - 15:45	<u>Panel 2: Role of the Military as USSP</u>	モデレーター : Stephen O'Sullivan, EDA パネリスト : Didier Decaestecker, Skeydrone Herve Drevillon, Egis Sven Rensmeyer, EUROCONTROL
15:45 - 16:00	<u>Update on the Civil-Military Test Centre Network</u>	Athanasios Lempesis, EDA
16:00 - 16:30	Afternoon networking coffee	
16:30 - 17:00	<u>General Plenary and Q&A</u>	Munish Khurana, EUROCONTROL
17:00 - 17:30	Conclusions and next steps	Munish Khurana, EUROCONTROL



登壇者

- Laura Könnér, Director, Directorate of Civil Aviation (ルクセンブルクの航空当局)

内容

ルクセンブルクのドローン政策と規制実装の実績について

- Regulation(EU)2019/947 (UAS運航規則) の導入を受け、DAC (民間航空局) は“UAS and New Technologies Department”という専任部門を設置し、ドローン分野に特化した規制運用体制を整備した。
- その具体的成果として、
 - 第一に、欧州内での相互利用を見据えた、完全デジタル・ペーパーレスの登録システムの構築が挙げられる。これは単なる国内向けのデータベースではなく、将来の欧州全体のU-space運用を支える基盤づくりを先取りしている。
 - 第二に、**EUROCONTROLと連携した一体型訓練システムを構築し、DACの技術・規制の知見とEUROCONTROLの教育手法を組み合わせ、世界で20万回以上利用されているオンライン研修を提供。**
 - 第三に、UAS地理的領域の管理において、ANSPの技術力と土地登記行政との連携を活用し、空のルールと地上の実情を結びつける新しい管理手法を進めている。

U-space展開の現状認識と欧州全体の課題について

- 第一のボトルネックは、恒常的に設定されるUAS地理的領域へのアクセスを、デジタルで管理する仕組みが十分でないことである。高密度な都市国家であるルクセンブルクでは、たとえば医療ドローンが病院間を短距離で飛行する場合でも、空港周辺空域、欧州機関、大公宮殿など、複数の高セキュリティ区域を横断しなければならない。このままでは、運航のたびに複雑な調整が必要となり、実務上きわめて扱いにくい。**このため、アクセス申請を数分、数秒で自動処理できる、高度にデジタル化された仕組みが不可欠である。**
- 第二のボトルネックは、**BVLOSの本格展開に必要な「空域の状況を正確に把握する仕組み」の確立**である。産業規模でドローンを運航するには、有人航空のデータも含めて共有できる、国として一貫した強固な情報基盤が必要である。U-space内のすべての運航者が、その空域で何が飛んでいるのかを、信頼できる形で把握できなければならない。しかし実際には、従来型レーダー、ADS-B、その他の信号、モバイルネットワークのデータなど、複数の情報源を組み合わせる必要があり、データ品質のばらつきやネットワーク遅延といった課題がある。
- 第三のボトルネックは、現在の運航承認・SORAプロセスが重すぎることである。数分から数時間の飛行のための承認取得に何か月もかかるのであれば、制度として実用的とは言いがたい。規制の考え方は、**徹底して現場に即した実務本位のものであるべきで、ルールは明確で分かりやすく、適用しやすく、現場での確認も簡単である必要がある。**

Panel 1: Benefits of U-space (1/2)

[動画へのリンク](#)



登壇者

- モデレーター : Stephane Vaubourg, EASA
- パネリスト
 - Natale di Rubbo, EASA
 - Sabrina John, GLVI (Gesellschaft für Luftverkehrsinformatik mbH : 航空交通情報システム会社 (ドイツ))
 - Thorsten Indra, HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG : ハンブルク港湾・物流株式会社 (ドイツ))

内容

U-spaceの必要性と議論の狙いについて (Stephane Vaubourg, EASA)

- U-spaceの導入が当初期待されたほど進んでいない背景には、「**U-spaceによって何が良くなるのか、関係者に十分伝わっていない**」という問題がある。現場では依然として、SORAやRegulation(EU)2019/947に加え、U-spaceが「さらに追加される負担やコスト」のように受け止められ、「なぜわざわざU-spaceが必要なのか」という疑問が残っている。
- このパネルの目的は、U-spaceを抽象的・概念的に論じることではなく、現行制度の中で運航者が実際にどんなメリットを得られるのかを具体的に示すことである。特に、SORAとRegulation(EU)2021/664 (U-space実施規則) の関係を明確にし、U-spaceが空中リスクの評価、承認手続き、実際の運航の負担をどう軽くできるのかを示すことが議論の中心である。
- **U-spaceの便益は、単に制度が整理されるという話にとどまらず、事業機会の取りこぼしや無駄な待ち時間を減らせるかという観点からも評価されるべきである。**

SORAとU-spaceの接続、BVLOS実現手段としてのU-spaceについて (Natale di Rubbo, EASA)

- SORAの現在の課題として、**運航者自身に重すぎるリスク評価の責任が課されていることが挙げられる**。運航者は機体要件を確認するだけでなく、空域の特性や有人航空機との遭遇率まで評価しなければならないが、これは当局にとっても容易ではなく、個々の運航者だけで担うには限界がある。
- 欧州ではVLOS運航は比較的実現できている一方、**BVLOS運航は実際には当局がほとんど承認できていないのが現状**である。SORA上はBVLOS運航が理論的には可能でも、実務では繰り返し使える形で承認を広げていく仕組みになっていない。この点でU-spaceは、現時点では、BVLOSを継続的かつ標準的に実現するための最も現実的な手段である。
- U-spaceを設定する段階で、当局が空域評価や緩和策の事前整備を行っているため、U-space空域で運航する場合、運航者はSORAのStep 4 (初期空中リスククラスの決定) とStep 5 (空中リスクの軽減策の設定) を実質的に省略できる。加えて、U-space内では残存空中リスクがARC-bとして扱われ、SAILも軽減されるため、運航承認を得るまでの負担を大きく減らすことができる。

Panel 1: Benefits of U-space (2/2)

[動画へのリンク](#)



内容

運航者視点でのU-spaceの実務上の利点について (Sabrina John, GLVI)

- **運航者の立場から見たU-spaceの利点は、「有人航空機と安全に距離を保つための支援を受けられること」にある。**特にVLOSであれば、操縦者が自分の目で空域を確認し、有人機が近づけば回避できるが、BVLOSではそれができないため、外部サービスの支援が欠かせない。
- 具体例として、U-spaceの交通情報サービスがある。これにより、周辺を飛行する航空機情報を取得でき、**運航者は有人機との十分な安全間隔を保ちやすくなる。**すでに一部のアプリでも似た情報は提供されているが、U-spaceの利点は、認証や制度上の裏付けがある、信頼性の高いサービスとして使えることにある。そのため、運航者が当局に対して「適切な安全対策を取っている」と説明しやすい。
- U-space空域でAMC/GM（適合性証明手法/ガイダンス資料）上、空中リスククラスがARC-bとして扱われることにも意義がある。通常ならARC-dになるような管制空域での運航に比べると、必要な調整や空域分析の負担が大きく軽減され、U-spaceそのものが有効なリスク軽減策として機能する。

現場運航から見たU-spaceの即効的な価値とスケール化の条件について (Thorsten Indra, HHLA)

- U-spaceの便益を理解するには、現状のドローン運航がどれだけ手間のかかるものかを理解する必要がある。現在の運航者は、関係者調整、飛行計画、天候確認、スタッフブリーフィング、運航承認取得に加え、とくに空域リスクの評価と調整に多大な労力を割いている。地上リスクは訓練や計画である程度管理できるが、**空域側は他者の動きに依存するため、運航者だけではコントロールしにくく、ここが最大のボトルネックになっている。**
- **U-spaceの本質的な価値は、空域へのアクセスをデジタルで、しかもすぐに得られることにある。**通常の飛行計画情報を4D飛行ボリューム（時間を含む四次元の飛行空間）としてUSSP（U-space Service Provider）に提出すれば、システムが競合を確認し、即座に結果を返してくれる。これにより、従来のような長い承認待ちや個別調整を経なくても、その飛行が可能かどうかを即座に判断できる。
- U-spaceが提供する価値として、**事前評価済みの空域リスク、リアルタイムに近い空域状況の把握、警告・確認・通知の一貫したデジタル処理なども挙げられる。**これらにより、運航計画が立てやすくなり、遠隔地からの運航や複数機運用、事業の拡大が現実的になる。
- U-spaceは単なる規制の枠組みではなく、時間の短縮、コストの削減、事業の見通しの向上、そして新たな低高度空域ビジネスの創出を可能にする運用基盤である。とくに、「必要な空域を使えること」そのものがドローン事業成立の前提条件であり、U-spaceはその中核を担う仕組みだといえる。

Presentation: Drone Strategy 2.0: U-space Consultation

[動画へのリンク](#)



登壇者

- Elina Millere, European Commission, DG-MOVE (Directorate-General for Mobility and Transport : 欧州委員会運輸総局)
- Stephane Vaubourg, EASA

内容

Drone Strategy 2.0におけるU-space見直しの背景、政策的方向性、制度改善の論点について (Elina Millere, European Commission, DG-MOVE)

- 現行のU-space制度は、ドローン運航の高度化、特にBVLOSやより広い範囲での運航を支える重要な枠組みとして設計されている。一方で、**実際には導入・活用が十分に進んでいるとは言えず、制度の複雑さや市場の立ち上がりの遅さが課題**となっている。今回の見直しでは、U-spaceを一から作り直すのではなく、現行制度の運用経験を踏まえ、何がうまく機能し、何が導入の妨げになっているのかを見極めることが重視されている。
- 今回の意見募集は、単なる形式的な手続きではなく、今後どこを優先して見直すべきかを判断するための、実務的な情報収集の機会である。どの要件が過剰な負担になっているのか、どこに法的な不確実性があるのか、どのサービスが本当に必要とされているのかを具体的に把握することが、次の制度設計に欠かせない。
- **見直しの焦点は、単に規制を緩めることでも強めることでもなく、安全性を確保しながら、より使いやすく、導入しやすく、事業として成り立ちやすい制度に整えていくことにある。**

U-space簡素化の方向性、BVLOS拡大に向けた制度再整理について (Stephane Vaubourg, EASA)

- **現行のU-space制度が持つ基本的な価値は維持しつつ、より現実にあった、負担のバランスが取れた制度へ簡素化していく必要がある。**現状では、U-spaceが最初からフルセットのサービスや要件を前提としすぎているため、導入コストや技術的な要求水準が高くなり、その結果として実装が進みにくなっている。
- 運航環境に応じて、必要最小限のサービスから追加的なサービスまでを段階的に適用する、いわゆる“light U-space”や“intermediate U-space”のような、段階的で柔軟な制度設計を活用することで、必要な場所に必要な機能を無理なく導入できるようになる。
- **欧州ではBVLOSへの需要自体はあるものの、現状では個別案件ごとに重いリスク評価と承認手続きが必要で、拡大可能な形で展開することが難しい。**そのためU-spaceは、特別な空域だけに適用される仕組みとしてではなく、BVLOSを含む日常的なドローン運航を支える、標準化された空域サービスの基盤として再整理される必要がある。

Panel 2: Role of the Military as USSP (1/2)

[動画へのリンク](#)



登壇者

- モデレーター：Stephen O'Sullivan, EDA（European Defence Agency：欧州防衛機関）
- パネリスト
 - Didier Decaestecker, Skeydrone（ベルギー）
 - Herve Drevillon, Egis（フランス）
 - Sven Rensmeyer, EUROCONTROL

内容

軍がUSSPを担う意義と論点設定について（Stephen O'Sullivan, EDA）

- 軍は広大な空域や訓練区域、機密性の高い運用環境を持ち、低高度空域の利用においても重要な関係主体である。一方、U-spaceは基本的に、民間のドローン運航を安全かつデジタルに管理するための仕組みとして設計されているため、両者の接点をどう整理するかが重要な課題となる。
- **軍は単なる「空域利用上の制約」として存在するのではなく、むしろ特定の空域や任務環境においてUSSP機能を担うことで、かえって空域の使い方の幅を広げられる可能性がある。**特に、軍が持つ監視能力、運用経験、空域管理能力を活用すれば、民間ドローン運航と軍事活動を両立させる新しい運用モデルを構築できる可能性がある。
- そうした役割を実現するには、軍特有の要求事項、セキュリティや機密保持、責任分担、データ共有、民間側の制度との整合性といった論点を整理する必要がある。

国家空域管理の中での軍とUSSPの関係について（Didier Decaestecker, Skeydrone）

- 軍がUSSPとして関与するという議論は、単に軍が新しいサービス提供者になるという話ではなく、国家全体の空域管理の中で、軍・民間・当局の役割分担をどう見直すかという課題である。特にベルギーの経験を踏まえると、低高度空域の管理は、従来のATM（Air Traffic Management／航空交通管理）や空域予約の延長線上だけでは対応しきれず、よりデジタルで、状況に応じて機動的に調整できる仕組みが必要になっている。
- 軍はしばしば大きな空域利用者であり、訓練や作戦上の理由から、柔軟で機動的な空域の使用を求める。一方で、民間側もドローン運航のために、見通しが立ち、透明性のある空域アクセスを必要としている。このため、**軍が空域を全面的に閉じるのではなく、必要な条件の下で情報共有やサービス提供に関与することで、空域利用をより効率的にできる余地がある。**
- 軍がUSSPとして機能する場合には、既存の国家空域管理やATM、ANSP（Air Navigation Service Provider：航空航法サービス提供者）との役割分担を明確にしつつ、運用の柔軟性と制度上の分かりやすさを両立させることが必要である。

Panel 2: Role of the Military as USSP (2/2)

[動画へのリンク](#)



内容

軍用・複合用途空域におけるU-spaceサービス実装の視点について (Herve Drevillon, Egis)

- 軍がUSSPとして関与する場面では、特に**複合用途空域や制限空域における具体的な実装設計が重要**になる。軍の空域利用は、常に固定されたものとは限らず、時間帯や任務内容に応じて動的に変化することが多い。そのため、従来型の静的な空域公表や予約管理だけでは不十分であり、より柔軟なデジタル管理の仕組みが必要になる。
- その観点から、U-spaceは軍用空域を単純に「閉ざされた特別区域」として扱うのではなく、条件付きでのアクセスの可否や、その時々利用可能性を示し、利用者に必要な状況情報を知らせるための仕組みとなり得る。
- また、**軍がUSSPのような機能を果たす際には、単に技術システムを導入すればよいのではなく、どの情報を、どの程度の詳しさで、誰に共有するのかという運用ルール**の設計が重要になる。軍事上の機密保持が必要である一方、民間側には安全に運航判断を行うために十分な情報が必要であるため、両者のバランスを取った制度設計が求められる。

民軍連携とネットワーク全体の最適化の観点について (Sven Rensmeyer, EUROCONTROL)

- 軍がUSSPとして関与する問題は、**個別の空域だけの話としてではなく、欧州全体の空域ネットワーク運用や民軍連携の一部として捉える必要がある**。軍事活動と民間航空の調整は、従来からATMの重要課題であったが、ドローンの普及によって、同じような調整の課題が低高度空域にも広がっている。
- そのため、「軍がUSSPになるか、ならないか」という二者択一で考えるのではなく、重要なのは、誰がどの情報を持ち、どのタイミングで、どの利用者に伝えるのが最も合理的かという観点から役割を設計することである。場合によっては軍自身がサービス提供主体となることもあり得るが、別の場合には既存の民間USSPやANSPとの連携の方が適切なこともある。制度は、こうした複数の運用形態を認められる柔軟なものであるべきだ。
- ネットワーク全体の最適化という観点からは、空域を固定的に分断するのではなく、必要なときに必要な範囲だけを使い、それ以外は他の利用者に開放するという考え方が重要である。

Update on the Civil-Military Test Centre Network

[動画へのリンク](#)



登壇者

- Athanasios Lempesis, EDA（European Defence Agency：欧州防衛機関）

内容

Civil Test & Evaluation Baseの概要と位置づけについて

- CEB（Civil Test & Evaluation Base）は、EDA（欧州防衛機関）とDG MOVE（Directorate-General for Mobility and Transport：欧州委員会運輸総局）の共同イニシアチブであり、欧州ドローン戦略のフラッグシップ・アクション14を支える仕組みとして整備された。その目的は、民間および防衛分野のドローン試験センターを、利用者、メーカー、運航者と結び付けることにある。
- この取り組みの背景には、**欧州におけるドローン試験施設の存在や機能が十分に見えにくく、利用可能な施設や能力が各地に分散していて把握しづらいという課題**がある。CEBはこれに対し、試験ニーズに応じて適切な施設や能力を検索できる、一元的なプラットフォームを提供している。
- CEBは単独の仕組みではなく、EDAのDTB(Defence Test & Evaluation Base：EU全体の試験センターと試験専門家のネットワーク)を基盤として構築されている。そのため利用者は、単なるドローン飛行試験区域だけでなく、防衛分野が持つ幅広い試験能力や、航空関連の民間施設にもアクセスできる可能性がある。

CEBパイロットフェーズの成果について

- CEBは最近、パイロット段階を完了した。このフェーズでは、CEBという考え方そのものと、実際のプラットフォーム機能の両方を検証することが目的とされていた。結果は非常に前向きなもので、約5か月の活動期間中に40を超える組織が欧州各地から参加し、70を超える能力がデータベースに統合された。
- 特に重要なのは、CEBが防衛側だけでなく、民間側にとっても実際に役立つ仕組みとして受け止められたことである。**民間利用者にとっては、分散した試験環境の中から適切な施設を探す手間を減らせる。一方、防衛側にとっては、自らの試験資源を見える化し、共同利用の可能性を広げるための手段となる。**

今後の発展方向と民間・防衛協力の強化について

- 今後はCEBを単なる検索データベースとして運用するのではなく、**民間と防衛のドローン試験分野における連携を強める土台として発展させていく**。共同プロジェクトを後押しし、より多くのエンドユーザーをDTBの枠組みに取り込んでいくことを目指している。



登壇者

- Munish Khurana, EUROCONTROL

内容

U-space実装を支える人材育成と訓練の必要性について

- **U-spaceの実装を成功させるためには、規制や技術だけでは不十分であり、それを理解し、運用し、改善していける人材の育成が不可欠である。**特にU-spaceは、従来の有人航空の知識だけでも、ドローン運用の知識だけでも成り立たず、その両方をつなぐ新しい能力が求められる分野である。
- 運航者は、ドローンを飛ばす技能だけでなく、空域の仕組み、デジタルサービスの使い方、ネットワークへの依存、有人航空との関係を理解しなければならない。監督当局は、SORAや承認手続きに加えて、システム挙動、データ品質、HMI (Human-Machine Interface)、サイバーリスクといった実装上の論点まで把握する必要がある。さらに、USSPやCISP(Common Information Service Provider)のスタッフには、航空安全の考え方とデジタルサービス運用の考え方の両方が求められる。

欧州全体での調和に向けた訓練の役割について

- すべての訓練を正式な免許制度にする必要はないが、何を理解しているべきか、何ができるべきかを明確にし、それを外から確認できる形にすることが重要である。U-spaceでは複数の組織や役割がつながるため、能力を見える形にして共有することは、運用上の安心感にもつながる。
- また、国ごと、組織ごと、役割ごとに異なる言語や前提で訓練が行われれば、最終的な運用段階で認識のずれや連携上の摩擦が生じる。そのため、訓練は単なる補助的な活動ではなく、欧州全体で足並みをそろえるための戦略的な手段として位置づけられるべきである。

U-space実装に向けた能力形成の優先課題について

- **今後の優先課題としては、役割ごとに必要な能力を明確にすること、共通の基礎モジュールを整備すること、共同演習やシミュレーションを体系化すること、継続訓練やアップデート訓練の仕組みを作ること、そして欧州レベルでの調和や相互承認を検討することなどが挙げられる。**
- これらは一つの組織だけで実現できるものではなく、規制当局、訓練機関、産業界、運航者、公共機関が連携して取り組む必要がある。U-spaceの実装を、技術や規制だけの課題として捉えるのではなく、人を中心に据えた変革として考えるべきである。

2

主なニュース
(2026年6月21日 -
2026年7月20日)

1. 2026年6月度の主なニュース一覧：主にドローンに関係するもの(1/4)

■ イタリア民間航空局（ENAC）「Italy launches consultation on draft UAS geographical zones」 (26.06.22)

URL: https://www.enac.gov.it/app/uploads/2026/06/2026_06_22-Bozza-Reg-Zone-geografiche-UAS.pdf

概要：イタリア民間航空局（ENAC）は、UAS地理区域（UAS Geographical Zones）に関する規則案を公表し、意見募集を開始した（2026年7月24日〆切）。規則案では、UAS地理区域の設定要件、空域の予約が必要となる運航、空港区域内でのUAS運航基準などを定めている。

■ GUTMA「GUTMA's new annual report highlights divergent progress on UTM implementation」 (26.06.23)

URL: <https://gutma.org/annual-reports/>

概要：GUTMAの2025/2026年年次報告書は、世界のUTM導入は進展しているものの、地域によって実装状況に大きな差があると分析している。欧州ではU-space制度整備、アメリカではBVLOS制度、日本・豪州では日常的なBVLOS運航の制度整備が進められている。また、GUTMはEASA、FAA、ICAO、3GPPなどと連携し、UTMの制度・技術標準の国際整備を推進している。

■ 豪州民間航空安全局（CASA）「CASA to fine-tune drone airworthiness guidance following consultation feedback」(26.06.28)

URL: <https://www.casa.gov.au/about-us/news-media-releases-and-speeches/summary-consultation-draft-airworthiness-annex-aussora>

概要：豪州民間航空安全局（CASA）は、AusSORA（SORAのオーストラリア国内適用版）に基づくUAS耐空性ガイダンス案に関する意見募集の結果を公表した。全体として方向性は支持された一方、より実務的で分かりやすいガイダンスが求められた。CASAはリスクベースの考え方を維持しつつ、限定的な修正を加えてガイダンスを正式化する方針である。

■ EASA「EASA published Revision from June 2026 of the Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems」(26.06.30)

URL: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-published-revision-june-2026-easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems>

概要：EASAは、UAS向け「Easy Access Rules」の2026年6月改訂版を公表した。今回の改訂では、ED Decision 2025/018/R（委員会実施規則（EU）2019/947のAMC（Acceptable Means of Compliance）およびGM（Guidance Material）に関する定期改訂—OpenカテゴリーおよびSpecificカテゴリーにおけるUAS運航）を反映し、JARUSが策定した最新のSORA 2.5パッケージが正式に組み込まれている。これにより、EU域内におけるSpecificカテゴリーのUAS運航審査で最新のリスク評価手法が適用される。

1. 2026年6月度の主なニュース一覧：主にドローンに関係するもの(2/4)

■ 英国民間航空局「UK CAA publishes new AMC and GM for implementing the UK SORA framework」(26.07.03)

URL: <https://www.caa.co.uk/publication/download/29235>

概要: 英国民間航空局 (UK CAA) は、UK SORA (SORAの英国適用版) を実施するための新たなAMCおよびGMを公表した。SORA 2.5との整合を図るとともに、証拠資料の提示方法、地上リスク軽減策、封じ込め要件、速度制限によるリスク軽減など、実務上のガイダンスを大幅に拡充している。これにより、審査の一貫性と効率性の向上を目指している。

■ 豪州民間航空安全局 (CASA)「Australia proposes new policy on drone operations above 400ft 」(26.07.06)

URL: <https://www.casa.gov.au/about-us/news-media-releases-and-speeches/consultation-now-open-drone-operations-above-400-ft-defined-environments>

概要: 豪州民間航空安全局 (CASA) は、垂直構造物周辺や稼働中鉱山の採掘ピット上空において、400フィートを超えるUAS運航を認める新たな政策案を公表した。一定の安全条件を満たせば個別承認やReOC (Remotely Piloted Aircraft Operator's Certificate : 遠隔操縦航空機運航事業者向け認証制度) を不要とし、申請負担を軽減しつつ航空安全を維持することを目指している。なお、BVLOSやEVLOS (Extended Visual Line of Sight) に関する要件は変更されない。

■ EASA「EASA issues its proposals to introduce a “U-space light” category of drone traffic management systems」(26.07.07)

URL: <https://www.unmannedairspace.info/uncategorized/easa-issues-its-proposals-to-introduce-a-u-space-light-category-of-drone-traffic-management-systems/>

概要: EASAは、U-space規則改正案を公表し、新たに「U-space Light (Level 1)」カテゴリーを導入することを提案した。低密度・低リスク空域では4つの必須U-spaceサービスの一部のみでBVLOS運航を可能とし、EU全体でBVLOSの迅速な普及を目指している。安全性は運用条件や空域制約、十分な安全離隔が確保される領域 (Well-Clear空域) の設定によって確保する方針である。

■ FAA「US “Normalizing Unmanned Aircraft Systems BVLOS Operations” rule moves a step closer to implementation」(26.07.08)

URL: <https://www.reginfo.gov/public/do/eAgendaViewRule?pubId=202510&RIN=2120-AL82>

概要: FAAが策定を進めるBVLOS運航の標準化規則が、米国行政管理予算局情報・規制問題室 (OIRA) による最終段階の審査に入った。規則案は、従来の個別許可方式から性能ベース規制へ移行し、リモートIDや衝突回避装置(DAA)、UTMなどを基盤として日常的かつ大規模なBVLOS運航を可能とすることを目指している。一方、優先通行権や非協調航空機への対応は引き続き重要な論点となっている。

1. 2026年6月度の主なニュース一覧：主にドローンに関するもの(3/4)

■ EUROCAE「EUROCAE opens consultations on DAA and software development」(26.07.10)

URL: <https://www.eurocae.net/open-consultation-for-ed-329/>

概要：EUROCAEは衝突回避装置 (DAA)の最低運用性能仕様 (ED-329) と、EASA Specific カテゴリー向けソフトウェア開発保証の枠組み (ED-356) に関する2つの規格案を公表し、意見募集を開始した。衝突回避装置 (DAA)については性能ベース規制を支えるリスクベースのMOPS (Minimum Operational Performance Standards) を示し、ソフトウェアについては運用環境に応じた柔軟な保証要件やサイバーセキュリティへの配慮を盛り込んでいる。(衝突回避装置(DAA)は2026年8月25日、ソフトウェアは2026年8月24日〆切)

■ FAA「FAA Tightens UAM V2X Certification for US Airspace」(26.07.13)

URL: https://www.sectorsyncdaily.com/news/UAM_eVTOL/V2X_Air_Control/FAA_Tightens_UAM_V2X_Certification_for_US_Airspace.html

概要：FAAはAC 20-198B (推進システムの監視および警報) を緊急改訂し、2026年10月1日以降、米国空域へ導入されるUAM向けV2X (Vehicle-to-Everything) 通信モジュールにRTCA DO-364A (航空情報・気象データリンクサービスの最低航空システム性能基準) Revision 2への適合を求める。非適合モジュールはTCまたはSTC取得を支えられないとされ、米国向けeVTOLの設計、調達、認証、納入日程に影響する可能性がある。

■ 英国民間航空局「UK CAA opens consultation on electronic conspicuity」(26.07.14)

URL: <https://consultations.caa.co.uk/safety-and-airspace-regulation-group/ec-mandate/>

概要：英国民間航空局 (UK CAA) は、飛行レベル100未満を飛行する特定の航空機を対象とした電子視認性 (Electronic Conspicuity) の義務化案について意見募集を開始した (2026年9月22日〆切)。対象範囲や導入方法、安全性、導入コスト、移行期間など幅広い論点について意見を募集し、空域近代化戦略および低高度空域統合の一環として制度設計を進める方針である。

■ 英国規格協会 (BSI)「UK drone industry invited to comment on BSI guidance for regulatory submission manuals」(26.07.14)

URL: <https://standardsdevelopment.bsigroup.com/projects/9026-13882>

概要：英国規格協会 (BSI) は、英国版SORAに基づくSAIL I～Ⅲの規制申請で使用する飛行マニュアルや保守マニュアルなどを対象としたPAS 1907 (英国でUK SORAベースのUAS申請を行う際に、提出文書をどう作るかを整理するための実務ガイド) の草案について、業界からの意見募集を開始した (2026年8月12日〆切)。このガイダンスは、規制申請に必要なマニュアルの内容や最低限記載すべき情報を標準化することを目的としている。

1. 2026年6月度の主なニュース一覧：主にドローンに関するもの(4/4)

■ 欧州委員会 (EC) 「Stakeholder and public feedback sought for EC progress review of Drone Strategy 2.0」 (26.07.14)

URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/have-your-say-progress-review-drone-strategy-20-2026-07-14_en

概要：欧州委員会 (EC) は、2022年に策定したDrone Strategy 2.0の進捗レビューに向け、市民向け意見募集と関係者向け調査を開始した (2026年9月6日〆切)。UASやeVTOLを取り巻く環境変化を踏まえ、戦略の実施状況や妥当性を評価するとともに、収集した意見を今後の欧州のUAS政策へ反映する方針である。

■ 英国通信庁 (Ofcom: Office of Communications) 「UK's Ofcom regulator floats new drone radar licence and proposes opening more airwaves」 (26.07.16)

URL: <https://www.ofcom.org.uk/spectrum/innovative-use-of-spectrum/enabling-drone-innovation-and-security>

概要：英国通信庁 (Ofcom) は、24GHz帯および16GHz帯を利用するUAS探知レーダー向けの新たな免許制度を提案するとともに、450MHz帯および5030～5091MHz帯をUAS向けに暫定利用できるよう開放する案を公表した。あわせて、将来的なUAS利用拡大を支える長期的な周波数政策についても意見募集を開始している (2026年9月30日〆切)。

■ AIRmarket (カナダ) 「AIRmarket, OneSky demonstrate operational exchange of UTM data via ASTM standards in Canada」 (26.07.16)

URL: <https://www.linkedin.com/company/airmarket-io/posts/?feedView=all>

概要：AIRmarket (カナダ) は、OneSky (カナダ) と共にASTM F3548 (UTMにおけるUSSPの相互運用性に関する標準仕様) に準拠したRTM (RPAS Traffic Management : UAS (RPAS) の交通管理システム) システム間の相互運用性実証をカナダで成功させた。実証では、DSS (Discovery and Synchronization Service : UTM事業者間で飛行計画や運航情報を共有・同期する仕組み) を用いて飛行計画を自動共有し、異なるRTM事業者間で戦略的競合解消を実施することで、DFR (Drone as a First Responder : 初動対応を担うUAS運航) やBVLOS、将来のAAM運用を支える空域管理の実現可能性を示した。

■ EASA 「EASA Adds Mandatory eVTOL Battery TRPV Test」 (26.07.20)

URL: https://www.sectorbriefing.com/news/Special_purpose_Aircraft/eVTOL/EASA_Adds_Mandatory_eVTOL_Battery_TRPV_Test.html

概要：EASAは2026年10月1日から、EUで型式証明を申請するeVTOLのリチウムイオン電池モジュールに対し、UL 1642 (安全規格 : リチウム電池) およびIEC 62619 (産業用リチウムイオン電池の国際安全規格) に加えてTRPV (横方向熱暴走伝播検証) 試験を要求する。要件はモジュール単体だけでなく、バッテリー区画、熱障壁、液冷システムなどの統合設計や調達・認証文書にも影響するとされる。

1. 2026年6月度の主なニュース一覧：主に空飛ぶクルマに関係するもの(1/3)

■ 欧州連合（EU）「EU-funded IAM Competence Centre starts work on engaging EU communities with eVTOL services」(26.06.23)

URL: <https://www.iamcc.eu/>

概要：欧州連合（EU）は、500万ユーロを投じるIAM（Innovative Air Mobility） Competence Centre（IAM-CC）を開始し、AAMやUASの社会実装に向けた社会的準備状況の評価手法や共創の仕組みを構築する。マドリード、ミラノ、コインブラの実証地域で実証を行い、市民・自治体・産業界が参加する形でIAMの社会受容性向上と政策形成を進める計画である。

■ アラブ首長国連邦民間航空局（GCAA）「UAE's GCAA has certified the Dubai VDX vertiport for eVTOL operations」(26.07.07)

URL: https://www.aaminternational.com/2026/07/uae-certifies-worlds-first-purpose-built-commercial-vertiport/?utm_content=382484543&utm_medium=social&utm_source=linkedin&hss_channel=lcp-87209633

概要：アラブ首長国連邦民間航空局（GCAA）は、ドバイのVDX（GCAA認証上の施設コード）を世界初の商業用専用バーティポートとしてeVTOL運航向けに正式認証した。VDXはドバイの空飛ぶクルマの運航網の中核拠点となる予定であり、年間約17万人の旅客に対応できる施設として整備されている。認証はインフラ、安全管理、運用手順、緊急対応などを含む包括的な審査を経て付与された。

■ FAA「FAA “signs off certification basis for Electra Aviation’s EL9 hybrid-electric nine-seat aircraft”」(26.07.10)

URL: <https://electra.aero/news/electra-achieves-faa-certification-milestone-for-el9-ultra-short-aircraft>

概要：FAAは、Electra Aviation（米国）の9人乗りハイブリッド電動航空機「EL9」のG-1フェーズを完了し、型式証明に必要な認証基準を正式に確立した。今後はG-2フェーズに移行し、解析や地上・飛行試験などを通じて認証基準への適合方法を具体化していく。今回の承認では、分散型ハイブリッド電動推進や推進気流を使った揚力増強方式（Blown-Lift）、フライ・バイ・ワイヤ（電気式操縦システム）などの新技術に対する規制上の評価枠組みも整備された。

■ BETA Technologies（米国）「BETA Technologies completes first stage of its eIPP Multistate Collaborative flight test programme」(26.07.10)

URL: <https://investors.beta.team/news-events/press-releases/detail/108/beta-technologies-and-multistate-collaborative-complete-first-operational-flights-of-the-u-s-dot-and-faas-evtol-integration-pilot-program>

概要：BETA Technologies（米国）は、FAAのeIPP（米国の官民連携による電動航空機実証プログラム）の一環として、バージニア州とメリーランド州を結ぶ約275海里的複数州をまたぐ飛行経路で、電動固定翼機（eCTOL：electric Conventional Take-Off and Landing）による初の飛行試験を完了した。また、United Therapeutics（米国）との連携により、将来的な人工臓器輸送を見据えた電動航空機の運用実証を進めており、全米規模での医療物流への展開を目指している。

1. 2026年6月度の主なニュース一覧：主に空飛ぶクルマに関係するもの(2/3)

■ 韓国国土交通部「Korea to start eVTOL test flights as a precursor to commercial operations in 2028」(26.07.15)

URL: <https://en.sedaily.com/finance/2026/07/15/korea-sets-first-uam-pilot-model-for-2028-begins-training>

概要：韓国国土交通部は、2028年のUAM商業運航開始に向けたパイロット運航モデルを公表し、観光飛行、遠隔地接続、空港連絡の3つのユースケースでeVTOL実証を開始する方針を示した。運航条件や飛行回廊、保険要件を具体化するとともに、韓国交通安全公団と連携して操縦士・整備士の育成を進め、商業化に必要な人材基盤の整備にも着手する。

■ BETA Technologies (米国)「Archer, BETA, Macquarie Capital launch ACES programme to bring eVTOL chargers to 250-plus sites in America」(26.07.16)

URL: <https://investors.beta.team/news-events/press-releases/detail/110/archer-aviation-beta-technologies-and-macquarie-capital-launch-aces-americas-consortium-for-electric-skyways-to-bring-interoperable-charging-to-250-aviation-sites-across-america-by-2030>

概要：BETA Technologies (米国) は、Archer Aviation (米国)、Macquarie Capital (豪州) と共に全米250か所超にeVTOL向け充電インフラを整備する「ACES (America's Consortium for Electric Skyways : 米国電動航空回廊コンソーシアム)」を立ち上げた。CCS規格 (電動車両向けに広く用いられる複合充電規格) に基づく相互運用可能な充電設備を空港やパーティポートへ展開し、旅客輸送、貨物輸送、医療輸送、地上車両が共通利用できるインフラを構築することで、eIPP (米国の官民連携による電動航空機実証プログラム) を通じた商業運航の拡大を支援する。

■ SkyDrive (日本)「Japan's SkyDrive and FAA start familiarization meetings on eVTOL certification」(26.07.16)

URL: <https://skydrive.co.jp/en/news/72613/>

概要：SkyDrive (日本) は、国土交通省航空局 (JCAB) も参加する形でeVTOLの型式証明に向けたFAAとの技術協議を実施した。FAAとJCABは、SkyDriveの日本・米国双方での認証取得を効率化するため、同時認証・同時検証プロセスの実施について協議しており、安全を最優先に型式証明取得を目指している。

■ イタリア民間航空局 (ENAC)「Italy's national airport plan proposes country-wide AAM development」(26.07.18)

URL: <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/progetti/2026-07/PNA%20DEFINITIVO%20MIT%2015%20Luglio.pdf>

概要：イタリア民間航空局 (ENAC) は国家空港計画案を公表し、AAMを全国規模で展開するため、都市型・空港型パーティポートの整備や既存施設186か所の改修を提案した。また、高高度空域の活用やサブオービタル飛行 (人工衛星の軌道には到達しないものの、高高度まで飛行する宇宙飛行)、超小型衛星打上げ支援なども視野に入れ、AAMを含む次世代航空輸送の拠点形成を目指している。

1. 2026年6月度の主なニュース一覧：主に空飛ぶクルマに関係するもの(3/3)

■ Eve Air Mobility (ブラジル)「Eve Air Mobility and Moov Sign LOI for up to 30 eVTOLs to Explore Tourism and Regional Mobility in Cabo Verde」(26.07.19)

URL: <https://www.eveairmobility.com/eve-air-mobility-and-moov-sign-loi-for-up-to-30-evtols-to-explore-tourism-and-regional-mobility-in-cabo-verde/>

概要: Eve Air Mobility (ブラジル) は、国際航空事業を展開しているMoov (スイス) と最大30機のeVTOL導入に向けた基本合意を締結し、カーボベルデを中心とした観光・地域交通・医療輸送などでの活用可能性を共同検討することを発表した。また、ANAC (ブラジル国家民間航空庁) はEve 100の騒音認証基準案を公表し、eVTOL向け環境認証制度の整備と国際的な認証調和を進めている。

■ Eve Air Mobility (ブラジル)「Eve Advances Global Certification Path for Eve 100」(26.07.20)

URL: <https://www.eveairmobility.com/eve-advances-global-certification-path-for-eve-100/>

概要: Eve Air Mobility (ブラジル) は、Eve 100の認証プロセスにおいて、ANAC (ブラジル国家民間航空庁) による更新版耐空性基準の意見募集開始と、EASAへの型式証明妥当性確認申請という2つの重要な進展を発表した (2026年8月18日〆切)。ANACはFAAのPowered-Lift Aircraft (動力上昇機) に関する考え方との整合を図った耐空性基準を検討しており、Eve Air MobilityはANAC、FAA、EASAの連携を通じて国際的な認証取得を進めている。

Appendix

参考文献

- ANSI「STANDARDIZATION ROADMAP For Unmanned Aircraft Systems, Version 2.0」2020.6
https://share.ansi.org/Shared%20Documents/Standards%20Activities/UASSC/ANSI_UASSC_Roadmap_V2_June_2020.pdf
- EUSCG「UAS Rolling Development Plan Version 8.0」2023.4.7
<https://www.euscg.eu/news/posts/2023/april/euscg-publishes-u-rdp-v80/>
- NEDO「2021年度成果報告書 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/空飛ぶクルマの先導調査研究/空飛ぶクルマの社会実装に向けた要素技術調査、空飛ぶクルマに関する海外制度及び国際標準化の動向調査」2022.3
- 欧州委員会「A Drone strategy 2.0 for Europe to foster sustainable and smart mobility」
<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13046-A-Drone-strategy-20-for-Europe-to-foster-sustainable-and-smart-mobility>

Thank you

© 2026 PwC Consulting LLC. All rights reserved.

PwC refers to the PwC network member firms and/or their specified subsidiaries in Japan, and may sometimes refer to the PwC network. Each of such firms and subsidiaries is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.

This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.