

会場からの質問	本日の話の中で、CbA とは非常に重要な技術で、サイバー空間でしっかり評価をして行うことでコストを下げるなど色々な波及があると思っていた。現在、具体的に有人航空機や自動車分野でそれがどこまで進んでいるのかと、空飛ぶクルマならではの課題について伺えればと思う。
---------	---

➤ **信州大学 柳原先生 ご回答**

航空機の開発では、CbA というコンピュータの中だけではないが、例えば昔は風洞試験で行っていたものが今は多くが CFD で行われている、あるいは飛行試験が飛行シミュレーション試験に変わってきているなどは、一種の CbA の取っ掛かりだと思っている。同様に、今回も空飛ぶクルマでまず HILS という CbA の取っ掛かりを突破して、その先は航空と同じように完全にコンピュータの中だけによる認証を目指していきたいと思っている。航空機では行われている、一部にハードウェアを用いた解析による認証データ取得がまだできていないのが空飛ぶクルマであるため、そこを今回突破しようというのがこの計画である。

オンラインからの質問	空飛ぶクルマの環境試験手法を既存の航空機とは別に、新しく標準化するモチベーションはどこにあるのか。
------------	---

➤ **信州大学 柳原先生 ご回答**

空飛ぶクルマは今までの無人機、ドローンなどに比べて人が乗っており、またドローンに比べて遙かに大きな機体が民家の上空を飛ぶことになるため、当然今の航空機と同等の安全性の要求が課せられる。そのためには電動推進システムをはじめとする装備品の認証も必要になってくるわけであるが、それには標準も必要となる。

ただし、空飛ぶクルマの飛行高度は航空機に比べて低いなど、航空機とは全く違う環境を飛ぶ。また、自動車は高い山の上に登ったりするが、そのような高度まで空飛ぶクルマは飛行しないと想定されるため、自動車よりも環境条件は緩いのではないかといった意見もある。それは今のところ全く分からない状況のため、航空機や自動車とは異なる、全く新たな空飛ぶクルマ用の環境試験の手順、標準を決めることが必要になってくる。これは世界的にも始まったばかりなので、国として筆頭に立てる可能性があるということで、それを目標として事業を進めている状況である。

オンラインからの質問	機体の大小の定義について、どこまでが小型でどこからが大型なのかを教えてください。
------------	--

➤ **信州大学 柳原先生 ご回答**

福島で試験を行う大型モーターと、飯田で試験を行う小型モーターに対するご質問であると思うが、ざっくりとした話で、大体 100kW 程度を飯田で、300kW 程度を福島で行うことを想定している。