

【米国】

空飛ぶクルマ（AAM）に関する米国の政策等の動向について

～国家戦略（Advanced Air Mobility National Strategy 2025）～

山本 昂太郎 ワシントン国際問題研究所研究員

1. 概要

2025年度は、日本における空飛ぶクルマの社会実装に向けて大きな進展が見られた。大阪・関西万博において複数の型式の空飛ぶクルマにおけるデモ飛行が行われ、多くの来場者とその現状を把握するとともに空飛ぶクルマにかかる認知が大きく向上した。また、2026年3月、空の移動革命に向けた官民協議会は、「空の移動革命に向けたロードマップ」及び「空飛ぶクルマの運用概念」を改訂¹⁾し、2040年代に向けた空飛ぶクルマの今後の道筋をより詳細に示すとともに、空飛ぶクルマの名称について「空飛ぶクルマ（AAM）」と国際的に用いられているAAM（Advanced Air Mobilityの略称）も併記する形とするなど大きな政策の前進があった。

一方、米国においても、2025年末から2026年初頭においてはAAMにおける大きな発表が行われた。米国運輸省（Department of Transportation: DOT）は、2025年12月、2036年までのAAMに関する国家戦略であるAdvanced Air Mobility National Strategy 2025²⁾及び当該戦略に付随する行動計画であるAdvanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025³⁾を公表し、2036年までのAAMの社会実装に関するビジョンとその計画を明らかにした。また、2026年3月には、米国連邦航空局（Federal Aviation Administration: FAA）が、2025年6月6日付大統領令 UNLEASHING AMERICAN DRONE DOMINANCE⁴⁾に基づき Electric Vertical Takeoff and Landing（eVTOL）Integration Pilot Program（eIPP）⁵⁾として初めて8つの提案を選んだことを発表した。今後はこれらにより、米国のAAMの社会実装に向けた政策がいつそう進むことが見込まれる。

本レポートでは、米国政府におけるAAMに関するこれらの政策のうち中核となる国家戦略であるAdvanced Air Mobility National Strategy 2025について概説する。

2. Advanced Air Mobility National Strategy 2025

2022年10月、AAMの発展のために連邦政府がリーダーシップを発揮し、政府組織間の協力を促進することを目的に、Advanced Air Mobility Coordination and Leadership Act⁶⁾が成立し、米国連邦政府横断のAAMに関するワーキンググループ（Advanced Air Mobility Interagency Working Group: AAM IWG）が設置され、AAMに関する国家戦略を策定することが求められた（藤巻のレポート⁷⁾及び釣の講演資料⁸⁾参照）。AAM IWGには、DOT、FAA、航空宇宙局（NASA）、商務省、国防総省等、19の連邦政府機関が参加し議論を進め、2024年連邦航空局再授權法⁹⁾により期限が延期されたものの、2025年12月17日に国家戦略が公表された。

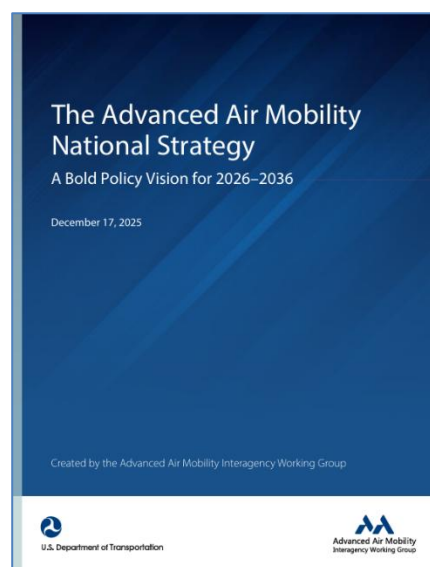


図-1 Advanced Air Mobility National Strategy 2025（Advanced Air Mobility National Strategy 2025より抜粋）

公表されたAAMに関する国家戦略であるAdvanced Air Mobility National Strategy 2025においては、AAMのユー

スペースとして移動困難な地域への移動、空港へのアクセス、地域交通としての移動、エアタクシーなどの8つの用途を掲げた上で(表-1)、2026年から2036年までのAAMの社会実装の戦略を3つの年代に分けそれぞれの年代における社会実装の目標(表-2)を明記するとともに、①米国のAAMにおけるグローバルリーダーの地位の確立、②高レベルの安全性、セキュリティの確保、③民間投資の促進と官民協力モデルの開発、④政府間の連携強化、⑤安全性、移動性、経済発展、アクセシビリティ、救急管理、騒音低減などの新たな公共の利益の達成、⑥既存インフラの最適化、⑦米国市場における競争、市場への参入及び広範囲のアクセスの拡大、⑧航空業界の労働力と多様なサプライチェーンの拡大、⑨政府研究・試験との調整及び効果の向上を目指すとしている。

表-1 Advanced Air Mobility National Strategy 2025 における AAM のユースケース

ユースケース
○移動困難な地形への移動
○空港へのアクセス
○地域交通としての移動(ワシントン DC からマンハッタン迄2時間未満)
○緊急対応(医療対応可能地域の拡大、捜索救難、自然災害時の救援、臓器輸送)
○エアタクシー
○貨物輸送
○航空従事者の訓練の容易化
○防衛用途

表-2 Advanced Air Mobility National Strategy 2025 における目標

年	目標
2027迄	<ul style="list-style-type: none"> ・空港インフラを用いたデモンストレーション及び初期運航の開始 ・完全な米国拠点のサプライチェーンの構築
2030迄	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部・地方部での本格運用 ・民間資金による垂直離着陸場 (Vertiport : VP) の建設 ・DOT の構想する最新鋭の航空管制システムを活用した AAM のための低高度交通管理の導入
2035迄	<ul style="list-style-type: none"> ・完全な自律飛行の実現

前述の目標に向け、本国家戦略では、空域、インフラ、セ

キュリティ、コミュニティの計画と関与、人材及び自動化の6つの柱 (Pillar) を打ち立てており、それぞれの柱において、課題、あるべき姿(目標)とそれを踏まえた今後必要な事項を勧告するとともに、全般にかかる事項も勧告する形でまとめている(勧告は全部で40)。

国家戦略の内容は多岐にわたるが、主なポイントとしては、以下のものがあげられる(詳細は表-3参照)。

- 既存のインフラや制度等を最大限活用しつつ、如何に AAM を社会実装していくかに焦点が置かれていること。
- AAM の社会実装には多くの要素を考慮する必要がある中で、特に「空域」を最初の柱として位置づけており、AAM 等の普及により将来高密度化が予想される低高度空域において、安全性と効率的を両立させながら、従来の航空機も含めた統合的な空域管理を目指していること。
- 空域、インフラ(離着陸場、充電ポート、CNS 設備、天候予測等)、セキュリティといった柱に加えて、地域コミュニティとの連携を柱としており、AAM の成功には地域社会の理解向上と受け入れが欠かせないことを示していること。
- 人材育成を柱の一つに掲げ、将来の労働力確保を目指しており、AAM 産業を長期にわたり持続可能な産業にしようとしていること。
- 自動化を AAM の将来的な技術の1つとして扱うだけではなく、独立した柱に位置付け、米国が自動化飛行分野における世界のリーダーとしての地位を確立することを目指しており、そのための自動化飛行のロードマップを作成することとしていること。

表-3 Advanced Air Mobility National Strategy 2025 における6つの柱 (Pillar)

柱	課題 目標 勧告	内容
1 空 域	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・既存インフラ、手順及びATM能力に負担をかける AAM の成長と需要 ・現行の監視・通信・意思決定システムは現行機用で AAM には未対応 ・予算確保と規制開発を行うための FAA の情報不足
	目標	<ul style="list-style-type: none"> ・空域の安全性、保安、効率、アクセス、経済競争の健全な監督を維持・成熟 ・先進航空を安全かつ効率的に従来航空と統合するビジョンを持ち低高度空域を管理するための官民モデルを開拓

		<ul style="list-style-type: none"> ・システムと管理慣行を近代化し、アメリカ人にとっての航空の利益を最大化
	勧告	<p>1.1 既存の近代化努力を活用して、ATC システムの変革と将来の動的で高密度な空域の安全性や効率性を管制官が確保できるようにする</p> <p>1.2 低高度かつ高密度運用のための新たな監視方法の研究、開発、試験、実装の支援</p> <p>1.3 航空機と交通管制の間の新しい通信方法を研究し、航空交通の管理の効率性を向上</p> <p>1.4 Cooperative 環境や他のエリアにおける ANSP 間の情報の自由な流れを促進するため、情報交換プロトコル、技術要件及びセキュリティ要件の確立</p> <p>1.5 補完的な ATM 及び監視業務を行う第三者に期待される要件等の研究開発と規制枠組み</p>
2	インフラの構成要素	<ul style="list-style-type: none"> ・物理的インフラ：空港、ヘリポート、Vertiport などの着陸施設、建物、構造物は垂直離着陸及び短距離離着陸の双方に対応できるよう建設/改修が必要 ・AAM に対応したエネルギー供給インフラ ・高密度空域や自律運航に対応した安全・確実・強靱な CNS を確保するための無線周波数にかかる技術・システム近代化 ・新たなセンサーやサービスにより低高度天候の検知・報告・予測技術の向上
	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・空域へのインパクトの識別や機体間の最小分離間隔を決定するための必要な性能・運用データの不足 ・AAM を航空インフラやエネルギーインフラの計画に組み込むための枠組みの欠如 ・利用可能な無線周波数の不足。ADS-B 周波数のひっ迫 ・天気予測精度の向上と報告ネットワーク
	目標	<ul style="list-style-type: none"> ・既存インフラを新用途や技術に適応させ、現在の資産を活用した即時の利益の獲得 ・航空のエネルギー計画と配分を改善 ・将来のモビリティニーズに対応するスペクトラムのソリューションを開発 ・新たな気象ネットワークと予測能力の開発 ・新たなレベルのアクセシビリティ、競争、総合運用性を達成
	勧告	<p>2.1 既存の基準やプロセス等を可能な限り活用しつつ、近・中期の AAM 運航に必要な既存または再利</p>

		<p>用されたインフラを利用することを奨励・促進する</p> <p>2.2 地方政府や業界と連携した AAM のインフラ計画のモデル構築に取り組むとともに早期運航のための既存プログラムへの資金援助を行う</p> <p>2.3 離着陸場における遠隔操作・監視型及び自立型 AAM に特有の施設・設備要件の特定と低高度空域の需要と容量のバランス調整の支援</p> <p>2.4 Vertiport 設計ガイドランスの拡充</p> <p>2.5 エネルギーインフラのニーズ調査、ベストプラクティスのための共同実証の計画、産業界と連携したエネルギー供給計画の立案</p> <p>2.6 周波数のニーズと将来の空域管理変革に向けたスペクトラム帯の検討</p> <p>2.7 GPS によらない補完的な位置・航法・タイミング (CPNT) 運用という選択肢の開発</p> <p>2.8 高度な気象検知、予測、報告ネットワーク能力の開発</p>
3	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・継続的に進化する安全およびセキュリティの脅威を予測し対応する能力 ・サイバーセキュリティを含むリスクを評価するための運用情報が不十分 ・新たな航空技術に対する革新的なセキュリティモデルの利用可能性に関する法的制約 ・複数の産業に影響を及ぼす広範なサプライチェーンの影響の可能性
	目標	<ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて既存のセキュリティの枠組みの即時適用 ・潜在的な物理、人的、サイバーセキュリティの脅威を特定し対処するためのリスクベースのアプローチの開発 ・米国での AAM 製造及びサービス提供のためのレジリエントなセキュリティ手法を開発し、独立性と経済活力を促進
	勧告	<p>3.1 既存のセキュリティ規制フレームワークを、可能な限り初期の AAM 運用に適用し、将来のセキュリティ方針の決定に役立つリスク評価を行う</p> <p>3.2 情報報告を監視し、AAM 運用の予想される変化を考慮して定期的なセキュリティリスク評価を実施し、リスクに対応するために必要な将来のセキュリティ対策に関する政策決定を導く</p> <p>3.3 既存の規制枠組みを活用して、空港の保安区域に入る際の適切な審査を確保するとともに、将来の</p>

		<p>審査ニーズを評価するためのリスク分析を継続</p> <p>3.4 初期運用では緊急リスクがない限り、既存の TSA 規制等を物理的スクリーニング要件と整合</p> <p>3.5 既存の TSA の旅客便搭載貨物検査プログラム (Reimbursable Screening Service Program (RSSP)) の AAM への活用</p> <p>3.6 AAM のサイバーセキュリティにかかる作業部会の設立</p> <p>3.7 AAM 業界の進展に伴い、管轄当局のプライバシー影響評価 (PIA) が更新されていることを確認し、個人を特定できる情報 (PII) を保護するための国立標準技術研究所 (NIST) フレームワークに従ったサイバーセキュリティのベストプラクティスを活用する</p> <p>3.8 関連セクターにおけるサプライチェーンのレジリエンスに関する既存の国土安全保障省 (DHS)、戦争省 (DOW)、商務省 (DOC) の分析を活用して、各機関が AAM サプライチェーンのニーズを理解するのを支援する</p>
4	課題	<ul style="list-style-type: none"> 連邦政府及び地方政府の規制権限とガバナンスが明確となっていない 公共の AAM への関与方針が必要。また地域コミュニティのメンバーが、地域の AAM 運用や施設に対し、地域の優先事項を反映する方法に意見できる仕組みが必要 AAM 運用の影響 (プライバシー、騒音、安全性、土地利用、移動性、環境影響) を理解するための十分なデータが存在しない 既存のアクセシビリティ要件 (障がい者を考慮した施設要件等) がどのように適用されるか不明確
	目標	<ul style="list-style-type: none"> 地方政府が自身のコミュニティへの AAM 提供にかかる利害関係者の役割と責任を理解できるよう支援 地方政府が市民とコミュニケーションをとる際に役立つベストプラクティス等を提供 AAM の騒音影響を測定するための新たなリソースの開発 AAM へのアクセシビリティを促進
	勧告	<p>4.1 地方政府に対して、AAM 計画に関する役割、責任及びベストプラクティスの情報と指針を明確に伝える</p> <p>4.2 AAM 運航に関するコミュニティが参加できるリ</p>

		<p>ソースを開発して公表する</p> <p>4.3 コミュニティ、政策立案者、航空機の開発者および運航者が騒音の影響を評価するのに役立つツールの研究と開発を行う</p> <p>4.4 クリティカルな AAM によるミッション (公共の安全、災害対応、医療輸送等) のユースケースを特定し、ケーススタディを公開する</p> <p>4.5 AAM 航空機、Vertiport 及びその他の支援インフラの計画と設計において、障害を持つ人々のアクセスのしやすさを促進</p>
5	人材	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空を支援する教育カリキュラムは、現在、ボランティア、教育者、管理者の非公式なネットワークに依存。必要な分野や作業グループ全体での資源の調整、標準化、戦略的な配分は限られている 生徒への投資対効果との明確な関連性がないまま教育システムに新しいカリキュラムを開発する際のコストと複雑さ 地域の教育機関に対して、AAM が成熟しており、新しい雇用機会をもたらすことを理解してもらうことを促進
	目標	<ul style="list-style-type: none"> 安全性や公共の福祉を向上する新たな自動化技術の導入を管理しつつ、航空人材及び操縦士数を拡大 航空分野の新たなキャリアパスを作る 技術教育プログラムに航空スキルを組み込む 既存の労働力スキルの向上と再訓練の機会を作る
	勧告	<p>5.1 AAM の潜在的な成長を支援するために、将来の労働力への影響を特定し、将来の労働力のニーズに対処し、訓練及び労働力開発のリソースを提供するための省庁間行動計画の策定</p> <p>5.2 標準職業分類 (SOC) コードを更新して、AAM 関連の職業プロファイルを含める</p> <p>5.3 K-12 及び高等教育レベルにおける既存及び新たな労働力開発プログラム等において、AAM と航空の教育を促進。連邦機関と連携して、AAM が技術革新、卓越性、労働力開発イニシアチブを促進する国家戦略で考慮されるようにする</p>
6	自動化	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動化航空機の技術とプログラミングにおいて高いレベルの安全性とセキュリティを維持する 自動化された航空機の開発において、仮想環境でのテストがどのように役立つか (あるいはそもそも有用かどうか) を判断する

		・複数の試験及び評価を効果的に調整する
	目標	<ul style="list-style-type: none"> ・将来、空域内で自動化 AAM の飛行を可能とする ・開発時間とコストを縮小するための試験及び評価方法の調整 ・自動化飛行にかかる米国の世界のリーダーとしての地位の確立
	勧告	<p>6.1 既存の認証努力を妨げることなく、AAM 業界と協議して自律運航のロードマップを策定</p> <p>6.2 増加する自律型航空機の大規模運用を理解するために必要なデータを提供するための仮想試験の実現可能性と費用対効果を評価</p> <p>6.3 自動化技術の利点とリスクを特定するためのプロセスを研究、開発、実施</p> <p>6.4 安全な AAM 航空機を市場に早く投入するために、政府の航空機試験及び評価作業を維持・調整</p>
7 全 般	勧告	<p>7.1 本戦略の勧告の実施を確実にする、継続的かつ一貫した省庁間の調整努力を展開する</p> <p>7.2 すべての連邦機関は、本戦略にある既存の勧告を、2027 会計年度から始まる年間予算要求および支出計画に組み込むことを計画すべき</p> <p>7.3 議会は現行の航空資金調達方法を検討し、必要であればそれを更新すべき</p> <p>7.4 規制の障壁を取り除き、経済政策を適応させることで、強力な米国航空産業に必要な投資、パートナーシップ及び安全保障の保証を確保し、先進航空分野で世界的なリーダーシップを示す</p> <p>7.5 小型商用航空機の製造、運航、インフラに関する規制を積極的に見直し、AAM やその他の小型商用航空サービス向けに、安全で、地域の状況を考慮したチャーターやその他柔軟なサービスを提供する市場を開放する方法を見つける</p> <p>7.6 AAM 技術への投資を促進及び加速し、当該技術の持続的な採用を支援するために、官民連携等の適切な方法を活用する</p> <p>7.7 AAM を推進する技術（例：高性能バッテリー、機体設計、および検知・回避ソリューション）を前進させるため、競争前の研究に焦点を当てて、連邦政府の研究開発活動を強化する</p>

3. まとめ

本レポートでは、2025 年 12 月に公表された AAM に関する

国家戦略である Advanced Air Mobility National Strategy 2025 について概説した。

米国が AAM においてグローバルリーダーの地位を確立するために、既存のインフラや規制等の資源を最大限に活用しつつ、様々な取り組みについて、航空に特化したことにとどまらず、地域コミュニティとの連携や、初等中等教育の変更まで踏み込んだ人材育成を含む幅広い分野で取り組みを進める意思がうかがえた。

また、2036 年をターゲットとして、自動化を 1 つの柱に据えていることから、自動化をより明確に進めていくという戦略がうかがえる。2026 年 3 月に公表された日本の「空の移動革命に向けたロードマップ」¹⁾においても、2030 年代後半に自動・自律運航が開始されることが記載されており、今後、AAM においては、日米ともにほぼ同じ時期をターゲットとして、自動・自律化に向けた技術開発や議論が進められていくものと見込まれることから、引き続き動向を注視していきたい。

前述の通り、DOT は、国家戦略と同時に行動計画となる Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025 を公表している。当該行動計画においては、勧告ごとに主幹省庁と関係省庁を明示しており、勧告に基づく行動の具体化に各省庁がスムーズに移行できるようになっている。日本においても参考になる部分があると思われることから、次回以降、当該行動計画についてより深掘することとしたい。

参考文献

- 1) 空の移動革命に向けた官民協議会
https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000007.html
- 2) DOT, Advanced Air Mobility National Strategy 2025
<https://www.transportation.gov/aam-strategy>
- 3) DOT, Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025
<https://www.transportation.gov/aam-plan>
- 4) Whitehouse, UNLEASHING AMERICAN DRONE DOMINANCE
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/06/unleashing-american-drone-dominance/>
- 5) FAA, THE FUTURE OF AVIATION IS HERE: Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy and FAA Unveil Eight Selections for Pilot Program Testing Next-Gen Aircraft in America's Skies
<https://www.faa.gov/newsroom/future-aviation-here-trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-and-faa-unveil-eight>
- 6) U. S. Congress, Statute at Large 136 Stat. 2227 – Public

Law No. 117-203 (10/17/2022) “Advanced Air Mobility
Coordination and Leadership Act”

[https://www.congress.gov/bill/117th-congress/senate-
bill/516/text](https://www.congress.gov/bill/117th-congress/senate-bill/516/text)

7) 藤巻吉博, 「空飛ぶクルマ (Urban Air Mobility)」に関する政
策の動向

https://www.jttri.or.jp/document/2022_report_Nov_Fujimaki.pdf

8) 釣慎一郎, 第164回運輸政策コロキウム ～ワシントン・レポ
ートXXII～米国における「空飛ぶクルマ」に関する政策の最新動向
2025— 取り組みの進展と今後の展望 —

<https://www.jttri.or.jp/collo251218-11.pdf>

9) U.S. Congress, Statute at Large 138 Stat. 1025 – Public
Law No. 118-63 (05/13/2024) “FAA Reauthorization Act of
2024”

[https://www.congress.gov/bill/118th-congress/house-
bill/3935/text](https://www.congress.gov/bill/118th-congress/house-bill/3935/text)