

【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

～行動計画（Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025）～

山本 昂太朗 ワシントン国際問題研究所研究員

1. 概要

2025年12月、米国では、米国運輸省（Department of Transportation: DOT）による Advanced Air Mobility National Strategy 2025¹⁾ 及び Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025²⁾ が公表されるとともに、2026年3月には、米国連邦航空局（Federal Aviation Administration: FAA）により Electric Vertical Takeoff and Landing (eVTOL) Integration Pilot Program (eIPP)³⁾ の対象が公表されるなど、AAMに関する複数の重要な政策が示された。

前回のレポート⁴⁾では、これらのうち、AAMに関する国家戦略である Advanced Air Mobility National Strategy 2025 の概要について整理した。本レポートでは、同国家戦略とあわせて公表された Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025 について概説する。

2. Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025

2022年10月の Advanced Air Mobility Coordination and Leadership Act⁵⁾ 及び2024年連邦航空局再授權法⁶⁾に基づき、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、当該WGの下で、2025年12月にAAMに関する国家戦略 Advanced Air Mobility National Strategy 2025 が公表された。

当該国家戦略においては、2026年から2036年までの期間において、2027年、2030年、2035年の3つの時期の社会実装の目標を掲げるとともに（表-1参照）、目標の達成に向け、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）について、課題、目標とそれを踏まえた今後必要な事項として40の勧告を提示していることは、前回のレポート⁴⁾で整理したとおりである。

表-1 Advanced Air Mobility National Strategy 2025 における目標時期

目標時期	目標
2027	・空港インフラを用いたデモンストレーション及び初期通航の開始 ・完全な米国拠点のサプライチェーンの構築
2030	・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	完全な自律飛行の実現

Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025（図-1参照）はこれに付随するもので、AAMの初期導入から将来目標に到達するまでの今後10年間の差を埋めるために対処すべき連邦政府の行動計画をまとめたものとされている。

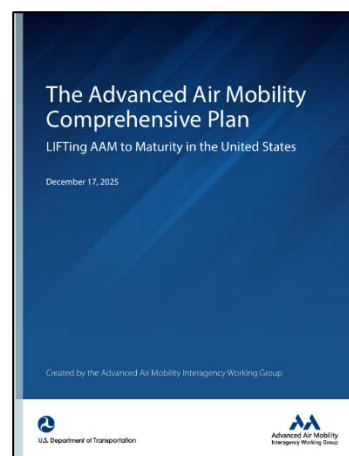
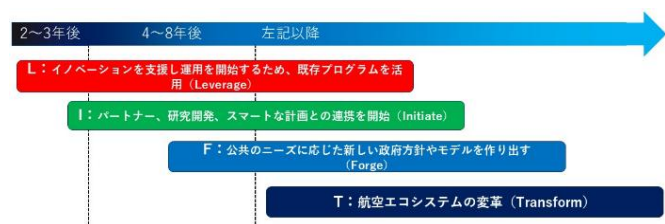


図-1 Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025（Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025より抜粋）

当該行動計画においては、LIFT アクションフェーズと呼ばれる 4 つの異なる戦略的アクションフェーズに沿って、AAM の社会実装のために行うべきことが順序付けられている（表一2及び図一2参照）。これらのフェーズは研究開発、関係者調整、政策検討、技術展開を通じて段階的に前進していくものとしている。

表一2 Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025 におけるLIFT

L	フェーズ1 (Leverage)	イノベーションを支援し運用を開始するため、既存プログラムを活用 (Leverage)。この段階では、既存の航空規制の枠組み、プログラム、および手続きを活用し、短期的な運航を実現する。
I	フェーズ2 (Initiate)	パートナー、研究開発、スマートな計画との連携を開始 (Initiate)。この段階では、適切な人材を集集させ、現行の運航に支障をきたすことなく、航空エコシステムを有益な変革に向けて準備するための政策、技術、および地域計画戦略を特定する。
F	フェーズ3 (Forge)	公共のニーズに応じた新しい政府方針やモデルを作り出す (Forge)。この段階では、AAM およびその支援インフラの標準的な運用と開発を導くために必要な監督体制、資金調達メカニズム、および政策文書を確立するための、新たな規制、手続き、および公共プログラムの策定に向けた取り組みが含まれる。
T	フェーズ4 (Transform)	航空エコシステムの変革 (Transform)。この段階では、技術や手順が標準化され、大規模導入の準備が整った未来が想定される。これにより、AAM (先進航空モビリティ) の事業規模拡大が可能となり、効率性の向上、安全性の維持・向上、さらには他の航空機、ドローン、スマート交通システムとの統合が実現される。



図一2 Lift Action Timeline (Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025 を参考に筆者作成)

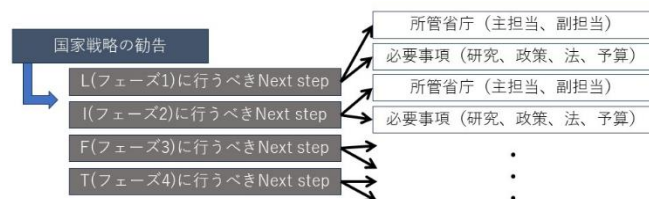
また、試験、研究開発、政策立案及び社会実装において、省庁間の継続的な連携が重要であるとしており、そのために、国家戦略で挙げられた各勧告について、フェーズごとに、次に必要なステップ、所管省庁、研究・政策・法制化・予算の何が必要かを明示する（図一3参照）ことで、各勧告について漏れなく担当省庁が責任をもって遂行するという体系が確立されている（表一3に国家戦略の勧告 1.1 に係る行動計画の事例を、表一4に同勧告 5.1 に係る行動計画の事例を示す）。

行動計画のポイントとして、以下が挙げられる。

○すべての環境が整うまで、社会実装を待つのではなく、LIFT という段階的なフェーズを示し、特にフェーズ1に当たる L フェーズにおいては、既存の枠組みを活用しつつ、まずは運航を実現するという考え方を明確にしていること。

○AAM の社会実装に向けた環境づくりについては、連邦政府として DOT や FAA のみで進められるものではなく、複数の観点（空域、通信、離着陸場、エネルギー供給、地域受容性、セキュリティ、サプライチェーン等）から、省庁横断的に進めることの必要を明らかにするとともに、国家戦略における勧告及びフェーズ毎の責任分担を明示していること。例えば、ATC の近代化に関しては主担当は FAA であるものの、DOW（戦争省）、FCC（連邦通信委員会）、NTIA（国立通信情報庁）が関係省庁となっており、更に訓練や労働力の開発に関しては、主担当自体が FAA や DOT ではなく DOL（労働省）となっているとともに、ED（教育省）、DOW、FAA が関係省庁となっている。

○最終フェーズである T フェーズにおいては、AAM にとどまらず、航空エコシステム全体の変革を通じ、他の航空機やドローン等との空域統合を目指していること。



図一3 体系的アプローチ（筆者作成）

表一3 国家戦略勧告 1.1 にかかる行動計画

<p>国家戦略柱 (pillar) 1: 空域</p> <p>勧告「1.1 既存の近代化努力を活用して、ATC システムの変革と管制官が将来の動的で高密度な空域の安全性や効率性を確保できるようにする」</p>
--

フェーズ	やるべきこと	担当省庁	必要事項
1	N/A	-	-
2	<ul style="list-style-type: none"> 将来の航空交通管制の自動化及び意思決定支援ツールの要件の確立 全ての空域の利用者間でデータシェアリングと協力を向上させる新たなシステムとツールを研究開発 	主:FAA 副:NASA、DOW、FCC、NTIA	研究 予算
3	FAA の自動化進化戦略(Automation Evolution Strategy:AES)の枠組みにおいて、空域の近代化ロードマップを研究開発	主:FAA 副:NASA、DOW、FCC、NTIA	研究 政策 法制化 予算
4	改訂された AES の下でシステム及び意思決定支援ツールを展開	主:議会 副:FAA、NASA、DOW、FCC、NTIA	法制化 予算-

表—4 国家戦略勧告 5.1 にかかる行動計画

フェーズ	やるべきこと	担当省庁	必要事項
国家戦略柱(pillar)5：人材 勧告「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」			
1	既存のリソースを活用して、労働力パイプラインを構築	主:DOL(労働省) 副:ED、DOW、FAA	研究、 政策
2	<ul style="list-style-type: none"> 労働力開発プログラムにおける現在の能力とコンピテンシーのギャップを識別 影響、訓練の必要性、および移行計画を予測するために、産業界、政府、学界と協力 新たな航空技術が新しい訓練や教育を必要とするかどうかを判断 資格のある軍人に対して直接採用および優先採用の経路を可能にするプログラムを開発 	主:DOL 副:ED、DOW、FAA	研究
3	ギャップに対処するための立法提案やプログラムを作成する	主:DOL 副:ED、DOW、FAA	政策、 法制化、 予算
4	N/A	-	-

上記に加えて、Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025 の Appendix には国家戦略の柱ごとの研究計画が記載されている。その数は、空域関連で 8 つ、インフラ関連で 13、セキュリティ関連で 7 つ、コミュニティの計画と関与関連で 4 つ、人材関連で 2 つ、自動化関連で 3 つであり、これらの研究を下地に社会実装がすすめられるものと見込まれる。

3. まとめ

本レポートでは、2025 年末より公表された AAM にかかる米国政府の施策のうち Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025 について概説した。

分野によっては DOT や FAA だけでなく、DOL などの省庁もリーダーとして割り振られているなど、名実ともに省庁横断的に取組を進めようとしていることがうかがえた。

今後はこの行動計画等を踏まえ、より具体的な行動がなされるものと思われる。

このため、eIPP などの具体計画なども含め調査を進め、米国の空飛ぶクルマの社会実装に向けた現状について確認することとしたい。

参考文献

- DOT, Advanced Air Mobility National Strategy 2025
<https://www.transportation.gov/aam-strategy>
- DOT, Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025
<https://www.transportation.gov/aam-plan>
- 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>
- 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) ～
https://www.jttri.or.jp/jitti_20260511_yamamoto.pdf
- U.S., 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>
- 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>