



【米国】

2025 Drone and AAM Policy Symposium 参加報告

5



釣 慎一郎
ワシントン国際問題研究所
研究員

1. 概要

2025年7月29日～30日の日程で、米国ワシントンD.C.のナショナルズ・パークにおいて、国際無人輸送システム協会（Association for Uncrewed Vehicle Systems International: AUVSI）が主催するDrone and AAM Policy Symposium¹⁾が開催された。2023年度²⁾ 及び2024年度³⁾ におけるドローン及びAdvanced Air Mobility (AAM) に関する前身のイベントは、米国メリーランド州ボルチモアにおいて3日間で開催されていたが、2025年度はワシントンD.C.に場所を移し、2日間の期間で開催されることとなった。

今回、現地において本シンポジウムに参加したため、本レポートではその主な内容について報告する。



図-1 Drone and AAM Policy Symposiumのソーシャルメディア用グラフィック
出典) Drone and AAM Policy SymposiumのAttendee Toolkit⁴⁾より引用



図-2 ナショナルズ・パーク



図-3 会場内の様子

2. Drone and AAM Policy Symposiumの主な内容

2.1 開会挨拶及び基調講演

シンポジウムの冒頭に、AUVSI会長兼CEOのマイケル・ロビンス氏による開会挨拶が行われた。同氏は、ドローンの目視外飛行（Beyond Visual Line-of-Sight (BVLOS) Operations）に関するいわゆるパート108の規則制定について、シンポジウム当日時点で、2024年連邦航空局再授權法（FAA Reauthorization Act of 2024）⁵⁾ で設定された期限を10か月以上、かつ、2025年6月に署名された大統領令“Unleashing American Drone Dominance”⁶⁾ で設定された期限を3週間以上過ぎてなお規則案が公表されていないことに懸念を示した。一方、パワードリフトに関するSFAR（Special Federal Aviation Regulation：特別連邦航空規則）⁷⁾ やMOSAIC（Modernization of Special Airworthiness Certification：特別耐空証明の近代化）⁸⁾ の進展に関しては評価する姿勢を示した。

続いて、米国運輸省（Department of Transportation：DOT）航空・国際担当次官補代理のダニエル・エドワーズ氏及びFAA政策・戦略連携担当長官補のシモーネ・ペレス氏による基調講演が行われた。DOTのエドワーズ氏は、ドローンやAAMが官僚主義的手続きによって阻害されることは望んでいないことを強調した上で、2025年6月にドローン及びAAMに関する2つの大統領令⁶⁾ ⁹⁾ が署名されたこと、BVLOSのNPRM（Notice of Proposed Rulemaking）は最終レビューの段階であり、早々に公表予定であること^{注1)}、AAMに関する国家戦略を年内に公表予定であること等に言及した。また、FAAのペレス氏は、BVLOSの規則はDOT、FAA及び大統領の最優先事項であることを述べた上で、パワードリフトの型式証明に関するガイダンス文書（AC 21.17-4）の発行、パワードリフトの操縦士の技能証明等に関する最終規則の発行、AAMの型式証明に関するロードマップの策定、パーティポートに関するガイドラインの改訂（EB 105A）等、以前のレポート¹⁰⁾ ¹¹⁾ でも紹介したAAMに関するFAAの取り組みにも言及し、今後も業界と協力して規制の枠組みを構築していく考えを示した。

2.2 SFARの枠組みから期待されることに関するセッション

eVTOL機メーカー等の業界関係者のパネリストにより行われた、SFARの枠組みから期待されることに関するセッションにおいて、Cassidy & Associates社（ワシントンD.C.を拠点として米国政府へのロビー活動を実施）上級副社長のアレックス・シンプソン氏は、SFARに関して2系統の操縦装置や予備燃料等の要件について業界から懸念の声があったが、FAAとの間

で日常的に細部に立ち入ったやり取りするのではなく、よりソフトなアプローチを取ることにより、業界が概ね満足する結果（Final Ruleにおいて、NPRMでの案から要件が緩和されたこと）が得られたこと、またFAAがSFARを確実に最終化することについては、議会においても超党派かつ上下両院で強い関心が寄せられていたことを述べた。

また、Wisk Aero社政策・規制対応・基準担当ディレクターのデビッド・オード氏は、リモートパイロットによる監視下での自律飛行という同社の運航形態は今回のSFARの対象ではないことから、今後の展望として、航空規則制定委員会（Aviation Rulemaking Committee：ARC）を立ち上げて、短期的にはそうしたリモートパイロットへの資格付与を可能とする期限付きのSFARを設定してデータを収集しつつ、長期的には14 CFR Part 61に新たな資格を設ける等の包括的な規則制定を行うのが望ましいとの考え方を示した。

2.3 自律運航及び遠隔操縦運航の米国の空域システムへの統合に関するセッション

FAA、NASA及び業界関係者のパネリストにより行われた、自律運航及び遠隔操縦運航の米国の空域システムへの統合に関するセッションにおいて、Wisk社のオード氏は、同社がFAAとの間で型式証明活動を進めているeVTOL機・Generation 6（図-4）について、まもなくカリフォルニア州で初飛行を実施予定であると述べた。また、運航面について、同社は運航者でもあるため、14 CFR Part 135の認証取得や自律飛行を監督するクルーへの資格付与が必要となること、さらに空域システムへの統合について、FAAやNASAとも連携しており、eVTOL統合パイロットプログラム（eIPP）や先端航空技術センター（CAAT）の設立が進められていることにも言及した。



図-4 Generation 6の模型（Wisk Aero社のブースに展示）

また、FAA航空機認証サービス上級技術専門官室ディレクターのブルース・デクリン氏は、認証において自律化を取り扱うに当たって、Task Specificであることの重要性、すなわち、具体的にどのタスクを自律化するのかを定義し、具体的なタスクレベルでの対話を行うことが必要であることを強調した。その上で、業界内での協調の重要性、すなわち、業界内でバラバラに動くと、当局はその全てに対応しようとしてリソース等に課題が生じるが、業界が足並みを揃えれば当局は非常に動きやすくなること、またFAA内での協調の重要性、すなわち、FAAの組織は従来型の航空機の設計や運航に対応したものであったところ、

AUS Office（Advanced Air Mobility and UAS Integration Officeやその前身組織を指していると思われる）は（ドローンやAAMのような新たな技術に対して）組織内をうまくとりまとめて効果的な意思決定ができていることにも言及した。

2.4 2日目の開会挨拶

2日目の冒頭に、共和党所属・フロリダ州選出上院議員のリック・スコット氏による開会挨拶が行われた。同氏は、米国におけるフェンタニルによる被害や技術盗用等の中国の脅威に強い懸念を示しつつ、連邦政府による中国製ドローンの調達を禁止する法律（American Security Drone Act of 2023¹²⁾）を成立させたことや、現在さらに包括的に中国製ドローンを禁止する法案（Drones for America Act¹³⁾）の成立に向けて取り組んでいることを述べた。

2.5 AAMの認証に関するセッション

FAA、AUVSI及びeVTOL機メーカーのパネリストにより行われたAAMの認証に関するセッションにおいて、BETA Technologies社規制担当ディレクターのクリステン・コストロ氏、Joby Aviation社先端プロジェクト航空政策リードのアル・ローレンス氏、Archer Aviation社認証部門責任者のエリック・ライト氏のeVTOL機メーカー各社の代表者は、FAAがパワードリフトに関するSFARのFinal Ruleやパワードリフトの型式証明に関するアドバイザリーサーキュラー（AC 21.17-4）を発行したことを評価し、型式証明の申請者側が適合性を実証するフェーズに入っているとの認識を示した。また、FAA航空機認証サービス政策・基準部門デピュティ・ディレクターのジェームズ・フォルツ氏は、FAAが肯定的な評価を受けることはそう多くないが、SFARのFinal Rule発行、EB 105の改訂、AC 21.17-4の発行等のルールメイキングを進展させることができ、多くの申請者において要件設定を検討する段階から適合性確認の段階に進んでおり、勢いは我々の側にあるとの認識を示した。

さらに、Archer社のライト氏は、eIPPの設立を求める大統領令について、州、地方及び地域社会がAAMへの関与を深める上で大きな一歩であったとの見解を示したほか、BETA社のコストロ氏は、FAAは個別の申請者からフィードバックを受けているが、業界が統一した意見を提示できれば、FAAは異なる提案を一つ一つ分析する必要がなくなり大きな負担軽減となる、すなわち業界が足並みを揃えて取り組むことの重要性は「上げ潮は全ての船を持ち上げる（The rising tide lifts all ships）」という言葉に通じるものであるとの考え方を示した。

2.6 AAMに関する国家戦略に関するセッション

DOT、FAA、TSA（Transportation Security Administration：運輸保安局）及びNASAのパネリストにより行われたAAMに関する国家戦略に関するセッションにおいて、DOT航空分析官のマイケル・ハーディン氏は、国家戦略策定の作業には多くの時間を要したが、9月下旬から10月上旬にかけて公表される見込みであり、国家戦略には約40個の提言が含まれている（昨年度の2024 FAA Drone and AAM Symposium時点の情報では、約30個とされていた³⁾）といった状況が共有された。

また、FAA Advanced Air Mobility and UAS Integration Office

エグゼクティブ・ディレクターのウェンディ・オコナー氏は、AAMに関する地域社会との関わりについて、航空機の物理的な音の騒音に加え、航空機が自宅上空を飛び交うのを目撃することで生じる「視覚的な騒音」の問題を指摘し、こうした騒音について、従来型航空機に関しては多くのデータがあるが、AAMに関してはまだ十分なデータがないことから、大統領令はデータ収集を迅速に進める助けになるだろうとの考えを示した。さらに、DOTのハーディン氏は、騒音に関連してニューヨーク港湾局から耳にした話として、Joby社がニューヨーク港でデモ飛行を行った際、ヘリコプターの騒音に反対する市民団体の代表を港湾局が招待したところ、代表は最初は腕組みをしてこれから起こることを嫌悪している様子であったが、機体がデモ飛行を終えて戻ってきたのを見て、港湾局に「これをいつ手に入れられるんだ？」と尋ねた、すなわちAAMをむしろ「ヘリの騒音問題を解決するもの」として受け止めるようになったというエピソードを紹介し、AAMの技術が人々の生活を変える可能性を感じたとの見解を述べた。

2.7 ドローンのデモ飛行

シンポジウムでは、会場となったナショナルズ・パークの空間を利用して、ドローンのデモ飛行も行われた。例えば、Wing社は同社が展開しているドローンによる配送サービスを模擬したデモ飛行を実施した。具体的には、配送品パッケージを機体下部に搭載したドローンが、球場のコンコース部分から高度を上げてグラウンドエリア内に飛行し、目的地上空で高度を下げ（図-

6 ①）、テザーを下ろして配送品パッケージを地面に到達させ（図-6 ②）、配送品パッケージを固定していたフックを外して、テザーを一定程度上げた状態（図-6 ③）で高度を上げてグラウンドエリアからコンコースへ戻るといった手順でデモが行われ、シンポジウム参加者は球場の観客席等からその様子を見ることができるようになっていた。

3. 全体を通じた所感

昨年度の2024 FAA Drone and AAM Symposiumに続き、2025年度もドローン及びAAMの両方をテーマとするシンポジウムという形で開催されたが、ルールメイキングの面に関しては、結果的にシンポジウム終了後まもなくNPRMが公表されたものの、BVLOSの規則制定が遅れているドローンと、比較的順調に各種の規則制定が進んでいるAAMで、業界の温度感も含めてやや対照的であったという印象を受けた。

また、屋内でのスピーチやディスカッションだけでなく、球場の空間を活用して実施されたドローンのデモ飛行も、2023年度及び2024年度のシンポジウムでは見られなかった新たな試みとして興味深いものであった。

注

注1) 2日目午後のセッションにおいて、Federal Registerでの公表準備に入った旨のアナウンスがあり、シンポジウム終了後の2025年8月7日にFederal Registerで公表された。
<https://www.federalregister.gov/documents/2025/08/07/2025-14992/normalizing-unmanned-aircraft-systems-beyond-visual-line-of-sight-operations>

参考文献

- 1) Drone and AAM Policy Symposium <https://www.droneandaampolicysymposium.org/home>
- 2) 釣慎一郎, 2023 FAA Drone Symposium及びAdvanced Air Mobility Summit参加報告 https://www.jttri.or.jp/document/2023_Report_Sep_Tsuri.pdf
- 3) 釣慎一郎, 2024 FAA Drone and AAM Symposium参加報告 https://www.jttri.or.jp/jitti_20241001_tsuri.pdf
- 4) AUVSI, Drone and AAM Policy Symposium Attendee Toolkit <https://www.auvsi.org/wp-content/uploads/2025/07/DAPS-PIP-Kit-Attendee.pdf>
- 5) FAA Reauthorization Act of 2024 <https://www.congress.gov/bill/118th-congress/house-bill/3935/text>
- 6) The White House, Unleashing American Drone Dominance <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/06/unleashing-american-drone-dominance/>
- 7) FAA, Integration of Powered-Lift: Pilot Certification and Operations; Miscellaneous Amendments Related to Rotorcraft and Airplanes - Final Rule <https://www.faa.gov/newsroom/integration-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments>
- 8) FAA, Modernization of Special Airworthiness Certification <https://www.federalregister.gov/documents/2025/07/24/2025-13972/modernization-of-special-airworthiness-certification>
- 9) The White House, Restoring American Airspace Sovereignty <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/06/restoring-american-airspace-sovereignty/>
- 10) 釣慎一郎, 空飛ぶクルマに関する米国の政策の動向について(その4)~パワードリフトSFAR最終化/バーティポートEB改訂-CAAT運営主体選定-eIPP設立指示~ https://www.jttri.or.jp/jitti_20250703_tsuri.pdf
- 11) 釣慎一郎, 空飛ぶクルマに関する米国の政策の動向について(その5)~AAMTCのロードマップ策定/パワードリフトTCIに関するAC発行-MOSAIC Final Rule発行~ https://www.jttri.or.jp/jitti_20250820_tsuri.pdf
- 12) American Security Drone Act of 2023 <https://www.congress.gov/bill/118th-congress/senate-bill/473/text>
- 13) Drones for America Act <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/2168/text>



図-5 Wing社のドローンの展示品及び配送品パッケージ（Wing社のブースに展示）

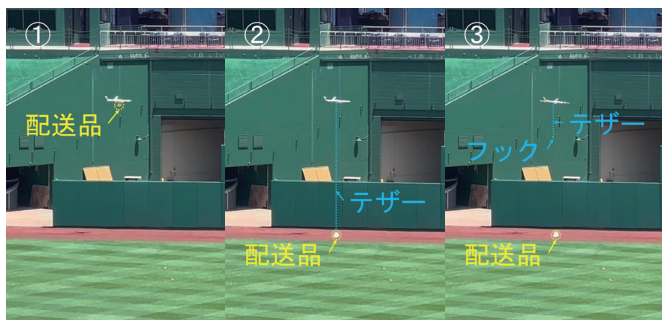


図-6 Wing社によるドローン配送のデモ飛行の様子

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所（JITTI）のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/

