

ConOpsの改訂

国土交通省 航空局
経済産業省 製造産業局

空飛ぶクルマの運用概念(Concept of Operations:ConOps)の改訂について

ConOpsの概要

- 我が国における空飛ぶクルマの実現及び更なる運用の拡大のため、空飛ぶクルマ産業への参入を検討する業界関係者に必要な情報を提供し、認識の共有を図ることを目的に作成（令和5年3月第1版発行、令和6年4月第1版改訂A発行）
- 空飛ぶクルマの構成要素である機体、地上インフラ、交通管理、主要な課題に関する概要とともに、段階的な導入フェーズを説明。Appendixとして、空飛ぶクルマのフェーズ毎のユースケース等を掲載。

主なConOps改訂内容（案）

導入フェーズの更新（「実現イメージ」※1等と足並み統一）と**各フェーズにおける運航イメージの具体化**（フェーズ1・2における交通管理等の詳細化、フェーズ3における自動・自律運航の本格化による高密度運航イメージの詳細化）等を改訂。

①フェーズの更新

年代を鍵として、「運航イメージ」や「技術開発の成熟度レベル※2」と足並みを統一。

時期	フェーズ	概要
2020年代 中期	フェーズ 0	商用運航に先立つ試験飛行・実証飛行
2020年代 後半	フェーズ 1	商用運航の開始。低密度での運航
2030年代 前半	フェーズ 2 前期	運航規模の拡大。中～高密度での運航 一部自動・自律運航の実施（後期）
2030年代 後半	フェーズ 2 後期	
2040年代 以降	フェーズ 3	自動・自律制御を含む AAM運航の確立 高密度での運航

②各フェーズにおける運航イメージの具体化

- ・ 自動・自律運航に係る記載の詳細化
- ・ フェーズ 1・2 において想定される運航の実現に必要な課題の特定と、課題解決のための交通管理等について詳細化
- ・ フェーズ 3 における自動・自律運航の本格化による高密度運航イメージの詳細化
- ・ 技術開発の成熟度についても明確化

③用語の更新

用語の一部を現状に合わせて適切なものへ更新

空飛ぶクルマ ➡ 空飛ぶクルマ（AAM）
UAMコリドー ➡ AAMコリドー など

※1: 大阪・関西万博後の社会実装の実現イメージ(令和7年8月28日官民協議会公表)

※2: 空飛ぶクルマの社会実装を実現するために必要な技術の成熟度段階

(参考) 空飛ぶクルマの運用概念(Concept of Operations: ConOps)の改訂内容 (案)

● 各フェーズにおける運航イメージの具体化(詳細)

✓ 各フェーズでの対応すべき課題(◆)とその対応(◎)の明記

➤ フェーズ1(2020年代後半)

⇒商用運航の開始。低密度での運航(操縦者搭乗、遠隔操縦(荷物輸送のみ))

◆ 課題:一定の飛行頻度となった場合の安全性向上、容量確保

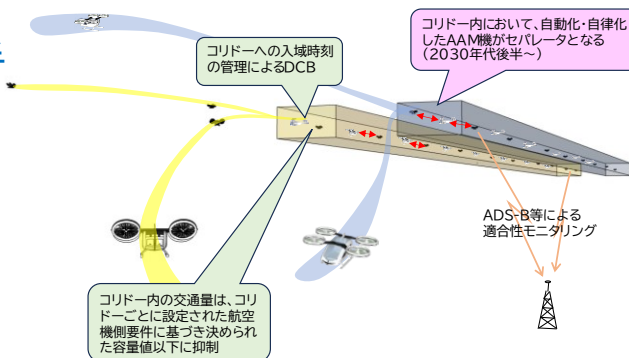
◎ 対応:AAMが飛行するルートの設定・周知によるAAMの状況認識の向上、ポートの容量管理 等

➤ フェーズ2(2030年代) 前期:2030年代前半 後期:2030年代後半

⇒運航規模を拡大。中～高密度での運航(操縦者搭乗、遠隔操縦)
一部自動・自律運航の実施(2030年代後半)

◆ 課題:更なる飛行頻度増への対応、欠航のない確実な利用の実現、
フェーズ3への円滑な移行

◎ 対応:AAM専用航路(コリドー)の設定、動態モニタリングの実施、
ポート周辺の空域管理、新たな飛行方式(2030年代後半) 等



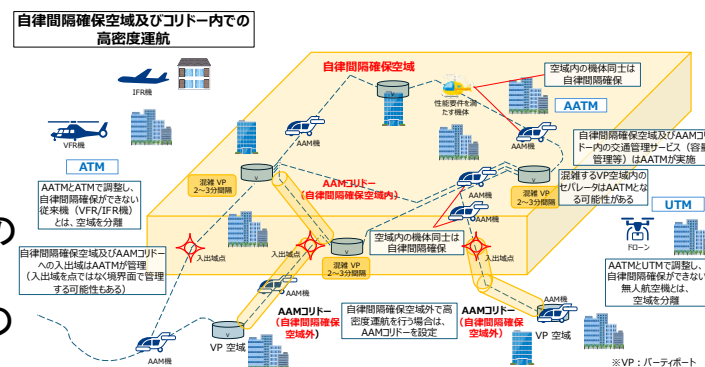
フェーズ2での運航イメージ

➤ フェーズ3(2040年代以降)

⇒自律制御を含むAAM運航の確立。
高密度での運航(自動・自律運航の融合)

◆ 課題:安全性向上、高密度化、就航率向上、自在性向上、関係者の
負担軽減 等

◎ 対応:自動・自律運航の本格化。このための想定される運用概念の
具体化と関係者の役割分担の明確化 等



フェーズ3での運航イメージ