

グリーンイノベーション基金事業

「次世代航空機の開発」プロジェクトに関する
研究開発・社会実装計画 （改定案）

令和 56 年 11 月 20 日

経済産業省

製造産業局

目次

1. 背景・目的	3
2. 目標	11
3. 研究開発項目と社会実装に向けた支援	18
4. 実施スケジュール	25
5. 予算	28

1. 背景・目的

- 航空機産業の重要性と課題解決の方向性

- 我が国の航空機産業は、戦後 7 年間の空白期間を経て、自衛隊が運用する輸入機の修理や米国等からのライセンスに基づく国内生産、国産機の開発・量産等の防衛航空機分野の事業等を通じて技術を獲得、向上してきた。この間、民間航空機分野については、戦後初の国産旅客機 YS-11 の開発の後、主として、欧米メーカーとの機体構造、航空機エンジンの国際共同開発への参加を通じ、その事業規模を拡大してきた。完成機事業については、2008 年に YS-11 以来の約 50 年ぶりに MRJ（現：三菱スペースジェット）の開発が開始されたが、2023 年 2 月、開発中止を決定した。
- 一方、防衛用の機体について、戦後、戦闘機の米国からのライセンスに基づく製造や、米国との国際共同開発、輸送機・哨戒機・救難機の国内開発・製造等が行われてきた。現在、将来の戦闘機について、国際協力を視野に、我が国主導の開発が着手されている。
- 航空機産業は、広い裾野産業を持ち、防衛用途の機体に係る産業基盤が共用され、航空機開発で開発、適用された最先端の技術が他の分野に波及する効果も期待される等、我が国産業全体において重要な役割を果たしている。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、世界的に航空需要は大打撃を受けたものの、2024 年には 2019 年と同水準まで回復し、その後、新興国等の経済成長を背景に、約 3%/年程度の持続的な成長を遂げることが見込まれている¹。また、今後は更にハブアンドスポーク（拠点空港から放射状に目的地を結ぶ方式）よりもポイントトゥポイント（直接目的地間を結ぶ方式）へ需要が推移するとの見方もあり、航空需要の在り方が変化する可能性もある。
- こうした航空分野の成長と並行して、急速に脱炭素化の要求が高まりつつある。航空関連の国際機関である国際民間航空機関（ICAO）では、2020 年に「燃料効率の毎年 2%改善」、「2020 年以降総排出量を増加させない」というグローバル目標²を掲げていたが、2022 年 10 月の ICAO 総会において、「2050 年までのカーボンニュートラル」が国際航空分野の長期目標³として採択されたところ。また、2027 年以降、当該目標を達成できなかった場合、最大離陸重量 5,700kg 以上の全ての国際線運行者は、カーボンオフセット制度（CORSIA）を利用することが義務づけられている。目標達成に向けては、エアラインによる運航方式の改善、

¹ 「Waypoint2050（IATA）」の central scenario を参照
(https://aviationbenefits.org/media/167187/w2050_full.pdf)

² ICAO グローバル目標
(<https://www.icao.int/environmental-protection/pages/climate-change.aspx>)

³ ICAO 長期目標
(<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/States-adopts-netzero-2050-aspirational-goal-for-international-flight-operations.aspx>)

機体やエンジンの効率改良（新技術導入）、持続可能な航空燃料の導入⁴の活用等を総動員することが必要であるとされている。また、GX 推進戦略においても、世界に誇る脱炭素技術の強みをいかして、世界規模でのカーボンニュートラルの実現に貢献するとともに、新たな市場・需要を創出し、日本の産業競争力を強化することを通じて、経済を再び成長軌道に乗せ、将来の経済成長や雇用・所得の拡大につなげることが求められている。

- 航空分野における脱炭素化の要請に基づくグリーン技術へのシフトを我が国産業の競争力を飛躍的に強化する機会として捉え、機体・エンジンメーカーやエアライン、燃料メーカー等が連携を図りつつ、既存の技術や取組の延長を超えて、野心的なイノベーションの実現に取り組むことが期待される。他方で、新型コロナウイルス等により、経済的に甚大な影響を受けた航空機産業において、資金や人材面等のリソースを最大限効率化するべく、既存設備や技術の活用を含め、技術の変わり目においてサプライチェーン全体を慎重に検討することも必要である。
- 具体的には、①機体・エンジン側では軽量化や効率化、電動化率の向上、水素航空機関連技術の開発、②燃料側としてはバイオジェット燃料や合成燃料等の代替燃料を適切に供給することが可能な体制確立等が挙げられる。現時点では、一つの技術開発で課題が全て解決する万能の方策は存在していない。それぞれの方策には後述のとおり一長一短が存在し、技術の成熟度も異なっている。今後の技術開発については、世界の技術動向なども踏まえ、ステージゲートを設けつつ、我が国に優位性のある技術分野を中心に機体・エンジン側と燃料側の両面から、腰を据えて取り組んでいくことが必要である。本計画は、機体・エンジンの開発を対象とすることとし、代替燃料については、航空用途以外も含めて、「CO₂ 等を用いた燃料製造技術開発」プロジェクトにおいて取り扱う。
- 航空機の機体・エンジンの開発にあたって、以下のような特徴に留意する必要がある。
 - 既存機体の派生型を超えた新型の航空機の開発は、15～20 年程度に 1 度の頻度にとどまり、その際、巨額の研究開発投資を要し、投資の回収はメンテナンスビジネスを含め長期間を要する。
 - その要素技術においても、高度な安全性要求から各種認証試験が存在する等、新技術開発にあたっては資金的、技術的ハードルが高い。
- こうした特徴を持つ航空機産業においては、欧米では政府の強力な支援の下、脱炭素化に資する新技術開発が急速に推進されている⁵。我が国の航空機産業は、上述のとおり機体・エンジンの国際共同開発において約 2-3 割の参画比率を実現しているが、世界的にカーボンニュートラルを目指す動きを市場機会と捉えて、水素や電動化、素材等の我が国の要素技術の強みを最大限活用し、こうした参画比率をさらに高め、航空分野の脱炭素化に我が国としても貢献していくことが重要である。加えて、航空機産業は、グローバルに活躍可能な中小企

⁴ ICAO（国際民間航空機関）が定めた、国際航空のためのカーボンオフセット及び削減スキーム

⁵ EU 政府は、2021 年に次世代航空機関連プロジェクトを計画・実施するために官民コンソーシアム「Clean Aviation」を組成し、ハイブリッド電動、超高効率化、水素航空機に 17 億ユーロを投入するとしている。

業を含めた幅広い裾野産業を有しているとともに、防衛産業とも技術・生産の基盤を共にするなど、官民をあげて戦略的に取り組むべき領域である。

- 本プロジェクトは、カーボンニュートラル社会に不可欠となる次世代航空機の実現に必要な機体・エンジン関連の要素技術レベルのイノベーションを促進するとともに、欧米政府との連携強化や、将来技術における欧米メーカーと日本企業間の共同研究開発の促進、国際標準化活動とも組み合わせながら、我が国航空機産業の国際競争力の飛躍的強化を目指すものである。

- 本プロジェクトを取りまく現状と課題解決の具体的方策

- 航空機の脱炭素化に向けた機体・エンジン側の開発としては、いくつかの方策が想定されるが、各技術の特徴を踏まえつつ、搭載可能重量や航続距離等に応じ、適切に使い分けられていくことが考えられる。具体的には、電動航空機は、電池やモーターの性能に限界があることから、小型かつ短距離飛行(1,000km 程度)に適すると考えられている。水素航空機は、電動航空機よりも航続可能距離が伸張すると見られているが、水素燃料の体積エネルギー密度が小さく、同一エネルギーを得るためには体積が4倍程度必要になるため、長距離路線には対応できないと考えられている(2,000km – 3,000 km 程度までとの見方が多い)。また、燃料そのものを水素に代替する水素航空機は、後述のとおり、機体開発として技術的課題は多い。一方、電動技術や水素への対応でも補いきれない大型機かつ長距離飛行では燃料の改善(代替燃料の活用)が期待されている。代替燃料の活用については、機体・エンジン側の変更は小規模にとどまる一方で、長期的に、需要に対応する規模の燃料を確保するためには、水素をCO₂と混合して生成する合成燃料が期待されるが、依然として、コスト面等で技術課題が存在する(水素航空機の方が合成燃料を使用した航空機よりも1人あたりの運航料金が安くなるとの見方も存在)。
- 今後、温室効果ガスを巡る規制・政策、技術開発、需要、インフラ整備の動向等を踏まえて、各技術が選択的かつ段階的に市場に投入されと考えられる。
- 当面の見通しについて、2030 年前半に市場投入が見込まれる機体では、高い安全性を確立した上で、抜本的な脱炭素化に資する新技術の投入は現実的には困難であるため、機体やエンジンにおいて軽量化、効率化等の技術的改善が施されるとともに、バイオ燃料の活用が広がっていくものと考えられている。2035 年以降は、電池やモーター等の電動部品の技術が向上すると考えられることから、ハイブリッド電動化や水素燃料を利用した航空機が投入される等の推進系の大幅な変更が見込まれ、2040 年以降は、比較的小型や短距離の用途において全電動航空機が投入される可能性もあると考えられている。さらに、それ以降、中型・中距離以上の用途においても、水素を活用した水素航空機又は合成燃料の活用が期待される。
- 世界に目を向けると、欧米 OEM メーカーを中心とした機体・エンジンの軽量化・効率化に係る技術開発や、電動航空機に係る開発事業が複数実施されているほか、2020 年 9 月にエアバス社が 2035 年に市場に水素燃料及び燃料電池を活用した“カーボンニュートラル航空機”

を市場投入すると発表したことを受けて、水素航空機に向けた開発競争が激化している。

- このように、航空機の脱炭素化に向けた取組としては様々な方策が考えられ、将来機においてどの技術が搭載されるかについて、不確実性が残る。こうした中で、欧米 OEM が掲げる技術の方向性（軽量化、代替燃料、電動化、水素等）を踏まえ、受け身に回ることなく、複数の有力技術に主体的・積極的に取り組み、我が国として選択余地を増やしつつ、技術開発における重要なパートナーとしての地位を目指し、柔軟に対応していくことが重要である。特に電動化等の技術は、主に電機関係の企業が地上モビリティ向けに培ってきた技術に期待ができるため、他業界からの参入も促していくことが重要となる。
- また、新技術導入に向けて、国際的にも新たな基準の策定や標準化の動きが進んでいくと考えられており、我が国においても、こうした基準策定等の動向を把握し、議論に参画していく。取組の一例として、2022 年度から経済産業省は、国土交通省と合同で、「航空機の脱炭素化に向けた新技術官民協議会」を開催し、新たな技術の導入に向けた安全基準の策定や国際標準化において、日本企業が技術に応じて主導的な役割を果たすための戦略的な取組の検討を進め、航空機の脱炭素化に向けて日本企業が持つ優れた技術の社会実装及び産業競争力の強化に向けた取組を推進している。加えて、完成機事業で培った空力や複合材等の技術や、安全性に係る認証取得に向けたノウハウ等も、今後の将来技術の開発や新技術の認証プロセスに活かしていくことが重要である。
- 航空機エンジン燃焼器、炭素繊維複合材等の開発において我が国企業は既存機において高いシェアを有しており、さらに経済産業省の既存事業により加工性に優れた炭素繊維複合材や、航空機向け蓄電池等の電動化を推進している（詳細は既存事業の項目参照）。
- 他方、エアバス社のカーボンニュートラル航空機の 2035 年への市場投入の発表を踏まえ、国内でも、これまで取り組んでいなかった水素航空機に関する開発にも本格的に着手する必要がある。水素航空機は、水素燃料電池を使用して推進用の電気を生成するか、ガス状または液体の水素を直接燃焼させることによって推進力を供給することにより、航空機の直接エネルギー源としても使用される可能性があると見られている。いずれの方式を採用する場合も、水素航空機の実現に必要な部材は技術的難易度が高く、また、空港周辺のインフラ整備や新たな国際標準化活動等に中長期的に取り組む必要もある。
- 加えて、水素燃料電池を使用した推進方式については、様々な企業によって小型の航空機から開発実証が進んでいる。まずは小型機に適用される本推進方式に関する技術を早急に確立させ、水素の扱いや電動化に対する知見と実績を得ることで、将来的に市場規模・CO₂ 排出量が多い、より大きなサイズの機体に導入が見込まれる水素燃焼方式や電動化率の向上に対して我が国が技術的優位性を保持する必要がある。
- さらに、軽量化や電動化率の向上は、将来航空機における燃料の変化に関わらず、飛躍的に燃料消費を削減する観点から脱炭素化に向けて確実に必要な技術であり、我が国の技術的優位性を活かして、取組を加速し、社会実装に繋げていくことが重要である。その際、軽量化については、炭素繊維複合材は破壊予測が難しいという技術課題を踏まえ、安全確保と

軽量化の評価法や航空機の運行時も見据えた非破壊検査の確立にも対応していく必要がある。電動化率の向上については、国際的な基準や標準化の動きが進んでいる状況であり、そうした議論に積極的に参画しつつ安全性を担保した形で技術を確立していく必要がある。

- これらを実現するために、具体的には、少なくとも以下 3 つの取組が必要であるが、本事業では①及び②を実施する。
 - ① 水素航空機の実現、航空機構造の大幅な改良及び軽量化、電動化率の向上に向けた新技術開発
 - ② 上記技術の評価・実証
 - ③ 水素航空機の実現に向けた空港周辺のインフラ整備 等
- なお、水素航空機の実現に向けては、水素燃料の輸送・保管設備の新設、水素の利活用に向けた地上車両や空港内設備等の空港周辺インフラを整備する必要がある。
- こうした取組は、航空分野の脱炭素化に向けて必要不可欠である一方、十分な見通しを得られていない技術開発課題であり、さらに、国際的な規制動向や OEM メーカーの開発計画に大きな影響を受けるため市場の正確な予測が困難であり、民間企業が単独で実施することが困難であることから、国としても積極的な支援を講ずる必要がある。特に、国産の民間旅客機の開発・製造を行う国内企業が存在しない中で、社会実装のタイミングが海外 OEM メーカーの動向に大きく左右されることに伴う不確実性にも留意する必要がある。

● 関連基金プロジェクトと既存事業

➤ 関連基金プロジェクト

航空機産業に関連する基金事業として、代替航空燃料や航空用途以外にも活用可能な合成燃料の製造技術開発（CO₂等を用いた燃料製造技術開発プロジェクト）を検討中。

➤ 既存事業

- 以下の予算事業を通じて、航空機の軽量化と製造の効率化の双方を実現することが期待されている熱可塑性炭素繊維複合材料の開発や、エンジンの効率化が期待されている CMC（セラミック・マトリックス・コンポジット）の開発を実施している。また、航空機の装備品や推進系の電動化に向けて、必要な重量エネルギー密度や安全性能を満たす蓄電池、必要な出力エネルギー密度や安全性を満たすモーターの開発等を推進している。
- 加えて、水素の燃焼特性により生じる逆火や燃焼振動、NO_x 値の上昇への対策を行いつつ、天然ガス焚きガスタービンと同等の発電効率を実現するための水素ガスタービンにかかる燃焼器（混焼、専焼）の技術開発を実施している。
- 本基金事業では、既存事業の成果を効率的に活用しつつ、2035 年以降に市場に投入される予定の次世代航空機に必要な技術を確立する。具体的には、水素航空機向けのコア技術（燃焼器、貯蔵タンク、水素燃料供給システム）及び飛躍的な軽量化を可能にする構造部材の製造技術を確立し、その社会実装を図ることを目指す。

【予算事業】

- 次世代複合材創製・成形技術開発（2020～2024 年度予定、2023 年度予算額 12.0 億円）：機体構造向け炭素繊維複合材、エンジン高温部位向け CMC の開発を実施。
(https://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP_100171.html)
- 次世代電動航空機に関する技術開発事業（2019～2023 年度予定、2023 年度予算額：24.0 億円）：航空機向け蓄電池、超電導モーター等の開発を実施。
(https://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP_100104.html)
- NEDO 先導研究プログラム（エネルギー・環境新技術先導研究プログラム）
 - ・水素を活用した航空機関連技術開発（2021～2022 年度）：実現可能性の検証が必要なタンク用素材、燃料電池システムの開発等を実施。
- 競争的な水素サプライチェーン構築に向けた技術開発事業（2023～2027 年度予定、2023 年度予算額 80.0 億円）：水素を製造・貯蔵・輸送・利用するための設備や機器、システム等の更なる高度化・低廉化・多様化につながる研究開発等、水素サプライチェーンにおける規制の整備や合理化、国際標準化のために必要な研究開発等を実施。
(https://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP_100259.html)

● グリーン成長戦略の実行計画における記載（抜粋）

（10）航空機産業

① 装備品・推進系の電動化

<現状と課題>

航空機の電動化について、現在は、補助動力用や地上滞在時における電力供給用の蓄電池搭載など用途範囲は限定的であるが、今後は、飛行時の動力や内部システムの作動に係る用途へと拡大していくことが期待される。これを実現していくためには、電池やモーター等の飛躍的な性能向上が必要である。

昨今、欧米の機体・エンジンメーカーを中心に電動化技術の獲得や実証機の開発に向け競争が活発化している。日本企業は電池やモーター等の関連分野での要素技術に潜在的な競争力があるが、航空機の装備品等への現在の採用実績は一部にとどまっている。

なお、2019 年にボーイング社と経済産業省で締結した「将来技術に関する協力覚書」において、航空機の電動化は、具体的な協力分野の一つとして位置付けられている。

<今後の取組>

航空機の電動化技術の確立のため、引き続き、（国研）宇宙航空研究開発機構（JAXA）等の国立研究開発法人における知見を活用しながら、航空機関連メーカーと電機関連メーカーが連携して行う研究開発を推進し、将来機における搭載技術が選定されるタ

ミングまでに、国内メーカーが必要な技術レベルを満たすことを目指す。具体的には、航空機向け電池や、モーター、インバーター等、航空機の動力としてのコア技術については、2030 年以降段階的に技術搭載することを目指し、グリーンイノベーション基金等の活用も検討しながら研究開発を加速する。その際、航空機を製造する海外企業との連携の枠組みを活用・強化して、開発された技術の将来機への搭載を目指す。加えて、国内の産学官連携を通じて国際標準化を推進していく。

なお、電動航空機は、推進系統を電動システムに置き換えていくことによる大幅な騒音削減が期待されており、エンジン内の燃焼器やタービンに由来する騒音が解消されることに加え、既存エンジンと比較して排気速度が低下するために排気騒音が低減する可能性が高い。実際に、昨今、海外における小型電動航空機の開発では 2 ～ 3 割程度の騒音低減が確認されている。我が国でも、蓄電池や電動モーター等に係る技術開発において積極的に騒音低減を目指していき、2050 年には、空港周辺住民や乗客にとって、例えば夜間であっても許容性の高い、低騒音の電動旅客機の実現に向けて貢献していく。

② 水素航空機

<現状と課題>

航空機分野の低炭素化を実現させるためには、電動化技術の搭載に加えて、水素燃料の活用も期待される。水素航空機の実現に向けては、軽量かつ安全性を担保した水素貯蔵タンク、燃焼して使用する場合には新たなエンジン部品の開発等、多数の技術的課題が存在している。加えて、周辺インフラや水素供給サプライチェーンの実現可能性についても、安全性やコスト面等の観点から検討を行っていくことが必要である。

なお、2020 年 9 月、エアバス社が 2035 年に水素航空機を市場投入すると発表した。現状、我が国企業においても、水素航空機に関する具体的な取組が始動しており、今後、研究開発や具体的検討を加速していく必要がある。

<今後の取組>

水素航空機の実現に向けて、必要となる要素技術の開発を推進する。その際、開発初期の段階から海外メーカーとの連携を模索するとともに、実用化につながる課題を特定し、重点的に取り組んでいく。例えば、燃料タンクやエンジン燃焼器等の製造技術は、水素航空機が成立するために必要不可欠なコア技術である一方、軽量化と安全性・信頼性の両立が困難といった観点で、極めて技術的ハードルが高く、中長期にわたる巨額の研究開発費用が必要となる。そのため、グリーンイノベーション基金等の活用も検討しながらコア技術の開発を推進していく。また、水素燃料の保管、輸送、利用のための空港の民間設備等の検討を、2021 年 6 月以降、政府や航空機メーカー、その他関連企業や学術関係者が連携しつつ、「水素航空機の実現に向けた空港周辺インフラ検討会（仮称）」において進めていく。

③ 機体・エンジンの軽量化・効率化

<現状と課題>

航空機・エンジン材料については、軽量化、耐熱性向上等に資する新材料の導入が進んでいる。航空機構造（胴体や主翼等）や内装品（ギャレー等）では、アルミ合金から炭素繊維複合材への転換が進み、航空機エンジンでは、軽量で強度に優れた炭素繊維複合材のファン部品への適用、高温に耐える素材として有望視されているセラミックス基複合材料のタービン部品への適用が始まっている。

低炭素化要求の強まりに伴い、更なる軽量化・効率化につながる素材の適用ニーズは、今後も継続していくことが見込まれる。現状、我が国企業は素材分野での技術的優位性があるが、今後、更なる性能向上やコスト低減要求に対応していくことが重要である。

<今後の取組>

国内素材メーカー、航空機・エンジンメーカー、JAXA 等の国立研究開発法人の連携の下、先端材料に係るデータベース整備や生産技術も含めた必要な技術開発を進め、将来機における搭載技術が選定されるタイミングまでに、国内メーカーが必要な技術レベルを満たすことを目指す。その際、航空機を製造する海外企業との連携の枠組みを活用・強化して、開発された技術の将来機への搭載を目指す。

また、炭素繊維複合材は、軽量化という観点から運航時における省エネ効果は従来の金属よりも高い一方で、製造時には金属よりもエネルギー消費が多い。したがって、製造サイクル全体としての排出削減効果を高めるべく、中長期的なリサイクル技術の確立について、自動車等の他分野とも連携を図りながら推進していく。

● 脱炭素成長型経済構造以降推進戦略（GX 推進戦略）における記載（抜粋）

2030 年代までの実証機開発や SAF の製造技術開発・実証、低燃費機材の導入、運航の改善等に取り組む。国際ルールの構築に向けた取組や、国連機関における 2050 年ネットゼロ排出目標の合意の下、CO₂ 削減義務に係る枠組を含む具体的対策の検討を引き続き主導するとともに、改正航空法 8 に基づく航空脱炭素化推進基本方針の策定等を通じて、SAF の活用促進及び新技術を搭載した航空機の国内外需要を創出する。

2. 目標

- アウトプット

- 研究開発の目標

1. 事業終了までに水素航空機向けエンジン燃焼器、液化水素燃料貯蔵タンク等の水素航空機の成立に不可欠なコア技術について TRL6 以上（NASA が設定する技術レベル。システムモデルあるいはプロトタイプの相当環境での実証を実施（注：IEA の TRL6 以上相当））を確立する。

また、各技術において以下の目標値を達成することを目安とする。なお、当該数値目標は今後の国際的な規制動向に応じて適宜見直していく。

- エンジン燃焼器：NOx 排出量：CAEP/8 比 54%の低減
（CAEP/8：ICAO が設置した航空環境保全委員会(Committee on Aviation Environmental Protection)で定められた排出ガス規制値）
- 水素燃料貯蔵タンク：貯蔵水素燃料の 2 倍以下の重量達成
- 機体設計：風洞試験により、2,000-3,000km の航続性能を有する水素航空機の機体構想を確認

2. 2035 年以降に投入される特に中小型航空機の主翼等の重要構造部材について、事業終了までに①既存の部材（金属合金）から約 30%の軽量化（既存の複合材部材と比較すると約 10%の軽量化）、②更なる燃費向上に向けた複雑形状・一体成型に対応するための強度向上（設計許容値を 1.1 倍～1.2 倍）を両立した上で、③ TRL6 以上（NASA が設定する技術レベル。注：IEA の TRL6 以上相当）を確立する。

3. 事業終了までにサブスケール機での実証デモによりシステムの成立性を実証し、かつ、液体水素を用いた 4MW 級の燃料電池電動推進システムとして TRL6 以上（NASA が設定する技術レベル。システムモデルあるいはプロトタイプの相当環境での実証を実施（注：IEA の TRL6 以上相当））を確立する。また、水素燃料電池電動推進システムとそれを構築する各コア技術において以下の目標値を達成することを目安とする。

- 4MW 級の燃料電池電動推進システム：
 - ・座席数 40 席以上で、1 フライトあたりの航続可能時間を 3 時間以上とする。
 - ・巡航高度 6,096m（20,000 フィート）程度で航続距離が 926km（500nm）以上の実証これらを達成するための各コンポーネントについては他分野含め優れた技術・ノウハウを活用することを前提として、更なる開発が必要な場合には、事業者が提案時にシステム設計の中で目標値を具体的に設定するものとする。
- 水素燃料電池コア技術：
 - ・座席数 80 席以上等、水素燃料電池推進の適用が可能な航空機の範囲を野心

的に広げるために必要なコア技術のスペックを提案者において設定

4. 事業終了までに航空機の電動化における国際競争力獲得に重要となる電力制御及び熱・エアマネジメントシステムにおけるコア技術、航空機の電動化率向上技術においてTRL6 以上（NASA が設定する技術レベル。注：IEA のTRL6 以上相当）を確立する。また、各技術において以下の目標値を達成することを目安とする。なお、当該数値目標は今後の国際的な規制動向に応じて適宜見直していくこととする。

- 電力制御及び熱・エアマネジメントシステム：
 - ・航空機の今後の電動化の中核を支える電力制御及び熱・エアマネジメントシステムについて、従来航空機と比べて燃費を5%以上改善するコンセプトを確立し、単通路機（100～250 席、以降同様）を評定とした機体サイズ、運航条件における成立性の実証を行う。
 - ・電力制御システムコア技術：ハイブリッド電動推進システムに対応可能な1 MW 以上の出力、かつ従来航空機に搭載されている2 倍以上の出力密度を有する発電機を実現する。
 - ・熱・エアマネジメントシステムコア技術：航空機向けとして世界最大級（55kw 以上）の出力をもつモーターを搭載した電動ターボ機械を実現する。
- 電動化率向上技術：航空機のタキシング（地上走行）等の燃料消費量が多い主要な機能について、事業終了までに①既存の機能から全機レベルで約3%の燃費改善、②耐衝撃性等の安全基準の充足を両立した上で、③TRL 6 以上を確立する。

（目標設定の考え方）

1. 通常、航空機開発には10 年以上の技術開発に加え、5 年間程度、実環境での飛行実証等の実用化に向けた海外 OEM メーカーとの共同開発が必要である。現在（2023 年10 月現在）、エアバス社は2035 年に水素航空機を市場に投入するという目標を掲げており⁶、当該機体への技術搭載を可能にするためには遅くとも2030 年までに OEM との共同開発に持ち込むことが可能な技術レベルに達する必要がある。従って、2030 年までに当該技術レベル（TRL 6 以上）を達成するとともに、軽量化、NOx 目標等において高い目標を掲げ、将来機における技術的競争力を高める。
2. 国際的なCO₂削減目標達成のためには、2030 年代後半に市場投入される航空機は推進系の工夫（電動化、水素航空機等）や燃料の工夫（代替燃料等）だけでなく、合わせて機体側の飛躍的な軽量化も必要不可欠。従来、大型機において複合材を

⁶ エアバスは2020 年9 月、「ゼロエミッション航空機」として水素を活用した航空機を市場投入する計画を発表。
(<https://www.airbus.com/newsroom/press-releases/en/2020/09/airbus-reveals-new-zeroemission-concept-aircraft.html>)

大幅に採用することにより 20%程度（B767⇒B787）の重量低減を達成⁷してきたが、今後、特に需要が増加し、全運航機体の約 7 割以上を占めると予測されている単通路機⁸についても重量の大幅削減が必須。従って、今後需要の大幅な増加が見込まれる単通路機に向けた重要部材について、2030 年までに TRL6 を確立し、既存の部材（アルミ合金）と比較して約 30%の飛躍的な軽量化を達成することとする（大型機は 10%）。加えて、更なる燃費向上には水素航空機におけるタンク配置や、高アスペクト比（縦横比）等の複雑形状への対応が重要であり、こうした形状に対応可能な強度確立が必要になる。

3. 水素燃料電池は、まずは小型機を中心に導入されると分析されているため、本プロジェクトにおいては、2030 年までに開発されている航空機の中で最大規模である 40 席程度の小型機において適用可能な燃料電池電動推進システムの開発という目標を定める。また、現在世界的にも開発段階にある水素燃料電池において、他社と比較して優位性のある巡航高度 6,096m（20,000 フィート）程度で航続距離が 926km（500nm）以上という目標を設定する。本プロジェクトにより燃料電池電動推進システムにおける要素技術の開発を行うことで、OEM との共同開発に参画し、今後の液体水素を用いた燃料電池電動推進システムの国際的なルールメイキング時の発言力を強化する。
4. 今後の航空機の電動化において中核を支える電力制御及び熱・エアマネジメントシステムにおいては、2030 年代の市場導入が想定され、最大のボリュームゾーンでもある単通路機へも適用可能なシステムとすることが重要である。単通路機への搭載を目指すうえでは、当該システムにおいても大きく燃費改善に貢献する必要があるが、今後さらに現行の航空機から 15～20%の燃費改善が求められるとの予測がある中、主要なエンジン OEM において開発が進められている新たなエンジンコンセプトにおいては、5～10%の燃費改善が見込まれるという試算⁹がある。これらと同等以上の燃費改善を行うコンセプトを構築し、その成立性を実証することを目標と定める。
また、この電力制御システムにおいては、単通路機も含めた広い範囲の航空機に適用可能な出力である 1 MW 以上の出力かつ、電動化により追加される構成要素の機体重要増を考慮したうえで燃費改善が図られるよう、従来の航空機に搭載されている 2 倍以上の出力密度を有する発電機の実現を目標と定める。
また、機体内の排熱からエネルギーを回収するための電動ターボ機械をコア技術として、そ

⁷ https://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/articles/qtr_4_06/article_04_2.html

⁸ BoeingForecast(https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/market/assets/downloads/2020_CMO_PDF_Download.pdf)

⁹ IATA Technology loadmap

(<https://www.iata.org/contentassets/8d19e716636a47c184e7221c77563c93/aircraft-technology-net-zero-roadmap.pdf>)

ここに搭載されるモーターは航空機向けとして世界最大級となる 55kw 以上の出力を目標として定める。

さらに、これらのシステムを最大限活用するために、更なる燃費改善を図ることが可能な電動化率向上技術の開発が重要であり、その中でも燃料消費量の大きい主要機能として挙げられるタキシング（地上走行）システムの電動化がなされた場合の燃費改善効果が 3%であることから、それ以上の燃費改善に寄与する電動化率向上技術の開発が必要となる。

（目標達成の評価方法についての考え方）

提案者の柔軟性を確保する観点から、各目標の評価方法については、現時点で特定せず、その方法についての考え方のみ示すにとどめ、今後案件の採択時により具体的に決定することとする。

1. TRL は当該事業内で作成した実機及びプロトタイプに関する各種試験の結果を鑑みて判断する。加えて、上記の通り、重量及び NOx 排出量等も評価の目安とする。
2. TRL、重量及び設計許容歪等について、当該事業内で作成した実機及びプロトタイプに関する各種試験の結果を鑑み、総合的に判断する。
3. TRL、水素燃料電池電動推進システムの総出力目標等について、当該事業内で作成した実機及びサブスケールに関する各種試験の結果を鑑み、総合的に判断する。
4. TRL、出力等の目標等について、当該事業内で作成した実機及び地上実証に関する各種試験の結果を鑑み、総合的に判断する。

（目標の困難性）

1. 現状、世界において商業的に確立する水素航空機の開発は達成されていない。地上水素ガスタービン設備との技術的差分は、具体的には①空力学的機体設計を考慮した上で、②航空機に対応可能なレベルにまで飛躍的な軽量化を達成し、③高度 10,000m（32,808 フィート）の上空という環境下において安全性・信頼性要求を満たすこと等であり、既存地上設備から材料・性能を大きく変更する必要がある。なお、上記目標は、水素航空機に関する研究開発は世界でも現状数多くないものの、欧州が公表している計画¹⁰と比較しても、社会実装まで描いているという点でも先行した目標・時期であるとともにエアバス社の水素航空機の開発スケジュールにも合致している。
2. これまで、大型機を中心に金属から複合材への適用を進めることで軽量化・燃費向上を果たしてきた。今後更に需要増大が見込まれる中小型機は、昨今、格安航空会社（LCC）に頻繁に使われていること等から機体価格のコストダウン要求が強く、これまで金属よりも高価格になる複合材は適用されてこなかった。他方で、今後は、高まる環境

¹⁰ Horison2020 下で実施されている ENABLEH2(<https://www.enableh2.eu/project-structure/>)

要求に応えるため、中小型機においても更なる軽量化を果たす飛躍的な技術革新が必要である。こうした中小型機における市場環境に対応した生産技術の確立と大型機で達成してきた軽量化率よりも飛躍的に高い軽量化を両立させるには高いハードルが存在する（詳細は研究開発内容にて後述）。また、水素航空機等の新技術搭載や、更なる燃費向上のためには中長期的に航空機構造自体を大きく変える必要があり¹¹、そのためには製造技術だけではなく、設計許容値を向上させる必要があると考えられている。

3. 航空機に搭載する上では①最大離陸重量等の航空機の性能を考慮したエンジン設計の実施、②高高度環境下での性能、安全性、耐環境性等の要求を満たすことが必要であり、既存の地上設備、あるいは電気自動車等のモビリティで実用化されている機器の性能を大きく向上させ、航空機特有の安全性を確保する必要がある。
4. 航空機の電動化については、現在欧米において様々な研究プログラムが存在しているが、特にハイブリッド電動推進システムについては燃費改善及び技術的実現性を両立する具体的方式は未だ確立されておらず、航空機産業界全体において研究の途上にある。

この電動推進システムには電力制御システムにおける出力密度向上が必要となるが、その達成にあたっては、発電機における巻線形状、冷却方式、磁界発生方式など、電力変換器における損失低減回路方式、フィルタレス設計方式などの従来にない技術を投入した独自技術が求められる。

また、技術的実現性を確立するためには耐環境性、耐久性といった信頼性・安全性に係る評価が不可欠である。これらの評価には、今後標準化される評価基準・方法に準じた技術実証に基づく必要があるだけでなく、国内に MW 級のフル出力による評価インフラが確立されておらず、実証による技術獲得を民間投資のみで実現することは困難である。

また、熱・エアマネジメントシステムが燃費改善に寄与するためには、構成機器自身の出力密度向上による軽量化、高効率化はもちろんのこと、排熱処理を如何に効率的に行うかが重要となるが、従来の航空機では、空調システムに大型のコンプレッサを採用しているものの、エネルギー効率の観点で改善する余地が残されており、これを効率化するための取組が欧州で一部実施されているものの、技術確立には至っていない。

さらに、我が国においてもコンプレッサに代表される回転機械は、自動車産業や一般産業等で世界的に強みを持つ分野である一方、高空環境、その他の特殊な環境を伴う航空機用途としての技術確立はされていない。

これらのコア技術を軸とする電力制御、熱・エアマネジメントシステム及びこれらの統合シス

¹¹ Airbus の公表した BWB 機体 (<https://www.airbus.com/newsroom/press-releases/en/2020/02/airbus-reveals-its-blended-wing-aircraft-demonstrator.html>) 、 Boeing が公表した TTBW 機体 (<https://www.boeing.com/features/innovation-quarterly/aug2017/feature-technical-sugar.page>)

テム構築には、ハイブリッド電動推進の最適方式の検討、実証インフラ整備等が必要となるが、航空機として新たなシステムであるが故、特に統合システムレベルでは世界的にも評価事例はなく、将来の新たなシステムソリューションビジネスへと繋げる上で重要な布石となり得る。

電動化率向上技術については、例えば、燃料消費が大きい機能として挙げているタキシングシステムの電動化においては、航空機用のホイールが自動車のホイール等と比べても非常に小さい中で、航空機の地上走行に十分な回転量のモーターを格納しなければならない一方で、離陸までのタキシングによる発熱をカバーする必要があり、さらに着陸時の耐衝撃等に対する安全性も確保しなければならないという多くの課題を抱えており、過去に国内外含めて開発が盛んに行われてきたもののいまだ実現しておらず、その開発には困難性を有する。

● アウトカム

航空機産業の中長期的な成長予測を踏まえた上で、期待される世界の CO₂ 削減効果、および予想される世界の市場規模について、以下の前提に基づき機械的に算出した。日本企業の国際競争力の状況も意識しつつ、世界市場の付加価値の相当程度の割合を我が国に還流させ、世界及び日本の脱炭素化に貢献することを目指す。

➤ CO₂ 削減効果（ポテンシャル推計）

本事業で扱う技術は 2035 年以降の実用化を見据えたものであり、2030 年時点では実用化されていないため、2050 年時点のみ算出した。

○ 約 6.8 億トン/年（2050 年）

【算定の考え方】

運航機数のうち、中小型かつ国内線のうち電動化（ハイブリッド電動含む）、水素燃料電池、水素燃焼推進による航空機がそれぞれ 1/3 ずつ代替すると仮定した。また、国際線及び大型機を含めた機体に軽量化技術、電動化技術（ハイブリッド電動含む）が導入されると仮定した（代替燃料による効果は考慮していない）。

【利用したパラメータ】

- ① 水素航空機の排出原単位: 0gCO₂/kWh（燃費向上効果 100%）
- ② 2050 年のジェット燃料による CO₂ 排出量（国際線 + 国内線）：20.0 億 tCO₂/年¹²
- ③ 水素燃焼による航空機の普及率：各国の国内線（全体の 40%）の 1/3
- ④ 水素燃料電池による航空機の普及率：各国の国内線の 1/3

¹² Waypoint2050 Second Edition (<https://aviationbenefits.org/environmental-efficiency/climate-action/waypoint-2050/>)

⑤ 軽量化による燃費向上効果：2%

⑥ 電動化による燃費向上効果：8%

計算式：①×②×③+①×②×④+②×（1-③-④）×⑤+②×（1-③-④）×⑥

➤ 経済波及効果（世界市場規模推計）

○ 約 2.1 兆円/年（2050 年）

【算定の考え方】

2050 年時点の新規航空需要のうち約 80%が単通路機、約 20%が双通路機であると仮定した。また、単通路機の半分（全体の 40%）が水素航空機、残りの半分が電動航空機であると仮定した。既存機における各技術のシェア率等を踏まえ、水素航空機の機体・エンジン全体の 20%、その他すべての航空機の 12%（飛躍的軽量化により 5%、電動化率向上により 7%）に本事業により確立された技術が搭載されると仮定して推計した。

3. 研究開発項目と社会実装に向けた支援

- 【研究開発項目 1】水素航空機向けコア技術開発

- 目標：事業終了時まで TRL6 以上を実現する。

また、各事業において以下の目標値を達成することを目安とする。なお、当該数値目標は今後の国際的な規制動向に応じて適宜見直していくこととする。

- エンジン燃焼器：NO_x 排出量：CAEP/8 比 54%の低減
(CAEP/8：ICAO が設置した航空環境保全委員会(Committee on Aviation Environmental Protection)で定められた排出ガス規制値。)
- 水素燃料貯蔵タンク：貯蔵水素燃料の 2 倍以下の重量達成
- 機体設計：風洞試験により、2,000-3,000km の航続性能を有する水素航空機の機体構想を確認

- 研究開発内容¹³：

- ① 水素航空機向けエンジン燃焼器・システム技術開発

【(9/10 委託→1/2 補助) + (1/10 インセンティブ)】

水素燃料の燃焼のためには、既存航空エンジンから特に燃焼器部分の技術改良が必要である。水素を安全かつ安定的に燃焼させつつ、NO_x 排出量を低減させるとともに、航空エンジンに必要な軽量化・安全性・信頼性要求を満たしていくことが重要である。NO_x 排出量はタービン入口温度に比例して増大するため、地上用水素ガスタービンと比較しても 100℃以上高温となるとみられている水素航空機エンジンにおいては、排出量が増大すると考えられる。他方、本事業においては革新的な技術開発に取り組むべく、既存エンジンと同様の NO_x 排出量まで低減させることを目標とする。

また、エンジンだけではなく、水素燃料に対応した気化器等の付随部品が必要であるが、こうした部品も航空機設計に適した地上水素ガスタービンと比較して約 100 分の 1 以下の飛躍的な軽量化や、信頼性要求への対応が必要。耐久性・強度を確立しつつ、より軽量素材や設計上の工夫等を実施していく。さらに、液化水素が極低温であることから生じる課題への対応も必要であり、システム全体としての熱マネジメントについての検討も実施していく。

本プロジェクトでは上記のような課題を達成し、水素燃焼に適した航空エンジン燃焼器の開発を進め（現状 1-2 である TRL を事業終了時点で NASA の TRL6 以上（IEA の TRL で 6 以上相当）を達成）、NO_x についても既存エンジンにおける ICAO が定めた目標である CAEP/8 比 54%の低減し、海外メーカーの開発プロジェクトへの参画、連携を推進していく。また、当該技術に関連する国際標準化活動への参加、及び認証取得に向けた安全性を示すためのロジック・方針の検討も技術開発と並

¹³ 「2. 目標」の「研究開発の目標」の達成に向けては、様々な方法が考えられるため、具体的な達成方法は提案者の創意工夫に委ねる。

行して本事業内で進める。

ただし、水素航空機エンジンにおける NOx 規制値は今後 ICAO 等の場で検討されていくため、今後の国際議論の動向に応じて目標を柔軟に変更する。

② 液化水素燃料貯蔵タンク開発

【（9/10 委託→1/2 補助） + （1/10 インセンティブ）】

航空機向け水素貯蔵タンクの実現には、①軽量化、②耐久性、③信頼性の側面から大きなハードルが存在する。

水素燃料は、既存燃料と比較して重量エネルギー密度は約 3 倍である一方、体積エネルギー密度は既存燃料の約 1/4 である。従って、既存燃料と同等のエネルギー量を満たす水素燃料を搭載した場合、重量は軽減できても、体積としては約 4 倍の燃料を搭載することが求められるため、貯蔵タンク重量が増大してしまう。航空機において成立させるためには水素重量の約 2 倍のタンク重量まで軽減する必要がある。極低温水素燃料タンクが既に実用化されている例として、宇宙ロケットにおける燃料貯蔵タンクの技術を活用することが想定される。他方で、宇宙ロケット用と比べ、航空機用は使用回数が多く、飛行時間も圧倒的に長いため、耐久性等、航空機特有の技術課題への対応が必要である。加えて、航空機特有の加速度環境において、タンク内のスロッシング（液面揺動）による重心移動及びタンク圧力の変化を抑制するとともに、気密性を確保する等、乗客を乗せて飛行するという航空機性能を果たす信頼性確保が必要である。さらに、液化水素が極低温であることから生じる課題への対応も必要であり、システム全体としての熱マネジメントについての検討も実施していく。

本プロジェクトでは、水素航空機向けの水素燃料貯蔵タンクの開発を進め（プロジェクト終了時点で TRL6(上記同様)を達成）、海外 OEM メーカーの開発プロジェクトへの参画、連携を推進していく。また、当該技術に関連する国際標準化活動への参加、認証取得に向けた安全性を示すためのロジック・方針の検討も技術開発と並行して本プロジェクト内で進める。

③ 水素航空機機体構造検討

【（9/10 委託→1/2 補助） + （1/10 インセンティブ）】

上述の通り、水素航空機は既存航空機と比較して体積が 4 倍程度のタンクや極低温燃料に適合した構成品が必要になる等、機体構想全体を再考しなくてはならない。

①②の各要素技術の確立と同時に、機体全体の成立性を考案し、最適な設計を検討することが必要である。当該プロジェクトでは水素航空機の成立性を考慮したベース機体（TRA: Technical Reference Aircraft）を策定する。

(委託・補助の考え方)

- 現時点で水素航空機が市場に投入されるのは 2035 年以降（事業化まで 15 年）と見込まれ、基礎的な技術開発から長期間にわたって取り組む必要がある。また、2030 年以降の将来航空機に搭載される技術は海外 OEM メーカーの選定により左右されるため、高リスクの研究開発投資となるため、民間企業が単独で実施することが困難である。従って、国としても中長期的な支援を行う必要が高く、プロジェクト開始段階は委託事業とする。
- なお、研究開発内容①②③ともに研究開発の進捗や、海外 OEM メーカーの動向等を総合的に判断した上で、実証段階では補助事業に切り替えていく。
- 実施主体については、①②③それぞれ異なる企業となることも可能。ただし、技術的に相互補完的に検討必要な部分（特に③のベース機体策定においては①②の評価結果を反映する必要）等においては、必要に応じて連携することを求める。

● 【研究開発項目 2】航空機主要構造部品の複雑形状・飛躍的軽量化開発

- 目標：2035 年以降に投入される特に中小型航空機の主翼等の重要構造部材につき、①既存の部材（金属合金）から約 30%の軽量化（既存の複合材部材と比較すると約 10%の軽量化）、②更なる燃費向上に向けた複雑形状・一体成型に対応するための強度向上（設計許容歪を 1.1 倍～1.2 倍）を両立した上で、③TRL6 以上（NASA が設定する技術レベル。注：IEA の TRL6 以上相当）を確立する。
- 研究開発内容：

【（1/2 補助）＋（1/10 インセンティブ）】

航空分野の脱炭素化のためには、電動化や燃料の改善に加え、機体重量の削減による燃費向上も重要である。これらは、必要燃料の低減だけでなく、航空機電動化や水素航空機の実現には欠かせない技術である。

今後、特に需要が増加し、全運航機数の 7 割以上を占めると予測されている単通路機について、過去に大型機で実現してきた軽量化率を大きく上回る軽量化を達成することが求められる。具体的には、現状航空機構造に大量に使われているボルトやナット等の接合部品の低減に向けた接着面の信頼性向上等により、金属部品の約 30%、複合材部品の約 10%の飛躍的な軽量化を達成させることが重要。加えて、今後の飛躍的な燃費向上に向けた主翼の高アスペクト比（縦横比）の実現や水素航空機構造の実現等、航空機構造を大幅に変更する必要がある。そのため、現状複合材積層内部に発生しているリンクル（しわ）の低減等の材料成型技術の高度化によって部材強度の大幅な向上（設計許容歪を 1.1 倍～1.2 倍）を図る。複合材の破壊予測や解析等にも取り組むほか、新たな構造に関する認証取得に向けた活動も実施する。各要素によって異なるものの現状の TRL は 2-3 程度であり、本プロジェクトでは、プロジェクト終了時まで TRL6 以上を達成しつつこれらを両立させる複合材製造技術を確立する。また、認証取得に向けた安全性を示すためのロジック・方針の

検討も技術開発と並行して本事業内で進める。

(委託・補助の考え方)

- 航空機構造部品としての炭素繊維複合材自体は既に社会実装を遂げており、研究開発項目 1 と比べて事業リスクは大きくない。他方で、更なる軽量化や将来機に向けた複雑形状への対応は、世界の OEM メーカーが 2035 年以降の将来機に向けて必要であると昨今公表しているものの¹⁴、実際の複合材料・製造技術については確立されておらず、既存機における複合材料構造部品で培った技術を応用していくものとみられている。他方で、こうした構造部品の更なる軽量化や複雑形状への対応は航空機の低炭素化に必要な不可欠な技術である一方、既存の経済産業省が実施してきた事業においては複合材の加工性向上や製造自動化等が中心でこうした中長期的な脱炭素化に必要な開発は実施できていない。2050 年までの脱炭素化を実現するためには、2035 年頃の水素航空機等の社会実装に間に合うように目標に掲げた軽量化等の達成が必要であることから、民間企業等によるこうした課題への取組を加速化させるべく、補助率 1/2 の補助事業として実施する。

● 【研究開発項目 3】液体水素燃料を用いた燃料電池電動推進システムとコア技術開発¹⁵

- 目標：プロジェクト終了時まで TRL6 以上を実現する。
また、各項目において以下の目標値を達成することを目安とする。ただし、当該数値目標は国際的な規制動向に応じて適宜見直していくこととする。
 - 4MW 級の水素燃料電池電動推進システム：
 - ・既存のターボプロップ機に搭載されたターボプロップエンジンを電動推進システムに換装することを前提に、システムの成立性検討を実施する。
 - ・座席数 40 席以上で、1 フライトあたりの航続可能時間を 3 時間以上とする。
 - ・巡航高度 6,096m (20,000 フィート) で航続距離が 926km (500nm) 以上の実証
 - 水素燃料電池コア技術：
 - ・座席数 80 席以上等、水素燃料電池推進の適用が可能な航空機の範囲を野心

¹⁴ Boeing の発表 (<https://www.boeing.com/features/2019/01/spreading-our-wings-01-19.page>)

Airbus の発表 (<https://www.airbus.com/newsroom/press-releases/en/2020/02/airbus-reveals-its-blended-wing-aircraft-demonstrator.html>)

¹⁵ 本研究開発項目は「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略」（令和 5 年 7 月 28 日閣議決定）3. (2) に基づき実施するもの。

的に広げるために必要なコア技術のスペックを提案者において設定

➤ 研究開発内容：

① 水素燃料電池電動推進システム技術開発

【（9/10 委託→1/2 補助） + （1/10 インセンティブ）】

液体水素を用いた 4 MW 級の燃料電池電動推進システムを開発し、プロジェクト終了時まで TRL6 以上を実現する。

航空機用途における燃料電池電動推進システムには、小型・軽量化、高高度での作動性、システム全体での効果的な熱マネジメント等の要素技術開発が必要となる。

本プロジェクトでは上記のようなシステムを構成するコンポーネントの技術開発を行うことで、海外メーカーの開発プロジェクトへの参画、連携を推進していく。また、各コンポーネントについては、他分野を含め優れた技術・ノウハウを可能な限り活用すること。加えて、当該技術に関連する国際標準化活動への参加、及び認証取得に向けた安全性を示すためのロジック・方針の検討も技術開発と並行して進める。

② 水素燃料電池コア技術開発

【（9/10 委託→1/2 補助） + （1/10 インセンティブ）】

水素燃料電池推進の適用が可能な航空機の範囲を広げるためには、水素燃料電池の性能を飛躍的に向上させることが必要となる。本プロジェクトでは、航空機向けに、例えば耐熱性や耐久性といった性能を飛躍的に改善する水素燃料電池の材料等のコア技術の開発を行う。

（委託・補助の考え方）

➤ 航空機への水素燃料の活用については、現時点で商用航空機において適用された事例が無く、安全性の証明等のルールメイキングの議論が行われている段階である。

現在、海外においては各スタートアップ企業により水素燃料電池を用いた航空機の開発が、小型機をはじめとして行われているものの、現時点でインフラ整備の面も含め市場の見通しが不透明な状況である。

主要 OEM においても水素燃料電池を用いた航空機の市場投入は 2035 年以降（事業化まで 10 年以上）と見込まれ、基礎的な技術開発や航空機特有の安全認証に足るような極めて高度な技術開発に長期間にわたって取り組む必要があることから、高リスクの研究開発投資となり、民間企業が単独で実施することが困難である。従って、国としても中長期的な支援を行う必要が高く、プロジェクト開始段階は委託事業とする。

➤ なお、研究開発内容①②ともに研究開発の進捗や、海外 OEM メーカーの動向等を総合的に判断した上で、実証段階では補助事業に切り替えていく。

➤ 実施主体については、①②それぞれ異なる企業となることも可能。ただし、技術的に相互補完的に検討が必要な部分等においては、必要に応じて連携することを求める。なお、既存技

術を有する者とのコンソーシアム体制やスタートアップとの連携体制での応募が望ましい。

● 【研究開発項目 4】電力制御、熱・エアマネジメントシステム及び電動化率向上技術開発¹⁵

➤ 目標：プロジェクト終了時までに TRL 6 を実現する。

また、各技術において以下の目標値を達成することを目安とする。なお、当該数値目標は今後の国際的な規制動向に応じて適宜見直していくこととする。

○ 電力制御及び熱・エアマネジメントシステム：

・航空機の今後の電動化の中核を支える電力制御及び熱・エアマネジメントシステムについて、従来航空機と比べて燃費を 5 % 以上改善するコンセプトを確立し、単通路機を評定とした機体サイズ、運航条件における成立性の実証を行う。

・電力制御システムコア技術：ハイブリッド電動推進システムに対応可能な 1 MW 以上の出力、かつ従来航空機に搭載されている 2 倍以上の出力密度を有する発電機を実現する。

・熱・エアマネジメントシステムコア技術：世界最大級（55kw 以上）の出力をもつ航空機向けガス軸受モーターを搭載した電動ターボ機械を実現する。

○ 電動化率向上技術：航空機のタキシング（地上走行）等の燃料消費量が大い主要な機能について、プロジェクト終了までに①既存の機能から全機レベルで約 3 % の燃費改善、②耐衝撃性等の安全基準の充足を両立した上で、③TRL 6 以上を確立する。

➤ 研究開発内容：

① 電力制御及び熱・エアマネジメントシステム技術開発

【（9/10 委託→1/3 補助） + （1/10 インセンティブ）】

フライトフェーズに応じて変化する電力需要に柔軟に対応しつつ、航空機エンジンにおける余剰な動力を極力減らし、必要な電力を供給できるシステムの構築が、更なる燃費改善を行う上では必要となる。

また、機体システムにおいて最も電力を消費する空調システムでは、高高度、すなわち巡航時にその消費量が最大となり、客室空気は外気に対して多量のエネルギーを有している状態となる。現状の空調システムにおいてはそれらの客室空気をそのまま捨てているため、こういった機体内の排熱を活用し、効率を高めた熱・エアマネジメントについて、機器の高効率化と合わせて最適化していくことが必要となる。

本プロジェクトではこれらの電力制御、熱・エアマネジメントシステムにおけるコア技術についてプロジェクト終了時までに TRL 6 以上を達成し、電力制御及び熱・エアマネジメントシステムを統合したシステムを確立する。

② 電動化率向上技術開発

【（9/10 委託→1/2 補助） + （1/10 インセンティブ）】

現状の航空機においてはエンジンの動力を非推進系においても活用しているが、それら

を電動化させることで燃費を改善していくことが重要である。現行の航空機において、燃料消費量が大きい主要な機能を電動化させていく必要があるが、例えば燃料消費量の大きい主要な機能であるランディングギアシステムにおいては、着陸時の耐衝撃性等の安全性が求められるため、それらを担保したシステムを構築する必要がある。

そこで本プロジェクトでは、電動化率向上技術について、プロジェクト終了時までに TRL 6 以上を達成しつつ、燃費向上と安全基準の充足を両立した電動化率向上技術を確立する。

（委託・補助の考え方）

- 航空機の主要機能における電動化技術については、現時点で商用航空機において適用された事例が無く、安全性の証明等のルールメイキングの議論が行われている段階である。

また、2030 年以降の将来航空機に搭載される技術は海外 OEM メーカーの選定により左右され、どのような方式が採用されるのか見通せず、主要な OEM においては 2030 年まで新型航空機の開発は行わないとの発表もある。

このような状況の中で、基礎的な技術開発も含めて、長期間にわたって取り組む必要があることから、高リスクの研究開発投資となるため、民間企業が単独で実施することが困難である。従って、国としても中長期的な支援を行う必要が高く、プロジェクト開始段階は委託事業とする。

- なお、研究開発内容①②ともに研究開発の進捗や、海外 OEM メーカーの動向等を総合的に判断した上で、実証段階では補助事業に切り替えていく。
- 実施主体については、①②それぞれ異なる企業となることも可能。ただし、技術的に相互補完的に検討必要な部分等においては、必要に応じて連携することを求める。なお、既存技術を有する者とのコンソーシアム体制やスタートアップとの連携体制での応募が望ましい。

● 社会実装に向けたその他の取組

水素航空機に必要なコア部品（タンク、供給システム、エンジン燃焼器等）、液体水素を用いた燃料電池電動推進システム、電力制御、熱・エアマネジメントシステム及び電動化率向上技術の安全性・信頼性基準等について、新技術開発に伴う国際標準化活動支援を実施。

4. 実施スケジュール

- プロジェクト期間

【研究開発項目 1】水素航空機向けコア技術開発

水素航空機の成立に不可欠なコアとなる技術について、2021 年度から 2030 年度までの最大 10 年間を想定している。①、②、③について、主に部品の連結部分での技術的連携が必須であることから、特に①②での各部品における評価結果を③に反映する形で一体的な 2030 年の目標達成を求める。なお、以下のスケジュールは、あくまで一例であり、事業者の提案において、早期の目標達成のために最適なスケジュールを組むことは妨げない。

【研究開発項目 2】航空機主要構造部品の複雑形状・飛躍的軽量化開発

2035 年以降の次世代航空機の重要構造の部品供給に向けて、飛躍的な軽量化及び将来機における複雑形状・一体成型へ対応するため、材料技術や設計手法、接着面の性能向上等の基盤技術から抜本的に見直すことが必要である。従って、研究開発期間は最大 10 年を想定し、2030 年までに海外 OEM メーカーへの提案に必要な技術レベル（TRL6 以上）を達成する。なお、以下のスケジュールは、あくまで一例であり、事業者の提案において、早期の目標達成のために最適なスケジュールを組むことは妨げない。

【研究開発項目 3】水素燃料電池電動推進システムとコア技術開発

液体水素を利用した電動航空機向け推進システムの航空機搭載に向けた研究開発について、2024 年度から 2030 年度までの最大 7 年間を想定している。推進システム構想の実証として、2025 年までにサブスケールの実証を実施しシステム成立性を確認する。また、サブスケールでの実証試験の評価結果を反映する形でコンポーネント詳細設計から性能評価へ進捗し、2030 年度の目標達成を求める。なお、以下のスケジュールは、あくまで一例であり、事業者の提案において早期の目標達成のために最適なスケジュールを組むことは妨げない。

【研究開発項目 4】電力制御、熱・エアマネジメントシステム及び電動化率向上技術開発

航空機の電動化にとって重要となる電力制御、熱・エアマネジメントシステム及び電動化率向上技術の開発について、2024 年度から 2030 年度までの最大 7 年間を想定している。電力制御、熱・エアマネジメントシステムについて、それぞれ 2028 年度までにリグ評価を行い、それぞれのシステム成立性を確認する。2029～2030 年度において、それらを統合したシステムの地上試験を行い、2030 年度の目標達成を求める。また、電動化率向上技術については、2028 年までに地上試験、環境試験を実施し、その後 FAA や EASA の型式認証を得るべく、ソフトウェア設計、ハードウェア設計を見直し、認証取得に向けた開発を行い、2030 年度の目標達成を求める。なお、以下のスケジュールは、あくまで一例であり、事業者の提案において早期の目標達成のために最適なスケジュールを組むことは妨げない。

- ステージゲート設定

研究開発目標の達成には、様々なアプローチが考えられることから、具体的な達成方法・スケジュールは提案者の創意工夫に委ねることを原則とするが、以下の通り、事業化段階の切れ目において、ステージゲートを設定し、事業の進捗、社会実装の見込みを踏まえて、継続可否を判断する。なお、下表のステージゲート設定時期は目安であり年度にこだわることなく柔軟に設定すること。また、事業の進捗状況・社会情勢および海外の開発動向などに応じて、プロジェクトの実施中において、当初設定したステージゲート時期を早めることを妨げない。

- 【研究開発項目 1】水素航空機向けコア技術開発

- 各技術の仕様決定（下表の例では 2022 年度末頃に事業継続判断）
- 各技術の構成品（燃焼器、タンク構造、供給部品）としての単体性能確認試験了（下表の例では 2025 年度末頃に事業継続判断）
- 各技術部品としての試験評価において TRL6 を達成、NOx や軽量化等の参考目標値も確認（下表の例では 2028 年度末頃に事業継続判断）

- 【研究開発項目 2】航空機主要構造部品の複雑形状・飛躍的軽量化開発

- 各技術の仕様（材料、部品形状設計）決定（下表の例では 2022 年度末頃に事業継続判断）
- 各技術の試験データ取得完了（設計確立に向けた基礎データ取得完了）（下表の例では 2026 年度末頃に事業継続判断）

- 【研究開発項目 3】水素燃料電池電動推進システムとコア技術開発

- 水素燃料電池電動推進システムの研究開発完了（下表の例では 2028 年度末頃に事業継続判断）
- 水素燃料電池コア技術開発完了（下表の例では、2028 年度末頃に事業継続判断）

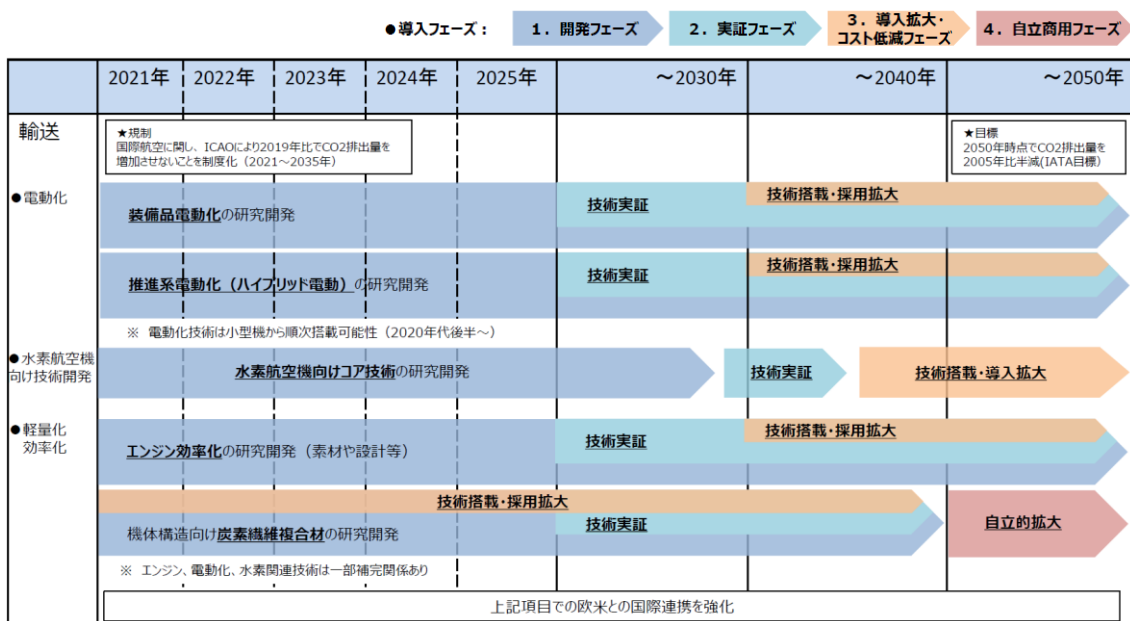
- 【研究開発項目 4】電力制御、熱・エアマネジメントシステム及び電動化率向上技術開発

- 各技術の仕様決定（下表の例では 2025 年度末頃に事業継続判断）
- 各技術のシステム開発完了（下表の例では、2028 年度末頃に事業継続判断）

表1：プロジェクトの想定スケジュール（例）



表2：社会実装スケジュール



5. 予算

- プロジェクト総額（国費負担額のみ。インセンティブ分を含む額）：上限516.8億円¹⁵

【研究開発項目1】水素航空機向けコア技術開発

（研究開発内容①）水素航空機向けエンジン燃焼器・システム技術開発

- 予算額：上限~~116.3~~117.6億円
- 予算根拠：エンジン燃焼器の開発・実証には、過去事業（NEDO「環境適応型小型航空機用エンジン研究開発」（10年間））と同程度の開発費用が必要であることに加えて、水素燃料供給に必要な試験設備の価格（国の研究機関より聴取）等を参考に算出。

（研究開発内容②）液化水素燃料貯蔵タンク開発

- 予算額：上限48.5億円
- 予算根拠：主な開発内容は軽量で耐久性、信頼性を持つタンク構造の開発となることから、既存事業（NEDO「次世代複合材創製・成形技術開発プロジェクト」（5年間））の想定開発費用を基本として、水素供給システムの開発費用（国の研究機関より聴取）等を加算して算出。

（研究開発内容③）水素航空機機体構造検討

- 予算額：上限10.2億円
- 予算根拠：機体概念設計や風洞試験を実施した過去の類似調査事業と同規模の工数が必要となると見込んで、同事業と同規模の予算額を設定。

【研究開発項目2】航空機主要構造部品の複雑形状・飛躍的軽量化開発

- 予算額：上限35.8億円
- 予算根拠：航空機等における炭素繊維複合材の適用拡大を図るため、成形技術等を開発した過去事業（経済産業省「エネルギー使用合理化先進的技術開発費補助金（炭素繊維複合材成形技術開発）」）の開発費用を参考にし、必要な国費負担割合・補助率等を加味して必要な予算額を算出。

【研究開発項目3】水素燃料電池電動推進システムとコア技術開発

（研究開発項目①）水素燃料電池電動推進システム技術開発

- 予算額：上限132億円

¹⁵ 当該上限額のうち、1.3億円については、産業構造審議会 第13回グリーンイノベーションプロジェクト部会（令和6年4月4日開催）、産業構造審議会 第14回グリーンイノベーションプロジェクト部会（令和6年5月13日～令和6年5月15日開催）及び産業構造審議会 グリーンイノベーションプロジェクト部会 第27回産業構造転換分野WG（令和6年11月26日開催）での決議により措置するもの。

- 予算根拠：水素燃料電池電動推進システムの開発・実証には、海外類似事業（Clean Aviation「Next generation high power fuel cells for airborne applications」、
「Innovative demonstrator for hybrid-electric regional application」及び
「Hydrogen fuel cell electric power train demonstration」）の予算額を参考に
し、必要な国費負担割合・補助率等を加味して必要な予算額を算出。

（研究開発項目②）水素燃料電池コア技術開発

- 予算額：上限41億円
- 予算根拠：水素燃料電池コア技術の開発・実証には、海外類似事業（Clean Aviation
「Breakthrough Fuel Cell Technologies for Aviation」）の予算額を参考にし、必要
な国費負担割合・補助率等を加味して必要な予算額を算出。

【研究開発項目4】電力制御、熱・エアマネジメントシステム及び電動化率向上技術開発

（研究開発内容①）電力制御及び熱・エアマネジメントシステム技術開発

- 予算額：上限~~127~~125.7億円
- 予算根拠：電力制御及び熱・エアマネジメントシステム技術開発・実証には、海外類似事業
（Clean Aviation「Electrical Distribution Solutions for Hybrid-Electric
Regional Aircraft」及び「Thermal Management Solutions for Hybrid-Electric
Regional Aircraft」）の予算額を参考にし、必要な国費負担割合・補助率等を加味して
必要な予算額を算出。

（研究開発内容②）電動化率向上技術開発

- 予算額：上限6億円
- 予算根拠：電動化率向上技術開発・実証には、海外類似事業（Clean sky2
「Modular, scalable, multi-functional, high power density power controller
for electrical taxi」及び「Electromechanical Landing gear system Integration
for Small Aircraft」）の予算額を参考にし、必要な国費負担割合・補助率等を加味して
必要な予算額を算出。

- 取組状況が不十分な場合の国費負担額の返還率：返還が決定した時点における目標達成度
を考慮し、WGにおいて「10%、30%、50%」の3段階で評価

（参考）改訂改定履歴

- ・2021年7月 制定
- ・2023年11月 改訂改定

・2024 年●月 改定