

自動トーイングトラクター運用範囲拡大

■制限区域内の航空機交差点でも実現へ

国土交通省は、空港制限区域内での自動運転トーイングトラクターの運用範囲の拡大に向けた検討を進めている。すでに一部ルートで実用化されており、今後は航空機と交差する経路でも「レベル4」の自動運転を実現するための施策を検証する。26年内もしくは27年はじめにも成田空港と羽田空港で実証実験を行う方針だ。2030年までのレベル4実現を目指す中で、航空会社や空港運営主体をはじめとする関係者と連携して、前倒しも視野に各種施策を手掛けていく。空港ごとの課題に関しても検証を深めて実現を目指す方針だ。

グランドハンドリング分野の人材確保、就労環境の改善、業務効率化・生産性向上が課題となるなかで、トーイングトラクターの運用における生産性向上も重要となっている。国交省によると、25年12月のレベル4実用化以降、各空港で自動運転車両の導入計画が次々と具体化していると同時に、各空港における個別課題の解決に取り組む必要性も生じている。レベル4を実現した羽田・成田での台数増加、走行エリア拡大計画に加えて、新千歳空港や福岡空港でも導入計画が立ち上がっている。

現時点で自動トーイングトラクターの計画ルートは新たな共通インフラの必要がなく、航空機の走行とも直接関連しない箇所となっている。今後は走行エリアの拡大や車両台数の増加を実現することが必要となり、さらには空港全体のオペレーション効

率化を目指す上では、航空機と交差する経路（サービスレーンなど）でのレベル4実現に関する課題解決が求められる。

トーイングトラクターのレベル4に関する取り組みに関しては、26年末から27年はじめにかけて、サービスレーンなどでの実証実験を行う計画だ。インフラ面での施設整備、例えばカメラを設置して航空機を識別するための実証実験を行う。随時、ワーキング・グループを開催して、分野ごとの課題や実証実験の結果報告、企画立案を実施する。国交省は26年度中に「空港制限区域内における自動運転技術検討委員会」の第3回会議を行う予定で、ワーキング・グループの検討状況、実証実験の結果整理などを実施。27年度の具体的な取り組みについて検討する。

レベル4自動トーイングトラクター

の実運用に関しては、日本航空や全日本空輸が25年12月に実運用化した。受託手荷物だけではなく、貨物の搬送に関するレベル4も含まれている。今後、スポット乗り入れや対象空港拡大を見据えていることもあって、課題解決に向けて国交省を交えて検討が進められている。自動運転の拡大フェーズにおいては、走行ルートが共通する空港などで、航空会社が協調して取り組む分野もあり、国交省を含む関係事業者が協力体制を築くことの重要性も高まりそうだ。なお国交省の「空港制限区域内における自動運転技術検討委員会」は自動トーイングトラクターとともに自動運転バスに関する検証も行っている。ワーキング・グループを設置して集中的に議論・検討を行い、早期の実運用、実運用範囲の拡大などについて議論していく。