

国内・国際線貨物地区間で自動搬送

■羽田空港、「ノーストンネル」を利用

空港制限区域内での自動運転トローイングトラクター実装に向けた取り組みの一環として、羽田空港で国内線貨物地区と国際線貨物地区を結ぶ自動搬送の検証が進められる。国土交通省は羽田空港におけるトローイングトラクターのレベル4の運用範囲拡大に向けて「ノーストンネル」に、2027年度にかけて必要な施設を整備する。実証実験などを行いながら、28年度以降に順次、実用化していく方針だ。

自動運転トローイングトラクターに関しては、羽田空港や成田空港で25年12月にレベル4が実用化された。現在、複数の空港で実装・対象分野の拡大に向けた検証が進められている。羽田空港に関しては、A滑走路をくぐる形で整備・運用されている「ノーストンネル」を活用。国内線貨物地区と国際線貨物地区間の輸送のレベル4実用化に向けた検証が行われる。国交省は26年度から27年度にかけて、レベル4実現に必要なカメラや信号機を整備する方針で、28年度以降の実運用を計画している。

羽田空港における「自動運転フェーズ2」の施策と位置付けられている。ノーストンネルを活用した自動搬送とともに、スポットへの乗り入れや、空港南側の地上ルートを活用した国際貨物の自動搬送構想もある。8月上旬に開催された「空港制限区域内における自動運転技術検討委員会」

で、貨物搬送におけるレベル4実用化に向けた各種施策の説明が行われたほか、航空会社による自動運転トローイングトラクターの導入状況、今後の拡大展開の方向性も示された。

日本航空と全日本空輸は、今後の自動運転の拡大フェーズにおいて、特に走行ルートが共通する空港への拡大を中心に協調して取り組む方針だ。協調対象（空港・ルート）の選定、協調内容の拡大・深化について国交省などと協議を重ね、各空港運営主体への働きかけなども連携して実施する意向だ。自動運転トローイングトラクターの台数を増加するなど、グランドハンドリング分野の効率化・生産性向上に取り組む。

国交省は、2030年の訪日旅客6000万人の目標達成も踏まえて、さまざまな取り組みを進めている。一方で労働力不足などの課題が顕在



羽田空港でも自動運転の運用範囲の拡大が検討されている

化するなかで、グランドハンドリング分野の効率化・生産性向上が課題となっている。官民連携のもとでIoT、AI、自動化技術をはじめとする先端技術を活用した「航空イノベーション」を推進し、日本の航空輸送の拡大を支えていく方針だ。

25年12月に羽田空港や成田空港で自動運転レベル4でのトローイングトラクターが実用化されたことを契機に、従来の「空港制限区域内における自動走行の実現に向けた検討委員会」を、現在の「空港制限区域内における自動運転技術検討委員会」に名称を変更。貨物搬送（トローイングトラクターを含むGSE）および旅客輸送（ランプパス）を対象に、双方に共通する課題と固有の課題を整理したうえで、関係者と連携・議論を行いながら、環境整備・課題解決に取り組むこととしている。