

第 3 回 空港制限区域内の自動走行に係る実証実験検討委員会 議事概要

○質疑・意見 ⇒事務局等回答

議事 (1) 平成 30 年度実証実験等について

○「All-Way-Stop の交差点での進行判断が難しい」という点については、空港側として優先・非優先を設定することに問題がないのであれば、即座に対応すべき事項である。

また、技術開発の方向性を定める点においてもインフラを誰が整備するのかについては早急に決めていく必要がある。一方で、固定的なインフラ整備を行うと技術開発の可能性を狭めてしまう可能性もあるため、競争を阻害しないインフラ整備の方法について検討を行うことが重要である。

○航空局には、今後議論を重ねる中で車両技術によって対応する部分とインフラの整備によって解決する部分の基準を明確にし、施策を検討していただきたい。また空港内は制限区域であり、運用上のルールで対応できる点が公道との最大の違いであるため、運用上の対策により技術の導入が促進できるのであれば、積極的に検討を行うべきである。この観点においても、技術で対応する部分と運用で対応する部分の基準を明確化することが重要であり、今年度の実証実験や委員会の場を貴重な意見集約の場として捉え、施策に反映していただきたい。

○自動走行車両を導入するにあたっては、労働力不足の課題が特に顕在化しているのはどのような空港なのか、自動走行車両の導入効果が高いのはどのような空港なのかについて検討する必要があるのではないかと。今年度実証実験を実施したような混雑空港において完全無人化は難易度が高い一方、小規模空港では導入効果が低いと考えられる。日本が世界に先駆けて空港内での自動走行を実現することで、実験実施者にも世界でのビジネスチャンスが生まれるものと考えられるため、実装を進める空港の規模についても検討を進めていただきたい。

○自動走行の導入先としては、大規模空港の方が効果は高いと考えている。大規模空港では車両の移動距離が長いことや、退職者・新規雇用者数が多く作業員の訓練や教育にもマンパワーが必要となっていることから、自動走行による省力化の効果が大きい。難易度は高いものの、高い目標を掲げて挑戦していきたいと考えている。

○実証実験の実施を踏まえ、大規模空港ならではの課題としては何が挙げられるか。

⇒大規模空港といっても様々なユースケースが想定されるため、走行しやすいルートから導入を進めるということも選択肢の一つである。

⇒複数の空港で実証実験を行った経験から、空港の規模よりも、グランドハンドリングの業務を行う走行ルートがポイントとなるという印象を受けた。そのルートの交通量の多さなど、ルート毎に課題があるため、それらを勘案した適切なルート設定を行うことで、空港の規模によらず効果的な実装ができると考えている。

○空港内では多数のグランドハンドリング会社が事業を行っているため、磁気マーカーやカメラ

の通信技術等において、異なるフォーマットやプロトコルが乱立していると空港会社としての対応が困難となる。今後、統一化・標準化の検討を進めていただきたい。

また、現在空港制限区域内では交通事故が多く発生しており、大きな課題となっている。自動走行車両の導入に向けては、既存車両や作業員との間で事故が発生した場合のルールづくり等、ソフト面の検討を進めていくことが必要である。一方、実証実験では自動走行車両への試乗を行い、問題なく走行できていることを実感したため、技術としては非常に有力であると感じている。

○OGSEシミュレーションに関する調査結果は、どのように公表される予定か。

⇒事務局と調整の上、基本的には本委員会の中で進捗・成果を報告する予定である。

議事（2）平成31年度実証実験等について

○次年度に人の輸送に関する実証実験を実施した場合、今年度同様各者の成果や意見・要望を述べる場は設けられるのか。もしくは、貨物の輸送に関する実証実験のみについて委員会や意見交換の場が設けられるのか。

⇒人の輸送に関する実証実験についても、今年度同様検討委員会で報告をいただき、意見交換を行いたいと考えている。

○公募期間の締め切りが5月10日となっているが、確定的なものか。

⇒公募期間については暫定的なものである。ご意見を踏まえ、再度検討を行う。

○5月10日の公募締め切りまでに「希望する空港」等を提案することとなっているが、提出までに空港管理者との調整を行う必要があるか。

⇒資料8P.3の「希望する空港」は、「実施する空港」の誤りである。平成31年度実証実験においては、事前に空港管理者と調整したうえで応募書類を提出することを条件としている。詳細まで決まっている必要はないが、当該空港で実施することについては事前に合意を得た上で応募していただきたい。

○空港としては前向きに受け入れたいと考えているが、仮に複数者から応募があった場合は実験実施・各種調整に係る人員を確保することが困難であるため、事前に航空局や事業者との間で調整させていただきたい。

⇒承知した。

全体を通しての意見・質疑応答

○今年度空港制限区域内で行った実証実験を通して得られた成果は、公道での自動運転において参考になるものであったか。または特殊環境であったため、フィードバックは難しいものか。

⇒一般道においても自動走行の実証実験は進められているが、インフラ整備のあり方等についてはあまり議論されていない。空港制限区域内と同様に、公道においても同様の要望を行っていく余地があるのではないかと気付きを得た。

⇒空港で得られた知見を一般道に活かすというよりも、むしろこれまでに一般道で得られた知見・

技術の成果が、空港制限区域内という環境下で発揮されたという感触を得た。

⇒空港内を走行している特殊車両の検知については、公道を走行する上で適用可能である貴重なデータを取得することができたと考えている。

以 上