

令和6年度空港技術懇話会（第2回）

議事概要

日時；2025年2月26日（水）10:00～12:00

場所：尚友会館2階会議室＋Microsoft Teams 会議

議事次第に沿って、事務局、各者から資料の説明を行い、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

- 顔認証などによりOne ID化が進んでいるが、CIQ官署との連携が不可欠でありその方面の加速が必要である。
- 受託手荷物の割合が増えている。手荷物に係るオフエアポートの効率化が必要である。
- 空港制限区域内の自動運転で2025年のレベル4の実現はスケジュールどおり進めて欲しい。自動運転を始める際には余計に人手がかかる時期があり、この難所を越えたい。自動運転実現の姿を見せることが大事である。
- 持続可能な体制の維持、安定的な運用の確保、従業員の業務負担の軽減が大切だと考える。1点目について、人手不足に関しては空港外での対応も必要となる。2点目については、滑走路等点検の時間短縮や施設・設備の不具合予知ができるのと助かる。3点目については、特に保安検査のDX化をお願いしたい貨物については技術開発の余地は大きいと思われる。事故防止や暑さ対策等の職場環境改善に係る取り組みも大切である。
- アーリーバゲッジの問題ではカウンターオープンの時間を早めてもらう必要がある。自動化については作業のスピード感が必要で、人がやった方が早いということでは取り入れにくい。
- 海外でもナショナルフラッグの手荷物はエニータ임チェックインが多いと理解しているが我が国も同様と考えてよい。
- 基本的にそうだが、乗り入れ先の空港では一般的にハンドリング委託会社との契約が固定時間という制約がある。アーリーバゲッジストレージは十分とは言えない状況がある。
- 空港外、鉄道などでも手荷物の問題がある。大きな手荷物で入口付近で乗降客がスタック、遅延が発生している。
- 台風で旅客が多数滞留した際には、まず旅客に支援物資を提供している。周辺地域からも要望があり、地域貢献の一環から、周辺市町へも提供した。
- 2024年に国際空港事業者によるイノベーション推進アライアンス「Airport for

Innovation (A4I) 」に加盟した。A4I主催のオープンイノベーションプログラムの募集があり、現在最終選考中である。応募例としては、食事の提供自動化やトイレブースの満空モニタリングなど空港内の提案なら何でも対象となる。十分な周知ができていなかったためか、本邦社の提案はないが、ポテンシャルは十分あると思う。

- 除雪車がNEXCOに提供できそうという話があったが、逆に道路の技術が空港で使えるかもしれないので連携を考えた方がいい。
- 他分野のイノベーションを持ち込むことは必要と思う。
- バゲッジストレージ等、空港内の施設・空間レイアウトの考え方も変えていく必要があるのではないか。
- 羽田でも「Terminal.0」というLABをやっており、50社ぐらい加盟している。スカイトラックスでは、自動運転車椅子が平面移動しかできず、エレベータに乗れなかった問題なども指摘されたので対応したが、車椅子メーカーとエレベーターメーカーの共同研究など、1社では解決できないことを複数社であれば解決できるという事例になっている。
- どこまでを所与の要件として、どこからの開発を目標とするのかを設定するのが先かと思う。
- 港湾の例で、自動化も最初は時間が掛かっていたが、最近では大幅にスピードアップして処理している。10年先20年先を見据えて開発していくという観点も大事かと思う。また平面的拡張は難しくても階層で処理することも検討の余地はあるかもしれない。
- 港湾は元々機械が行うことを自動化したが、空港は人間が行うことを自動化するので更に難しい。落とすのは簡単だが横にはめるのは難しさがある。処理するものが規格化していると楽になる。
- 預け入れ手荷物の規格を決めてしまうと楽かもしれない。
- コンテナを、荷物をはめやすい形にってしまうことも考えられる。積める荷物の数は減るが機側までの間なら効率が上がるかもしれない。

以上