

令和7年度空港技術懇話会（第2回）

議事概要

日時：2026年1月15日（木）15:00～17:00

場所：中央合同庁舎3号館8階特別会議室

事務局及び参加各機関からの資料説明後、以下の意見が出された。

- 空港技術基本計画のフォローアップの中で、手荷物積付けの自動化の評価指標に充填率と速度の関係があるが、現状の人が行う時との比較がわかるとよりよい。また、充填率と積付けの時間に何らかの相関やトレードオフはあるのか。ある場合、充填率は低くとも回転率を上げて結果的に容量が上がるといった概念を考えられる指標になるといい。
- 地震後の舗装の評価は、今だとスマートフォンのLiDARでかなり正確に3次元データが分かる状況になってきているので、実際の測定はもっと簡略化してできる部分もある。
- 離着陸の要請を受けて地震後早急に舗装内部の評価を行うためには、従来技術だとFWDがあるが、必ずしも空港にあるわけではないので、その場にある機器を使用する方法を検討している。また、舗装表面の状況を俯瞰的に把握する方法としては、LiDAR、衛星等を含め幅広く検討する予定。
- オフエアポートチェックインは、インバウンドが増えていて、大きいスーツケースが鉄道で邪魔になっているという話もあるので重要だと思う。
- オフエアポートでの手荷物預け（手ぶら）はこれまでも国内の空港で実証が行われているところ。今般、成田空港においても実証実験に向け関係事業者と共に調整を進めている。オフエアポートチェックインは、ハードルがあるが手ぶらが実現できれば、インバウンド含めお客様の利便性は向上すると思う。荷物搬送の点では既存リソース活用の観点から例えばバス事業者との連携などもあると考える。
- オフエアポートチェックイン（手荷物含む）については、保安検査が課題である。オフエアポートの段階でお客様のお荷物にタグをつけ、その保安検査をどこで行うのかというハードルがある。

- オフエアポートチェックインについて、東京の各ターミナル駅で実施できれば非常によい。チェックインの概念自体はほぼオフエアポートになってきており、国際線もスマートフォンで完結できるようになってきている。
- 成田空港では自動物流道路の実現に向けて実験を行っているが、『新しい成田空港』構想を考えたときに、このような要素技術を活用して新貨物地区と旅客地区をつないでいくことは重要である。
- 自動運転に関しては、航空機の翼といった複雑な形状のものとの相対的な位置関係を正確に把握できる技術が必要になる。例えば、境界線が固定であれば電磁誘導線を引く方法や航空機の頂点をマーキングして LiDAR で認識するといった方法が考えられる。
- 現在の自動運転は、この(複雑な形状との相対的な位置関係を把握する)技術対応ができないため、通行帯をつくっているのが実態であり、将来的に乗り越えられるかというのは大きな課題である。
- 2030年代までに、航空会社の導入が進むにEV化されたGSEへの対応として、大型・小型GSE車両を100台同時充電可能な施設(急速充電含む)の設計を進めている。
- MOTOTOKは翼端監視員の一人分の省人化につながっているが、電動によるパワー不足という実態があり、大型機には適用できない。
- 交通政策審議会で基本方針が確定したことは頭書きにあるべきではないか。方針が策定されたところであるといった記載があってもよい。

以上