

空港技術基本計画

(案)

令和8年〇月〇日

国土交通省航空局

目次

はじめに	2
第1章 空港に関する現状認識及び本計画の位置づけ	3
(1) 空港に関する現状認識	3
(2) 本計画の位置づけ	3
第2章 空港を取り巻く課題への対応	7
I 国民の安全・安心の確保	7
(1) 大規模自然災害による被害の軽減に向けた技術	8
(2) 被災施設の早期復旧に向けた技術	9
(3) 地域を含むレジリエンス向上のための技術	11
(4) 空港における保安・安全・事故対策のための技術	12
II 効率的・効果的な整備・メンテナンス	15
(1) インフラメンテナンスの高度化・効率化に向けた技術	15
(2) 効率的・効果的な施工の実現に向けた技術	19
III 空港の持続的な発展	21
(1) 人手不足解消に向けた技術	21
3章 技術開発・実装を推進するための取組	29
I 技術開発・実装の促進に向けた環境整備とDXの積極的な推進	29
(1) 技術開発及び実装を促進する環境整備	29
(2) ICT、AI等の活用やデータ管理の一元化による効率化	31
II 技術課題の解決に向けた体制強化	32
(1) 研究機関（国総研、港空研等）と大学との有機的な連携	32
(2) 産学官の協力体制や分野横断的な検討体制の構築	32
(3) 技術力の習得・伝承のための取組強化	33
(4) 空港毎の要請を踏まえた対応	34
III 国際展開を通じた技術開発の推進	34
(1) インフラ海外展開との連携	34
(2) 我が国技術の国際標準化に向けた戦略的な取組	35
IV 定期的なフォローアップ	36

はじめに

グローバル化が進展するこの時代、世界に開かれた空港は変革の潮流に日々晒され続けている。感染症危機や気候変動、第4次産業革命等、空港に改革を強いる数々の事象に対し、世界の先頭に立って課題に立ち向かう姿勢が必要不可欠である。

空港の整備は、国際社会の連携において重要であり、実際に我が国では航空ネットワークの拡大やジェット化・大型化等のための量的拡大がなされてきた。その後、インバウンド需要等による利用者の増大・多様化から利便性向上や快適性の向上等の質的充実へ転換しており、空港整備の視点も時代と共に変容してきた。

一方、近年では、国際社会においては新型コロナウイルス感染症の流行により、空港は水際対策の最前線に立つ等新たな問題と向き合うこととなり、環境問題においては、世界がカーボンニュートラルを目指し、CO2 排出量削減や再生可能エネルギーの活用対策を取る等、地球規模課題への対応が急務となっている。

また、国内に目を向けると、少子高齢化や不況からの回復に伴う労働力不足も大きな課題であり、デジタル化やデータ活用による業務の効率化・省人化も空港運営において避けては通れないトピックとなっている。加えて、災害大国である我が国において、防災・減災対策にも引き続き力を注がなければならない。

こうした背景を踏まえ、世界規模の課題にも配慮しつつ、日本国内の課題やニーズを的確に把握・対応するため、型にとらわれない柔軟な視野、視座から我が国が持つ技術力を最大限効果的に活用し、世界に誇る日本の空港を実現するべく、我が国における空港技術政策の在り方を再整理し、空港技術が計画的かつ一体的に開発・実装されるよう推進していくことが必要である。

第1章 空港に関する現状認識及び本計画の位置づけ

(1) 空港に関する現状認識

我が国の空港は、社会経済の発展や高速交通需要の増大に伴い順次整備が進められてきた結果、現在全国で合計 97 を数えるに至っており、空港整備については、配置的側面から見れば概成したものと考えられる。

一方で、航空利用者の大幅な増加に伴い航空に対する需要の質は多様化・高度化しており、これらに的確に応える必要がある。

このような状況を踏まえ、空港政策の重点が「整備」から「運営」にシフトし、既存ストックを最大限活用することを基本とする中で、「整備」については、今後とも需要を厳格に見極めた上で、将来需要に対応するための施設整備・機能向上等を図りつつ、「運営」については、既存の空港を有効活用することにより、多様化し、高度化する空港利用者のニーズに的確に対応し、空港の効果的かつ効率的な運営の確保、空港施設の適切な維持・更新等を図ることが急務となっている。

近年では、自然災害の激甚化・多様化・頻発化、維持管理・更新の重要性と効率化・高度化の必要性の高まり、新型コロナウイルス感染症の影響、空港インフラの国際展開や国際標準化、コンセッションの進展による国管理空港等への新たな関わりの発生等、空港を取り巻く環境は大きく変化してきている。

このような中、空港に求められる機能としては、従前からの災害の激甚化・頻発化やインフラ老朽化への対応等に加え、空港業務の生産性向上や脱炭素化の推進等、近年、その重要性・深刻性が増している課題への対応も挙げられる。

例えば、空港業務の生産性向上については、コロナ禍前から課題となっていたものの、コロナ禍における航空需要の激減に伴う離職者の増加等の影響で、航空需要が回復してきた現在、より一層深刻な課題となっている。脱炭素化の推進についても、近年、世界全体の課題として各分野・各主体で取組がなされているところ、空港分野においても、世界の中で日本の空港の国際的な評価と競争力が相対的に低下しないよう、取組を進めることが重要である。

今後とも、安全・安心かつ円滑に空港の整備・運営を行うため、これらの課題解決に向け、技術開発・実装の面からも取組を進めることが重要である。

加えて、空港受入体制の強化や空港の耐災害性・防災拠点機能の強化、空港 DX の推進等を打ち出すため、2026 年 2 月時点で「空港の設置及び管理に関する基本方針」の改定作業が進められており、これらと連動して取組を推進することが重要である。

(2) 本計画の位置づけ

(科学技術・イノベーション計画、交通政策基本計画、社会資本整備重点計画及び国土交通省技術基本計画)

我が国の科学技術・イノベーション創出の振興に関する施策の基本となる事項を定めた「科学技術・イノベーション基本法」に基づき、政府は令和 3 年 3 月に「科学技

術・イノベーション基本計画」を閣議決定した。第6期となる同計画は、令和3年度から令和7年度までの5年間の計画期間としており、グローバルな課題の克服への貢献と、コロナ禍に対応する国内の構造改革という両軸を実現するための政策的創案を示すことが求められているとした上で、第5期基本計画で掲げた Society5.0 を具体化していくことが必要であるとしている。Society5.0 は、「サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会」であり、第6期基本計画においては、我が国が目指す未来社会（Society5.0）として、国民の安全と安心を確保する持続可能で強靱な社会、一人ひとりの多様な幸せが実現できる社会を提示し、その実現に必要なものとして、社会の再設計とサイバー空間での社会基盤の構築、「知」の創造、人材の育成が示されている。

これを受け、「我が国の社会を再設計し、地球規模課題の解決を世界に先駆けて達成し、国民の安全・安心を確保することで、国民一人ひとりが多様な幸せを得られるようにする」「多様性や卓越性を持った「知」を創出し続ける、世界最高水準の研究力を取り戻す」「日本全体を Society5.0 へと転換するため、多様な幸せを追求し、課題に立ち向かう人材を育成する」の大目標が掲げられ、その実現に向けて政府が行うべき施策及びその推進体制の強化に関する取組が整理されている。

国土交通行政全体に係る主な計画として、交通政策基本計画や社会資本整備重点計画が策定されている。

交通政策基本計画は、交通政策基本法に基づき、交通に関する施策を総合的・計画的に推進するために策定された計画であり、第1次計画（平成26～令和2年度）から現在の第2次計画（令和3～7年度）まで、これまで2次にわたる計画が策定され、これに基づき取組が進められている。直近の第2次交通政策基本計画では、我が国の課題として、人口減少・超高齢社会への対応、デジタル化・デジタルトランスフォーメーション（以下、「DX」とする。）の推進、防災・減災、国土強靱化、2050年カーボンニュートラルの実現及び新型コロナウイルス感染症対策が挙げられており、さらに交通が直面する危機として、デジタル化、モビリティ革命等の停滞や物流における深刻な労働力不足、交通に係る安全・安心の課題（自然災害、老朽化、重大事故等）等が挙げられている。

また、社会資本整備重点計画は、社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画であり、第1次計画（平成15年度～19年度）から現在の第5次計画（令和3～7年度）まで、これまで5次にわたる計画が策定され、これに基づき戦略的・計画的に取組が進められているところである。直近の第5次社会資本整備重点計画では、それまでの防災・減災、インフラメンテナンス、持続可能な地域社会の形成、経済成長を支える基盤整備に関する4つの目標に加え、新たにインフラ分野のDXと脱炭素化に関する2つの目標を追加する等の見直しが行われた。

これらの政府全体の計画を踏まえ、国土交通省では、国民の安全・安心で豊かな暮らしを実現するため、国土交通行政における事業・施策の効果・効率をより一層向上させ、国土交通に係る技術が国内外において広く社会に貢献することを目的に、技術政策の基本方針を示し、技術研究開発の推進、技術の効果的な活用、技術政策を支える人材の育成等の重要な取組を定めるものとして国土交通省技術基本計画を策定しており、第1期（平成15～19年度）から現在の第5期（令和4～8年度）まで、これまで5期にわたる計画を策定し、これに基づき取組を推進してきた。

直近の第5期国土交通省技術基本計画では、国土交通行政を取り巻く社会経済の動向変化や課題について、「国民の安全・安心を脅かす脅威」、社会・経済環境に係る「従来からの動向の変化」及び「新たな潮流」、並びに「新型コロナウイルスがもたらした変化」の4つの観点から整理されている。具体的には、「国民の安全・安心を脅かす脅威」として、防災・減災、国土強靱化及びインフラの老朽化に関する事項、社会・経済環境に係る「従来からの動向の変化」として、人口減少・超高齢社会等による地域社会の変化及び国際的な競争環境の変化に関する事項、「新たな潮流」として、デジタル化の加速及びDXの推進並びに2050年カーボンニュートラル実現に向けた動きに関する事項が挙げられている。

また、空港技術に関する研究を行う機関として、国土技術政策総合研究所（以下、「国総研」という。）及び国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所（以下、「港空研」という。）が挙げられる。

国総研においては、国総研の職員一人ひとりが使命や研究活動の方向・視点等について共通の認識をもち、解決すべき技術政策課題やその研究目標を明らかにするとともに、目標を達成するための研究の進め方を示すものとして「研究方針」を定めており、社会情勢の変化や研究のニーズ及び進捗状況を踏まえ必要に応じて見直しを行っている。また、港空研においては、国土交通大臣から指示された中長期目標を達成するための計画として「中長期計画」を定め、国土交通分野の技術的な基盤を支え、事業等の実施基準や企業の実施する事業等へ適用される技術研究開発を行っている。

このように、政府全体、国土交通省全体、研究機関における技術に関する計画は従来から策定されているものの、空港分野に特化した技術開発・実装の長期的な方針や計画は策定されておらず、その時々状況に応じて、必要となる技術開発・実装を進めてきたところである。

しかしながら、前述のとおり、空港の整備・運営を取り巻く環境が変化するとともに、空港に求められる機能も幅広くなる中で、今後とも安全・安心かつ円滑に空港の整備・運営を行うためには、新たな技術開発・実装による課題解決が必要であり、今後は、より計画的かつ効率的な技術開発・実装の促進が求められている。

このため、航空局では、令和4年度に空港技術懇話会を設置し、利便性の向上、安

全・安心の確保等空港に寄せられる多様なニーズに的確に対応するため、空港技術に関係する産学官が連携して、新たな空港技術の開発・実装等を進めることにより、質の高い空港整備・運営を実現することを目的として議論を開始し、空港の技術開発・実装に関する長期計画として空港技術基本計画を策定することとした。

なお、空港技術基本計画の計画期間は、令和5年度から令和14年度までの10年間とする。

第2章 空港を取り巻く課題への対応

近年、空港を取り巻く環境は大きく変化しており、従前からの課題に加えて、新たに対応すべき課題も出てきている。そこで、第2章では、空港を取り巻く課題について、「Ⅰ国民の安全・安心の確保」「Ⅱ効率的・効果的な整備・メンテナンス」「Ⅲ空港の持続的な発展」及び「Ⅳ航空分野の脱炭素化」の4項目に分類した上で、各課題についての現状認識と、空港の技術開発・実装による対応方針・取組を整理する。

Ⅰ 国民の安全・安心の確保

我が国では地震、津波等による自然災害が頻発しており、地震対策や防災体制の強化等の対応を行いつつ空港運用を行ってきたところである。まずは、これまでの自然災害時において空港の果たした役割と、それを踏まえた対応について主なものを下記に示す。

(東日本大震災を踏まえた対応)

平成23年に発生した東日本大震災では広範囲に及ぶ被害が発生し、仙台空港、花巻空港、山形空港、福島空港及び茨城空港の5空港が被災した。

このうち、旅客ターミナルビルが一部損傷した花巻空港、航空局庁舎等が一部破損した山形空港、管制塔が一部破損した福島空港は、いずれも震災発生直後から1カ月程度の間24時間運用を実施し、自衛隊、警察、消防防災等による救急・救命活動、緊急物資・人員輸送活動等、回転翼機を含めた災害対応機の拠点の役割を果たした。

一方、仙台空港では、津波の浸入により、土砂や車両等が滑走路を含む空港内全域に漂着するとともに、空港用電気施設、航空保安無線施設等が水没する等の被害を受け、空港の機能が停止したものの、液状化対策を震災前より実施していた結果、地震動による滑走路等の被害は軽微にとどまったことから、早期にがれきの撤去や復旧作業に着手できたことにより、被災後早期に救急救命・緊急物資輸送の拠点として機能した。

東日本大震災の津波被害を踏まえ、航空局では平成23年10月に「空港の津波対策の方針」をとりまとめ、空港の津波対策の考え方や進め方を示した。また、平成27年3月に「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方 とりまとめ」をとりまとめ、空港の地震・津波対策における今後の方向性を示すとともに、平成28年1月に「空港における地震・津波に対する避難計画・早期復旧計画のひな型」をとりまとめ、各種取組を行ってきた。

(近年の大規模自然災害を踏まえた対応)

平成30年9月に台風21号が襲来した関西国際空港では、滑走路や旅客ターミナルビル等への大規模な浸水が発生し、電源の喪失、連絡橋への船舶の衝突によるアクセスの途絶等により、多くの旅客が空港内で不自由な滞留を余儀なくされることとなっ

た。また、同月、北海道胆振東部地震が発生し、北海道のほぼ全域で停電が発生したため、新千歳空港でも旅客ターミナルビルの停電及び一部天井の落下等の被害が発生する等、これまで我が国の空港において経験したことの無い大規模な自然災害が頻発した。

これらの経験を踏まえ、今後、このような事態が生じた場合においても、我が国の航空ネットワークを確実に維持することを目的として、航空局では「全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会」を設置し、平成 31 年 4 月に「災害多発時代に備えよ！！～空港における「統括的災害マネジメント」への転換～」をとりまとめた。

「災害多発時代に備えよ！！」では、全国主要空港の関係者が「統括的災害マネジメント」の考え方を共有するとともに、当該空港の関係機関が個別に対応するのではなく、空港全体として一体となって対応していくための計画として、各空港において「A2 (Advanced/Airport) -BCP (以下、「空港 BCP (A2-BCP)」という。))」を策定することが盛り込まれ、自然災害に強い空港づくりを目指していくこととなった。

空港 BCP (A2-BCP) の策定中の令和元年 9 月には、房総半島台風に伴う強風により成田空港のアクセス鉄道や高速道路が機能不全となり、ターミナルビルで 1 万人を超える滞留者が発生した。

このような災害も踏まえ、航空局では空港 BCP (A2-BCP) の策定やその見直しの際に空港管理者等の参考となるガイドラインを令和 2 年 3 月にとりまとめ、当該ガイドラインを踏まえた、空港 BCP (A2-BCP) が国内 95 空港で策定された。

(令和 6 年能登半島地震等を踏まえた対応)

令和 6 年 1 月に発生した令和 6 年度能登半島地震では、能登空港については民間航空機の運航再開まで発災後約 1 か月間を要した。

この経験を踏まえて、地方管理空港等の災害時における工事代行・権限代行制度を創設した。これにより、災害復旧工事及びエプロンの利用調整等に関する業務を空港管理者に代わって行うことが可能となった。さらに、気候変動により激甚化・頻発化する水災害や切迫する南海トラフ地震等の大規模広域災害に対応するため、現在の災害対応力を各段に引き上げることが必要となる。

(1) 大規模自然災害による被害の軽減に向けた技術

平成 30 年の台風第 21 号や北海道胆振東部地震等による被害を踏まえ、政府は、「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」を実施することとし、空港については、航空輸送上重要な空港等において、特に緊急に実施すべき護岸嵩上げ等の浸水対策や滑走路等の耐震対策及び空港 BCP (A2-BCP) の見直しといったハード・ソフト対策に集中的に取り組んできた。

また、取組の更なる加速化・深化を図るため、政府は、令和 3 年度から令和 7 年度までに「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」を実施することとして

いる。この中で、空港については、対策の範囲を広げ、重点的かつ集中的に浸水対策、耐震対策を実施することとしている。引き続き、浸水対策や耐震対策に係る技術及びデジタル技術を用いた滞留者対応に係る技術を活用して取組を進めるとともに、空港BCP（A2-BCP）の実効性強化対策を実施する。

空港基本施設等の地震被害軽減の観点においては、より効果的な耐震対策の実施を目的とした耐震性能照査手法の確立を目指し、地震時の地盤の液状化及び沈下挙動の評価手法の高精度化に取り組んでいる。特に盛土によって構築された空港では、液状化ではなく盛土のすべりや盛土材の体積圧縮が地震被災の要因となるため、これらの挙動を考慮できる詳細な解析手法により地震被災を予測し、事後及び事前の対策範囲等を検討している。

また、浸水対策については、近年の気候変動に伴う平均海面水位の上昇量、高波や高潮の影響、大雨の発生頻度や降雨強度の増加量等を適切に把握し、発災時の基本施設¹、排水施設及び護岸等への影響を技術的観点から定量的に評価し、台風や豪雨に備えた対策を実施している。

例えば、気候変動の影響による豪雨の頻発化、激甚化に対応するために「気候変動を踏まえた治水計画に係る技術検討会」において令和3年4月に改訂された「気候変動を踏まえた治水計画のあり方 提言」（以下、「治水の提言」という。）では、将来気候予測データを用いて、現在気候（1951～2010年）から2℃及び4℃上昇した場合の降雨量変化倍率が示されている。ただし、この倍率の適用範囲は、“雨域面積100km²以上について適用する。ただし、100km²未満の場合についても降雨量変化倍率が今回設定した値より大きくなる可能性があることに留意しつつ適用可能とする。”とされていることから、最大でも15km²程度のエリアである空港については、航空局が、令和3年度から独自に降雨量変化倍率の検討に着手した。検討の結果を踏まえ、令和5年3月に空港土木施設設計要領（施設設計編）を改正し、

- ・降雨量変化倍率に対応した降雨強度式（タルボット式の係数）を作成
- ・治水の提言の降雨量変化倍率の設定が現在気候（1951～2010年）であることを踏まえ、使用する降雨データを従来の「過去30年間」から「過去50年間」へ変更
- ・「空港の設計に用いる降雨強度式は、現在気候（1951～2010年）を対象に作成した降雨強度式に対して、2℃上昇の降雨量変化倍率を乗じて算出することを標準とする」とし、今後の設計で使用する降雨量変化倍率を規定（2℃上昇の降雨量変化倍率は、2040年以降の値として適用可能な現在気候に対する将来気候の状態）といった内容を盛り込んだ。今後、施設整備の進め方を検討するための基礎資料として、各空港における降雨量変化が排水施設に及ぼす影響の検討を行う。

（2）被災施設の早期復旧に向けた技術

地震後には、空港舗装の点検・応急復旧を速やかに実施し、迅速に供用を再開する必要がある。しかしながら、空港管理者の多くは地震後の点検・応急復旧に不慣れで

¹ 滑走路、着陸帯、誘導路及びエプロン

あることから、航空局は令和3年4月、臨機応変な点検・応急復旧を行うための「地震後の空港舗装の点検・応急復旧マニュアル」を制定した。加えて、舗装の亀裂や地盤の空洞を探查する技術はさらに高める必要がある。

また、自然災害が頻発化、激甚化する中、衛星やドローンの利活用により情報を迅速に収集することで、被災地における広範囲な情報の把握や初動対応の迅速化、施設の被害状況の迅速かつ正確な把握、更には救援活動のリスク軽減や二次災害の防止等を行うことが期待されている。さらに、収集した情報を分析することで得られた結果については、適切に施設整備に反映することを想定している。加えて、被災情報の集約から応急復旧工事の進捗管理を一元化するシステムの導入が望ましい。

① 早期復旧に向けた体制・制度整備

災害時等においても地域の航空輸送を確保し、災害輸送拠点として機能する等、空港が果たす役割は重要であることから、空港の機能が適切に維持され、航空の安全が確保されるための措置を講じる必要がある。このような背景から令和7年8月に空港法等の一部を改正する法律を公布し、地方管理空港等の工事代行・権限代行制度を創設した。これにより、災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって行うことが可能となった。

また、令和7年6月に災害対策基本法等の一部を改正する法律が公布・一部施行され、TEC-FORCEの増強と行政機関・民間企業・学識者等の専門性を持った多様な主体との更なる連携強化により、被災自治体への新たな応援体制を構築していくこととなった。

② 衛星による早期復旧に向けた技術

「中央防災会議 防災対策実行会議 災害対策標準化推進WG」に設置された『国と地方・民間の「災害情報ハブ」推進チーム』では、人工衛星の防災活用について議論が行われている。その中では、災害初期段階において防災ヘリが飛べない場合や悪天候でヘリ等による調査が困難な場合等において、JAXAの運用するALOS-2(だいち2号)等の衛星を活用して状況把握を行ったケースが示されている²。

また、港湾分野においては、衛星画像データを効果的に活用し、現地調査ができない場合においても港湾施設の被災状況を迅速に把握することができる体制の構築に向けて、港湾局とJAXAが衛星画像データの活用に関する協定を締結している。本協定により、衛星画像データの効果的な活用方法の検討を行い、衛星画像データを活用した迅速かつ効果的な災害対応を可能とし、緊急物流ネットワークの確保や港湾機能の早期復旧による社会経済活動への影響を最小化することを目指しているところである。

空港分野においても、広域災害発生時に被災が想定されるエリア内の空港の被災状況を衛星画像により早期に把握することで、限られたリソースの中で効率的に復旧を

² 内閣府 HP：国と地方・民間の「災害情報ハブ」推進チーム（第5回）資料より

行うための検討への活用が期待される。

③ ドローンによる早期復旧に向けた技術

ドローンによる被災状況の把握については、港湾分野では、令和4年3月の福島県沖を震源とする地震への対応の際に、ドローンを活用して港湾施設の被災状況把握が行われた。

空港分野においては、航空局として令和6年度から災害時における施設点検にドローンを使用することを検討しており、安全かつ迅速な災害対応等を目指す。災害時にドローンを活用した点検ができるように、ドローン配備空港の職員に対して、ドローン操縦に関する一般的な知識・操縦技術を習得させるためのドローン研修を実施するとともに、技能保持に資する日常的な操縦トレーニングが実施できる環境構築に向けて、引き続き検討を行うものとする。なお、ドローン等により収集した画像情報等について、統合災害情報システム（DiMAPS）を活用することになっている。

④ 津波避難対策に向けた技術

平成28年1月に、航空局で広域的な地震及び津波による災害の発生時における空港内の避難誘導、空港機能の早期復旧を安全かつ確実に実施するための計画を、国管理空港のみならず会社管理空港、地方空港への展開を視野に入れた「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画 ひな型」をとりまとめた。地上走行中の航空機の避難方法は、機長判断により、「旅客ターミナルビルへ移動」又は「高台等への避難」を基本としている。さらに、平時の日常点検、定期点検にドローンを活用した上で、津波警報発令時におけるドローン点検の実効性・有効性を検討するとともに、新技術の開発状況を踏まえ、導入可能な点検技術を検討していくことが必要である。この他、滑走路等の浸水対策等を進めるとともに、空港BCP（A2-BCP）に基づく訓練の実施による実効性強化のソフト対策を進めているところである。

（3）地域を含むレジリエンス向上のための技術

① 空港の防災拠点化

航空局では、平成7年1月に発生した「阪神・淡路大震災」や平成16年10月に発生した「新潟県中越地震」において、空港が緊急物資輸送の拠点等としての役割を果たしたことを踏まえ、平成19年4月に「地震に強い空港のあり方」をとりまとめた。

「地震に強い空港のあり方」において、地震災害時に空港は緊急物資及び人員等の輸送基地としての役割が求められるとされている。また、特に当該空港が航空ネットワークにおいて重要な役割を果たし、その機能低下が全国の航空機運航に影響を及ぼす恐れのある場合や背後圏経済活動の活発な圏域に位置し、その機能低下による経済損失が重大である場合には、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保の役割が求められるため、こうした役割を果たすために空港の施設は、「一般的な地震動に対して、航空機の運航に必要な機能に著しい支障がない」等の基本的な耐震性

を有するとともに、発災後極めて早期の段階に救急・救命活動等の拠点等としての機能を有することが必要とされている。なお、海上及び臨海部の空港は、地震発生に伴う津波被害の可能性があるため、空港への影響を踏まえた対応の検討が必要とされている。

また、令和6年能登半島地震では、能登空港を避難先として利用されていたが、運航再開に伴い、ハンドリングエリア等が利用できなくなった。そのため、空港の防災拠点化に向け、施設、設備についても考慮が必要である。

このように、航空局ではこれまで滑走路等の耐震対策を実施し、空港が防災拠点としての役割を果たすよう取組を進めてきたところであり、引き続き、空港が防災拠点化できるよう、必要な技術開発・実装、空港BCP（A2-BCP）の更なる実効性の強化を進める。また、被災地の空港機能の代替性を確保するため、空港間の連携に必要な駐機場や給油施設等の施設について検討する。

②災害時のエネルギー供給拠点

令和6年度能登半島地震では、非常用電源設備により周辺地域が停電中でも能登空港は運用可能であった。

また、空港の脱炭素化推進に向けて、空港の再エネ等導入ポテンシャルを最大限活用することによる空港の再エネ拠点化等を促進している。空港への再エネの導入拡大にあわせて、例えば、空港周辺地域の避難所や公共施設等への自営線が整備されていれば、災害時においても空港内の太陽光発電施設等の再エネ発電設備や蓄電池から電力を供給することが可能となる。このため、空港脱炭素化の推進とともに、地域との連携やレジリエンス強化の取組を推進するために必要な技術開発・実装を進める。

（4）空港における保安・安全・事故対策のための技術

①制限区域に立ち入る車両に対する検査の高度化

空港の保安対策は、航空機に搭乗する旅客のみならず、制限区域内に立ち入る人や車両等についても対象としており、各ゲートにおいて危険物等の持込みがないか検査を行っている。

空港に立ち入る車両に対する検査については、検査時間の短縮や屋外での検査環境の改善等が課題となっていることから、車両検査に関する技術開発を推進する。

②空港警備の高度化

空港警備は、制限区域への不法侵入防止のため立入禁止措置や警備巡回、監視カメラによる監視を行っており、不法侵入時の早期検知を目的として設備と運用を組み合わせた対応により、空港運用時間外においてもその対策を継続している。

設備面では、人のよじ登りを困難とする構造の立入禁止柵の設置、また、車両の突入を防止するための車両突入防止措置の設置といった物理的な構造物に加え、侵入警戒センサー及び監視カメラにて、常に立入禁止柵周辺の監視を行っている。

運用面では、警備車両を巡回し空港内の状況を目視にて点検している。また、侵入

警戒センサーが異常を報じた時や監視カメラでの異常行動が見受けられた時は、警備センターからの現場急行指示を受け、現場周辺検索や状況に応じ警備措置を行っている。

今後、様々な不法侵入事案から空港を守るために、行動予測機能等の設備の高度化、**爆発物検査や制限区域の立入り手続きの高度化**を推進する。また、これらの連携により効率的・効果的な警備業務が可能となることから一体的な運用を目指した技術開発を推進する。

③滑走路異物対策の高度化

滑走路上の異物（Foreign Objects and Debris:FOD）は、航空機もしくはその関連システムに損傷を及ぼす可能性があることから、空港管理者はFODの存在又はその可能性がある事態（航空機部品欠落の発生等）の覚知の都度、滑走路を閉鎖して臨時点検を行っている。これらの臨時点検の判断はパイロット等からの通報をもとに行っており、実際にFOD発見の通報から点検を開始するまでに一定の時間が経過してしまっていること、また点検の結果、FOD発見に至らないことも多いことから、通報等によらないFODの常時監視及び臨時点検の環境構築が課題となっている。

これを踏まえ、FODの常時監視による安全性向上及び滑走路の効率的運用に資するセンシング技術の積極的な活用を推進していく必要がある。

④空港内作業の事故防止

空港内作業のうち、グラウンドハンドリング作業においては作業機材や作業車両の操作・運転に関連する安全確認不足や相互確認不足等のヒューマンエラーによる航空機との接触にともなう機体の損傷、作業員等の転落や手足を挟まれる負傷等が発生しており、**作業車両のドライバーへのガイダンスシステムの導入やIATAの「強化GSE認証プログラム」において推進されている接触防止装置を搭載したGSE車両の導入を検討する必要がある**。第2章Ⅲ（1）で述べる作業車両の自動運転化等、人手不足対策を主目的とした省人化・自動化の副次的な効果として、ヒューマンエラーが発生しうる作業機会の低減といった事案の抑制効果も期待される。

また、メンテナンス作業においては、夜間に滑走路等を閉鎖して行われており、限られた時間で作業を行うこととなるため、作業にあたっては各工事車両や航空機、空港の施設との位置関係を把握できる工事安全技術の開発により、閉鎖施設外への誤進入や施設破損といった事故を防止することが期待できる。

⑤滑走路誤進入対策

平成19年に、滑走路誤進入事案が相次いだこと等を踏まえ、航空局及び運航関係者から構成される「滑走路誤進入防止対策検討会議」を設置し、平成30年3月にとりまとめた。ここでは、コミュニケーションの齟齬の防止、視覚的な支援システムの整備等、安全管理システム（SMS）の推進を主な取組としてまとめた。

また、羽田空港航空機衝突事故を受けて、航空局では令和6年6月に中間取りまとめを公表し、滑走路状態表示灯（RWSL）を主要8空港の対象滑走路への導入、滑走路に進入する車両に対する位置情報等送信機の搭載を義務化すること等としている。今後、最終とりまとめに向けて、引き続き議論を行っていく予定である。

これらを踏まえ、航空の安全・安心を確保するため、管制交信に係るヒューマンエラーの防止、滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化、管制業務の実施体制の強化、滑走路の安全に係る推進体制の強化、技術革新の推進の取組を着実に推進する。

II 効率的・効果的な整備・メンテナンス

航空局では、空港の機能確保に必要な土木施設（滑走路、誘導路、エプロン等）、建築施設（庁舎、管制塔等）及び機械施設（ポンプ、空気調和設備等）の整備・メンテナンスを適切に行うため、設計、工事契約、工事实施及び維持管理の各段階における基準策定や新技術の活用を推進している。

本項では、インフラメンテナンスの高度化・効率化に向けた技術や、効率的・効果的な施工の実現に向けた技術の開発・実装のための取組方針を整理する。

（1）インフラメンテナンスの高度化・効率化に向けた技術

①現状の取組

ア）インフラメンテナンスの高度化・効率化の必要性の高まり

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期に集中的に整備されたため、今後急速に老朽化することが見込まれており、真に必要な新規のインフラ整備とのバランスを取りながら、戦略的に維持管理・更新を行うことが課題である。

このため、「社会資本整備審議会・交通政策審議会 技術分科会 技術部会」に設置された「社会資本メンテナンス戦略小委員会（以下、「メンテ小委」という。）」において、平成 25 年 12 月に「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」が答申され、国土交通省や地方公共団体等が重点的に講ずべき具体的な施策について提言がなされた。

メンテ小委の議論と並行し、政府の「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」では、平成 25 年 11 月に、老朽化対策に関する政府全体の取組としての「インフラ長寿命化基本計画」が策定された。

当該基本計画を踏まえ、国土交通省は平成 26 年 5 月に「社会資本の老朽化対策会議」において、自らが管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（以下、「行動計画」という。）」をとりまとめた。令和 3 年 6 月には、それまでの取組状況等を踏まえ、予防保全に基づくインフラメンテナンスへの本格転換を掲げるとともに、新技術等の導入促進によるインフラメンテナンスの高度化・効率化等を進め、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる「持続可能なインフラメンテナンス」の実現に向け、今後推進していくべき取組等をまとめた「第 2 次行動計画」を策定した。これに基づき、インフラの新設から撤去までの、いわゆるライフサイクルの延長のための対策という狭義の長寿命化の取組に留まらず、更新を含め、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組を実行することにより、これまで進めてきたメンテナンスサイクルの構築と継続的な発展に繋げていくこととしている。

イ）空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会

航空局では、空港内の施設の老朽化が進むことを踏まえ、平成 25 年 2 月に「空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会」を設置した。同委員会で平成 25 年 3 月にとりまとめられた緊急レビューにおいて、今後の維持管理のあり方について、航空機の運航への影響の低減、空港利用者の安全の確保等の観点から、点検の対象施設、頻度、方法について、長期的な視点に立った将来の劣化予測を踏まえた維持管理・更新計画を策定すべきであると提唱されたことを踏まえ、同年 9 月に「空港内の施設の維持管理指針」が策定された。

また、令和 4 年 12 月には社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会で『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」』が提言され、メンテナンスの生産性向上に資する新技術の活用推進、技術開発の促進及び必要な体制の構築、DX によるインフラメンテナンス分野のデジタル国土管理の実現といった、施設の維持管理の本格転換が求められることになった。これを踏まえ航空局でも、令和 5 年 2 月に「空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会」を開催し、令和 6 年 3 月に「空港内の施設の維持管理指針」の改正をした。

ウ) 既存技術の導入進展と新技術の登場・台頭

国土交通省は、科学技術の大きな変革を踏まえ、平成 29 年 3 月に「第 4 期国土交通省技術基本計画」を策定し、技術研究開発、人材育成等の取組方針を示すことにより、産学官の共通認識の醸成を図るとともに、産学官が連携しつつ、それぞれが主体となり最善の努力を果たしながら効果的・効率的に技術研究開発を推進することを目指してきた。また、省横断的にインフラ分野の DX の取組を推進するため、令和 2 年 7 月に「国土交通省インフラ分野の DX 推進本部」を設置し、新型コロナウイルス感染症を契機に時代の転換点を迎える中、インフラ整備・管理により国民の安全・安心を守るという使命と、より高度で便利な国民サービスの提供を担う取組を進め、社会を変革する先導役となることを目指していくこととしている。その中では、インフラのデジタル化を進め、令和 5 年度までに小規模なものを除く全ての公共工事について、BIM/CIM (Building/Construction Information Modeling, Management) 活用への転換を実現するという方針が打ち出されている。

空港分野では、新技術の積極的な活用を促進するため、空港技術研究連絡会議において、「第 4 期国土交通省技術基本計画」を踏まえつつ、地方航空局及び地方整備局等の要望を取り入れた「空港技術研究計画」を作成した。これに基づき、空港土木分野の技術に係る研究開発も実施してきた。

具体的には、空港施設の維持管理業務においては、FWD (Falling Weight Deflectometer)、熱赤外線カメラ、MMS (Mobile Mapping System) 及び空港舗装巡回等点検システム等の新技術が導入されるとともに、空港施設 CALS (Continuous Acquisition and Life-cycle Support) システム等のデータベースの整備・活用が推進されている。また、空港土木分野においては、ICT 施工と BIM/CIM の試行が始まるとともに、草刈工の自動化施工及び空港除雪の省力化・自動化の取組が進められてい

る。

エ) 空港管理者等への支援・連携の必要性の高まり

人口減少・少子高齢化の進展や、建設系技術者の減少等により、地方公共団体においては、維持管理における技術水準の維持が困難な状況が生じつつあり、地方空港管理者等が円滑に維持管理・更新を行えるよう支援する必要がある。航空局、地方航空局、国総研及び港空研は連携し、施設の維持管理に関する規程等、維持管理・更新に関する情報の提供や、空港管理者からの維持管理等に係る相談に対して積極的に対応することが求められる。

このような状況を踏まえ、平成 27 年度から毎年、各主体のメンテナンス技術・管理水準の向上を図ることを目的とした「空港施設等メンテナンスブロック会議」が開催されている。会議では、それぞれが有する維持管理に係る技術的知見、ノウハウ（経験・知識）等の共有や、地方管理空港・コンセッション空港等の意見を踏まえた情報交換が実施され、連携・支援を推進している。また、特殊車両に関する維持管理の情報提供や、空港用化学消防車及び非常用発電装置の製造仕様書への問合せに対応する等、空港管理者等が円滑に維持管理・更新を行えるよう支援している。

②今後の技術開発・実装の方針

今後、更なる老朽化が見込まれる中、空港施設の維持管理・更新は、「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方」及び「第 2 次行動計画」等における位置付けや、空港を取り巻く情勢の変化や関係施策等を踏まえ、適切かつ着実に実施していく必要がある。

旅客のみならず不特定多数の利用者が集まる空港において、利用者の安全確保は、空港の機能のうち重要なものの一つであり、そのための空港施設の適切な維持管理・更新や機能向上に関する業務の取組が不可欠である。特に人命に影響する施設や今後急速に老朽化が見込まれる施設、複数の施設により機能構成されるもので核となる施設については、よりレベルの高い維持管理・更新を推進していく必要がある。

予防保全に基づくインフラメンテナンスへの本格転換による維持管理・更新に係るトータルコストの縮減や、新技術等の導入促進によるインフラメンテナンスの高度化・効率化等を推進し、既存のインフラのみならず今後新しく整備されるインフラも含め、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できるための「持続可能なインフラメンテナンス」の実現を目指す必要がある。

技術導入に関しては、**空港内の草刈工の自動化施工及び空港除雪の自動化の推進をしている。**このような既存技術の導入拡大・改良を引き続き進めるとともに、新技術導入の実証実験等で得られた効果や課題、空港への適用性を確認した上で、その活用を促進する。例えば、空港施設の維持管理業務において、滑走路等の舗装面をドライブレコーダーで撮影し、舗装面のひび割れ等の異常を AI により自動検出してヒートマップを自動作成する路面診断技術について、実証実験を現場で行い、導入評価・調

整を進めているが、空港では運用時間外である夜間点検となることや滑走路等の広大な面積を限られた時間で点検する等空港特有の条件があるため、十分な実証実験が必要である。

なお、これらの取組を進めるためには、空港土木分野の技術に係る研究開発を継続していく必要もある。個々の技術の現状や今後の取組について下記のとおり示す。

ア) 点検診断技術

点検・診断技術は、従前は目視・打音等の人力による方法や試料採取を伴う方法であったが、技術の進展により、一部の分野では目視・打音に加え、機械化、非破壊・微破壊での検査、情報通信技術を活用した変状計測等が取り入れられている。その結果、点検・診断の省力化・効率化によるコスト縮減、調査精度の均質化等が図られている。

今後は、目視困難な部位や目視では評価が困難な変状部位の点検・監視技術の構築、荷重や環境条件等の様々な影響を踏まえた施設の劣化状況の把握方法の構築等を推進する。また、ICTをベースとしたロボット等による高度な点検・診断技術、モニタリング技術及びデータベース技術の採用等、ICT等に関する分野横断的な技術についても技術開発を進める必要がある。

イ) 新材料、新工法の開発

空港施設の維持管理の特殊性を踏まえ、維持管理の時間帯等、施工条件が厳しい箇所においては、施設整備の際に、耐久性の高い材料、施工時間・工期の短縮が可能な施工性に優れる材料・工法を採用する等、維持管理に配慮した構造・工法等について、引き続き検討するとともに、空港施設の長寿命化や交換部品を減らすための技術開発等を進める必要がある。

ウ) 既存施設の改良・更新技術

既存施設の改良・更新時において、将来の維持管理・更新費のトータルコストの縮減が図れるよう配慮する。例えば、メンテナンスが容易な構造、耐久性の高い素材等維持管理コストの縮減が図られる材料・工法の採用、ICTによる点検等に関する技術の活用等が考えられる。また、老朽化によって部材に支障が生じた場合でも致命的な事故は回避できる構造とする等、施設の安全性をより高めるための技術や、供用中の既存施設を効率的に改良や更新を行うための技術開発等を進める必要がある。

エ) 新技術の導入

新技術の導入による維持管理の高度化・省人化の取組として、草刈工の自動化施工については令和4年度から全国の国管理空港への導入が開始されているが、今後は草刈装置の障害物自動判別や草刈工の全ての工程を自動化する技術開発に取り組む必要がある。その際、車種毎に検討を行うことは非効率であり、異なる車種において開

発が進められている機能については、それを転用することで早期の実装が可能となると考えられる。空港除雪の省力化・自動化については令和2年度から実証実験を行っているところであり、省力化の技術である運転支援ガイダンスシステムの導入が進んでいるが、今後は自動化に向けて、技術開発に取り組む必要がある。また、舗装面清掃工の自動化施工についても技術開発に向けて今後の検討を行う必要がある。

(2) 効率的・効果的な施工の実現に向けた技術

①取組の背景

建設業の就業者数は平成9年の685万人をピークに、平成22年には504万人となり、以降は令和元年まで500万人前後で推移している。また、就業者の高齢化が深刻であり、平成28年時点で55歳以上が3割、29歳以下が1割以下となっている。空港の整備や維持管理を担う建設業においても、中長期的な担い手確保・育成が喫緊の課題となる中、働き方改革や処遇改善の取組と合わせて、生産性向上を推進することが急務である。

令和元年6月に改正された「公共工事の品質確保の促進に関する法律」において、ICTの活用等を通じた生産性の向上が、発注者・受注者の責務として位置づけられ、生産性向上技術を活用した場合は、評価を行い得られた効果や課題を収集し、今後の導入に活用することとしている。

②今後の技術開発・実装の方針

航空局では、このような背景から、空港建設の分野においてICT施工を導入し、**第2章Ⅱ(1)**で述べた空港維持の分野において空港内の草刈工の自動化施工及び空港除雪の省力化・自動化の取組を推進している。このように、建設業界の人手不足等への対応については、総合評価や積算等の発注手続きにおける対応に加え、適切な工期の設定やDXの導入等、空港施設職員の対応により、大きく改善が図られることに留意する必要がある。

さらに、現在、空港の土木・建築施設に限らず、土木・建築分野全体としてBIM/CIMの取組が推進されており、これにより、建設事業で取り扱う情報をデジタル化し、調査・測量・設計・施工・維持管理等の建設事業の各段階に携わる受発注者のデータ活用・共有を容易にし、建設事業全体における一連の建設生産・管理システムの効率化を図ることを目指している。BIM/CIMの活用を推進するとともに、将来的に他の取組とのデータ連携を見据えた検討が引き続き求められる。さらに、ロボット技術も活用しつつ施工に関する技術の向上を図っていく。

既存施設の管理においては、空港施設CALSシステム（以下、単に「CALS」という。）や空港舗装巡回等点検システムを活用して適切な維持管理を実施しているが、今後急速に施設が老朽化することが見込まれるため、ドローンを活用した点検技術の導入や国総研でのCALSの機能向上や新たな点検技術の研究開発に取り組む必

要がある。

~~この他、新技術の導入による維持管理の高度化・省人化の取組として、草刈機の自動化施工については令和4年度から全国の国管理空港への導入が開始されているが、今後は草刈装置の障害物自動判別や草刈機の全ての工程を自動化する技術開発に取り組む必要がある。空港除雪の省力化・自動化については令和2年度から実証実験を行っているところであり、省力化の技術である運転支援ガイダンスシステムの導入が進んでいるが、今後は自動化に向けて、技術開発に取り組む必要がある。また、舗装面清掃機の自動化施工についても技術開発に向けて検討を行う必要がある。~~

Ⅲ 空港の持続的な発展

(1) 人手不足解消に向けた技術

空港業務においては、生産年齢人口の減少に伴う人手不足が従前からの課題であり、近年では、コロナ禍における航空需要の激減に伴う離職者の増加の影響により、航空需要が回復してきた今般、人手不足がより一層深刻な状況となっている。このような状況を踏まえ、本項目では、空会社等によるグランドハンドリング業務、警備・保安検査業務、空港管理者・運営者による維持管理業務について、生産性向上、**航空交通の定時性の向上**のための空港技術の開発・実装に向けて、現状の取組を整理した上で、今後の取組方針をとりまとめる。

① グランドハンドリング業務の効率化

現在、グランドハンドリング業務の効率化に向けた空港の技術開発・実装として、各種機材の省力化・自動化に向けた開発や、その実装を推進するための取組が行われている。例えば、グランドハンドリング車両の自動運転化や搭乗橋操作の遠隔化・自動化に向けて開発が行われるとともに、既に実用化段階にある先進機材の実装を促進するため、国による支援を行ってきたところである。

引き続き、グランドハンドリング車両の自動運転化に向けて、一般公道における自動運転導入の取組等とも連携しつつ、官民連携して取組を進めることが必要であり、その際には、グランドハンドリング車両以外の車両の自動化も含めて一体的に検討することで、空港内の車両の自動運転に必要なデータ管理を一元化する等、効率的に取組を進めることが期待される。加えて、今後、ICAOにおいて空港内への自動運転車両導入に係る基準策定の議論が始まることが想定されるため、まずは空港内への自動運転車両導入に係る国内の基準策定を進めつつ、国内基準を国際基準へ反映させることを見据えて関係者と調整を行う。

また、実証段階にある先進機材の実装の促進についても、最新の技術開発状況を踏まえ、より一層の導入促進に向けて引き続き支援を行うことが必要である。**グランドハンドリング業務における生産性向上に向けては、人手を必要としない「自動化」やより少ない人手で業務を可能とする「省人化」を目指す技術には、安全面などから課題が多く挙げられる。そのため、人数は変わらなくても作業負担が軽減される「省力化」に繋がる技術について、「省人化」の前段階として開発を進める必要がある。**

また、このような技術実装・開発に関する検討だけでなく、作業工程の見直し・標準化、設備の課題・対応策への検討も必要である。それを踏まえて航空局では、手荷物輸送等の業務に関して、空港毎に作業の要件、ソーティング施設の狭隘さや環境等の制約があるため、技術実装に適した作業工程の構築・標準化、設備改修に向けた調査・対応策を検討しているところである。今後の取組みとして、我が国の空港は塩害環境にあることから、このような空港施設の他、実態として耐用年数を下回る GSE 車両に対して塩害対策を維持管理技術とともに講じていくことが必要である。

② 警備・保安検査業務の効率化

これまで、空港における警備については、一部ではカメラによる監視が導入されているものの、立哨による警備も併せて行われている。また、車両による巡回警備は1台に2人が乗車して行うため、より一層人手不足が深刻化した際には、適切な警備業務に支障を及ぼす恐れがある。このような課題に対して、例えば、警備車両の自動運転導入、業務の機械化、AIを活用した空港警備の高度化等について検討を行うことが必要であると考えられる。例えば、制限区域立入承認証不携帯者をカメラで感知するといった集中保安監視体制を構築すること等が考えられる。

また、保安検査業務を担う保安検査員は、厳しい労働環境を背景として離職率が高く、恒常的な人員不足が課題となっており、新型コロナウイルス感染症の影響により激減した航空需要が回復している中、保安検査員の負担軽減や検査の効率化が求められている。これまでもスマートレーン等先進機器の導入を支援することにより保安検査の効率化を図ってきたところであるが、今後はデジタル技術の進展を踏まえ、AIを活用した保安検査業務に係る技術開発の促進、到着動線上の逆流防止装置の精度向上等、保安検査の高度化・効率化を引き続き推進していくことが必要である。

③建設・維持管理業務等の効率化

~~—第2章II(2)①述べているとおり、現在、空港の土木・建築施設に限らず、土木・建築分野全体として、BIM/CIMの取組が推進されており、建設事業の各段階に携わる受発注者間のデータ活用・共有を容易にし、業務の効率化を図ることを目指している。—また、建設・維持管理業務等に使用される機材の省力化・自動化の開発・実装を推進するための取組も行われており、例えば、除雪車両や草刈車両の省力化・自動化については、既に一部空港において省力化された除雪車両や草刈車両が導入されている。しかしながら、これら車両については更なる省力化・自動化に向けた開発の余地が残されていることから、引き続き、技術開発を行うことが必要である。その際、車種毎に検討を行うことは非効率であり、異なる車種において開発が進められている機能については、それを転用することで早期の実装が可能となると考えられる。—~~

(2) 旅客の利便性向上のための技術

空港におけるサービス向上等のため、先端技術・システムの活用等により、旅客の諸手続や動線の円滑化（FAST TRAVEL）、地上支援業務の効率化を推進する。

昨今、ICTやAIの急激な進展により、あらゆるものが瞬時に結びつき、身近なサービスにも使われ、生産性の向上、人手不足の解消、新たな価値が創造される時代となってきた。空港分野においても、顔認証や風体検知、混雑検知等の様々なセンシング技術と待ち時間予測等の予測技術とを融合したPFM（Passenger Flow Management：旅客動態管理）の導入を目指し、空港への適用に係る実証実験等による十分な検証を行いつつ、航空の安全・安心と両立した空港におけるサービス向上のための旅客の諸手続や動線の円滑化に資する技術開発が必要である。

特に、顔認証技術は、それ自体で旅客手続きの円滑化により旅客利便性の向上に直接的に繋がることから技術開発が必要である。さらに顔情報と CIQ システムと連携させることにより、旅客の更なる利便性向上と、混雑緩和に寄与するため、官民連携のシステムを開発することが重要となる。

なお、体の不自由な方や訪日外国人等だれでも安心して使いやすい旅客ターミナルとするため、ターミナル内、空港内、空港周辺との移動手段に新たなモビリティを検討する。ターミナル内では、ICT を活用した歩行者移動支援システムや自動運転車椅子、動線管理システム等の導入を推進することが必要であり、空港内、空港周辺では、自走式ロープウェイのような新たな移動手段やオンデマンドベースの移動手段である PRT (Personal Rapid Transit) の導入についても検討する。

また、空港利用者の利便性向上を目指し、AI 技術や通信技術、ロボット技術等を融合し、空港内を移動するリアルタイムコミュニケーションツールにより、必要な情報の入手や目的地への案内を行う等の利便性向上のための技術開発も必要である。特に、受託手荷物が増加傾向にあるため、旅客自身の端末で情報を登録し空港外で手荷物を受託するいわゆるオフエアポート化のための技術開発が重要であり、そのための受託手荷物を受け入れる空港内外の施設に関する技術開発も必要である。

さらに、空港アクセスの利便性を向上させることも重要であり、鉄道と連携した施設整備に必要となる技術を検討する。また、今後、空港脱炭素化の取組によりアクセス車両の EV/FCV 化率が増加してきた場合に対応できるよう、必要な充電・水素充填インフラの整備にあたって必要となる技術についても検討する。空港アクセスは、特に地方空港の大きな課題であることから、IT によって可能になる新しいモビリティによる MaaS (Mobility as a Service) によって、地域交通を「リ・デザイン」して空港アクセスの利便性を向上する技術について検討する。

(3) 航空物流の効率性向上のための技術

①現状認識

航空物流は我が国の経済活動にとって大きな役割を果たしている。経済のグローバル化の進展等に伴い、他の輸送機関より速達性に優れる航空による貨物輸送の重要性は、世界的・長期的にも一層増していく見通しである。

さらに、国際分業の進展等による経済のグローバル化に伴い、部品の調達から生産、販売までの全体最適化を目指す「サプライチェーンマネジメント (商慣行の見直し、電子商取引の推進等による企業間連携を通じて、生産から消費までの情報と物の流れを効率化し、商品を迅速に適正な価格で提供するための仕組み)」を基本とする経営戦略を進める荷主にとって、国際物流は極めて重要な位置付けとなっている。この意味で、航空物流は、我が国の経済活動を支える基盤的な役割を担い、国際競争力の強化を図る上でも重要であることから、航空物流機能の強化が求められている。

その一方で、航空物流を巡る事業環境は、世界経済の動きにあわせて、常に変化している。我が国として、航空物流分野において必要な手を打っていく上で環境変化を

十分に認識しておくことが肝要である。

近年では、物流分野全体において、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている中、特に令和6年4月には、トラックドライバーに「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が適用されることに伴う一部のトラックドライバーの労働時間短縮により、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるといふ、いわゆる「2024年問題」に直面している。このため、航空物流分野においても、「2024年問題」への対応が喫緊の課題となっている。

②今後の取組

「2024年問題」への対応については、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において令和5年6月に閣議決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」内で緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策として示されている。なお、本パッケージにおいて示されている施策は、「2024年問題」は当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、また、社会において大きな存在感を有する物流には、カーボンニュートラルへの対応が求められるため、令和12年の輸送力不足も見据え、中長期的に継続して取り組む必要があるものとして示されている。

この中で、航空物流については、

- ・荷主企業等と連携して荷待ち時間を削減するための、空港上屋におけるバース予約システム等の導入
- ・待ち時間短縮に資するトラックドックマネジメントシステム（「バース予約システム」及び「受付システム」によってトラックバースの受付・管理を電子化することにより、効率的な作業を可能とするシステム）の導入

を推進することとされている。既に一部の空港では、貨物地区付近へのトラック待機場場新設や、事前予約により貨物地区への車両の入構を効率化する「トラックドックマネジメントシステム」の導入により構内の混雑を解消することで、ドライバーの待機時間短縮に繋げる取組を始めており、今後、航空局としても各空港への導入を推進する。

また、手続書面の電子化を徹底するため、航空物流における e-freight³の実現に向け関係事業者等と連携して検討するとともに、幹線輸送における自動化に向けて、空港制限区域内でのレベル4自動運転車両の導入に向けた検討を進める。また、貨物上屋内作業の自動化に向けて、先進機器の導入を推進する必要がある。加えて、貨物ハンドリング業務の生産性向上に向けた技術開発の検討も実施する。

³ IATA が業務簡易化プログラム (Simplifying the Business Programmer) の一環として推進する、貨物輸送に係わる書類の電子化を推進するプロジェクトのこと。

(4) 将来需要の予測手法の高度化

航空需要予測は、近年では首都圏空港における機能強化策の検討や、那覇空港や福岡空港といった空港整備の事業評価に活用されてきた。このように、空港の持続的な発展のために必要となる航空政策の検討や空港整備事業評価の実施には、航空需要予測が求められる。よって、航空需要予測については、最新の航空市場環境の動向を反映するため、予測モデルの改善を継続的に実施する必要がある。

予測モデルの改善にあたっては、以下の観点を考慮する。

①訪日外国人の増加

訪日外国人の急増及び訪日外国人の国内流動

②交通サービス水準の変化

LCCの利用拡大、リニア中央新幹線といった新たな公共交通機関の整備

③人口構造やライフスタイルの変化

人口構造やライフスタイルの変化による人の移動の行動変容

④イベントリスクの発生

新型コロナウイルス感染症といったイベントリスクによる社会経済情勢の変化

⑤空港コンセッションの導入

空港コンセッションの導入による運賃や便数等の変化

これらの項目を考慮した次期航空需要予測については、「全国幹線旅客純流動調査」等の結果を踏まえ、有識者の意見も聞きながら適切に実施する。

また、交通利用者に対する意識調査、需要予測に関する調査・研究についての文献収集や有識者との意見交換は、今後も継続的に実施することで最新の動向を把握し、予測に活かす。さらに、ビッグデータといった新技術についても、より精緻な航空需要の把握が可能になると考えられる場合には積極的に活用し、予測手法の高度化を図ることとする。

(5) 空港整備事業評価手法の高度化

現在、空港整備に関する事業評価手法は、平成18年3月に策定された「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル Ver.4」に基づき実施しているが、マニュアル制定後10年以上が経過している。このため、最新の航空市場動向を反映し、評価手法をより一層充実・高度化させる必要がある。評価手法の見直しは、国土交通省内の公共事業評価手法の検討状況を踏まえて検討する。検討は、他分野との比較、事業評価に関する調査・研究についての文献収集や有識者との意見交換により、妥当性を確認しながら実施する。

(6) 新たなモビリティへの対応のための技術

現在、世界各国において開発が進められている「空飛ぶクルマ」は、電動化、自動化といった航空技術や垂直離着陸等の運航形態によって実現される、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段であり、都市部での移動にかかる時間の短縮、離島や

山間部での移動の利便性向上、災害・緊急時の救急搬送や物資輸送の迅速化等、新しいサービスの展開や様々な社会課題の解決につながることを期待されている。

世界的に関心の高まりがみられる中、我が国においても人や物の移動の迅速性と利便性を向上させるとともに新たな産業を創出する「空飛ぶクルマ」の実現のため、官民の関係者が一堂に会する「空の移動革命に向けた官民協議会」が平成30年8月に設立され、取り組んでいくべき技術開発や制度整備等について議論を進めている。また、官民での議論をより活発に行うため、令和2年8月に実務者会合が設置され、空飛ぶクルマの運用概念（ConOps）について議論するとともに、令和7年に開催される大阪・関西万博での空飛ぶクルマの飛行の開始を目指し、実務者会合の下に設置された複数のWGにおいて、機体や地上インフラの技術開発と並行して、空飛ぶクルマの制度課題についても検討を進めているところである。

離着陸場に関する制度については、ICAOにおいて議論と検討が進められているものの、国際基準として規格化されるのが令和10年以降と見込まれている。そのため、当面は機体開発の状況や欧米の検討状況を踏まえつつ暫定的なガイドラインとして、空飛ぶクルマ専用離着陸場（バーティポート）の整備指針を令和5年12月に公表した。令和6年度以降においては機体開発や国際基準化の動向を踏まえながら、国内基準の制定に向けた検討を進める予定であり、**検討結果について随時情報を展開する**。

また、国際的な脱炭素社会の実現に向けた流れがある中、令和2年9月にエアバスが、水素航空機の令和17年までの実用化を発表しており、今後、水素航空機導入に向けた機運が徐々に高まることが見込まれている。それに向けて、技術的な開発の進展にあわせて空港のインフラにおいても対応できるよう、引き続き動向を注視しているところである。

（7）空港周辺環境との調和のための技術

これまで我が国では、低騒音型機の導入等による機材改良、夜間運航規制等による発着規制、騒音軽減運航方式による運航方法の改善や空港構造の改良、防音工事や移転補償等の周辺環境対策からなる航空機騒音対策を着実に実施してきたところである。近年、低騒音型機の普及等により、航空機の発着回数が増加する中でも、空港周辺地域への航空機騒音による影響は軽減されてきている。今後も、航空需要の変動等の状況の変化に応じ、地域住民の理解と協力を引き続き得ながら総合的な航空機騒音対策を講じることで、空港周辺地域の発展及び環境の保全との調和を図っていく必要がある。

また、空港においては、その運用を行う中で、エネルギー消費に伴う大気汚染物質等の発生や、廃棄物の発生、水の消費・排水の発生等様々な分野で空港周辺の地域環境及び地球環境に少なからず影響を与えていることから、空港の運営に伴う環境負荷低減のための取組を積極的に推進している。今後も、空港管理者を中心として空港内で活動を行う全ての事業者の連携により空港及び空港周辺における環境の保全及び良好な環境の創造を進める必要がある。

IV 航空分野の脱炭素化

「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、令和4年度には航空法・空港法等を改正する等、航空分野の脱炭素化を推進している。

空港分野の脱炭素化においては、2030年度までに各空港の温室効果ガス排出量を2013年度比で46%以上削減、再エネ等導入ポテンシャルを最大限活用により、我が国の空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指すこととしており、空港施設の省エネ化、空港車両のEV・FCV化、空港の再エネ導入等を促進している。

また、航空機運航分野の脱炭素化においてもSAFの導入促進等に向けた取組が進められているところであるが、一部取組については、空港施設側での対応によって航空機運航分野のCO2削減に協力・貢献できるものであることから、引き続き両分野が連携して取組を進めることが必要である。

(1) 空港分野の脱炭素化に向けた技術

各空港において、空港施設の省エネ化、空港車両のEV・FCV化や空港の再エネ導入等の取組が進められている。

空港施設の更なる省エネ化のため、空港施設の特徴を踏まえた最適な手法による省エネ化に取り組んでいく必要がある。また、LED照明器具に代表されるように、省エネ・再エネ技術の開発・研究は日々進歩し、高効率化・高機能化が進んでおり、現在技術開発・研究途中の省エネ・再エネ技術についても、動向を注視し、適宜取り入れていく必要がある。

空港車両のEV・FCV化に向けては、EV・FCV化の開発が遅れている車種の開発を促進するとともに、EV・FCV化が難しい車種についてはRD等の次世代バイオ燃料の活用等を検討する必要がある。これらの空港車両のEV・FCV化・RD活用を進めるにあたり、充電設備を検討する必要がある。

一方、空港の再エネ拠点化に向けては、更なる太陽光発電設備の導入を推進するため、非計器用着陸帯以外の着陸帯への導入の検討が重要となる。検討にあたっては、航空機の安全運航を確保するため、設置基準等を満足する必要がある他、パネルの発火や飛散性、維持管理における課題等について、引き続き検討を行う必要がある。また、空港脱炭素化の取組のひとつであるエネルギーマネジメントの取組においては、空港内のエネルギーデータの一元管理が必要であり、将来的にはデータを一元的に管理するシステムを構築する取組とも連携することが必要である。また、エネルギーマネジメントによって生じた余剰電力を有効利用するための取組として、蓄電池等の設備導入に加えて、水素等の利活用も考えられる。

加えて、駐機中の航空機に対して電源供給を行うGPUの高効率化・高機能化や、航空機の地上走行距離縮減等、地上航空機からのCO2排出量削減に資する検討を行う。

また、「空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム」を活用し、空港関係者等と情報共有や協力体制を構築するとともに、空港関係者の意識醸成や空港利用者へ

の理解促進を図る。

（２）航空機運航分野の脱炭素化への貢献

カーボンニュートラルの実現に向けて、CO₂削減効果の大きい持続可能な航空燃料（SAF）の導入が航空の脱炭素化において不可欠であり、国際競争力のある価格での SAF の導入促進に向け、空港関係者も参画し、官民連携して取り組む。その中で空港側での SAF の管理のあり方等について、関係者間で議論・検討を行う。

3章 技術開発・実装を推進するための取組

第3章では、空港を取り巻く課題を解決するための技術開発・実装を推進するにあたり、各取組に共通して必要となる技術の開発・実装や、その促進のための環境づくりに向けた取組を推進することが必要である。

「Ⅰ技術開発・実装の促進に向けた環境整備とDXの積極的な推進」では、新技術の活用を促進する取組や、新技術を活用するにあたって必要となるソフト対策及びセキュリティ対策等について整理する。また、第2章の各取組を行うにあたりデジタル技術の活用が前提となることから、そのための情報を管理する空港データ基盤について整理する。「Ⅱ技術課題の解決に向けた体制強化」では、研究機関を含む産学官の連携や、技術力の習得・伝承等に向けた取組について整理する。「Ⅲ国際展開を通じた技術開発の推進」では、将来的な国際展開を目指して技術開発を促進する取組等について整理する。「Ⅳ定期的なフォローアップ」では、本計画に基づく取組実施の進捗把握や、情勢の変化に伴う柔軟な計画の見直しについて整理する。

Ⅰ 技術開発・実装の促進に向けた環境整備とDXの積極的な推進

(1) 技術開発及び実装を促進する環境整備

これまで、既存技術の導入を拡大するとともに、実証実験等で効果・課題や空港への適用性を確認した上で、新技術の積極的な活用を促進してきたところ、空港施設の維持管理業務において、「FWD」、「熱赤外線カメラ」、「MMS」及び「空港舗装巡回等点検システム」等が導入されるとともに、CALS等のデータベースが整備・活用されてきた。今後、新技術のより一層の活用に向けて、新技術の開発、実証、実用化の各段階における環境整備が重要である。

新技術の開発および実装が解決すべき一つの大きな課題は、現在人手で行っている作業をいかに効率化して生産性を向上させるかであり、その対象はグランドハンドリング業務から保安検査業務、施設の維持管理業務まで多岐にわたっている。「グランドハンドリング業務の効率化」でも指摘したように、こうした人手作業の生産性向上に向けては、人手を必要としない「自動化技術」や、より少ない人手で業務を可能とする「省人化技術」の技術開発・実装を最初から目指すことは、安全面、コスト面などから課題も多い。そのため、作業人数は変わらなくても作業負担が軽減される「省力化技術」について、将来的な「自動化技術」「省人化技術」の前段階として、技術開発・実装の促進に向けた環境整備が必要である。

①開発段階の環境整備

空港の技術については、他分野への展開可能性が小さいものも多く、特に小規模の民間事業者としては、採算性の観点から開発に踏み出しにくいというのが実情である。

このため、スタートアップ企業への支援を目的とした日本版SBIR (Small Business Innovation Research) 制度の活用を促すこと等により、新技術の開発を支援する。

②実証段階の環境整備

空港管理者等の限定された者しか立ち入りできないようなエリアや、常に航空機の離発着が行われている大規模空港においては、空港内での新技術の実証について、実証のタイミングやエリアが非常に限定されることや、事前の関係者調整に多大な時間と労力を要すること等から、実証実験の実施が円滑に進まないことが懸念される。

このため、航空局が主導して関係者調整を行った上で、国管理空港の施設・エリアを実証フィールドとして提供することや、航空機の離発着や関係者が比較的少ない地方空港を実証フィールドとして活用すること等により、円滑かつ早期に実証実験が実施できる環境を整える。

③実装段階の環境整備

ア) 直轄事業におけるパイロット事業

新技術の実用化段階では、採算性や性能面の不安等から、民間事業者としては新技術の活用に踏み出しにくいという場合もある。このため、国が積極的に新技術の活用を促進することを目的として、直轄事業において総合評価落札方式によって事業者を選定する際に、新技術活用に関する評価項目に加点する等の契約方式を実施することについて検討を行う。

イ) 新技術導入への情報交換

新技術は特定の空港に限らず、できるだけ多くの空港で導入できれば課題解決も円滑に進むものと考えられる。そのためには、空港の規模等の特性を踏まえ、どのような技術がどの空港に導入できるのか情報交換を積極的に行う必要があるが、情報交換の場として、各検討会等を活用し、新技術の情報提供やマッチングの促進を行っていく。

ウ) 関係規定の整備によるソフト対策

新技術の導入には、必要に応じて基準やマニュアル等の策定や改正を行うことが重要である。さらに、技術の普及段階に応じて柔軟に運用ルール等を見直すことで、新技術のより早期の普及促進につながると考えられる。

例えば、設計段階においては「空港土木施設設計要領」による施設の性能の照査方法等の提示、工事契約段階においては「空港請負工事積算基準」による予定価格の基礎となる積算価格の適正な算出や「空港土木工事共通仕様書」による契約の適正な履行が行われるよう各基準等を策定している。また、工事实施段階においては、「空港土木施設における ICT の全面的な活用の推進に関する実施方針」を定める等、ICT 施工を推進している。さらに、空港施設の効率的・効果的な施工・維持管理を実現するため、空港施設の設計等の詳細をまとめた「空港土木施設設計要領（施設設計編・舗装設計編・構造設計編・耐震設計編）」を必要に応じて改正している。

エ) サイバーセキュリティ対策

データを扱う新技術を導入する場合には、サイバーセキュリティ対策を一体で進める必要がある。巧妙化・多様化するサイバー攻撃の脅威から重要なシステムを守るべく、サイバー安全保障に関する取組動向を踏まえ、サイバーセキュリティ対策の強化を図る。このため、航空交通分野においても経済安全保障の観点から、サイバー攻撃等非常時を想定したリスク管理やサイバーリスクに対応できる体制、システム、人材を整備する取組が不可欠である。

オ) 資機材の開発・実装における協調と競争領域の設定

空港で必要となる資機材には、特殊なものが多く、市場が空港に限られてしまうため、採算性の面から開発・実装へのハードルが高い。類似性がある部分は、工程や環境を見直すことで標準化し協調領域とすることで、できる限り官民が協調して開発を進めていく。一方、独自のノウハウによって性能の違いや差別化を図れる部分は、競争領域として、民間業者間の独自性を尊重する。こうすることで、一品一様の開発を避け、開発コスト・導入コストの低下や技術開発・実装に向けた動きの加速化を目指す。

カ) 技術実装にあたっての電源環境・通信環境の基盤整備

現在、空港業務の生産性向上に向け、開発・実装が進められる技術は、DX を利用した数多くのシステムを構築することが想定され、それらのシステムが有効に機能するためには、空港全体の電源環境・通信環境の十分な基盤整備が前提条件となる。各システムは、データサーバーとの通信を頻繁に行う事が想定されるため、最高水準の速度や品質レベルを持つ通信環境およびそれを実現する電源環境を整備する必要がある。

(2) ICT、AI 等の活用やデータ管理の一元化による効率化

今後、本計画の取組を推進するにあたっては、ICT や AI の活用等をはじめとしたDX を積極的に推進することが重要である。その際、共通して必要となる技術については、一体的に検討を進めることで、効率的な検討・実装が可能となる。

①空港データ基盤の検討

第2章で述べた各取組を実現するためにDXの推進が必要不可欠である。そのために各種業務のデジタル化するとともに、他の取組との間でデータ連携を行うことが必要である。また、デジタル化によって収集・蓄積したデータの活用方法の一つとして、空港の3次元データを構築することで、メンテナンスを含めたライフサイクルコスト全体の効率化が期待されるとともに、収集・蓄積したデータは改善策の検討に活用するといったことも考えられる。このため、各種データを一元的に管理するシステムを構築することが必要である。

これまで、空港施設の情報を扱う取組を行う際には、取組毎にデータ管理を行っており、そのためのシステムも個別に構築されてきた。しかしながら、取組毎に共通して必要となるデータもあることや、データ管理のシステムについては、個別に複数のシステムを構築するよりも、全体をまとめて一括のシステムを構築する方がコストを抑えることができるといったメリットが考えられる。特に空港の3次元データについて、各取組で個別に取得・管理されており、そのデータを共有化することは各取組の省力化に繋がる。その際、空港の3次元データに地下埋設物のデータを含めることで、地下埋設物工事に係る手間を大幅に削減することが期待される。

②他の既存システム等との連携

航空機運航分野においては、既に航空交通の管理に必要な情報を共有するプラットフォーム（SWIM：System-Wide Information Management（情報共有基盤））の検討が進んでいる。そのため、空港データ基盤の検討を進める上では、運航分野の取組との連携についても検討するものとする。

II 技術課題の解決に向けた体制強化

（1）研究機関（国総研、港空研等）と大学との有機的な連携

航空局では従来から、国総研及び港空研との間で中長期的な研究計画を含めて定期的に議論を行う等の連携を図ってきたところである。

最近の空港の状況を取り巻く環境変化のスピードは早く、適時適切な技術開発を行い、即座に政策課題の解決に適用できるよう、これまで以上に普段からの緊密な連携が必要である。一方で、中長期的な研究も必要不可欠であり、本計画に基づいて研究機関と大学とが連携して取り組む体制構築も必要である。

また、実用化に繋がる技術開発を行うためには、利用者側のニーズと開発側のシーズのすり合わせが必要であり、今後は積極的なシーズの発信も重要となることから、今後、より一層、航空局、研究機関及び大学との間で綿密かつ定期的に情報共有を行うことが必要である。

（2）産学官の協力体制や分野横断的な検討体制の構築

空港を取り巻く課題の解決に向けた技術開発・実装を進めるにあたり、国、大学、研究機関のみで議論を進めるのではなく、空港の現場を熟知する空港内事業者のニーズを踏まえるとともに、産業界の有する技術・知見を最大限活用することが必要である。また、空港内の同種技術について互いに独立して開発・実装を進めることは非効率であるため、これらの技術開発・実装にあたっては一体的に開発・実装の検討を進めることが求められる。さらに、空港分野以外の分野で既に開発・実装が進められている技術については、その分野の知見を取り入れることで、早期に空港内に実装させることが可能となる場合もある。例えば、空港車両の自動化については、グランドハ

ンドリング車両、除雪車両及び草刈車両の自動化を一体的に検討するとともに、車両の自動化については一般公道等の他分野でも進められていることから、他分野の検討状況も取り入れながら検討を進めることで、効率的な検討が可能となる。

このため、産学官が連携しつつ、分野横断的に検討を行うための体制構築が重要であるため、空港技術懇話会を中心として、利用者側のニーズ及び開発側のシーズ並びに国内外の技術動向のすり合わせを行い、必要に応じて空港の技術開発・実装に向けた検討体制の構築を図る。こうした大学や企業等との産学連携拠点の形成のために、大学発スタートアップや事業会社など垣根を越えてアイデアや技術を持ち寄るオープンイノベーションをさらに促進させる。

(3) 技術力の習得・伝承のための取組強化

これまで、航空局及び国総研では、空港技術の習得・伝承に向けて、「空港技術を構成する要素技術集」のとりまとめや研修・OJTを通じた技術力向上、さらに資格制度や意見交換の場を活用した技術の継承・育成に関する取組を行ってきた。

「空港技術を構成する要素技術集」については、空港の整備・管理・運用に関し、特に今後新たに開発・改良される空港技術について、体系的に整理した上で、各要素技術について解説したものを平成14年度にとりまとめた。平成21年度に当時の最新の技術等を踏まえ、更新を実施するとともに、CALS上で各職員が活用している。今後、新たな技術情報等を踏まえた更新や使いやすさの観点からの改善が必要であるとともに、航空局のみならず、会社管理空港及び地方管理空港の管理者や、コンセッション空港の運営権者等に対しても広く周知し、国の知見を横展開することが期待される。

航空局職員個々の技術力向上について、空港の整備・維持管理に関する業務や工事を自ら監督及び検査を実施する者は、受注者である設計者や施工者と同等の技術力を持ち、同じ目線でその考え方等を把握・理解することが不可欠である。そのため、受注者の主任技術者が一般的に取得している技術に関する資格を職員自らも取得することが望ましい。

資格制度を活用した技術の継承・育成について、国土交通省では、一定水準の技術力等を有する民間資格を「国土交通省登録資格」として登録する制度を平成26年度より導入しており、点検・診断等の業務において、総合評価落札方式で加点評価すること等により積極的に活用するとともに、地方公共団体等での更なる活用に向け周知を図っているところであり、空港分野では「空港土木施設点検評価技師」と「RCCM(港湾及び空港)」の2資格を登録している。

意見交換の場を活用した技術の継承・育成について、令和2年7月にとりまとめられた「規制改革推進に関する答申」では、新技術を活用した具体的な点検方法や活用事例等について、国は地方公共団体・事業者への周知及び意見交換を徹底し、インフラ所管部局に横串を指すような意見交換を行うことのできる場を設けるとされており、航空局においては第2章Ⅱ(1)①エ)で述べたとおり「空港施設等メンテナンスブロック会議」を開催し、空港施設のメンテナンスに関する情報を共有するととも

に、維持管理に係る課題解決に向けた連携・支援を推進している。

研修については、航空局・国総研では、受講者の経験に応じて、三段階の空港技術者研修を計画し、実施している。

①採用後初期の段階で受講する「空港整備管理運営研修」及び「航空保安業務基礎特別研修」

②空港施設職特有の分野である「空港計画コース」及び「国際空港コース」

③各職種に特化した専門的分野を扱った保全業務・工事積算及び工事監理等

研修開催後には、アンケート等の結果を分析し、研修カリキュラム、実施結果に対する改善点の検討を行い、次回の研修計画を策定している。今後も、航空行政に対するニーズや職員の要望に応えられるよう、充実した研修を計画していくとともに、より一層、会社管理空港及び地方管理空港の管理者や、コンセッション空港の運営権者等の参加を促し、国の知見を横展開することが期待される。また、他分野・他国と間で技術に関する情報共有の場を設けることで、今後、空港に導入される可能性のある技術をいち早く習得できるようになることも期待される。

さらに、近年では、従来の空港整備・運営に関する技術のみならず、脱炭素化やDX等の新たな分野の技術を習得する必要性も生じている。このような新たな分野の技術については、円滑な技術の習得・伝承の方法を確立することが必要である。

（４）空港毎の要請を踏まえた対応

空港の規模、立地、管理運営形態は様々であり、空港毎に状況は異なる。そのような中、同種の技術であってもその活用方法が異なり、それに伴い現場に適用する際に留意すべき点も異なるということが想定される。例えば、車両の自動運転技術については、大規模空港では貨物・旅客搬送に活用したいという航空会社としてのニーズが大きい。一方、地方空港では、貨物・旅客搬送よりも滑走路点検等の維持管理業務に活用したいという空港運営者としてのニーズが最も大きい、というように、車両の自動運転技術であっても、空港によってその用途は異なる。これに伴い、自動運転車両に搭載するカメラの性能についても、貨物・旅客搬送用の自動運転車両の場合は他車両や障害物の検知用、維持管理業務用の自動運転車両の場合は滑走路上のひび割れ検知用としての性能が求められる等、現場に適用する際に求められる性能が異なる。

このように、空港毎の要請を踏まえて技術開発・実装の方針を定めることが重要であるため、空港技術懇話会への地方管理空港やコンセッション会社の参加や、第2章Ⅱ（１）①エ）で述べた「空港施設等インフラメンテナンスブロック会議」の活用及び第3章Ⅰ（１）③イ）で述べた情報交換やマッチングの促進の取組により、各空港のニーズの拾い上げの強化を行う。

Ⅲ 国際展開を通じた技術開発の推進

（１）インフラ海外展開との連携

空港技術については、国内市場が限られていることから、新たな技術開発を進めて

いくためには、市場を拡大できるよう、海外への展開も重要となる。

アジアをはじめとする各国において、航空需要の増加に合わせて新空港の整備や既存空港の拡張に向けた動きが活発化しており、

これらの動向に応じて、空港技術の海外展開を進めることで、本邦企業にとっても市場拡大や市場拡大に伴う技術開発・導入コストの低廉化などが期待される。

このような背景を踏まえ、本邦空港技術の海外展開を進めていくために、官民が連携して本邦企業の海外展開を促進するための「航空インフラ国際展開協議会」の枠組みを活用していく。

具体的には、同協議会の下に、自社技術の海外展開の意向をもつ本邦企業を対象とした「空港技術ワーキング」を設置しており、本ワーキングの枠組みを活用し、海外の空港整備案件に係る情報提供、諸外国政府の空港担当者に本邦空港技術を売り込むための技術セミナーの開催、空港技術に係る海外展示会の活用の検討、及び我が国企業に優位性のある先端技術の国際標準化に向けた取組等を進める。また、航空局にてとりまとめた「本邦空港技術パンフレット」についても、最新の技術に随時更新し、諸外国政府要人等へのトップセールス、要人招請、各種セミナー等に活用していく。

これらと並行して、空港関連技術の海外展開に関する本邦企業の好事例について課題や成功要因等を整理したうえで、海外空港における先進技術の導入状況についても情報収集を行うことで、海外展開の戦略検討を行う。また、検討結果を国内での先端技術の開発・導入を促進する動きにも繋げていくことで、本邦企業の空港関連技術の競争力強化を目指し、海外展開を促進する。

（２）我が国技術の国際標準化に向けた戦略的な取組

我が国企業に優位性のある空港技術について、海外展開の機会拡大を図るため、当該技術の規格や技術基準の国際標準化を推進する。

現在、我が国が官民一体となって進めている空港制限区域内へのレベル4自動運転車両の導入については、各国と比較しても我が国が先んじて進めている取組事例であり、将来、我が国で培った自動運転車両導入における様々なノウハウ、開発された新たな技術製品等の海外展開も重要な目標の一つとなっている。また、ICAOにおいて、自動運転車両の導入に必要なガイダンス等の基準作成が課題として認識される中、令和5年3月のICAO専門家会合において、国際空港評議会（ACI）と我が国の連名で基準化作業の採択提案を行った結果、同提案が採択され、具体的な基準策定作業に向けて、日本は主導的役割を担っており、国内で培った経験とノウハウを同基準に反映することで、日本の取組を国際ルールに沿ったものにするとともに、将来的に、日本で技術や製品が開発された場合の海外展開に資することも期待される。

また、更なる旅客の利便性向上に資する先端技術に関し、我が国企業に優位性のある技術の国際標準化に向けた取組を、官民一体となって推進する。

IV 定期的なフォローアップ

本計画に盛り込まれた取組の進捗状況を把握するため、適切にフォローアップを行う。その際、社会情勢等の変化や計画の実施状況を踏まえ、必要な改善を図ることが重要であることから、本計画のフォローアップにあたっては、国内海外空港の技術開発の動向を定期的に収集する「技術動向把握」、空港の利用者（航空会社、空港会社等）側のニーズ及び技術開発側のシーズの集約や意見交換といった「ニーズ・シーズ把握」、技術開発・実装を促進させるための実証実験、関係規定類の整備といった「技術開発・実装支援」、国内空港の各検討会等を活用したマッチング促進、導入支援メニューの活用、海外空港への空港技術に係る情報提供といった「技術導入拡大支援」の4つの柱により実施する。また、空港技術懇話会を中心とした体制により、社会経済情勢や最新の技術動向等の外部環境の変化を分析するとともに、その変化に柔軟に対応するため技術政策ニーズを適宜把握し、取り組むべき課題等について見直しを行う。