

前回以降の経過報告と今後の取組方針

国土交通省 航空局
令和8年8月



2025年12月のレベル4実現以降、各空港で自動運転車両の導入計画が次々と具体化されてきており、各空港における個別課題の解決に優先して取り組む必要性が生じている

自動運転 トーイングトラクター

- 羽田・成田での台数増加、走行エリア拡大計画に加え、その他の空港(新千歳、福岡、など)でも導入計画が立ち上がっている
- 現時点での自動運転トーイングトラクターの計画ルートは、新たな共通インフラが不要であり、且つ航空機の走行とも関連がない箇所となっている
- 一方で、今後走行エリアの拡大や車両台数の増加を実現するためには、**航空機と交差する経路(サービスレーン等)**(以下、「**SL等**」という。)及びそれに付随する課題解決を優先して検討する必要がある

自動運転バス

- 自動運転バスについては、これまで技術検証・実証実験が進められてきたところ
- 自動運転を拡大していくためには導入車種を増やしていく必要がある
- 自動運転バスの実装の計画が具体化するなか、**技術動向の把握やルール面を中心に課題の解決策の検討、ルール化が必要**である

空港DX技術の実装

- 空港DX技術実装推進会議が設置され、**今後実装方針に基づき、空港毎の行動計画を策定する予定**であり、同計画に基づき実装を進めるために、**自動運転車両に関する課題の解決に取り組む必要**がある

今後の取組方針

- 事業者の計画を踏まえ、これを実現させるための支援を優先して検討(「空港別課題」)
- 技術的な課題は「共通的な優先すべき課題」と「その他の課題」に切り分ける
- 「共通的な優先すべき課題」はWGを中心に検討、「その他の課題」についても事務局を中心に検討

今後の取組方針：課題の整理

- 空港の自動運転を取り巻く状況の変化を踏まえ、令和7年度第1回委員会で議論したこれまでの課題のカテゴリを見直す
- 「共通的な優先すべき課題」、「その他の課題」及び「空港別課題」に仕分け、取り組むこととする
- 共通的な優先すべき課題は「SL等及びそれに付随する課題」、「バスの実装に向けた課題」を中心に検討を進める

これまでの課題整理

内容	
顕在課題 (C2)	従来までに明らかとなっており、速やかに解決が必要な課題
埋没課題 (C2)	関係者へのヒアリングから浮上した短中期的に取り上げるべき課題
C2俯瞰	カテゴリー2を俯瞰する中で、新たに抽出・統合される課題
将来課題 (C3)	将来における自動運転の運用を想定し、その実現に向けて解決すべき課題
非対象課題	当時の整理の中では検討対象としていなかった課題

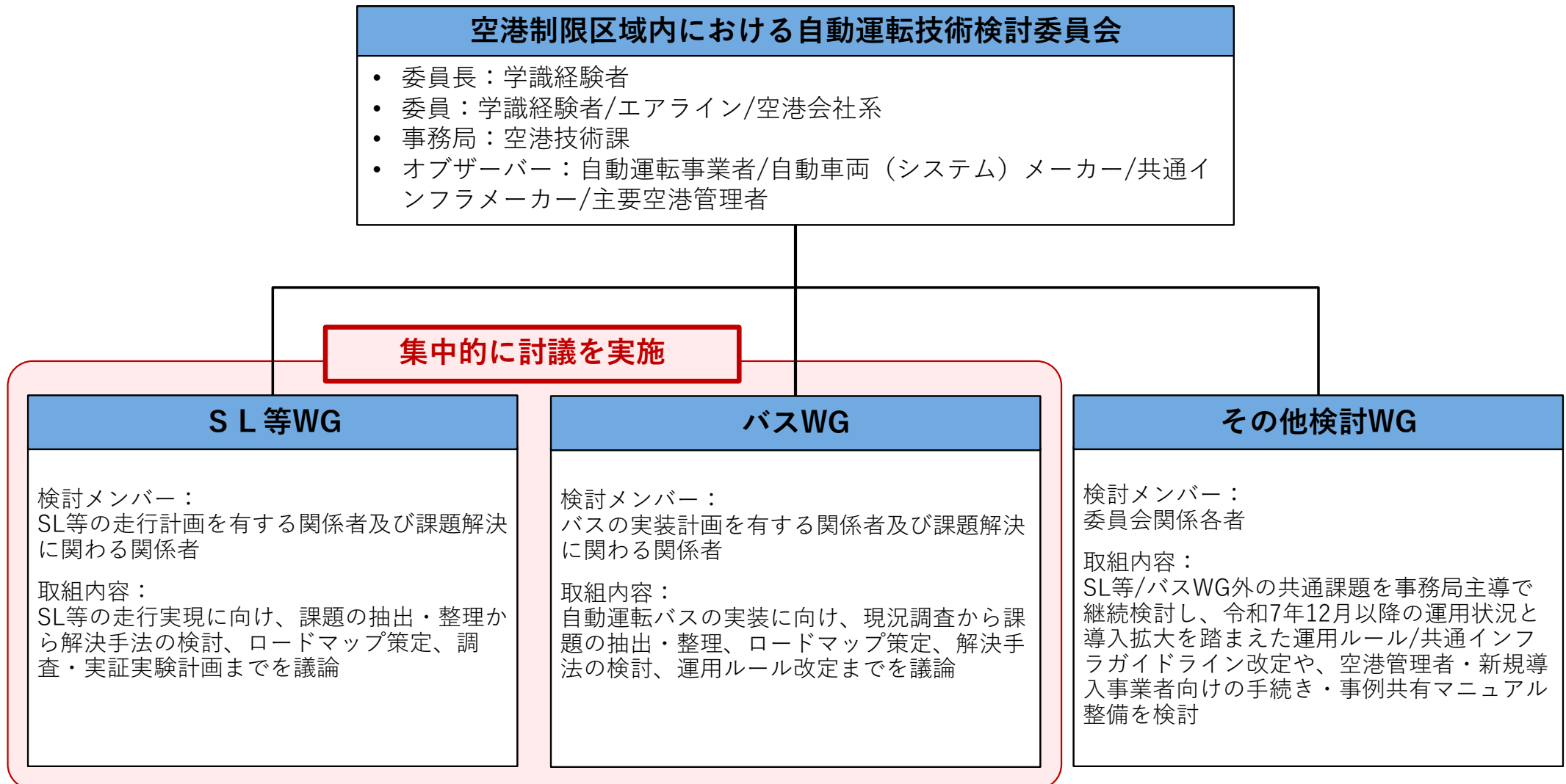
今後の課題整理

内容	
① 共通的な優先すべき課題	- 共通的な優先すべき課題 ➤ SL等及びそれに付随する課題 ➤ バスの実装に向けた課題
② その他の課題	①以外の共通的な課題 (従来までに明らかとなっている課題、新たな課題、等)
③ 空港別課題	各空港の導入計画における諸課題

WGの検討体制・各WGの主な役割と検討内容

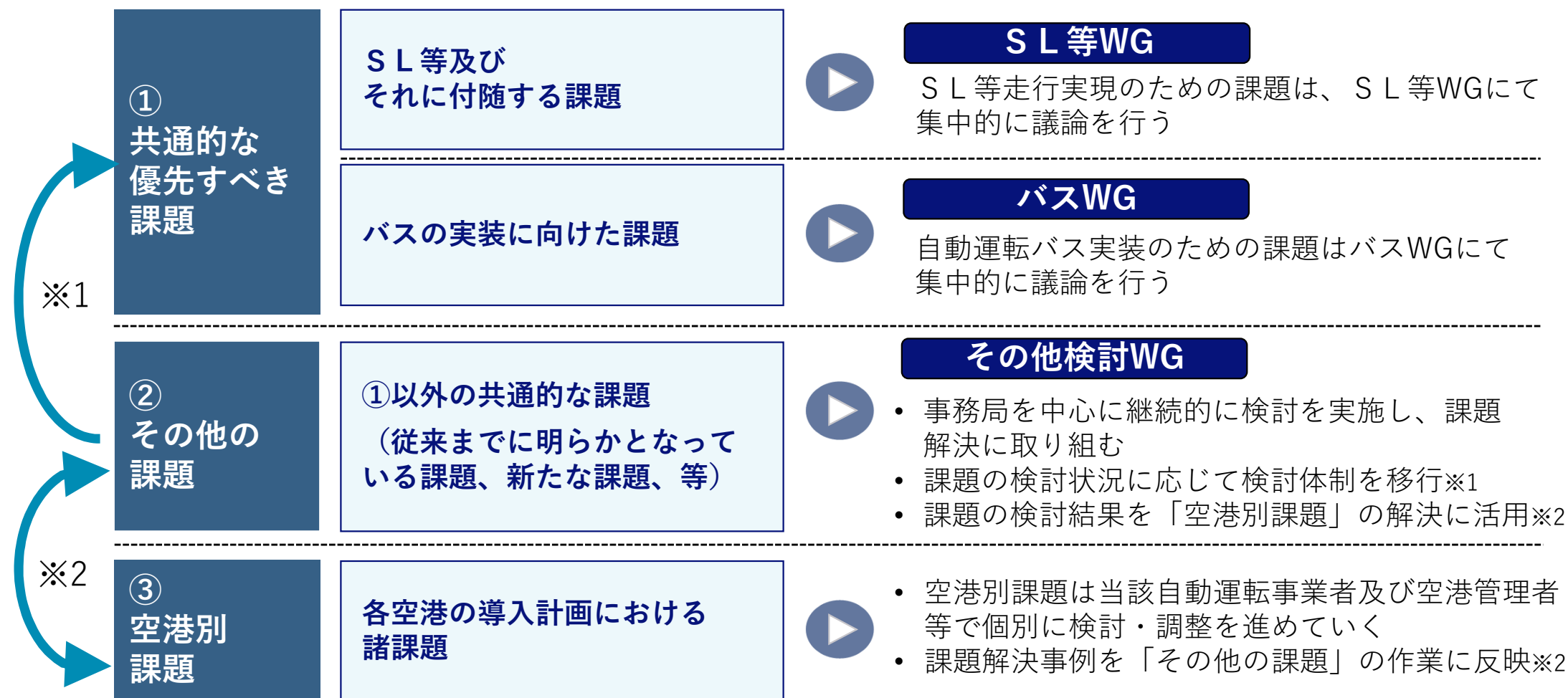
優先すべき課題についてはWGを中心に検討を推進。検討委員会までの間に複数回の検討を進め、議論した内容を検討委員会にて報告・討議することを想定

体制図



今後の取組方針:WGと取組課題

- 「共通的な優先すべき課題」はWGを中心に集中的に検討を進め、「その他の課題」については事務局を中心に継続的に検討を進める
- 「空港別課題」については、個別に関係者で検討・調整を進めていく



(参考)その他の課題において空港別に対処する課題例

- 以下に例示する課題は、自動運転車両の導入における課題として位置づけられるものの、「その解決策が空港毎で異なる（共通的な解決策でなくてよい）」、「解決策が容易」又は「すでに導入済み空港における事例で対処できる」もの
- ただし、各空港で共通的な解決策が望ましい課題については、ルールや共通インフラガイドライン等で標準化を図るとともに、解決策を共有する

空港別に対処する課題(例)

- 走行路のコンディションに起因する対応（段差、側道の草、等）
- 走行路の形状・仕様に起因する対応（車幅、線形、等）
- 通信環境に起因する対応（電波不良箇所、等）
- 遠方見通し不良箇所の対応（建物による遮蔽、等）
- 交差点の走行における対応（信号制御が必要、等）
- 自動走行に必要となるマーキング追加・変更対応
- 充電環境の対応（充電場所、電源）
- トンネル走行の対応
- 緊急車両出動時の対応