

第4回 航空機運航のDX推進に向けた検討会 議事概要(案)

日時： 令和3年11月19日(火)10:00 ~ 11:55 Web会議

<1.開会 交通管制部長挨拶>

今回の検討会はシステムベンダー、データサービス提供者の皆様から取組を伺う機会。前回同様活発なご議論をお願いしたい。

<2.議事>

①検討の進め方

資料1を事務局から説明

特段意見等なし。

②航空機運航に係るデジタル情報の活用構想について

資料3を日本電気株式会社、資料4を株式会社ウェザーニューズ、資料5を株式会社ナビタイムジャパン、資料6をグーグルクラウドジャパン合同会社から説明。

- 空港のDXは、地域と一体になって、地域の公共交通と一緒に進めていくものではないか。これまでの検討会では、二次交通やオフ・エアポートの議論が占めているので、連携を図る上でもこの会が主体となってデジタル化を推進していただきたいと思う。
- 検討されているデータ項目は提供者毎に必要なデータ等が分類されると思う。事業者毎にデータ項目をどのように利用するか、二次利用を含めて整理が必要ではないか。当空港においては、航空局から運航記録のストックデータの提供を受けて着陸料計算や騒音監視に使っているが、リアルタイムで入手できれば、汎用性が高い。
- テスト環境でまず試験をやってはどうかという提案は、いい考えである。リアルタイムの場合、大量データをいかに処理するか等の問題もあり、テストデータからが好ましい。
- NAVITIMEの説明にあった台風の時の二次交通の遅延情報などの即時性(遅延情報の連携状況)について伺いたい。
 - ⇒ 全ての鉄道事業者、バス事業者がリアルタイムに情報を出しているわけではないため、これらの情報を調査し取りまとめている会社と契約して情報を得ている状況。
- 個人情報の問題を議論されている部分があれば、教えていただきたい。
 - ⇒ 一部の鉄道会社は、国交省のガイドラインを修正してシステムで保有する時間や利用用途を限定している。南紀白浜の場合は、エリアを限定して、基本的には“オプトイン”という自

分から情報を出すことを判断する方法になっている。個人情報の扱いについては難しくなっていくため、関連法規、弁護士等との相談など、慎重に進めている。

⇒ 個人情報の取り扱いに関しては検討していかなければならないポイント。自らの個人情報を出してもそれを上回る価値が提供してもらえるかというところを考えていくことも大切。

○ ウェザーニューズが空域の混雑予測、それに伴う航空交通の混雑予測をされていると伺い驚いた。日本国内でもサービスが提供されているのか。

⇒ 航空交通の予測に関しては研究開発として進めており、試験的に海外のエアポートをサンプリングして行っている。雷雨の部分の気象予測を掛け合わせて検証を進めつつ、実績を積み上げている段階。

○ いろんな民間会社が独自のノウハウで精度の高いサービスを提供しようとしたときに、別々の精度のものがひとつの航空システムの中で競合することによって全体の交通量予測の精度が落ちたり、整合がとれなくなる可能性がある。新しいサービスも、整合性を取りながらシステムとして安定した精度を確保できるように検討した方がよいのではないかな。

⇒ 国内での導入機会があれば一緒に入って貢献したいと思っている。一方で、我々も色々取り組みながら、しっかり実績を作り、協調領域の部分で参画できればと考えている。

○ 航空局の航空交通データを出すことと、オフ・エアポートの情報を逆に運航システムにフィードバックする両方があることを今日改めて理解した。航空機の遅延情報を二次交通に反映して陸上交通利用者の利便性を高めることになる。

○ NAVITIME のサービスでは空港に到着した後どこに向かっているかであったり、空港を出発する前にどこから空港に向かったかについても、ログデータとしてはほとんど保有している。分析ができる状態にある。

○ 我々が考えているオフ・エアポートも、例えば二次交通からの情報をフィードバックするところがまさに価値を拡大していくと考えている。航空機運航データ+オフ・エアポートの部分をうまく融合し、価値を高めていきたい。

○ 電車が空港駅へ着いた瞬間にドットとお客様がターミナルビルに入ること、その時に非常に混雑する。どのような流れでお客さんが空港に到着されるかが予測できると、空港での案内や誘導への人的リソースを配分していくかに繋がると思う。是非今後、勉強していきたい。また、成田空港への交通アクセスが重要な政策の一つになっている。過去、何度となくヘリコプターにより都心までの輸送の取組が行われてきたが、上手いかなかった。最大の原因は天候であり、天候が悪化すると運航を中断し、定時運航が確保できなかった。リアルタイムで航空路上の天候状況をもとに運航の安全を確保出来るようになると、空港までの交通アクセスを含めて定時運航性の確保等にもつながると感じた。

○ 我々が貢献できることの根幹は安全運航を気象からサポートしていくことにある。低高度空

域の気象予測や気象実況データをできる限り精度を高くするためにも、空飛ぶクルマや物流のエリアに関してインフラを整備を行う必要が出てくる。皆様と協力しながら実現することが重要と考える。

- パッセンジャー・フローについては我々も重要だと思っている。鉄道から空港にドットと人が流れるため、保安検査場の空き情報の案内もあるものの、最初からそこに誘導するのではなく、空港が持つリテールの方へ誘導し、時間を使う流れを作っていく仕掛けもできている。そのような意味でいろんなデータが組み合わせられることは興味深く、ユースケースを含めて皆さんと議論していきたい。
- 鉄道や他の交通機関の遅延情報も空港関係者の皆さんへのニーズが高いということが非常によくわかった。データがまとまってきて、誰もが自由に見られるデータになると、非常に世の中がまた一歩進んだような、便利な世の中になると感じた。
- 我々はルート検索とかに CO2 排出量の明記など組み込み始めている。その分野も含めて頂けると、より詳しいご提案等ができるので、是非お声掛け頂きたい。
- 今回は航空運航の DX 推進というテーマで発表したが、議論では視野がどんどん広がっていると感じた。航空だけではなく鉄道に関しても、空港のオペレーションにも、旅行者にもテーマがある。我々も航空気象だけではなく、個人向け、様々な企業にもサービスを提供している。色んな可能性を感じた。

③今後の進め方について

- 航空機運航の DX 推進に向けた検討会の今後の進め方(予定)(資料2)
質疑は特になし。

<3.閉会 森川座長>

ありがとうございます。本日は、ベンダー、あるいはデータを使う・活用されておられる皆様方からご発表いただきまして、幅が一気に広がったという印象を持っております。是非幅広い視点で検討していくことも大切かと思っておりますので、皆様方からぜひ引き続き色々なご意見等頂けますようお願いいたします。次回も今まで以上に議論を深めていきたいと思っておりますので、引き続き皆様からはいろいろな視点からのご意見、インプットを頂けることを期待しております。

以上