

Action For ESG & SDGs

青い空を残すために

What we can do to leave the blue sky

2022年 6月 16日 第1回 運航の改善によるCO2削減協議会

プッシュバックせずに駐機場を出発

プッシュバックで出発する飛行機とプッシュバックせずに駐機場を出発する飛行機の例
羽田空港の駐機場で撮影されたトーイング・トラクターによるプッシュバックで出発する飛行機とプシ...



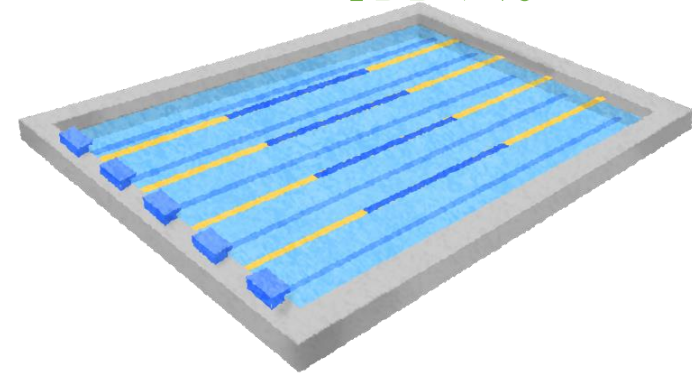
自走時間を短縮してCO2排出量を削減!

羽田空港の81番、84番SPOTにて

離陸までの所要時間を約2分30秒短縮



25mプール X 約93個/年
CO2削減! *2



	燃料消費量(KL)*1	CO2排出量(トン)
飛行機	35.4	87.1
トーイング・トラクター	2.2	5.8

*1: 飛行機とトーイング・トラクターで、使用する燃料の種類は異なる

*2: CO2約1トン分の体積=25mプール1個分の体積として算出

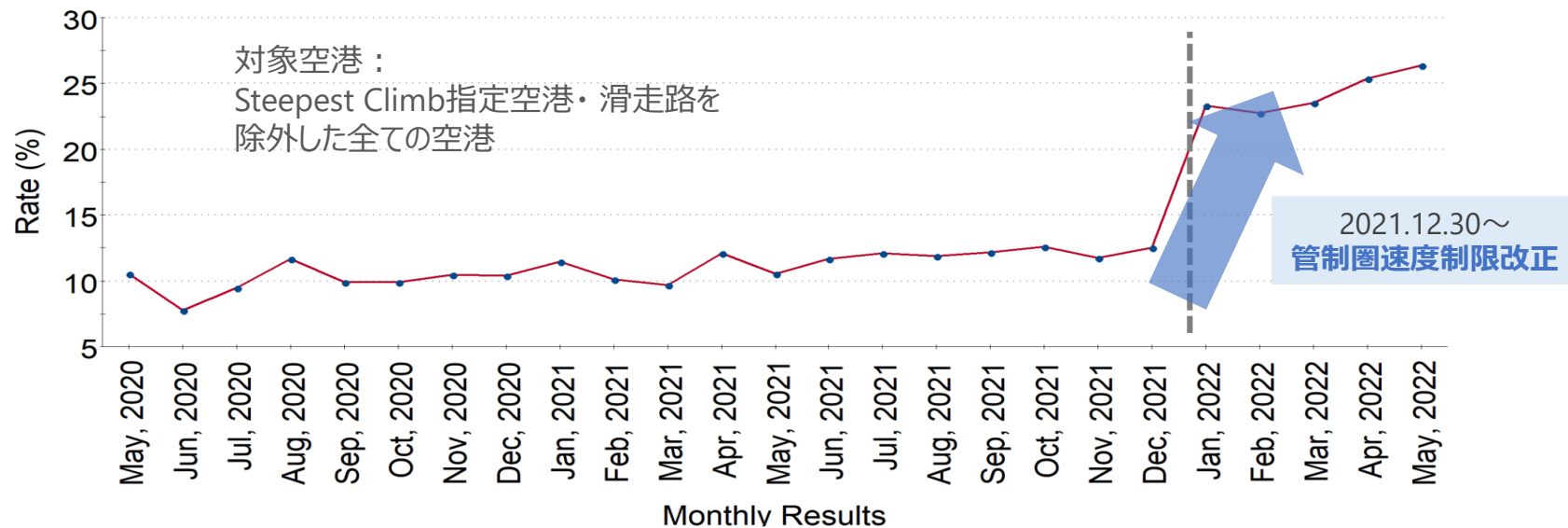
他の飛行機の定時到着率向上にも貢献

EFP重点3施策 (Normal Climb, One Engine Taxi In, Reverse Idle)

Normal Climb 実施率

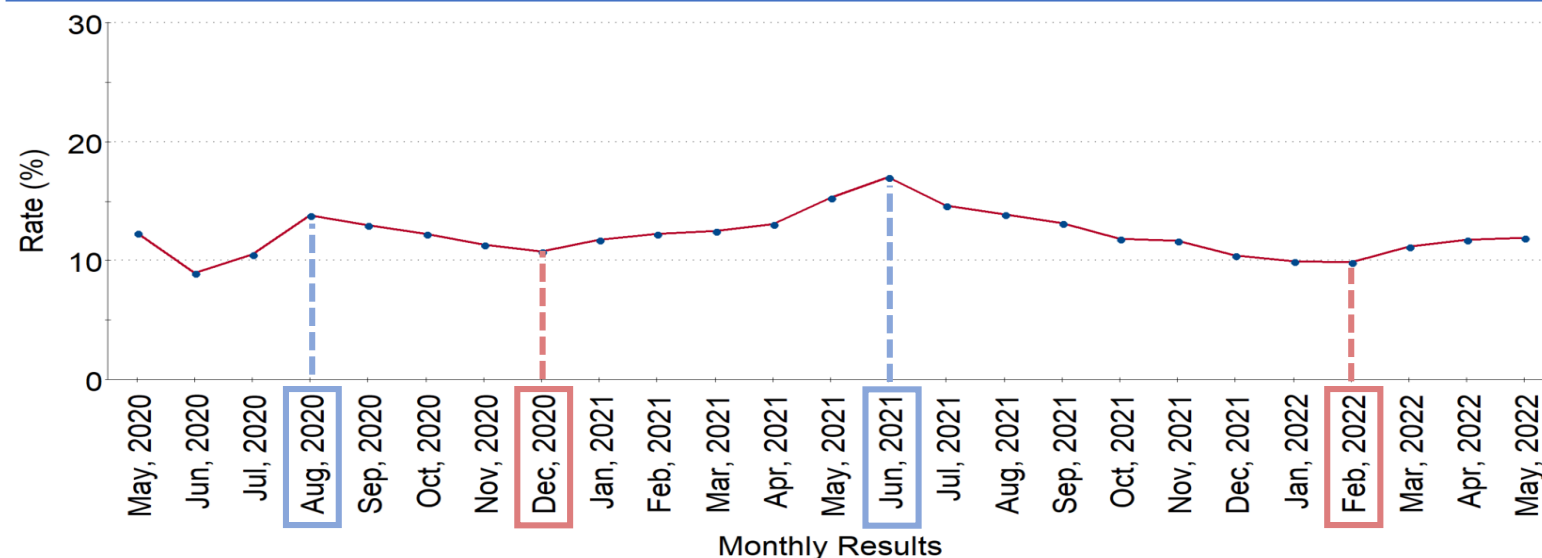
対象便： NH / NQ / EH

- ・**3000ft以下200kt制限の改正**が Normal Climbの推進に**大きく貢献**
- ・型式によっては、就航便の減少などにより、実施可能空港が限られる



One Engine Taxi In 実施率

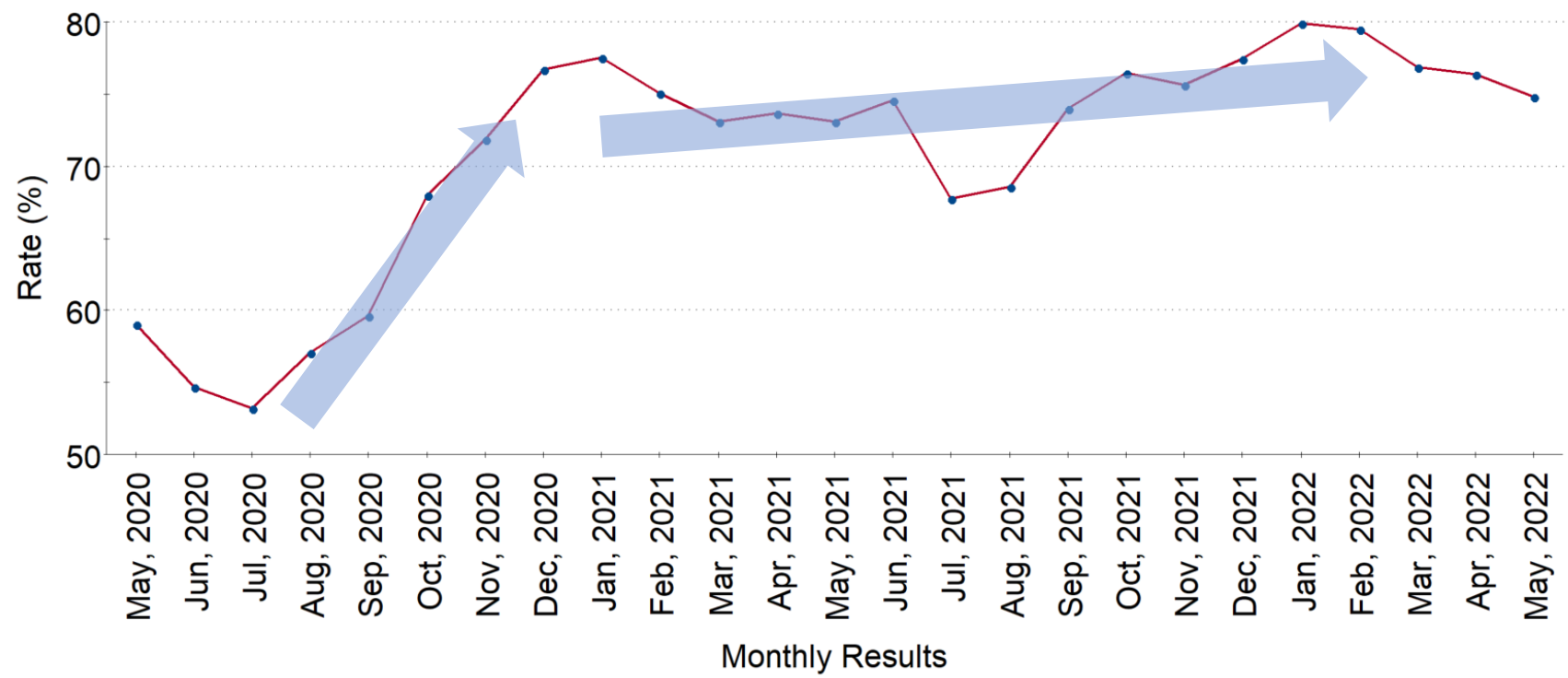
- ・**実施前のEngine Cooling要件**
(B787 Rolls Royce (Trent-1000) : **5 分間**)
- ・**勾配がある場所**では実施が**困難**
※ 旋回や上り勾配などで推力を上げると、プラストが大きくなる。
- ・冬季**Slippery** ⇒ 実施率**低下**



EFP重点3施策 (Normal Climb, One Engine Taxi In, Reverse Idle)

Reverse Idle 実施率

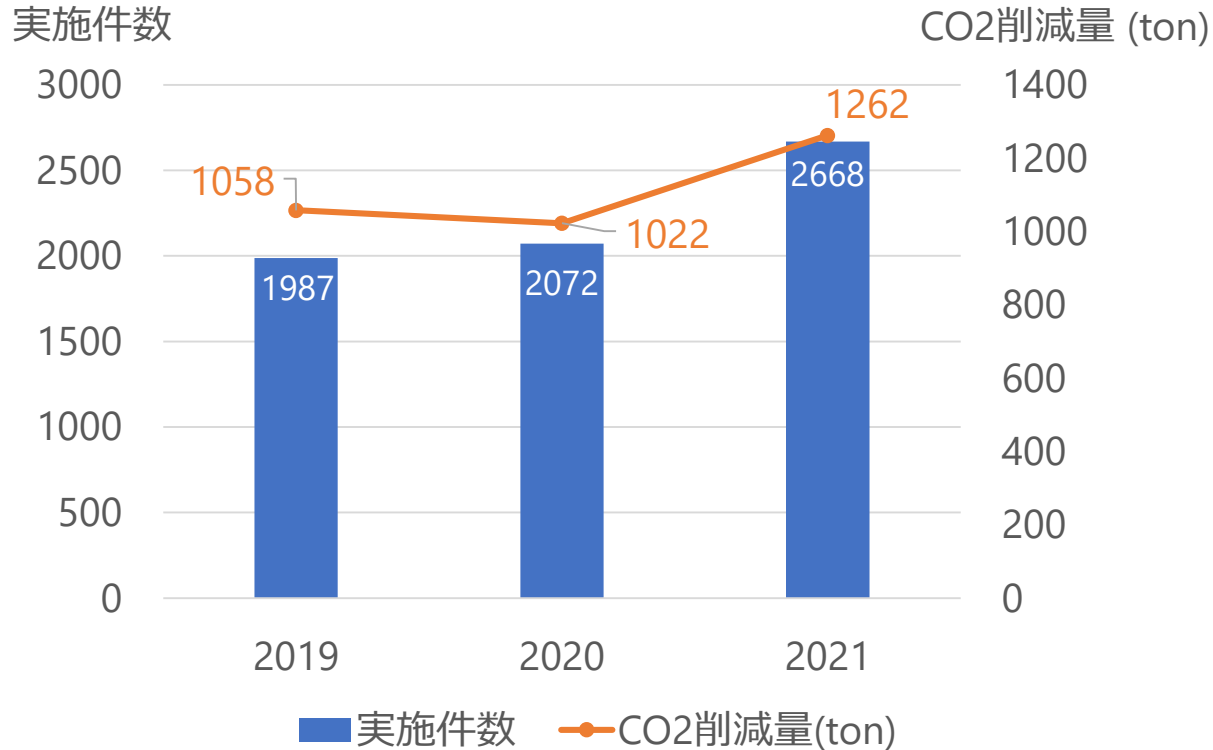
対象便： NH / NQ / EH



- 概ね定着
- 重量、滑走路長によってはReverseを実施
- B767はブレーキ温度が上昇すると次便に影響

RNP AR進入実施状況

実施件数は年々増加、CO2削減に貢献



地形、気象条件

- 地形や気象条件、乱気流の可能性等を勘案し、AR進入以外を選択する場合がある。

先行機とのセパレーション

- 先行機がRNP AR進入以外の進入方式を実施している場合、後続機がRNP AR進入を承認されない場合がある。

RNP AR進入方式の実施要件

- 乗員訓練（FFS検証を含む初期訓練、リカレント訓練）
- シミュレータ検証（各運航者、各機種での個別検証）

各社がRNP AR進入を実施することで、更なる効果を得ることができる

まとめ

- CO2削減に向けて、関係者全員の連携が必要
- 機種特性を理解し、無理のない運用
- 「Special x Individual」から「Basic x Public」へ
- CARATSの施策に、全運航者が対応できることが重要
→ CO2削減実績の見える化、共有（期待通りの効果が得られているか）
- 優先順位をつけて取り組みを進め、業界全体で確実にCO2削減

