

## 第 2 回 運航の改善による CO2 削減協議会 議事概要

---

日時： 令和 4 年 10 月 31 日(月) 10:30 ~ 12:00

場所： Web 会議

---

### <1. 航空局交通管制部長挨拶>

屋井座長をはじめ関係のみなさまには、協議会でのご検討を感謝申し上げます。

すでに協議会、審議会の基本政策部会等の場で議論されているが、10 月の ICAO で長期目標も定められたこと、また、航空法、空港法が改正されて、12 月には基本方針が定まるということで、脱炭素化の動きも加速してきた。第 1 回、第 2 回と各関係者からの取り組みも説明いただいている通り、運航分野による CO2 削減効果は数字としては大きくないが、関係者が努力しているという姿は SAF と比べてわかりやすいというところである。今後議論を進めていく中で、関係者以外への打ち出し方、取り組みを分かりやすく伝えていければと考えている。

本日も限られた時間ではあるが、活発な意見交換を期待している。

### <2. 議事(1) 法改正及び脱炭素化基本方針(案)策定等の動き>

資料 1 を事務局から説明

- 法改正及び脱炭素化基本方針は、特に運航にとっては重要な取り組みになっていく。脱炭素化推進の計画づくりを通じて、費用負担に関する問題等への理解の醸成も含め役立つ取り組みとしていきたい。

### <3. 議事(2) 空港会社における取組及び意見交換>

- 構築した非常時の相互情報共有体制の、日常時の運用への活用について教えてほしい。  
⇒ダッシュボード上での旅客の情報のリアルタイムでの共有を行い、旅客の利便性確保、空港の容量拡大を目指すことも検討中。
- 関西空港での TSAT 運用については、神戸のインバウンドとの兼ね合いを考慮した最適化を図り、B 滑走路での離陸待機時間の長時間化の課題にも対応をお願いしたい。  
⇒空港会社、航空会社、航空局が参加する WG において議論し適切な運用を検討する。
- A-CDM を導入後、うまく機能するかどうか、またその際のボトルネック等、明らかになっている部分があれば教えてほしい。  
⇒マイルストーンの管理は今まで行っていない新たな運用として付加されていくので、新たな課題も出てくると認識。WG の中で関係者とともに必要な情報を抽出し、課題を解決していく予定。  
⇒情報共有の場としてこの協議会も活用できると認識。また大学としても協力可能。
- 日常的な共有、議論により合意形成も可能となり、それも CDM の重要な役割となっていく。脱炭素の推進も効率化の推進力の一つとして共有できれば大きな成果となり得る。

### <4. 議事(3) 航空会社における取組及び意見交換>

- TEG ではフライトプランの変更や直行指示を受け、通過ウェイポイントやその通過時刻が

変わった場合でも調整可能か。

⇒ウェイポイントのアビームの通過時刻を算出することで対応可能である。

- STA を遅らせることにより CO2 削減につながる運航ができることは以前から考えていたが、それを航空会社が受け入れられるかどうか気になっていた。

⇒カーフェューに抵触しない最終便であれば、次の便にも影響を与えず、結果として飛行機のレグ数も減らず、事業に影響することもないため、最終便を対象としてこのような運用を行っている。

⇒全便が定刻に合わせて速度を落として CO2 の排出を抑制するのが 1 つの解決策と考えていたが、機材繰りとのバランスが必要と理解した。ただし 1 便について考えるのではなく、交通流全体で考えた場合、ある便が速度を落とすことによる他の便への影響も考えられ、最適解にはならない可能性がある。航空会社と ATC が同一の予測時刻を共有し運用しなければ全体最適にならず、そのあたりのマッチングが重要。

⇒将来的な運用において交通流がきれいに並べられた状況下で、航空機側が勝手にフィックス通過時刻を変えて飛行することはできず、そのような将来の運用ではこの取り組みは意味をなさないかもしれない。あくまで柔軟に対応できる状況下での解決策となる。

- (他航空会社としても)同様のものが入るとよいと感じている。
- 他の航空会社では TEG のようなものは導入していないのか。

⇒導入していないが、環境の取組について航空会社間で会議を開催するなど、航空会社間でコミュニケーションをとりながら協調して進めていこうとしており、TEG についてもいずれ一緒に話していくことになるかもしれない。今後 JAL ではインフライトで使用できる新たなアプリケーション(iFlightPlan)の導入を、国の認可を得て進めていく予定。

#### <5. 議事(4) 今後の進め方>

事務局より資料 2 を説明

- 最終目標である 10%の CO2 削減に向けた実績のモニタリングや施策の効果の評価も実施していく必要があり、それらの方法も明確化していく必要があるが、今後の協議会で案を提示していくことになるか。

⇒これらをどのように進めていくかについては、今後の見直しを含めてありうる方向性を、実務をされている方々の肌感覚も踏まえて議論していきたい。

- 法改正の基本方針が示された後、航空会社、空港会社が推進計画を作成し、申請、認定を受けるプロセスとなるが、このタイムラインおよび協議会での取り扱いについて教えていただきたい。

⇒基本方針に基づき、どう計画を決めて実施していくかについては、個別のプレイヤーの方々がどう考えて作られるかということになる。協議会ではこれをどういう形で進めていくか、またどういうやり方があるかということを討議する。方針・計画策定の部署と実行部署との間でしっかり調整しながら進めたい。12 月の基本方針が提示された後のタイミングで開催予定の次回協議会で議論したい。

#### <6. 航空局交通管制企画課長挨拶>

CO2 削減には、化石由来ではない燃料(SAF)の使用、航空機環境新技術の導入、管制の高

度化等による運航の改善等の手法があるが、どれが欠けてもうまくいかない。目先のさまざまな取り組みがあり、中長期的な取組があつて、効率化を含めた脱炭素化も実を結ぶと考えている。

なお、12月中旬に開催予定の CARATS オープンデータフォーラムでは、脱炭素をテーマとして調整している。12月の制度改正を踏まえたフォーラムとしたい。脱炭素化の理解促進のため、CARATS 関係者だけでなく一般の方々にも参加いただければと考えている。

以上