

第4回 運航の改善によるCO2削減協議会 議事概要

日時： 令和5年6月26日(月) 10:30 ~ 12:00

場所： Web 会議

<1. 議事(1)各分野における取組発表・意見交換>

資料1を事務局から説明

- 今回の実機試験飛行のうちシアトル-成田間について、様々なユースケースがあり、リクエストに応じてリアルタイムの状況を反映しながらより適切な経路に変更していると理解しているが、ユースケースのうちどれがパイロットによる機上からのリクエストとなるのか。
⇒今回のユースケースの中で経路の変更を行っているのはユースケース4とユースケース8である。ユースケース4は管制からの誘導をきっかけに、最終的にパイロットから経路変更の要求がなされている。ユースケース8では火山灰情報がエアラインの運航管理者(オペレーションセンター)とパイロットへ共有され、それを受けてパイロットから経路変更の要求がなされている。
- 成田-シンガポール間について、火山の影響を受けて何かしらのこれまでと異なる行動がとられるユースケースであったが、具体的な説明をお願いしたい。
⇒現在は、火山が噴火すると火山灰の拡散予測範囲を示す情報が気象庁から提供されているが、将来は、火山灰の濃度も含む高度な情報が提供されることとなっている。これまで、火山灰濃度に関係なく拡散予測範囲を迂回飛行していたところ、火山灰濃度が把握できることで、エンジン出力等に影響が少ない濃度の薄い区域においては、経路変更せずに飛行することも可能となり、消費燃料の削減に繋がることとなる。
なお、濃度の薄い区域の飛行決心には、エアラインの運航管理者とパイロットとの間で、協調的意思決定が行われる。
- 今回の試験飛行において、運航者や管制機関は航空機側のタブレットと衛星通信を介して大量のデータをやりとりし、コックピットでも様々な情報を見て判断を行っていた。当社の保有する航空機には、これを実現するための衛星通信の装備が現時点で備えられておらず、2025年に導入予定のボーイング777新型機から装備可能となると聞いている。このような環境を実現するためには航空機側でも大きな改修が必要であり、将来を見越して中長期的に計画し、業界全体で対応する体制が必要と思われる。
- 交通流制御についても、福岡 FIR 外から本邦へ到着する便を含めて、更なる最適化の手法を並行して検討していくことで、TBOによる効率的な飛行経路の実現ならびに脱炭素化に寄与するものと思われる。

<2. 議事(2)今後の進め方>

資料2を事務局から説明

以上