

## 7. フルフライトシミュレータによる継続降下運航の効果の検討

### 【質問】

航空機の運航効率評価では身近な指標で改善量が統一的に提示される事が計量化された改善量の全体像の把握に有利かと思われます。説明の様な、時間短縮と燃料消費量節減の両方提示では改善効果の全体量が把握しづらい面が有る様です。

そこで、例えば貨幣価値の様な身近な指標への近似換算で改善効果の全体量を統一的に計量化して参考提示する様な説明手法は将来的に可能でしょうか？

### 【回答】

遅延に関しては1時間〇〇円（×乗客数）、燃料については1本ポンド〇〇円といった比較方法がございますが、数分のことなのでCDOについて遅延量の貨幣換算は考えておりません。

むしろ、到着機の管制間隔確保のために、必要な飛行時間増加分を実現するための燃料をいかに少なくするか主眼を置いています（微調整のための飛行時間の短縮も含まれますが、調整は増加の方が多いです）。

これが、現在よく行われているレーダ誘導（原稿ではVector1やVector2になります）であったり、将来的には精度の向上が見込まれる通過予定時刻指定によるもの（原稿ではRTA+2、FMSの機能でもRTA機能というものがあります）です。今回の原稿ではそれらの値を公表・比較し、RTAと微調整によってVector2ほどの燃料消費をせずに調整することの可能性を示唆しました。

もちろん将来燃料効率の悪いレーダ誘導が減少し、理想的なCDO（原稿ではOPD）や若干の制限が付加されたCDOの導入ができたときに、いままでの値と比べて燃料で何ポンドの削減効果（→貨幣価値への換算可能）といった数値が導出できると思います。