

#### 第4回 「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」議事概要

日 時：令和6年3月27日（水）10：00～12：00

場 所：国土交通省合同庁舎3号館4階 幹部会議室

出席委員：小松原座長、青木委員、伊藤委員、小林委員、鈴木委員、武市委員、平田委員  
福島委員、松尾委員、定期航空協会、日本航空機操縦士協会

議事次第に沿って、事務局等から説明後、委員よりプレゼンテーションを実施いただき、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

- ・管制官とパイロット間のコミュニケーションの前提として、共通の認識や理解が重要であり、今後も継続的に両者の意見交換や情報共有の場を設けてもらいたい。
- ・STBL（停止線灯）は、管制官が管制指示に合わせて手動操作により運用するものであり、現在、低視程時のみ運用しているが、管制官の負担やヒューマンエラーを考えると、羽田空港のような繁忙空港での常時運用は現実的ではない。
- ・RWSL（滑走路状態表示灯）は、滑走路誤進入した場合でも継続的に注意喚起を与えてくれる点においても、STBLやVMS（可変表示型誘導案内灯）に対して優位性がある。また、管制指示と独立していることも、フェールセーフの観点から有効。
- ・RWSLは、滑走路横断の頻度が高い滑走路だけでなく、羽田空港のC滑走路のように同一滑走路で離着陸を行っている滑走路も含めて、導入拡大の検討が必要。
- ・日本においては、管制指示とRWSLの灯火表示が食い違った場合には管制官に確認することになっているが、国際的なルールづくりも中長期的には必要。
- ・A-SMGCS（先進型地上走行誘導管制システム）の誘導機能（フォローグリーン）は、管制官とパイロットの交信量を縮減するメリットが期待できる。
- ・A-SMGCSの経路作成機能は、管制官による経路承認などの機器入力負荷が高まる可能性がある。また、誘導路閉鎖など日々の運用上の制約をシステム上でどのように処理するかについても、今後の研究課題である。
- ・将来的に、ADS-B inの導入によって、他機の位置情報をパイロットが取得することが可能になれば、そうした情報を管制官から入手する必要がなくなり、交信量の縮減が期待できる。また、航空機同士の間隔短縮が実現され、交通容量拡大につながることを期待される。
- ・今後、ADS-B inの信頼性を高めることができれば、SURF-Aに限らず、中長期的な観点から様々な活用の可能性が広がると考えられる。
- ・ADS-B（自動位置情報伝送・監視装置）を導入するのであれば、航空機側の設備投資が必要となるため、運航者側に対する費用負担の理解を考慮する必要がある。
- ・ADS-Bのなりすまし対策や装置の故障リスクなど、信頼性を高めるための研究を行っていく必要がある。
- ・SSP（航空安全プログラム）をはじめとして、多数の計画が乱立しているように見え、現場のモチベーション低下に懸念を持っている。新たなプランはこれらの枠組みや実効性を今回の機会に整理した上で、策定するべきではないか。

- ・安全性向上において、新たな技術は大いに期待されるものの、ステークホルダーとしての多様な人、組織、技術及び運用を包括的に組み合わせて検討していく必要がある。

以上