

情報通信審議会情報通信技術分科会
航空・海上無線通信委員会 地上型衛星航法補強システム作業班（第1回）議事要旨

1 日時

平成30年3月26日（月）10時30分から11時10分まで

2 場所

経済産業省別館1031 各省庁共用会議室

3 出席者（敬称略、五十音順）

（1）構成員

赤木構成員（代理出席：星野氏）、上田構成員、小竹構成員、金田構成員、菊池構成員、久保構成員、辻構成員、仁平構成員、福島構成員、森井構成員

（2）事務局

基幹・衛星移動通信課 高地課長、林分析官、金子課長補佐、服部係長、桐山官

4 議事概要

（1）地上型衛星航法補強システムの技術的条件に係る調査開始について

事務局から資料GBAS作1-1及び資料GBAS作1-2に基づき説明が行われた。その後、東京海洋大学の久保准教授を主任代理として指名した。

（2）地上型衛星航法補強システムの概要について

森井構成員から資料GBAS作1-3に基づき説明が行われ、質疑応答が行われた。主な質疑等は以下のとおり。

○ CAT-III GBASは、用件的には、滑走路が見えなくても着陸できるのか。（久保 主任代理）

→ 用件的にはそういうことになる。CAT-IIIのILSの場合、滑走路視距離の条件はあるが、決心高の設定は無く0mまで降りられる。ただ、滑走路視距離を0mとすると、滑走路着陸してから誘導路に入る場所が分からないので、滑走路視距離は設定する必要がある。GBASは基本的にはILSと同じ精度で着陸ができる。（森井 構成員）

○ そのCAT-III GBASが今年の秋に国際標準に追加される予定ということか。（久保 主任代理）

→ CAT-III GBASの改訂案は出来ており、今年の11月にICAOで採用される予定である。（森井 構成員）

○ メルボルン空港で、既にGBASは運用されているということだが、これはILSと共存で運用中ということか。（久保 主任代理）

→ 然り。更に言えば、羽田空港においても、ILSと共存で運用する。機上装置が一気にGBASに変われば、ILSに取って代わるのが可能かもしれないが、しばらくはILSしか搭載されていない飛行機も就航を続けているので、その間はILSと共存する。他の空港においても同様である。（森井 構成員）

- GBAS-16 型という国内の GBAS 装置が既に、製造されて、試験評価されているとのことだが、製造元はどちらか。(久保 主任代理)
→ NEC 製である。(森井 構成員)

- 電離圏監視装置は、国際的な GBAS のシステムの中で、絶対に必要ということではないのか。(久保 主任代理)
→ 電離圏の条件が地域的に異なるため、その条件を満たすために、日本においては電離圏の監視装置が必要である。(森井 構成員)
- 了。ヨーロッパや北米では、電離圏が割と安定しているので、条件が課されていないということか？(久保 主任代理)
→ 国際標準で課されている用件は、安全性の用件になっており、警報をタイムリーに発出する、警報に非常に高い信頼性が必要といった用件が課されており、GBAS のシステムをその中でどのように構成するかということは、国際標準にはなく、装置を運営する側や製造側が決めるもの。そのような条件の中、国際標準を満たすため、我が国では電離圏監視装置が必要だということ。(福島 構成員)

- 今後の作業班では、電波の共用に関する技術的な調査は既に開始されているので、それをまとめると言うことで良いか。(久保 主任代理)
→ 昨年度から 2 年間、技術試験事務をやってきたので、その結果を取りまとめたものを請負元から報告してもらい、皆さんに検討してもらおう予定である。(事務局)

(3) その他

事務局から、今後の開催予定等についての説明が行われた。

<配付資料>

資料 GBAS 作 1-1 地上型衛星航法補強システムの技術的条件に係る調査開始について

資料 GBAS 作 1-2 地上型衛星航法補強システム作業班運営方針

資料 GBAS 作 1-3 地上型衛星航法補強システムの概要

参考資料 GBAS 作 1-1 航空・海上無線通信委員会運営方針