

～平成 28 年度 研究発表会におけるご質問への回答～

11. GBAS に適合した衝突危険度モデルの開発と現状

○森 亮太（航空交通管理領域）、福島 荘之介（航法システム領域）

【ご質問】

- ①CRM の開発の先に OAS の設定も視野にありますでしょうか？
また、GBAS のみならず、ILS、VNAV 等他方式についても CRM が可能となれば、それらの OAS が大きく変わる可能性があり、これまで設定できなかった方式も可能となる画期的なものとなります。
- ②曲線 GLS に対する CRM の開発はありますか？
- ③現行 CRM が 1000ft からとのことですが、私自身その根拠は分かりません。今後開発する場合、何をもって何 ft からとしますか？

【回答】

- ① GBAS の CRM が開発できれば、それに応じた OAS の設定も可能です。CRM から OAS を作成すること自体は、CRM 開発に比べればはるかに簡単です。さらに、他の方式において CRM を作成することも有効だと考えられ、現在考えている GBAS CRM の先の課題として考えていきたいと思えます。
- ② 曲線 GLS が、曲線部分も精密進入の場合という仮定だと、直線 GLS の CRM に成功し、かつ、そのときに曲線 GLS が実現していれば、開発の可能性はあると思えますが、現時点では将来次第としか言えないところです。曲線 GLS が、RNP to GLS の意味であれば、直線部分については現在開発中の GBAS CRM で対応可能です。その前の、PBN による曲線部分については、将来的には可能性はありますが、当面開発の予定はありません。（①のさらに先になるものと思われます）
- ③ CRM の構築の際には統計データから推定した部分がありますが、推定の際に考慮した最も遠い点が高度 1000ft より少し上となっているため、1000ft 以下が基準になっているのだと思えます。ただし、CRM の評価自体は、進入側に限って 1000ft 以上であっても外挿という形で可能です。（外挿による評価がよいかどうかは別の話です） 1000ft という値が選定された背景までは、申し訳ありませんが存じ上げません。今後の開発の際には、実際に適用される精密セグメントの最大高から考え、必要であればより高い部分から考慮したいと考えております。