

【平成29年度提言への対応状況】

提言への対応状況は以下のとおりです。国土交通省航空局 平成31年度航空安全プログラム実施計画より抜粋。

提言：

- ① 管制機関、航空会社が協力し、類似コールサインを低減する取り組みを検証すること、
- ② 類似コールサインに起因するヒューマンファクター等の発生リスク低減に向けたさらなる対応を検証すること。

対応：

我が国は、管制官が類似コールサインを検知した場合に、対象となる航空会社に、類似コールサインへの対処検討を要請することとしている。また、同一周波数のもとで同時に存在する類似コールサインにサフィックスを付加又は数字の普通読み等により、間違いを防止しているところ。また、管制情報処理システムが類似コールサインのリストを保持しており、レーダー画面上に類似コールサイン29のペアが存在する場合は、リスト表示により管制官に注意喚起している。パイロット向けには、「管制指示等の復唱について」という指針を発行し、管制官についても同様の通達を行っている。国際動向については、調査等を実施することにより継続して把握することとする。

今回、2018年9月の1か月間に、我が国に提出された飛行計画等を、「便名の数字部分が2桁または3桁で共通する（例：JAL432とANA232）」という条件で抽出した結果、3,845ペアとなった。これは前年同時期より約3%増加している。そのうち、国内線のペアは1,824であった。中国と日本間のフライトでは、232ペアが抽出され、これは前年同時期より約5%減少している。国内線のペアは、就航都市間や時間帯を考慮すると、対処が必要と考えられるペアの数は大幅に減少するが、それでも一定数存在する。

今般、取り組みを検証するため、本邦定期航空運送事業者25社を対象にアンケート調査を実施し、うち19社より回答を受領した。現在の取り組みに一定の有効性が確認されたため、今後も取り組みを継続するとともに、アンケート調査で得られた意見等を類似コールサイン低減対策に活用することとする。

中長期的対応としては、陸域データリンクを含む管制通信のデータリンク化が考えられる。

(参考1：航空局の取り組みのうち、サフィックス及び普通読みの対応の効果について)

サフィックスを付加する対応の効果		数字を普通読みする対応の効果	
① 効果がある	26%	② 効果がある	10%
③ どちらかと言えば効果がある	58%	④ どちらかと言えば効果がある	37%
⑤ どちらとも言えない	11%	⑥ どちらとも言えない	53%
⑦ どちらかと言えば効果がない	5%	⑧ どちらかと言えば効果がない	0%
⑨ 効果がない	0%	⑩ 効果がない	0%
⑪ 回答なし	0%	⑫ 回答なし	0%

※サフィックスの付加について、効果がある旨の回答が多く、一定の有効性が確認されたと考えられる。音声の普通読みについて、どちらとも言えない旨の回答が多かった。これは普通読みの経験が少ないためと考えられるが、操縦士への注意喚起とともに普通読みが行われた場合の評価は高く、一定の有効性が確認されたと考えられる。

(参考2：類似コールサインへの対応全般に関するご意見、ご要望、アイデア（抜粋）)

- ATC 通信に疑義が生じる場合は確実なConfirm を行うことがATC 通信における基本原則。
- 普通読みについては、ATC 側、パイロット側、双方からより積極的に活用していく方がよい。
- 一つの対策で解決できる程、単純なことではないと思いますので、航空局、管制、航空会社の協力が重要。

現在の国際動向としては、米国は類似コールサインの報告、リードバック・ヒアバックの徹底など、主として運用上の対処を行っている。欧州は、Callsign Similarity Service (CSS) を2010年から実施しており、参加を表明した航空会社を対象として、システムの

な類似コールサイン対策を段階的に行っている。その他、UAE、香港、インド、台湾等
が、類似コールサインに関するAdvisory Circular を発行している。

以上