

関東空域に関わる要望について

近年、我が国の航空交通量の増大に空域の処理能力が対応できない状況が恒常化しており、利用者利便低下の要因になっています。2009年の羽田空港再拡張及び成田空港平行滑走路の2500m化により、首都圏の発着枠が増加し、関東空域の航空交通量も飛躍的に増加することが予想され、現状のままでは航空交通混雑による利用者利便の更なる低下は必定です。

今後、航空交通が集中し更なる増加が見込まれる関東空域における安全且つ効率的な運航の確保は焦眉の急であり、環境への影響等を考慮した上で、2009年の羽田再拡張や成田空港平行滑走路の2500m化を待たず、早期に対応することが極めて重要であることから、実現に向け、官民の協議が不可欠であると考えています。

定期航空協会では、下記のとおり関東空域に関わる要望をとりまとめ、航空局長へ提出いたしましたのでお知らせいたします。

記

I. 羽田空港に関連する要望事項

1. 横田空域を活用した新たな経路設定

現在、九州北部、中国及び四国北部方面行きの経路は、ZAMA Departure に集中し、西行きの航空交通量の処理に支障をきたしている。今般、羽田再拡張事業に伴い、日米間で横田空域に関する調整が開始されていることから、横田空域を活用した新たな西行きの経路を、羽田再拡張事業の完成を待つことなく早期に設定願いたい。

2. 東京-大阪線に関わる専用ルート（以下、コリドー）の設定

東京-大阪路線は、横須賀-浜松間において横田空域を飛行しているが、当該空域には飛行高度 10,000ft を維持しなければならない区間がある。上昇中に一時的に飛行高度を維持することは非効率であり、上記 1.同様、横田空域の南側についても効率的な運航が可能となるよう、高度制限が課せられないコリドーを設定願いたい。

3. RNAV 経路設定基準、承認基準等の早期策定及び RNAV による羽田空港の標準計器出発方式（以下、SID）及び標準到着経路（以下、STAR）の設定

ターミナル RNAV の早期導入については、効率的な運航の実現に不可欠である。特に、航空交通量の多い羽田空港は、経路短縮による飛行時間の短縮及び消費燃料削減等の効果が大きい。RNAV を活用した出発経路を横田空域内に複数設定することにより、航空交通処理容量の増大及び大幅な経路短縮が見込まれる STAR の設定が可能となることから、RNAV による新たな SID 及び STAR を早期に設定願いたい。

4. 羽田再拡張後の効率的な滑走路運用方法の確立

羽田再拡張後の滑走路の運用方法については、方面別とする案が提示されているが、出発機及び到着機の状況に応じて、空港の処理能力が最大となるような滑走路運用とすべきであり、地上走行の効率性も含めた滑走路の運用方法を確立願いたい。

II. 成田空港に関連する要望事項

1. 滑走路の同時離着陸を可能とするための制約の見直し

成田空港においては、滑走路が2本設置されているにもかかわらず、同時離着陸運用が実施されていない。効率的な運航を実現するため、以下の点につき措置願いたい。

(1) 平行滑走路への同時進入の実現

成田空港への北側進入経路は1本に制限されていることから、平行滑走路への同時進入が不可能となっている。隣接している百里管制空域を含めた空域の確保や広域ターミナルレーダー進入管制の導入など、空域の有効活用を図った上で平行滑走路への同時進入を実現願いたい。

(2) 飛行方式の見直し

現在、利根川水域から九十九里までの空域は、飛行高度6,000ftに達するまでは直線的に飛行しなければならず、本制約により、平行滑走路からの同時離陸に必要な航空機間隔が確保できない状況にある。同時離陸が可能となるよう、空域の確保を含め、飛行方式の見直しについて措置願いたい。

2. 発着滑走路の柔軟な運用

現在、A及びB滑走路ごとに発着基準が厳格に定められているため、滑走路の運用効率が低下し、滑走路及び誘導路等において混雑が発生している。滑走路の混雑状況等を鑑み、発着滑走路の柔軟な運用が可能となるよう措置願いたい。

以上