

# 今後の航空保安システム整備について



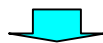
2002年6月4日  
定期航空協会

# 1. 基本的考え方



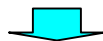
## 我が国の航空政策における重要課題

- 1) 首都圏における空港容量の早期拡大
- 2) 空港や航空路の整備・運営の効率化と透明性の向上
- 3) 整備の重点化と財源の見直し

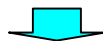


航空企業間の自由な競争の促進

利用者負担(着陸料・航行援助施設利用料・航空機燃料税等)の引下げ



低コストで高い利便性のある航空輸送サービスの利用機会を国民に提供する環境の創出



交通インフラ利用コストの低減を通じた我が国経済の活性化

## 2. 今後の航空保安システム整備・運用の重点課題



航空輸送は、中期的に大きな需要の伸びが予測される成長分野

大都市圏空港整備の進展(羽田・成田・中部・関空)により、我が国における航空交通量は今後とも増大

航空保安システム整備・運用における重要課題

- 1) 空域容量の拡大
- 2) 安全対策
- 3) 環境対策
- 4) 空港(滑走路)処理容量の拡大

# 1) 空域容量の拡大



我が国の空域容量は、特定時間帯においてはすでに限界

フローコントロール(特定の航空路や空港に航空機が過度に集中するのを未然に防止するための航空交通量管理)による出発待機、迂回ルートへの経路変更が実施されている

航空交通量は一層拡大

成田	2002年4月	暫定平行滑走路完成
羽田	2002年7月	滑走路処理容量の拡大
中部	2005年	新空港
神戸	2005年	新空港
百里	2006年	民間共用化
関空	2007年	2期工事完成
羽田		再拡張



空域容量の拡大 = 喫緊の課題

## 対策

### RNAV (広域航法) の本格運用

(資料1)

経路の複線化・複々線化、一方通行化

### ASM (空域管理)

訓練空域等の一元的管理による柔軟な空域利用の実現

### RVSM (短縮垂直間隔) の導入

29,000フィート以上の高度帯においても1,000フィートの垂直間隔を適用

### 広域レーダー進入管制の採用 (関東空域)

(資料2)

関西(伊丹・関空)空域で既に採用されている広域レーダー進入管制(複数の空港への航空機の進入を一括して管制する方式)を関東空域(羽田・成田・百里・横田)でも採用

### 管制支援システムの整備による空域容量算定方式の見直し

空域容量を決定する管制官あたりの取扱機数見直し

これを支援するシステムの整備

## 2) 安全対策



ニアミスを防止するための航空管制自動化の促進

(管制官による管制業務の補助機能)

## 3) 環境対策



1 運航あたりの燃料消費量の削減 (CO<sub>2</sub>対策)

RNAVを活用した航空路の直線化

これを実現するための航空路・空域の再編成

騒音対策

Terminal RNAVを活用した進入経路設定による陸上飛行の削減

(資料3)

滑走路への進入時の飛行方式見直しによる騒音軽減

## 4) 空港(滑走路)処理容量の拡大



### 滑走路処理容量算定方式の見直しによる既存空港の最大限の活用

羽田空港における実績の他空港への応用 (関空など)

5月10日空港整備部会提出資料(定期航空協会)  
「今後の空港政策の課題について(資料編)」  
4～5頁参照

羽田空港を含めた処理容量の一層の拡大

高速脱出誘導路の整備 (取付け位置、形状の見直し)

進入速度の調整等による航空機の間隔短縮

滑走路への進入時の飛行方式見直しによる騒音軽減

Terminal RNAVを活用した進入経路の設定による騒音問題の緩和 (陸上飛行の回避)

## 3. その他



- 1) 地方空港における広域レーダー進入管制、飛行場管制空港の拡大、  
および就航率の改善
- 2) フローコントロールの精度向上、およびATM(航空交通管理)の早期実現
- 3) アジア地域をカバーする国際ATMの実現
- 4) 航空保安無線施設の縮減 (NDB、VOR/DME、一次監視レーダー等)
- 5) 新CNS/ATMに移行する過渡期を迎え、管制システムや運航支援インフラに係る  
中長期計画の策定と開示