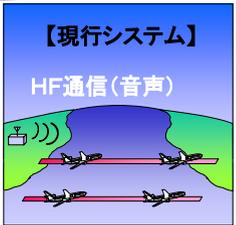
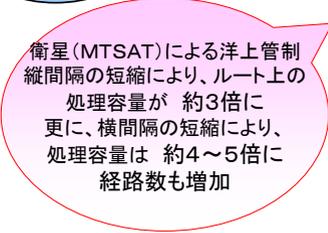
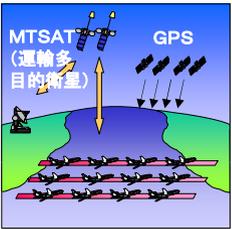
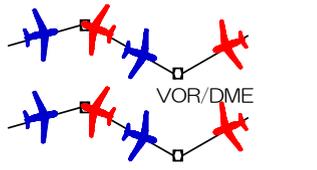
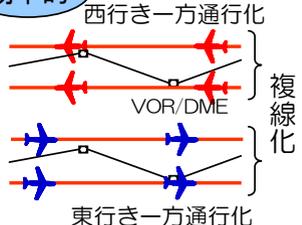
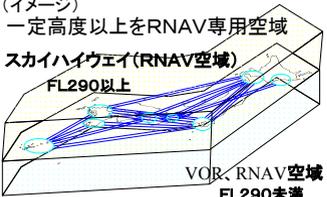
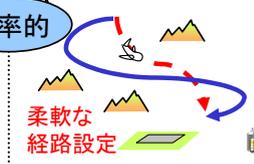
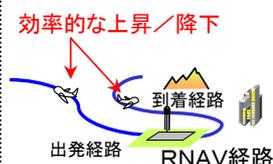
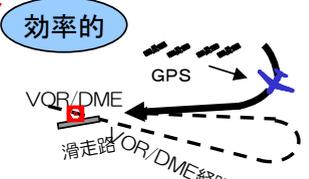
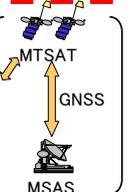


(参考)RNAV運航の現状と導入展開計画
 <H16.8.9付公表資料を時点修正>

羽田の再拡張等による将来の航空交通量の増大等に
 対応するため、RNAVの計画的な導入・展開は必須。

中・長期の
 計画が必要

| | | 【従来の経路】 | 移行 | 【RNAV経路】 | 空域の容量拡大・有効利用 |
|--------|-------|--|--|--|---|
| 空港周辺以外 | 洋上 | 非効率的 洋上: 27本 【現行システム】 HF通信(音声)  | 効率的 衛星(MTSAT)による洋上管制 縦間隔の短縮により、ルート上の 処理容量が 約3倍に 更に、横間隔の短縮により、 処理容量は 約4~5倍に 経路数も増加  | 【衛星導入後】 MTSAT (運輸多目的衛星) GPS  | (洋上): MTSAT導入後、管制縦間隔を現行 の120又は80マイルから50マイル、 更に30マイルとし、最終的に管制横 間隔を50マイルから30マイルとする RNAVを順次導入・展開。 |
| | 航空路 | 非効率的 航空路: 約500本  | 効率的 西行き一方通行化 東行き一方通行化 複線化  | (航空路): 現行のRNAV経路(36本) を拡充し、H19年度には一定 高度以上をRNAV専用空域・ 経路とする全国的航空路再編 を行う(スカイハイウェイ計画)。  | スカイハイウェイ計画(平成19年度) (イメージ) 一定高度以上をRNAV専用空域 スカイハイウェイ(RNAV空域) FL290以上 VOR/RNAV空域 FL290未満 |
| 空港周辺 | ターミナル | 非効率的 ターミナル: 約800本  | 効率的 柔軟な 経路設定  | 効率的な上昇/降下 到着経路 出発経路 RNAV経路  | (ターミナル): H16年9月に、5空港(函館、 大阪、高松、福岡、鹿児島)での 評価運用を開始。 その後、航法性能を規定した 新しいRNAVの導入を検討中。 |
| | 進入 | 非効率的 進入: 約500本 VOR/DME 滑走路 VOR/DME経路  | 効率的 VOR/DME 滑走路 VOR/DME経路  | (進入): 現在、GPSオーバーレイ進入方式を運用中。 今後、 H16年度内に、RNAV(GPS)進入方式 を導入 し、順次展開するとともに、MTSAT等 を利用したGNSS運航方式も順次導入・展開。  | 今回の導入(位置付け) |



「RNAV連絡協議会」を設置し、RNAV展開計画(ロードマップ)を策定