

航空保安システム整備部会 補足版（案）ポイント

中間とりまとめでは、今後の航空保安システム整備の方針について、総合的にまとめたところであるが、今後の重要課題である「航空交通容量の拡大」と「小型航空機の対策の拡充」に対象を絞って具体化。

航空交通容量の拡大

今後、堅調な伸びが予想される航空需要に対応した国際拠点空港の整備や羽田空港の再拡張事業等に合わせ、洋上空域、国内エンルート及びターミナル空域において航空交通容量を拡大。併せて管制処理容量の拡大等を実施。

空域・航空路等の容量拡大

洋上空域

MTSAT（運輸多目的衛星）打上げ後、平成 16 年度前半頃に管制縦間隔 50 マイルを導入。2 機体制後、航空需要の動向等を踏まえ、管制縦間隔 30 マイルを導入。

国内エンルート

- ・平成 16 年度末までを目途に国内 RVSM（短縮垂直間隔）を導入。
- ・RNAV（広域航法）を活用し、第 1 段階を平成 17 年の中部国際空港の開港に合わせ、第 2 段階を羽田再拡張等に合わせて実施し、平成 22 年度までに全国的な航空路の再編を実施。その際に MSAS（MTSAT 用衛星航法補強システム）を活用。
- ・MSAS を活用した RNP（航法性能要件）の概念に基づく経路の設定を検討。

ターミナル空域（特に関東空域）

関東空域の有効利用及び円滑な管制運用を図るための方策の検討を行い、その中で羽田進入管制区と成田進入管制区の広域的なターミナルレーダー管制業務の導入の有効性等を検討。

空域全般

- ・羽田空港の再拡張に対応し、また、RNAV 等による経路設定が有効に機能しうるようにするために、米軍及び自衛隊の使用状況を勘案しつつ、訓練 / 試験空域等の形状変更等により民間航空に必

要な空域を確保。

- ・平成 17 年度に ATM（航空交通管理）センターを導入し、国内エ
ンルート・セクター及び訓練・試験空域のリアルタイムで可变的
な運用を実現。

管制処理容量の拡大

次期レーダー情報処理システムを活用した次期管制卓を平成 20、
21 年度に導入し、増員の抑制、管制支援機能の高度化等により、
管制官 1 人当たりの取扱機数を増大。

管制官の通信に要する時間の短縮を図ることが可能な V D L モー
ド 3 の研究、開発を実施。

効率的な運航等の支援

- 平成 16 年度末に、航空局が有している航空交通情報を航空会社
等に提供することにより、効率的な運航等を支援。

小型航空機の対策の拡充

中間とりまとめにおいて小型航空機の安全の確保、利便性・効率性
の向上及び小型航空機に対する航行援助施設利用料の見直しを示した
ところであるが、更なる施策の検討と航行援助施設利用料の見直しの
方向性について検討。

安全の確保

- 既存ストックの利活用により、VFR 機に対する積極的な情報提
供の検討。

利便性・効率性の向上

- 地上における通信手段が確保できない場合は、飛行開始後に飛行
計画を通報（エア・ファイル）することができるよう、飛行計画提
出に係る規制を緩和。

航行援助施設利用料の見直し

- 最大離陸重量 15 t 未満の小型航空機に対する現行 120 円の航行
援助施設利用料の適正な額への引上げ。