

関東空域再編について

「CNS / ATMシンポジウム」

2008年02月21日

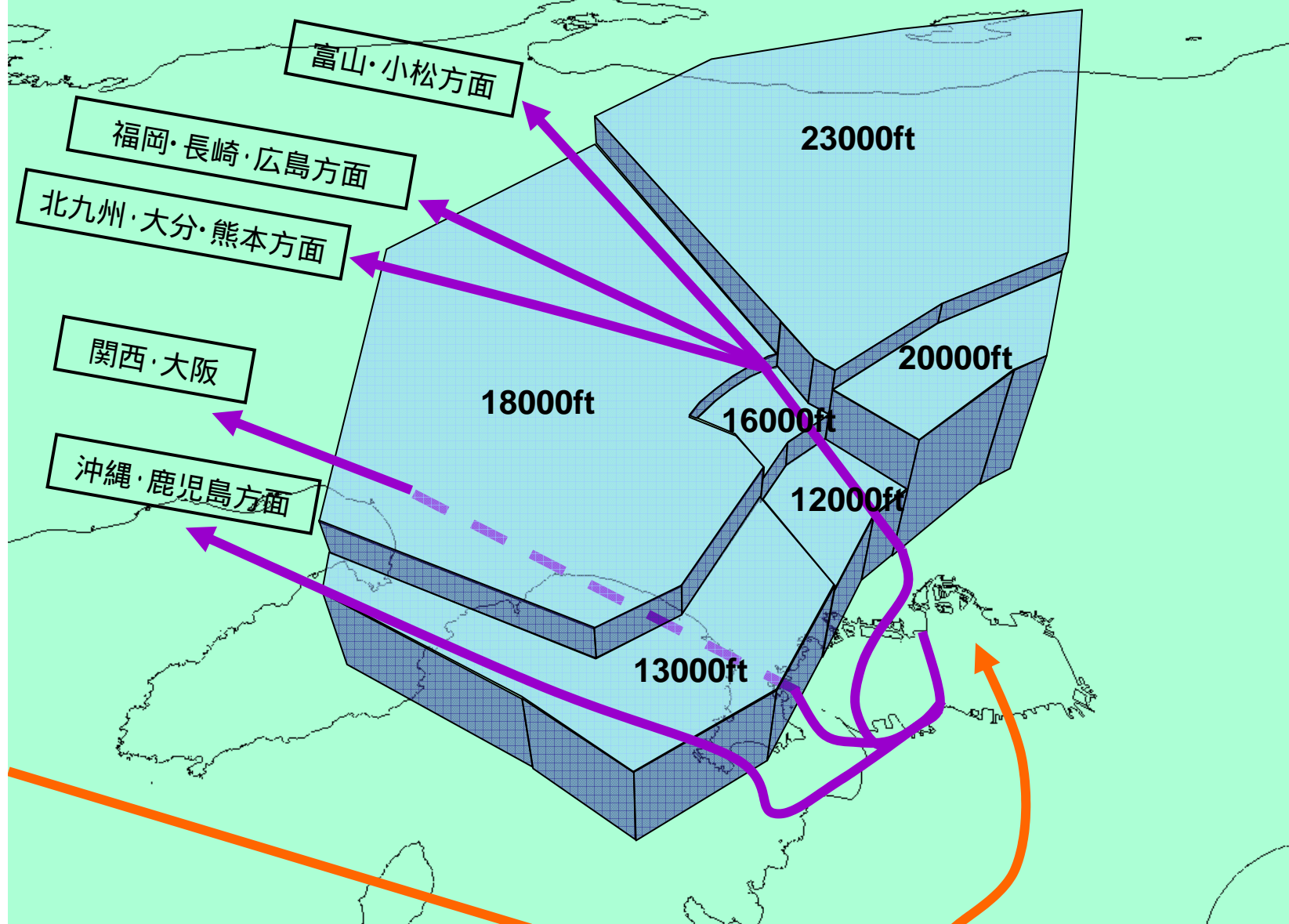
航空局管制保安部 管制課

関東空域再編の予定

- 平成22年 1月:エリア統合
 - ・羽田統合アプローチ運用開始
 - ・東京管制部中間セクターの一部運用開始
- 平成22年 3月:成田B滑走路北伸等供用開始
 - ・20万回 22万回
- (平成21年度後期:百里共用化)
- 平成22年10月:羽田D滑走路供用開始 「第1次再編」
 - ・30.3万回 段階的増便 40.7万回
 - ・羽田エリア縮小
 - ・東京管制部羽田用中間セクター運用開始
- 成田空港発着容量更なる拡大 「第2次再編」
 - ・成田エリア縮小
 - ・東京管制部成田用昼間セクター運用開始

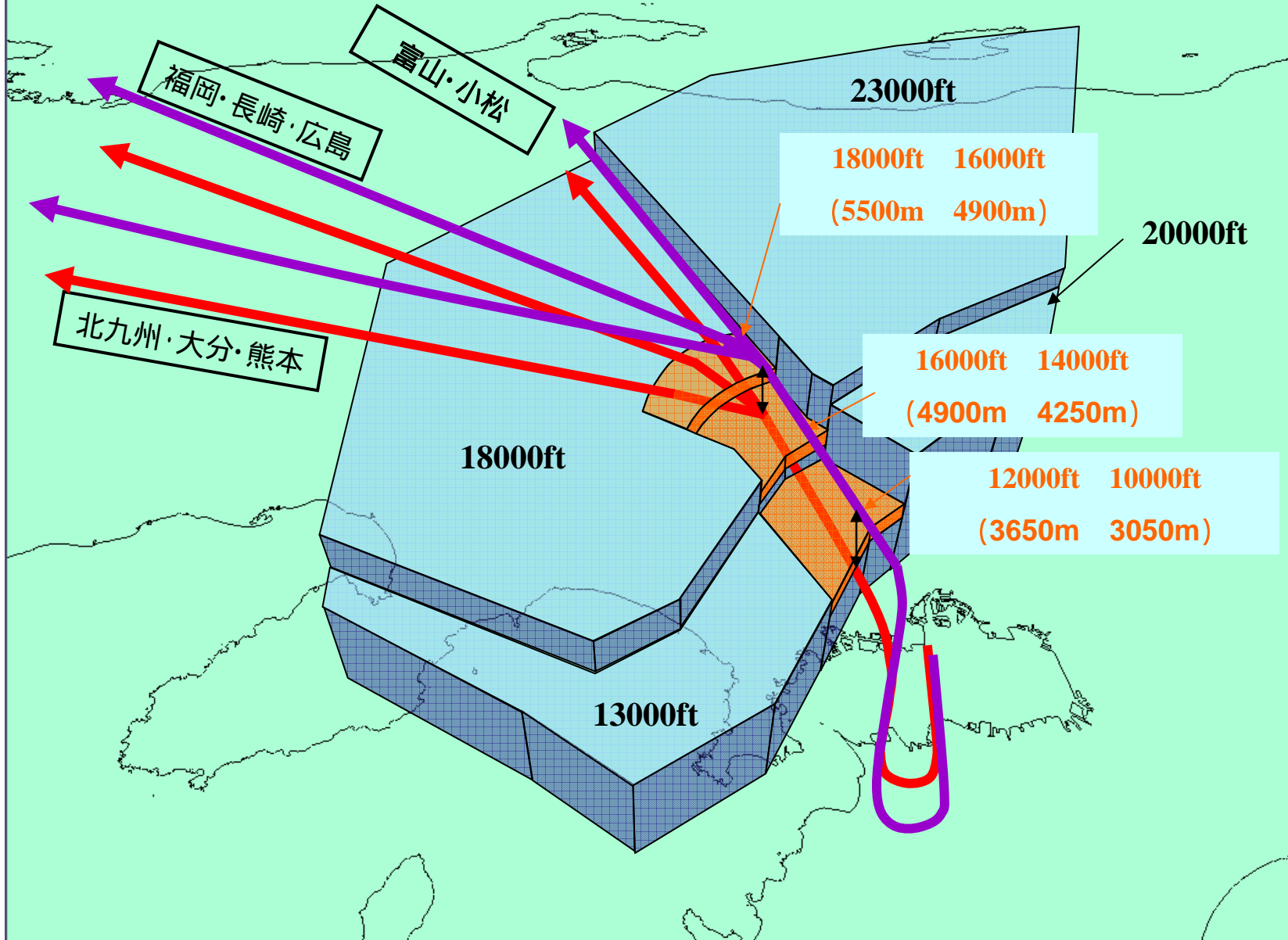
横田空域削減時における羽田・成田からの西行き出発経路の設定について

横田空域【現状の交通流】

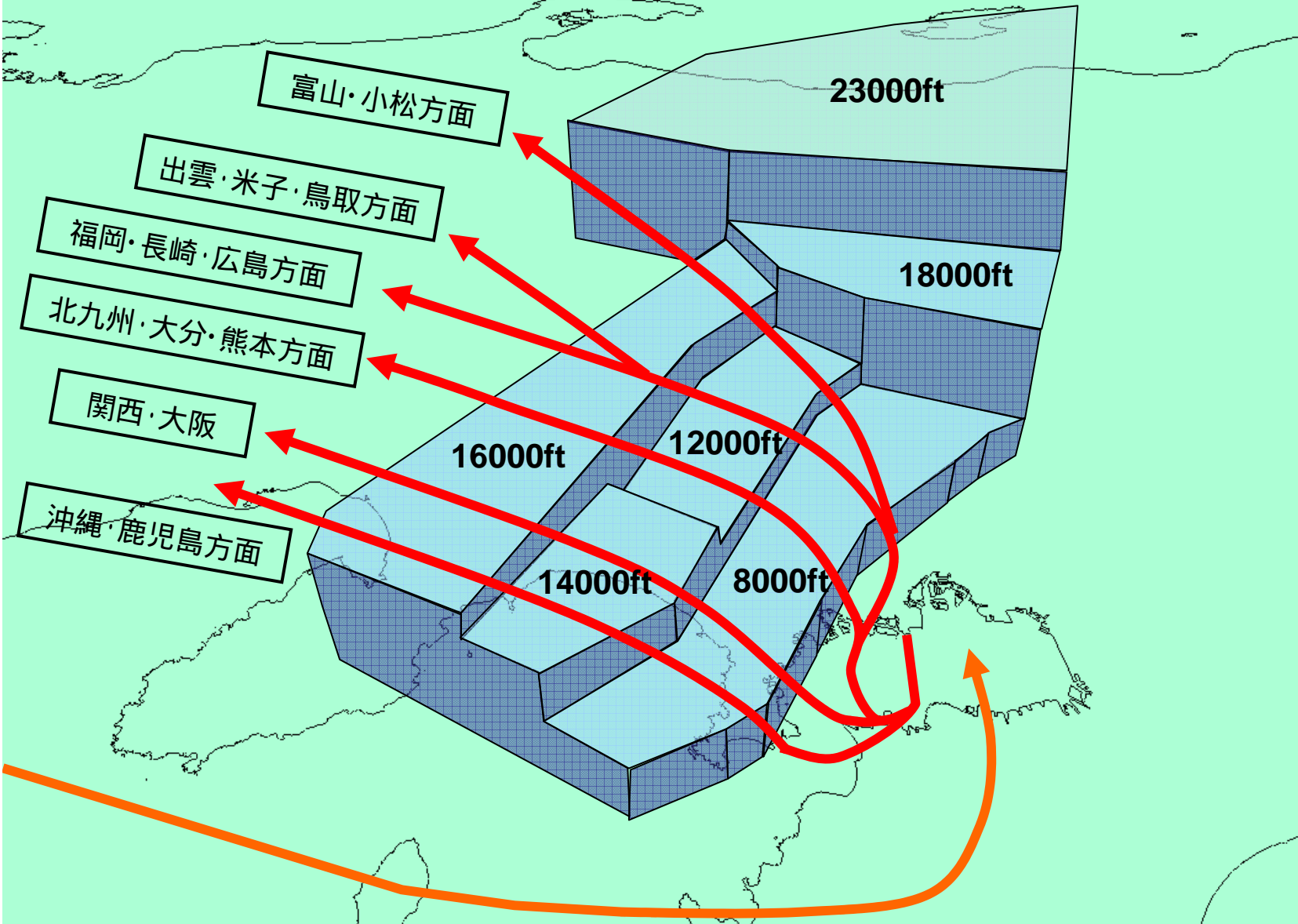


Yokota Flex Use Airspace

2006年09月28日 ~



横田空域【削減後の交通流(2008年9月)】



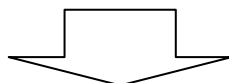
エリア統合時における 羽田・成田空域形状について

関東空域の再編に伴うターミナルレーダーの統合について

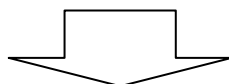
成田・羽田に到着する航空機は、まず東京管制部のレーダー誘導により関東上空に飛来。（航空路管制）
成田に向かう航空機は、成田空港のレーダー室で着陸の順番を付けて空港周辺までレーダー誘導。（ターミナルレーダー管制）
最終的には、成田空港の管制塔が目視で航空機の着陸を許可。その後、旅客乗降口までの地上走行を指示。（飛行場管制）
羽田に向かう航空機は、羽田空港のレーダー室、管制塔から同様の管制を受け着陸。
各空港からの出発機は、これと逆の手順となる。



成田のB滑走路北伸・羽田の再拡張により、関東空域の航空交通量は約1.3倍に増加する見込み。



現在は成田のレーダー室と羽田のレーダー室が、それぞれの空域しか見ていない（レーダー画面が別々）ため、航空機が輻輳してくると、双方のレーダー室間で頻繁に調整をする必要がある。
これを離れたレーダー室で行うのは、安全上も効率上も不適切。

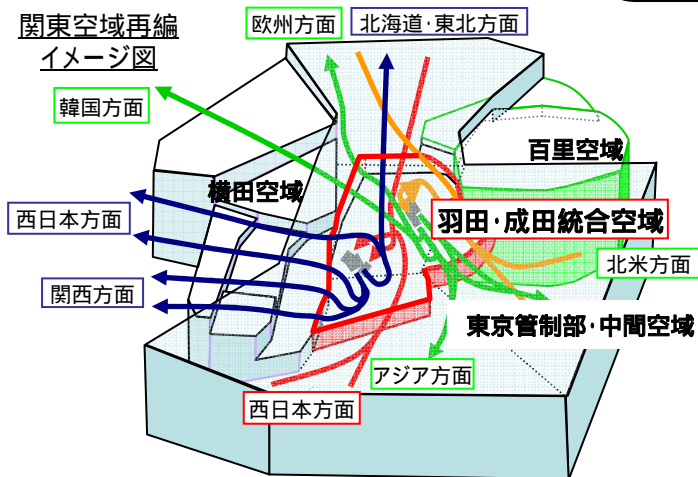


成田と羽田のレーダー室を一つに統合（同一のレーダー画面）して、緊密な連携・調整の下、より多くの航空機を安全で円滑に飛行できるようにする必要がある。その際、羽田空港が24時間運用であることから、統合レーダー室は羽田に設置。（なお、成田空港の管制塔には引き続き管制官を配置。）

（参考）近畿圏では、既に関西空港・伊丹空港・神戸空港の3空港について、24時間運用の関西空港のレーダー室で広域的・一元的に監視・誘導を実施。これにより、近接する3空港の安全で円滑な運用が確保されているところ。

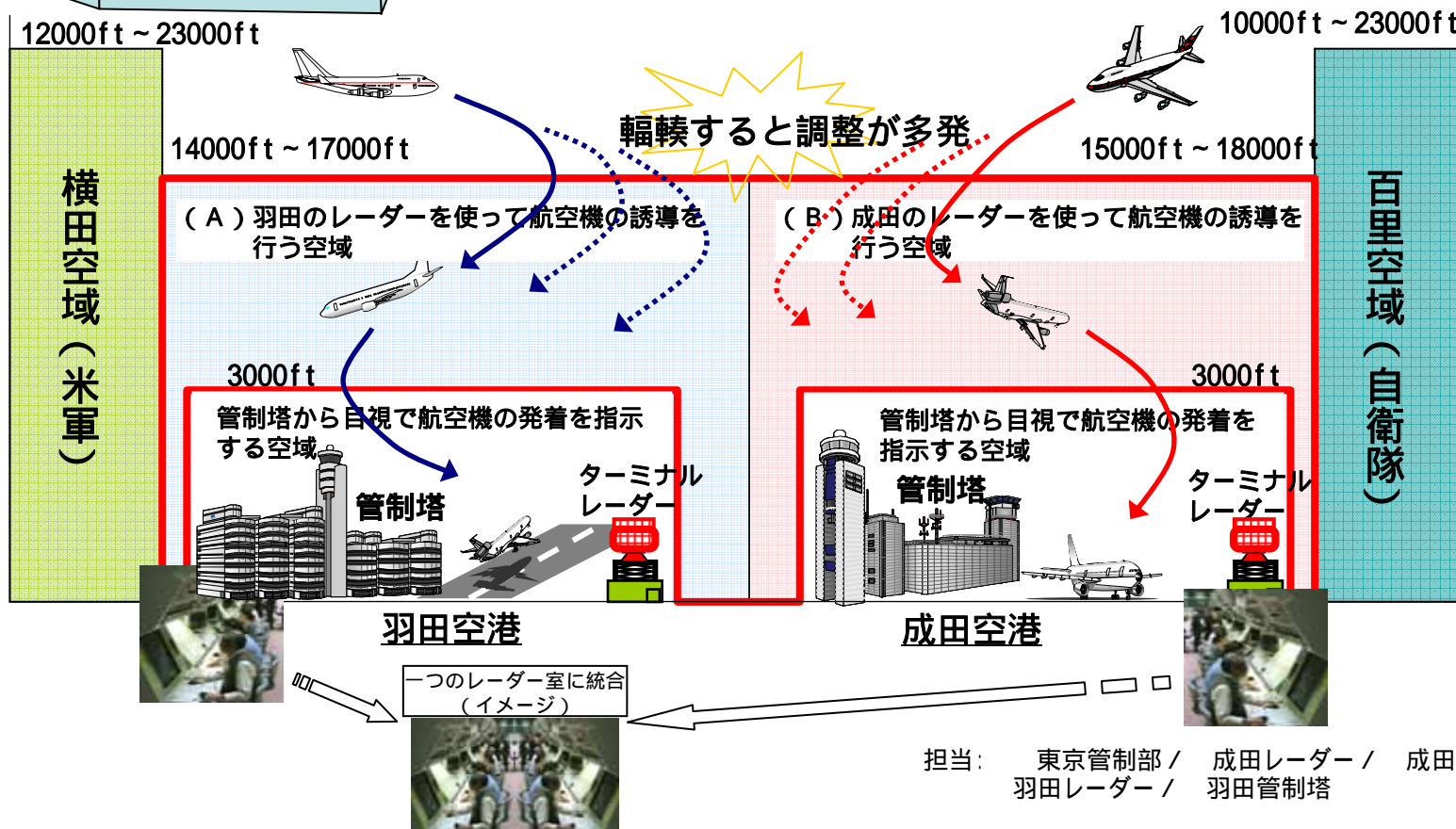
今回の再編は、成田B滑走路北伸・羽田再拡張による交通量の増大に対応してターミナルレーダー管制を統合するもの

関東空域再編

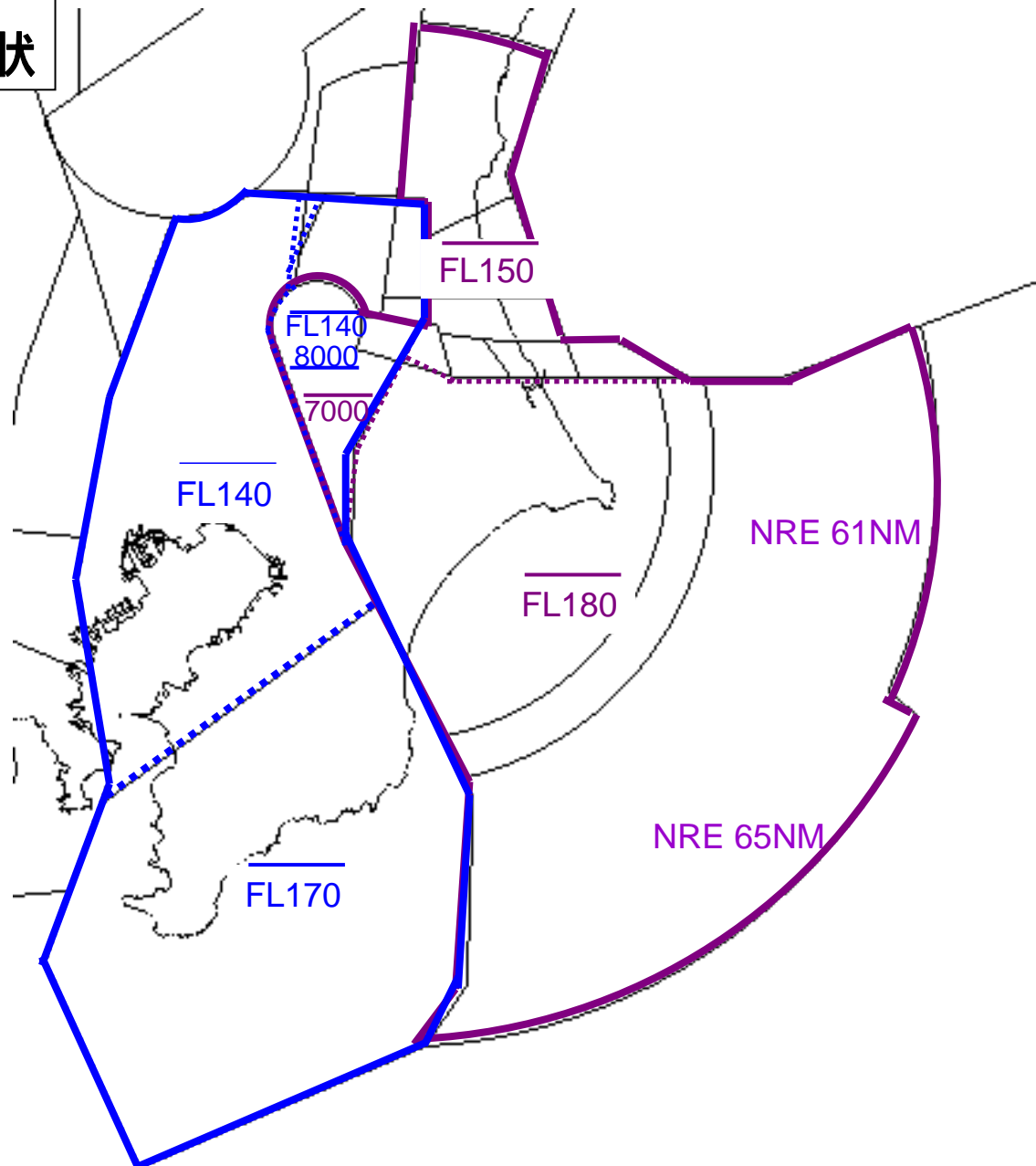


羽田再拡張・成田空港B滑走路北伸により増大する航空機を安全かつ効率的に管制するため、羽田再拡張に合わせて東京管制部のセクターを再編するとともに、ターミナルレーダーを羽田に統合し、A + Bの空域を一元的にレーダーで監視・誘導するものである。
 (なお、成田の管制塔には引き続き管制官を配置)

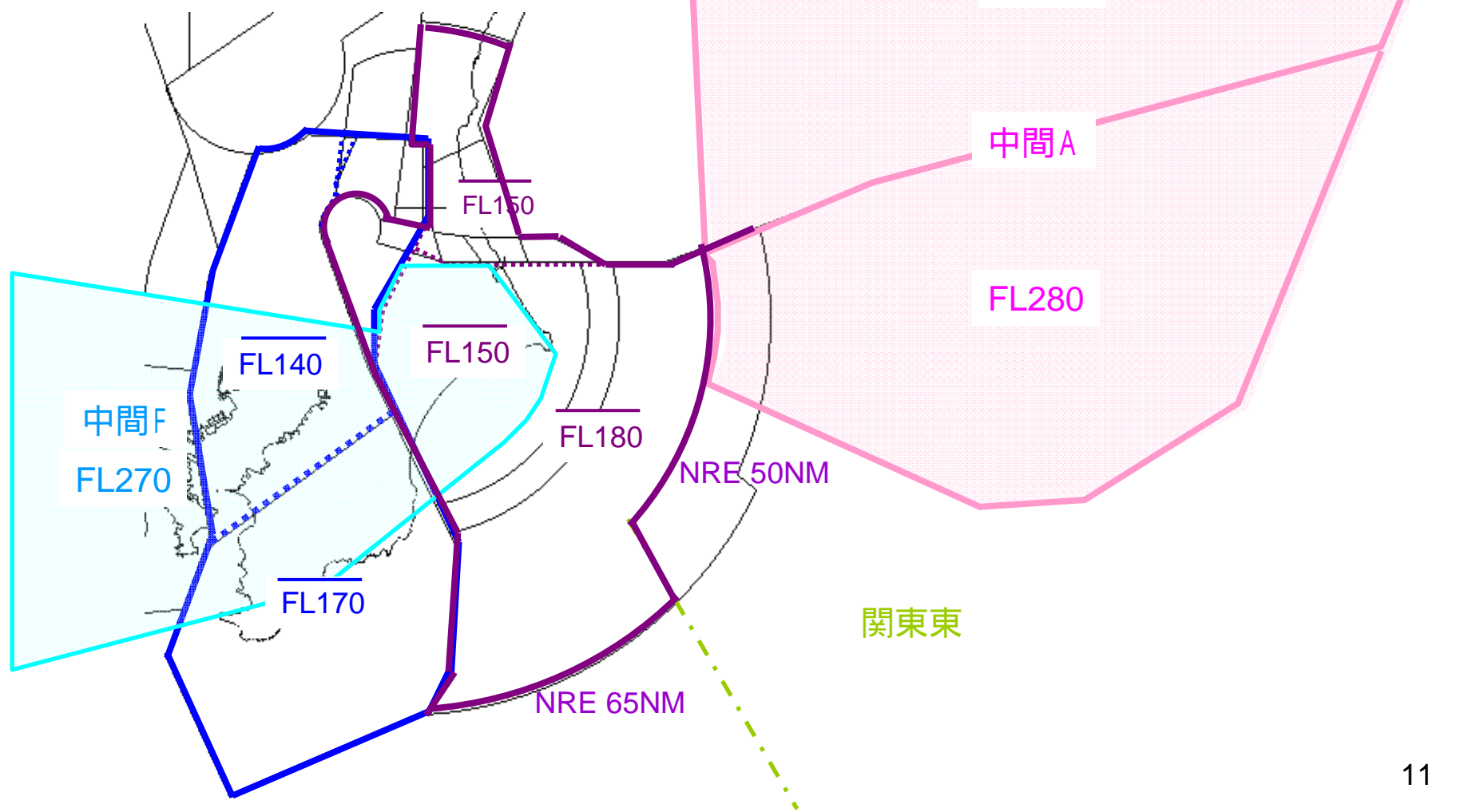
東京管制部が管制を行う空域



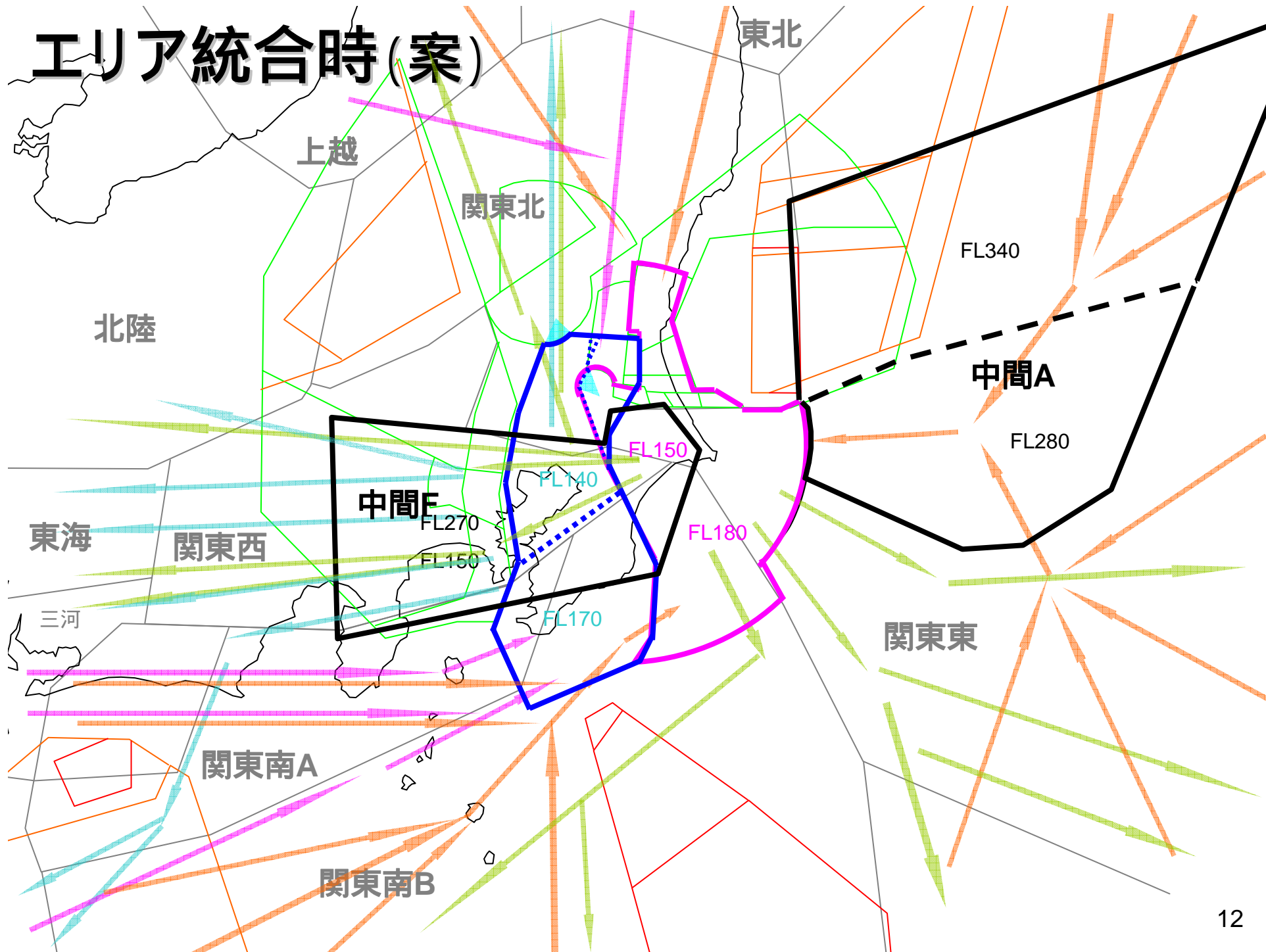
現行
羽田・成田空域形状



エリア統合時
羽田・成田・中間A・中間Fセクター
空域形状案

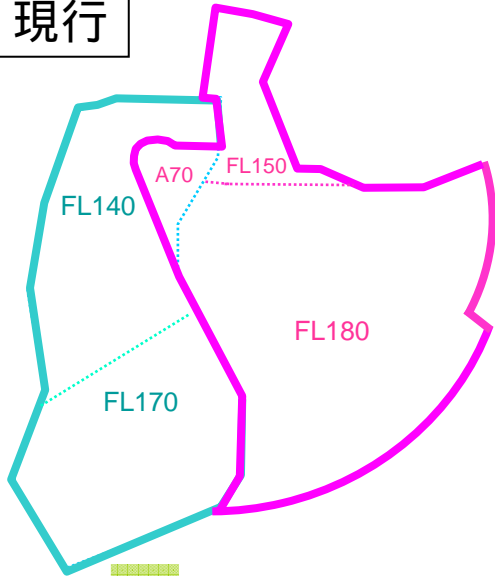


エリア統合時(案)

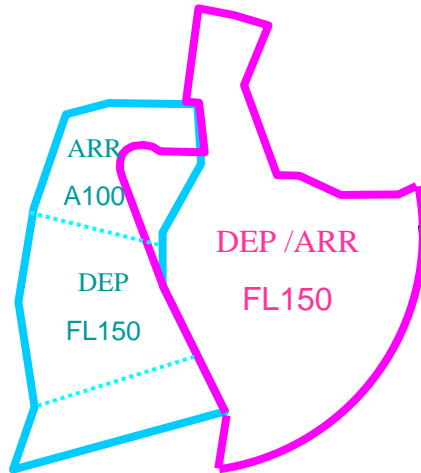


1次再編時における空域経路構成について

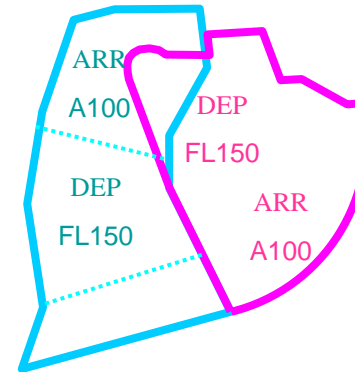
現行



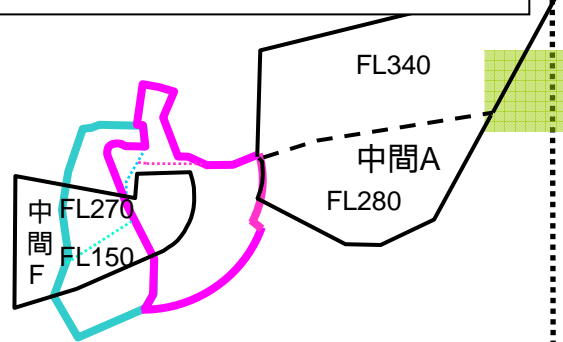
1次再編【平成22年10月】



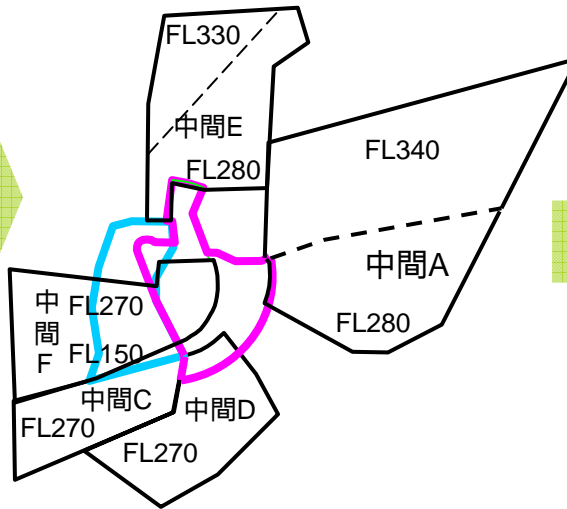
2次再編【時期未定】



エリア統合【平成22年1月】



東京アプローチ



検討中

第1次再編時(案)

