

段階ごとの具体的施策の代表例

変革の方向性	短期	中期	長期
	<p>確立した技術の活用</p> <p>地上と機上の連携</p> <p>航空機相互の連携</p>		
①軌道ベース運航の実現	<p>飛行フェーズにおける時間管理の導入</p> <p>降下フェーズにおける軌道ベース運航の導入</p> <p>空港面における時間管理の段階的な導入</p> <p>段階的なスケジュール等の調整による計画的交通流の形成</p>	<p>3. 5次元軌道ベース運航の実現 (特定地点の通過時刻を指定した軌道ベース運航)</p>	<p>4次元軌道ベース運航の実現 (全軌道上で4DT実現、動的な軌道修正)</p>
②予見能力の向上	<p>気象予測情報の活用促進</p>	<p>機上観測データの活用による気象予測精度の向上</p>	<p>機上における気象予測情報の活用</p>
	<p>軌道ベースでの交通量と容量の適合性の予測</p>		
③性能準拠型の運用の高度化	<p>広域航法の全国展開 (RNAV/RNP、RNP-ARの導入)</p>	<p>高精度なRNPによる空域の有効利用 (RNP2等)</p> <p>時間軸精度を含む性能準拠型航法(4D-RNAV)</p>	<p>柔軟な最適飛行軌道の実現 (航空路やFIXにとられないランダム経路)</p>
④混雑空港・空域における高密度運航	<p>動的な空域管理による空域の有効活用 (可変セクター、訓練空域の動的管理)</p> <p>空港運用の高度化 (スポット管理、地上走行支援等)</p>	<p>高精度なRNPによる経路間隔短縮</p> <p>柔軟な経路設定による容量拡大と騒音軽減の両立 (曲線精密進入)</p>	<p>4次元軌道ベース運航による高密度運航</p>
⑤全飛行フェーズでの衛星航法の実現	<p>低高度空域における航法サービスの提供 (GNSSの活用)</p>	<p>衛星を用いた精密進入の実現</p> <p>曲線精密進入の実現による柔軟な経路設定</p>	
⑥地上・機上での状況認識能力の向上	<p>空港面及びブラインドエリアの監視能力の向上 (マルチラテレーション、広域マルチラテレーション)</p>	<p>機上・地上の連携による状況認識能力の向上 (航空機動態情報、管制情報等の活用)</p>	<p>空対空監視による状況認識能力の向上 (機上での間隔維持)</p>
⑦高度に自動化された支援システムによる人間とシステムの能力の最大活用	<p>管制支援機能の高度化 (中期コンフリクト回避、順序づけ支援等)</p> <p>定型通信の自動化による処理能力向上 (データリンクの導入)</p> <p>管制支援機能等によるヒューマンエラーの防止 (RWSL等滑走路誤進入防止)</p>	<p>管制支援機能(機上との連携を含む)の高度化</p> <p>人間と機械の役割分担 (定型処理の自動化の推進)</p>	<p>4DTのための管制支援機能の拡張</p> <p>人間と機械の役割分担 (自動化システムにより、人間は監視業務が中心)</p>
⑧情報共有、協調的意思決定の徹底	<p>空港における関係者間の情報共有 (空港型CDM)</p> <p>国際的な協調的空域管理による経路設定 (国際CDR)</p>	<p>軍民でリアルタイムな情報共有、協調的訓練空域調整</p> <p>いつでも必要な情報にアクセスできる ネットワーク(SWIM)の構築</p>	<p>国際的情報共有・協調的意思決定(国際ATM等)</p>

(※1) 実際の事業着手にあたっては、個別の施策毎に費用対効果を精査し、事業着手の判断を行うこととする。

(※2) 代表的な施策例を挙げているが、これに限るものではない。

(※3) 短期、中期、長期の区分はあくまで目安であり、技術進歩、状況の変化等により、変更になる可能性がある。

実施時期はそれぞれの施策の開始時期を示しており、当該区分の期間中のいずれかに開始するものであり、当該期間の間に完結することを示しているわけではない。