

将来の航空交通システムの実現に向けた
ロードマップ 2012
(案)

将来の航空交通システムに関する推進協議会
2012 年 3 月

凡例



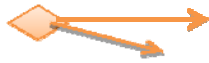
施策の導入のための準備
(この期間の後、運用開始が可能な状態となる。)



研究開発等、導入の意思決定を行う前に必要な活動
(主なもののみを記載してある。詳細は個表を参照)



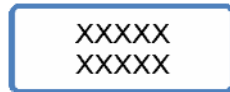
導入の意思決定



導入の意思決定 (分岐を伴う場合)



現時点ですでに運用中の施策



現時点では明確になっておらず施策として挙げられないが、将来的に検討がなされ決定していく施策

OI 運用改善に関する施策 (Operational Improvement)

EN OI を実現するために必要な技術等に関する施策 (Enabler)

| 大分類 | 小分類 | 施策ID | 施策名 | 2010年度 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026以降 | | | | |
|------|-------------|-------------------------------|--|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|--|--|--|--|
| 空域編成 | 柔軟な空域運用 | OI-1 | 可変セクターの運用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-2 | 訓練空域の動的管理 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-3 | 動的ターミナル空域の運用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-4 | 空域の高度分割 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-5 | 高高度でのフリールーティング | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-6 | リアルタイムの空域形状変更 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-7 | TBOに適した空域編成 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-8 | フローコリドーの導入 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 性能準拠型運用 | OI-9 | 精密かつ柔軟な出発及び到着・進入方式 | RNP AR 進入 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-10 | 高精度かつ時間軸を含むRNP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-11 | 低高度航空路の設定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-12 | 小型航空機に適した出発及び到着・進入方式の設定 | PinS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運航前 | 協調的な軌道生成 | OI-13 | 継続的な上昇・降下の実現 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-14 | 軌道・気象情報・運航制約の共有 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-15 | 協調的な運航前の軌道調整 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-16 | 軌道情報を用いた複数地点におけるCFDTIによる時間管理の高度化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-17 | 軌道上の全ての地点においてコンフリクトのない軌道の生成 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運航中 | リアルタイムな軌道修正 | OI-18 | 初期的CFDTIによる時間管理 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-19 | 合流地点における時刻ベースの順序付け、間隔設定(メタリング) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-20 | 軌道情報を用いたコンフリクト検出 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-21 | データリンクによる空地の軌道共有/FLIPCY, FLIPINT, 4DTRAD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 高密度運航 | OI-22 | システムの支援によるリアルタイムな軌道修正 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-23 | 空港面運用の効率化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-24 | 空港面の施設改善によるスループットの改善 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-25 | 近接平行滑走路におけるスループットの改善 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | OI-26 | 後方乱気流に起因する管制間隔の短縮 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | OI-27 | 高密度空域における管制間隔の短縮(航空路における3NM等) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | OI-28 | 洋上管制間隔の短縮 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 大分類 | 小分類 | 施策ID | 施策名 | 2010年度 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026以降 | | | | | |
|-----|-------------|-----------|---|------------------|------|------|------|------|-----------|----------------|------------------|-------------------------|------------------------|------|------|------|------|------|------|--------|--|--|---------------|---------------------|--------------------|
| 運航中 | 高密度運航 | OI-29-1 | 定型通信の自動化による処理能力の向上/管制承認(空港) DCL, D-TAXI | | | | | | DCL (整備中) | 標準化動向の把握、研究・開発 | DCL (Revise可能) | D-TAXI (VDL mode2/AOA) | D-TAXI (VDL mode2/ATN) | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-29-2 | 定型通信の自動化による処理能力の向上/管制承認(航空路) 陸域CPDLC | | | | | | | | 陸域CPDLC (FANS対応) | 陸域CPDLC (VDL mode2/ATN) | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-29-3 | 定型通信の自動化による処理能力の向上/飛行情報サービス D-ATIS, D-OTIS, D-RVR, D-HZWX | D-ATIS (運用中) | | | | | | | | | D-ATIS (VDL mode2/ATN) | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-30-1 | 空対空監視(ASAS)の活用/ATSA-ITP運航 | | | | | | | | ATSA-ITP 研究開発・評価 | ATSA-ITP | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-30-2 | 空対空監視(ASAS)の活用/ATSA-AIRB運航(1090ES) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ATSA-AIRB | | |
| | | OI-30-3 | 空対空監視(ASAS)の活用/ATSA-AIRB運航(UAT/TIS-B) | | | | | | | | | ATSA-AIRB(UAT) 研究開発・評価 | ATSA-AIRB(UAT) | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-30-4 | 空対空監視(ASAS)の活用/ATSA-VSA運航 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OI-30-5 | 空対空監視(ASAS)の活用/ASPA-IM運航 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 情報サービスの向上 | OI-31 | 機上における情報の充実 | | | | | | | | 標準化動向の把握、研究・開発 | 気象情報 | 交通情報 | | | | | | | | | | 航空情報 | |
| | | | OI-32 | 運航者に対する情報サービスの向上 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 運航者への運航情報の提供 |
| 運航後 | 安全情報等の共有と活用 | OI-33 | 安全情報の活用 | | | | | | | SSPの導入 | | | | | | | | | | | | | 安全情報の蓄積・分析・評価 | リアルタイムリスクマネジメントの検討等 | リアルタイムリスクマネジメントの実現 |

