

# 第3部 航空交通の安全に関する施策

## 第1節 航空交通環境の整備

### 1 交通安全施設の整備

第7次空港整備七箇年計画の7年目に当たる平成14年度も、引き続き航空輸送需要の増大に対応しつつ、航空交通の安全確保を図るため、空港及び航空保安施設の整備を進める。

同七箇年計画に基づく平成14年度の空港及び航空保安施設の整備事業費は、4,274億円である。

#### (1) 航空保安施設の整備

航空交通の増大や多様化に適切に対応して、航空機の安全運航を最優先としつつ、空域の有効利用方策の充実等による航空交通容量の拡大を図るため、航空管制衛星を中核とした「次世代航空保安システム」の整備を着実に推進するとともに、航空交通量の増大、新設空港の整備の進ちょくに合わせ、計器着陸装置 (ILS)、航空灯火等、現行の航空保安システムの整備を行う。

#### ア 次世代航空保安システム

##### (ア) 航空衛星システム

運輸多目的衛星 (MTSAT) 新 I・II 号機製造及び新 I 号機打ち上げ用ロケットの製造等を推進するとともに、新 II 号機打ち上げ用ロケットの製造等に着手する。

また、将来の航空交通の需要増に対応し運航効率の向上等を図るために航空交通管理センターの整備を進める。

##### (イ) 次期管制システム

航空交通の安全性を確保しつつ、航空衛星システム等の導入に対応するため、現行の管制システムの性能向上 (次期管制卓・次期管制情報処理システム・次期管制レーダー情報処理システム) を推進する。あわせて過密空域における監視機能強化のため改良型二次レーダー (SSR モード S) の整備を山田 ARSR (千葉県) 等 3 箇所において推

進する。

#### イ 現行航空保安システム

##### (ア) 管制施設の整備

##### ① 航空路監視レーダー

航空路上を飛行する航空機を常時監視することができる ARSR 等について、箱根 (神奈川県) 等 7 箇所において性能向上を行う。

##### ② 空港監視レーダー

空港周辺を飛行する航空機を常時監視することができる空港監視レーダー (ASR) について、宮崎空港等 10 箇所において新設及び性能向上を行う。

##### ③ 管制情報処理システム

航空交通の安全性と管制処理能力の向上を図るため、飛行計画情報処理システム (FDP)、航空路レーダー情報処理システム (RDP) 及びターミナルレーダー情報処理システム (ARTS) の整備を推進する。FDP 及び RDP については、計算機等の性能向上を行う。ARTS については、中部国際空港等 5 箇所において新設及び性能向上を行う。

##### ④ 遠隔対空通信施設

航空交通管制部の管制官が管轄空域内を飛行する航空機と直接交信し、管制承認、管制指示の伝達等を迅速に行うための遠隔対空通信施設 (RCAG) について、今の山 (高知県) 等 2 箇所において性能向上を行う。

#### (イ) 保安施設の整備

##### ① 方位・距離情報提供施設

航空機に高精度の方位及び距離情報を提供する方位・距離情報提供施設 (VOR/DME) 等について、中部国際空港等 6 箇所において新設整備を行うほか、いわき (福島県) 等 12 箇所において性能向上を行う。

##### ② 計器着陸装置

航空機に滑走路への適正な進入経路と降下経路を指示する計器着陸装置 (ILS) について、大島

空港等2箇所において新設整備を行うほか、福岡空港等5箇所において性能向上を行う。

### ③ 航空灯火

航空機の離着陸時における安全性の向上と就航率の向上を図るための進入灯、滑走路灯等の航空灯火について、東京国際空港等33箇所において精密進入用灯火、奥尻空港等7箇所において夜間着陸用灯火等の新設及び改良を行う。

### (ウ) 通信施設の整備

#### ① 航空交通情報システム

航空機の運航に必要な多種多様の情報を伝達・処理するための航空交通情報システムについて、国内航空交通情報処理中継システム(DTAX)、国際航空交通情報中継システム(AFTAX)等の性能向上を行う。

#### ② 飛行援助施設

航空需要の増加及び運航形態の多様化による、ユーザーニーズの増加に対応するため、航空機の運航形態や拠点空港を考慮し、飛行フェーズに合わせた情報提供と運航支援体制を図る飛行援助センターを整備する。

### (2) 空港の整備

第7次空港整備七箇年計画に基づき、新東京国際空港の整備及び東京国際空港の沖合展開の完成を図るとともに、関西国際空港の2期事業、中部国際空港の整備、東京国際空港再拡張及び首都圏第3空港調査を進めていくほか、一般空港等については、国際及び国内の航空ネットワークの充実を図るため、継続事業を中心として整備を進めるとともに、需要への対応を基本としつつ、既存空港の高質化等所要の整備を図る。

新東京国際空港については、2,500メートルの平行滑走路の早期着工・供用を目指しつつ、第1旅客ターミナルビル等の既存施設の能力向上を図る。東京国際空港については、東旅客ターミナルビルの15年度末の供用開始を目指して引き続き事業を推進する。関西国際空港については、19年の平行滑走路供用開始を目標として引き続き2期事業を推進する。中部国際空港については、17年の開港を目指して引き続き事業を推進する。東京国

際空港再拡張については、早期事業化に向けて、調査ボーリングや設計・施工の具体的検討、環境アセスメントの準備、海上交通安全対策などの調査・検討を推進する。

また、長期的視野に立って、将来の首都圏第3空港についても調査を続ける。一般空港については、15空港において滑走路の新設・延長事業を行う。地方空港整備特別事業として、花巻空港及び青森空港の滑走路延長事業を行う。このほか、各空港において、利用者利便向上、安全性確保等のため、滑走路、誘導路、エプロン等の基本施設の改良、航空保安施設等の整備等を行う。

### (3) 空港施設の耐震性の強化

#### ア 既存の土木施設の耐震補強

旧設計基準によって建設された施設や老朽化等により初期の耐震性能が損なわれている土木施設について、少なくとも現行の設計基準が求める耐震性能を持つように強化を図る。

#### イ 空港の新しい耐震構造の在り方の検討等

最近の耐震技術の動向等を考慮しつつ、更に空港の耐震設計基準等の検討を行う。

## 2 航空交通管制に係る空域の整備

我が国周辺の限られた空域を安全かつ有効に利用するため、必要に応じ調整の上、各種空域についての整備を進める。

大都市圏における拠点空港の整備に対応するため、空域利用について関係機関と調整を進めるとともに、次世代航空保安システムに対応した航空路等についての検討等を行う。

## 3 飛行検査の充実

航空保安施設等を良好な状態に維持するための飛行検査を実施する。また、次世代航空保安システムに対応した飛行検査体制の充実を図る。