

## 運航拠点・対空集約実施計画 F A Q

### 運航拠点について

1. 運航拠点を2カ所としたのは？

【回答】

東京航空局及び大阪航空局管内の管轄に基づく最小単位（離着陸回数、空港及び管轄航空運送事業者等の平準化、国有財産管理等）によります。また、関係機関及び隣接国との国際間協調を含めた連携強化を図るため、捜索救難に係るバックアップ体制も考慮しています。

2. なぜ、運航拠点は羽田と関西なのか？

【回答】

我が国の国際及び国内航空ネットワークの中核的機能を果たす空港であるため。外国航空機等による首都圏空港及び中部・関西圏空港の利用促進にも配慮して、グローバルな調整窓口としての機能を果たすことを目指します。

### 対空集約について

1. 対空センターはなぜ3カ所なのか？

【回答】

RAG、リモートRADIO／広域AEISサイト数及び取扱機数の平準化、並びに対空センター被災時等におけるリスク分散を図り、平準化したバックアップ体制への移行を考慮しました。

2. 奄美リモートRADIOの設置場所は。

【回答】

管制官との運用評価の連携、南日本統合ターミナル空域との有益性やRCAGバックアップ体制も考慮し、奄美リモートRADIOは那覇に設置、バックアップは福岡にて対応としています。

### 実施計画について

1. なぜ、令和3年度以降の拠点化が必要なのか？

【回答】

業務機器の更新年次等も考慮して、令和3-4年度が運航情報業務実施体制の最適な変更を可能とする。また、加速化する空港運営民営化によって、全国8FSCにおける運航援助情報業務、飛行場情報業務（国管理空港のみ）及び対空援助業務の3業務を一元的に実施する効率的な業務実施体制を維持することが困難となるため。【中部、大阪、仙台、福岡、新千歳】

(更問)令和5年度以降の具体的な計画等

【回答】

福岡FSC、鹿児島FSC、那覇FSC等の運航援助情報業務及び対空援助業務は、空港コンセッション、大規模空港整備等の動向及びリモート拠点等の将来計画との整合を図りつつ、令和5年度以降、順次、最適化を進めることとします。

## 連絡体制等について

1. 事故等が発生した場合に、管轄空港事務所に連絡すれば良いのか、FAIBに連絡すれば良いのかが分からない。

### 【回答】

連絡体制としてお示ししたとおり、いずれかのFAIBに事案発生の連絡をしていただければ、管轄空港事務所を含む関係者との連絡調整及び必要なサポートを実施します。

なお、事故等処理は管轄空港事務所の所掌となることから、時間経過に応じて連絡調整を移管させていただく場合があります。

また、業務体制の過渡期として、管轄空港事務所に運航情報機関がある場合は、管轄空港事務所を経由してFAIBに連絡することも可能です。

2. 運航危機管理として、FAIBとRCCは別組織という解釈でよろしいでしょうか。

### 【回答】

RCCバックアップ含めて、FAIBにて一元的に対応いたします。

RCCは東京空港事務所（東京FAIB）に設置され、そのバックアップを関西FAIBが担当します。

3. FAIBとの連絡体制はどうなるのか。新たなツールが必要となるのか。また、羽田FAIBは回線が混んでいて電話が繋がらないことがある。

### 【回答】

FAIBとの連絡は汎用的なツール（例えば、マイクロソフト Teams など）による連絡体制を整備することを予定しています。連絡方法やアカウントが決まり次第、改めてお知らせさせていただきます。

また羽田については、FAIBの広域的な運航と羽田空港の運用業務を分ける体制としており、これまでよりも連絡はつながりやすくなると思います。

4. ヘルプデスクについて電話がたらい回しとなるのではないかと。空港SPCへの対応なども相談してもらえるのか。

### 【回答】

ヘルプデスクとして確実に記録の上、電話がたらい回しとならないよう回答させていただきます。状況によって、即応が困難な場合や改めて回答先を割り当てさせていただく場合もあることをご承知ください。

また、ヘルプデスクは運航者及び空港管理者の総合的な問い合わせ窓口としてあらゆる相談に対応します。（例えば、飛行計画のファイル確認についても、FAIBヘルプデスクでの対応も可能となり、これまで同様ATMCに確認いただくこともできます。）

## 運航調整について

1. ローカル空港のスポット調整も F A I B で一元的に実施するのか。

### 【回答】

令和3年10月時点においては、まずは混雑空港（新千歳、成田、羽田、中部、大阪、関西、福岡）のロット・スポット調整について窓口を一元化します。なお、ローカル空港のスポット調整についても、F A I B を経由した調整（取り次ぎ）は可能です。

今後、空港管理者との調整をすすめ、段階的にローカル空港を含めたスポット調整についても効率化できるよう検討していきたいと考えています。なお、C I Q 手続きについては、現行と変更はありません。（引き続き、運航者としてC I Q 調整をお願いいたします。）

2. 空港関係書類等の手続きも F A I B で実施してもらえるのか。二重手続きとならないか。

### 【回答】

空港管理者の権限である書類等の手続きまでを F A I B で実施することはできません。

運航調整としては、到着／出発のロット調整に、滞在中のスポット利用可否の回答までワンストップサービスを提供させていただき、その後の必要な空港関係書類等は各運航者等において手続きをお願いいたします。

3. 運航調整は24時間受付可能なのか。

### 【回答】

24時間受付可能です。なお、対象空港の運用時間外等によっては、空港管理者不在のため即時回答が困難となる場合があることをご承知ください。

4. 計器訓練等のため、スポットを使用しない調整も F A I B で実施してもらえるのか。

### 【回答】

空港特性もありますが、可能な限り F A I B で必要な調整を実施します。

5. 運航計画書や空港使用届の様式を統一してもらえないか。

### 【回答】

F A I B として運航計画書の様式は統一いたします。

各空港管理者あて提出が求められる空港使用届の様式までを統一することは困難ですが、運航者側での入力項目を整理し、各空港管理者に応じた様式がシステムの的に作成できるような効率化については検討していきたいと考えています。

6. 運航調整手続きをオンライン化してもらえないか。

### 【回答】

令和3年10月時点は F A I B として窓口を一元化することにより効率化を図ります。

手続きのオンライン化等の更なる効率化は、今後検討させていただきます。

## 運航許可について

1. 運航許可事務の管轄及び手続きについて、詳細を教えてください。

### 【回答】

令和3年10月時点において、現在空港事務所で実施しているすべての運航許可事務をFAIBで実施します。なお、管轄がまたがる場合は各FAIBあて、また航空運送事業の場合は地方航空局あて、お手数ではありますがそれぞれ申請をお願いします。

更なる効率化については、ご要望もいただきながら、中長期的に検討を進めてまいります。

2. 運航許可手続きについて、オンライン化されないのか。

### 【回答】

令和3年10月時点において、申請先減少による郵送手続きの効率化が期待される場所です。オンラインシステム申請など、更なる効率化については、政府の方針に従い、検討してまいります。

3. 許可基準等を統一してもらいたい。既存申請は引き継がれるのか。

### 【回答】

FAIBにおいて一元的に事務処理を行うことから、許可基準及び手続き等の統一化を図ります。また、既存申請については各空港事務所からFAIBへ引き継がれます。

4. 飛行計画における場外離着陸場の管轄区域の表記方法は変更されるのか。

### 【回答】

「飛行計画記載要領」に示すとおり、飛行計画における管轄区域の表記方法の変更ありません。これまでどおり、空港事務所の管轄区域を示す下三桁の後に場外離着陸場の名称を記載願います。(例：JCC. xxxx)

## 技量等について

1. 運航情報官のローカル知識充足のための研修や複数空港のRAG提供やバックアップ空港の知識付与など、運航情報官の技量に係る研修など必要ではないか。

### 【回答】

一人あたりの取扱空港が増加することに伴う職員の訓練・資格等について、少なくとも年に1回RAG空港に赴き、現場研修を実施し、職場へフィードバックする体制を構築する予定としています。また、バックアップ空港を含めたシミュレータは配置しているところ、定期的な技量保持に努めたいと考えています。

また、運航者等のご意見やご要望等を確認する場として、ヘルプデスクを通じた平時の問合せはもとより、安全運航セミナーも現在同様に開催予定と考えているところです。

集約後においても必要な旅費等を確保するとともに、IT技術等の活用など運航情報官としての情報の収集力、分析力の向上に努めていきたいと考えています。

## 対空関連について

1. RADIO 空港はすべてリモート化されるのか。RADIO、RAG、リモート RADIO の違いは。

## 【回答】

将来的にはすべての RADIO 空港をリモート化することについて、関係機関との調整等も踏まえて検討を進めているところです。RADIO、RAG、リモート RADIO について、航空局側の業務機器に違いはありますが、無線呼出符号は同等であり、共通の用語を使用するなど、AFIS として同等のサービスを提供します。また、情報圏等の取扱いに変更はありません。

2. 航空保安業務提供時間の柔軟化とは。

## 【回答】

例えば、一時的なチャーター運航等について、実際は関係者調整等の結果によりませんが、対空センターとしては職員が 24 時間常駐しているため、航空保安業務提供時間については、柔軟に対応できることとなります。

3. 無線呼出符号や用語の統一とは。

## 【回答】

令和 3 年 10 月から、RAG、RADIO にかかわらず、無線呼出符号は「RADIO」とし、あわせて離着陸に使用する用語（RUNWAY IS CLEAR, OBSTRUCTION NOT REPORTED）も統一します。

具体的な用語は検討中ですが、運航者のみなさまのご意見等も踏まえて、AIP に公示することといたします。

4. RAG はカメラで航空機が見えにくいのではないか。

## 【回答】

対空センターにおいてはカメラで航空機を確認することができます。一部の機器は導入から時間が経過しており映像が不鮮明なものもあるが、集約に合わせて業務環境を改善していくよう調整しているところです。

5. 対空センターにおける被災時等のバックアップ体制はどうなっているのか。

## 【回答】

対空センター及び FSC 相互間でバックアップ体制を構築しています。代替の対空センターに対空通信設備（周波数）を備えることにより、たとえ被災直後であっても、欠航やダイバート等を発生させることなく、飛行中の航空機に対して情報提供を行うことができます。

なお、代替の対空センターではカメラ等の代替設備はないため、音声通信のみによる情報提供となり、また現地のアンテナ設備自体が被災した場合等にあっては、移駐バックアップする体制を構築しています。

これらバックアップ体制についても、必要に応じて、AIP に公示することとします。