

改正理由

I 総則 2 定義

改正内容及び理由

1. オプションアプローチ (Option approach) (新規)
オプションアプローチは、パイロットの訓練・審査飛行において、教官等が訓練生に対して、滑走路進入端直前までその後の飛行について明示することなく進入させる場合に行われる。この場合の訓練・審査科目として、タッチアンドゴー、ローアプローチ、ストップアンドゴー又は着陸のいずれを行うのかを管制官に通報することなく行う飛行について、FAAの規定に準拠し、定義を定める。
2. ストップアンドゴー (Stop and go) (新規)
FAAの規定に準拠して定義を定める。
3. セクター (Sector)
今後のターミナル管制所の統合を踏まえ、これまで「ATMセンター又は管制区管制所における管制業務実施分担の単位」として定義していたものにターミナル管制所を追加する。
4. タッチアンドゴー (Touch and go) (新規)
FAAの規定に準拠して定義を定める。
5. 標準計器到着方式 (Standard instrument arrival - STAR)
ICAO PANS-ATMに準拠し、従来の「経路」から「方式」として定義を改正する。
6. 編隊飛行 (Formation flight)
現在の標準編隊の定義は、「編隊内の全ての航空機が直径1海里未満の範囲にある」との考えに基づいているが、日米両方の戦闘機等の編隊飛行を取り扱う場合、単一の定義に基づき業務を行うことが望ましいことから、FAAの規定に準拠し、改正する。
7. ATS 経路 (ATS route)
標準計器到着方式の定義が変更されることに伴い改正する。

II 航空交通管理方式基準 (IV) 空域管理 5 特別な空域における飛行に関する調整

改正内容及び理由

【法第 94 条の2第1項ただし書の許可】

a(b)「航空路、RNAV5 経路及び直行経路以外の空域で飛行を行うことができること。」の後に、「ただし、飛行検査を行う場合は除く。」旨のただし書を追加する。

平成 17 年 9 月の国内 RVSM 導入時に飛行検査官と管制課間で確認しており、現在 ATM センターにおいて内部規定で対応しているが、航空交通管理方式基準に明記することとする。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅰ）総則 2 通則

改正内容及び理由

【編隊飛行】

標準編隊から非標準編隊に移行する場合、通報のみではその時点ですでに管制間隔が欠如している状況が考えられることから、非標準編隊への移行許可を求められた場合は、必要に応じて編隊の隊形等を確認したうえ、関連機と管制間隔設定のための措置をとった後に許可する旨 FAA の規定に準拠し、明確化する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅰ）総則 5 電話通信

改正内容及び理由

1. **【無線呼出符号】**

ICAO ANNEX10 の規定に準拠し、ターミナル管制所入域管制席の略号を追加する。

2. **【周波数の変更】(新規)**

ICAO PANS-ATM 及び FAA の規定に準拠し、周波数変更の保留や任意の周波数への変更等に係る規定及び用語を追加する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅱ）計器飛行管制方式 1 管制承認等

改正内容及び理由

【自衛隊低高度訓練／試験空域及び自衛隊高高度訓練／試験並びに制限空域】

「制限空域」を「自衛隊低高度訓練／試験空域及び自衛隊高高度訓練／試験空域並びに制限空域」に変更し、自衛隊低高度訓練／試験空域及び自衛隊高高度訓練／試験空域と重複する ATS 経路について、関係管制機関が自衛隊と当該空域に係る開放方式等の措置を定めた運用協定を結ぶことにより、公示された訓練／試験空域の使用時間内であっても遅滞なく管制承認を発出している現状を整理する。

また、管制機関自らが制限空域等の管理機関となることがあるため、「(制限空域の)管理機関との間に当該空域の使用時間内の飛行の取扱いに関する協定がある場合であって、」を「自衛隊訓練／試験空域及び制限空域の運用に関する協定がある場合であって、」に改正する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅱ）計器飛行管制方式 2 管制間隔

改正内容及び理由

1. 【垂直間隔】

制限空域、民間訓練試験空域及び自衛隊訓練／試験空域並びに回廊を、まとめて「制限空域等」とした。なお、制限空域と特別管制空域が重複して設定、運用される場合があることから、その場合の特別管制空域を飛行する VFR 機との間の垂直間隔の最低基準を追加する。

2. 【横間隔】

a(b) 空中待機に係る保護空域との重複を避ける空域として規定されている「民間及び自衛隊訓練／試験空域」を上記1.「制限空域等」に改正する。

3. 【不測の事態における一時的な措置】(新規)

緊急的な手段を講じる必要がある状況下(適用すべき間隔が確保できない緊急的な状況下)において一時的に適用する垂直間隔について、ICAO PANS-ATM に準拠して最低基準の2分の1が適用できる旨規定する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅱ）計器飛行管制方式 6 待機機

改正内容及び理由

【待機指示】

空中待機が予想される場合は、当該機に対し待機させようとするフィックス到着予定時刻の原則として5分前までに待機管制指示を発出する旨改正する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅱ）計器飛行管制方式 7 到着機

改正内容及び理由

1. 【進入フィックスへの承認】

STARを承認することにより進入フィックスが特定できる場合は、進入フィックスの名称を省略することができる旨改正する。

2. 【ローアプローチ又はタッチアンドゴー等】(新規)

IFRによる訓練飛行のニーズに応えるためには、全ての計器進入に引き続くローアプローチ又はタッチアンドゴー等を可能にする必要があることから、(Ⅳ)レーダー使用基準 10 レーダー進入(11)【ローアプローチ又はタッチアンドゴー】の規定及びFAAの規定に準拠し、項目を新設する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅱ）計器飛行管制方式 8 法第 94 条の2第1項ただし書の許可

改正内容及び理由

1. 【特別管制空域の飛行の許可】
2. 【フライトレベル 290 以上の空域の飛行の許可】
3. 【管制間隔】(新規)

特別管制空域 B を設定、運用する場合に必要な規定として、VFR 機に対する高度の指定基準、注意事項及びレーダー間隔の最低基準並びに用語の簡略化等を FAA の規定に準じて追加、改正する。併せて、航空法第94条の2ただし書の許可に係る規定を整理し、管制間隔に係る項目を新たに【管制間隔】として規定する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅱ）計器飛行管制方式 9 洋上管制

改正内容及び理由

【縦間隔】

太平洋上全体の円滑な管制運用を図るため、空域安全性評価の結果を踏まえ、現在洋上管制に規定されている縦間隔に加え、位置通報点を通過した後、40分以内に次の位置通報を取得可能な場合には10分の縦間隔を適用できる旨規定を改正する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅲ）飛行場管制方式 1 通則

改正内容及び理由

1. 【滑走路の使用】
滑走路の使用目的として、ストップアンドゴーを追加する。
2. 【閉鎖滑走路における離着陸】
閉鎖滑走路における禁止事項(用語を含む)にストップアンドゴー及びオプションアプローチを追加する。
3. 【ローアプローチ、タッチアンドゴー及びストップアンドゴー】
FAA の規定に準拠し、ストップアンドゴーの取り扱いに係る規定を追加する。
4. 【着陸許可】
FAA の規定に準拠し、ストップアンドゴー及びオプションアプローチを追加する(用語及び用語例を含む)。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅲ）飛行場管制方式 6 到着機

改正内容及び理由

【360° 直上進入】

IFR により飛行する航空機が当該進入を行う場合のターミナル管制所又は飛行場管制所における共通認識のため、360° 直上進入は VFR による進入方式である旨を注釈として明確化する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅳ）レーダー使用基準 2 二次レーダー

改正内容及び理由

【コードの指定等】

平成22年1月14日の東京ターミナル管制所と成田ターミナル管制所の統合に伴い、別表1「二次レーダー管制機関別特定コード」を改正する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅳ）レーダー使用基準 3 レーダー識別

改正内容及び理由

【レーダー業務終了の通報等】

FAA の規定に準拠し、レーダー業務を終了する際に、その旨を通報する必要がない場合を整理し、タワー／レディオ／リモート空港への IFR 到着機及び PCA を飛行する VFR 到着機に対して通信設定に係る指示を発出した場合を追加する。

また、FAA の規定に準拠し、航空機が計器飛行方式による飛行を取り下げた場合及び PCA 又は TCA を飛行していた航空機に対するレーダー業務を終了する場合のコードの指定に係る規定を追加する。

Ⅲ 管制方式基準（Ⅳ）レーダー使用基準 4 レーダー誘導

改正内容及び理由

1. 【適用】

我が国において、管制圏／情報圏といった狭い範囲でしか適用されない SVFR 機をレーダー誘導している実態やその必要性がないものと思料されることから、関連する記述を削除する。

2. 【誘導にかかる通報事項等】

承認経路から逸脱させる誘導を行う場合は、最終進入コース又は場周経路へ誘導する場合を除き誘導目標は承認されたATS経路上になければならないが、初期進入フィックス及び中間進入フィックスへ誘導する場合についても除外する旨規定を改正する。

3. 【VFR機の誘導】(新規)

「14 TCA アドバイザリー業務」から VFR 機の誘導に係る基本的な事項を移動し、項目を新設する。

Ⅲ 管制方式基準 (Ⅳ) レーダー使用基準 6 管制間隔

改正内容及び理由

1. 【管轄区域等境界線との間隔】

回廊との間隔に係る規定を追加する。また、FAA の規定に準拠し、特別管制空域を飛行する VFR 機に係る規定を追加する。

2. 【編隊飛行に係るレーダー間隔】

レーダー間隔設定に際して適正な運用を行うため、必要に応じて編隊の隊形を確認する旨規定する。

Ⅲ 管制方式基準 (Ⅳ) レーダー使用基準 8 到着機

改正内容及び理由

【フィックスへの直行】(新規)

ターミナル管制所は、進入管制区内にある到着機に対し、初期進入フィックス又は中間進入フィックスへの直行を指示できる旨規定する。

なお、フィックスへの直行に際しての会合角は、当該フィックス以降のセグメント長によって左右され、又、航空機の速度、風向風速等を考慮する必要もあり、明確に数値化できない(統一した数値として規定できない)ことから、確実に着航させるための留意事項として注記することとする。

Ⅲ 管制方式基準 (Ⅳ) レーダー使用基準 10 レーダー進入

改正内容及び理由

1. 【最終進入開始前の位置情報】

現行規定と内容は変更ないが、より正確な表現への改正を行う。

2. 【脚の点検】

現行規定と内容は変更ないが、より正確な表現への改正を行う。

3. 【進入復行方式の通報】

レーダー進入に係る進入復行方式が公示されている場合は、進入復行方式の通報を省略できる旨ただし書を追加する。

4. 【ローアプローチ又はタッチアンドゴー等】

ストップアンドゴー及びオプションアプローチについて、現行のレーダー進入後のローアプローチ及びタッチアンドゴーの実施に係る規定に加えるとともに、上述の計器進入方式の場合と同様に FAA の規定に準拠して規定の見直しを行う。

5. 【着陸許可等】

レーダー進入中の着陸許可発出時期の限界について、飛行場管制方式の同一滑走路の間隔を準用するために、現行規定の2海里から誘導限界に改正する。

6. 【最終進入の中止等】

b 飛行場状況又は交通状況によりレーダー進入を中止させる必要がある場合は、進入復行を指示する又は特定の磁針路及び高度を含む飛行方法を行うよう指示するものとし、可能な限りその理由を通報する旨改正する。

III 管制方式基準 (IV) レーダー使用基準 11 搜索レーダー進入

改正内容及び理由

1. 【適正高度の通報】

現行規定と内容は変更ないが、より正確な表現への改正を行う。

2. 【最終降下の予告】

“PREPARE TO DESCEND IN ONE MILE”と予告する可能性があることから、用語のうち「MILES」を「MILE/S」に改正する。

3. 【搜索レーダー進入の終了】

周回進入時において、飛行場を視認すれば進入を継続できる旨明記する。また、それに併せて進入復行に係る表現の見直しを行う。

III 管制方式基準 (IV) レーダー使用基準 12 精測レーダー進入

改正内容及び理由

1. 【精測レーダー進入の終了】

現行規定においては、精測レーダー進入は、搜索レーダー進入とは異なり、航空機からの要求又は滑走路視認の通報があっても誘導限界までの誘導を継続しなければならないが、計器進入の目的は着陸のために滑走路を視認することであり、その目的が達成された時点で航空機からの要求があれば誘導を終了しても支障はないことから、その旨明記する。

2. 【エレベーションスコープの故障】

エレベーションスコープの故障時における進入復行にかかる指示及びその他の軽微な表現の見直しを行う。

3. 【誘導限界到達後の情報】(新規)
(6)【精測レーダー進入の終了】b項の記載を別項目として規定する。

Ⅲ 管制方式基準 (Ⅳ) レーダー使用基準 15 補足業務

改正内容及び理由

【レーダー交通情報】

- (1) 当該機の方位を表す表現として、明確な交通情報を提供することができる8方位を追加する。
- (2) 関連航空機が上昇又は降下中である場合、具体的な高度を通報せずに関連航空機が「あなたの高度の下又は上まで上昇又は降下している」旨通報する例を、米国における実際の交信例を参考に追加する。

Traffic, eleven o'clock, one five miles, opposite direction, B747, one thousand feet above you.

Traffic, two o'clock, five miles, converging, climbing restricted below you.

Traffic, five miles east of you, northeast-bound, B737, three thousand.

Ⅲ 管制方式基準 (Ⅴ) 緊急方式 1 通則

改正内容及び理由

1. 【情報の収集】

パイロットからの情報収集に際しては、緊急状態下にあることを考慮して最小限にとどめる旨追加する。

2. 【緊急機に対する指示】(新規)

緊急機に対する指示について、ICAO PANS-ATM に準拠し、新規に規定する。

Ⅲ 管制方式基準 (Ⅴ) 緊急方式 2 警急業務

改正内容及び理由

【消火救難機関に対する通報】

消火救難機関に対する通報の内容について、ICAO PANS-ATM に準拠し、追加する。

Ⅲ 管制方式基準 (Ⅴ) 緊急方式 3 管制方式

改正内容及び理由

1. 【優先的取扱い】

優先的取扱いの必要な航空機について、ICAO ANNEX11 に準拠し、以下のとおり項目を追加する。

＜追加事項＞

- a. 航空機又は運航者から不法妨害を受けている旨通報された場合又はそのおそれがあると認められる場合
- b. 航空機が ADS の緊急機能を作動させた場合
- c. 航空機が CPDLC 経由で緊急状態を示す旨のメッセージを送信した場合
- d. 航空機が火山灰雲に入った旨を通報した場合

※火山灰によるエンジントラブル等を誘発する恐れのある管制指示を避ける必要があることから、優先的に取り扱う必要のある航空機として規定するとともに、管制官が取るべき措置について注記することとした。

2. 【緊急降下の通報を受けた場合の措置】

現行緊急業務として規定されている【他の航空機に対する通報】は緊急降下に係る内容であることから、項目名を変更し、3管制方式(2)として移動する。

3. 【航空機の無線通信途絶の場合の措置】(新規)

無線通信途絶に係る内容であることから【交通制限】【交通制限の解除】【一方送信】を一項目にまとめ、新規に規定する。

4. 【ハイジャック】

優先的取扱いが必要な航空機としてハイジャックされた航空機を含めるとともに、注の表現を変更する。

※ハイジャックについては、優先的な取扱いの中で運用されることから、現行の「通常の管制方式により取り扱う」旨の記載は誤解を生じかねないため、「過度の質問をしない旨」及び「要求に応じて援助する旨」を対応すべき事項として注記することとする。

5. 【燃料投棄】(新規)

燃料投棄に関する手順及び他の航空機との管制間隔について、ICAO PANS-ATM 及び FAA の規定に準拠し、新規に規定する。

IV 管制機関運用要領 別表第1 注1

改正内容及び理由

平成22年1月14日の東京ターミナル管制所と成田ターミナル管制所の統合に伴い、航空交通管理調整席設置機関を改正する。

V 管制書類様式記入要領 2 管制無線業務日誌

改正内容及び理由

管制無線業務日誌におけるオプションアプローチ及びストップアンドゴーの取り扱いについて、新規に規定する。