

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>I 総 則</p> <p>2 定 義</p> <p>この規程において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ次に定めるところによる。</p> <p><u>アーク(Arc)</u> TACAN 又は DME から一定の距離を保ちながら飛行する航空機の地表面に投影した航跡をいう。</p> <p><u>アップリンク(Uplink)</u> 管制機関から航空機へデータリンクを用いてメッセージや情報を送信することをいう。</p> <p><u>アプローチゲート(Approach gate)</u> 最終進入コース上において滑走路進入端から5海里の点又は最終進入フィックスから飛行場の反対方向へ1海里の点のいずれかのうち滑走路から遠いものをいう。</p> <p>「移管間隔」～「雲高」まで(略)</p> <p><u>オプションアプローチ(Option approach)</u> 航空機からの要求により、計器進入又はVFRによる進入に引き続き、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かを行うものをいう。</p> <p>注 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、その際の対応について訓練・審査を実施する場合に行われる。</p> <p>「回避アドバイザリー」～「航空管制官」まで(略)</p> <p><u>航空機カテゴリー(Category of aircraft)</u></p>	<p>I 総 則</p> <p>2 定 義</p> <p>この規程において、次の各項に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各項に定めるところによる。</p> <p>(1) <u>アーク(Arc) TACAN 又は DME から一定の距離を保ちながら飛行する航空機の地表面に投影した航跡をいう。</u></p> <p>(2) <u>RNP(Required Navigation Performance-航法性能要件) 特定空域内における航行に必要な航法性能をいう。</u></p> <p>(3) <u>RNP 進入(RNP Approach) 全飛行時間の95%における進行方向に対する横方向の航法誤差が、初期進入、中間進入、進入復行の各セグメントにおいて±1海里以内、最終進入セグメントにおいて±0.3海里以内となる航法精度その他の航法性能要件及び航法機能要件(機上性能監視及び警報機能を含む。)が規定される RNAV 進入方式に従い進入することをいう。</u></p> <p>《新 規》</p> <p>《新 規》</p>	<p>表現の変更</p> <p>体裁の変更 ※定義の並びを項番を削除し「あ～ん」「A～Z」の順に並び替えた。</p> <p>定義の新設</p> <p>定義の新設</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>a <u>カテゴリーⅠ航空機 単発プロペラ機及び全てのヘリコプター (C172、C208、BE36、M20T、PA28、PA46、TOBA 等)</u></p> <p>b <u>カテゴリーⅡ航空機 最大離陸重量が12,500ポンド(5.7トン)以下の双発プロペラ機 (AC95、C402、B350、BE58、BE9L、BN2P、D228、MU2、PA31 等)</u></p> <p>c <u>カテゴリーⅢ航空機 カテゴリーⅠ航空機及びカテゴリーⅡ航空機以外のすべての航空機 (C25A、GLEX、GLF4、YS11、E2、H25B、T4 等)</u></p> <p><u>注 航空機型式略号については、ICAO Doc 8643 (AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS)を参照。</u></p> <p>「航空機衝突防止装置」～「後方乱気流」まで(略)</p> <p><u>後方乱気流区分(Wake turbulence category)</u></p> <p>後方乱気流の回避を目的とした間隔を設定するために最大離陸重量により航空機を区別したものであって、次のものをいう。</p> <p>a <u>ヘビー機(Heavy aircraft) 最大離陸重量が300,000ポンド(136トン)以上の航空機をいう。</u></p> <p>[例] <u>A124、A306、A310、A332、A343、A388、B744、B773、DC10、MD11、IL96、C5、C17</u></p> <p>b <u>ミディアム機(Medium aircraft) 最大離陸重量が15,500ポンド(7トン)を超え、300,000ポンド未満の航空機をいう。</u></p> <p>[例] <u>A320、B738、B752、E170、MD81、MD90、C560、GLF5、F900、DH8D、SF34、SB20、YS11、C1、C130、F15、F16、LJ35、US1、US2</u></p> <p>c <u>ライト機(Light aircraft) 最大離陸重量が15,500ポンド以下の航空機をいう。</u></p> <p>[例] <u>AC68、BN2P、BE9L、C172、C206、C402、C501、C525、D228、MU2、MU30、PA28、PA34</u></p>	<p>(68) <u>後方乱気流区分(Wake turbulence category)</u> 後方乱気流の回避を目的とした間隔を設定するために最大離陸重量により航空機を区別したものであって、次のものをいう。</p> <p>a <u>ヘビー機(Heavy aircraft) 最大離陸重量が30万ポンド(136トン)以上の航空機をいう。</u></p> <p>[例] <u>B747、B777、DC10、MD11、A300、A310、A330、A340、C5、C141、IL86、IL96</u></p> <p>b <u>ミディアム機(Medium aircraft) 最大離陸重量が1万5千5百ポンド(7トン)を超え、30万ポンド未満の航空機をいう。</u></p> <p>[例] <u>B717、B737、B757、MD80、MD90、A320、A321、YS11、C560、GLF5、F900、SF34、SB20、C1、C130、F15、F16、US1</u></p> <p>c <u>ライト機(Light aircraft) 最大離陸重量が1万5千5百ポンド以下の航空機をいう。</u></p> <p>[例] <u>AC68、BN2、C172、C206、PA34</u></p>	<p>表現の変更</p> <p>表現の追加及び変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p><u>注</u> <u>航空機型式略号については、ICAO Doc 8643 (AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS)を参照。</u></p> <p>「後方乱気流管制方式」～「進入予定時刻」まで (略)</p> <p><u>ストップアンドゴー(Stop and go)</u> 航空機が着陸後に滑走路上でいったん停止し、その地点から再び離陸することをいう。</p> <p>「スラッシュ」～「精密進入」(略)</p> <p>セクター(Sector) ATM センター、<u>管制区管制所又はターミナル管制所</u>における管制業務実施分担の単位をいう。</p> <p>「接地点」～「ダウンリンク」まで (略)</p> <p><u>タッチアンドゴー(Touch and go)</u> 航空機が着陸後に滑走路上で停止又は滑走路を離脱することなく、再び離陸することをいう。</p> <p>「地上走行」～「標準計器出発方式」まで (略)</p> <p><u>標準計器到着方式(Standard instrument arrival—STAR)</u> 計器飛行方式により飛行する到着機が、ATS 経路から着陸飛行場の進入フィックスまで秩序よく降下するため設定された<u>飛行経路、旋回方向、高度、飛行区域等の飛行の方式</u>をいう。</p> <p>「フィックス」(以下「ベクター」まで省略)</p>	<p>《新規》</p> <p>(89) セクター(Sector) ATM センター又は<u>管制区管制所</u>における管制業務実施分担の単位をいう。</p> <p>《新規》</p> <p>(137) <u>標準到着経路(Standard terminal arrival route—STAR)</u> 計器飛行方式により飛行する到着機が、航空路から着陸飛行場の進入フィックスまで秩序よく降下するため設定された<u>飛行経路等</u>をいう。</p>	<p>注釈の追加</p> <p>定義の新設</p> <p>表現の変更</p> <p>定義の追加</p> <p>ICAOの規定に準拠</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>編隊飛行(Formation flight)</p> <p>2機以上の航空機で、事前の航空機間の打合せにより隊形を組んで航行することをいう。</p> <p>a 標準編隊(Standard formation) <u>編隊内の全ての航空機が、編隊長機を中心に水平距離1海里以内、かつ、鉛直距離100フィート以内の範囲内にあるものをいう。</u></p> <p>b 非標準編隊(Non-standard formation) 標準編隊以外のものをいう。</p> <p>「放射方位」～「レーダーポジションシンボル」まで (略)</p> <p>ローアプローチ(Low approach)</p> <p><u>計器進入又はVFRによる進入に引き続き、航空機が滑走路に接地することなく上空を通過することをいう。</u></p> <p>「ローテーションポイント」～「ATIS」まで (略)</p>	<p>(149) 編隊飛行(Formation flight) 2機以上の航空機で、事前の航空機間の打合せにより隊形を組んで航行することをいう。</p> <p>a 標準編隊(Standard formation) 全ての航空機が水平距離1海里未<u>満</u>、かつ、鉛直距離100フィート未<u>満</u>の範囲内にあるものをいう。</p> <p>b 非標準編隊(Non-standard formation) 標準編隊以外のものをいう。</p> <p>《新規》</p>	<p>表現の変更</p>
<p>ATS 経路(ATS route)</p> <p>公示された飛行経路であって、航空路、RNAV5 経路、直行経路、洋上転移経路、標準計器出発方式、転移経路及び<u>標準計器到着方式</u>をいう。</p> <p>「CPDLC」～「RNAV1」まで (略)</p>	<p>(21) ATS 経路(ATS route) 公示された飛行経路であって、航空路、RNAV5 経路、直行経路、洋上転移経路、標準計器出発方式、転移経路及び<u>標準到着経路</u>をいう。</p>	<p>定義の変更</p>
<p>RNAV1 経路(RNAV1 route)</p> <p>RNAV1 として指定された標準計器出発方式、転移経路及び<u>標準計器到着方式</u>をいう。</p> <p>「RNAV5」～「TCA アドバイザリー業務」まで (略)</p>	<p>(9) RNAV1 経路(RNAV1 route) RNAV1 として指定された標準計器出発方式、転移経路及び<u>標準到着経路</u>をいう。</p>	<p>定義の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">II 航空交通管理方式基準</p> <p style="text-align: center;">(IV) 空域管理</p> <p>5 <u>フライトレベル 290 以上の空域</u>における飛行に関する調整</p> <p>【法第94条の2第1項ただし書の許可】</p> <p>(2)a ATM センターは、フライトレベル 290 以上の空域における有視界飛行方式による飛行の計画を申請された場合において、次に掲げるすべての条件が満たされるときは許可することができる。ただし、当該飛行が民間訓練空域内における訓練又は試験のための飛行の場合は、次に掲げる条件にかかわらず、3(1)dの規定に基づき許可できるものとする。</p> <p>(a) 試験飛行等、フライトレベル 290 以上の空域における飛行が不可欠であること。</p> <p>(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。<u>ただし、飛行検査を行う場合は除く。</u></p> <p>(c) 申請から飛行予定日まで3日以上あること。</p> <p style="text-align: center;">III 管制方式基準</p> <p style="text-align: center;">(I) 総 則</p> <p style="text-align: center;">2 通 則</p> <p>【編隊飛行】</p> <p>(9)<u>a</u> 編隊飛行を行う航空機は、編隊長機から管制機関に対して編隊内の個々の航空機相互間に管制間隔を設定するよう要請があった場合を除き、<u>1</u>機として取り扱うものとする。</p>	<p style="text-align: center;">II 航空交通管理方式基準</p> <p style="text-align: center;">(IV) 空域管理</p> <p>5 <u>特別な空域</u>における飛行に関する調整</p> <p>【法第94条の2第1項ただし書の許可】</p> <p>(2)a ATM センターは、フライトレベル 290 以上の空域における有視界飛行方式による飛行の計画を申請された場合において、次に掲げるすべての条件が満たされるときは許可することができる。ただし、当該飛行が民間訓練空域内における訓練又は試験のための飛行の場合は、次に掲げる条件にかかわらず、3(1)dの規定に基づき許可できるものとする。</p> <p>(a) 試験飛行等、フライトレベル 290 以上の空域における飛行が不可欠であること。</p> <p>(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。</p> <p>(c) 申請から飛行予定日まで3日以上あること。</p> <p style="text-align: center;">III 管制方式基準</p> <p style="text-align: center;">(I) 総 則</p> <p style="text-align: center;">2 通 則</p> <p>【編隊飛行】</p> <p>(9) 編隊飛行を行う航空機は、編隊長機から管制機関に対して編隊内の個々の航空機相互間に管制間隔を設定するよう要請があった場合を除き1機として取り扱うものとする。</p>	<p>項目名の変更</p> <p>表現の追加</p> <p>項番の追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>注 編隊内の間隔は、編隊の結成行為を開始しようとするときから、編隊を解散し編隊内の個々の航空機相互間に管制間隔が設定されるまでの間、パイロットが設定するものである。</p> <p>b <u>管制機関は、編隊長機から非標準編隊による飛行の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、関係機との管制間隔設定のための措置を講じた上で許可するものとする。</u></p> <p><u>[例] Report type of formation.</u></p> <p><u>Nonstandard formation approved. Have last element squawk 2300.</u></p> <p>【後方乱気流関連】</p> <p><u>後方乱気流管制方式</u></p> <p>(18) a 航空機がヘビー機、B757、<u>US1</u>若しくは<u>US2</u>(以下「ヘビー機等」という。)に後続する場合又はライト機がミディアム機に後続する場合は、後方乱気流管制方式を適用するものとする。ただし、後続機が視認進入を行っている場合又はVFR到着機の場合は後方乱気流に関する注意情報等の提供のみを行うものとする。また、別の規定において後方乱気流管制方式に規定する基準値より大きい値が定められている場合はその基準値を適用する。</p> <p>b 次に掲げる場合であって、必要であると判断されたときは、後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。</p> <p>(a) VFR機がヘビー機等又はミディアム機の後方であって、後方乱気流管制方式に規定するIFR機の最低基準値未満の位置を飛行する可能性のある場合。</p> <p>(b) ヘビー機等に後続するIFR到着機又はミディアム機に後続するIFR到着ライト機が視認進入を行っている場合若しくは目視間隔を維持している場合。</p> <p>(c) 航行の安全上必要と認められる場合。</p> <p>注1 後方乱気流の発生及び影響は予測が不確実ではあるが、後方乱気流管制方式を適用しているかどうかにかかわらず、予想される後方乱気流による危険の存在について、可能な限り航空機に対し</p>	<p>注 編隊内の間隔は、編隊の結成行為を開始しようとするときから、編隊を解散し編隊内の個々の航空機相互間に管制間隔が設定されるまでの間、<u>操縦士</u>が設定するものである。</p> <p>【後方乱気流関連】</p> <p><u>後方乱気流管制方式</u></p> <p>(18) a 航空機がヘビー機、B757若しくは<u>US1</u>(以下「ヘビー機等」という。)に後続する場合又はライト機がミディアム機に後続する場合は、後方乱気流管制方式を適用するものとする。ただし、後続機が視認進入を行っている場合又はVFR到着機の場合は後方乱気流に関する注意情報等の提供のみを行うものとする。また、別の規定において後方乱気流管制方式に規定する基準値より大きい値が定められている場合はその基準値を適用する。</p> <p>b 次に掲げる場合であって、必要であると判断されたときは、後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。</p> <p>(a) VFR機がヘビー機等又はミディアム機の後方であって、後方乱気流管制方式に規定するIFR機の最低基準値未満の位置を飛行する可能性のある場合。</p> <p>(b) ヘビー機等に後続するIFR到着機又はミディアム機に後続するIFR到着ライト機が視認進入を行っている場合若しくは目視間隔を維持している場合。</p> <p>(c) 航行の安全上必要と認められる場合。</p> <p>注1 後方乱気流の発生及び影響は予測が不確実ではあるが、後方乱気流管制方式を適用しているかどうかにかかわらず、予想される後方乱気流による危険の存在について、可能な限り航空機に対し</p>	<p>表現の変更</p> <p>表現の追加</p> <p>用語例の追加</p> <p>表現の変更及び追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>助言を行うものとする。</p> <p>注2 規定された最低基準を超える間隔が必要な場合は、航空機が離陸滑走路に進入する前に操縦士から要求される。</p> <p>注3 <u>B757、US1</u> 又は <u>US2</u> は先行機の場合のみヘビー機として取り扱い、後続機の場合はミディアム機として取り扱うものとする。</p> <p>★到着機／出発機〔型式〕(〔その他必要な情報〕)の後方乱気流に注意して下さい。</p> <p>CAUTION WAKE TURBULENCE FROM ARRIVING / DEPARTING [type] (〔additional information as required〕).</p> <p>〔例〕 Caution wake turbulence from arriving A340 2 miles on final.</p> <p>Caution wake turbulence from departing B747 runway 14.</p> <p>★後方乱気流に注意して下さい。(〔交通情報〕)</p> <p>CAUTION WAKE TURBULENCE.(〔traffic information〕)</p> <p>★後方乱気流のため待機して下さい。</p> <p>HOLD FOR WAKE TURBULENCE.</p> <p style="text-align: center;">5 電話通信</p> <p>【無線呼出符号】</p> <p>(7)c 管制機関等の無線電話呼出符号は、当該管制機関等の呼称ののちに、当該管制機関等により行われる管制業務等の種類を示す略号を付けたものにより構成される。種類を示す略号は、次に掲げるものを用いる。</p> <p>区 分 略 号</p> <p>ターミナル管制所入域管制席 <u>APPROACH/ARRIVAL</u></p> <p>国際対空通信局 なし(TOKYO)</p>	<p>助言を行うものとする。</p> <p>注2 規定された最低基準を超える間隔が必要な場合は、航空機が離陸滑走路に進入する前に操縦士から要求される。</p> <p>注3 <u>B757</u> 又は <u>US1</u> は先行機の場合のみヘビー機として取り扱い、後続機の場合はミディアム機として取り扱うものとする。</p> <p>★到着機／出発機〔型式〕(〔その他必要な情報〕)の後方乱気流に注意して下さい。</p> <p>CAUTION WAKE TURBULENCE FROM ARRIVING / DEPARTING [type] (〔additional information as required〕).</p> <p>〔例〕 Caution wake turbulence from arriving A340 2 miles on final.</p> <p>Caution wake turbulence from departing B747 runway 14.</p> <p>★後方乱気流に注意して下さい。(〔交通情報〕)</p> <p>CAUTION WAKE TURBULENCE.(〔traffic information〕)</p> <p>★後方乱気流のため待機して下さい。</p> <p>HOLD FOR WAKE TURBULENCE.</p> <p style="text-align: center;">5 電話通信</p> <p>【無線呼出符号】</p> <p>(7)c 管制機関等の無線電話呼出符号は、当該管制機関等の呼称ののちに、当該管制機関等により行われる管制業務等の種類を示す略号を付けたものにより構成される。種類を示す略号は、次に掲げるものを用いる。</p> <p>区 分 略 号</p> <p>ターミナル管制所入域管制席 <u>APPROACH</u></p> <p>国際対空通信局 なし(TOKYO, <u>NAHA</u>)</p>	<p>表現の変更及び追加</p> <p>表現の追加と削除 ICAO (Annex 10 VolumeII 5.2.1.7.1.2) の規定に準拠→その他 の区分・略号は省略。</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>【通信の移管】</p> <p>(13) 航空機との無線通信の他の管制機関等への移管は、航空機が通信の移管を受ける機関の無線通信到達範囲にはいった後に、航空機に対し次の事項を指示することにより行うものとする。ただし、(b)以下に掲げる事項は、移管が同一管制機関内で行われる場合又はあらかじめ通知してある場合は、省略することができる。<u>なお、飛行場管制所の管制席相互間において通信の移管を行う場合であって、業務上有効であると判断されるときは、関係管制席と調整を行った上で、航空機に対して当該周波数を聴取するよう指示することができる。</u></p> <p>(a) 連絡すべき管制機関等の無線呼出符号 (b) 連絡すべき時刻、フィックス、高度等 (c) 使用周波数</p> <p>★ [管制機関等無線呼出符号] と/を ([時刻、フィックス、高度又は指示する条件] に/で [周波数] で) 交信/聴取して下さい。 CONTACT / MONITOR [facility or function identification] _([frequency] AT [time, fix or altitude] .or WHEN [specified conditions])_.</p> <p>〔例〕 Contact Fukuoka Control 135.3 at BOMAP. Contact Tokyo Approach 119.1. Contact Tower. Monitor Ground 121.7.</p> <p>【周波数の変更】</p> <p>(14) a <u>自己の管制席に割り当てられた他の周波数への変更を指示するときは、次の用語を使用するものとする。</u></p> <p>★ [周波数] に変更して下さい。 CHANGE TO MY FREQUENCY [frequency] .</p> <p>b <u>他の管制機関等への周波数変更を保留しようとするときは、次の用語を使用するものとする。</u></p>	<p>【通信の移管】</p> <p>(13) 航空機との無線通信の他の管制機関等への移管は、航空機が通信の移管を受ける機関の無線通信到達範囲にはいった後に、航空機に対し次の事項を指示することにより行うものとする。ただし、(b)以下に掲げる事項は、移管が同一管制機関内で行われる場合又はあらかじめ通知してある場合は、省略することができる。</p> <p>(a) 連絡すべき管制機関等の無線呼出符号 (b) 連絡すべき時刻、フィックス、高度等 (c) 使用周波数</p> <p>★ [管制機関等無線呼出符号] に [時刻、フィックス、高度又は指示する条件] に/で [周波数] で連絡して下さい。 CONTACT [facility or function identification] [frequency] AT [time, fix or altitude] . or WHEN [specified conditions] .</p> <p>〔例〕 Contact Fukuoka Control 135.3 at BOMAP. Contact Tokyo Approach 119.1. Contact Tower.</p> <p>《新規》</p>	<p>表現の追加</p> <p>表現の変更 表現の変更 用語の追加</p> <p>用語例の追加</p> <p>FAAの規定(7110.65S 2-1-17&2-4-17)に準拠</p> <p>項目の新設 ICAO規定(PANS-ATM 12.3.1.3)及びFAA規定(7110.65S 2-1-17)に準拠。</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>★この周波数にとどまって下さい。 <u>REMAIN THIS FREQUENCY.</u></p> <p>c 任意の周波数への変更を許可する場合は、次の用語を使用するものとする。 <u>★周波数の変更を許可します。</u> <u>FREQUENCY CHANGE APPROVED.</u></p> <p>【通信の内容】 <u>(15)</u> (略)</p> <p>【聴取の中断】 <u>(16)</u> (略)</p> <p>【通信の中継】 <u>(17)</u> (略)</p> <p>(II) 計器飛行管制方式</p> <p>1 管制承認等</p> <p>【<u>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</u>】 <u>(16) 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</u> (以下「<u>自衛隊訓練／試験空域</u>」という。) 並びに制限空域のそれぞれについて公示された使用時間内は、航空機の保護空域が当該自衛隊訓練／試験空域又は制限空域と重複する飛行経路を承認してはならない。ただし、<u>当該自衛隊訓練／試験空域又は制限空域の運用</u>に関する協定がある場合であって、この基準を補足する管制方式が定められている場合は、この限りでない。</p>	<p>【通信の内容】 <u>(14)</u> (略)</p> <p>【聴取の中断】 <u>(15)</u> (略)</p> <p>【通信の中継】 <u>(16)</u> (略)</p> <p>(II) 計器飛行管制方式</p> <p>1 管制承認等</p> <p>【制限空域】 <u>(16) 公示された制限空域の使用時間内は、航空機の保護空域が当該制限空域と重複する飛行経路を承認してはならない。ただし、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、この基準を補足する管制方式が定められている場合は、この限りでない。</u></p>	<p>項番の変更</p> <p>項番の変更</p> <p>項番の変更</p> <p>項目名の変更</p> <p>表現の追加</p> <p>表現の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">2 管制間隔</p> <p>【垂直間隔】</p> <p>(2) a (略)</p> <p>b 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（以下「制限空域等」という。）の上限高度又は下限高度とIFR機との間に垂直間隔を設定する場合は、a (a)又は(b)の最低基準を適用するものとする。ただし、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は<u>500フィートとする。</u></p> <p>c (略)</p> <p>【横間隔】</p> <p>(4) a 横間隔は、次の方法により設定するものとする。</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) 航空機に対し、待機に係る保護空域が他の航空機に係る保護空域又は他の関連保護空域若しくは制限空域等と重複しないフィックス上空における待機を指示する。((4)－1 図)</p> <p>【目視間隔】</p> <p>(8) 管制区管制所等は、(Ⅱ)2(2)から(6)及び(Ⅳ)6に規定する管制間隔にかかわらず、(a)に掲げる空域において(b)又は(c)の場合は、飛行場管制所及び航空機に対して航空機間に目視間隔を設定させることができる。この場合、目視間隔適用の前後においては、適切な管制間隔が確保されなければならない。</p> <p>注 飛行場管制所は、後方乱気流管制方式に係る間隔を短縮することはできない。</p> <p>(a) ～ (c) (略)</p> <p>【不測の事態における一時的な措置】</p>	<p style="text-align: center;">2 管制間隔</p> <p>【垂直間隔】</p> <p>(2) a (略)</p> <p>b 制限空域及び民間並びに自衛隊訓練／試験空域の上限高度又は下限高度とIFR機との間に垂直間隔を設定する場合は、a (a)又は(b)の最低基準を適用するものとする。</p> <p>c (略)</p> <p>【横間隔】</p> <p>(4) a 横間隔は、次の方法により設定するものとする。</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) 航空機に対し、待機に係る保護空域が他の航空機に係る保護空域又は他の関連保護空域若しくは民間及び自衛隊訓練／試験空域と重複しないフィックス上空における待機を指示する。((4)－1 図)</p> <p>【目視間隔】</p> <p>(8) 管制区管制所又はターミナル管制所(以下「管制区管制所等」という。)は、(Ⅱ)2(2)から(6)及び(Ⅳ)6に規定する管制間隔にかかわらず、(a)に掲げる空域において(b)又は(c)の場合は、飛行場管制所及び航空機に対して航空機間に目視間隔を設定させることができる。この場合、目視間隔適用の前後においては、適切な管制間隔が確保されなければならない。</p> <p>注 飛行場管制所は、後方乱気流管制方式に係る間隔を短縮することはできない。</p> <p>(a) ～ (c) (略)</p> <p>《新規》</p>	<p>表現の追加</p> <p>表現の追加</p> <p>表現の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>Ⅱ(Ⅲ)2(2)a項においてすでに表現されているため削除</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>(10)a <u>不測の事態において、(II)2(3)から(6)まで、9(3)から(5)まで、10(6)から(8)まで又は(IV)6(4)に掲げる間隔の設定が困難であり、かつ、所定の垂直間隔の設定が困難である場合には、(II)2(2)aに定める最低基準の2分の1の間隔を一時的な措置として適用できるものとする。</u></p> <p><u>この場合においては、当該間隔を適用した航空機に対して、緊急的な垂直間隔が適用されていること及び実際に適用している垂直間隔を通知し、交通情報を提供しなければならない。</u></p> <p><u>[例] 500ft emergency separation applied. [Traffic information]</u></p> <p>b <u>当該間隔適用後は、すみやかに(II)2(3)から(6)まで、9(3)から(5)まで、10(6)から(8)まで又は(IV)6(4)に掲げる間隔の設定に努めるものとする。</u></p> <p style="text-align: center;">6 待機機</p> <p>【待機指示】</p> <p>(1)a 待機が予想される場合は、<u>原則として当該機に対し待機させようとするフィックスの到着予定時刻の5分前までに待機指示を発出するものとする。</u></p> <p><u>注 当該機に対して5分前までに待機指示を発出できない場合は、待機速度への減速が間に合わない等の影響があることに留意しなければならない。</u></p>	<p style="text-align: center;">6 待機機</p> <p>【待機指示】</p> <p>(1)a 待機が予想される場合は、当該機に対し<u>待機管制指示</u>を待機させようとするフィックスの到着予定時刻の5分前までに発出するものとする。</p>	<p>PANS-ATM 15.7.1 に準拠</p> <p>【ICAO・FAA 規程】</p> <p>* ICAO→発出時機に関し、具体的な数値による規程なし (as soon as)</p> <p>* FAA→5分前※ (ただし必須ではない)</p> <p>※「3分」=待機速度に減速するための時間</p> <p>「2分」=待機 FIX 到達予定時刻の誤差及びパイロットリアクションタイムを考慮した時間</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">7 到着機</p> <p>【進入フィックスへの承認】</p> <p>(2) 管制区管制所等が到着機に対し進入フィックス等までの管制承認を発出する場合は、次に掲げる事項を含むものとする。ただし、進入許可の発出と同時に当該計器進入方式に接続するSTARを承認する場合は、(7) b (a)によるものとする。</p> <p>(a) 進入フィックス等の名称 (ただし、(b)により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、省略することができる。)</p> <p>(b) 進入フィックス等までの飛行経路 この場合公示されたSTARを使用することができる。ただし、RNAV1として指定されたSTARを承認する場合は、レーダー業務が提供できる場合に限る。</p> <p>★ [STAR の名称] [STAR name]</p> <p>(c) 高度</p> <p>(d) その他必要な事項</p> <p>〔例〕 <u>Cleared to KAIHO via TATEYAMA direct, descend and maintain 10,000.</u> <u>Cleared to COSMO via Venus South Arrival, descend and maintain 4,000. Comply with restrictions.</u> <u>Cleared via Daigo Arrival, descend and maintain 5,000.</u></p> <p>【ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示】</p> <p>(12) 飛行場管制所が設置され、かつ、ターミナル・レーダー管制業務が行われている飛行場において、計器進入方式による進入終了後、ローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー又はオプションアプローチ（着陸する場合は除く。）を行う航空機に対しては、当該機が最終降下を開始するまでに、その後の飛行について、次に掲げるいずれかの指示を発出するものとする。ただし、(b)又は(c)については、同一航空機が繰り返し計器進</p>	<p style="text-align: center;">7 到着機</p> <p>【進入フィックスへの承認】</p> <p>(2) 管制区管制所等が到着機に対し進入フィックス等までの管制承認を発出する場合は、次に掲げる事項を含むものとする。ただし、進入許可の発出と同時に当該計器進入方式に接続するSTAR を承認する場合は、(7) b (a)によるものとする。</p> <p>(a) 進入フィックス等の名称</p> <p>(b) 進入フィックス等までの飛行経路 この場合公示されたSTAR を使用することができる。ただし、RNAV1として指定されたSTAR を承認する場合は、レーダー業務が提供できる場合に限る。</p> <p>★ [STAR の名称] [STAR name]</p> <p>(c) 高度</p> <p>(d) その他必要な事項</p> <p>〔例〕 Cleared to ABKMA via Daigo Arrival, descend and maintain 5,000.</p> <p>《新 規》</p>	<p>用語の簡略化</p> <p>用語例の追加</p> <p>項目の新設 (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 (7110.65S 4-8-12) に</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p><u>入を行う場合であって、2回目以後の進入において当該飛行方法に変更がないときは省略することができる。</u></p> <p><u>注 当該指示にローアプローチ、タッチアンドゴー又はストップアンドゴーに係る許可は含まれない。</u></p> <p><u>(a) VMCを維持して飛行すること。なお、(IV) 13の規定による最終進入の監視を行っている場合は、飛行場管制所と交信すること。</u></p> <p><u>★ローアプローチ/タッチアンドゴー/ストップアンドゴー/オプションアプローチ終了後 VMC を維持し（、飛行場管制所と交信し）て下さい。</u></p> <p><u>AFTER COMPLETING LOW APPROACH / TOUCH AND GO /STOP AND GO / OPTION, MAINTAIN VMC. (CONTACT TOWER.)</u></p> <p><u>(b) 特定の磁針路で特定の高度へ上昇すること。</u></p> <p><u>★ローアプローチ/タッチアンドゴー/ストップアンドゴー/オプションアプローチ終了後、左/右旋回/磁針路〔度数〕/滑走路の方位で飛行、上昇して〔高度〕を維持して下さい。</u></p> <p><u>AFTER COMPLETING LOW APPROACH / TOUCH AND GO /STOP AND GO / OPTION, TURN LEFT / RIGHT / FLY HEADING〔number〕/CONTINUE RUNWAY HEADING , CLIMB AND MAINTAIN〔altitude〕.</u></p> <p><u>〔例〕 After completing low approach, fly heading 180, climb and maintain 2,000</u></p> <p><u>(c) 公示又は承認された出発方式（RNAV によるものを除く。）により特定の高度へ上昇すること。ただし、ローアプローチを行う航空機は除く。</u></p> <p><u>★タッチアンドゴー/ストップアンドゴー/オプションアプローチ終了後、〔SID の名称等〕に従って飛行、上昇して〔高度〕を維持して下さい。</u></p> <p><u>AFTER COMPLETING TOUCH AND GO /STOP AND GO / OPTION, EXECUTE〔SID name, etc.〕, MAINTAIN〔altitude〕.</u></p> <p><u>〔例〕 After completing touch and go, execute Naha North Two</u></p>		<p>準拠</p> <p>注釈の追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p><u>Departure.maintain 2,000.</u></p> <p>8 法第94条の2第1項ただし書の許可</p> <p>【特別管制空域の飛行の許可】</p> <p>(1)a (略)</p> <p>b ターミナル管制所が、4(5)a又は7(11)aに基づき発出する管制許可及び管制指示には法第94条の2第1項ただし書の許可を含むものとする。</p> <p>c <u>VFR機が特別管制空域Bを離脱する場合は、その旨通報するものとし、レーダー誘導を行っていた場合は、通常航法に戻るよう指示するものとする。</u></p>	<p>8 法第94条の2第1項ただし書の許可</p> <p>【特別管制空域の飛行の許可】</p> <p>(1)a (略)</p> <p>b <u>aの規定により許可を与えたVFR機と関係航空機との間にあつては、次に掲げるいずれかの管制間隔を適用するものとする。</u></p> <p>(a) <u>(II)2の規定による管制間隔(ただし、垂直間隔の最低基準は500フットとする。)</u></p> <p>(b) <u>(IV)6の規定による管制間隔</u></p> <p>c <u>当該VFR機に(II)2(8)による目視間隔を設定させる場合は、レーダー交通情報を発出し関係航空機を視認した旨の通報を受けた後指示するものとする。</u></p> <p>★<u>関連機を視認していますか。</u></p> <p><u>DO YOU HAVE TRAFFIC IN SIGHT?</u></p> <p>★<u>関連機と目視間隔を設定して下さい。</u></p> <p><u>MAINTAIN VISUAL SEPARATION FROM THE TRAFFIC.</u></p> <p>★<u>(〔特別管制区の名称〕)PCAの通過／への入域を許可します。PCA内において(〔高度〕及び)VMCを維持して下さい。(〔その他の指示〕)</u></p> <p><u>CLEARED TO CROSS / ENTER (〔PCA name〕) PCA.</u></p> <p><u>MAINTAIN (〔altitude〕 and) VMC WHILE IN PCA.</u></p> <p><u>(〔other instructions〕)</u></p> <p>d ターミナル管制所が、4(5)a又は7(11)aに基づき発出する管制許可及び管制指示には法第94条の2第1項ただし書の許可を含むものとする。</p>	<p>管制間隔に係る規定を【管制間隔】としてまとめて規定した。</p> <p>項番の変更</p> <p>表現の追加</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>【フライトレベル290以上の空域の飛行の許可】</p> <p>(2) 管制区管制所は、VFR機からフライトレベル290以上の空域を飛行することについて法第94条の2第1項ただし書の許可を求められたときは、航空機から予測することができない急激な天候の悪化その他のやむを得ない事由がある旨通報された場合にのみ許可するものとする。</p> <p>【管制間隔】</p> <p>(3) a 管制区管制所等は、(1)の規定により許可を与えたVFR機と関係航空機との間に、次に掲げるいずれかの管制間隔を適用するものとする。</p> <p>(a) (II)2の規定による管制間隔。ただし、垂直間隔の最低基準は500フィートとする。</p> <p>注 VFR機に対して高度を指定する場合、当該機は、有視界気象状態を維持しつつ、法第81条に掲げる最低安全高度以上の高度で飛行する必要があることに留意しなければならない。</p> <p>(b) (IV)6の規定による管制間隔。ただし、特別管制空域Bを飛行するVFR機と関係航空機との間にあっては、次に掲げるレーダー間隔の最低基準を適用することができる。</p> <p>ア 関係機がカテゴリーI航空機又はカテゴリーII航空機の場合は、両機の一次レーダーターゲット、コントロールスラッシュ、レーダーポジションシンボル又はターゲットシンボルのいずれも相互に接触させないこと</p> <p>イ 関係機がカテゴリーIII航空機の場合は、1.5海里</p> <p>注 管制区管制所等は、後方乱気流管制方式に係る間隔を短縮することはできない。</p>	<p>【フライトレベル290以上の空域の飛行の許可】</p> <p>(2) a 管制区管制所は、VFR機からフライトレベル290以上の空域を飛行することについて法第94条の2第1項ただし書の許可を求められたときは、航空機から予測することができない急激な天候の悪化その他のやむを得ない事由がある旨通報された場合にのみ許可するものとする。</p> <p>b aの規定により許可を与えたVFR機と関係航空機との間にあっては、次に掲げるいずれかの管制間隔を適用するものとする。</p> <p>(a) (II)2の規定による管制間隔(ただし、垂直間隔の最低基準は2,000フィートとする。)</p> <p>(b) (IV)6の規定による管制間隔</p> <p>《新規》</p>	<p>管制間隔に係る規定を【管制間隔】としてまとめて規定した。</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>(c) <u>(II)2(8)による目視間隔。ただし、この場合においては、当該VFR機に対してレーダー交通情報を発出し、同機から関係航空機を視認した旨の通報を受けた後、目視間隔を設定するよう指示しなければならない。</u></p> <p><u>★関連機を視認していますか。</u></p> <p><u>DO YOU HAVE TRAFFIC IN SIGHT?</u></p> <p><u>★目視間隔を設定して下さい。</u></p> <p><u>MAINTAIN VISUAL SEPARATION.</u></p> <p><u>★([PCA の名称])PCA の通過／への入域を許可します。PCA 内において([高度] 及び)VMC を維持して下さい。([その他の指示])</u></p> <p><u>CLEARED TO CROSS / ENTER ([PCA name]) PCA.</u></p> <p><u>MAINTAIN ([altitude] AND) VMC WHILE IN PCA.</u></p> <p><u>([other instructions])</u></p> <p><u>b 管制区管制所は、(2)の規定により許可を与えたVFR 機と関係航空機との間に、次に掲げるいずれかの管制間隔を適用するものとする。</u></p> <p>(a) <u>(II)2の規定による管制間隔</u></p> <p><u>ただし、垂直間隔の最低基準は2,000フィートとする。</u></p> <p>(b) <u>(IV)6の規定による管制間隔</u></p> <p style="text-align: center;">9 洋上管制</p> <p>【縦間隔】</p> <p>(3)a <u>縦間隔の最低基準は、次に掲げるとおりとする。</u></p> <p>(a) <u>10分</u></p> <p>(b) <u>上記(a)の規定にかかわらず、先行機又は後続機のいずれかが直前の位置通報点を通じた時点から40分以内に、当該機から次の位置通報を得られない場合は、15分</u></p> <p>b～f (略)</p>	<p style="text-align: center;">9 洋上管制</p> <p>【縦間隔】</p> <p>(3)a <u>縦間隔の最低基準は、次に掲げるとおりとする。</u></p> <p>(a) <u>航空路 A1、A586、B451、B576、G581、R211 及び R347 を飛行する航空機間にあつては、10分</u></p> <p>(b) <u>上記以外の洋上管制区を飛行する航空機間にあつては、15分。ただし、g に規定するマックナンバーテクニクを適用する場合は、この限りでない。</u></p> <p>b～f (略)</p>	<p>管制間隔の短縮</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>g aの規定にかかわらず、マックナンバーテクニックを適用する場合の縦間隔は次のとおりとする。なお、マックナンバーテクニックは、同一の経路又は当該経路から引き続き同方向及び交差経路へ分岐する経路を飛行する航空機間であって、巡航、上昇及び降下時において、適用することができる。</p> <p>(以下、略)</p> <p>(Ⅲ) 飛行場管制方式</p> <p>1 通 則</p> <p>【滑走路の使用】</p> <p>(3) 航空機に対して離着陸(ローアプローチ、<u>タッチアンドゴー</u>及び<u>ストップアンドゴー</u>を含む。)以外の目的で滑走路を使用することは許可しないものとする。ただし、交通状況、又は誘導路の開鎖若しくは配置等の理由により、やむを得ず滑走路を地上走行等に使用する必要がある場合はこの限りではない。</p> <p>【閉鎖滑走路における離着陸】</p> <p>(4) 閉鎖滑走路における離着陸、ローアプローチ、<u>タッチアンドゴー</u>、<u>ストップアンドゴー</u>又は<u>オプションアプローチ</u>は許可しないものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕閉鎖のため離陸/着陸/ローアプローチ/タッチアンドゴー/ストップアンドゴー/オプションアプローチ許可は発出できません。 (〔必要な情報〕) UNABLE TO ISSUE DEPARTURE / LANDING / LOW APPROACH / TOUCH AND GO / <u>STOP AND GO / OPTION</u> CLEARANCE. (〔Pertinent information〕). RUNWAY [number] CLOSED</p> <p>【ローアプローチ、<u>タッチアンドゴー</u>及び<u>ストップアンドゴー</u>】</p>	<p>g マックナンバーテクニックは、同一の経路又は当該経路から引き続き同方向及び交差経路へ分岐する経路を飛行する航空機間であって、巡航、上昇及び降下時において、適用することができる。</p> <p>(以下、略)</p> <p>(Ⅲ) 飛行場管制方式</p> <p>1 通 則</p> <p>【滑走路の使用】</p> <p>(3) 航空機に対して離着陸(ローアプローチ及び<u>タッチアンドゴー</u>を含む。)以外の目的で滑走路を使用することは許可しないものとする。ただし、交通状況、又は誘導路の開鎖若しくは配置等の理由により、やむを得ず滑走路を地上走行等に使用する必要がある場合はこの限りではない。</p> <p>【閉鎖滑走路における離着陸】</p> <p>(4) 閉鎖滑走路における離着陸、ローアプローチ又は<u>タッチアンドゴー</u>は許可しないものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕閉鎖のため離陸/着陸/ローアプローチ/タッチアンドゴー許可は発出できません。(〔必要な情報〕) UNABLE TO ISSUE DEPARTURE / LANDING / LOW APPROACH / TOUCH ANDGO CLEARANCE. (〔Pertinent information〕). RUNWAY [number] CLOSED</p> <p>【ローアプローチ及び<u>タッチアンドゴー</u>】</p>	<p>表現の変更</p> <p>表現の追加</p> <p>表現の追加</p> <p>用語の変更</p> <p>項目名の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>(5) <u>a</u> ローアプローチを許可した航空機については、<u>航空機が滑走路進入端上空を通過するまで到着機として取り扱い、その後は出発機として取り扱うものとする。</u></p> <p>b <u>タッチアンドゴーを許可した航空機については、滑走路に接地するまで到着機として取り扱い、その後は出発機として取り扱うものとする。</u></p> <p>c <u>ストップアンドゴーを許可した航空機については、滑走路上でいったん停止するまで到着機として取り扱い、その後は出発機として取り扱うものとする。</u></p>	<p>(5) ローアプローチを許可した航空機<u>及びタッチアンドゴーを許可した航空機については、前者にあつては航空機が滑走路進入端上空を通過するまで、後者にあつては滑走路に接地するまで到着機として取り扱い、その後は出発機として取り扱うものとする。</u></p>	<p>表現の変更／追加</p> <p>FAAの規定(7110.65S 3-8-2)に準拠</p>
<p align="center">2 管制許可等</p>	<p align="center">2 管制許可等</p>	
<p>【着陸許可】</p>	<p>【着陸許可】</p>	
<p>(8) a <u>着陸許可(ローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー及びオプションアプローチの許可を含む。以下同じ。)</u>は、関係先行機が3(2)、(4)、(5)及び(6)に定める位置に到達したのちに、又は関係先行機との間に3(2)(a(c)及びc(c)を除く)、(4)、(5)及び(6)に定める間隔が設定できると判断した場合に、遅滞なく次の要領により発出するものとする。先行機が所定の状態に達する前に着陸許可を発出する場合には、関係先行機に関する交通情報を提供するものとし、先行出発機は離陸滑走を開始してなければならない。</p> <p>(a) 着陸許可は、使用滑走路番号を前置した後に発出するものとし、着陸許可に引き続いて風向風速の値を通報する。</p> <p>(b) 風向風速の値に以下に掲げる変動幅又は最大値が観測されている場合は、<u>その旨を通報する。</u></p> <p>ア 平均風速が10ノット以上で、かつ風向の変動幅が60度以上の場合</p> <p>イ 平均風速が15ノット以上で、かつ風速の最大値が平均風速値を10ノット以上上回っている場合</p> <p>(c) 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所</p>	<p>(8) a <u>着陸許可(ローアプローチの許可及びタッチアンドゴーの許可を含む。以下同じ。)</u>は、関係先行機が3(2)、(4)、(5)及び(6)に定める位置に到達したのちに、又は関係先行機との間に3(2)(a(c)及びc(c)を除く)、(4)、(5)及び(6)に定める間隔が設定できると判断した場合に、遅滞なく次の要領により発出するものとする。先行機が所定の状態に達する前に着陸許可を発出する場合には、関係先行機に関する交通情報を提供するものとし、先行出発機は離陸滑走を開始してなければならない。</p> <p>(a) 着陸許可は、使用滑走路番号を前置した後に発出するものとし、着陸許可に引き続いて風向風速の値を通報する。</p> <p>(b) 風向風速の値に以下に掲げる変動幅又は最大値が観測されている場合はその旨を通報するものとする。</p> <p>ア 平均風速が10ノット以上で、かつ風向の変動幅が60度以上の場合。</p> <p>イ 平均風速が15ノット以上で、かつ風速の最大値が平均風速値を10ノット以上上回っている場合。</p> <p>(c) 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所</p>	<p>表現の変更／追加</p> <p>表現の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>に設置されている場合は、原則として、航空機からみて手前の接地帯に近い地点の風向風速の値を通報する。</p> <p>(d) <u>到着機からオプションアプローチの要求があった場合であって、航空交通の状況等によりローアプローチ、タッチアンドゴー又はストップアンドゴーのうち許可できないものがあるときは、オプションアプローチの許可を発出する際に、その旨明示する。</u></p> <p>★<u>滑走路〔番号〕、着陸／ローアプローチ／タッチアンドゴー／ストップアンドゴー／オプションアプローチ</u>支障ありません、風〔風向〕度〔風速〕ノット</p> <p>RUNWAY〔number〕CLEARED TO LAND or LOW APPROACH/ TOUCH AND GO / <u>STOP AND GO or OPTION</u>, WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S).</p> <p>〔例〕Japanair 327, runway34, cleared to land, wind 360 at 15. JA560Y, runway28, cleared touch and go, wind 270 at 12. <u>JA3550, runway18, cleared option, wind 150 at 9.</u> <u>Cleared option, unable stop and go.</u></p> <p>b～d (略)</p> <p>e <u>到着機からローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー又はオプションアプローチの要求があった場合であって、航空交通の状況等により当該要求を許可できないときは、代替方式を指示するものとする。</u></p> <p>★<u>ローアプローチ／タッチアンドゴー／ストップアンドゴー／オプションアプローチ</u>は許可できません。〔代替指示〕</p> <p>UNABLE LOW APPROACH / TOUCH AND GO / <u>STOP AND GO / OPTION</u>,〔alternative instructions〕</p> <p>〔例〕Unable touch and go, make full-stop landing. Unable low approach, request intention. <u>Unable option, request type of landing.</u></p>	<p>に設置されている場合は、原則として、航空機からみて手前の接地帯に近い地点の風向風速の値を通報する。</p> <p>★滑走路〔番号〕、着陸／ローアプローチ／タッチアンドゴー支障ありません、風〔風向〕度〔風速〕ノット</p> <p>RUNWAY〔number〕CLEARED TO LAND or LOW APPROACH/ TOUCH AND GO WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S).</p> <p>〔例〕Japanair 327, runway34, cleared to land, wind 360 at 15. JA560Y, runway28, cleared touch and go, wind 270 at 12.</p> <p>b～d (略)</p> <p>e 到着機からローアプローチ又はタッチアンドゴーの要求があった場合、航空交通の状況等により当該要求を許可しないことができる。この場合、代替方式を指示するものとする。</p> <p>★ローアプローチ／タッチアンドゴーは許可できません。〔代替指示〕</p> <p>UNABLE LOW APPROACH / TOUCH AND GO,〔alternative instructions〕</p> <p>〔例〕Unable touch and go, make full-stop landing. Unable low approach, request intention.</p>	<p>FAAの規定(7110.65S 3-8-1)に準拠</p> <p>用語の追加</p> <p>用語の追加</p> <p>用語例の追加</p> <p>FAAの規定(7110.65S 3-8-1)に準拠</p> <p>表現の変更/追加</p> <p>用語の追加</p> <p>用語例の追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p style="text-align: center;">3 管制間隔</p> <p>【間隔の短縮】</p> <p>(6) (1)並びに(2)a及びcの規定にかかわらず、管制官が滑走路の距離を地上の目標等により確認できる場合は、同一滑走路を使用して離着陸する航空機相互間に、<u>以下に掲げる短縮された間隔を適用することができる。</u></p> <p>注 飛行場管制所は、後方乱気流管制方式に係る間隔を短縮することはいない。</p> <p style="text-align: center;">5 出発機</p> <p>【出発後の周波数変更に関する通報】</p> <p>(3) 離陸後速やかに飛行場管制所以外の管制所と交信する必要がある航空機に対しては、交信周波数をあらかじめ管制承認を伝達するとき又は地上走行中に通報しておくものとし、離陸したのち速やかに当該周波数への切替えを指示するものとする。ただし、当該周波数がATIS情報に含まれており、航空機がATIS情報を受信した旨通報した場合は、当該周波数の通報は省略することができる。</p> <p>★出域管制/入域管制/TCA 周波数は〔周波数〕です。</p> <p>DEPARTURE / APPROACH / <u>ARRIVAL</u> / <u>RADAR</u> / TCA</p>	<p style="text-align: center;">3 管制間隔</p> <p>【間隔の短縮】</p> <p>(6) (1)並びに(2)a及びcの規定にかかわらず、管制官が滑走路の距離を地上の目標等により確認できる場合は、同一滑走路を使用して離着陸する航空機相互間に以下に掲げる短縮された間隔を適用することができる。<u>この間隔は次に掲げるカテゴリーⅠからカテゴリーⅢまでの航空機に適用できるものとする。</u></p> <p>注 飛行場管制所は、後方乱気流管制方式に係る間隔を短縮することはいない。</p> <p><u>カテゴリーⅠ：単発プロペラ機及び全てのヘリコプター</u> (C172、PA28、BE36 等)</p> <p><u>カテゴリーⅡ：最大離陸重量が 5,700kg(12,500 ポンド)以下の双発プロペラ機</u> (C402、PA31、BE9L、AC95、MU2 等)</p> <p><u>カテゴリーⅢ：カテゴリーⅠ及びカテゴリーⅡ以外のすべての航空機</u> (GLF4、YS11、C130、F4、C1、MD87、B767、A330、B747 等)</p> <p style="text-align: center;">5 出発機</p> <p>【出発後の周波数変更に関する通報】</p> <p>(3) 離陸後速やかに飛行場管制所以外の管制所と交信する必要がある航空機に対しては、交信周波数をあらかじめ管制承認を伝達するとき又は地上走行中に通報しておくものとし、離陸したのち速やかに当該周波数への切替えを指示するものとする。ただし、当該周波数がATIS情報に含まれており、航空機がATIS 情報を受信した旨通報した場合は、当該周波数の通報は省略することができる。</p> <p>★出域管制/入域管制/TCA 周波数は〔周波数〕です。</p> <p>DEPARTURE / APPROACH / TCA <u>FREQUENCY WILL BE</u></p>	<p>I 総則 2 に定義したため削除</p> <p>用語の削除 (簡略化)</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>FREQUENCY [frequency] .</p> <p>★出域管制/入域管制/TCA と交信して下さい。</p> <p>CONTACT DEPARTURE / APPROACH / <u>ARRIVAL / RADAR / TCA.</u></p> <p>6 到着機</p> <p>【360° 直上進入】</p> <p>(7) 航空機が360° 直上進入を行う場合は、次に掲げる方法により行うものとする。((8)－1図)</p> <p>注 360° 直上進入は、有視界飛行方式により実施される。</p> <p>(IV) レーダー使用基準</p> <p>3 レーダー識別</p> <p>【レーダー業務終了の通報等】</p> <p>(4) <u>a</u> レーダー業務を終了する場合は、次に掲げる場合を除き、当該機に対してその旨を通報するものとする。</p> <p>(a) 航空機が計器飛行方式による飛行を取り下げた場合</p> <p>(b) 計器進入又は視認進入により着陸した場合</p> <p>(c) 管制区管制所が計器進入を許可し、飛行場管制所、<u>飛行場対空援助局又は援助局と通信を設定するよう指示した場合</u></p> <p>(d) <u>ターミナル管制所が計器進入を許可し、飛行場対空援助局又は援助局と通信を設定するよう指示した場合</u></p> <p>(e) <u>PCAを飛行するVFR到着機に対して、飛行場管制所と通信を設定するよう指示した場合</u></p>	<p>[frequency] .</p> <p>★出域管制/入域管制/TCA と交信して下さい。</p> <p>CONTACT DEPARTURE / APPROACH / TCA.</p> <p>6 到着機</p> <p>【360° 直上進入】</p> <p>(7) <u>自衛隊等の</u>航空機が360° 直上進入を行う場合は、次に掲げる方法により行うものとする。((8)－1図)</p> <p>(IV) レーダー使用基準</p> <p>3 レーダー識別</p> <p>【レーダー業務終了の通報】</p> <p>(4) レーダー業務を終了する場合は、次に掲げる場合を除き、当該機に対してその旨を通報するものとする。</p> <p>(a) 航空機が計器飛行方式による飛行を取り下げた場合</p> <p>(b) 計器進入<u>方式</u>により着陸した場合</p> <p>(c) 計器進入を許可し、飛行場管制所が<u>視認</u>した場合</p> <p>(d) <u>視認</u>進入を許可し、飛行場<u>管制所</u>と通信を設定するよう指示した場合</p> <p>(e) <u>レーダー進入を終了する場合</u></p>	<p>表現の追加</p> <p>表現の削除</p> <p>注釈の追加</p> <p>項目名の変更</p> <p>表現の変更/削除/追加</p> <p>FAAの規定(7110.65S 5-1-13)に準拠</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>★レーダー業務を終了します。(〔ノンレーダー経路〕) RADAR SERVICE TERMINATED (〔non-radar routing〕).</p> <p>b <u>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 又はターミナルコントロールエリア (以下「TCA」という。) 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は、原則として別表2の一般コード又はVFRコードを送るよう指示するものとする。</u></p> <p>★<u>1200 / 1400 を送って下さい。</u> <u>SQUAWK 1200 / 1400.</u> ★<u>VFRコードを送って下さい。</u> <u>SQUAWK VFR.</u></p> <p style="text-align: center;">4 レーダー誘導</p> <p>【適用】</p> <p>(1)a レーダー誘導 (以下「誘導」という。) は、IFR機及びPCAを飛行する<u>VFR機</u>に対し、次に掲げるいずれかの場合に行うものとする。この場合において誘導を受ける航空機は、(I)2(5)cの規定による承認がなされた場合を除き、誘導を行う管制機関の管轄区域内にいないなければならない。</p> <p>(a) <u>管制間隔の設定上必要な場合</u> (b) <u>進入順位の設定上必要な場合</u> (c) ~ (f) (略)</p> <p>b <u>VFR機 (PCAを飛行するVFR機を除く。)</u> の誘導は、次に掲げるいずれかの場合にのみ行うものとする。</p> <p>(a) 航空機から要求があり業務上支障がない場合 (b) 管制官が誘導を示唆し、当該機が同意した場合 (c) <u>VFR機の誘導に係る方式が設定されている場合</u></p>	<p>★レーダー業務を終了します。(〔ノンレーダー経路〕) RADAR SERVICE TERMINATED (〔non-radar routing〕).</p> <p style="text-align: center;">4 レーダー誘導</p> <p>【適用】</p> <p>(1)a レーダー誘導 (以下「誘導」という。) は、IFR機及び<u>SVFR機</u>に対し、次に掲げるいずれかの場合に行うものとする。この場合において誘導を受ける航空機は、(I)2(5)cの規定による承認がなされた場合を除き、誘導を行う管制機関の管轄区域内にいないなければならない。</p> <p>(a) 管制間隔設定上必要な場合</p> <p>(b) ~ (e) (略)</p> <p><u>注 SVFR機を誘導する場合、当該機は1,500メートル以上の飛行視程を維持し、雲から離れて飛行する必要があることに留意しなければならない。</u></p> <p>b <u>VFR機 (SVFR機を除く。)</u> の誘導は次に掲げるいずれかの場合にのみ行うものとする。</p> <p>(a) 航空機から要求があり業務上支障がない場合 (b) 管制官が誘導を示唆し、当該機が同意した場合 (c) <u>VFR機誘導に係る方式が設定されている場合</u></p>	<p>表現の追加 FAAの規定(7110.65S 5-2-9)に準拠</p> <p>用語の追加</p> <p>表現の変更</p> <p>表現の追加</p> <p>表現の削除</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>注 a又はbの規定に基づくVFR機の誘導は、<u>高度の指定なし</u>に行うことができる。</p> <p>【誘導に係る通報事項等】</p> <p>(5) 誘導を開始する場合は次に掲げる事項を通報するものとする。</p> <p>(a) 航空路、フィックス等の誘導目標及び誘導目的。ただし、誘導目標又は誘導目的の一方を通報することにより他方が明らかである場合は、いずれかの通報で足りる。</p> <p>注1 承認経路から逸脱させる誘導を行う場合は、<u>最終進入コース、場周経路、初期進入フィックス又は中間進入フィックスへ誘導する場合を除き</u>、誘導目標は承認されたATS 経路上になければならない。</p> <p>【VFR機の誘導】</p> <p>(9)a <u>VFR機の誘導を行う場合の誘導目標は、スコープ上で確認できる地点とする。</u></p> <p>b <u>誘導に際しては、VMCを維持するよう指示するものとする。</u></p> <p>c <u>誘導は、次に掲げるいずれかの場合に終了するものとする。</u></p> <p>(a) <u>当該機が誘導目標若しくは飛行場又は先行機を視認した旨通報した場合</u></p> <p>(b) <u>当該機が誘導を必要としない旨を通報した場合</u></p> <p>(c) <u>誘導の目的が達成された場合</u> <u>★通常航法に戻って下さい。</u> <u>RESUME OWN NAVIGATION.</u></p> <p>(d) <u>当該機がPCA又はTCAを離脱する場合</u> <u>★ [PCA又はTCAの名称] PCA/TCAを離脱するので、通常航法に戻って下さい。</u> <u>LEAVING [PCA or TCA name] PCA/TCA. RESUME OWN NAVIGATION.</u></p>	<p>注1 <u>VFR機の誘導は高度の指示なしに行うことができる。</u></p> <p>注2 <u>VFR機もSVFR機と同じくその飛行についての制約があることを留意しなければならない。</u></p> <p>【誘導に係る通報事項等】</p> <p>(5) 誘導を開始する場合は次に掲げる事項を通報するものとする。</p> <p>(a) 航空路、フィックス等の誘導目標及び誘導目的。ただし、誘導目標又は誘導目的の一方を通報することにより他方が明らかである場合は、いずれかの通報で足りる。</p> <p>注1 承認経路から逸脱させる誘導を行う場合は、<u>最終進入コース又は場周経路へ誘導する場合を除き</u>、誘導目標は承認されたATS 経路上になければならない。</p> <p>《項目移動》</p>	<p>表現の変更 注釈の削除</p> <p>注釈の追加</p> <p>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名及び表現を変更 FAAの規定(7110.65S 5-6-1, 7-9-7)に準拠</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">6 管制間隔</p> <p>【管轄区域等境界線との間隔】</p> <p>(6) a～c (略)</p> <p>d <u>回廊との間隔については、当該回廊空域の外縁線に一次レーダーターゲット、コントロールスラッシュ、レーダーポジションシンボル又はターゲットシンボルのいずれも接触させないものとする。</u></p> <p>e <u>aの規定にかかわらず、PCAを飛行するVFR機については、当該機の一次レーダーターゲット、コントロールスラッシュ、レーダーポジションシンボル又はターゲットシンボルのいずれも管轄区域境界線と接触させないものとする。</u></p> <p style="text-align: center;">8 到着機</p> <p>【フィックスへの直行】</p> <p>(7) a <u>ターミナル管制所は、進入管制区内を飛行する到着機に対し、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することができる。</u> <u>この場合においては、当該機に対し、直行を指示したフィックスに到達するまで最低誘導高度以上の高度を維持するよう指示しなければならない。</u> <u>注 直行させるフィックス以降のセグメント長、航空機の速度、風向風速等を考慮し確実に着航できると判断した位置から直行させるよう留意しなければならない。</u></p> <p>b <u>進入許可は、到着機が初期進入フィックス又は中間進入フィックスに到着するまでに、発出するものとする。</u></p> <p style="text-align: center;">10 レーダー進入</p>	<p style="text-align: center;">6 管制間隔</p> <p>【管轄区域等境界線との間隔】</p> <p>(6) a～c (略)</p> <p style="text-align: center;">8 到着機</p> <p>《新規》</p> <p style="text-align: center;">10 レーダー進入</p>	<p>表現の追加</p> <p>表現の追加 FAAの規定(7110.65S 5-5-10)に準拠</p> <p>項目の新設</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>【最終進入開始前の位置情報】</p> <p>(6) 航空機が最終進入を開始するまでに少なくとも1回、当該機に対して位置を通報するものとする。</p> <p>★(ダウンウインド/ベースレグ、)飛行場の〔方向〕〔数値〕海里です。 (DOWNWIND / BASE LEG、)〔number〕MILES〔direction〕OF AIRPORT.</p> <p>★飛行場／〔フィックス〕の〔方向〕〔数値〕海里です。 〔number〕MILES〔direction〕OF AIRPORT / 〔fix〕.</p> <p>【脚の点検】</p> <p>(9) 航空機が最終降下を開始するまでに、当該機に対して脚下げについて注意を喚起するものとする。</p> <p>注 本規定の趣旨は、操縦士の注意喚起であり、点検責任を管制官に負わせるものではない。</p> <p>★脚点検 GEAR / WHEELS SHOULD BE DOWN.</p> <p>【進入復行方式の通報】</p> <p>(10) 着陸のためのレーダー進入を行う航空機が最終進入中に計器気象状態に遭遇するおそれがある場合は、当該機に対して<u>最終降下を開始するまでに進入復行方式を通報するものとする。ただし、当該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省略することができる。</u></p> <p>★(用語 略)</p> <p>【ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示】</p> <p>(11) レーダー進入終了後、ローアプローチ、<u>タッチアンドゴー、ストップアンドゴー又はオプションアプローチ(着陸する場合は除く。)</u>を行う航空機に対しては、<u>当該機が最終降下を開始するまでに、その後の飛行について、次に掲げるいずれかの指示を発出するものとする。ただし、(b)又は及び(c)については、同一航空機が繰り返し計器進入を行う場合であって、2回目以後の</u></p>	<p>【最終進入開始前の位置情報】</p> <p>(6) 航空機に対して最終進入開始<u>前</u>に少なくとも1回、当該機の位置を通報するものとする。</p> <p>★(ダウンウインド/ベースレグ、)飛行場の〔方向〕〔数値〕海里です。 DOWNWIND / BASE LEG〔number〕MILES〔direction〕OF AIRPORT.</p> <p>★飛行場／〔フィックス〕の〔方向〕〔数値〕海里です。 〔number〕MILES〔direction〕OF AIRPORT / 〔fix〕.</p> <p>【脚の点検】</p> <p>(9) 最終降下開始<u>前</u>に脚下げについて注意を喚起するものとする。</p> <p>注 本規定の趣旨は、操縦士の注意喚起であり、点検責任を管制官に負わせるものではない。</p> <p>★脚点検 GEAR / WHEELS SHOULD BE DOWN.</p> <p>【進入復行方式の通報】</p> <p>(10) 着陸のためのレーダー進入を行う航空機が最終進入中に計器気象状態に遭遇するおそれがある場合は、当該機に対し最終降下開始前に当該レーダー進入に係る進入復行方式を通報するものとする。</p> <p>★(用語 略)</p> <p>【ローアプローチ又はタッチアンドゴー】</p> <p>(11) レーダー進入終了後、ローアプローチ<u>又は</u>タッチアンドゴーを行う航空機に対しては、当該機が最終降下を開始する<u>前</u>に、<u>ローアプローチ又はタッチアンドゴーを行ったのち</u>の飛行につき、次に掲げるいずれかの指示を発出するものとする。</p>	<p>表現の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>レーダー進入に係る進入復行方式が公示されている飛行場があるため。</p> <p>項目名の変更</p> <p>表現の追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p><u>進入において当該飛行方法に変更がないときは省略することができる。</u></p> <p><u>注 当該指示にローアプローチ、タッチアンドゴー又はストップアンドゴーに係る許可は含まれない。</u></p> <p>(a) VMCを維持して飛行し飛行場管制所と交信すること。 ★ローアプローチ/タッチアンドゴー/ストップアンドゴー/オプションアプローチ終了後VMCを維持し、飛行場管制所と交信して下さい。 <u>AFTER COMPLETING LOW APPROACH / TOUCH AND GO / STOP AND GO / OPTION, MAINTAIN VMC, CONTACT TOWER.</u></p> <p>(b) 特定の磁針路を維持して飛行し、特定の高度へ上昇すること。 ★ローアプローチ/タッチアンドゴー/ストップアンドゴー/オプションアプローチ終了後、左/右旋回/磁針路〔度数〕で飛行 上昇して〔高度〕を維持して下さい。 <u>AFTER COMPLETING LOW APPROACH / TOUCH AND GO / STOP AND GO / OPTION, TURN LEFT / RIGHT / FLY HEADING [number] / CONTINUE RUNWAY HEADING , CLIMB AND MAINTAIN [altitude] .</u> 〔例〕 After completing low approach, <u>fly heading 180</u>, climb and maintain <u>2,000</u>.</p> <p>(c) <u>公示又は承認された出発方式(RNAV によるものを除く。)</u>により飛行し、特定の高度へ上昇すること。ただし、ローアプローチを行う航空機は除く。 ★<u>タッチアンドゴー/ストップアンドゴー/オプションアプローチ終了後、〔SIDの名称等〕に従って飛行、上昇して〔高度〕を維持して下さい。</u> <u>AFTER COMPLETING TOUCH AND GO / STOP AND GO / OPTION, EXECUTE [SID name, etc.] , MAINTAIN [altitude] .</u> 〔例〕 After completing touch and go, execute Naha North Two Departure, maintain <u>2,000</u>.</p> <p>【着陸許可等】</p>	<p>(a) VMCを維持して飛行し飛行場管制所と交信すること。 ★ローアプローチ/タッチアンドゴー終了後VMCを維持し、飛行場管制所と交信して下さい。 <u>AFTER COMPLETING LOW APPROACH / TOUCH AND GO, MAINTAIN VMC, CONTACT TOWER.</u></p> <p>(b) 特定の磁針路で特定の高度へ上昇すること。 ★ローアプローチ/タッチアンドゴー終了後、左/右旋回磁針路〔度数〕又は滑走路の方角で飛行 上昇して〔高度〕を維持して下さい。 <u>AFTER COMPLETING LOW APPROACH / TOUCH AND GO, TURN LEFT / RIGHT HEADING [number] , or FLY RUNWAY HEADING, CLIMB AND MAINTAIN [altitude] .</u></p> <p>〔例〕 After completing low approach, <u>fly runway heading</u>,climb and maintain 3,000. Contact departure.</p> <p>【着陸許可等】</p>	<p>注釈の追加</p> <p>用語の追加</p> <p>用語の追加</p> <p>用語の変更</p> <p>用語の変更</p> <p>表現の追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>(13) a 航空機(周回進入に移行する航空機を除く。)に対する着陸許可は、当該機が最終進入を開始するまでに飛行場管制所に要求するものとする。</p> <p>b 航空機(周回進入に移行する航空機を除く。)が誘導限界に到達するまでに a の着陸許可が発出されない場合又は着陸許可が取り消された場合は、直ちに当該着陸誘導を中止し代替指示を発出するものとする。</p> <p>★(用語 略)</p> <p>【最終進入の中止等】</p> <p>(16) a (略)</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) 当該機が最終進入中の場合は、当該機から滑走路視認の通報があった場合及び当該機が精測レーダーによる進入中であって決心高度を通過した場合を除き、<u>進入復行又は特定の磁針路及び高度を含む飛行方法を指示する。</u></p> <p>★(用語 略)</p> <p>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、<u>進入復行又は特定の磁針路及び高度を含む飛行方法を指示するものとし、可能な限りその理由を通報するものとする。</u></p> <p>★(用語 略)</p> <p>11 搜索レーダー進入</p>	<p>(13) a 航空機(周回進入に移行する航空機を除く。)に対する着陸許可は、当該機が最終進入開始までに飛行場管制所に要求するものとする。</p> <p>b 航空機(周回進入に移行する航空機を除く。)が<u>精測レーダー進入を行う場合は接地点から、搜索レーダー進入を行う場合は滑走路進入端から、2海里の地点に到達するまでに</u> a の着陸許可が発出されない場合又は着陸許可が取り消された場合は、直ちに当該着陸誘導を中止し代替指示を発出するものとする。</p> <p>★(用語 略)</p> <p>【最終進入の中止等】</p> <p>(16) a (略)</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) 当該機が最終進入中の場合は、当該機から滑走路視認の通報があった場合及び当該機が精測レーダーによる進入中であって決心高度を通過した場合を除き、<u>進入復行(あらかじめ進入復行方式を通報していない場合は、特定の針路又は高度を含む飛行方法(以下(IV)(13(3)d及び(4)dを除く。))において同じ。)</u>を指示する。</p> <p>★(用語 略)</p> <p>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、<u>進入復行を指示するものとする。この際併せてできるだけその理由を通報するものとする。</u></p> <p>★(用語 略)</p> <p>11 搜索レーダー進入</p>	<p>飛行場管制方式の同一滑走路の間隔を準用するため削除。</p> <p>表現の変更</p> <p>レーダー進入を中止させる必要がある場合に、「進入復行」のほか、代替指示として「特定の磁針路及び高度を含む飛行方法」も指示できるように改正する。</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>【適正高度の通報】</p> <p>(1) a 搜索レーダー進入を行う航空機に対しては、最終進入を開始するまでに、10(2) b の通報とともに最低降下高度及び最終進入中最低高度に到達するまで適正高度に関する助言を行う旨の通報をするものとする。</p> <p>★ (用語 略)</p> <p>b 適正高度に関する助言は、次の用語を使用して行うものとする。</p> <p>★ (用語 略)</p> <p>【最終降下の予告】</p> <p>(3) 航空機が所定の最終降下開始点に到達するまでに、当該機に対して最終降下開始の予告を行うものとする。</p> <p>★ [数値] 海里後に降下開始予定</p> <p>PREPARE TO DESCEND IN [number] <u>MILE/S</u>.</p> <p>【搜索レーダー進入の終了】</p> <p>(7) 搜索レーダー進入のための誘導は、次に掲げる場合終了するものとする。</p> <p>(a) 航空機が誘導限界に到達したとき。</p> <p>この場合、当該機に対し誘導限界に到達したことを通報する。なお、航空機が滑走路(周回進入にあっては飛行場又は滑走路)を視認できないときは、進入復行又は特定の磁針路及び高度を含む飛行方法を指示するものとする。</p> <p>★ 誘導限界、滑走路から1海里。目視により着陸して下さい。滑走路を視認できなければ進入復行/ [代替指示] して下さい。</p> <p>GUIDANCE LIMIT, ONE MILE FROM RUNWAY. TAKE OVER VISUALLY. IF RUNWAY NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions] .</p> <p>★ 誘導限界、滑走路 [進入滑走路番号] から [距離] 海里。飛行場を視認できなければ進入復行/ [代替指示] して下さい。</p> <p>(周回進入に移行する場合)</p> <p>GUIDANCE LIMIT, [number] <u>MILES</u> FROM RUNWAY</p>	<p>【適正高度の通報】</p> <p>(1) a 搜索レーダー進入を行う航空機に対しては、<u>その最終進入開始前に</u>、10(2) b の通報とともに最低降下高度及び最終進入中最低高度に到達するまで適正高度に関する助言を行う旨の通報をするものとする。</p> <p>★ (用語 略)</p> <p>b 適正高度に関する助言は、次の用語を使用して行うものとする。</p> <p>★ (用語 略)</p> <p>【最終降下の予告】</p> <p>(3) 航空機が所定の最終降下開始点に到達するまでに、当該機に対して最終降下開始の予告を行うものとする。</p> <p>★ [数値] 海里後に降下開始予定</p> <p>PREPARE TO DESCEND IN [number] <u>MILES</u>.</p> <p>【搜索レーダー進入の終了】</p> <p>(7) 搜索レーダー進入のための誘導は、次に掲げる場合終了するものとする。</p> <p>a 航空機が誘導限界に到達したとき。</p> <p>この場合、当該機に対し誘導限界に到達した<u>こと及び滑走路を視認していなければ</u>進入復行を行うよう指示するものとする。</p> <p>★ 誘導限界、滑走路から1海里。目視により着陸して下さい。滑走路を視認できなければ進入復行/ [代替指示] して下さい。</p> <p>GUIDANCE LIMIT, ONE MILE FROM RUNWAY. TAKE OVER VISUALLY. IF RUNWAY NOT IN SIGHT, XECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions] .</p> <p>★ 誘導限界、滑走路 [進入滑走路番号] から [距離] 海里。飛行場を視認できなければ進入復行/ [代替指示] して下さい。</p> <p>(周回進入に移行する場合)</p> <p>GUIDANCE LIMIT, [number] <u>MILE/S</u> FROM RUNWAY [approach</p>	<p>軽微な変更</p> <p>軽微な変更</p> <p>項番の変更 周回進入時の飛行場を追加する。</p> <p>軽微な変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>[approach runway number] . IF AIRPORT NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions]</p> <p>(b) 航空機の誘導限界までの安全な進入が期待できないとき。 この場合、滑走路端からの距離及びできるなら進入中止の理由を通報し、滑走路を視認できなければ進入復行又は特定の磁針路及び高度を含む飛行方法を指示するものとする。 ★ (用語 略)</p> <p>(c) 航空機からの要求又は滑走路視認の通報があったとき。 この場合、滑走路端からの距離を通報し、目視により進入するよう指示するものとする。 ★ (用語 略)</p>	<p>runway number] . IF AIRPORT NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions]</p> <p>b 航空機の誘導限界までの安全な進入が期待できないとき。 この場合、滑走路端からの距離及びできるなら進入中止の理由を通報し、滑走路を視認していなければ進入復行を行うよう指示するものとする。 ★ (用語 略)</p> <p>c 航空機からの要求又は滑走路視認の通報があったとき。 この場合、滑走路端からの距離を通報し、目視による進入を行うよう指示するものとする。 ★ (用語 略)</p>	<p>項番の変更 表現の追加</p> <p>項番の変更 軽微な変更</p>
<p>12 精測レーダー進入</p>	<p>12 精測レーダー進入</p>	
<p>【精測レーダー進入の終了】</p> <p>(6) 精測レーダー進入のための誘導は、次に掲げる場合に終了するものとする。</p> <p>(a) 航空機が誘導限界に到達したとき。 この場合、当該機に対して誘導限界に到達したことを通報する。なお、航空機が滑走路（周回進入に移行する場合にあつては飛行場）を視認できないときは、進入復行又は特定の磁針路及び高度を含む飛行方法を指示する。 ★ (用語 略) ★ (用語 略)</p>	<p>【精測レーダー進入の終了】</p> <p>(6) a 航空機が誘導限界に到達したときは、当該機に対してその旨通報し、bに掲げる場合を除き、当該精測レーダー進入のための誘導を終了するものとする。 ★ (用語 略) ★ (用語 略)</p> <p>b 飛行場の気象状態が次に掲げる場合は、当該機（周回進入に移行する場合を除く。）に対し、誘導限界に到達した旨を通報したのちも当該機が滑走路進入端に達するまでの間最終進入コース及びグライドパスに係る助言を誘導と同一の方法で行うとともに、進入灯及び滑走路進入端上空通過を通報するものとする。</p>	<p>【搜索レーダー進入の終了】の書きぶりにあわせる</p> <p>(6) a においてbに掲げる場合を除きと規定されているが、そもそも本項は精測レーダー進入の終了条件ではない</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>(b) <u>最終進入中の航空機がレーダー安全圏を逸脱しており、安全な進入が期待できないとき。</u> <u>この場合、当該機に対してその旨通報し、当該機から滑走路視認の通報があった場合又は決心高度を通過した場合を除き、進入復行又は特定の磁針路及び高度を含む飛行方法を指示するものとする。</u></p> <p>★ [Reason] IF RUNWAY NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH/ [alternative instructions] .</p> <p>(c) <u>航空機からの要求があったとき。</u> <u>この場合、当該機に対して接地点からの距離を通報し、目視により進入するよう指示するものとする。</u> <u>★接地点から〔数値〕海里、目視により進入して下さい。</u> <u>〔number〕 MILE/S FROM TOUCHDOWN, TAKE OVER VISUALLY.</u></p> <p><u>【誘導限界到達後の情報】</u></p> <p>(7) <u>飛行場の気象状態が次に掲げる場合は、当該機（周回進入に移行する場合を除く。）に対し、誘導限界に到達した旨を通報したのちも当該機が滑走路進入端に達するまでの間最終進入コース及びグライドパスに係る助言を誘導と同一の方法で行うとともに、進入灯及び滑走路進入端上空の通過を通報するものとする。</u></p> <p>(a) <u>気象通報の雲高の値が周回進入に係る最低降下高の値未満の場合</u> (u) <u>気象通報の雲高の値が周回進入に係る最低気象条件の地上視程の値未満の場合</u></p> <p>★<u>進入灯上空</u> <u>OVER APPROACH LIGHTS.</u> ★<u>滑走路進入端上空</u> <u>OVER THRESHOLD.</u></p> <p><u>【エレベーションスコープの故障】</u></p>	<p>★<u>進入灯上空</u> <u>OVER APPROACH LIGHT.</u> ★<u>滑走路進入端上空</u> <u>OVER THRESHOLD.</u></p> <p>c. <u>最終進入中の航空機がスコープ上に示されたレーダー安全圏を逸脱しており、安全な進入が期待できない場合は、当該機に対してその旨通報し、当該機から滑走路視認の通報があった場合又は決心高度を通過した場合を除き進入復行を指示し、当該精測レーダー進入のための誘導を終了するものとする。</u></p> <p>★ [Reason] IF RUNWAY NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH/ [alternative instructions] .</p> <p>《新規》</p> <p><u>【エレベーションスコープの故障】</u></p>	<p>ため、別段とする。</p> <p>【<u>探索レーダー進入の終了</u>】の書きぶりに構成を合わせる。</p> <p>表現の追加</p> <p>【<u>精測レーダー進入の終了</u>】bの記載を別段とする。</p> <p>PANS-ATM 12.4.2.5.5 に準拠</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>(8)a 航空機が最終進入中、精測レーダーのエレベーションスコープが使用不可能になったときは、次の措置をとるものとする。</p> <p>(a) 当該機に対しその旨通報して精測レーダー進入の誘導を中止し、<u>滑走路を視認できなければ、進入復行又は特定の磁針路及び高度を含む飛行方法を指示するものとする。</u></p> <p>★ (用語 略)</p> <p>(b) (略)</p> <p>b 航空機が最終進入を開始する<u>までに</u>精測レーダーのエレベーションスコープが使用不可能になった場合は、a (b)の規定によることができる。</p> <p style="text-align: center;">14 TCA アドバイザリー業務</p> <p>【適用】</p> <p>(1)a ターミナル管制所は、VFR 機が TCA アドバイザリー業務を要求した場合は、<u>TCA</u>内において以下に掲げるところにより、TCA アドバイザリー業務を行うものとする。ただし、原則として(Ⅱ)2及び(Ⅳ)6は適用しないものとする。</p> <p>b～c (略)</p>	<p>(7)a 航空機が最終進入中、精測レーダーのエレベーションスコープが使用不可能になったときは、次の措置をとるものとする。</p> <p>(a) 当該機に対しその旨通報して精測レーダー進入の誘導を中止し、<u>且視による進入ができなければ進入復行を行うよう指示する。</u></p> <p>★ (用語 略)</p> <p>(b) (略)</p> <p>b 航空機が最終進入を開始する<u>前に</u>精測レーダーのエレベーションスコープが使用不可能になった場合は、a (b)の規定によることができる。</p> <p style="text-align: center;">14 TCA アドバイザリー業務</p> <p>【適用】</p> <p>(1)a ターミナル管制所は、VFR 機が TCA アドバイザリー業務を要求した場合は、<u>ターミナルコントロールエリア (以下「TCA」という。)</u>内において以下に掲げるところにより、TCA アドバイザリー業務を行うものとする。ただし、原則として(Ⅱ)2及び(Ⅳ)6は適用しないものとする。</p> <p>b～c (略)</p> <p>【誘導】</p> <p>(2)a <u>誘導は次に掲げるいずれかの場合に行うものとする。</u></p> <p>(a) <u>航空機から要求があった場合</u></p> <p>(b) <u>管制官が誘導を示唆し、当該機が同意した場合</u></p> <p>b <u>誘導目標は当該機が要求するレーダースコープ上の確認できる地点とする。</u></p> <p>c <u>誘導に際し、当該機が最低誘導高度以上の高度を維持していることを確認するとともに、VMC を維持するよう通報するものとする。この場合高度の指示なしに行うことができる。</u></p> <p>注 誘導に際しては、航空機が VMC を維持するため、指定した針路を</p>	<p>項番の変更</p> <p>IF RUNWAY NOT IN SIGHT に対応する日本語を「滑走路を視認できなければ」に統一する。</p> <p>表現の削除</p> <p>(4 レーダー誘導の項に移動)</p> <p>VFR 機の誘導に係る基本的な事項を3レーダー識別及び4レーダー誘導の項に移動</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>【進入順位の助言】 <u>(2)</u> (略) 以下、項番繰り上げ</p> <p>15 補足業務</p> <p>【レーダー交通情報】 (2)a レーダー交通情報は、スコープ上において管制中の航空機に近接したターゲットが認められた場合、又は当該機の飛行経路に接近するおそれのあるターゲットが認められる場合であって、当該機に対して通報した方が好ましいと思われるときに、次に掲げる事項を含めて行うものとする。 (a) レーダー識別を行った航空機に対するレーダーの交通情報 ア 時計の各時の方向又は8方位で表した当該機からの方位 イ 当該機からの距離 ウ 進行方向又は移動状況 注 移動状況は情報を与える航空機に対する関係ターゲットの動きで、接近(closing)、合流(converging)、反対方向(opposite direction)、</p>	<p><u>とることができない場合があることに留意すること。</u></p> <p><u>d 誘導は次に掲げるいずれかの場合に終了するものとする。</u></p> <p>(a) <u>当該機が誘導目標を視認した旨通報した場合</u> (b) <u>当該機が誘導を必要としない旨通報した場合</u> <u>★通常航法にもどって下さい。</u> <u>RESUME OWN NAVIGATION.</u> (c) <u>当該機が TCA を離脱する場合</u> <u>★ [TCA の名称] TCA を離脱するので通常航法にもどりコード</u> <u>1200/1400 を送って下さい。</u> <u>LEAVING [name of TCA] TCA, RESUME OWN NAVIGATION,</u> <u>SQUAWK 1200 / 1400.</u></p> <p>【進入順位の助言】 <u>(3)</u> (略)</p> <p>15 補足業務</p> <p>【レーダー交通情報】 (2)a レーダー交通情報は、スコープ上において管制中の航空機に近接したターゲットが認められた場合、又は当該機の飛行経路に接近するおそれのあるターゲットが認められる場合であって、当該機に対して通報した方が好ましいと思われるときに、次に掲げる事項を含めて行うものとする。 (a) レーダー識別を行った航空機に対するレーダーの交通情報 ア 時計の各時の方向で表した当該機からの方位 イ 当該機からの距離 ウ 進行方向又は移動状況 注 移動状況は情報を与える航空機に対する関係ターゲットの動きで、接近(closing)、合流(converging)、反対方向(opposite direction)、</p>	<p>項番の変更</p> <p>表現の追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>同方向に平行(parallel same direction)、反対方向に平行(parallel opposite direction)、分岐(diverging)、追い越し(overtaking)、右から左へ横断(crossing right to left)、速い(fast moving)、遅い(slow moving)、等の表現を用いて通報する。</p> <p>エ 既知の場合は航空機の型式及び高度に関する情報 この場合、自動高度応答装置による表示高度は未確認のものでも提供することができる。ただし、表示高度である旨通報するものとする。</p> <p>★トラフィック、〔数値〕時の方向、〔数値〕海里、〔方向〕へ進行中、 〔航空機型式〕、〔高度／フライトレベル(表示高度)/高度に関する情報〕 TRAFFIC, [number] O'CLOCK, [number] MILES, [direction] BOUND, [type of aircraft] , [altitude / flight level (altitude readout) / situational altitude information] .</p> <p>★トラフィック、あなたの〔方位〕〔数値〕海里、〔方向〕へ進行中、 〔航空機型式〕、〔高度／フライトレベル(表示高度)/高度に関する情報〕 <u>TRAFFIC, [number] MILES [direction] OF YOU, [direction] BOUND, [type of aircraft] , [altitude / flight level (altitude readout) / situational altitude information] .</u></p> <p>★トラフィック、〔位置〕の付近に多数のターゲット TRAFFIC, NUMEROUS TARGETS VICINITY [location] . 〔例〕 Traffic, <u>12</u> o'clock, <u>10</u> miles, southbound. Traffic, <u>12</u> o'clock, <u>10</u> miles, southbound, B767, <u>FL260</u>.</p> <p><u>Traffic, 11 o'clock, 15 miles, opposite direction, B747, 1,000 above you.</u> <u>Traffic, 2 o'clock, 5 miles, converging, climbing restricted below you.</u> Traffic, <u>2</u> o'clock, <u>8</u> miles, fast moving, crossing right to left, altitude readout <u>4,500</u>.</p>	<p>同方向に平行(parallel same direction)、反対方向に平行(parallel opposite direction)、分岐(diverging)、追い越し(overtaking)、右から左へ横断(crossing right to left)、速い(fast moving)、遅い(slow moving)、等の表現を用いて通報する。</p> <p>エ 既知の場合は航空機の型式及び高度 この場合、自動高度応答装置による表示高度は未確認のものでも提供することができる。ただし、表示高度である旨通報するものとする。</p> <p>★トラフィック、〔数値〕時の方向、〔数値〕海里、〔方向〕へ進行中、 〔航空機型式〕、〔高度／フライトレベル(表示高度)〕 TRAFFIC, [number] O'CLOCK, [number] MILES, [direction] -BOUND, [type of aircraft] , [altitude / flight level (altitude readout)] .</p> <p>★トラフィック、〔位置〕の付近に多数のターゲット TRAFFIC, NUMEROUS TARGETS VICINITY [location] . 〔例〕 Traffic, <u>twelve</u> o'clock, <u>one zero</u> miles, southbound. Traffic, <u>twelve</u> o'clock, <u>one zero</u> miles, southbound, B767, <u>flight level two six zero</u>.</p> <p>Traffic, <u>two</u> o'clock, <u>eight</u> miles, fast moving, crossing right to left, altitude readout <u>four thousand five hundred</u>.</p>	<p>表現の変更</p> <p>誤記の訂正</p> <p>用語の追加</p> <p>表現の変更</p> <p>用語例の追加</p> <p>表現の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案				現 行				備 考
Traffic, <u>11</u> o'clock, <u>7</u> miles, northbound, diverging, altitude unknown. <u>Traffic, 5 miles east of you, northeastbound, B737, 3.000.</u> Traffic, numerous targets vicinity Tsuiki airbase.				Traffic, <u>eleven</u> o'clock, <u>seven</u> miles, northbound, diverging, altitude unknown. Traffic, numerous targets vicinity Tsuiki airbase.				表現の変更 用語例の追加
別表1 二次レーダー管制機関別特定コード				別表1 二次レーダー管制機関別特定コード				
管制機関名	コード番号	管制機関名	コード番号	管制機関名	コード番号	管制機関名	コード番号	
札幌 ACC	2200,2400,3300,3400	千 歳	0400,2300	札幌 ACC	2200,2400,3300,3400	千 歳	0400,2300	
東京 ACC	2200,2400,3300,3400	大 湊	2500	東京 ACC	2200,2400,3300,3400	大 湊	2500	
福岡 ACC	2200,2400,3300,3400	三 沢	5400,6000	福岡 ACC	2200,2400,3300,3400	三 沢	5400,6000	
那覇 ACC	2200,2400,3300,3400	八 戸	1700	那覇 ACC	2200,2400,3300,3400	八 戸	1700	
函 館	5600	松 島	5200	函 館	5600	松 島	5200	
仙 台	2300	宇 都 宮	5500	仙 台	2300	宇 都 宮	5500	
新 潟	2100	小 松	6000,7000	新 潟	2100	小 松	6000,7000	
東 京	<u>2100,2300,3200,3600</u> <u>3700,5600,5700</u>	百 里	5200,5400	<u>成 田</u>	<u>3200,3600,3700</u>	百 里	5200,5400	東京ターミナル管制所 と成田ターミナル管制 所の統合による改正
		入 間	6400	<u>東 京</u>	<u>2100,2300,5600,5700</u>	入 間	6400	
中 部	5200	立 川	6200	中 部	5200	立 川	6200	
関 西	2300,2500,5600,5700	下 総	6000	関 西	2300,2500,5600,5700	下 総	6000	
高 松	7000	美 保	5400	高 松	7000	美 保	5400	
広 島	6000	厚 木	2500	広 島	6000	厚 木	2500	
福 岡	5200,5400	名 古 屋	5400	福 岡	5200,5400	名 古 屋	5400	
高 知	2100	館 山	7000	高 知	2100	館 山	7000	
大 分	6400	浜 松	5300,5500	大 分	6400	浜 松	5300,5500	
長 崎	6000	明 野	2100	長 崎	6000	明 野	2100	
熊 本	5600	徳 島	0400	熊 本	5600	徳 島	0400	
宮 崎	2300,5300	芦 屋	4600	宮 崎	2300,5300	芦 屋	4600	
鹿 児 島	0400,1700	築 城	2500,7000	鹿 児 島	0400,1700	築 城	2500,7000	

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案				現 行				備 考
那 覇	2300,5700	新 田 原	5500	那 覇	2300,5700	新 田 原	5500	
下 地 島	6000	鹿 屋	2100	下 地 島	6000	鹿 屋	2100	
札 幌	5200	硫 黄 島	2500	札 幌	5200	硫 黄 島	2500	
十 勝	2100			十 勝	2100			
(V) 緊急方式				(V) 緊急方式				
1 通則				1 通則				
<p>【情報の収集】</p> <p>(2) 管制機関は、緊急状態にある航空機（以下「緊急機」という。）に関する情報の収集に努めるとともに、<u>緊急機に対してはできるかぎりの援助を与えるものとする。この場合、当該情報の収集のためのパイロットへの要求は、最小限に止めるものとする。</u></p>				<p>【情報の収集】</p> <p>(2) 管制機関は緊急状態にある航空機(以下「緊急機」という。)に関する情報の収集に努めるとともに緊急機に対してはできるかぎりの援助を与えるものとする。</p>				表現の追加
<p>【緊急機に対する指示】</p> <p>(3) a <u>緊急機に対する周波数及び二次レーダーコードの変更の指示は、必要な場合を除き行わないものとする。</u></p> <p>b <u>エンジンが故障した緊急機に対する指示は、最小限に止めるものとする。</u></p>				<p>《新規》</p>				項目の新設
2 緊急業務				2 緊急業務				
<p>【他の航空機に対する通報】</p> <p>(4) <u>関係管制機関は航空機が緊急状態にあると決定したときは、必要に応じて、できるかぎりすみやかに緊急機の周辺を飛行する航空機に対し、当該</u></p>				<p>【他の航空機に対する通報】</p> <p>(4) <u>関係管制機関は航空機が緊急状態にあると決定したときは、必要に応じて、できるかぎりすみやかに緊急機の周辺を飛行する航空機に対し、当該</u></p>				項目の削除 【緊急降下の場合の措置】として新設

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p>【消火救難機関に対する通報】</p> <p><u>(4)</u> 消火救難業務の迅速かつ円滑な運用を確保するため各飛行場における管制官の行う通報方式は次のとおりとする。</p> <p><u>(a)</u> 通報は次に掲げる事態を知った場合に行うものとする。</p> <p><u>ア</u> 飛行場内又はその周辺において航空機事故又は火災が発生した場合</p> <p><u>イ</u> 緊急状態を通報した航空機があった場合</p> <p><u>ウ</u> 機能不良に関する通報を行った航空機があった場合 (当該機長に消火救難車両の待機の必要の有無を確かめ、機長から待機の要請があった場合に限る。)</p> <p><u>エ</u> その他航空機から要求のあった場合又は管制官が必要と認めた場合</p> <p><u>(b)</u> 通報の内容</p> <p><u>ア</u> 当該機の所属、型式及び登録記号(呼出符号が登録記号と異なるときは呼出符号を含む。)</p> <p><u>イ</u> 緊急状態の内容</p> <p><u>ウ</u> 搭乗人数</p> <p><u>エ</u> 搭載燃料(時間で表わされたもの)</p> <p><u>オ</u> 最新の位置、着陸予定時刻及び使用滑走路</p> <p><u>カ</u> 知り得た危険物搭載に関する情報</p> <p><u>キ</u> その他参考となる事項</p> <p><u>(c)</u> 通報先は、消火救難業務の実施責任者とする。</p> <p><u>(d)</u> 上記通報の方法、消火救難に従事する車両又は人員の待機すべき場所、</p>	<p><u>航空機の緊急状態について通報するものとする。</u></p> <p><u>★緊急通報〔場所〕に緊急着陸〔場所又は航空保安無線施設〕の〔距離〕内の〔高度〕以下のすべての航空機は直ちに離脱して下さい。(必要な場合は針路又は経路等の指示)</u></p> <p><u>EMERGENCY DESCENT AT〔place〕 ALL AIRCRAFT BELOW〔level〕 WITHIN〔distance〕 OF〔place or navaid〕 LEAVE IMMEDIATELY.(followed as necessary by specific instructions as to heading or track etc.)</u></p> <p>【消火救難機関に対する通報】</p> <p><u>(5)</u> 消火救難業務の迅速かつ円滑な運用を確保するため各飛行場における管制官の行う通報方式は次のとおりとする。</p> <p><u>a</u> 通報は次に掲げる事態を知った場合に行うものとする。</p> <p><u>(a)</u> 飛行場内又はその周辺において航空機事故又は火災が発生した場合</p> <p><u>(b)</u> 緊急状態を通報した航空機があった場合</p> <p><u>(c)</u> 機能不良に関する通報を行った航空機があった場合 (当該機長に消火救難車両の待機の必要の有無を確かめ、機長から待機の要請があった場合に限る。)</p> <p><u>(d)</u> その他航空機から要求のあった場合又は管制官が必要と認めた場合</p> <p><u>b</u> 通報の内容</p> <p><u>(a)</u> 当該機の所属、型式及び登録記号(呼出符号が登録記号と異なるときは呼出符号を含む。)</p> <p><u>(b)</u> 緊急状態の内容</p> <p><u>(c)</u> 搭載燃料(時間で表わされたもの)</p> <p><u>(d)</u> 最新の位置、着陸予定時刻及び使用滑走路</p> <p><u>(e)</u> その他参考となる事項</p> <p><u>c</u> 通報先は、消火救難業務の実施責任者とする。</p> <p><u>d</u> 上記通報の方法、消火救難に従事する車両又は人員の待機すべき場所、</p>	<p>項番の変更</p> <p>PANS-ATM 15.1.1.2 e) に準拠して追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>着陸帯への入場の方法等の詳細については、管制機関の責任者は関係機関と協議のうえ運用要領等に規定するものとする。</p> <p style="text-align: center;">3 管制方式</p> <p>【優先的取扱い】</p> <p>(1) 次に掲げる場合には、<u>管制上優先的取扱いをするものとする。</u></p> <p>(a) 航空機が「メーデー」又は「パン パン」を通報した場合</p> <p>(b) 航空機が発動機の故障等により緊急状態にある旨を通報した場合</p> <p>(c) 二次レーダーコード7700 の表示をスコープ上に観察した場合</p> <p>(d) その他航空機が明らかに緊急状態にあり、かつ、当該航空機に関し、優先的取扱いが必要である場合</p> <p>(e) 航空機が急病人又は重病人を乗せている旨を通報し、かつ、優先的取扱いを要求した場合</p> <p>(f) 災害派遣又は人命財産の保護のために緊急に出動する必要がある航空機であって優先的取扱いを要求した場合</p> <p>(g) <u>航空機若しく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</u></p> <p>(h) 航空機が ADS の緊急機能を作動させた場合</p> <p>(i) <u>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</u></p> <p>(j) <u>航空機が火山灰雲に入った旨通報した場合</u></p> <p>注 火山灰がエンジン内部に融着すること等を避けるため、パイロットの要求又は同意がない限り、上昇指示又は誘導に係る指示は行うべきではない。</p> <p>【緊急降下の通報を受けた場合の措置】</p> <p>(2) 航空機から緊急降下の通報を受けた管制機関は、可能な限り速やかに周辺</p>	<p>着陸帯への入場の方法等の詳細については、管制機関の責任者は関係機関と協議のうえ運用要領等に規定するものとする。</p> <p style="text-align: center;">3 管制方式</p> <p>【優先的取扱い】</p> <p>(1) <u>航空機が次に掲げる場合には管制上優先的取扱いをするものとする。</u></p> <p>a 航空機が「メーデー」又は「パン」を通報した場合</p> <p>b 航空機が発動機の故障等により緊急状態にある旨を通報し、かつ、優先的取扱いを要求した場合</p> <p>c 二次レーダーコード7700 の映像をレーダースコープ上に観察した場合</p> <p>d その他航空機が明らかに緊急状態にあり、かつ、当該航空機に関し、優先的取扱いが必要である場合</p> <p>e 航空機が急病人又は重病人を乗せている旨を通報し、かつ、優先的取扱いを要求した場合</p> <p>f 災害派遣又は人命財産の保護のために緊急に出動する必要がある航空機であって優先的取扱いを要求した場合</p> <p>《新規》</p>	<p>Annex 11 2.22 適用</p> <p>PANS-ATM 15.1.4.1 に準拠して【他の航空機に</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改正案	現行	備考
<p><u>を飛行する航空機に対し、その旨通報するものとする。</u></p> <p><u>[例] All stations, Tokyo control, emergency descent in progress 10 miles south of PABBA, B747, from FL350 to 13,000, eastbound.</u></p> <p><u>【航空機の無線通信途絶の場合の措置】</u></p> <p>(3) a レーダー業務を適用する場合を除き、無線通信連絡が設定されない緊急機と他のIFR機との衝突を予防するため、<u>関係管制機関は、当該緊急機に関する次に掲げる時刻のうち最も遅いものから30分後までの間他のIFR機の航空交通を制限するものとする。</u></p> <p>(a) 進入許可が出された時刻</p> <p>(b) 最新の進入許可予定時刻(EAT)</p> <p>(c) 目的飛行場の進入フィックスに到達した時刻</p> <p>(d) 管制機関又は当該機の目的飛行場の進入フィックス到達予定時刻</p> <p>注 航空交通管制の方法は、関連空域内において出発機に対する管制承認等を取り消すこと、到着機に一定高度を維持させること又は他のフィックスで待機させること、及び航行中の航空機に対し、他の経路又はより高い高度を指定すること等を含むものである。</p> <p>b aの規定による制限は、次の場合これを解除するものとする。</p> <p>(a) 当該機の着陸を確認した場合</p> <p>(b) 当該機の遭難を確認した場合</p> <p>(c) 当該機の出発時刻に飛行計画に記載された燃料持久時間を加算した時刻を過ぎた場合</p> <p>(d) 当該機の位置を確認した場合</p> <p>c 交通管制の時間を経過した後も緊急機に関する情報を得られない場合であって、他の航空機のパイロット又は運航者の要求があったときは、<u>aの規定にかかわらず、通常の管制承認等を発出することができる。</u></p>	<p><u>【交通管制】</u></p> <p>(2) レーダー方式が適用される場合を除き、無線通信連絡が設定されない緊急機と他のIFR機との衝突を予防するため関係管制機関は当該緊急機に関する次に掲げる時刻のうち最も遅いものから30分後までの間他のIFR機の航空交通を制限するものとする。</p> <p>a 進入許可が出された時刻</p> <p>b 最新の進入許可予定時刻(EAT)</p> <p>c 目的飛行場の進入フィックスに到達した時刻</p> <p>d 管制機関又は当該機の目的飛行場の進入フィックス到達予定時刻</p> <p>注 航空交通管制の方法は、関連空域内において出発機に対する管制承認等を取り消すこと、到着機に一定高度を維持させること又は他のフィックスで待機させること、及び航行中の航空機に対し、他の経路又はより高い高度を指定すること等を含むものである。</p> <p><u>【交通管制の解除】</u></p> <p>(3) (2)による制限は、次の場合これを解除するものとする。</p> <p>a (a) 当該機の着陸を確認した場合</p> <p>(b) 当該機の遭難を確認した場合</p> <p>(c) 当該機の出発時刻に飛行計画に記載された燃料持久時間を加算した時刻を過ぎた場合</p> <p>(d) 当該機の位置を確認した場合</p> <p>b 交通管制の時間を経過した後も緊急機に関する情報を得られない場合であって、他の航空機の操縦士又は運航者の要求があれば<u>当該機に通常の管制承認等を出すことができる。</u></p> <p><u>【一方送信】</u></p>	<p>対する通報】の項目削除により新設</p> <p>【交通管制】【交通管制の解除】【一方送信】は航空機の無線機故障の場合の措置である意味合いから、新しい項目として統合して新設</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p><u>d</u> IFR機との間の無線通信連絡が設定できない場合は関係管制機関は管制承認等を一方送信するか又は通信機関に一方送信を依頼することができる。目的飛行場の気象状態が悪化し、代替飛行場へ航行することが好ましい場合は、運航者の同意を得て、飛行計画に示された代替飛行場まで最低経路高度(MEA)を維持して航行する管制承認を一方送信することができる。</p> <p>【捜索救難機】</p> <p><u>(4)</u> RCCが緊急機を援助し、誘導するための計器飛行方式による捜索救難機を派遣する場合、管制機関は捜索救難機に対してできる限り援助を与えとともに次の措置をとるものとする。</p> <p><u>(a)</u> 位置の判明している緊急機と捜索救難機との間に(II)2の管制間隔を設定する。</p> <p><u>(b)</u> 捜索救難作業を円滑に行うことができるように緊急機の飛行経路上又は周辺の他のIFR機を管制する。</p> <p><u>(c)</u> 可能な限り、捜索救難機と緊急機を会合させるためにレーダー誘導を行う。</p> <p><u>(d)</u> 可能な限り、捜索救難機と緊急機との間の通信連絡設定を援助する。</p> <p><u>(e)</u> 可能な限り、捜索救難機又は緊急機とRCC間の通信の中継を行う。</p>	<p><u>(4)</u> IFR機との間の無線通信連絡が設定できない場合は関係管制機関は管制承認等を一方送信するか又は通信機関に一方送信を依頼することができる。目的飛行場の気象状態が悪化し、代替飛行場へ航行することが好ましい場合は、当該機の使用者の同意を得て、飛行計画に示された代替飛行場まで最低経路高度(MEA)を維持して航行する管制承認を一方送信することができる。</p> <p>【捜索救難機】</p> <p><u>(5)</u> RCCが緊急機を援助し、誘導するための計器飛行方式による捜索救難機を派遣する場合、管制機関は捜索救難機に対してできる限り援助を与えとともに次の措置をとるものとする。</p> <p><u>a</u> 位置の判明している緊急機と捜索救難機との間に(II)2の管制間隔を設定する。</p> <p><u>b</u> 捜索救難作業を円滑に行うことができるように緊急機の飛行経路上又は周辺の他のIFR機を管制する。</p> <p><u>c</u> 可能な限り、捜索救難機と緊急機を会合させるためにレーダー誘導を行う。</p> <p><u>d</u> 可能な限り、捜索救難機と緊急機との間の通信連絡設定を援助する。</p> <p><u>e</u> 可能な限り、捜索救難機又は緊急機とRCC間の通信の中継を行う。</p>	<p>項番の変更</p>
<p>【患者輸送機等】</p> <p><u>(5)</u> (略)</p>	<p>【患者輸送機等】</p> <p><u>(6)</u> (略)</p>	<p>項番の変更</p>
<p>【ミニマムフューエルを通報した航空機】</p> <p><u>(6)</u> (略)</p>	<p>【ミニマムフューエルを通報した航空機】</p> <p><u>(3)</u> (略)</p>	<p>項番の変更</p>
<p>【ハイジャック】</p> <p><u>(7)</u> 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は、関係機関に連絡するとともに、当該機からの要求に対する迅速な情報の提供及び当該機の安全な航行に必要な管</p>	<p>【ハイジャック】</p> <p><u>(8)</u> 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は、関係機関に連絡するとともに、当該機からの要求に対する迅速な情報の提供及び当該機の安全な航行に必要な管</p>	<p>項番の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>な管制上の措置をとるものとする。</p> <p>注 管制官は、<u>パイロットに対し過度の質問を行わないものとし、パイロットからの要求があった場合は、可能な限りの援助を行うものとする。</u></p> <p>b モードA/3、コード7500 の発信を認めた場合は、次の<u>とおり措置するものとする。</u></p> <p>(a) 次の用語を使用して不法妨害事件の発生を確認するものとする。</p> <p>★7500 を発信していますか。</p> <p>CONFIRM YOU ARE SQUAWKING 7500.</p> <p>(b) (a)の結果、当該機からコード7500 発信の確認があった場合又は応答がない場合は不法妨害事件の発生とみなし、a に掲げる措置をとるものとする。</p> <p>c 管制下でない航空機がコード7500 を発信しているのを認めた場合は、可能な限り a に準じ措置するものとする。</p> <p>【燃料投棄】</p> <p>(8) a <u>航空機から燃料投棄する旨の通報があった場合は、以下の事項について、パイロットと調整を行い、所要の指示を発出するものとする。</u></p> <p>(a) <u>燃料投棄を行う経路又は地点</u></p> <p><u>予め燃料投棄を行う経路又は地点が定められている場合は、当該経路又は地点を指示するものとする。燃料投棄を行う経路又は地点が定められていない場合は、できる限り陸地上空を避けた経路又は地点を指示するものとする。</u></p> <p>注 <u>燃料への引火防止の観点から、雷雨が発生又は予想される地域から離れた空域において燃料投棄を実施できるよう留意しなければならない。</u></p> <p>(b) <u>燃料投棄を行う高度</u></p> <p><u>原則として6,000フィート以上の高度で行わせるものとする。</u></p> <p>b <u>燃料投棄を行う航空機と他の航空機の間には、以下のいずれかの間隔</u></p>	<p>制上の措置をとるものとする。</p> <p>注 管制官は、<u>機長からの通信に応答しなければならないが、機長に対する過度の質問を行わないものとする。また、機長から特に要求がない限り、通常の管制方式により取り扱うものとし、機長からの要求があった場合は、可能な限りの援助を行うものとする。</u></p> <p>b モードA/3、コード7500 の発信を認めた場合は、次の<u>通り措置するものとする。</u></p> <p>(a) 次の用語を使用して不法妨害事件の発生を確認するものとする。</p> <p>★7500 を発信していますか。</p> <p>CONFIRM YOU ARE SQUAWKING 7500.</p> <p>(b) (a)の結果、当該機からコード7500 発信の確認があった場合又は応答がない場合は不法妨害事件の発生とみなし、a に掲げる措置をとるものとする。</p> <p>c 管制下でない航空機がコード7500 を発信しているのを認めた場合は、可能な限り a に準じ措置するものとする。</p> <p>《新規》</p>	<p>注釈の変更</p> <p>PAMS-ATM15.5.3 及び FAA 7110.65S 9-4 に準拠</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p><u>を確保するものとする。</u></p> <p>(a) <u>当該機から10海里以上の水平距離</u></p> <p>(b) <u>当該機の上方に1,000フィート以上、下方に3,000フィート以上の高度</u> <u>間隔</u></p> <p>c <u>航空機から燃料投棄中に無線通信を行うことができない旨の通報を受</u> <u>けた場合は、燃料投棄開始前に無線通信を中断する時間、通信再設定時</u> <u>の周波数等について、当該機と調整を行い、所要の指示を発出するもの</u> <u>とする。</u></p> <p>d <u>燃料投棄に関して知り得た情報については、周辺の航空機に対し、で</u> <u>きる限り速やかに通報するものとする。</u></p> <p><u>〔例〕 All station, Fukuoka approach. Fuel dumping in progress over</u> <u>LAGER at 10,000 by B747.</u></p> <p><u>All station, Tokyo approach. Fuel dumping over VENUS</u> <u>terminated.</u></p> <p style="text-align: center;">IV 管制機関運用要領</p> <p>別表第1 (略)</p> <p>注1 航空交通管理調整席設置機関：東京管制区管制所及び東京ターミナル管 制所</p> <p>注2 地上管制席設置機関：仙台、成田、東京、中部、大阪、八尾、関西、福 岡、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島及び那覇飛行場管制所</p> <p>注3 管制承認伝達席設置機関：成田、東京、中部、大阪、関西、福岡、鹿児 島及び那覇飛行場管制所</p>	<p style="text-align: center;">IV 管制機関運用要領</p> <p>別表第1 (略)</p> <p>注1 航空交通管理調整席設置機関：東京管制区管制所並びに成田及び東京ターミナル管制所</p> <p>注2 地上管制席設置機関：仙台、成田、東京、中部、大阪、八尾、関西、福岡、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島及び那覇飛行場管制所</p> <p>注3 管制承認伝達席設置機関：成田、東京、中部、大阪、関西、福岡、鹿児島及び那覇飛行場管制所</p>	<p>PANS-ATM 15.7.1 に準拠</p> <p>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よる改正</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程改正 新旧対照表 (平成22年1月14日施行)

改 正 案	現 行	備 考
<p>V 管制書類様式記入要領</p> <p>2 管制無線業務日誌 (第2号様式)</p> <p>(15) <u>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</u></p> <p>a <u>オプションアプローチを許可した場合は、実際に実施したタッチアンドゴー、ローアプローチ、ストップアンドゴー又は着陸の回数を記入する。</u></p> <p>b <u>ストップアンドゴーは、タッチアンドゴーとみなして回数を記入する。</u></p>	<p>V 管制書類様式記入要領</p> <p>2 管制無線業務日誌 (第2号様式)</p> <p>《新規》</p>	<p>オプションアプローチ及びストップアンドゴーの規定化に伴う新規制定</p>