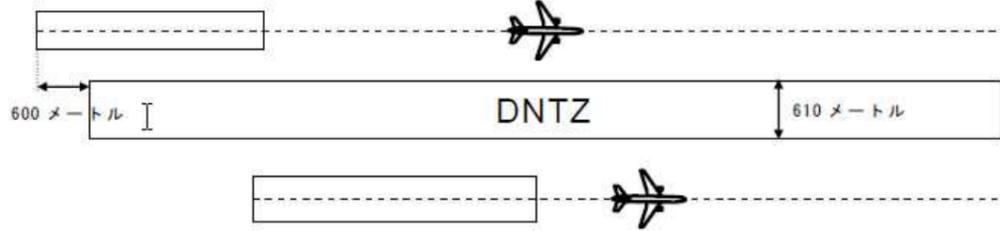


改 正	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">Ⅲ 管制方式基準 (Ⅴ) 特別管制方式</p> <p style="text-align: center;">1 東京国際空港における同時LDA 進入</p> <p>【適用】 (1) LDA W RWY22、<u>LDA W RWY23</u>、LDA Z RWY22、LDA Z RWY23、LDA X RWY22 及びLDA X RWY23 進入方式(LDA X RWY23 を使用する場合は、誘導によるものとし、DAMBO から3海里以遠又は DOYLE から1海里以遠でローカライザーコースに会合させること。)により進入を行う場合であって、次に掲げる条件を満たすときは、それぞれ進入する航空機相互間にレーダー間隔を設定しない進入(以下「同時LDA 進入」という。)を行うことができる。ただし、地上の風向・風速及び最終進入コース上の<u>ウィンドシアー</u>その他の悪気象現象等に留意し、航行の安全に支障があると思われる場合は適用しないものとする。 注 各進入方式については、進入復行点(MAPt)以降における指定トラックを使用した目視飛行の方法(Visual maneuver with Prescribed Track -VPT)が規定されている。 a ～ c (略)</p>	<p style="text-align: center;">Ⅲ 管制方式基準 (Ⅴ) 特別管制方式</p> <p style="text-align: center;">1 東京国際空港における同時LDA 進入</p> <p>【適用】 (1) LDA W RWY22、LDA Z RWY22、LDA Z RWY23、LDA X RWY22 及びLDA X RWY23 進入方式(LDA X RWY23 を使用する場合は、誘導によるものとし、DAMBO から3海里以遠又は DOYLE から1海里以遠でローカライザーコースに会合させること。)により進入を行う場合であって、次に掲げる条件を満たすときは、それぞれ進入する航空機相互間にレーダー間隔を設定しない進入(以下「同時LDA 進入」という。)を行うことができる。ただし、地上の風向・風速及び最終進入コース上の<u>ウィンドシアー</u>その他の悪気象現象等に留意し、航行の安全に支障があると思われる場合は適用しないものとする。 注 各進入方式については、進入復行点(MAPt)以降における指定トラックを使用した目視飛行の方法(Visual maneuver with Prescribed Track -VPT)が規定されている。 a ～ c (略)</p>	<p>①関連</p>

改 正	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">2 成田国際空港における同時平行出発</p> <p>【定義】 <u>(1) この節において、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。</u></p> <p>同時平行出発 <u>平行滑走路から同方向に離陸する場合であって、離陸後の最初の直線区間において各々の滑走路からの出発機相互間にレーダー間隔を適用しない出発をいう。</u></p> <p>成田 WAM (Wide Area Multilateration) <u>滑走路及び出発経路（直線上昇部分に限る。）付近において、出発機の位置を確認するために、成田国際空港及びその周辺に配置されたアンテナ並びに情報処理装置で構成されるシステムの総称をいう。</u></p> <p>飛行場管制席（監視担当） <u>同時平行出発を行う場合に、飛行場管制所において、各々の滑走路からの出発機同士の接近を WAM 画面（成田 WAM における位置情報の表示画面のことをいう。以下同じ。）又は目視により監視し、通報を行う席をいう。</u></p> <p>同時平行出発用不可侵区域(Departure No Transgression Zone－DNTZ) <u>同時平行出発のために、成田国際空港における2本の滑走路中心線の延長線から等距離の位置に設定される当該出発のレーダー監視に必要な区域であって、次に掲げる長さ及び610メートル(2,000フィート)の幅を有する区域をいう。（(1)－1図）</u></p> <p style="margin-left: 20px;">a 滑走路 34L 及び滑走路 34R 使用時 <u>滑走路 34L の起点より滑走路方向に600メートルの地点から14海里に至るまで</u></p> <p style="margin-left: 20px;">b 滑走路 16R 及び滑走路 16L 使用時 <u>滑走路 16L の起点より滑走路方向に600メートルの地点から21海里に至るまで</u></p> <p>警戒判定区域 (Warning Criteria－WC) <u>同時平行出発のために、成田国際空港における2本の滑走路中心線の延長線から等距離の位置に設定される当該出発の成田 WAM を使用した出発機の位置の監視に必要な区域であって、DNTZ と同じ起点から滑走路方向に管制圏外縁に至るまでの長さ及び1,556メートル(5,105フィート)の幅を有する区域をいう。（(1)－1図）</u></p>	<p style="text-align: center;">2 成田国際空港における同時平行出発</p> <p>(新規)</p>	<p>②関連</p>

改正	現行	備考
<div data-bbox="222 310 1276 808" style="text-align: center;"> <p style="text-align: right;">管制圏外縁</p> <p style="text-align: center;">(1) - 1</p> <p>600メートル 610メートル 1,556メートル</p> <p>■ DNTZ ▭ WC (区域内側のDNTZを含む)</p> </div> <p>【適用】</p> <p>(2) 次に掲げる条件を満たす場合は、同時平行出発を行うことができる。</p> <p>a <u>飛行場管制席及び同時平行出発のレーダー監視を行う出域管制席が滑走路毎に配置されていること</u></p> <p>b <u>飛行場管制席（監視担当）が配置されていること</u></p> <p>c <u>レーダーが正常であり、DNTZがレーダー画面上に表示されていること</u></p> <p>d <u>成田WAMが正常であり、WCがWAM画面上に表示されていること及び出発機が(3)により位置確認されていること</u></p> <p>e <u>通信機器が正常であること</u></p> <p>f <u>出発機がRNAV1経路を飛行すること</u></p> <p>g <u>出発機の離陸を目視により確認できる気象状態であること</u></p> <p>h <u>空港及び出発経路付近においてウインドシアア、マイクロバースト、強い横風、激しい雷雨、竜巻又は着氷、その他安全な同時平行出発の適用が困難と思われる気象現象が観測されていないこと</u></p> <p>(削除)</p> <p>(削除)</p> <p>(削除)</p>	<p>【適用】</p> <p>(1) 次に掲げるすべての条件を満たす場合は同時平行出発を行うことができる。</p> <p>a <u>飛行場管制席管制官が滑走路毎に配置されていること及び飛行場出発監視管制官が配置されていること</u></p> <p>b <u>DNTZ((1)-1図)がレーダー画面上に表示されており、出域管制席管制官が滑走路毎に配置されていること</u></p> <p>c <u>レーダー及び通信機器が正常であること</u></p> <p>d <u>出発機がRNAV SIDを飛行すること</u></p> <p>e <u>空港及び出発経路付近においてウインドシアア、マイクロバースト、強い横風、激しい雷雨、竜巻又は着氷、その他安全な同時平行出発の適用が困難と思われる気象現象が観測されていないこと</u></p> <p>f <u>出発機のレーダーポジションシンボルがタワーブライツディスプレイに表示されるまでの間、飛行場出発監視管制官が当該機を目視できる気象状態であること</u></p> <p>注1 <u>飛行場出発監視管制官とは、同時平行出発を行う場合に、飛行場管制所において、出発機の離陸直後から飛行コースを監視し、各々の滑走路から出発した航空機同士が接近すると判断したときに、直ちに飛行場管制席管制官又は出域管制席管制官に修正又は回避のための助言を行う管制官をいう。</u></p> <p>注2 <u>同時平行出発用不可侵区域(Departure No Transgression Zone-DNTZ)とは、同時平行出発のために、成田国際空港における2本の滑走路中心線の延長線から等距離の位置に設定される、当該出発のレーダー監視に必要な区域であって、次に掲げる長</u></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27年3月29日施行予定）

改正	現行	備考
<p>【成田 WAM による位置確認】 (3) 成田 WAM による出発機の位置確認は、識別された WAM シンボル（WAM 画面上に表示される航空機の位置を示すシンボルをいう。以下同じ。）を使用することにより行う。 ただし、引き続いて4秒以上識別が得られない場合は、当該 WAM シンボルを位置確認に使用しないものとする。</p> <p>注1 WAM シンボルの識別は、出発機に係るデータ表示群の表示を WAM 画面上で確認することにより行う。</p> <p>注2 航空機の位置を示すシンボルが WAM 画面上に表示されるためにはモード S トランスポンダーの作動が必要であり、装備又は作動の状況により表示されない航空機があることに留意しなければならない。</p> <p>【出発機に対する情報】 (4) (略)</p> <p>【出発機相互間の間隔】 (5) a 同時平行出発により出発する航空機が各々の滑走路末端から1海里以内にレーダー識別される見込みがある場合は、同時離陸を許可することができる。 b 同時平行出発のレーダー監視が行われている航空機相互間には、(II) 2(2)又は(IV) 6(4)に規定された管制間隔が設定できない場合であっても、DNTZ に侵入しない限り管制間隔が確保されているものとする。ただし、同一滑走路から出発した航空機相互間は除く。</p> <p>【飛行場管制方式】 (6) a 飛行場管制席又は地上管制席は、同時平行出発により出発する航空機に対し、次の方法により当該機が飛行する最初のフィックスを確認させるものとする。 (a)、(b) (略)</p>	<p>さ及び610メートル(2,000フィート)の幅を有する区域をいう。</p> <p>a 滑走路34L及び滑走路34R使用時 滑走路34Lの起点より滑走路方向に600メートルの地点から14海里に至るまで</p> <p>b 滑走路16R及び滑走路16L使用時 滑走路16Lの起点より滑走路方向に600メートルの地点から21海里に至るまで</p>  <p>(1)-1</p> <p>(新規)</p> <p>【出発機に対する情報】 (2) (略)</p> <p>【出発機相互間の間隔】 (新規)</p> <p>(3) 同時平行出発のレーダー監視が行われている航空機相互間には、(II) 2(2)又は(IV) 6(4)に規定された管制間隔が設定できない場合であっても、DNTZ に侵入しない限り管制間隔が確保されているものとする。</p> <p>【飛行場管制方式】 (4) a 飛行場管制席管制官又は地上管制席管制官は、同時平行出発により出発する航空機に対し、次の方法により当該機が飛行する最初のフィックスを確認させるものとする。 (a) (b) (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27年3月29日施行予定）

改 正	現 行	備 考
<p>b 飛行場管制席（監視担当）は、<u>出発機に対し通信の移管が指示されるまでの間において、WAM画面により出発機がWCに侵入したことを確認した場合は、直ちに飛行場管制席及び出域管制席にその旨通報するものとする。</u> <u>注 航空機のWCへの侵入とは、WAMシンボルの中心がWCに侵入することをいう。</u></p> <p>c 飛行場管制席は、<u>目視により管制下機が離陸直後に隣接滑走路からの出発機に接近すると判断した場合又はbの規定に基づく通報を受けた場合若しくは（7）bの規定に基づく指示を受けた場合若しくは（8）の規定に基づく通報を受けた場合は、直ちに回避のための指示を発出するものとする。</u></p> <p>(削除)</p> <p>★トラフィックアラート、〔航空機無線呼出符号〕、速やかに左／右旋回、針路〔度数〕で飛行し（、〔高度〕を維持し）てください。 TRAFFIC ALERT, [repeat aircraft identification], TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY, HEADING [number] (MAINTAIN [altitude]). <u>〔例〕 Japanair 959, traffic alert, Japanair 959, turn right immediately, heading 010, maintain 4,000.</u></p> <p>【レーダー管制方式】</p> <p>(7) a <u>出域管制席は、以下の場合は、直ちに管制下機に対し回避のための誘導を行うものとする。ただし、(II) 2 (2)又は(IV) 6 (4)に規定された管制間隔が設定されている場合はこの限りではない。</u></p> <p>(a) <u>管制下機がDNTZに侵入した場合若しくは侵入するおそれのある場合又は隣接滑走路からの出発機がDNTZに侵入した場合若しくは侵入することが確実であると判断した場合。</u> <u>注 航空機のDNTZへの侵入とは、レーダーポジションシンボルの中心がDNTZに侵入することをいう。</u></p> <p>(b) <u>(6) b又は(8)の規定に基づく通報を受けた場合。ただし、当該機をレーダーで識別しており、DNTZに侵入するおそれがないと判断した場合（周波数移管前に通報を受けた場合を含む。）はこの限りではない。</u> ★トラフィックアラート、〔航空機無線呼出符号〕、速やかに左／右旋回、針路〔度数〕で飛行し（、〔高度〕を維持し）てください。 TRAFFIC ALERT, [repeat aircraft identification], TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY, HEADING [number] (MAINTAIN [altitude]).</p> <p>b <u>出域管制席は、飛行場管制所の管制下にある出発機に対して回避のための誘導を行う必要がある場合は、飛行場管制席に対し、当該機を特定の磁針路で飛行させるよう指示</u></p>	<p>b 飛行場出発監視管制官は、<u>出発機が離陸直後に隣接滑走路からの出発機に接近すると判断した場合は、直ちに飛行場管制席管制官又は出域管制席管制官にその旨助言するものとする。</u></p> <p>c 飛行場管制席管制官は、<u>管制下機が離陸直後に隣接滑走路からの出発機に接近すると判断した場合又はbの規定に基づく助言を受けた場合は、直ちに管制下機に修正又は回避のための指示を行うものとする。</u></p> <p>★（出発経路から）逸脱しています。速やかに左／右旋回をしてください。 <u>YOU ARE DEVIATING (FROM THE DEPARTURE COURSE) . TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY.</u></p> <p>★トラフィックアラート、〔航空機無線呼出符号〕、速やかに左／右旋回、針路〔度数〕、（上昇して）〔高度〕を維持してください。 TRAFFIC ALERT, [repeat aircraft identification], TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY, HEADING [number] (CLIMB AND) MAINTAIN [altitude].</p> <p>【レーダー管制方式】</p> <p>(5) a <u>出域管制席管制官は、管制下機がDNTZに侵入した場合若しくは侵入するおそれのある場合又は隣接滑走路からの出発機がDNTZに侵入した場合若しくは侵入することが確実であると判断した場合において、(II) 2 (2)又は(IV) 6 (4)に規定された管制間隔が設定できない場合は、管制下機に対し修正又は回避のための誘導を行うものとする。なお、航空機がDNTZに侵入した場合は、レーダーポジションシンボルの中心がDNTZに侵入した時点とする。</u></p> <p>b <u>出域管制席管制官は、(4) bの規定に基づく助言を受けた場合は、直ちに修正又は回避のための誘導を行うものとする。</u></p> <p>★トラフィックアラート、〔航空機無線呼出符号〕、速やかに左／右旋回、針路〔度数〕、（上昇して）〔高度〕を維持してください。 TRAFFIC ALERT, [repeat aircraft identification], TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY, HEADING [number] (CLIMB AND) MAINTAIN [altitude].</p> <p>(新規)</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27年3月29日施行予定）

改 正	現 行	備 考
<p>するものとする。</p> <p>c 回避のための誘導を行う航空機の高度が最低誘導高度未満である場合は、(IV)7(1)の規定にかかわらず、周辺の障害物を考慮した磁針路を指示するものとする。</p> <p>d 回避のための誘導を開始した後は、両機間の間隔が増大するように誘導し、速やかに(IV)6(4)に規定された管制間隔を設定するものとする。</p> <p>注 レーダー移送は、関係航空機間に(II)2(2)又は(IV)6(4)に規定された管制間隔が確保された状態で行うものとする。</p> <p>【成田WAMが使用できない場合の代替方式】</p> <p>(8) 障害等により成田WAMが使用できない場合には、飛行場管制席（監視担当）が出発機をレーダー識別されるまでの間継続して視認できる気象状態であれば、(2)dの条件が満たされていなくても同時平行出発を行うことができる。この場合において、飛行場管制席（監視担当）は、(6)bの規定にかかわらず、出発機同士の接近を目視により監視し、出発機が離陸直後に隣接滑走路からの出発機に接近すると判断した場合は、直ちに飛行場管制席及び出域管制席にその旨を通報するものとする。</p>	<p>c <u>修正又は回避</u>のための誘導を行う航空機の高度が最低誘導高度未満である場合は、(IV)7(1)の規定にかかわらず、周辺の障害物を考慮した磁針路を指示するものとする。</p> <p>d <u>修正又は回避</u>のための誘導を開始した後は、両機間の間隔が増大するように誘導し、速やかに(IV)6(4)に規定された間隔を設定するものとする。</p> <p>注 <u>出域管制席（監視担当）から次出域管制席へのレーダー移送</u>は、関係航空機間に(II)2(2)又は(IV)6(4)に規定された管制間隔が確保された状態で行うものとする。</p> <p>(新規)</p>	