

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考 制定
1	空総第 130 号	昭和 42. 3. 13	昭和 42. 8. 1		
2	空制第 5 号	44. 1. 9	44. 4. 1		
3	空制第 86 号	44. 5. 15	44. 5. 15		
4	空制第 160 号	44. 9. 12	44. 10. 16		
5	空制第 227 号	44. 12. 26	45. 1. 15		
6	空制第 10 号	45. 2. 15	45. 4. 1		
7	空制第 58 号	45. 3. 30	45. 4. 1		
8	空制第 215 号	45. 10. 26	45. 11. 1		
9	空制第 189 号	46. 10. 26	46. 11. 1		
10	空制第 7 号	48. 1. 18	48. 1. 25		
11	空制第 152 号	49. 9. 6	49. 11. 1		
12	空制第 136 号	50. 6. 20	50. 7. 15		
13	空制第 296 号	50. 10. 1	50. 10. 10		
14	空制第 10 号	51. 1. 28	51. 2. 15		
15	空制第 80 号	51. 4. 23	51. 5. 20		
16	空制第 37 号	52. 2. 26	52. 4. 1		
17	空制第 238 号	53. 1. 12	53. 3. 30		
18	空制第 109 号	53. 8. 8	53. 8. 10		
19	空制第 145 号	53. 8. 8	53. 8. 10		
20	空制第 171 号	53. 9. 5	53. 9. 7		
21	空制第 193 号	53. 11. 29	53. 12. 15		
22	空制第 223 号	53. 12. 22	54. 3. 1		
23	空制第 204 号	54. 11. 24	54. 12. 10		
24	空制第 5 号	55. 2. 15	55. 4. 1		
25	空制第 70 号	55. 7. 4	55. 9. 4		
26	空制第 111 号	55. 10. 7	55. 11. 1		
27	空制第 171 号	56. 1. 16	56. 3. 1		
28	空制第 12 号	58. 2. 19	58. 4. 1		
29	空制第 229 号	59. 1. 18	59. 2. 16		
30	空制第 178 号	59. 10. 31	59. 12. 20		
31	空制第 26 号	60. 3. 13	60. 6. 1		
32	空制第 52 号	60. 4. 4	60. 4. 6		
33	空制第 401 号	60. 11. 12	60. 11. 21		
34	空制第 449 号	60. 12. 16	61. 1. 16		
35	空制第 46 号	61. 3. 24	61. 4. 10		
36	空制第 155 号	61. 5. 20	61. 7. 25		
37	空制第 248 号	61. 7. 22	61. 8. 10		
38	空制第 382 号	61. 9. 18	61. 10. 1		
39	空制第 292 号	62. 8. 12	62. 9. 1		
40	空制第 403 号	62. 10. 20	62. 10. 25		
41	空制第 437 号	62. 11. 10	62. 11. 19		
42	空制第 7 号	63. 1. 30	63. 2. 11		
43	空制第 75 号	63. 3. 14	63. 4. 1		
44	空制第 170 号	63. 6. 15	63. 7. 1		
45	空制第 172 号	63. 6. 16	63. 8. 25		
46	空制第 234 号	63. 7. 19	63. 7. 20		
47	空制第 381 号	63. 12. 9	63. 12. 15		
48	空制第 141 号	平成 1. 6. 26	平成 1. 7. 7		
49	空制第 348 号	1. 12. 26	2. 1. 1		
50	空制第 1 号	2. 2. 1	2. 3. 1		
51	空制第 363 号	3. 10. 31	3. 11. 1		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
52	空制第 287 号	4. 10. 14	4. 10. 15		
53	空制第 202 号	5. 6. 22	5. 7. 1		
54	空制第 245 号	5. 7. 21	5. 8. 3		
55	空制第 293 号	6. 7. 15	6. 7. 21		
56	空制第 416 号	6. 10. 20	6. 10. 25		
57	空制第 145 号	7. 5. 25	7. 6. 1		
58	空制第 412 号	7. 12. 27	8. 1. 4		
59	空制第 93 号	10. 3. 23	10. 4. 1		
60	空制第 260 号	10. 7. 24	10. 8. 13		
61	空制第 147 号	12. 3. 31	12. 4. 1		
62	国空制第 128 号	13. 3. 13	13. 3. 22		
63	国空制第 479 号	13. 11. 19	13. 11. 19		
64	国空制第 706 号	15. 3. 17	15. 4. 1		
65	国空制第 687 号	15. 3. 19	15. 3. 20		
66	国空制第 412 号	15. 10. 20	15. 10. 30		
67	国空制第 818 号	16. 3. 17	16. 3. 18		
68	国空制第 538 号	16. 11. 26	16. 12. 1		
69	国空制第 731 号	16. 12. 22	17. 2. 17		
70	国空制第 834 号	17. 2. 16	17. 4. 14		
71	国空制第 917 号	17. 3. 24	17. 4. 11		
72	国空制第 360 号	17. 9. 16	17. 10. 1		
73	国空保第 265 号	17. 9. 20	17. 10. 1		
74	国空制第 368 号	17. 9. 21	17. 9. 30		
75	国空制第 714 号	18. 2. 6	18. 2. 16		
76	国空制第 335 号	18. 9. 21	18. 10. 26		
77	国空制第 400 号	18. 10. 24	18. 10. 26		
78	国空総第 1277 号	19. 1. 9	19. 1. 9		
79	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 4. 9		
80	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 4. 12		
81	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 5. 10		
82	国空制第 133 号	19. 8. 8	19. 8. 8		
83	国空制第 133 号	19. 8. 8	19. 9. 27		
84	国空制第 605 号	20. 1. 17	20. 1. 17		
85	国空制第 710 号	20. 3. 10	20. 3. 13		
86	国空制第 710 号	20. 3. 10	20. 3. 25		
87	国空制第 139 号	20. 6. 27	20. 8. 28		
88	国空制第 625 号	20. 12. 11	20. 12. 18		
89	国空制第 709 号	21. 1. 23	21. 1. 23		
90	国空制第 464 号	21. 12. 16	22. 1. 14		
91	国空制第 610 号	22. 1. 13	22. 1. 14		
92	国空制第 128 号	22. 7. 8	22. 7. 29		
93	国空制第 298 号	22. 10. 6	22. 10. 21		
94	国空制第 550 号	23. 1. 12	23. 1. 13		
95	国空制第 90 号	23. 5. 17	23. 6. 2		
96	国空制第 90 号	23. 5. 17	23. 7. 1		
97	国空制第 162 号	23. 6. 23	23. 8. 25		
98	国空制第 58 号	23. 9. 6	23. 9. 22		
99	国空制第 58 号	23. 9. 6	23. 10. 1		
100	国空制第 281 号	23. 12. 13	24. 1. 12		
101	国空制第 308 号	23. 12. 13	24. 1. 12		
102	国空制第 368 号	24. 1. 18	24. 2. 1		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
103	国空制第 508 号	24. 3.29	24. 5. 3		
104	国空制第 508 号	24. 3.29	24. 5.31		
105	国空制第 234 号	24. 8.31	24. 9.20		
106	国空制第 374 号	24.11.27	24.11.27		
107	国空制第 89 号	25. 5.30	25. 6.27		
108	国空制第 383 号	25.11.29	25.12.12		
109	国空制第 349 号	26.10.31	26.11.13		
110	国空制第 580 号	27. 3.16	27. 3.29		
111	国空制第 580 号	27. 3.16	27. 4. 2		
112	国空制第 194 号	27. 7.31	27. 8.20		
113	国空制第 669 号	28. 3.23	28. 4. 1		

第5 管制業務処理規程

目 次

I	総 則	
1	目 的	I - 1
2	定 義	I - 2
3	基本的心構え	I - 20
II	航空交通管理方式基準	
(I)	総 則	
1	目的及び適用	II - 1
(1)	目 的	II - 1
(2)	適 用	II - 1
2	関係機関との調整等	II - 2
(1)	関係機関との調整等	II - 2
(II)	容量管理	
1	管制処理容量	II - 3
(1)	管制処理容量	II - 3
2	適正交通容量値	II - 4
(1)	適正交通容量値	II - 4
(III)	航空交通流管理	
1	通 則	II - 5
(1)	適 用	II - 5
(2)	連絡調整	II - 5
2	飛行計画経路の管理及び調整	II - 6
(1)	飛行計画経路の管理	II - 6
(2)	混雑回避のための飛行経路調整	II - 6
(3)	悪天回避のための飛行経路調整	II - 6
3	管制承認及び管制指示	II - 7
(1)	適 用	II - 7
(2)	管制承認	II - 7
(3)	管制承認の簡素化(Simplified Departure Clearance : SDC)	II - 8
4	交通流制御	II - 9
(1)	交通流の監視及び交通流制御の実施	II - 9
(2)	交通流制御の方法	II - 9
(3)	交通流制御実施に係る情報	II - 9
(4)	出発制御(EDCT 発出)	II - 9

(5) 出発制御(EDCT 変更)	II-10
(6) EDCT が指定されている航空機に係る措置	II-10
(7) 出発制御(EDCT 失効)	II-10
(8) 出発制御(EDCT 取消し)	II-11
(9) FDPS による EDCT の通知および伝達	II-11
(10) 出発制御(出発間隔指定)	II-11
(11) 出発制御(出発停止)	II-12
(12) インフライト制御	II-12
(13) 交通流制御対象機の経路、高度、速度の変更の制限	II-12
(14) 交通流制御対象外の措置	II-13
(15) 管制機関による交通量の制限に関する措置	II-13
(IV) 空域管理	
1 通 則	II-14
(1) 適 用	II-14
2 PACOTS の設定	II-15
(1) PACOTS の設定	II-15
3 民間訓練試験空域管理方式	II-16
(1) 民間訓練試験空域の管理	II-16
4 国の航空機による空域使用調整	II-18
(1) 国の航空機による一時的な空域の使用調整	II-18
5 フライトレベル 290 以上の空域における飛行に関する調整	II-19
(1) RVSM 非適合機の飛行に関する調整	II-19
(2) 法第 94 条の 2 第 1 項ただし書の許可	II-19
III 管制方式基準	
(I) 総 則	
1 目的及び適用	(I)-1-1
(1) 目 的	(I)-1-1
(2) 適 用	(I)-1-1
2 通 則	(I)-2-1
(1) 業務量	(I)-2-1
(2) 業務の優先順位	(I)-2-1
(3) 航空機の取扱順位	(I)-2-1
(4) 管制承認及び管制許可の発出	(I)-2-1
(5) 業務移管	(I)-2-1
(6) 業務に使用する時間	(I)-2-1
(7) 管制用語	(I)-2-1
(8) 管制機関等との連絡	(I)-2-1

(9)	編隊飛行	.....	(I)-2-2
(10)	飛行検査	.....	(I)-2-2
(11)	ATIS 機関への通報	.....	(I)-2-2
(12)	航空機に対する情報の提供	.....	(I)-2-2
(13)	ATIS の中断又は終了	.....	(I)-2-2
(14)	迅速な行動を必要とする場合	.....	(I)-2-3
(15)	許可又は不許可に係る用語	.....	(I)-2-3
(16)	無線施設の異常報告受領時の措置	.....	(I)-2-3
(17)	回避アドバイザリーに係る措置	.....	(I)-2-3
(18)	後方乱気流関連	.....	(I)-2-4
(19)	鳥群情報	.....	(I)-2-4
(20)	速度制限空域における制限速度を超える速度の指示	.....	(I)-2-5
(21)	最低安全高度警報	.....	(I)-2-5
3	気象情報	.....	(I)-3-1
(1)	気象情報の提供	.....	(I)-3-1
(2)	悪気象空域の回避	.....	(I)-3-2
(3)	気象情報の要求	.....	(I)-3-2
(4)	RVR 値の通報	.....	(I)-3-2
(5)	ウィンドシアア情報の通報	.....	(I)-3-4
4	高度計規正值	.....	(I)-4-1
(1)	高度計規正值の入手	.....	(I)-4-1
(2)	観測地点名の通報	.....	(I)-4-1
(3)	提供する高度計規正值	.....	(I)-4-1
(4)	高度計規正值の提供時機	.....	(I)-4-1
5	電話通信	.....	(I)-5-1
(1)	試験電波の発射	.....	(I)-5-1
(2)	通信の類別	.....	(I)-5-1
(3)	通信の優先順位	.....	(I)-5-1
(4)	文字の通話表	.....	(I)-5-2
(5)	数の送信	.....	(I)-5-2
(6)	数等の確認	.....	(I)-5-6
(7)	無線呼出符号	.....	(I)-5-7
(8)	管制席等の名称	.....	(I)-5-10
(9)	航空機型式	.....	(I)-5-10
(10)	送信要領	.....	(I)-5-10
(11)	復唱の確認	.....	(I)-5-12
(12)	通信の設定	.....	(I)-5-12

(13)	試験通信	.....	( I) - 5 - 13
(14)	通信の移管	.....	( I) - 5 - 14
(15)	周波数の変更	.....	( I) - 5 - 14
(16)	通信の内容	.....	( I) - 5 - 15
(17)	聴守の中断	.....	( I) - 5 - 15
(18)	通信の中継	.....	( I) - 5 - 15
(II)	計器飛行管制方式		
1	管制承認等	.....	( II) - 1 - 1
(1)	管制承認	.....	( II) - 1 - 1
(2)	管制承認及び一般情報の中継	.....	( II) - 1 - 1
(3)	管制承認限界点	.....	( II) - 1 - 1
(4)	SID 又はトランジションの指示	.....	( II) - 1 - 2
(5)	飛行経路	.....	( II) - 1 - 2
(6)	高度	.....	( II) - 1 - 5
(7)	管制承認の変更	.....	( II) - 1 - 5
(8)	高度の指定	.....	( II) - 1 - 6
(9)	高度制限	.....	( II) - 1 - 8
(10)	高度変更ができない場合の措置	.....	( II) - 1 - 10
(11)	高度の確認	.....	( II) - 1 - 10
(12)	RVSM 非適合に係る通報	.....	( II) - 1 - 11
(13)	RVSM 適合に係る確認	.....	( II) - 1 - 11
(14)	有視界気象状態を維持して行う飛行	.....	( II) - 1 - 11
(15)	法第 94 条ただし書の許可	.....	( II) - 1 - 12
(16)	自衛隊低高度訓練／試験空域及び自衛隊高高度訓練／試験空域並び に制限空域	.....	( II) - 1 - 12
(17)	回廊	.....	( II) - 1 - 12
2	管制間隔	.....	( II) - 2 - 1
(1)	適用	.....	( II) - 2 - 1
(2)	垂直間隔	.....	( II) - 2 - 1
(3)	縦間隔	.....	( II) - 2 - 2
(4)	横間隔	.....	( II) - 2 - 8
(5)	出発機間の初期間隔	.....	( II) - 2 - 12
(6)	到着機と出発機との間隔	.....	( II) - 2 - 14
(7)	到着機間の間隔	.....	( II) - 2 - 15
(8)	目視間隔	.....	( II) - 2 - 16
(9)	隣接空港の航空交通に対する管制間隔	.....	( II) - 2 - 17
(10)	不測の事態における一時的な措置	.....	( II) - 2 - 18

3	特別有視界飛行方式	(Ⅱ)-3-1
(1)	適用	(Ⅱ)-3-1
(2)	管制間隔	(Ⅱ)-3-1
(3)	管制圏又は情報圏における飛行	(Ⅱ)-3-1
(4)	VMC への上昇	(Ⅱ)-3-2
(5)	VMC 到達後の措置	(Ⅱ)-3-2
(6)	ローカル飛行	(Ⅱ)-3-2
(7)	地上視程 1,500 メートル未満の場合の措置	(Ⅱ)-3-2
(8)	ヘリコプター特別有視界飛行方式	(Ⅱ)-3-3
4	出発機	(Ⅱ)-4-1
(1)	出発に係る指示	(Ⅱ)-4-1
(2)	出発制限の方法	(Ⅱ)-4-1
(3)	連絡調整	(Ⅱ)-4-1
(4)	複合飛行方式	(Ⅱ)-4-2
(5)	模擬計器出発	(Ⅱ)-4-2
5	巡航機	(Ⅱ)-5-1
(1)	移管情報	(Ⅱ)-5-1
(2)	変更情報	(Ⅱ)-5-1
(3)	連絡調整	(Ⅱ)-5-1
(4)	位置通報	(Ⅱ)-5-2
6	待機機	(Ⅱ)-6-1
(1)	待機指示	(Ⅱ)-6-1
(2)	フィックス以遠への管制承認等	(Ⅱ)-6-2
(3)	30 分以上の遅延	(Ⅱ)-6-2
(4)	目視地点における待機	(Ⅱ)-6-3
(5)	待機経路からの逸脱	(Ⅱ)-6-3
7	到着機	(Ⅱ)-7-1
(1)	到着情報	(Ⅱ)-7-1
(2)	進入フィックスへの承認	(Ⅱ)-7-2
(3)	通信の移管	(Ⅱ)-7-2
(4)	到着機に対する情報等	(Ⅱ)-7-2
(5)	気象情報の通報	(Ⅱ)-7-3
(6)	進入を継続するための最低気象条件未満の場合の措置	(Ⅱ)-7-3
(7)	進入許可	(Ⅱ)-7-4
(8)	周回進入	(Ⅱ)-7-6
(9)	目視進入	(Ⅱ)-7-6
(10)	時差進入	(Ⅱ)-7-7

(11)	模擬計器進入	……………	(Ⅱ)－7－8
(12)	ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示	……………	(Ⅱ)－7－9
8	法第94条の2第1項ただし書の許可	……………	(Ⅱ)－8－1
(1)	特別管制空域飛行の許可	……………	(Ⅱ)－8－1
(2)	フライトレベル290以上の空域の飛行の許可	……………	(Ⅱ)－8－1
(3)	管制間隔	……………	(Ⅱ)－8－1
9	洋上管制	……………	(Ⅱ)－9－1
(1)	適用	……………	(Ⅱ)－9－1
(2)	垂直間隔	……………	(Ⅱ)－9－1
(3)	縦間隔	……………	(Ⅱ)－9－1
(4)	横間隔	……………	(Ⅱ)－9－4
(5)	複合間隔方式	……………	(Ⅱ)－9－6
10	ADS及びCPDLC	……………	(Ⅱ)－10－1
(1)	適用	……………	(Ⅱ)－10－1
(2)	管制用語	……………	(Ⅱ)－10－1
(3)	CPDLCによる送受信	……………	(Ⅱ)－10－1
(4)	垂直間隔	……………	(Ⅱ)－10－1
(5)	上昇降下時の高度の指定	……………	(Ⅱ)－10－1
(6)	縦間隔	……………	(Ⅱ)－10－2
(7)	CPDLCのみを使用する航空機相互間の縦間隔	……………	(Ⅱ)－10－6
(8)	横間隔	……………	(Ⅱ)－10－6
(9)	速度の調整	……………	(Ⅱ)－10－6
(10)	誘導の禁止	……………	(Ⅱ)－10－6
(11)	ADSの表示が疑わしい場合の措置	……………	(Ⅱ)－10－6
(12)	航空機からの応答がない場合の措置	……………	(Ⅱ)－10－6
(13)	データリンクの不具合時及び復旧時の措置	……………	(Ⅱ)－10－7
(14)	緊急事態が表示された場合の措置	……………	(Ⅱ)－10－7
	別表 CPDLC アップリンク定型メッセージ一覧表	……………	(Ⅱ)－10－8
(Ⅲ)	飛行場管制方式		
1	通則	……………	(Ⅲ)－1－1
(1)	適用	……………	(Ⅲ)－1－1
(2)	走行地域における指示	……………	(Ⅲ)－1－1
(3)	滑走路の使用	……………	(Ⅲ)－1－1
(4)	閉鎖滑走路における離着陸	……………	(Ⅲ)－1－1
(5)	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	……………	(Ⅲ)－1－2
(6)	滑走路の選定	……………	(Ⅲ)－1－2
(7)	カテゴリーⅡ／ⅢILS制限区域の保護	……………	(Ⅲ)－1－2

2	管制許可等	(Ⅲ) - 2 - 1
(1)	離陸許可	(Ⅲ) - 2 - 1
(2)	インターセクション・デパーチャー	(Ⅲ) - 2 - 2
(3)	滑走路における待機	(Ⅲ) - 2 - 3
(4)	航空機の位置の確認	(Ⅲ) - 2 - 3
(5)	停止線灯運用時の措置	(Ⅲ) - 2 - 3
(6)	滑走路手前における待機	(Ⅲ) - 2 - 3
(7)	離陸許可の取消し	(Ⅲ) - 2 - 4
(8)	着陸許可	(Ⅲ) - 2 - 4
(9)	滑走路離脱の指示	(Ⅲ) - 2 - 6
(10)	復行の指示	(Ⅲ) - 2 - 6
(11)	滑走路上の地上走行	(Ⅲ) - 2 - 7
(12)	滑走路の横断	(Ⅲ) - 2 - 7
(13)	使用周波数	(Ⅲ) - 2 - 7
(14)	滑走路状態表示灯 (RWSL) システム運用時の措置	(Ⅲ) - 2 - 8
(15)	計器気象状態の場合の措置	(Ⅲ) - 2 - 8
(16)	法第 95 条ただし書きの許可	(Ⅲ) - 2 - 8
(17)	平行滑走路における同時運用	(Ⅲ) - 2 - 9
3	管制間隔	(Ⅲ) - 3 - 1
(1)	適用	(Ⅲ) - 3 - 1
(2)	同一滑走路における間隔	(Ⅲ) - 3 - 1
(3)	平行滑走路における間隔	(Ⅲ) - 3 - 4
(4)	交差滑走路及び非交差滑走路における間隔	(Ⅲ) - 3 - 5
(5)	ヘリコプターの間隔	(Ⅲ) - 3 - 11
(6)	間隔の短縮	(Ⅲ) - 3 - 12
(7)	インターセクション・デパーチャー等の間隔	(Ⅲ) - 3 - 13
4	地上走行	(Ⅲ) - 4 - 1
(1)	地上走行に関する指示	(Ⅲ) - 4 - 1
(2)	ヘリコプターの地上走行	(Ⅲ) - 4 - 2
(3)	航空機の位置の確認	(Ⅲ) - 4 - 3
(4)	グライドパス停止線に関する措置	(Ⅲ) - 4 - 3
(5)	使用周波数	(Ⅲ) - 4 - 3
5	出発機	(Ⅲ) - 5 - 1
(1)	出発機に対する情報及び指示	(Ⅲ) - 5 - 1
(2)	気象情報の通報	(Ⅲ) - 5 - 1
(3)	出発後の周波数変更に関する通報	(Ⅲ) - 5 - 1
(4)	出発遅延に関する情報	(Ⅲ) - 5 - 2

(5)	管制承認の伝達	……………	(Ⅲ)－5－2
(6)	離陸準備完了の通報	……………	(Ⅲ)－5－2
(7)	離陸時刻の通報	……………	(Ⅲ)－5－2
6	到着機	……………	(Ⅲ)－6－1
(1)	到着機に対する情報及び指示	……………	(Ⅲ)－6－1
(2)	位置通報の要求	……………	(Ⅲ)－6－2
(3)	間隔設定	……………	(Ⅲ)－6－2
(4)	飛行の制限	……………	(Ⅲ)－6－2
(5)	VFR 機の空中待機	……………	(Ⅲ)－6－2
(6)	脚の点検	……………	(Ⅲ)－6－3
(7)	360° 直上進入	……………	(Ⅲ)－6－3
7	可視信号	……………	(Ⅲ)－7－1
(1)	適用	……………	(Ⅲ)－7－1
(2)	注意信号	……………	(Ⅲ)－7－2
(3)	航空機からの応答	……………	(Ⅲ)－7－2
8	情報の提供	……………	(Ⅲ)－8－1
(1)	交通情報	……………	(Ⅲ)－8－1
(2)	飛行場の状態に関する情報	……………	(Ⅲ)－8－1
(3)	航空機の異常状態に関する情報	……………	(Ⅲ)－8－2
9	空港面レーダー表示装置	……………	(Ⅲ)－9－1
(1)	適用	……………	(Ⅲ)－9－1
(2)	空港面レーダー表示装置による情報	……………	(Ⅲ)－9－1
(3)	識別	……………	(Ⅲ)－9－1
10	タワーブライต์ディスプレイ	……………	(Ⅲ)－10－1
(1)	適用	……………	(Ⅲ)－10－1
(2)	航空機の位置の確認	……………	(Ⅲ)－10－1
(3)	ブライต์による情報の提供	……………	(Ⅲ)－10－1
11	航空機位置情報表示装置	……………	(Ⅲ)－11－1
(1)	適用	……………	(Ⅲ)－11－1
(2)	航空機の位置の確認	……………	(Ⅲ)－11－1
(3)	APID による情報の提供	……………	(Ⅲ)－11－1
12	空港用航空機位置表示装置	……………	(Ⅲ)－12－1
(1)	適用	……………	(Ⅲ)－12－1
(2)	航空機の位置の確認	……………	(Ⅲ)－12－1
(3)	APDU による情報の提供	……………	(Ⅲ)－12－1
13	飛行場灯火運用方法	……………	(Ⅲ)－13－1
(1)	適用	……………	(Ⅲ)－13－1

(2) 停止線灯の運用	.....	(Ⅲ) - 13 - 1
(3) RWSL システムの運用	.....	(Ⅲ) - 13 - 1
(IV) レーダー使用基準		
1 通 則	.....	(IV) - 1 - 1
(1) 業務量	.....	(IV) - 1 - 1
(2) レーダー機器調整	.....	(IV) - 1 - 1
(3) 航空機の無線通信機故障の場合の措置	.....	(IV) - 1 - 1
(4) レーダー機器故障の場合の措置	.....	(IV) - 1 - 2
(5) TRAD の運用	.....	(IV) - 1 - 2
2 二次レーダー	.....	(IV) - 2 - 1
(1) 適 用	.....	(IV) - 2 - 1
(2) コードの指定等	.....	(IV) - 2 - 1
(3) 緊急コード	.....	(IV) - 2 - 2
(4) トランスポンダーの待機又は低感度による応信	.....	(IV) - 2 - 3
(5) トランスポンダーの停止	.....	(IV) - 2 - 3
(6) トランスポンダーの故障	.....	(IV) - 2 - 3
(7) コードの確認	.....	(IV) - 2 - 3
3 レーダー識別	.....	(IV) - 3 - 1
(1) 適 用	.....	(IV) - 3 - 1
(2) レーダー識別の方法及び維持	.....	(IV) - 3 - 1
(3) レーダー識別に係る通報	.....	(IV) - 3 - 2
(4) レーダー業務終了の通報等	.....	(IV) - 3 - 2
(5) 識別が疑わしい場合の措置	.....	(IV) - 3 - 3
(6) 再識別における注意事項	.....	(IV) - 3 - 3
(7) 位置通報の要求	.....	(IV) - 3 - 3
4 レーダー誘導	.....	(IV) - 4 - 1
(1) 適 用	.....	(IV) - 4 - 1
(2) 最低誘導高度	.....	(IV) - 4 - 1
(3) 誘導の範囲	.....	(IV) - 4 - 2
(4) 誘導の方法	.....	(IV) - 4 - 2
(5) 誘導に係る通報事項等	.....	(IV) - 4 - 3
(6) 誘導の終了	.....	(IV) - 4 - 5
(7) 位置情報	.....	(IV) - 4 - 6
(8) 最終進入以外のレーダー監視	.....	(IV) - 4 - 7
(9) VFR 機の誘導	.....	(IV) - 4 - 7
5 レーダー移送	.....	(IV) - 5 - 1
(1) 適 用	.....	(IV) - 5 - 1

(2)	移送の方法	……………	(IV) - 5 - 1
(3)	継受の方法	……………	(IV) - 5 - 1
(4)	レーダーハンドオフ	……………	(IV) - 5 - 1
(5)	レーダーポイントアウト	……………	(IV) - 5 - 2
6	管制間隔	……………	(IV) - 6 - 1
(1)	適用	……………	(IV) - 6 - 1
(2)	ターゲットの間隔測点	……………	(IV) - 6 - 1
(3)	二次レーダーの距離精度の確認	……………	(IV) - 6 - 2
(4)	レーダー間隔の最低基準	……………	(IV) - 6 - 2
(5)	変位の限界	……………	(IV) - 6 - 3
(6)	管轄区域等境界線との間隔	……………	(IV) - 6 - 4
(7)	レーダー画面周縁における間隔	……………	(IV) - 6 - 4
(8)	出発機間の初期間隔	……………	(IV) - 6 - 5
(9)	到着機と出発機との間隔	……………	(IV) - 6 - 6
(10)	編隊飛行に係るレーダー間隔	……………	(IV) - 6 - 8
(11)	レーダー間隔の特例	……………	(IV) - 6 - 8
(12)	自動高度応答装置による高度	……………	(IV) - 6 - 9
(13)	クイックルック	……………	(IV) - 6 - 9
7	出発機	……………	(IV) - 7 - 1
(1)	出発機の誘導	……………	(IV) - 7 - 1
(2)	離陸直後の誘導	……………	(IV) - 7 - 1
(3)	コードの指定	……………	(IV) - 7 - 1
(4)	最低誘導高度未満の誘導	……………	(IV) - 7 - 1
8	到着機	……………	(IV) - 8 - 1
(1)	到着機の誘導	……………	(IV) - 8 - 1
(2)	最終進入コースへの誘導	……………	(IV) - 8 - 1
(3)	最終進入コースへの会合角	……………	(IV) - 8 - 1
(4)	最終進入コースの横断	……………	(IV) - 8 - 1
(5)	アプローチゲート到着前の通報事項等	……………	(IV) - 8 - 1
(6)	進入機に係るレーダー業務範囲	……………	(IV) - 8 - 2
(7)	フィックスへの直行	……………	(IV) - 8 - 2
8-1	視認進入	……………	(IV) - 8 - 6
(1)	適用	……………	(IV) - 8 - 6
(2)	レーダー間隔の適用	……………	(IV) - 8 - 6
(3)	同一滑走路への視認進入	……………	(IV) - 8 - 6
(4)	同一滑走路への経路指定視認進入	……………	(IV) - 8 - 7
(5)	平行滑走路への視認進入	……………	(IV) - 8 - 8

(6)	後方乱気流関連	.....	(IV) - 8 - 9
8 - 2	平行 ILS 進入	.....	(IV) - 8 - 10
(1)	適用	.....	(IV) - 8 - 10
(2)	到着機に対する情報	.....	(IV) - 8 - 10
(3)	進入機相互間の間隔	.....	(IV) - 8 - 10
(4)	間隔の短縮	.....	(IV) - 8 - 10
8 - 3	平行 ILS/精測レーダー進入	.....	(IV) - 8 - 11
(1)	適用	.....	(IV) - 8 - 11
(2)	到着機に対する情報	.....	(IV) - 8 - 11
(3)	進入機相互間の間隔	.....	(IV) - 8 - 11
(4)	間隔の短縮	.....	(IV) - 8 - 11
8 - 4	同時平行 ILS 進入	.....	(IV) - 8 - 12
(1)	適用	.....	(IV) - 8 - 12
(2)	到着機に対する情報	.....	(IV) - 8 - 12
(3)	進入機相互間の間隔	.....	(IV) - 8 - 12
(4)	ローカライザーコースへの誘導	.....	(IV) - 8 - 12
(5)	通信の移管	.....	(IV) - 8 - 12
(6)	同時平行 ILS 進入の監視	.....	(IV) - 8 - 13
(7)	航空機への指示	.....	(IV) - 8 - 13
(8)	監視の終了	.....	(IV) - 8 - 13
8 - 5	RNAV 進入	.....	(IV) - 8 - 14
(1)	適用	.....	(IV) - 8 - 14
(2)	フィックスへの直行	.....	(IV) - 8 - 14
(3)	進入許可	.....	(IV) - 8 - 15
(4)	速度調整	.....	(IV) - 8 - 15
9	速度調整	.....	(IV) - 9 - 1
(1)	適用	.....	(IV) - 9 - 1
(2)	方法	.....	(IV) - 9 - 1
(3)	過度の調整	.....	(IV) - 9 - 3
(4)	最低調整速度及び調整量	.....	(IV) - 9 - 3
(5)	調整の終了	.....	(IV) - 9 - 4
10	レーダー進入	.....	(IV) - 10 - 1
(1)	適用	.....	(IV) - 10 - 1
(2)	レーダー進入に係る通報事項	.....	(IV) - 10 - 1
(3)	通信連絡途絶に係る指示	.....	(IV) - 10 - 1
(4)	ノージャイロ進入	.....	(IV) - 10 - 2
(5)	着陸点検	.....	(IV) - 10 - 3

(6)	最終進入開始前の位置情報	(IV) - 10 - 3
(7)	着陸誘導開始前の交信点検	(IV) - 10 - 3
(8)	着陸誘導開始後の応答	(IV) - 10 - 3
(9)	脚の点検	(IV) - 10 - 3
(10)	進入復行方式の通報	(IV) - 10 - 3
(11)	ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示	(IV) - 10 - 3
(12)	周回進入	(IV) - 10 - 4
(13)	着陸許可等	(IV) - 10 - 5
(14)	通信の移管	(IV) - 10 - 5
(15)	管制区管制所等への連絡	(IV) - 10 - 5
(16)	最終進入の中止等	(IV) - 10 - 5
11	搜索レーダー進入	(IV) - 11 - 1
(1)	適正高度の通報	(IV) - 11 - 1
(2)	滑走路視認の通報	(IV) - 11 - 1
(3)	最終降下の予告	(IV) - 11 - 1
(4)	最終降下の指示	(IV) - 11 - 1
(5)	最終進入中の指示及び情報	(IV) - 11 - 1
(6)	最低降下高度到達地点の通報	(IV) - 11 - 2
(7)	搜索レーダー進入の終了	(IV) - 11 - 2
12	精測レーダー進入	(IV) - 12 - 1
(1)	継続送信	(IV) - 12 - 1
(2)	最終降下の予告	(IV) - 12 - 1
(3)	最終降下の指示	(IV) - 12 - 1
(4)	最終進入中の指示及び情報	(IV) - 12 - 1
(5)	接地点からの距離	(IV) - 12 - 2
(6)	精測レーダー進入の終了	(IV) - 12 - 2
(7)	誘導限界到達後の情報	(IV) - 12 - 3
(8)	エレベーション表示装置の故障	(IV) - 12 - 3
13	最終進入の監視	(IV) - 13 - 1
(1)	適用	(IV) - 13 - 1
(2)	監視用周波数の通報	(IV) - 13 - 1
(3)	監視の方法	(IV) - 13 - 1
(4)	監視の終了	(IV) - 13 - 2
14	TCA アドバイザリー業務	(IV) - 14 - 1
(1)	適用	(IV) - 14 - 1
(2)	進入順位の助言	(IV) - 14 - 1
(3)	待機の助言	(IV) - 14 - 1

(4) TCA アドバイザリー業務の終了	(IV) - 14 - 2
15 補足業務	(IV) - 15 - 1
(1) 適用	(IV) - 15 - 1
(2) レーダー交通情報	(IV) - 15 - 1
(3) ターゲット接触のおそれがある時の措置	(IV) - 15 - 2
(4) 回避措置	(IV) - 15 - 2
(5) トラフィック解消の通報	(IV) - 15 - 3
(6) レーダー気象情報及びチャフ情報	(IV) - 15 - 3
別表 1 二次レーダー管制機関別特定コード	(IV) - 15 - 4
(参考) 米軍管制機関特定コード	(IV) - 15 - 4
別表 2 二次レーダー一般コード	(IV) - 15 - 5
(V) 特別管制方式	
1 東京国際空港における同時 LDA 進入	(V) - 1 - 1
(1) 適用	(V) - 1 - 1
(2) 到着機に対する情報	(V) - 1 - 1
(3) 進入機相互間の間隔	(V) - 1 - 1
(4) ローカライザーコースへの誘導	(V) - 1 - 2
(5) 通信の移管	(V) - 1 - 2
(6) 同時 LDA 進入のレーダー監視	(V) - 1 - 2
(7) 航空機への指示	(V) - 1 - 2
(8) レーダー監視の終了	(V) - 1 - 3
2 成田国際空港における同時平行出発	(V) - 2 - 1
(1) 定義	(V) - 2 - 1
(2) 適用	(V) - 2 - 2
(3) 成田 WAM による位置確認	(V) - 2 - 2
(4) 出発機に対する情報	(V) - 2 - 3
(5) 出発機相互間の間隔	(V) - 2 - 3
(6) 飛行場管制方式	(V) - 2 - 3
(7) レーダー管制方式	(V) - 2 - 4
(8) 成田 WAM が使用できない場合の代替方式	(V) - 2 - 4
3 データリンクによる管制承認	(V) - 3 - 1
(1) 適用	(V) - 3 - 1
(2) DCL の発出	(V) - 3 - 1
(3) 復唱の確認	(V) - 3 - 1
(4) DCL の変更・取消し	(V) - 3 - 1
(VI) 緊急方式	
1 通則	(VI) - 1 - 1

(1) 適用	.....	(VI) - 1 - 1
(2) 情報の収集	.....	(VI) - 1 - 1
(3) 緊急機に対する指示	.....	(VI) - 1 - 1
2 警急業務	.....	(VI) - 2 - 1
(1) 措置基準	.....	(VI) - 2 - 1
(2) 通報内容	.....	(VI) - 2 - 2
(3) 作 図	.....	(VI) - 2 - 2
(4) 消火救難機関に対する通報	.....	(VI) - 2 - 2
3 管制方式	.....	(VI) - 3 - 1
(1) 優先的取扱い	.....	(VI) - 3 - 1
(2) 緊急降下の通報を受けた場合の措置	.....	(VI) - 3 - 1
(3) 航空機の無線通信途絶の場合の措置	.....	(VI) - 3 - 1
(4) 捜索救難機	.....	(VI) - 3 - 2
(5) 患者輸送機等	.....	(VI) - 3 - 2
(6) ミニマムフューエルを通報した航空機	.....	(VI) - 3 - 2
(7) ハイジャック	.....	(VI) - 3 - 3
(8) 燃料投棄	.....	(VI) - 3 - 3
IV 管制機関運用基準		
1 目的	.....	IV - 1
2 管制機関の種類及び管制席	.....	IV - 1
3 調整要領	.....	IV - 1
4 協定書	.....	IV - 1
5 運用要領	.....	IV - 2
6 業務処理要領	.....	IV - 2
7 業務の引継ぎ	.....	IV - 2
8 書類の作成	.....	IV - 2
V 管制書類様式記入要領		
1 管制日誌(第1号様式)及び管理管制日誌(第1の2号様式)	.....	V - 1
2 管制無線業務日誌(第2号様式)	.....	V - 1
3 航空交通機数表(第6号様式)	.....	V - 5
4 気象日誌(第7号様式)	.....	V - 5
5 飛行場管制所機器点検表(第8号様式)	.....	V - 5
6 レーダー管制室機器点検表(第8号の2様式)	.....	V - 6
7 航空交通管制特別報告書(第9号様式)	.....	V - 6
8 管制月間交通量報告書(飛行場)(第10号様式)	.....	V - 7
9 管制月間交通量報告書(航空路)(第11号様式)	.....	V - 7
10 ピークデイ交通量報告書	.....	V - 8

11	管制ストリップ	V-8
12	各様式の保存期間	V-22
VI	管制業務等実施要領	
1	テープレコーダー運用要領	VI-1
2	機長報告取扱要領	VI-1
3	航空交通管制特別報告書取扱要領	VI-1
VII	訓練実施要領	
1	技能証明未取得者に対する訓練実施要領	VII-1
2	国内搭乗訓練実施要領	VII-2

1 目的

【目的】

- (1) この規程は、航空交通管理管制官又は航空管制官が管制業務及びこれに関連する業務を実施するにあたって準拠すべき基準その他の事項を定めることを目的とする。

2 定 義

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。

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。

アップリンク(Uplink)

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。

アプローチゲート(Approach gate)

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。

移管機関(Transferring facility or controller)

業務の移管を行う管制機関(管制官を含む。)をいう。

移送機能(Handoff function)

特定のレーダータラゲットに係るデータブロックの移送、継受及び撤回を行う機能をいう。

一次レーダータラゲット(Primary radar target)

一次レーダーによる航空機からの反射波によりレーダー画面上に映し出された映像をいう。

移動開始時刻(Estimated off-block time。以下「EOBT」という。)

飛行計画で通報を受けた航空機の移動開始時刻をいう。

インターセクション(Intersection)

- a 滑走路相互、滑走路と誘導路、誘導路相互が交差又は合流する地点をいう。
- b 地上の航空保安無線施設(以下「無線施設」という。)からの放射方位、ベアリング及び距離等によって得られる地理上の位置をいう。

インターセクション・デパーチャー(Intersection departure)

滑走路末端以外のインターセクションから離陸滑走を開始する離陸の方法をいう。

ウィンドシアー(Wind shear)

上下方向を含む風向又は風速の局地的な変化をいう。

雲高(Ceiling)

全天の5/8以上を覆う雲層であって、その雲層の地表又は水面からの高さが6,000メートル(20,000フィート)未満のものうち、最も低い雲層の雲底の地表又は水面からの高さをいう。

オプションアプローチ(Option approach)

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。

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。

回避アドバイザリー(Resolution advisory—RA)

航空機衝突防止装置による回避指示をいう。

滑走路視距離(Runway visual range—RVR)

滑走路の中心線上に位置する航空機からパイロットが滑走路標識又は滑走路灯若しくは滑走路中心線灯を視認できる距離をいう。なお、同一滑走路において複数の地点で観測されている場合は次のとおりとする。

- a タッチダウン RVR 滑走路進入端に最も近い接地帯付近で観測される RVR 値をいう。
- b ミッドポイント RVR 滑走路の中央付近で観測される RVR 値をいう。
- c ストップエンド RVR 滑走路離陸末端に最も近い接地帯付近で観測される RVR 値をいう。

滑走路進入端(Threshold)

着陸のために使用する滑走路の始まるの部分をいう。

滑走路停止位置 (Runway-holding point)

航空機又は車両が滑走路手前で停止及び待機する場所であって、当該滑走路に接続する誘導路上における位置。

管轄区域境界線(Boundary)

管轄区域を構成する空域の境界面をいう。

管制間隔(Separation)

航空交通の安全かつ秩序ある流れを促進するため航空交通管理管制官又は航空管制官が確保すべき最小の航空機間の空間をいう。

管制機関(Air traffic control facility)

管制業務を行う機関の総称をいう。

管制許可(Clearance)

航空機に対して管制機関が与える航空法(以下「法」という。)第 94 条ただし書、第 94 条の 2 第 1 項ただし書及び第 95 条ただし書の許可並びに法第 96 条第 1 項及び第 2 項の指示のうち許可的なものをいう。

管制業務(Air traffic control service)

航空機相互間及び走行地域における航空機と障害物との間の衝突予防並びに航空交通の秩序ある流れを維持し促進するための業務をいう。

管制空域(Controlled airspace)

航空交通管制区(以下「管制区」という。)、航空交通管制圏(以下「管制圏」という。)及び洋上管制区をいう。

管制区管制所(Area control center)

航空路管制業務及び進入管制業務を行う機関(ターミナル管制所を除く。)をいう。

管制指示(Instruction)

航空機に対して管制機関が与える法第 96 条第 1 項及び第 2 項の指示のうち命令的なもの

をいう。

注 法第 96 条第 1 項及び第 2 項の国土交通大臣の指示は、管制許可及び管制指示を含むものである。

管制承認(Clearance)

計器飛行方式により管制空域を航行しようとする航空機に対し、飛行計画のうち、経路、高度等管制業務に関係ある事項について管制機関が与える法第 97 条第 1 項の承認をいう。

注 法第 97 条第 1 項の承認は、計器飛行方式により飛行する航空機に対し、管制機関が発出するクリアランスを意味し、管制許可と実質的には同一の性格のものである。

管制処理容量(ATC capacity)

管制機関が管制業務を提供することのできる能力又はこれに相当する航空交通量をいう。

クイックルック(Quick look)

他の管制席で追尾中の航空機の表示データを読み取ること又はその機能をいう。

空域管理(Airspace management)

空域の設計及び設定並びにその利用に関する関係者との調整を行うことにより、安全かつ効率的な空域の運用を図る業務をいう。

グライドパス停止線(GP hold line)

グライドスロープの電波障害を防止するために航空機を待機させる目的で設置された停止線をいう。

クルーズ(Cruise)

高度に係る管制承認時に目的飛行場に係る進入許可を同時に与え得る飛行をいう。

クリティカル DME(Critical DME)

利用が不可能となった場合に、特定の経路又は方式において、DME/DME(複数の DME を利用した RNAV)又は DME/DME/IRU(複数の DME 及び IRU を利用した RNAV)に基づく運航に支障を生じさせるような DME をいう。

計器進入(Instrument approach)

計器飛行方式により飛行する航空機(以下「IFR機」という。)が行う計器進入方式による進入及びレーダー進入をいう。

計器進入方式(Instrument approach procedure)

計器飛行方式により飛行する到着機が秩序よく進入し着陸するために必要な飛行経路、旋回方向、高度及び飛行区域を定めた一連の飛行方法をいう。

注 計器進入方式の名称は、精密進入では当該進入のシステム名称(ILS 等)、RNAVによる非精密進入では RNAV、RNAVによらない非精密進入では最終進入における水平方向ガイダンスを提供する無線施設の名称(LOC、VOR、TACAN、NDB 等)によって表される。

警急業務(Alerting service)

捜索救難を必要とする航空機に関する情報を関係機関に通報し、当該機関を援助する業務をいう。

継承機関(Receiving facility or controller)

業務の継承を行う管制機関をいう。

経路指定視認進入(Charted visual approach—CVA)

航空機が飛行すべき経路及び高度並びに当該飛行に資する顕著な地上物標が視認進入図として公示された視認進入をいう。

決心高度(Decision altitude—DA)

精密進入又は垂直方向の経路情報を伴う非精密進入を行う場合の進入限界高度(計器飛行により降下できる最低の高度。以下同じ。)をいう。

注1 決心高度は、平均海面からの高度(フィート単位)で進入方式ごとに示される。

注2 決心高(Decision height—DH)は、精密進入又は垂直方向の経路情報を伴う非精密進入を行う場合の進入限界高であって、接地帯標高又は滑走路末端標高からの高さである。

航空移動業務(Aeronautical mobile service)

航空機局と航空局(航空機と通信を行う陸上無線局をいう。)との間又は航空機局相互間の無線通信業務をいう。

航空管制官(Air traffic controller。以下「管制官」という。)

管制業務を行う資格を有し、かつ、当該業務に従事している者をいう。

航空機カテゴリー(Category of aircraft)

a 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をいう。

[例] C172、C208、BE36、M20T、PA28、PA46、TOBA

b 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をいう。

[例] AC95、C402、B350、BE58、BE9L、BN2P、D228、MU2、PA31

c 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航空機以外の全ての航空機をいう。

[例] C25A、GLEX、GLF4、YS11、E2、H25B、T4

注 航空機型式略号については、ICAO Doc8643(AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS)を参照。

航空機衝突防止装置(Airborne collision avoidance system—ACAS)

地上の保安施設によらず、トランスポンダーの信号を利用して、衝突の可能性のある航空機の情報及び回避指示をパイロットに提供する機上装置をいう。

航空交通(Air traffic)

走行地域又は空中における航空機の交通をいう。

航空交通管理管制官(Air traffic management officer。以下「管理管制官」という。)

航空交通管理管制業務を行う資格を有し、かつ、当該業務に従事している者をいう。

航空交通管理管制業務(Air traffic management service)

空域の適正な利用及び安全かつ円滑な航空交通の確保を図るために航空交通管理センター

が行う管制業務その他の業務の総称をいう。

航空交通管理センター(Air traffic management center。以下「ATMセンター」という。)

空域における航空交通及び気象の状況を考慮した飛行経路の設定、航空交通量の監視及び調整その他の航空交通の管理に関する業務を行う機関をいう。

航空交通業務(Air traffic service)

管制業務、飛行情報業務及び警急業務の総称をいう。

航空交通流(Air traffic flow)

空中における航空機の交通の量及び特性並びに飛行する空域等の条件によって生じる航空交通の状況をいう。

航空交通流管理(Air traffic flow management)

管制処理容量を最大限活用し、航空交通量を管制処理容量に適合させることにより、安全で秩序正しく効率的な航空交通流を形成する業務をいう。

交差滑走路(Intersecting runways)

2本以上の滑走路が交差又は接しているものをいう。

交差経路(Crossing tracks)

保護空域が重複する経路であって、45度以上、135度以下の角度で交わる経路をいう。

交通情報(Traffic information)

航空機の航行に影響を及ぼすと思われる他の航空機の情報であって、レーダー、目視その他の方法により知り得たものをいう。

交通流制御(Flow control)

空域を最大限有効活用するために、セクター、飛行場、航空路等への航空交通流を調節することをいう。

高度(Altitude)

平均海面(Mean sea level—MSL)からの垂直距離又はフライトレベルをいう。

高度制限(Altitude restrictions)

特定 フィックス 又は特定時刻において通過すべき高度について公示されたもの又は管制官が航空機に指示したものをいう。

航法仕様(Navigation specification)

指定された空域内での性能準拠型航法による運航のために必要な、航空機及び航空機乗組員に係る一連の要件をいい、RNAV仕様とRNP仕様に区分される。

航法性能要件値(Required Navigation Performance type—RNP type)

航空機の航法性能を数値により示したもので、航空機の全飛行時間の少なくとも95パーセント以上の飛行時間に対して、その意図した位置と実際の位置との変位が当該要件値の数値の距離(海里)に含有される値をいう。

後方乱気流(Wake turbulence)

航空機の運航に伴い引き起こされる航空機周辺の大気のじょう乱をいい、次のものが含まれる。

スラスト・ストリーム・タービュレンス(Thrust stream turbulence)、プロップウォッシュ(Prop wash)、ウイング・ティップ・ヴォーティシイズ(Wing tip vortices)、ローター・ヴォーティシイズ(Rotor vortices)又はヘリコプター・ダウンウォッシュ(Helicopter downwash)

後方乱気流区分(Wake turbulence category)

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分けたものであって、次のものをいう。

a 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。

[例] A124、A306、A310、A332、A343、A388、B744、B773、DC10、MD11、IL96、C5、C17

b 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。

[例] A320、B738、B752、E170、MD81、MD90、C560、GLF5、F900、DH8D、SF34、SB20、YS11、C1、C130、F15、F16、LJ35、US1、US2

c 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。

[例] AC68、BN2P、BE9L、C172、C206、C402、C501、C525、D228、MU2、MU30、PA28、PA34

注 航空機型式略号については、ICAO Doc8643(AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS)を参照。

後方乱気流管制方式(Wake turbulence procedure)

後方乱気流による影響を最小限にするための方式をいう。

コース(Course)

NDBへの磁方位をいう。

コースト状態(Coast)

レーダー追尾機能により追尾中のレーダーターゲットを追尾することができなくなった状態をいう。

コード(Beacon code)

二次レーダーの応信装置(トランスポンダー)により送信される特定の応答パルス群に割り当てられた番号をいう。

コントロールスラッシュ(Control slash)

航空機の実際位置を示すとみなされる二次レーダースラッシュであって、1の航空機について2本以上のスラッシュが示されている場合は、二次レーダーの査信装置(インテロゲーター)に最も近いものをいう。

最終進入(Final approach)

a 計器進入方式に従い進入する場合において、航空機が次に掲げる地点を通過してから飛行場周辺の着陸が可能となる地点又は進入復行点に至るまでの間の計器進入の部分という。

- (a) 方式旋回又は基礎旋回を完了した地点
 - (b) 最終進入フィックス
 - (c) その他当該進入方式に指定された最終の直線経路が始まる地点
- b 場周経路の最終部分をいう。

最終進入コース(Final approach course)

ローライザーコースの中心線、放射方位若しくはベアリングにより示される最終進入の経路若しくはこれらの延長線又は滑走路中心線の延長線をいう。

最終進入フィックス(Final approach fix—FAF)

計器進入方式において最終進入セグメントの開始点に設定されるフィックスをいう。

最低経路高度(Minimum enroute altitude—MEA)

無線施設の電波の到達距離及び地表又は障害物からの距離を考慮して無線施設間等の各区分について設定された IFR機のための最低安全高度をいう。

最低降下高(Minimum descent height—MDH)

非精密進入及び周回進入を行う場合の進入限界高をいう。

注 最低降下高は、飛行場標高(非精密進入であって滑走路末端標高が飛行場標高から 2 メートル(7 フィート)減じたレベル未満の場合は、滑走路末端標高)からの高さ(フィート単位)で進入方式ごとに示される。

最低降下高度(Minimum descent altitude—MDA)

非精密進入及び周回進入を行う場合の進入限界高度をいう。

注 最低降下高度は、平均海面からの高度(フィート単位)で進入方式ごとに示される。

最低受信可能高度(Minimum reception altitude—MRA)

無線施設(VOR / VORTAC / TACANに限る。)を利用して設定されたフィックスにおいて同フィックスを構成する無線施設の信号を良好に受信することが可能な最低高度をいう。

最低通過高度(Minimum crossing altitude—MCA)

低い最低経路高度の経路から高い最低経路高度へ飛行する IFR機のために設定された当該経路の接続点となるフィックス上空における最低安全高度をいう。

最低誘導高度(Minimum vectoring altitude—MVA)

レーダー誘導を行う際、航空機に指定することができる最低高度をいう。

自動高度応答装置(Automatic altitude reporting device)

モード Cの質問電波に対し、航空機の気圧高度を 100 フィート単位で応答する航空交通管制用自動応答装置をいう。

視認進入(Visual approach)

レーダー管制下にある IFR機が所定の進入方式によらないで地上の物標を視認しながら行う進入をいう。

周回進入(Circling approach)

特定の滑走路へ進入を行い、飛行場又は当該滑走路を視認したのち目視による周回を行う進入をいう。

出発制御時刻(Expected departure clearance time。以下「EDCT」という。)

交通流制御を実施する場合に管理管制官が管制指示として航空機に発出する出発制限時刻をいう。

出発制御時刻有効時間帯(EDCT valid window。以下「EDCT 有効時間帯」という。)

交通流制御の精度向上のため EDCT の前後に設定される時間帯をいう。

場周経路(Traffic pattern)

着陸する航空機の流れを整えるために、滑走路周辺に設定された飛行経路であって、アップウインドレッグ(Uppwind leg)、クロスウインドレッグ(Crosswind leg)、ダウンウインドレッグ(Downwind leg)、ベースレッグ(Base leg)及び最終進入(Final approach)からなるものをいう。

初期進入フィックス(Initial approach fix—IAF)

計器進入方式において初期進入セグメントの開始点、場合により到着セグメントの終了点を示すフィックスをいう。

進入フィックス(Approach fix)

IFR機が飛行場に向かって計器進入を開始するフィックスをいう。

進入復行(Missed approach)

計器進入中の航空機が計器進入の継続を中止し、公示又は事前に通報された進入復行方式に従って飛行することをいう。

進入復行方式(Missed approach procedure)

計器進入が継続できない場合に航空機が従う飛行方式をいう。

進入予定時刻(Expected approach time—EAT)

到着機が計器進入の許可を得て、進入フィックスを離脱する時刻であって管制機関が予想する時刻をいう。

ストップアンドゴー(Stop and go)

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。

スラッシュ(Slash)

二次レーダーの応信装置(トランスポンダー)の応答波を構成する個々のパルスによりレーダー画面上に映しだされる映像をいう。

性能準拠型航法 (Performance based navigation – PBN)

ATS 経路、計器進入方式又は指定された空域において運航する航空機の性能要件に基づく RNAVをいう。

精密進入(Precision approach)

アジムス(Azimuth)及びグライドパス(Glide path)の情報又は指示を受けることができる計器進入(ILS進入及び精測レーダー進入)をいう。

セクター(Sector)

ATM センター、管制区管制所又はターミナル管制所における管制業務実施分担の単位をいう。

接地点(Touchdown point)

精密進入のグライドパスと滑走路の交点をいう。

走行地域(Maneuvering area)

航空機の離着陸及び地上移動のために使用される飛行場内の地域であって、エプロンを除くものをいう。

対面経路(Opposite / Reciprocal tracks)

保護空域が重複する逆方向からの経路であって、135 度を超え 180 度以下の角度で交わる経路をいう。

ターミナル管制機関(Terminal air traffic control facility)

ターミナル管制所、飛行場管制所及び着陸誘導管制所の総称をいう。

ターミナル管制所(Radar approach control facility)

ターミナル・レーダー管制業務及び進入管制業務を行う機関をいう。

ターミナルコントロールエリア(Terminal Control Area—TCA)

進入管制区内の公示された空域であって、有視界飛行方式により飛行する航空機(以下「VFR機」という。)に対して TCA アドバイザリー業務が実施される空域をいう。

待機(Holding)

追加管制承認又は進入許可が与えられるまで航空機がフィックスに基づいた特定の空域を一定の方式に従って飛行することをいう。

待機フィックス(Holding fix)

航空機が待機中その位置を特定空域内に保持するために使用するフィックスをいう。

ダウンリンク(Downlink)

航空機から管制機関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。

タッチアンドゴー(Touch and go)

航空機が着陸後に滑走路路上において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。

地上走行(Taxiing)

航空機が自力で飛行場面において移動すること(離着陸を除く。)をいう。ただし、ヘリコプターにあっては一定の高さで地上走行に準ずる速度で行う飛行場面上の運航(エア・タクシー)を含む。

地上視程(Ground visibility)

地上観測により得た視程(メートル単位)であって、地平円の半分以上に適用される最大値(卓越視程)をいう。

着陸誘導管制所(Ground controlled approach—GCA)

着陸誘導管制業務を行う機関をいう。

中間進入フィックス(Intermediate approach fix—IF)

計器進入方式において初期進入セグメントの終了点及び中間進入セグメントの開始点を示すフィックスをいう。

直行経路(Direct route)

航空機が無線施設を利用して直行飛行を行うときの飛行経路であって、航空路、RNAV5経路及び洋上転移経路以外のものをいう。

直線進入(Straight-in approach)

- a 計器飛行方式の場合 方式旋回又は基礎旋回を行わないで最終進入を開始する計器進入をいう。
- b 有視界飛行方式の場合 場周経路の他の部分を経ないで直接最終進入に入ることによって行う着陸の方法をいう。

直線着陸(Straight-in landing)

滑走路の中心線から 30 度以内の角度で設定された計器進入に続く最終進入コースから直接行なわれる着陸をいう。

低高度ウィンドシアア(Low level wind shear)

最終進入コース又は離陸若しくは初期上昇経路沿いのウィンドシアアをいう。

データブロック(Data block)

レーダー画面上に表示される航空機の識別符号、対地速度等を内容とする情報の表示群をいう。

適正交通容量値(Capacity value)

ATM センターが管制処理容量を適正に管理するために設定するセクター、航空路、進入管制区、滑走路等における単位時間あたりの航空交通量の値をいう。

デジタルモード(Digital mode)

レーダー画面上のデータ表示形式の一つで、表示データの全部がデジタル処理されたものを航空路管制卓システム(Integrated En-route Control System:IECS)表示装置、ターミナルレーダー情報処理システム(Automated radar terminal system:ARTS)表示装置 又は空港レーダー情報処理システム(Terminal radar alphanumeric display system:TRAD)表示装置上に表示することをいう。

デマンドコントラクトリクエスト(Demand contract request)

管制機関から航空機に対して行われる ADSに関する情報の送信要求をいう。

転移経路(Transition route)

SIDを補足するものとして、SIDの終了するフィックスから航空路上のフィックスまでの間に設定された飛行経路等をいう。

同方向経路(Same tracks)

保護空域が重複する同方向の経路であって、45 度未満の角度で交わる経路をいう。

特別有視界飛行方式(Special VFR)

計器気象状態において航空機が法第 94 条ただし書の許可を受けて航空法施行規則(以下「則」という。)第 198 条の 4 に掲げる基準に従って行う飛行方式をいう。

トラックシンボル(Track symbol)

ARTS 表示装置及び TRAD 表示装置 において、レーダーターゲットの属性を表すシンボル

をいう。

二次レーダー個別コード(Discrete code)

4桁の数字からなり、かつ、末尾2桁のいずれかが0でないコードをいう。

二次レーダーターゲット(Secondary radar target)

二次レーダーの応信装置の応答波によりレーダー画面上に映し出されるスラッシュ又はスラッシュ群をいう。

ノージャイロ誘導(No-gyro vectoring)

ジャイロ式方向指示器が故障した航空機に対するレーダー誘導をいう。

ノンレーダー経路(Non-radar route)

航空機がレーダー誘導を受けずに通常航法で飛行する経路をいう。

非交差滑走路(Non-intersecting runways)

交差滑走路及び平行滑走路以外の滑走路であって、2本の滑走路の中心線の延長線が交差するものをいう。

飛行視程(Flight visibility)

飛行中の航空機の操縦席から視認できる前方距離(メートル単位)をいう。

飛行場管制所(Airport traffic control tower)

飛行場管制業務を行う機関をいう。

飛行情報業務(Flight information service)

航空機の安全、かつ、円滑な運航に必要な情報を提供する業務をいう。

非精密進入(Non-precision approach)

精密進入以外の計器進入をいう。

標準計器出発方式(Standard instrument departure—SID)

計器飛行方式により飛行する出発機が秩序よく上昇するため設定された飛行経路、旋回方向、高度、飛行区域等の飛行の方式をいう。

標準計器到着方式(Standard instrument arrival—STAR)

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飛行経路、旋回方向、高度、飛行区域等の飛行の方式をいう。

フィックス(Fix)

地表の目視、無線施設の利用、天測航法その他の方法によって得られる地理上の位置をいう。

不可侵区域(No Transgression Zone—NTZ)

同時平行 ILS 進入のために、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、当該進入のレーダー監視に必要な長さ及び 610 メートル(2,000 フィート)以上の幅を有する区域をいう。

複合間隔(Composite separation)

複合経路システム内の経路をフライトレベル 290 以上で飛行する航空機間に設定する管制間隔であって、洋上管制区に適用する横間隔及び垂直間隔の最低基準の2分の1の間隔を複

合して適用するものをいう。

複合経路システム(Composite route system)

複合間隔を適用できる経路として関係機関の合意に基づき、洋上管制区内に設定され、公示される経路(複合経路)の総称をいう。

復行(Go around)

着陸又はそのための進入の継続を中止して上昇体勢に移ることをいう。

フライトレベル(Flight level)

標準気圧値 1,013.2 ヘクトパスカル(29.92 水銀柱インチ)を基準とした等気圧面をいう。

注 14,000 フィート以上の高度は通常フライトレベルにより表わされる。

分岐滑走路(Diverging runways)

非交差滑走路のうちその延長線が交差するものをいう。

ベアリング(Bearing)

NDBからの磁方位をいう。

平行滑走路(Parallel runways)

2本以上の滑走路の中心線が平行な滑走路であって、滑走路の配置形態によって次のとおり分類する。

- a A型平行滑走路(Parallel runways type A) 滑走路の両端が同列に配置されているもの。
- b B型平行滑走路(Parallel runways type B) 滑走路両端がともに同列に配置されていないもの。

平行進入(Parallel approach)

平行滑走路への進入であって、それぞれ進入する航空機間に規定のレーダー間隔を設定する平行 ILS 進入及び平行 ILS/精測レーダー進入並びに NTZ の設定等の条件の下で、それぞれ進入する航空機間にレーダー間隔を設定しない同時平行 ILS 進入をいう。

ベクター(Vector)

レーダー誘導において航空機に対し指示する磁針路をいう。

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。

- a 標準編隊(Standard formation) 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。
- b 非標準編隊(Non-standard formation) 標準編隊以外のものをいう。

放射方位(Radial)

VOR 又は TACAN からの放射磁方位をいう。

補完ターゲット(Complementary target)

多重レーダー処理を行う ARTS において他方のレーダー系を利用して補完処理されたターゲットをいう。

マイクロバースト(Microburst)

地上あるいはその付近で強い風の吹き出しを起こす下降気流であって、風の吹き出し口の大きさが0.4～4キロメートル程度のものをいう。

マック数(Mach number)

航空機の真対気速度を音の速度で除して得た数値であって、小数点第3位以下を切り捨てたものをいう。

マックナンバーテクニック(Mach number technique)

洋上管制において、特定の飛行経路を同一の高度で飛行するターボジェット機相互間に縦間隔を維持するため、マック数を指示する管制方式をいう。

ミニмумフューエル(Minimum fuel)

航空機の残存燃料が、目的地に到着する時点で遅延を殆ど受け入れられない状態をいう。

注 この状態は緊急状態ではないが、過度の遅延が生じることにより緊急状態に陥る可能性がある。

無風滑走路(Calm wind runway)

地上風の風速が5ノット未満の場合に使用するものとして定められている滑走路をいう。

モード(Mode)

二次レーダーの査信装置(インテロゲーター)から送信される査信信号の特定パルス間隔に割り当てられた文字又は数字をいう。

模擬計器出発(Simulated departure)

SIDによる出発の訓練等のためVFR機が行う飛行をいう。

模擬計器進入(Simulated approach)

計器進入の訓練等のためVFR機が行う飛行をいう。

目視間隔(Visual separation)

航空機と航空機の接触又は衝突を防止し、かつ、航空交通の秩序ある流れを維持するため、管制官が関係航空機を視認することにより、又は航空機が他の航空機を視認することにより確保すべき最小の航空機間の空間をいう。

目視進入(Contact approach)

レーダー管制下でないIFR機が行う進入の方法であって、計器進入方式の全部又は一部を所定の方法によらないで、飛行場を視認しながら行う進入をいう。

誘導限界(Guidance limit)

レーダー着陸誘導を継続しうる限界であって、次の場合をいう。

- a 精測レーダー進入を行う航空機(cの航空機を除く。)が精測レーダー進入に係る決心高度に到達した場合
- b 搜索レーダー進入を行う航空機(cの航空機を除く。)が進入滑走路の末端から1海里の点に到着した場合
- c 周回進入へ移行する航空機が、当該周回進入に係る最低降下高度に降下し、進入滑走路の末端から最低気象条件の地上視程の距離にある点に到達した場合

洋上管制区(Oceanic control area)

国際民間航空条約に基づき、我が国が航空交通業務を担当している飛行情報区(FIR)内の洋上空域であって、QNH適用区域境界線(平均海面上 14,000 フィート未満の高度においても標準気圧値により高度計規正を行うものとされている空域と QNHにより高度計規正を行うものとされている空域との境界線であって、AIPに公示されているものをいう。)の外側にあり、原則として海面から 1,700 メートル (5,500 フィート) 以上のものをいう。(参照 AIP-ENR1.7-2)

洋上転移経路(Oceanic transition route—OTR)

陸上の無線施設と洋上管制区内のフィックスとの間に設定された飛行経路であって、洋上転移経路として公示されたものをいう。

レーダー安全圏(Radar safety zone)

航空機が精測レーダー進入を行う場合に安全な進入の継続が期待できるグライドパスに係るレーダー画面上に表示された範囲であって次のものをいう。

上限：接地点から滑走路の内側 1,000 フィートの地点を基点とし、グライドパスより 0.5 度高い角度で延びる直線

下限：滑走路進入端からグライドパスより 0.5 度低い角度で延びる直線及び最終降下開始高度より 250 フィート低い高度を示す線で構成される線

レーダー移送(Transfer of radar identification)

レーダー識別を移送することであって、レーダーハンドオフ及びレーダーポイントアウトをいう。

レーダー管制業務(Radar control)

レーダーを使用して行う管制業務であって、レーダー識別を行った航空機に対して次に掲げる業務を行うことをいう。

- a レーダー間隔(Radar separation)の設定 レーダー画面上に表示された航空機間の水平面上における間隔を設定することをいう。
- b レーダー監視(Radar monitoring)
 - (a) 通常航法により飛行している航空機に対しレーダー追尾を行い、当該機が承認された飛行経路から逸脱し、又は逸脱するおそれのある場合に当該機に対しその旨通報することをいう。
 - (b) 同時平行 ILS 進入又は同時 LDA 進入中の航空機に対して、当該機が NTZ に侵入するおそれのある場合にローカライザーコースに戻るよう指示すること、及び当該機が NTZ に侵入した場合又は侵入することが確実な場合に、隣接するローカライザーコース上の関連機に対して回避指示を発出することをいう。
 - (c) 精測レーダー進入中の航空機に対して当該機がレーダー安全圏を逸脱し、又は逸脱するおそれのある場合に助言すること及び接地点との関連位置を通報することをいう。
- c レーダー誘導(Radar navigational guidance) 航空機に対し、磁針路を指示して飛行

経路の誘導を行うことをいう。

レーダー業務(Radar service)

レーダーを使用して行う管制業務、飛行情報業務及び緊急業務をいう。

レーダー識別(Radar identification)

特定の航空機のレーダーターゲットをレーダー画面上に確認することをいう。

レーダー障害現象(Radar interference)

レーダー追尾の妨げとなるレーダー画面上の映像(固定映像、気象障害区域の映像、環状現象等)をいう。

レーダー進入(Radar approach)

IFR機が行う次の進入をいう。

- a 精測レーダー進入(PAR approach) 精測レーダーによるレーダー着陸誘導を受けて行う計器進入をいう。
- b 捜索レーダー進入(Surveillance approach) 捜索レーダーによるレーダー着陸誘導を受けて行う計器進入をいう。

レーダーターゲット(Radar target)

一次レーダーターゲット又は二次レーダーターゲットをいう。

レーダー着陸誘導(Radar approach guidance)

最終進入中の航空機に対するレーダー誘導をいう。

レーダー追尾(Radar flight following)

レーダー識別を維持しながらレーダーターゲットを追尾することをいう。

レーダーハンドオフ(Radar handoff)

通信の移管を伴うレーダー移送をいう。

レーダーフィックス(Radar fix)

電氣的又は機械的にレーダー画面上に表示された特定フィックス(無線施設の利用によって得られるものに限る。)でレーダー識別及びレーダー移送のため使用できるものをいう。

レーダーポイントアウト(Radar point out)

通信の移管を伴わないレーダー移送をいう。

レーダーポジションシンボル(Radar position symbol)

IECS 又は ARTS のデジタルモードにおいて表示されたレーダーターゲットをいう。

ローアプローチ(Low approach)

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。

ローテーションポイント(Rotation point)

航空機が離陸のため機首の引き起しを開始する滑走路の地点をいう。

ログオン(Logon)

航空機から管制機関に対して行われるデータリンク接続をいう。

ADS(Automatic Dependent Surveillance)

航空機がデータリンクを使用し、自動的に管制機関に通報する自機の位置情報や航空機識別符号に基づく監視システムをいう。

ADS周期報告(Periodic ADS reports)

航空機から ADSにより周期的にダウンリンクされる報告をいう。

ATIS(Automatic terminal information service)

飛行場に発着しようとする航空機に対し、その発着に必要な航空情報を自動装置により継続的に送信することをいう。

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、転移経路及び標準計器到着方式をいう。

Baro-VNAV(Barometric vertical navigation)

飛行管理装置(FMS)その他のRNAVシステムの垂直航法(VNAV)機能を利用した、気圧高度を用いた垂直方向の経路情報による航法をいう。

Basic-RNP 1(Basic-RNP 1)

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±1海里以内となる航法精度及びその他の航法性能要件並びに航法機能要件(機上性能監視及び警報機能を含む。)が規定される RNP 仕様をいう。

Basic-RNP 1 経路(Basic-RNP 1 route)

Basic-RNP 1 に従い航行する航空機の用に供するために設定された標準計器出発方式、転移経路及び標準計器到着方式をいう。

CPDLC(Controller Pilot Data Link Communications)

データリンクを用いて行う管理管制官又は管制官とパイロット間の管制通信をいう。

DMEフィックス(DME fix)

VOR等による方位線及びDME又はTACANの距離情報により設定されたフィックスをいう。

ILS カテゴリー(Categories of ILS)

- a カテゴリーⅠILS 決心高が200フィート以上であり、かつ、地上視程が800メートル以上又はRVRが550メートル以上の場合におけるILS進入をいう。
- b カテゴリーⅡILS 決心高が200フィート未満100フィート以上であり、かつ、RVRが300メートル以上の場合におけるILS進入をいう。
- c カテゴリーⅢAILS 決心高が100フィート未満又は決心高を定めず、かつ、RVRが175メートル以上の場合におけるILS進入をいう。
- d カテゴリーⅢBILS 決心高が50フィート未満又は決心高を定めず、かつ、RVRが175メートル未満50メートル以上の場合におけるILS進入をいう。
- e カテゴリーⅢCILS 決心高を定めず、かつ、RVRの制限のないILS進入をいう。

ILS制限区域(ILS critical area)

ILSの電波障害を防止するために設定された区域であって、ローカライザー制限区域及びグライドスロープ制限区域をいう。

PACOTS(Pacific Organized Track System)

太平洋地域の空域の有効利用を目的に、日本ー北米間、日本ーハワイ間及び東南アジアー北米間の航空交通のために日単位で設定される経路及びその利用方法をいう。経路は太平洋の両側の出入点(Gateway)間に日々設定される可変経路及びこれに接続する洋上転移経路又は航空路により構成される。

RF レグ(Radius to Fix leg)

RNAVによるSID、STAR及び計器進入方式の各セグメントに割り当てられる飛行方法及び終了方法の種類をアルファベット2文字により表した規格(パスターミネータ)のうち一定半径の円弧により終点フィックスに至るものをいう。

RNAV(Area Navigation)

無線施設、自蔵航法装置若しくは衛星航法装置、又はこれらの組み合わせで、任意の経路を飛行する方式による航法をいう。

RNAV経路(RNAV route)

RNAV 仕様に従い航行する 航空機の用に供するために設定された飛行経路をいう。

RNAV仕様(RNAV specification)

「RNAV」の接頭辞が付される機上性能監視及び警報機能に係る要件を含まない航法仕様をいう。

RNAV 進入方式(RNAV approach procedure)

全地球的航法衛星システム(GNSS)を航空機の測位及び位置情報更新の手段として使用するRNAV適合機のために設定された航法精度が指定されない計器進入方式をいう。

注 RNAV進入方式は、航法精度が指定されないことから性能準拠型航法には該当しない。

RNAV 進入(RNAV approach)

RNAV 進入方式、RNP進入方式又はRNP AR進入方式に従い進入することをいう。

RNAV1(RNAV1)

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 ± 1 海里以内となる航法精度及びその他の航法性能並びに航法機能要件が規定されるRNAV仕様をいう。

RNAV1 経路 (RNAV1 route)

RNAV1 に従い航行する航空機の用に供するために設定された標準計器出発方式、転移経路及び標準計器到着方式をいう。

RNAV5(RNAV5)

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 ± 5 海里以内となる航法精度及びその他の航法性能並びに航法機能要件が規定される RNAV 仕様をいう。

RNAV5 経路 (RNAV5 route)

RNAV5 に従い航行する航空機の用に供するために設定された経路をいう。

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。

RNP経路(RNP route)

RNP 仕様に従い航行する航空機の用に供するために設定された飛行経路をいう。

RNP仕様(RNP Specification)

「RNP」の接頭辞が付される機上性能監視及び警報機能に係る要件を含む航法仕様をいう。

RNP 進入方式(RNP Approach procedure)

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RNP仕様に基づく計器進入方式をいう。

RNP AR 進入方式(RNP Authorization Required Approach procedure)

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最小±0.1海里以内となるような航法精度及び航法機能要件(機上性能監視及び警報機能を含む。)が規定されるRNP仕様及び法第83条の2の特別許可に基づく計器進入方式をいう。

TCAアドバイザー業務(TCA Radar advisory service)

ターミナルコントロールエリア内においてレーダー識別した VFR機に対し実施される次に掲げる業務をいう。

- a 当該機の要求に基づくレーダー誘導
- b 当該機の位置情報の提供
- c 進入順位及び待機の助言
- d 補足業務

凡 例

- 1 ★は管制用語を示し、一つの★により一つの管制用語が邦文及び英文により示される。
- 2 管制用語中に使用される記号の意味は次のとおりである。
 - 〔 〕 : 括弧内に該当する数値、名称等を入れることを示す。
 - () : 括弧内は必要に応じ加えることを示す。
 - / : 斜線の左右にいずれかの語句を使用することを示し、数値の単位中に使用されている場合は、単数または複数を必要に応じて使用することを示す。
- 3 後方乱気流管制方式の適用は 後方乱気流管制方式 により示される。

3 基本的心構え

【安全の確保】

- (1) 航空交通の安全確保は普遍の命題であり、航空交通管理管制官及び航空管制官は航空機の利用者に不安を与えるような事態を生じさせることがないよう、常に緊張感を持ち、管制官同士の連携を図りながら業務の遂行にあたらなければならない。

【規則、通達等の遵守】

- (2) 航空交通管理管制官及び航空管制官は、規則、通達等の改正状況を常に把握するとともに、これらの定めるところに従って業務を行わなければならない。

【始業前の確認】

- (3) 航空交通管理管制官及び航空管制官は、始業前に航空情報等業務に必要な情報について確認しなければならない。

【事故等発生時の対応】

- (4) 航空交通管理管制官及び航空管制官は、事故、重大インシデント、ハイジャック等発生時には、本規程に定めるところにより適切に対処するとともに、別途通達等に定められた連絡体制により関係機関及び関係者に遅滞なく報告しなければならない。

3 管制承認及び管制指示

【適用】

- (1) a 管制機関は、ATMセンターによる管制承認及び管制指示を航空機に対して発出するものとする。この場合において、当該管制指示の対象となる航空機(以下「対象機」という。)相互間及び対象機とその他の航空機との間に所要の管制間隔を設定するものとする。
- b 管制機関は、ATMセンターによる管制指示を発出する場合であって、航空交通流管理のための指示であることを航空機に明示する必要があるときは、次の用語を使用するものとする。
- ★交通流制御のため〔管制指示の内容〕に従って下さい。
- ～ DUE TO FLOW CONTROL.
- c 管制機関は、ATMセンターによる管制承認又は管制指示に疑義が生じた場合は、速やかにATMセンターに当該措置内容について確認を行うものとする。

【管制承認】

- (2) a ATMセンターは、計器飛行方式により飛行しようとする航空機の飛行計画を承認するものとする。ただし、有視界飛行方式により飛行中の航空機が、悪天等により緊急的に計器飛行方式に変更する場合は、管制区管制所等が承認することができるものとする。
- b ATMセンターによる管制承認は次に掲げる要領により処理するものとする。
- (a) ATMセンターは、計器飛行方式により飛行しようとする航空機の飛行計画を原則としてそのEOBT又は有視界飛行方式から計器飛行方式に変更する地点の通過予定時刻の25分前までに承認するものとし、航空交通流管理上必要と判断される場合は、飛行計画との相違事項又はEDCTその他の指示を関係する管制区管制所等(ターミナル管制所については進入管制区内に限定して飛行しようとする航空機に係る飛行計画の場合に限る。)に通知するものとする。
- (b) 管制区管制所等は、ATMセンターから(a)の規定による航空交通流管理上の指示を受領した場合は、これに従って航空機に対し管制承認を発出するものとし、当該指示を受領しなかった場合は、当該機の飛行計画が計画どおり承認されたものとして航空機に対し管制承認を発出するものとする。
- c 管制区管制所等は、b(b)の規定による航空機に対する管制承認の発出に際して、管制間隔又は障害物との安全間隔の設定のため、飛行経路、高度又は速度に関して、飛行計画の内容と異なる指示を発出する必要がある場合、法第96条第1項の指示としてこれを発出するものとする。この場合においては、ATMセンターから通知された航空交通流管理上の制限事項又は指示を変更してはならない。ただし、管制間隔の設定、障害物との安全間隔の設定等のために当該通知内容を変更する必要がある場合は、代替措置についてATMセンターと調整するものとする。
- d 管制区管制所等は、ATMセンターが承認した飛行計画の変更を航空機から要求された場合は、これを承認できるものとする。この場合においては、ATMセンターから通知された

航空交通流管理上の制限事項又は指示を変更してはならない。ただし、管制間隔の設定、障害物との安全間隔の設定等のために当該通知内容を変更する必要がある場合は、代替措置について ATM センターと調整するものとする。

- e 管制区管制所等が ATM センターによる管制承認を航空機に発出する場合の用語及び方法等については、Ⅲ管制方式基準(Ⅱ)1の規定に準ずるものとする。

【管制承認の簡素化(Simplified Departure Clearance : SDC)】

- (3) ターミナル管制所又は飛行場管制所は管制区管制所との間において、次に掲げるすべての事項に関して調整要領又は協定書に規定されている場合、ATM センター及び管制区管制所から(2)に規定する管制承認又は管制指示がなされたものとして、航空機に対し、管制承認又は管制指示を発出することができるものとする。
 - (a) SDC を適用できる航空機に関する事項
 - (b) 飛行計画経路に変更があった場合の措置に関する事項
 - (c) 基準高度 (SDC を適用できる最低高度) 及び移管高度 (ターミナル管制所又は飛行場管制所から管制区管制所に業務が移管される高度) に関する事項
 - (d) SDC の中断に関する事項

4 交通流制御

【交通流の監視及び交通流制御の実施】

- (1) a ATMセンターは、監視空域において適用値を超える交通量が予測され、交通流及び気象状況の変化の可能性を勘案した上で交通流制御の実施が必要と判断した場合は、実施の時期、方法その他必要な事項について関係管制機関と調整の上これを実施するものとする。
- b ATMセンターは、適正交通容量値が定められていない空域において、著しい悪天、管制機器の障害その他の事由により交通流制御その他の航空交通流管理上の措置を講じる必要があると判断される場合は、関連する交通流及び管制処理容量を勘案して措置するものとする。

【交通流制御の方法】

- (2) ATMセンターは、交通流制御の実施に当たり、状況に応じて次に掲げる方法から最も必要かつ効果的と判断されるものを適宜選択するものとする。
- (a) EDCTの発出、出発間隔の指定等の出発機に係る制限の発出(以下「出発制御」という。)
- (b) セクター、進入管制区等への入域間隔の指定その他の飛行中の航空機に係る制限の発出(以下「インフライト制御」という。)

【交通流制御の実施に係る情報】

- (3) ATMセンターは、交通流制御の開始、変更及び終了にあたって、原則としてノータムの発行手続を取るとともに、関係する管制区管制所及び別途指定するターミナル管制機関に対して次に掲げる事項を通知するものとする。
- (a) 交通流制御の対象(セクター名、飛行場名、航空路名等)
- (b) 開始時刻(制御開始時のみ)
- (c) 終了(予定)時刻
- (d) 制限の内容
- (e) その他必要な事項

【出発制御(EDCT発出)】

- (4) a ATMセンターは、EDCTを発出する場合は、対象機のEOBTの25分前までに、関係する管制区管制所及び運航者に通知するものとする。ただし、緊急を要する場合は、EOBTの25分前以降に通知することができるものとする。

注 運航者に対するEDCTの通知は、システムによる通知が利用可能な運航者に限る。

- b aの規定によりEDCTを通知された管制区管制所は、関係するターミナル管制機関(着陸誘導管制所を除く。)に当該EDCTを伝達するものとする。
- c 管制機関は、a及びbの規定により通知又は伝達されたEDCTを航空機に対し指定するものとする。ただし、管制間隔設定のためにEDCTと異なる時刻をⅢ管制方式基準(Ⅱ)4(2)に規定する出発制限解除時刻(RELEASE TIME)として航空機に指定する必要がある場合は、ATMセンターと調整するものとする。

★EDCTは〔時刻〕です。

EDCT
or
EXPECTED DEPARTURE CLEARANCE TIME } (AT) [time].

- d ATMセンターは、EDCT 有効時間帯を適用する空港及び適用する EDCT 有効時間帯を別途定めるものとする。
- e 管制機関は、EDCT 有効時間帯を適用する空港から出発する航空機に EDCT が指定された場合、当該航空機に EDCT 有効時間帯が指定されたものとして取り扱うものとする。

【出発制御(EDCT 変更)】

- (5) a ATMセンターは、既に通知した EDCT を変更する場合は、関係する管制区管制所及び運航者に変更後の EDCT を通知するものとする。
- b aの規定により EDCT を通知された管制区管制所は、関係するターミナル管制機関(着陸誘導管制所を除く。)に当該 EDCT を伝達するものとする。
- c 管制機関は、a 及び b の規定により通知又は伝達された EDCT を航空機に対し指定するものとする。

★EDCTを〔時刻〕に変更します。

REVISED { EDCT
or
EXPECTED DEPARTURE CLEARANCE TIME } (AT) [time].

【EDCT が指定されている航空機に係る措置】

- (6) a 管制機関は、EDCT 有効時間帯が指定されていない航空機を、EDCT 以降、可能な限り速やかに出発させるものとする。
- b 管制機関は、EDCT 有効時間帯が指定されている航空機を、EDCT 有効時間帯のうち、可能な限り EDCT に近い時刻に出発させるものとする。
- c ターミナル管制機関(着陸誘導管制所を除く。)は、航空機を EDCT 有効時間帯に出発させることができないと予測した場合、当該航空機の取扱いについて ATM センターと調整するものとする。この場合、ATM センターが別途指定する管制機関を除き管制区管制所を経由するものとする。
- d ATMセンターは、c の規定に基づく調整を受けた場合、EDCT を変更するものとする。
- e 管制機関は EDCT と出発制限解除時刻が同一の航空機に重複して指定された場合は、各々の制限による出発可能な時刻のいずれか遅い時刻以降に出発させるものとする。

【出発制御(EDCT 失効)】

- (7) a ATMセンターは、既に通知した EDCT を失効させる場合は、関係する管制区管制所及び運航者に通知するものとする。
- b a の規定により通知された管制区管制所は、関係するターミナル管制機関(着陸誘導管制所を除く。)へその旨を伝達するものとする。

★EDCT が失効しました。

EDCT
or
EXPECTED DEPARTURE CLEARANCE TIME } VOID.

- c 管制機関は、a 及び b の規定により EDCT の失効を通知又は伝達された場合は、再度 EDCT が通知されるまで、当該機の出発を待機させるものとする。

【出発制御(EDCT 取消し)】

- (8) a ATM センターは、既に EDCT を通知した航空機を制御の対象から除外する必要があると判断した場合は、関係する管制区管制所及び運航者に通知するものとする。
- b a の規定により通知された管制区管制所は、関係するターミナル管制機関(着陸誘導管制所を除く。)へその旨を伝達するものとする。
- c 管制機関は、a 及び b の規定により制御対象外となった旨を通知又は伝達された場合は、EDCT による出発制御の対象外として取扱うものとする。

★EDCTを取消します。

EDCT
or
EXPECTED DEPARTURE CLEARANCE TIME } CANCELLED.

【FDPS による EDCT の通知及び伝達】

- (9) a (4) a、(5) a、(7) a 及び(8) a の規定による EDCT の管制区管制所への通知は、飛行情報管理システム管制情報処理部(Flight data processing section。以下「FDPS」という。)によることができるものとし、FDPS によることができない場合は電話によるものとする。
- b ターミナル管制機関(着陸誘導管制所を除く。)は FDPS による EDCT 情報は参考情報として取り扱うものとし、これをもとに航空機に対し EDCT を指定しないものとする。ただし、管制区管制所とターミナル管制機関(着陸誘導管制所を除く。)との間において、FDPS による EDCT 情報の取り扱いについて調整要領又は協定書に規定されている場合は、当該情報をもとに航空機に対し EDCT を指定することができるものとする。

【出発制御(出発間隔指定)】

- (10) a ATM センターは、特定の飛行場からの出発間隔の指定を行う場合は、次に掲げる事項を関係する管制区管制所及び別途指定するターミナル管制機関に通知するものとする。
- (a) 出発間隔を指定する飛行場
- (b) 出発間隔を指定する対象航空機の飛行する経路又は空域
- (c) 対象出発機間の最低間隔
- b 管制区管制所等は、離陸時において対象機間に指定された最低間隔を確保するものとする。
- c 管制区管制所等は、出発間隔と EDCT 又は出発間隔と出発制限解除時刻が同一の航空機に重複して指定された場合は、原則として、各々の制限による出発可能な時刻のいずれか遅い時刻に出発させるものとする。

【出発制御(出発停止)】

(11) a ATMセンターは、監視空域の状況により、関連する航空機の出発を一時的に止める必要があると判断した場合は、関係する管制区管制所等に対し次に掲げる事項を通知して出発停止を指示するものとする。ただし、ATMセンターが特に対象範囲を示さない限り、出発飛行場の管制機関又は管制通信機関が出発停止の指示を知り得た際に、既に移動を開始している航空機はこの停止の対象としないものとする。

(a) 出発停止の理由

(b) 出発停止の対象飛行場又は対象機(対象を限定する場合に限る。)

(c) 出発停止の解除の見込み(通知可能な場合に限る。)

注 出発停止の指示は、飛行場における悪天等による管制処理容量の著しい低下、予測外の急激な交通量の集中、過度な空中待機又は管制機器の障害が発生した場合等において、最小限の範囲で実施されるものである。

b 管制区管制所等は、出発停止を指示された場合は、通知済みのEDCTにかかわらず、別途ATMセンターから出発停止の解除が通知されるまで、対象航空機の出発を待機させるものとする。

c ATMセンターは、出発停止を解除する場合は、必要に応じて管制機関に通知済みのEDCTを変更するものとする。

【インフライト制御】

(12) a ATMセンターは、飛行中の航空機に係る制限を発出する場合は、次に掲げる事項を関係する管制区管制所等に通知するものとする。

(a) 対象航空機(個別又は範囲による。)

(b) 措置内容(状況に応じて次の中から選択する。)

ア 対象空域への最低入域間隔の指定

イ 飛行経路上の地点における通過時機の指定

ウ 高度、速度及び経路に係る制限

エ 対象空域への入域の停止(空中待機に係る調整を含む。)

b 管制区管制所等は、ATMセンターから指示された措置内容に従って制御対象機を管制処理するものとする。

【交通流制御対象機の経路、高度、速度の変更の制限】

(13) ATMセンターは、交通流制御の効果を維持するために必要があると判断される場合は、次に掲げる事項を管制区管制所等に通知し、交通流制御対象機の経路、高度又は速度の変更を制限することができるものとする。この場合において、管制区管制所等は、管制間隔の設定又は航空機から悪天回避の要求があった場合その他安全確保のためやむを得ない場合を除き、ATMセンターから指定された制限事項を遵守するものとする。

(a) 対象機の範囲

(b) 適用時間

(c) 制限内容

【交通流制御対象外の措置】

(14) 次に掲げる航空機は交通流制御の対象から除外するものとする。ただし、(b)及び(c)については、交通状況からやむを得ない場合に限り、交通流制御の対象とすることができるものとする。

(a) III管制方式基準(VI)3(1)の規定による優先的取扱いを必要とする航空機

(b) 出発飛行場又は目的飛行場の運用時間その他の運用が制限される時間を守ることが困難と判断される航空機

(c) その他交通流制御の対象から除外すべきと認められる航空機

【管制機関による交通量の制限に関する措置】

(15) a 管制機関は、航空交通の状況により取り扱う交通量について制限する必要があると判断される場合は、ATMセンターに通報し措置内容について調整するものとする。ただし、安全確保のために緊急に措置する必要がある場合は、措置後速やかにATMセンターに通報し、事後の措置について調整するものとする。

b 管制区管制所は、隣接外国管制機関から外国管制機関管轄空域への出域交通量に係る調整を受けた場合は、その内容を速やかにATMセンターに通報するものとする。

(IV) 空域管理

1 通 則

【適 用】

- (1) ATMセンターは、以下に掲げるところにより安全かつ効率的な飛行経路の設定及び空域の有効利用に関する空域利用者その他の関係者との円滑な調整を実施するものとする。

2 PACOTS の設定

【PACOTS の設定】

- (1) ATMセンターは、米国の管制機関との協定又は覚書に基づく要領を定め、PACOTS の設定に係る処理を行うものとする。
 - a ATMセンターは、次のとおり東行き PACOTS を設定するものとする。
 - (a) 高層風を利用した経済的な経路を算出した後、交通流、気象状況等を勘案して効率的な PACOTS 経路を作成する。
 - (b) 作成した経路及び利用条件について米国の管制機関と調整し、定められた時刻までに公示する。
 - b ATMセンターは米国の管制機関が作成した西行き PACOTS の調整に応じるものとし、経路及び利用条件について、交通流、気象状況等を勘案して承認するものとする。

3 民間訓練試験空域管理方式

【民間訓練試験空域の管理】

- (1) ATMセンター及び使用統制を行う管制機関(以下「使用統制機関」という。)は、民間訓練試験空域(以下「民間訓練空域」という。)の適正な利用及び安全かつ円滑な航空交通の確保を図るため、以下により業務を処理するものとする。
- a ATMセンターは、民間訓練空域を使用して訓練を実施する航空機の運航者(以下「空域使用者」という。)から提出された訓練試験等計画(以下「訓練計画」という。)を受け付けて審査及び管理するとともに、訓練計画の受付番号を空域使用者に対して速やかに通知する。なお、電話により受け付けた場合は、訓練計画の内容を確認し、復唱することとする。また、当日提出される訓練計画の受付は原則として出発予定時刻の1時間前までとする。
- b ATMセンターは、空域使用者から提出された訓練計画を基に、次に掲げる基準により民間訓練空域の使用に係る調整を行うものとする。
- (a) 1空域に同時に入域できる訓練、試験等を行う航空機(以下「訓練機」という。)の数は、原則として1機とする。ただし、訓練、試験等の性格上、同時に複数の飛行が必要であって、航空機相互が自ら安全確保のための措置を講ずることができる場合は、この限りでない。
- (b) 1機による1空域の使用時間は、原則として、連続する2時間を超えないものとする。
- (c) 高度分離された空域を同一時間帯に異なる訓練機が使用する場合は、それぞれの訓練機の使用高度帯を500フィート以上分離する。
- (d) 上記aに規定する訓練計画の受付時間を過ぎて提出された場合は、使用統制機関との調整により対応可能であることを確認した後、受付・審査を行う。
- c ATMセンターは、重複する訓練計画の提出がある場合は、当該空域における訓練／試験の実施内容が航空従事者実地試験、耐久検査等を計画するものを優先的に取り扱うことができる。
- d ATMセンターは、調整が終了した訓練計画を基に、空域の使用計画書を作成し管理するとともに、関係する管制機関その他の機関に対して通知するものとする。また、空域使用者に対しては、提出された訓練計画に係る空域の使用計画書の通知をもって承認するものとする。なお、民間訓練空域において、フライトレベル290以上の空域を使用する使用計画書の通知には、法第94条の2第1項ただし書の許可を含むものとする。
- e ATMセンター及び使用統制機関は、空域使用者又は訓練機若しくはVFRによる通過機に対して、民間訓練空域の使用計画等の必要な情報を提供するものとする。
- (a) ATMセンターは、空域使用者等から民間訓練空域の使用計画又は使用状況に関する情報の提供を求められた場合は、速やかに当該情報を提供するものとする。
- (b) 使用統制機関は、飛行中の訓練機又は民間訓練空域を通過しようとするVFR機から民間訓練空域の使用状況に関する情報の提供を求められた場合は、速やかに当該情報を提供するものとする。

- (c) 使用統制機関は、訓練空域内の公示された IFR 機の経路に係る空域を使用する訓練機がある場合は、関係する IFR 機の情報を提供するものとする。また、提供した情報に変更が生じた場合(新たに関係する IFR 機が発生した場合を含む。)は、速やかに当該情報を提供するものとする。
- f 使用統制機関は、飛行中の訓練機より訓練終了予定時刻の延長等訓練計画の変更要請を受けた場合は、ATM センターと調整するものとする。
- g 使用統制機関は、管轄する民間訓練空域を使用する訓練機の入域時刻及び出域時刻を把握するとともに、遅滞なく ATM センターへ通報するものとする。ただし、訓練機と通信設定ができない場合はこの限りでない。
- h 管制機関は、民間訓練空域が訓練機により使用されていない場合に IFR 機を入域させることができる。
- i 使用統制機関は、訓練機が使用中の民間訓練空域にやむを得ず IFR 機を入域させる必要がある場合は、あらかじめ訓練機に対して訓練又は試験等の一時的な中止等を要請し、訓練機の同意を得なければならない。ただし、IFR 機の経路と重複する民間訓練空域であって、安全対策のための措置が講じられている場合はこの限りでない。
- j 使用統制機関は、訓練機から出域又は訓練の終了の通報を受けた場合は、使用計画の時間内であっても当該空域に IFR 機を入域させることができる。

4 国の航空機による空域使用調整

【国の航空機による一時的な空域の使用調整】

- (1) a ATMセンターは、国の航空機による特別な運航等を行うために一時的な空域の使用が必要である旨の要求がある場合は、関係する管制区管制所等と調整を行うとともに、航空交通に与える影響を勘案した上で許可することができる。
- b ATMセンターは、国の航空機による大規模な航空機の移動に係る調整を受けた場合は、関係する管制区管制所等と調整を行うとともに、航空交通に与える影響を勘案した上で、出発時機、飛行経路その他について必要な調整を行うものとする。

5 フライトレベル 290 以上の空域における飛行に関する調整

【RVSM 非適合機の飛行に関する調整】

- (1) a ATM センターは、次に掲げる場合であって、国内飛行場から出発する RVSM 非適合機の計器飛行方式による RVSM 適用空域(福岡 FIR の空域であって、フライトレベル 290 以上フライトレベル 410 以下の範囲をいう。)の飛行について、当該運航者から調整を受けたときは、航空交通への影響を勘案して、当該機の飛行計画の内容又は管制機関の対応について調整を図るものとする。
- (a) 国の航空機が飛行する場合
 - (b) 民間航空機が、次に掲げる場合であって、フライトレベル 280 以下又はフライトレベル 430 以上で適切な目的地への飛行ができない場合
 - ア 航空機がはじめて登録国又は運航者の国へ移送される場合
 - イ 既に RVSM 航行の許可を受けた航空機に機器故障が発生し RVSM 要件に適合するため、又は RVSM 航行の許可を得るため修理工場まで移送される場合
 - ウ 航空機が救急の目的又は人道的目的のために使用される場合
 - エ 航空機が予備エンジンを翼下に懸架し搬送する場合
- b ATM センターは、a の規定により許可した航空機に関する次に掲げる情報を、原則として当該航空機の出発予定時刻の 1 時間前までに関係管制区管制所に通報するものとする。
- (a) 航空機無線呼出符号
 - (b) 出発予定日時
 - (c) 許可理由
 - (d) その他必要な事項

【法第 94 条の 2 第 1 項ただし書の許可】

- (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。
- (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。
 - (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。
ただし、飛行検査を行う場合は除く。
 - (c) 申請から飛行予定日まで 3 日以上あること。
- b ATM センターは、a の規定により許可する場合は、航空交通への影響を勘案するとともに、関係する管制区管制所と調整を行うものとする。