

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程

改正案	現 行	備 考
<p>I 総則</p> <p>2 定義</p> <p>(略)</p> <p><u>同時平行進入 (Simultaneous parallel approach)</u>  <u>NTZの設定等の条件の下で、平行滑走路に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進入及び同時平行ILS/精測レーダー進入をいう。</u></p> <p>(略)</p> <p><u>不可侵区域 (No Transgression Zone-NTZ)</u>  <u>同時平行ILS進入及び同時平行ILS/精測レーダー進入のために、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。</u></p> <p>(略)</p> <p><u>平行進入(Parallel approach)</u>  <u>平行滑走路に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/精測レーダー進入をいう。</u></p> <p>(略)</p> <p><u>レーダー管制業務(Radar control)</u>  <u>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。</u></p> <p>a (略)</p> <p>b レーダー監視(Radar monitoring)</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) <u>同時平行ILS 進入、同時LDA 進入又は同時平行ILS/精測レーダー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当該機に対して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おいて、当該機に隣接する最終進入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。</u></p> <p>(c) (略)</p> <p>c (略)</p>	<p>I 総則</p> <p>2 定義</p> <p>(略)</p> <p><u>不可侵区域 (No Transgression Zone-NTZ)</u>  <u>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。</u></p> <p>(略)</p> <p><u>平行進入(Parallel approach)</u>  <u>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。</u></p> <p>(略)</p> <p><u>レーダー管制業務(Radar control)</u>  <u>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。</u></p> <p>a (略)</p> <p>b レーダー監視(Radar monitoring)</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) <u>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。</u></p> <p>(c) (略)</p> <p>c (略)</p>	<p>定義の追加</p> <p>進入方式の追加</p> <p>内容の再整理</p> <p>進入方式の追加</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

改正案	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">Ⅲ 管制方式基準</p> <p style="text-align: center;">(Ⅴ) 特別管制方式</p> <p>5 <u>新千歳空港及び千歳飛行場における同時平行ILS/精測レーダー進入</u></p> <p><b>【適用】</b></p> <p>(1) <u>新千歳空港及び千歳飛行場における同時平行ILS/精測レーダー進入（以下5において「同時平行ILS/PAR進入」という。）は、次に掲げる条件を満たすときに行うことができる。</u>  <u>ただし、地上の風向・風速及び最終進入コース上のウィンドシアアその他の悪気象現象に留意し、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。</u>  <u>a 滑走路の中心線の間隔が1,310メートル(4,300フィート)以上分離していること</u>  <u>b それぞれの滑走路に対して直線着陸が行われること</u>  <u>c ILS、レーダー及び通信機器が正常であること</u>  <u>d それぞれの進入復行経路が30度以上分岐するよう設定されていること</u>  <u>e NTZがレーダー画面上に表示されており、最終進入コース上の航空機のレーダー監視が新千歳空港及び千歳飛行場の管制官によりそれぞれ行われていること</u>  <u>f ILS進入を行う航空機のレーダー監視を行う管制官が飛行場管制周波数を用いて優先的に送信できる機能を持つ通信機器を有すること</u></p> <p><b>【到着機に対する情報提供】</b></p> <p>(2) <u>到着機に対し、最終進入コースに進入する前に、同時平行ILS/PAR進入が実施されている旨通報するものとする。ただし、当該通報がATIS情報に含まれており、かつ、当該機がATIS情報を受信した旨通報した場合には省略することができる。</u>  <u>★滑走路〔番号〕及び滑走路〔番号〕への同時平行ILS/PAR進入を実施しています。</u>  <u>SIMULTANEOUS PARALLEL ILS AND PAR APPROACHES TO RUNWAY</u>  <u>〔number〕 AND RUNWAY 〔number〕 ARE IN PROGRESS.</u></p> <p><b>【進入機相互間の間隔】</b></p> <p>(3) <u>同時平行ILS/PAR進入を行う航空機相互間にあつては、ローカライザーコースに着航し、又は着陸誘導管席へ移管が完了した航空機のうち、最終進入を開始する高度の高い方の航空機が、グライドパスに会合し、又は最終降下開始点に達するまでの間、3海里以上のレーダー間隔又は1,000フィート以上の垂直間隔を設定するものとする。</u></p>	<p>(以下参考)</p> <p style="text-align: center;">(Ⅳ) レーダー使用基準</p> <p style="text-align: center;">8-4 同時平行ILS進入</p> <p><b>【適用】</b></p> <p>(1) 平行滑走路にそれぞれ設置されたILSにより進入を行う場合で、次に掲げる条件を満たす場合は、同時平行ILS進入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ウィンドシアア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。  a 滑走路の中心線の間隔が1,310メートル(4,300フィート)以上分離していること  b それぞれの滑走路に対して直線着陸が行われること  c ILS、レーダー及び通信機器が正常であること  d それぞれの進入復行経路が30度以上分岐するよう設定されていること  e NTZがレーダー画面上に表示されており、進入中の航空機のレーダー監視がローカライザーコース毎に個別の管制官により行われていること  f レーダー監視を行う管制官が滑走路毎の飛行場管制周波数を用いて優先的に送信できる機能を持つ通信機器を有すること</p> <p><b>【到着機に対する情報】</b></p> <p>(2) 到着機に対し、同時平行ILS進入が実施されている旨通報するものとする。ただし、当該通報が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省略することができる。  ★滑走路〔番号〕左及び右への同時平行ILS進入を実施しています。  SIMULTANEOUS PARALLEL ILS APPROACHES TO RUNWAY 〔number〕 LEFT AND RIGHT ARE IN PROGRESS.</p> <p><b>【進入機相互間の間隔】</b></p> <p>(3) 同時平行ILS進入を行う航空機相互間にあつては、それぞれの航空機がローカライザーコースに着航し、最終進入を開始する高度の高い方の航空機がグライドパスに会合するまでの間、3海里以上のレーダー間隔又は1,000フィート以上の垂直間隔を設定するものとする。  注 同時平行ILS進入の監視が行われている航空機相互間には、NTZ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 style="text-align: center;">新規</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程

改正案	現 行	備 考
<p><b>【ローカライザーコースへの誘導】</b>            (4) <u>同時平行 ILS/PAR 進入中の航空機に対してローカライザーコースに着航させるための誘導を行う場合においては、(IV) 8(1)及び(2)にかかわらず、次の方法により行うものとする。</u>            a <u>アプローチゲートから2海里以遠の地点で会合させるよう誘導すること</u>            b <u>会合する地点まで1海里以上の直線飛行が継続されるよう誘導すること</u>            c <u>航跡の最適会合角は20度と、最大会合角は30度と、それぞれなるよう誘導すること</u>            d <u>アプローチゲートから1海里の地点までに最終進入開始高度に到達させるよう誘導すること</u></p> <p><b>【通信の移管】</b>            (5) <u>隣接する最終進入コース上の航空機との最低垂直間隔がなくなるまでに、ILS 進入中の航空機に対して飛行場管制周波数への切替えを指示するものとする。</u></p> <p><b>【着陸誘導管制席への移管】</b>            (6) <u>精測レーダー進入を行う航空機は、次に掲げる地点までに着陸誘導管制席へ移管を完了させるものとする。</u>            a <u>精測レーダー進入の最終降下開始高度が隣接する ILS 進入のそれよりも高い場合は、最終降下開始点の3海里手前</u>            b <u>精測レーダー進入の最終降下開始高度が隣接する ILS 進入のそれよりも低い場合は、当該 ILS 進入のアプローチゲートから2海里手前の地点における精測レーダー進入の最終進入コース上のアビームポイント</u></p> <p><b>【同時平行 ILS/PAR 進入の監視】</b>            (7) a <u>同時平行 ILS/PAR により進入中の全ての航空機を監視するものとする。</u>            b <u>ILS 進入を行う航空機の監視にあたる管制官は、当該機が使用する飛行場管制周波数を聴取するものとする。</u></p> <p><b>【航空機への指示】</b>            (8) a (a) <u>ILS 進入を行う航空機が最終進入コース着航時にオーバーシュートした場合又は NTZ に侵入するおそれのある場合は、当該機に対しローカライザーコースに戻るよう指示するものとする。</u>  <u>★最終進入コースを横切っています。速やかに左/右旋回をしてローカライザーコースに戻ってください。</u>  <u>YOU HAVE CROSSED THE FINAL APPROACH COURSE. TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER COURSE.</u>  <u>★左/右旋回をしてローカライザーコースに戻ってください。</u>  <u>TURN LEFT / RIGHT AND RETURN TO THE LOCALIZER COURSE.</u>            (b) <u>精測レーダー進入を行う航空機が、次に掲げる場合においては、隣接するローカライザーコースと反対側に誘導するものとする。</u>            ア (6) に規定する位置までに当該機を着陸誘導管制席に移管できない場合            イ 当該機が最終進入コースから逸脱し NTZ に侵入するおそれがある場合</p>	<p><b>【ローカライザーコースへの誘導】</b>            (4) ローカライザーコースへ会合させるための到着機の誘導は、8(1)及び(2)にかかわらず、次の方法により行うものとする。            a アプローチゲートから2海里以遠の地点で会合させるよう誘導すること            b 会合する地点まで1海里以上の直線飛行が継続されるよう誘導すること            c 航跡の最適会合角は20度、最大会合角は30度となるよう誘導すること            d アプローチゲートから1海里の地点までに最終進入開始高度に到達させること</p> <p><b>【通信の移管】</b>            (5) 隣接するローカライザーコース上の航空機間の最低垂直間隔がなくなるまでに、航空機に対して飛行場管制周波数への切り替えを指示するものとする。</p> <p><b>【同時平行 ILS 進入の監視】</b>            (6) a 気象状態に関わらず進入中の全ての航空機を監視するものとする。            b 監視に当たるそれぞれの管制官は、滑走路別に設定された飛行場管制周波数を聴取するものとする。</p> <p><b>【航空機への指示】</b>            (7) a 航空機が最終進入コース会合時にオーバーシュートした場合、又は NTZ に侵入するおそれのある場合は、当該機に対し正しい経路へ復帰するよう指示するものとする。  <u>★最終進入コースを横切っています。速やかに左/右旋回をしてローカライザーコースに復帰してください。</u>  <u>YOU HAVE CROSSED THE FINAL APPROACH COURSE. TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER COURSE.</u>  <u>★左/右旋回をしてローカライザーコースに復帰してください。</u>  <u>TURN LEFT / RIGHT AND RETURN TO THE LOCALIZER COURSE.</u></p>	

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程

改正案	現 行	備 考
<p>b (a) <u>ILS 進入を行う航空機が NTZ に侵入した場合又は侵入することが確実に判断される場合は、着陸誘導管制席に対して、隣接する最終進入コース上の関連機を特定の磁針路及び高度で飛行させるよう指示するものとする。</u></p> <p>(b) (a)項の指示を受けた着陸誘導管制席は、直ちに精測レーダー進入を行う航空機に対して指示を伝達するものとする。</p> <p>(c) <u>精測レーダー進入を行う航空機が NTZ に侵入した場合又は侵入することが確実に判断される場合は、隣接するローカライザーコース上の関連機に対して、当該 NTZ 侵入機を回避するための指示を発出するものとする。</u></p> <p>(d) (a)の指示及び(c)の回避指示は、次の用語を用いるものとする。</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。</p> <p><u>TRAFFIC ALERT, [aircraft identification], TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY, HEADING [number], CLIMB AND MAINTAIN [altitude].</u></p> <p>c (a)の指示及び(c)の回避指示を受けた航空機の高度が最低誘導高度未満である場合は、同高度以上の高度を維持するよう指示するとともに、周辺の障害物を考慮した磁針路で飛行させるよう指示するものとする。</p> <p>注 航空機が NTZ に侵入した場合とは、レーダーポジションシンボルの中心が NTZ に侵入したときをいう。</p> <p><b>【監視の終了】</b></p> <p>(9) <u>同時平行 ILS/PAR により進入中の航空機を監視する管制官が、飛行場管制所から当該機の視認により目視間隔が設定された旨の連絡を受けた場合は、同時平行 ILS/PAR 進入の監視を終了するものとする。</u></p>	<p>b 航空機が NTZ に侵入した場合又は侵入することが確実に判断される場合は、隣接するローカライザーコース上の関連機に対して、当該 NTZ 侵入機を回避する指示を発出するものとする。</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。</p> <p>TRAFFIC ALERT, [repeat aircraft identification], TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY, HEADING [number], CLIMB AND MAINTAIN [altitude].</p> <p>c 回避する航空機の高度が最低誘導高度未満である場合は、最低誘導高度以上の維持すべき高度を指示するとともに、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>注1 航空機が NTZ に侵入した場合とは、レーダーポジションシンボルの中心が NTZ に侵入した時点とする。</p> <p>注2 同時平行 ILS 進入の監視下にある航空機に対する管制指示は、航空機相互の衝突及び航空機の NTZ 侵入を回避する場合に限り発出されるものであり、レーダー誘導あるいはレーダー間隔の設定を行うものではないことに留意しなければならない。</p> <p><b>【監視の終了】</b></p> <p>(8) 飛行場管制所から視認により目視間隔が設定された旨の連絡を受けた場合は、同時平行 ILS 進入の監視を終了するものとする。</p>	