

	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		
114	国空制第 421 号	28.11. 7	28.11.10		
115	国空制第 628 号	29. 3. 2	29. 3. 8		
116	国空制第 143 号	29. 6.20	29. 6.22		
117	国空制第 211 号	29. 8. 8	29. 8.17		

(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
4 空港管制処理システムに係る管制方式	.....	(V) - 4 - 1

(1) 適用	(V)-4-1
(2) 定義	(V)-4-1
(3) EDCTの通知及び伝達	(V)-4-1
(4) レーダー識別の消失	(V)-4-1
(5) 最低安全高度警報	(V)-4-1
(6) 飛行場管制 HMI 入出力装置におけるシチュエーションエリア	(V)-4-1
(7) TAPS における電子ストリップ	(V)-4-1
5 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	(V)-5-1
(1) 適用	(V)-5-1
(2) 到着機に対する情報提供	(V)-5-1
(3) 進入機相互間の間隔	(V)-5-1
(4) ローカライザーコースへの誘導	(V)-5-1
(5) 通信の移管	(V)-5-2
(6) 着陸誘導管制席への移管	(V)-5-2
(7) 同時平行 ILS/PAR 進入の監視	(V)-5-2
(8) 航空機への指示	(V)-5-2
(9) 監視の終了	(V)-5-3
(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 緊急業務	(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

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。以下「トランジション」という。)

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。

同時平行進入(Simultaneous parallel approach)

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。

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。

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。

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、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。
 - (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。

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 搜索レーダー進入(Surveillance approach) 搜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、トランジション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、トランジション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 I ILS 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 II ILS 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 IIIA ILS 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 IIIB ILS 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、トランジション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 アドバイザリー業務(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。

表示例

JA8570		GANNOSU TENJIN DAZAIFU	
F900/M	2330		

G カウンタ表示

1		4	5	6	7	8
		9		10		11
2	3					12

- (1) 航空機無線呼出符号
- (2) SSR 機器に関する情報及び個別コード
- (3) カウント数リセットボタン
- (4) タッチアンドゴー回数
- (5) ローアプローチ回数
- (6) 飛行回数及びストップアンドゴー
- (7) 進入復行回数
- (8) 通過回数
- (9) SVFR 許可発出時刻
- (10) 管制圏入域時刻
- (11) 管制圏出域時刻
- (12) SVFR 機 VMC 到達時刻

表示例

JA901A	T/G	L/A	飛行回数	進入復行	通過
	02	03	00	00	00
	発出	入圏	出域	VMC	
	0100	0105		0107	

5 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

【適用】

- (1) 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。

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。

- 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、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
- 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

【到着機に対する情報提供】

- (2) 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。

★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。

SIMULTANEOUS PARALLEL ILS AND PAR APPROACHES TO RUNWAY

[number] AND RUNWAY [number] ARE IN PROGRESS.

【進入機相互間の間隔】

- (3) 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、又は着陸誘導管制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。

【ローカライザーコースへの誘導】

- (4) 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。
- 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度と、最大会合角は30度と、それぞれ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よう誘導すること

【通信の移管】

- (5) 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。

【着陸誘導管制席への移管】

- (6) 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。
- a 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
 - b 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

【同時平行 ILS/PAR 進入の監視】

- (7) a 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。
- b 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。

【航空機への指示】

- (8) a (a) 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。
- ★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。
 - YOU HAVE CROSSED THE FINAL APPROACH COURSE. TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER COURSE.
 - ★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。
 - TURN LEFT / RIGHT AND RETURN TO THE LOCALIZER COURSE.
- (b) 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。
- 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
- b (a) 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であると判断される場合は、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。
- (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。
- (c) 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であると判断される場合は、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。

(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。

★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, 〔aircraft identification〕, TURN LEFT / RIGHT

IMMEDIATELY, HEADING 〔number〕, CLIMB AND MAINTAIN 〔altitude〕.

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。

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。

【監視の終了】

(9) 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。