

| | 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 | | |
| 118 | 国空制第 333 号 | 29. 10. 5 | 29. 10. 12 | | |
| 119 | 国空制第 558 号 | 30. 2. 16 | 30. 2. 22 | | |
| 120 | 国空制第 629 号 | 30. 3. 22 | 30. 3. 29 | | |

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 - 22 |
| 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) 管制用システムによる 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 |
| (22) | 管制用システム障害時の連絡調整 | ..... | (I)-2-6 |
| (23) | ウィンドシアア回避に係る措置 | ..... | (I)-2-6 |
| 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) | SID 、トランジション又は STAR による飛行 | ..... | ( II) - 1 - 10 |
| (11) | 高度変更ができない場合の措置 | ..... | ( II) - 1 - 10 |
| (12) | 高度の確認 | ..... | ( II) - 1 - 11 |
| (13) | RVSM 非適合に係る通報 | ..... | ( II) - 1 - 11 |
| (14) | RVSM 適合に係る確認 | ..... | ( II) - 1 - 11 |
| (15) | 有視界気象状態を維持して行う飛行 | ..... | ( II) - 1 - 11 |
| (16) | 法第 94 条ただし書の許可 | ..... | ( II) - 1 - 12 |
| (17) | 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 |
| (18) | 回廊 | ..... | ( II) - 1 - 13 |
| 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 - 1 |
| 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-C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-C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) | タワーディスプレイによる情報の提供 | ..... | (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 |
| 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 - 2 |
| (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 |

| | | |
|------|-----------------------------------|----------------|
| 4 | 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) - 4 - 1 |
| (1) | 適用 | … (V) - 4 - 1 |
| (2) | 到着機に対する情報提供 | … (V) - 4 - 1 |
| (3) | 進入機相互間の間隔 | … (V) - 4 - 1 |
| (4) | ローカライザーコースへの誘導 | … (V) - 4 - 1 |
| (5) | 通信の移管 | … (V) - 4 - 2 |
| (6) | 着陸誘導管制席への移管 | … (V) - 4 - 2 |
| (7) | 同時平行 ILS/PAR 進入の監視 | … (V) - 4 - 2 |
| (8) | 航空機への指示 | … (V) - 4 - 2 |
| (9) | 監視の終了 | … (V) - 4 - 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) | 搜索救難機 | … (VI) - 3 - 2 |
| (5) | 患者輸送機等 | … (VI) - 3 - 2 |
| (6) | ミニмум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-19 |
| 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。

ウィンドシアー回避(Wind shear escape)

機上装置から発信されたウィンドシアー警報に基づきパイロットが行うウィンドシアーからの回避操作をいう。

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りの部分を用いる。

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、車両又は人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、車両又は人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。

管制用システム(ATC systems)

航空交通管理管制官又は航空管制官が業務を行ううえで使用する、次に掲げるものをいう。

ADEX：管制データ交換処理システム(ATC data exchange system)

ARTS：ターミナルレーダー情報処理システム(Automated radar terminal system)

ATFM：航空交通流管理システム(Air traffic flow management system)

ASM：空域管理システム(Air space management system)

FACE：飛行情報管理処理システム(Flight object administration center system)

FDPS：飛行情報管理システム管制情報処理部(Flight data processing section)

ICAP：管制支援処理システム(Integrated control advice processing system)

IECS：航空路管制卓システム(Integrated en-route control system)

MADE：多目的管制データ通信処理装置(Multiple ATS data communication equipment)

RDP：航空路レーダー情報処理システム(Radar data processing system)

TAPS：空港管制処理システム(Trajectorized airport traffic data processing system)

TEAM：航空交通管理処理システム(Trajectorized enhanced aviation management system)

TEPS：航空路管制処理システム(Trajectorized en-route traffic data processing system)

TOPS：洋上管制処理システム(Trajectorized oceanic traffic data processing system)

TRAD：空港レーダー情報処理システム(Terminal radar alphanumeric display system)

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。

緊急業務(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／決心高(Decision altitude—DA / Decision height—DH)

精密進入又は垂直方向ガイダンス付き進入において、進入継続に必要な目視物標をその到達時に視認できない場合は進入復行を開始しなければならない高度／高さをいう。

注 決心高度は平均海面を基準とし、決心高は滑走路末端標高又は接地帯標高を基準とする。

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をいう。
 - (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 en-route 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。

最低降下高度／最低降下高(Minimum descent altitude—MDA / Minimum descent height—MDH)

非精密進入及び周回進入において定める、進入継続に必要な目視物標を視認することなくそれ未満へ降下してはならない高度／高さをいう。

注 最低降下高度は平均海面を基準とし、最低降下高は飛行場標高又は滑走路末端標高を基準とする。

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。

性能準拠型監視(Performance based surveillance—PBS)

洋上管制区における管制間隔の短縮に必要な性能要件に基づく監視をいう。

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。

性能準拠型通信(Performance based communication—PBC)

洋上管制区における管制間隔の短縮に必要な性能要件に基づく通信をいう。

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。

タワーディスプレイ(Tower display)

飛行場管制所において、管制圏及びその周辺の航空機の位置を確認するために使用する TAPS、ARTS又はTRAD(以下「TAPS等」という。)のレーダー情報を表示することができる画面をいう。

地上走行(Taxiing)

航空機が自力で飛行場面上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、地平円の半分以上で観測された値の最大値(卓越視程)又は気象機関の気象測器により得られた値から自動的に算出された値をいう。

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。

低高度警報(Low altitude warning)

航空機の高度と、地形又は障害物の上端との高度差が設定値以下になった場合又はそのおそれがある場合に発せられる警報であって、次に掲げるものをいう。

- a LOW TAPS のターミナル管制 HMI 入出力装置及び飛行場管制 HMI 入出力装置に表示される計器進入方式進入経路上を監視対象とする警報。
- b MSA TAPS のターミナル管制 HMI 入出力装置及び飛行場管制 HMI 入出力装置に表示される計器進入方式進入経路上を除く進入管制区を監視対象とする警報。
- c LA ARTS 表示装置又は TRAD 表示装置及びこれらのタワーディスプレイに表示される警報。

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 IECS 又は TAPS 等の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-C 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 TAPS 又は 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 捜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。

レーダー画面(Radar display)

レーダー業務を行うためにレーダーターゲット及びそれに関連する情報を表示する画面(表示器の一部がその機能を有している場合はその部分)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ー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。

- 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 TAPS 等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-C(Automatic dependent surveillance-contract)

データリンクを使用し、航空機が管制機関からの要求に基づいて自動的に通報する自機の位置情報、航空機識別符号又は気象情報等を使用した監視システムをいう。

ADS 周期報告(Periodic ADS reports)

航空機から ADS-C 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。

DARP(Dynamic airborne reroute procedure)

運航管理者が最新の気象状況等に基づき算出した新たな経路を飛行中の航空機と共有した上で、当該航空機からの要求により管制機関が経路承認を発出する方式をいう。

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 III 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 III B 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。

RCP仕様(Required communication performance specification－通信性能要件仕様)

性能準拠型通信による航行のために必要な地上施設、航空機性能及び運用方式に係る一連の要件を満たす仕様をいい、「RCP」の接頭辞及び許容される通信所要時間を示す値で表されるものをいう。

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。

RSP仕様(Required surveillance performance specification－監視性能要件仕様)

性能準拠型監視による航行のために必要な地上施設、航空機性能及び運用方式に係る一連の要件を満たす仕様をいい、「RSP」の接頭辞及び許容される通信所要時間を示す値で表されるものをいう。

RVSM(Reduced vertical separation minimum)

フライトレベル290以上フライトレベル410以下の空域において、垂直間隔の最低基準を1,000フィートに短縮する方式をいう。

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に、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。

進入許可が発出された航空機を除く。)に対して、MSA 表示又は音声警報を伴わない LA 表示があった場合は、ターミナル管制所又は着陸誘導管制所は当該表示の有効性を判断し、当該機に対して警報を通報するとともに、高度について注意を喚起するものとする。ただし、当該機と飛行場管制所が通信設定しているときは、ターミナル管制所が当該表示の有効性を判断し、警報を通報するよう飛行場管制所に通知するものとする。飛行場管制所は、ターミナル管制所から通知された場合は、a と同様の措置をとるものとする。

★低高度警報、直ちに高度を点検してください。

LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY.

注 上記 b の実施については、管制官の判断によることとするが、航空機にとって有益であることを考慮すること。

【管制用システム障害時の連絡調整】

(22) 管制用システムに障害が生じた場合又はその運用中断、運用再開若しくは運用形態の変更を行う場合は、その旨を関係機関に通報するとともに、管制上必要な調整を行うものとする。

【ウィンドシアー回避に係る措置】

(23) 航空機からウィンドシアー回避のため管制指示から逸脱している旨の通報を受けた場合は、当該機から回避を終了した旨の通報があり、当該機と他の航空機との間に管制間隔が確保されていることを確認したのちに、管制指示を発出することができる。この場合、実施可能な範囲において、当該機及び関連航空機に対し交通情報を提供するものとする。

3 気象情報

【気象情報の提供】

- (1) a 航空機又は他の管制機関に気象情報を通報する場合は、気象機関から提供されたものを使用するものとする。ただし、飛行場管制所に設置された風向風速計により得られた風向風速の値、ウィンドシアー表示装置により得られたウィンドシアー又はマイクロバーストの情報、飛行場管制所が観察した一般的気象情報、航空機から通報された気象情報及びレーダーにより視認された気象情報を通報する場合を除く。

注1 気象機関の気象測器により得られた情報であって、管制機関内に設置された分岐指示器又は分岐表示器(以下「分岐指示器等」という。)により直読できるものは、気象機関から提供されたものである。

注2 一般的気象情報とは、「吹雪が北方から接近中」、「雲高が南方において低下中」等数値を含まない気象情報をいう。

- b 気象機関から通報された気象情報の内容と飛行場管制所が観察した気象状況との間に差異があると思われる場合は、その旨を気象機関に通報するものとする。ただし、管制官が航空機に対して緊急に助言する必要があると判断した場合は、飛行場管制所が観察した気象状況を航空機に通報することができる。

- c 飛行場管制所が観察した気象情報を航空機に通報する場合は、次の用語を前置するものとする。

★タワー観察

TOWER OBSERVATION

- d 晴天乱気流を含む強い乱気流、強い着氷、活発な雷電、並の乱気流、並の着氷、低高度ウィンドシアー等悪気象に関する情報が航空機から通報されたときは、関係空域を飛行する他の航空機及び気象機関にその内容を通報する。ただし、当該情報が ATIS 情報に含まれており、航空機が ATIS 情報を受信した旨を通報した場合は、航空機に対する通報を省略することができる。

★パイロットレポート〔航空機からの通報〕

PILOT REPORTS〔pilot report〕

- e 航空機から通報された気象情報を気象機関等へ通報する場合は、当該機に係る次の事項を併せて通報するものとする。

- (a) 航空機型式
- (b) 位置
- (c) 観測時刻
- (d) 飛行高度

注 航空機の行う気象通報は、通常上記の事項を含む。

〔例〕 B737 on approach runway 27 at 0915 reported abrupt wind shear at 700feet, maximum thrust required.

9 洋上管制

【適用】

- (1) a 洋上管制区を飛行する IFR 機相互間の管制間隔は、垂直間隔、縦間隔又は横間隔を以下に掲げる方法及び基準により設定するものとする。

ただし、ADS-C 及び CPDLC を使用した間隔を設定する場合、又はレーダー間隔を設定する場合は、この限りでない。

- b TOPS を使用し、管制機関以外の機関を経由して航空機に対し管制承認の発出、情報の提供又は要求を行う場合は、(II) 10 の別表「CPDLC アップリンク定型メッセージ一覧表」に定めるメッセージを使用するものとする。

ただし、適当な定型メッセージがない場合又は定型メッセージを補足する場合については、この限りではない。

【垂直間隔】

- (2) 垂直間隔の最低基準等は、(II) 2 (2) の規定によるものとする。

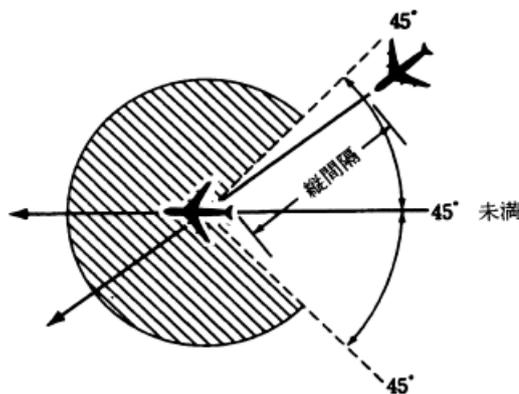
【縦間隔】

- (3) a 縦間隔の最低基準は、次に掲げるとおりとする。

(a) 両機が同一の位置通報点で位置通報を行ったのち、同方向経路を飛行する場合にあっては、10 分。ただし、レーダーにより確認された位置情報をもって位置通報にかえることができる。

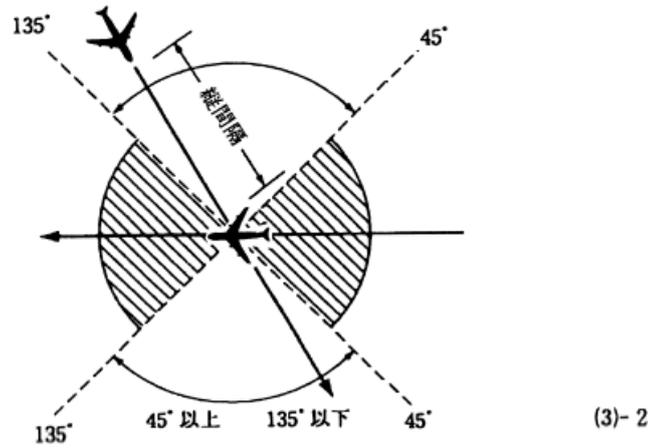
(b) 上記(a)以外の場合にあっては、15 分

- b 同方向経路を飛行する航空機相互間にあっては、a に規定する最低基準を設定するものとする。((3)-1 図)

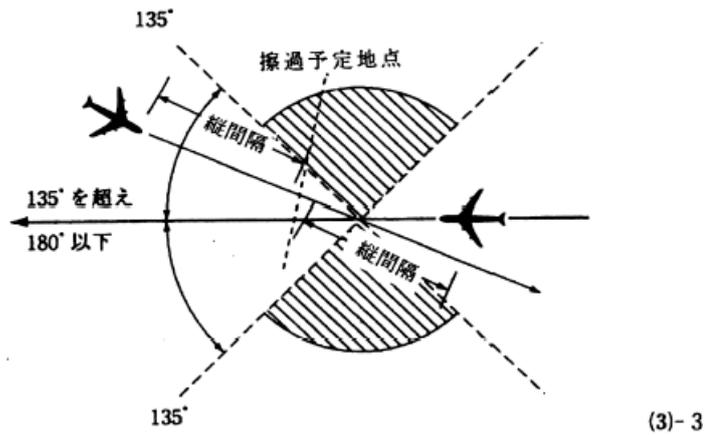


(3)-1

- c 交差経路を飛行する航空機相互間にあっては、両機の経路の中心線の交点において、a に規定する最低基準を設定するものとする。((3)-2 図)



d 対面経路を飛行する航空機相互間にあつては、擦過予定時刻の前後それぞれにおいて、aに規定する時間にわたつて、(2)に規定する垂直間隔を設定するものとする。ただし、無線施設により設定されている位置通報点上における位置通報が得られる場合は、(II)2(3)bによることができる。((3)-3図)



e 対面経路を飛行する場合であつて、同一のフィックス又は緯度経度により設定されている位置通報点を通過する場合は、後に通過した航空機に対し、aに定める間隔の2分の1の時間にわたつて(2)に規定する垂直間隔を設定するものとする。((3)-4図)

- (b) 当該機と当該機が移行しようとする複合経路上の他の航空機との間に縦間隔又は垂直間隔が設定されること。
 - (c) 当該機と当該機が移行しようとする複合経路に隣接する複合経路上の他の航空機との間に複合間隔が設定されること。
- g 複合経路システムを横断しようとする航空機と複合経路システム内の航空機との間に縦間隔、横間隔又は垂直間隔が設定される場合は、当該機を横断させることができる。

10 ADS-C 及び CPDLC

【適用】

- (1) a ADS-C 及び CPDLC を使用した管制方式は、ADS-C による航空機位置が TOPS に適切に表示され、かつ、CPDLC による通信設定が行われている航空機(以下「ADS-C 機」という。)に適用するものとする。

注 管制機関と航空機との間において ADS-C 及び CPDLC が使用される場合は航空機からログオンされる。

- b ADS-C 及び CPDLC を使用した管制方式の適用に当たっては、次に掲げる事項を考慮して安全に取り扱うことができる範囲を超えないものとする。
- (a) ADS-C 及び CPDLC の信頼度
 - (b) 管轄区域内において取り扱う航空機の数
 - (c) (Ⅱ) 9 に規定する管制間隔の設定を必要とするような TOPS 及び関連機器の障害の可能性

【管制用語】

- (2) CPDLC においては英語を使用する。

【CPDLC による送受信】

- (3) CPDLC による送受信は、以下によるものとする。

- a CPDLC により開始された管制承認等の送受信は、原則として CPDLC により終了するものとする。また、音声通信により開始された管制承認等の送受信は、音声通信により終了するものとする。
- b CPDLC によるアップリンクにおいては、別表の CPDLC アップリンク定型メッセージを使用するものとする。フリーテキストメッセージは、適当な定型メッセージがない場合又は定型メッセージを補足する場合に限り使用するものとする。
- c 経路承認を含む経路変更に関する管制承認の発出は、CPDLC によらず音声通信により行うものとする。ただし、DARP により管制承認を発出する場合は CPDLC により行うものとする。

注 1 CPDLC により航空機から位置通報が実施されている場合は、その受領について航空機への通報は必要としない。

注 2 ダウンリンクメッセージ「WILCO」は、管制承認等アップリンクメッセージの内容をパイロットが了承したことを意味し、パイロットによる復唱は行われない。

注 3 CPDLC で使用されるメッセージは、無線電話で使用される用語とは必ずしも一致しない。

【垂直間隔】

- (4) 垂直間隔の最低基準は、9(2)の規定に掲げるとおりとする。

【上昇降下時の高度の指定】

- (5) ADS 機に対して高度変更を指示した後、指示した高度の方向に対して、当該機の表示高度

と当初維持していた高度又は通過した高度の差が 300 フィートを超えたとき、当該機は当初維持していた高度又は通過した高度を離脱したものと判断し、当該高度を他の航空機に指定することができる。

ただし、次に掲げる場合は、指定された高度を離脱した ADS 機が(4)に定めた最低基準以上の間隔を有する高度に到達したことの報告を受けた後でなければ、当初維持していた高度又は通過した高度を他の航空機に指定してはならない。

- a 強い乱気流が報告されている場合
- b パイロットの判断による上昇又は降下を指示した場合
- c 航空機の性能上の理由から(4)に定めた最低基準以上の間隔が維持できないと判断される場合

【縦間隔】

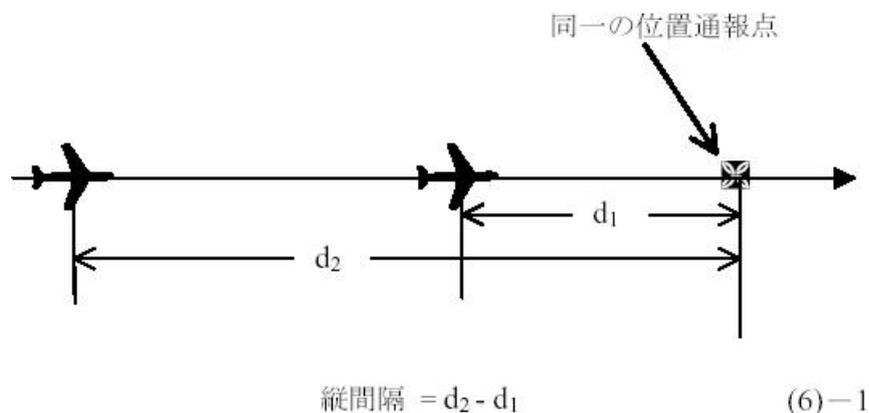
(6) ADS-C機相互間及びADS-C機とレーダー識別された航空機との間の縦間隔の最低基準は、次の表(6)に掲げるとおりとする。RNP仕様、RCP仕様及びRSP仕様は、飛行計画等で確認するものとする。

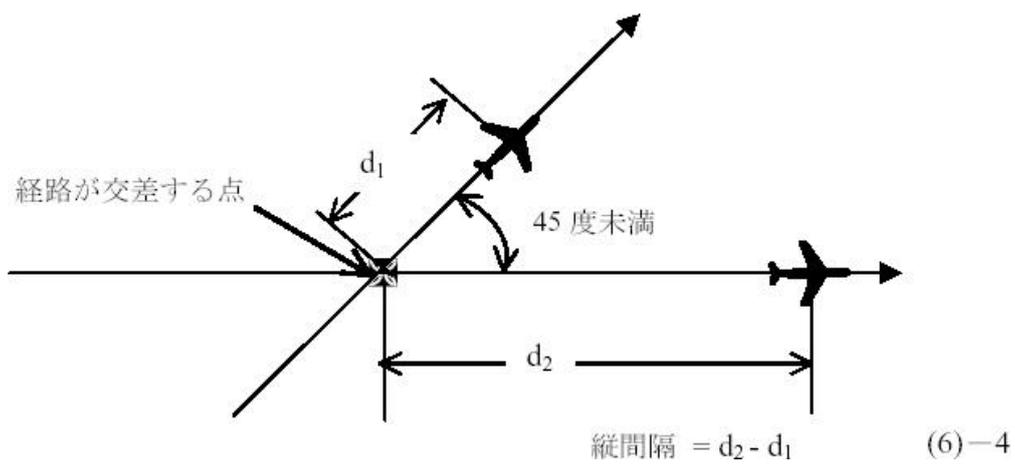
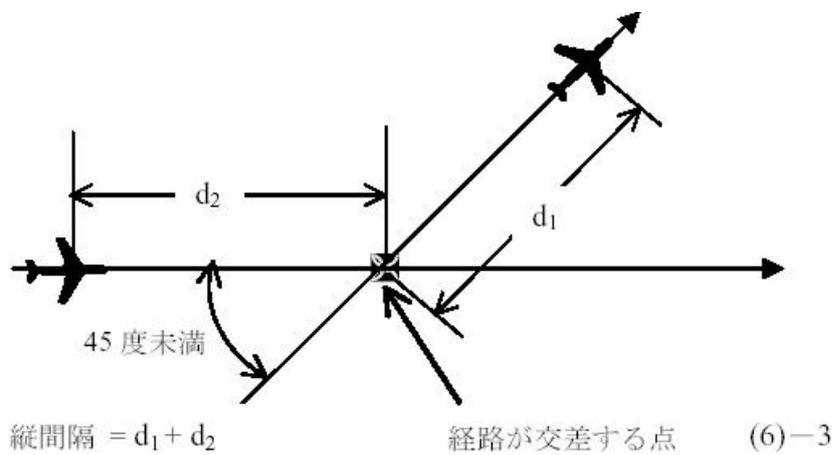
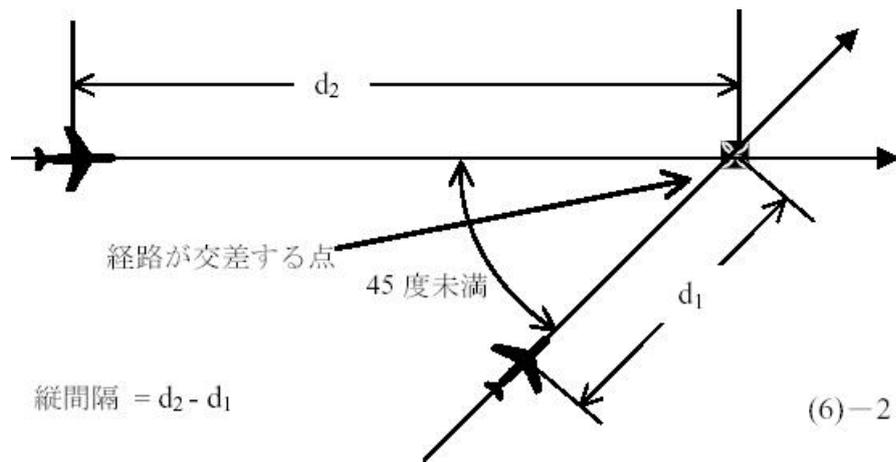
表(6)

| 対象航空機 | | | ADS 周期 報告 | 最低縦 間隔 |
|---|-------------------|-------------------|--------------|-----------|
| RNP 仕様 | RCP 仕様 | RSP 仕様 | | |
| RNP10 許可機相互間 RNP10 許可機と RNP 4 許可機との間 | RCP240 承認 機相互間 | RSP180 承認 機相互間 | 27 分以内 | 50 海里 |
| RNP 4 許可機相互間 | RCP240 承認 機相互間 | RSP180 承認 機相互間 | 32 分以内 | 50 海里 |
| | | | 12 分以内 | 30 海里 |

注 航空機の航法性能要件値は飛行計画等で確認すること。

- a 同方向経路を飛行する航空機相互間にあつては、経路上の同一のフィックス又は緯度経度により設定されている位置通報点から算出される距離、経路が交差する点から算出される距離、また、一方の経路が途中で屈折する場合は、屈折するまでの経路の延長線が他方の経路と交差する点から算出される距離において、表(6)に規定する基準により設定するものとする。((6)-1図)((6)-2図)((6)-3図)((6)-4図)((6)-5図)





【CPDLCのみを使用する航空機相互間の縦間隔】

- (7) ADS-Cによらず CPDLCのみを使用する航空機相互間の縦間隔の最低基準は、(II)9(3)に規定する基準のほか、次の方法により適用することができるものとする。なお、本最低基準は、RNP10 許可機相互間、RNP10 許可機と RNP 4 許可機の間又は RNP 4 許可機相互間に適用するものとする。
- a 同方向経路を飛行する航空機相互間にあつては、経路前方の同一のフィックス又は緯度経度により設定されている位置通報点から算出される両機間の距離が 50 海里以上であること。
 - b 対面経路を飛行する航空機相互間にあつては、両機が擦過したことを確認し、かつ、両機の距離が 50 海里以上となるまでの間、(4)に規定する垂直間隔を設定するものとする。
 - c 関係機の位置は、少なくとも 24 分毎にそれぞれの航空機に対して確認するものとする。
 - d 関係機の位置が確認すべき時刻から 3 分を経過しても確認できない場合は、速やかに CPDLC により航空機位置を確認するものとする。位置確認すべき時刻から 8 分を経過しても航空機位置が確認できない場合は、無線電話により通信設定を行い、(II)9 に規定する管制間隔を設定するものとする。

【横間隔】

- (8) RNP 4 航行の許可並びに RCP240 及び RSP180 の承認を受けた ADS-C 機相互間にあつては、飛行経路の中心線の間隔が 30 海里以上ある場合、横間隔が設定される。

【速度の調整】

- (9) 関係機相互間に、(6)及び(7)に定める管制間隔を維持するために、必要に応じマック数を用いた速度の調整を行うものとする。

【誘導の禁止】

- (10) ADS 機に対し、磁針路を指示して誘導を行ってはならない。

【ADS-C の表示が疑わしい場合の措置】

- (11) a ADS-C の表示に疑義を生じた場合は、当該機に対し速やかにデマンドコントラクトリクエストを送信し表示を確認するものとする。
- b ADS-C による表示高度が、指定した高度と 300 フィートを超える高度の差があるときは、CPDLC 又は無線電話により現在高度を速やかに確認するものとする。本確認を行った後においても 300 フィートを超える高度の差があるときは、当該表示高度を間隔設定の目的に使用しないものとし、当該機に対しその旨通報するものとする。

【航空機からの応答がない場合の措置】

- (12) a CPDLC で管制承認又は管制指示を発出した後、航空機からの応答がない場合は、無線電話で代替指示を発出するものとする。
- b ADS-C による航空機の位置が位置通報点到着予定時刻から 3 分経過しても確認できない場合又は ADS 周期報告が周期報告時刻から 3 分経過しても確認できない場合は、デマンドコントラクトリクエスト又は CPDLC により当該機の位置を速やかに入手するものとする。位置通報点到着予定時刻又は ADS 周期報告時刻から 6 分経過しても当該機の位置が入

手できない場合は、無線電話により通信設定を行い、(II)9に規定する管制間隔を設定するものとする。

【データリンクの不具合時及び復旧時の措置】

(13) データリンクの使用に不具合が生じた場合、又は不具合が復旧した場合は、無線電話により速やかにその旨通報するものとする。

a データリンクの機能が停止した場合

★データリンクの機能が停止しました。ATC COM OFF を選択して下さい。音声通信を続けます。

DATALINK FAILED. SELECT ATC COM OFF. CONTINUE ON VOICE.

b 停止していたデータリンクの機能が復旧し、再度、使用する場合

★データリンクは運用中です。〔ICAO 機関名〕に再度ログオンして下さい。

DATALINK OPERATIONAL. LOGON AGAIN TO 〔ICAO unit name〕.

c 航空機からデータリンクの接続に不具合があると無線電話により通報を受けた場合

★音声通信を続けます。

CONTINUE ON VOICE.

【緊急事態が表示された場合の措置】

(14) ADS-Cにより緊急事態が表示された場合は、最も適切と判断される通信手段により、速やかに当該機に対して確認するものとする。

【誘導に係る通報事項等】

(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。

(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。

注1 承認経路から逸脱させる誘導を行う場合は、最終進入コース、場周経路、初期進入フィックス、初期進入セグメント上の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、誘導目標は承認されたATS経路上になければならない。

★ [フィックス/航空路/
RNAV5経路/洋上転移経路]
又は
[VOR/VORTAC/TACAN]の
[特定の]放射方位に会合
又は
[NDB]から/への[度数]
ベアリング/コースに会合
又は
最終進入コース
又は
[計器進入の名称]最終進入コース
又は
滑走路[番号]場周経路
又は
[初期進入フィックス/
初期進入セグメント上のフィックス/
中間進入フィックス]
又は
[その他の地点]

への/するための誘導を行います。

滑走路[番号]視認進入/経路指定視認進入
又は
[その他の目的]

のための誘導を行います。

VECTOR
TO

{ [fix / airway / RNAV5 route / OTR] .
or
INTERCEPT [VOR / VORTAC / TACAN] [specified] RADIAL.
or
INTERCEPT [specified] BEARING FROM / COURSE TO
[NDB] .
or
FINAL APPROACH COURSE.
or
[approach name] FINAL APPROACH COURSE.
or
RUNWAY [number] TRAFFIC PATTERN.
or
[initial approach fix / fix on initial approach segment /
intermediate fix] .
or
[other point] .

VECTOR
FOR

{ VISUAL APPROACH RUNWAY [number] /
[name of CVA] APPROACH.
or
[other purpose] .

[例] Turn right heading 220 vector to ILS runway 34R final approach course.
Fly heading 070 vector for spacing. Expect direct Kagoshima VORTAC.
Fly heading 050 vector to MIXER for RNAV runway 18 approach.

注2 航空機が事前に ATIS 情報等で計器進入方式の種類を知っている場合は「最終進入コース」のみでよいが、それを知らない場合は計器進入方式の種類を明示するものとする。

- (b) 維持すべき高度(当該機が指定された高度を維持している場合又は指定された高度に制限なしで上昇又は降下を行っている場合は省略することができる。)
- (c) 誘導中の航空機に承認された ATS 経路を横切らせる場合は、その旨。
★ [目的] のため [無線施設の放射方位 / 航空路 / 経路] を横切って誘導を行います。
EXPECT VECTOR ACROSS [navaid radial / airway / route] FOR [purpose] .
- (d) 必要と思われる場合は、無線通信途絶の場合の緊急飛行方法

注 当該緊急飛行方法が公示されている場合又は当該機が計器気象状態に遭遇するお

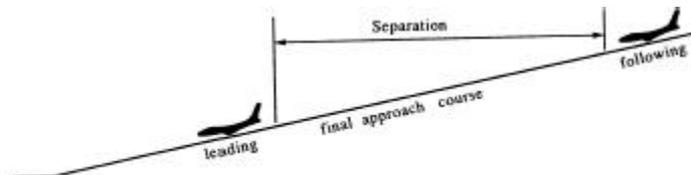
ア 同一滑走路

イ 滑走路の中心線の間隔が 760 メートル(2,500 フィート)未満の平行滑走路

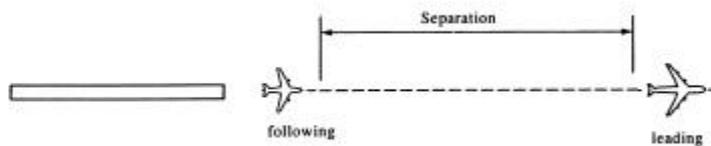
| 先行機 | 後続機 | 最低基準 |
|---------------------|--------------------|------|
| ヘビー機等 (A380に限る。) | ヘビー機 (A380を除く。) | 6海里 |
| | ミディアム機 | 7海里 |
| | ライト機 | 8海里 |
| ヘビー機等 (A380を除く。) | ヘビー機 (A380を除く。) | 4海里 |
| | ミディアム機 | 5海里 |
| | ライト機 | 6海里 |
| ミディアム機 | ライト機 | 5海里 |



(4)-1



(4)-2



(4)-3

【変位の限界】

(5) 一次レーダーターゲットと二次レーダーターゲットが変位しているレーダーを使用してレーダー間隔を適用する場合には変位の限界は2海里とする。この場合、一次レーダーターゲットと二次レーダーターゲットの間のレーダー間隔は(4)の基準値に次の基準値を付加したものとする。

- (a) 変位の距離が1海里以内の場合は、1海里
- (b) 変位の距離が1海里を超え2海里以内の場合は、2海里

【管轄区域等境界線との間隔】

- (6) a 隣接する管制空域においてレーダー間隔が適用されている場合は、特に調整がない限り、その管轄区域境界線とレーダー管制中の航空機の(2)に定める間隔測点との間に、次に掲げる基準値以上の間隔を維持するものとする。
 - (a) IECS 表示装置を使用する場合
レーダーサイトからの距離にかかわらず、2.5海里
 - (b) IECS 表示装置以外を使用する場合
 - ア レーダーサイトから40海里未満のところでは、1.5海里
 - イ レーダーサイトから40海里以遠のところでは、2.5海里
 - ウ 補完ターゲットにかかる場合はレーダーサイトからの距離にかかわらず、2.5海里
- b 隣接する管制空域においてレーダー間隔が適用されていない場合は、その管轄区域境界線とレーダー管制中の航空機の(2)に定める間隔測点との間に、次に掲げる基準値以上の間隔を維持するものとする。ただし、(II)2(4)b(a)に定める保護空域と隣接する管轄区域が重複しない場合における、当該保護空域内に存する経路を飛行する航空機と当該管轄区域の境界線との間については、この限りでない。
 - (a) IECS 表示装置を使用する場合
レーダーサイトからの距離にかかわらず、5海里
 - (b) IECS 表示装置以外を使用する場合
 - ア レーダーサイトから40海里未満のところでは、3海里
 - イ レーダーサイトから40海里以遠のところでは、5海里
 - ウ 補完ターゲットにかかる場合はレーダーサイトからの距離にかかわらず、5海里
- c 民間訓練試験空域及び自衛隊訓練／試験空域との間隔についてはbの規定による。
- d 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又はレーダーポジションシンボルのいずれも接触させないものとする。
- e 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又はレーダーポジション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。

【レーダー画面周縁における間隔】

- (7) 次に掲げる範囲内においては、レーダー画面外へ飛行する航空機と当該機の高度を通過して上昇又は降下する航空機との間にレーダー間隔を適用してはならない。
 - (a) IECS 表示装置を使用する場合
レーダーサイトからの距離にかかわらずレーダー画面周縁から、5海里
 - (b) IECS 表示装置以外を使用する場合
 - ア レーダーサイトから40海里未満のところではレーダー画面周縁から、3海里
 - イ レーダーサイトから40海里以遠のところではレーダー画面周縁から、5海里

3 管制方式

【優先的取扱い】

- (1) 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。
- (a) 航空機が「メーデー」又は「パン パン」を通報した場合
 - (b) 航空機が残存燃料について緊急状態である旨を通報した場合
注 “MAYDAY FUEL” 又は ”MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” と通報された場合は遭難の段階として取扱うものとする。
 - (c) 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
 - (d) 二次レーダーコード 7700 の表示をレーダー画面上に観察した場合
 - (e) その他、航空機が明らかに緊急状態にあつて優先的に取扱う必要があると認められる場合
 - (f) 急病人若しくは重病人又は移植臓器を搬送している航空機又は臓器の移植を目的として運航している航空機が、優先的取扱いを要求した場合又は優先的に取扱う必要があると認められる場合
 - (g) 災害派遣又は人命財産の保護のために緊急に出動する航空機が、優先的取扱いを要求した場合又は優先的に取扱う必要があると認められる場合
 - (h) 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
 - (i) 航空機が ADS-C の緊急機能を作動させた場合
 - (j) 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
 - (k) 航空機が火山灰雲に入った旨通報した場合
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。

【緊急降下の通報を受けた場合の措置】

- (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を飛行する航空機に対し、その旨通報するものとする。

[例] All stations, Tokyo control, emergency descent in progress 10 miles south of PABBA, B747, from FL350 to 13,000, eastbound.

【航空機の無線通信途絶の場合の措置】

- (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、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。
- (a) 進入許可が出された時刻
 - (b) 最新の進入予定時刻 (EAT)
 - (c) 目的飛行場の進入フィックスに到達した時刻
 - (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

注 航空交通制限の方法は、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。

- 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。
- (a) 当該機の着陸を確認した場合
 - (b) 当該機の遭難を確認した場合
 - (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
 - (d) 当該機の位置を確認した場合
- c 交通制限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、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。
- d 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。

【搜索救難機】

- (4) 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搜索救難機を派遣する場合、管制機関は搜索救難機に対してできる限り援助を与えるとともに次の措置をとるものとする。
- (a) 位置の判明している緊急機と搜索救難機との間に(Ⅱ)2の管制間隔を設定する。
 - (b) 搜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。
 - (c) 可能な限り、搜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。
 - (d) 可能な限り、搜索救難機と緊急機との間の通信連絡設定を援助する。
 - (e) 可能な限り、搜索救難機又は緊急機とRCC間の通信の中継を行う。

【患者輸送機等】

- (5) 医療上の事由により飛行する航空機の管制上の優先的取扱いは、飛行計画にその旨を明示してあり、かつ、当該機が要求した場合に、交通状況が許す範囲内で実施するものとする。

【ミニマムフューエルを通報した航空機】

- (6) 航空機がミニマムフューエルを通報した場合には、関係管制機関に当該状況を通報するとともに、当該機に対し、遅延が予想される場合には、着陸順位、進入順位、進入予定時刻若しくは追加管制承認予定時刻のいずれか、又は遅延が予想されない場合はその旨を通報するものとする。

[例] Pilot: Minimum fuel.

Controller: Roger, no delay expected.

注 ミニマムフューエルの通報は優先的取扱いの要求を意味するものではないが、当該機に遅延が生じると燃料欠乏による緊急状態となりうる点に留意すること。

【ハイジャック】

- (7) 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制上の措置をとるものとする。

注 管制官は、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。

- b モード A/3、コード 7500 の発信を認めた場合は、次のとおり措置するものとする。

- (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。

★7500 を発信していますか。

CONFIRM YOU ARE SQUAWKING 7500.

- (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。

- 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。

【燃料投棄】

- (8) a 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。

- (a) 燃料投棄を行う経路又は地点

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。

注 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。

- (b) 燃料投棄を行う高度

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。

- b 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を確保するものとする。

- (a) 当該機から 10 海里以上の水平距離

- (b) 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間隔

- c 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とする。

- d 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、できる限り速やかに通報するものとする。

〔例〕 All stations, Fukuoka approach, Fuel dumping in progress over LAGER at

10,000 by B747.

All stations, Tokyo approach, Fuel dumping over VENUS terminated.

| 管制機関の種類 | 管制席の種類 | 業務内容 |
|---------|------------------|---|
| | | <p>(2) 当該飛行場に着陸する航空機であって、管制区管制所、ターミナル管制所又は着陸誘導管制所から引き継いだもの</p> <p>3. 走行地域を航行する航空機及び飛行場の業務に従事する者に対する管制許可及び管制指示</p> <p>4. 飛行場管制席の管制業務に係る事務であって次に掲げるもの</p> <p>(1) 次に掲げるものの中継</p> <p>a. 他の管制機関が行った管制承認、管制許可、管制指示及び特別有視界飛行許可(管制承認伝達席が設置されている場合を除く。)</p> <p>b. 航空機からの位置通報その他の通報</p> <p>(2) 飛行情報業務</p> <p>(3) 警急業務</p> |
| | 地上管制席(飛行場管制業務) | <p>1. 走行地域を航行する航空機及び飛行場の業務に従事する者に対する管制許可及び管制指示</p> <p>2. 地上管制席の管制業務に係る事務であって次に掲げるもの</p> <p>(1) 他の管制機関又は飛行場管制席にある者が行った管制承認、管制許可、管制指示又は特別有視界飛行許可の中継(管制承認伝達席が設置されている場合を除く。)</p> <p>(2) 飛行情報業務</p> |
| | 管制承認伝達席(飛行場管制業務) | <p>1. 他の管制機関又は飛行場管制席にある者が行った管制承認、管制許可、管制指示又は特別有視界飛行許可の中継</p> <p>2. 飛行情報業務</p> |
| | 副管制席(飛行場管制業務) | <p>1. 飛行場管制席の業務の補助</p> <p>2. 次に掲げるものの記録又は中継</p> <p>(1) 管制承認、管制許可、管制指示、特別有視界飛行許可及び飛行計画</p> <p>(2) 航空機からの位置通報その他の通報</p> <p>(3) 航空機の離着陸の時刻、気象その他の通報</p> <p>3. 関係機関との連絡調整</p> |

| 管制機関の種類 | 管制席の種類 | 業務内容 |
|---------|-----------------|---|
| 着陸誘導管制所 | 搜索誘導席(着陸誘導管制業務) | 1. 計器飛行方式によって当該飛行場に進入する航空機であって、次に掲げるものに対する管制許可及び管制指示 (1) ターミナル管制所又は飛行場管制所から引き継いだもの (2) 着陸誘導席に引き渡すまでのもの 2. 搜索誘導席の管制業務に係る事務であって次に掲げるもの (1) 計器飛行方式によって飛行する航空機に対するレーダーによる監視及び助言 (2) 飛行情報業務 (3) 警急業務 |
| | 着陸誘導席(着陸誘導管制業務) | 1. 計器飛行方式によって当該飛行場に進入する航空機であって搜索誘導席から引き継いだものに対する管制許可及び管制指示 2. 着陸誘導席の管制業務に係る事務で次に掲げるもの (1) 航空機に対するレーダーによる監視及び助言 (2) 飛行情報業務 (3) 警急業務 |
| | 副管制席(着陸誘導管制業務) | 1. 搜索誘導席及び着陸誘導席の業務の補助 2. 次に掲げるものの記録又は中継 (1) ターミナル管制所又は飛行場管制所の管制許可及び管制指示 (2) 航空機の離着陸の時刻、気象その他の情報 (3) 関係機関との連絡調整 |

注1 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

注2 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