

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・改正

改正	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">Ⅲ 管制方式基準</p> <p style="text-align: center;">(Ⅱ) 計器飛行管制方式</p> <p style="text-align: center;">10 ADS-C 及び CPDLC</p> <p>【上昇降下時の高度の指定】 (5) ADS-C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-C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～c (略)</p> <p>【誘導の禁止】 (10) ADS-C機に対し、磁針路を指示して誘導を行ってはならない。</p>	<p style="text-align: center;">Ⅲ 管制方式基準</p> <p style="text-align: center;">(Ⅱ) 計器飛行管制方式</p> <p style="text-align: center;">10 ADS-C 及び CPDLC</p> <p>【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～c (略)</p> <p>【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。</p>	<p>ADS-C に修正</p> <p>同上</p> <p>同上</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正

改正案	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">(Ⅲ) 飛行場管制方式</p> <p style="text-align: center;">1 通 則</p> <p>【走行地域における指示等】</p> <p>(2) a 走行地域における航空機、車両又は人の移動に対する管制許可、管制指示又は情報の発出は無線電話により行うものとする。ただし、無線電話が使用できない場合は、指向信号灯によるものとする。(参照(Ⅲ)7(1))</p> <p>b 離陸、滑走路における待機、滑走路上の地上走行若しくは滑走路の横断に係る管制許可又は管制指示を発出する場合には「到着機の後に」、「出発機の後から」等の条件は付けないものとする。</p> <p>c “TAKE-OFF”の語は、航空機に対し離陸許可を発出する場合又は離陸許可を取消す場合以外には使用してはならない。</p> <p style="text-align: center;">2 管制許可等</p> <p>【離陸許可】</p> <p>(1) a 離陸許可は、出発機が離陸滑走路に近づき(回転翼を除く)レシプロ機に対しては離陸準備完了の通報を受け、かつ、関係先行機が3(2)、(4)及び(6)に定める位置に到達したのちに、次の要領により発出するものとする。ただし、当該機が離陸滑走を開始するまでに、先行機との間に3(2)(a(c)及びc(c)を除く。)及び(4)に定める間隔が設定できると判断した場合は、先行機が所定の状態に達する前であっても、当該機に対し交通情報を提供して離陸許可を発出することができる。この場合、先行出発機は、使用滑走路長の中央部を通過していなければならない。</p> <p>(a)～(c) (略)</p> <p><u>(削除)</u></p> <p>b (略)</p> <p>c 離陸後の旋回又は直線出発等を要求した出発機に対しては、その可否等を離陸許可の前に付加し、要求を許可できない場合は代替指示を発出する。</p> <p style="margin-left: 20px;">★左/右旋回 又は 直線出発 又は [その他の要求]</p> <p style="margin-left: 40px;">許可します。風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕 離陸支障ありません。</p> <p style="margin-left: 20px;">LEFT /RIGHT TURN or STRAIGHT OUT or [other request]</p> <p style="margin-left: 40px;">APPROVED, WIND [wind direction] (DEGREES) AT [wind velocity] (KNOT/S), RUNWAY [number] CLEARED FOR TAKE-OFF.</p>	<p style="text-align: center;">(Ⅲ) 飛行場管制方式</p> <p style="text-align: center;">1 通 則</p> <p>【走行地域における指示等】</p> <p>(2) a 走行地域における航空機、車両又は人の移動に対する管制許可、管制指示又は情報の発出は無線電話により行うものとする。ただし、無線電話が使用できない場合は、指向信号灯によるものとする。(参照(Ⅲ)7(1))</p> <p>b 離陸、滑走路における待機、滑走路上の地上走行若しくは滑走路の横断に係る管制許可又は管制指示を発出する場合には「到着機の後に」、「出発機の後から」等の条件は付けないものとする。</p> <p>c “TAKE-OFF”の語は、航空機に対し離陸許可を発出する場合又は離陸許可を取消す場合以外には使用しないものとする。</p> <p style="text-align: center;">2 管制許可等</p> <p>【離陸許可】</p> <p>(1) a 離陸許可は、原則として、出発機が離陸滑走路に近づき(レシプロ機に対しては離陸準備完了の通報を受け、かつ、関係先行機が3(2)、(4)、(5)及び(6)に定める位置に到達したのちに、次の要領により発出するものとする。ただし、当該機が離陸滑走を開始するまでに、先行機との間に3(2)(a(c)及びc(c)を除く。) (4) 及び(5)に定める間隔が設定できると判断した場合は、先行機が所定の状態に達する前であっても、当該機に対し交通情報を提供して離陸許可を発出することができる。この場合、先行出発機は、使用滑走路長の中央部を通過していなければならない。</p> <p>(a)～(c) (略)</p> <p><u>注 “TAKE-OFF”の語は、離陸許可の発出又は離陸許可の取消し以外には使用しないものとする。</u></p> <p>b (略)</p> <p>c 離陸後の旋回、又は直線出発等を要求した出発機に対しては、その可否等を離陸許可の前に付加する。</p> <p style="margin-left: 20px;">★右/左旋回許可します。風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕 離陸支障ありません。</p> <p style="margin-left: 40px;">RIGHT / LEFT TURN APPROVED, WIND [wind direction] (DEGREES) AT [wind velocity] (KNOT/S), RUNWAY [number] CLEARED FOR TAKE-OFF. [例] JA201R, left turn approved, wind 170 at 8, runway17, cleared for take-off.</p> <p style="margin-left: 20px;">★直線出発許可します。風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕 離陸支障ありません。</p> <p style="margin-left: 40px;">STRAIGHT OUT DEPARTURE APPROVED, WIND [wind direction] (DEGREES) AT [wind velocity] (KNOT/S), RUNWAY [number] CLEARED</p>	<p style="text-align: center;">備 考</p> <p>表現の変更</p> <p>表現の修正 3(5) 削除</p> <p>通則に記載のため削除</p> <p>用語にあわせた記述に変更 用語の変更及び体裁と表現の変更</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正

改正案	現 行	備 考
<p>[例] JA201R, left turn approved, wind 170 at 8, runway17, cleared for take-off. <u>JA3912, North Route approved, wind 340 at 10, runway34R, cleared for take-off.</u></p> <p>★あとで連絡します。風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕離陸支障ありません。</p> <p>WILL ADVISE LATER, WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY〔number〕CLEARED FOR TAKE-OFF.</p> <p>★左／右旋回 又は <u>直線出発</u> 又は <u>[その他の要求]</u></p> <p>許可できません。〔代替指示〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕離陸支障ありません。</p> <p>UNABLE { LEFT/RIGHT TURN, or <u>STRAIGHT OUT.</u> or <u>[other request].</u> }</p> <p>[例] <u>Checkstar7, unable right turn, make straight out, wind 160 at 5, runway16R, cleared for take-off.</u></p> <p>d (略)</p> <p>【飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの離陸許可】</p> <p>(2) a ヘリコプターに対する飛行場内の滑走路以外の離着陸場（以下「離着陸場」という。）における離陸許可は、出発機が離着陸場に近づき、かつ、先行の離着陸ヘリコプターが3(5)に定める位置に到達したのちに、次の要領により発出するものとする。ただし、当該機が離陸を開始するまでに、先行の離着陸ヘリコプターとの間に3(5)に定める間隔が設定できると判断した場合は、先行の離着陸ヘリコプターが所定の状態に達する前であっても、当該機に対し交通情報を提供して離陸許可を発出することができる。この場合、先行の出発ヘリコプターは離陸していなければならない。</p> <p>(a) 離陸許可は、離陸後の旋回又は直線出発等の指示及び風向風速の値を前置し、離着陸場の名称を後置して発出するものとする。</p> <p>(b) 風向風速の値に以下に掲げる変動幅又は最大値が観測されている場合はその値を通報するものとする。 ア 平均風速が 10 ノット以上で、かつ風向の変動幅が 60 度以上の場合。 イ 平均風速が 15 ノット以上で、かつ風速の最大値が平均風速値を 10 ノット以上上回っている場合。</p> <p>(c) 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所に設置されている場合は、原則として、使用する離着陸場に近い地点の風向風速の値を通報する。</p> <p>★〔離陸後の旋回又は直線出発等の指示〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット、離陸支障ありません、〔離着陸場の名称〕。 <u>[instruction of turn or straight out, etc.] , WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S), CLEARED FOR TAKE-OFF FROM〔location〕.</u></p>	<p>FOR TAKE-OFF.</p> <p>★あとで連絡します。 又は 左／右旋回許可できません。 }</p> <p>風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕離陸支障ありません。</p> <p>WILL ADVISE LATER, or UNABLE LEFT / RIGHT TURN, }</p> <p>WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY〔number〕CLEARED FOR TAKE-OFF.</p> <p>d (略)</p>	<p>例文の追加</p> <p>体裁と表現の変更</p> <p>例文の追加</p> <p>飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの離陸許可について新たに規定。</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正

改正案	現 行	備 考
<p><u>〔例〕 JA6170. make right turn, wind 340 at 8, cleared for take-off from A2.</u> <u>JA6815. make west bound, wind 160 at 12, cleared for take-off from North Helipad.</u> <u>Blackjack21. enter downwind, wind 180 at 10, cleared for take-off from Delta Spot.</u></p> <p>★左／右旋回 又は 直線出発 又は 〔その他の要求〕</p> <p>UNABLE <u>LEFT / RIGHT TURN,</u> or <u>STRAIGHT OUT,</u> or <u>〔other request〕.</u></p> <p><u>〔alternative instructions〕, WIND</u> <u>〔wind direction〕 (DEGREES) AT</u> <u>〔wind velocity〕 (KNOT/S),</u> <u>CLEARED FOR TAKE-OFF FROM</u> <u>〔location〕.</u></p> <p><u>〔例〕 JA93CP. unable left turn, make straight out, wind 350 at 10, cleared for take-off from Helipad West.</u> <u>Carrier56. unable your request, make right turn, wind 160 at 12, cleared for take-off from Helipad West.</u></p> <p>【インターセクション・デパーチャー】 <u>(3)</u> (略)</p> <p>【滑走路における待機】 <u>(4)</u> 直ちに離陸許可を發出できない場合であっても安全と認められるときは、出発機に対して使用滑走路番号を前置し滑走路における待機を許可することができる。この場合、必要に応じて交通情報を当該機に提供するものとする。 ★滑走路〔番号〕に入って待機して<u>ください</u>。(〔交通情報〕) RUNWAY〔number〕 LINE UP AND WAIT.(〔traffic information〕) 〔例〕 JA004G runway 04 line up and wait. Traffic B767 on final runway34R.</p> <p>【航空機の位置の確認】 <u>(5)</u> (略)</p> <p>【停止線灯運用時の措置】 <u>(6)</u> (略)</p> <p>【滑走路手前における待機】 <u>(7)</u> a 交通状況により航空機を滑走路に進入させられない場合は、滑走路手前での待機を指示するものとする。この場合、必要に応じて交通情報を当該機に提供するものとする。 ★滑走路〔番号〕手前で待機して<u>ください</u>。(〔交通情報〕) HOLD SHORT OF RUNWAY〔number〕.(〔traffic information〕) b aにおいて具体的な復唱が得られない場合、又は復唱内容が不明確な場合は、パイロ</p>	<p>【インターセクション・デパーチャー】 <u>(2)</u> (略)</p> <p>【滑走路における待機】 <u>(3)</u> 直ちに離陸許可を發出できない場合であっても安全と認められるときは、出発機に対して使用滑走路番号を前置し滑走路における待機を許可することができる。この場合必要に応じて交通情報を当該機に提供するものとする。 ★滑走路〔番号〕に入って待機して<u>下さい</u>。(〔交通情報〕) RUNWAY〔number〕 LINE UP AND WAIT.(〔traffic information〕) 〔例〕 JA004G runway 04 line up and wait. Traffic B767 on final runway34R.</p> <p>【航空機の位置の確認】 <u>(4)</u> (略)</p> <p>【停止線灯運用時の措置】 <u>(5)</u> (略)</p> <p>【滑走路手前における待機】 <u>(6)</u> a 交通状況により航空機を滑走路に進入させられない場合は、滑走路手前での待機を指示するものとする。この場合、必要に応じて交通情報を当該機に提供するものとする。 ★滑走路〔番号〕手前で待機して<u>下さい</u>。(〔交通情報〕) HOLD SHORT OF RUNWAY〔number〕.(〔traffic information〕) b aにおいて具体的な復唱が得られない場合、又は復唱内容が不明確な場合は、パイロ</p>	<p>項番の変更</p> <p>同上</p> <p>表現の修正 同上</p> <p>項番の変更</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>表現の修正</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正

改正案	現 行	備 考
<p>ットに待機指示を復唱するよう指示するものとする。 ★待機指示を復唱して<u>くだ</u>さい。 READ BACK HOLD SHORT INSTRUCTIONS. (略) c (略)</p> <p>【離陸許可の取消し】 <u>(8)</u> (略)</p> <p>【着陸許可】 <u>(9)</u> a 着陸許可(ローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー及びオプションアプローチの許可を含む。以下同じ。)は、関係先行機が3(2)、(4)及び(6)に定める位置に到達したのちに、又は関係先行機との間に3(2)(a(c)及びc(c)を除く。)、(4)及び(6)に定める間隔が設定できると判断した場合に、遅滞なく次の要領により発出するものとする。先行機が所定の状態に達する前に着陸許可を発出する場合には、関係先行機に関する交通情報を提供するものとし、同一滑走路又は交差滑走路からの先行出発機は離陸滑走を開始していなければならない。 (略) b～c (略) d 着陸許可発出の時期に<u>か</u>かわらず、到着機が滑走路進入端を通過する際に滑走路における間隔が設定されないと判断した場合は、復行を指示するものとする。 e (略) f 滑走路又は航空交通の状況等の事由により、直ちに着陸許可を発出できない<u>場合</u>は、到着機に対し進入の継続を指示することができる。 ★(滑走路〔番号〕)進入を続けて<u>くだ</u>さい。 (RUNWAY〔number〕) CONTINUE APPROACH.</p> <p>【飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの着陸許可】 <u>(10) a</u> ヘリコプターに対する離着陸場における着陸許可は、先行の離着陸ヘリコプターが3(5)に定める位置に到達したのちに、又は先行の離着陸ヘリコプターとの間に3(5)に定める間隔が設定できると判断した場合に、遅滞なく次の要領により発出するものとする。先行の離着陸ヘリコプターが所定の状態に達する前に着陸許可を発出する場合には、先行の離着陸ヘリコプターに関する交通情報を提供するものとし、同一離着陸場からの先行の出発ヘリコプターは離陸していなければならない。 <u>(a)</u> 着陸許可は、離着陸場の名称及び風向風速の値を後置して発出するものとする。 <u>(b)</u> 風向風速の値に以下に掲げる変動幅又は最大値が観測されている場合は、その旨を通報する。 <u>ア</u> 平均風速が10 ノット以上で、かつ風向の変動幅が60 度以上の場合 <u>イ</u> 平均風速が15 ノット以上で、かつ風速の最大値が平均風速値を10 ノット以上上回っている場合 <u>(c)</u> 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所に設置されている場合は、原則として、使用する離着陸場に近い地点の風向風速の値を通報する。 <u>(d)</u> ローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー又はオプションアプ</p>	<p>ットに待機指示を復唱するよう指示するものとする。 ★待機指示を復唱して<u>下</u>さい。 READ BACK HOLD SHORT INSTRUCTIONS. (略) c (略)</p> <p>【離陸許可の取消し】 <u>(7)</u> (略)</p> <p>【着陸許可】 <u>(8)</u> a 着陸許可(ローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー及びオプションアプローチの許可を含む。以下同じ。)は、関係先行機が3(2)、(4)、<u>(5)</u>及び(6)に定める位置に到達したのちに、又は関係先行機との間に3(2)(a(c)及びc(c)を除く)、(4)、<u>(5)</u>及び(6)に定める間隔が設定できると判断した場合に、遅滞なく次の要領により発出するものとする。先行機が所定の状態に達する前に着陸許可を発出する場合には、関係先行機に関する交通情報を提供するものとし、同一滑走路又は交差滑走路からの先行出発機は離陸滑走を開始していなければならない。 (略) b～c (略) d 着陸許可発出の時期に<u>関</u>わらず、到着機が滑走路進入端を通過する際に滑走路における間隔が設定されないと判断した場合は、復行を指示するものとする。 e (略) f 滑走路又は航空交通の状況等の事由により、直ちに着陸許可を発出できない<u>ときは</u>、到着機に対し進入の継続を指示することができる。 ★(滑走路〔番号〕)進入を続けて<u>下</u>さい。 (RUNWAY〔number〕) CONTINUE APPROACH.</p>	<p>同上</p> <p>項番の変更</p> <p>同上 3(5)削除 誤記修正</p> <p>表現の修正</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの着陸許可について新たに規定。</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正

改正案	現 行	備 考
<p>チを許可する場合は、その後の旋回又は直線出發等について指示するものとする。</p> <p><u>(e) 到着機からオプションアプローチの要求があった場合であって、航空交通の状況等によりローアプローチ、タッチアンドゴー又はストップアンドゴーのうち許可できないものがあるときは、オプションアプローチの許可を發出する際に、その旨明示する。</u></p> <p>★着陸</p> <ul style="list-style-type: none"> 又は ローアプローチ 又は タッチアンドゴー 又は ストップアンドゴー 又は オプションアプローチ <p>CLEARED</p> <ul style="list-style-type: none"> TO LAND or LOW APPROACH or TOUCH AND GO or STOP AND GO or OPTION <p>支障ありません。〔離着陸場の名称〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット。</p> <p>AT [location] , WIND [wind direction] (DEGREES) AT [wind velocity] (KNOT/S).</p> <p>〔例〕 JA6190, cleared to land at Helipad West, wind 340 at 10. Carrier56, cleared touch and go at North Helipad, wind 180 at 6. After completing touch and go, make right turn.</p> <p>b 到着機が離着陸場から2海里の地点(場周経路を經由して着陸する到着機にあっては最終進入)に達しても着陸許可が發出できない場合は、可能な限り先行機に関する情報を提供するものとする。</p> <p>c 着陸許可發出の時機にかかわらず、到着機が離着陸場に入る際に3(5)に定める間隔が設定されないと判断した場合は、復行を指示するものとする。</p> <p>d 到着機からローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー又はオプションアプローチの要求があった場合であって、航空交通の状況等により当該要求を許可できないときは、代替方式を指示するものとする。</p> <p>★ローアプローチ</p> <ul style="list-style-type: none"> 又は タッチアンドゴー 又は ストップアンドゴー 又は オプションアプローチ <p>は許可できません。〔代替指示〕。</p>		

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・改正

改正案	現 行	備 考
<p>★滑走路〔番号〕をバックトラックして<u>くだ</u>さい。 BACKTRACK RUNWAY〔number〕</p> <p>【滑走路の横断】 <u>(14)</u> (略)</p> <p>【使用周波数】 <u>(15)</u> (略)</p> <p>【滑走路状態表示灯(RWSL)システム運用時の措置】 <u>(16)</u> (略)</p> <p>【計器気象状態の場合の措置】 <u>(17)</u> (略)</p> <p>【法第95条ただし書きの許可】 <u>(18)</u> (略)</p> <p>【平行滑走路における同時運用】 <u>(19)</u> (略)</p> <p style="text-align: center;">4 地上走行</p> <p>【地上走行に関する指示】 (1) a～b (略) c 滑走路の横断を許可できない場合は、当該滑走路の滑走路停止位置までの走行を指示するものとし、滑走路横断後の経路を指示しないものとする。ただし、到着機が着陸滑走路を離脱後、近接した滑走路手前で待機する必要がある場合であって、2 (<u>7</u>) a の指示を発出するときはこの限りではない。 〔例〕 Japanair 91, runway16L, QNH 2984. Taxi to holding point L11 runway16R, via P6, L. d (略)</p>	<p>★滑走路〔番号〕をバックトラックして<u>下</u>さい。 BACKTRACK RUNWAY〔number〕</p> <p>【滑走路の横断】 <u>(12)</u> (略)</p> <p>【使用周波数】 <u>(13)</u> (略)</p> <p>【滑走路状態表示灯(RWSL)システム運用時の措置】 <u>(14)</u> (略)</p> <p>【計器気象状態の場合の措置】 <u>(15)</u> (略)</p> <p>【法第95条ただし書きの許可】 <u>(16)</u> (略)</p> <p>【平行滑走路における同時運用】 <u>(17)</u> (略)</p> <p style="text-align: center;">4 地上走行</p> <p>【地上走行に関する指示】 (1) a～b (略) c 滑走路の横断を許可できない場合は、当該滑走路の滑走路停止位置までの走行を指示するものとし、滑走路横断後の経路を指示しないものとする。ただし、到着機が着陸滑走路を離脱後、近接した滑走路手前で待機する必要がある場合であって、2 (<u>6</u>) a の指示を発出するときはこの限りではない。 〔例〕 Japanair 91, runway16L, QNH 2984. Taxi to holding point L11 runway16R, via P6, L. d (略)</p>	<p>同上</p> <p>項番の変更</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>項番の変更に伴う修正</p>

