

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備考
<p style="text-align: center;">I 総則</p> <p style="text-align: center;">2 定義</p> <p>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。</p> <p>アーク (Arc) (略)</p> <p>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) FACE：飛行情報管理処理システム(Flight object administration center system) (削る) ICAP：管制支援処理システム(Integrated control advice 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)</p> <p>クイックルック(Quick look) (略)</p> <p>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～c (略)</p> <p>低視程離陸(Low visibility take-off—LVTO) <u>RVR が 400 メートル未満の場合における離陸をいう。</u></p> <p>データブロック(Data block) (略)</p> <p>不可侵区域(No Transgression Zone—NTZ) 同時平行ILS 進入、同時平行ILS/精測レーダー進及び同時RNAV 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。 (削る)</p> <p>(削る)</p> <p>復行(Go around) (略)</p>	<p style="text-align: center;">I 総則</p> <p style="text-align: center;">2 定義</p> <p>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。</p> <p>アーク (Arc) (略)</p> <p>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) 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) 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)</p> <p>クイックルック(Quick look) (略)</p> <p>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～c (略)</p> <p>(新設)</p> <p>データブロック(Data block) (略)</p> <p>不可侵区域(No Transgression Zone—NTZ) 同時平行ILS 進入、同時平行ILS/精測レーダー進及び同時RNAV 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。</p> <p>複合間隔(Composite separation) <u>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。</u></p> <p>複合経路システム(Composite route system) <u>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。</u></p> <p>復行(Go around) (略)</p>	<p>FDPS 廃止</p> <p>低視程時における離陸の定義を追加</p> <p>複合間隔及び複合経路システムは、日本と米国の合意に基づき規定していたところ、昨年、広域航法及び他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による航空機が増大し、本方式を適用する必要がなくなったため、日本と米国の合意に基づき本方式を廃止することとし、本規定から削除</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備考
<p>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。</p> <p>LVP(Low visibility procedure—低視程体制) <u>カテゴリーII/III ILS及び低視程離陸を可能とする要件が整っている体制をいう。</u></p> <p>LVPD(Low visibility procedure for departure—出発用低視程体制) <u>カテゴリーII/III ILSを可能とする要件が整っていない場合であって、低視程離陸を可能とする要件が整っている体制をいう。</u></p> <p>PACOTS(Pacific Organized Track System) (略)</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;">7 到着機</p> <p>【到着機に対する情報等】</p> <p>(4) 管制区管制所(広域セクターに限る。)、ターミナル管制所又は飛行場管制所は、到着機と最初の無線通信を設定したのち、当該機に対し、次に掲げる情報等(飛行場管制所にあつては(b)を除く。)を速やかに通報するものとする。ただし、(b)イ、ウ及びオ並びに(c)から(f)については、当該情報が ATIS 情報又は広域対空援助局等からの情報に含まれており、航空機がこれらの情報を受信した旨を通報した場合は、省略することができる。</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) 状況に応じ次に掲げる進入に係る許可、情報又は指示 ア～エ (略)</p> <p>オ 気象状態が雲高 200 フィート未満又は RVR550 メートル未満の場合 <u>は、LVP 又は LVPD の適用状況(ただし、必要と認められる場合は、飛行場毎にこの値を超える気象条件を定めることができるものとする。)</u></p> <p style="margin-left: 20px;">★(滑走路〔番号〕の)LVP/LVPD は適用されています。</p> <div style="margin-left: 40px;"> <p>(RUNWAY〔number〕) { <u>LVP / LVP FOR DEPARTURE</u> or <u>LOW VISIBILITY PROCEDURE / LOW VISIBILITY PROCEDURE FOR DEPARTURE</u> } IN FORCE.</p> </div> <p>★ [理由] により <u>(滑走路〔番号〕の)LVPは適用されていません。</u></p> <div style="margin-left: 40px;"> <p>(RUNWAY〔number〕) { <u>LVP</u> or <u>LOW VISIBILITY PROCEDURE</u> }</p> </div> <p>NOT AVAILABLE DUE TO [reason] .</p> <p>(c)～(f) (略)</p>	<p>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。</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>PACOTS(Pacific Organized Track System) (略)</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;">7 到着機</p> <p>【到着機に対する情報等】</p> <p>(4) 管制区管制所(広域セクターに限る。)、ターミナル管制所又は飛行場管制所は、到着機と最初の無線通信を設定したのち、当該機に対し、次に掲げる情報等(飛行場管制所にあつては(b)を除く。)を速やかに通報するものとする。ただし、(b)イ、ウ及びオ並びに(c)から(f)については、当該情報が ATIS 情報又は広域対空援助局等からの情報に含まれており、航空機がこれらの情報を受信した旨を通報した場合は、省略することができる。</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) 状況に応じ次に掲げる進入に係る許可、情報又は指示 ア～エ (略)</p> <p>オ 気象状態が雲高 200 フィート未満又は RVR550 メートル未満の場合 <u>であつて、カテゴリーII/III ILSが適用できない場合はその旨(ノータム等により周知されている場合を除く。)</u></p> <p>(新設)</p> <p>★ [理由] により <u>カテゴリーII/III/II及びIII ILSは適用できません。</u> <u>CATEGORY TWO / THREE / TWO AND THREE ILS NOT AVAILABLE DUE TO [reason] .</u></p> <p>(c)～(f) (略)</p>	<p>低視程時において、進入及び離陸に必要な要件が確保されている体制の定義を追加</p> <p>低視程体制が定義されたことに伴い、その適用状況を通報する旨改正</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備考
<p>(削る)</p> <p>9 洋上管制</p>	<p>9 洋上管制</p> <p>【複合間隔方式】</p> <p>(5) <u>複合経路システムを航行する航空機に対する複合間隔及びその運用方式については、次のとおりとする。</u></p> <p><u>a 複合経路システムに適用する複合間隔は、次の(a)及び(b)により構成される。</u></p> <p>(a) <u>複合垂直間隔 1,000 フィート</u></p> <p>(b) <u>複合横間隔 50 海里</u></p> <p><u>b 偶数高度の指定</u></p> <p>(a) <u>複合経路システム内をフライトレベル 300 以上で飛行しようとする航空機に対しては、偶数高度を指定することができる。</u></p> <p>(b) <u>複合経路システムに会合、離脱又は横断しようとする航空機に対しては、偶数高度を指定することができる。</u></p> <p>(c) <u>複合経路システムを離脱する航空機に対しては、垂直間隔又は横間隔が設定された時点で奇数高度を指定するものとする。</u></p> <p><u>c 同一の複合経路を飛行している航空機間に縦間隔又は垂直間隔が設定される場合は、当該複合経路上の航空機に対しては、隣接する複合経路上の航空機を考慮することなく高度変更を行うことができる。</u></p> <p><u>d 次のすべての条件が満たされる場合は、航空機を複合経路システム内の外側の複合経路の始点以外の地点に会合させることができる。</u></p> <p>(a) <u>当該機と当該機が会合する複合経路上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。</u></p> <p>(b) <u>当該機と当該機が会合する複合経路に隣接する複合経路上の航空機との間に複合間隔が設定されること。</u></p> <p><u>e 航空機が複合経路システム内の外側の複合経路の終点以外の地点から当該複合経路システムを離脱しようとする場合であって、当該機と複合経路システム内の他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までその分岐経路と複合経路との横間隔が増大するときは、当該機を離脱させることができる。</u></p> <p><u>f 次のすべての条件が満たされる場合は、隣接する複合経路へ航空機を移行させることができる。</u></p> <p>(a) <u>移行が完了するまでの間、当該機と当該機が離脱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ていること。</u></p> <p>(b) <u>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。</u></p> <p>(c) <u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>	<p>本方式は、日本と米国の合意に基づき規定していたところ、昨今、広域航法及び他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による航空機が増大し、本方式を適用する必要がなくなったため、日本と米国の合意に基づき本方式を廃止することとし、本規定から削除</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備考
<p style="text-align: center;">10 ADS-C 及び CPDLC</p> <p>【ADS-C CDP を適用した高度変更】</p> <p>(7) (6)の規定にかかわらず、同方向経路を飛行するADS-C機相互間であって、次の全ての条件が満たされる時は、いずれか一方の航空機に対し他方の航空機の高度を通過して上昇又は降下をする方式(以下「ADS-C CDP」という。)を適用した高度変更を指示することができる。</p> <p>a 直近のデマンドコントラクトリクエストに対する両機のADS-Cレポートの位置誤差が、いずれも0.25海里以内であること。</p> <p>b～g (略)</p> <p>【ADS-B ITPを適用した高度変更】</p> <p>(8) a (6)の規定にかかわらず、航空機から CPDLC により、機上装置で測定された関連機との距離を基に上昇又は降下を行う方式(以下「ADS-B ITP」という。)による高度変更の要求(以下「ITP 要求メッセージ」という。)があった場合であって、次の全ての条件が満たされる場合は、ADS-B ITP を適用した上昇又は降下を指示することができる。</p> <p>(a)・(b) (略)</p> <p>(c) ADS-B ITPによる高度変更を要求した航空機(以下「ITP要求機」という。)及び全てのITP関連機が次のいずれかの経路を飛行していること。</p> <p>ア 同一経路同方向であってウェイポイントにおける旋回が45度未満であること。</p> <p>イ 同方向経路であってADS-B ITPを適用した上昇又は降下中に旋回がないこと。</p> <p>(d)～(f) (略)</p> <p>b・c (略)</p> <p style="text-align: center;">(Ⅲ) 飛行場管制方式</p> <p style="text-align: center;">5 出発機</p> <p>【出発機に対する情報及び指示】</p> <p>(1) 出発機に対して通報する情報及び指示は次に掲げる事項を含むものとする。ただし、(b)、(c)、<u>(d)及び(f)</u>については、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、省略することができる。</p> <p>(a) 使用滑走路</p> <p>(e)の地上走行の指示に含まれる場合は省略することができる。</p> <p>(b) 風向風速</p> <p>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併せて通報するものとする。</p> <p>ア・イ (略)</p> <p>(c)～(e) (略)</p> <p>(f) <u>LVP 又は LVPD の適用状況(IFR 出発機に限る。)</u> <u>気象状態が RVR400 メートル未満の場合、速やかに通報するものとする。ただし、必要と認められる場合は、飛行場毎にこの値を超える気象条件を定めることができるものとする。</u></p>	<p style="text-align: center;">10 ADS-C 及び CPDLC</p> <p>【ADS-C CDP を適用した高度変更】</p> <p>(7) (6)の規定にかかわらず、同方向経路を飛行するADS-C機相互間であって、次の全ての条件が満たされる時は、いずれか一方の航空機に対し他方の航空機の高度を通過して上昇又は降下をする方式(以下「ADS-C CDP」という。)を適用した高度変更を指示することができる。</p> <p>a 直近のデマンドコントラクトリクエストに対する両機のADS-Cレポートの位置精度が、いずれも0.25海里以上であること。</p> <p>b～g (略)</p> <p>【ADS-B ITPを適用した高度変更】</p> <p>(8) a (6)の規定にかかわらず、航空機から CPDLC により、機上装置で測定された関連機との距離を基に上昇又は降下を行う方式(以下「ADS-B ITP」という。)による高度変更の要求(以下「ITP 要求メッセージ」という。)があった場合であって、次の全ての条件が満たされる場合は、ADS-B ITP を適用した上昇又は降下を指示することができる。</p> <p>(a)・(b) (略)</p> <p>(c) ADS-B ITPによる高度変更を要求した航空機(以下、「ITP要求機」という。)及び全てのITP関連機が次のいずれかの経路を飛行していること。</p> <p>ア 同一経路同方向であってウェイポイントにおける旋回が45度未満であること。</p> <p>イ 同方向経路であってADS-B ITPを適用した上昇又は降下中に旋回がないこと。</p> <p>(d)～(f) (略)</p> <p>b・c (略)</p> <p style="text-align: center;">(Ⅲ) 飛行場管制方式</p> <p style="text-align: center;">5 出発機</p> <p>【出発機に対する情報及び指示】</p> <p>(1) 出発機に対して通報する情報及び指示は次に掲げる事項を含むものとする。ただし、(b)、(c)及び(d)については、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、省略することができる。</p> <p>(a) 使用滑走路、(e)の地上走行の指示に含まれる場合は省略することができる。</p> <p>(b) 風向風速。<u>この場合</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併せて通報するものとする。</p> <p>ア・イ (略)</p> <p>(c)～(e) (略)</p> <p>(新設)</p>	<p>表現の見直し</p> <p>誤記訂正</p> <p>表現の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>低視程体制及び出発用低視程体制が定義されたことに伴い、その適用状況を通報する旨改正</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備考
<p>(g) その他必要な情報</p> <p>★滑走路〔番号〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット、QNH〔高度計規正值〕、気温〔数値〕 RUNWAY〔number〕, WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕 (KNOT/S), QNH〔setting〕(TEMPERATURE〔number〕). 〔例〕 ATLAS55, taxi to holding point runway19, wind 170 at 8, QNH3002, temperature2. JA007G, runway35, wind 010 at 12, QNH2981, temperature14, hold position.</p> <p>★(滑走路〔番号〕の)LVP/LVPDは適用されています。</p> <p>(RUNWAY〔number〕) { <u>LVP / LVP FOR DEPARTURE</u> or <u>LOW VISIBILITY PROCEDURE / LOW VISIBILITY PROCEDURE FOR DEPARTURE</u> } IN FORCE.</p> <p>★〔理由〕により(滑走路〔番号〕の)LVPは適用されていません。</p> <p>(RUNWAY〔number〕) { <u>LVP</u> or <u>LOW VISIBILITY PROCEDURE</u> } <u>NOT AVAILABLE DUE TO〔reason〕.</u></p> <p>(IV) レーダー使用基準</p> <p>2 二次レーダー</p> <p>【コードの指定等】</p> <p>(2) a レーダー管制業務を行う管制空域(以下「レーダー管制空域」という。)を飛行する航空機(外国 FIR から入域する航空機であって、二次レーダー個別コード(以下「個別コード」という。)が当該外国 FIR の管制区管制所により指定され、かつ、通報されているものを除く。)に対して、次の規定に従い、コードを指定するものとする。</p> <p>(a) ICAPにより個別コードが割り当てられている航空機に対して、当該個別コードを指定する。</p> <p>(b) (略)</p> <p>b (略)</p> <p>c 移管機関は、管轄区域から出域する航空機に対するレーダー業務を終了するときは、調整要領又は協定書に異なる規定がある場合を除き、次の規定に従うものとする。</p> <p>(a) ICAPにより割り当てられている個別コードを使用している場合は、当該コードを変更しない。</p> <p>(b)・(c) (略)</p> <p>d (略)</p> <p>e 外国 FIR から入域する航空機であって、個別コードが当該外国 FIR の管制区管制所により指定され、かつ、通報されているものに対しては、当該個別コードを使用するものとする。ただし、当該個別コードを継続して使用することが適切でない場合は、ICAPにより割り当てられた個別コードを指定するものとする。</p>	<p>(f) その他必要な情報</p> <p>★滑走路〔番号〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット、QNH〔高度計規正值〕、気温〔数値〕 RUNWAY〔number〕, WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕 (KNOT/S), QNH〔setting〕(TEMPERATURE〔number〕). 〔例〕 ATLAS55, taxi to holding point runway19, wind 170 at 8, QNH3002, temperature2. JA007G, runway35, wind 010 at 12, QNH2981, temperature14, hold position.</p> <p>(新設)</p> <p>(IV) レーダー使用基準</p> <p>2 二次レーダー</p> <p>【コードの指定等】</p> <p>(2) a レーダー管制業務を行う管制空域(以下「レーダー管制空域」という。)を飛行する航空機(外国 FIR から入域する航空機であって、二次レーダー個別コード(以下「個別コード」という。)が当該外国 FIR の管制区管制所により指定され、かつ、通報されているものを除く。)に対して、次の規定に従い、コードを指定するものとする。</p> <p>(a) ICAP <u>又は FDPS</u>により個別コードが割り当てられている航空機に対して、当該個別コードを指定する。</p> <p>(b) (略)</p> <p>b (略)</p> <p>c 移管機関は、管轄区域から出域する航空機に対するレーダー業務を終了するときは、調整要領又は協定書に異なる規定がある場合を除き、次の規定に従うものとする。</p> <p>(a) ICAP <u>又は FDPS</u>により割り当てられている個別コードを使用している場合は、当該コードを変更しない。</p> <p>(b)・(c) (略)</p> <p>d (略)</p> <p>e 外国 FIR から入域する航空機であって、個別コードが当該外国 FIR の管制区管制所により指定され、かつ、通報されているものに対しては、当該個別コードを使用するものとする。ただし、当該個別コードを継続して使用することが適切でない場合は、ICAP <u>又</u> <u>FDPS</u>により割り当てられた個別コードを指定するものとする。</p>	<p>項番の変更</p> <p>(f)に該当する管制用語を新設</p> <p>FDPS 廃止</p> <p>FDPS 廃止</p> <p>FDPS 廃止</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備考
<p style="text-align: center;">IV 管制機関運用基準</p> <p style="text-align: center;">2 管制機関の種類及び管制席</p> <p>別表第1</p> <p>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、那覇及び神戸飛行場管制所</p>	<p style="text-align: center;">IV 管制機関運用基準</p> <p style="text-align: center;">2 管制機関の種類及び管制席</p> <p>別表第1</p> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">備考</p> <p style="text-align: center;">神戸における地上管制席設置</p>