

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和4年2月24日適用分)

LVP/LVPD関連

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	東京局	5(1)(g)	LVPDは、2の定義にて新設するようですが、ここであえてLVP FOR DEPARTUREとされる理由を教えてください。	「LVP」と「LVPD」の発音時の類似を可能な限り回避するためです。
2	東京局	2定義の 低視程離陸	LVPの適用状況の通報は、5(1)(f)にて飛行場ごとに定めることができることとされています。仮に、ある飛行場にてRVR500メートル未満で通報するよう規定していた場合、RVR400メートルでの離陸は、LVP体制下であってもLVT0には該当しないことになると理解しましたが、正しいでしょうか。	その理解で問題ありません。
			<p>●本来のTKOF MINIMAのルールが適用できるようにするのみ ※灯火やRVRの運用を低視程離陸の条件とするのではなく、パイロットの判断とする ※400m未満での離陸の安全を確保するための方式を「LVP」として明確に公示する →現行の管制方式を適用するのみなので新たな整理は不要</p> <p>●SSP事務処理要領の改正は不要 →低視程離陸の施設要件や準備体制は不要 →CATII/IIIのための現行SSP事務処理要領は現行どおりとし、改正は不要</p> <p>○本省案は低視程離陸の施設要件(灯火・RVR)を新たに整理して「体制」を整えるといったことを軸としていますが、これら灯火やRVRが障害となった場合、管制官が低視程離陸の実施可否にかかる通報をすることになり、本来はパイロットであるべきTKOF MINIMAの適用可否の決定主体が不明確となり、実運用上の混乱に繋がります。</p> <p>○低視程離陸の施設要件は既にTKOF MINIMAに反映されており、パイロットはそのルールに従うのみと考え、灯火が利用できない場合でもRCL Markingが利用でき、また、RVRが利用できない場合でもVISを適用できるステートミニマとなっています。</p>	<p>今回のLVP/LVPDの導入は、低視程進入と低視程離陸の両方を包含する現在のSSP体制を改正し、低視程進入と低視程離陸を分離することを目的としているため、その他の整理については継続検討とさせていただきます。なお、灯火の運用を低視程離陸の条件とする判断は、航空灯火・電気技術室により行われたものとなります。</p> <p>「SSP体制」を国際基準に準拠した用語である「LVP」に改正するため、「SSP事務処理要領について」を廃止し、「LVP/LVPD事務処理要領作成指針」を制定しました。低視程離陸の施設要件や準備体制は不要ということですが、灯火の運用を低視程離陸の条件とする判断は、航空灯火・電気技術室により行われたものとなります。</p> <p>LVP/LVPDの適用状況を通報することは、現行のSSP体制と同様の整理としております。</p> <p>灯火の運用を低視程離陸の条件とする判断は、航空灯火・電気技術室により行われたものとなります。RVRの要件については、現行のSSP体制と同様の整理としています。</p>

○よって、ILS施設や灯火の完全性が必須条件となるCAT II / III ILSのためのSSP体制とは異なり、低視程離陸の場合はパイロットの判断に資するよう、灯火やRVRの障害について周知されればよく、事前に体制をとって準備するものではないと言えます。
※パイロットは灯火やRVRの運用状況に応じたTKOF MINIMAの値を適用するのみであり、管制官が関与するものではありません。

○今回明確にすべきは、低視程離陸とCAT II / III ILSを実施する航空機の安全を確保するための「管制方式」をLVPとして明確に公示することが重要となります。

○現行では、関連空港すべてにおいてRVR600以下でSTOP BARが運用されていることから、必要最低限の滑走路誤進入防止のためのLVPが実行されているといえ、これに加えて、成田空港では地上動線の複雑性から低視程走行経路を公示することで低視程下の地上面の安全を確保しているように、空港毎の特性に応じた安全方策を危機管理面も含めて深く掘り下げていくことが、今後引き続き検討(強化)すべき課題となるのではないのでしょうか。

○SSP事務処理要領についてはCAT II / III ILSの実施要件を整えるための要領なので、これこそ「SSP」をキーワードとして関係各所と調整する方が分かりやすく、改正する必要がないと考えます。今回、低視程離陸に関して事務処理要領に加えるとしても、「TKOF MINIMAに示されている灯火やRVRが正常に運用されていることを事前に確認する」程度でよく、障害情報に基づき管制官はパイロットに周知するのみとすべきと考えます。

【管制方式基準の提案】

○以上を踏まえ、今回照会のあった管制方式基準改正案については前提が異なる内容であるため、次のとおり提案します。なお、本省改正案の各項目については改正不要と考えます。
※LVPは低視程管制方式として定義するとともに、その適用については「通則」に定めることを提案します。

今回のLVP/LVPDの導入は、低視程進入と低視程離陸の両方を包含する現在のSSP体制を改正し、低視程進入と低視程離陸を分離することを目的としているため、その他の整理については継続検討とさせていただきます。

今回のLVP/LVPDの導入は、低視程進入と低視程離陸の両方を包含する現在のSSP体制を改正し、低視程進入と低視程離陸を分離することを目的としているため、その他の整理については継続検討とさせていただきます。

ご提案ありがとうございます。継続検討とさせていただきます。

「SSP」はICAO ANNEX 19では航空安全プログラム(SSP: State Safety Programme)を示すものとされており改正が必要と判断しています。低視程離陸は現在でもSSP IN FORCE時にのみ適用可能と公示されており、改正後も、現行と同様の整理とし、LVP/LVPD IN FORCE時のみ適用可能としています。

ご提案ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。

第5管制業務処理規程 I 総則 2定義

低視程管制方式(Low Visibility Procedures-LVP)

低視程離陸及びカテゴリⅡ／Ⅲ運航実施中の航空機の安全を確保するために適用される方式をいう。

低視程離陸(Low visibility take-off-LVTO)

視程又はRVRが400メートル未満の場合における離陸をいう。

Ⅲ 管制方式基準 (I)総則 2通則

【低視程管制方式の適用】

(24) 気象状態が、到着機について雲高が200フィート未満又はRVRが550メートル未満の場合、また出発機について視程又はRVRが400メートル未満の場合に運航が可能な飛行場にあつては、当該気象状態において次の要領により低視程管制方式を適用するとともに、航空機に対してその旨通報するものとする。ただし、当該情報がATIS情報に含まれており、航空機が当該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。なお、管制機関は、低視程管制方式の詳細について運用要領等に規定するものとする。

★ 低視程管制方式を適用しています。

LOW VISIBILITY PROCEDURES IN FORCE.

a カテゴリⅡ／ⅢILSを運用する飛行場においては、SSP体制を適用するとともに、(Ⅲ)1(7)の規定により当該ILS制限区域を保護するものとする。

b 停止線灯を運用する飛行場においては、(Ⅲ)2(6)及び12(2)の規定により当該灯火を運用するものとし、障害等により運用できない場合は、必要に応じて走行地域における交通量を制限すること等、所要の措置を講じるものとする。

c 空港面レーダー表示装置を運用する飛行場においては、(Ⅲ)9の規定により当該装置を運用するものとし、障害等により運用できない場合は、必要に応じて走行地域における交通量を制限すること等、所要の措置を講じるものとする。

「安全を確保するために適用される方式」について、漠然としているためもう少し詳しい記載が必要と考えます。LVTOの定義は、Doc9365にはRVR400m未満とされており、視程については記載がありません。

到着機に対するATISと出発機に対するATISを分ける必要があると考えます。

運航者からはLVP/LVPDを適用しているときも、適用していないときも、どちらも通報してもらいたいという要望があります。

SSP体制の定義も必要になると考えます。

停止線灯や空港面レーダー表示装置の障害時に走行地域における交通量を制限することについて、制限方法について明確にする必要があると考えます。

			<p><補足説明> 1. CAT II/Ⅲ ILSが障害等により適用できない場合 現行規定どおり、CAT II/Ⅲ ILSが適用できない旨を明確に通報する…(Ⅱ)7(4)才 “Low visibility procedures (for departure) in force, CAT II andⅢ ILS not available due to ILS system error.” 2. 低視程離陸単独の場合(例:羽田16L離陸) “Low visibility procedures in force, ※ 1及び2のいずれにおいても、運用中の進入方式は明確に通報される(CAT II/Ⅲでないことは共有できる)ため、特に“for departure”を付す必要はないと考えますが、「LVP」が定義されることから付加的情報として“for departure”を通報することでも誤解は生じないと思われれます。</p>	<p>補足説明の内容をどのように管制方式基準の本文に記載し、どのように管制用語として定めるかが課題だと考えます。航空局管制課からの提示案ではCAT II/Ⅲ/Ⅱ andⅢ ILS not available due to の用語を使用しないこととしていますが、Low visibility procedure for departure in forceの定義をAIPを含め明確に示し周知することで、管制官と運航者が共通の認識を持ち、各空港の整合性を図り、統一的な運用を担保することができると考えています。</p>
4	成田事	I-2	<p>LVP/LVPD事務処理要領(案)においてはLVPまたはLVPDとしてそれぞれ定義づけられているが、黒本ではさらに日本語(低視程体制、出発用低視程体制)とするのはなぜか。事務処理要領にLVPとして定義づけられているため、改めて日本語化する必要はないと考える。また、日本語するとしても「体制」ではなく「方式」ではないか。</p>	<p>定義を以下のとおり修正します。 LVP(Low visibility procedure-低視程体制) カテゴリーⅡ/ⅢILS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。 LVPD(Low visibility procedure for departure-出発用低視程体制) カテゴリーⅡ/ⅢILSを可能とする要件が整っていない場合であつて、低視程離陸を可能とする要件が整っている体制をいう。 なお、日本語(低視程体制、出発用低視程体制)については、AIP GEN航空情報用略語表に記載される日本語を引用し管制方式基準に記載しています。「体制」の用語の使用については、LVP/LVPD事務処理要領作成指針のLVP及びLVPDの定義において、「Procedure」が「体制」とされていることによるものです。</p>
5	東京事TWR	I 総則 2定義 及び Ⅲ(Ⅲ)5 出発機	<p>出発用低視程体制を「Low visibility procedure for departure-LVPD」と定義づけている一方で、Ⅲ章のフレゾロジーでは、『LVP FOR DEPARTURE』となっており一致していない。定義をLVP for departureとするか、フレゾロジーをLVPDとすべきではないか。</p>	<p>定義のLVPDはLVP/LVPD事務処理要領作成指針に基づくものであり変更する予定はありません。定義はLVPDですが、フレゾロジーについては「LVP」と「LVPD」の発音時の類似を可能な限り回避するため、『LVP FOR DEPARTURE』としています。</p>
6	東京事TWR	I 総則 2定義 【出発用低視程体制】/【低視程体制】 及び Ⅲ(Ⅱ)7 到着機・Ⅲ(Ⅲ)5 出発機	<p>定義について、ICAO Doc 9365にあるように、「Low visibility procedures (for departure)」とすべきであり、フレゾロジー(ATISでの通報を含む)としては、「LOW VISIBILITY PROCEDURES (FOR DEPARTURE) IN FORCE」とフルスペルにすべきであると思えます。LVPと略して良い基準があるのでしょうか？</p>	<p>ICAO Doc 4444においてはLVPIに関連する用語は規定されていないところですが、また、定義について、ICAO Doc 9365では、「Low-visibility procedures(LVP)」とされているため、LVPと略すことは可能と判断しています。なお、「LVP」を管制通信で発音する場合、「EL-VEE-PI」の場合と「Low visibility procedure」の場合を並記することとします。</p>

7	東京事TWR	I 総則 2定義 【低視程体制】	<p>「Low Visibility Procedure」の和訳が「低視程体制」となっているが「Procedure」の和訳は「体制」とはならないのではないか。 LVPについて定義では「カテゴリーⅡ／ⅢILS 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。」とされているが、資料からは「カテゴリーⅡ／Ⅲ運航及び低視程離陸の適用・維持のための一連の方式のこと」であるように読み取れる。 ※Procecedure≠体制 Pocerature=方式=手続き=手順</p> <p>よって以下の2つを提案します。 ① LVPの和訳を「低視程方式」とする、若しくは「Procedure」と「体制」は単語としてイコールではないので無理に日本語で「低視程体制」と定めず、単純に「LVP(Low visibility procedure)」と定義付ける。 ②本文を「カテゴリーⅡ／ⅢILS 及び低視程離陸を可能とする為の方式をいう。」と定義付ける。</p>	<p>定義を以下のとおり修正します。 LVP(Low visibility procedure－低視程体制) カテゴリーⅡ／ⅢILS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。 LVPD(Low visibility procedure for departure－出発用低視程体制) カテゴリーⅡ／ⅢILS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。 「体制」の用語の使用については、LVP/LVPD事務処理要領作成指針のLVP及びLVPDの定義において、「Procedure」が「体制」とされていることによるものです。なお、日本語(低視程体制、出発用低視程体制)については、AIP GEN航空情報用略語表に記載される日本語を引用し管制方式基準に記載しています。</p>
8	東京事TWR	I 総則 2定義 【出発用低視程体制】	<p>「Low visibility procedure for departure」の和訳について 上述のLVPと同じく「Procedure」に対する「体制」という和訳に違和感がある。LVPDとは「低視程離陸の適用・維持のための一連の方式のこと」であるように読み取れる。</p> <p>よって以下の2つを提案します。 ① LVPDの和訳を「出発用低視程方式」とする、若しくは「Procedure」と「体制」は単語としてイコールではないので無理に日本語で「出発用低視程体制」と定めず、単純に「LVPD(Low visibility procedure for departure)」と定義付ける。 ②本文を「カテゴリーⅡ／ⅢILS 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為の方式をいう。」と定義付ける。</p>	<p>項番7を参照願います。</p>
9	東京事TWR	Ⅲ(Ⅱ)7(4)(b)オ/ Ⅲ(Ⅲ)5(1)(f)	<p>LVP/LVPD事務処理要領に、LVP/LVPDの情報提供はそれぞれ適用している場合に通報との規程となっており、空港毎に適用値が異なるのであれば、気象条件の記載は削除しても良いのでしょうか？</p>	<p>LVP/LVPD事務処理要領作成指針における当該記載の趣旨は、空港事務所等(関係課等)に対して、LVP/LVPDに係る航空機への情報提供「手段」はATIS等によるということを示すものです。管制官が行う情報提供に係る規定は管制方式基準で定める必要があります。また、管制部にはLVP/LVPD事務処理要領作成指針が通知されず、管制区管制所(広域セクターに限る。)においては、管制方式基準に気象条件の記載がなければ好天時においては通報不要であることが読み取れなくなるため、気象条件は記載することとします。</p>

10	東京事TWR	Ⅲ(Ⅱ)7 到着機 【到着機に対する情報等】 (4)オ	ただし書きの位置について、赤字の位置に記載した方が良いのではないか。 【原文】 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は、カテゴリーⅡ／ⅢILS に係る低視程体制の適用状況(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。) 【案】 ⇒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(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。)は、カテゴリーⅡ／ⅢILS に係る低視程体制の適用状況	管制方式基準においては(括弧)でただし書きを記載する表現が使用されていないこともあり、提示案のとおりとさせていただきます。
11	東京事TWR	Ⅲ(Ⅱ)7 到着機 【到着機に対する情報等】 (4)オ	「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。」とあるが、「超える」の数値上の表現が曖昧ではないか。例えば、「 下回る 」などの表現の方が明確で良いのではないか。	検討しましたが、提示案のとおりとさせていただきます。なお「この値を超える」の趣旨は「雲高200フィートより高い又はRVR550メートルより大きい値」となります。
12	東京事TWR	Ⅲ(Ⅱ)7 到着機 【到着機に対する情報等】 (4)オ	★【理由】により(滑走路[番号])の低視程体制は適用されていません。 (RUNWAY[number]) LVP NOT AVAILABLE DUE TO[reason]. 上記の日本語訳と英訳が合っていない。 LVPはパイロットが 利用 するものではなく管制官が 適用 するものであるから、日本語に合わせるのであれば「APPLIED」とするべきではないでしょうか。パイロットが利用するものはLVPではなくLVPもしくはLVPDを適用した結果可能となる「カテゴリーⅡ／ⅢILS 及びLVTO」であると思います。 日本語訳に合わせるのであれば、(RUNWAY[number]) LVP NOT APPLIED DUE TO[reason].になると考えます。	管制用語を定めるにあたっては、日本語訳と英語訳を厳密に整合させることより、使用頻度の高い他の表現に統一させることにより、用語の使い分けに係る負荷を軽減させることを重視しました。
13	東京事TWR	Ⅲ(Ⅲ)1 通則 【カテゴリーⅡ／ⅢILS制限区域の保護】(7)	「雲高200フィート以下／を超えて 又は RVR550メートル以下／を超えて」となっていますが、こちらも「雲高200フィート未満／以上又はRVR550メートル未満／以上」に改正・統一すべきであると思います。	ご意見ありがとうございます。今回の検討対象に含まれていなかったことから継続検討とさせていただきます。

14	東京事TWR	Ⅲ(Ⅲ) 5 出発機	(a)～(d)のフレゾロジーの例は一つにまとめた形で記載されているが、LVPDだけ別のフレゾロジーとして記載しているのはなぜか。まとめて記載するか、全て分割すべきではないか。	LVTOが適用できる空港が限られていること及びLVP/LVPDの適用状況は低視程時のみに通報するものであり、その他の情報とは通報頻度が異なるため、別のフレゾロジーとして記載しました。
15	東京事TWR	Ⅲ(Ⅲ) 5 出発機	LVPDの項目は“情報”に該当するため、(e)に配置し、(f)を「地上走行に関する指示」とすべきではないか。	LVTOが適用できる空港が限られていること及びLVP/LVPDの適用状況は低視程時のみに通報するものであり、その他の情報とは通報頻度が異なるため、(f)に配置しました。
16	東京事TWR	Ⅲ(Ⅲ)5 出発機 【出発機に対する情報及び指示】 (1) (f)	ただし書きの位置について、以下の案中に示す赤字の位置に記載した方が良いのではないかと。また、「Ⅲ(Ⅱ)7 到着機【到着機に対する情報等】(4)オ」ではただし書きが括弧書きになっているがこちらのただし書きは括弧書きになっておらず体裁が異なっているので揃えたほうが良いのではないのでしょうか。 【原文】 低視程離陸に係る低視程体制の適用状況(IFR 出発機に限る。) 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。 【案】 ⇒低視程離陸に係る低視程体制の適用状況(IFR 出発機に限る。) 気象状態がRVR400 メートル未満の場合(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。)、速やかに通報するものとする。	管制方式基準においては(括弧)でただし書きを記載する表現が使用されていないこともあり、提示案のとおりとさせていただきます。また、「Ⅲ(Ⅱ)7 到着機【到着機に対する情報等】」と「Ⅲ(Ⅲ)5 出発機【出発機に対する情報及び指示】」は、ただし書きの括弧書きだけでなく項目全体の体裁が異なっていることから、ただし書きの括弧書きの体裁を揃えることは見送りました。
17	東京事TWR	Ⅲ(Ⅲ)5 出発機 【出発機に対する情報及び指示】 (1) (g)	★[理由]により(滑走路[番号])の低視程体制は適用されていません。 (RUNWAY[number]) LVP NOT AVAILABLE DUE TO[reason]. 上記の日本語訳と英訳が合っていない。 LVPはパイロットが利用するものではなく管制官が適用するものであるから、日本語に合わせるのであれば「APPLIED」とすべきではないでしょうか。パイロットが利用するものはLVPではなくLVPもしくはLVPDを適用した結果可能となる「カテゴリーⅡ／ⅢILS 及びLVTO」であると思います。 日本語訳に合わせるのであれば、(RUNWAY[number]) LVP NOT APPLIED DUE TO[reason].	項番12を参照願います。

18	東京事TWR	Ⅲ(Ⅲ)12飛行場灯火運用方法【停止線灯の運用】	Ⅲ(Ⅱ)7(4)及びⅢ(Ⅲ)5(1)のRVRの基準値に合わせて、現行の「視程又はRVR600メートル以下」を「RVR 550メートル未満」に改正・統一すべきであると思います。 ※ICAO Annex 14 Volume IIにおける停止線灯の運用基準は、RVR 550メートル未満です。	本規定の改正にあたっては航空灯火・電気技術室との調整が必要となります。航空灯火・電気技術室と調整した結果、航空灯火・電気技術室の規定の改正が必要であり、また、今回のLVP/LVPDに係る改正の検討対象外となったこともあり継続検討とさせていただきます。
19	東京事TWR	LVP/LVPD事務処理要領における航空灯火等の要件について	LVP/LVPDを可能とする要件のうち、航空灯火について、最低気象条件に係る滑走路灯等とは別に、ILS(LOC)制限区域/滑走路を保護する手段としての停止線灯(の運用)を含める必要はないでしょうか。 また、ICAOの規定や諸外国の低視程運用では、停止線灯や空港面レーダー表示装置(MLAT等)が運用できない場合、必要に応じて走行地域における交通量を制限することになっており、LVP/LVPDの適用に際しては、低視程時における飛行場面監視の手段としての空港面レーダー表示装置(の運用)(当該装置が設置されている飛行場に限り)も要件とすべきではないか。	今回のLVP/LVPDの導入は、低視程進入と低視程離陸の両方を包含する現在のSSP体制を改正し、低視程進入と低視程離陸を分離することを目的としていますので、本件に係る改正は見送ることとし、継続検討とさせていただきます。
20	東京事TWR	LVPD適用時のLOC制限区域の保護について	欧米では、出発機もローカライザーを利用すること等により、RVR 100メートル程度の最低気象条件で離陸できるようになっていますが、少なくとも日本では当面そのような予定はなく、したがってLVPD適用時(低視程離陸)において、出発機のためにLOC制限区域を保護する必要はないという理解で良いでしょうか。	その理解で問題ありません。
21	東京事TR	Ⅲ(Ⅲ)5 出発機【出発機に対する情報及び指示】(1)(f)	LVPDを適用して離陸する出発機について、離陸直後のエンジントラブルで出発飛行場にリターンする可能性を考慮する必要はないのでしょうか。「離陸時の代替飛行場として、最低気象条件の予報を満たす、出発飛行場以外の飛行場を確保できる見込みのある場合」等、何か制限を設ける予定はありますでしょうか。	AIP ADの離陸の最低気象条件の項目において、離陸中における発動機停止の扱いが記載されており、「離陸の最低気象条件は、通常運航を前提とするものである。このため、離陸中断及び臨界発動機不作動時の運航を勧告するものではない。」との記載があります。また、LVP/LVPDが適用されている場合においてLVTOを実施する出発機が適用する離陸の最低気象条件は、多発機であって、離陸の代替飛行場を設定した場合に限定されます。なお、離陸直後のエンジントラブルで出発飛行場にリターンする可能性を考慮した離陸の最低気象条件の選定は最終的には運航者の判断になると考えます。
22	旭川出	I 2定義「低視程離陸」	低視程離陸は、RVRが400m未満の場合の離陸としていますが、この場合のRVRは、 ・タッチダウンRVRのみを指す(=T/Dが400m以上であれば、それ以外に400m未満の箇所があっても低視程離陸とはならない。) ・離陸滑走路に設置されている1つ以上のRVRを指す(=タッチダウン、ミッドポイント、ストップエンドのいずれか1つのRVRでも400m未満となった場合は低視程離陸となる。) のどちらになりますでしょうか。	AIP ADの離陸の最低気象条件の項目において、a)離陸滑走路開始点に最も近いRVR値が通報されている場合は、少なくとも当該RVR値を適用すること。b)a)のRVRに他のRVRを加え複数のRVR値を適用するか否かは、運航者の判断によるものとする。複数のRVR値を適用する場合には、関連RVR通報値全てが最低気象条件を満足しなければならない。と記載されています。

23	旭川出	Ⅲ(Ⅱ)7(4)(b)オ	<p>低視程体制適用不可(=カテゴリーⅡ/Ⅲ運航不可)の場合の通報用語として「LVP NOT AVAILABLE」が規定されていますが、「LVP NOT AVAILABLE」はCAT-Ⅱ/Ⅲ ILSとLVTOのどちらも不可とする通報用語であるため、LVPD適用時には、現在も使用されている「CATEGORY TWO/THREE ILS NOT AVAILABLE」の用語を使用することとしては、いかがでしょうか。</p> <p>到着機への通報と考えた場合に、LVPDの適用を区別する必要はないかもしれませんが、ATISでの通報まで含めて考えた場合、上記の通報用語は現行通り残した方がよいのではないかと考えます。</p> <p>LVPD適用時(CAT-Ⅱ/Ⅲ不可時)は、ATISでは「LVP FOR DEPARTURE IN FORCE.」と通報することにより、CAT-Ⅱ/Ⅲが不可であることを暗に示すような運用を想定しているように思いますが、CAT-Ⅱ/Ⅲ ILSが不可であるという情報は到着機に対してこそ通報すべきものであるにも関わらず、到着機向けの情報だという印象が薄くなる用語だと思います。</p> <p>従って、この用語を補完(ATISではLVPD in FORCEと併記)する意味でも「CATEGORY TWO/THREE ILS NOT AVAILABLE」の用語を残してはいかがでしょうか。</p>	<p>Ⅲ(Ⅱ)7 到着機【到着機に対する情報等】オを以下のとおり修正します。</p> <p>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。)</p> <p>★(滑走路[番号]の)LVP/LVPDは適用されています。 (RUNWAY[number]) LVP / LVP FOR DEPARTURE IN FORCE. ★[理由]により(滑走路[番号]の)LVPは適用されていません。 (RUNWAY[number]) LVP NOT AVAILABLE DUE TO[reason]. 「LVP NOT AVAILABLE DUE TO」はCAT-Ⅱ/Ⅲ ILSとLVTOのどちらも不可の場合に通報する際の用語であるため、CAT-Ⅱ/Ⅲ ILSが不可でLVTOが可能な場合は、到着機に対して通報する場合であっても「LVP FOR DEPARTURE IN FORCE」を使用することとします。「LVP FOR DEPARTURE IN FORCE」の通報で、到着機にとってはCAT-Ⅱ/Ⅲ ILSが不可であるということは、運航者に対して説明会を開催し、周知する予定としています。</p>
24	旭川出	Ⅲ(Ⅱ)7(4)(b)オ Ⅲ(Ⅲ)5(1)(f)	<p>低視程体制非適用の通報用語が「LVP NOT "AVAILABLE"」となっていますが、LVPは体制を指すため「LVP NOT "APPLIED"」の方が自然な表現ではないかと思います。</p>	<p>項番12を参照願います。</p>
25	旭川出		<p>【LVP for CAT-Ⅱ ILS】 「DOWNGRADED TO CAT-Ⅱ」とするILSのNOTAMが現行でも発出されることがありますが、この場合でも、LVP(現行のSSP)は適用不可ということになるため、結果としてCAT-Ⅱ ILSは不可となる整理と理解しております。</p> <p>こういったケースでも、CAT-Ⅱ ILSが可能となるような整理ができれば運航効率がさらに向上するのではないかと考えます。</p>	<p>ILSのDOWNGRADEDの条件とLVP(現行のSSP)の適用条件は異なるため、ILSがCAT-ⅢからCAT-ⅡにDOWNGRADEDとなっても、条件が許せばLVP(現行のSSP)は適用可能であり、CAT-Ⅱを可能にでき得ると理解していますが、AIPの記載を含め現在の整理状況を確認させていただきます。今回のLVP/LVPDの導入は、低視程進入と低視程離陸の両方を包含する現在のSSP体制を改正し、低視程進入と低視程離陸を分離することを目的としていますので、本件については現状どおりの運用となります。</p>

26	旭川出		<p>【LVTO実施可となる空港の拡大】 旭川においても、RVRが400m未満となったために出発することができない出発機が発生することがあります。(事例の多寡を考慮しなければ、全国どこの空港でもあり得ることと思います。) それぞれの空港について考えたときに、高カテゴリーILSに必要な設備を整えることは難しくとも、LVTOに必要な設備を整えることができれば、現在はLVTOができない空港においても、RVRが400m未満のケースでも離陸が可能となり、運航効率向上に寄与するのではないかと思います。</p> <p>※旭川を対象としてほしいということではなく、全国の空港の中で、この設備投資が運航効率向上に大きく寄与と思われる空港がありましたらといった趣旨の意見になります。</p>	<p>本件は、LVPDの導入にあたり検討事項となりましたが、航空灯火・電気技術室から、現時点ではCAT-Ⅱ/Ⅲ ILSを実施している空港以外へのLVTOの導入は、特に国管理空港以外において準備が整わない旨の報告があったことから、今回の改正では検討が見送られました。</p>
27	大阪局	I 総則 2 定義	<p>・LVP/LVPDの表記・表現について ICAO Doc 9365のとおり、「Low-visibility procedures (for departure)」とすべきであり、管制用語 (ATISでの通報を含む) としては、「LOW VISIBILITY PROCEDURES (FOR DEPARTURE) IN FORCE」とフルスペルにすべきでは。 ※ICAO文書 (EUR Doc 013) や諸外国のAIP等には、フルスペルの用語例が記載されています。</p>	<p>項番6を参照願います。</p>
28	大阪局	Ⅲ(Ⅱ)7【到着機に対する情報等】(4)(b)オ	<p>・雲高及びRVRの基準値について 参考記載の【カテゴリーⅡ/ⅢILS 制限区域の保護】の規定において、「雲高200フィート以下/超又はRVR550メートル以下/超」となっているが、こちらも「雲高200フィート未満/以上又はRVR550メートル未満/以上」に改正・統一すべきでは。 改正・統一すべきという根拠としては、ICAO Doc 9365における、以下の「低視程運用」の定義です。管制方式基準には、この定義も追加する必要があるのでは。 ※Low-visibility operations (LVO). Approach operations in RVRs less than 550 m and/or with a DH less than 60 m (200 ft) or take-off operations in RVRs less than 400 m.</p>	<p>項番13を参照願います。</p>
29	大阪局	Ⅲ(Ⅲ)12【停止線灯の運用】(2)	<p>・停止線灯の運用基準について 飛行場管制方式の【停止線灯の運用】の規定についても、上記のRVRの基準値に合わせて、現行の「視程又はRVR600メートル以下」を「RVR 550メートル未満」に改正・統一すべきでは。 ※ICAO Annex 14 Volume IIにおける停止線灯の運用基準は、RVR 550メートル未満です。 ※第7航空灯火電気施設業務処理規程の改正について、航空灯火・電気技術室との調整も必要です。</p>	<p>項番18を参照願います。</p>

30	中部事	Ⅲ(Ⅲ)飛行場管制方式 5 出発機(1)(g)	用語として「LVP NOT AVAILABLE DUE TO ～」とありますが、出発機に対する用語として、「LVP FOR DEPARTURE NOT AVAILABLE DUE TO ～」が適当ではないでしょうか。	用語は、出発機に対する用語、到着機に対する用語での区別ではなく、LVP/LVPDのステータスで区別します。CAT-Ⅱ/Ⅲ ILSとLVTOのどちらも可能な場合は「LVP IN FORCE」を、CAT-Ⅱ/Ⅲ ILSとLVTOのどちらも不可の場合は「LVP NOT AVAILABLE DUE TO ～」を、CAT-Ⅱ/Ⅲ ILSは不可でLVTOが可能な場合は「LVP FOR DEPARTURE IN FORCE」を、それぞれ出発機及び到着機に対して通報します。CAT-Ⅱ/Ⅲ ILSは可能でLVTOが不可の場合は想定されませんので「LVP FOR DEPARTURE NOT AVAILABLE DUE TO ～」は使用されません。
31	中部事	I 総則 2定義	LVP/LVPDは「体制」ではなく、高カテゴリー運航と低視程離陸を可能とするための「方式」ではないでしょうか。	項番7を参照願います。
32	中部事	I 総則 2定義	「カテゴリーⅡ／ⅢILSを可能とする要件」とありますが、「ILS カテゴリーⅡ／Ⅲ運航を可能とする要件」又は「ILS 高カテゴリー運航を可能とする要件」としてはいかがでしょうか。AIP(改正案)では、「運航」が入っています。「低視程離陸」も運航を示す用語であることとの整合をとる必要があるのではないのでしょうか。	ILSカテゴリー(Categories of ILS)の定義において、 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 300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。 と、「ILS進入をいう。」とされていることから第5管制業務処理規程においてはこのような表現とさせていただきます。
33	熊本事	I 総則 2 定義	LVP、LVPD、LVTOの定義について、AIP改正案やICAOの表記と異なりますが、統一しないのでしょうか	可能な限り統一させるよう調整したところですが、第5管制業務処理規程における表現の統一の制約もあり、提示案のとおりとさせていただきます。
34	札管	I 2 定義	略号のLVPについて、進入方式のLPVと紛らわしい。ミスにつながる可能性のある用語もある(LVP NOT AVAILABLEなど)ので他の略号とすることはできないのでしょうか？	LPV(Localizer Performance with Vertical Guidance)もLVPもICAOで定められた略号となりますので提示案のとおりとさせていただきます。
35	札管	Ⅲ(Ⅱ)7(4)オ	通信量軽減のため将来的に陸域CPDLCにおいて、簡単に送れるようなコマンドや選択肢を要望します。	いただいたご意見は管制課で共有させていただきます。
36	東管	Ⅲ(Ⅱ)7(4)(b)オ及び Ⅲ(Ⅲ)5(1)(g)	「LVP」を管制通信やATISで音声で発音する場合、ICAO DOC8400で定義されているように略さず普通読みで「Low visibility procedure」と発音する認識でよろしいでしょうか？ また管制業務処理規程に表記される略語の発音全般について、ICAO DOC8400に準拠する旨(定義されていないものは別途記述)を記載した方がよいのではないのでしょうか？ (DOC8400では例えばSIDはシッド、RVRはアールブイアールと発音する旨記載されています)	「LVP」を管制通信で発音する場合、「EL-VEE-PI」の場合と「Low visibility procedure」の場合を並記することとします。第5管制業務処理規程に表記される略語の発音全般について、ICAO DOC8400に準拠する旨記載する件については、今後の課題とさせていただきます。

37	東管	全体	<p>SSP体制において離陸・着陸ともに制限が同じだったのは、「離陸の代替飛行場」の問題があったからだと認識しています(出発直後のトラブル発生で出発空港に引き返し着陸する必要が生じた際に、着陸のほうが気象条件の制限が厳しいと、離陸はしたものの着陸できない、という事態を避ける為に離陸着陸の制限を同じにして「着陸ができないなら離陸もできない」としているとの認識です)。</p> <p>今回の改正を行った場合において、上記のような出発直後のトラブル発生時には、「離陸の代替飛行場」のファイルを出発空港とは別の、「出発空港の近くの空港で着陸ができる気象状態の空港」にする事で上記懸念は解消されるから問題ない、という認識でよろしいでしょうか？</p>	<p>AIP ADの離陸の最低気象条件の項目において、離陸中における発動機停止の扱いが記載されており、「離陸の最低気象条件は、通常運航を前提とするものである。このため、離陸中断及び臨界発動機不作動時の運航を勘案するものではない。」との記載があります。また、LVP/LVPDが適用されている場合においてLVT0を実施する出発機が適用する離陸の最低気象条件は、多発機であって、離陸の代替飛行場を設定した場合に限定されます。なお、AIP ADの離陸の最低気象条件の項目において、離陸の代替飛行場とは、離陸直後において1個の発動機が不作動となった場合に、出発飛行場から次の時間内に到着できる飛行場である。とされています。・双発の航空機にあっては1時間・3発以上の航空機にあっては2時間。</p> <p>離陸直後のエンジントラブルで出発飛行場にリターンする可能性を考慮した離陸の最低気象条件の選定は最終的には運航者の判断になると考えます。</p>
38	東管	I 総則 2定義	<p>LVP/LVPDの定義について、P=Procedureが「体制」とされているようで違和感があります。Procedureとは、手順・方式基準・要領という意味で、LVP LVPD事務処理要領の見直しからも、Procedure=「体制をいう」はかけ離れていないでしょうか。</p>	<p>項番7を参照願います。</p>
39	SDECC	(Ⅲ)-5-(1)(g)	<p>LVPに関するフレゾロジーは(f)に配置するのが適当だと思われる。</p> <p>RUNWAY [number]・・・の用語は(a)～(g)全体を含有しているので、最後である当該箇所にあるが、LVPは(f)の内容しか入っていないので。</p>	<p>RUNWAY [number]・・・の用語が(a)～(g)全体を含有するものとして、最後に記載されていることもあり、LVP/LVPDの適用状況についても最後に記載させていただきました。ATISがない空港を考慮した場合、RUNWAY [number]・・・の用語の後に、LVP/LVPDの適用状況を通報することが想定されることも理由のひとつです。</p>
40	SDECC	(Ⅱ)-7-(4)	<p>(Ⅱ)7到着機については、雲高200feet未満or RVR550m未満「は」なので、現行のILS CAT2/3使用不可の時だけではなく、必ず言うことになる。RVR400m以上の際に提供するとは適切ではなく、混乱させることとなる。また、RVR400m未満でも低視程体制のうち到着機に提供する要素はILSだけでよいのでは。</p>	<p>運航者からは、カテゴリーⅡ/ⅢILSと低視程離陸について、実施できるときも、実施できないときも、どちらも通報して欲しいという要望があり、管制官からはLVP/LVPDの適用状況を通報することとしています。ご質問の趣旨は、例えば、RVRが400mである場合、RVRの値はカテゴリーⅡILSの適用範囲だが、低視程離陸の適用範囲外であるため、カテゴリーⅡ/ⅢILSと低視程離陸の両方を可能とするLVPを通報することは矛盾するのではないかということであれば、運航者はLVPが適用されていることを確認した上で、実際のRVR値によってカテゴリーⅡ/ⅢILSや低視程離陸の実施可否を判断します。LVPが適用されていても実際のRVRが良好でカテゴリーⅡ/ⅢILSや低視程離陸の適用範囲外であれば、運航者判断でカテゴリーⅡ/ⅢILSや低視程離陸を行わずに運航することもあり得ます。LVP/LVPDの通報は、対出発機、対到着機の区別ではなく、LVP/LVPDのステータスで区別します。この点は項番30を参照願います。</p>

41	IBX	5(1)(f),(g)	<p>気象状態がRVR400メートルの場合はLVPDの適用状況が通報されるとされているが、LVPが不適でLVPDが適のケースでは「LVP NOT AVAILABLE」と「LVP FOR DEPARTURE IN FORCE」の両方が通報されるという理解でいいか。</p>	<p>LVP又はLVPDの適用状況(IFR出発機に限る。) 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。 に修正します。 「LVPが不適」ということはCAT II / III ILSとLVTOの両方が不適ということになりますので「LVPが不適でLVPDが適」という表現は矛盾が生じます。「CAT II / III ILSが不適でLVTOが適のケース」ということであれば、「LVP FOR DEPARTURE IN FORCE」のみが放送されます。「LVP FOR DEPARTURE IN FORCE」という用語に「CAT II / III ILSが不適」という意味が含まれます。</p>
42	IBX	その他	<p>飛行方式設定基準やAIPの改訂も同時にされるのか。特に、離陸の最低気象条件ではSSP実施体制時とそれ以外でRVR/VISが区別されており、弊社では認可規程の改訂と社内周知が伴うため、案の段階であっても早めに教えていただきたい。</p>	<p>飛行方式設定基準及びAIPについても改正されます。改正内容については早めに共有させていただきます。</p>
43	IBX	その他	<p>現在、SSP体制が実施されているかについてはATISによる情報で認識しているが、今後はSSP体制ではなくLVPという名称にて通報されるという理解でいいか。</p>	<p>ご認識のとおり、ATISで情報提供される際は、LVP又はLVP for departureという用語が使用されます。</p>
44	IBX	その他	<p>ATISに含まれる情報は「LVP in force」および「LVP not available due to ~」のみで、「LVP for departure in force」はATISではなく、出発機だけに対して直接通報されるということか。</p>	<p>「LVP for departure in force」という用語についても、ATISで情報提供されます。この点は項番30を参照願います。</p>
45	FDA	I 2	<p>AIPにおいて空港ごとのCAT II / IIIの項目には、高カテゴリー運航以外のProcedure (指定された走行経路の使用など)が含まれるが、この規程はLVPに含まれないのか。</p>	<p>指定された走行経路の使用はLVP/LVPDには含まれません。</p>
46	FDA	I 2	<p>AIPにおいて空港ごとのCAT II / IIIの項目には、出発機が使用すべき取り付け誘導路 (Stop bar systemあり) が指定されている空港もあるが、この規程はLVPDに含まれないのか。Stop bar systemの運用とLVPDは、別の基準に基づき運用されるのか。</p>	<p>出発機が使用すべき取り付け誘導路 (Stop bar systemあり) の指定はLVP/LVPDには含まれません。Stop bar systemの運用は別の基準 (第5管制業務処理規程III管制方式基準 (III) 飛行場管制方式2管制許可等(6)停止線灯運用時の措置及び12飛行場灯火運用方法(2)停止線等の運用) に基づき運用されます。</p>

47	FDA	I 2	<p>上記のように運航者が従うべき方式(走行経路やストップバーシテムの運用)もLVP/LVPDに含め、LVP/LVPDの定義も「体制」ではなく、「方式」として、「LVP(低視程方式)」とLVPを行うための「体制」を分けた方が認識しやすい。</p>	<p>LVP/LVPDの導入は、新型コロナの影響を受けた航空会社に対する規制緩和による支援の要請(定航協より要望)を受けて実施させていただいております。現在のSSP体制がCAT II / III ILSによる低視程進入と低視程離陸の両方を包含するものとなっているところ、就航率向上のため、低視程進入と低視程離陸を分離して運用可能な新たなLVP/LVPDへ改正するものです。今回の改正は進入と出発を分けた体制の導入を目的としておりますので、いただいたご意見については継続検討とさせていただきます。</p>
48	FDA	I 2	<p>これまでSSP体制実施時においてRVR500mでも離陸可能な場合もあったが、LVPDの適用条件が400m未満となることで、条件が厳しくなっている。飛行方式設定基準で定められたSSP体制実施時の最低気象条件RVR500mでも離陸ができるよう適用条件を引き上げられないか。</p>	<p>これまでのSSP体制と、今回導入するLVP/LVPDで離陸の最低気象条件におけるRVRの値に変更はありません。飛行方式設定基準においてもSSP体制実施時とLVP/LVPD実施時で最低気象条件におけるRVRの値の基準に変更はありません。</p>
49	NCA	全般	<p>そもそもLVPIにはILSを保護する目的があり、かつLVPそのものは空港の地上面で移動する飛行機や車両に適用する手順と理解しており、率直に言ってその結果としてのILSの正常動作を[LVP]に含めることに違和感がございます。案ではSSPをLVPIに変更し、LVPDを設定するとのことですが、LVP自体は離陸も着陸も同一体制下とし、更にCAT2,3を実施する場合にはILSの動作等など管制サイドでのみ確認する項目を付加するという整理ができれば、敢えて日本にユニークなLVPDを設定しなくとも諸外国と同等の用語で運用可能と思料いたします。</p>	<p>LVP/LVPDの導入は、新型コロナの影響を受けた航空会社に対する規制緩和による支援の要請(定航協より要望)を受けて就航率向上のため実施させていただいております。現在のSSP体制がCAT II / III ILSによる低視程進入と低視程離陸の両方を包含するものとなっているところ、例えば、ILS障害時等CAT II / III ILSによる低視程進入は実施できないが低視程離陸は可能となるように、低視程進入と低視程離陸を分離して運用可能な新たなLVP/LVPDへ改正するものです。今回の改正は進入と出発を分けることを主目的としていますので、SSP体制とLVP/LVPDではコンセプトに変更を加えておりません。なお、現在のSSPという用語をLVPIに改正することで、諸外国と同等の用語が使用されることとなります。</p>
50	NCA	全般	<p>本邦基準で400m未満からLVP(現行SSP)を要することとされていますが、EASAではLVTOにLVPを要件化として付加するのはRVR125m以下となっているようです。EASA同様にLVTOに段階を設けることで、少なくとも本邦のLVTOからLVPを除くことが可能と考えますがご検討をお願いします。</p>	<p>LVTOがRVR400m未満で実施される点は、EASAにおいても同様と認識しています。LVTOにLVP/LVPDを要件化として付加するのはRVR125m以下とする点については、今回の改正の検討対象とされていませんので、継続検討とさせていただきます。</p>
51	SKY	SSP体制見直し資料	<p>「LVP IN FORCE」や「LVP for departure IN FORCE」は、CAT II/IIIが可能な全ての空港で、ATISによる通報があると考えてよろしいでしょうか。</p>	<p>令和4年2月24日においては、LVP/LVPDは、新千歳、釧路、成田、東京、青森、中部、関西、広島、熊本の9空港で適用されますが、ATISが設置されている空港は、新千歳、成田、東京、中部、関西、広島、熊本のみとなりますので、釧路及び青森についてはATISでは通報されず、管制官から通報されます。</p>

52	SKY	【資料】LVP・LVPD事務処理要領【案】	LVPDの定義について、「RVRが定められた一定の値以下の気象条件下において、カテゴリⅡ／Ⅲ運航を可能とする要件が整っていない場合であって、LVTOを可能とする要件が整っている体制をいう。」とありますが、「カテゴリⅡ／Ⅲ運航を可能とする要件が整っていない場合」というのは、CATⅡ/Ⅲに必要な施設がそもそも設置されていない場合は含まないという認識でよろしいでしょうか。	その認識で問題ありません。空港にCATⅡ/Ⅲに必要な施設がそもそも設置されていない場合は含まれません。LVPDは、空港にCATⅡ/Ⅲに必要な施設が設置されているが、何らかの理由でカテゴリⅡ／Ⅲ運航を可能とする要件が整っていない場合であって、LVTOを可能とする要件が整っている体制となります。
53	SKY	-	通達「カテゴリⅡ・Ⅲ航行の許可基準及び審査要領」にはSSP体制との文言は記載されていませんが、その他関連する通達等の改訂はされないという考えでよろしいでしょうか。	通達「カテゴリⅡ・Ⅲ航行の許可基準及び審査要領」の改訂はありません。LVP/LVPDの導入にあたっては、 ・航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程 ・飛行方式設定基準 ・LVP/LVPD事務処理要領作成指針(各空港の処理要領含む) ・AIP が改訂されます。
54	SNJ	航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・改正案定義	事務処理要領の備考には、「Procedureなので〇〇体制」という表現を改めることとした。の記載があります。管制方式基準の定義は、～体制と表現になっていますが、理由は何でしょうか？	当該記載の趣旨は、現在、SSP=Special Safeguards and Proceduresであるところ「SSP体制」という用語を使用しているが、SSP(Special Safeguards and Procedures)の「Procedure」には「体制」の意味合いが含まれているため、LVP(Low visibility procedure)については、「LVP体制」とはせず、単に「LVP」という表現に改めるというものです。LVP/LVPD事務処理要領作成指針において、LVP/LVPDの定義は「～体制をいう。」となっていますので、管制方式基準においてもLVP/LVPDの日本語訳を低視程体制／出発用低視程体制としています。
55	SNJ	航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・改正案5出発機(1)(f)	★[理由]により(滑走路[番号])の低視程体制は適用されていません。(RUNWAY[number]) LVP NOT AVAILABLE DUE TO [reason]. 「LVP/LVTO」ではなく「LVP」のみとなっているのは何故でしょうか？	LVPの定義は、「カテゴリⅡ／ⅢILS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。」となりますので、「LVP NOT AVAILABLE DUE TO」の通報でカテゴリⅡ／ⅢILSと低視程離陸(LVTO)の両方について要件が整っていないことを示していることとなります。詳細については、 項番30を参照願います 。
56	SNJ	全般	運航者は、AIPをもとにオペレーションしますが、AIPへの掲載案はいかがでしょうか？AIP改正案が固まった後に管制方式基準の改正案の流れかと想定しました。ICAO DOC9365がベースとありますが、最低気象条件に関連するため、EU-OPSに準拠しない理由は何故でしょうか？諸外国のAIPでは、「Low Visibility Operation」と記載があり(ICAOの資料にも記載あり)、その中でLVP/LVTOに関する説明および運用が記載されています。	AIPは公示にあたり周知期間が必要なため、作業が先行されますが、AIPの改正案と管制方式基準の改正案は、同時に検討されたところです。最低気象条件に関しては、 項番49を参照願います 。

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和4年2月24日適用分)

神戸GND関連

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	札管	別表第1 注1	官署名の並び順について、北から南の順に記述するなら、その中に神戸を入れたほうがよい。	官署名の並び順は、東京局管内(事務所→出張所)→大阪局管内(事務所→出張所)としています。
2	東管	IV 2 別表第1 注1	新たに追記される「神戸」の記載位置について、他の組織は北から順に記載されているように見受けられます。建制順も含めて「神戸」の記載位置は案のとおりでよいのでしょうか。	項番1を参照願います。
3	ATMC	IV 管制機関運用基準 2 管制機関の種類及び 管制席 別表第1 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 →神戸の位置を関空の後ろに変更	項番1を参照願います。
4	空保大		設置機関の表記が「那覇」の次としたことには意味があるのでしょうか。東から順番であれば関西の次でしょうか。	項番1を参照願います。

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和4年2月24日適用分)

FDPS廃止関連

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	那覇事TR	IV	別表第3に「FDMS」が残っていますが、様式第27号が自衛隊でまだ使用されている等の理由でしょうか。	別途改正を検討します。
2	SDECC	IV-11ページ(別表第3) IV-12	改正案部分ではないですが、第27号様式(ストリップ)にFDMSの記載があります。また、ストリップを使用している官署がないことから第27号は削除すべきかと思われます。 また、電波法施行規則第40条に無線業務日誌の保存期間が2年とあり、通信内容に相当する内容を保存するためにストリップを2年保存していたと理解しています。ストリップの廃止に伴い、通信内容等を別途保存する必要があり、該当するジャーナルデータ又は音声データの保存期間を2年にすることを明示する必要があるのではないかと思います。(今回の改正では厳しいので、次の機会に向けての検討をお願いします)	別途改正を検討します。

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和4年2月24日適用分)

洋上関連

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	SDECC	(Ⅱ)-10-(7)a	「ADS-Cレポートの位置精度の誤差が、いずれも0.25海里以内であること。」の表現では精度に誤差が生じる印象を受けます →「ADS-Cレポートが、いずれも0.25海里以内の誤差の位置精度であること。」の方が自然では？	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を修正します。

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和4年2月24日適用分)

その他

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	福管	改正案以外ですが (Ⅱ)10(8)a(c) (Ⅲ)2(13)b	以下どちらも「以下」の後ろの読点を削除 (以下、「ITP要求機」という。) (以下、「ITP要求機」という。) (以下、「バックトラック」という。) (以下、「バックトラック」という。)	(以下「ITP要求機」という。) に修正します。バックトラックについては別途改正を検討します。
2	福管	管制用システムの定義 (Ⅲ)2(8)a	「業務を行ううえで」→「業務を行う上で」 同時に、(Ⅲ)2(8)a「発出したうえで」→「発出した上で」	ご意見として承ります。