改正案	現行	備　考
Ⅰ　総　則 **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。 （略） **ウェイポイント(Waypoint)** 広域航法による航空機の飛行経路又は計器進入方式を定めるために使用するフィックスをいう。 （略） **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 を利用した広域航法）又は DME/DME/IRU（複数の DME 及び IRU を利用した広域航法）に基づく運航に支障を生じさせるような DME をいう。 （略） **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）によって表され、非精密進入では RNP 又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。 （略） **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。 **広域航法(Area Navigation―RNAV)** 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。 **航空移動業務(Aeronautical mobile service)** （略） **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広域航法をいう。 （略） **不可侵区域(No Transgression Zone－NTZ)** 同時平行 ILS 進入、同時平行 ILS／精測レーダー進入及び同時 RNP 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。 （略） **レーダー管制業務(Radar control)**	**Ⅰ　総　則** **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。 （略） **ウェイポイント(Waypoint)** RNAV による航空機の飛行経路又は計器進入方式を定めるために使用するフィックスをいう。 （略） **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。 （略） **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。 （略） **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。 （新設） **航空移動業務(Aeronautical mobile service)** （略） **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。 （略） **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。 （略） **レーダー管制業務(Radar control)**	用語の見直し（RNAV） 用語の見直し（RNAV） RNAV 進入方式の RNP 進入方式化 用語の見直し（RNAV） 用語の見直し（RNAV） RNAV 進入方式の RNP 進入方式化

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
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　（略） b　レーダー監視(Radar monitoring) (a)　（略） (b)　同時平行 ILS 進入、同時 LDA 進入、同時平行 ILS／精測レーダー進入及び同時RNP 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通報又は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、当該機に隣接する計器進入方式により進入中の関連機に対して回避指示を発出することをいう。 (c)　（略） c　（略） （略）	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　（略） b　レーダー監視(Radar monitoring) (a)　（略） (b)　同時平行 ILS 進入、同時 LDA 進入、同時平行 ILS／精測レーダー進入及び同時RNAV 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通報又は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、当該機に隣接する計器進入方式により進入中の関連機に対して回避指示を発出することをいう。 (c)　（略） c　（略） （略）	RNAV 進入方式の RNP 進入方式化
Baro-VNAV(Barometric vertical navigation) 飛行管理装置(FMS)その他の広域航法(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。 （略）	**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。 （略）	用語の見直し（RNAV）
RF レグ(Radius to Fix leg) 広域航法による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。	**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。	用語の見直し（RNAV）
（削る）	**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。	用語の見直し（RNAV）
（略）	（略）	
（削る）	**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 進入方式の RNP 進入方式化
（削る）	**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。	RNAV 進入方式の RNP 進入方式化
（略）	（略）	
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(RNP approach) RNP 進入方式に従い進入することをいう。	（新設）	RNAV 進入方式の RNP 進入方式化
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及びその他の航法性能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 仕様に基づく計器進入方式をいう。	**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。	その他所要の改正（表現の統一）

改正案	現行	備　考
RNP AR 進入(RNP AR approach) RNP AR進入方式に従い進入することをいう。 **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その他の航法性能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仕様に基づく計器進入方式をいう。なお、当該進入方式による航行を行う航空機は空港名及び計器進入方式名称が指定された特別な航行許可を受ける必要がある。 （略）	（新設） **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。 （略）	RNAV 進入方式の RNP 進入方式化 その他所要の改正（表現の統一、規定の明確化）
Ⅲ　管制方式基準 **（Ⅱ）　計器飛行管制方式** **1　管制承認等** **【高度の指定】** （８）　航空機に対して、高度を指定する場合は、原則として以下の方法により行うものとする。 a　管轄セクター又はターミナル管制所の管轄区域内に適用される次の高度を指定するものとする。 (a)　（略） (b)　最低経路高度等が公示されていない経路にあっては、当該機の飛行経路の両側５海里の範囲内の最も高い地形又は障害物の上端から 2,000 フィート以上の高度を指定するものとする。ただし、レーダー業務を適用している到着機に対しては、当該機の位置又は飛行経路に適用される最低誘導高度以上の高度を指定することができる。 (c)　（略） b～g　（略） **【SID、トランジション又は STAR による飛行】** (10)　飛行中において、あらためて高度(現在指定されている高度を含む。)を指定する場合又はフィックスへの直行を含め飛行経路を変更する場合であって、公示されたSID、トランジション又はSTARの高度制限又は速度に従って飛行するよう指示するときは、次の用語により指示するものとする。 (a)・(b)　（略） 注１　速度調整を行っている航空機に対し(a)又は(b)を指示した場合は、あらためて速度を指示しない限り(Ⅳ)９(７)a (b)により速度調整は自動的に終了する。 注２　（略）	**Ⅲ　管制方式基準** **（Ⅱ）　計器飛行管制方式** **1　管制承認等** **【高度の指定】** （８）　航空機に対して、高度を指定する場合は、原則として以下の方法により行うものとする。 a　管轄セクター又はターミナル管制所の管轄区域内に適用される次の高度を指定するものとする。 (a)　（略） (b)　最低経路高度等が公示されていない経路にあっては、当該機の飛行経路の両側５海里の範囲内の最も高い地形又は障害物の上端から 2,000 フィート以上の高度を指定するものとする。 (c)　（略） b～g　（略） **【SID、トランジション又は STAR による飛行】** (10)　飛行中において、あらためて高度(現在指定されている高度を含む。)を指定する場合又はフィックスへの直行を含め飛行経路を変更する場合であって、公示されたSID、トランジション又はSTARの高度制限又は速度に従って飛行するよう指示するときは、次の用語により指示するものとする。 (a)・(b)　（略） 注１　速度調整を行っている航空機に対し(a)又は(b)を指示した場合は、あらためて速度を指示しない限り(Ⅳ)９(５)a (b)により速度調整は自動的に終了する。 注２　（略）	その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更）） その他所要の改正（項番の変更）
2　管制間隔 **【横間隔】** （４）a　（略） b　保護空域は次のとおりとするほか、当該経路が「飛行方式設定基準」（平成 18 年７月７日付け国空制第 111 号）により設定されたもののうち、広域航法によるもの以外について	**2　管制間隔** **【横間隔】** （４）a　（略） b　保護空域は次のとおりとするほか、当該経路が「飛行方式設定基準」（平成 18 年７月７日付け国空制第 111 号）により設定されたもののうち、RNAV によるもの以外について	用語の見直し（RNAV）

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
は、同基準に規定された一次区域とし、RNP 経路及び RNP 進入方式については、同基準に規定された一次区域及び二次区域とする。なお、RNP AR 進入方式については、経路ごとの「運航安全性評価(FOSA)実施要領」(平成 23 年 10 月 5 日付け国空航第 179 号、国空機第 212 号、国空制第 110 号)に基づき個別に検証された区域とする。 (a)～(d)　(略) c・d　(略)	は、同基準に規定された一次区域とし、RNP 経路及び RNP 進入方式については、同基準に規定された区域のうち二次区域とする。なお、RNP AR 進入方式については、経路ごとの「運航安全性評価(FOSA)実施要領」(平成 23 年 10 月 5 日付け国空航第 179 号、国空機第 212 号、国空制第 110 号)に基づき個別に検証された区域とする。 (a)～(d)　(略) c・d　(略)	その他所要の改正（誤記修正）
7　到着機	7　到着機	
【進入許可】 (7) a　進入許可を発出する場合は、交通状況により公示されている計器進入方式を指定し、又は計器進入方式を到着機に選択させることができる。ただし、RNP AR 進入方式が設定されている飛行場においては、公示されている計器進入方式を指定して進入許可を発出するものとする。なお、レーダーを使用する場合は、到着機を所定の計器進入方式の最終進入コース、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若しくは中間進入フィックスへ誘導、又は視認進入のために誘導することができる。	**【進入許可】** (7) a　進入許可を発出する場合は、交通状況により公示されている計器進入方式を指定し、又は計器進入方式を到着機に選択させることができる。ただし、RNP AR 進入方式が設定されている飛行場においては、公示されている計器進入方式を指定して進入許可を発出するものとする。なお、レーダーを使用する場合は、到着機を所定の計器進入方式の最終進入コース、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若しくは中間進入フィックスへ誘導、又は視認進入のために誘導することができる。	
注１　航空路、RNAV5 経路及び直行経路を航行中の航空機に対し、進入フィックス上空到達以前に降下の指示を含まない進入許可を発出した場合は、当該機は航空路、RNAV5 経路及び直行経路の最低経路高度まで降下することができる。	（新設）	その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更)）
注２　計器進入方式の名称の括弧内は省略するものとする。	（新設）	
★〔計器進入方式の種類〕進入を許可します。 CLEARED FOR〔type of approach〕APPROACH. 〔例〕Cleared for ADF A approach. Cleared for ILS runway 34 approach. Cleared for TACAN NR 1 ILS runway 36R approach.	★〔計器進入方式の種類〕進入を許可します。 CLEARED FOR〔type of approach〕APPROACH. 〔例〕Cleared for ADF A approach. Cleared for ILS runway 34 approach. Cleared for TACAN NR 1 / ILS runway 36R approach.	その他所要の改正（誤記修正）
★進入を許可します。 CLEARED FOR APPROACH.	★進入を許可します。 CLEARED FOR APPROACH.	
注　計器進入方式の種類を指定しないで到着機に計器進入方式を選択させる場合に用いる。	注　計器進入方式の種類を指定しないで到着機に進入方式を選択させる場合に用いる。	その他所要の改正（誤記修正）
★進入復行して下さい。 EXECUTE MISSED APPROACH.	★進入復行して下さい。 EXECUTE MISSED APPROACH.	
注　進入許可は、当該計器進入方式に係る進入復行方式を飛行する許可を含むものである。	注１　進入許可は、当該計器進入方式に係る進入復行方式を飛行する許可を含むものである。	
（削る）	注２　航空路、RNAV5 経路及び直行経路を航行中の航空機に対し、進入フィックス上空到達以前に降下の指示を含まない進入許可を発出した場合は、当該機は航空路、RNAV5 経路及び直行経路の最低経路高度まで降下することができる。	その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更)）
（削る）	注３　進入方式の括弧内（センサー名）は省略するものとする。	
b～g　(略)	b～g　(略)	
【ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示】 (12)　飛行場管制所が設置され、かつ、ターミナル・レーダー管制業務が行われている飛行場において、計器進入方式による進入終了後、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（着陸する場合は除く。）を行う航空機に対しては、当該機が最終降下を開始するまでに、その後の飛行について、次に掲げるいずれかの指示を発	**【ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示】** (12)　飛行場管制所が設置され、かつ、ターミナル・レーダー管制業務が行われている飛行場において、計器進入方式による進入終了後、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（着陸する場合は除く。）を行う航空機に対しては、当該機が最終降下を開始するまでに、その後の飛行について、次に掲げるいずれかの指示を発	

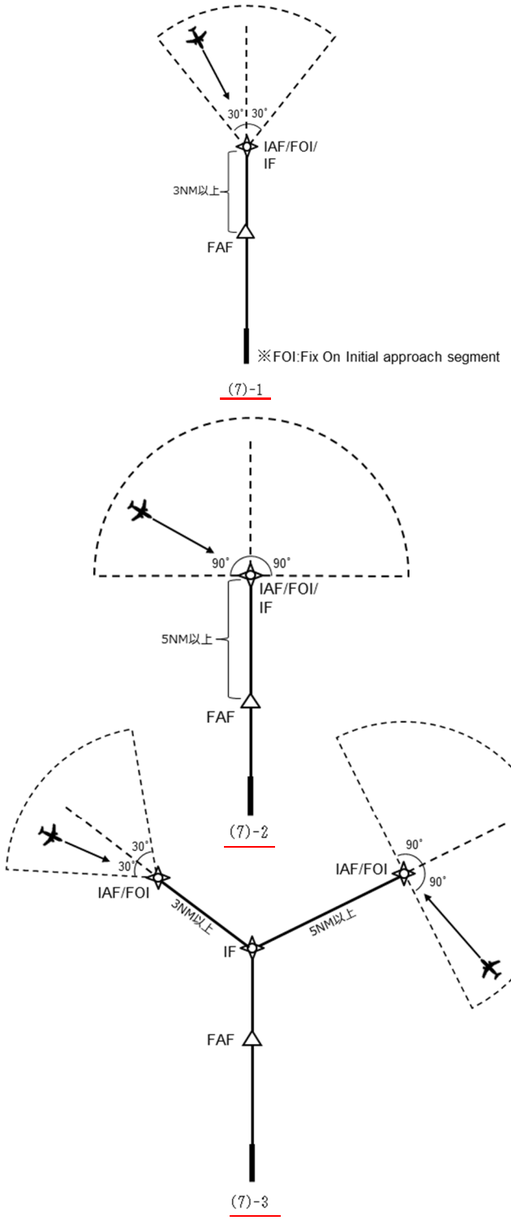
航空保安業務処理規程第５管制業務処理規程・改正案

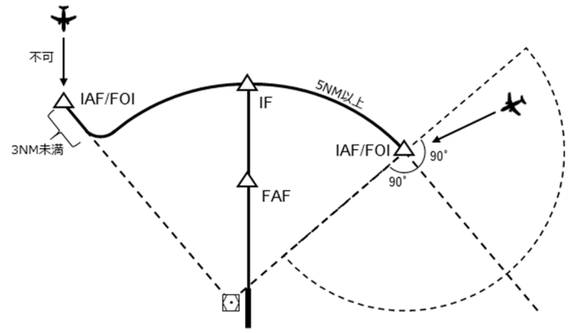
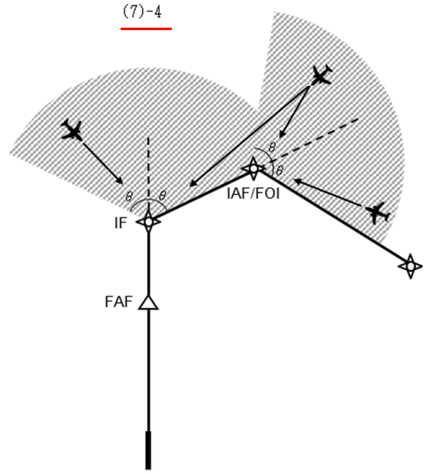
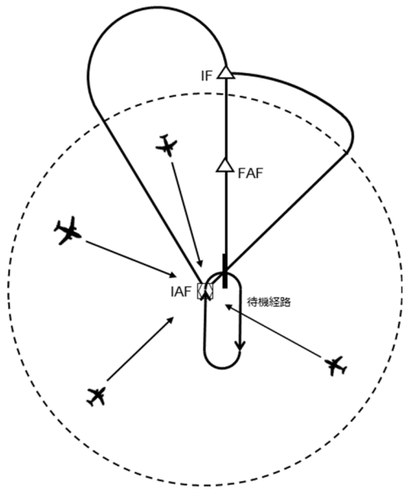
改正案	現行	備　考
出するものとする。ただし、(b)又は(c)については、同一航空機が繰り返し計器進入を行う場合であって、２回目以後の進入において当該飛行方法に変更がないときは省略することができる。 注　（略） (a)・(b)　（略） (c)　公示又は承認された出発方式(広域航法によるものを除く。)により特定の高度へ上昇すること。ただし、ローアプローチを行う航空機は除く。 ★タッチアンドゴー／ストップアンドゴー／オプションアプローチ終了後、〔SID の名称〕により飛行し、SID の制限に従い〔高度〕まで上昇してください。 AFTER COMPLETING TOUCH AND GO / STOP AND GO / OPTION, EXECUTE 〔SID name〕, CLIMB VIA SID TO 〔altitude〕. 〔例〕After completing touch and go, execute Naha North Four Departure, climb via SID to altitude 2,000. （Ⅳ）　レーダー使用基準 ４　レーダー誘導 **【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　（略） ★〔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。	出するものとする。ただし、(b)又は(c)については、同一航空機が繰り返し計器進入を行う場合であって、２回目以後の進入において当該飛行方法に変更がないときは省略することができる。 注　（略） (a)・(b)　（略） (c)　公示又は承認された出発方式(RNAV によるものを除く。)により特定の高度へ上昇すること。ただし、ローアプローチを行う航空機は除く。 ★タッチアンドゴー／ストップアンドゴー／オプションアプローチ終了後、〔SID の名称〕により飛行し、SID の制限に従い〔高度〕まで上昇してください。 AFTER COMPLETING TOUCH AND GO / STOP AND GO / OPTION, EXECUTE 〔SID name〕, CLIMB VIA SID TO 〔altitude〕. 〔例〕After completing touch and go, execute Naha North Two Departure, climb via SID to altitude 2,000. （Ⅳ）　レーダー使用基準 ４　レーダー誘導 **【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　（略） ★〔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。	用語の見直し（RNAV） その他所要の改正（誤記修正）

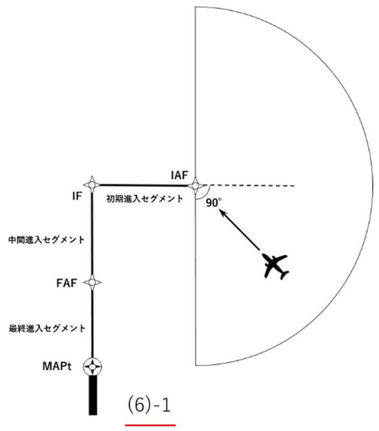
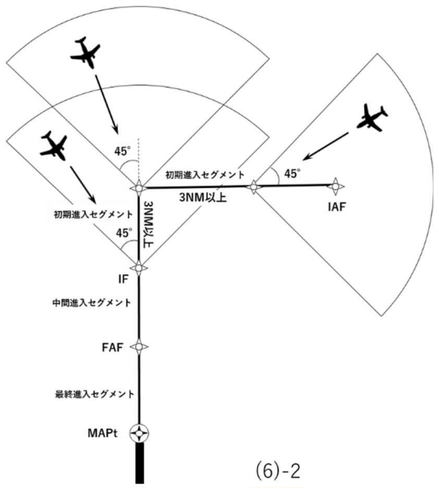
改正案	現行	備　考
滑走路〔番号〕視認進入／経路指定視認進入 又は 〔その他の目的〕 のための誘導を行います。 VECTOR TO 〔fix / airway / RNAV5 route / OTR〕. or INTERCEPT〔VOR / VORTAC / TACAN〕〔specified〕RADIAL. or INTERCEPT〔specified〕BEARING FROM / COURSE TO 〔NDB〕. or FINAL APPROACH COURSE. or 〔approach name〕FINAL APPROACH COURSE. or RUNWAY〔number〕TRAFFIC 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 JOINT for RNP runway 18R approach. 注２　（略） (b)・(d)　（略）	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　（略） (b)・(d)　（略）	その他所要の改正（誤記修正）
８　到着機	８　到着機	
（削る）	**【アプローチゲート到着前の通報事項等】** （５）　到着機がアプローチゲートに到着するまでに、当該機に対し当該機に係る次の事項を通報するとともにレーダー進入を行う場合を除き進入許可を発出するものとする。なお地形又は交通状況により公示された最終進入開始高度まで制限なしに降下させられない場合は、当該高度へ制限なしに降下できる地点若しくは時刻まで維持すべき高度を指示するか、又は当該高度への降下を制限なく許可できる地点まで進入許可を発出しないものとする。 (a)　進入フィックスとの関係位置（当該フィックスがレーダー画面上に表示されていない場合又は公示されていない場合は、飛行場又は最終進入に利用される無線施設との関係位	その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更））

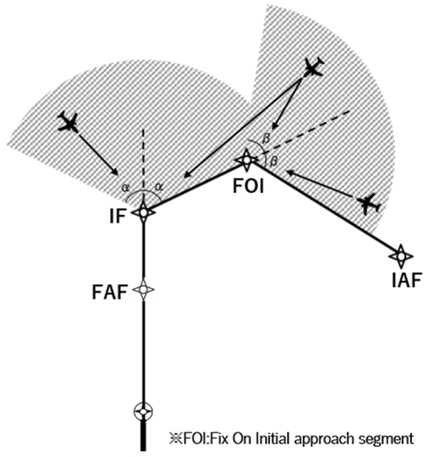
航空保安業務処理規程第５管制業務処理規程・改正案

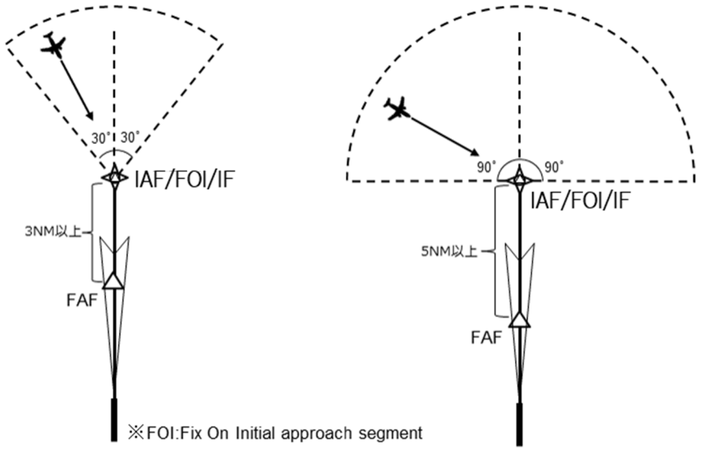
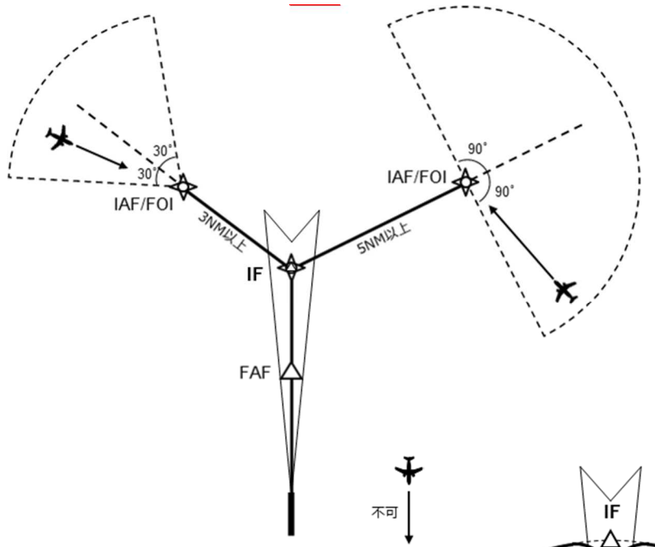
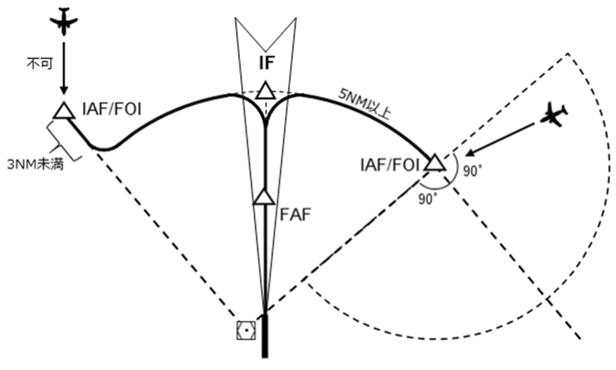
改正案	現行	備　考
（削る） **【フィックスへの直行】** （５）　管制区管制所等は、次のいずれかの場合は、初期進入フィックス、初期進入セグメント上のフィックス又は中間進入フィックスへの直行を指示することができる。ただし、当該フィックスがRFレグの始点フィックスである場合は、直行を指示しないものとする。 (a)　（略） (b)　管制承認を当該フィックスを経由するものに変更する場合 ただし、許可を予定している計器進入方式を通報した場合又は当該情報がATIS情報に含まれており、当該機がATIS情報を受信した旨を通報した場合に限る。 注　（略）	置） (b)　必要な場合、最終進入コースへ会合するための磁針路 (c)　通信の移管に係る次のいずれかの指示 ア　飛行場管制周波数において飛行場管制所と通信を設定すること イ　飛行場管制周波数を聴守し、進入フィックス通過時に飛行場管制所へ位置を通報すること ウ　異なる周波数で着陸誘導が行われる場合は、当該周波数において着陸誘導管制所と通信を設定すること 〔例〕5 miles from COSMO. Turn left heading 350, cleared for ILS runway 34L approach. Monitor 118.2. Report COSMO to tower. **【進入機に係るレーダー業務範囲】** （６）　ターミナル管制所及び着陸誘導管制所は、飛行場管制所により進入機が視認され目視間隔が設定されるまでレーダー間隔を維持するものとする。 **【フィックスへの直行】** （７）a　管制区管制所等は、次のいずれかの場合は、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又は中間進入フィックスへの直行を指示することができる。 (a)　（略） (b)　管制承認を当該フィックスを経由するものに変更する場合 ただし、許可を予定している進入方式を通報した場合又は当該情報がATIS情報に含まれており、当該機がATIS情報を受信した旨を通報した場合に限る。 注　（略） b　aの指示により航空機を当該フィックスに直行させる場合の最大会合角等は以下に掲げるところによる。 (a)　初期進入フィックス又は初期進入セグメント上のフィックスに直行させる場合 ア　当該フィックスが最終進入コース上にあり、最終進入フィックスから３海里以遠にある場合の最大会合角は30度とし、５海里以遠の場合は90度とする。（（７）－１図及び（７）－２図） イ　直行を指示するフィックス以降の経路が屈折している場合であって、当該フィックスから経路が屈折する地点までの距離が３海里以遠のときの最大会合角は30度とし、５海里以遠のときは90度とする。（（７）－３図及び（７）－４図） (b)　中間進入フィックスに直行させる場合 当該フィックスが最終進入フィックスから３海里以遠にある場合の最大会合角は30度とし、５海里以遠の場合は90度とする。（（７）－１図及び（７）－２図） (c)　直行を指示したフィックスへ接続する経路が公示されている場合 (a)及び(b)にかかわらず、当該経路との会合角を最大会合角とする。（（７）－５図） (d)　直行を指示するフィックスに待機経路が公示されている場合 (a)、(b)及び(c)にかかわらず、いずれの位置からでも直行を指示できるものとする。（（７）－６図） 注　待機経路が設定されているフィックスに直行を指示する場合は、航空機は当該フィックスへの転入方向に応じて待機区域内で旋回を行った後、経路に会合する場合があることに留意する。 c　直行を指示した進入フィックスに速度が公示されている場合は、当該速度を超える速度	その他所要の改正（誤記修正） RNAV進入方式のRNP進入方式化

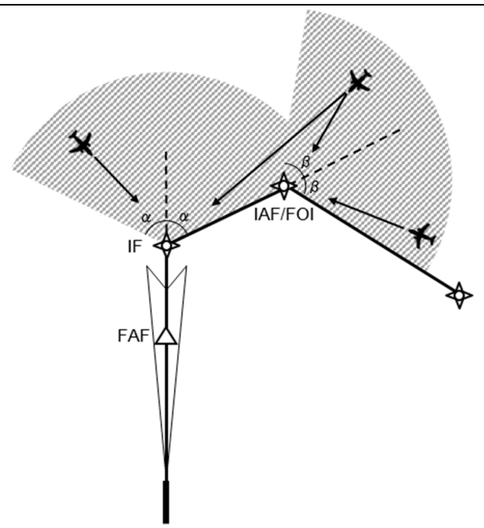
改正案	現行	備　考
	調整は行わないものとする。 ｄ　進入許可は、到着機が当該フィックスに到達するまでに発出するものとする。なお、当該許可を発出する際には併せて当該機に対し直行を指示した進入フィックスまで最低誘導高度以上の高度を維持するよう指示しなければならない。  	

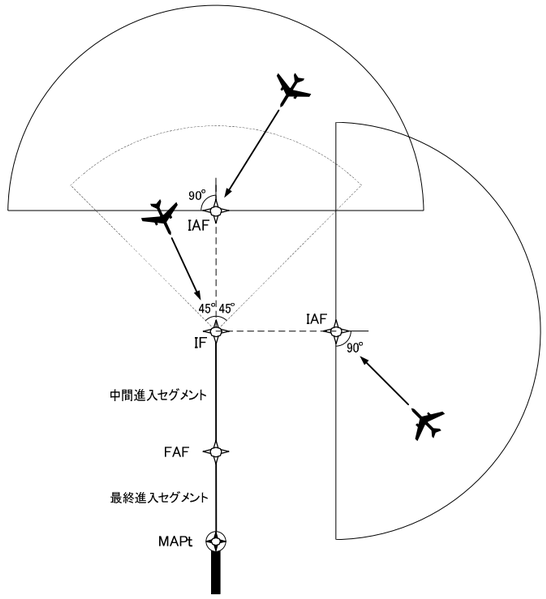
改正案	現行	備　考
	 (7)-4  (7)-5  (7)-6	

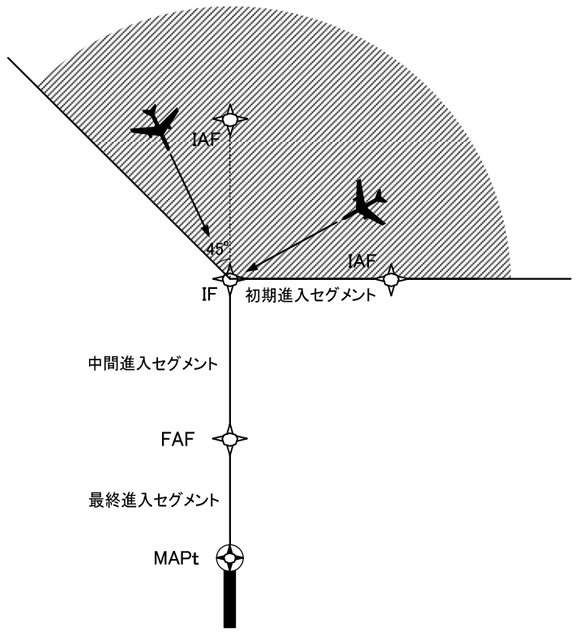
改正案	現行	備　考
【フィックスに直行させる場合の会合角】 （６）（５）の指示により到着機をフィックスに直行させる場合の最大会合角は以下に掲げるところによる。 （a）RNP 進入又は RNP AR 進入を行う場合 ア　初期進入フィックスに直行させる場合は 90 度とする。（（６）－１図） イ　初期進入セグメント上のフィックスに直行させる場合は、以下に掲げるところによる。（（６）－２図） （ア）直行を指示するフィックス以降の経路が屈折していない場合であって、当該フィックスから中間進入フィックスまでの距離が３海里以遠の場合は 45 度とする。 （イ）直行を指示するフィックス以降の経路が屈折している場合（RF レグである場合を含む。）であって、当該フィックスから経路が屈折する地点までの距離が３海里以遠の場合は 45 度とする。 ウ　中間進入フィックスに直行させる場合は 45 度とする。（（６）－２図） エ　直行を指示するフィックスへ接続する経路が公示されている場合は、当該経路との会合角並びにア、イ及びウの規定に基づく会合角のうち最も大きい角度とする。（（６）－３図） オ　直行を指示するフィックス（初期進入フィックスに限る。）に待機経路が公示されている場合は、ア及びエの規定にかかわらず、いずれの位置からでも直行を指示できるものとする。 注　待機経路が設定されているフィックス（初期進入フィックスに限る。）に直行を指示する場合は、航空機は当該フィックスへの転入方向に応じて待機区域内で旋回を行った後、経路に会合する場合があることに留意する。  (6)-1  (6)-2	（新設）	RNAV 進入の RNP 進入化

改正案	現行	備　考
 (6)-3 (b)　RNP 進入又は RNP AR 進入以外の進入を行う場合 ア　初期進入フィックス又は初期進入セグメント上のフィックスに直行させる場合は、以下に掲げるところによる。 （ア）　当該フィックスが最終進入コース上にあり、最終進入フィックスから３海里以遠にある場合は 30 度とし、５海里以遠の場合は 90 度とする。（(６)−４図及び(６)−５図） （イ）　直行を指示するフィックス以降の経路が屈折している場合であって、当該フィックスから経路が屈折する地点までの距離が３海里以遠の場合は 30 度とし、５海里以遠の場合は 90 度とする。（(６)−６図及び(６)−７図） イ　中間進入フィックスに直行させる場合は、当該フィックスが最終進入フィックスから３海里以遠にある場合は 30 度とし、５海里以遠の場合は 90 度とする。（(６)−４図及び(６)−５図） ウ　直行を指示するフィックスへ接続する経路が公示されている場合は、当該経路との会合角並びにア及びイの規定に基づく会合角のうち最も大きい角度とする。（(６)−８図） エ　直行を指示するフィックスに待機経路が公示されている場合は、ア、イ及びウの規定にかかわらず、いずれの位置からでも直行を指示できるものとする。 注　待機経路が設定されているフィックスに直行を指示する場合は、航空機は当該フィックスへの転入方向に応じて待機区域内で旋回を行った後、経路に会合する場合があることに留意する。		

改正案	現行	備　考
 (6)-4 (6)-5  (6)-6  (6)-7		

改正案	現行	備　考
 (6)-8 **【進入許可】** （７）ａ　到着機（レーダー進入を行うものを除く。）を最終進入コースへ誘導した場合は、当該機がアプローチゲートに到着するまでに、次に掲げる事項を通報するとともに進入許可を発出するものとする。なお、地形又は交通状況により公示された最終進入開始高度まで制限なしに降下させられない場合は、当該高度へ制限なしに降下できる地点若しくは時刻まで維持すべき高度を指示するか、又は当該高度への降下を制限なく許可できる地点まで進入許可を発出しないものとする。 (a)　最終進入フィックスとの関係位置（最終進入フィックスがレーダー画面上に表示されていない場合又は公示されていない場合は、飛行場又は最終進入に利用される無線施設との関係位置） (b)　必要な場合、最終進入コースへ会合するための磁針路 ｂ　（５）の指示により到着機をフィックスに直行させた場合は、当該機が当該フィックスに到着するまでに進入許可を発出するものとする。 【進入機に係るレーダー業務範囲】 （８）　ターミナル管制所及び着陸誘導管制所は、飛行場管制所により進入機が視認され目視間隔が設定されるまでレーダー間隔を維持するものとする。 （削る）	（新設）	その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更）） その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更）） RNAV 進入方式の RNP 進入方式化
	（新設） ８－５　RNAV 進入 **【適　用】** （１）　管制区管制所等は、以下に掲げるところにより RNAV 進入を許可することができる。 **【フィックスへの直行】** （２）ａ　管制区管制所等は、次のいずれかの場合は、初期進入フィックス又は中間進入フィックスへの直行を指示することができる。ただし、当該フィックスが RF レグの始点フィックスである場合は、直行を指示しないものとする。	

改正案	現行	備　考
	(a)　誘導を終了する場合 (b)　管制承認を当該フィックスを経由するものに変更する場合 ただし、許可を予定している進入方式を通報した場合又は当該情報が ATIS 情報に含まれており、当該機が ATIS 情報を受信した旨を通報した場合に限る。 注　到着機に直行を指示する場合は、当該機が計器進入方式に公示されている高度又は速度を満足できるよう留意しなければならない。 b　a の指示により初期進入セグメントに会合する航跡の最大会合角は 90 度、中間進入セグメントに会合する航跡の最大会合角は 45 度とする。（(２)－１図）ただし、RNP 進入方式及び RNP AR 進入方式を除き、中間進入フィックスへ直行した場合の会合角が 45 度を超える場合にあっても、初期進入セグメントと中間進入セグメントとの会合角より浅い角度の場合にはこの限りでない。（(２)－２図） c　当該フィックスに到達するまで最低誘導高度以上の高度を維持させるものとする。  （２）－１	

改正案	現行	備　考
	 （２）－２	
	【進入許可】 （３）　進入許可は、到着機が初期進入フィックス又は中間進入フィックスに到着するまでに、発出するものとする。また、レーダー誘導を行った場合は、当該フィックスからの位置を通報するとともに当該許可を発出するものとする。 注　進入方式の括弧内(センサー名)は省略するものとする。 〔例〕10 miles south of EMINA, cleared for RNAV runway 30 approach. **【速度調整】** （４）ａ　初期進入フィックス通過時に 210 ノットを超える速度調整は指示しないものとする。 ｂ　RFレグにおいては、特定速度を指定した速度調整は行わないものとする。 注　航空機が RF レグにおいて維持すべき速度には、運航上の制約がある。	
９　速度調整	９　速度調整	
【適　用】 （１）ａ　安全かつ秩序ある流れを促進し、適切な間隔を設定又は維持するため、次に掲げる場合を除き、速度調整を指示することができる。 (a)～(c)　(略) 注　(略) ｂ～ｄ　(略)	**【適　用】** （１）ａ　安全かつ秩序ある流れを促進し、適切な間隔を設定又は維持するため、次に掲げる場合を除き、速度調整を指示することができる。ただし、法第 82 条の２第１号及び第２号に掲げる空域においては、（Ⅰ）２(20)の指示による場合を除き、則 179 条第１項及び第２項に掲げる制限速度を超える速度調整は行わないものとする。 (a)～(c)　(略) 注　(略) ｂ～ｄ　(略)	その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更）））

<table>
<tr><th>改正案</th><th>現行</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>

【速度調整の方法】
（２）　速度調整は、次に掲げるいずれかの方法により行うものとする。
(a)～(i)　（略）
【過度の速度調整】
（３）　（略）
【RF レグにおける速度調整】
（４）　RF レグにおいては、特定速度を指定した速度調整は行わないものとする。
注　航空機が RF レグにおいて維持すべき速度には、運航上の制約がある。
【最低調整速度及び調整量】
（５）a　最低調整速度の基準は、次の表に掲げるとおりとする。ただし、（２）(g)若しくは(h)により減速を指示する場合又は航空交通の状況により必要と判断される場合は、この限りでない。

機　種	区　分 （距離は滑走路進入端までの飛行距離）	高　度	最低調整速度
全機種	全ての航空機	10,000 フィート以上	250 ノット 又は 250 ノットに相当するマック数
ターボジェット機	出発機	10,000 フィート未満	230 ノット
	到着機(20 海里を超える)		210 ノット
	到着機(20 海里以内)		170 ノット
プロペラ機	到着機(20 海里を超える)		200 ノット
	到着機(20 海里以内) 出発機		150 ノット

b　到着機に対して１回に指示する速度の調整最大量は、滑走路進入端までの飛行距離が 20 海里未満の場合、原則として 20 ノットとする。
【最大調整速度】
（６）　最大調整速度の基準は、次のとおりとする。
(a)　法第 82 条の２各号に掲げる空域においては、（Ⅰ）２(20)の指示による場合を除き、則 179 条第１項及び第２項に掲げる制限速度を超える速度調整は行わないものとする。
(b)　(Ⅳ)８(５)の指示により直行を指示したフィックスに速度が公示されている場合は、当該フィックス通過時に公示された速度を超えるような速度調整は行わないものとする。
(c)　RNP 進入及び RNP AR 進入を行う到着機にあっては、当該機が行う計器進入方式のウェイポイント通過時に 210 ノットを超えるような速度調整は行わないものとする。
【速度調整の終了】
（７）a・b　（略）

10　レーダー進入

【ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示】
(11)　レーダー進入終了後、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（着陸する場合は除く。）を行う航空機に対しては、当該機が最終降下を開

</td>
<td>

【方　法】
（２）　速度調整は、次に掲げるいずれかの方法により行うものとする。
(a)～(i)　（略）
【過度の調整】
（３）　（略）
（新規）
【最低調整速度及び調整量】
（４）a　最低調整速度の基準は、次の表に掲げるとおりとする。ただし、（２）(g)若しくは(h)により減速を指示する場合又は航空交通の状況により必要と判断される場合は、この限りでない。

機　種	区　分 （距離は滑走路進入端からの飛行距離）	高　度	最低調整速度
全機種	全ての航空機	10,000 フィート以上	250 ノット 又は 250 ノットに相当するマック数
ターボジェット機	出発機	10,000 フィート未満	230 ノット
	到着機(20 海里を超える)		210 ノット
	到着機(20 海里以内)		170 ノット
プロペラ機	到着機(20 海里を超える)		200 ノット
	到着機(20 海里以内) 出発機		150 ノット

b　到着機に対して１回に指示する速度の調整最大量は、滑走路進入端からの飛行距離が 20 海里未満の場合、原則として 20 ノットとする。
（新規）
【調整の終了】
（５）a・b　（略）

10　レーダー進入

【ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示】
(11)　レーダー進入終了後、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（着陸する場合は除く。）を行う航空機に対しては、当該機が最終降下を開

</td>
<td>

その他所要の改正（誤記修正）

その他所要の改正（誤記修正）

その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更））

その他所要の改正（項番の変更）

その他所要の改正（誤記修正）

その他所要の改正（誤記修正）

その他所要の改正（規定の明確化（記載箇所の変更））

その他所要の改正（誤記修正）
その他所要の改正（項番の変更）

</td>
</tr>
</table>

改正案	現行	備　考
始するまでに、その後の飛行について、次に掲げるいずれかの指示を発出するものとする。ただし、(b)及び(c)については、同一航空機が繰り返し計器進入を行う場合であって、２回目以後の進入において当該飛行方法に変更がないときは省略することができる。 注　（略） (a)・(b)　（略） (c)　公示又は承認された出発方式(広域航法によるものを除く。)により特定の高度へ上昇すること。ただし、ローアプローチを行う航空機は除く。 ★タッチアンドゴー／ストップアンドゴー／オプションアプローチ終了後、〔SID の名称〕により飛行し、SID の制限に従い〔高度〕まで上昇してください。 AFTER COMPLETING TOUCH AND GO / STOP AND GO / OPTION, EXECUTE〔SID name〕, CLIMB VIA SID TO〔altitude〕. 〔例〕After completing touch and go, execute Naha North Four Departure, climb via SID to altitude 2,000.	始するまでに、その後の飛行について、次に掲げるいずれかの指示を発出するものとする。ただし、(b)及び(c)については、同一航空機が繰り返し計器進入を行う場合であって、２回目以後の進入において当該飛行方法に変更がないときは省略することができる。 注　（略） (a)・(b)　（略） (c)　公示又は承認された出発方式(RNAV によるものを除く。)により特定の高度へ上昇すること。ただし、ローアプローチを行う航空機は除く。 ★タッチアンドゴー／ストップアンドゴー／オプションアプローチ終了後、〔SID の名称〕により飛行し、SID の制限に従い〔高度〕まで上昇してください。 AFTER COMPLETING TOUCH AND GO / STOP AND GO / OPTION, EXECUTE〔SID name〕, CLIMB VIA SID TO〔altitude〕. 〔例〕After completing touch and go, execute Naha North Two Departure, climb via SID to altitude 2,000.	用語の見直し（RNAV） その他所要の改正（誤記修正）
（Ⅴ）　特別管制方式	（Ⅴ）　特別管制方式	
４　東京国際空港における同時 RNP 進入	４　東京国際空港における同時 RNAV 進入	
【適　用】 （１）　RNP RWY 16L 及び RNP RWY 16R により進入を行う場合であって、次に掲げる条件を満たすときは、それぞれ進入する航空機相互間にレーダー間隔を設定しない進入(以下「同時 RNP 進入」という。)を行うことができる。 ただし、地上の風向・風速及び進入方式上のウィンドシアーその他の悪気象現象等に留意し、航行の安全に支障があると思われる場合は適用しないものとする。 ａ～ｆ　（略）	**【適　用】** （１）　RNAV(GNSS) RWY 16L 及び RNAV(GNSS) RWY 16R により進入を行う場合であって、次に掲げる条件を満たすときは、それぞれ進入する航空機相互間にレーダー間隔を設定しない進入(以下「同時 RNAV 進入」という。)を行うことができる。 ただし、地上の風向・風速及び進入方式上のウィンドシアーその他の悪気象現象等に留意し、航行の安全に支障があると思われる場合は適用しないものとする。 ａ～ｆ　（略）	RNAV 進入方式の RNP 進入方式化
【到着機に対する情報】 （２）　到着機に対し、同時RNP進入が実施されている旨通報するものとする。ただし、当該通報がATIS情報に含まれており、航空機がATIS情報を受信した旨通報した場合は省略することができる。 ★滑走路16L及び滑走路16Rへの同時RNP進入を実施しています。 SIMULTANEOUS RNP APPROACHES TO RUNWAY16L AND RUNWAY16R ARE IN PROGRESS.	**【到着機に対する情報】** （２）　到着機に対し、同時RNAV進入が実施されている旨通報するものとする。ただし、当該通報がATIS情報に含まれており、航空機がATIS情報を受信した旨通報した場合は省略することができる。 ★滑走路16L及び滑走路16Rへの同時RNAV進入を実施しています。 SIMULTANEOUS RNAV APPROACHES TO RUNWAY16L AND RUNWAY16R ARE IN PROGRESS.	
【進入機相互間の間隔】 （３）　同時RNP進入を行う航空機相互間にあっては、滑走路16L又は16Rへ進入する航空機が次に掲げる地点を通過するまでの間、３海里以上のレーダー間隔又は1,000フィート以上の垂直間隔を設定するものとする。 本方式におけるNTZの短辺のうち、滑走路進入端から遠い方の短辺を延長した直線上の地点であって初期進入フィックス以降のもの 注　同時RNP進入のレーダー監視が行われている場合、上記地点以降RNP進入方式を飛行する航空機相互間には、NTZに侵入しない限り管制間隔が確保されているものとする。	**【進入機相互間の間隔】** （３）　同時RNAV進入を行う航空機相互間にあっては、滑走路16L又は16Rへ進入する航空機が次に掲げる地点を通過するまでの間、３海里以上のレーダー間隔又は1,000フィート以上の垂直間隔を設定するものとする。 本方式におけるNTZの短辺のうち、滑走路進入端から遠い方の短辺を延長した直線上の地点であって初期進入フィックス以降のもの 注　同時RNAV進入のレーダー監視が行われている場合、上記地点以降RNAV進入方式を飛行する航空機相互間には、NTZに侵入しない限り管制間隔が確保されているものとする。	
【フィックスへの直行】 （４）　同時RNP進入においては、原則としてSTARから引き続く進入を指示するものとする。た	**【フィックスへの直行】** （４）　同時RNAV進入においては、原則としてSTARから引き続く進入を指示するものとする。	

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
だし、当該進入方式により飛行するまでの間、隣接する関連機に対して３海里以上のレーダー間隔又は1,000フィート以上の垂直間隔を維持できる場合であって、以下の条件を満たすときは、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又は中間進入フィックスへの直行を指示することができる。 ａ・ｂ　（略） **【通信の移管】** （５）　隣接する同時RNP進入方式上を飛行する航空機間の最低レーダー間隔がなくなるまでに、航空機に対して飛行場管制周波数への切り替えを指示するものとする。 **【同時RNP進入のレーダー監視】** （７）ａ　(3)に掲げる地点を通過した同時 RNP 進入を行う航空機については、気象状態に関わらず羽田 WAM によりレーダー監視するものとする。 ｂ　（略） **【航空機への指示】** （８）ａ　航空機が同時RNP進入方式を開始した後、隣接する滑走路に近づく方向に進入方式から逸脱した場合、又はNTZに侵入するおそれのある場合は、当該機に対しその旨通報する。 ★左側／右側に向かっています。 YOU ARE GOING LEFT/RIGHT OF TRACK. 注　（略） ｂ　航空機がNTZに侵入した場合又は侵入することが確実であると判断される場合は、隣接する、同時RNP進入方式により進入中の関連機に対して、当該NTZ侵入機を回避する指示を発出するものとする。 ★トラフィックアラート、〔航空機無線呼出符号〕、(速やかに)左／右旋回、針路〔度数〕、上昇して〔高度〕を維持してください。 TRAFFIC ALERT,〔repeat aircraft identification〕, TURN LEFT / RIGHT (IMMEDIATELY), HEADING〔number〕, CLIMB AND MAINTAIN〔altitude〕. ★トラフィックアラート、〔航空機無線呼出符号〕、（速やかに）上昇して〔高度〕を維持し、現在の針路／針路〔度数〕で飛行してください。 TRAFFIC ALERT,〔repeat aircraft identification〕, CLIMB (IMMEDIATELY) AND MAINTAIN 〔altitude〕, CONTINUE PRESENT HEADING / FLY HEADING 〔number〕. ｃ　回避する航空機の高度が最低誘導高度未満である場合は、最低誘導高度以上の維持すべき高度を指示するとともに、周辺の障害物を考慮した磁針路を指示するものとする。 注１　（略） 注２　同時RNP進入のレーダー監視下にある航空機に対する管制指示は、航空機相互の衝突及び航空機のNTZ侵入を回避する場合に限り発出されるものであり、誘導あるいはレーダー間隔の設定を行うものではないことに留意しなければならない。 注３　（略） **【レーダー監視の終了】** （９）　飛行場管制所から視認により目視間隔が設定された旨の連絡を受けた場合は、同時RNP進入のレーダー監視を終了するものとする。	ただし、当該進入方式により飛行するまでの間、隣接する関連機に対して３海里以上のレーダー間隔又は1,000フィート以上の垂直間隔を維持できる場合であって、以下の条件を満たすときは、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又は中間進入フィックスへの直行を指示することができる。 ａ・ｂ　（略） **【通信の移管】** （５）　隣接する同時RNAV進入方式上を飛行する航空機間の最低レーダー間隔がなくなるまでに、航空機に対して飛行場管制周波数への切り替えを指示するものとする。 **【同時RNAV進入のレーダー監視】** （７）ａ　(3)に掲げる地点を通過した同時 RNAV 進入を行う航空機については、気象状態に関わらず羽田 WAM によりレーダー監視するものとする。 ｂ　（略） **【航空機への指示】** （８）ａ　航空機が同時RNAV進入方式を開始した後、隣接する滑走路に近づく方向に進入方式から逸脱した場合、又はNTZに侵入するおそれのある場合は、当該機に対しその旨通報する。 ★左側／右側に向かっています。 YOU ARE GOING LEFT/RIGHT OF TRACK. 注　（略） ｂ　航空機がNTZに侵入した場合又は侵入することが確実であると判断される場合は、隣接する、同時RNAV進入方式により進入中の関連機に対して、当該NTZ侵入機を回避する指示を発出するものとする。 ★トラフィックアラート、〔航空機無線呼出符号〕、(速やかに)左／右旋回、針路〔度数〕、上昇して〔高度〕を維持してください。 TRAFFIC ALERT,〔repeat aircraft identification〕, TURN LEFT / RIGHT (IMMEDIATELY), HEADING〔number〕, CLIMB AND MAINTAIN〔altitude〕. ★トラフィックアラート、〔航空機無線呼出符号〕、（速やかに）上昇して〔高度〕を維持し、現在の針路／針路〔度数〕で飛行してください。 TRAFFIC ALERT,〔repeat aircraft identification〕, CLIMB (IMMEDIATELY) AND MAINTAIN 〔altitude〕, CONTINUE PRESENT HEADING / FLY HEADING 〔number〕. ｃ　回避する航空機の高度が最低誘導高度未満である場合は、最低誘導高度以上の維持すべき高度を指示するとともに、周辺の障害物を考慮した磁針路を指示するものとする。 注１　（略） 注２　同時RNAV進入のレーダー監視下にある航空機に対する管制指示は、航空機相互の衝突及び航空機のNTZ侵入を回避する場合に限り発出されるものであり、誘導あるいはレーダー間隔の設定を行うものではないことに留意しなければならない。 注３　（略） **【レーダー監視の終了】** （９）　飛行場管制所から視認により目視間隔が設定された旨の連絡を受けた場合は、同時RNAV進入のレーダー監視を終了するものとする。	