

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和5年9月7日適用分)

進入管制区のうち航空機の速度を制限する空域を指定する告示の一部改正に伴う改正(10,000以下→10,000未満)

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	女満別		AIPの「ENR 1.1 一般規則」でも速度制限について「10,000フィート以下250KT制限」が書かれていますので当然これも改正されるのでしょうか、冒頭の総則のところにも第11 附属書に従っていると書いてあります。また「GEN 1.7 ICAO 標準、勧告方式との相違点」でも、第11 附属書 航空交通業務に係る規定は相違点なしとなっています。第11附属書が最近改正になった訳でもなさそうですし、航空局として相違があることにこれまでずっと気付いていなかった、又は相違が無いと解釈していたということなのでしょうか。	本改正にあわせてAIPも改正されます。 過去の経緯は不明となります。 なお、今回の改正によりご指摘の事項は正されることとなります。
2	中部	(8)f(a)注	10000FTでの一時的な水平飛行に加え、10000FT飛行中の航空機は減速のため降下開始が遅れる可能性がある旨記載いただきたい。	注 10,000フィート未満への降下を指示したとき、操縦士は、法第82条の2に規定された制限速度へ減速するため、10,000フィート付近で一時的に水平飛行(level off)を行う場合がある。 に修正します。 いただいたご意見については、上記提示案の記載に含まれますので、追加記載は行わないこととします。注の状況を10,000フィートを飛行中の航空機にあてはめた場合、「10,000フィートを飛行中の航空機に10,000フィート未満への降下を指示したとき、操縦士は、法第82条の2に規定された制限速度へ減速するため、10,000フィート付近で一時的に水平飛行(level off)を行う場合がある。」となります。管制官が航空機にDescend and maintainの用語で高度変更を指示した場合、航空機は速やかに降下開始することが想定されていますが、当該機が10,000フィートを維持している場合、合わせて速度制限を遵守する必要もあるため、整理としては、操縦士は降下開始を意図しているものの、一時的に10,000フィートで水平飛行しているとなります。航空機の挙動としてはいただいたご意見と同じとはなりますが、管制方式基準において「降下開始が遅れる」と記載することは不都合が生じるおそれがありますので、ご理解よろしく申し上げます。
3	ATMC		今回の改正に係る箇所ではございませんが、管制業務処理規程の中でその中で「～して下さい」という表現がたくさんあります。公文書の書き方の中で、依頼する場合の「ください」は開く(ひらがなで書く)ことが推奨されています。方式基準は、かつては「下さい」だったのですが、ある時期から徐々に「ください」に直している途中と認識しています。「下さい」を「ください」に修正するいい機会だと思いますので、ご検討頂ければと思います。 また、「および」についても「及び」への修正が必要だと思います。(下記の2か所) ・目次 P.2 管制用システムによるEDCTの通知および伝達 ・(I)-6-8 残存燃料および・・・	今回の改正においては、Ⅲ(Ⅱ)1(8)fのみ「ください」に修正します。
4	ANA		国際基準へ準拠する形への改正ということで、特段の懸念はございません。RJFF-RJDT路線では当社は標準巡航高度を10000ftとしておりますが、これまで巡航速度が250ktで抑えられていたところ、250ktの速度制限に注意を払う必要がなくなることでThreat減に繋がるほか、より効率的な運航ができるようになって考えております。ヒアリングを行った運航乗務員は総じて本改正案に賛成しており、引き続き改正に向けたご検討をお願いいたたく存じます。	ご意見ありがとうございます。 また、具体的な情報もいただきありがとうございます。

5	JAL		この度は改正に向けてご調整いただきありがとうございます。今回の改正に伴い、航空機のFMCを用いた減速操作で速度遵守ができることになり、運航乗務員の負荷軽減・安全性向上につながるものと考えております。	ご意見ありがとうございます。
6	JAPA		(意見) 本邦の古い基準が、ようやく国際基準(ICAO)に準拠されたものであり、賛同致します。	ご意見ありがとうございます。
7	JAPA		(質問) 昭和50年から、どうしてこれまでの間、ICAOの解釈に合わせなかったのでしょうか？ なぜ、このタイミングで、告示を改正することになったのでしょうか？ また外航機を含む、海外への告示については、改訂理由をどのように告示されるのでしょうか？	告示が制定された昭和50年当時と比較すると技術向上によりFMSの自動操縦により航行する航空機が主流となり、国際基準との乖離による運航上の問題点について、一部運航者からご意見をいただいております。今般、航空局内で検討した結果、より安全かつ効率的な運航を促進する観点で改正する必要があると判断しました。海外の運航者に対しては、AIPを改正することにより周知し、改訂理由に係る問合せがあった場合は上記の背景をご説明する予定です。
8	JAPA		(意見と質問) 英語訳の不具合の修正だと思います。 10000ft=3048mですので、3050mになったのでしょうか。 今回の改正によって、10000ft では290ktでも飛べるようになったと解釈しても良いのでしょうか？	その解釈で支障ありません。