

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
1	空総第 130 号	昭和 42. 3. 13	昭和 42. 8. 1		備考 制定
2	空制第 5 号	44. 1. 9	44. 4. 1		
3	空制第 86 号	44. 5. 15	44. 5. 15		
4	空制第 160 号	44. 9. 12	44. 10. 16		
5	空制第 227 号	44. 12. 26	45. 1. 15		
6	空制第 10 号	45. 2. 15	45. 4. 1		
7	空制第 58 号	45. 3. 30	45. 4. 1		
8	空制第 215 号	45. 10. 26	45. 11. 1		
9	空制第 189 号	46. 10. 26	46. 11. 1		
10	空制第 7 号	48. 1. 18	48. 1. 25		
11	空制第 152 号	49. 9. 6	49. 11. 1		
12	空制第 136 号	50. 6. 20	50. 7. 15		
13	空制第 296 号	50. 10. 1	50. 10. 10		
14	空制第 10 号	51. 1. 28	51. 2. 15		
15	空制第 80 号	51. 4. 23	51. 5. 20		
16	空制第 37 号	52. 2. 26	52. 4. 1		
17	空制第 238 号	53. 1. 12	53. 3. 30		
18	空制第 109 号	53. 8. 8	53. 8. 10		
19	空制第 145 号	53. 8. 8	53. 8. 10		
20	空制第 171 号	53. 9. 5	53. 9. 7		
21	空制第 193 号	53. 11. 29	53. 12. 15		
22	空制第 223 号	53. 12. 22	54. 3. 1		
23	空制第 204 号	54. 11. 24	54. 12. 10		
24	空制第 5 号	55. 2. 15	55. 4. 1		
25	空制第 70 号	55. 7. 4	55. 9. 4		
26	空制第 111 号	55. 10. 7	55. 11. 1		
27	空制第 171 号	56. 1. 16	56. 3. 1		
28	空制第 12 号	58. 2. 19	58. 4. 1		
29	空制第 229 号	59. 1. 18	59. 2. 16		
30	空制第 178 号	59. 10. 31	59. 12. 20		
31	空制第 26 号	60. 3. 13	60. 6. 1		
32	空制第 52 号	60. 4. 4	60. 4. 6		
33	空制第 401 号	60. 11. 12	60. 11. 21		
34	空制第 449 号	60. 12. 16	61. 1. 16		
35	空制第 46 号	61. 3. 24	61. 4. 10		
36	空制第 155 号	61. 5. 20	61. 7. 25		
37	空制第 248 号	61. 7. 22	61. 8. 10		
38	空制第 382 号	61. 9. 18	61. 10. 1		
39	空制第 292 号	62. 8. 12	62. 9. 1		
40	空制第 403 号	62. 10. 20	62. 10. 25		
41	空制第 437 号	62. 11. 10	62. 11. 19		
42	空制第 7 号	63. 1. 30	63. 2. 11		
43	空制第 75 号	63. 3. 14	63. 4. 1		
44	空制第 170 号	63. 6. 15	63. 7. 1		
45	空制第 172 号	63. 6. 16	63. 8. 25		
46	空制第 234 号	63. 7. 19	63. 7. 20		
47	空制第 381 号	63. 12. 9	63. 12. 15		
48	空制第 141 号	平成 1. 6. 26	平成 1. 7. 7		
49	空制第 348 号	1. 12. 26	2. 1. 1		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
50	空制第 1 号	2. 2. 1	2. 3. 1		
51	空制第 363 号	3.10.31	3.11. 1		
52	空制第 287 号	4.10.14	4.10.15		
53	空制第 202 号	5. 6.22	5. 7. 1		
54	空制第 245 号	5. 7.21	5. 8. 3		
55	空制第 293 号	6. 7.15	6. 7.21		
56	空制第 416 号	6.10.20	6.10.25		
57	空制第 145 号	7. 5.25	7. 6. 1		
58	空制第 412 号	7.12.27	8. 1. 4		
59	空制第 93 号	10. 3.23	10. 4. 1		
60	空制第 260 号	10. 7.24	10. 8.13		
61	空制第 147 号	12. 3.31	12. 4. 1		
62	国空制第 128 号	13. 3.13	13. 3.22		
63	国空制第 479 号	13.11.19	13.11.19		
64	国空制第 706 号	15. 3.17	15. 4. 1		
65	国空制第 687 号	15. 3.19	15. 3.20		
66	国空制第 412 号	15.10.20	15.10.30		
67	国空制第 818 号	16. 3.17	16. 3.18		
68	国空制第 538 号	16.11.26	16.12. 1		
69	国空制第 731 号	16.12.22	17. 2.17		
70	国空制第 834 号	17. 2.16	17. 4.14		
71	国空制第 917 号	17. 3.24	17. 4.11		
72	国空制第 360 号	17. 9.16	17.10. 1		
73	国空保第 265 号	17. 9.20	17.10. 1		
74	国空制第 368 号	17. 9.21	17. 9.30		
75	国空制第 714 号	18. 2. 6	18. 2.16		
76	国空制第 335 号	18. 9.21	18.10.26		
77	国空制第 400 号	18.10.24	18.10.26		
78	国空総第 1277 号	19. 1. 9	19. 1. 9		
79	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 4. 9		
80	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 4.12		
81	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 5.10		
82	国空制第 133 号	19. 8. 8	19. 8. 8		
83	国空制第 133 号	19. 8. 8	19. 9.27		
84	国空制第 605 号	20. 1.17	20. 1.17		
85	国空制第 710 号	20. 3.10	20. 3.13		
86	国空制第 710 号	20. 3.10	20. 3.25		
87	国空制第 139 号	20. 6.27	20. 8.28		
88	国空制第 625 号	20.12.11	20.12.18		
89	国空制第 709 号	21. 1.23	21. 1.23		
90	国空制第 464 号	21.12.16	22. 1.14		
91	国空制第 610 号	22. 1.13	22. 1.14		
92	国空制第 128 号	22. 7. 8	22. 7.29		
93	国空制第 298 号	22.10. 6	22.10.21		
94	国空制第 550 号	23. 1.12	23. 1.13		
95	国空制第 90 号	23. 5.17	23. 6. 2		
96	国空制第 90 号	23. 5.17	23. 7. 1		
97	国空制第 162 号	23. 6.23	23. 8.25		
98	国空制第 58 号	23. 9. 6	23. 9.22		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
99	国空制第 58 号	23. 9. 6	23.10. 1		
100	国空制第 281 号	23.12.13	24. 1.12		
101	国空制第 308 号	23.12.13	24. 1.12		
102	国空制第 368 号	24. 1.18	24. 2. 1		
103	国空制第 508 号	24. 3.29	24. 5. 3		
104	国空制第 508 号	24. 3.29	24. 5.31		
105	国空制第 234 号	24. 8.31	24. 9.20		
106	国空制第 374 号	24.11.27	24.11.27		
107	国空制第 89 号	25. 5.30	25. 6.27		
108	国空制第 383 号	25.11.29	25.12.12		
109	国空制第 349 号	26.10.31	26.11.13		
110	国空制第 580 号	27. 3.16	27. 3.29		
111	国空制第 580 号	27. 3.16	27. 4. 2		
112	国空制第 194 号	27. 7.31	27. 8.20		
113	国空制第 669 号	28. 3.23	28. 4. 1		
114	国空制第 421 号	28.11. 7	28.11.10		
115	国空制第 628 号	29. 3. 2	29. 3. 8		
116	国空制第 143 号	29. 6.20	29. 6.22		
117	国空制第 211 号	29. 8. 8	29. 8.17		
118	国空制第 333 号	29.10. 5	29.10.12		
119	国空制第 558 号	30. 2.16	30. 2.22		
120	国空制第 629 号	30. 3.22	30. 3.29		
121	国空制第 282 号	30. 9.18	30.10. 1		
122	国空制第 283 号	30. 9.18	30.10.11		
123	国空交企第 432 号	31. 3.18	31. 4. 1		
124	国空制第 492 号	令和 2. 1.31	令和 2. 2. 1		
125	国空制第 236 号	2.10. 8	2.11. 5		
126	国空制第 389 号	3. 1.25	3. 2.25		
127	国空制第 480 号	3. 3. 8	3. 3.25		
128	国空制第 231 号	3. 9.17	3.10. 1		
129	国空制第 294 号	3.10.27	3.11. 4		
130	国空制第 412 号	4. 1.27	4. 2.24		
131	国空制第 144 号	4. 7.19	4. 8.11		
132	国空制第 216 号	4. 9. 8	4.10. 6		
133	国空制第 358 号	4.12.22	5. 1.26		
134	国空制第 434 号	5. 2. 9	5. 3. 1		
135	国空制第 570 号	5. 3.30	5. 4. 1		
136	国空制第 61 号	5. 5.16	5. 6.15		
137	国空制第 186 号	5. 7.28	5. 9. 7		
138	国空制第 265 号	5. 9.28	5.11. 2		
139	国空制第 543 号	6. 3.13	6. 3.21		
140	国空制第 606 号	6. 3.29	6. 4.18		

ATS 経路(ATS route)

公示された飛行経路であって、航空路、RNAV5 経路、直行経路、洋上転移経路、標準計器出発方式、トランジション及び標準計器到着方式をいう。

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。

CDO(Continuous Descent Operation)

到着機が降下を開始する最適な地点から進入フィックスまで最適な降下率で継続して降下飛行する運航方法をいう。

CDO経路(CDO Route)

航空路、RNAV5経路、直行経路及びSTARのうちいずれか、又はこれらを組み合わせたものにより構成されるCDO対象経路として公示された経路をいう。

CPDLC(Controller Pilot Data Link Communications)

データリンクを用いて行う管理管制官又は管制官とパイロット間の管制通信をいう。

DARP(Dynamic airborne reroute procedure)

運航管理者が最新の気象状況等に基づき算出した新たな経路を飛行中の航空機と共有した上で、当該航空機からの要求により管制機関が経路承認を発出する方式をいう。

DCL(Departure clearance by data link)

データリンクを用いて行う出発機への管制承認に係る送受信をいう。

DME フィックス(DME fix)

VOR 等による方位線及びDME 又はTACAN の距離情報により設定されたフィックスをいう。

ILS カテゴリー(Categories of ILS)

- a カテゴリーⅠ ILS 決心高が 200 フィート以上であり、かつ、地上視程が 800 メートル以上又は RVR が 550 メートル以上の場合における ILS 進入をいう。
- 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。

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。

LVP(Low visibility procedure—低視程体制)

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。

LVPD(Low visibility procedure for departure—出発用低視程体制)

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。

PACOTS(Pacific Organized Track System)

太平洋地域の空域の有効利用を目的に、日本ー北米間、日本ーハワイ間及び東南アジアー北米間の航空交通のために日単位で設定される経路及びその利用方法をいう。経路は太平洋の両側の出入点(Gateway)間に日々設定される可変経路及びこれに接続する洋上転移経路又は航空路により構成される。

RCP仕様(Required communication performance specification－通信性能要件仕様)

性能準拠型通信による航行のために必要な地上施設、航空機性能及び運用方式に係る一連の要件を満たす仕様をいい、「RCP」の接頭辞及び許容される通信所要時間を示す値で表されるものをいう。

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。

RNAV 経路(RNAV route)

RNAV 仕様に従い航行する航空機の用に供するために設定された飛行経路をいう。

RNAV仕様(RNAV specification)

「RNAV」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まない航法仕様をいう。

RNAV1(RNAV1)

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±1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が規定されるRNAV仕様をいう。

RNAV1 経路(RNAV1 route)

RNAV1に従い航行する航空機の用に供するために設定された標準計器出発方式、トランジション及び標準計器到着方式をいう。

RNAV5(RNAV5)

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±5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が規定されるRNAV仕様をいう。

RNAV5 経路(RNAV5 route)

RNAV5に従い航行する航空機の用に供するために設定された経路をいう。

RNP(Required Navigation Performance－航法性能要件)

特定空域内における航行に必要な航法性能をいう。

RNP 経路(RNP route)

RNP 仕様に従い航行する航空機の用に供するために設定された飛行経路をいう。

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。

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 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。

RNP1(RNP1)

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±1 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 仕様をいう。

RNP1 経路(RNP1 route)

RNP1に従い航行する航空機の用に供するために設定された標準計器出発方式、トランジション、標準計器到着方式及び計器進入方式(初期進入、中間進入及び進入復行セグメントに限る。)をいう。

RSP仕様(Required surveillance performance specification－監視性能要件仕様)

性能準拠型監視による航行のために必要な地上施設、航空機性能及び運用方式に係る一連の要件を満たす仕様をいい、「RSP」の接頭辞及び許容される通信所要時間を示す値で表されるものをいう。

RVSM(Reduced vertical separation minimum)

フライトレベル290以上フライトレベル410以下の空域において、垂直間隔の最低基準を1,000フィートに短縮する方式をいう。

TCA アドバイザリー業務(TCA Radar advisory service)

ターミナルコントロールエリア内においてレーダー識別した VFR 機に対し実施される次に掲げる業務をいう。

- a 当該機の要求に基づくレーダー誘導
- b 当該機の位置情報の提供
- c 進入順位及び待機の助言
- d 補足業務

凡 例

- 1 ★は管制用語を示し、一つの★により一つの管制用語が邦文及び英文により示される。
- 2 管制用語中に使用される記号の意味は次のとおりである。
 - 〔 〕 : 括弧内に該当する数値、名称等を入れることを示す。
 - () : 括弧内は必要に応じ加えることを示す。
 - / : 斜線の左右にいずれかの語句を使用することを示し、数値の単位中に使用されている場合は、単数または複数を必要に応じて使用することを示す。
- 3 後方乱気流管制方式の適用は 後方乱気流管制方式 により示される。

【悪気象空域の回避】

(2) 悪気象空域を飛行する航空機に対しては、次の要領により、可能な限り航空機を援助するものとする。

- a 悪気象を回避するための航空機の要求に対し迅速に応じる。
- b 悪気象を回避するため指定しようとする経路の当該高度に他の航空機がすでに飛行している場合は、当該機の占有する経路又は高度を変更する。ただし、変更する経路又は高度に悪気象が予想されない場合に限る。

【気象情報の要求】

(3) 気象に関する航空機からの情報を必要とする場合は、航空機に当該情報を要求することができる。

★飛行状況を通報して下さい。

REQUEST FLIGHT CONDITIONS.

★現在位置

又は
〔フィックス〕上空
又は
現在経路
又は
〔フィックス〕と〔フィックス〕の間

の飛行状況を通報して下さい。

REQUEST FLIGHT CONDITIONS

AT PRESENT POSITION.

or

OVER [fix] .

or

ALONG PRESENT ROUTE.

or

BETWEEN [fix] AND [fix] .

【RVR 値の通報】

(4) RVR 分岐表示器が管制卓に設置されているターミナル管制機関は、a に掲げる時期に b に掲げる RVR 値を航空機に対して通報するものとする。ただし、当該 RVR 値が 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。

a 通報時期

(a) 出発機 (RVR 値が離陸の最低気象条件として定められている滑走路から離陸する航空機に限る。)

ア 地上走行に関する指示を発出したとき

イ 離陸許可を発出するまでの適切な時期

ウ RVR 値が既通報値から変化したとき。この場合実施可能の範囲において通報する

ものとする。

- (b) 到着機(RVR 値が進入を継続するための最低気象条件として定められている計器進入において進入する航空機に限る。(周回進入により着陸する場合を除く。))
- ア 最初に通信を設定したとき、又はその後できるだけ早い時期
- イ 進入許可を発出若しくは中継するとき、又はレーダー進入を開始した後できるだけ早い時期
- ウ 着陸許可を発出又は中継するとき。ただし、既通報値に変化がないときは省略することができる。
- エ RVR 値が既通報値から変化したとき。この場合実施可能の範囲において通報するものとする。

b RVR 値

- (a) RVR の観測機器が一地点のみに設置されている場合であって、その RVR 値が 2,000 メートル以下のときは当該 RVR 値。ただし、当該 RVR 値が欠測の場合は、RVR 値欠測の通報に加え、地上視程を通報するものとする。

★滑走路〔番号〕RVR〔表示値〕メートル

RUNWAY〔number〕RVR〔indicated value〕METERS.

注 RVR の観測機器が一地点のみに設置されている飛行場では「滑走路」の語及び番号を省略することができる。

★滑走路〔番号〕RVR〔最大／最小表示値〕メートルより大／小

RUNWAY〔number〕RVR ABOVE / BELOW〔maximum / minimum indicated value〕METERS.

注 表示器に「+」又は「-」が表示されたとき使用する。

★滑走路〔番号〕RVR〔表示値〕メートル、変更範囲〔表示値の変更範囲〕

RUNWAY〔number〕RVR〔indicated value〕METERS, VARIABLE〔range of variance〕.

注 RVR 値が上下に頻繁に変化しているとき使用する。

〔例〕RVR one thousand four hundred meters.

Runway 34R RVR above two thousand meters.

Runway 24 RVR four hundred meters, variable between two hundred meters and five hundred meters.

★滑走路〔番号〕RVR 欠測、地上視程〔観測値〕メートル

RUNWAY〔number〕RVR NOT AVAILABLE, VISIBILITY〔indicated value〕METERS.

〔例〕Runway 34 RVR not available, visibility five hundred meters.

- (b) RVR の観測機器が複数設置されている場合であって、その RVR 値のいずれかが 2,000 メートル以下のときは観測されているすべての RVR 値。この場合においては、タッチダウン RVR 値、ミッドポイント RVR 値、ストップエンド RVR 値の順に通報す

るものとする。ただし、そのいずれかの RVR 値が欠測の場合は、当該 RVR 値欠測の通報に加え、地上視程を通報するものとする。

★滑走路〔番号〕 RVR タッチダウン〔表示値〕メートル、ミッドポイント〔表示値〕メートル、ストップエンド〔表示値〕メートル

RUNWAY〔number〕 RVR TOUCHDOWN〔indicated value〕 METERS,
MIDPOINT〔indicated value〕 METERS, STOP END〔indicated value〕 METERS.

〔例〕 Runway 34 RVR touchdown seven hundred meters, midpoint six hundred meters, stop end five five zero meters.

★滑走路〔番号〕 RVR〔タッチダウン表示値〕メートル、〔ミッドポイント表示値〕メートル〔ストップエンド表示値〕メートル

RUNWAY〔number〕 RVR〔indicated value at touchdown〕 METERS,〔indicated value at midpoint〕 METERS,〔indicated value at stop end〕 METERS.

注 既に通報した表示値に変化があった場合の再通報時等、混同のおそれがないとき使用する。

★滑走路〔番号〕 RVR タッチダウン〔表示値〕メートル、ミッドポイント欠測、ストップエンド〔表示値〕メートル、地上視程〔観測値〕メートル

RUNWAY〔number〕 RVR TOUCHDOWN〔indicated value〕 METERS,
MIDPOINT NOT AVAILABLE, STOP END〔indicated value〕 METERS.

VISIBILITY〔indicated value〕 METERS.

【ウィンドシアー情報の通報】

(5) ウィンドシアー表示装置にウィンドシアー又はマイクロバーストの情報が表示された場合、関係する航空機に対し当該情報を通報するものとする。

★滑走路〔番号〕 到着／出発 ウィンドシアー／マイクロバースト情報、〔風速〕ノット増加／減少、〔地点〕

RUNWAY〔number〕 ARRIVAL / DEPARTURE WIND SHEAR / MICROBURST
ALERT,〔wind speed〕 KNOT GAIN / LOSS,〔location〕 .

〔例〕 Runway 16 arrival microburst alert, 35knot loss, 3 mile final.

Runway 24 departure wind shear alert, 20knot gain, 2 mile departure.

Runway 34R wind shear alert, 25knot gain, over the runway.

4 高度計規正值

【高度計規正值の入手】

- (1) 高度計規正值は、気象機関から入手したものを提供するものとする。

【観測地点名の通報】

- (2) 管制機関は、観測地点名を前置して高度計規正值を提供するものとする。ただし、管制区管制所がセクター別管轄範囲ごとに定めた観測地点の高度計規正值(以下「空域 QNH」という。)を提供する場合、及びターミナル管制機関(複数のセクターを有するターミナル管制所を除く)が当該機関の設置場所に係る高度計規正值を提供する場合は、この限りでない。

★〔観測地点名〕〔1時間以上前の規正值であるときは、その時刻〕 QNH〔高度計規正值〕
〔facility name〕〔time of report if more than one hour old〕 QNH〔altimeter setting〕

★空域 QNH〔高度計規正值〕

AREA QNH〔altimeter setting〕

【提供する高度計規正值】

- (3) 管制機関が提供する高度計規正值は、次のとおりとする。
- (a) 管制区管制所においては、空域 QNH 若しくは当該機の飛行経路上の適切な地点における高度計規正值又は Baro-VNAV による進入を行う航空機に係る目的飛行場の高度計規正值
- (b) ターミナル管制所においては、当該空域に係る高度計規正值又は当該機の飛行経路上の適切な地点における高度計規正值
ただし、進入管制区(複数のセクターを有するターミナル管制所においては、各セクターの管轄区域)内にある飛行場への到着機に対しては目的飛行場の高度計規正值
- (c) 飛行場管制所及び着陸誘導管制所においては当該機関設置場所に係る高度計規正值

【高度計規正值の提供時機】

- (4) a 管制機関は、(II)7(4)の規定により高度計規正值を提供した場合を除き、次に掲げる時機に高度計規正值を提供するものとする。
- (a) 管制機関が 14,000 フィート未満の高度で飛行する航空機と通信設定を行ったとき。ただし、以下の場合を除く。
- ア 管制区管制所が、フライトレベル 140 以上の高度を指定されている航空機と通信設定を行った場合
- イ ターミナル管制所(複数のセクターを有するターミナル管制所においては、各セクター)が、その管轄区域内にある飛行場から離陸した航空機と通信設定を行った場合
- ウ 同一のターミナル管制機関内において継承機関が移管機関の高度計規正值と同一観測地点のものを提供する場合
- (b) フライトレベル 140 以上で飛行する航空機又は洋上管制区から管制区に入域する航空機に対し 14,000 フィート未満の高度を指定したとき。
- b 高度計規正值が既提供値から変化したときは、その値を提供するものとする。

5 電話通信

【試験電波の発射】

- (1) 無線機器の試験又は調整のための電波発射を必要とする場合、発射する前に自局の発射しようとする周波数によって聴取し、他の局の通信に混信を与えないことを確かめたのち、次の用語を順次送信し、他の局からの停止の要求がない場合、“ONE TWO THREE ……”（本日は晴天なり……）の連続及び自局の呼出符号1回を送信する。この場合において、“ONE TWO THREE ……”（本日は晴天なり……）の連続及び自局の呼出符号の送信は、必要な場合を除き、10秒間を超えてはならない。
- 1 TEST TRANSMISSION 只今試験中
 - 2 自局の呼出符号

【通信の類別】

- (2) 航空移動業務において取り扱う通信の類別は次のとおりとする。
- a 遭難通信
 - b 緊急な通信
 - (a) 緊急通信
 - (b) 遭難及び緊急通信以外の航空機の緊急な事態に関する通信
 - c 方向探知に関する通信
 - d 航空交通管制に関する通信
 - (a) 管制承認、管制許可、管制指示に関する通信
 - (b) 航空機からの位置通報に関する通信
 - (c) その他航空交通管制に関する通信
 - e 航行援助に関する通信
 - (a) 気象に関する通信
 - (b) ノータム
 - (c) 交通状況、飛行場の状態等に関する通信
 - f 航空機の運航に関する通信

【通信の優先順位】

- (3) a 通信の優先順位は次のとおりとする。ただし、航行援助に関する通信であって特に急を要するものについては、緊急な通信に次ぐ優先順位で取り扱うことができる。
- 1 遭難通信
 - 2 緊急な通信
 - 3 方向探知に関する通信
 - 4 航空交通管制に関する通信
 - 5 航行援助に関する通信
 - 6 航空機の運航に関する通信
- b 同一優先順位の通信は、原則として受け付けた順序に従って取り扱う。

【文字の通話表】

(4) つづりのまぎらわしい固有名詞、業務略号又は語をつづるときは、次に掲げる欧文通話表を用いる。

文字	識別語	発音	文字	識別語	発音
A	Alfa	<u>AL</u> FAH	N	November	NO <u>VEM</u> BER
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH	O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE (or <u>SHAR</u> LEE)	P	Papa	PAH <u>PAH</u>
D	Delta	<u>DELL</u> TAH	Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
E	Echo	<u>ECK</u> OH	R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT	S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
G	Golf	GOLF	T	Tango	<u>TANG</u> GO
H	Hotel	HO <u>TELL</u>	U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM or <u>OO</u> NEE FORM
I	India	<u>IN</u> DEE AH	V	Victor	<u>VIK</u> TAH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>	W	Whisky	<u>WISS</u> KEY
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH	X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
L	Lima	<u>LEE</u> MAH	Y	Yan kee	<u>YANG</u> KEY
M	Mike	MIKE	Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

注 下線を付してある部分は強く発音する。

【数の送信】

- (5) a 英語による場合 数は、100 単位、1000 単位のものを除き、それぞれの数字に区切って送信する。100 単位の場合は、100 位以上の数字に区切り“HUNDRED”の語を、また 1000 単位の場合は 1000 位以上の数字に区切り“THOUSAND”の語を付して送信する。
- b 日本語による場合 数は、原則として普通話すとおり送信する。数字を区切って送信するときは、dに掲げる数字の通話表による。

[例]	10	ONE ZERO	じゅう	又は	ひとまる
	75	SEVEN FIVE	ななじゅうご	又は	ななごう
	583	FIVE EIGHT THREE	ごひゃくはちじゅうさん	又は	ごうはちさん
	600	SIX HUNDRED	ろっぴゃく	又は	ろくまるまる
	5000	FIVE THOUSAND	ごせん	又は	ごうまるまるまる
	7600	SEVEN THOUSAND SIX HUNDRED			
			ななせんろっぴゃく	又は	ななろくまるまる
	11000	ONE ONE THOUSAND			
			いちまんいつせん	又は	ひとひとまるまるまる
	18900	ONE EIGHT THOUSAND NINE HUNDRED			
			いちまんはっせんきゅうひゃく	又は	ひとはちきゅうまるまる
	38143	THREE EIGHT ONE FOUR THREE			

さんまんはっせんひゃくよんじゅうさん 又は さんはちひとよんさん

- c 小数点を有する数は、小数点に相当するところに“DECIMAL”〔てん〕の語を入れて前項に従って送信する。

〔例〕 118.1MHz ひゃくじゅうはってんいちメガヘルツ

ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE MEGAHERTZ

d 数字の通話表

数 字	発 音		数 字	発 音	
	英 語	日本語		英 語	日本語
0	ZE-RO	ま る	6	SIX	ろ く
1	WUN	ひ と	7	SEV-en	な な
2	TOO	に	8	AIT	は ち
3	TREE	さ ん	9	NIN-er	きゅう
4	FOW-er	よ ん	(小数点)	DAY-SEE-MAL	て ん
5	FIFE	ご	100	HUN-dred	ひゃく
			1000	TOU-SAND	せ ん

注 英語の大文字で示した音節は強く発音する。

- e (a) 時刻を通知する場合は、時及び分を通知する。ただし、誤解のおそれがない場合は時を省略することができる。英語により通知する場合は、各数字を区切って発音し、日本語による場合は……じ……ふん又は……ふんと通知する。

〔例〕 0920 くじにじっふん

ZERO NINE TWO ZERO

にじっふん

TWO ZERO

1643 じゅうろくじよんじゅうさんふん

ONE SIX FOUR THREE

よんじゅうさんふん

FOUR THREE

0930I くじさんじっふんインディア

ZERO NINE THREE ZERO INDIA

- (b) 時刻調整(TIME CHECK)の場合を除き、各分の30秒以降は次の分へ繰り上げる。

〔例〕 2分30秒は3分とみなす。

- (c) 時刻調整の場合は、時分を4桁の数字で、また秒を最も近い15秒(quarter)若しくはその倍数で表す。

〔例〕 11時55分15秒 じゅういちじごじゅうごふんじゅうごびょう

ONE ONE FIVE FIVE ONE QUARTER

30秒 ONE HALF

45秒 THREE QUARTERS

f 高度及びフライトレベル

- (a) 高度 単位としてフィートを使用し、百及び千の語を使用する。

〔例〕 12,000 フィート (こうど)いちまんにせん(フィート)
(ALTITUDE) ONE TWO THOUSAND (FEET)

3,500 フィート (こうど)さんぜんごひゃく(フィート)
**(ALTITUDE) THREE THOUSAND FIVE HUNDRED
(FEET)**

- (b) フライトレベル フライトレベルの語の次に数字を一字ずつ読む。

〔例〕 FL310 フライトレベル さんひとまる
FLIGHT LEVEL THREE ONE ZERO

FL80 フライトレベル はちまる
FLIGHT LEVEL EIGHT ZERO

g 速度及びマック数

- (a) 速度 一字ずつ読み(日本語の場合は普通読み)、単位はノットを使用し、必要に応じ対気(AIR)対地(GROUND)真(TRUE)を前置する。

〔例〕 250 ノット (そくど)にひゃくごじゅう(ノット)
(SPEED) TWO FIVE ZERO (KNOTS)

- (b) 速度の特定量 普通読みする。

〔例〕 20 ノット にじゅうノット
TWENTY KNOTS

- (c) マック数 最初の数字0を邦文においてはれいてん、英文においては POINT と読み、あと2桁の数字は一字ずつ読む。

〔例〕 M082 マックれいてんはちに
MACH POINT EIGHT TWO

- h 距離 一字ずつ読み(日本語の場合は普通読み)、単位は海里を使用する。

〔例〕 30 海里 (きょり)さんじゅう(カイリ)
(DISTANCE) THREE ZERO (MILES)

- i 視程及び RVR 一字ずつ読み(日本語の場合は普通読み)、単位は5,000メートルを超える場合はキロメートル、5,000メートル以下の場合にはメートルを使用する。ただし、百未満の数字がないときは百及び千の語を使用する。

〔例〕 視程6キロメートル してい ろく(キロメートル)
VISIBILITY SIX (KILOMETERS)

視程5,000メートル してい ごせん(メートル)
VISIBILITY FIVE THOUSAND (METERS)

RVR800メートル アールブイアール はっぴゃく(メートル)
RVR EIGHT HUNDRED (METERS)

RVR350メートル アールブイアール さんびゃくごじゅう(メートル)

RVR THREE FIVE ZERO (METERS)

j 周波数 一字ずつ読み(日本語の場合は普通読み)、小数点以下は最大2けたまで読む。

〔例〕 134.0MHz (しゅうはすう)ひゃくさんじゅうよんてんまる(メガヘルツ)
(FREQUENCY) ONE THREE FOUR DECIMAL ZERO
(MEGAHERTZ)

134.1MHz (しゅうはすう)ひゃくさんじゅうよんてんいち(メガヘルツ)
(FREQUENCY) ONE THREE FOUR DECIMAL ONE
(MEGAHERTZ)

118.350MHz (しゅうはすう)ひゃくじゅうはちてんさんご(メガヘルツ)
(FREQUENCY) ONE ONE EIGHT DECIMAL THREE FIVE
(MEGAHERTZ)

118.325MHz (しゅうはすう)ひゃくじゅうはちてんさんに(メガヘルツ)
(FREQUENCY) ONE ONE EIGHT DECIMAL THREE TWO
(MEGAHERTZ)

k 滑走路番号 一字ずつ読む。平行滑走路は右又は左の語を後置し、1から9までの滑走路番号の場合は“0”を前置する。

〔例〕 04 かつそうろまるよん
RUNWAY ZERO FOUR

34R かつそうろさんよんみぎ
RUNWAY THREE FOUR RIGHT

l 風向・風速 一字ずつ読み(日本語の場合は普通読み)、風向の単位は度数、風速の単位はノットを使用する。ただし、風向については一位の数字は四捨五入する。

〔例〕 30度12ノット かぜさんじゅうどじゅうにノット
WIND ZERO THREE ZERO (DEGREES) AT ONE TWO
(KNOTS)

m 高度計規正值 一字ずつ読み(日本語の場合は普通読み)、単位はインチ又はヘクトパスカルを使用する。

〔例〕 29.98 きゅうえぬえいち にじゅうきゅうてんきゅうはち
QNH TWO NINE NINE EIGHT

995 きゅうえぬえいち きゅうひゃくきゅうじゅうご ヘクトパスカル
QNH NINE NINE FIVE HECTOPASCALS

n 磁針路 3桁の数字を一字ずつ読み(日本語の場合は普通読み)、1度から99度の針路にはZERO(まる)を前置する。北は360度で表す。なお磁(MAGNETIC)は省略する。

〔例〕 5度 (しんろ)まるまるご(ど)
(HEADING) ZERO ZERO FIVE (DEGREES)

30度 (しんろ)まるさんじゅう(ど)
(HEADING) ZERO THREE ZERO (DEGREES)

360度 (しんろ)さんびやくろくじゅう(ど)
(HEADING) THREE SIX ZERO (DEGREES)

o 旋回角 普通読みする。

[例] 30度 さんじゅうど
THIRTY DEGREES

150度 ひゃくごじゅうど
ONE FIFTY DEGREES

p 航空路及びRNAV5経路 文字は(I)5(4)の欧文通話表に従って読み、数字は普通読みする。

[例] V17 ビクターじゅうなな
VICTOR SEVENTEEN

M750 マイクななひゃくごじゅう
MIKE SEVEN FIFTY

A590 アルファごひゃくきゅうじゅう
ALPHA FIVE NINETY

q コード 4桁の数字を一字ずつ読む。

[例] コード2100 コード にひとまるまる
CODE TWO ONE ZERO ZERO

r レーダー交通情報における時計の各時の方向は普通読みする。

[例] 10 o'clock TEN o'clock じゅうじ(の方向)

12 o'clock TWELVE o'clock じゅうにじ(の方向)

s 無線呼出符号 一字ずつ読む。ただし、他の航空機局の無線呼出符号と混同を避けるために必要な場合は、普通読みする等の方法で送信できるものとする。

[例] JTA31 ジェイオーシャン さんひと(さんじゅういち)
JAI OCEAN THREE ONE (THIRTY ONE)

ANA666 オールニッポン ろくろくろく
ALL NIPPON SIX SIX SIX (TRIPLE SIX)

JAL300 ジャパンエア さんまるまる(さんびやく)
JAPAN AIR THREE ZERO ZERO (THREE HUNDRED)

SKY711 スカイマーク ななひとひと(ななひゃくじゅういち)
SKYMARK SEVEN ONE ONE (SEVEN ELEVEN)

JAC2411 コミューター によんひとひと(にせんよんひゃくじゅういち)
COMMUTER TWO FOUR ONE ONE (TWENTY FOUR ELEVEN)

【数等の確認】

(6) 通報を送信する場合であって、数等の正確な受信を確認したい場合は、受信者に復唱を要求するものとする。

〔例〕 Climb and maintain one one thousand (feet), read back.

【無線呼出符号】

- (7) a 無線呼出符号は、電波法令に特例のある場合を除き局に割り当てられた呼出符号を使用する。
- b 管制機関等及び航空機局の無線呼出符号は、原則として c 及び d に規定する方法により構成される。
- c 管制機関等の無線呼出符号は、当該管制機関等の呼称ののちに、当該管制機関等により行われる管制業務等の種類を示す略号を付けたものにより構成される。種類を示す略号は、次に掲げるものを用いる。

区 分	略 号
管制区管制所	CONTROL
ターミナル管制所	RADAR
ターミナル管制所入域管制席	APPROACH / ARRIVAL
ターミナル管制所出域管制席	DEPARTURE
ターミナル管制所TCA管制席	TCA
飛行場管制所	TOWER
飛行場管制所地上管制席	GROUND
飛行場管制所管制承認伝達席	DELIVERY
着陸誘導管制所	GCA
飛行場対空援助局	RADIO
国際対空通信局	なし(TOKYO)
広域対空援助局	INFORMATION

d 航空機局の無線呼出符号

(a) 民間機

次に掲げるいずれかの形式のものが用いられる。

型式 a) 航空機の国籍記号及び登録記号と一致する番号

型式 b) 航空機運航機関の電話略号に航空機登録記号の最後の 4 番号を付したもの

型式 c) 航空機運航機関の電話略号に飛行識別を付したもの

注 1 航空機製造会社名または航空機型式名は、型式 a) の呼出符号に前置して無線呼出符号として用いられる。

注 2 上記 a)、b)、c) に記す呼出符号は、ITU 無線通信規則により、文字または数字の組合せで構成する。

注 3 型式 b) 及び c) の電話略号は、ICAO 書籍 “DESIGNATORS FOR AIRCRAFT OPERATING AGENCIES, AERONAUTICAL AUTHORITIES AND SERVICES (Doc8585)” に含まれる。

注 4 上記 a)、b) 及び c) に記す呼出符号は、航空機識別として飛行計画の第 7 項に

示される。

(b) 自衛隊機

次に掲げる陸、海、空の区分を示す電話略号の次に航空機の機体番号の下4桁の数字を付けて構成される。

区 分	略 号	表 記
航空自衛隊	JAPAN FORCE	JF
海上自衛隊	JAPAN NAVY	JN
陸上自衛隊	JULIETT GOLF	JG

〔例〕 Japan Force one three four five

Japan Navy four six four zero

Juliatt Golf one zero zero nine

(c) 米軍の航空機

米軍の航空機の呼出符号は、次に掲げる区分を示す電話略号の次に、数字或いはアルファベットを付したものにより構成される。

区 分	略 号	表 記
空 軍	AIR FORCE	A
海 軍	NAVY	VV
陸 軍	ARMY	R
輸 送 隊	REACH	RCH
海 兵 隊	MARINE	VM

〔例〕 Air Force three four two one

Navy nine nine eight seven

Reach five foxtrot eight seven

Marine three one five nine seven

(d) 自衛隊機及び米軍機の無線呼出符号は、演習又は作戦行動に従事しているときは、2字から6字よりなるニックネーム及び識別文字又は1桁から4桁の数字により構成される場合がある。

〔例〕 MUMBO Bravo

ATLAS one seven

NF (November Foxtrot) three zero two

e 航空機局の無線呼出符号の簡略化

(a) d (a)に掲げる民間機の無線呼出符号は、通信が完全に設定されたのちであって混乱の生ずるおそれのない場合には、各々の型式を次のとおり簡略化することができる。

型式 a) 登録記号の最初の字号及び少なくとも呼出符号の最後の2文字

型式 b) 航空機運航機関の電話略号に少なくとも呼出符号の最後の2文字を付したものの

型式 c) 簡略型式なし

注 航空機製造会社名または航空機型式名のどちらも、型式 a)の最初の字号の部分に用いられる。

〔例〕

	型式a)			型式b)	型式c)
完全な呼出符号	N57826	CESSNA FABCD	CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937
簡略な呼出符号	N26 又は N826	CESSNA CD 又は CESSNA BCD	CITATION CD 又は CITATION BCD	VARIG MA 又は VARIG VMA	(簡略形式なし)

- (b) d (b)及びd (c)の呼出符号は、混同のおそれがない場合は、電話略号にその呼出符号の最後の2数字を付したものに簡略化できる。

〔例〕 Japan Force one three four five

→ Japan Force four five

f 航空機局の無線呼出符号の一時変更

- (a) 交信中の航空機の無線呼出符号が他の航空機の無線呼出符号と類似し、混同のおそれがあると判断される場合は、混同のおそれが解消するまでの間、当該航空機の無線呼出符号を一時的に変更することができる。

★類似のコールサインがありますので、あとで通知するまであなたのコールサインを〔新しい無線呼出符号〕に変更します。

CHANGE YOUR CALL SIGN TO [new aircraft identification] UNTIL FURTHER ADVISED DUE TO SIMILAR CALL SIGN.

- (b) 無線呼出符号の一時変更は、当該無線呼出符号の後に、数字又はアルファベットの一文を付加して行うものとする。

〔例〕 All Nippon 203 → All Nippon 203 Alpha

JA 3314 → JA3314 Bravo

Golf Charlie Delta → Golf Charlie Delta One

- (c) 無線呼出符号の変更に際しては、関連航空機が混同しないよう、変更しようとする航空機の位置、高度等を付加して通報するものとする。
- (d) 無線呼出符号の混同のおそれが他の管制機関等に及ぶと判断される場合は、当該機関と無線呼出符号の一時変更の継続について、事前に連絡調整を行うものとする。
- (e) 無線呼出符号の混同のおそれが解消した場合又は他の管制機関に管制移管をする場合((d)に規定する場合を除く。)は、飛行計画どおりの無線呼出符号に戻るよう指示するものとする。

★飛行計画どおりのコールサイン〔無線呼出符号〕に戻って下さい。

REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN〔aircraft identification〕.

g 通信を設定するときは、完全な呼出符号を使用しなければならない。

注 航空機は、飛行中に無線呼出符号の型式を変更してはならない。

航空機局は、航空局から簡略呼出符号を使用して呼び出されたのちに限りこれを使用することができる。

h 航空機局が通信設定時に使用した呼出符号が以上の規定と異なっても、航空局はその呼出符号を使用して応答するものとする。

【管制席等の名称】

(8) 管制機関内における管制席又は管制セクターを表す場合は、当該管制機関の呼称と当該席又はセクターの名称を使用するものとする。ただし、混同のおそれがない場合は、管制機関の呼称を省略することができる。

〔例〕(TOKYO) Kanto South

【航空機型式】

(9) 交通情報等を提供する場合、航空機の型式は次の要領により送信するものとする。

a 民間機

(a) 製造会社の名称又はモデル若しくは航空機名称

〔例〕MD-ninety

Airbus three forty

Cessna Citation

(b) 誤認のおそれがある場合は運航会社名又は色彩を追加する。

〔例〕ANA Boeing seven sixty-seven

Green Apache

b 自衛隊機等

(a) 航空機の種類を示す略号と数字

〔例〕F fifteen, T four

ただし、誤認のおそれがある場合は空、海等の区分を示す略号を追加する。

〔例〕Marine F eighteen

(b) 空、海等の区分を示す略号と航空機の種類

〔例〕Japan Force fighter

ただし、誤認のおそれがない場合は航空機の種類のみ

〔例〕Fighter

【送信要領】

(10) a 送信は原則として標準用語を使用し、通常会話で送信する場合も簡潔に行う。

b 送信に当たっては、次の点に留意する。

(a) 各語を明確に発音する。

(b) 送信速度は通信状況により適宜調整するものとするが、無線電話においては1分間

100語を超えない平均した速度を維持する。通報内容を記録する必要があると認められるときは、送信は記録できるように少し遅い速度で行う。数を送信するときは、受信者にとって了解し易いように前後に少し間隔を置く。

- (c) 送信の音量は一定に維持する。
- (d) 口とマイクロフォンの間の距離を一定に維持する。
- (e) マイクロフォンから顔を離す必要があるときは、その間一時送信を中止する。
- c 中継を依頼された通報の送信に当たっては、通報内容を変えることなく普通語又は用語を用いて送信する。
- d 長い通報を送信しているときは、使用周波数に混信があるかどうか確認するため送信中の小休止の間時々搬送波の発信を中断する。
- e 通信には次の用語を使用する。

英 語	日本語	意 義
ACKNOWLEDGE	応答して下さい	通報の受信証を送って下さい。
AFFIRM	そのとおりです	そのとおりです。
APPROVED	許可又は承認します	要求事項については許可又は承認します。
BREAK	ブレイク	当方は、これにより通報の各部の区別を示します。
BREAK BREAK	ブレイク ブレイク	送信多忙中、当方は、これにより他の航空機宛の通報との区別を示します。
CANCEL	キャンセル	先に送信した承認又は許可を取り消します。
CHECK	チェック	装置又は手順を調べなさい(通常、返答は期待しない)。
CLEARED	許可又は承認します	条件を付して許可又は承認します。
CONFIRM	確認して下さい	当方が受信した次の通報は正しいですか。又はあなたはこの情報を正しく受信しましたか。
CONTACT	交信して下さい	……と交信して下さい。
CORRECT	そのとおりです	あなたの送ったことは正しい。
CORRECTION	訂正します	送信に誤りがありました。正しくは……です。
DISREGARD	取り消します	送信した通報は取り消して下さい。
GO AHEAD	送って下さい	送信して下さい。
HOW DO YOU READ	感明度いかが	当方の送信の感明度はいかがですか。
I SAY AGAIN	繰り返します	当方は明確にするため又は強調するためもう一度送信します。
MONITOR	聴取して下さい	(周波数)を聴取して下さい。

NEGATIVE	ちがいます	ちがいます。承認されません又は正しくありません。
OUT	さようなら	交信は終わりました。さようなら。(通常VHF・UHF通信では使用しない。)
OVER	どうぞ	当方の送信は終わりました。どうぞ回答を送って下さい。(通常、VHF・UHF通信では使用しない。)
READ BACK	復唱して下さい	当方の通報を受信したとおり全部復唱して下さい。
REPORT	通報して下さい	次の情報を通報して下さい。
REQUEST	要求します又は要求して下さい	次の情報を要求します又は次の情報を要求して下さい。
ROGER	了解	当方はあなたの最後の送信を全部受信しました。(復唱を求められた場合又はAFFIRM若しくはNEGATIVEによって返事する場合は使用しない。)
SAY AGAIN	繰り返して下さい	もう一度送って下さい。
SPEAK SLOWER	ゆっくり送って下さい	もっとゆっくり送信して下さい。
STAND BY	スタンバイ	当方が呼ぶまで送信を待って下さい。
VERIFY	確認して下さい	(高度を)確認して下さい。
WILCO	了承	あなたの通報は了解しました。これに従います。
WORDS TWICE	二度ずつ送って下さい	通信困難です。各語又は語群を2回ずつ送信して下さい。
WORDS TWICE	二度ずつ送ります	通信困難ですから、通報中の各語又は語群を2回ずつ送信します。

【復唱の確認】

- (11) 無線通信により発出した管制承認、管制許可及び管制指示が正しく受領されているか、復唱を確実に聴取するものとし、復唱がない場合、不明確な場合、又は正しく受領されていない場合は直ちに適切な措置を講ずるものとする。

【通信の設定】

- (12) a 呼出しは、次に掲げる事項を順次送信して行う。

- 1 相手局の呼出符号
- 2 自局の呼出符号

〔例〕 All Nippon 714, Niigata Tower.

b 呼出しに対する応答は、次に掲げる事項を順次送信して行う。

- 1 相手局の呼出符号
- 2 自局の呼出符号
- 3 GO AHEAD どうぞ

〔例〕 Jaioccean 618, Naha Tower, go ahead.

c 通信可能の範囲内にあるすべての航空機局にあてる通報を同時に送信しようとするときは、次に掲げる事項を順次送信して行う。

- 1 ALL STATIONS 各局
- 2 自局の呼出符号
- 3 通報

d 自局にあてられた呼出しかどうか不明確な呼出しを聴取したときは、呼出しが反復され、自局にあてられた呼出しであることを確認するまで応答してはならない。

e 自局にあてられた呼出しを受信したが、呼出局の呼出符号が不明確なときは、次のとおり応答する。

★誰がこちらを呼んでいますか、こちらは〔自局の呼出符号〕です。

STATION CALLING〔station called〕, SAY AGAIN CALL SIGN.

〔例〕 Station calling Sendai Tower, say again call sign.

f 通信は、呼出し及び応答で開始する。ただし、相手局が呼出しを確実に受信することが明らかな場合は、呼出しを行う局は相手局の応答を待たずに通報を送信することができる。

〔例〕 管制機関(A) Air France 270, Tokyo Control.

航空機(B) Tokyo Control, Air France 270, go ahead.

(A) Air France 270, Tokyo Control, report altitude.

以上を次のように省略することができる。

(A) Air France 270, Tokyo Control, report altitude.

g 通信連絡の設定後であって混同のおそれがないときは、その通信の継続中において自局呼出符号の送信を省略することができる。

〔例〕 JA01FP, Fukuoka Tower, report over Dazaifu.

を次のように省略することができる。

JA01FP, report over Dazaifu.

【試験通信】

(13) a 試験通信は、次に掲げる事項を順次に送信して行う。

- (a) 相手局呼出符号
- (b) 自局呼出符号
- (c) RADIO CHECK ラジオチェック
- (d) 周波数
- (e) HOW DO YOU READ 感明度いかが

注 (c)は省略することができる。

〔例〕 JA 5234, Nagoya Tower, radio check 118.7, how do you read.

- b 試験通信の応答は、次に掲げる事項を送信して行うものとする。
- (a) 相手局の呼出符号
 - (b) 自局の呼出符号
 - (c) READING YOU 受信の感明度は……です
- c 受信の感明度は、次に掲げる5段階とし、これを数字又は用語をもって表すものとする。
- 1 聞きとれない Unreadable
 - 2 時々聞きとれる Readable now and then
 - 3 困難であるが聞きとれる Readable but with difficulty
 - 4 聞きとれる Readable
 - 5 完全に聞きとれる Perfectly readable

〔例〕 JA 3321, Chofu Tower, reading you four.

【通信の移管】

(14) 航空機との無線通信の他の管制機関等への移管は、航空機が通信の移管を受ける機関の無線通信到達範囲にはいった後に、航空機に対し次の事項を指示することにより行うものとする。ただし、(b)以下に掲げる事項は、移管が同一管制機関内で行われる場合又はあらかじめ通知してある場合は、省略することができる。なお、飛行場管制所の管制席相互間において通信の移管を行う場合であって、業務上有効であると判断されるときは、関係管制席と調整を行った上で、航空機に対して当該周波数を聴取するよう指示することができる。

- (a) 連絡すべき管制機関等の無線呼出符号
- (b) 連絡すべき時刻、フィックス、高度等
- (c) 使用周波数

★〔管制機関等無線呼出符号〕と／を(〔時刻、フィックス、高度又は指示する条件〕に／で〔周波数〕で)交信／聴取して下さい。

CONTACT / MONITOR [facility or function identification] ([frequency] AT [time, fix or altitude] or WHEN [specified conditions]).

〔例〕 Contact Fukuoka Control 135.3 at BOMAP.

Contact Tokyo Approach 119.1.

Contact Tower.

Monitor Ground 121.7.

【周波数の変更】

(15) a 自己の管制席に割り当てられた他の周波数への変更を指示するときは、次の用語を使用するものとする。

★〔周波数〕に変更して下さい。

CHANGE TO MY FREQUENCY [frequency] .

b 他の管制機関等への周波数変更を保留しようとするときは、次の用語を使用するものとする。

★この周波数にとどまって下さい。

REMAIN THIS FREQUENCY.

c 任意の周波数への変更を許可する場合は、次の用語を使用するものとする。

★周波数の変更を許可します。

FREQUENCY CHANGE APPROVED.

【通信の内容】

(16) a 管制機関が航空機に対して管制業務に係るもの以外の通信を行う場合、その通信内容は原則として航空機の安全運航に関するものに限るものとする。

b 管制機関が前項の通信の中継を依頼された場合は、発信者名を明示して行うものとする。

【聴守の中断】

(17) 航空機から管制周波数の電波の聴守の中断要求があったときは、管制官は、管制業務に支障がない場合、必要な時間等の条件を付けて当該周波数の聴守中断を許可することができる。

【通信の中継】

(18) 航空機に速やかに中継すべき管制承認等を受信し、その受信時刻から3分経過しても当該航空機に中継できないときは、直ちにその旨を発信した管制機関に通報し、その指示を受けなければならない。

6 CPDLC

【適用】

- (1) CPDLCは、TEPS又はTOPSにおいて使用するものとし、CPDLCによる通信設定が行われている航空機に適用するものとする。ただし、当該機にレーダー業務を提供する場合は、当該機との無線電話による直接交信が維持されている場合に限る。

注 CPDLCは航空機からのログオンにより開始される。

【CPDLCによる送受信】

- (2) CPDLCによる送受信は、以下によるものとする。
- a CPDLCにより開始された管制承認等の送受信は、原則としてCPDLCにより終了するものとする。また、音声通信により開始された管制承認等の送受信は、音声通信により終了するものとする。
 - b TEPSを使用してアップリンクを行う場合は、別表1のCPDLCアップリンク定型メッセージを使用するものとする。フリーテキストメッセージ(別表1に含まれるものを除く。)は、無線通信途絶の場合など不測の事態における一時的な措置として必要な場合に限り使用するものとする。
 - c TOPSを使用してアップリンクを行う場合は、別表2のCPDLCアップリンク定型メッセージを使用するものとする。ただし、該当する定型メッセージがない場合に限り、フリーテキストメッセージを使用することができる。
 - d 経路承認を含む経路変更に関する管制承認の発出は、CPDLCによらず音声通信により行うものとする。ただし、DARPにより管制承認を発出する場合はCPDLCにより行うものとする。

注1 CPDLCにより航空機から位置通報が実施されている場合は、その受領について航空機への通報は必要としない。

注2 ダウンリンクメッセージ「WILCO」は、管制承認等アップリンクメッセージの内容をパイロットが了承したことを意味し、パイロットによる復唱は行われぬ。

注3 CPDLCで使用されるメッセージは、無線電話で使用される用語とは必ずしも一致しない。

【CPDLCにより発出した管制承認等を訂正する場合の措置】

- (3) CPDLCにより発出した管制承認等を訂正する場合は、次に掲げる用語を使用し、新たな管制承認等を無線電話で発出するものとする。

★CPDLCにより発出した〔管制承認等の種類〕のメッセージを取り消します。ブレイク〔正しい管制承認等〕。

DISREGARD CPDLC [message type] MESSAGE, BREAK, [correct clearance, instruction, information or request] .

〔例〕 All Nippon 764 disregard CPDLC contact instruction message, break, remain this frequency.

Japanair 10 disregard CPDLC climb clearance message, break, climb and maintain FL310.

【航空機からの応答がない場合の措置】

- (4) CPDLC で管制承認又は管制指示を発出した後、航空機からの応答がない場合は、無線電話で代替指示を発出するものとする。

【CPDLC の不具合時及び復旧時の措置】

- (5) CPDLCの使用に不具合が生じた場合、又は不具合が復旧した場合は、無線電話により速やかにその旨通報するものとする。

- a CPDLCの機能が停止した場合

★CPDLCが停止しました。CPDLCを切断して下さい。音声通信を続けます。

CPDLC FAILURE. DISCONNECT CPDLC. CONTINUE ON VOICE.

- b 停止していたCPDLCの機能が復旧し、再度、使用する場合

★CPDLCが復旧しました。〔機関名〕にログオンして下さい。

RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS. LOGON TO [ICAO unit name] .

- c 航空機からCPDLCの接続に不具合があると無線電話により通報を受けた場合

★音声通信を続けます。

CONTINUE ON VOICE.

別表1 CPDLCアップリンク定型メッセージ一覧表(TEPS)

(1) 音声通信に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
CONTACT [ICAO unit name] [frequency]	[機関名] へ [周波数] で連絡して下さい。
SECONDARY FREQUENCY [frequency]	第2順位の周波数は [周波数] です。
CHECK STUCK MICROPHONE [frequency]	[周波数] のマイクロフォンを確認して下さい。

(2) レーダー業務に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
SQUAWK [beacon code]	[コード] を送って下さい。
RADAR SERVICES TERMINATED	レーダー業務を終了します。

(3) システムに関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
NEXT DATA AUTHORITY [ICAO facility designation]	データリンク継承機関は [管制機関名] です。
END SERVICE	データリンクの終了

別表2 CPDLCアップリンク定型メッセージ一覧表(TOPS)

(1) 応答・返答に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
UNABLE	許可できません。
STANDBY	当方から呼ぶまで送信を待って下さい。 (10分以内に返答ができる場合)
REQUEST DEFERRED	当方から呼ぶまで送信を待って下さい。(返答に10分以上かかる場合)
ROGER	当方はあなたの最後の送信を全部受信しました。
AFFIRM	そのとおりです。
NEGATIVE	違います。承認されません又は正しくありません。

(2) 高度に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
EXPECT CLIMB AT [time]	[時刻] に上昇の予定です。
EXPECT CLIMB AT [position]	[位置] で上昇の予定です。
EXPECT DESCENT AT [time]	[時刻] に降下の予定です。
EXPECT DESCENT AT [position]	[位置] で降下の予定です。
MAINTAIN [altitude]	[高度] を維持して下さい。
CLIMB TO AND MAINTAIN [altitude]	上昇して [高度] を維持して下さい。
AT [time] CLIMB TO AND MAINTAIN [altitude]	[時刻] に上昇して [高度] を維持して下さい。
AT [position] CLIMB TO AND MAINTAIN [altitude]	[位置] で上昇して [高度] を維持して下さい。
DESCEND TO AND MAINTAIN [altitude]	降下して [高度] を維持して下さい。
AT [time] DESCEND TO AND MAINTAIN [altitude]	[時刻] に降下して [高度] を維持して下さい。
AT [position] DESCEND TO AND MAINTAIN [altitude]	[位置] で降下して [高度] を維持して下さい。
CLIMB TO REACH [altitude] BY [time]	[時刻] までに [高度] に着くよう上昇して下さい。

CLIMB TO REACH [altitude] BY [position]	[位置] までに [高度] に着くよう上昇して下さい。
DESCEND TO REACH [altitude] BY [time]	[時刻] までに [高度] に着くよう降下して下さい。
DESCEND TO REACH [altitude] BY [position]	[位置] までに [高度] に着くよう降下して下さい。
MAINTAIN BLOCK [altitude] TO [altitude]	[高度] から [高度] の間を維持して下さい。
CLIMB TO AND MAINTAIN BLOCK [altitude] TO [altitude]	上昇して [高度] から [高度] の間を維持して下さい。
DESCEND TO AND MAINTAIN BLOCK [altitude] TO [altitude]	降下して [高度] から [高度] の間を維持して下さい。
EXPEDITE CLIMB TO [altitude]	高い上昇率で [高度] へ上昇して下さい。
EXPEDITE DESCENT TO [altitude]	高い降下率で [高度] へ降下して下さい。
IMMEDIATELY CLIMB TO [altitude]	直ちに [高度] へ上昇して下さい。
IMMEDIATELY DESCEND TO [altitude]	直ちに [高度] へ降下して下さい。

(3) 制限に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
CROSS [position] AT [altitude]	[位置] を [高度] で通過して下さい。
CROSS [position] AT OR ABOVE [altitude]	[位置] を [高度] 以上で通過して下さい。
CROSS [position] AT OR BELOW [altitude]	[位置] を [高度] 以下で通過して下さい。
CROSS [position] BETWEEN [altitude] AND [altitude]	[位置] を [高度] と [高度] の間で通過して下さい。
CROSS [position] AT [time]	[位置] を [時刻] に通過して下さい。
CROSS [position] AT OR BEFORE [time]	[位置] を [時刻] 以前に通過して下さい。
CROSS [position] AT OR AFTER [time]	[位置] を [時刻] 以降に通過して下さい。
CROSS [position] BETWEEN [time] AND [time]	[位置] を [時刻] と [時刻] の間に通過して下さい。

CROSS [position] AT [speed]	[位置] を [速度] で通過して下さい。
CROSS [position] AT OR LESS THAN [speed]	[位置] を [速度] 以下で通過して下さい。
CROSS [position] AT OR GREATER THAN [speed]	[位置] を [速度] 以上で通過して下さい。
CROSS [position] AT [time] AT [altitude]	[位置] を [時刻]、[高度] で通過して下さい。
CROSS [position] AT OR BEFORE [time] AT [altitude]	[位置] を [時刻] 以前に [高度] で通過して下さい。
CROSS [position] AT OR AFTER [time] AT [altitude]	[位置] を [時刻] 以降に [高度] で通過して下さい。
CROSS [position] AT AND MAINTAIN [altitude] AT [speed]	[位置] を [速度]、[高度] で通過し、維持して下さい。
AT [time] CROSS [position] AT AND MAINTAIN [altitude] AT [speed]	[時刻] に [位置] を [高度] [速度] で通過し、維持して下さい。

(4) オフセットに関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
OFFSET [distance offset] [direction] OF ROUTE	経路の [逸脱距離]、[方向] へ逸脱して下さい。
AT [position] OFFSET [distance offset] [direction] OF ROUTE	[位置] で経路の [逸脱距離]、[方向] へ逸脱して下さい。
AT [time] OFFSET [distance offset] [direction] OF ROUTE	[時刻] に経路の [逸脱距離]、[方向] へ逸脱して下さい。
PROCEED BACK ON ROUTE	経路へ戻って下さい。
REJOIN ROUTE BY [position]	[位置] までに経路へ合流して下さい。
REJOIN ROUTE BY [time]	[時刻] までに経路へ合流して下さい。
EXPECT BACK ON ROUTE BY [position]	[位置] までに経路へ合流する予定です。
EXPECT BACK ON ROUTE BY [time]	[時刻] までに経路へ合流する予定です。
RESUME OWN NAVIGATION	通常航法に戻って下さい。

(5) 経路の変更に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
PROCEED DIRECT TO [position]	[位置] へ直行して下さい。
WHEN ABLE PROCEED DIRECT TO [position]	可能な時に [位置] へ直行して下さい。
AT [time] PROCEED DIRECT TO [position]	[時刻] に [位置] へ直行して下さい。
AT [position] PROCEED DIRECT TO [position]	[位置] で [位置] へ直行して下さい。
AT [altitude] PROCEED DIRECT TO [position]	[高度] で [位置] へ直行して下さい。
CLEARED TO [position] VIA [route clearance]	[経路] 経由 [位置] まで承認します。
CLEARED [route clearance]	[経路] を承認します。
CLEARED TO DEVIATE UP TO [distance offset] [direction] OF ROUTE	経路から [逸脱距離]、[方向] への逸脱を承認します。
AT [position] CLEARED [route clearance]	[位置] で [経路] を承認します。
EXPECT FURTHER CLEARANCE AT [time]	追加管制承認は [時刻] の予定です。

(6) 速度に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
AT [time] EXPECT [speed]	[時刻] に [速度] の予定です。
AT [position] EXPECT [speed]	[位置] で [速度] の予定です。
MAINTAIN [speed]	[速度] を維持して下さい。
MAINTAIN PRESENT SPEED	現在速度を維持して下さい。
MAINTAIN [speed] OR GREATER	[速度] 以上を維持して下さい。
MAINTAIN [speed] OR LESS	[速度] 以下を維持して下さい。
MAINTAIN [speed] TO [speed]	[速度] から [速度] の間を維持して下さい。
INCREASE SPEED TO [speed]	[速度] に増速して下さい。
INCREASE SPEED TO [speed] OR GREATER	[速度] 以上に増速して下さい。

REDUCE SPEED TO [speed]	[速度] に減速して下さい。
REDUCE SPEED TO [speed] OR LESS	[速度] 以下に減速して下さい。
RESUME NORMAL SPEED	通常速度に戻して下さい。

(7) 通信の移管に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
CONTACT [ICAO unit name] [frequency]	[機関名] へ [周波数] で連絡して下さい。
AT [position] CONTACT [ICAO unit name] [frequency]	[位置] で [機関名] へ [周波数] で連絡して下さい。
AT [time] CONTACT [ICAO unit name] [frequency]	[時刻] に [機関名] へ [周波数] で連絡して下さい。
MONITOR [ICAO unit name] [frequency]	[機関名] の [周波数] を聴取して下さい。
AT [position] MONITOR [ICAO unit name] [frequency]	[位置] で [機関名] の [周波数] を聴取して下さい。
AT [time] MONITOR [ICAO unit name] [frequency]	[時刻] に [機関名] の [周波数] を聴取して下さい。

(8) 報告、確認に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
REPORT BACK ON ROUTE	経路に戻ったら通報して下さい。
REPORT LEAVING [altitude]	[高度] を離脱したら通報して下さい。
REPORT LEVEL [altitude]	[高度] を維持したら通報して下さい。
REPORT REACHING BLOCK [altitude] TO [altitude]	[高度] と [高度] との間に到着したら通報して下さい。
REPORT PASSING [position]	[位置] 通過を通報して下さい。
REPORT REMAINING FUEL AND SOULS ON BOARD	残存燃料および搭乗人員を通報して下さい。
CONFIRM SPEED	速度を確認して下さい。
CONFIRM ASSIGNED ALTITUDE	指定された高度を確認して下さい。
CONFIRM ASSIGNED SPEED	指示速度を確認して下さい。
CONFIRM ASSIGNED ROUTE	承認経路を確認して下さい。

CONFIRM REQUEST	あなたの要求を確認します。
CONFIRM SQUAWK	トランスポンダーの応答を確認して下さい。
REQUEST POSITION REPORT	位置通報を要求します。

(9) 調整に関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
WHEN CAN YOU ACCEPT [altitude]	いつ [高度] を受諾できますか。
CAN YOU ACCEPT [altitude] AT [position]	[位置] で [高度] を受諾できますか。
CAN YOU ACCEPT [altitude] AT [time]	[時刻] に [高度] を受諾できますか。
WHEN CAN YOU ACCEPT [speed]	いつ [速度] を受諾できますか。

(10) システムに関するもの

アップリンク・メッセージ	意味
NEXT DATA AUTHORITY [ICAO facility designation]	データリンク継承機関は [管制機関名] です。
END SERVICE	データリンクの終了

(11) 付加メッセージ

アップリンク・メッセージ	意味
WHEN READY	準備が出来た時
DUE TO TRAFFIC	交通のため
DUE TO AIRSPACE RESTRICTION	空域の制限のため

(d) 管制区管制所等は、他の航空機との管制間隔を設定又は維持するために、高度制限又は速度調整を指示することができる。高度制限を指示する場合は、最適な降下率を最大限確保するため、原則として、「指定した高度以上」又は「指定した高度以下」のいずれかの方法によるものとする。

(e) 管制区管制所等は、航空機からの要求があった場合又は管制官が必要と判断した場合は、CDO を中止することができる。この場合、速やかに代替指示を発出するものとする。また、CDO を中止した後も再度 CDO を承認することができる。

★CDO を中止します。〔代替指示〕

CANCEL CDO. [alternative instructions]

〔例〕 Cancel CDO due to traffic. Descend and maintain FL160.

Cancel CDO. Fly heading 090 vector to final approach course, maintain 6,000.

【通信の移管】

(3) 管制区管制所がターミナル管制所に対し、到着機との通信及び当該機に係る業務を移管する場合は、当該機が管制承認限界点に到達する前にターミナル管制所が当該機に対し、追加承認を発出できるよう時間的余裕をもって行うものとする。

【到着機に対する情報等】

(4) 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。

(a) 到着機が通報した位置の確認(必要な場合に限る。)

★〔フィックス〕上空、〔時刻〕、〔高度〕

OVER [fix] , [time] AT [altitude] .

(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 進入許可

イ 進入許可が直ちに発出されない場合で複数の計器進入方式が設定されており、かつ管制承認限界点からは進入方式が判断できないと思われる場合、視認進入又はレーダー進入を予定している場合は、許可又は実施を予定している進入の方式

★〔型式〕進入を予期して下さい。

EXPECT [type of approach] APPROACH.

ウ レーダーにより最終進入コース、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のいずれかに誘導する場合又は視認進入のために誘導する場合はその旨

★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／中間進入フィックス] への
 又は
 視認進入／経路指定視認進入のための

} 誘導を予期して下さい。

EXPECT VECTOR {
 TO FINAL APPROACH COURSE / TRAFFIC
 PATTERN / [initial approach fix / fix on initial
 approach segment / intermediate fix] .
 or
 FOR VISUAL APPROACH RUNWAY [number]
 / [name of CVA] APPROACH.

エ 遅延が予想される場合は待機に係る指示

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。)

★(滑走路 [番号] の)LVP/LVPD は適用されています。

(RUNWAY [number]) {
 LVP / LVP FOR DEPARTURE
 or
 LOW VISIBILITY PROCEDURE /
 LOW VISIBILITY PROCEDURE
 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
 or
 LOW VISIBILITY PROCEDURE }

NOT AVAILABLE DUE TO [reason] .

(c) 使用滑走路

(d) 風向風速

(e) 雲高及び視程が次の場合はその値: 気象通報の雲高の値が周回進入に係る最低降下高の最高値未満のとき又は気象通報の視程が周回進入に係る最低気象条件の地上視程の最高値未満のとき

(f) 高度計規正值

【気象情報の通報】

(5) ターミナル管制所又は飛行場管制所は、飛行場の気象状態が(4)(e)のときは、到着機に対し、航空交通量、業務量及び通信量を考慮のうえ、実施可能な範囲内において、その後の気

象変化を通報するものとする。ただし、当該気象変化が 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。

【進入を継続するための最低気象条件未満の場合の措置】

- (6) 管制区管制所等は、到着機から目的飛行場の気象状態が当該機の進入を継続するための最低気象条件未満である旨の通報を受けた場合は、当該機の要求に基づき、待機の指示又は代替飛行場への管制承認を発出し、進入順位を調整するものとする。

注 1 当該機の進入を継続するための最低気象条件は、計器進入方式、航空機の区分及び操縦士の資格によって決定される。

注 2 航空機が Baro-VNAV による進入を行う場合は、地上障害物との間隔を確保するため、進入の継続に必要な気象条件として、目的飛行場の気温が含まれる。

【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。

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。

★〔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.

★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。

★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。

- b STAR を経由して到着機に対し進入許可を発出する場合は次に掲げるとおりとする。ただし、RNAV1 として指定された STAR を承認する場合は、レーダー業務が提供できる場

合に限る。

(a) 進入許可の発出と同時に当該計器進入方式に接続する STAR を承認する。

★ [STAR の名称] 経由 ([計器進入方式の種類]) 進入を許可します。

CLEARED FOR ([type of approach]) APPROACH VIA [STAR name] .

注 この場合、航空機は航空路、RNAV5 経路及び直行経路の最低経路高度並びに STAR の高度制限及び速度に従って降下し進入を行う。

(b) (a) によることができない場合は、公示された進入開始高度を指定したのち進入許可を発出する。

[例] Descend via STAR to 4,600. Cleared for approach.

Maintain 6,000 until passing SANGO, then descend via STAR to altitude 2,000. Cleared for approach.

c 公示されていない経路を飛行している到着機に対し進入許可を発出する場合は、進入フィックスまで維持すべき高度を指示するものとする。

[例] Maintain 8,000 until passing Shonai VOR.

d 管制間隔設定上計器進入を行っている到着機に対して特定の高度を遵守させる必要があるときは、進入許可発出時に必要な高度指示を行うものとする。ただし、当該機が計器進入方式に定められている最高高度、最低高度又は特定高度を遵守することにより管制間隔が設定される場合は高度指示を行う必要はない。

[例] Cross high station at 8,000.

e 到着機に対して進入許可を発出する場合は、次のいずれかの条件が満たされなければならない。

(a) 先行到着機が既に着陸を完了していること

(b) 先行到着機が計器飛行方式による飛行を有視界飛行方式による飛行に切り換えたこと

(c) 飛行場管制所が先行到着機を視認し、当該機の着陸が確実であると判断していること

(d) 時間間隔を設定して行う進入 (以下「時差進入」という。) が行われている場合であって、進入許可を得た先行機から入方向へ向けて進入フィックスを離脱した旨の通報を受けていること

f e にかかわらず、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への到着機に対しては、次のいずれかの場合、進入許可を発出することができる。

(a) 当該飛行場に設置された空港監視レーダー又は当該飛行場を監視対象とする空港 WAM のレーダー情報に基づきターミナル・レーダー管制業務が行われている場合であって、飛行場管制席とレーダー管制席との間に直接通話できるインターホン機能 (ホットマイク、オーバーライド等を含む。以下同じ。) が正常に作動している場合

(b) ターミナル管制所により、先行到着機が進入復行点に到着するまで、後続到着機との間にレーダーによる最小限 6 海里の間隔が継続して維持されることが確実であり、かつ、

別表1 二次レーダー管制機関別特定コード

管制機関名	コード番号	管制機関名	コード番号
札幌 ACC	2200, 2400, 3300, 3400	千 歳	0400, 2300
東京 ACC	2200, 2400, 3300, 3400	大 湊	2500
神戸 ACC	2200, 2400, 3300, 3400	三 沢	5400, 6000
福岡 ACC	2200, 2400, 3300, 3400	八 戸	1700
日 高	3200, 3600, 5300, 6200	松 島	5200
函 館	5600	宇 都 宮	5500
白 神	3200, 3600, 5300, 6200	小 松	6000, 7000
仙 台	2300	百 里	5200, 5400
新 潟	2100	入 間	6400
東 京	2100, 2300, 3200, 3600, 3700, 5600, 5700	立 川	6200
中 部	5200	下 総	6000
関 西	2100, 2300, 2500, 5600, 5700, 7000	美 保	5400
広 島	6000	厚 木	2500
福 岡	5200, 5400	名 古 屋	5400
大 分	6400	館 山	7000
長 崎	6000	浜 松	5300, 5500
熊 本	5600	明 野	2100
鹿 児 島	0400, 1700, 2300, 5300	徳 島	0400
那 覇	2300, 5700	芦 屋	4600
先 島	6000	築 城	2500, 7000
札 幌	5200	新 田 原	5500
十 勝	2100	鹿 屋	2100
		硫 黄 島	2500

(参考) 米軍管制機関特定コード

管制機関	コード番号
横 田	0400, 1700, 4600
岩 国	1700
嘉 手 納	5200, 5300, 5400, 5500, 5600

別表2 二次レーダー一般コード

対象航空機	コード番号	備考
1 計器飛行方式により飛行する航空機		
(1) a FL240 未満の高度を飛行するもの	1100	
b FL240 以上の高度を飛行するもの	1300	
(2) コードについての指示を受けず、レーダー管制空域外からレーダー管制空域へ入るもの	2000	※
(3) 顕著な高度変更を頻繁に行うもの、その他管制機関による特別な取扱いを要求するもの	4000	
2 有視界飛行方式により飛行する航空機		
(1) 10,000 フィート未満で飛行するもの	1200	※
(2) 10,000 フィート以上で飛行するもの	1400	※
3 不法妨害を受けている航空機	7500	※
4 通信機故障の航空機	7600	※
5 緊急状態にある航空機	7700	※

注 ※印は、管制機関の指示を待たずに航空機が自動的に ON にする。