

	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		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
49	空制第 348 号	1. 12. 26	2. 1. 1		
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		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
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		
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		
141	国空制第 130 号	6. 6. 7	6. 6. 13		
142	国空制第 279 号	6. 9. 6	6. 10. 1		
143	国空制第 396 号	6. 11. 19	6. 11. 28		
144	国空制第 483 号	7. 1. 7	7. 1. 23		

〔例〕 ASTR、BE40、B350、C25C、C560、C680、G280、H25B、HDJT、LJ35

注 航空機型式略号は、ICAO Doc 8643 (AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS)を参照。

後方乱気流管制方式(Wake turbulence procedure)

後方乱気流による影響を最小限にするための方式をいう。

コース(Course)

NDB への磁方位をいう。

コースト状態(Coast)

レーダー追尾機能により追尾中のレーダーターゲットを追尾することができなくなった状態をいう。

コード(Beacon code)

トランスポンダーにより送信される特定の応答パルス群に割り当てられた番号をいう。

コントロールスラッシュ(Control slash)

航空機の実際位置を示すとみなされる二次レーダースラッシュをいう。ただし、1の航空機について2本以上の二次レーダースラッシュが示されている場合は、二次レーダーの査信装置(インテロゲーター)に最も近いものをいう。

最終進入(Final approach)

a 計器進入方式に従い進入する場合において、航空機が次に掲げる地点を通過してから飛行場周辺の着陸が可能となる地点又は進入復行点に至るまでの間の計器進入の部分

- (a) 方式旋回又は基礎旋回を完了した地点
- (b) 最終進入フィックス
- (c) その他当該進入方式に指定された最終の直線経路が始まる地点

b 場周経路の最終部分をいう。

最終進入コース(Final approach course)

計器進入方式における最終進入の経路若しくはその延長線又は滑走路中心線の延長線をいう。

最終進入フィックス(Final approach fix—FAF)

計器進入方式において最終進入セグメントの開始点に設定されるフィックスをいう。

最低経路高度(Minimum en-route altitude—MEA)

無線施設の電波の到達距離及び地表又は障害物からの距離を考慮して無線施設間等の各区分について設定された IFR 機のための最低安全高度をいう。

最低降下高度／最低降下高(Minimum descent altitude—MDA / Minimum descent height—MDH)

非精密進入及び周回進入において定める、進入継続に必要な目視物標を視認することなくそれ未満へ降下してはならない高度／高さをいう。

注 最低降下高度は平均海面を基準とし、最低降下高は飛行場標高又は滑走路末端標高を基準とする。

最低受信可能高度(Minimum reception altitude—MRA)

無線施設(VOR / VORTAC / TACANに限る。)を利用して設定されたフィックスにおいて同フィックスを構成する無線施設の信号を良好に受信することが可能な最低高度をいう。

最低通過高度(Minimum crossing altitude—MCA)

低い最低経路高度の経路から高い最低経路高度へ飛行するIFR機のために設定された当該経路の接続点となるフィックス上空における最低安全高度をいう。

最低誘導高度(Minimum vectoring altitude—MVA)

レーダー誘導を行う際、航空機に指定することができる最低高度をいう。

自動高度応答装置(Automatic altitude reporting device)

モードCの質問電波に対し、航空機の気圧高度を100フィート単位で応答する航空交通管制用自動応答装置をいう。

視認進入(Visual approach)

レーダー管制下にあるIFR機が所定の進入方式によらないで地上の物標を視認しながら行う進入をいう。

周回進入(Circling approach)

特定の滑走路へ進入を行い、飛行場又は当該滑走路を視認したのち目視による周回を行う進入をいう。

出発制御時刻(Expected departure clearance time. 以下「EDCT」という。)

交通流制御を実施する場合に管理管制官が管制指示として航空機に発出する出発制限時刻をいう。

出発制御時刻有効時間帯(EDCT valid window. 以下「EDCT 有効時間帯」という。)

交通流制御の精度向上のためEDCTの前後に設定される時間帯をいう。

場周経路(Traffic pattern)

着陸する航空機の流れを整えるために、滑走路周辺に設定された飛行経路であって、アップウインドレッグ(Upwind leg)、クロスウインドレッグ(Crosswind leg)、ダウンウインドレッグ(Downwind leg)、ベースレッグ(Base leg)及び最終進入(Final approach)からなるものをいう。

初期進入フィックス(Initial approach fix—IAF)

計器進入方式において初期進入セグメントの開始点、場合により到着セグメントの終了点を示すフィックスをいう。

進入フィックス(Approach fix)

IFR機が飛行場に向かって計器進入を開始するフィックスをいう。

進入復行(Missed approach)

計器進入中の航空機が計器進入の継続を中止し、公示又は事前に通報された進入復行方式に従って飛行することをいう。

進入復行方式(Missed approach procedure)

計器進入が継続できない場合に航空機が従う飛行方式をいう。

進入予定時刻(Expected approach time－EAT)

到着機が計器進入の許可を得て、進入フィックスを離脱する時刻であって管制機関が予想する時刻をいう。

ストップアンドゴー(Stop and go)

航空機が着陸後に滑走路上でいったん停止し、その地点から再び離陸することをいう。

性能準拠型監視(Performance based surveillance－PBS)

洋上管制区における管制間隔の短縮に必要な性能要件に基づく監視をいう。

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。

性能準拠型通信(Performance based communication－PBC)

洋上管制区における管制間隔の短縮に必要な性能要件に基づく通信をいう。

精密進入(Precision approach)

アジムス(Azimuth)及びグライドパス(Glide path)の情報又は指示を受けることができる計器進入であって、GLS 進入、ILS 進入及び精測レーダー進入をいう。

セクター(Sector)

管制区管制所又はターミナル管制所における管制業務実施分担の単位をいう。

接地点(Touchdown point)

精密進入のグライドパスと滑走路の交点をいう。

走行地域(Maneuvering area)

航空機の離着陸及び地上移動のために使用される飛行場内の地域であって、エプロンを除くものをいう。

対面経路(Opposite / Reciprocal tracks)

保護空域が重複する逆方向からの経路であって、135 度を超え 180 度以下の角度で交わる経路をいう。

ターミナル管制機関(Terminal air traffic control facility)

ターミナル管制所、飛行場管制所及び着陸誘導管制所の総称をいう。

ターミナル管制所(Radar approach control facility)

ターミナル・レーダー管制業務及び進入管制業務を行う機関をいう。

ターミナルコントロールエリア(Terminal Control Area－TCA)

進入管制区内の公示された空域であって、有視界飛行方式により飛行する航空機(以下「VFR 機」という。)に対して TCA アドバイザリー業務が実施される空域をいう。

待機(Holding)

追加管制承認又は進入許可が与えられるまで航空機がフィックスに基づいた特定の空域を一定の方式に従って飛行することをいう。

待機フィックス(Holding fix)

航空機が待機中その位置を特定空域内に保持するために使用するフィックスをいう。

ダウンリンク(Downlink)

航空機から管制機関へデータリンクを用いてメッセージや情報を送信することをいう。

タッチアンドゴー(Touch and go)

航空機が着陸後に滑走路において停止又は滑走路を離脱することなく、再び離陸することをいう。

タワーシチュエーションディスプレイ(Tower situation display)

飛行場管制所において、管制圏及びその周辺の航空機の位置を確認するために使用する TEPS、TAPS又はARTSのレーダー情報を表示することができる画面をいう。

地上走行(Taxiing)

航空機が自力で飛行場において移動すること(離着陸を除く。)をいう。ただし、ヘリコプターにあっては一定の高さで地上走行に準ずる速度で行う飛行場面上の運航(エア・タクシー)を含む。

地上視程(Ground visibility)

地上観測により得た視程(メートル単位)であって、地平円の半分以上で観測された値の最大値(卓越視程)又は気象機関の気象測器により得られた値から自動的に算出された値をいう。

着陸誘導管制所(Ground controlled approach—GCA)

着陸誘導管制業務を行う機関をいう。

中間進入フィックス(Intermediate approach fix—IF)

計器進入方式において初期進入セグメントの終了点及び中間進入セグメントの開始点を示すフィックスをいう。

直行経路(Direct route)

航空機が無線施設を利用して直行飛行を行うときの飛行経路であって、航空路、RNAV5経路及び洋上転移経路以外のものをいう。

直線進入(Straight-in approach)

- a 計器飛行方式の場合 方式旋回又は基礎旋回を行わないで最終進入を開始する計器進入をいう。
- b 有視界飛行方式の場合 場周経路の他の部分を経ないで直接最終進入に入るによって行う着陸の方法をいう。

直線着陸(Straight-in landing)

滑走路の中心線から 30 度以内の角度で設定された計器進入に続く最終進入コースから直接行なわれる着陸をいう。

低高度ウィンドシアア(Low level wind shear)

最終進入コース又は離陸若しくは初期上昇経路沿いのウィンドシアアをいう。

低高度警報(Low altitude warning)

航空機の高度と、地形又は障害物の上端との高度差が設定値以下になった場合又はそのおそれがある場合に発せられる警報であって、次に掲げるものをいう。

- a LOW TAPS のターミナル管制 HMI 入出力装置及び TAPS のタワーシチュエーションディスプレイに表示される計器進入方式進入経路上を監視対象とする警報。
- b MSA TAPS のターミナル管制 HMI 入出力装置及び TAPS のタワーシチュエーションディスプレイに表示される計器進入方式進入経路上を除く進入管制区を監視対象とする警報。
- c LA ARTS 表示装置及び ARTS のタワーシチュエーションディスプレイに表示される警報。

低視程離陸(Low visibility take-off—LVTO)

RVR が 400 メートル未満の場合における離陸をいう。

データブロック(Data block)

レーダー画面上に表示される航空機の識別符号、対地速度等を内容とする情報の表示群をいう。

適正交通容量値(Capacity value)

ATM センターが管制処理容量を適正に管理するために設定するセクター、航空路、進入管制区、滑走路等における単位時間あたりの航空交通量の値をいう。

デマンドコントラクトリクエスト(Demand contract request)

管制機関から航空機に対して行われる ADS-C に関する情報の送信要求をいう。

転移経路(Transition route。以下「トランジション」という。)

SID を補足するものとして、SID の終了するフィックスから航空路上のフィックスまでの間に設定された飛行経路等をいう。

同時平行進入(Simultaneous parallel approach)

NTZ の設定等の条件の下で、平行滑走路にそれぞれ進入する航空機間にレーダー間隔を設定しない同時平行 ILS 進入及び同時平行 ILS/精測レーダー進入をいう。

同方向経路(Same tracks)

保護空域が重複する同方向の経路であって、45 度未満の角度で交わる経路をいう。

特別有視界飛行方式(Special VFR)

計器気象状態、かつ、管制圏又は航空交通情報圏(以下「情報圏」という。)において航空機が法第 94 条ただし書の許可を受けて航空法施行規則(以下「則」という。)第 198 条の 4 に掲げる基準に従って行う飛行方式をいう。

トラックシンボル(Track symbol)

ARTS 表示装置において、レーダーターゲットの属性を表すシンボルをいう。

二次レーダー個別コード(Discrete code)

4 桁の数字からなり、かつ、末尾 2 桁のいずれかが 0 でないコードをいう。

二次レーダースラッシュ(Slash)

トランスポンダーの応答波を構成する個々のパルスによりレーダー画面上に映しだされる映像をいう。

二次レーダーターゲット(Secondary radar target)

次に掲げるものをいう。

- a 二次レーダースラッシュ又は二次レーダースラッシュ群
- b 空港 WAM による測定によりレーダー画面上に映し出された映像
注 III(V)2(1)に規定する成田 WAM によるものを除く。
- c 複合型航空路監視センサー処理装置(Hybrid air-route surveillance sensor processing equipment－HARP)による統合処理によりレーダー画面上に映し出された映像

ノージャイロ誘導(No-gyro vectoring)

ジャイロ式方向指示器が故障した航空機に対するレーダー誘導をいう。

ノンレーダー経路(Non-radar route)

航空機がレーダー誘導を受けずに通常航法で飛行する経路をいう。

非交差滑走路(Non-intersecting runways)

交差滑走路及び平行滑走路以外の滑走路であって、2本以上の滑走路の配置形態が次に掲げるものをいう。

- a 滑走路の中心線の延長線と滑走路が交差するもの
- b 滑走路の中心線の延長線同士が交差するもの

飛行視程(Flight visibility)

飛行中の航空機の操縦席から視認できる前方距離(メートル単位)をいう。

飛行場管制所(Airport traffic control tower)

飛行場管制業務を行う機関をいう。

飛行情報業務(Flight information service)

航空機の安全、かつ、円滑な運航に必要な情報を提供する業務をいう。

非精密進入(Non-precision approach)

精密進入以外の計器進入をいう。

標準計器出発方式(Standard instrument departure－SID)

計器飛行方式により飛行する出発機が秩序よく上昇するため設定された飛行経路、旋回方向、高度、飛行区域等の飛行の方式をいう。

標準計器到着方式(Standard instrument arrival－STAR)

計器飛行方式により飛行する到着機が、ATS 経路から着陸飛行場の進入フィックスまで秩序よく降下するため設定された飛行経路、旋回方向、高度、飛行区域等の飛行の方式をいう。

フィックス(Fix)

地表の目視、無線施設の利用、天測航法その他の方法によって得られる地理上の位置をいう。

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。

復行(Go around)

航空機から ADS-C により周期的にダウンリンクされる報告をいう。

ATIS(Automatic terminal information service)

飛行場に発着しようとする航空機に対し、その発着に必要な航空情報を自動装置により継続的に送信することをいう。

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。

GBAS(Ground-Based Augmentation System—地上直接送信型衛星航法補強システム)

地上の送信機からの補強情報を機上装置で直接受信し GPS 信号を補強するシステムをいう。

GLS 進入(GLS approach)

GLS 進入方式に従い進入することをいう。

GLS 進入方式(GLS approach procedure)

GBAS を用いた計器進入方式をいう。

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ⅢILS 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／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。

PACOTS(Pacific Organized Track System)

太平洋地域の空域の有効利用を目的に、日本—北米間、日本—ハワイ間及び東南アジア—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口(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】

(16) 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。
- c 悪気象の回避は、管制承認の変更、レーダー誘導、オフセットの指示又は横方向への逸脱許可により行う。横方向への逸脱許可は、次の用語を使用し、飛行経路からの逸脱範囲を明示する。

★経路の〔方向〕へ〔数値〕海里以内の逸脱を許可します。

CLEARED TO DEVIATE UP TO [number] MILES [direction] OF ROUTE.

- d 悪気象の回避が終了した後は、承認経路に戻った旨の通報を受けた場合を除き、管制承認の変更又はレーダー誘導を行う。

★悪気象の回避が終了したら通報してください。

REPORT CLEAR OF WEATHER.

★経路に戻ったら通報してください。

REPORT BACK ON ROUTE.

〔例〕 Cleared to deviate up to 15 miles left of route. Report clear of weather.

Cleared to deviate up to 20 miles both sides of route. Report back on route.

【有視界気象状態を維持して行う飛行】

(17) a 航空機から飛行の一部につき要求があった場合は、特別管制空域を飛行する場合を除き、条件をつけて有視界気象状態(以下「VMC」という)を維持して行う飛行を承認することができる。この場合、当該機及び関係機間には(Ⅱ)2及び(Ⅳ)6に規定する管制間隔を設定する必要はない。

★〔時刻〕
又は
〔フィックス〕通過 } まで VMC を維持して下さい。

MAINTAIN VMC UNTIL { [time] ,
or
PASSING [fix] .

★〔高度〕
又は
〔高度〕から〔高度〕 } まで VMC を維持して上昇/降下して下さい。

CLIMB / DESCEND IN VMC { UNTIL [altitude] ,
or
BETWEEN [altitude] AND [altitude] .

★〔高度〕以上／以下においては VMC を維持して上昇／降下して下さい。

CLIMB / DESCEND IN VMC ABOVE / BELOW [altitude] .

b 前項により VMC を維持して飛行することを承認する場合であって、VMC の維持が不可能となるおそれがある場合は、代替の管制承認を発出するものとする。

★不可能な場合は、〔代替方式〕して通知してください。

IF NOT POSSIBLE, [alternative procedure] AND ADVISE.

c (a) 航空機の要求により VMC を維持して上昇し又は降下することを承認した場合であって、当該機及び関係機間に(Ⅱ) 2 に規定する管制間隔がない場合は、前者の航空機に対し後者の航空機に関する交通情報を提供するものとする。ただし、前者の航空機から交通情報を必要としない旨の通報があった場合は、当該情報の提供を省略することができる。

(b) 交通情報は、(a) でいう後者の航空機に係る次に掲げる事項を含むものとする。

ア 進行方向

イ 航空機型式(当該情報を早急に提供する必要がある場合は省略することができる。)

ウ 高度

エ 最寄りのフィックスの到着予定時刻又は通過時刻

★トラフィック、〔方向〕へ進行中〔航空機の型式〕〔高度〕〔フィックス〕到着予定／通過〔時刻〕。

TRAFFIC, [direction] -BOUND [type of aircraft] [altitude] ESTIMATED / OVER [fix] [time] .

【法第 94 条ただし書の許可】

(18) 管制圏又は情報圏が指定されていない飛行場に係る進入管制業務を行う機関が、(Ⅱ) 1 (1) 及び(4)、(Ⅱ) 4 (1) 又は(Ⅱ) 7 (7) a に基づき発出する管制承認、管制指示又は管制許可には、当該飛行場における気象状態が計器気象状態である場合において、当該飛行場に離着陸するため管制空域外を飛行することに係る法第 94 条ただし書の許可を含むものとする。

【自衛隊低高度訓練／試験空域及び自衛隊高高度訓練／試験空域並びに制限空域】

(19) 自衛隊低高度訓練／試験空域及び自衛隊高高度訓練／試験空域（以下「自衛隊訓練／試験空域」という。）並びに制限空域のそれぞれについて公示された使用時間内は、航空機の保護空域が当該自衛隊訓練／試験空域又は制限空域と重複する飛行経路を承認してはならない。ただし、当該自衛隊訓練／試験空域又は制限空域の運用に関する協定がある場合であって、この基準を補足する管制方式が定められている場合は、この限りでない。

【回 廊】

(20) 公示された回廊の使用時間内は、回廊空域を飛行しようとする航空機に対し、当該回廊空域と重複する飛行経路を承認又は指示してはならない。

3 特別有視界飛行方式

【適用】

- (1) a 管制区管制所等は、管制圏又は情報圏が指定されている飛行場における地上視程(同一管制圏内に2以上の飛行場がある場合は、当該管制圏の中心となっている飛行場の地上視程)が1,500メートル以上ある場合であって、航空機から特別有視界飛行方式による飛行の許可を求められたときは、航空交通の状況を考慮してこれを許可することができる。

ただし、情報圏内においては、1機のための飛行の許可を行うものとする。

なお、管制圏内における飛行の許可があった場合は、飛行場管制所は、当該許可の条件内で飛行場及びその周辺における当該機の管制を行うものとする。

b IFR機との関連

- (a) 特別有視界飛行方式による飛行は、原則としてIFR機の航行に支障がない場合に許可するものとする。

- (b) IFR機のため特別有視界飛行方式による飛行を許可できない場合は、当該機に対し可能な限り遅延に関する情報を通報するものとする。

★〔数値〕分間待って下さい。

EXPECT [number] MINUTES DELAY.

【管制間隔】

- (2) SVFR機相互間及びSVFR機とIFR機との間の管制間隔は、(II)2に掲げた規定を準用するものとする。ただし、SVFR機に対しては、特定の高度の指定は行わず、必要があればIFR機の下方500フィート以下の高度で飛行するよう指示するものとする。

★(〔高度〕以下で)特別有視界飛行基準を維持して下さい。

MAINTAIN SPECIAL VFR CONDITIONS (AT OR BELOW [altitude]).

【管制圏又は情報圏における飛行】

- (3) 特別有視界飛行方式による飛行を許可する場合は、次に掲げる用語を使用するものとする。

- (a) 管制圏又は情報圏が指定されている飛行場から離陸し出圏する場合

★飛行場の〔方向〕〔数値〕海里の点までの特別有視界飛行方式による飛行を許可します。管制圏／情報圏内で特別有視界飛行基準を維持して下さい。

CLEARED TO LEAVE CONTROL / INFORMATION ZONE [number] MILES
〔direction〕 OF([name]) AIRPORT, MAINTAIN SPECIAL VFR CONDITIONS
WHILE IN CONTROL / INFORMATION ZONE.

- (b) 管制圏又は情報圏の圏外から入圏し管制圏又は情報圏が指定されている飛行場に着陸する場合

★飛行場の〔方向〕〔数値〕海里の点からの特別有視界飛行方式による飛行を許可します。管制圏／情報圏内で特別有視界飛行基準を維持してください。

CLEARED TO ENTER CONTROL / INFORMATION ZONE [number] MILES
〔direction〕 OF([name]) AIRPORT, MAINTAIN SPECIAL VFR CONDITIONS

WHILE IN CONTROL / INFORMATION ZONE.

(c) 管制圏又は情報圏を通過する場合

★管制圏／情報圏の通過を許可します。管制圏／情報圏内で特別有視界飛行基準を維持してください。

CLEARED TO CROSS CONTROL / INFORMATION ZONE MAINTAIN SPECIAL VFR CONDITIONS WHILE IN CONTROL / INFORMATION ZONE.

【VMC への上昇】

(4) 視程のみが VMC の条件を満たさない場合であって VMC に到達するまで特別有視界飛行方式による上昇を許可するときは、次の用語を使用するものとする。

★管制圏／情報圏／飛行場から〔数値〕海里内において上昇、VMC に到達するまで特別有視界飛行基準を維持して下さい。

CLIMB TO VMC WITHIN CONTROL ZONE / INFORMATION ZONE / [specified distance within control zone / information zone] MILES FROM ([name]) AIRPORT, MAINTAIN SPECIAL VFR CONDITIONS UNTIL REACHING VMC.

【VMC 到達後の措置】

(5) 管制区管制所等は、SVFR 機（到着機及び次項の飛行を行う航空機を除く。）から VMC に到達した旨の通報があった場合であって、当該機を VFR 機として取扱うときは、当該機に対して VMC を維持するよう指示するものとする。

★VMC を維持してください。

MAINTAIN VMC.

【ローカル飛行】

(6) 次の条件が満たされる場合は、管制圏内において特別有視界飛行方式による一定時間の飛行場周辺の飛行(離着陸の連続を含む。)を許可することができる。

(a) 交通の状況又は気象状態の変化により必要な場合、SVFR 機を帰着させることができること

(b) この基準を補足するものとして定められた諸規定に当該飛行に係る管制方式が定められていること

★〔時刻〕まで〔飛行場名〕飛行場周辺のローカル特別有視界飛行方式による飛行を許可します。特別有視界飛行基準を維持して下さい。

LOCAL SPECIAL VFR OPERATIONS IN THE IMMEDIATE VICINITY OF [name] AIRPORT ARE AUTHORIZED UNTIL [time] , MAINTAIN SPECIAL VFR CONDITIONS.

【地上視程 1,500 メートル未満の場合の措置】

(7) 地上視程が 1,500 メートル未満のときに航空機から特別有視界飛行方式による飛行の要求があった場合は、次の要領により処理するものとする。

(a) 出発機に対しては、気象状態が特別有視界飛行方式による飛行の要件未満である旨及び当該飛行の許可ができない旨を通報する。

(b) 到着機であって、管制圏又は情報圏外で飛行中のものに対しては、気象条件が特別有視界飛行方式の要件未満である旨及び緊急状態が存在する場合の外は、当該飛行の許可ができない旨を通報する。

(c) 到着機であって、管制圏又は情報圏内を飛行中のものに対しては、気象条件が特別有視界飛行方式の要件未満である旨を通報し、1,500メートル以上の飛行視程で管制圏又は情報圏外に脱出できるかどうかを尋ね、脱出できない旨の通報があった場合又は緊急状態が存在する場合は、航空交通の状況が許す限りにおいて当該飛行の許可を行う。

★〔飛行場名〕飛行場は、特別有視界飛行方式の最低気象条件未満です。

〔name〕AIRPORT IS BELOW SPECIAL VFR WEATHER MINIMUM.

★特別有視界飛行方式の許可は発出できません。

UNABLE TO ISSUE SPECIAL VFR CLEARANCE.

★緊急状態の場合以外は特別有視界飛行方式の許可は発出できません。

UNABLE TO ISSUE SPECIAL VFR CLEARANCE UNLESS AN EMERGENCY EXISTS.

★飛行視程 1,500メートル以上を維持して管制圏／情報圏を離脱できますか？

CAN YOU LEAVE CONTROL / INFORMATION ZONE MAINTAINING FLIGHT VISIBILITY 1,500 METERS OR MORE?

【ヘリコプター特別有視界飛行方式】

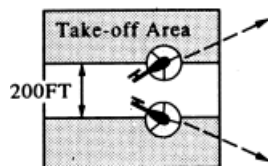
(8) a 特別有視界飛行方式による飛行を行うヘリコプター(以下「SVFRヘリコプター」という。)の管制は、3(1)から(7)までの規定によるほか、次項の規定により飛行場管制所が行うものとする。

b ヘリコプターの交通量等により、必要と認められる飛行場(ヘリポートを含む。)においては、ヘリコプターが地表、場周経路、飛行経路を及び安全間隔設定のために使用される位置通報点又は待機フィックス等を常に目視により確認することを条件として、次の基準による管制間隔の設定に係る方式を定めることができる。

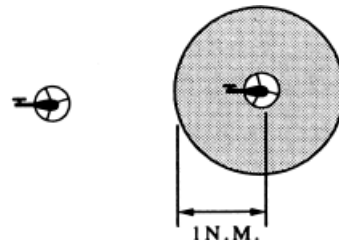
(a) SVFRヘリコプター相互間の場合：

分岐した経路により同時に出発する場合は、200フィート((8)－1図)

その他の場合は、1海里((8)－2図)



(8)－1

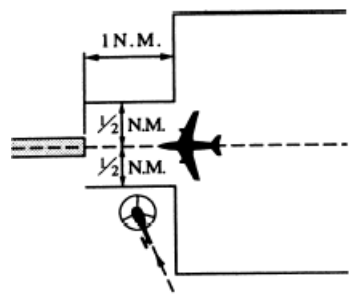


(8)－2

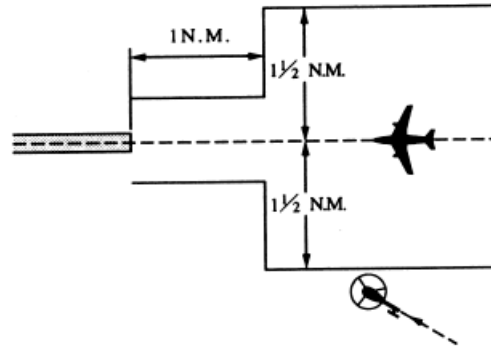
(b) ア 到着又は管制圏通過 SVFRヘリコプターと直線進入を行う固定翼機との間の場合：
当該固定翼機が滑走路進入端から1海里未満の点にある場合は、0.5海里((8)－

3 図)

当該固定翼機が滑走路進入端から 1 海里以遠にある場合は、1.5 海里 ((8) - 4 図)

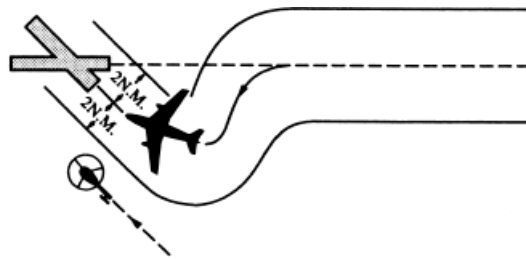


(8)-3

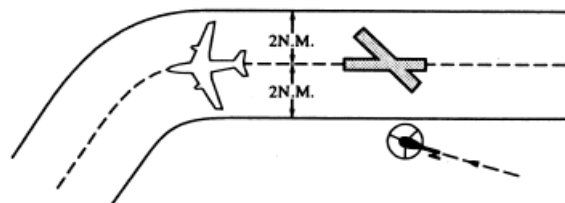


(8)-4

イ 到着又は管制圏通過 SVFR ヘリコプターと周回進入又は進入復行を行う固定翼機との間の場合は、2 海里 ((8) - 5 図及び 6 図)



(8)-5



(8)-6

ウ 到着又は管制圏通過 SVFR ヘリコプターと固定翼機の出発機との間の場合 :

当該出発機が滑走路端から 0.5 海里未満の点にある場合は、0.5 海里 ((8) - 7 図)

当該出発機が滑走路端から 0.5 海里以遠の場合は、2 海里 ((8) - 8 図)

2 二次レーダー

【適用】

(1) a 二次レーダー応答の要求は、トランスポンダーを装備している航空機に対して行うものとする。

b トランスポンダーの型式を尋ねる場合は、次の用語を使用するものとする。

★トランスポンダーの型式を通報して下さい。

ADVISE TYPE OF TRANSPONDER.

注 トランスポンダーの型式は、通常次の記号により飛行計画に記載されており、航空機は記号により通報する。

記号	トランスポンダーの内容
N (november)	搭載していない場合又は使用不能の場合
A (alpha)	モード A / 3 (4096 コード) を搭載している場合
C (charlie)	モード A / 3 (4096 コード) 及びモード C を搭載している場合
E (echo)	モード S (航空機識別、気圧高度及び拡張スキッタ(ADS-B)の性能を有するもの) を搭載している場合
H (hotel)	モード S (航空機識別、気圧高度及び発展型監視の性能を有するもの) を搭載している場合
I (india)	モード S (航空機識別の性能を有し、気圧高度の性能を有しないもの) を搭載している場合
L (lima)	モード S (航空機識別、気圧高度、拡張スキッタ(ADS-B)及び発展型監視の性能を有するもの) を搭載している場合
P (papa)	モード S (気圧高度の性能を有し、航空機識別の性能を有しないもの) を搭載している場合
S (sierra)	モード S (航空機識別及び気圧高度の性能を有するもの) を搭載している場合
X (x-ray)	モード S (航空機識別及び気圧高度の性能を有しないもの) を搭載している場合

【コードの指定等】

(2) a レーダー管制業務を行う管制空域(以下「レーダー管制空域」という。)を飛行する航空機(外国 FIR から入域する航空機であって、二次レーダー個別コード(以下「個別コード」という。)が当該外国 FIR の管制区管制所により指定され、かつ、通報されているものを除く。)に対して、次の規定に従い、コードを指定するものとする。

(a) ICAP により個別コードが割り当てられている航空機に対して、当該個別コードを指定する。

(b) (a) 以外の航空機に対しては、管制機関別に配分されている個別コード(当該管制機関

の管轄区域内に限る。)又は別表1により管制機関別特定コード(以下「機関別コード」という。)を指定する。

- b レーダー移送は、調整要領又は協定書に異なる規定がある場合を除き、移管機関が航空機に対して既に指示しているコードで行うものとする。
- c 移管機関は、管轄区域から出域する航空機に対するレーダー業務を終了するときは、調整要領又は協定書に異なる規定がある場合を除き、次の規定に従うものとする。
 - (a) ICAPにより割り当てられている個別コードを使用している場合は、当該コードを変更しない。
 - (b) 管制機関別に配分されている個別コード又は機関別コードを使用している場合は、別表2により一般コードを指定する。ただし、レーダー管制空域へ出域するIFR機に対しては、既に指定しているコードを変更しない。
 - (c) (a)及び(b)の規定にかかわらず、アンカレッジFIR又はオークランドFIRへ出域する航空機に対しては、コード2000を指定する。
- d コードの指定は、次の用語を使用して行うものとする。
 - ★モードA/3〔コード〕を送って下さい。
SQUAWK ALFA / THREE〔code〕.
 - ★〔コード〕を送って下さい。
SQUAWK〔code〕.
- e 外国FIRから入域する航空機であって、個別コードが当該外国FIRの管制区管制所により指定され、かつ、通報されているものに対しては、当該個別コードを使用するものとする。ただし、当該個別コードを継続して使用することが適切でない場合は、ICAPにより割り当てられた個別コードを指定するものとする。

【緊急コード】

- (3) a 航空機が無線電話により緊急状態を宣言した場合であって、レーダー画面上に識別できないときは、当該機に対し緊急コード7700による応信を指示することができる。
 - ★緊急コード(7700)を送って下さい。
SQUAWK MAYDAY (CODE 7700).
- b 緊急状態を宣言した航空機との通信連絡及びレーダー識別が行われた場合は、緊急コード7700による応信を他のコードによる応信に変更することを指示することができる。
 - ★レーダーコンタクト、可能ならば〔コード〕を送って下さい。
RADAR CONTACT. IF FEASIBLE, SQUAWK〔code〕.

注 緊急状態下においては、トランスポンダーの操作が難しい場合がある。特に単座機には配慮が必要である。

【トランスポンダーの待機又は低感度による応信】

- (4) 次に掲げる場合には、航空機にトランスポンダーの「待機」又は「低感度」による応信を指示することができる。ただし、低感度による応信が不要になったときは、すみやかに通常の感度による応信に戻すよう指示するものとする。

- (a) 航空機が目的地の 15 海里付近の距離にあり、トランスポンダーの応信が不要でなくなった場合
- (b) ターゲットの相互干渉を減少させる必要がある場合、又は環状現象等の変形現象を除去する必要がある場合

★トランスポンダーを待機にしてください。

SQUAWK STANDBY.

★トランスポンダーを低感度／通常感度で応信してください。

SQUAWK LOW / NORMAL.

【トランスポンダーの停止】

- (5) a 航空機に対してトランスポンダーの作動を停止させる場合は、次の用語を用いるものとする。

★トランスポンダーの応信を停止してください。

STOP SQUAWK.

- b SIF トランスポンダーを搭載している軍用機に対しその作動を停止させる場合は、次の用語を用いるものとする。

★モード 3 の応信を停止してください。

STOP SQUAWK THREE.

【トランスポンダーの故障】

- (6) 航空機のトランスポンダーが作動していないか又は作動不良の場合には、当該航空機及び関係管制機関に対して、その旨を通報するものとする。

★あなたのトランスポンダーは作動していません／作動不良です。

YOUR TRANSPONDER INOPERATIVE / MALFUNCTIONING.

【コードの確認】

- (7) a コードを指定し、又はその変更を指示したのち、当該コードがレーダー画面上に表示されない場合は、コードの再設定を指示するものとする。

★〔コード〕を再設定してください。

RECYCLE [code] .

- b レーダー画面上に表示されたコードが指定コードと異なっており、再設定の指示後もレーダー画面上の表示が変わらない場合は、設定したコードの確認を要求するものとする。

★〔コード〕を発信していますか。

CONFIRM YOU ARE SQUAWKING [code] .

3 レーダー識別

【適用】

- (1) a 航空機に対しレーダー業務を適用する場合、6(1)(b)から(d)の場合を除き、当該機をレーダー識別し、かつ、レーダー業務を終了するまでそれを維持しなければならない。
- b ターゲットの融合、環状現象その他レーダー障害現象により識別が疑わしくなった場合は、直ちに再識別を行うか又は識別が失われたものとしてレーダー業務を終了するものとする。この場合、当該機に対し理由を付けてその旨を通報するものとする。

〔例〕 Ident for confirmation.

【レーダー識別の方法及び維持】

- (2) a 一次レーダーターゲット又は二次レーダーターゲットを使用してレーダー識別を行う場合は、次に掲げるいずれかの方法によるものとする。
- (a) 出発機のターゲットを離陸滑走路の末端から1海里以内で捕捉する。
- (b) 航空機からレーダーフィックス上空での位置通報又はレーダーフィックスとして表示された VORDME、VORTAC 又は TACAN に基づく位置通報を直接受けたとき、レーダー画面上の該地点に唯一のターゲットが認められ、かつ、その航跡が通報された磁針路又は飛行経路と合致することを確認する。ただし、レーダー画面上に表示されていない VORDME、VORTAC 又は TACAN がレーダーサイトから1海里以内にある場合は、当該無線施設をレーダー識別を行うためのフィックスとして使用することができる。
- (c) 航空機(位置不明機を除く。)から直接通報された当該機の位置がそのレーダーの表示範囲内にある場合に、30度以上の識別旋回を指示し、その結果該当する運動を行う唯一のターゲットをレーダー画面上で捕捉する。
- b 二次レーダーターゲットを使用してレーダー識別を行う場合は、次に掲げるいずれかの方法によるものとする。
- (a) 航空機にトランスポンダーの識別(IDENT)機能の作動を指示し、識別信号の表示を視認する。
- ★アイデントを送って下さい。
- IDENT.
- ★〔コード〕とアイデントを送って下さい。
- SQUAWK〔code〕AND IDENT.
- 〔例〕 Squawk 2200 and ident.
- ★モードアルファ/3.〔コード〕とアイデントを送って下さい。
- SQUAWK ALFA/THREE,〔code〕AND IDENT.
- (b) 航空機に対して当該管制機関の指示するコードで応信することを指示し、二次レーダーターゲットの表示の変化を視認する。
- (c) 航空機にトランスポンダーの作動停止又は待機への切り換えを指示し、識別に十分な

8 到着機

【到着機の誘導】

- (1) a 最終進入コースを到着機に対する誘導目標として通報した場合は、最終進入コース上の進入フィックスへ直行する指示は行わないものとする。ただし、進入フィックスで待機させる場合を除く。
- b 最終進入コースへの誘導又は視認進入のための誘導は、進入許可の発出により終了するものとする。
- c RNP 進入又は RNP AR 進入を行う到着機に対しては、最終進入コースへの誘導は行わないものとする。

【最終進入コースへの誘導】

- (2) 到着機を最終進入コースに会合させる場合は、次の方法により行うものとする。
- (a) ア 観測された雲高の値に飛行場の標高を加えた値が会合地点の最低誘導高度よりも 500 フィート以上高く、かつ、地上視程が 5 キロメートル以上ある場合は、アプローチゲート以遠で会合させる。
- イ 観測された雲高の値に飛行場の標高を加えた値又は地上視程がア以外である場合は、アプローチゲートから 2 海里以遠の地点で会合させる。
- (b) ア 到着機が精密進入を行う場合は、会合地点におけるグライドパスの高度よりも高くない高度で会合させる。
- イ 到着機が非精密進入を行う場合は、公示されている計器進入方式による進入が可能な高度で会合させる。

【最終進入コースへの会合角】

- (3) 到着機を最終進入コースに会合させるための航跡の最大会合角は、会合地点がアプローチゲートから 2 海里未満の場合は 20 度、2 海里以遠の場合は 30 度とする。

【最終進入コースの横断】

- (4) (2) の場合において、最終進入コースを横切らせるときは、当該機に対して理由を付けて、その旨を通報するものとする。

★〔目的〕のため最終進入コースを横切って誘導を行います。

EXPECT VECTOR ACROSS FINAL APPROACH COURSE FOR [purpose].

〔例〕 Expect vector across final approach course for spacing.

【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) 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 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。

【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。

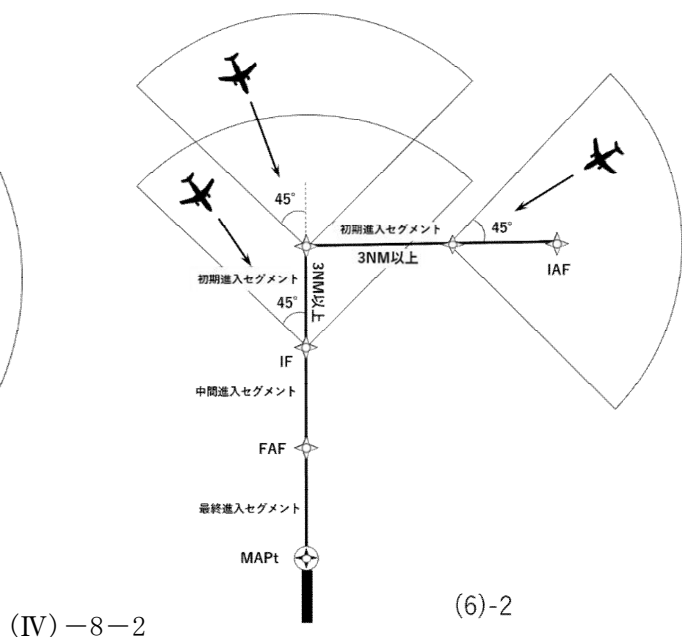
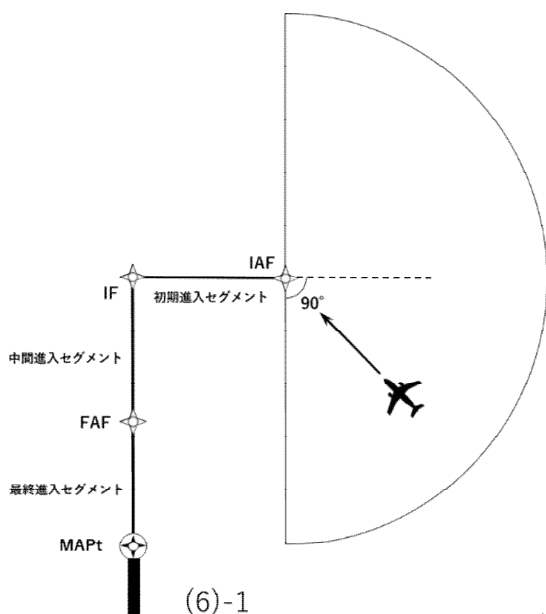
(イ) 直行を指示するフィックス以降の経路が屈折している場合(RF レグである場合を含む。)であって、当該フィックスから経路が屈折する地点までの距離が 3 海里以遠の場合は 45 度とする。

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、経路に会合する可能性があることに留意する。



(6)-2

別表第 1

管制機関の種類	管制席の種類	業務内容
ATM センター	統括席	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航空交通管理管制業務の指揮監督 2. 他の席の業務の管理及び監督 3. 警急業務(捜索救難を必要とする航空機に対する通信捜索を除く。)
	計画管理席	<ol style="list-style-type: none"> 1. 適正交通容量値の管理 2. 計器飛行方式によって飛行する航空機の飛行計画経路の設定及び調整 3. 航空交通の管理に関する運用計画の作成 4. 法第 94 条ただし書の許可に関する事務(計器気象状態における計器飛行方式によらない飛行に係るものに限る。) 5. 法第 94 条の 2 第 1 項ただし書の許可に関する事務(計器気象状態における特別管制空域及び特定の高さ以上の空域に係るものに限る。) 6. 席間の調整 7. 航空交通の管理に関する国内及び外国の管制機関との総合調整 8. 空域の使用に関する国の機関との連絡調整 9. 気象状況に関する気象庁機関との連絡調整 10. 国内定期航空運送事業者等との連絡調整
	管理席	<ol style="list-style-type: none"> 1. 適正交通容量値の設定 2. 計器飛行方式によって飛行する航空機に対する管制承認(法第 97 条第 1 項の承認をいう。) 3. 計器飛行方式によって飛行する航空機に対する管制指示(法第 96 条第 1 項の指示のうち、航空交通の管理のために行うものに限る。) 4. 民間訓練試験空域における訓練試験等計画の承認(法第 95 条の 3 の承認をいう。) 5. 航空交通の管理に関する管制機関との連絡調整 6. 関係機関との連絡調整
	副管理席	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航空交通流、空域及び気象に関する情報の収集及び分析 2. 民間訓練試験空域における訓練試験等計画の受理 3. 計画管理席及び管理席の業務の補助 4. 計器飛行方式によって飛行する航空機の飛行計画の受理

管制機関の種類	管制席の種類	業務内容
管制区管制所	統括管制席(航空路管制業務及び進入管制業務)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 管制席間の業務の調整 2. 他の管制席の業務の監督 3. 航空交通の管理に関する ATM センター又は他の管制機関の航空交通管理調整席との連絡調整(航空交通管理調整席が設置されている場合を除く。) 4. 警急業務(捜索救難を必要とする航空機に対する通信捜索を除く。)
	主管制席(航空路管制業務及び進入管制業務)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 計器飛行方式によって飛行する航空機のうち次に掲げるものに対する管制許可及び管制指示(法第 96 条第 1 項の指示のうち航空交通の管理のために行うものを除く。) <ol style="list-style-type: none"> (1) 管制区管制所、ターミナル管制所又は飛行場管制所から引き継いだもの (2) 管制区管制所、ターミナル管制所又は飛行場管制所に引き渡すまでのもの 2. 主管制席の管制業務に係る事務であつて次に掲げるもの <ol style="list-style-type: none"> (1) 計器飛行方式によって飛行する航空機に対する管制承認(法第 97 条第 1 項の承認のうち ATM センターが行うものを除く。) (2) 特別有視界飛行許可(法第 94 条ただし書の許可をいう。以下同じ。) (3) 法第 94 条の 2 第 1 項ただし書の許可に関する事務(ATM センターが行うものを除く。) (4) 計器飛行方式によって飛行する航空機の位置通報(法第 97 条第 4 項の位置通報をいう。以下同じ。)、到着の通知(法第 98 条の通知をいう。以下同じ。)その他の通報の受理 (5) 計器飛行方式によって飛行する航空機に対する飛行情報業務 (6) 計器飛行方式によって飛行する航空機に関する国内及び外国の管制機関との連絡調整 (7) 捜索救難を必要とする航空機に対する通信捜索 (8) 関係機関との連絡調整

管制機関の種類	管制席の種類	業務内容
	副管制席(航空路管制業務及び進入管制業務)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 計器飛行方式によって飛行する航空機の飛行計画の受理 2. 主管制席の業務の補助 3. 主管制席の業務に必要な飛行資料の収集、計算及び記入
ターミナル管制所	統括管制席(ターミナル・レーダー管制業務及び進入管制業務)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 管制席間の業務の調整 2. 他の管制席の業務の監督 3. 航空交通の管理に関する ATM センター又は他の管制機関の航空交通管理調整席との連絡調整(航空交通管理調整席が設置されている場合を除く。) 4. 緊急業務(捜索救難を必要とする航空機に対する通信捜索を除く。)
	出域管制席(ターミナル・レーダー管制業務及び進入管制業務)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 計器飛行方式により出発する航空機又は計器飛行方式によって進入復行を行う航空機であって次に掲げるものに対する管制許可及び管制指示 <ol style="list-style-type: none"> (1) 飛行場管制所又は、着陸誘導管制所又はターミナル管制所から引き継いだもの (2) 管制区管制所、ターミナル管制所又は着陸誘導管制所に引き渡すまでのもの 2. 出域管制席の管制業務に係る事務であって次に掲げるもの <ol style="list-style-type: none"> (1) 特別有視界飛行許可(出発する航空機に対するものに限る。) (2) 特別管制空域における計器飛行方式によらない飛行の許可(法第94条の2第1項ただし書の許可をいう。ATM センターが行うものを除く。以下同じ。) (3) 計器飛行方式によって出発する航空機の位置通報、その他の通報の受理 (4) 次に掲げるものの中継 <ol style="list-style-type: none"> a 他の管制機関が行った管制承認、管制許可及び管制指示 b 航空機からの位置通報その他の通報 (5) 航空機に対するレーダーによる監視及び助言 (6) 飛行情報業務及び捜索救難を必要とする航空機に対する通信捜索 (7) 関係機関との連絡調整

管制機関の種類	管制席の種類	業務内容
	入域管制席(ターミナル・レーダー管制業務及び進入管制業務)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 計器飛行方式により進入する航空機であって、次に掲げるものに対する管制許可及び管制指示 <ol style="list-style-type: none"> (1) 管制区管制所、ターミナル管制所又は飛行場管制所から引き継いだもの (2) ターミナル管制所、着陸誘導管制所又は飛行場管制所に引き渡すまでのもの 2. 入域管制席の管制業務に係る事務であって次に掲げるもの <ol style="list-style-type: none"> (1) 特別有視界飛行許可(進入する航空機に対するものに限る。) (2) 特別管制空域における計器飛行方式によらない飛行の許可 (3) 計器飛行方式によって飛行する航空機の飛行計画、位置通報その他の通報の受理 (4) 航空機に対するレーダーによる監視及び助言 (5) 飛行情報業務 (6) 捜索救難を必要とする航空機に対する通信捜索 (7) 関係機関との連絡調整
	副管制席(ターミナル・レーダー管制業務及び進入管制業務)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 出域管制席及び入域管制席間の業務の連絡調整及び補助 2. 次に掲げるものの記録又は中継 <ol style="list-style-type: none"> (1) 管制承認、管制許可、管制指示、特別有視界飛行許可及び飛行計画 (2) 航空機からの位置通報その他の通報 (3) 航空機の離着陸の時刻、気象その他の情報 3. 関係機関との連絡調整
飛行場管制所	飛行場管制席(飛行場管制業務)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有視界飛行方式によって飛行する航空機であって当該飛行場に離陸若しくは着陸する航空機又は当該飛行場周辺を飛行する航空機に対する管制許可及び管制指示 2. 計器飛行方式によって飛行する航空機であって、次に掲げるものに対する管制指示 <ol style="list-style-type: none"> (1) 当該飛行場から離陸する航空機であって、管制区管制所又はターミナル管制所に引き渡すまでのもの (2) 当該飛行場に着陸する航空機であって、管制区管制所、ターミナル管制所又は着陸誘導管制所から引き継いだもの

管制機関の種類	管制席の種類	業務内容
		3. 走行地域を航行する航空機及び飛行場の業務に従事する者に対する管制許可及び管制指示 4. 飛行場管制席の管制業務に係る事務であって次に掲げるもの (1) 次に掲げるものの中継 a. 他の管制機関が行った管制承認、管制許可、管制指示及び特別有視界飛行許可(管制承認伝達席が設置されている場合を除く。) b. 航空機からの位置通報その他の通報 (2) 飛行情報業務 (3) 警急業務
	地上管制席(飛行場管制業務)	1. 走行地域を航行する航空機及び飛行場の業務に従事する者に対する管制許可及び管制指示 2. 地上管制席の管制業務に係る事務であって次に掲げるもの (1) 他の管制機関又は飛行場管制席にある者が行った管制承認、管制許可、管制指示又は特別有視界飛行許可の中継(管制承認伝達席が設置されている場合を除く。) (2) 飛行情報業務
	管制承認伝達席(飛行場管制業務)	1. 他の管制機関又は飛行場管制席にある者が行った管制承認、管制許可、管制指示又は特別有視界飛行許可の中継 2. 飛行情報業務
	副管制席(飛行場管制業務)	1. 飛行場管制席の業務の補助 2. 次に掲げるものの記録又は中継 (1) 管制承認、管制許可、管制指示、特別有視界飛行許可及び飛行計画 (2) 航空機からの位置通報その他の通報 (3) 航空機の離着陸の時刻、気象その他の通報 3. 関係機関との連絡調整
着陸誘導管制所	搜索誘導席(着陸誘導管制業務)	1. 計器飛行方式によって当該飛行場に進入する航空機であって、次に掲げるものに対する管制許可及び管制指示 (1) ターミナル管制所又は飛行場管制所から引き継いだもの (2) 着陸誘導席に引き渡すまでのもの

管制機関の種類	管制席の種類	業務内容
		2. 搜索誘導席の管制業務に係る事務であつて次に掲げるもの (1) 計器飛行方式によって飛行する航空機に対するレーダーによる監視及び助言 (2) 飛行情報業務 (3) 警急業務
	着陸誘導席(着陸誘導管制業務)	1. 計器飛行方式によって当該飛行場に進入する航空機であつて搜索誘導席から引き継いだものに対する管制許可及び管制指示 2. 着陸誘導席の管制業務に係る事務で次に掲げるもの (1) 航空機に対するレーダーによる監視及び助言 (2) 飛行情報業務 (3) 警急業務
	副管制席(着陸誘導管制業務)	1. 搜索誘導席及び着陸誘導席の業務の補助 2. 次に掲げるものの記録又は中継 (1) ターミナル管制所又は飛行場管制所の管制許可及び管制指示 (2) 航空機の離着陸の時刻、気象その他の情報 (3) 関係機関との連絡調整

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

注2 管制承認伝達席設置機関：成田、東京、中部、大阪、関西、福岡、鹿児島及び那覇飛行場管制所