

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和7年8月7日適用)
SID/STARの承認と速度の関係、二次レーダーコードの確認に係る用語関連

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	新潟	(Ⅱ) 7(7) b(b)	新旧対照表の一部差し替え前(6/6展開)の案文のpdf2枚目の真ん中あたりにある用語例「Maintain 6,000 until passing SANGO, then descend via STAR to altitude 2,000. Cleared for approach.」につきまして、一部差し替え後(6/9展開)の案文では変更なしということで略されておりましたが、Altitudeは削除した方が良いのではないかと思います。	ご意見ありがとうございます。(Ⅰ)5(5)【数の送信】f(a)において、高度に“altitude”を前置することは可能です。ご指摘いただいた例文では、“to 2000”とすると“to”と“two”で誤認が生じる可能性があり、そのような場合のみ“altitude”を前置しておりますので、ご理解をお願いいたします。
2	新潟	(Ⅳ) 2(7)a、b	RESET SQUAWKにつきまして、「・・・コードの 再設定 を指示するものとする。」とありますが、AIPでは選定や再選定の選定という言葉が使用されております。設定と選定の意味に差異はございますでしょうか。もしなければ統一しても良いのではと思います。	ご意見ありがとうございます。「設定」と「選定」について、言葉の意味に差異はありません。また、文言の違いにより管制官の対応にも差異が生じていることはないことから、文言は統一せずそのままとしますので、ご理解のほどお願いいたします。
3	仙台(事)	(Ⅳ) 6	SQUAWK CHARLIE.の誤記かと思われます。	ご指摘ありがとうございます。誤記でしたので、「SQUAWK CHARLIE. 」に修正しました。
4	青森(出)	Ⅲ-(Ⅱ)-7-(2)-(d)	STARが廃止されたからといって例文を変える必要があるのか。初めから架空の名称(ALPHA,BRAVO等)にしておけば、わざわざ変えることも無いと思う。	ご意見ありがとうございます。架空の名称にすることについて、メリット・デメリットがあると考えておりますので、今後の検討事項といたします。
5	旭川	第5管制業務処理規定 Ⅲ(Ⅱ)1(10)(b)注2 Ⅲ(Ⅱ)7(2)a(d)注 Ⅲ(Ⅱ)7(7)b(b)注	●意見 【速度指示解除・継続の明示】 管制官がパイロットへ速度調整を終了させる際は、その旨を明言する運用を推奨する。例えば降下途中で速度制限を解除したい場合、「STAR制限速度に従ってください(resume published speed)」や「速度調整は解除します」等の明瞭な表現を付け加えることを検討するべきである。改正案ではDescend via等のプレソロジーのみで解除、速度指示があった場合はそれに従うと記載があるが、 あえて速度調整終了に言及 することで乗務員の確実な理解を促す効果がある。逆に速度維持が重要な場面では「現在の○ノットを維持」等と付加し、パイロットが疑義を抱かないようにする。このような付加的フレーズの活用により、意図の擦れ違いによるリスク低減を図る。	ご意見ありがとうございます。今回の改正は、注釈もしくは文言の追加で管制官のSID及びSTARの速度調整に関する齟齬を解消することを目的としています。ご指摘頂いた部分は(Ⅳ)9(7)aの速度調整の自動終了に関する部分で、(Ⅳ)9(7)a(b)の項目を削除したい意向かと推察いたします。また、速度の維持に関しては各官署において重要な場面とを感じる部分の定義付けを行う必要があり、多岐にわたることが予測されますので規定化は困難であると考えております。規定そのものの変更については、必要性を含め今後の検討事項といたします。
6	旭川	第5管制業務処理規定 Ⅲ(Ⅱ)1(10)(b)注2 Ⅲ(Ⅱ)7(2)a(d)注 Ⅲ(Ⅱ)7(7)b(b)注	●意見 【国際基準との整合性の検証】 速度調整に関して、ICAO手順では「制限のキャンセル方法」が明示されており、例えば「CLIMB UNRESTRICTED TO (level)」や「CANCEL SPEED RESTRICTIONS」という表現で速度・高度制限の解除が可能である。日本の現行及び改正後運用では、「Descend via」を使わない降下許可＝暗黙的に高度制限解除&速度制限維持という方式で整合は取れるが、今後さらなる明確化のためには“UNRESTRICTED”に相当する表現導入も検討の余地がある。	ご意見ありがとうございます。今回の改正はSTAR承認時の速度制限について、管制側の解釈の齟齬を解消することを目的としているため、注釈を追加するのみとなっています。国際基準と整合性をとる場合、大幅な改正が予想されますので高度及び速度制限の部分のみでなく、他の部分にも改正すべき箇所などがないかを精査する必要があると考えます。精査の部分も含め、今後の検討事項といたします。
7	旭川	AIP ENRI 速度調整事項 全て	●意見 【速度指示の優先順位の徹底周知】 優先順位が明文化されたとはいえ、パイロットがSTAR承認時、もしくは進入許可時、管制官指示の速度とチャート記載の制限速度どちらを遵守すべきか混乱する可能性がある。周知徹底が不十分な場合には、誤った速度遵守が発生し、管制間隔欠如や高度逸脱を招くリスクがある。したがって、本改正の趣旨と具体的変更点を丁寧に伝えるべきである。具体的にはAIPやAICによる正式通知に加え、カンパニーへ運航規程の改訂、社内ブリーフィング時での周知徹底を促し、乗務員全体が新ルールを熟知するように促す必要がある。またFAA方式とは若干異なるため、外国籍パイロットには「管制速度指示優先」の概念を理解してもらうなど工夫が必要と思われる。	ご意見ありがとうございます。今回の改正はAIPに沿ったものかつ、管制側の解釈の齟齬を解消することを目的としたものであるため、パイロット側に大きな影響はなく、速度について疑義が生じた場合は管制官に確認すれば解決すると思慮するところ、本改正の周知を確実に、パイロットと管制の理解の齟齬がないように努めてまいります。また、FAA方式に関してはアメリカのみの方式ですので、FAAとの違いを念押しする必要はないと考えますが、外国籍パイロットにも注意喚起することについて、今後の検討事項といたします。
8	東京事 TR	(Ⅱ) 7 到着機 (2)a(d)	2番目の例文「Cleared to GAKKO via MAGGY EAST Arrival, descend via STAR to 5,000.」に関して、「注 ～、別途速度調整をした場合(STAR承認前に指示した場合を含む。)」は、当該速度が優先される。」が有効であるかのような印象を受けます。この例文に関しては「(Ⅳ)9(7)a(b)により速度調整は自動的に終了しており、STARの制限に従うこと」等、注釈の追記または例文自体の変更が望ましいと考えます。	ご意見ありがとうございます。進入フィックスまでの管制承認を発出する際に、公示されたSTARの高度制限又は速度に従って飛行する指示をすることもありますので、例文としてそのまま残します。例文のように“descend via STAR to [altitude].”を指示する場合には(Ⅱ)1(10)【SID、トランジション又はSTARによる飛行】によりご対応をいただきますようお願いいたします。

9	成田(事)	Ⅲ(Ⅳ)3(2)	Ⅲ(Ⅳ)3(2)に類似する用語として、Ⅲ(Ⅲ)10(2)(c)の「IDENT FOR POSITION CONFIRMATION」があるが、この用語は変更にならないのか。 確かに、「SQUAWK IDENT」の用語は、PANS-ATM、Secondary surveillance radar(SSR) and ADS-B phraseologiesにあり、レーダーに関するものとして取り扱われている。そのため、今回「レーダー使用基準」の箇所が変更になったと思われるが、「飛行場管制方式」の箇所もそれに準拠し変更して問題ないを考える。 これら2つの用語の目的は異なるが、指示内容は、「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」と同じである。 10 タワーシチュエーションディスプレイ 【適用】 (1) タワーシチュエーションディスプレイは、管制圏及びその周辺を飛行する航空機の位置の確認及び航空機に対し情報を提供する場合であって、管制業務遂行上必要と判断されるときに使用することができる。 注 タワーシチュエーションディスプレイによる航空機の位置の確認は(Ⅳ)レーダー使用基準に規定されるレーダー識別とは異なるものであり、ここに規定する業務はレーダー管制業務ではない。 【航空機の位置の確認】 (2) タワーシチュエーションディスプレイによる航空機の位置の確認は、次に掲げるいずれかの方法によるものとする。 (a) 管制区管制所等又は着陸誘導管制所により識別済みのレーダーターゲットでデータブロックが付加されていることを確認する。 (b) 航空機が通報した位置とタワーシチュエーションディスプレイに表示されたレーダーターゲットの位置が合致することを確認する。 (c) 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。 ★位置を確認するためにアイデントを送って下さい。 IDENT FOR POSITION CONFIRMATION. ★アイデントを観察しました。 IDENT OBSERVED. 【タワーシチュエーションディスプレイによる情報の提供】 (3) 交通情報の提供は(Ⅳ)15(2) a (b)を準用する。	ご意見ありがとうございます。ご指摘の用語について、使用する場面は異なりますが、「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」指示を意味しておりますので、「レーダー使用基準」の用語と同じく「SQUAWK IDENT FOR POSITION CONFIRMATION.」としております。
10	大阪航空局	Ⅲ(Ⅱ)1(10)	改正案に 「〔例〕Cleared via <u>RUTAS Tango arrival</u>, descend via STAR to 10,000.」 とありますが、 「〔例〕Cleared via <u>RUTAS T ARRIVAL</u>, descend via STAR to 10,000.」 とすべきではないでしょうか。 (理由) ・現行の管制業務処理規程の交信例でSTAR名が登場するのは、Ⅲ(Ⅱ)1(10)項、7(2)項の2か所ですが、それらにおいて、現行、「～ arrival」、「～ Arrival」と表記が揃っていません。(今回、この2か所とも改正対象ですが、改正案においてさえ、やはり、揃っていません。) ・他の交信例の箇所、フルセンテンスの中に「ADF A approach」、「R220」の登場する箇所がありますが、それぞれ、「ADF Alfa approach」、「Romeo220」とは記されていません。これらに従うなら、「T」は「T」であり、「Tango」と記すことでは整合がとれないのではないのでしょうか。 ・そもそも、当該STARの公示名称は、「RUTAS T ARRIVAL」です。(すべて大文字) ・以上の3点を踏まえた場合、当該交信例の箇所では「RUTAS T ARRIVAL」と記載させることが適当なのではないのでしょうか。	ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおり、「〔例〕Cleared via <u>RUTAS T ARRIVAL</u>, descend via STAR to 10,000.」と修正しております。
11	大阪航空局	Ⅲ(Ⅱ)7(2)	改正案に 「〔例〕Cleared to GAKKO via <u>MAGGY EAST Arrival</u>, descend via STAR to 5,000.」 とありますが、 「〔例〕Cleared to GAKKO via <u>MAGGY EAST ARRIVAL</u>, descend via STAR to 5,000.」 とすべきではないでしょうか。 (理由) (Ⅲ(Ⅱ)1(10)の項に同じ。)	ご意見ありがとうございます。ご指摘の箇所については、今回の改正作業において抜けが生じてしまったため、ご不便をおかけし申し訳ありませんが、次回の改正時に合わせて修正いたします。

12	大阪航空局	Ⅲ(Ⅱ)7(2)	改正案に「速度調整をした場合」とありますが、用例を考慮すれば、「速度調整」については、「速度調整を指示(する・した)」又は「速度調整を行(う・った)」とせずによいものなのか、確認をいただけないでしょうか。	ご意見ありがとうございます。「速度調整を行(う・行)った」としております。
13	大阪航空局	Ⅲ(Ⅱ)7(7)	改正案に「速度調整しない限り」とありますが、一般に、「速度調整する」(＝「を」なし)というサ変動詞は存在していないと思われます。(口語等では使用できますが、法令等の上では使用できないと考えます。) 「速度調整を指示(する・しない)」又は「速度調整を行(う・わない)」とせずによいものなのか、確認をいただけないでしょうか。	ご意見ありがとうございます。前項の回答と同様、「速度調整を行(う・行)った」としております。
14	大阪航空局	Ⅲ(Ⅳ)3(2)	改正案に 「★[コード]とアイデントを送って下さい。」 とありますが、 「★[コード]とアイデントを送って下さい。」 とすべきではないでしょうか。(＝現行ママ、改正は不要) (理由) 今回変わるのは、「★[コード]とアイデントを送って下さい。」の意味を伝える英文において、「AND」の省略が可能となったものなのではないのでしょうか。「[コード]とアイデントを送って」も、らうことには何も変わりがないのであり、英文の変化(省略可能化)に引きずられて、邦文までを変える必要はないのではないのでしょうか。(変わったのは「言葉」のみであり、「意味」は変わっていないのですから、必ずしも邦文をいじる必要はないと思われるのですが。)(現行の規程内の邦文の管制用語において、助詞のレベルを省略可能としているような例は存在していないのではないのでしょうか。)	ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおりですので、現行のままで改正は不要とし、「★[コード]とアイデントを送って下さい。」としております。
15	大阪航空局 那覇(事)	Ⅲ(Ⅳ)6(12)	改正案に 「SQUAWK CHARIE。」 とありますが、 「SQUAWK CHARLIE。」 とすべきではないでしょうか。(「L」が脱字。)	項番3の回答と同じ
16	関西(事)	Ⅲ(Ⅱ)1(10)	公示されたSID、トランジション又はSTARの高度制限及び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) CLIMB VIA SID TO [altitude] →この表現について、Climb and maintain [altitude]と指示した場合には、パイロットは公示された速度に従わなくてよいと逆説的に読めるため、誤認している管制官もいました。今回の改正の趣旨が管制官の誤認をなくす目的であれば、Ⅱ1(8)f(a) (CLIMB AND/DESCEND AND) MAINTAIN [altitude]に加えて、「注 SID、トランジション及びSTARに公示された速度制限を解除するものではない。」と記載を入れるのはいかがでしょうか。	ご意見ありがとうございます。(Ⅱ)1(8)f(a) (CLIMB AND/DESCEND AND) MAINTAIN [altitude]に「注 SID、トランジション及びSTARに公示された速度制限を解除するものではない。」と注釈を入れるご提案とらえておりますが、改正案には(Ⅱ)7(2)aに「STARを承認した場合、公示された当該STARの速度に従って飛行する。」という注釈を加えており、また、(Ⅱ)1(8)f(a) (CLIMB AND/DESCEND AND) MAINTAIN [altitude]によってSID/STAR上の速度が無効になると解釈する余地は無く、誤解の生じる可能性は低いと考えられることから、注記は入れないこととしますので、ご理解をお願いいたします。
17	那覇(事)	Ⅲ(Ⅳ)6(12)	STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION 文の最後にピリオドがないです。	ご指摘ありがとうございます。ピリオドを付し、「STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION。」と修正しております。
18	東京(管)	6(12)c	「SQUAWK CHARIE。」の用語は「SQUAWK CHARLIE。」の誤記と思われる。	項番3の回答と同じ
19	福岡管制部	(Ⅱ)7(2)a注	ただし書の文言(STARの承認前に指示した場合を含む)が、 現行(Ⅳ)9(7)a注の「速度調整は～(b)を指示した地点～において自動的に終了する」という一文と矛盾する。	ご意見ありがとうございます。(Ⅱ)7(2)a注のただし書きについては、STARの承認と速度調整の関係を示したものであり、(Ⅳ)9(7)a注の当該部分については、(Ⅱ)1(10)によって上昇又は降下の指示をした場合について規定しております。STARを承認した上で、(Ⅱ)1(10)によらず高度を指定する場合もあることから、矛盾はしていないものと思慮しますので、ご理解をお願いいたします。
20	福岡管制部	(Ⅳ)3(2)b	IDENT機能の作動に関する用語は、 ・SQUAWK IDENT ・SQUAWK [code] ・SQUAWK [code] IDENT ・SQUAWK [code] and IDENT の4パターンでよい。特に、codeによる応答とIDENT作動による応答を同時に指示する場合の用語は(3)と(4)のどちらを使用してもよいのか。	ご質問ありがとうございます。2点目の用語「SQUAWK [code]」は、IDENT機能の作動に関する用語ではなく、(Ⅳ)2(2)dに規定されているコードの指定に係る用語です。よって、IDENT機能の作動に関する用語は、 ・SQUAWK IDENT ・SQUAWK [code] IDENT ・SQUAWK [code] and IDENT の3パターンです。また、codeによる応答とIDENT作動による応答を同時に指示する場合の用語は「SQUAWK [code] IDENT」、「SQUAWK [code] and IDENT」のどちらも使用できます。

21	福岡管制部	(Ⅳ)6(12)c	案では SQUAWK CHARIE だが、 SQUAWK CHARLIE のではないか	項番3の回答と同じ
22	SDECC	概要	「二次レーダー個別コード(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。以下「コード」という。)の確認のための用語」と限定していますが、改正案は機関別コード、一般コードも含まれる内容であるので、「二次レーダーコード」など全体を含む表現に変えるべきだと思います。	ご意見ありがとうございます。「二次レーダーコード」など全体を含む表現に変えることについて、主として個別コードに係る対応であることから、記載のとおりとしましたので、ご理解をお願いいたします。
23	SDECC	(Ⅳ)6(12)c	★自動高度応答装置を作動させて下さい。 SQUAWK CHARIE ←「CHARLIE」かと	項番3の回答と同じ
24	SDECC	(Ⅱ)1(10)	注1「航空機に対し(a)又は(b)を指示した場合は、飛行経路の変更の有無にかかわらず、航空機は公示された速度に従って飛行する。」と、注2「航空機は公示されたSID、トランジション又はSTARの速度に従って飛行する。」は、既に本文中において「(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の高度制限及び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。」とあり、注に「速度に従って」を再度記載する必要はなく、記載するのであれば「高度制限」も明示されるべきだと思います。	ご意見ありがとうございます。(Ⅱ)1(10)に新たに注1を追加した理由は、(Ⅱ)1(9)において飛行経路を変更する場合に高度制限が無効となる旨の記載があり、同様にSID/STAR上の速度についても無効になるとの誤解が生じやすいとの意見が出たためです。また高度制限については(Ⅱ)1(9)に明記されていることから、注1には速度についてのみ明記することとしておりますので、ご理解をお願いいたします。
25	SDECC	(Ⅱ)1(10)	(Ⅱ)1(10)の項番が(a)(b)となっていますが、a,bでは？((12)も同様)	ご意見ありがとうございます。ご指摘の箇所についてはa、bの表記が適切と考えられるところ、他の項目を含めた規程全体の表記について整理等が必要な状況ですので、今後の検討事項といたします。
26	SDECC	(Ⅱ)1(10)	基準全体で高度が含まれる21の例文のうち、altitudeが前置された例文は4つ(改正前)で全てがclimb via SID/descend via STARの例文です。一方で、climb via SID/descend via STARでも改正分を含め、必ず前置しているとは限らず、(Ⅰ)5(5)【数の送信】f(a)では、高度に「altitude」を前置することも可能とあるので誤りではないですが、一般的に前置することは少なく、altitudeを前置するかどうかで混乱する人も出るかと思われますので、今回なくしたのと同様に、一律で前置しない例文に統一していただくようお願いします。 なお、同様に前置可能な「speed」「distance」は例文での使用なし、後置可能な「feet」は括弧付で1カ所の使用でした。	ご意見ありがとうございます。項番1で回答したとおり、“to 2000”とすると“to”と“two”で誤認が生じる可能性があるため、そのような場合のみ、“altitude”を前置しておりますので、ご理解をお願いいたします。
27	SDECC	(Ⅱ)7(2)a(d)	「注 STARを承認した場合、公示された当該STARの速度に従って飛行する。ただし、別途速度調整をした場合(STARの承認前に指示した場合を含む。)は、当該速度が優先される。」について、 公示されたSTARに付帯する高度、速度は制限であるため、STARの承認により、降下指示、速度調整が上書きされるものでないという意図と思われるので、「優先される」ではなく、そのような表現にいただきたく思います。 高度の制限、例えばcross A at 5000 feet という制限は5000feet以下への降下指示なしでは有効とならず、また速度制限、例えばcross A at 210ktはその速度を含有した速度調整若しくは速度調整されていない状態でないと従うことができません。承認前後に依らず、速度調整していたものは、Resume published speed.またはDescend via STAR to [alt]を発出ししない限りSTARの速度制限に従えず、そこに優先(制限と速度調整の同居)はないと思われます。高度についても、降下指示の際に制限を有効にするか否かを指示します。優先という表現でなく、承認されたSTARに含まれる高度、速度の制限は、指定されている高度、速度を上書きするものではない様な表現がよいかと思います。 Climb and maintain FL280.の後にCross xxx at or above FL240.と発出してもFL280までの上昇は有効というのと同様かと。	ご意見ありがとうございます。(Ⅱ)7(2)aに注釈を追加する目的は、SID/STAR上の速度と速度調整の関係を明確にすることであり、その観点から改正案の表現としておりますので、ご理解をお願いいたします。
28	SDECC	(Ⅱ)7(7)b	追加された「注 この場合、別途速度調整しない限り・・・」は(b)に関する注釈と思われ、インデントは(a)に合わせ、もう少し右なのかと思います。今の位置だとb全体に係ると解釈されるかもしれません。	ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおりですので、 インデントを右にずらす 修正をしております。

29	SDECC	AIP ENR1.6	英文の「the pilot should transmit “RESTTING”, and confirm～～」部分について ①「RESTTING」→「RESETTING」誤記かと。 ②パイロットからのリードバックが「RESETTING」のみになっているので、PANS-ATMに合わせ「the pilot should transmit “RESETTING [code number]”, and confirm～～」とした方がよいと思われる。 ③the pilot should transmit “RESETTING”, and confirm and re-select the switchについて、文脈的にも読みやすさ的にも「～“RESETTING”, then～」とし、また、transmitは機器やシステムによる送信に用いられることが多く、当該通信は口頭に限られるため、齟齬が生じないよう「reply」という表現の方がよいかと思います。	ご意見ありがとうございます。 ①「RESETTING」に修正しております。 ②ご指摘のとおり“RESETTING [code number]”とした方が齟齬が生じないと考えますので、次回改正時に修正いたします。 ③ご提案いただいた2点については、改正案で齟齬等が生じる可能性は低いと考えられることから修正なしとしますので、ご理解をお願いいたします。
30	防衛省 航空自衛隊	7(2)a(d)注	改正案において、7ー(2)aの本文に「STARを承認する場合は、(7)b(a)によるものとする。」とあるが、(d)の注にも「STARを承認した場合」とした上で、ただし書きとして(STARの承認前に指示した場合を含む。)とあります。「STARを承認」に係る両記載は同項目において、異なる速度調整を記載している様にも認識できますが、使い分けについてご教示願います。 ※参考として、STARの飛行について、(7)b(a)及び(b)は、STARの速度に従って、という記載がある状況であり、1ー(10)(b)注2では「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、あらかじめ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し、航空機は公示されたSID、トランジション又はSTARの速度に従って飛行する。」とある状況です。	(Ⅱ)7(7)b(a)については進入許可の発出と同時にSTARを承認する際の規定であり、進入許可を含むことから速度調整は終了し、(改めて速度調整を指示しない限り)STAR上の高度制限及び速度に従うこととなります。一方で(Ⅱ)7(2)aの注については、STARのみを承認する場合の規定であり、速度調整の指示がある場合はそちらに従うこととなります。
31	FDA	(Ⅱ)1(10)	「及び」と「又は」の違いについて、2016年にこの項目が設定された際の意見照会では以下のとおり回答されています。当時の回答どおり、高度制限または速度のいずれかのみ公示された方式では、両方に従うことはないため、「又は」が適切と考えます。 2016年回答:「及び」と「又は」を含む場合、「又は」で表記することとしている。	ご意見ありがとうございます。今回の改正はSTAR承認時の速度制限について、管制側の解釈の齟齬を解消することを目的とし、「及び」とすることで理解の促進を意図した改正案としておりましたが、ご指摘のとおり、2016年当時の回答と同様、「及び」と「又は」を含む場合、「又は」で表記することとして改めて整理されましたので、「又は」に修正しております。
32	FDA	(Ⅱ)7(7)b(b)	誤解がないよう注書きにより補足するのであれば、(IV)4(6)【誘導の終了】や(IV)9(7)【速度調整の終了】でも、同様の注書きが必要ではないでしょうか。	ご意見ありがとうございます。どこに注釈を追加するかは重要な検討項目のひとつですが、認識の齟齬を発生させない中で最低限の追加とすべく、改正案のとおりとしております。
33	FDA	(IV)3(2)b(a)	“AND”が括弧書きとなっていますが、“AND”だけを省略することがあるのでしょうか。	ご意見ありがとうございます。項番20回答したとおり、“AND”のみを省略することがあります。なお、日本語では項番14で回答したとおり、“AND”の「と」にあたる言葉は省略せず、「[コード]とアイデントを送って下さい。」となります。
34	FDA	(IV)6(12)c	3つ目のフレゾロジーに、「動作不良のため」とありますが、「誤表示のため」という方が適切と思います。	ご意見ありがとうございます。PANS-ATMには当該用語の説明として“TO REQUEST TERMINATION OF PRESSURE-ALTITUDE TRANSMISSION BECAUSE OF FAULTY OPERATION”と記載されており、動作不良と解釈できることから改正案のとおりとなっておりますので、ご理解をお願いいたします。
35	FDA	AIP ENR1.6 2.1.4	以下の文章にしていきたいです。 2.1.4 管制官から二次レーダーコード(以下「コード」という。)の再選定を指示(RESET SQUAWK [code number])されたときは、“RESETTING [code number]”と応答し、トランスポンダー・コントロール・パネルのスイッチ、モード及びコードの確認及び再選定を行わなければならない。	ご意見ありがとうございます。ご指摘の箇所を一部修正し、「管制官から二次レーダーコード(以下「コード」という。)の再選定を指示(RESET SQUAWK [code number])されたときは、“RESETTING [code number]”を応答し、トランスポンダー・コントロール・パネルのスイッチ、モード及びコードの確認及び再選定を行わねばならない。」としております。
36	FDA	AIP ENR1.6 2.10.1	以下の文章にしていきたいです。 2.10.1 管制官からコードを確認(CONFIRM SQUAWK [code number])されたときは、SQUAWKING [code number]と応答しなければならない。	ご意見ありがとうございます。ご指摘の箇所については、今回の改正作業で抜けが生じてしまったため、ご不便をおかけし申し訳ありませんが、回次の改正時に合わせて修正いたします。
37	日本航空	Ⅲ-(Ⅱ)-1-(10) 注1	“Climb via SID to～”および“Descend via STAR to～”の説明に関して、「注1 航空機に対し(a)又は(b)を指示した場合は、飛行経路の変更の有無にかかわらず、航空機は公示された速度に従って飛行する。」との注釈が記載されています。ここで「飛行経路の変更の有無にかかわらず」とありますが、直行指示やレーダー誘導により通過しなかったフィックスに公示された速度は無効である、という理解でよろしいでしょうか。	ご質問ありがとうございます。ご認識のとおり、通過しなかったフィックスに公示された速度は無効となります。
38	SNJ	Ⅲ(Ⅱ)7(2)a	(c)高度について、STAR以前の経路上を飛行している場合は【高度の指定】Ⅲ(Ⅱ)1(8)aによりMEA等に応じた高度が指示されると考えますが間違いはないでしょうか。その通りであれば、共通理解とするために【高度の指定】Ⅲ(Ⅱ)1(8)aにより指示するを改めて注記していただけないでしょうか。(実運航においてはMEA未満の高度が指示され、確認を行うケースもあるようです。)	ご質問及びご意見ありがとうございます。STAR以前の経路上を飛行する場合の高度に関しては、ご認識のとおりです。また、共通理解とするための【高度の指定】Ⅲ(Ⅱ)1(8)aへの注記について、今回の改正は、注釈もしくは文言の追加で管制官のSID及びSTARの速度調整に関する齟齬を無くすことを目的としており、高度制限に係る改正ではないところ、ご指摘いただいた実運航におけるケースを踏まえて、今後の検討事項といたします。
39	SNJ	Ⅲ(Ⅱ)7(7)b	改正案で新たに追記された注意書きは、インデントの位置からはb((a)(b)共通)に対するものに見えますが、内容としては(b)のみに対する注意書きと解釈できます。どちらの意図でしょうか。また、高度制限についての言及がないのは、(a)によることができない場合(進入許可と同時にSTARを承認することができない場合)で、STAR承認時点の高度指示の方法(Descend via STAR/Descend and maintain)により高度制限の有効／無効があり得るためという理解でいいでしょうか。	ご質問ありがとうございます。注は(b)に係るものとして項番28の回答のとおり右にずらす修正をしております。また、今回の改正は、注釈もしくは文言の追加で管制官のSID及びSTARの速度調整に関する齟齬を無くすことを目的としており、高度制限に係る改正ではないことをご理解いただいた上での回答となりますが、高度制限に係る言及についてのご質問に関してはご認識のとおりです。