

#### 後方乱気流管制方式

- c ホバリング又はエア・タクシー中のヘリコプターに近接して航空機を離着陸させる場合は、必要に応じエア・タクシー若しくはホバリングの中止等の指示又は離着陸する航空機に対してヘリコプター・ダウンウォッシュに関する注意情報等の提供を行うものとする。

〔例〕 Caution downwash, helicopter is hovering at T-2 taxiway.

#### 【航空機の位置の確認】

- (3) 航空機に対し地上走行に関する指示を発出する場合であって、当該機の位置が不明確のときは、その位置を確認したのちに当該指示を発出するものとする。

#### 【グライドパス停止線に関する措置】

- (4) グライドパス停止線に関しては次の要領により処理するものとする。

- (a) 航空機をグライドパス停止線を越えて地上走行させる場合には、グライドパス停止線の通過を指示するものとする。

★グライドパス停止線を通過して下さい。(〔必要な指示又は許可〕〔交通情報〕)

CROSS GP HOLD LINE (〔necessary instruction or clearance〕〔traffic information〕).

〔例〕 All Nippon 141, cross GP hold line and hold short of runway 34L. Traffic on final.

Koreanair 782, cross GP hold line, wind 160 at 20, runway 16, cleared for take-off.

- (b) 気象状態が雲高 800 フィート以上、かつ地上視程 3,200 メートル以上であって、ILS 進入方式により進入する到着機がある場合は、航空機にグライドパス停止線の通過を指示した後、ILS 進入方式により進入を開始した到着機に対し、速やかにグライドスロープの電波精度が確保されていない旨を通報するものとする。

★グライドスロープの電波は保護されていません。(〔交通情報〕)

GLIDE SLOPE SIGNAL NOT PROTECTED. (〔traffic information〕)

- (c) 気象状態が、雲高 800 フィート未満又は地上視程 3,200 メートル未満であって、ILS 進入方式により進入する到着機がアプローチゲートを通じた場合は、航空機に対しグライドパス停止線の通過を指示してはならない。ただし、到着機が滑走路の視認を通報した場合はこの限りではない。この場合当該機に対してグライドスロープの電波精度が確保されていない旨を通報するものとする。

#### 【進入／出発停止線に関する措置】

- (5) 航空機を進入／出発停止線を越えて地上走行させる場合には、使用滑走路に応じて、進入／出発停止線の通過を指示するものとする。

★進入／出発停止線を通過してください。

CROSS APPROACH / DEPARTURE HOLD LINE.

#### 【使用周波数】

- (6) a 地上走行に関する情報及び指示の発出は、原則として地上管制周波数を使用して行うも

のとし、当該周波数がない場合は、飛行場管制周波数を使用するものとする。

- b aの規定にかかわらず、進入／出発停止線の通過に関する指示の発出は、原則として飛行場管制周波数を使用して行うものとする。

## 5 出発機

### 【出発機に対する情報及び指示】

- (1) 出発機に対して通報する情報及び指示は次に掲げる事項を含むものとする。ただし、(b)、(c)、(d)及び(f)については、当該情報が ATIS 情報に含まれており、航空機が ATIS 情報を受信した旨を通報した場合は、省略することができる。

(a) 使用滑走路

(e)の地上走行の指示に含まれる場合は省略することができる。

(b) 風向風速

風向風速の値に以下に掲げる変動幅又は最大値が観測されている場合はその旨を併せて通報するものとする。

ア 平均風速が 10 ノット以上で、かつ風向の変動幅が 60 度以上の場合。

イ 平均風速が 15 ノット以上で、かつ風速の最大値が平均風速値を 10 ノット以上上回っている場合。

(c) 高度計規正值

(d) 気温(タービン機に限る。)

(e) 地上走行に関する指示

(f) LVP 又は LVPD の適用状況(IFR 出発機に限る。)

気象状態が RVR400 メートル未満の場合、速やかに通報するものとする。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。

(g) その他必要な情報

★滑走路〔番号〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット、QNH〔高度計規正值〕、気温〔数値〕  
RUNWAY〔number〕, WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕  
(KNOT/S), QNH〔setting〕(TEMPERATURE〔number〕).

〔例〕ATLAS55, taxi to holding point runway19, wind 170 at 8, QNH3002,  
temperature2.

JA007G, runway35, wind 010 at 12, QNH2981, temperature14, hold position.

★(滑走路〔番号〕の)LVP／LVPD は適用されています。

(RUNWAY〔number〕) {  $\left. \begin{array}{l} \text{LVP / LVP FOR DEPARTURE} \\ \text{or} \\ \text{LOW VISIBILITY PROCEDURE /} \\ \text{LOW VISIBILITY PROCEDURE} \\ \text{FOR DEPARTURE} \end{array} \right\}$  } 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] .

#### 【気象情報の通報】

- (2) 飛行場管制所は飛行場における気象状態が、離陸の最低気象条件の最高値未満の場合、IFR 出発機に対し雲高(雲高の値が離陸の最低気象条件として定められていない場合を除く。)及び地上視程(RVR 値が離陸の最低気象条件として定められている場合は、RVR)の値を通報するものとする。ただし、当該情報が ATIS 情報に含まれており、航空機が ATIS 情報を受信した旨を通報した場合は、省略することができる。

#### 【出発後の周波数変更に関する通報】

- (3) 離陸後速やかに飛行場管制所以外の管制所と交信する必要がある航空機に対しては、交信周波数をあらかじめ管制承認を伝達するとき又は地上走行中に通報しておくものとし、離陸したのち速やかに当該周波数への切替えを指示するものとする。ただし、当該周波数が ATIS 情報に含まれており、航空機が ATIS 情報を受信した旨通報した場合は、当該周波数の通報は省略することができる。

★出域管制／入域管制／TCA 周波数は〔周波数〕です。

DEPARTURE / APPROACH / ARRIVAL / RADAR / TCA FREQUENCY [frequency] .

★出域管制／入域管制／TCA と交信して下さい。

CONTACT DEPARTURE / APPROACH / ARRIVAL / RADAR / TCA.

#### 【出発遅延に関する情報】

- (4) 航空機の出発の遅延が予想される場合は、必要に応じて次に掲げる情報を通報するものとする。

- (a) 航空機にエンジン始動が可能となる予想時刻を通報する。

★エンジン始動予定時刻は〔時刻〕です。

EXPECT START UP AT [time] .

- (b) 航空機にエンジン始動時期を通報する。

★エンジンを始動して(地上走行準備完了を通報して)下さい。

START UP (REPORT READY TO TAXI.)

〔例〕 Start up at 3 minutes later.

- (c) 航空機に出発予定時刻を通報する。

★出発は〔時刻〕以後の予定です。

EXPECT DEPARTURE AT [time] OR LATER.

★出発は〔先行出発機の無線呼出符号／型式〕の〔数値〕分後の予定です。

EXPECT DEPARTURE [number] MINUTES BEHIND [identification / type of preceding departure] .

★出発は〔到着機の無線呼出符号／型式〕着陸後の予定です。

EXPECT DEPARTURE AFTER ARRIVAL OF [identification / type of arrival] .

**【管制承認の伝達】**

- (5) a 管制承認又は法第 94 条ただし書の許可は、可能な限り地上走行に関する指示を発出する前に当該機に伝達するものとする。
- b 離陸滑走開始点に近づいた出発機又は滑走路上で待機している出発機に対する管制承認又は法第 94 条ただし書の許可(変更された場合も含む。)を伝達する場合は、滑走路への誤進入又は誤って離陸滑走を開始することを防ぐため、待機に関する指示後に行うものとする。

〔例〕 JA001G, hold short of runway36, revised clearance.

**【離陸準備完了の通報】**

- (6) 出発機に対し必要ある場合は、離陸準備が完了した旨の通報を要求することができる。

★準備完了を知らせて下さい。

REPORT WHEN READY.

**【離陸時刻の通報】**

- (7) 離陸時刻は、出発機の車輪が滑走路を離れた時刻とし、当該機から要求があった場合、次の用語により通報するものとする。

★離陸時刻は〔時刻〕です。

AIRBORNE [time] .

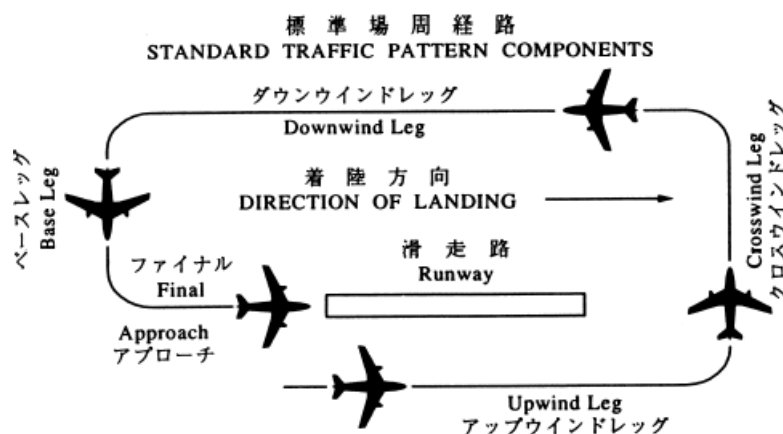
## 6 到着機

### 【到着機に対する情報及び指示】

- (1) a 到着機に対して通報する情報は、必要に応じ次に掲げる事項を含むものとする。ただし、  
(b)、(c)及び(d)については当該情報がATIS情報に含まれており、航空機がATIS情報を受信した旨を通報した場合は、省略することができる。
- (a) 場周経路の旋回方向(左旋回場周経路の場合は省略することができる。)((1)－1図)
- (b) 使用滑走路
- (c) 風向風速。この場合、風向風速の値に以下に掲げる変動幅又は最大値が観測されている場合はその旨を併せて通報するものとする。  
ア 平均風速が10ノット以上で、かつ風向の変動幅が60度以上の場合。  
イ 平均風速が15ノット以上で、かつ風速の最大値が平均風速値を10ノット以上上回っている場合。
- (d) 高度計規正值(ターミナル管制所により通報されている場合は省略することができる。)
- (e) その他必要な情報
- ★右旋回場周経路／(左旋回場周経路)、滑走路〔番号〕、風〔風向〕度〔風速〕(ノット)、QNH〔高度計規正值〕  
RIGHT TRAFFIC / (LEFT TRAFFIC) RUNWAY [number] , WIND [wind direction] (DEGREES) AT [wind velocity] (KNOT/S), QNH [setting] .
- b 場周経路に関する指示及び許可を行おうとする場合は、必要に応じて次に掲げる用語を使用するものとする。

★右旋回場周経路に入って下さい。

JOIN RIGHT TRAFFIC.



★右旋回場周経路を許可します。

RIGHT TRAFFIC APPROVED.

★(右)ベースに直接入って下さい。

JOIN DIRECT (RIGHT) BASE.

★直線進入を行って下さい。

MAKE STRAIGHT-IN APPROACH.

★直線進入は許可できません。〔代替指示〕

UNABLE STRAIGHT-IN. [alternative instructions]

#### 【位置通報の要求】

(2) 到着機に対しては、必要に応じ位置通報(場周経路における位置通報を含む。)を要求するものとする。

★〔位置通報点〕上で通報して下さい。

REPORT OVER [reporting point] .

★(右)ダウンウインド／ベース／ファイナル旋回で通報して下さい。

REPORT (RIGHT) DOWNWIND / BASE / TURNING FINAL.

〔例〕 Unable straight-in, report downwind.

#### 【間隔設定】

(3) 到着機に対して、他の航空機との間に3(2)から(6)に定める間隔を設定するため必要な場合は、先行機に続く飛行、場周経路の拡大又は縮小、延引旋回等の指示を行うものとする。

★着陸順序は〔着陸順位〕番です。〔航空機の型式及び位置〕に続いて下さい。

NUMBER [landing sequence number] , FOLLOW [type and location of aircraft] .

〔例〕 Number two, follow Twinbee on base.

★ダウンウインドをのばして下さい。

EXTEND DOWNWIND.

★ショートアプローチして下さい。

MAKE SHORT APPROACH.

★飛行場周辺を旋回して待機して下さい。

CIRCLE THE AERODROME.

★右／左に 360°／270° 旋回して下さい。

MAKE RIGHT / LEFT THREE SIXTY / TWO SEVENTY.

★場周経路を離脱して下さい。

BREAK TRAFFIC (PATTERN).

#### 【飛行の制限】

(4) 航空交通量、滑走路閉鎖、緊急着陸等の事由により航空機の飛行場周辺の飛行が望ましくない場合は、当該事由及び必要に応じ状況を通報して当該飛行を制限することができる。

#### 【VFR 機の空中待機】

(5) 必要な場合、VFR 機に対して通常使用される目視位置通報点又は地表目視により位置を確認できる地点において待機するよう指示することができる。ただし、同一地点で2機を待機させる場合は当該機に対して交通情報を提供するものとする。

★〔地点〕上空で〔時刻又は他の条件〕まで待機して下さい。

HOLD AT [location] UNTIL [time or other condition] .

★トラフィック〔航空機型式〕〔地点〕上空(通報高度〔高度〕)で待機中です。

TRAFFIC [type of aircraft] HOLDING AT [location], (REPORTED [altitude]) .

〔例〕 Traffic Twinbonanza holding at Noborito, reported four thousand five hundred.

★トラフィック〔航空機型式〕〔地点又は方向〕から〔地点〕へ向かっています。

TRAFFIC [type of aircraft] PROCEEDING TO [location] FROM [location or direction] .

### 【脚の点検】

(6) 到着機に対し脚下げについて注意を喚起する場合は、次の用語を使用するものとする。

★脚を点検して下さい。

CHECK GEAR / WHEELS DOWN.

### 【360°直上進入】

(7) 航空機が360°直上進入を行う場合は、次に掲げる方法により行うものとする。((7)－1 図)

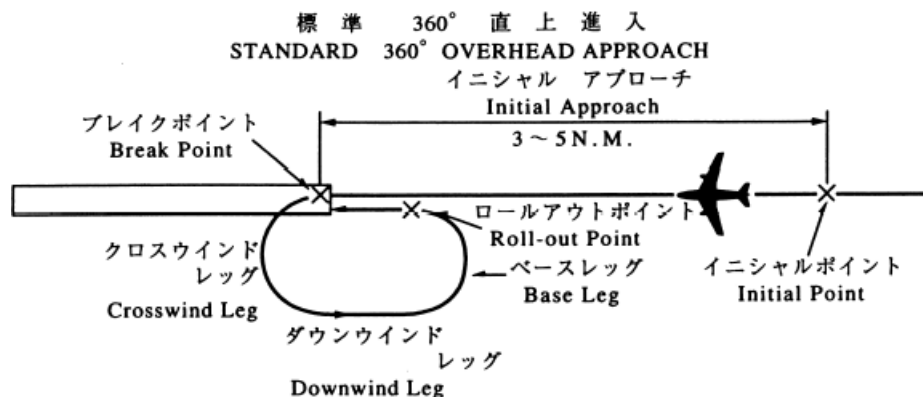
注 360°直上進入は、有視界飛行方式により実施される。

- a 経路高度(原則として場周経路の高度より少なくとも500フィート以上高い高度)及び旋回方向を指示する。ただし、標準360°直上進入の場合又は航空機が当該飛行場の進入方式に熟知している場合は、経路高度及び旋回方向のいずれか又は両方を省略することができる。

★滑走路〔番号〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット、QNH〔高度計規正值〕。(経路高度〔高度〕、右旋回)

RUNWAY [number] , WIND [wind direction] (DEGREES)AT [wind velocity] (KNOT/S), QNH [setting] . (PATTERN ALTITUDE [altitude] , RIGHT TURNS.)

注 風向風速及び高度計規正值については、当該情報がATIS情報に含まれており、航空機がATIS情報を受信した旨を通報した場合は、省略することができる。



(7)－1



- b イニシャルポイントでの通報を要求する。

★イニシャルを通報して下さい。

REPORT INITIAL.

〔例〕 Report 5 miles initial.

- c 必要な場合、ブレイク地点を指示し、又はブレイク地点での通報を要求する。

★〔特定の地点〕でブレイクして下さい。

BREAK AT [specified point] .

★〔特定の地点〕までブレイクを遅らせて下さい。

DELAY BREAK UNTIL [specified point] .

★ブレイクを通報して下さい。

REPORT BREAK.

〔例〕 Break at midfield.

## 7 可視信号

### 【適用】

(1) 無線電話通信が設定できない場合の指向信号灯は、次のように使用するものとする。

| 種 類                                      | 意 味                                               |                                                                       |                                                              |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|                                          | 航空機が地上にある場合<br>Aircraft on the ground             | 航空機が飛行している場合<br>Aircraft in flight                                    | 走行地域における車両又は人<br>Vehicles, personnel on the maneuvering area |
| 緑色の不動光<br>STEADY GREEN                   | 離陸支障なし<br>Cleared for take-off                    | 着陸支障なし<br>Cleared to land                                             | 横断(又は進行)支障なし<br>Cleared to cross, proceed                    |
| 緑色の閃光<br>FLASHING GREEN                  | 地上走行支障なし<br>Cleared to taxi                       | 飛行場に帰り着陸せよ<br>Return for landing*                                     |                                                              |
| 赤色の不動光<br>STEADY RED                     | 停止(又は待機)せよ<br>Stop                                | 進路を他機に譲り場周経路を飛行せよ<br>Give way to other aircraft and continue circling | 停止(又は待機)せよ<br>Stop                                           |
| 赤色の閃光<br>FLASHING RED                    | 滑走路の外へ出よ<br>Taxi clear of landing area in use     | 着陸してはならない<br>Airport unsafe, do not land                              | 滑走路又は誘導路の外へ出よ<br>Clear the taxiway / runway                  |
| 白色の閃光<br>FLASHING WHITE                  | 飛行場の出発点に帰れ<br>Return to starting point on airport | この飛行場に着陸し、エプロンに進め*<br>Land at this airport and proceed to apron       | 飛行場の出発点に帰れ<br>Return to starting point on airport            |
| 緑色及び赤色の交互閃光<br>ALTERNATING RED AND GREEN | 注意せよ<br>Exercise extreme caution                  | 注意せよ<br>Exercise extreme caution                                      | 注意せよ<br>Exercise extreme caution                             |

注1 この表において、「不動光」とは5秒間以上点滅しない灯光をいい、「閃光」とは約1秒間の間隔で点滅する灯光をいい、「交互閃光」とは色彩の異なる光線を交互に発する灯光をいう。

注2 \*の閃光は、着陸許可又は地上走行に関する指示を意味しない。

### 【注意信号】

(2) 指向信号灯の注意信号(緑色及び赤色の交互閃光)は、次の場合に航空機、車両又は人に対して発出するものとする。

- a 航空機が互いに接近して衝突のおそれがあると管制官が必要と判断した場合
- b 障害物、滑走路面の凍結等危険な状態があつて航空機又は車両が安全運航のために特に注意を払う必要がある場合
- c 管制官が航空機の機体について異常を発見、操縦者がそれに気がついていないと考えられる場合
- d その他、管制官が必要と判断した場合

### 【航空機からの応答】

(3) 航空機を確認することが困難な場合又は送信機故障の航空機(送信機を装備していない航空機を含む。)に対する通信内容を当該機が了解した旨を応答させる場合は、次に掲げる措置を当該機に要求するものとする。

(a) 昼間において

ア 航空機が地上にある場合は、補助翼又は方向舵を動かす。

★補助翼又は方向舵を動かして応答して下さい。

ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS / RUDDERS.

イ 航空機が飛行中は主翼を振る。

★主翼を振って応答して下さい。

ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS.

(b) 夜間においては着陸灯を点滅又は点灯する。

★着陸灯を点滅／点灯して応答して下さい。

ACKNOWLEDGE BY BLINKING / SHOWING LANDING LIGHT.

★着陸灯を点灯して下さい。

SHOW LANDING LIGHT.

注 この方法は昼間においても使用することができる。

## 8 情報の提供

### 【交通情報】

(1) 航空機に対し交通情報を提供する場合は、次の要領により行うものとする。

- (a) 関連航空機の知り得る型式、位置等を提供する。ただし、関連航空機の相対位置に関する情報においては、できるだけ方位の使用を避け「右」「前方」等の語を使用する。

★トラフィック〔航空機の型式〕〔位置〕

TRAFFIC, [type of aircraft] [position]

〔例〕Traffic, ANA B767 on downwind to your left.

Traffic, Twinbonanza inbound from outer marker on straight-in approach to runway 17.

- (b) 走行地域における車両、人等に関する交通情報をできるだけ正確かつ簡潔に提供する。

〔例〕Mower to left of runway.

Trucks crossing runway 25.

Construction work on both sides of runway.

### 【飛行場の状態に関する情報】

(2) a 飛行場管制所は、関係機関若しくは航空機から入手し又は目視により得た次に掲げる飛行場の状態に関する情報が安全運航に必要であると判断した場合は、当該情報を関係航空機に提供するものとする。ただし、当該情報が ATIS 情報に含まれており、航空機が ATIS 情報を受信した旨を通報した場合、又はノータムにより周知されている場合は、省略することができる。

- (a) 走行地域及びその付近における建設工事

- (b) 走行地域における雨水又は滑走路を除く走行地域における雪氷等（積雪若しくは凍結又はそれらに関連した湿潤。以下同じ。）の状態

航空機から通報されたブレーキングアクションを他の航空機に提供する場合は、通報した航空機の型式及び通報時刻を併せて提供するものとする。

★〔時刻〕の〔航空機型式〕の通報では、滑走路〔番号〕／〔誘導路名〕のブレーキングアクションは〔状態〕です。

RUNWAY [number] / [taxiway designator] BRAKING ACTION [condition]  
REPORTED BY [type of aircraft] (AT) [time] .

〔例〕Runway 34R braking action poor reported by B737 at 0515.

A4 braking action poor reported by B737 one five minutes ago.

- (c) 飛行場灯火の故障状況

- (d) 走行地域及びその付近におけるスノーバンク又は吹きだまりの状態

- (e) 走行地域に停留している航空機

- (f) その他航空機の航行の安全に障害となるもの

b 飛行場管制所は、雪氷等による滑走路面状態に関する次に掲げる情報を関係機関又は航

空機から入手した場合は、(a) 及び (b) については速やかに関係航空機に提供するものとし、(c) については航空機の要求に基づいて提供するものとする。ただし、(a) 及び (b) については当該情報が ATIS 情報に含まれており、航空機が ATIS 情報を受信した旨を通報した場合、又はノータムにより周知されている場合は、省略することができる。

(a) 滑走路状態コード

航空機からみて手前の地点から順に提供するものとする。

★〔時刻〕の滑走路〔番号〕の滑走路状態コードは、〔番号〕、〔番号〕、〔番号〕です。

RUNWAY〔number〕SURFACE CONDITION CODE,〔number〕,〔number〕,〔number〕AT〔time〕.

〔例〕Runway 34 surface condition code five, five, three at 0530.

(b) ブレーキングアクション

最新のブレーキングアクションに係る情報を、通報した航空機の型式及び通報時刻を併せて、滑走路面状態が再評価されるまでの間提供するものとする。

★〔時刻〕の〔航空機型式〕の通報では、滑走路〔番号〕のブレーキングアクションは〔状態〕です。

RUNWAY〔number〕BRAKING ACTION〔condition〕REPORTED BY〔type of aircraft〕(AT)〔time〕.

〔例〕Runway 34R braking action poor reported by B737 at 0515.

Runway 34R braking action poor reported by B737 one five minutes ago.

注 ブレーキングアクションは、提供されている滑走路状態コードよりも不良の場合、航空機から通報される。航空機から通報されるブレーキングアクションと滑走路状態コードとの関係は下表のとおり。

| 航空機から通報されるブレーキングアクション | 滑走路状態コード |
|-----------------------|----------|
| 非適用                   | 6        |
| GOOD                  | 5        |
| GOOD TO MEDIUM        | 4        |
| MEDIUM                | 3        |
| MEDIUM TO POOR        | 2        |
| POOR                  | 1        |
| LESS THAN POOR        | 0        |

(c) 雪氷等の割合、深さ及び種類

航空機から見て手前の地点から順に提供するものとする。

★〔時刻〕の滑走路〔番号〕の雪氷等の割合は、タッチダウン〔数値〕パーセント、ミッドポイント〔数値〕パーセント、ストップエンド〔数値〕パーセントです。

RUNWAY〔number〕COVERAGE, TOUCHDOWN〔number〕PERCENT, MID

POINT [number] PERCENT, STOP END [number] PERCENT AT [time] .

〔例〕 Runway 34R coverage, touchdown one hundred percent, midpoint one hundred percent, stop end one hundred percent at 0530.

★〔時刻〕の滑走路〔番号〕の雪氷等の深さは、タッチダウン〔数値〕ミリメートル、ミッドポイント〔数値〕ミリメートル、ストップエンド〔数値〕ミリメートルです。

RUNWAY [number] DEPTH, TOUCHDOWN [number] MILLIMETERS, MIDPOINT [number] MILLIMETERS, STOP END [number] MILLIMETERS AT [time] .

注 ノータムにおいて、積雪等の深さが 3mm 以下の場合は「03」と記載され、原則として「3 millimeters or less」と提供する。

〔例〕 Runway 16L depth, touchdown 3 millimeters or less, midpoint 4 millimeters, stop end 4 millimeters at 0530.

★〔時刻〕の滑走路〔番号〕の雪氷等の種類は、タッチダウン〔種類〕、ミッドポイント〔種類〕、ストップエンド〔種類〕です。

RUNWAY [number] TYPE, TOUCHDOWN [type] , MIDPOINT [type] , STOP END [type] AT [time] .

〔例〕 Runway 22 type, touchdown dry snow, midpoint wet snow, stop end wet snow at 0530.

★滑走路〔番号〕の雪氷等の割合／雪氷等の深さ／雪氷等の種類は、報告されていません。

RUNWAY [number] COVERAGE / DEPTH / TYPE NOT REPORTED.

#### 【航空機の異常状態に関する情報】

(3) 航空機の異常状態を発見した場合及び航空機の要求に基づいて当該機の状態を観察した場合は、当該機に対してその状態に関する情報を提供するものとする。

★〔航空機の機体に係る物体〕は〔状態〕のようです。

〔Item〕 APPEAR/S [observed condition] .

〔例〕 Landing gear appears down and in place.

Right wheel appears retracted.

Rear baggage door appears open.

## 9 空港面レーダー表示装置

### 【適用】

- (1) 空港面レーダー表示装置は、滑走路及び誘導路上の航空機又は車両の移動若しくは存在を確認する場合であって、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 空港面レーダー表示装置は、空港面探知レーダー（ASDE）及びマルチラレーション（以下「MLAT」という。）又はそのどちらか一方をセンサーとして構成される。MLATのみをセンサーとしている場合は、表示されない航空機及び車両があることに留意しなければならない。

### 【空港面レーダー表示装置による情報】

- (2) a 空港面レーダー表示装置による情報は、次に掲げる場合に使用することができる。
- (a) 離着陸許可の発出に当たって、滑走路上に他の航空機又は車両が存在しないことを確認する場合
  - (b) 航空機又は車両が滑走路又は誘導路上で管制指示に従い移動していることを確認する場合
  - (c) 航空機が通報した位置を確認する場合
  - (d) 航空機の要求に基づき、地上走行に係る情報を通報する場合

★次の誘導路／滑走路で、左／右に曲がって下さい。

TURN LEFT / RIGHT ON THE TAXIWAY / RUNWAY YOU ARE APPROACHING.

- b 緊急の場合を除き、特定の磁針路の指示による誘導は行わないものとする。

### 【識別】

- (3) 空港面レーダー表示装置画面上の航空機又は車両の映像の位置と次に掲げる位置情報の一つ以上が一致した場合は、当該表示に係る識別が行われたものとする。ただし、MLATの場合にあつては、航空機又は車両に係るデータブロックの表示を確認することによって識別を行うことができる。
- a 航空機からの通報
  - b 管制官による視認
  - c 搜索レーダーのレーダー画面上における識別済みレーダーターゲット

## 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ベース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。

SQUAWK 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。



## 11 航空機位置情報表示装置

### 【適用】

- (1) 航空機位置情報表示装置(以下「APID」という。)は、管制圏及びその周辺を飛行する航空機の位置を確認する場合であって、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。

### 【航空機の位置の確認】

- (2) APID 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) 航空機が通報した位置と APID に表示されたターゲットの位置が合致することを確認する。
- (b) ターゲットの接近等により識別が疑わしい場合は、次に掲げるいずれかの方法により確認するものとする。
- ア (Ⅲ)10(2)(c)を準用する。
- イ 航空機にトランスポンダーの待機及び作動を要求し、ターゲットの消滅と復元を確認する。

★位置を確認するためにトランスポンダーを待機／作動にしてください。

TRANSPONDER STAND BY / NORMAL FOR POSITION CHECK.

注 APID により確認された位置は、あくまでもその瞬間における位置であり、識別の継続維持はなされていないことに留意すること

### 【APID による情報の提供】

- (3) トラフィック情報を航空機へ提供する場合は、当該トラフィックの位置を(2)の方法によりその都度確認するものとし、位置情報は空港からの方位(16 方位)及び距離(1 海里単位)で提供する。

★トラフィック、〔空港名〕空港の〔数値〕海里、〔方位〕方向です。

TRAFFIC, [number] MILES, [direction] OF [name of airport] AIRPORT.

注 表示された高度情報は、航空機へ提供しないこととする。

## 12 飛行場灯火運用方法

### 【適用】

- (1) 飛行場灯火の運用については「航空灯火電気施設業務処理規程(Ⅲ)運用基準1運用の方法」によるものとする。

### 【停止線灯の運用】

- (2) 気象状態が、視程又は停止線灯が設置されている滑走路に係る RVR の値が 600 メートル以下であって、航空機等に対し、滑走路への進入の指示等を行う場合は、当該指示等の発出と共に停止線灯を消灯する操作を行うものとする。

### 【RWSL システムの運用】

- (3) 離陸許可、滑走路路上における待機又は滑走路の横断に係る管制許可等と RWSL システムとの間に食違いが生じた場合その他必要と認められる場合は、当該現象又はその原因が解消されるまでの間、RWSL システムの運用を休止するものとする。