

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和7年12月1日適用)
航空法第96条改正、二次レーダー管制機関別特定コード、管理管制日誌関連

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	旭川(出)	(Ⅲ)飛行場管制方式4地上走行(1)【地上走行に関する指示】a注3	今回の法改正にかかわらず、エプロンは走行地域に含まれていないことから現行の規定においてもエプロンは管制業務が及ばない飛行場面の範囲のため、当該注書きを削除しても現行の管制業務に変更はなく、また、実際はプッシュバックに係る許可及びスポットインに係る指示を行っています。 当該許可・指示は、エプロン内における航空機間の管制間隔を設定するための許可・指示ではなく、エプロン内に駐機・エプロン内を移動する航空機間に必要な間隔を定めている別規定を踏まえて、プッシュバックを行う、またはスポットに入る時機に係る指示を行っていると理解しています。 概要2. 改正概要の1つ目の○「航空法第96条改正に伴う改正」に記載されている「飛行場面において航空機が管制指示に従って航行しなければならない区域の範囲が具体化され、エプロンが管制指示の対象範囲外であることが明確化」、新旧対照表中備考欄に記載されている「航空法第96条改正によりエプロン内の航空機の移動は管制業務の対象外と明確になる」とあり、プッシュバックに係る許可及びスポットインに係る指示を行っている実情との間に齟齬を感じることを思料されるため、齟齬がないことについて改めて現場向けに説明・解説いただきたい次第です。	ご意見ありがとうございます。資料にございますように、法改正前後での管制指示の対象範囲及び飛行場面における管制指示の考え方に変更はありません。エプロン内での航空機の取扱いについて、官署において必要に応じて空港管理者との整理がなされるものと思料します。
2	旭川(出)	(Ⅲ)飛行場管制方式3管制間隔行(2)【同一滑走路における間隔】a(b)(c)	同一滑走路における先行到着機と後続出発機間の間隔の規定に「停止位置標識」が記載されています。 航空機の離着陸の可否に係る飛行場面の範囲は着陸帯Ⅰです。 当該標識が着陸帯Ⅰの縁と一致するか否かについては航空法施行規則第79条第17項の区分表による当該施設の設置場所では明確ではありません。しかし、実際の管制業務においては当該標識からの離脱は着陸帯Ⅰからも離脱しているとして管制間隔の設定と航空機の離着陸の可否を同時に判断しています。 実際の管制業務において航空機の離着陸の可否に係る飛行場面の範囲は着陸帯Ⅰであること、そして、今回の法改正により条文中に着陸帯が明記され、航空機は着陸帯においては指示に従って航行しなければならないことを踏まえ、<u>管制間隔の設定に係る当該規定における「停止位置標識からの離脱」と航空機の離着陸の可否に係る「着陸帯Ⅰからの離脱」の関係について、当該標識からの離脱は着陸帯Ⅰからも離脱していると言えるか否かについて管制課から説明をお願いします。</u> <u>当該標識からの離脱は着陸帯Ⅰからの離脱と一致していない場合は、その場合の対応について指示願います。</u>	ご意見ありがとうございます。これまでの規定に変更はなく、管制間隔の設定に係る当該規定における「停止位置標識からの離脱」と航空機の離着陸の可否に係る「着陸帯Ⅰからの離脱」の関係について、当該標識からの離脱は着陸帯Ⅰからも離脱していると言えます。
3	東京(事)	(Ⅱ)4(5)	管制圏が「設定」から「指定」という表現に変更するのは航空法と一致させるためでしょうか？(理由が文言の一致だけでは不明確であるため) あるいは、北九州のように時間帯によって管制圏の設定有無がある官署を想定しているものでしょうか？	ご質問ありがとうございます。航空法第2条第13項「この法律において「航空交通管制圏」とは、航空機の離陸及び着陸が頻繁に実施される国土交通大臣が告示で指定する空港等並びにその付近の上空の空域であつて、空港等及びその上空における航空交通の安全のために国土交通大臣が告示で指定するものをいう。」で使用されている「指定」と一致させております。

4	東京(事)	(Ⅱ)3(3)	現在は、管制圏内の場外離着陸場から離陸し出圈する場合及び管制圏に入圈し場外離着陸場へ着陸する場合は「cleared to cross control zone」、また、管制圏が指定された飛行場からSVFRの許可を得て出圈する場合は「cleared to leave control zone」、入圈する場合は「cleared to enter control zone」を使用する整理になっている認識である。当該飛行場面が管制圏に含まれなくなったということは、場外離着陸場と同様に当該飛行場からの出圈及び当該飛行場への入圈も全て「cleared to cross control zone」という整理となるのか。 航空法第94条ただし書及び第95条ただし書の許可の整理について、現在と変更ないのか明示いただきたい。	ご質問ありがとうございます。管制圏内の場外離着陸場から／への離陸／着陸、管制圏が指定された飛行場から／へ、SVFRの許可を得て出圈／入圈する場合の用語について、ご認識のとおりです。管制圏に飛行場面は含まれないと整理されましたが、航空法第96条改正前における管制圏への出入圏に係る規定は基本的に空域を示すものとして記述されていることから、場外離着陸場と同様に当該飛行場からの出圈及び当該飛行場への入圈が「cleared to cross control zone」という整理とはならず、これまでの解釈と変更はありません。また、航空法第94条ただし書及び第95条ただし書の許可の整理についても、航空法第96条改正に伴う解釈の変更はありません。
5	東京(事)		「エプロン誘導路」の定義が不透明である。運用上は誘導路として使用するため管制指示を提供しているが、エプロンであるという定義をあてはめると指示権限の根拠がなく、運用に支障をきたすことから黒本においては明確に定義すべきものである。	ご意見ありがとうございます。「エプロン誘導路」は空港管理者向けの空港運用業務指針において、「エプロン上に設けられた誘導システムの一部で、航空機がエプロンを移動し、通り抜けるために供せられる経路である。」と定義されております。エプロン同様、管制の指示権限の及ぶ範囲ではないと理解できるところ、一部空港においては、空港管理者と管制機関との協定により、エプロン内における航空機の取扱いについて明確化する規定を設けております。以上のことから、第5管制業務処理規程に定義すべきものではなく、エプロン内の航空機の取扱いについては、官署において必要に応じて空港管理者との整理がなされるものと思料します。
6	大阪航空局	V 1 (3) c (a)	成文案において、 「bに掲げる(a)～(b)の事実があった場合は」 とされていますが、「～」、「から」(例：AからC(まで))は、法令文において、対象が、並びで「3項目以上」あるときに用いることのできる表現であって、今回のように、対象が「2項目のみ」しか存在しない場合においては、「A～B」「AからBまで」という表現にはならないのではないのでしょうか。 (ちなみに、そもそも、規定の平文中においては、本来、記号「～」を用いるのではなく、「○から○(まで)」というように、日本語(ひらがな)を用いて表現されるべきである(あった)と思われます(*)。現行の管制業務処理規程全体の中でも、平文中に、項目の列挙で記号「～」を用いてしまっているのは、この頃ぐらいのものではないのでしょうか。 (*)「V 7 航空交通管制特別報告書(第9号様式)」内には、実際に、「AからDまで」という規定文が存在しています。そのほかにも複数箇所あります。)	ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおり、2項目のみを対象とした表現であることから、(a)・(b)に修正しております。
7	中部(事)	Ⅲ(Ⅲ)4(1)a	多くの空港では管制官がエプロン誘導路やスポット誘導経路といったエプロン内でプッシュバックの許可や地上走行の指示を行い、現実には地上管制業務を実施している。管制官の訓練でもこういったエプロン内の取扱いが大きなウェイトを占めている。今回、エプロンは管制業務対象外であることが航空法において明確になるが、反面、エプロン内で行っている指示や許可に法的根拠がないこともまた明確になる。管制業務対象外のエプロンにおける業務についての整理に基づく規定が必要ではないか。	ご意見ありがとうございます。エプロンは管制業務対象外であることが航空法において明確になりますが、管制官の指示範囲自体は法改正の前後において変わらないものと整理しております。各官署において、必要に応じて空港管理者との間で整理がなされるものと思料します。
8	中部(事)	Ⅲ(Ⅲ)4(1)a	滑走路や誘導路がNOTAMにより閉鎖されている場合でも「EXC ACFT WITH PRIOR PERMISSION」を適用して閉鎖区域を航行する航空機も存在しうる。閉鎖区域であっても航空機と車両の安全確保が必要であらう。航空情報により閉鎖されている区域における取扱いについて規定が必要ではないか。もし閉鎖区域が管制業務対象外で、空港管理者によって安全が確保されるなら、その旨を注で記載いただけるとよい。	ご意見ありがとうございます。官署において、航空情報により閉鎖されている区域における取扱いについて規定が必要と判断されれば、空港管理者との間で整理がなされるものと思料します。
9	関西(事)	V 1 (3) c (a)	(a)aに掲げる(a)～(d)又はbに掲げる(a)～(b)の事実が・・・ (a)～(b)の表記は正しいでしょうか。(a)と(b)の2つなので“又は”や“及び”ではないでしょうか。 また、管制業務処理規程内に“～”と“から”が混在するのですが意図があるのでしょうか。	ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおり、2項目のみを対象とした表現であることから、(a)・(b)に修正しております。

10	熊本	Ⅲ(Ⅲ)4(1)a	エプロン内の航空機の移動は管制業務の対象外であることに変わりないことは承知しました。一方でエプロン誘導路(＝エプロン内の航空機の走行区域のうち、平行誘導路の機能をもった区域)の取扱いも管制業務の対象外でしょうか。熊本空港は平行誘導路(走行地域)がエプロン誘導路(エプロン)と重複しています。この場合の走行許可やプッシュバック時の許可(スポットからPBすると機体はエプロン誘導路に入域します)の取扱い及び責任範囲はどうなりますか。	ご意見ありがとうございます。「エプロン誘導路」は空港管理者向けの空港運用業務指針において、「エプロン上に設けられた誘導システムの一部で、航空機がエプロンを移動し、通り抜けるために供せられる経路である。」と定義されております。エプロン同様、管制の指示権限の及ぶ範囲ではないと理解できるところ、一部空港においては、空港管理者と管制機関との協定により、エプロン内における航空機の取扱いについて明確化する規定を設けております。平行誘導路(走行地域)がエプロン誘導路(エプロン)と重複している場合の走行許可やプッシュバック時の許可(スポットからPBすると機体はエプロン誘導路に入域します)の取扱い及び責任範囲については、必要に応じて空港管理者との整理がなされるものと思料します。
11	大分(事)	Ⅲ(Ⅲ)4(1)a	注3の部分が削除になっているが、実際運航者に対して管制の責任部分の説明を行うときにこの文言は理解してもらいやすい表現なので、削除しないで頂きたい。	ご意見ありがとうございます。航空法第96条改正によりエプロンが管制の指示権限の及ぶ範囲外であることが明確になったことから注を削除しております。また、運航者も同様の理解が可能と思料します。
12	福岡管制部	(Ⅲ)4(1)a 注3	現行、 4(1)a(b) 注3 乗客の乗降、貨物の積降し、整備又は停留のために行われるエプロン内の航空機の移動については管制業務の対象ではない。 とある。今回の改正対象ではないが、他の規程、例えば航空法施行規則第79条に関連する「空港土木施設設計要領(施設設計編)」では、 「エプロン誘導路:エプロン内の航空機の走行区域のうち、平行誘導路の機能をもった区域をいう。」 という記載があることから、当該規程には法第96条改正にあたり、エプロン内ではあるが管制業務の対象であると読める箇所が存在する。管制業務処理規程と他規程との齟齬をうまないためにも、4(1)a(b)も併せて改正する又は、航空保安業務処理規程第4にも記述があるエプロン誘導路について、その定義をPANS-ATMIに基づき記載してはどうか。 前者の対応をとるのであれば、4(1)a(b)注3を 「乗客の乗降、貨物の積降し、整備又は停留のために行われるエプロン内の航空機の移動については、エプロン内の航空機の走行区域のうち平行誘導路の機能をもった区域を除き、管制業務の対象ではない。」 と記載することを提案する。	ご提案ありがとうございます。「エプロン誘導路」は空港管理者向けの空港運用業務指針において、「エプロン上に設けられた誘導システムの一部で、航空機がエプロンを移動し、通り抜けるために供せられる経路である。」と定義されております。エプロン同様、管制の指示権限の及ぶ範囲ではないと理解できるところ、一部空港においては、空港管理者と管制機関との協定により、エプロン内における航空機の取扱いについて明確化する規定を設けております。以上のことから、第5管制業務処理規程に定義すべきものではなく、エプロン内での航空機の取扱いについては、官署において必要に応じて空港管理者との整理がなされるものと思料します。
13	福岡管制部		現在、誘導路上で完了するPush Backに関する規定は管制業務処理規程に存在しないが、誘導路は管制業務の権限に含まれることから、今回の改正に限らず、今後PANS-ATMのPushback procedureと同様の内容を盛り込む予定はあるか。 また、Pushbackを含むエプロン内の指示は、各空港の安全管理要領等に基づき行うという理解でよいか。	ご質問ありがとうございます。今後、PANS-ATMのPushback procedureと同様の内容を盛り込む予定はなく、また、ご認識のとおり、Pushbackを含むエプロン内の指示は、必要に応じて各空港の安全管理要領等により空港管理者との間で整理がなされるものと思料します。
14	保安大	(Ⅲ)4(1)a 注3	Ⅲ4(1)a注3の削除の理由と同様に、管制指示の対象が明確化されたことで「エプロンを除く」の記載は不要であることから、定義「走行地域」の改正も必要ではないか。 例)「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着陸帯及び誘導路の地域をいう。」	ご意見ありがとうございます。「走行地域」はICAO PANS-ATMの“Manoeuvring area.”の定義のとおりであり、“That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.”との記載から「エプロンを除く」の記載も含めての定義となりますので、改正の必要はないものと思料します。

15	SDECC	(Ⅲ)4(1)a 注3	現行では、定義で走行区域はエプロンを除くとされており、エプロンには管制官の権限が及ばないという原則はあるものの、注3の「乗客の乗降、貨物の積降し、整備又は停留のために行われるエプロン内の航空機の移動については管制業務の対象ではない」に該当しない、滑走路までの移動の一部であるエプロン内誘導路の走行に関する指示やブッシュバックは管制業務の対象と解釈できます。 当注釈が削除されると、誘導路上の航空機とも関係するエプロン内の航空機の移動に関して如何なる指示もしない・できないとなりますが、見解はいかがでしょうか。 なお前回(R7.8.7)では、別件ではありますが“誤解を生む可能性がある項目に補足説明を明記”という方針で改正されていました。 今回の改正は“航空法第96条改正によりエプロン内の航空機の移動は管制業務の対象外と明確になることから削除”とされていますが、たとえ航空法で明確になったとしても、業務上必要な指示、許可が可能となる解釈ができるよう、記載を残すべきと考えます。	ご意見ありがとうございます。航空法第96条改正によりエプロンが管制の指示権限の及ぶ範囲外であることが明確になったことから注を削除しております。また、「エプロン誘導路」は空港管理者向けの空港運用業務指針において、「エプロン上に設けられた誘導システムの一部で、航空機がエプロンを移動し、通り抜けるために供せられる経路である。」と定義されております。エプロン同様、管制の指示権限の及ぶ範囲ではないと理解できるところ、一部空港においては、空港管理者と管制機関との協定により、エプロン内における航空機の取扱いについて明確化する規定を設けております。以上のことから、第5管制業務処理規程に定義すべきものではなく、エプロン内での航空機の取扱いについては、官署において必要に応じて空港管理者との整理がなされるものと思料します。また、前回(R7.8.7)改正においては、“誤解を生む可能性がある項目に補足説明を明記”しましたが、今改正は航空法第96条改正により指示権限の範囲が明確になり、また、前述のように空港管理者との整理が可能であることから、誤解を生む可能性は低いと考えますので、ご理解をお願いいたします。
16	SDECC	(Ⅲ)4(1)a 注3	航空法では誘導路・エプロン・エプロン誘導路の規定がないため、黒本での定義の検討をお願いします。 今回の法改正により、従前から行っているエプロン誘導路における管制指示の根拠がなくなることが危惧されます。 エプロン誘導路が誘導路として整理され、航空法の管制の対象となれば、従前どおり問題なくブッシュバックやタクシー・トーイングの許可／指示等が可能です。エプロン誘導路がエプロン(の一部)として整理された場合、管制の対象外となり、地上移動の指示が越権行為となってしまいます。 (ご参考)ICAO PANS-ATM(Doc.4444)より抜粋 • Apron. A defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance. • Manoeuvring area. That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons. • Taxiway. A defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another, including: a) Aircraft stand taxilane. A portion of an apron designated as a taxiway and intended to provide access to aircraft stands only. b) Apron taxiway. A portion of a taxiway system located on an apron and intended to provide a through taxi-route across the apron. c) Rapid exit taxiway. (略)	ご意見ありがとうございます。誘導路及びエプロンの定義については今後の検討課題とします。「エプロン誘導路」は空港管理者向けの空港運用業務指針において、「エプロン上に設けられた誘導システムの一部で、航空機がエプロンを移動し、通り抜けるために供せられる経路である。」と定義されております。エプロン同様、管制の指示権限の及ぶ範囲ではないと理解できるところ、一部空港においては、空港管理者と管制機関との協定により、エプロン内における航空機の取扱いについて明確化する規定を設けております。以上のことから、第5管制業務処理規程に定義すべきものではなく、エプロン内での航空機の取扱いについては、官署において必要に応じて空港管理者との整理がなされるものと思料します。
17	SDECC	I 総則 2定義	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。 についても、航空法第96条改正によりエプロン内の航空機の移動は管制業務の対象外と明確であるので「エプロンを除く」という記載が不要ではないでしょうか。	ご意見ありがとうございます。「走行地域」はICAO PANS-ATMの“Manoeuvring area.”の定義のとおりであり、“That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.”との記載から「エプロンを除く」の記載も含めての定義となりますので、改正の必要はないものと思料します。
18	航空自衛隊	I 総則 2定義 「地上走行」	I 総則 2定義 「地上走行」に記述されている「飛行場面」について、その範囲はどこを想定されていますでしょうか。	ご質問ありがとうございます。「地上走行」に記述されている「飛行場面」について、滑走路・誘導路・エプロンを含む飛行場面全体を指していますが、指示権限の及ぶ範囲については着陸帯又は誘導路と整理されます。
19	FDA	スライド資料	法第2条では「航空交通管制圏＝空港等及びその付近の上空の空域」と定義されていますので、空港等に着陸帯と誘導路だけでなく、エプロンも含むのではないのでしょうか。今回、法第2条の改正がないのであれば、管制圏の定義に変更はなく、法第96条の航空交通の指示の対象範囲からエプロンが除外されたということでしょうか。	ご質問ありがとうございます。航空法第2条において、航空交通管制圏は空港等及びその付近の上空の「空域」であり、地表面は含まないと整理されています。航空法第2条そのものの改正されておりましたが、今般の航空法第96条の改正とともに、あわせて航空法第2条の解釈についてご理解をお願いいたします。

20	JAPA	「陸上空港の施設の設置基準と解説(国土交通省)」には*1「エプロン誘導路」と*2「スポット誘導経路」が定義されていますが、法96条改正後の誘導路に含まれるのでしょうか？ *1「エプロン誘導路」: エプロン内の航空機の走行区域のうち、平行誘導路の機能をもった区域をいう。 *2「スポット誘導経路」: エプロン内の航空機の走行区域のうち、駐機場への出入りを目的として指定した区域をいう。	ご質問ありがとうございます。「エプロン誘導路」と「スポット誘導経路」については、定義として記載いただいているとおり、エプロン内の区域を指しますので、航空法第96条改正後の誘導路には含まれません。
21	JAPA	エプロン内プッシュバック("Push back approved within apron")はどのように整理されるのでしょうか？	ご質問ありがとうございます。エプロンについては原則として管制官の指示権限の範囲外ですが、必要に応じて空港管理者と管制機関との協定等により整理がなされるものと思料します。