

	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		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
145	国空制第 591 号	7. 3. 6	7. 3. 20		
146	国空制第 48 号	7. 5. 12	7. 5. 12		
147	国空制第 244 号	7. 8. 5	7. 8. 7		
148	国空制第 351 号	7. 11. 20	7. 12. 1		
149	国空制第 521 号	8. 3. 12	8. 3. 19		

(Ⅲ) 飛行場管制方式

1 通 則	(Ⅲ) - 1 - 1
(1) 適 用	(Ⅲ) - 1 - 1
(2) 走行地域における指示等	(Ⅲ) - 1 - 1
(3) 滑走路の使用	(Ⅲ) - 1 - 1
(4) 閉鎖滑走路における離着陸	(Ⅲ) - 1 - 2
(5) ローアプローチ、タッチアンドゴー及びストップアンドゴー	(Ⅲ) - 1 - 2
(6) 滑走路の選定	(Ⅲ) - 1 - 2
(7) カテゴリーⅡ／ⅢILS 制限区域の保護	(Ⅲ) - 1 - 2
2 管制許可等	(Ⅲ) - 2 - 1
(1) 離陸許可	(Ⅲ) - 2 - 1
(2) 飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの離陸許可	(Ⅲ) - 2 - 2
(3) インターセクション・デパーチャー	(Ⅲ) - 2 - 3
(4) 滑走路前における待機	(Ⅲ) - 2 - 4
(5) 航空機の位置の確認	(Ⅲ) - 2 - 5
(6) 停止線灯運用時の措置	(Ⅲ) - 2 - 5
(7) 滑走路手前における待機	(Ⅲ) - 2 - 5
(8) 離陸許可の取消し	(Ⅲ) - 2 - 6
(9) 着陸許可	(Ⅲ) - 2 - 6
(10) 飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの着陸許可	(Ⅲ) - 2 - 8
(11) 滑走路離脱の指示	(Ⅲ) - 2 - 10
(12) 復行の指示	(Ⅲ) - 2 - 10
(13) 滑走路上の地上走行	(Ⅲ) - 2 - 10
(14) 滑走路の横断	(Ⅲ) - 2 - 11
(15) 使用周波数	(Ⅲ) - 2 - 11
(16) 滑走路状態表示灯(RWSL)システム運用時の措置	(Ⅲ) - 2 - 11
(17) 計器気象状態の場合の措置	(Ⅲ) - 2 - 11
(18) 法第 95 条ただし書きの許可	(Ⅲ) - 2 - 12
(19) 平行滑走路における同時運用	(Ⅲ) - 2 - 12
(20) 滑走路占有監視支援機能に関する措置	(Ⅲ) - 2 - 13
3 管制間隔	(Ⅲ) - 3 - 1
(1) 適 用	(Ⅲ) - 3 - 1
(2) 同一滑走路における間隔	(Ⅲ) - 3 - 1
(3) 平行滑走路における間隔	(Ⅲ) - 3 - 6
(4) 交差滑走路及び非交差滑走路における間隔	(Ⅲ) - 3 - 9
(5) ヘリコプターの間隔	(Ⅲ) - 3 - 14
(6) 間隔の短縮	(Ⅲ) - 3 - 15

(7) インターセクション・デパーチャー等の間隔	.....	(Ⅲ) - 3 - 16
4 地上走行	.....	(Ⅲ) - 4 - 1
(1) 地上走行に関する指示	.....	(Ⅲ) - 4 - 1
(2) ヘリコプターの地上走行	.....	(Ⅲ) - 4 - 2
(3) 航空機の位置の確認	.....	(Ⅲ) - 4 - 3
(4) グライドパス停止線に関する措置	.....	(Ⅲ) - 4 - 3
(5) 進入／出発停止線に関する措置	.....	(Ⅲ) - 4 - 3
(6) 使用周波数	.....	(Ⅲ) - 4 - 3
5 出発機	.....	(Ⅲ) - 5 - 1
(1) 出発機に対する情報及び指示	.....	(Ⅲ) - 5 - 1
(2) 気象情報の通報	.....	(Ⅲ) - 5 - 2
(3) 出発後の周波数変更に関する通報	.....	(Ⅲ) - 5 - 2
(4) 出発遅延に関する情報	.....	(Ⅲ) - 5 - 2
(5) 管制承認の伝達	.....	(Ⅲ) - 5 - 3
(6) 離陸準備完了の通報	.....	(Ⅲ) - 5 - 3
(7) 離陸時刻の通報	.....	(Ⅲ) - 5 - 3
6 到着機	.....	(Ⅲ) - 6 - 1
(1) 到着機に対する情報及び指示	.....	(Ⅲ) - 6 - 1
(2) 位置通報の要求	.....	(Ⅲ) - 6 - 2
(3) 間隔設定	.....	(Ⅲ) - 6 - 2
(4) 飛行の制限	.....	(Ⅲ) - 6 - 2
(5) VFR 機の空中待機	.....	(Ⅲ) - 6 - 2
(6) 脚の点検	.....	(Ⅲ) - 6 - 3
(7) 360° 直上進入	.....	(Ⅲ) - 6 - 3
7 可視信号	.....	(Ⅲ) - 7 - 1
(1) 適用	.....	(Ⅲ) - 7 - 1
(2) 注意信号	.....	(Ⅲ) - 7 - 2
(3) 航空機からの応答	.....	(Ⅲ) - 7 - 2
8 情報の提供	.....	(Ⅲ) - 8 - 1
(1) 交通情報	.....	(Ⅲ) - 8 - 1
(2) 飛行場の状態に関する情報	.....	(Ⅲ) - 8 - 1
(3) 航空機の異常状態に関する情報	.....	(Ⅲ) - 8 - 3
9 空港面レーダー表示装置	.....	(Ⅲ) - 9 - 1
(1) 適用	.....	(Ⅲ) - 9 - 1
(2) 空港面レーダー表示装置による情報	.....	(Ⅲ) - 9 - 1
(3) 識別	.....	(Ⅲ) - 9 - 1
10 タワーシチュエーションディスプレイ	.....	(Ⅲ) - 10 - 1

(1) 適用	.....	(Ⅲ)－10－1
(2) 航空機の位置の確認	.....	(Ⅲ)－10－1
(3) 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	.....	(Ⅲ)－10－1
11 航空機位置情報表示装置	.....	(Ⅲ)－11－1
(1) 適用	.....	(Ⅲ)－11－1
(2) 航空機の位置の確認	.....	(Ⅲ)－11－1
(3) APID による情報の提供	.....	(Ⅲ)－11－1
12 飛行場灯火運用方法	.....	(Ⅲ)－12－1
(1) 適用	.....	(Ⅲ)－12－1
(2) 停止線灯の運用	.....	(Ⅲ)－12－1
(3) RWSL システムの運用	.....	(Ⅲ)－12－1
(Ⅳ) レーダー使用基準		
1 通則	.....	(Ⅳ)－1－1
(1) 業務量	.....	(Ⅳ)－1－1
(2) レーダー機器調整	.....	(Ⅳ)－1－1
(3) 航空機の無線通信機故障の場合の措置	.....	(Ⅳ)－1－1
(4) レーダー機器故障の場合の措置	.....	(Ⅳ)－1－2
2 二次レーダー	.....	(Ⅳ)－2－1
(1) 適用	.....	(Ⅳ)－2－1
(2) コードの指定等	.....	(Ⅳ)－2－1
(3) 緊急コード	.....	(Ⅳ)－2－2
(4) トランスポンダーの待機又は低感度による応信	.....	(Ⅳ)－2－2
(5) トランスポンダーの停止	.....	(Ⅳ)－2－3
(6) トランスポンダーの故障	.....	(Ⅳ)－2－3
(7) コードの確認	.....	(Ⅳ)－2－3
3 レーダー識別	.....	(Ⅳ)－3－1
(1) 適用	.....	(Ⅳ)－3－1
(2) レーダー識別の方法及び維持	.....	(Ⅳ)－3－1
(3) レーダー識別に係る通報	.....	(Ⅳ)－3－2
(4) レーダー業務終了の通報等	.....	(Ⅳ)－3－3
(5) 識別が疑わしい場合の措置	.....	(Ⅳ)－3－3
(6) 再識別における注意事項	.....	(Ⅳ)－3－3
(7) 位置通報の要求	.....	(Ⅳ)－3－3
4 レーダー誘導	.....	(Ⅳ)－4－1
(1) 適用	.....	(Ⅳ)－4－1
(2) 最低誘導高度	.....	(Ⅳ)－4－1
(3) 誘導の範囲	.....	(Ⅳ)－4－2

(4)	誘導の方法	(IV) - 4 - 2
(5)	誘導に係る通報事項等	(IV) - 4 - 3
(6)	誘導の終了	(IV) - 4 - 5
(7)	位置情報	(IV) - 4 - 6
(8)	最終進入以外のレーダー監視	(IV) - 4 - 7
(9)	VFR機の誘導	(IV) - 4 - 7
5	レーダー移送	(IV) - 5 - 1
(1)	適用	(IV) - 5 - 1
(2)	レーダーハンドオフ	(IV) - 5 - 1
(3)	レーダーポイントアウト	(IV) - 5 - 2
6	管制間隔	(IV) - 6 - 1
(1)	適用	(IV) - 6 - 1
(2)	ターゲットの間隔測点	(IV) - 6 - 2
(3)	二次レーダーの距離精度の確認	(IV) - 6 - 2
(4)	レーダー間隔の最低基準	(IV) - 6 - 2
(5)	変位の限界	(IV) - 6 - 4
(6)	管轄区域等境界線との間隔	(IV) - 6 - 4
(7)	レーダー画面周縁における間隔	(IV) - 6 - 5
(8)	出発機間の初期間隔	(IV) - 6 - 5
(9)	到着機と出発機との間隔	(IV) - 6 - 7
(10)	編隊飛行に係るレーダー間隔	(IV) - 6 - 8
(11)	レーダー間隔の特例	(IV) - 6 - 8
(12)	自動高度応答装置による高度	(IV) - 6 - 9
(13)	クイックルック	(IV) - 6 - 10
7	出発機	(IV) - 7 - 1
(1)	出発機の誘導	(IV) - 7 - 1
(2)	離陸直後の誘導	(IV) - 7 - 1
(3)	コードの指定	(IV) - 7 - 1
(4)	最低誘導高度未満の誘導	(IV) - 7 - 1
8	到着機	(IV) - 8 - 1
(1)	到着機の誘導	(IV) - 8 - 1
(2)	最終進入コースへの誘導	(IV) - 8 - 1
(3)	最終進入コースへの会合角	(IV) - 8 - 1
(4)	最終進入コースの横断	(IV) - 8 - 1
(5)	フィックスへの直行	(IV) - 8 - 1
(6)	フィックスに直行させる場合の会合角	(IV) - 8 - 2
(7)	進入許可	(IV) - 8 - 5

(8)	進入機に係るレーダー業務範囲	(IV) - 8 - 5
8 - 1	視認進入	(IV) - 8 - 6
(1)	適用	(IV) - 8 - 6
(2)	レーダー間隔の適用	(IV) - 8 - 6
(3)	同一滑走路への視認進入	(IV) - 8 - 6
(4)	同一滑走路への経路指定視認進入	(IV) - 8 - 7
(5)	平行滑走路への視認進入	(IV) - 8 - 8
(6)	後方乱気流関連	(IV) - 8 - 9
8 - 2	平行 ILS 進入	(IV) - 8 - 10
(1)	適用	(IV) - 8 - 10
(2)	到着機に対する情報	(IV) - 8 - 10
(3)	進入機相互間の間隔	(IV) - 8 - 10
(4)	間隔の短縮	(IV) - 8 - 10
8 - 3	平行 ILS / 精測レーダー進入	(IV) - 8 - 11
(1)	適用	(IV) - 8 - 11
(2)	到着機に対する情報	(IV) - 8 - 11
(3)	進入機相互間の間隔	(IV) - 8 - 11
(4)	間隔の短縮	(IV) - 8 - 11
8 - 4	同時平行 ILS 進入	(IV) - 8 - 12
(1)	適用	(IV) - 8 - 12
(2)	到着機に対する情報	(IV) - 8 - 12
(3)	進入機相互間の間隔	(IV) - 8 - 12
(4)	ローカライザーコースへの誘導	(IV) - 8 - 12
(5)	通信の移管	(IV) - 8 - 12
(6)	同時平行 ILS 進入の監視	(IV) - 8 - 13
(7)	航空機への指示	(IV) - 8 - 13
(8)	監視の終了	(IV) - 8 - 13
9	速度調整	(IV) - 9 - 1
(1)	適用	(IV) - 9 - 1
(2)	速度調整の方法	(IV) - 9 - 1
(3)	過度の速度調整	(IV) - 9 - 3
(4)	RF レグにおける速度調整	(IV) - 9 - 4
(5)	最低調整速度及び調整量	(IV) - 9 - 4
(6)	最大調整速度	(IV) - 9 - 4
(7)	速度調整の終了	(IV) - 9 - 4
10	レーダー進入	(IV) - 10 - 1
(1)	適用	(IV) - 10 - 1

(2)	レーダー進入に係る通報事項	……………	(IV) - 10 - 1
(3)	通信連絡途絶に係る指示	……………	(IV) - 10 - 1
(4)	ノージャイロ進入	……………	(IV) - 10 - 2
(5)	着陸点検	……………	(IV) - 10 - 3
(6)	最終進入開始前の位置情報	……………	(IV) - 10 - 3
(7)	着陸誘導開始前の交信点検	……………	(IV) - 10 - 3
(8)	着陸誘導開始後の応答	……………	(IV) - 10 - 3
(9)	脚の点検	……………	(IV) - 10 - 3
(10)	進入復行方式の通報	……………	(IV) - 10 - 3
(11)	ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示	……………	(IV) - 10 - 3
(12)	周回進入	……………	(IV) - 10 - 4
(13)	着陸許可等	……………	(IV) - 10 - 5
(14)	通信の移管	……………	(IV) - 10 - 5
(15)	管制区管制所等への連絡	……………	(IV) - 10 - 5
(16)	最終進入の中止等	……………	(IV) - 10 - 5
11	搜索レーダー進入	……………	(IV) - 11 - 1
(1)	適正高度の通報	……………	(IV) - 11 - 1
(2)	滑走路視認の通報	……………	(IV) - 11 - 1
(3)	最終降下の予告	……………	(IV) - 11 - 1
(4)	最終降下の指示	……………	(IV) - 11 - 1
(5)	最終進入中の指示及び情報	……………	(IV) - 11 - 1
(6)	最低降下高度到達地点の通報	……………	(IV) - 11 - 2
(7)	搜索レーダー進入の終了	……………	(IV) - 11 - 2
12	精測レーダー進入	……………	(IV) - 12 - 1
(1)	継続送信	……………	(IV) - 12 - 1
(2)	最終降下の予告	……………	(IV) - 12 - 1
(3)	最終降下の指示	……………	(IV) - 12 - 1
(4)	最終進入中の指示及び情報	……………	(IV) - 12 - 1
(5)	接地点からの距離	……………	(IV) - 12 - 2
(6)	精測レーダー進入の終了	……………	(IV) - 12 - 2
(7)	誘導限界到達後の情報	……………	(IV) - 12 - 3
(8)	エレベーション表示装置の故障	……………	(IV) - 12 - 3
13	最終進入の監視	……………	(IV) - 13 - 1
(1)	適用	……………	(IV) - 13 - 1
(2)	監視用周波数の通報	……………	(IV) - 13 - 1
(3)	監視の方法	……………	(IV) - 13 - 1
(4)	監視の終了	……………	(IV) - 13 - 2

14	TCA アドバイザリー業務	(IV) - 14 - 1
(1)	適用	(IV) - 14 - 1
(2)	進入順位の助言	(IV) - 14 - 1
(3)	待機の助言	(IV) - 14 - 1
(4)	TCA アドバイザリー業務の終了	(IV) - 14 - 2
15	補足業務	(IV) - 15 - 1
(1)	適用	(IV) - 15 - 1
(2)	レーダー交通情報	(IV) - 15 - 1
(3)	ターゲット接触のおそれがある時の措置	(IV) - 15 - 2
(4)	回避措置	(IV) - 15 - 2
(5)	トラフィック解消の通報	(IV) - 15 - 3
(6)	レーダー気象情報及びチャフ情報	(IV) - 15 - 3
別表 1	二次レーダー管制機関別特定コード	(IV) - 15 - 4
(参考)	米軍管制機関特定コード	(IV) - 15 - 4
別表 2	二次レーダー一般コード	(IV) - 15 - 5
(V)	特別管制方式	
1	東京国際空港における同時 LDA 進入	(V) - 1 - 1
(1)	適用	(V) - 1 - 1
(2)	到着機に対する情報	(V) - 1 - 1
(3)	進入機相互間の間隔	(V) - 1 - 1
(4)	ローカライザーコースへの誘導	(V) - 1 - 2
(5)	通信の移管	(V) - 1 - 2
(6)	同時 LDA 進入のレーダー監視	(V) - 1 - 2
(7)	航空機への指示	(V) - 1 - 2
(8)	レーダー監視の終了	(V) - 1 - 3
2	成田国際空港における同時平行出発	(V) - 2 - 1
(1)	定義	(V) - 2 - 1
(2)	適用	(V) - 2 - 2
(3)	成田 WAM による位置確認	(V) - 2 - 2
(4)	出発機に対する情報	(V) - 2 - 3
(5)	出発機相互間の間隔	(V) - 2 - 3
(6)	飛行場管制方式	(V) - 2 - 3
(7)	レーダー管制方式	(V) - 2 - 4
(8)	成田 WAM が使用できない場合の代替方式	(V) - 2 - 4
3	新千歳空港及び千歳飛行場における同時平行 ILS/精測レーダー進入	(V) - 3 - 1
(1)	適用	(V) - 3 - 1
(2)	到着機に対する情報提供	(V) - 3 - 1

(3)	進入機相互間の間隔	(V) - 3 - 1
(4)	ローカライザーコースへの誘導	(V) - 3 - 1
(5)	通信の移管	(V) - 3 - 2
(6)	着陸誘導管制席への移管	(V) - 3 - 2
(7)	同時平行 ILS/PAR 進入の監視	(V) - 3 - 2
(8)	航空機への指示	(V) - 3 - 2
(9)	監視の終了	(V) - 3 - 3
4	東京国際空港における同時 RNP 進入	(V) - 4 - 1
(1)	適用	(V) - 4 - 1
(2)	到着機に対する情報	(V) - 4 - 1
(3)	進入機相互間の間隔	(V) - 4 - 1
(4)	フィックスへの直行	(V) - 4 - 1
(5)	通信の移管	(V) - 4 - 2
(6)	羽田 WAM による識別の方法及び維持	(V) - 4 - 2
(7)	同時 RNP 進入のレーダー監視	(V) - 4 - 2
(8)	航空機への指示	(V) - 4 - 2
(9)	レーダー監視の終了	(V) - 4 - 3
(VI)	緊急方式	
1	通則	(VI) - 1 - 1
(1)	適用	(VI) - 1 - 1
(2)	情報の収集	(VI) - 1 - 1
(3)	緊急機に対する指示	(VI) - 1 - 1
2	緊急業務	(VI) - 2 - 1
(1)	措置基準	(VI) - 2 - 1
(2)	通報内容	(VI) - 2 - 2
(3)	作 図	(VI) - 2 - 2
(4)	消火救難機関に対する通報	(VI) - 2 - 2
3	管制方式	(VI) - 3 - 1
(1)	優先的取扱い	(VI) - 3 - 1
(2)	緊急降下の通報を受けた場合の措置	(VI) - 3 - 1
(3)	航空機の無線通信途絶の場合の措置	(VI) - 3 - 1
(4)	捜索救難機	(VI) - 3 - 2
(5)	患者輸送機等	(VI) - 3 - 2
(6)	ミニマムフューエルを通報した航空機	(VI) - 3 - 2
(7)	ハイジャック	(VI) - 3 - 3
(8)	燃料投棄	(VI) - 3 - 3
IV	管制機関運用基準	

1	目 的	IV-1
2	管制機関の種類及び管制席	IV-1
3	調整要領	IV-1
4	協定書	IV-1
5	運用要領	IV-2
6	業務処理要領	IV-2
7	業務の引継ぎ	IV-2
8	書類の作成	IV-2
V	管制書類様式記入要領	
1	管制日誌(第1号様式)及び管理管制日誌(第1号の2様式)	V-1
2	管制無線業務日誌(第2号様式)	V-1
3	航空交通機数表(第6号様式)	V-5
4	気象日誌(第7号様式)	V-5
5	飛行場管制所機器点検表(第8号様式)	V-5
6	レーダー管制室機器点検表(第8号の2様式)	V-6
7	航空交通管制特別報告書(第9号様式)	V-6
8	管制月間交通量報告書(飛行場)(第10号様式)	V-7
9	管制月間交通量報告書(航空路)(第11号様式)	V-7
10	管制ストリップ	V-8
11	各様式の保存期間	V-16
VI	管制業務等実施要領	
1	テープレコーダー運用要領	VI-1
2	機長報告取扱要領	VI-1
3	航空交通管制特別報告書取扱要領	VI-1
VII	訓練実施要領	
1	技能証明未取得者に対する訓練実施要領	VII-1
2	国内搭乗訓練実施要領	VII-2

オフセット(Offset)

航空機が承認された飛行経路の中心線から横方向に一定の距離を保ちながら飛行することをいう。

オプションアプローチ(Option approach)

航空機からの要求により、計器進入又は VFR による進入に引き続き、タッチアンドゴー、ローアプローチ、ストップアンドゴー又は着陸のいずれかを行うものをいう。

注 オプションアプローチは、パイロットの訓練・審査飛行において、教官等が訓練生に対して、滑走路進入端直前までその後の飛行について明示することなく進入させ、その際の対応について訓練・審査を実施する場合に行われる。

回避アドバイザリー(Resolution advisory—RA)

航空機衝突防止装置による回避指示をいう。

滑走路視距離(Runway visual range—RVR)

滑走路の中心線上に位置する航空機からパイロットが滑走路標識又は滑走路灯若しくは滑走路中心線灯を視認できる距離をいう。なお、同一滑走路において複数の地点で観測されている場合は次のとおりとする。

- a タッチダウン RVR 滑走路進入端に最も近い接地帯付近で観測される RVR 値をいう。
- b ミッドポイント RVR 滑走路の中央付近で観測される RVR 値をいう。
- c ストップエンド RVR 滑走路離陸末端に最も近い接地帯付近で観測される RVR 値をいう。

滑走路進入端(Threshold)

着陸のために使用する滑走路の始まりの部分を用いる。

滑走路状態コード(Runway condition code—RWYCC)

航空機の着陸及び離陸性能に影響する滑走路面状態を表す数字を用いる。

滑走路占有監視支援機能(Runway incursion monitoring support function)

TAPS の音及び表示により、航空管制官に注意を喚起し、又は警報を通知する機能であって、次に掲げるものをいう。

- a 注意喚起 航空機又は車両が滑走路を使用している状態で、他の航空機又は車両が当該滑走路に進入しようとする状態を検知し、注意喚起音及び注意喚起表示を通知する機能。
- b 滑走路占有警報 滑走路路上における航空機同士又は航空機と車両の衝突の危険が切迫した状態を検知し、警報音及び警報表示を通知する機能。

滑走路停止位置(Runway-holding point)

航空機又は車両が滑走路手前で停止及び待機する場所であって、当該滑走路に接続する誘導路上における位置を用いる。

管轄区域境界線(Boundary)

管轄区域を構成する空域の境界面を用いる。

管制間隔(Separation)

航空交通の安全かつ秩序ある流れを促進するため航空管制官が確保すべき最小の航空機間

の空間をいう。

管制機関(Air traffic control facility)

管制業務を行う機関の総称をいう。

管制許可(Clearance)

航空機、車両又は人に対して管制機関が与える航空法(以下「法」という。)第94条ただし書、第94条の2第1項ただし書及び第95条ただし書の許可並びに法第96条第1項及び第2項の指示のうち許可的なものをいう。

管制業務(Air traffic control service)

航空機相互間及び走行地域における航空機と障害物との間の衝突予防並びに航空交通の秩序ある流れを維持し促進するための業務をいう。

管制空域(Controlled airspace)

航空交通管制区(以下「管制区」という。)、航空交通管制圏(以下「管制圏」という。)及び洋上管制区をいう。

管制区管制所(Area control center)

航空路管制業務及び進入管制業務を行う機関(ターミナル管制所を除く。)をいう。

管制指示(Instruction)

航空機、車両又は人に対して管制機関が与える法第96条第1項及び第2項の指示のうち命令的なものをいう。

注 法第96条第1項及び第2項の国土交通大臣の指示は、管制許可及び管制指示を含むものである。

管制承認(Clearance)

計器飛行方式により管制空域を航行しようとする航空機に対し、飛行計画のうち、経路、高度等管制業務に関係ある事項について管制機関が与える法第97条第1項の承認をいう。

注 法第97条第1項の承認は、計器飛行方式により飛行する航空機に対し、管制機関が発出するクリアランスを意味し、管制許可と実質的には同一の性格のものである。

管制処理容量(ATC capacity)

管制機関が管制業務を提供することのできる能力又はこれに相当する航空交通量をいう。

管制用システム(ATC systems)

航空交通管理管制官又は航空管制官が業務を行ううえで使用する、次に掲げるものをいう。

ADEX：管制データ交換処理システム(ATC data exchange system)

ARTS：ターミナルレーダー情報処理システム(Automated radar terminal system)

FACE：飛行情報管理処理システム(Flight object administration center system)

ICAP：管制支援処理システム(Integrated control advice processing system)

TAPS：空港管制処理システム(Trajectory airport traffic data processing system)

TEAM：航空交通管理処理システム(Trajectory enhanced aviation management system)

TEPS：航空路管制処理システム(Trajectory en-route traffic data processing system)

TOPS : 洋上管制処理システム(Trajectorized oceanic traffic data processing system)

クイックルック(Quick look)

他の管制席で追尾中の航空機の表示データを読み取ること又はその機能をいう。

空域管理(Airspace management)

空域の設計及び設定並びにその利用に関する関係者との調整を行うことにより、安全かつ効率的な空域の運用を図る業務をいう。

グライドパス停止線(GP hold line)

グライドスロープの電波障害を防止するために航空機を待機させる目的で設置された停止線をいう。

クルーズ(Cruise)

高度に係る管制承認時に目的飛行場に係る進入許可を同時に与え得る飛行をいう。

クリティカル DME(Critical DME)

利用が不可能となった場合に、特定の経路又は方式において、DME/DME(複数の DME を利用した広域航法)又は DME/DME/IRU(複数の DME 及び IRU を利用した広域航法)に基づく運航に支障を生じさせるような DME をいう。

計器進入(Instrument approach)

計器飛行方式により飛行する航空機(以下「IFR 機」という。)が行う計器進入方式による進入及びレーダー進入をいう。

計器進入方式(Instrument approach procedure)

計器飛行方式により飛行する到着機が秩序よく進入し着陸するために必要な飛行経路、旋回方向、高度及び飛行区域を定めた一連の飛行方法をいう。

注 計器進入方式の名称は、精密進入では当該進入のシステム名称(ILS 等)によって表され、非精密進入ではRNP又は最終進入における水平方向ガイダンスを提供する無線施設の名称(LOC、VOR、TACAN、NDB 等)によって表される。

警急業務(Alerting service)

捜索救難を必要とする航空機に関する情報を関係機関に通報し、当該機関を援助する業務をいう。

継承機関(Receiving facility or controller)

業務の継承を行う管制機関をいう。

経路指定視認進入(Chartered visual approach—CVA)

航空機が飛行すべき経路及び高度並びに当該飛行に資する顕著な地上物標が視認進入図として公示された視認進入をいう。

決心高度/決心高(Decision altitude—DA / Decision height—DH)

精密進入又は垂直方向ガイダンス付き進入において、進入継続に必要な目視物標をその到達時に視認できない場合は進入復行を開始しなければならない高度/高さをいう。

注 決心高度は平均海面を基準とし、決心高は滑走路末端標高又は接地帯標高を基準とする。

広域航法(Area Navigation—RNAV)

無線施設、自蔵航法装置若しくは衛星航法装置、又はこれらの組み合わせで、任意の経路を飛行する方式による航法をいう。

航空移動業務(Aeronautical mobile service)

航空機局と航空局(航空機と通信を行う陸上無線局をいう。)との間又は航空機局相互間の無線通信業務をいう。

航空管制官(Air traffic controller。以下「管制官」という。)

管制業務を行う資格を有し、かつ、当該業務に従事している者をいう。

航空機カテゴリー(Category of aircraft)

a カテゴリーⅠ航空機 単発プロペラ機及び全てのヘリコプターをいう。

〔例〕 C172、C208、BE36、M20T、PA28、PA46、TOBA

b カテゴリーⅡ航空機 最大離陸重量が12,500ポンド(5.7トン)以下の双発プロペラ機をいう。

〔例〕 AC95、C402、B350、BE58、BE9L、BN2P、D228、MU2、PA31

c カテゴリーⅢ航空機 カテゴリーⅠ航空機及びカテゴリーⅡ航空機以外の全ての航空機をいう。

〔例〕 C25A、GLEX、GLF4、YS11、E2、H25B、T4

注 航空機型式略号については、ICAO Doc8643(AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS)を参照。

航空機衝突防止装置(Airborne collision avoidance system—ACAS)

地上の保安施設によらず、二次レーダーの応信装置(以下「トランスポンダー」という。)の信号を利用して、衝突の可能性のある航空機の情報及び回避指示をパイロットに提供する機上装置をいう。

航空交通(Air traffic)

走行地域又は空中における航空機の交通をいう。

航空交通管理管制官(Air traffic management officer。以下「管理管制官」という。)

航空交通管理管制業務を行う資格を有し、かつ、当該業務に従事している者をいう。

航空交通管理管制業務(Air traffic management service)

空域の適正な利用及び安全かつ円滑な航空交通の確保のために、空域の有効利用に関する関係機関との調整、計器飛行方式で飛行しようとする航空機に対する飛行計画の承認及び航空交通流の調節を目的とした出発時刻に係る指示等を行う業務をいう。

航空交通管理センター(Air traffic management center。以下「ATMセンター」という。)

空域における航空交通及び気象の状況を考慮した飛行経路の設定、航空交通量の監視及び調整その他の航空交通の管理に関する業務を行う機関をいう。

航空交通業務(Air traffic service)

管制業務、飛行情報業務及び警急業務の総称をいう。

航空交通流(Air traffic flow)

空中における航空機の交通の量及び特性並びに飛行する空域等の条件によって生じる航空交通の状況をいう。

航空交通流管理(Air traffic flow management)

管制処理容量を最大限活用し、航空交通量を管制処理容量に適合させることにより、安全で秩序正しく効率的な航空交通流を形成する業務をいう。

交差滑走路(Intersecting runways)

2本以上の滑走路が交差又は接しているものをいう。

交差経路(Crossing tracks)

保護空域が重複する経路であって、45度以上、135度以下の角度で交わる経路をいう。

交通情報(Traffic information)

航空機の航行に影響を及ぼすと思われる他の航空機の情報であって、レーダー、目視その他の方法により知り得たものをいう。

交通流制御(Flow control)

空域を最大限有効活用するために、セクター、飛行場、航空路等への航空交通流を調節することをいう。

高度(Altitude)

平均海面(Mean sea level—MSL)からの垂直距離又はフライトレベルをいう。

高度制限(Altitude restrictions)

特定フィックス又は特定時刻において通過すべき高度について公示されたもの又は管制官が航空機に指示したものをいう。

航法仕様(Navigation specification)

指定された空域内での性能準拠型航法による運航のために必要な、航空機及び航空機乗組員に係る一連の要件をいい、RNAV仕様とRNP仕様に区分される。

航法性能要件値(Required Navigation Performance type—RNP type)

航空機の航法性能を数値により示したもので、航空機の全飛行時間の少なくとも95パーセント以上の飛行時間に対して、その意図した位置と実際の位置との変位が当該要件値の数値の距離(海里)に含有される値をいう。

後方乱気流(Wake turbulence)

航空機の運航に伴い引き起こされる航空機周辺の大気のじょう乱をいい、次のものが含まれる。

スラスト・ストリーム・タービュレンス(Thrust stream turbulence)、プロップウオッシュ(Prop wash)、ウイング・ティップ・ヴォーティシズ(Wing tip vortices)、ローター・ヴォーティシズ(Rotor vortices)又はヘリコプター・ダウンウォッシュ(Helicopter downwash)

後方乱気流区分(Wake turbulence categories and groups)

後方乱気流の回避を目的とした間隔を設定するために航空機を区分けしたものであって、次のものをいう。

a 後方乱気流カテゴリー

最大離陸重量により、次のとおり区分けしたものをいう。

(a) スーパー機(Super aircraft)

ICAO Doc 8643 (AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS)に示される航空機

〔例〕 A388

(b) ヘビー機(Heavy aircraft)

最大離陸重量が 136,000 キログラム以上の航空機のうち、スーパー機を除く航空機

〔例〕 A124、A339、A346、A35K、B748、B773、B78X、MD11、IL96、C17、
C135、KC2

(c) ミディアム機(Medium aircraft)

最大離陸重量が 7,000 キログラムを超え 136,000 キログラム未満の航空機

〔例〕 A21N、B39M、B752、B753、B738、BCS3、C25C、C560、E170、E190、
GLF5、F900、GLEX、P1、US2

(d) ライト機(Light aircraft)

最大離陸重量が 7,000 キログラム以下の航空機

〔例〕 AC68、C172、C206、C402、C501、C525、D228、G109、HUCO、HDJT、
PC12、PA28、PA34

b 後方乱気流グループ

最大離陸重量及び全幅により、次のとおり区分けしたものをいう。

(a) グループ A 機

最大離陸重量が 136,000 キログラム以上、全幅が 74.68 メートルを超え 80 メートル以下の航空機

〔例〕 A388

(b) グループ B 機

最大離陸重量が 136,000 キログラム以上、全幅が 53.34 メートルを超え 74.68 メートル以下の航空機

〔例〕 A124、A339、A346、A35K、B744、B748、B772、B77W、B78X

(c) グループ C 機

最大離陸重量が 136,000 キログラム以上、全幅が 38.1 メートルを超え 53.34 メートル以下の航空機

〔例〕 A306、B762、B763、B764、IL76、MD11

(d) グループ D 機

最大離陸重量が 18,600 キログラムを超え 136,000 キログラム未満、全幅が 32 メートルを超える航空機

〔例〕 A21N、A319、B39M、B738、B752、BCS3、C130、US2

(e) グループ E 機

最大離陸重量が 18,600 キログラムを超え 136,000 キログラム未満、全幅が 27.43

メートルを超え 32 メートル以下の航空機

〔例〕 B735、C1、DH8D、E190、GLEX、GLF5、GLF6、GL5T、GL7T

(f) グループ F 機

最大離陸重量が 18,600 キログラムを超え 136,000 キログラム未満、全幅が 27.43
メートル以下の航空機

〔例〕 CL60、CRJ2、CRJ7、DH8C、E170、E75L、FA7X、GLF4、SF34

(g) グループ G 機

最大離陸重量が 18,600 キログラム以下の航空機

〔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

をいう。

(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间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／出発停止線(Approach / Departure hold line)

滑走路へ進入し、又は滑走路から出発する航空機への影響を考慮し、地上走行を行う航空機を待機させる目的で誘導路上に設置された停止線をいう。

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路上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面上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こと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ー(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ーをいう。

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)

着陸又はそのための進入の継続を中止して上昇体勢に移ることをいう。

フライトレベル(Flight level)

標準気圧値 1,013.2ヘクトパスカル(29.92水銀柱インチ)を基準とした等気圧面をいう。

注 14,000フィート以上の高度は通常フライトレベルにより表わされる。

ベアリング(Bearing)

NDBからの磁方位をいう。

平行滑走路(Parallel runways)

2本以上の滑走路の中心線が平行な滑走路であって、滑走路の配置形態によって次のとおり分類する。

- a A型平行滑走路(Parallel runways type A) 滑走路の両端が同列に配置されているもの。
- b B型平行滑走路(Parallel runways type B) 滑走路両端がともに同列に配置されていないもの。

平行進入(Parallel approach)

平行滑走路にそれぞれ進入する航空機間に規定のレーダー間隔を設定する平行 ILS 進入及び平行 ILS/精測レーダー進入をいう。

ベクター(Vector)

レーダー誘導において航空機に対し指示する磁針路をいう。

編隊飛行(Formation flight)

2機以上の航空機で、事前の航空機間の打合せにより隊形を組んで航行することをいう。

- a 標準編隊(Standard formation) 編隊内の全ての航空機が、編隊長機を中心に水平距離1海里以内、かつ、鉛直距離100フィート以内の範囲内にあるものをいう。
- b 非標準編隊(Non-standard formation) 標準編隊以外のものをいう。

放射方位(Radial)

VOR 又は TACAN からの放射磁方位をいう。

補完ターゲット(Complementary target)

多重レーダー処理により、主として使用している空港監視レーダー以外を利用して補完処理されたレーダーターゲットをいう。

ポジションシンボル(Position symbol)

TEPS、TAPS 又は ARTS に表示されたレーダーターゲットをいう。

マイクロバースト(Microburst)

地上あるいはその付近で強い風の吹き出しを起こす下降気流であって、風の吹き出し口の大きさが 0.4～4 キロメートル程度のものをいう。

マック数(Mach number)

航空機の真対気速度を音の速度で除して得た数値であって、小数点第 3 位以下を切り捨てたものをいう。

マックナンバーテクニック(Mach number technique)

洋上管制において、特定の飛行経路を同一の高度で飛行する航空機相互間に縦間隔を維持するため、マック数を指示する管制方式をいう。

ミニмумフューエル(Minimum fuel)

航空機の残存燃料が、目的地に到着する時点で遅延を殆ど受け入れられない状態をいう。

注 この状態は緊急状態ではないが、過度の遅延が生じることにより緊急状態に陥る可能性がある。

無風滑走路(Calm wind runway)

地上風の風速が 5 ノット未満の場合に使用するものとして定められている滑走路をいう。

モード(Mode)

二次レーダーの査信装置(インテロゲーター)から送信される査信信号の特定パルス間隔に割り当てられた文字又は数字をいう。

模擬計器出発(Simulated departure)

SID による出発の訓練等のため VFR 機が行う飛行をいう。

模擬計器進入(Simulated approach)

計器進入の訓練等のため VFR 機が行う飛行をいう。

目視間隔(Visual separation)

航空機と航空機の接触又は衝突を防止し、かつ、航空交通の秩序ある流れを維持するため、管制官が関係航空機を視認することにより、又は航空機が他の航空機を視認することにより確保すべき最小の航空機間の空間をいう。

目視進入(Contact approach)

レーダー管制下でない IFR 機が行う進入の方法であって、計器進入方式の全部又は一部を所定の方法によらないで、飛行場を視認しながら行う進入をいう。

誘導限界(Guidance limit)

レーダー着陸誘導を継続しうる限界であって、次の場合をいう。

- a 精測レーダー進入を行う航空機(cの航空機を除く。)が精測レーダー進入に係る決心高度に到達した場合
- b 搜索レーダー進入を行う航空機(cの航空機を除く。)が進入滑走路の末端から1海里の点に到着した場合
- c 周回進入へ移行する航空機が、当該周回進入に係る最低降下高度に降下し、進入滑走路の末端から最低気象条件の地上視程の距離にある点に到達した場合

洋上管制区(Oceanic control area)

国際民間航空条約に基づき、我が国が航空交通業務を担当している飛行情報区(FIR)内の洋上空域であって、QNH適用区域境界線(平均海面上14,000フィート未満の高度においても標準気圧値により高度計規正を行うものとされている空域とQNHにより高度計規正を行うものとされている空域との境界線であって、AIPに公示されているものをいう。)の外側にあり、原則として海面から1,700メートル(5,500フィート)以上のものをいう。(参照AIP-ENR1.7-2)

洋上転移経路(Oceanic transition route—OTR)

陸上の無線施設と洋上管制区内のフィックスとの間に設定された飛行経路であって、洋上転移経路として公示されたものをいう。

レーダー安全圏(Radar safety zone)

航空機が精測レーダー進入を行う場合に安全な進入の継続が期待できるグライドパスに係るレーダー画面上に表示された範囲であって次のものをいう。

上限：接地点から滑走路の内側1,000フィートの地点を基点とし、グライドパスより0.5度高い角度で延びる直線

下限：滑走路進入端からグライドパスより0.5度低い角度で延びる直線及び最終降下開始高度より250フィート低い高度を示す線で構成される線

レーダー移送(Transfer of radar identification)

レーダー識別を移送することであって、レーダーハンドオフ及びレーダーポイントアウトをいう。

レーダー画面(Radar display)

レーダー業務を行うためにレーダーターゲット及びそれに関連する情報を表示する画面(表示器の一部がその機能を有している場合はその部分)をいう。

レーダー管制業務(Radar control)

レーダーを使用して行う管制業務であって、レーダー識別を行った航空機に対して次に掲げる業務を行うことをいう。

- a レーダー間隔(Radar separation)の設定 レーダー画面上に表示された航空機間の水平面上における間隔を設定することをいう。
- b レーダー監視(Radar monitoring)

- (a) 通常航法により飛行している航空機に対しレーダー追尾を行い、当該機が承認された飛行経路から逸脱し、又は逸脱するおそれのある場合に当該機に対しその旨通報することをいう。
 - (b) 同時平行 ILS 進入、同時 LDA 進入、同時平行 ILS/精測レーダー進入及び同時 RNP 進入中の航空機に対して、当該機が NTZ に侵入するおそれのある場合に当該機に対して通報又は指示すること及び当該機が NTZ に侵入した場合又は侵入することが確実な場合において、当該機に隣接する計器進入方式により進入中の関連機に対して回避指示を発出することをいう。
 - (c) 精測レーダー進入中の航空機に対して当該機がレーダー安全圏を逸脱し、又は逸脱するおそれのある場合に助言すること及び接地点との関連位置を通報することをいう。
- c レーダー誘導(Radar navigational guidance) 航空機に対し、磁針路を指示して飛行経路の誘導を行うことをいう。

レーダー業務(Radar service)

レーダーを使用して行う管制業務、飛行情報業務及び緊急業務をいう。

レーダー識別(Radar identification)

特定の航空機のレーダーターゲットをレーダー画面上に確認することをいう。

レーダー障害現象(Radar interference)

レーダー追尾の妨げとなるレーダー画面上の映像(固定映像、気象障害区域の映像、環状現象等)をいう。

レーダー進入(Radar approach)

IFR 機が行う次の進入をいう。

- a 精測レーダー進入(PAR approach) 精測レーダーによるレーダー着陸誘導を受けて行う計器進入をいう。
- b 搜索レーダー進入(Surveillance approach) 搜索レーダーによるレーダー着陸誘導を受けて行う計器進入をいう。

レーダーターゲット(Radar target)

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いう。

レーダー着陸誘導(Radar approach guidance)

最終進入中の航空機に対するレーダー誘導をいう。

レーダー追尾(Radar flight following)

レーダー識別を維持しながらレーダーターゲットを追尾することをいう。

レーダーハンドオフ(Radar handoff)

通信の移管を伴うレーダー移送をいう。

レーダーフィックス(Radar fix)

電氣的又は機械的にレーダー画面上に表示された特定フィックス(無線施設の利用によっ

て得られるものに限る。)でレーダー識別及びレーダー移送のため使用できるものをいう。

レーダーポイントアウト(Radar point out)

通信の移管を伴わないレーダー移送をいう。

ローアプローチ(Low approach)

計器進入又はVFRによる進入に引き続き、航空機が滑走路に接地することなく上空を通過することをいう。

ローテーションポイント(Rotation point)

航空機が離陸のため機首の引き起しを開始する滑走路の地点をいう。

ログオン(Logon)

航空機から管制機関に対して行われるデータリンク接続をいう。

ADS-C(Automatic dependent surveillance-contract)

データリンクを使用し、航空機が管制機関からの要求に基づいて自動的に通報する自機的位置情報、航空機識別符号又は気象情報等を使用した監視システムをいう。

ADS 周期報告(Periodic ADS reports)

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 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—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

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。

圏はできません。

UNABLE TO ENTER CONTROL ZONE, FIELD IMC,(CEILING〔number〕 FEET,
VISIBILITY〔number〕 METERS).

【法第 95 条ただし書きの許可】

(18) a 飛行場管制所は、VFR 機から管制圏内を飛行することについて法第 95 条ただし書の許可を求められた場合において、他の航空交通の状況を考慮し、次の(a)及び(b)の条件が満たされるときは、当該飛行場の使用滑走路、地上視程、高度計規正值、交通情報及びその他必要な事項を通報したのち許可することができる。ただし、当該飛行場の使用滑走路、地上視程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、かつ、航空機が当該 ATIS 情報を受信した旨通報した場合は、これらを省略することができる。

(a) 当該 VFR 機が VMC を維持できる場合又は当該 VFR 機が VMC を維持できない場合であって管制区管制所等から(Ⅱ)3(1)に掲げる特別有視界飛行方式による飛行の許可を得ているとき。

(b) 当該航空機の位置を確認でき、適切な交通情報を提供できること

★管制圏通過を許可します。(その他の指示)

CLEARED TO CROSS CONTROL ZONE. (other instructions)

注 管制圏に係る飛行場以外の場所における離着陸時において無線による通信設定ができない旨航空機又は運航者から連絡があった場合は、飛行場管制所は通信設定できるまでの飛行の一部または全部について、あらかじめ書面または口頭により当該許可に係る調整を行うものとする。

b 管制区管制所等は、その指示により、IFR 機に管制圏を通過させようとする場合は、当該管制圏を管轄する飛行場管制所からあらかじめ書面又は口頭により、当該 IFR 機の管制圏通過に係る許可を得ておくものとし、飛行場管制所は必要に応じ当該許可に条件を付すことができる。当該管制区管制所等が発出する管制承認又は管制指示には、当該飛行場管制所が行うべき法第 95 条ただし書の許可を含むものとする。

【平行滑走路における同時運用】

(19) 次の条件が満足される場合は、以下に掲げるところにより平行滑走路の同時運用を行うことができる。

(a) 飛行場の気象状態が VMC であること。

(b) 関係航空機と対空通信が確保されており、適切な交通情報を提供できること。

(c) 飛行場管制所又は航空機が、関係航空機を視認できること。

ア 滑走路の中心線の間隔が 210 メートル(700 フィート)以上分離した平行滑走路の場合は、交通情報を発出した後、同時に同方向の離陸、着陸又は離着陸を許可することができる。

★トラフィック、〔航空機型式〕〔位置又は状況〕、滑走路〔番号〕

TRAFFIC,〔type of aircraft〕〔position or condition〕 TO / FROM RUNWAY
〔number〕 .

〔例〕 Traffic, B767 departing from runway 32L.

Traffic, B737 on two-mile final to runway 32R.

Traffic, F15 on base for touch and go to runway 36L.

イ 滑走路の中心線の間隔が 1,310 メートル(4,300 フィート)以上分離した平行滑走路の場合は、交通情報を発出した後、同時に反方向の離陸、着陸又は離着陸を許可することができる。

★トラフィック、〔航空機型式〕、〔位置又は状況〕、反方向平行滑走路〔番号〕

TRAFFIC,〔type of aircraft〕,〔position or condition〕, OPPOSITE DIRECTION TO / FROM PARALLEL RUNWAY〔number〕.

〔例〕 Traffic, B767 departing opposite direction from parallel runway 18L.

Traffic, F15 on base for low approach opposite direction to parallel runway 36L.

注 滑走路の反方向の使用に当たっては、1(6)に留意すること。

【滑走路占有監視支援機能に関する措置】

(20) a 注意喚起が発報した場合は、速やかに滑走路の交通状況等を確認の上、必要に応じて関係航空機に対し安全確保のための管制指示を発出するものとする。

b 滑走路占有警報が発報した場合は、警報の内容に従い、速やかに次のとおり措置するものとする。

(a) 警報の内容が「GO AROUND」の場合は、対象となる到着機に復行を指示するものとする。この場合、(12)によらず、滑走路上での衝突の危険の回避を確認するまでの間、以後の飛行方法について指示しないものとする。

★復行してください。

GO AROUND.

(b) 警報の内容が「STOP IMMEDIATELY」の場合は、対象となる出発機に緊急停止を指示するものとする。この場合、離陸許可は自動的に取り消される。

★緊急停止、〔航空機無線呼出符号〕緊急停止。

STOP IMMEDIATELY,〔repeat aircraft identification〕STOP IMMEDIATELY.

(c) 警報の内容が「RUNWAY INCURSION」の場合は、一方送信により、次の用語を使用して、その旨の情報を提供するものとする。

★滑走路〔番号〕ランウェイ・インカージョン、滑走路〔番号〕ランウェイ・インカージョン。

RUNWAY〔number〕 RUNWAY INCURSION, RUNWAY〔number〕 RUNWAY INCURSION.