

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和8年3月19日適用)  
滑走路占有監視支援機能関連

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	成田事	Ⅲ(Ⅲ)2(20)	管制方式基準の中でも「措置する」「措置をとる」「措置を講じる」「措置を講ずる」などの表記ゆれがあるが、法令で広く用いられる「措置をとる」または「措置を講じる」が適当ではないか。	ご指摘ありがとうございます。表記の統一を検討いたします。
2	成田事	Ⅲ(Ⅲ)2(20)b(c)	AIP記載と同様に、注釈として情報提供の趣旨を追記してはいかがでしょうか。衝突の危険が切迫していることを検知し警報が発せられているにもかかわらず、緊急回避の指示をせず情報提供のみという相反する措置がある理由が不明確とならないように、管制業務処理規程において記載されておくべきと料します。	ご意見ありがとうございます。AIPの注釈には、パイロットに適切な行動をとっていただくことを目的として情報提供の趣旨を記載しております。一方、管制業務処理規程は、管制官がとるべき対応を規定するものであり、規定の趣旨を逐一記載することは適切でないと判断しておりますので、理解のほどお願いいたします。
3	成田事	1 2 b	「衝突の危険が切迫した状態」という日本語がやや不自然。「衝突の危険が差し迫った状態」などの方が自然ではないか。	ご意見ありがとうございます。文言については、警報機能導入のための会議体における検討の結果を踏まえ、案のとおりとしておりますので、ご理解のほどお願いいたします。
4	成田事	Ⅲ2(20)b(c)	AIP案によれば警報がRunway incursionとなった場合には、「ランウェイ・インカーションが発生している状況」であって、(1)及び(2)の管制指示に航空機が従うことができる時機をすでに過ぎた後に提供されるものである。 (3)の情報提供の目的は、当該情報を受信している航空機等に滑走路上における衝突の危険性が極めて高い状況であることを速やかに認識させ、状況に応じた自主的な回避行動を促すものである。」とあるが、管制方式基準の改正案においてはこれに関する記述が全くないため回避責任の所在が不明確である。回避責任についての言及をAIPと管制方式基準ともに記載すべきと考える。また「促す」という表現も規定としては曖昧。	ご意見ありがとうございます。AIPの注釈には、パイロットに適切な行動をとっていただくことを目的として情報提供の趣旨を記載しております。一方、管制業務処理規程は、管制官がとるべき対応を規定するものであり、規定の趣旨を逐一記載することは適切でないと判断しておりますので、理解のほどお願いいたします。
5	成田事	Ⅲ2(20)b(c)	警報がRunway incursionとなった場合にはそれまでの管制指示は無効となるのか。それとも一時的にパイロットに管制指示からの逸脱を許容している状態なのか。また、RAやウィンドシアーエスケープなどの場合同様に管制指示がどの時点から再開されるのかの明記は必要ないか。	ご意見ありがとうございます。「RUNWAY INCURSION」は、当該情報を受信している航空機等に滑走路上における衝突の危険性が極めて高い状況であることを速やかに認識させ、状況に応じた自主的な回避行動を促す目的での情報提供です。この場合には、既出の管制指示にかかわらず、パイロットによる自主的な回避行動が行われることとなります。また、当該状態が解消された時点で、管制官は通常どおりの対応として、状況に応じた指示・許可等を発出するものと認識いただければと存じます。
6	成田事	Ⅲ(Ⅲ)2(20)b(a)	滑走路上で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。 (意見) ・日本語の訂正:滑走路上における衝突の危険が回避されたことを確認するまで	ご意見ありがとうございます。文言については、警報機能導入のための会議体における検討の結果を踏まえ、案のとおりとしておりますので、ご理解のほどお願いいたします。
7	成田事	Ⅲ(Ⅲ)2(20)b(c)	警報の内容が「RUNWAY INCURSION」の場合は、一方送信により、次の用語を使用し情報を提供するものとする。 (意見) ・情報の提供のみ実施する等の記載ではないので、管制官は情報を提供しさえすればよいと言う解釈は難しい。提供した後、管制官はそれぞれ対応をとる必要が生じるのではないのでしょうか？	ご意見ありがとうございます。「RUNWAY INCURSION」による情報は航空機が管制指示に従うことができる時機をすでに過ぎた後に提供されるものであり、当該状態が解消された時点で、管制官は通常どおりの対応として、状況に応じた指示・許可等を発出するものと認識いただければと存じます。
8	成田事	1 2 定義	TAPSの支援機能にかかる定義の説明について、1 2 [低高度警報]やⅢ(1)2(23)[最低安全高度警報]より、以下の表現に修正することで統一性を持たせることができるのではないのでしょうか？ 「・・・TAPSの音及び表示により・・・」→「・・・TAPSのタワーシチュエーションディスプレイの表示及び音声警報により・・・」	ご意見ありがとうございます。文言については、警報機能導入のための会議体における検討の結果を踏まえ、案のとおりとしておりますので、ご理解のほどお願いいたします。

9	東京 (タワー)	2(20)b(c)	<p>AIPにおいては、Runway incursionの情報提供について、「航空機無線呼出符号を前置しない一方送信」と記載されているが、第5管制業務処理規程の改正案のⅢ(Ⅲ)2(20)b(c)には、無線呼出符号を前置しない旨記載されていないため、同様な内容を記載した方が良いのではないのでしょうか？</p> <p>また、AIPに記載されているように航空機無線呼出符号等を前置しない場合、第5管制業務処理規程 Ⅲ(I)5(11)cに規定されている内容と矛盾しますが整合性は取れますでしょうか？</p> <p>※Ⅲ(I)5(11)c 通信可能な範囲内にあるすべての航空機局にあてて通報を同時に送信しようとするときは、次に掲げる事項を順次送信して行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 ALL STATIONS 各局</li> <li>2 自局の呼出符号</li> <li>3 通報</li> </ol>	<p>ご意見ありがとうございます。運航者から、“ALL STATIONS”を付加した用語では緊急度が伝わらず、また、対象でない滑走路を使用している航空機が不要な行動を起こすことによる不安全事故の発生を防ぐべきとの意見があったことを踏まえて、“ALL STATIONS”ではなく、滑走路番号を前置した情報提供としております。一方送信であるものの、対象を絞った情報提供であることから、Ⅲ(I)5(11)c 通信可能な範囲内にあるすべての航空機局にあてて通報を同時に送信しようとする場合には該当しないものと認識しております。また、運航者への説明及びAIPにおいて、航空機無線呼出符号等を前置しないことを周知し、かつ、滑走路占有警報が導入される管制機関の管制官に対しても当該規定について説明等しており、規定の趣旨に係る理解の促進を図っていることから、第5管制業務処理規程への記載の必要はないと判断しております。</p>
10	東京 (タワー)	2(20)b(c)	<p>警報の内容が「GO AROUND」の場合は対象となる到着機、「STOP」の場合は対象となる出発機に対して指示することが明記されている一方、「RUNWAY INCURSION」の場合は、航空機無線呼出符号を前置しない旨AIPに記載されているが、黒本上は一方送信としか記載されていない。</p> <p>→改正案に以下の文言を追加してほしい。</p> <p>(20)b(c)警報の内容が「RUNWAY INCURSION」の場合は、一方送信により、次の用語を使用し情報を提供するものとする。なお、情報を提供するとき航空機無線呼出符号及び管制機関の無線呼出符号は前置しないものとする。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。運航者から、“ALL STATIONS”を付加した用語では緊急度が伝わらず、また、対象でない滑走路を使用している航空機が不要な行動を起こすことによる不安全事故の発生を防ぐべきとの意見があったことを踏まえて、“ALL STATIONS”ではなく、滑走路番号を前置した情報提供としております。一方送信であるものの、対象を絞った情報提供であることから、Ⅲ(I)5(11)c 通信可能な範囲内にあるすべての航空機局にあてて通報を同時に送信しようとする場合には該当しないものと認識しております。また、運航者への説明及びAIPにおいて、航空機無線呼出符号等を前置しないことを周知し、かつ、滑走路占有警報が導入される管制機関の管制官に対しても当該規定について説明等しており、規定の趣旨に係る理解の促進を図っていることから、第5管制業務処理規程への記載の必要はないと判断しております。</p>
11	中部(事)	(Ⅲ)2(20)b	<p>GO AROUNDとSTOP IMMEDIATELYの2つの管制用語は、従来から規定されている用語であり、新たに規定に追加する必要はない。「(8)bにより緊急停止を指示するものとする」で十分で、離陸許可の自動取り消しについて改めてここで記載する必要はない。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。滑走路占有警報が発報した場合の措置として、警報の内容に従い管制官の判断を伴わず、速やかに指示すべき用語を明示した規定となっておりますので、ご理解のほどお願いいたします。</p>
12	中部(事)	(Ⅲ)2(20)a	<p>注意喚起は車両に関わって発報することもあるから、安全確保のための管制指示の相手は、航空機のみならず車両も含まれるのではないか。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。注意喚起に基づく管制指示は、滑走路上の安全確保を目的として行われるものであり、対象を航空機に限定することはありません。当該項目の記載については、別途検討いたします。</p>
13	関西(事)	(Ⅲ)2(20)a(c)	<p>RWY INCURSION警報発出時に“ALL STATIONS”及び自局を言わないという内容を、黒本改正案の文面から読み取るのが難しいのではないのでしょうか。</p> <p>(1)総則 5電話通信 (12)通信の設定 c項において、以下のように規定されています。</p> <p>c 通信可能な範囲内にあるすべての航空機局にあてて通報を同時に送信しようとするときは、次に掲げる事項を順次送信して行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 ALL STATIONS 各局</li> <li>2 自局の呼出符号</li> <li>3 通報</li> </ol> <p>この規定に関わらず相手局・自局の呼出符号を含めないのであれば、その旨を明記した方がよいのではないのでしょうか。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。運航者から、“ALL STATIONS”を付加した用語では緊急度が伝わらず、また、対象でない滑走路を使用している航空機が不要な行動を起こすことによる不安全事故の発生を防ぐべきとの意見があったことを踏まえて、“ALL STATIONS”ではなく、滑走路番号を前置した情報提供としております。一方送信であるものの、対象を絞った情報提供であることから、Ⅲ(I)5(11)c 通信可能な範囲内にあるすべての航空機局にあてて通報を同時に送信しようとする場合には該当しないものと認識しております。また、運航者への説明及びAIPにおいて、航空機無線呼出符号等を前置しないことを周知し、かつ、滑走路占有警報が導入される管制機関の管制官に対しても当該規定について説明等しており、規定の趣旨に係る理解の促進を図っていることから、第5管制業務処理規程への記載の必要はないと判断しております。</p>
14	福岡(事)	(Ⅲ)2(20)b(a)	<p>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。とあるが例えばレベルランを実施する飛行検査機に対して「GO AROUND」の警報が発報した場合は、到着機でないため復行の指示は行わない、ということか。</p>	<p>ご質問ありがとうございます。警報の内容が「GO AROUND」で発報された場合は、指示を行うこととなります。</p>

15	福岡(事)	(Ⅲ)2(20)b(c)	管制方式基準の改正案では「ランウェイインカージョン」、AIPの改正案では「ランウェイインカージョン」となっているが、表記を統一した方が良いのではないか。	ご意見ありがとうございます。AIPと表記を統一し、「ランウェイ・インカージョン」と修正しております。
16	福岡(事)	(Ⅲ)2(20)b(c)	航空機呼出符号を前置しないことについて、明記が必要ではないでしょうか。通信の手順については、Ⅲ(Ⅰ)5(11)通信の設定に記載されているところであり、通信可能な範囲内にあるすべての航空機局にあてる通報を同時に送信しようとするときに、ALL STATIONSを用いると規定されています。「一方送信」の語は、航空保安処理規程第5内で、Ⅲ(Ⅳ)1(3)航空機の無線通信機故障の場合の措置等で使用されておりますが、相手からの応答を期待しない意図を指しているのみで、この語のみで航空機呼出符号を省略してよいと解するのは、難しいと考えられます。AIPで公示しているように、航空機呼出符号を前置せず、通報のみを一方送信することを明記したほうがよ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。運航者から、“ALL STATIONS”を付加した用語では緊急度が伝わらず、また、対象でない滑走路を使用している航空機が不要な行動を起こすことによる不安全事象の発生を防ぐべきとの意見があったことを踏まえて、“ALL STATIONS”ではなく、滑走路番号を前置した情報提供としております。一方送信であるものの、対象を絞った情報提供であることから、Ⅲ(Ⅰ)5(11)c 通信可能な範囲内にあるすべての航空機局にあてる通報を同時に送信しようとする場合には該当しないものと認識しております。また、運航者への説明及びAIPにおいて、航空機無線呼出符号等を前置しないことを周知し、かつ、滑走路占有警報が導入される管制機関の管制官に対しても当該規定について説明等しており、規定の趣旨に係る理解の促進を図っていることから、第5管制業務処理規程への記載の必要はないと判断しております。
17	那覇(事)	(Ⅲ)2(20)b(c)	「RUNWAY INCURSION」の場合は、一方送信により情報を提供すると規定されているが、航空機無線呼出符号を前置しない(AIP AD1.1 6.14.2(3))ことをどのように読み取るべきか。システム上では対象機が表示される一方で相手局を付さないのであれば、Ⅲ-(Ⅰ)5(11)【通信の設定】の例外であることや、C/Sの前置をしないことを明記すべきでは。 (用例「一方送信」) ・Ⅲ-(Ⅳ)1(3)a(b)【航空機の無線通信機故障の場合の措置】 ⇒通信途絶機のC/Sを前置する一方送信であることが自明 ・Ⅲ-(Ⅳ)1(4)a【レーダー機器故障の場合の措置】 ⇒All stationsを前置する一方送信であることが自明 ・Ⅲ-(Ⅵ)3(3)d【航空機の無線通信途絶の場合の措置】 ⇒通信途絶IFR機のC/Sを前置する一方送信であることが自明	ご意見ありがとうございます。運航者から、“ALL STATIONS”を付加した用語では緊急度が伝わらず、また、対象でない滑走路を使用している航空機が不要な行動を起こすことによる不安全事象の発生を防ぐべきとの意見があったことを踏まえて、“ALL STATIONS”ではなく、滑走路番号を前置した情報提供としております。一方送信であるものの、対象を絞った情報提供であることから、Ⅲ(Ⅰ)5(11)c 通信可能な範囲内にあるすべての航空機局にあてる通報を同時に送信しようとする場合には該当しないものと認識しております。また、運航者への説明及びAIPにおいて、航空機無線呼出符号等を前置しないことを周知し、かつ、滑走路占有警報が導入される管制機関の管制官に対しても当該規定について説明等しており、規定の趣旨に係る理解の促進を図っていることから、第5管制業務処理規程への記載の必要はないと判断しております。
18	那覇(事)	(Ⅲ)2(20)b(c)	RUNWAY INCURSIONの情報を提供する場合の用語は「複数滑走路を一人の管制官が管制する場合は、滑走路を明示する」の一文を入れ、用語例は(RUNWAY[number])RUNWAY INCURSION,(RUNWAY[number])RUNWAY INCURSIONとする。 (理由)単一滑走路のみを管制する場合、滑走路番号を明示せずともRUNWAY INCURSIONとなる滑走路は明白である。 切迫した状況ではシンプルで短い用語のほうが望ましい。	ご意見ありがとうございます。複数滑走路を有する空港で、滑走路別に飛行場管制席の周波数が分かれている状態でも、地上車両や運航者にとって必ずしも「滑走路番号を明示せずともRUNWAY INCURSIONとなる滑走路は明白」ではないことから、対象滑走路は明示することとしております。
19	那覇(事)	(Ⅲ)2(20)b(a)	復行を指示する場合の用語はGO AROUND,GO AROUNDとする。 (理由)他の警報による指示と合わせて2回繰り返すことにより警報での指示であることを明確にする。	ご意見ありがとうございます。「警報による指示であることを明確」にすることよりも、「即座に復行操作に移行することを期待」するため、通常の復行指示と同様「C/S.GO AROUND」の指示としています。
20	那覇(事)	I-2	滑走路占有警報の英名が規定される予定はあるか。警報の鳴動を受けて復行や緊急停止を指示し、危険の回避を解消した後等に復行や停止の指示の理由を求められた際はAIP AD1.1 6.14.1に公示されるRunway incursion warningの語を使用することとなると思料するが、用語の統一のためには処理規定にも記すことが効果的ではないか。	ご意見ありがとうございます。英名が規定される予定はありませんが、外国エアラインのパイロットに対しては、航空局において運用開始に係る運航者説明会により、滑走路占有警報の仕組みやAIPの改正等について説明がなされ、理解の促進が図られております。

21	東京管制部	(Ⅲ)飛行場管制方式 2管制許可等 (20)b	<p>(b)における「STOP」指示から(c)による「RUNWAY INCURSION」へのフェーズ移行は、システムに設定する閾値で判断されるものと推察するところ。 羽田空港における航空機衝突事故後の事故調査あるいは刑事捜査を踏まえると、システム上の閾値、管制官の判断の関与の仕方等に厳しい焦点が当たることは自明の理であるため、今後、対外的に明確且つ論理的に説明ができるような整理が必須と考えます。</p> <p>当然のことながら、空港毎の交通特性があり、IFRとVFRの割合、取り扱う航空機型式の割合、飛行場面レイアウトの違い等を踏まえたより機能的な閾値が必要であることもまた自明の理ですが、閾値に対する根幹となる考え方は本省において論理構築しておくべきと思います。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。システム上の設定値等の考え方、最低基準等については、航空局内部規程に定めることとしており、空港ごとの特性に応じた設定がされることとなります。</p>
22	岩沼	I 総則 2 定義 Ⅲ 管制方式基準 (Ⅲ) 飛行場管制方式 2 管制許可等	<p>「滑走路占有監視支援機能」の「定義」について 「滑走路占有監視支援機能」はTAPSにおける機能名のことであり、管制官の業務処理規程である「第5管制業務処理規程」には、本機能の機能要件である「滑走路占有警報」を定義すべきではないか。「MSAW監視機能」における「低高度警報」もそのような規定構造となっている。 また、AIPの改正案でも「滑走路占有警報」と、それによる管制官の措置が記載されているので、整合が取れるのではないかと。</p> <p>◆修正案(定義) 滑走路占有監視支援機能警報(Runway incursion monitoring support function warning)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滑走路に進入しようとした場合等に、TAPSの音及び表示により管制官に通知する支援機能であって発せられる警報であって、次の機能を有する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滑走路を使用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により通知する機能警報。 b 滑走路占有警報 滑走路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により通知する機能警報。</p> <p>◆修正案(飛行場管制方式) 【滑走路占有監視支援機能警報発報時の措置】 (本文変更無し)</p>	<p>ご意見ありがとうございます。本規定は、滑走路占有監視支援機能への警報音及び警報表示の追加に合わせ、滑走路占有監視支援機能の定義及び滑走路占有監視支援機能に関する措置を制定するものです。注意喚起及び滑走路占有警報の機能を有するものであり、注意喚起は「警報」とは別の機能ですので、ご理解のほどお願いいたします。また、AIPには、パイロットに適切な行動をとっていただくことを目的として「滑走路占有警報」に係る措置のみを記載しておりますが、第5管制業務処理規程には管制官の対応が求められる注意喚起も含めて規定することが適切と判断し、「滑走路占有監視支援機能に係る措置」として新規制定しております。</p>
23	SDECC	Ⅲ(Ⅲ)2(20)a 及びb	<p>(意見)2定義には、「～注意喚起音及び注意喚起表示により通知する機能」及び「～警報音及び警報表示により通知する機能。」として“通知”する機能となっているため、滑走路占有監視支援機能機能作動時の措置としては、「注意喚起が通知された場合は」「滑走路占有警報が通知された場合は」と“通知”に揃えたほうがよいのではないのでしょうか。また、表題も【滑走路占有監視支援機能通知時の措置】に揃えてはいかがでしょうか。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。定義において「通知する機能」と規定し、Ⅲ(Ⅲ)2(20)において通知の具体を「発報」として規定しております。また、表題は包括して【滑走路占有監視支援機能に関する措置】としておりますので、ご理解のほどお願いいたします。</p>
24	SDECC	Ⅲ(Ⅲ)2(20)a	<p>(意見)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滑走路を使用しようとする場合に通知する機能であるため、管制指示を発出する対象は関連航空機だけでなく車両も含める必要があるのではないのでしょうか。 (修正案) 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等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。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。注意喚起に基づく管制指示は、滑走路上の安全確保を目的として行われるものであり、対象を航空機に限定することはありません。当該項目の記載については、別途検討いたします。</p>

25	SDECC	Ⅲ(Ⅲ) 2(20)b(c)	(質問) 改正案には措置を行う者の記載がありませんが、情報提供を行うのは飛行場管制席のみでしょうか。地上管制席でも情報提供を行う必要があるのでしょうか。	ご質問ありがとうございます。運用開始時点においては、飛行場管制席での情報提供としておりますが、地上管制席等での当該情報の提供についても検討しております。
26	SDECC	Ⅲ(Ⅲ) 2(20)b(c)	(質問) 用語の箇所★に「ランウェイインカージョン」と記載されていますが、「滑走路誤進入」等の日本語表記はされないのでしょうか。	ご質問ありがとうございます。「RUNWAY INCURSION」は警報音及び警報表示の内容であることから、日本語表記もそのまま「ランウェイ・インカージョン」となります。
27	SDECC	Ⅲ(Ⅲ) 2(20)b(c)	(質問) ランウェイ・インカージョンが解消したことは関係する航空機にしか把握できないと思われ ますが、ランウェイ・インカージョンが解消したことの情報提供は行う必要はないのでし ょうか。	ご質問ありがとうございます。当該状態が解消された旨の一方送信は想定しておらず、管制 官は通常どおりの対応として、状況に応じた指示・許可等を発出するものと認識いただければ と存じます。
28	SDECC	Ⅲ(Ⅲ) 2(20)b(c)	(質問) 「RUNWAY INCURSION」について、AIPには「GO AROUND」又は「STOP」の管制指示に 航空機が従うことができる時機をすでに過ぎた後に提供される」と記載されていますが、 管制機関としては時機を過ぎただけでなく、「GO AROUND」又は「STOP」の管制指示 を出した後にRUNWAY INCURSIONを一方送信するケースも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。時機を過ぎただけでなく、「GO AROUND」又は「STOP IMMEDIATELY」の管制指示を出した後に「RUNWAY INCURSION」を一方送信するケースもあ りますので、ご理解のほどお願いいたします。
29	AEC	Ⅲ(20)b	(20)a項に基づく注意喚起の発報後、安全確保のための管制指示として「GO AROUND」 を発出したとしても、空港における滑走路と誘導路の配置形態によっては、その後即時に 警報が発報する状況も想定される。この場合、再度当該航空機に対する「GO AROUND」 の指示発出要否が明確ではないため、(20)b項について以下のとおり提案する。  (案)「(20)b 滑走路占有警報が発報した場合は、上記aによる安全確保のための管制 指示を発出していない場合に限り、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。」	ご意見ありがとうございます。滑走路占有警報に関する措置として、「GO AROUND」又は 「STOP IMMEDIATELY」の管制指示を出した後に「RUNWAY INCURSION」を一方送信する ケースもありますので、ご理解のほどお願いいたします。
30	FDA	(Ⅲ)2(20)	滑走路占有監視支援機能による注意喚起および滑走路占有警報がどのような基準(検 出範囲や速度などの閾値)で発報するのか、パイロットが状況を認識する上で有効な情 報なため、情報の共有を希望いたします。	ご意見ありがとうございます。システム上の設定値等の考え方、最低基準等については、航空 局内部規程に定めることとしており、空港ごとの特性に応じた設定がされることとなります。基 本的な考え方については、34項、35項の回答をご参照ください。
31	FDA	(Ⅲ)2(20)b(b), (c)	(b)による指示または(c)による情報提供がなされた後、滑走路上で衝突の危険の回避 を確認するまでの間に、関連機に対して、新たな指示の発出は可能なのでしょうか。	ご質問ありがとうございます。(b)による指示または(c)による情報提供後、滑走路上で衝突 の危険の回避を確認するまでの間に、関連機に対して管制官から新たな指示が発出されるこ とはあります。
32	FDA	(Ⅲ)2(20)b(c)	着地後の到着機やV1に達した出発機にとって、(c)による情報提供が、新たなリスクを生 まないか検証が必要と考えます。特に低視程時に関連機が視認できない状況で、(c)の 情報が提供された場合、パイロットの判断に悪影響を及ぼさないか懸念します。	ご意見ありがとうございます。(c)による情報提供は、必要かつ有効と考えられる行動をパイ ロットが主体的に取ることを想定しており、状況に応じた判断及び対処をしていただくこととなり ますので、主旨をご理解いただいた上でのご対応をよろしくお願いいたします。
33	株式会社 ジェイエア	Ⅲ-2(20)(c)	滑走路横断の待機中の他機の機首が滑走路停止線にかかるか、わずかに超えた際に、 仮にRWY INCURSIONが通報されると、離陸機のHigh Speed RTOを誘発する可能性があ り、不安全な事態が生じることが懸念されます。	ご意見ありがとうございます。滑走路占有警報は他の航空機等との衝突の回避を目的とした 機能であり、左記のような状況において発報する想定はありませんので、ご理解のほどお願 いいたします。

34	株式会社 ジェイエア	Ⅲ-2 (20)(c)	<p>RUNWAY INCURSIONの情報提供は、パイロットによる見張り義務の履行と主体的な回避行動を目的としているとのことですが、悪天候等により視認性が低下している環境下や、車両や関連機が認識できない状況では、パイロットの判断のみに依存した回避行動には限界があると考えます。このような状況も踏まえたうえで、(a)及び(b)の管制指示に航空機が従うことができる時機をすでに過ぎていると思われる場合でも、パイロットが迅速な回避行動を取れるよう、情報提供に留まらず、その場の管制官が衝突防止の為に最善と判断する(a)(b)と同様の、具体的な回避行動を明示した管制指示の発出(誤侵入機への回避指示や着陸機へのStop Immediatelyの指示など)・助言が有効的であると考えます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。(c)による情報提供は、管制指示に航空機が従うことができる時機をすでに過ぎた後に提供されることから、必要かつ有効と考えられる行動をパイロットが主体的にとることを想定しております。状況に応じた判断及び対処をしていただくこととなりますので、主旨をご理解いただいた上でのご対応をよろしく願いいたします。</p>
35	SNJ	(b)	<p><b>離陸滑走前における「STOP IMMEDIATELY」の適用について</b>  現行規定において「STOP IMMEDIATELY」の用語は、離陸滑走を開始した後の出発機に対して緊急停止を指示する場合に限定されていますが、滑走路占有監視機能によって離陸滑走開始前・後の判定が可能でしょうか。</p> <p>「STOP」の警報が離陸滑走開始後のみ発報されるのであれば、運用は現行通りとなりますが、出発機が停止状態(離陸許可発出後で離陸滑走開始前、Hold shortまたはLine up and waitの指示で離陸許可発出前)において、「STOP」の警報発報により「STOP IMMEDIATELY」の指示が発出されるケースが想定されるのであれば、『滑走路占有監視機能により「STOP」の警報が発報された場合は、離陸滑走を開始していない出発機に対して「STOP IMMEDIATELY」の用語により緊急停止を指示する場合があります。』など、緊急停止の適用の変更が必要ではないでしょうか。</p> <p>また、停止状態において「STOP IMMEDIATELY」の指示が発出される場合であっても、リードバックは「STOP IMMEDIATELY」という理解でいいでしょうか。</p>	<p>ご質問ありがとうございます。管制官が使用するシステムにより、航空機が離陸滑走を開始したことを検知しております。「STOP IMMEDIATELY」の滑走路占有警報は、離陸滑走開始を検知した時のみに発報することとなります。</p>
36	SNJ	(c)	<p><b>「RUNWAY INCURSION」の情報提供が行われるタイミング(閾値)の目安について</b>  RUNWAY INCURSIONの用語による情報提供は「GO AROUND」または「STOP IMMEDIATELY」の指示に従うことができる時機を過ぎた場合(航空機や車両の急な進入等への対応)であることは理解しましたが、「GO AROUND」または「STOP」の警報と「RUNWAY INCURSION」の警報が発報される境界(パラメータの閾値)は、具体的にどのように設定されるのでしょうか。</p> <p>航空機側の対応が困難な状況で指示の発出がないようにパラメータ設定が行われるものと思いますが、例えば、到着機であればThresholdからの特定距離(時間)、Threshold通過、接地など、出発機であれば特定速度、V1到達、滑走路残距離など、「GO AROUND」または「STOP IMMEDIATELY」の指示が明らかに発出されない(「RUNWAY INCURSION」の情報提供による自主的な回避行動となる)タイミングの条件または目安を明示いただけないでしょうか。</p>	<p>ご質問ありがとうございます。本機能の運用開始時点において、出発機に対する滑走路占有警報の内容が「STOP IMMEDIATELY」から「RUNWAY INCURSION」へ変化するのは、離陸滑走開始後に100ノットに到達したときとしております。</p> <p>また、到着機に対する滑走路占有警報の内容が「GO AROUND」から「RUNWAY INCURSION」へ変化するのは、到着機が進入手上空通過後～接地までの間のいずれかの時機にとなった時としております。</p> <p>なお、運用開始後にも評価等を実施し、当該設定値について見直されることがあります。</p>

37	JAPA	Ⅲ 管制方式基準 (Ⅲ) 飛行場管制方式 2 管制許可等 (20)(c)	<p>(20)(c)を削除することを提案する。 (理由)「RUNWAY INCURSION」が発生している切迫した状態で「RUNWAY INCURSION」と情報提供されても、通信をスタックするだけで状況を悪化させる可能性が極めて高いと思います。また、関連航空機や車両は「RUNWAY INCURSION」と通報されても、何をして良いのかわかりません。航空機の機長や地上車両の運転手は、最後の管制指示を守ることが最重要であり、管制指示ではない情報提供は優先度が低いと思います。</p> <p>また、「RUNWAY INCURSION」を回避するための指示は、基本的に回避に時間を要する地上の航空機や車両より、飛行中の航空機への「GO AROUND」等の指示を優先して発出すべきだと考えます。「RUNWAY INCURSION」の使用が考えられる数少ないケースとしては、「RUNWAY INCURSION」による危機的状況を回避できた後、滑走路運用を一時停止するときなどに、「RUNWAY INCURSION」を含んだ情報提供は実施しても良いと思います。</p> <p>例、「RUNWAY CLOSE due to RUNWAY INCURSION」</p>	<p>ご意見ありがとうございます。(c)の情報提供を行うケースは、(a)(b)による対応後に突発的な進入が発生した場合、及び(a)(b)による対応がなく突発的な進入が発生した場合が考えられます。すでに管制指示に従うことができる時機を過ぎた状況において、必要かつ有効と考えられる行動をパイロットが主体的に取ることを想定しており、状況に応じた判断及び対処をしていただくこととなりますので、主旨をご理解いただいた上でのご対応をよろしく願いいたします。</p>
38	JAPA	Ⅲ (20) b (a),(b)	<p>新設されるⅢ 2 (20) b (a),(b)の管制用語は、Ⅲ 2 (12) 及び (8)b の管制用語と同一なので、適用項目を明記すれば良いのではないのでしょうか。尚、(8)b については、緊急停止を指示した時期によっては、航空機の運航に大きな影響があることから、以下の注を追記することを要望します。</p> <p>注 管制官の緊急停止の指示にかかわらず、離陸の継続又は中止は、パイロットの判断で行われるものである。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。Ⅲ 2 (20) b (a),(b) の管制用語は、Ⅲ 2 (12) 及び (8)b の管制用語と同一ではありませんが、Ⅲ 2 (20) bは滑走路占有警報が発報した場合に、警報の内容に従い管制官の判断を伴わず、速やかに指示すべき用語を明示した規定となっており、Ⅲ 2 (12) 及び (8)b とは趣旨が異なります。また、(8)b にかかわらず、パイロットは運航への安全を考慮し、状況に適した判断及び対応が求められる場合もあると考えられますので、注釈を記載する必要はないと思料します。ご理解のほどお願いいたします。</p>
39	JAPA	Ⅲ (20) b (a),(b),(c)	<p>GO AROUND, STOP と RUNWAY INCURSION の警報が発報される場合のしきい値の差異が分かるようでしたら教えてください。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。34項、35項をご参照ください。</p>
40	JAPA	Ⅲ (20) b (c)	<p>Ⅲ 2 (20) b (c) にRUNWAY INCURSION という管制用語が新設されますが、定義に規定する必要はないでしょうか。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。「RUNWAY INCURSION」は警報音及び警報表示の内容であり、【滑走路占有監視支援機能に関する措置】において説明されていることから、定義には規定しておりませんので、ご理解のほどお願いいたします。</p>