

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">I 総 則</p> <p style="text-align: center;">2 定 義</p> <p>(16) <u>インターセクション(Intersection)</u> a <u>滑走路相互、滑走路と誘導路、誘導路相互が交差又は合流する地点をいう。</u> b <u>地上の無線施設からの放射方位、ベアリング及び距離等によって得られる地理上の位置をいう。</u></p> <p>(17) <u>インターセクション・デパーチャー(Intersection departure)</u> <u>滑走路末端以外のインターセクションから離陸滑走を開始する離陸の方法をいう。</u></p> <p>(18)～(24) 《項番繰り下げ》</p> <p>(25) <u>滑走路視距離(Runway visual range-RVR)</u> <u>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。</u> a <u>タッチダウン RVR</u> <u>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。</u> b <u>ミッドポイント RVR</u> <u>滑走路の中央付近で観測される RVR 値をいう。</u> c <u>ストップエンド RVR</u> <u>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。</u></p> <p>(26)～(45) 《項番繰り下げ》</p> <p>(46) <u>決心高度(Decision altitude-DA)</u> <u>精密進入又は垂直方向の経路情報を伴う非精密進入を行う場合の進入限界高度(計器飛行により降下できる最低の高度。以下同じ。)をいう。</u> 注1 <u>決心高度は、平均海面からの高度(フィート単位)で進入方式ごとに示される。</u> 注2 <u>決心高(Decision height-DH)は、精密進入又は垂直方向の経路情報を伴う非精密進入を行う場合の進入限界高であって、接地帯標高又は滑走路末端標高からの高さである。</u></p> <p>(47)～(70) 《項番繰り下げ》</p> <p>(71) <u>最終進入(Final approach)</u> a <u>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<u>進入復行点</u>に至るまでの間の計器進入の部分</u>をいう。 (a) <u>方式旋回又は基礎旋回を完了した地点</u> (b) <u>最終進入フィックス</u> (c) <u>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</u> b <u>場周経路の最終部分をいう。</u></p>	<p style="text-align: center;">I 総 則</p> <p style="text-align: center;">2 定 義</p> <p>《新 規》</p> <p>(16) <u>インターセクション・デパーチャー(Intersection departure)</u> <u>使用可能な滑走路の全長を使用しないで、滑走路の中途の他の滑走路又は誘導路との交差点から滑走を開始する離陸の方法をいう。</u></p> <p>(17)～(23)</p> <p>(24) <u>滑走路視距離(Runway visual range-RVR)</u> <u>航空機が接地する地点の上方5メートルの高さから滑走路又は滑走路沿いの特定灯火、若しくは標識を認めることができる離陸又は着陸方向の最大距離をいう。</u></p> <p>(25)～(44)</p> <p>(45) <u>決心高度(Decision altitude-DA)</u> <u>精密進入又は垂直方向の経路情報を伴う非精密進入を行う場合の進入限界高度(計器飛行により降下できる最低の高度。以下同じ。)をいう。</u> 注1 <u>決心高度は、平均海面からの高度(フィート 単位)で進入方式ごとに示される。</u> 注2 <u>決心高(Decision height-DH)は、精密進入又は垂直方向の経路情報を伴う非精密進入を行う場合の<u>進入限界高度</u>であって、接地帯標高又は滑走路末端標高からの高さである。</u></p> <p>(46)～(69)</p> <p>(70) <u>最終進入(Final approach)</u> a <u>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<u>進入復行を開始する地点</u>に至るまでの間の計器進入の部分</u>をいう。 (a) <u>方式旋回又は基礎旋回を完了した地点</u> (b) <u>最終進入フィックス</u> (c) <u>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</u> b <u>場周経路の最終部分をいう。</u></p>	<p>定義の新設</p> <p>表現の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>Ⅲ(Ⅰ)3(4)【RVR 値の通報】から移動し定義</p> <p>飛行方式設定基準の定義に準じて表記</p> <p>表現の統一</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改 正 後	現 行	備 考
<p>(72)～(74) 《項番繰り下げ》</p> <p>(75) <u>最低降下高(Minimum descent height-MDH) 非精密進入及び周回進入を行う場合の進入限界高をいう。</u> <u>注 最低降下高は、飛行場標高(非精密進入であって滑走路末端標高が飛行場標高から2メートル(7フィート)減じたレベル未満の場合は、滑走路末端標高)からの高さ(フィート単位)で進入方式ごとに示される。</u></p> <p>(76) <u>最低降下高度(Minimum descent altitude-MDA) 非精密進入及び周回進入を行う場合の進入限界高度をいう。</u> <u>注 最低降下高度は、平均海面からの高度(フィート単位)で進入方式ごとに示される。</u></p> <p>(77)～(87) 《項番繰り下げ》</p> <p>(88) <u>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。</u></p> <p>(89) <u>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。</u></p> <p>(90)～(138) 《項番繰り下げ》</p> <p>(139) <u>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。</u></p> <p>(140)～(176) 《項番繰り下げ》</p>	<p>(71)～(73)</p> <p>《新 規》</p> <p>(74) <u>最低降下高度(Minimum descent altitude-MDA) 非精密進入を行う場合の進入限界高度をいう。</u> <u>注 最低降下高度は、平均海面からの高度(フィート単位)で進入方式ごとに示される。</u></p> <p>(75)～(85)</p> <p>《新 規》</p> <p>《新 規》</p> <p>(86)～(134)</p> <p>《新 規》</p> <p>(135)～(171)</p>	<p>定義の新設 (飛行方式設定基準の定義に準じて表記)</p> <p>飛行方式設定基準の定義に準じて表記</p> <p>定義の新設</p> <p>定義の新設</p> <p>定義の新設</p>

改 正 後	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">Ⅲ 管制方式基準</p> <p style="text-align: center;">(I) 総 則</p> <p style="text-align: center;">2 通 則</p> <p>【迅速な行動を必要とする場合】</p> <p>(14) 「直ちに(IMMEDIATE/IMMEDIATELY)」又は「急いで(EXPEDITATE)」の語は、管制許可又は管制指示の内容が迅速に実行される必要のある場合にのみ使用するものとする。この場合時間的余裕があれば、当該許可又は指示とあわせて急迫な状態の内容を通報するものとする。</p> <p style="text-align: center;">3 気象情報</p> <p>【RVR 値の通報】</p> <p>(4) RVR 分岐表示器が管制卓に設置されている管制区管制所(広域セクターに限る。)又はターミナル管制機関は、a に掲げる時期に b に掲げる RVR 値を航空機に対して通報する。ただし、当該 RVR 値が ATIS 情報又は FSC 等からの情報に含まれており、航空機がこれらの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。</p> <p>a 通報時期</p> <p>(a) 出発機(RVR 値が離陸の最低気象条件として定められている滑走路から離陸する航空機に限る。)</p> <p>ア 地上走行に関する指示を発出したとき</p> <p>イ 離陸許可を発出するまでの適切な時期</p> <p>ウ RVR 値が既通報値から変化したとき。この場合実施可能の範囲において通報するものとする。</p> <p>(b) 到着機(RVR 値が進入を継続するための最低気象条件として定められている計器進入において進入する航空機に限る。(周回進入により着陸する場合を除く。))</p> <p>ア 最初に通信を設定したとき、又はその後できるだけ早い時期</p> <p>イ 進入許可を発出若しくは中継するとき、又はレーダー進入を開始した後できるだけ早い時期</p> <p>ウ 着陸許可を発出又は中継するとき。ただし、既通報値に変化がないときは省略することができる。</p> <p>エ RVR 値が既通報値から変化したとき。この場合実施可能の範囲において通報するものとする。</p> <p>b RVR 値</p> <p>(a) RVR の観測機器が一地点のみに設置されている場合であって、その RVR 値が 1,800 メートル以下のときは当該 RVR 値。ただし、当該 RVR 値が欠測の場合は、RVR 値欠測の通報に加え、地上視程を通報するものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕RVR〔表示値〕メートル</p> <p><u>RUNWAY〔number〕RVR〔indicated value〕METERS.</u></p> <p>注 RVR の観測機器が一地点のみに設置されている飛行場では「滑走路」の語及び</p>	<p style="text-align: center;">Ⅲ 管制方式基準</p> <p style="text-align: center;">(I) 総 則</p> <p style="text-align: center;">2 通 則</p> <p>【迅速な行動を必要とする場合】</p> <p>(14) 「直ちに(IMMEDIATELY)」又は「急いで(EXPEDITATE)」の語は、管制許可又は管制指示の内容が迅速に実行される必要のある場合にのみ使用するものとする。この場合時間的余裕があれば、当該許可又は指示とあわせて急迫な状態の内容を通報するものとする。</p> <p style="text-align: center;">3 気象情報</p> <p>【RVR 値の通報】</p> <p>(4) RVR 分岐表示器が管制卓に設置されている管制区管制所(広域セクターに限る。)又はターミナル管制機関は、a に掲げる時期に b に掲げる RVR 値を航空機に対して通報する。ただし、当該 RVR 値が ATIS 情報又は FSC 等からの情報に含まれており、航空機がこれらの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。</p> <p>a 通報時期</p> <p>(a) 出発機</p> <p style="text-align: center;">地上走行に関する指示を発出したとき</p> <p>(b) 到着機(RVR 値が着陸の最低気象条件として定められている計器進入方式において進入を許可する場合に限る。)</p> <p>ア 最初に通信を設定したとき、又はその後できるだけ早い時期</p> <p>イ 進入許可を発出若しくは中継するとき、又はレーダー進入を開始した後できるだけ早い時期</p> <p>ウ 着陸許可を発出又は中継するとき(周回進入により着陸する場合を除く。)ただし、既通報値に変化がないときは省略することができる。</p> <p>エ RVR 値が既通報値から変化したとき。この場合実施可能の範囲において通報するものとする。</p> <p>b RVR 値</p> <p>(a) タッチダウン RVR(進入しようとする航空機からみて手前の接地帯付近で観測される RVR をいう。以下同じ。)値が 1,800 メートル以下の場合は当該 RVR 値。</p> <p>(b) ミッドポイント RVR(滑走路の中央付近で観測される RVR をいう。以下同じ。)値又はストップエンド RVR(航空機からみて先方の接地帯付近で観測される RVR をいう。以下同じ。)値が次に掲げる場合は当該 RVR 値。この場合においては、タッチダウン RVR 値、ミッドポイント RVR 値、ストップエンド RVR 値の順に通報するもの</p>	<p>(Ⅲ)4(12)【間隔設定】(IMMEDIATE TAKE-OFF 等)から移動</p> <p>到着機の項目と同様に RVR 値を通報する条件を明確化</p> <p>RVR 値を通報する時期について細分化</p> <p>周回進入により着陸する場合を前文に移動</p> <p>出発機若しくは到着機又は旧設定基準若しくは新設定基準に関わらず通報できるよう整理</p> <p>RVR が欠測している場合、地上視程を適用する為、その旨追加規定と用語例の順を整理</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現 行	備 考
<p>番号を省略することができる。</p> <p>★滑走路〔番号〕RVR〔最大／最小表示値〕メートルより大／小 <u>RUNWAY〔number〕RVR ABOVE/BELOW〔maximum/minimum indicated value〕METERS.</u></p> <p>注 表示器に「+」又は「-」が表示されたとき使用する。</p> <p>★滑走路〔番号〕RVR〔表示値〕メートル、変更範囲〔表示値の変更範囲〕 <u>RUNWAY〔number〕RVR〔indicated value〕METERS, VARIABLE〔range of variance〕.</u></p> <p>注 RVR値が上下に頻繁に変化しているとき使用する。 〔例〕RVR one thousand four hundred meters. <u>Runway 34R RVR above one thousand eight hundred meters.</u> <u>Runway 24 RVR four hundred meters, variable between two hundred meters and five hundred meters.</u></p> <p>★滑走路〔番号〕RVR欠測、地上視程〔観測値〕メートル <u>RUNWAY〔number〕RVR NOT AVAILABLE, VISIBILITY〔indicated value〕METERS.</u> 〔例〕Runway 34 RVR not available, visibility five hundred meters.</p> <p>(b) RVRの観測機器が複数設置されている場合であって、そのRVR値のいずれかが1,800メートル以下のときは観測されているすべてのRVR値。この場合においては、タッチダウンRVR値、ミッドポイントRVR値、ストップエンドRVR値の順に通報するものとする。ただし、そのいずれかのRVR値が欠測の場合は、当該RVR値欠測の通報に加え、地上視程を通報するものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕RVRタッチダウン〔表示値〕メートル、ミッドポイント〔表示値〕メートル、ストップエンド〔表示値〕メートル <u>RUNWAY〔number〕RVR TOUCHDOWN〔indicated value〕METERS, MIDPOINT〔indicated value〕METERS, STOP END〔indicated value〕METERS.</u> 〔例〕Runway34RVR touchdown seven hundred meters, midpoint six hundred meters, stop end five five zero meters.</p> <p>★滑走路〔番号〕RVR〔タッチダウン表示値〕メートル、〔ミッドポイント表示値〕メートル〔ストップエンド表示値〕メートル <u>RUNWAY〔number〕RVR〔indicated value at touchdown〕METERS,〔indicated value at midpoint〕METERS,〔indicated value at stop end〕METERS.</u></p> <p>注 既に通報した表示値に変化があった場合の再通報時等、混同のおそれがないとき使用する。</p> <p>★滑走路〔番号〕RVRタッチダウン〔表示値〕メートル、ミッドポイント欠測、ストップエンド〔表示値〕メートル、地上視程〔観測値〕メートル <u>RUNWAY〔number〕RVR TOUCHDOWN〔indicated value〕METERS, MIDPOINT NOT AVAILABLE, STOP END〔indicated value〕METERS, VISIBILITY〔indicated value〕METERS.</u></p>	<p>とする。</p> <p>ア 出発機 <u>ミッドポイントRVR値又はストップエンドRVR値が800メートル未満であるとき。ただし、タッチダウンRVRが観測されている場合は、タッチダウンRVR値未満のときに限る。</u></p> <p>イ 到着機 <u>ミッドポイントRVR値又はストップエンドRVR値が800メートル未満であり、かつ、タッチダウンRVR値未満のとき。</u></p> <p>★滑走路〔番号〕RVR〔表示値〕メートル <u>RUNWAY〔number〕RVR〔indicated value〕METERS.</u></p> <p>注 RVR値の観測が一地点のみにおいて行われている飛行場では「滑走路」の語及び番号を省略することができる。</p> <p>★滑走路〔番号〕RVR〔最大／最小表示値〕メートルより大／小 <u>RUNWAY〔number〕RVR ABOVE/BELOW〔maximum/minimum indicated value〕METERS.</u></p> <p>注 表示器に「+」又は「-」が表示されたとき使用する。</p> <p>★滑走路〔番号〕RVR〔表示値〕メートル、変更範囲〔表示値の変更範囲〕 <u>RUNWAY〔number〕RVR〔indicated value〕METERS, VARIABLE〔range of variance〕.</u></p> <p>注 RVR値が上下に頻繁に変化しているとき使用する。 〔例〕RVR one thousand four hundred meters. <u>Runway 34R RVR above two thousand meters.</u> <u>Runway 24 RVR four hundred meters, variable two hundred meters to five hundred meters.</u></p> <p>★滑走路〔番号〕RVRタッチダウン〔表示値〕メートル、ミッドポイント〔表示値〕メートル、ストップエンド〔表示値〕メートル <u>RUNWAY〔number〕RVR TOUCHDOWN〔indicated value〕METERS, MIDPOINT〔indicated value〕METERS, STOP END〔indicated value〕METERS.</u> 〔例〕Runway 34 RVR Touchdown seven hundred meters, Midpoint six hundred meters, Stop end five five zero meters.</p> <p>★滑走路〔番号〕RVRタッチダウン〔表示値〕メートル、ミッドポイント欠測、ストップエンド〔表示値〕メートル <u>RUNWAY〔number〕RVR TOUCHDOWN〔indicated value〕METERS, MIDPOINT MISSING, STOP END〔indicated value〕METERS.</u></p> <p>注 いずれかの観測点において欠測しているとき、観測値にかえて通報する。</p> <p>★滑走路〔番号〕RVR〔タッチダウン表示値〕メートル、〔ミッドポイント表示値〕メートル〔ストップエンド表示値〕メートル <u>RUNWAY〔number〕RVR〔indicated value at touchdown〕METERS,〔indicated value at midpoint〕METERS,〔indicated value at stop end〕METERS.</u></p> <p>注 既に通報した表示値に変化があった場合の再通報時等、混同のおそれがないとき使用する。</p>	<p>現状にあわせて用語例を変更</p> <p>ICAO用語に準拠</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>(II) 計器飛行管制方式</p> <p>2 管制間隔</p> <p>【縦間隔】</p> <p>(3) b 《略》</p> <p>(a) 関連両機が行った無線施設又は DME フィックス上空の位置通報が両機の擦過を明示する場合。この場合、両機が同一の無線施設から分岐する航空路又は放射方位に航行している場合も含むものとする。((3)-22 図)</p> <p>(b) 関連両機が同一のインターセクション(2つ以上の無線施設からの方位線の交点に限る。)を通過した旨報告した場合であって、両機間に3分以上の間隔が存在するとき</p> <p>4 出発機</p> <p>【出発に係る指示】</p> <p>(1) 必要な場合、出発機の離陸前に離陸方向、旋回方向、経路、針路、通過高度等を指示するものとする。</p> <p>★ [方向] へ出発して下さい。 DEPART [direction / runway] .</p> <p>★ 離陸後左/右旋回して下さい。 TURN LEFT / RIGHT AFTER DEPARTURE.</p> <p>★ 滑走路の方位で飛行して下さい。 CONTINUE RUNWAY HEADING.</p> <p>注 「CONTINUE RUNWAY HEADING」を用いた場合、航空機は使用する滑走路の磁方位の磁針路で飛行する。この場合、<u>偏流の修正を行わない磁針路であることに留意</u>すること。</p> <p>《削除》</p> <p>【模擬計器出発】</p> <p>(5) 《略》</p>	<p>(II) 計器飛行管制方式</p> <p>2 管制間隔</p> <p>【縦間隔】</p> <p>(3) b 《略》</p> <p>(a) 関連両機が行った無線施設又は DME フィックス上空の位置通報が両機の擦過を明示する場合。この場合、両機が同一の無線施設から分岐する航空路又は放射方位に航行している場合も含むものとする。((3)-22 図)</p> <p>(b) 関連両機が同一のインターセクション(2つ以上の無線施設からの方位線の交差点をいう。)を通過した旨報告した場合であって、両機間に3分以上の間隔が存在する場合</p> <p>4 出発機</p> <p>【出発に係る指示】</p> <p>(1) 必要な場合、出発機の離陸前に離陸方向、旋回方向、経路、針路、通過高度等を指示するものとする。</p> <p>★ [方向] へ出発して下さい。 DEPART [direction / runway] .</p> <p>★ 離陸後左/右旋回して下さい。 TURN LEFT / RIGHT AFTER DEPARTURE.</p> <p>★ 滑走路の方位で飛行して下さい。 FLY RUNWAY HEADING.</p> <p>注 「FLY RUNWAY HEADING」を用いた場合、航空機は使用する滑走路番号の10倍の数値の磁針路で飛行する。この場合、<u>滑走路番号と滑走路磁方位の針路差及び偏流に留意すること。なお、SIDにおける「RUNWAY HEADING」は、滑走路磁方位による直線上昇を前提としている。</u></p> <p>【離陸最低気象条件未満の場合の措置】</p> <p>(5) <u>飛行場管制所は飛行場における気象状態が離陸のための最低気象条件未満の場合は、出発しようとする IFR 機に対し雲高及び地上視程(RVR 値が離陸のための最低気象条件として公示されている場合は、RVR)の値を通報し、離陸許可を発出しないものとする。ただし、当該気象情報が 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、気象情報の通報を省略することができる。</u></p> <p>★ 雲高 [数値] フィート、視程/RVR [数値] メートルです。離陸許可は発出できません。 UNABLE TO ISSUE DEPARTURE CLEARANCE, CEILING [number] FEET, VISIBILITY / RVR [number] METERS.</p> <p>【模擬計器出発】</p> <p>(6) 《略》</p>	<p>インターセクションを定義したことによる表現の変更 表現の変更</p> <p>ICAO 用語に準拠 RUNWAY HEADING の飛行方法を変更し説明 SID の"RWY HDG"と方式基準の"RWY HDG"との相違が偏流というわずかなものとなることから、特段の説明を要しないため削除</p> <p>離陸最低気象条件未満かどうかは操縦士が判断することとし、管制官は気象状態にかかわらず離陸を許可することとする。操縦士からその旨通報が合った場合の対応については(III)2(1)【離陸許可】に集約</p> <p>項番繰り上げ</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p style="text-align: center;">7 到着機</p> <p>【到着情報】 (1) d 飛行場管制所は、到着機に係る次の情報のうち必要なものを管制区管制所等に通報するものとする。 (a) 到着機を視認し、当該機の着陸が確実であると判断したこと (b) 着陸時刻 (c) 計器飛行方式を取り下げた場合は、その時刻 (d) <u>復行を行った航空機</u>又は通信途絶機に関する情報 (e) 使用滑走路</p> <p>【到着機に対する情報等】 (4) 管制区管制所(広域セクターに限る。)、ターミナル管制所又は飛行場管制所は、到着機と最初の無線通信を設定したのち、当該機に対し、次に掲げる情報等(飛行場管制所にあつては(b)を除く。)を速やかに通報するものとする。ただし、(b)イ、ウ及びオ並びに(c)から(f)については、当該情報が ATIS 情報又は FSC 等からの情報に含まれており、航空機がこれらの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。</p> <p>(e) 雲高及び視程が次の場合はその値：気象通報の雲高の値が周回進入に係る最低降下高の最高値未満のとき又は気象通報の視程が周回進入に係る最低気象条件の地上視程の最高値未満のとき</p> <p>【進入を継続するための最低気象条件未満の場合の措置】 (6) 管制区管制所等は、到着機から目的飛行場の気象状態が当該機の進入を継続するための最低気象条件未満である旨の通報を受けた場合は、当該機の要求に基づき、待機の指示又は代替飛行場への管制承認を発出し、進入順位を調整するものとする。 注 当該機の進入を継続するための最低気象条件は、計器進入方式、航空機の区分及び操縦士の資格によって決定される。</p> <p>【進入許可】 (7) a 進入許可を発出する場合は、交通状況により公示されている計器進入方式を指定し、又は計器進入方式を到着機に選択させることができる。ただし、レーダーを使用する場合は、到着機を所定の計器進入方式の最終進入コース又は場周経路に誘導することができる。 ★ [計器進入方式の種類] 進入を許可します。 CLEARED FOR [type of approach] APPROACH. [例] Cleared for ADF A approach. Cleared for ILS runway 34 approach. Cleared for TACAN NR 1 / ILS runway 36R approach. ★進入を許可します。 CLEARED FOR APPROACH. 注 計器進入方式の種類を指定しないで到着機に進入方式を選択させる場合に用いる。 ★進入復行して下さい。</p>	<p style="text-align: center;">7 到着機</p> <p>【到着情報】 (1) d 飛行場管制所は、到着機に係る次の情報のうち必要なものを管制区管制所等に通報するものとする。 (a) 到着機を視認し、当該機の着陸が確実であると判断したこと (b) 着陸時刻 (c) 計器飛行方式を取り下げた場合は、その時刻 (d) <u>進入復行</u>又は通信途絶機に関する情報 (e) 使用滑走路</p> <p>【到着機に対する情報等】 (4) 管制区管制所(広域セクターに限る。)、ターミナル管制所又は飛行場管制所は、到着機と最初の無線通信を設定したのち、当該機に対し、次に掲げる情報等(飛行場管制所にあつては(b)を除く。)を速やかに通報するものとする。ただし、(b)イ、ウ及びオ並びに(c)から(f)については、当該情報が ATIS 情報又は FSC 等からの情報に含まれており、航空機がこれらの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。</p> <p>(e) 雲高及び視程が次の場合はその値：気象通報の雲高に飛行場の標高を加えた値が周回進入に係る最低降下高度の最高値未満のとき又は気象通報の視程が周回進入に係る最低気象条件の地上視程の最高値未満のとき</p> <p>【着陸最低気象条件未満の場合の措置】 (6) 管制区管制所等は、到着機から目的飛行場の気象状態が当該機の着陸最低気象条件を満たさない旨の通報を受けた場合は、当該機の要求に基づき、待機の指示又は代替飛行場への管制承認を発出し、進入順位を調整するものとする。 注 当該機の着陸最低気象条件は、計器進入方式、航空機の区分及び操縦士の資格によって決定される。</p> <p>【進入許可】 (7) a 進入許可を発出する場合は、交通状況により公示されている計器進入方式を指定し、又は計器進入方式を到着機に選択させることができる。ただし、レーダーを使用する場合は、到着機を所定の計器進入方式の最終進入コース又は場周経路に誘導することができる。 ★ [計器進入方式の種類] 進入を許可します。 CLEARED FOR [type of approach] APPROACH. [例] Cleared for ADF A approach. Cleared for ILS runway 34 approach. Cleared for TACAN NR 1 / ILS runway 36R approach. ★進入を許可します。 CLEARED FOR APPROACH. 注 計器進入方式の種類を指定しないで到着機に進入方式を選択させる場合に用いる。 ★進入復行して下さい。</p>	<p>進入復行の整理</p> <p>最低降下高を定義したことによる表現の変更及び表現の統一</p> <p>表現の統一</p> <p>表現の統一</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現 行	備 考
<p>EXECUTE MISSED APPROACH.</p> <p>注1 進入許可は、<u>当該計器進入方式に係る進入復行方式を飛行する許可を含むもの</u>である。</p> <p>注2 航空路等を航行中の航空機に対し、進入フィックス上空到達以前に降下の指示を含まない進入許可を発出した場合は、当該機は航空路等の最低経路高度まで降下することができる。</p> <p>【時差進入】</p> <p>(10) a ターミナル管制所は、次の条件が満たされる場合、飛行場管制所が設置されている飛行場に進入する到着機に対し時差進入方式を適用することができる。</p> <p>(a) 進入復行方式が2つ以上利用可能な場合は、そのいずれの方式にもリバースコースによる飛行方式が含まれていないこと</p> <p>(b) 進入復行方式が1つのみ利用可能な場合は、次の条件を満足すること</p> <p>ア 当該進入復行方式にリバースコースによる飛行方式が含まれていないこと</p> <p>イ 気象通報の雲高の値が許可する計器進入方式の周回進入に係る最低降下高の最高値以上であり、かつ気象通報の視程の値が許可する計器進入方式の周回進入に係る最低気象条件の地上視程の最高値以上であること</p>	<p>EXECUTE MISSED APPROACH.</p> <p>注1 進入許可は、<u>公示されている計器進入方式による進入復行の許可を含むもの</u>である。</p> <p>注2 航空路等を航行中の航空機に対し、進入フィックス上空到達以前に降下の指示を含まない進入許可を発出した場合は、当該機は航空路等の最低経路高度まで降下することができる。</p> <p>【時差進入】</p> <p>(10) a ターミナル管制所は、次の条件が満たされる場合、飛行場管制所が設置されている飛行場に進入する到着機に対し時差進入方式を適用することができる。</p> <p>(a) 進入復行方式が2つ以上利用可能な場合は、そのいずれの方式にもリバースコースによる飛行方式が含まれていないこと</p> <p>(b) 進入復行方式が1つのみ利用可能な場合は、次の条件を満足すること</p> <p>ア 当該進入復行方式にリバースコースによる飛行方式が含まれていないこと</p> <p>イ 気象通報の雲高の値に飛行場の標高を加えた値が許可する進入方式の周回進入に係る最低降下高度の最高値以上であり、かつ気象通報の視程の値が許可する進入方式の周回進入に係る最低気象条件の地上視程の最高値以上であること</p>	<p>表現の変更 進入復行を指示した場合について 明記</p> <p>最低降下高を定義したことによる 表現の変更及び表現の統一</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改 正 後	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">(Ⅲ) 飛行場管制方式</p> <p style="text-align: center;">1 通 則</p> <p>【適 用】</p> <p>(1) b 飛行場管制所は、可能な限り航空機等の継続的視認に努めるものとし、航空機を視認できない場合は、次に掲げるいずれかの方法により当該航空機及び関連航空機の位置を確認し、航空機に相互の視認を促すものとする。ただし、3(2)から(6)に定める管制間隔を設定する場合は3(1)によるものとする。</p> <p>(a) 当該機からの通報による位置の確認</p> <p>(b) <u>10(2)、11(2)又は12(2)による位置の確認</u></p> <p>【走行地域における指示】</p> <p>(2) a 走行地域における航空機、車両又は人の移動に対する管制許可、管制指示又は情報の発出は無線電話により行うものとする。ただし、無線電話が使用できない場合は、指向信号灯によるものとする。(参照(Ⅲ) 7(1))</p> <p>b <u>離陸、滑走路における待機、滑走路上の地上走行若しくは滑走路の横断に係る管制許可又は管制指示を発出する場合には「到着機の後に」、「出発機の後から」等の条件は付けないものとする。</u></p> <p>【滑走路の使用】</p> <p>(3) 航空機に対して離着陸(ローアプローチ及びタッチアンドゴーを含む。)以外の目的で滑走路を使用することは許可しないものとする。<u>ただし、交通状況、又は誘導路の閉鎖若しくは配置等の理由により、やむを得ず滑走路を地上走行等に使用する必要がある場合はこの限りではない。</u></p> <p>【カテゴリーⅡ/ⅢILS 制限区域の保護】</p> <p>(7) 気象状態が雲高 200 フィート以下又は RVR550 メートル以下の場合には、次の要領によりカテゴリーⅡ/ⅢILS 制限区域を保護するものとする。ただし、必要と認められる場合は、飛行場毎にこの<u>値を超える</u>気象条件を定めることができるものとする。</p> <p>a ローカライザー制限区域</p> <p>(a) 到着機が、滑走路進入端から4海里の地点を通過した後は、次に掲げる場合を除き、ローカライザー制限区域に航空機等を立ち入らせないものとする。</p> <p>ア 先行到着機が同一又は他の滑走路へ着陸し、滑走路離脱のため当該制限区域を通過する場合。</p> <p>★ILS 制限区域の離脱を通報して下さい。</p> <p>REPORT OUT OF ILS CRITICAL AREA.</p> <p>イ 出発機又は復行した航空機が当該制限区域を通過する場合。</p> <p>(b) 上記(a)にかかわらず、到着機がミドルマーカ―又はこれに相当する <u>DME フィックス</u>を通過した後は、航空機等を当該制限区域に立ち入らせないものとする。</p> <p>b グライドスロープ制限区域</p> <p>到着機が滑走路進入端から4海里の地点を通過した後は、グライドスロープ制限区域に航空機等を立ち入らせないものとする。</p> <p>c 到着機がミドルマーカ―又はこれに相当する <u>DME フィックス</u>を通過した後に、航空機等がローカライザー制限区域内にある場合又は到着機が滑走路進入端から4海里の地点</p>	<p style="text-align: center;">(Ⅲ) 飛行場管制方式</p> <p style="text-align: center;">1 通 則</p> <p>【適 用】</p> <p>(1) b 飛行場管制所は、可能な限り航空機等の継続的視認に努めるものとし、航空機を視認できない場合は、次に掲げるいずれかの方法により当該航空機及び関連航空機の位置を確認し、航空機に相互の視認を促すものとする。ただし、3(2)から(6)に定める管制間隔を設定する場合は3(1)によるものとする。</p> <p>(a) 当該機からの通報による位置の確認</p> <p>(b) <u>9(2)、10(2)又は11(2)による位置の確認</u></p> <p>【走行地域における指示】</p> <p>(2) a 走行地域における航空機、車両又は人の移動に対する管制許可、管制指示又は情報の発出は無線電話により行うものとする。ただし、無線電話が使用できない場合は、指向信号灯によるものとする。(参照(Ⅲ) 6(1))</p> <p>b <u>上記の管制許可には、「着陸機の後に」、「離陸機の後から」等の条件は付けないものとする。</u></p> <p>【滑走路の使用】</p> <p>(3) 航空機に対して離着陸(ローアプローチ及びタッチアンドゴーを含む。)以外の目的で滑走路を使用することは<u>原則として</u>許可しないものとする。</p> <p>【カテゴリーⅡ/ⅢILS 制限区域の保護】</p> <p>(7) 気象状態が雲高 200 フィート以下又は RVR550 メートル以下の場合には、次の要領によりカテゴリーⅡ/ⅢILS 制限区域を保護するものとする。ただし、必要と認められる場合は、飛行場毎にこの<u>値以上の</u>気象条件を定めることができるものとする。</p> <p>a ローカライザー制限区域</p> <p>(a) 到着機が、滑走路進入端から4海里の地点を通過した後は、次に掲げる場合を除き、ローカライザー制限区域に航空機等を立ち入らせないものとする。</p> <p>ア 先行到着機が同一又は他の滑走路へ着陸し、滑走路離脱のため当該制限区域を通過する場合。</p> <p>★ILS 制限区域の離脱を通報して下さい。</p> <p>REPORT OUT OF ILS CRITICAL AREA.</p> <p>イ 出発機又は<u>進入復行機</u>が当該制限区域を通過する場合。</p> <p>(b) 上記(a)にかかわらず、到着機がミドルマーカ―を通過した後は、航空機等を当該制限区域に立ち入らせないものとする。</p> <p>b グライドスロープ制限区域</p> <p>到着機が滑走路進入端から4海里の地点を通過した後は、グライドスロープ制限区域に航空機等を立ち入らせないものとする。</p> <p>c 到着機がミドルマーカ―を通過した後に、航空機等がローカライザー制限区域内にある場合又は到着機が滑走路進入端から4海里の地点を通過した後に、航空機等がグライ</p>	<p>参照項番の変更</p> <p>参照項番の変更 表現の明確化</p> <p>例外的な使用ができる場合を例示</p> <p>表現の整理</p> <p>進入復行と復行の整理 DME フィックスを追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>を通過した後に、航空機等がグライドスロープ制限区域内にある場合は、次の用語により、ILS 制限区域が保護されていない旨を当該到着機に対して速やかに通報するものとする。</p> <p>★ILS 制限区域は保護されていません。（〔交通情報〕） ILS CRITICAL AREA NOT PROTECTED.（〔traffic information〕）</p> <p>d カテゴリーⅡ／ⅢILS により進入を開始した到着機に対しては、気象状態が雲高 200 フィートを超えて、かつ、全ての RVR が 550 メートルを超えて回復した場合であっても、ILS 制限区域の保護を継続するものとする。</p> <p style="text-align: center;">2 管制許可等</p> <p>【離陸許可】</p> <p>(1) a 離陸許可は、原則として、出発機が離陸滑走路に近づき（レシプロ機に対しては離陸準備完了の通報を受け）、かつ、関係先行機が 3(2)、(4)、(5)及び(6)に定める位置に到達したのちに、次の要領により発出するものとする。ただし、当該機が離陸滑走路を開始するまでに、先行機との間に 3(2)(a(c)及びc(c)を除く)、(4)及び(5)に定める間隔が設定できると判断した場合は、先行機が所定の状態に達する前であっても、当該機に対し交通情報を提供して離陸許可を発出することができる。この場合、先行出発機は、使用滑走路長の中央部を通過していなければならない。</p> <p>(a) 離陸許可は、風向風速の値(飛行場管制所内に設置された分岐指示器等の示す値。以下同じ。)を通報し、使用滑走路番号を前置した後に発出する。</p> <p>(b) 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値を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。</p> <p>(c) 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所に設置されている場合は、原則として、<u>出発機の車輪が滑走路を離れる地点に近い風向風速の値を通報する。</u></p> <p>★風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕、離陸支障ありません。 WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY〔number〕Cleared for TAKE-OFF. 〔例〕 All Nippon 40, wind 360 at 12, runway32L, cleared for take-off. Air Do 18, wind 190 at 28 maximum 40, runway19R, cleared for take-off. Japan Air 2532, wind direction variable between 270 and 020, wind 330 at 18, runway35, cleared for take-off.</p>	<p>ドスロープ制限区域内にある場合は、次の用語により、ILS 制限区域が保護されていない旨を当該到着機に対して速やかに通報するものとする。</p> <p>★ILS 制限区域は保護されていません。（〔交通情報〕） ILS CRITICAL AREA NOT PROTECTED.（〔traffic information〕）</p> <p>d カテゴリーⅡ／ⅢILS により進入を開始した到着機に対しては、気象状態が雲高 200 フィートを超えて、かつ、全ての RVR が 550 メートルを超えて回復した場合であっても、ILS 制限区域の保護を継続するものとする。</p> <p style="text-align: center;">2 管制許可等</p> <p>【離陸許可】</p> <p>(1) 離陸許可は、次の要領により発出するものとする。 【離着陸許可発出時期】《4 地上走行及び出発》</p> <p>(4) a 離陸許可は、原則として、<u>出発機が使用滑走路の離陸滑走路開始点に近づいたのち(レシプロ機に対しては離陸準備完了の通報を受けたのち)当該機に対し発出するものとする。</u> b 着陸許可は、<u>原則として到着機が最終進入(直線進入を行う到着機にあっては滑走路進入端から 2 海里の点)に到達するまでに当該機に対し発出するものとする。</u> c 関係先行機がある場合は、<u>離着陸許可は、a 及び b の規定にかかわらず関係先行機が 3(2)、(4)及び(5)までに定める位置に到達したのちに発出するものとする。ただし当該機が離陸滑走路を開始するまでに、又は最終進入コースにおいて滑走路進入端を通過するまでに、先行機との間に 3(2)、(4)及び(5)に定める間隔が設定されると判断される場合は、先行機が所定の状態に達する前であっても当該機に対し交通情報を提供して当該許可を発出することができる。この場合、先行出発機は 3(6)の規定により当該滑走路長の 2 分の 1 未満の距離を間隔として適用する場合を除き、使用滑走路長の中央部を通過していなければならない。</u></p> <p>(a) 離陸許可は、風向風速の値(飛行場管制所内に設置された分岐指示器等の示す値。以下同じ。)を通報し、使用滑走路番号を前置した後に発出する。</p> <p>(b) 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所に設置されている場合は、原則として、<u>浮揚区域(出発機の車輪が滑走路を離れる地点の周辺をいう。)に近い地点の風向風速の値を通報する。</u></p>	<p>離陸許可に関して、方法と発出時期を一つにまとめて規定表現の整理</p> <p>ICAO PANS-ATM に準拠</p> <p>表現の整理</p> <p>用語例の追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現 行	備 考
<p>b <u>離陸許可を発出した後は、同一滑走路を使用する他の航空機に対し、当該出発機の前 方においては、離陸、滑走路における待機及び走行、並びに滑走路の横断を許可して はならない。</u></p> <p>c <u>離陸後の旋回、又は直線出発を要求した出発機に対しては、その可否等を離陸許可の 前に付加する。</u></p> <p>★<u>右/左旋回許可します。風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕離陸支障あ りません。</u> <u>RIGHT / LEFT TURN APPROVED, WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT</u> <u>〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY〔number〕CLEARED FOR TAKE-OFF.</u> <u>〔例〕JA201R, left turn approved, wind 170 at 8, runway17, cleared for take-off.</u></p> <p>★<u>直線出発許可します。風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕離陸支障あり ません。</u> <u>STRAIGHT OUT DEPARTURE APPROVED, WIND〔wind direction〕</u> <u>(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY〔number〕CLEARED</u> <u>FOR TAKE-OFF.</u></p> <p>★<u>あとで連絡します。</u> } 風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕 又は } 離陸支障ありません。 <u>左/右旋回許可できません。</u> <u>WILL ADVISE LATER,</u> } WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT or } 〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY <u>UNABLE LEFT / RIGHT TURN,</u> } 〔number〕CLEARED FOR TAKE-OFF.</p> <p>d <u>滑走路の全長を使用する出発機とインターセクション・デパーチャーを行う出発機が 混在している場合又は複数の出発機が異なるインターセクションからインターセクシ ョン・デパーチャーを行う場合は、当該機がすでに滑走路上で待機している場合を除き、 当該機の使用するインターセクション名を示すものとする。</u></p> <p>★<u>風〔風向〕度〔風速〕ノット、〔インターセクション名〕、離陸支障ありません。</u> <u>WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY</u> <u>〔number〕AT〔intersection designator〕, CLEARED FOR TAKE-OFF.</u> <u>〔例〕Skymark 002, wind 180 at 12, runway16 at E1, cleared for take-off.</u> <u>All Nippon 1681, wind 170 at 15, runway16 at E4, cleared for take-off.</u></p> <p>e <u>航空機から、離陸許可に際して示されたインターセクションと、あらかじめ許可又は 指示されていたインターセクションが異なっている旨の通報を受けた場合は、当該機の 位置が確認できるまで滑走路手前での待機を指示するものとする。</u></p> <p>f <u>IFR 出発機から飛行場における気象状態が離陸の最低気象条件未満である旨の通報を 受けた場合は、離陸許可を発出しないものとする。</u></p>	<p>(c) <u>離陸後の旋回を要求した出発機に対しては、その可否等を離陸許可の前に付加する。</u> ★<u>風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕、離陸支障ありません。</u> <u>WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY</u> <u>〔number〕CLEARED FOR TAKE-OFF.</u></p> <p>★<u>直線出発</u> } 許可します。風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕 又は } 離陸支障ありません。 <u>左/右旋回</u> } <u>STRAIGHT OUT DEPARTURE</u> } <u>APPROVED, WIND〔wind direction〕</u> or } <u>(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S),</u> <u>LEFT / RIGHT TURN</u> } <u>RUNWAY〔number〕CLEARED FOR</u> <u>TAKE-OFF.</u></p> <p>★<u>あとで連絡します。</u> } 風〔風向〕度〔風速〕ノット、滑走路〔番号〕 又は } 離陸支障ありません。 <u>左/右旋回許可できません。</u> <u>WILL ADVISE LATER,</u> } WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT or } 〔wind velocity〕(KNOT/S), RUNWAY〔number〕 <u>UNABLE LEFT / RIGHT TURN, CLEARED FOR TAKE-OFF.</u> <u>〔例〕JA3816, left turn approved, wind 170 at 8, runway17, cleared for take-off.</u> <u>All Nippon 40, wind 360 at 12, runway32L, cleared for take-off.</u></p>	<p>ICAO 用語に準拠</p> <p>ICAO 用語に準拠</p> <p>インターセクション・デパーチャーを明記 滑走路誤進入防止のための改正</p> <p>滑走路誤進入防止のための改正</p> <p>(II)4(5)【離陸最低気象条件未満の場合の措置】から移動</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>【インターセクション・デパーチャー】</p> <p>(2) インターセクション・デパーチャーの取扱いは、次に掲げるとおりとする。</p> <p>a 管制官がAIP等に記載された当該方式により離陸させようとする場合又は操縦士の同意があった場合は、<u>使用するインターセクションを指示するものとする。</u></p> <p>〔例〕 All Nippon 843, do you accept C8N intersection departure? All Nippon 843, we accept C8N. All Nippon 843 taxi to C8N.</p> <p>b 航空機からインターセクション・デパーチャーを要求された場合は、<u>交通状況によりこれを許可することができる。</u></p> <p>★〔インターセクション名〕<u>インターセクション・デパーチャーを許可します。</u> 〔intersection designator〕<u>INTERSECTION DEPARTURE APPROVED.</u></p> <p>c 当該方式により離陸を行う操縦士が、離陸滑走を開始するインターセクションから滑走路末端までの残距離の情報を要求した場合は、これを提供するものとする。管制機関は、当該情報に関する資料を運用要領に記載しておくものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕〔インターセクション名〕<u>インターセクション・デパーチャー〔残距離〕メートル/フィート使用可能</u> RUNWAY〔number〕AT〔intersection designator〕<u>INTERSECTION DEPARTURE〔remaining length〕METERS / FEET AVAILABLE.</u></p> <p>【滑走路における待機】</p> <p>(3) a 直ちに離陸許可を発出できない場合であっても安全と認められるときは、<u>出発機に対して使用滑走路番号を前置し滑走路における待機を許可することができる。</u>この場合必要に応じ交通情報を当該機に提供するものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕<u>に入って待機して下さい。(〔交通情報〕)</u> RUNWAY〔number〕<u>LINEUP AND WAIT.(〔traffic information〕)</u> 〔例〕 JA004G runway 04 line up and wait. Traffic B767 on final runway34R.</p> <p>b 滑走路の全長を使用する出発機とインターセクション・デパーチャーを行う出発機が混在している場合又は複数の出発機が異なるインターセクションからインターセクション・デパーチャーを行う場合には、<u>当該機の使用するインターセクション名を示すものとする。</u></p> <p>★〔インターセクション名〕<u>から、滑走路〔番号〕に入って待機して下さい。(〔交通情報〕)</u> RUNWAY〔number〕AT〔intersection designator〕<u>, LINE UP AND WAIT.(〔traffic information〕)</u> 〔例〕 Japanair 926, runway 36 at E8, line up and wait. Jai-ocean 201, runway 36 at E6S, line up and wait.</p> <p>c 航空機から、滑走路における待機に際して示されたインターセクションと、あらかじめ許可又は指示されていたインターセクションが異なっている旨の通報を受けた場合は、<u>当該機の位置が確認できるまで滑走路手前での待機を指示するものとする。</u></p> <p>【航空機の位置の確認】</p> <p>(4) 航空機に対し<u>離陸、滑走路における待機、滑走路上の地上走行又は滑走路の横断に係る管制許可を発出する場合</u>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</p>	<p>【インターセクション・デパーチャー】</p> <p>(6) インターセクション・デパーチャーの取扱いは、次に掲げるとおりとする。</p> <p>a AIP等に記載された当該方式により離陸しようとする場合又は操縦士の同意<u>若しくは要求があった場合は、許可を発出することができる。</u></p> <p>b 当該方式により離陸を行う操縦士が、離陸滑走を開始するインターセクションから滑走路末端までの残距離の情報を要求した場合は、これを提供するものとする。管制機関は、当該情報に関する資料を運用要領に記載しておくものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕<u>インターセクション・デパーチャーを許可します。</u> RUNWAY〔number〕<u>INTERSECTION DEPARTURE APPROVED.</u></p> <p>★(滑走路〔番号〕<u>インターセクション・デパーチャー</u>)〔残距離〕<u>メートル/フィート使用可能</u> (RUNWAY〔number〕<u>INTERSECTION DEPARTURE</u>)〔remaining length〕<u>METERS / FEET AVAILABLE.</u></p> <p>【滑走路における待機】《4 地上走行及び出発》</p> <p>(10) <u>出発機に対して、直ちに離陸許可を発出できない場合であっても安全と認められるときは、当該機に対して使用滑走路番号を前置し滑走路における待機を許可することができる。</u>この場合必要に応じ交通情報を当該機に提供するものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕<u>に入って待機して下さい。(〔交通情報〕)</u> RUNWAY〔number〕<u>LINE UP AND WAIT.(〔traffic information〕)</u> 〔例〕 JA004G runway 04 line up and wait. Traffic B767 on final runway34R.</p> <p>【航空機の位置の確認】《4 地上走行及び出発》</p> <p>(2) 航空機に対し<u>地上走行に関する指示又は離陸許可を発出する場合</u>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<u>当該指示又は許可を発出するものとする</u></p>	<p>規定の順序変更に伴う項番の変更指示と許可に分けて整理</p> <p>用語の変更</p> <p>用語の変更</p> <p>(Ⅲ)4(10)から移動表現の変更</p> <p>インターセクションから滑走路に進入させる場合を追加</p> <p>滑走路誤進入防止のための改正</p> <p>(Ⅲ)4(2)から一部移動表現の変更 滑走路横断を追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現 行	備 考
<p>たのちに当該許可を発出するものとする。</p> <p>【停止線灯運用時の措置】</p> <p>(5) a 停止線灯運用時は、滑走路から離脱する場合を除き、停止線灯を個別に消灯することができない誘導路への地上走行は指示しないものとする。</p> <p>b 停止線灯の消灯操作にもかかわらず、当該灯火が点灯している旨の通報を受けた場合には、当該機の位置を再確認するものとする。</p> <p>【滑走路手前における待機】</p> <p>(6) a 交通状況により航空機を滑走路に進入させられない場合は、滑走路手前での待機を指示するものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕手前で待機して下さい。(〔交通情報〕)</p> <p>HOLD SHORT OF RUNWAY〔number〕.(〔traffic information〕)</p> <p>【後方乱気流管制方式】</p> <p>b 出発するヘビー機に後続してライト機を同一滑走路から出発させる場合は、当該ヘビー機が滑走路末端を通過するまで、滑走路手前での待機を指示するものとする。</p> <p>〔例〕 Hold short of runway 34L. Hold for wake turbulence.</p> <p>【離陸許可の取消し】</p> <p>(7) a 航空交通の状況その他の事由により離陸許可を取り消さなければならなくなった場合は、代替指示を発出したうえで既に発出している離陸許可を取り消すものとする。この場合、可能な限りその理由を通報するものとする。</p> <p>★〔代替指示〕離陸許可を取り消します。(〔理由〕)</p> <p>〔alternate instruction〕 CANCEL TAKE-OFF CLEARANCE.(〔reason〕)</p> <p>〔例〕 Hold short of runway27, cancel take-off clearance, arrival traffic on short final.</p> <p>Hold position, cancel take-off clearance, arrival traffic going around.</p> <p>b 出発機が離陸滑走を開始した後に、衝突回避あるいは危険回避のため離陸を中止させる場合は、当該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。</p> <p>★緊急停止、〔航空機無線呼出符号〕緊急停止。</p> <p>STOP IMMEDIATELY,〔repeat aircraft identification〕 STOP IMMEDIATELY.</p> <p>〔例〕 Skymark 007 stop immediately, Skymark 007 stop immediately.</p> <p>【着陸許可】</p> <p>(8) a 着陸許可(ローアプローチの許可及びタッチアンドゴーの許可を含む。以下同じ。)は、関係先行機が3(2)、(4)、(5)及び(6)に定める位置に到達したのちに、又は関係先行機との間に3(2)(a(c)及びc(c)を除く)、(4)、(5)及び(6)に定める間隔が設定できると判断した場合に、遅滞なく次の要領により発出するものとする。先行機が所定の状態に達する前に着陸許可を発出する場合には、関係先行機に関する交通情報を提供するものとし、先行出発機は離陸滑走を開始していなければならない。</p>	<p>る。</p> <p>【滑走路手前における待機】《4 地上走行及び出発》</p> <p>(11) a 交通状況により必要な場合は滑走路手前での待機を指示するものとする。</p> <p>★滑走路〔番号〕手前で待機して下さい。(〔交通情報〕)</p> <p>HOLD SHORT OF RUNWAY〔number〕.(〔traffic information〕)</p> <p>【後方乱気流管制方式】</p> <p>b 出発するヘビー機に後続してライト機を同一滑走路から出発させる場合は、当該ヘビー機が滑走路末端を通過するまで、滑走路手前での待機を指示するものとする。</p> <p>〔例〕 Hold short of runway 34L. Hold for wake turbulence.</p> <p>【離陸許可の取消し】《4 地上走行及び出発》</p> <p>(13) a 航空交通の状況その他の事由により、既に発出している離陸許可を取り消すことができる。この場合、当該出発機に対し代替指示の発出及び必要な場合はその理由を通報するものとする。</p> <p>★〔代替指示〕離陸許可を取り消します。(〔理由〕)</p> <p>〔alternate instruction〕 CANCEL TAKE-OFF CLEARANCE.(〔reason〕)</p> <p>〔例〕 Hold short of runway, cancel take-off clearance, arrival traffic on short final.</p> <p>Hold position, cancel take-off clearance, arrival traffic going around.</p> <p>b 出発機が離陸滑走を開始した直後に当該機に緊急停止を指示し、離陸許可を取り消す必要が生じた場合は、次の用語を使用するものとする。</p> <p>★緊急停止、〔航空機無線呼出符号〕緊急停止。</p> <p>STOP IMMEDIATELY,〔repeat aircraft identification〕 STOP IMMEDIATELY.</p> <p>〔例〕 Skymark 007 stop immediately, Skymark 007 stop immediately.</p> <p>【着陸許可】</p> <p>(2) a 着陸許可(ローアプローチの許可及びタッチアンドゴーの許可を含む。以下同じ。)は、次の要領により発出するものとする。</p> <p>【離着陸許可発出時期】《4 地上走行及び出発》</p> <p>(4) a 離陸許可は、原則として、出発機が使用滑走路の離陸滑走開始点に近づいたのち(レンジプロ機に対しては離陸準備完了の通報を受けたのち)当該機に対し発出するものとする。</p> <p>b 着陸許可は、原則として到着機が最終進入(直線進入を行う到着機にあっては滑走路進入端から2海里の点)に到達するまでに当該機に対し発出するものとする。</p> <p>c 関係先行機がある場合は、離着陸許可は、a及びbの規定にかかわらず関係先行機が3(2)、(4)及び(5)までに定める位置に到達したのちに発出するものとする。ただし当該機が離陸滑走を開始するまでに、又は最終進入コースにおいて滑走路進入端を通過するまでに、先行機との間に3(2)、(4)及び(5)に定める間隔が設定されると判断さ</p>	<p>(Ⅲ)4(11)から移動</p> <p>表現の変更</p> <p>(Ⅲ)4(13)から移動</p> <p>表現の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>規定の順序変更に伴う項番の変更</p> <p>着陸許可に関して、方法と発出時期を一つにまとめて規定</p> <p>表現の整理</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>(a) 着陸許可は、使用滑走路番号を前置した後に発出するものとし、着陸許可に引き続いて風向風速の値を通報する。</p> <p>(b) 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通報するものとする。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(c) 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所に設置されている場合は、原則として、航空機からみて手前の接地帯に近い地点の風向風速の値を通報する。</p> <p>★滑走路〔番号〕、着陸／ローアプローチ／タッチアンドゴー支障ありません、風〔風向〕度〔風速〕ノット</p> <p style="text-align: center;"> RUNWAY〔number〕Cleared { TO LAND or LOW APPROACH / TOUCH AND GO } </p> <p>WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S).</p> <p>〔例〕 Japanair 327, runway34, cleared to land, wind 360 at 15. <u>JA560Y, runway28, cleared touch and go, wind 270 at 12.</u></p> <p>b 到着機が滑走路進入端から2海里の地点(場周経路を経由して着陸する到着機にあっては最終進入)に達しても着陸許可が発出できない場合は、可能な限り先行機に関する情報を提供するものとする。</p> <p>c 着陸許可を発出した後は、同一滑走路を使用する他の航空機に対し、当該到着機の前方においては、離陸、滑走路における待機及び走行、並びに滑走路の横断を許可してはならない。</p> <p>d 着陸許可発出の時期に関わらず、到着機が滑走路進入端を通過する際に滑走路における間隔が設定されないと判断した場合は、復行を指示するものとする。</p> <p>e 到着機からローアプローチ又はタッチアンドゴーの要求があった場合、航空交通の状況等により当該要求を許可しないことができる。この場合、代替方式を指示するものとする。</p> <p>★ローアプローチ／タッチアンドゴーは許可できません。〔代替指示〕</p> <p>UNABLE LOW APPROACH / TOUCH AND GO,〔alternative instructions〕</p> <p>〔例〕 Unable touch and go, make full-stop landing. Unable low approach, request intention.</p> <p>f 滑走路又は航空交通の状況等の事由により、直ちに着陸許可を発出できないときは、到着機に対し進入の継続を指示することができる。</p> <p>★ (滑走路〔番号〕)進入を続けて下さい。 (RUNWAY〔number〕) CONTINUE APPROACH.</p>	<p><u>れる場合は、先行機が所定の状態に達する前であっても当該機に対し交通情報を提供して当該許可を発出することができる。この場合、先行出発機は3(6)の規定により当該滑走路長の2分の1未満の距離を間隔として適用する場合を除き、使用滑走路長の中央部を通過していなければならない。</u></p> <p>(a) 着陸許可は、使用滑走路番号を前置した後に発出するものとし、着陸許可に引き続いて風向風速の値を通報する。</p> <p>(b) 複数地点における風向風速の値を示す分岐指示器等が飛行場管制所に設置されている場合は、原則として、航空機からみて手前の接地帯に近い地点の風向風速の値を通報する。</p> <p>★滑走路〔番号〕、着陸／ローアプローチ／タッチアンドゴー支障ありません、風〔風向〕度〔風速〕ノット</p> <p style="text-align: center;"> RUNWAY〔number〕Cleared { TO LAND or FOR LOW APPROACH / TOUCH AND GO } </p> <p>WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S).</p> <p>〔例〕 Japanair 1707, runway34, cleared to land, wind 360 at 15. <u>Skymark 306, runway16L, cleared to land, wind 180 at 18.</u></p> <p>b 到着機からローアプローチ又はタッチアンドゴーの要求があった場合、航空交通の状況等により当該要求を許可しないことができる。この場合、代替方式を指示するものとする。</p> <p>★ローアプローチ／タッチアンドゴーは許可できません。〔代替指示〕</p> <p>UNABLE LOW APPROACH / TOUCH AND GO,〔alternative instructions〕</p> <p>〔例〕 Unable touch and go, make full-stop landing. Unable low approach, request intention.</p> <p>c 滑走路又は航空交通の状況等の事由により、直ちに着陸許可を発出できないときは、到着機に対し進入の継続を指示することができる。</p> <p>★ (滑走路〔番号〕)進入を続けて下さい。 (RUNWAY〔number〕) CONTINUE APPROACH</p>	<p>ICAO PANS-ATM に準拠</p> <p>ICAO 用語に準拠</p> <p>用語例の変更</p> <p>滑走路誤進入防止のための改正</p> <p>項番繰り下げ</p> <p>項番繰り下げ</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改 正 後	現 行	備 考
<p>【滑走路離脱の指示】</p> <p>(9) a 到着機に対しては、必要に応じて適切な時機に着陸滑走路から離脱する誘導路等を指示するものとする。 ★(もし可能なら) [離脱地点] で左/右へ曲がって下さい。 (IF ABLE) TURN LEFT / RIGHT [turning point] . 注 操縦士は管制官からの指示がない場合は、滑走路占有時間が最短となる誘導路から滑走路を離脱する。</p> <p>b 次の場合には、地上走行について指示するものとする。その場合、飛行場管制周波数を使用することができる。 (a) 到着機が着陸する以前に地上走行経路について指示しておく必要がある場合。 (b) 到着機を着陸滑走路に係る停止位置標識を越えて地上走行させるため他の誘導路等に進入させる必要がある場合。 (c) 到着機を他の滑走路又は誘導路等の手前で待機させる必要がある場合。</p> <p>c 必要な場合、航空機に対して迅速な行動を指示することができる。 ★急いで滑走路を離脱して下さい。 EXPEDITE VACATING RUNWAY.</p> <p>d 地上管制周波数がない場合は、地上走行に関する指示は飛行場管制周波数を使用して発出するものとする。</p> <p>【復行の指示】</p> <p>(10) 滑走路又は航空交通の状況等の事由により到着機の進入継続が安全でないと判断される場合は、当該機に対し復行を指示するものとし、以後の飛行方法について適切な時機に指示するものとする。 注 VFR 機、IFR 機にかかわらず、復行を通報した航空機に対しては、進入復行を行っている旨を通報した IFR 機を除き、以後の飛行方法について指示する必要がある。 ★復行して下さい。 GO AROUND. [例] Japanair 306, go around, execute missed approach , runway closed due to obstruction.</p> <p>【滑走路上の地上走行】</p> <p>(11) a 滑走路上の地上走行を許可する場合は、次の用語を使用するものとする。ただし、滑走路端に接続する誘導路がない滑走路において、出発機が離陸待機位置へ向かう場合又は到着機が当該滑走路を離脱する場合にあってはこの限りではない。 ★滑走路 [番号] を地上走行して下さい。 TAXI VIA RUNWAY [number]</p> <p>b 航空機を使用方向と逆方向に滑走路を地上走行させる場合(以下、「バックトラック」という。)は、次の用語を使用するものとする。 ★滑走路 [番号] をバックトラックして下さい。 BACKTRACK RUNWAY [number]</p> <p>【滑走路の横断】</p> <p>(12) a 滑走路を横断する地上走行が必要な航空機が当該滑走路に近づいた時には、滑走路の横断の許可又は滑走路手前での待機の指示を発出するものとする。 ★滑走路 [番号] の横断を許可します。</p>	<p>【着陸後の指示】《5 到着機》</p> <p>(7) a 到着機に対しては、必要に応じて適切な時機に着陸滑走路から離脱する誘導路等を指示するものとする。 ★(もし可能なら) [離脱地点] で左/右へ曲がって下さい。 (IF ABLE) TURN LEFT / RIGHT [turning point] . 注 操縦士は管制官からの指示がない場合は、滑走路占有時間が最短となる誘導路から滑走路を離脱する。</p> <p>b 到着機が着陸滑走路から離れた場合、地上管制周波数に切り替えるよう指示するものとし、地上管制周波数がない場合は、地上走行に関する指示は飛行場管制周波数を使用して発出するものとする。</p> <p>【着陸復行の指示】</p> <p>(3) 滑走路又は航空交通の状況等の事由により到着機の進入継続が安全でないと判断される場合は、当該機に対し着陸復行を指示するものとする。</p> <p>★復行して下さい。([必要な指示] [理由]) GO AROUND. ([necessary instructions] [reason])</p>	<p>(Ⅲ)5(7)から移動 項題の変更</p> <p>地上走行について飛行場管制周波数を使用できるための改正</p> <p>(Ⅲ) 4 (12) 【間隔設定】 (EXPEDITE TAXIING OFF THE RUNWAY)から移動 ICAO 用語に準拠 項番の変更 表現の変更</p> <p>復行を定義したことによる表現の変更 規定の順序変更に伴う項番の変更 復行後の飛行方法を指示する旨を追加</p> <p>用語例の追加</p> <p>滑走路を地上走行に使用する場合について ICAO PANS-ATM に準拠して追加</p> <p>(Ⅲ)4(1) 【地上走行に関する指示】 から一部移動</p> <p>(Ⅲ)4(1) 【地上走行に関する指示】 から一部移動</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

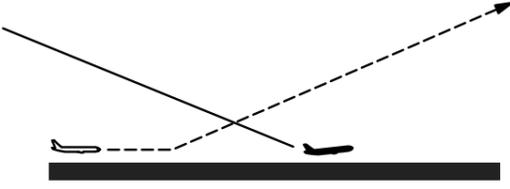
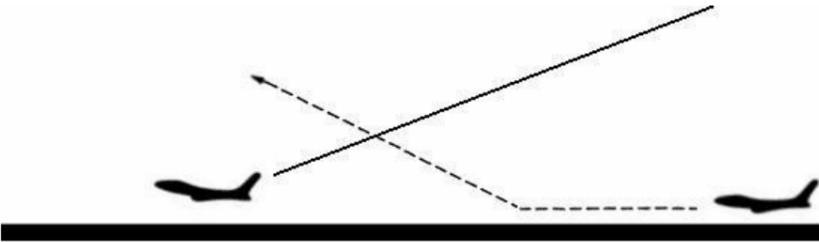
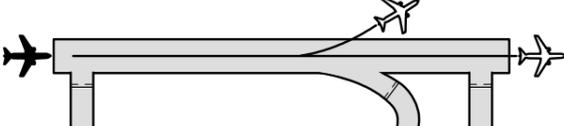
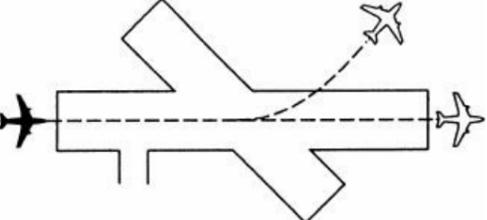
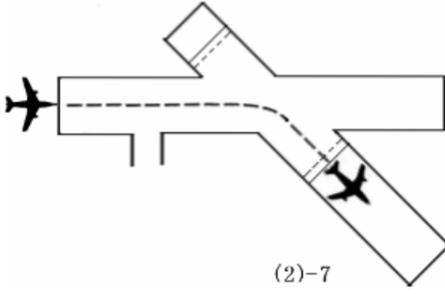
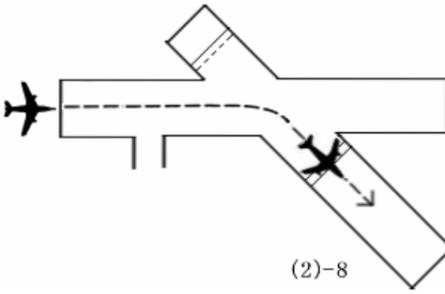
改 正 後	現 行	備 考
<p><u>CROSS RUNWAY [number] .</u> b 滑走路を横断させようとする航空機が複数のインターセクションにある場合、滑走路を横断するインターセクション名を示すものとする。 ★〔誘導路名〕から、滑走路〔番号〕の横断を許可します。 <u>CROSS RUNWAY [number] AT [taxiway designator] .</u> 〔例〕 <u>Newsky 34, cross runway16R at L7.</u> c 航空機から、滑走路の横断許可に際して示されたインターセクションと、あらかじめ許可又は指示されていたインターセクションが異なっている旨の通報を受けた場合は、当該機の位置が確認できるまで滑走路手前での待機を指示するものとする。</p> <p>【使用周波数】 (13) 滑走路路上における待機、離陸、着陸、滑走路路上の地上走行、滑走路の横断に関する許可及び離陸後の交信は飛行場管制周波数を使用するものとする。ただし、滑走路路上の地上走行及び滑走路の横断に関する許可の交信であって、飛行場管制周波数によることができないものについては、地上管制周波数によることができるものとするが、この場合は、飛行場管制席は関係管制席と十分な調整を行うものとする。</p> <p>【計器気象状態の場合の措置】 (14) 《略》 【管制圏通過の許可】 (15) 《略》 【平行滑走路における同時運用】 (16) 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, <u>B737</u> 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 <u>parallel</u> runway 36L.</p>	<p>【使用周波数】《4 地上走行及び出発》 (9) b 離陸許可及びその後の交信は、飛行場管制周波数を使用して行うものとする。</p> <p>【計器気象状態の場合の措置】 (5) 《略》 【管制圏通過の許可】 (7) 《略》 【平行滑走路における同時運用】 (8) 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 300 メートル(1,000 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, <u>YS11</u> 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 runway 36L.</p>	<p>滑走路誤進入防止のための改正</p> <p>滑走路誤進入防止のための改正</p> <p>(Ⅲ)4(9)から一部移動 ICAO Manual on the Prevention of Runway Incursions に準拠</p> <p>規定の順序変更に伴う項番の変更</p> <p>規定の順序変更に伴う項番の変更</p> <p>規定の順序変更に伴う項番の変更</p> <p>ICAO ANNEX14 等に準拠</p> <p>用語例の変更</p> <p>誤記の修正</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

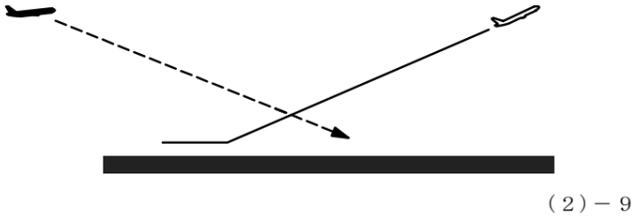
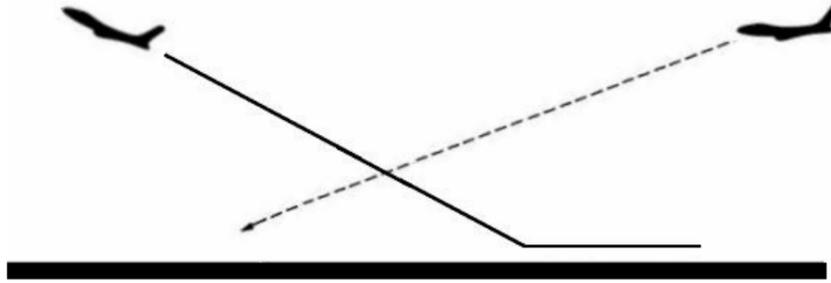
改正後	現 行	備 考
<p>注 滑走路の反方向の使用に当たっては、1(6)に留意すること。</p> <p>《削 除》</p> <p style="text-align: center;">3 管制間隔</p> <p>【適用】</p> <p>(1) 離着陸する航空機相互間の滑走路における間隔は以下に掲げる基準によるものとし、目視により設定するものとする。ただし、飛行場管制所から視認できないIFR機の位置が次の方法により取得できる場合は、その位置に基づき当該間隔を設定することができる。</p> <p>(a) 当該機からの通報 (b) 関係管制機関からの通報 (c) 10(2)又は12(2)による位置の確認</p> <p>注1 滑走路における間隔は目視等により設定されるものであるが、目視間隔とは異なる管制間隔である。</p> <p>注2 以下の(3)及び(4)における飛行経路とは、出発機の場合は離陸後飛行する経路をいい、到着機の場合は復行後の飛行経路を含む。</p> <p>【同一滑走路における間隔】</p> <p>(2) 同一の滑走路を使用する航空機相互間の間隔は、次の基準によるものとする。</p> <p>a 先行機が次のいずれかの状態に達するまで後続出発機が離陸滑走を開始しないこと</p> <p>(a) 先行出発機が滑走路末端を通過するか、又は滑走路上空で変針して衝突の危険性がなくなったとき((2)-1図)</p> <div data-bbox="430 1491 1053 1627" style="text-align: center;"> <p>(2)-1</p> </div> <p>(b) 先行到着機が滑走路縁を離脱して停止位置標識を離れたことを目視又は当該機からの通報により確認したとき。ただし、当該機が滑走路縁を離脱後、停止位置標識を遅滞なく通過できると判断した場合は、当該機が滑走路縁を離脱したことを目視により確認したとき。((2)-2図及び(2)-3図)</p> <p>★滑走路から離れたら通報して下さい。 REPORT RUNWAY VACATED.</p>	<p>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。</p> <p>【離着陸許可発出時期】</p> <p>(4) a 離陸許可は、原則として、出発機が使用滑走路の離陸滑走開始点に近づいたのち(レシプロ機に対しては離陸準備完了の通報を受けたのち)当該機に対し発出するものとする。 b 着陸許可は、原則として到着機が最終進入(直線進入を行う到着機にあっては滑走路進入端から2海里の点)に到達するまでに当該機に対し発出するものとする。 c 関係先行機がある場合は、離着陸許可は、a及びbの規定にかかわらず関係先行機が3(2)、(4)及び(5)までに定める位置に到達したのちに発出するものとする。ただし当該機が離陸滑走を開始するまでに、又は最終進入コースにおいて滑走路進入端を通過するまでに、先行機との間に3(2)、(4)及び(5)に定める間隔が設定されると判断される場合は、先行機が所定の状態に達する前であっても当該機に対し交通情報を提供して当該許可を発出することができる。この場合、先行出発機は3(6)の規定により当該滑走路長の2分の1未満の距離を間隔として適用する場合を除き、使用滑走路長の中央部を通過していなければならない。</p> <p style="text-align: center;">3 管制間隔</p> <p>【適用】</p> <p>(1) 離着陸する航空機相互間の滑走路における間隔は以下に掲げる基準によるものとし、目視により設定するものとする。ただし、飛行場管制所から視認できないIFR機の位置が次の方法により取得できる場合は、その位置に基づき当該間隔を設定することができる。</p> <p>(a) 当該機からの通報 (b) 関係管制機関からの通報 (c) 9(2)又は11(2)による位置の確認</p> <p>注1 滑走路における間隔は目視等により設定されるものであるが、目視間隔とは異なる管制間隔である。</p> <p>注2 以下の(3)及び(4)における飛行経路とは、出発機の場合は離陸後飛行する経路をいい、到着機の場合は進入復行及び着陸復行を含む経路をいう。</p> <p>【同一滑走路における間隔】</p> <p>(2) 同一の滑走路を使用して離着陸する航空機相互間の間隔は、次の基準によるものとする。</p> <p>a 先行機が次のいずれかの状態に達するまで後続出発機が離陸滑走を開始しないこと</p> <p>(a) 先行出発機が滑走路末端を通過するか、又は滑走路上空で変針して衝突の危険性がなくなったとき((2)-1図)</p> <p>(b) 先行到着機が滑走路縁を離脱して停止位置標識を離れたことを目視又は当該機からの通報により確認したとき。ただし、当該機が滑走路縁を離脱後、停止位置標識を遅滞なく通過できると判断した場合は、当該機が滑走路縁を離脱したことを目視により確認したとき。((2)-2図及び(2)-3図)</p> <p>★滑走路から離れたら通報して下さい。 REPORT OUT OF THE RUNWAY.</p>	<p>【離陸許可】と【着陸許可】の項目に振り分けて規定</p> <p>参照項番の変更</p> <p>進入復行と復行の整理</p> <p>表現の変更</p> <p>図の変更 図の位置の変更</p> <p>ICAO用語に準拠</p>

改正後	現行	備考
<div data-bbox="222 598 1216 745"> <p>(2)-2 (2)-3</p> </div> <p data-bbox="252 808 1261 945">(c) 航空機が滑走路を横断又は滑走路を地上走行している場合は、当該機が滑走路縁を離脱して停止位置標識を離れたことを目視又は当該機からの通報により確認したとき。ただし、当該機が滑走路縁を離脱後、停止位置標識を遅滞なく通過できると判断した場合は、当該機が滑走路縁を離脱したことを目視により確認したとき。</p> <p data-bbox="222 966 460 997">後方乱気流管制方式</p> <p data-bbox="222 1018 1261 1417">b 先行機と後続出発機には次に掲げる間に次表の最低基準以上の間隔を設定すること。ただし、(a)の場合であって、ターミナル管制所により(IV)6(4)b(b)アに規定するレーダー間隔の最低基準が適用されるときはこの限りではない。 (a) 先行出発機と後続出発機が同方向に離陸する場合は、先行機が離陸滑走を開始してから後続機に離陸許可を発出するまでの間。((2)-4図) (b) 先行出発機と後続出発機が反方向に離陸する場合は、先行機が滑走路末端を通過してから後続機が離陸滑走を開始するまでの間。 (c) 滑走路進入端が滑走路末端から内側へ移設されている滑走路において先行到着機と後続出発機(ヘビー機を除く。)が同方向に離着陸する場合は、先行到着機が後続出発機の離陸滑走開始側の滑走路末端を通過してから後続出発機が離陸滑走を開始するまでの間。((2)-5図)</p> <p data-bbox="697 1428 816 1459">《表省略》</p> <div data-bbox="460 1501 1009 1585"> <p>(2)-4</p> </div>	<div data-bbox="1394 315 2270 945"> <p>(2)-1 (2)-2 (2)-3</p> </div> <p data-bbox="1335 966 1573 997">後方乱気流管制方式</p> <p data-bbox="1335 1018 2374 1417">b 先行機と後続出発機には次に掲げる間に次表の最低基準以上の間隔を設定すること。ただし、(a)の場合であって、ターミナル管制所により(IV)6(4)b(b)アに規定するレーダー間隔の最低基準が適用されるときはこの限りではない。 (a) 先行出発機と後続出発機が同方向に離陸する場合は、先行機が離陸滑走を開始してから後続機に離陸許可を発出するまでの間。((2)-4図) (b) 先行出発機と後続出発機が反方向に離陸する場合は、先行機が滑走路末端を通過してから後続機が離陸滑走を開始するまでの間。 (c) 滑走路進入端が滑走路末端から内側へ移設されている滑走路において先行到着機と後続出発機(ヘビー機を除く。)が同方向に離着陸する場合は、先行到着機が後続出発機の離陸滑走開始側の滑走路末端を通過してから後続出発機が離陸滑走を開始するまでの間。((2)-5図)</p> <p data-bbox="1810 1428 1929 1459">《表省略》</p> <div data-bbox="1513 1470 2226 1575"> <p>(2)-4</p> </div>	<p data-bbox="2404 325 2597 367">図の位置の変更</p> <p data-bbox="2404 619 2507 661">図の変更</p> <p data-bbox="2404 798 2641 840">滑走路の横断を追加</p> <p data-bbox="2404 1491 2507 1533">図の変更</p>

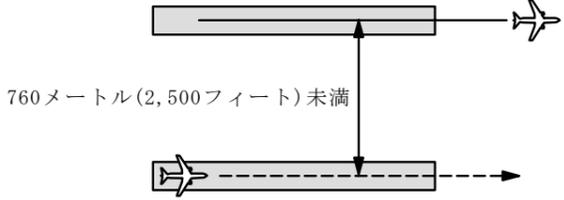
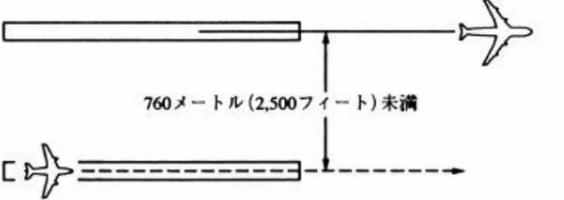
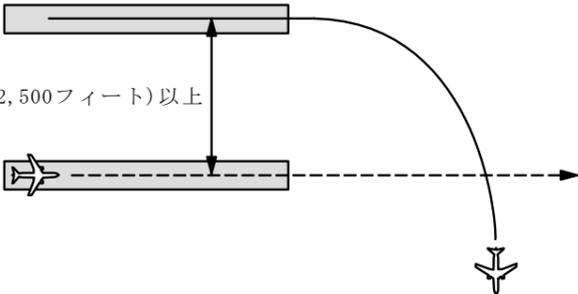
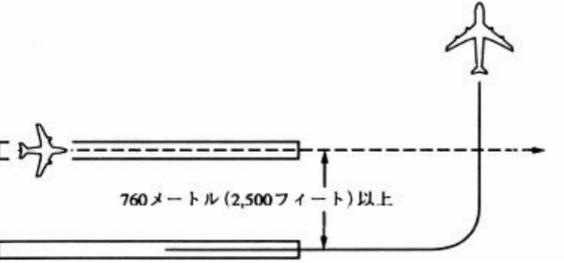
航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

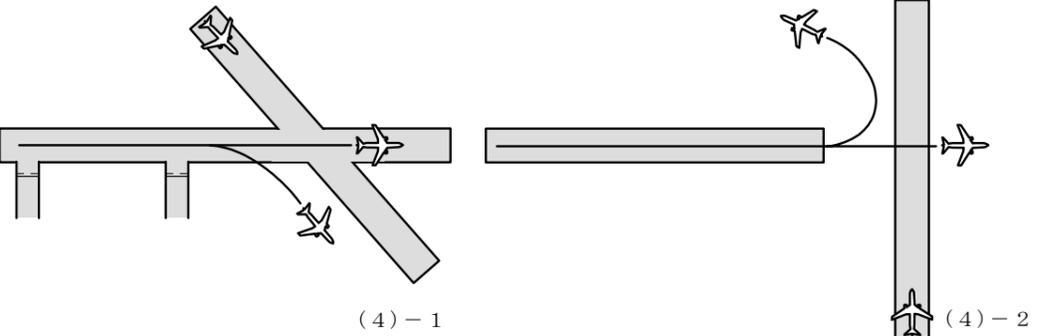
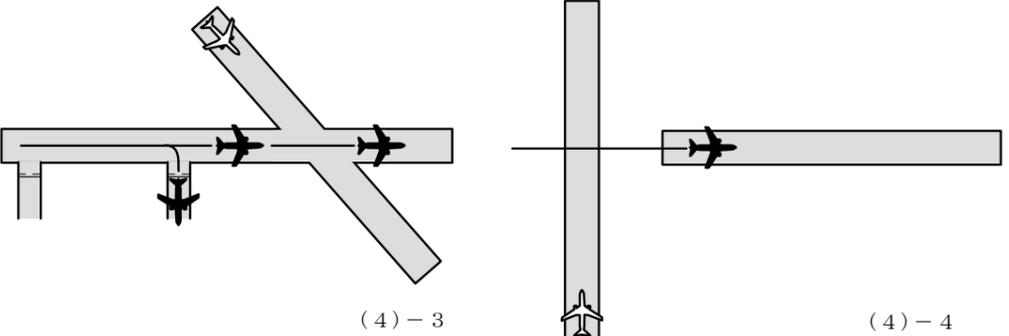
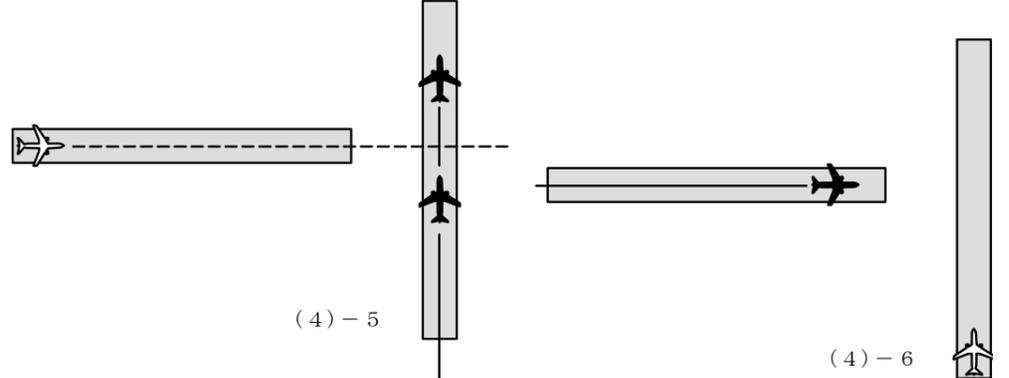
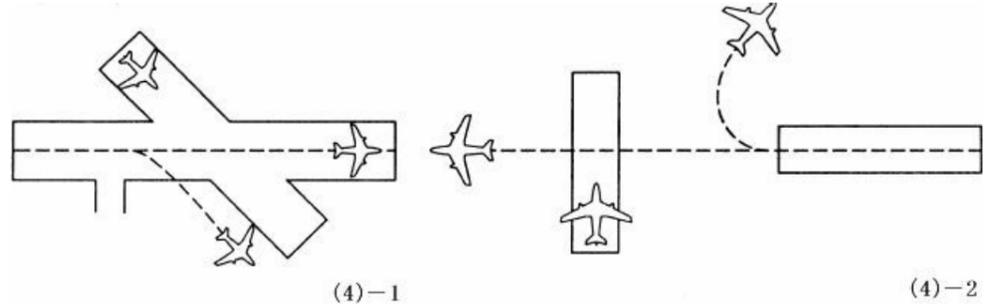
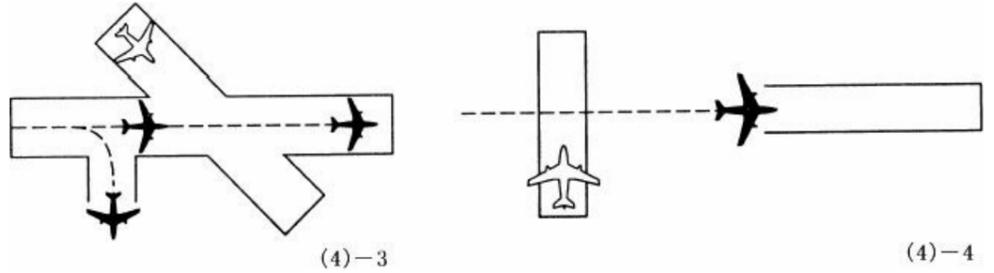
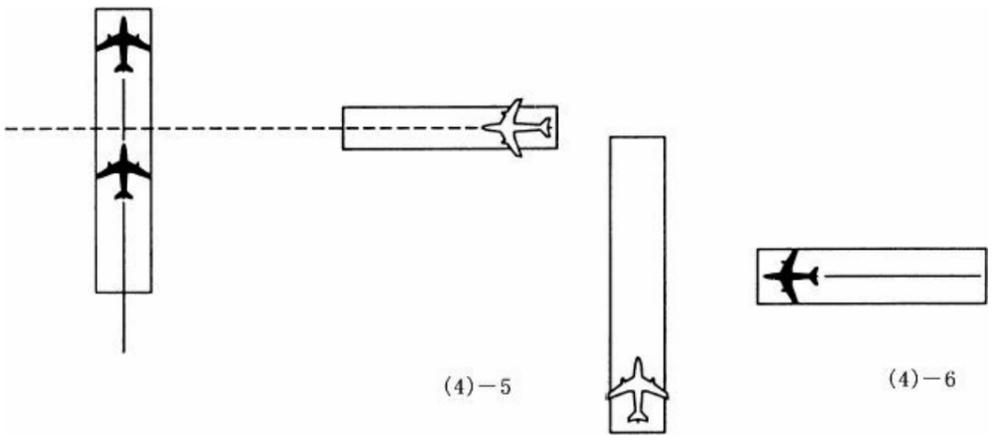
改正後	現行	備考
 <p>(2)-5</p>	 <p>(2)-5</p>	
<p>c 先行機が次のいずれかの状態に達するまで後続到着機が滑走路進入端を通過しないこと</p> <p>(a) 先行出発機が滑走路末端を通過するか又は滑走路上空で変針して衝突の危険性がなくなったとき((2)-6図)</p>	<p>c 先行機が次のいずれかの状態に達するまで後続到着機が滑走路進入端を通過しないこと</p> <p>(a) 先行出発機が滑走路末端を通過するか又は滑走路上空で変針して衝突の危険性がなくなったとき((2)-6図)</p>	
 <p>(2)-6</p>		<p>図の変更 図の位置の変更</p>
<p>(b) 先行到着機が滑走路縁を離脱して停止位置標識から離れたことを目視又は当該機からの通報により確認したとき。ただし、当該機が滑走路縁を離脱後、停止位置標識を遅滞なく通過できると判断した場合は、当該機が滑走路縁を離脱したことを目視により確認したとき。((2)-7図及び(2)-8図)</p>	<p>(b) 先行到着機が滑走路縁を離脱して停止位置標識から離れたことを目視又は当該機からの通報により確認したとき。ただし、当該機が滑走路縁を離脱後、停止位置標識を遅滞なく通過できると判断した場合は、当該機が滑走路縁を離脱したことを目視により確認したとき。((2)-7図及び(2)-8図)</p>	
 <p>(2)-7</p>	 <p>(2)-6</p>	<p>図の位置の変更</p>
 <p>(2)-8</p> <p>(c) <u>航空機が滑走路を横断又は滑走路を地上走行している場合は、当該機が滑走路縁を離脱して停止位置標識を離れたことを目視又は当該機からの通報により確認したとき。ただし、当該機が滑走路縁を離脱後、停止位置標識を遅滞なく通過できると判断した場合は、当該機が滑走路縁を離脱したことを目視により確認したとき。</u></p>	 <p>(2)-7</p>  <p>(2)-8</p>	<p>図の変更 滑走路の横断を追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

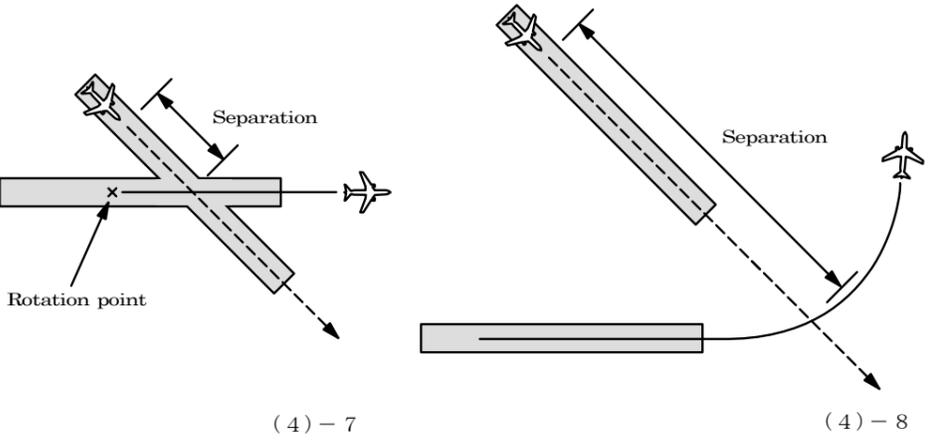
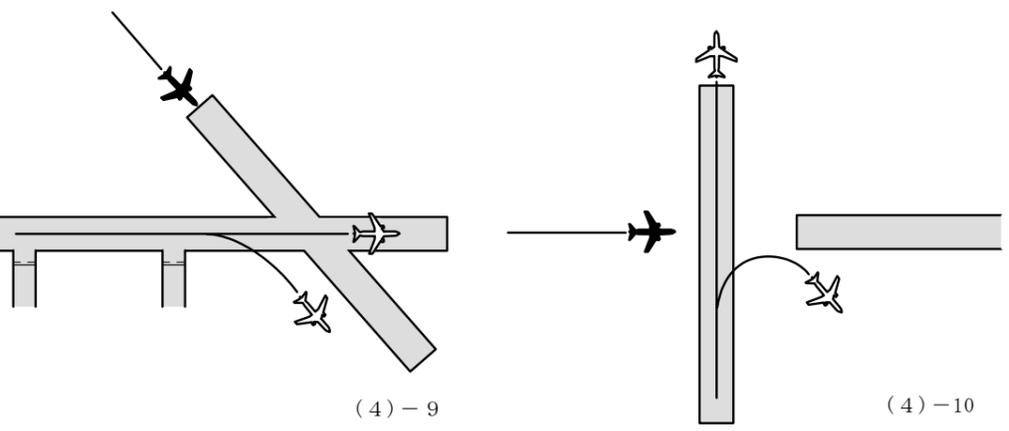
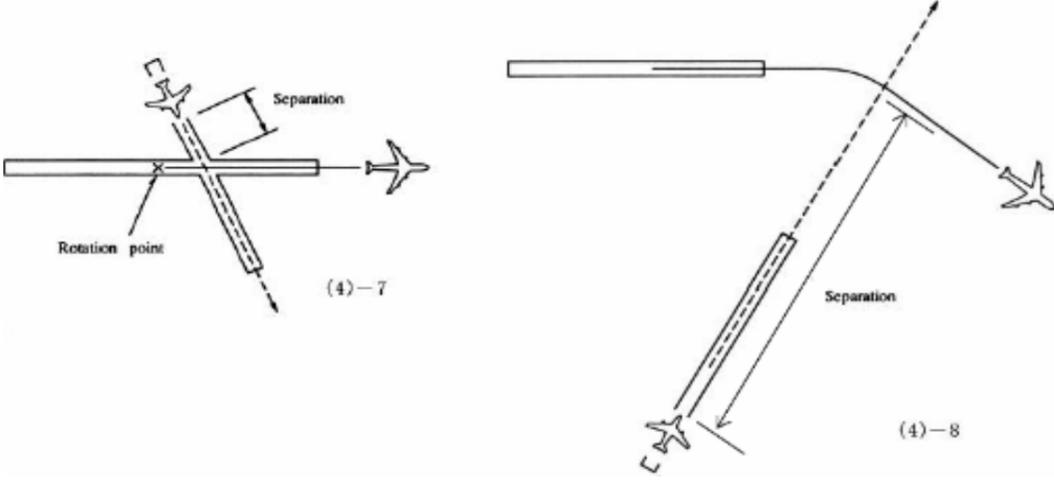
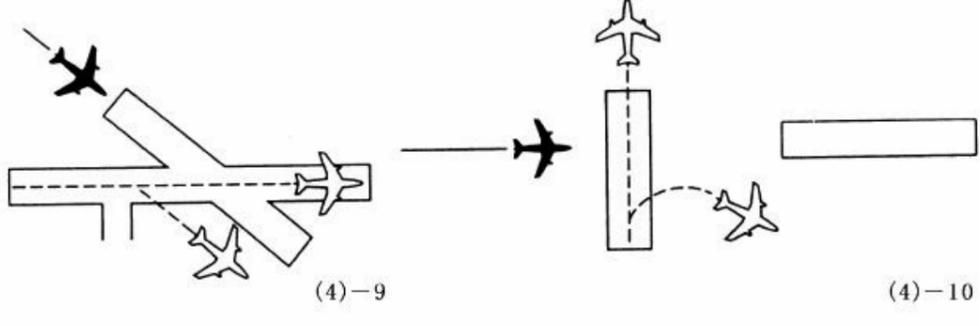
改 正 後	現 行	備 考
<p>後方乱気流管制方式</p> <p>d 先行機と後続到着機には次に掲げる間に次表の最低基準以上の間隔を設定すること。</p> <p>(a) 先行出発機と後続到着機が反方向に離着陸する場合は、先行出発機が滑走路末端を通過してから後続到着機が滑走路進入端を通過するまでの間。</p> <p>(b) 滑走路進入端が滑走路末端から内側へ移設されている滑走路において先行出発機と後続到着機（ヘビー機を除く。）が同方向に離着陸する場合であって、先行出発機のローテーションポイントが後続到着機の接地点より手前にあるときは、先行出発機が離陸滑走を開始してから後続到着機が先行出発機の離陸開始側の滑走路末端を通過するまでの間。((2)－9図)</p> <p style="text-align: center;">《表省略》</p>  <p style="text-align: right;">(2)－9</p>	<p>後方乱気流管制方式</p> <p>d 先行機と後続到着機には次に掲げる間に次表の最低基準以上の間隔を設定すること。</p> <p>(a) 先行出発機と後続到着機が反方向に離着陸する場合は、先行出発機が滑走路末端を通過してから後続到着機が滑走路進入端を通過するまでの間。</p> <p>(b) 滑走路進入端が滑走路末端から内側へ移設されている滑走路において先行出発機と後続到着機（ヘビー機を除く。）が同方向に離着陸する場合であって、先行出発機のローテーションポイントが後続到着機の接地点より手前にあるときは、先行出発機が離陸滑走を開始してから後続到着機が先行出発機の離陸開始側の滑走路末端を通過するまでの間。((2)－9図)</p> <p style="text-align: center;">《表省略》</p>  <p style="text-align: right;">(2)－9</p>	<p>図の変更</p>
<p>後方乱気流管制方式</p> <p>e 先行出発機と後続到着機が同方向に離着陸する場合であって、必要であると判断されたときは、後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。(参照(I)2(18))</p> <p>【平行滑走路における間隔】</p>	<p>後方乱気流管制方式</p> <p>e 先行出発機と後続到着機が同方向に離着陸する場合であって、必要であると判断されたときは、後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。(参照(I)2(18))</p> <p>【平行滑走路における間隔】</p>	
<p>後方乱気流管制方式</p> <p>(3) a 平行滑走路をそれぞれ使用する先行機と後続機には次に掲げる間に次表の最低基準以上の間隔を設定すること。ただし、(a)の場合であって、ターミナル管制所により(IV)6(4) b (b)イに規定するレーダー間隔の最低基準が適用されるときはこの限りではない。</p> <p>(a) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が同方向に離陸する場合は、先行機が離陸滑走を開始してから後続機に離陸許可を発出するまでの間。((3)－1図)</p>	<p>後方乱気流管制方式</p> <p>(3) a 平行滑走路をそれぞれ使用する先行機と後続機には次に掲げる間に次表の最低基準以上の間隔を設定すること。ただし、(a)の場合であって、ターミナル管制所により(IV)6(4) b (b)イに規定するレーダー間隔の最低基準が適用されるときはこの限りではない。</p> <p>(a) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が同方向に離陸する場合は、先行機が離陸滑走を開始してから後続機に離陸許可を発出するまでの間。((3)－1図)</p>	

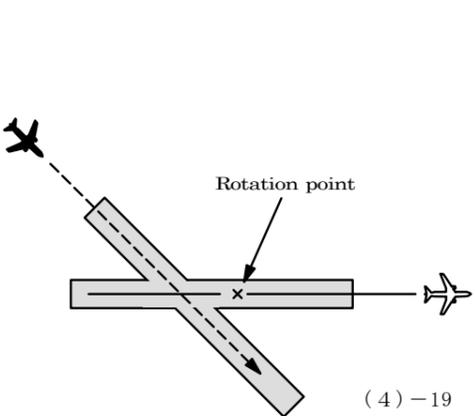
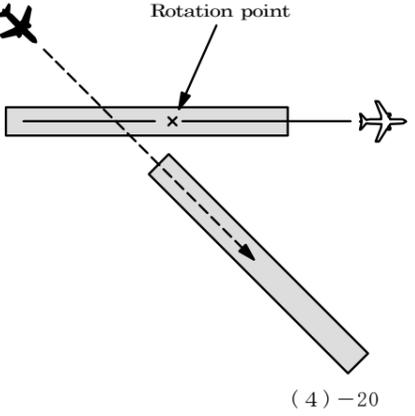
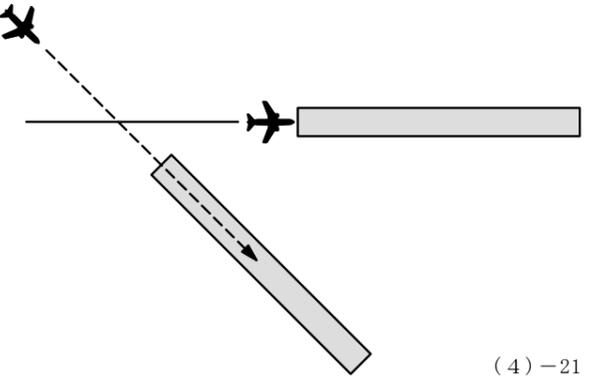
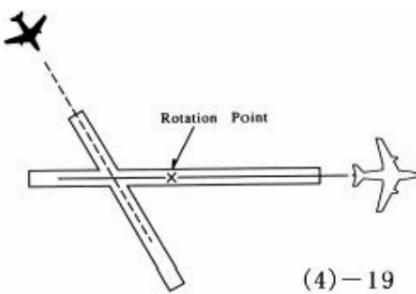
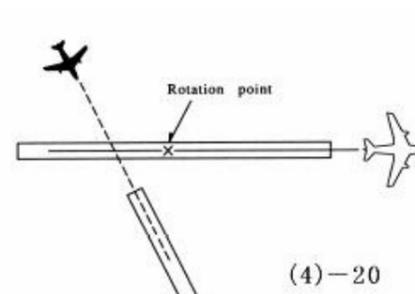
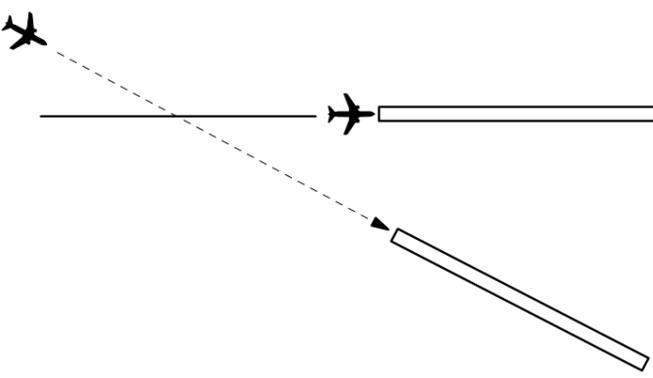
航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
 <p>(3)-1</p> <p>(b) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)以上であって、投影した飛行経路が交差する平行滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が同方向に離陸する場合は、先行機が当該交差点を通過してから後続機が離陸滑走を開始するまでの間。ただし、先行機と同高度又は1,000フィート未満の下方の高度で飛行する場合に限る。((3)-2図)</p>	 <p>(3)-1</p> <p>(b) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)以上であって、投影した飛行経路が交差する平行滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が同方向に離陸する場合は、先行機が当該交差点を通過してから後続機が離陸滑走を開始するまでの間。ただし、先行機と同高度又は1,000フィート未満の下方の高度で飛行する場合に限る。((3)-2図)</p>	<p>図の変更</p>
 <p>(3)-2</p> <p>(c) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が反方向に離陸する場合は、先行機が滑走路末端を通過してから後続機が離陸滑走を開始するまでの間。</p> <p>(d) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して先行出発機と後続到着機が反方向に離着陸する場合は、先行機が滑走路末端を通過してから後続到着機が滑走路進入端を通過するまでの間。 《表省略》</p> <p>b 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して先行出発機と後続到着機が同方向に離着陸する場合であって、必要であると判断されたときは、後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。(参照(I)2(18))</p> <p>【交差滑走路及び非交差滑走路における間隔】</p> <p>(4) 交差滑走路又は飛行経路が交差する非交差滑走路をそれぞれ使用して離着陸する航空機相互間の間隔は、次の基準によるものとする。</p> <p>a 先行機が次のいずれかの状態に達するまで、当該先行機が使用する滑走路と交差する滑走路又は当該先行機の飛行経路が交差する滑走路から離陸する後続機が離陸滑走を開始しないこと</p> <p>(a) 先行機が滑走路又は飛行経路の交差部分を通過したとき又は離陸後変針して衝突の危険性がなくなったとき((4)-1図及び(4)-2図)</p>	 <p>(3)-2</p> <p>(c) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が反方向に離陸する場合は、先行機が滑走路末端を通過してから後続機が離陸滑走を開始するまでの間。</p> <p>(d) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して先行出発機と後続到着機が反方向に離着陸する場合は、先行機が滑走路末端を通過してから後続到着機が滑走路進入端を通過するまでの間。 《表省略》</p> <p>b 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して先行出発機と後続到着機が同方向に離着陸する場合であって、必要であると判断されたときは、後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。(参照(I)2(18))</p> <p>【交差滑走路及び非交差滑走路における間隔】</p> <p>(4) 交差滑走路又は飛行経路が交差する非交差滑走路をそれぞれ使用して離着陸する航空機相互間の間隔は、次の基準によるものとする。</p> <p>a 先行機が次のいずれかの状態に達するまで、当該先行機が使用する滑走路と交差する滑走路又は当該先行機の飛行経路が交差する滑走路から離陸する後続機が離陸滑走を開始しないこと</p> <p>(a) 先行機が滑走路又は飛行経路の交差部分を通過したとき又は離陸後変針して衝突の危険性がなくなったとき((4)-1図及び(4)-2図)</p>	<p>図の変更</p>

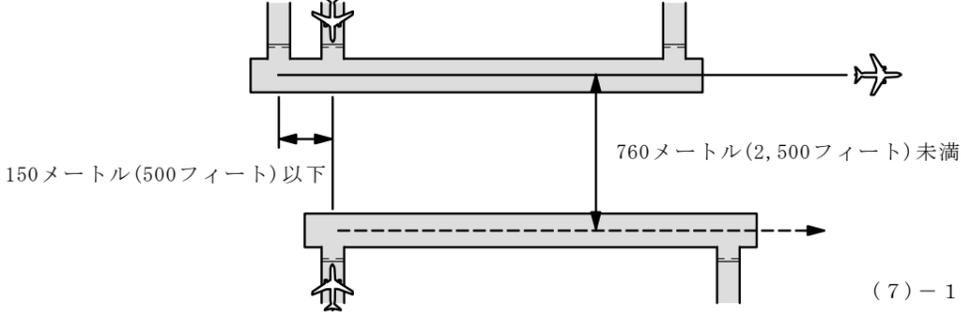
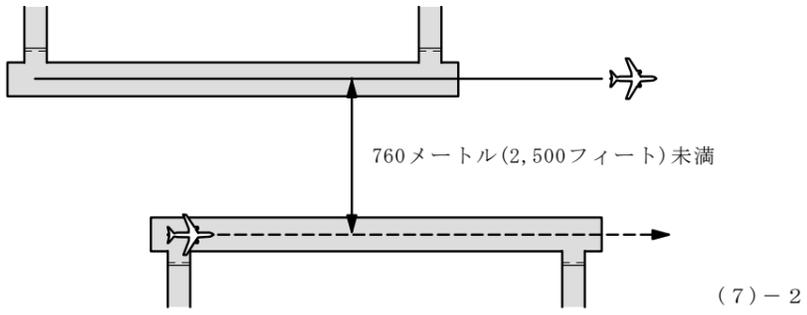
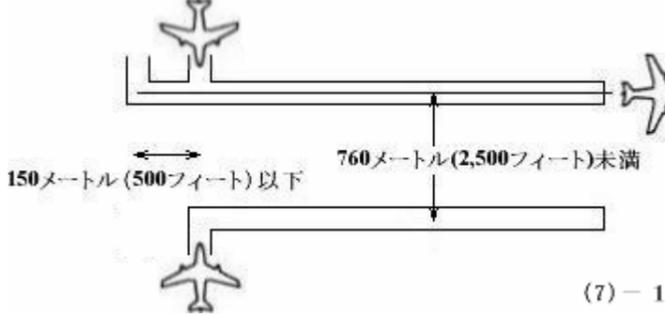
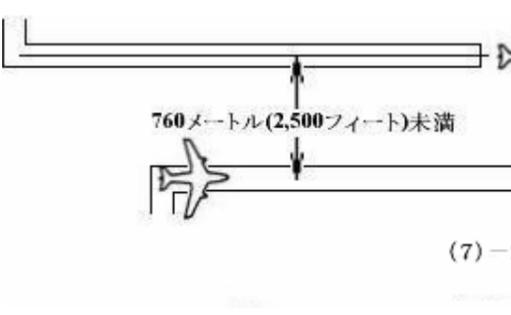
改正後	現行	備考
 <p>(4)-1 (4)-2</p> <p>(b) 先行到着機が滑走路又は飛行経路の交差部分を通過したとき、後続出発機が使用する滑走路に入る恐れがなくなったときその他着陸して衝突の危険性がなくなったとき((4)-3図、(4)-4図、(4)-5図及び(4)-6図)</p>  <p>(4)-3 (4)-4</p>  <p>(4)-5 (4)-6</p>	 <p>(4)-1 (4)-2</p> <p>(b) 先行到着機が滑走路又は飛行経路の交差部分を通過したとき、後続出発機が使用する滑走路に入る恐れがなくなったときその他着陸して衝突の危険性がなくなったとき((4)-3図、(4)-4図、(4)-5図及び(4)-6図)</p>  <p>(4)-3 (4)-4</p>  <p>(4)-5 (4)-6</p>	<p>図の変更</p> <p>図の変更</p>
<p>後方乱気流管制方式</p> <p>b 先行機と後続出発機には次に掲げる間に次表の最低基準以上の間隔を設定すること。</p> <p>(a) 投影した飛行経路が交差する交差滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が離陸する場合は、先行機が当該交差点を通過してから後続機が離陸滑走を開始するまでの間。((4)-7図)</p> <p>(b) 投影した飛行経路が交差する非交差滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が離陸する場合は、先行機が当該交差点を通過してから後続機が離陸滑走を開始するま</p>	<p>後方乱気流管制方式</p> <p>b 先行機と後続出発機には次に掲げる間に次表の最低基準以上の間隔を設定すること。</p> <p>(a) 投影した飛行経路が交差する交差滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が離陸する場合は、先行機が当該交差点を通過してから後続機が離陸滑走を開始するまでの間。((4)-7図)</p> <p>(b) 投影した飛行経路が交差する非交差滑走路を使用して先行出発機と後続出発機が離陸する場合は、先行機が当該交差点を通過してから後続機が離陸滑走を開始するま</p>	

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>での間。ただし、先行機と同高度又は1,000フィート未満の下方の高度で飛行する場合には限る。((4)-8図)</p> <p>《表省略》</p>  <p>(4)-7 (4)-8</p> <p>c 先行機が次のいずれかの状態に達するまで、着陸する後続機が当該先行機が使用する滑走路と交差する滑走路若しくは飛行経路が交差する滑走路の進入端又は当該先行機との飛行経路の交差部分を通さないこと</p> <p>(a) 先行出発機が滑走路又は飛行経路の交差部分を通したとき又は離陸後変針して衝突の危険性がなくなったとき((4)-9図、(4)-10図及び(4)-11図)</p>  <p>(4)-9 (4)-10</p>	<p>での間。ただし、先行機と同高度又は1,000フィート未満の下方の高度で飛行する場合には限る。((4)-8図)</p> <p>《表省略》</p>  <p>(4)-7 (4)-8</p> <p>c 先行機が次のいずれかの状態に達するまで、着陸する後続機が当該先行機が使用する滑走路と交差する滑走路若しくは飛行経路が交差する滑走路の進入端又は当該先行機との飛行経路の交差部分を通さないこと</p> <p>(a) 先行出発機が滑走路又は飛行経路の交差部分を通したとき又は離陸後変針して衝突の危険性がなくなったとき((4)-9図、(4)-10図及び(4)-11図)</p>  <p>(4)-9 (4)-10</p>	<p>図の変更</p> <p>図の変更</p>

改正後	現行	備考
<p>後方乱気流管制方式</p> <p>e 次に掲げる場合であって、必要であると判断されたときは、後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。(参照(I)2(18))</p> <p>(a) 次に掲げる滑走路において先行出発機と後続到着機が離着陸する場合であって、先行出発機のローテーションポイントが交差点の向こう側にある<u>とき</u>。</p> <p>ア 交差滑走路((4)-19図)</p> <p>イ 投影した飛行経路が先行出発機等の使用滑走路と交差する非交差滑走路((4)-20図)</p>  <p>(4)-19</p>  <p>(4)-20</p> <p>(b) 非交差滑走路において先行到着機と後続到着機が着陸する場合であって、先行機と後続到着機の投影した飛行経路が交差する<u>とき</u>。((4)-21図)</p> <p>〔例〕 Caution wake turbulence from arriving B777 3 miles on final. Caution wake turbulence from departing B747 runway 32L.</p>  <p>(4)-21</p> <p>【インターセクション・デパーチャー等の間隔】</p> <p>後方乱気流管制方式</p> <p>(7) a 先行ヘビー機等と後続ミディアム機若しくはライト機又は先行ミディアム機と後続ライト機が同方向に離陸する場合は、次に掲げる間に3分間の間隔を設定するものとする。ただし、先行機と後続機の離陸滑走開始点間の距離又は垂線間の距離が150メートル</p>	<p>後方乱気流管制方式</p> <p>e 次に掲げる場合であって、必要であると判断されたときは、後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。(参照(I)2(18))</p> <p>(a) 次に掲げる滑走路において先行出発機と後続到着機が離着陸する場合であって、先行出発機のローテーションポイントが交差点の向こう側にある<u>場合</u>。</p> <p>ア 交差滑走路((4)-19図)</p> <p>イ 投影した飛行経路が先行出発機等の使用滑走路と交差する非交差滑走路((4)-20図)</p>  <p>(4)-19</p>  <p>(4)-20</p> <p>(b) 非交差滑走路において先行到着機と後続到着機が着陸する場合であって、先行機と後続到着機の投影した飛行経路が交差する<u>場合</u>。((4)-21図)</p> <p>〔例〕 Caution wake turbulence from arriving B777 3 miles on final. Caution wake turbulence from departing B747 runway 32L.</p>  <p>(4)-21</p> <p>【インターセクション・デパーチャー等の間隔】</p> <p>後方乱気流管制方式</p> <p>(7) a 先行ヘビー機等と後続ミディアム機若しくはライト機又は先行ミディアム機と後続ライト機が同方向に離陸する場合は、次に掲げる間に3分間の間隔を設定するものとする。ただし、先行機と後続機の離陸滑走開始点間の距離又は垂線間の距離が150メートル</p>	<p>表現の変更</p> <p>図の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>図の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>ル(500フィート)以下の場合はこの間隔を適用しないことができる。この場合、後続機への離陸許可発出前に後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとし、直ちに離陸させる等の迅速な行動を指示しないものとする。((7)-1図)</p> <p>(a) 同一滑走路を使用して、後続機が先行機よりも滑走路残距離の短いインターセクションから離陸する場合は、先行機が後続機の離陸滑走開始点を通過してから後続機に対して離陸許可を発出するまでの間。</p> <p>(b) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して、先行機の離陸滑走開始点より後続機の離陸滑走開始点が離陸方向側にある場合は、先行機が後続機の離陸滑走開始点の真横を通過してから後続機に対して離陸許可を発出するまでの間。((7)-2図)</p> <p>注 ただし書が適用される誘導路はAIP等により記載される。</p>  <p>(7)-1</p>  <p>(7)-2</p> <p>b aの規定にかかわらず、出発ミディアム機に後続するライト機の場合であって、かつ操縦士が後方乱気流を自ら回避することを要求して離陸するときは(2) b (a)の間隔を適用することができる。この場合、後続機に対しては可能な限り先行機の飛行経路と分岐した出発経路を指示するものとし、離陸許可発出前に後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。</p> <p>〔例〕 Caution wake turbulence from departing B737 runway 27.</p> <p style="text-align: center;">4 地上走行</p> <p>【地上走行に関する指示】</p> <p>(1) a 航空機の地上走行に関する指示は、次に掲げるもののうち、必要なものを含むものとする。</p>	<p>ル(500フィート)以下の場合はこの間隔を適用しないことができる。この場合、後続機への離陸許可発出前に後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとし、直ちに離陸させる等の迅速な行動を指示しないものとする。((7)-1図)</p> <p>(a) 同一滑走路を使用して、後続機が先行機よりも滑走路残距離の短いインターセクションから離陸する場合は、先行機が後続機の離陸滑走開始点を通過してから後続機に対して離陸許可を発出するまでの間。</p> <p>(b) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路を使用して、先行機の離陸滑走開始点より後続機の離陸滑走開始点が離陸方向側にある場合は、先行機が後続機の離陸滑走開始点の真横を通過してから後続機に対して離陸許可を発出するまでの間。((7)-2図)</p> <p>注 ただし書が適用される誘導路はAIP等により記載される。</p>  <p>(7)-1</p>  <p>(7)-2</p> <p>b aの規定にかかわらず、出発ミディアム機に後続するライト機の場合であって、かつ操縦士が後方乱気流を自ら回避することを要求して離陸する場合は(2) b (a)の間隔を適用することができる。この場合、後続機に対しては可能な限り先行機の飛行経路と分岐した出発経路を指示するものとし、離陸許可発出前に後方乱気流に関する注意情報等の提供を行うものとする。</p> <p>〔例〕 Caution wake turbulence from departing B737 runway 27.</p> <p style="text-align: center;">4 地上走行及び出発</p> <p>【地上走行に関する指示】</p> <p>(1) a 航空機の地上走行に関する指示は、次に掲げるもののうち、必要なものを含むものとする。</p>	<p>備考</p> <p>図の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>地上走行と出発を別項目として整理</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>(a) 地上走行経路に関する指示</p> <p>★ [経路] を 又は [誘導路] を 又は [地点/インターセクション名] へ 又は [方向] へ</p> <p>TAXI { VIA [route] , or ON [taxiway] , or TO [location / intersection designator] , or [direction] .</p> <p>★地上走行を続けて下さい。 CONTINUE TAXIING.</p> <p>(b) 特定の地点で待機させる指示</p> <p>★ [地点] で / の手前で待機して下さい。([交通情報])</p> <p>HOLD { ON [location] or SHORT OF [location] . } ([traffic information])</p> <p>★ [理由] のため待機して下さい。 HOLD FOR [reason] .</p> <p>注1 地上走行に関する指示における経路の省略は、航空機に対して任意の経路を許可したことを意味する。</p> <p>注2 <u>車輪付きのヘリコプターは、燃料消費やタービュランスの影響を軽減するためにエア・タクシーではなく、地上走行することがある。</u></p> <p>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。</p> <p>注4 地上走行を行う航空機に対しては、航空交通量、業務量及び通信量を考慮のうえ、実施可能な範囲内において必要な交通情報の提供を行うものとする。</p> <p>b 地上走行中の航空機に対して発出する走行経路に関する指示は簡潔にあらわすものとする。</p> <p>〔例〕 Turn right at first intersection. Taxi straight ahead to end of runway, then turn left.</p> <p>c <u>滑走路の横断を許可できない場合は、原則として滑走路横断後の経路を指示しないものとする。</u></p> <p>【ヘリコプターの地上走行】</p> <p>(2) a ホバリング又はエア・タクシー中のヘリコプターに対しては、原則として周波数の変</p>	<p>(a) 地上走行経路に関する指示</p> <p>★ [経路] を 又は [滑走路番号/誘導路(番号)] を 又は [地点] へ 又は [方向] へ</p> <p>TAXI { VIA [route] , or ON [runway number or taxiway etc.] , or TO [location] , or [direction] .</p> <p>★地上走行を続けて下さい。 CONTINUE TAXIING.</p> <p>★<u>滑走路 [番号] の横断を許可します。</u> CROSS RUNWAY [number] .</p> <p>(b) 特定の地点で待機させる指示</p> <p>★ [地点] で / の手前で待機して下さい。([交通情報])</p> <p>HOLD { ON [location] or SHORT OF [location] . } ([traffic information])</p> <p>★ [理由] のため待機して下さい。 HOLD FOR [reason] .</p> <p>注1 地上走行に関する指示における経路の省略は、航空機に対して任意の経路を許可したことを意味する。</p> <p>注2 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。</p> <p>注3 地上走行を行う航空機に対しては、航空交通量、業務量及び通信量を考慮のうえ、実施可能な範囲内において必要な交通情報の提供を行うものとする。</p> <p>b 地上走行中の航空機に対して発出する走行経路に関する指示は簡潔にあらわすものとする。</p> <p>〔例〕 Turn right at first intersection. Taxi straight ahead to end of runway, then turn left.</p>	<p>(Ⅲ)2(11) 【滑走路上の地上走行】へ移動 インターセクション名を追加</p> <p>(Ⅲ)2(12) 【滑走路の横断】へ移動</p> <p>ICAO PANS-ATM に準拠して追加</p> <p>ICAO PANS-ATM に準拠して追加 ICAO PANS-ATM に準拠して追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改 正 後	現 行	備 考
<p><u>更指示を行わないものとする。</u> <u>注 一人のパイロットで運航されているヘリコプターが、ホバリング又はエア・タクシー中に周波数を変更することには危険が伴う場合がある。</u></p> <p>後方乱気流管制方式</p> <p>b <u>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や車両を走行させるような指示は可能な限り行わないものとし、やむを得ず近接して走行させる場合は、必要に応じヘリコプター・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。</u> <u>注 ホバリング又はエア・タクシー中のヘリコプター周辺では、ローター直径の3倍の範囲内に強いダウンウォッシュが発生している。</u></p> <p>後方乱気流管制方式</p> <p>c <u>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。</u> <u>例 Caution downwash, helicopter is hovering at T-2 taxiway.</u></p> <p>【航空機の位置の確認】</p> <p>(3) <u>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。</u></p> <p>【グライドパス停止線に関する措置】</p> <p>(4) 《略》</p> <p>《削 除》</p>	<p>【交通情報】《7 情報の提供》</p> <p>(1) <u>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。</u></p> <p>後方乱気流管制方式</p> <p>(c) <u>航空機がホバリング中又はエア・タクシー中のヘリコプターに近接して離着陸又は地上走行する場合であって、必要であると判断されたときは、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。</u> <u>注 ホバリング中又はエア・タクシー中のヘリコプター周辺では、ローター直径の3倍の範囲内に強いダウンウォッシュが発生している。</u> <u>例 Caution downwash, helicopter is hovering at T-2 taxiway.</u></p> <p>【航空機の位置の確認】</p> <p>(2) <u>航空機に対し地上走行に関する指示又は離陸許可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又は許可を発出するものとする。</u></p> <p>【グライドパス停止線に関する措置】</p> <p>(3) 《略》</p> <p>【出発遅延に関する情報】</p> <p>(4) <u>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。</u></p> <p>(a) <u>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。</u> <u>★エンジン始動予定時刻は〔時刻〕です。</u> <u>EXPECT START UP AT [time] .</u></p> <p>(b) <u>航空機にエンジン始動時期を通報する。</u> <u>★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。</u> <u>START UP (REPORT READY TO TAXI.)</u> <u>〔例〕 Start up at 3 minutes later.</u></p> <p>(c) <u>航空機に出発待機解除予定時刻を通報する。</u> <u>★出発可能時刻は〔出発待機解除時刻〕以後です。</u> <u>EXPECT DEPARTURE AT [release time] OR LATER.</u> <u>★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。</u> <u>EXPECT DEPARTURE [number] MINUTES BEHIND [identification / type of preceding departure] .</u> <u>★出発は〔到着機の無線呼出符号/型式〕着陸後の予定です。</u> <u>EXPECT DEPARTURE AFTER ARRIVAL OF [identification / type of arrival] .</u></p>	<p>(Ⅲ)7(1)から一部移動</p> <p>表現の変更</p> <p>項番の変更 離陸許可については(Ⅲ)2(4)【航空機の位置の確認】へ移動</p> <p>項番の変更 (Ⅲ)5(4)【出発遅延に関する情報】へ移動</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改 正 後	現 行	備 考
《削 除》	<p>【出発機に対する情報及び指示】</p> <p>(5) <u>出発機に対して通報する地上走行に関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)及び(c)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。</u></p> <p>(a) <u>使用滑走路</u> (b) <u>風向風速</u> (c) <u>高度計規正值</u> (d) <u>必要な場合は(1)に掲げる地上走行に関する指示</u> (e) <u>その他必要な情報</u></p> <p>★<u>滑走路〔番号〕、風〔風向〕度〔風速〕ノット、QNH〔高度計規正值〕</u> <u>(TAXI TO) RUNWAY〔number〕、WIND〔wind direction〕(DEGREES)AT〔wind velocity〕(KNOT/S)、QNH〔setting〕。</u></p>	(Ⅲ)5(1)【 出発機に対する情報及び指示 】へ移動
《削 除》	<p>【気象情報の通報】</p> <p>(6) <u>計器飛行方式により離陸可能な最低気象条件が2つ以上設定されている飛行場において、当該飛行場の気象状態が最高値未満の場合は、出発機に対して離陸前に雲高及び地上視程(RVR 値が離陸のための最低気象条件として公示されている場合は 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。</u></p>	(Ⅲ)5(2)【 気象情報の通報 】へ移動
《削 除》	<p>【管制承認の伝達】</p> <p>(7) <u>IFR 機(SVFR 機を含む。)に対する管制承認等は離陸許可を発出する前に当該機に伝達するものとする。</u></p>	(Ⅲ)5(5)【 管制承認の伝達 】へ移動
《削 除》	<p>【離陸準備完了の通報】</p> <p>(8) <u>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。</u></p> <p>★<u>準備完了を知らせて下さい。</u> <u>REPORT WHEN READY.</u></p>	(Ⅲ)5(6)【 離陸準備完了の通報 】へ移動
<p>【使用周波数】</p> <p>(5) <u>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。</u></p>	<p>【使用周波数】</p> <p>(9) a <u>地上走行に関する情報及び指示の発出は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。</u> b <u>離陸許可及びその後の交信は、飛行場管制周波数を使用して行うものとする。</u> c <u>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時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。</u></p> <p>★<u>出城／入域管制周波数は〔周波数〕です。</u> <u>DEPARTURE / APPROACH FREQUENCY WILL BE〔frequency〕。</u> ★<u>出城／入域管制と交信して下さい。</u> <u>CONTACT DEPARTURE / APPROACH.</u></p>	項番の変更 表現の変更 (Ⅲ)2(13)【 使用周波数 】へ移動 (Ⅲ)5(3)【 出発後の周波数変更に係わる通報 】へ移動
《削 除》	<p>【滑走路における待機】</p> <p>(10) <u>出発機に対して、直ちに離陸許可を発出できない場合であっても安全と認められるときは、当該機に対して使用滑走路番号を前置し滑走路における待機を許可することができる。この場合必要に応じ交通情報を当該機に提供するものとする。</u></p> <p>★<u>滑走路〔番号〕に入って待機して下さい。(〔交通情報〕)</u> <u>RUNWAY〔number〕LINE UP AND WAIT.(〔traffic information〕)</u> [例] JA004G runway 04 line up and wait. Traffic B767 on final runway34R.</p>	(Ⅲ)2(3)【 滑走路における待機 】へ移動

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改 正 後	現 行	備 考
<p>《削 除》</p>	<p>【滑走路手前における待機】 (11) a 交通状況により必要な場合は滑走路手前での待機を指示するものとする。 ★滑走路〔番号〕手前で待機してください。(〔交通情報〕) HOLD SHORT OF RUNWAY〔number〕.(〔traffic information〕) 【後方乱気流管制方式】 b 出発するヘビー機に後続してライト機を同一滑走路から出発させる場合は、当該ヘビー機が滑走路末端を通過するまで、滑走路手前での待機を指示するものとする。 [例] Hold short of runway 34L. Hold for wake turbulence.</p>	<p>(Ⅲ)2(6)【滑走路手前における待機】へ移動</p>
<p>《削 除》</p>	<p>【間隔設定】 (12) 3(2)から(6)に定める間隔を設定するため必要な場合、航空機に対して離陸時又は地上走行時において迅速な行動を指示することができる。 ★直ちに離陸して下さい。 CLEARED FOR IMMEDIATE TAKE-OFF. ★地上走行を急いで下さい。 EXPEDITE TAXIING. ★急いで滑走路をあけて下さい。 EXPEDITE TAXIING OFF THE RUNWAY.</p>	<p>(Ⅰ)2(14)【迅速な行動を必要とする場合】に集約</p> <p>(Ⅲ)2(9)【滑走路離脱の指示】へ移動</p>
<p>《削 除》</p>	<p>【離陸許可の取消し】 (13) a 航空交通の状況その他の事由により、既に発出している離陸許可を取り消すことができる。この場合、当該出発機に対し代替指示の発出及び必要な場合はその理由を通報するものとする。 ★〔代替指示〕離陸許可を取り消します。〔理由〕 [alternate instruction] CANCEL TAKE-OFF CLEARANCE. [reason] [例] Hold short of runway, cancel take-off clearance, arrival traffic on short final. Hold position, cancel take-off clearance, arrival traffic going around. b 出発機が離陸滑走を開始した直後に当該機に緊急停止を指示し、離陸許可を取り消す必要が生じた場合は、次の用語を使用するものとする。 ★緊急停止、〔航空機無線呼出符号〕緊急停止。 STOP IMMEDIATELY. [repeat aircraft identification] STOP IMMEDIATELY. [例] Skymark 007 stop immediately, Skymark 007 stop immediately.</p>	<p>(Ⅲ)2(7)【離陸許可の取消し】へ移動</p>
<p>《削 除》</p> <p style="text-align: center;">5 出発機</p> <p>【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)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。</p>	<p>【離陸時刻の通報】 (14) 離陸時刻は、出発機の前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 AT〔time〕.</p> <p>【出発機に対する情報及び指示】《4 地上走行及び出発》 (5) 出発機に対して通報する地上走行に関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)及び(c)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。</p>	<p>(Ⅲ)5(7)【離陸時刻の通報】へ移動</p> <p>地上走行と出発を別項目として整理 (Ⅲ)4(5)から移動 情報と地上走行の指示は切り離して整理</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現 行	備 考
<p>(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。</p> <p>(b) 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。 <u>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。</u> <u>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。</u></p> <p>(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) 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 runway19, wind 170 at 8, QNH3002, temperature2. JA007G, runway35, wind 010 at 12, QNH2981, temperature14, hold position.</p> <p>【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。</p> <p>【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 / TCA FREQUENCY WILL BE〔frequency〕. ★出域管制/入域管制/TCA と交信して下さい。 CONTACT DEPARTURE / APPROACH / TCA.</p> <p>【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) 航空機に出発待機解除予定時刻を通報する。 ★出発可能時刻は〔出発待機解除時刻〕以後です。</p>	<p>(a) 使用滑走路 (b) 風向風速</p> <p>(c) 高度計規正值</p> <p>(d) 必要な場合は(1)に掲げる地上走行に関する指示 (e) 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〕 (TAXI TO) RUNWAY〔number〕, WIND〔wind direction〕(DEGREES) AT〔wind velocity〕(KNOT/S), QNH〔setting〕.</p> <p>【気象情報の通報】《4 地上走行及び出発》 (6) 計器飛行方式により離陸可能な最低気象条件が2つ以上設定されている飛行場において、当該飛行場の気象状態が最高値未満の場合は、出発機に対して離陸前に雲高及び地上視程(RVR 値が離陸のための最低気象条件として公示されている場合は 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。</p> <p>【使用周波数】《4 地上走行及び出発》 (9) c 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時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。</p> <p>★出域/入域管制周波数は〔周波数〕です。 DEPARTURE / APPROACH FREQUENCY WILL BE〔frequency〕. ★出域/入域管制と交信して下さい。 CONTACT DEPARTURE / APPROACH.</p> <p>【出発遅延に関する情報】《4 地上走行及び出発》 (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) 航空機に出発待機解除予定時刻を通報する。 ★出発可能時刻は〔出発待機解除時刻〕以後です。</p>	<p>ICAO PANS-ATM に準拠して追加</p> <p>ICAO PANS-ATM に準拠して追加</p> <p>用語例の追加</p> <p>(Ⅲ)4(6)から移動 旧設定基準又は新設定基準に関わらず、運航者が離陸可能かどうか判断できる情報を通報するよう整理</p> <p>(Ⅲ)4(9)から一部移動</p> <p>ATIS による通報を追加</p> <p>TCA を追加</p> <p>(Ⅲ)4(4)から移動</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>EXPECT DEPARTURE AT [release 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] .</p> <p>【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.</p> <p>【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.</p> <p>【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。 <u>AIRBORNE</u> [time] .</p> <p style="text-align: center;">6 到着機</p> <p>【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〕</p>	<p>EXPECT DEPARTURE AT [release 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] .</p> <p>【管制承認の伝達】《4 地上走行及び出発》 (7) <u>IFR機(SVFR機を含む。)</u>に対する管制承認等は離陸許可を発出する前に当該機に伝達するものとする。</p> <p>【離陸準備完了の通報】《4 地上走行及び出発》 (8) 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.</p> <p>【離陸時刻の通報】《4 地上走行及び出発》 (14) 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。 <u>AIRBORNE AT</u> [time] .</p> <p style="text-align: center;">5 到着機</p> <p>【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 (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〕</p>	<p>(Ⅲ)4(7)から移動 地上走行中はパイロットが操縦及び状況認識にできる限り専念できるよう改正 滑走路誤進入防止のための改正</p> <p>(Ⅲ)4(8)から移動</p> <p>(Ⅲ)4(14)から移動</p> <p>ICAO用語に準拠 項番の変更</p> <p>ICAO PANS-ATM に準拠して追加</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>RIGHT TRAFFIC / (LEFT TRAFFIC) RUNWAY [number] , WIND [wind direction] (DEGREES) AT [wind velocity] (KNOT/S), QNH [setting] .</p> <p>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。</p> <p>★右旋回場周経路に入ってください。 <u>JOIN RIGHT TRAFFIC.</u></p> <p>《図省略》</p> <p>★右旋回場周経路を許可します。 RIGHT TRAFFIC APPROVED.</p> <p>★(右)ベースに直接入ってください。 <u>JOIN DIRECT (RIGHT) BASE.</u></p> <p>★直線進入を行ってください。 MAKE STRAIGHT-IN <u>APPROACH.</u></p> <p>★直線進入は許可できません。[代替指示] UNABLE STRAIGHT-IN. [alternative instructions]</p> <p>【間隔設定】</p> <p>(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。</p> <p>★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.</p> <p>★ダウンウインドをのばして下さい。 EXTEND DOWNWIND.</p> <p>★ショートアプローチして下さい。 MAKE SHORT APPROACH.</p> <p>★飛行場周辺を旋回して待機して下さい。 CIRCLE THE <u>AERODROME.</u></p> <p>★右/左に 360° / 270° 旋回して下さい。 MAKE <u>RIGHT / LEFT</u> THREE SIXTY / TWO SEVENTY.</p> <p>★場周経路を離脱して下さい。 BREAK TRAFFIC (PATTERN).</p> <p>《削 除》</p>	<p>RIGHT TRAFFIC / (LEFT TRAFFIC) RUNWAY [number] , WIND [wind direction] (DEGREES) AT [wind velocity] (KNOT/S), QNH [setting] .</p> <p>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。</p> <p>★右旋回場周経路(に入ってください。) <u>(MAKE) RIGHT TRAFFIC.</u></p> <p>《図省略》</p> <p>★右旋回場周経路を許可します。 RIGHT TRAFFIC APPROVED.</p> <p>★(右)ベースに直接入ってください。 <u>ENTER DIRECT (RIGHT) BASE.</u></p> <p>★直線進入(を行ってください。) <u>(MAKE) STRAIGHT-IN</u></p> <p>★直線進入を許可します。 <u>STRAIGHT-IN APPROVED.</u></p> <p>★直線進入は許可できません。 UNABLE STRAIGHT-IN.</p> <p>【間隔設定】</p> <p>(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。</p> <p>★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.</p> <p>★ダウンウインドをのばして下さい。 EXTEND DOWNWIND.</p> <p>★ショートアプローチして下さい。 MAKE SHORT APPROACH.</p> <p>★飛行場周辺を旋回して待機して下さい。 CIRCLE THE <u>AIRPORT.</u></p> <p>★左/右に 360° / 270° 旋回して下さい。 MAKE <u>LEFT / RIGHT</u> THREE SIXTY / TWO SEVENTY.</p> <p>★場周経路を離脱して下さい。 BREAK TRAFFIC (PATTERN).</p> <p>【着陸後の指示】</p> <p>(7) a 到着機に対しては、必要に応じて適切な時機に着陸滑走路から離脱する誘導路等を指示するものとする。</p> <p>★(もし可能なら)〔離脱地点〕で左/右へ曲がってください。 <u>(IF ABLE) TURN LEFT / RIGHT [turning point] .</u></p> <p>注 操縦士は管制官からの指示がない場合は、滑走路占有時間が最短となる誘導路から滑走路を離脱する。</p>	<p>ICAO 用語に準拠</p> <p>ICAO 用語に準拠</p> <p>ICAO 用語に準拠 用語の削除</p> <p>用語の変更</p> <p>ICAO 用語に準拠</p> <p>ICAO 用語に準拠</p> <p>(Ⅲ)2(9)【滑走路離脱の指示】へ移動</p>

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現 行	備 考
<p>【360°直上進入】 (7) 自衛隊等の航空機が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。((8)－1 図) 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。</p> <p style="text-align: center;">7 可視信号</p> <p style="text-align: center;">8 情報の提供</p> <p>【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) 《略》 (b) 《略》</p> <p>《削 除》</p> <p>【飛行場の状態に関する情報】 (2) 飛行場管制所は、関係機関又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、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) 走行地域内及びその付近の建設工事</p>	<p>b 到着機が着陸滑走路から離れた場合、地上管制周波数に切り替えるよう指示するものとし、地上管制周波数がない場合は、地上走行に関する指示は飛行場管制周波数を使用して発出するものとする。</p> <p>【360°直上進入】 (8) 自衛隊等の航空機が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。((8)－1 図) 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QNH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。</p> <p style="text-align: center;">6 可視信号</p> <p style="text-align: center;">7 情報の提供</p> <p>【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) 《略》 (b) 《略》</p> <p>【後方乱気流管制方式】 (c) 航空機がホバリング中又はエア・タクシー中のヘリコプターに近接して離着陸又は地上走行する場合であって、必要であると判断されたときは、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。 注 ホバリング中又はエア・タクシー中のヘリコプター周辺では、ローター直径の3倍の範囲内に強いダウンウォッシュが発生している。 例 Caution downwash, helicopter is hovering at T-2 taxiway.</p> <p>【飛行場の状態に関する情報】 (2) 飛行場管制所は、関係機関又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。 (a) 走行地域内及びその付近の建設工事</p>	<p>(Ⅲ)4(5)【使用周波数】へ集約</p> <p>項番の繰り上げ</p> <p>表現の統一</p> <p>項番の変更</p> <p>項番の変更</p> <p>(Ⅲ)4(2)【ヘリコプターの地上走行】へ移動</p> <p>ICAO PANS-ATM に準拠して追加</p>

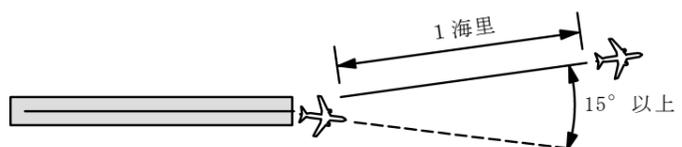
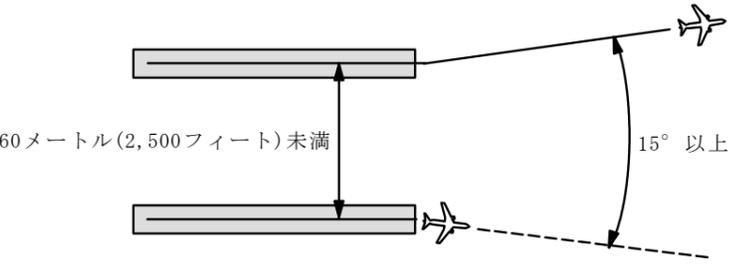
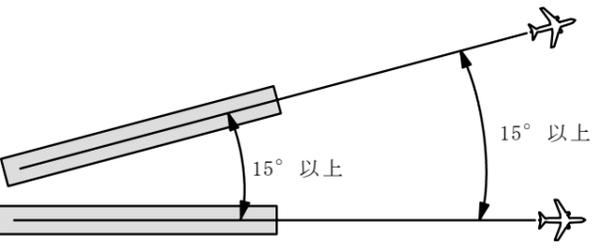
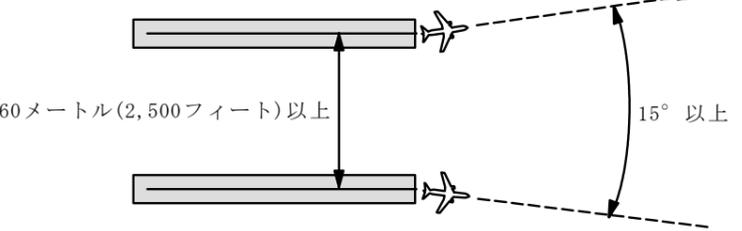
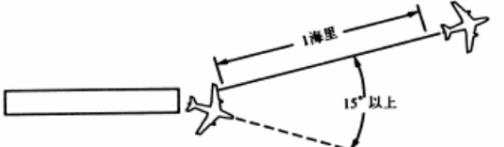
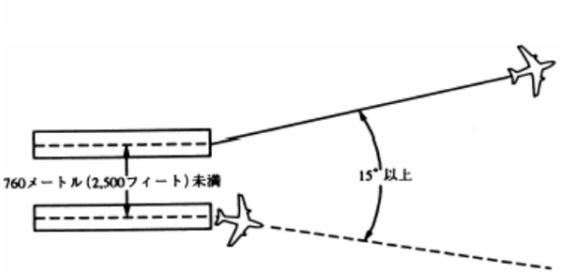
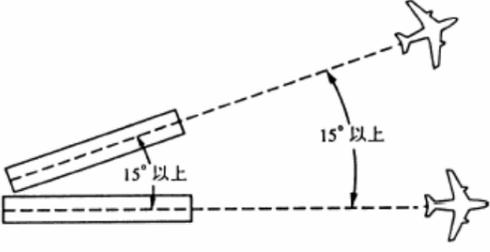
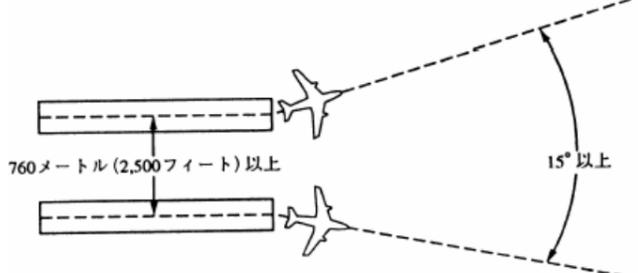
航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現 行	備 考
<p>(b) 氷、雪、雨水等によるブレーキ作動の良否 航空機から通報されたブレーキ作動の良否を他の航空機に通報する場合は、当該機の型式をも通報するものとする。 ★ブレーキ作動は〔状態〕でした。 BRAKING ACTION〔condition〕. ★〔航空機型式〕の報告ではブレーキ作動は〔状態〕です。 BRAKING ACTION〔condition〕 REPORTED BY〔type of aircraft〕. 〔例〕 Braking action poor, reported by ANA B737 one five minutes ago. All runways covered with snow six inches deep. Runway wet / dry. 注 滑走路における Braking Action は、通常航空管制運航情報官から次に掲げる段階に分類して報告される。 GOOD MEDIUM TO GOOD MEDIUM MEDIUM TO POOR POOR VERY POOR-</p> <p>(c) 飛行場灯火の故障状況 (d) 走行地域に積もった雪、スノーバンク、氷、スラッシュ、水たまりの状態 (e) 走行地域内に停留している航空機</p> <p style="text-align: center;"><u>9</u> 空港面探知レーダー</p> <p>【適用】 (1) 空港面探知レーダー(以下「ASDE」という。)は、滑走路及び誘導路上の航空機及び車両の移動又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<u>とき</u>に使用することができる。</p> <p style="text-align: center;"><u>10</u> タワーブライトディスプレイ</p> <p>【適用】 (1) タワーブライトディスプレイ(以下「ブライト」という。)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<u>とき</u>に使用することができる。</p> <p style="text-align: center;"><u>11</u> 航空機位置情報表示装置</p> <p>【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<u>とき</u>に使用するこ</p>	<p>(b) 氷、雪、雨水等によるブレーキ作動の良否 航空機から通報されたブレーキ作動の良否を他の航空機に通報する場合は、当該機の型式をも通報するものとする。 ★ブレーキ作動は〔状態〕でした。 BRAKING ACTION〔condition〕. ★〔航空機型式〕の報告ではブレーキ作動は〔状態〕です。 BRAKING ACTION〔condition〕 REPORTED BY〔type of aircraft〕. 〔例〕 Braking action poor, reported by ANA B737 one five minutes ago. All runways covered with snow six inches deep. Runway wet / dry. 注 滑走路における Braking Action は、通常航空管制運航情報官から次に掲げる段階に分類して報告される。 GOOD <u>良好</u> MEDIUM TO GOOD <u>おおむね良好</u> MEDIUM <u>普通</u> MEDIUM TO POOR <u>不良</u> POOR <u>極めて不良</u> VERY POOR <u>極めて不良で危険</u></p> <p>(c) 飛行場灯火の故障状況 (d) 走行地域に積もった雪の状態 (e) 走行地域内に停留している航空機</p> <p style="text-align: center;"><u>8</u> 空港面探知レーダー</p> <p>【適用】 (1) 空港面探知レーダー(以下「ASDE」という。)は、滑走路及び誘導路上の航空機及び車両の移動又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<u>場合</u>に使用することができる。</p> <p style="text-align: center;"><u>9</u> タワーブライトディスプレイ</p> <p>【適用】 (1) タワーブライトディスプレイ(以下「ブライト」という。)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<u>場合</u>に使用することができる。</p> <p style="text-align: center;"><u>10</u> 航空機位置情報表示装置</p> <p>【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<u>場合</u>に使用するこ</p>	<p>航空保安業務処理規程、AIP 等の規定類で邦文による表現はない。特に「MEDIUM=普通」について状況を適切に表現できていないことが懸念されるため、邦文表現で情報が提供されることのリスクに鑑み、邦文を削除。</p> <p>ICAO PANS-ATM に準拠して追加</p> <p>項番の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>項番の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>項番の変更</p> <p>表現の変更</p>

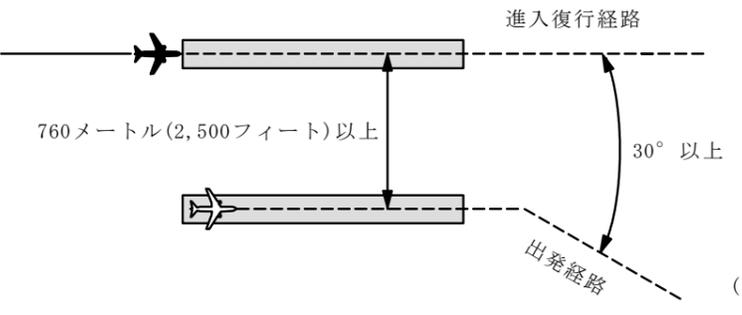
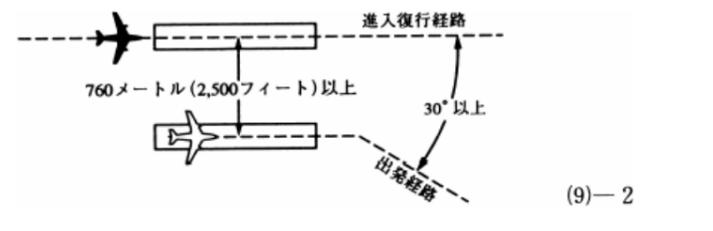
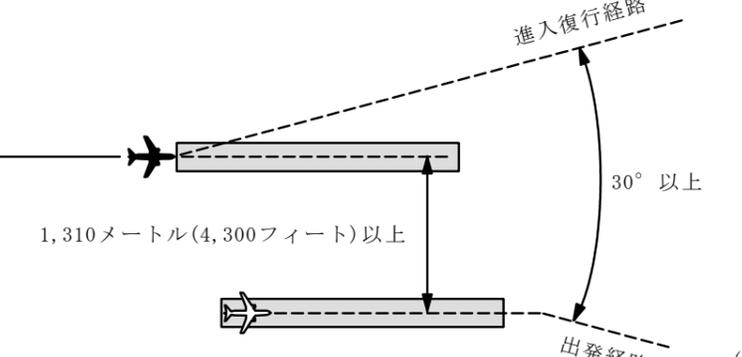
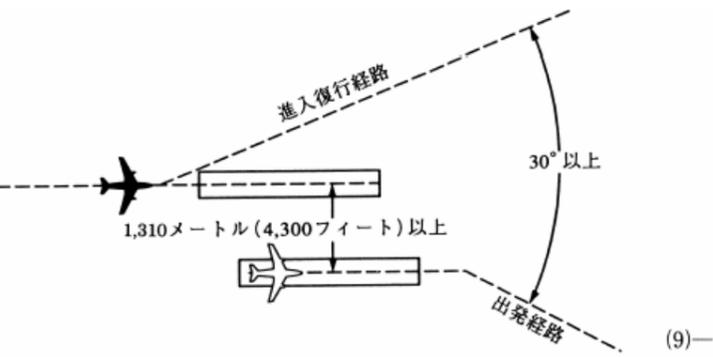
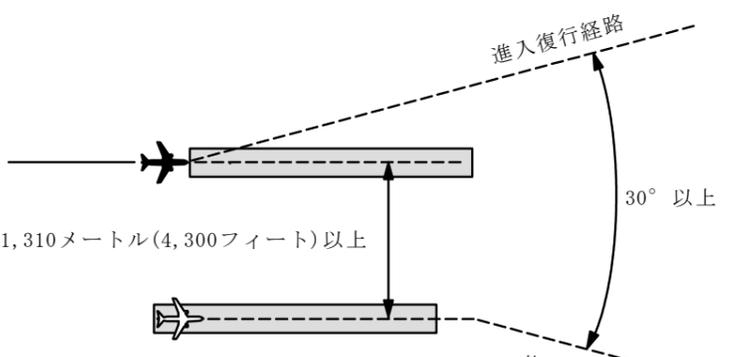
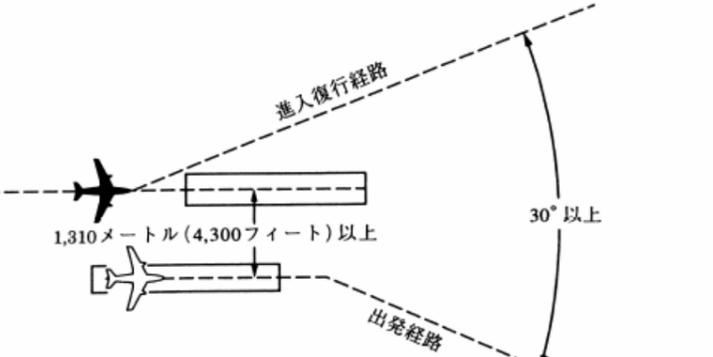
航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p>とができる。</p> <p>【航空機の位置の確認】</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(a) (Ⅲ)10(2) c を準用する。</p> <p>(b) 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。</p> <p>★位置を確認するためにトランスポンダーを待機/作動して下さい。 TRANSPONDER STAND BY / NORMAL FOR POSITION CHECK.</p> <p>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</p> <p style="text-align: center;">12 空港用航空機位置表示装置</p> <p>【適用】</p> <p>(1) 空港用航空機位置表示装置(以下「APDU」という。)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<u>とき</u>に使用することができる。</p> <p style="text-align: center;">13 飛行場灯火運用方式</p> <p>【適用】</p> <p>(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。</p> <p style="text-align: center;">(Ⅳ) レーダー使用基準</p> <p style="text-align: center;">6 管制間隔</p> <p>【出発機間の初期間隔】</p> <p>(8) a 同一の又は近接する飛行場から出発後 15 度以上分岐する 2 つの異なる経路を飛行することとなる航空機相互間にあつては、次に掲げる滑走路から離陸する後続の出発機が、離陸滑走路の末端から 1 海里以内にレーダー識別される見込みがある場合は、経路の分岐点において 1 海里以上のレーダー間隔を設定維持するものとする。</p> <p>(a) 同一滑走路((8)－1 図)</p> <p>(b) 滑走路の中心線の間隔が 760 メートル(2, 500 フィート)未満の平行滑走路((8)－2 図)</p>	<p>とができる。</p> <p>【航空機の位置の確認】</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(a) (Ⅲ) 9(2) c を準用する。</p> <p>(b) 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。</p> <p>★位置を確認するためにトランスポンダーを待機/作動して下さい。 TRANSPONDER STAND BY / NORMAL FOR POSITION CHECK.</p> <p>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</p> <p style="text-align: center;">11 空港用航空機位置表示装置</p> <p>【適用】</p> <p>(1) 空港用航空機位置表示装置(以下「APDU」という。)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<u>場合</u>に使用することができる。</p> <p style="text-align: center;">12 飛行場灯火運用方式</p> <p>【適用】</p> <p>(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 I 管理規程(Ⅱ)運用方法」によるものとする。</p> <p style="text-align: center;">(Ⅳ) レーダー使用基準</p> <p style="text-align: center;">6 管制間隔</p> <p>【出発機間の初期間隔】</p> <p>(8) a 同一の又は近接する飛行場から出発後 15 度以上分岐する 2 つの異なる経路を飛行することとなる航空機相互間にあつては、次に掲げる滑走路から離陸する後続の出発機が、離陸滑走路の末端から 1 海里以内にレーダー識別される見込みがある場合は、経路の分岐点において 1 海里以上のレーダー間隔を設定維持するものとする。</p> <p>(a) 同一滑走路((8)－1 図)</p> <p>(b) 滑走路の中心線の間隔が 760 メートル(2, 500 フィート)未満の平行滑走路((8)－2 図)</p>	<p>参照項番の変更</p> <p>項番の変更</p> <p>表現の変更</p> <p>項番の変更</p> <p>規程名称変更に伴う変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<div style="text-align: center;">  <p>(8)-1</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(8)-2</p> </div> <p>b 次に掲げる滑走路から出発する2機の航空機が離陸直後から15度以上分岐する2つの異なる経路を飛行することとなる場合は、離陸滑走路の末端から1海里以内にレーダー識別される見込みがある場合に限り同時離陸を許可することができる。</p> <p>(a) 分岐角度が15度以上の分岐滑走路((8)-3図)</p> <p>(b) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)以上の平行滑走路をそれぞれ使用して同方向に出発する場合((8)-4図)</p> <div style="text-align: center;">  <p>(8)-3</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(8)-4</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>(8)-1</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(8)-2</p> </div> <p>b 次に掲げる滑走路から出発する2機の航空機が離陸直後から15度以上分岐する2つの異なる経路を飛行することとなる場合は、離陸滑走路の末端から1海里以内にレーダー識別される見込みがある場合に限り同時離陸を許可することができる。</p> <p>(a) 分岐角度が15度以上の分岐滑走路((8)-3図)</p> <p>(b) 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)以上の平行滑走路をそれぞれ使用して同方向に出発する場合((8)-4図)</p> <div style="text-align: center;">  <p>(8)-3</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(8)-4</p> </div>	<p>図の変更</p> <p>図の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
 <p>760メートル(2,500フィート)以上</p> <p>進入復行経路</p> <p>30°以上</p> <p>出発経路</p> <p>(9) - 2</p>	 <p>760メートル(2,500フィート)以上</p> <p>進入復行経路</p> <p>30°以上</p> <p>出発経路</p> <p>(9) - 2</p>	<p>図の変更</p>
<p>(c) 滑走路の中心線の間隔が1,310メートル(4,300フィート)以上のB型平行滑走路 ((9) - 3図及び(9) - 4図)</p>	<p>(c) 滑走路の中心線の間隔が1,310メートル(4,300フィート)以上のB型平行滑走路 ((9) - 3図及び(9) - 4図)</p>	
 <p>1,310メートル(4,300フィート)以上</p> <p>進入復行経路</p> <p>30°以上</p> <p>出発経路</p> <p>(9) - 3</p>	 <p>1,310メートル(4,300フィート)以上</p> <p>進入復行経路</p> <p>30°以上</p> <p>出発経路</p> <p>(9) - 3</p>	<p>図の変更</p>
 <p>1,310メートル(4,300フィート)以上</p> <p>進入復行経路</p> <p>30°以上</p> <p>出発経路</p> <p>(9) - 4</p>	 <p>1,310メートル(4,300フィート)以上</p> <p>進入復行経路</p> <p>30°以上</p> <p>出発経路</p> <p>(9) - 4</p>	

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改正後	現行	備考
<p style="text-align: center;">7 出発機</p> <p>【離陸直後の誘導】</p> <p>(2) 離陸直後から出発機を誘導する場合で磁針路を指示する必要があるときは、当該機が離陸滑走を開始する前に指示するものとする。この場合、誘導目標の通報は当該誘導を行う管制機関が当該機のレーダー識別を行ったときに行うものとする。</p> <p>★滑走路の方位で飛行して下さい。 CONTINUE RUNWAY HEADING.</p> <p>注 「CONTINUE RUNWAY HEADING」を用いた場合、航空機は使用する滑走路の磁方位の磁針路で飛行する。この場合、<u>偏流の修正を行わない磁針路であることに留意</u>すること。</p> <p>★離陸後左／右旋回し、〔度数〕の磁針路で飛行して下さい。 TURN LEFT / RIGHT, HEADING [number] .</p> <p>【最低誘導高度未滿の誘導】</p> <p>(4) 出発機又は復行した航空機がレーダーサイトから40海里以内にあり、スコープ上に示された顕著な障害物の上端から少なくとも1,000フィート以上の高度へ上昇中の場合は、当該機が最低誘導高度へ到達する以前においても次の要領により誘導を行うことができる。</p> <p>a 当該機の当初の飛行予定経路が障害物から3海里以上離れている場合は、当該機が当該障害物上端の高度通過を通報するまで、当該機が当該障害物から少なくとも3海里の間隔を維持するよう誘導する。</p> <p>b 当該機の当初の飛行経路が障害物から3海里以上離れていない場合は、3海里の間隔が設定されるまで、又は当該機が当該障害物上端の高度通過を通報するまで、当該障害物からの横間隔が増大するよう誘導する。</p> <p style="text-align: center;">10 レーダー進入</p> <p>【レーダー進入に係る通報事項】</p> <p>(2) a レーダー進入を行う航空機に対しては次に掲げる事項を通報するものとする。ただし、当該事項が ATIS 情報に含まれており、当該機が 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。また、同一の航空機がレーダー進入を繰り返し行う場合であって、2回目以降の誘導に際し、当該事項に変更がないときはすべて省略することができる。</p> <p>(a) <u>高度計規正值</u></p> <p>(b) 次のいずれかの気象状態の場合は、雲高及び視程</p> <p>ア 気象通報の雲高の値が周回進入に係る<u>最低降下高</u>の最高値未滿である場合</p> <p>イ 気象通報の視程の値が周回進入に係る<u>最低気象条件</u>の地上視程の最高値未滿である場合</p>	<p style="text-align: center;">7 出発機</p> <p>【離陸直後の誘導】</p> <p>(2) 離陸直後から出発機を誘導する場合で磁針路を指示する必要があるときは、当該機が離陸滑走を開始する前に指示するものとする。この場合、誘導目標の通報は当該誘導を行う管制機関が当該機のレーダー識別を行ったときに行うものとする。</p> <p>★滑走路の方位で飛行して下さい。 FLY RUNWAY HEADING.</p> <p>注 「FLY RUNWAY HEADING」を用いた場合、航空機は使用する滑走路番号の10倍の数値の磁針路で飛行する。この場合、滑走路番号と滑走路磁方位の針路差及び偏流に留意すること。なお、SIDにおける「RUNWAY HEADING」は、<u>滑走路磁方位による直線上昇を前提としている。</u></p> <p>★離陸後左／右旋回し、〔度数〕の磁針路で飛行して下さい。 TURN LEFT / RIGHT, HEADING [number] .</p> <p>【最低誘導高度未滿の誘導】</p> <p>(4) 出発機又は進入復行機がレーダーサイトから40海里以内にあり、スコープ上に示された顕著な障害物の上端から少なくとも1,000フィート以上の高度へ上昇中の場合は、当該機が最低誘導高度へ到達する以前においても次の要領により誘導を行うことができる。</p> <p>a 当該機の当初の飛行予定経路が障害物から3海里以上離れている場合は、当該機が当該障害物上端の高度通過を通報するまで、当該機が当該障害物から少なくとも3海里の間隔を維持するよう誘導する。</p> <p>b 当該機の当初の飛行経路が障害物から3海里以上離れていない場合は、3海里の間隔が設定されるまで、又は当該機が当該障害物上端の高度通過を通報するまで、当該障害物からの横間隔が増大するよう誘導する。</p> <p style="text-align: center;">10 レーダー進入</p> <p>【レーダー進入に係る通報事項】</p> <p>(2) a レーダー進入を行う航空機に対しては次に掲げる事項を通報するものとする。ただし、当該事項が ATIS 情報に含まれており、当該機が 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。また、同一の航空機がレーダー進入を繰り返し行う場合であって、2回目以降の誘導に際し、当該事項に変更がない場合はすべて省略することができる。</p> <p>(a) <u>QNH</u></p> <p>(b) 次のいずれかの気象状態の場合は、雲高及び視程</p> <p>ア 気象通報の雲高に飛行場の標高を加えた値が周回進入に係る<u>最低降下高度</u>の最高値未滿である場合</p> <p>イ 気象通報の視程の値が周回進入に係る地上視程の最高値未滿である場合</p>	<p>ICAO用語に準拠 CONTINUE RUNWAY HEADING の飛行方法の説明表現の変更 SIDの"RWY HDG"と方式基準の"RWY HDG"との相違が偏流というわずかなものとなることから、特段の説明を要しないため削除。</p> <p>復行の整理</p> <p>表現の変更</p> <p>表現の統一</p> <p>最低降下高を定義化したことにより表現の変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改 正 後	現 行	備 考
<p style="text-align: center;">12 精測レーダー進入</p> <p>【精測レーダー進入の終了】</p> <p>(6) a 航空機が誘導限界に到達したときは、当該機に対してその旨通報し、bに掲げる場合を除き、当該精測レーダー進入のための誘導を終了するものとする。</p> <p>★誘導限界、目視により着陸して下さい。滑走路を視認できなければ進入復行／〔代替指示〕して下さい。</p> <p>GUIDANCE LIMIT, TAKE OVER VISUALLY. IF RUNWAY NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions] .</p> <p>★誘導限界、飛行場を視認できなければ進入復行／〔代替指示〕して下さい。(周回進入に移行する場合)</p> <p>GUIDANCE LIMIT, IF AIRPORT NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions] .</p> <p>b 飛行場の気象状態が次に掲げる場合は、当該機(周回進入に移行する場合を除く。)に対し、誘導限界に到達した旨を通報したのちも当該機が滑走路進入端に達するまでの間最終進入コース及びグライドパスに係る助言を誘導と同一の方法で行うとともに、進入灯及び滑走路進入端上空通過を通報するものとする。</p> <p>(a) 気象通報の雲高の値が周回進入に係る最低降下高の値未満の場合</p> <p>(b) 気象通報の視程の値が周回進入に係る最低気象条件の地上視程の値未満の場合</p> <p>★進入灯上空 OVER APPROACH LIGHT.</p> <p>★滑走路進入端上空 OVER THRESHOLD.</p> <p>c 最終進入中の航空機がスコープ上に示されたレーダー安全圏を逸脱しており、安全な進入が期待できない場合は、当該機に対してその旨通報し、当該機から滑走路視認の通報があった場合又は決心高度を通過した場合を除き進入復行を行うよう指示し、当該精測レーダー進入のための誘導を終了するものとする。</p> <p>★〔理由〕滑走路を視認できなければ進入復行／〔代替指示〕して下さい。</p> <p>〔Reason〕 IF RUNWAY NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions] .</p> <p style="text-align: center;">13 最終進入の監視</p> <p>【適用】</p> <p>(1) レーダー進入以外の計器進入を行う航空機が最終進入コースが精測レーダー進入の最終進入コースと一致する場合であって、航空機が要求したとき又は飛行場の気象状態が周回進入に係る最低気象条件未満のときは、当該機が最終進入を当該精測レーダーにより監視するものとする。</p> <p>注 複数の滑走路を有する飛行場においては、精測レーダーが調整されている滑走路に着陸する航空機について監視を行うものとする。</p> <p>【監視の方法】</p> <p>(3) 監視は次に掲げる要領により行うものとする。</p> <p>d cの通報を繰り返したのちもなお当該機が逸脱する方向へ飛行している場合は、目視</p>	<p style="text-align: center;">12 精測レーダー進入</p> <p>【精測レーダー進入の終了】</p> <p>(6) a 航空機が誘導限界に到達したときは、当該機に対してその旨通報し、bに掲げる場合を除き、当該精測レーダー進入のための誘導を終了するものとする。</p> <p>★誘導限界、目視により着陸して下さい。滑走路を視認できなければ進入復行／〔代替指示〕して下さい。</p> <p>GUIDANCE LIMIT, TAKE OVER VISUALLY. IF RUNWAY NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions] .</p> <p>★誘導限界、飛行場を視認できなければ進入復行／〔代替指示〕して下さい。(周回進入に移行する場合)</p> <p>GUIDANCE LIMIT, IF AIRPORT NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions] .</p> <p>b 飛行場の気象状態が次に掲げる場合は、当該機(周回進入に移行する場合を除く。)に対し、誘導限界に到達した旨を通報したのちも当該機が滑走路進入端に達するまでの間最終進入コース及びグライドパスに係る助言を誘導と同一の方法で行うとともに、進入灯及び滑走路進入端上空通過を通報するものとする。</p> <p>(a) 気象通報の雲高に飛行場の標高を加えた値が周回進入に係る最低降下高度の値未満の場合</p> <p>(b) 気象通報の視程の値が周回進入に係る最低気象条件の地上視程の値未満の場合</p> <p>★進入灯上空 OVER APPROACH LIGHT.</p> <p>★滑走路進入端上空 OVER THRESHOLD.</p> <p>c 最終進入中の航空機がスコープ上に示されたレーダー安全圏を逸脱しており、安全な進入が期待できない場合は、当該機に対してその旨通報し、当該機から滑走路視認の通報があった場合又は決心高度を通過した場合を除き進入復行を指示し、当該精測レーダー進入のための誘導を終了するものとする。</p> <p>★〔理由〕滑走路を視認できなければ進入復行／〔代替指示〕して下さい。</p> <p>〔Reason〕 IF RUNWAY NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH / [alternative instructions] .</p> <p style="text-align: center;">13 最終進入の監視</p> <p>【適用】</p> <p>(1) レーダー進入以外の計器進入を行う航空機が最終進入コースが精測レーダー進入の最終進入コースと一致する場合であって、航空機が要求した場合又は飛行場の気象状態が周回進入のための最低気象条件未満の場合は、当該機が最終進入を当該精測レーダーにより監視するものとする。</p> <p>注 複数の滑走路を有する飛行場においては、精測レーダーが調整されている滑走路に着陸する航空機について監視を行うものとする。</p> <p>【監視の方法】</p> <p>(3) 監視は次に掲げる要領により行うものとする。</p> <p>d cの通報を繰り返したのちもなお当該機が逸脱する方向へ飛行している場合は、目視</p>	<p>最低降下高を定義化したことにより表現の変更</p> <p>表現の統一</p> <p>表現の変更 表現の統一及び変更</p>

航空保安業務処理規程第5管制業務処理規程・新旧対照表

改 正 後	現 行	備 考
<p>による進入ができなければ進入復行を行うよう助言する。この場合、公示された進入復行方式と異なる方式を助言するときは、特定の高度及び針路を明示するものとする。</p> <p>★〔最終進入コース又はグライドパスからの位置〕 目視による進入ができなければ進入復行することを勧告します／〔代替助言〕。 〔Position with respect to final approach course or glidepath〕, IF NOT VISUAL, ADVISE YOU EXECUTE MISSED APPROACH / 〔alternative instructions〕</p>	<p>による進入ができなければ進入復行を行うよう助言する。この場合、公示された進入復行方式と異なる方式を助言するときは、特定の高度及び針路を明示するものとする。</p> <p>★〔最終進入コース又はグライドパスからの位置〕 目視による進入ができなければ進入復行を勧告します／〔代替助言〕。 〔Position with respect to final approach course or glidepath〕, IF NOT VISUAL, ADVISE YOU EXECUTE MISSED APPROACH / 〔alternative instructions〕 .</p>	<p>進入復行の整理</p>