

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和6年6月13日適用分)

洋上横間隔12NM・オフセット・悪気象空域の回避

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	札幌分室 準備室	Ⅲ(Ⅰ)3(2)c	オフセット又は横方向への逸脱について「承認」(DEVIATION APPROVED)ではなく、「許可」(CLEARED TO DEVIATE)とした理由は?	オフセットについては、航空機からの要求の有無にかかわらず管制官が承認経路からのオフセットを「指示」するものとなります(「承認」でも「許可」でもなく「指示」としていません)。横方向への逸脱については、音声通信及びCPDLCともに、ICAO Doc.4444のCPDLCにおけるアップリンク・メッセージに統一し「CLEARED TO DEVIATE」の表現を使用することとします。「CLEARED TO DEVIATE」は、法第96条第1項及び第2項の指示のうち許可的なものと整理します。
2	成田(事)	(Ⅱ)1(15)(a)	1行目の「…オフセットする距離及び方向を明示する…」の「び」が抜けている。	ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します。 <i>(a) オフセットを開始する場合は、オフセットする距離及び方向を明示するものとし、必要に応じ、オフセットを開始する特定フィックス又は特定時刻の指定及びオフセットを終了する予定の特定フィックス又は特定時刻の通報を行うものとする。</i>
3	仙台(事)	(Ⅱ)10(7)	追加されるなお書きにおいて、「他の航空機」が明確に限定されておらず対象となる航空機が広がりすぎてしまう(他のすべての航空機と読むことができちゃう)ので、「関連航空機」など対象航空機を明確化とすべき	本規定において「他の航空機」は「関連航空機」を示すものとなります。本表現については「他の航空機」のまま改正を行うこととし、表現の修正については別途検討させていただきます。
4	中部	Ⅲ(1)3(2)	悪気象の回避をレーダー誘導で実施する場合、誘導目的は明確であるが、誘導目標については定かではないことが多いので(Ⅳ)4【誘導に関する通報事項等】(5)(a)の記述において、悪気象回避時には誘導目標の通報の省略可能となるコメントの追加をお願いします。参考資料として添付されている継続検討の全国意見紹介回答(2021.11)の項番47の意見にも同様な記述(省略可)が運航者側から出ています。	悪気象の回避をレーダー誘導で実施する場合の誘導目標については、回避開始の時点では定めることができないため、多くの場合、通報することが不可能と考えられるものの、航空機からの要求内容によっては誘導目標を通報することが可能ということも考えられ、通報が可能なのであれば通報すべきであることから、ご提案の通報が省略可能とする要望については見送らせていただきます。
5	中部・広島・松山・熊本	Ⅲ(Ⅱ)1(15)	【オフセット】 a ……オフセットする距離及び方向を…… (及びがぬけている)	ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します。 <i>(a) オフセットを開始する場合は、オフセットする距離及び方向を明示するものとし、必要に応じ、オフセットを開始する特定フィックス又は特定時刻の指定及びオフセットを終了する予定の特定フィックス又は特定時刻の通報を行うものとする。</i>
6	熊本	(Ⅱ)1(15)	オフセットを指示することができるのは管制区管制所のみとしている理由は何でしょうか。広域ターミナル空域を飛行中の航空機から要求があった場合、ACCへは「調整」ではなく「承認要求」を行うこととなるのでしょうか。仮に、航空機からのオフセット飛行がターミナル空域内で開始し終了すると事前にわかっている場合でも、ACCIに「承認要求」を行うことが前提なののでしょうか。同一経路につきタイミングによっては、適用の可否が混在し運航者の混乱が予想されますがいかがでしょうか。	ターミナル空域を飛行中の航空機からオフセットの要求があった場合、オフセットの指示をすることはできませんので「UNABLE」で対応願います。なお、この場合「UNABLE」で終わらせることなく、状況に応じ、レーダー誘導や横方向への逸脱許可等による対応をお願いします。
7	熊本	全国意見照会 14番への回答	UP TOでは航空機が自発的に経路へ戻ることがあるという本省回答ですが、戻り方について解説が欲しい。コンベ経路飛行中は最短(アビーム)で経路の中心線へ向かうのか、直近のFIX/WPへ直行する等戻り方の想定はありますか。例えば「く」の字のような経路ではどのように戻ることを期待されていますか。	本改正は、管制用語に係る改正であり、悪気象回避に係る飛行方法を整理するものではありません。UP TOでは航空機が自発的に経路へ戻ることが可能ですが、戻り方にルールはありません。悪気象回避に伴う飛行であることを考慮すると戻り方はケースバイケースであると考えられます。

8	熊本	全国意見照会 14番への回答	「面的逸脱(DEV)の許可は、運航者のタイミングで戻ることが可能となる」旨は方式基準ないのどこかに記載されるのか。注意が必要であることから記載していただきたい。クルーズにより承認された場合の高度については、(Ⅱ)1(6)c注2に記載があるので、これにらって「全国意見照会3番」の意見にある(注)と同等の記載をすることがよいと考えます。	Ⅲ(Ⅱ)1(16)【悪気象空域の回避】の規定に「横方向への逸脱許可は、次の用語を使用し、飛行経路からの逸脱範囲を明示する。」と記載します。これにより、当該許可は航空機に対し、承認された飛行経路の中心線から横方向に一定の距離の範囲内を飛行することを許可するものであることを明確にします。「範囲」であることから運航者のタイミングで戻ることも可能となります。なお、戻ったと見られても航空機から横方向への逸脱許可が終了した旨の通報がない限り、再度逸脱を開始する可能性があることに注意願います。
9	札幌	(Ⅱ)1(15)	オフセット指示をする以前に直行指示を行っていた場合は、その経路からのオフセット距離の指示であり、フライトプランルートからのオフセット距離ではないという理解で良いでしょうか。	そのとおりです。
10	札幌	(Ⅱ)1(15)	陸域CPDLCで使用されるなら問題はないと考えるものの、音声で使用する場合、フレゾロジーが長く周波数混雑の懸念があります。当該用語がどのくらい他国で実際に馴染み使用されているかは調査しているでしょうか。リードバックは一般的にどの程度短く話してくるか等、目安があれば知りたいです。	本フレゾロジーは、音声通信で使用されるものとしてICAO PANS-ATM (Doc. 4444)に規定されているものです。オフセットの指示には、オフセット(承認された飛行経路の中心線から横方向に一定の距離を保ちながら飛行すること)であること、オフセットする距離、方向など重要な要素が含まれていますので、リードバックを含め確実な通信をお願いします。
11	札幌	(Ⅱ)1(15)(a)	管制側から積極的に指示しても良いのでしょうか。例えば稚内の出入りがV1で対面で絡む際に、片方に7NMオフセットを指示等。	管制側から積極的にオフセットを指示して支障ありません。この場合、必要に応じ、オフセットの可否について、航空機に対し確認願います。オフセットを指示した場合に適用される管制間隔は、レーダー業務が提供できる場合はレーダー間隔となります。
12	札幌	(Ⅱ)1(15)(a)	直行中のオフセットは可能でしょうか。	可能です。その場合、直行中の航空機の飛行経路からのオフセットとなります。
13	札幌	(Ⅱ)1(15)(b)	デビエーションやオフセット終了後、「BACK ON ROUTE」ではなくウェイポイントへ直行させる場合の用語は「RESUME OWN NAVIGATION DIRECT～」でしょうか？	そのとおりです。
14	札幌	(Ⅱ)1(15)	SID,STARを飛行中のものにもオフセットは適用できるのでしょうか？またこの場合担保すべき高度はMVA及び当該SID, STARを満足する高度でしょうか？	SID,STARを飛行中のものにもオフセットは適用できます。ただし、機種によってはSID,STARにおいてはオフセットに対応できないものがありますので、必要に応じ、オフセットの可否について、航空機に対し確認願います。また、航空機にオフセットを指示できる高度は、Ⅲ(Ⅱ)1(8)【高度の指定】に記載のとおりとなりますので、SIDを飛行中の航空機にオフセットを指示する場合は、当該機の高度がⅢ(Ⅱ)1(8)【高度の指定】に記載の高度以上であること、STARを飛行中の航空機にオフセットを指示する場合であって、当該機がⅢ(Ⅱ)1(8)【高度の指定】に記載の高度未満に降下する場合は、Ⅲ(Ⅱ)1(8)【高度の指定】に記載の高度以上でオフセットを終了し承認された経路に着航させる必要がある点に注意願います。なお、オフセットの指示により飛行経路を変更する場合、SID,STARに公示された高度制限はすべて無効となります(Ⅲ(Ⅱ)1(9)【高度制限】c及びⅢ(Ⅱ)1(10)【SID、トランジション又はSTARによる飛行】)。通過しないフィックスにおける高度制限も適用なりません。
15	札幌	(Ⅱ)1(15)	上記に関連して、ノンレーダーでのオフセット適用は可能なのでしょうか？	レーダー業務が提供できない場合はⅢ(Ⅱ)10(7)【横間隔】に記載のとおりとなります(国内空域におけるノンレーダーでのオフセットに関しては、横間隔設定に必要な保護空域がオフセットには規定されていないので適用できません)。また、オフセットを指示した航空機に指定できる高度はⅢ(Ⅱ)1(8)【高度の指定】に記載のとおりとなりますので、Ⅲ(Ⅱ)1(8)【高度の指定】に記載の高度未満に降下する場合は、Ⅲ(Ⅱ)1(8)【高度の指定】に記載の高度以上でオフセットを終了する必要があります。

16	札幌	(I)3(2)	悪気象回避指示をする以前に直行指示を行っていた場合は、その経路からの逸脱距離に関する許可であり、フライトプランルートからの逸脱距離ではないという理解で良いでしょうか。	悪気象を回避するための航空機からの要求によりますので明確に回答することはできません。
17	札幌	(I)3(2)	洋上以外の国内空域で一定距離以内の逸脱を承認した場合に、その航法精度はどのように考えればよいでしょうか。逸脱方向の外側にいる他機との間隔はレーダー監視が必須でしょうか。それとも、逸脱を承認した範囲をブロックして、他機をそのエリアに入れない、または、当該範囲から何マイルかの間隔をとる形でも良い理解でしょうか。	逸脱の理由が悪気象空域の回避であることを考慮すると、一定範囲内の逸脱を許可した航空機に航法精度を規定することは不相当と考えます。レーダー業務が提供できる場合は、逸脱方向の外側にいる他機との間にはレーダー間隔を設定願います。なお、逸脱を許可した範囲をブロックして、他機をそのエリアからレーダー間隔と同等以上の間隔をとる形でも支障ありません。
18	東管	(II)1(15)	オフセットを終了する場合は、承認された経路に戻る指示、管制承認の変更又はレーダー誘導を行う、となっている。管制用語としては“CANCEL OFFSET. REJOIN ROUTE/specific instructions.”となっているが、管制承認の変更として、オフセット終了時に“Recleared dicret FIX.”のみでもよいか。	オフセットを終了する場合であって、管制承認の変更を行う場合の管制用語は“Cancel offset. Recleared dicret FIX.”となります。
19	東管	(II)1(15)	「オフセット」は管制区管制所が指示できるもの、とされているが、当該管制手法は洋上管制においては有効な手法であると認識する一方で、国内のレーダー空域においては、どのような状況で適用することが想定されているのか。「オフセット」と(I)3(2)記載の「経路逸脱」に係る解釈がパイロットによってまちまちであると聞か、管制側が「オフセット」の認識であってもパイロットが「経路逸脱」と解釈した場合、管制間隔欠如の危険性が高まることも考えられるのではないかと。両者が明確に異なる旨、AIPに明記されるのか。また運航者へ十分な説明が行われるのか。	航空機の継続上昇／継続降下に際し、関連機がある場合、これまでレーダー誘導で対応していたケースにおいて、オフセットを使用することも可能となり、空域の有効利用や管制官の負荷軽減に有効であると考えています。「オフセット」と「経路逸脱」についてはAIPに明記します。また、運航者への説明会も実施しています。
20	東管	(II)1(15)(a)	オフセットの文言について、Ⅲ(I)6(4)a CPDLCによるアップリンクメッセージでは、「OFFSET (distance offset)(direction) OF ROUTE」となっているので、文言を合わせてはどうか。	本件については、ICAO規定に基づくものであるため改正案どおりとさせていただきます。音声通信とCPDLCアップリンクメッセージとの表現の差異解消についてはICAOにおいて議論されているところです。
21	東管	(II)1(15)	10 ADS-C (7)にあるように12NM横間隔を適用する場合、オフセット完了の通報が条件となっているが、オフセット完了を通報させる用語がない。用語は規定しないのか。	オフセット完了を通報させる用語については、ICAOで定められたものがないことから、洋上検討WGで検討されたものを使用し、CPDLCにおいてはフリーテキストで対応することとなります。管制方式基準ではフリーテキストは規定せず、官署の内規で対応していただいているところであり、オフセット完了を通報させる用語についても官署の内規で規定することとしています。
22	東管	(II)1(15)	オフセット完了を通報させる用語として、CPDLCで使用する用語と同様に「Report establish OFFSET route」等はどうか。	CPDLCでは、フリーテキストにより「REPORT ESTABLISHED ON OFFSET ROUTE」を使用することとし官署の内規で定められる予定です。音声通信でオフセット完了を通報させる場合、本表現を使用することは支障ありません。なお、管制方式基準においては、CPDLCと同様、音声通信に関してもオフセット完了を通報させる用語は定めません。
23	東管	(II)10(7)	オフセットは同方向経路だけではなく対面経路でも使えるということでしょうか。	オフセットは対面経路でも使用可能です。
24	東管	(II)10(7)	「RNP4航行の許可並びに…ADS-C機相互間にあつては」というのは、ADS-Cを使用できる状況を前提としているのか。つまり、衛星に不具合があつてデータリンクが使用出来ない状況下では、この項番は適用されないという理解でよいか。	ADS-Cを使用できる状況を前提としています。衛星に不具合があつてデータリンクが使用出来ない状況下では、この項番は適用されないという理解で問題ありません。

25	東管	(I)総則 3気象情報(2)	横方向への逸脱許可には左右両側も想定される。現在TEPSでは両方向の逸脱許可を入力できないため、システムの改修を要望する。	ご要望として承りました。今後、関係者と共有し改善に向けて検討させていただきます。
26	東管	(I)総則 3気象情報(2)	TEPSへの入力において、悪天回避によるレーダー誘導はHxxx、それ以外のレーダー誘導はVxxxという使い分けでよいか。[通常航法]と[レーダー誘導]の航法上の違いもあるので同一ではないのではないかと。FIXに戻す際も“Recleared direct～”と“Resume own navigation～”の違いがあるのではないかと。	管制方式基準で定めるものではありませんが、TEPSへの入力において、悪天回避によるレーダー誘導はHxxx、それ以外のレーダー誘導はVxxxという使い分けになるものと考えます。なお、本改正により、悪天回避によるレーダー誘導も[レーダー誘導]と整理しますので、悪天回避によるレーダー誘導は[通常航法]とはなりませんのでご確認願います。従って、FIXに戻す際も、悪天回避によるレーダー誘導であっても、それ以外のレーダー誘導であっても“Resume own navigation～”となります。
27	東管	Ⅲ(Ⅰ)3(2)c	提案の「CLEARED TO DEVIATE UP TO[number]MILES[direction]OF ROUTE.」の用語は繁忙な現場では長くATCとパイロット相互にデメリットが大きいと感じる。「CLEARED TO DEVIATE UP TO[number]MILES[direction]OF ROUTE.」の用語のうち、「OF ROUTE.」は省略可能なように「CLEARED TO DEVIATE UP TO[number]MILES [direction](OF ROUTE).」とするのはどうか。	管制方式基準において「OF ROUTE.」を省略可能と規定することはできかねます。通信においては、パイロットに誤解なく伝わるよう標準用語の使用をお願いします。
28	東管	Ⅲ(Ⅰ)3(2)c	FAA記載のように“Deviation (Restriction) Approved.”で良いのではないかと。長い用語は通信占有時間も当然長くなり、誤解やミスを生む元になる。	本改正はICAOに準拠した用語とするものです。また、本改正は今後のCPDLC適用拡大を見据え、無線通信とCPDLCの表現の差異を可能な範囲で解消するためでもありますのでご理解願います。
29	東管	Ⅲ(Ⅱ)1(15) (a)	誤記の修正。「び」が抜けている。「(a) オフセットを開始する場合は、オフセットする距離及び「び」方向を明示するものとし、必要に応じ、オフセットを開始する特定フィックス又は特定時刻の指定及びオフセットを終了する予定の特定フィックス又は特定時刻の通報を行うものとする。」	ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します。 <i>(a) オフセットを開始する場合は、オフセットする距離及び方向を明示するものとし、必要に応じ、オフセットを開始する特定フィックス又は特定時刻の指定及びオフセットを終了する予定の特定フィックス又は特定時刻の通報を行うものとする。</i>
30	東管	(Ⅱ)1(15)	オフセット指示はパラレルヘディングの代用として使ってよいか	オフセットは磁針路による飛行ではありませんが、承認された飛行経路の中心線を飛行する航空機の航跡と当該経路に対してオフセットしている航空機の航跡は平行になります。
31	東管	(Ⅱ)1(15)	オフセット指示時、キャンセル・リジョイン時の飛行方式は基準があるか	承認された飛行経路の中心線を飛行している状態からオフセットした経路に着航するまでの間の飛行方式に係る基準はありません。
32	東管	(Ⅱ)1(15)	FLY HEADING (RQ HDGされた時)の用語の使用例を示してほしい。REQUEST HEADING・・・と要求された場合の返答はFLY HEADING でよいか。	悪気象の回避をレーダー誘導で実施する場合の用語例については、航空機から悪気象回避に係る要求があった場合、航空機から要求はないが既知の悪気象空域を回避するため管制官が誘導を行う場合、航空機の要求に対し迅速に応じることとされていること等、状況に応じた様々な通報例が考えられることから、管制方式基準に用語例は追加しないこととし、今後の課題とさせていただきます。 REQUEST HEADING・・・と要求された場合の返答はFLY HEADING となります。
33	東管	(Ⅱ)1(15)	オフセットはOWN NAVではない認識か。5NMオフセットは5NMきっちり離れて飛行するという意味で良いか。	オフセットはOWN NAVの認識となります。5NMオフセットは5NMきっちり離れて飛行するという意味で間違いありませんが、排除できない誤差や気象条件等によりこれと異なる飛行となる可能性は否定できません。国内空域ではオフセットに係るノンレーダー間隔は規定されませんので、レーダー間隔の適用となります。飛行中の航空機は様々な要因により横方向のぶれが生じることを念頭に置いて管制業務を実施願います。

34	東管	(II)1(15)	オフセットについて、外航機に伝わりづらいのではないかな。	オフセットはICAOにより定められた飛行方法となります。パイロットの認識に疑義がある場合は「ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET.」の用語により、オフセットの可否について確認願います。
35	神戸 管制部	III(1)3(2)c	「Cleared to deviate up to xx miles yy of route」の指示は非常に長く、無線通信においては管制指示発出に負荷があるだけでなく、パイロットに全文のリードバックを求めることは難しい。現場からの意見としては、英文法の整合性よりも確実なリードバックの成立が望ましく、up to/of route等を省略することで少しでも短縮化したいが、up to/of routeの括弧書き化や例文の記載はできないか。	管制方式基準において「up to/of route」を省略可能と規定することはできかねます。通信においては、パイロットに誤解なく伝わるよう標準用語の使用をお願いします。
36	福管	(I)3(2)c	オフセットは管制指示であり、許可ではないことを明確にするため、「悪天候の回避は、管制承認の許可(本省記入:「管制承認の変更」の誤記と思われる)、レーダー誘導、オフセットの指示又は横方向への逸脱許可により行う。(以下省略)」としてはどうか。指示と明示しない場合、許可であると解釈できる余地を残すことになる。	III(II)1(15)【オフセット】の規定において、「管制区管制所は航空機にオフセットを指示することができる。オフセットを指示する場合は、以下の方法によるものとする。」と明確に「指示」であることを記載するため、III(II)1(16)【悪気象空域の回避】の表現は提示案のままさせていただきます。 なお、【悪気象空域の回避】は、意見照会時はIII(I)3(2)に規定する案としていましたが、III(II)1(16)に規定することとします。
37	福管	(I)3(2)c	“Cleared to deviate～”はあくまでCPDLC使用を前提とした用語であり、口頭での用語としてPANS-ATMIには規定されていないと懸念する。また、FAA ORDERは“Deviation ○○ approved.”という用語が規定されている。今回提案された“Cleared to deviate～”は発音するには長く、迅速な対応を求められる悪天候下での使用には不向きである。これらの状況から、今回提案されたフレゾロジーの制定は、国内CPDLCによる悪天候回避の承認が導入されるまでは実施せず、“○○○ approved.”を逸脱の許可として使用できる余地を残すことが望ましい。	このタイミングで“Cleared to deviate～”に改正する目的は、オフセットの導入に伴い、オフセットと横方向の逸脱許可(Deviation)は飛行方法が異なることを明確にするためです。オフセットと横方向の逸脱許可(Deviation)の違いを明確にするにあたり、用語を含む管制方式について、ICAOに準拠したものに整理させていただきます。そのため“Cleared to deviate～”への用語の改正のみを見送ることはいたしません。なお、本改正は今後のCPDLC適用拡大を見据え、無線通信とCPDLCの表現の差異を可能な範囲で解消するためでもありますのでご理解願います。
39	福管	(II)1(15)(a)	「オフセットを開始する場合は、オフセットする距離及び方向を～」→「及び」の誤記ではないか	ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します。 <i>(a) オフセットを開始する場合は、オフセットする距離及び方向を明示するものとし、必要に応じ、オフセットを開始する特定フィックス又は特定時刻の指定及びオフセットを終了する予定の特定フィックス又は特定時刻の通報を行うものとする。</i>
40	ATMC	(I)3(2)c	「横方向への逸脱許可は、」以下は、dを含み、管制承認の発出・変更方法として、(II)へ記載してはいかがでしょうか。	【悪気象空域の回避】は、意見照会時はIII(I)3(2)に規定する案としていましたが、III(II)1(16)に規定することとします。
41	ATMC	(II)1(15)	距離及方向 → 距離及び方向(脱字)	ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します。 <i>(a) オフセットを開始する場合は、オフセットする距離及び方向を明示するものとし、必要に応じ、オフセットを開始する特定フィックス又は特定時刻の指定及びオフセットを終了する予定の特定フィックス又は特定時刻の通報を行うものとする。</i>
42	ATMC	(II)1(15)(a)★	★ LEFT/RIGHTを[direction]とし、左右だけではなく、東西南北での明示は不可でしょうか。	ICAO PANS-ATMIに基づく用語であるため、提示案のままさせていただきます。通信においては、パイロットに誤解なく伝わるよう原則として標準用語の使用をお願いします。
43	ATMC	全体をとおして	例1:以下のとおり、以下の事項について、以下の場合、以下の措置・・・ 例2:次のとおり、次の項目、次の用語、次のいずれかの場合・・・ 「以下の・・・」、「次の・・・」規定表記を統一した方が良いと思います。	ご意見ありがとうございます。規定表記の統一については今後の課題とさせていただきます。

44	FDA	Ⅲ(Ⅰ)3(2)c Ⅲ(Ⅱ)1(15)	オフセットまたは横方向への逸脱許可により経路から逸脱して飛行している間は、承認経路の保護空域外を飛行することも想定されますが、この場合に指定されている高度は、MEAやMVAではなく、Ⅱ1(8)a(b)「～飛行経路の両側にそれぞれ5海里の範囲内の最も高い地形又は障害物の上端から2,000 フィート以上の高度」が適用されるのでしょうか。	Ⅲ(Ⅱ)1(8)a(b)最低経路高度等が公示されていない経路にあっては、当該機の飛行経路の両側にそれぞれ5海里の範囲内の最も高い地形又は障害物の上端から 2,000 フィート以上の高度を指定するものとする。ただし、レーダー業務を適用している到着機に対しては、当該機の位置又は飛行経路に適用される最低誘導高度以上の高度を指定することができる。の適用となります。
45	FDA	Ⅲ(Ⅱ)1(15)(a)	経路名称を使用する場合と使用しない場合があるのであれば、フレゾロジーも分けて記載すべきではないでしょうか。 PROCEED OFFSET[number]MILES LEFT / RIGHT OF ROUTE (AT[fix or time]) (EXPECT BACK ON ROUTE BY[fix or time]). PROCEED OFFSET[number]MILES LEFT / RIGHT OF [airway] (AT[fix or time]) (EXPECT BACK ON ROUTE BY[fix or time]).	ICAO PANS-ATMでは、CPDLCにおいては「OF ROUTE」、音声通信においては「OF (route)」となっているところ、管制方式基準では悪気象空域の回避に係る横方向への逸脱許可の用語(CLEARED TO DEVIATE UP TO[number]MILES[direction]OF ROUTE.)と表現を統一するため「OF ROUTE」としています。用語例の「OF (route)」はICAO PANS-ATMで認められている表現であり、使用に問題ないものですが、管制用語及び用語例の記載方法について、今後検討させていただきます。
46	NCA	Ⅲ(Ⅰ)3(2)d	本改正では悪天回避が管制承認の一つとして整理され、面的な飛行を承認する場合は「cleared to deviate...」の用語が用いられることとなりました。そして、本用語により承認を受けた運航者は、回避が終了したし際、管制への通報なく元の航空路(任意の地点へ直行指示を受けていた場合は当該地点)への回帰が可能であることも改めて確認されました。 しかしながら、データブロック上の表示と実際の航空機の挙動に差異があることは管制業務上望ましい状況とは言えないことから、実際の運用場面では「cleared to deviate」が単体で使用されることは無く、原則として改正案Ⅲ(Ⅰ)3(2)dの例の通り「Report clear of WX」または「Report back on route」のいずれかとセットで使用されると想定しております。このうち、「cleared to deviate...route. Report clear of WX」の承認を受けた場合は、元の経路に回帰する前に管制へ通報し、その後の飛行方法について改めて指示を受ける必要がある、という認識で正しいでしょうか？ もしくは管制指示を受けることなく経路に回帰して良いのでしょうか。	「cleared to deviate...」の用語は回避が終了した際、管制への通報なく元の航空路(任意の地点へ直行指示を受けていた場合は当該地点)への回帰が可能なものとなります。管制機関への通報は「Report clear of WX」の指示に従い、悪気象の回避が不要となった際に通報願います。その後、管制機関からは管制承認の変更又はレーダー誘導の指示を行います。(なお、「Report back on route」の用語は元の経路に回帰した後で「clear of WX」とともに「back on route.」を通報願います。)
47	SNJ	総則、定義 オフセット	国内空域におけるオフセットの指示は、航空法施行規則 第207条第1項の「やむを得ない場合」に係る「許可」を意味していますでしょうか？あるいは新たな飛行計画経路としての「承認」を意味するものでしょうか。	オフセットの指示は、航空法第96条の航空交通の指示となります。
48	SNJ	3.気象情報 (2)C.	上記に関連しますが、改正案の「悪気象の回避は、管制承認の変更、レーダー誘導、オフセット又は横方向への逸脱許可により行う。」とされています。 オフセットは「許可」と整理されたとの認識でよいでしょうか。	オフセットは「指示」となります。Ⅲ(Ⅱ)1(15)【オフセット】の規定において、「管制区管制所は航空機にオフセットを指示することができる。オフセットを指示する場合は、以下の方法によるものとする。」と明確に「指示」であることを記載しています。
49	SNJ	同上	レーダー誘導についても悪気象回避として明記されることとなりますが、管制用語を例示しただけではないでしょうか？例えば許可であれば「HDG ○○○ approved 或いは Request approved.」、一方レーダー誘導が経路に係る承認行為であるとすれば「Fly HDG ○○○ for △△」となるでしょうか。	レーダー誘導については、管制方式基準(Ⅳ)4の適用となり、管制用語は「Fly HDG○○○ for △△」となります。悪気象の回避をレーダー誘導で実施する場合の具体的用語例については、航空機から悪気象回避に係る要求があった場合、航空機から要求はないが既知の悪気象空域を回避するため管制官が誘導を行う場合、航空機の要求に対し迅速に応じることとされていること等、状況に応じ様々な通報例が考えられることから、用語例は追加しないこととし、今後の課題とさせていただきます。
50	SNJ	(Ⅱ)1 管制承認 等(15)	管制承認項に【オフセット】が規定されますが、ここには悪気象回避後のレーダー誘導が示されています。このことから上記の回避誘導開始指示を含め承認行為と理解できますでしょうか？	管制方式基準では、(Ⅰ)2(8)において「管制承認、管制許可、管制指示、情報(以下「管制承認等」という。）」としています。オフセットは(Ⅱ)1管制承認等の項に規定されますが、管制指示となります。悪気象回避のためのレーダー誘導も管制指示となります。

51	SNJ	-	国内空域におけるオフセットの指示関連についてですが、外国人パイロットは管制業務処理規程を確認できないため、AIPに規定する必要があると考えます。ご検討をお願いします。	オフセットの指示関連についてAIPに公示します。
52	JAPA	(I)-3	(2)c項の文中に「許可」という語が出てくるが、航空法との関係があり、「許可」はなるべく使用せずに、Cleared to deviateは管制承認の変更として取り扱う。またこの場合の飛行経路からの逸脱は、逸脱範囲内でパイロットが飛行経路を選択できることを注として明記する。	Cleared to deviateは管制許可として取り扱うこととします。
53	JAPA	(I)-6-(4)	「許可」の語を削除し、Cleared to deviateは現行と同じ承認とする。	Cleared to deviateは管制許可として取り扱うこととします。
54			(4)と(5)から「許可」の語を削除する。	横方向の逸脱許可とさせていただきます。
55			(7)のa項とb項は解釈が難解と感じられる。a項は【横間隔】について、(2)や(4)と同様の書きぶりで23海里を明記する。また注として、飛行経路とは承認された経路であり、オフセットされた経路は含まれないことを明確にする。	管制官の指示によりオフセットした経路も飛行経路として扱います。洋上において、管制官は航空機に12海里のオフセットを指示することにより横間隔を設定し、上昇降下指示を発生します。
56	JAPA	(II)-10	(7)-b項は、(8)として(6)や(7)と同様の書きぶりで高度変更に係る項目として新設する。 (8)【RNP4航行の許可並びにRCP240及びRSP180の承認を受けたADS-C機相互間における高度変更】 (4)の規定にかかわらず、RNP4航行の許可並びにRCP240及びRSP180の承認を受けたADS-C機相互間においては、次の全ての条件が満たされる場合は、上昇又は降下する高度変更を指示することができる。 (a) (b) (c) (D) =条件を明記	ICAO PANS-ATMIに従い、管制方式基準においても横間隔として規定させていただきます。
57	JAPA	確認事項	改正後の管制方式基準(I)3(2)【悪気象空域の回避】においては、「悪気象の回避は、管制承認の変更、レーダー誘導、オフセット又は横方向への逸脱許可により行う。」とされており、「横方向への逸脱許可」はCLEARED TO DEVIATE UP TOの用語により行うこととされていますが、現行管制方式基準におけるCPDLCのCLEARED TO DEVIATE UP TOは「逸脱を承認します」と訳されています。 改正後の管制方式基準において「逸脱の承認」ではなく「逸脱許可」としているのは、以下のいずれの整理によるものでしょうか。 (略) 日常運航にはそれほど大きな影響はありませんが通信途絶時の考え方には影響がありますので確認をお願いいたします。	【悪気象空域の回避】は、意見照会時はⅢ(I)3(2)に規定する案としていましたが、Ⅲ(II)1(16)に規定することとします。 横方向への逸脱許可は、航空法第2条第17項1号に規定する「第96条第1項の規定により国土交通大臣が与える指示による経路」及び同項3号に規定する「第96条第1項の規定により国土交通大臣が経路その他の飛行の方法について与える指示」として整理されます。
58	JAPA	(II)-10	(7)のa項の23マイルの横間隔は最低経路間隔が23マイルの平行航空路を飛行中の航空機相互間だけに適用することを意図しているのか、それともオフセットを指示した航空機にも適用を意図しているのかご教示下さい。もしオフセットした航空機にも適用するのであれば、安全性評価はどのように行われたのでしょうか。	23マイルのオフセットを指示した航空機にも適用されます。安全性評価については他項目と同じく適切に実施されております。
59	JAPA	I 総則 2定義	「オフセット」を「オフセット飛行」に変更する。	提示案のままとさせていただきます。
60	JAPA	(II)-1	(15)のタイトル【オフセット】を【オフセット飛行の指示】に変更する。	提示案のままとさせていただきます。

洋上管制のATMCから福岡管制部への移管

1	福岡	I 2	<p>航空交通管理業務の定義について、「管制業務その他の業務」を削除すると管理運情官および管理官技官の行う業務も航空交通管理管制業務と誤認しやすくなることから、航空交通管制部組織規則第3条第2項にしたがい、「空域における航空交通及び気象の状況を考慮した飛行経路の設定、交通量の監視及び調整その他の航空交通の管理に関する事務」と定義してはどうか。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。航空交通管制部組織規則第3条第2項には、「航空交通管理管制官は、空域における航空交通及び気象の状況を考慮した飛行経路の設定、交通量の監視及び調整その他の航空交通の管理に関する事務(航空交通管理管制運航情報官及び航空交通管理管制技術官の所掌に属するものを除く。)をつかさどる。」とあり、航空交通管理管制運航情報官及び航空交通管理管制技術官の所掌に属するものを除くことを明記する必要があります。「その他の業務」をより明文化するため、以下のとおり修正しますので、ご理解願います。 <i>空域の適正な利用及び安全かつ円滑な航空交通の確保のために、空域の有効利用に関する関係機関との調整、計器飛行方式で飛行しようとする航空機に対する飛行計画の承認及び航空交通流の調節を目的とした出発時刻に係る指示等を行う業務をいう。</i></p>
2	ATMC	IV8別表第3	<p>航空交通管制特別報告書のATMセンター欄の“○”については、削除する必要はありませんでしょうか。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。VI「3 航空交通管制特別報告書取扱要領」には、「d その他、管制業務遂行上特記すべき事態が生じた場合(管制官の技倆が業務上特に大きく影響した場合を含む。)」とあり、ATMセンターでの航空交通管理管制業務が、関連する管制機関の管制業務に著しい影響を及ぼした場合は前述したdに該当すると考えられますので、提示案のままとさせていただきます。</p>
3	ATMC	IV8別表第3	<p>洋上管制業務がATMCから福岡管制部へ業務移管されることにより、今までATMCとして提出していたピークデイ交通量報告書(洋上)分についても、福岡管制部から提出されることとなります(提出方式は別途要調整)。つきましては、別表第3のピークデイ交通量報告書のATMセンター欄の“○”については、削除する必要があると思慮されます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。ATMセンターにおけるピークデイ交通量報告書の取り扱いは今後の課題とさせていただきます。</p>
4	ATMC	V 7(3)	<p>IV8別表3の航空交通管制特別報告書のATMセンター欄の“○”が削除される場合、要改正となります。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。VI「3 航空交通管制特別報告書取扱要領」には、「d その他、管制業務遂行上特記すべき事態が生じた場合(管制官の技倆が業務上特に大きく影響した場合を含む。)」とあり、ATMセンターでの航空交通管理管制業務が、関連する管制機関の管制業務に著しい影響を及ぼした場合は前述したdに該当すると考えられますので、提示案のままとさせていただきます。</p>
5	ATMC	VI 3	<p>IV8別表3の航空交通管制特別報告書のATMセンター欄の“○”が削除される場合、要改正となります。 (1)bの航空法第96条及び97条第1項の記載が除外するか否かの判断材料の一つとなりそうですが、その場合の対応について(2)の規定があることから、本報告書はパイロットと通信を行う管制機関の先任航空管制官より提出されるものと思慮されます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。VI「3 航空交通管制特別報告書取扱要領」には、「d その他、管制業務遂行上特記すべき事態が生じた場合(管制官の技倆が業務上特に大きく影響した場合を含む。)」とあり、ATMセンターでの航空交通管理管制業務が、関連する管制機関の管制業務に著しい影響を及ぼした場合は前述したdに該当すると考えられますので、提示案のままとさせていただきます。</p>
6	ATMC	V1(3)b (a)-(C)	<p>(a)事故-(c)(現行d)管制違反まで洋上管理が廃止されることに伴い、削除する必要はありませんでしょうか。これらの事項はもれなく記入する事項とされていることから、これまで自官署で実施していた洋上管理に係るところを示しており、また、(h)(現行i)項により、他機関に係る事項については必要に応じて記入されるものと思慮されます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。(a)事故-(c)管制違反の取り扱いについては今後の課題とさせていただきます。</p>
7	ATMC	V1(3)b(b)	<p>(3)bを改正した場合、次項c(a)が要改正となります。</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します。 <i>aに掲げる(a)~(d)又はbに掲げる(a)~(c)の事実があった場合は、見出しを朱記関係様式に記録した時刻及び内容又はテープレコーダーによる時刻及び内容を明細に記入する。</i></p>
8	ATMC	V1(3)b(g)	<p>特別機等の運航とは具体的に何を記入すべきかを明記することはできませんでしょうか。</p>	<p>官署の規定によらない事態が発生した場合や事務連絡等であらかじめ通知されている内容と異なる対応となった場合に記入することが想定されますが、記入事項は多岐にわたると考えられますので、要望については見送らせていただきます。</p>