

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
1	空総第 130 号	昭和 42. 3. 13	昭和 42. 8. 1		備考 制定
2	空制第 5 号	44. 1. 9	44. 4. 1		
3	空制第 86 号	44. 5. 15	44. 5. 15		
4	空制第 160 号	44. 9. 12	44. 10. 16		
5	空制第 227 号	44. 12. 26	45. 1. 15		
6	空制第 10 号	45. 2. 15	45. 4. 1		
7	空制第 58 号	45. 3. 30	45. 4. 1		
8	空制第 215 号	45. 10. 26	45. 11. 1		
9	空制第 189 号	46. 10. 26	46. 11. 1		
10	空制第 7 号	48. 1. 18	48. 1. 25		
11	空制第 152 号	49. 9. 6	49. 11. 1		
12	空制第 136 号	50. 6. 20	50. 7. 15		
13	空制第 296 号	50. 10. 1	50. 10. 10		
14	空制第 10 号	51. 1. 28	51. 2. 15		
15	空制第 80 号	51. 4. 23	51. 5. 20		
16	空制第 37 号	52. 2. 26	52. 4. 1		
17	空制第 238 号	53. 1. 12	53. 3. 30		
18	空制第 109 号	53. 8. 8	53. 8. 10		
19	空制第 145 号	53. 8. 8	53. 8. 10		
20	空制第 171 号	53. 9. 5	53. 9. 7		
21	空制第 193 号	53. 11. 29	53. 12. 15		
22	空制第 223 号	53. 12. 22	54. 3. 1		
23	空制第 204 号	54. 11. 24	54. 12. 10		
24	空制第 5 号	55. 2. 15	55. 4. 1		
25	空制第 70 号	55. 7. 4	55. 9. 4		
26	空制第 111 号	55. 10. 7	55. 11. 1		
27	空制第 171 号	56. 1. 16	56. 3. 1		
28	空制第 12 号	58. 2. 19	58. 4. 1		
29	空制第 229 号	59. 1. 18	59. 2. 16		
30	空制第 178 号	59. 10. 31	59. 12. 20		
31	空制第 26 号	60. 3. 13	60. 6. 1		
32	空制第 52 号	60. 4. 4	60. 4. 6		
33	空制第 401 号	60. 11. 12	60. 11. 21		
34	空制第 449 号	60. 12. 16	61. 1. 16		
35	空制第 46 号	61. 3. 24	61. 4. 10		
36	空制第 155 号	61. 5. 20	61. 7. 25		
37	空制第 248 号	61. 7. 22	61. 8. 10		
38	空制第 382 号	61. 9. 18	61. 10. 1		
39	空制第 292 号	62. 8. 12	62. 9. 1		
40	空制第 403 号	62. 10. 20	62. 10. 25		
41	空制第 437 号	62. 11. 10	62. 11. 19		
42	空制第 7 号	63. 1. 30	63. 2. 11		
43	空制第 75 号	63. 3. 14	63. 4. 1		
44	空制第 170 号	63. 6. 15	63. 7. 1		
45	空制第 172 号	63. 6. 16	63. 8. 25		
46	空制第 234 号	63. 7. 19	63. 7. 20		
47	空制第 381 号	63. 12. 9	63. 12. 15		
48	空制第 141 号	平成 1. 6. 26	平成 1. 7. 7		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
49	空制第 348 号	1. 12. 26	2. 1. 1		
50	空制第 1 号	2. 2. 1	2. 3. 1		
51	空制第 363 号	3. 10. 31	3. 11. 1		
52	空制第 287 号	4. 10. 14	4. 10. 15		
53	空制第 202 号	5. 6. 22	5. 7. 1		
54	空制第 245 号	5. 7. 21	5. 8. 3		
55	空制第 293 号	6. 7. 15	6. 7. 21		
56	空制第 416 号	6. 10. 20	6. 10. 25		
57	空制第 145 号	7. 5. 25	7. 6. 1		
58	空制第 412 号	7. 12. 27	8. 1. 4		
59	空制第 93 号	10. 3. 23	10. 4. 1		
60	空制第 260 号	10. 7. 24	10. 8. 13		
61	空制第 147 号	12. 3. 31	12. 4. 1		
62	国空制第 128 号	13. 3. 13	13. 3. 22		
63	国空制第 479 号	13. 11. 19	13. 11. 19		
64	国空制第 706 号	15. 3. 17	15. 4. 1		
65	国空制第 687 号	15. 3. 19	15. 3. 20		
66	国空制第 412 号	15. 10. 20	15. 10. 30		
67	国空制第 818 号	16. 3. 17	16. 3. 18		
68	国空制第 538 号	16. 11. 26	16. 12. 1		
69	国空制第 731 号	16. 12. 22	17. 2. 17		
70	国空制第 834 号	17. 2. 16	17. 4. 14		
71	国空制第 917 号	17. 3. 24	17. 4. 11		
72	国空制第 360 号	17. 9. 16	17. 10. 1		
73	国空保第 265 号	17. 9. 20	17. 10. 1		
74	国空制第 368 号	17. 9. 21	17. 9. 30		
75	国空制第 714 号	18. 2. 6	18. 2. 16		
76	国空制第 335 号	18. 9. 21	18. 10. 26		
77	国空制第 400 号	18. 10. 24	18. 10. 26		
78	国空総第 1277 号	19. 1. 9	19. 1. 9		
79	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 4. 9		
80	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 4. 12		
81	国空制第 3 号	19. 4. 9	19. 5. 10		
82	国空制第 133 号	19. 8. 8	19. 8. 8		
83	国空制第 133 号	19. 8. 8	19. 9. 27		
84	国空制第 605 号	20. 1. 17	20. 1. 17		
85	国空制第 710 号	20. 3. 10	20. 3. 13		
86	国空制第 710 号	20. 3. 10	20. 3. 25		
87	国空制第 139 号	20. 6. 27	20. 8. 28		
88	国空制第 625 号	20. 12. 11	20. 12. 18		
89	国空制第 709 号	21. 1. 23	21. 1. 23		
90	国空制第 464 号	21. 12. 16	22. 1. 14		
91	国空制第 610 号	22. 1. 13	22. 1. 14		
92	国空制第 128 号	22. 7. 8	22. 7. 29		
93	国空制第 298 号	22. 10. 6	22. 10. 21		
94	国空制第 550 号	23. 1. 12	23. 1. 13		
95	国空制第 90 号	23. 5. 17	23. 6. 2		
96	国空制第 90 号	23. 5. 17	23. 7. 1		

	改正番号	改正年月日	適用年月日	整理年月日	備考
97	国空制第 162 号	23. 6. 23	23. 8. 25		
98	国空制第 58 号	23. 9. 6	23. 9. 22		
99	国空制第 58 号	23. 9. 6	23. 10. 1		
100	国空制第 281 号	23. 12. 13	24. 1. 12		
101	国空制第 308 号	23. 12. 13	24. 1. 12		
102	国空制第 368 号	24. 1. 18	24. 2. 1		
103	国空制第 508 号	24. 3. 29	24. 5. 3		
104	国空制第 508 号	24. 3. 29	24. 5. 31		
105	国空制第 234 号	24. 8. 31	24. 9. 20		
106	国空制第 374 号	24. 11. 27	24. 11. 27		
107	国空制第 89 号	25. 5. 30	25. 6. 27		
108	国空制第 383 号	25. 11. 29	25. 12. 12		
109	国空制第 349 号	26. 10. 31	26. 11. 13		
110	国空制第 580 号	27. 3. 16	27. 3. 29		
111	国空制第 580 号	27. 3. 16	27. 4. 2		
112	国空制第 194 号	27. 7. 31	27. 8. 20		
113	国空制第 669 号	28. 3. 23	28. 4. 1		
114	国空制第 421 号	28. 11. 7	28. 11. 10		
115	国空制第 628 号	29. 3. 2	29. 3. 8		
116	国空制第 143 号	29. 6. 20	29. 6. 22		
117	国空制第 211 号	29. 8. 8	29. 8. 17		
118	国空制第 333 号	29. 10. 5	29. 10. 12		
119	国空制第 558 号	30. 2. 16	30. 2. 22		
120	国空制第 629 号	30. 3. 22	30. 3. 29		
121	国空制第 282 号	30. 9. 18	30. 10. 1		
122	国空制第 283 号	30. 9. 18	30. 10. 11		
123	国空交企第 432 号	31. 3. 18	31. 4. 1		
124	国空制第 492 号	令和 2. 1. 31	令和 2. 2. 1		
125	国空制第 236 号	2. 10. 8	2. 11. 5		
126	国空制第 389 号	3. 1. 25	3. 2. 25		
127	国空制第 480 号	3. 3. 8	3. 3. 25		
128	国空制第 231 号	3. 9. 17	3. 10. 1		
129	国空制第 294 号	3. 10. 27	3. 11. 4		
130	国空制第 412 号	4. 1. 27	4. 2. 24		
131	国空制第 144 号	4. 7. 19	4. 8. 11		
132	国空制第 216 号	4. 9. 8	4. 10. 6		
133	国空制第 358 号	4. 12. 22	5. 1. 26		
134	国空制第 434 号	5. 2. 9	5. 3. 1		
135	国空制第 570 号	5. 3. 30	5. 4. 1		
136	国空制第 61 号	5. 5. 16	5. 6. 15		
137	国空制第 186 号	5. 7. 28	5. 9. 7		
138	国空制第 265 号	5. 9. 28	5. 11. 2		
139	国空制第 543 号	6. 3. 13	6. 3. 21		
140	国空制第 606 号	6. 3. 29	6. 4. 18		
141	国空制第 130 号	6. 6. 7	6. 6. 13		
142	国空制第 279 号	6. 9. 6	6. 10. 1		

第5 管制業務処理規程

目 次

I	総 則	
1	目 的	I - 1
2	定 義	I - 2
3	基本的遵守事項	I - 23
II	航空交通管理方式基準	
(I)	総 則	
1	目的及び適用	II - 1
(1)	目 的	II - 1
(2)	適 用	II - 1
2	関係機関との調整等	II - 2
(1)	関係機関との調整等	II - 2
(II)	容量管理	
1	管制処理容量	II - 3
(1)	管制処理容量	II - 3
2	適正交通容量値	II - 4
(1)	適正交通容量値	II - 4
(III)	航空交通流管理	
1	通 則	II - 5
(1)	適 用	II - 5
(2)	連絡調整	II - 5
2	飛行計画経路の管理及び調整	II - 6
(1)	飛行計画経路の管理	II - 6
(2)	混雑回避のための飛行経路調整	II - 6
(3)	悪天回避のための飛行経路調整	II - 6
3	管制承認及び管制指示	II - 7
(1)	適 用	II - 7
(2)	管制承認	II - 7
(3)	管制承認の簡素化(Simplified Departure Clearance : SDC)	II - 8
4	交通流制御	II - 9
(1)	交通流の監視及び交通流制御の実施	II - 9
(2)	交通流制御の方法	II - 9
(3)	交通流制御実施に係る情報	II - 9
(4)	出発制御(EDCT 発出)	II - 9

(5) 出発制御(EDCT 変更)	II-10
(6) EDCT が指定されている航空機に係る措置	II-10
(7) 出発制御(EDCT 失効)	II-10
(8) 出発制御(EDCT 取消し)	II-11
(9) 管制用システムによる EDCT の通知および伝達	II-11
(10) 出発制御(出発間隔指定)	II-11
(11) 出発制御(出発停止)	II-12
(12) インフライト制御	II-12
(13) 交通流制御対象機の経路、高度、速度の変更の制限	II-12
(14) 交通流制御対象外の措置	II-13
(15) 管制機関による交通量の制限に関する措置	II-13
(IV) 空域管理	
1 通 則	II-14
(1) 適 用	II-14
2 PACOTS の設定	II-15
(1) PACOTS の設定	II-15
3 民間訓練試験空域管理方式	II-16
(1) 民間訓練試験空域の管理	II-16
4 国の航空機による空域使用調整	II-18
(1) 国の航空機による一時的な空域の使用調整	II-18
5 フライトレベル 290 以上の空域における飛行に関する調整	II-19
(1) RVSM 非適合機の飛行に関する調整	II-19
(2) 法第 94 条の 2 第 1 項ただし書の許可	II-19
III 管制方式基準	
(I) 総 則	
1 目的及び適用	(I)-1-1
(1) 目 的	(I)-1-1
(2) 適 用	(I)-1-1
2 通 則	(I)-2-1
(1) 業務量	(I)-2-1
(2) 業務の優先順位	(I)-2-1
(3) 航空機の取扱順位	(I)-2-1
(4) 管制承認及び管制許可の発出	(I)-2-1
(5) 業務移管	(I)-2-1
(6) 業務に使用する時間	(I)-2-1
(7) 航空機との交信	(I)-2-1
(8) 管制用語の使用	(I)-2-1

(9)	復唱の確認	(I)-2-2
(10)	管制機関等との連絡	(I)-2-2
(11)	編隊飛行	(I)-2-2
(12)	飛行検査	(I)-2-2
(13)	ATIS 機関への通報	(I)-2-2
(14)	航空機に対する情報の提供	(I)-2-2
(15)	ATIS の中断又は終了	(I)-2-3
(16)	迅速な行動を必要とする場合	(I)-2-3
(17)	許可又は不許可に係る用語	(I)-2-3
(18)	無線施設の異常報告受領時の措置	(I)-2-3
(19)	回避アドバイザリーに係る措置	(I)-2-3
(20)	後方乱気流関連	(I)-2-4
(21)	鳥群情報	(I)-2-5
(22)	速度制限空域における制限速度を超える速度の指示	(I)-2-6
(23)	最低安全高度警報	(I)-2-6
(24)	管制用システム障害時の連絡調整	(I)-2-6
(25)	ウィンドシアア回避に係る措置	(I)-2-6
3	気象情報	(I)-3-1
(1)	気象情報の提供	(I)-3-1
(2)	気象情報の要求	(I)-3-2
(3)	RVR 値の通報	(I)-3-2
(4)	ウィンドシアア情報の通報	(I)-3-4
4	高度計規正值	(I)-4-1
(1)	高度計規正值の入手	(I)-4-1
(2)	観測地点名の通報	(I)-4-1
(3)	提供する高度計規正值	(I)-4-1
(4)	高度計規正值の提供時機	(I)-4-1
5	電話通信	(I)-5-1
(1)	試験電波の発射	(I)-5-1
(2)	通信の類別	(I)-5-1
(3)	通信の優先順位	(I)-5-1
(4)	文字の通話表	(I)-5-2
(5)	数の送信	(I)-5-2
(6)	数等の確認	(I)-5-6
(7)	無線呼出符号	(I)-5-7
(8)	管制席等の名称	(I)-5-10
(9)	航空機型式	(I)-5-10

(10)	送信要領	.....	( I) - 5 - 10
(11)	通信の設定	.....	( I) - 5 - 12
(12)	試験通信	.....	( I) - 5 - 13
(13)	通信の移管	.....	( I) - 5 - 14
(14)	周波数の変更	.....	( I) - 5 - 14
(15)	通信の内容	.....	( I) - 5 - 15
(16)	聴守の中断	.....	( I) - 5 - 15
(17)	通信の中継	.....	( I) - 5 - 15
6	CPDLC	.....	( I) - 6 - 1
(1)	適用	.....	( I) - 6 - 1
(2)	CPDLC による送受信	.....	( I) - 6 - 1
(3)	CPDLC により発出した管制承認等を訂正する場合の措置	.....	( I) - 6 - 1
(4)	航空機からの応答がない場合の措置	.....	( I) - 6 - 2
(5)	CPDLC の不具合時及び復旧時の措置	.....	( I) - 6 - 2
別表 1	CPDLC アップリンク定型メッセージ一覧表 (TEPS)	.....	( I) - 6 - 3
別表 2	CPDLC アップリンク定型メッセージ一覧表 (TOPS)	.....	( I) - 6 - 4
(II)	計器飛行管制方式		
1	管制承認等	.....	( II) - 1 - 1
(1)	管制承認	.....	( II) - 1 - 1
(2)	管制承認及び一般情報の中継	.....	( II) - 1 - 1
(3)	管制承認限界点	.....	( II) - 1 - 2
(4)	SID 又はトランジションの指示	.....	( II) - 1 - 2
(5)	飛行経路	.....	( II) - 1 - 2
(6)	高度	.....	( II) - 1 - 5
(7)	管制承認の変更	.....	( II) - 1 - 6
(8)	高度の指定	.....	( II) - 1 - 7
(9)	高度制限	.....	( II) - 1 - 8
(10)	SID、トランジション又は STAR による飛行	.....	( II) - 1 - 10
(11)	高度変更ができない場合の措置	.....	( II) - 1 - 11
(12)	高度の確認	.....	( II) - 1 - 11
(13)	RVSM 非適合に係る通報	.....	( II) - 1 - 12
(14)	RVSM 適合に係る確認	.....	( II) - 1 - 12
(15)	オフセット	.....	( II) - 1 - 12
(16)	悪気象空域の回避	.....	( II) - 1 - 13
(17)	有視界気象状態を維持して行う飛行	.....	( II) - 1 - 13
(18)	法第 94 条ただし書の許可	.....	( II) - 1 - 14
(19)	自衛隊低高度訓練／試験空域及び自衛隊高高度訓練／試験空域並び		

に制限空域	.....	(Ⅱ) - 1 - 14
(20) 回廊	.....	(Ⅱ) - 1 - 14
2 管制間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 1
(1) 適用	.....	(Ⅱ) - 2 - 1
(2) 垂直間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 1
(3) 縦間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 2
(4) 横間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 8
(5) 出発機間の初期間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 12
(6) 到着機と出発機との間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 13
(7) 到着機間の間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 15
(8) 目視間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 16
(9) 隣接空港の航空交通に対する管制間隔	.....	(Ⅱ) - 2 - 17
(10) 不測の事態における一時的な措置	.....	(Ⅱ) - 2 - 18
3 特別有視界飛行方式	.....	(Ⅱ) - 3 - 1
(1) 適用	.....	(Ⅱ) - 3 - 1
(2) 管制間隔	.....	(Ⅱ) - 3 - 1
(3) 管制圏又は情報圏における飛行	.....	(Ⅱ) - 3 - 1
(4) VMC への上昇	.....	(Ⅱ) - 3 - 2
(5) VMC 到達後の措置	.....	(Ⅱ) - 3 - 2
(6) ローカル飛行	.....	(Ⅱ) - 3 - 2
(7) 地上視程 1,500 メートル未満の場合の措置	.....	(Ⅱ) - 3 - 2
(8) ヘリコプター特別有視界飛行方式	.....	(Ⅱ) - 3 - 3
4 出発機	.....	(Ⅱ) - 4 - 1
(1) 出発に係る指示	.....	(Ⅱ) - 4 - 1
(2) 出発制限の方法	.....	(Ⅱ) - 4 - 1
(3) 連絡調整	.....	(Ⅱ) - 4 - 1
(4) 複合飛行方式	.....	(Ⅱ) - 4 - 2
(5) 模擬計器出発	.....	(Ⅱ) - 4 - 2
5 巡航機	.....	(Ⅱ) - 5 - 1
(1) 移管情報	.....	(Ⅱ) - 5 - 1
(2) 変更情報	.....	(Ⅱ) - 5 - 1
(3) 連絡調整	.....	(Ⅱ) - 5 - 1
(4) 位置通報	.....	(Ⅱ) - 5 - 2
6 待機機	.....	(Ⅱ) - 6 - 1
(1) 待機指示	.....	(Ⅱ) - 6 - 1
(2) フィックス以遠への管制承認等	.....	(Ⅱ) - 6 - 2
(3) 30 分以上の遅延	.....	(Ⅱ) - 6 - 2

(4)	目視地点における待機	……………	(Ⅱ)－6－3
(5)	待機経路からの逸脱	……………	(Ⅱ)－6－3
7	到着機	……………	(Ⅱ)－7－1
(1)	到着情報	……………	(Ⅱ)－7－1
(2)	進入フィックスへの承認	……………	(Ⅱ)－7－2
(3)	通信の移管	……………	(Ⅱ)－7－3
(4)	到着機に対する情報等	……………	(Ⅱ)－7－3
(5)	気象情報の通報	……………	(Ⅱ)－7－4
(6)	進入を継続するための最低気象条件未満の場合の措置	……………	(Ⅱ)－7－5
(7)	進入許可	……………	(Ⅱ)－7－5
(8)	周回進入	……………	(Ⅱ)－7－7
(9)	目視進入	……………	(Ⅱ)－7－7
(10)	時差進入	……………	(Ⅱ)－7－8
(11)	模擬計器進入	……………	(Ⅱ)－7－9
(12)	ローアプローチ等を行った後の飛行に係る指示	……………	(Ⅱ)－7－10
8	法第94条の2第1項ただし書の許可	……………	(Ⅱ)－8－1
(1)	特別管制空域の飛行の許可	……………	(Ⅱ)－8－1
(2)	フライトレベル290以上の空域の飛行の許可	……………	(Ⅱ)－8－1
(3)	管制間隔	……………	(Ⅱ)－8－1
9	洋上管制	……………	(Ⅱ)－9－1
(1)	適用	……………	(Ⅱ)－9－1
(2)	垂直間隔	……………	(Ⅱ)－9－1
(3)	縦間隔	……………	(Ⅱ)－9－1
(4)	横間隔	……………	(Ⅱ)－9－4
10	ADS-C	……………	(Ⅱ)－10－1
(1)	適用	……………	(Ⅱ)－10－1
(2)	垂直間隔	……………	(Ⅱ)－10－1
(3)	上昇降下時の高度の指定	……………	(Ⅱ)－10－1
(4)	縦間隔	……………	(Ⅱ)－10－1
(5)	ADS-C CDPを適用した高度変更	……………	(Ⅱ)－10－5
(6)	ADS-B ITPを適用した高度変更	……………	(Ⅱ)－10－5
(7)	横間隔	……………	(Ⅱ)－10－7
(8)	速度の調整	……………	(Ⅱ)－10－7
(9)	誘導の禁止	……………	(Ⅱ)－10－7
(10)	ADS-Cの表示が疑わしい場合の措置	……………	(Ⅱ)－10－7
(11)	航空機からの応答がない場合の措置	……………	(Ⅱ)－10－7
(12)	緊急事態が表示された場合の措置	……………	(Ⅱ)－10－8

(Ⅲ) 飛行場管制方式

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a LOW TAPS のターミナル管制 HMI 入出力装置及び TAPS のタワーシチュエーションディスプレイに表示される計器進入方式進入経路上を監視対象とする警報。
- b MSA TAPS のターミナル管制 HMI 入出力装置及び TAPS のタワーシチュエーションディスプレイに表示される計器進入方式進入経路上を除く進入管制区を監視対象とする警報。
- c LA ARTS 表示装置及び ARTS のタワーシチュエーションディスプレイに表示される警報。

低視程離陸(Low visibility take-off—LVTO)

RVR が 400 メートル未満の場合における離陸をいう。

データブロック(Data block)

レーダー画面上に表示される航空機の識別符号、対地速度等を内容とする情報の表示群をいう。

適正交通容量値(Capacity value)

ATM センターが管制処理容量を適正に管理するために設定するセクター、航空路、進入管制区、滑走路等における単位時間あたりの航空交通量の値をいう。

デマンドコントラクトリクエスト(Demand contract request)

管制機関から航空機に対して行われる ADS-C に関する情報の送信要求をいう。

転移経路(Transition route。以下「トランジション」という。)

SID を補足するものとして、SID の終了するフィックスから航空路上のフィックスまでの間に設定された飛行経路等をいう。

同時平行進入(Simultaneous parallel approach)

NTZ の設定等の条件の下で、平行滑走路にそれぞれ進入する航空機間にレーダー間隔を設定しない同時平行 ILS 進入及び同時平行 ILS/精測レーダー進入をいう。

同方向経路(Same tracks)

保護空域が重複する同方向の経路であって、45 度未満の角度で交わる経路をいう。

特別有視界飛行方式(Special VFR)

計器気象状態において航空機が法第 94 条ただし書の許可を受けて航空法施行規則(以下「則」という。)第 198 条の 4 に掲げる基準に従って行う飛行方式をいう。

トラックシンボル(Track symbol)

ARTS 表示装置において、レーダーターゲットの属性を表すシンボルをいう。

二次レーダー個別コード(Discrete code)

4 桁の数字からなり、かつ、末尾 2 桁のいずれかが 0 でないコードをいう。

二次レーダースラッシュ(Slash)

トランスポンダーの応答波を構成する個々のパルスによりレーダー画面上に映しだされる映像をいう。

二次レーダーターゲット(Secondary radar target)

次に掲げるものをいう。

- a 二次レーダースラッシュ又は二次レーダースラッシュ群
- b 空港 WAM による測定によりレーダー画面上に映し出された映像
注 III(V)2(1)に規定する成田 WAM によるものを除く。
- c 複合型航空路監視センサー処理装置(Hybrid air-route surveillance sensor processing equipment－HARP)による統合処理によりレーダー画面上に映し出された映像

ノージャイロ誘導(No-gyro vectoring)

ジャイロ式方向指示器が故障した航空機に対するレーダー誘導をいう。

ノンレーダー経路(Non-radar route)

航空機がレーダー誘導を受けずに通常航法で飛行する経路をいう。

非交差滑走路(Non-intersecting runways)

交差滑走路及び平行滑走路以外の滑走路であって、2 本以上の滑走路の配置形態が次に掲げるものをいう。

- a 滑走路の中心線の延長線と滑走路が交差するもの
- b 滑走路の中心線の延長線同士が交差するもの

飛行視程(Flight visibility)

飛行中の航空機の操縦席から視認できる前方距離(メートル単位)をいう。

飛行場管制所(Airport traffic control tower)

飛行場管制業務を行う機関をいう。

飛行情報業務(Flight information service)

航空機の安全、かつ、円滑な運航に必要な情報を提供する業務をいう。

非精密進入(Non-precision approach)

精密進入以外の計器進入をいう。

標準計器出発方式(Standard instrument departure－SID)

計器飛行方式により飛行する出発機が秩序よく上昇するため設定された飛行経路、旋回方向、高度、飛行区域等の飛行の方式をいう。

標準計器到着方式(Standard instrument arrival－STAR)

計器飛行方式により飛行する到着機が、ATS 経路から着陸飛行場の進入フィックスまで秩序よく降下するため設定された飛行経路、旋回方向、高度、飛行区域等の飛行の方式をいう。

フィックス(Fix)

地表の目視、無線施設の利用、天測航法その他の方法によって得られる地理上の位置をいう。

不可侵区域(No Transgression Zone－NTZ)

同時平行 ILS 進入、同時平行 ILS/精測レーダー進入及び同時 RNP 進入のために、2 本の滑走路中心線の延長線から等距離の位置に設定される、当該進入のレーダー監視に必要な長さ及び 610 メートル(2,000 フィート)以上の幅を有する区域をいう。

復行(Go around)

着陸又はそのための進入の継続を中止して上昇体勢に移ることをいう。

(I) 総 則

1 目的及び適用

【目 的】

- (1) この基準は、管理管制官又は管制官が、管制業務、飛行情報業務及び警急業務を適正かつ確実に実施するために準拠すべき方式、最低基準及び用語を定めることを目的とする。

【適 用】

- (2) a この基準を管理管制官に適用する場合には、この基準中「管制官」とあるのは「管理管制官」と、「管制区管制所」とあるのは「ATMセンター」と読み替えるものとする。
- b 管制官は、この基準に掲げる方式、最低基準及び用語に準拠して業務を実施するものとする。また、この基準を補足するものとして調整要領、協定書、運用要領又はこれらに類するものに細則が定められている場合は、その規定に従うものとする。
- c 管制機関は自衛隊の航空機に対する管制業務についてその特殊性により必要がある場合には、航空局長の承認を受けてこの基準と異なる基準を定めることができる。
- d 洋上管制区においては、この基準によるほか、国際民間航空条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して業務を実施するものとする。
- e 管制官は、業務の実施に当たって、この基準に規定されていない事態に遭遇した場合には最良の判断に基づいて業務を処理するものとする。

2 通 則

【業務量】

- (1) 管制官は、業務の実施に当たっては、管制機器の作動状況、通信量、管制官の熟練度等を考慮して安全に取り扱うことができる業務量の限界を超えないように留意するものとする。

【業務の優先順位】

- (2) 業務の優先順位は、管制間隔の設定を第一順位とし、その他の業務は次順位とする。

【航空機の取扱順位】

- (3) 航空機の取扱順位は、原則として先着順とする。

【管制承認及び管制許可の発出】

- (4) 航空機からの要求に基づく管制承認又は管制許可は、交通状況が許す限り発出するものとする。

注 管制承認の発出に当たっては、Ⅱ航空交通管理方式基準(Ⅲ)3の規定を遵守する範囲において措置するものとする。

【業務移管】

- (5) a 管制機関相互における業務の移管は、自己の管轄下にある航空機相互間の間隔が確保された状態で行うものとする。
b 業務の移管は、原則として両機関の管轄区域境界線において行うものとする。
c 継承機関は、管轄区域境界線の外側において業務の移管を受けようとする場合は、移管機関の承認を得るものとする。なお、移管機関は、自己の管轄区域内における他の航空機との間に管制間隔設定が必要な場合、制限事項を継承機関に対し指示するものとする。

★〔航空機の無線呼出符号〕の管制を始めてよいでしょうか。

REQUEST MY CONTROL [aircraft identification] .

★(時刻、場所、高度で)管制を移管します。(必要な制限事項)

YOUR CONTROL (necessary restrictions) (AT time, place or altitude).

〔例〕 Your control to climb at 0100. (上昇のみ承認)

Your control to descend at Oshima VORTAC. (降下のみ承認)

Your control to turn at FL150. (磁針路又は経路の変更のみ承認)

Your control. (制限事項なし)

【業務に使用する時間】

- (6) 時間は原則として協定世界時(UTC)を使用し、日本標準時(JST)を使用する場合はI(India)を後置するものとする。

【航空機との交信】

- (7) 航空機との交信は、簡潔かつ明瞭に行うものとする。

【管制用語の使用】

- (8) a 管制用語(以下「用語」という。)は、日本語又は英語を使用するものとする。ただし、無線電話においては原則として英語を使用するものとする。

- b 使用すべき用語が定められている状況においては、当該用語を使用するものとする。また、用語が定められていない状況においては、平易な語を使用するものとする。

【復唱の確認】

- (9) 無線通信により発出した管制承認、管制許可及び管制指示が正しく受領されているか、復唱を確実に聴取するものとし、復唱がない場合、不明確な場合、又は正しく受領されていない場合は直ちに適切な措置を講ずるものとする。

【管制機関等との連絡】

- (10) 管制承認、管制許可、管制指示、情報(以下「管制承認等」という。)を有線電話で送受信した場合は、正しく送受信を確認したのち、相互に業務用イニシャル及び時刻を交換するものとする。

ただし、テープレコーダーに時刻が録音されている場合は、時刻を省略することができる。

【編隊飛行】

- (11) a 編隊飛行を行う航空機は、編隊長機から管制機関に対して編隊内の個々の航空機相互間に管制間隔を設定するよう要請があった場合を除き、1機として取り扱うものとする。

注 編隊内の間隔は、編隊の結成行為を開始しようとするときから、編隊を解散し編隊内の個々の航空機相互間に管制間隔が設定されるまでの間、パイロットが設定するものである。

- b 管制機関は、編隊長機から非標準編隊による飛行の許可を求められた場合は、必要に応じて編隊の隊形等を確認し、関係機との管制間隔設定のための措置を講じた上で許可するものとする。

[例] Report type of formation.

Nonstandard formation approved. Have last element squawk 2300.

【飛行検査】

- (12) 飛行検査を行う航空機に対しては、当該機からの要請に応じ得る限りの援助を行うものとする。

【ATIS 機関への通報】

- (13) a ATIS 機関への通報業務が行われている場合は、管制機関は、第4運航情報業務処理規程 II 運航援助情報業務(III)運航支援等、5放送業務(3)ATIS a (a)アからオに掲げる事項のうち必要な情報を ATIS 機関に通報するものとする。

- b 前項の規程により管制機関が ATIS 機関に情報を通報する場合の通報要領及び分担については、関係機関と協議のうえ、運用要領等に規定するものとする。

【航空機に対する情報の提供】

- (14) 航空機の安全運航上必要と認められる場合は、関係機関若しくは航空機から入手し又はレーダー若しくは目視により得られた次の情報を適宜航空機に提供するものとする。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) 飛行場及び航空保安施設の機能の障害

- (b) 気流の擾乱その他の異常な気象状態
- (c) その他航空機の航行の安全に障害となるもの

★乱気流に注意して下さい。

CAUTION TURBULENCE.

★〔航空保安施設〕は運用停止中です。

〔navaid〕 OUT OF SERVICE.

【ATIS の中断又は終了】

- (15) ATIS の中断又は終了の通知を受けた場合においては、管制機関は、ATIS 情報に含まれているために提供を省略していた情報についても、航空機に提供するものとする。

【迅速な行動を必要とする場合】

- (16) 「直ちに (IMMEDIATE / IMMEDIATELY)」又は「急いで (EXPEDITE)」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。

【許可又は不許可に係る用語】

- (17) 航空機からの要求を許可し又は許可できない場合であって、該当する用語が定められていない場合は次によるものとする。

★要求されたとおり許可します。

APPROVED AS REQUESTED.

又は

〔許可し得る運航〕を許可します。

〔approved operation〕 APPROVED.

★〔要求された運航〕は許可できません。(理由又は追加指示)

UNABLE〔requested operation〕. (reason or instructions)

〔例〕 Unable altitude change.

【無線施設の異常報告受領時の措置】

- (18) 無線施設に係る異常等につき通報を受けた場合は、次に掲げる措置をとるものとする。
- a 当該無線施設の覆域内を飛行中の他の航空機に対し、当該無線施設の運用状態につき通報を求める。
 - b 通報を求めた航空機から当該無線施設は正常である旨の通報を受けた場合は、異常状態を通報した航空機に対しその旨を通報する。
 - c 通報を求めた航空機から当該無線施設は異常である旨の通報を受けた場合又は当該無線施設の覆域内に飛行中の航空機がない場合は、当該無線施設の保守機関へ通報する。
 - d 保守機関から当該無線施設が異常であることが確認された場合は、関係機関と調整のうえ、必要な措置をとる。

【回避アドバイザーに係る措置】

- (19) 航空機から RA に従い飛行中である旨の通報を受けた場合は、次のいずれかの状態を確認

したのちに、管制指示を発出することができる。この場合、実施可能な範囲において、当該機及び関連航空機に対し交通情報を提供するものとする。

- a 当該機が回避を終了し、指定した高度に復帰したこと。
- b 当該機から回避が終了した旨の通報があり、当該機と他の航空機との間に管制間隔が確保されていること。

【後方乱気流関連】

後方乱気流管制方式

- (20) a 先行機及び後続機が後方乱気流区分に基づく特定の組み合わせとなる場合は、当該航空機間に後方乱気流管制方式を適用し、同方式に基づく最低基準を適用する。ただし、後方乱気流カテゴリーによる最低基準を適用する場合において、**B757** 及び **US2** は、当該機が先行機である場合のみヘビー機として取り扱うものとする。なお、次に掲げる場合にあっては、同方式に基づく最低基準を適用せず、注意情報等の提供のみを行うものとする。
- (a) 後続機が **IFR** 機であって、視認進入を行っている場合又は目視間隔を維持している場合
 - (b) 後続機が **VFR** 到着機の場合
- b 後方乱気流管制方式以外の規定において、後方乱気流管制方式に基づく最低基準より大きい値が定められている場合は、当該値を適用する。
- c 後方乱気流カテゴリー及び後方乱気流グループの両区分による後方乱気流管制方式が同時に規定されている場合は、いずれの区分も適用できるものとする。ただし、後方乱気流グループによる後方乱気流管制方式は、**TAPS** のデータブロックに後方乱気流グループが表示された航空機相互間(進入管制区又は管制圏を通過するのみの航空機相互間を除く)にのみ適用することができる。
- d 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。
- (a) 後方乱気流管制方式における最低基準が適用される航空機の組み合わせにおいて、後続機が **VFR** 機である場合であって、当該後方乱気流管制方式に規定する **IFR** 機の最低基準値未満の位置を飛行する可能性のある場合。
 - (b) 後方乱気流管制方式における最低基準が適用される航空機の組み合わせにおいて、後続機が **IFR** 到着機である場合であって、当該機が視認進入を行っている場合又は目視間隔を維持している場合。
 - (c) 航行の安全上必要と認められる場合。
- 注 1 後方乱気流の発生及び影響は予測が不確実ではあるが、後方乱気流管制方式を適用しているかどうかにかかわらず、予想される後方乱気流による危険の存在について、可能な限り航空機に対し助言を行うものとする。
- 注 2 規定された最低基準を超える間隔が必要な場合は、航空機が離陸滑走路に進入する前に操縦士から要求される。

★到着機／出発機〔型式〕（〔その他必要な情報〕）の後方乱気流に注意して下さい。
CAUTION WAKE TURBULENCE FROM ARRIVING / DEPARTING〔type〕
（〔additional information as required〕）。

〔例〕 Caution wake turbulence from arriving A340 2 miles on final.

Caution wake turbulence from departing B747 runway 14.

★後方乱気流に注意して下さい。（〔交通情報〕）

CAUTION WAKE TURBULENCE.（〔traffic information〕）

★後方乱気流のため待機して下さい。

HOLD FOR WAKE TURBULENCE.

【鳥群情報】

(21) a 鳥群の動きについて、航空機から報告を受けた場合又はレーダー画面上で観察され航空機から確認された場合は、その情報を発出するものとする。

b 当該情報は、鳥群の位置、種類、大きさ、移動方向、移動高度その他知り得る情報を含むものとする。

★〔既知の場合は種類〕／〔既知の場合は大きさ〕鳥の群〔数値〕時の方向〔数値〕海里〔方向〕に進行中、報告高度は〔高度〕です／高度はわかりません。

FLOCK OF〔species, if known〕/〔size, if known〕BIRDS,〔number〕O'CLOCK
〔number〕MILES,〔direction〕-BOUND. LAST REPORTED AT〔altitude〕/
ALTITUDE UNKNOWN.

〔例〕Flock of geese, one o'clock seven miles, northbound, last reported at four thousand.

★〔既知の場合は種類〕／〔既知の場合は大きさ〕鳥の群〔飛行経路又は地上の物標〕に沿って〔方向〕に進行中、報告高度は〔高度〕です／高度はわかりません。

FLOCK OF〔species, if known〕/〔size, if known〕BIRDS,〔direction〕-BOUND,
ALONG〔flyway / geographical route〕, LAST REPORTED AT〔altitude〕/
ALTITUDE UNKNOWN.

〔例〕Flock of small birds, southbound along Tama river, altitude unknown.

★〔既知の場合は種類〕／〔既知の場合は大きさ〕鳥の群／大群〔位置〕付近、報告高度は〔高度〕です／高度はわかりません。

FLOCK / NUMEROUS FLOCKS OF〔species, if known〕/〔size, if known〕BIRDS,
VICINITY〔location〕, LAST REPORTED AT〔altitude〕/ ALTITUDE UNKNOWN.

〔例〕Numerous flocks of ducks, vicinity Kasumigaura, last reported at two thousand.

c 当該情報は、受領当該鳥群の消失について新たな情報を得るまで少なくとも15分間発出するものとする

d 当該情報の通報について取決めがある場合は、取決めに従い関係機関へ通報するものとする。

【速度制限空域における制限速度を超える速度の指示】

- (22) 航空機が法第 82 条の 2 第 1 号及び第 2 号に掲げる空域を飛行する場合において、不法妨害、急病人の発生その他やむを得ない事由により速やかに飛行する必要があり、かつ、航空交通の安全上支障がないと認められるときは、管制官は、当該機からの要請により則第 179 条第 3 項第 1 号により、同条第 1 項及び第 2 項に掲げる速度を超える速度を制限速度として指示することができる。

★(制限速度)〔数値〕ノット以下で飛行して下さい。

MAINTAIN〔number〕KNOTS OR LESS.

【最低安全高度警報】

- (23) ターミナル管制機関は、監視対象空域のIFR機(トランスポンダーが故障している航空機を除く。)に対して、低高度警報が表示された場合は、次に掲げる措置をとるものとする。

a 最終進入フィックス(最終進入フィックスが定められていない計器進入方式の場合は、ターミナル管制所が定める地点)を通過したIFR機及び着陸誘導管制所と通信設定しているIFR機に対して、LOW表示又は音声警報を伴うLA表示があった場合には、当該機と通信設定を行っている管制機関は、当該機に対して警報を通報するとともに、高度について注意を喚起するものとする。

b a 以外の IFR 機(進入管制区のみが監視対象区域であるターミナル管制所にあつては、進入許可が発出された航空機を除く。)に対して、MSA 表示又は音声警報を伴わない LA 表示があった場合は、ターミナル管制所又は着陸誘導管制所は当該表示の有効性を判断し、当該機に対して警報を通報するとともに、高度について注意を喚起するものとする。ただし、当該機と飛行場管制所が通信設定しているときは、ターミナル管制所が当該表示の有効性を判断し、警報を通報するよう飛行場管制所に通知するものとする。飛行場管制所は、ターミナル管制所から通知された場合は、a と同様の措置をとるものとする。

★低高度警報、直ちに高度を点検してください。

LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY.

注 上記 b の実施については、管制官の判断によることとするが、航空機にとって有益であることを考慮すること。

【管制用システム障害時の連絡調整】

- (24) 管制用システムに障害が生じた場合又はその運用中断、運用再開若しくは運用形態の変更を行う場合は、その旨を関係機関に通報するとともに、管制上必要な調整を行うものとする。

【ウィンドシアー回避に係る措置】

- (25) 航空機からウィンドシアー回避のため管制指示から逸脱している旨の通報を受けた場合は、当該機から回避を終了した旨の通報があり、当該機と他の航空機との間に管制間隔が確保されていることを確認したのちに、管制指示を発出することができる。この場合、実施可能な範囲において、当該機及び関連航空機に対し交通情報を提供するものとする。

3 気象情報

【気象情報の提供】

- (1) a 航空機又は他の管制機関に気象情報を通報する場合は、気象機関から提供されたものを使用するものとする。ただし、飛行場管制所に設置された風向風速計により得られた風向風速の値、ウィンドシア表示装置により得られたウィンドシア又はマイクロバーストの情報、飛行場管制所が観察した一般的気象情報、航空機から通報された気象情報及びレーダーにより視認された気象情報を通報する場合を除く。

注1 気象機関の気象測器により得られた情報であって、管制機関内に設置された分岐指示器又は分岐表示器(以下「分岐指示器等」という。)により直読できるものは、気象機関から提供されたものである。

注2 一般的気象情報とは、「吹雪が北方から接近中」、「雲高が南方において低下中」等数値を含まない気象情報をいう。

- b 気象機関から通報された気象情報の内容と飛行場管制所が観察した気象状況との間に差異があると思われる場合は、その旨を気象機関に通報するものとする。ただし、管制官が航空機に対して緊急に助言する必要があると判断した場合は、飛行場管制所が観察した気象状況を航空機に通報することができる。

- c 飛行場管制所が観察した気象情報を航空機に通報する場合は、次の用語を前置するものとする。

★タワー観察

TOWER OBSERVATION

- d 晴天乱気流を含む強い乱気流、強い着氷、活発な雷電、並の乱気流、並の着氷、低高度ウィンドシア、火山灰雲等悪気象に関する情報が航空機から通報されたときは、関係空域を飛行する他の航空機及び気象機関にその内容を通報する。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、航空機に対する通報を省略することができる。

★パイロットレポート〔航空機からの通報〕

PILOT REPORTS [pilot report]

- e 航空機から通報された気象情報を気象機関等へ通報する場合は、当該機に係る次の事項を併せて通報するものとする。

- (a) 航空機型式
- (b) 位置
- (c) 観測時刻
- (d) 飛行高度

注 航空機の行う気象通報は、通常上記の事項を含む。

〔例〕 B737 on approach runway 27 at 0915 reported abrupt wind shear at 700feet, maximum thrust required.

100語を超えない平均した速度を維持する。通報内容を記録する必要があると認められるときは、送信は記録できるように少し遅い速度で行う。数を送信するときは、受信者にとって了解し易いように前後に少し間隔を置く。

- (c) 送信の音量は一定に維持する。
- (d) 口とマイクロフォンの間の距離を一定に維持する。
- (e) マイクロフォンから顔を離す必要があるときは、その間一時送信を中止する。
- c 中継を依頼された通報の送信に当たっては、通報内容を変えることなく普通語又は用語を用いて送信する。
- d 長い通報を送信しているときは、使用周波数に混信があるかどうか確認するため送信中の小休止の間時々搬送波の発信を中断する。
- e 通信には次の用語を使用する。

英 語	日本語	意 義
ACKNOWLEDGE	応答して下さい	通報の受信証を送って下さい。
AFFIRM	そのとおりです	そのとおりです。
APPROVED	許可又は承認します	要求事項については許可又は承認します。
BREAK	ブレイク	当方は、これにより通報の各部の区別を示します。
BREAK BREAK	ブレイク ブレイク	送信多忙中、当方は、これにより他の航空機宛の通報との区別を示します。
CANCEL	キャンセル	先に送信した承認又は許可を取り消します。
CHECK	チェック	装置又は手順を調べなさい(通常、返答は期待しない)。
CLEARED	許可又は承認します	条件を付して許可又は承認します。
CONFIRM	確認して下さい	当方が受信した次の通報は正しいですか。又はあなたはこの情報を正しく受信しましたか。
CONTACT	交信して下さい	……と交信して下さい。
CORRECT	そのとおりです	あなたの送ったことは正しい。
CORRECTION	訂正します	送信に誤りがありました。正しくは……です。
DISREGARD	取り消します	送信した通報は取り消して下さい。
GO AHEAD	送って下さい	送信して下さい。
HOW DO YOU READ	感明度いかが	当方の送信の感明度はいかがですか。
I SAY AGAIN	繰り返します	当方は明確にするため又は強調するためもう一度送信します。
MONITOR	聴取して下さい	(周波数)を聴取して下さい。

NEGATIVE	ちがいます	ちがいます。承認されません又は正しくありません。
OUT	さようなら	交信は終わりました。さようなら。(通常VHF・UHF通信では使用しない。)
OVER	どうぞ	当方の送信は終わりました。どうぞ回答を送って下さい。(通常、VHF・UHF通信では使用しない。)
READ BACK	復唱して下さい	当方の通報を受信したとおり全部復唱して下さい。
REPORT	通報して下さい	次の情報を通報して下さい。
REQUEST	要求します又は要求して下さい	次の情報を要求します又は次の情報を要求して下さい。
ROGER	了解	当方はあなたの最後の送信を全部受信しました。(復唱を求められた場合又はAFFIRM若しくはNEGATIVEによって返事する場合は使用しない。)
SAY AGAIN	繰り返して下さい	もう一度送って下さい。
SPEAK SLOWER	ゆっくり送って下さい	もっとゆっくり送信して下さい。
STAND BY	スタンバイ	当方が呼ぶまで送信を待って下さい。
VERIFY	確認して下さい	(高度を)確認して下さい。
WILCO	了承	あなたの通報は了解しました。これに従います。
WORDS TWICE	二度ずつ送って下さい	通信困難です。各語又は語群を2回ずつ送信して下さい。
WORDS TWICE	二度ずつ送ります	通信困難ですから、通報中の各語又は語群を2回ずつ送信します。

【通信の設定】

(11) a 呼出しは、次に掲げる事項を順次送信して行う。

- 1 相手局の呼出符号
- 2 自局の呼出符号

〔例〕 All Nippon 714, Niigata Tower.

b 呼出しに対する応答は、次に掲げる事項を順次送信して行う。

- 1 相手局の呼出符号
- 2 自局の呼出符号
- 3 GO AHEAD どうぞ

〔例〕 Jaioccean 618, Naha Tower, go ahead.

c 通信可能の範囲内にあるすべての航空機局にあてる通報を同時に送信しようとするときは、次に掲げる事項を順次送信して行う。

- 1 ALL STATIONS 各局
- 2 自局の呼出符号
- 3 通報

d 自局にあてられた呼出しかどうか不明確な呼出しを聴取したときは、呼出しが反復され、自局にあてられた呼出しであることを確認するまで応答してはならない。

e 自局にあてられた呼出しを受信したが、呼出局の呼出符号が不明確なときは、次のとおり応答する。

★誰がこちらを呼んでいますか、こちらは〔自局の呼出符号〕です。

STATION CALLING〔station called〕, SAY AGAIN CALL SIGN.

〔例〕 Station calling Sendai Tower, say again call sign.

f 通信は、呼出し及び応答で開始する。ただし、相手局が呼出しを確実に受信することが明らかでない場合は、呼出しを行う局は相手局の応答を待たずに通報を送信することができる。

〔例〕 管制機関(A) Air France 270, Tokyo Control.

航空機(B) Tokyo Control, Air France 270, go ahead.

(A) Air France 270, Tokyo Control, report altitude.

以上を次のように省略することができる。

(A) Air France 270, Tokyo Control, report altitude.

g 通信連絡の設定後であって混同のおそれがないときは、その通信の継続中において自局呼出符号の送信を省略することができる。

〔例〕 JA01FP, Fukuoka Tower, report over Dazaifu.

を次のように省略することができる。

JA01FP, report over Dazaifu.

【試験通信】

(12) a 試験通信は、次に掲げる事項を順次に送信して行う。

- (a) 相手局呼出符号
- (b) 自局呼出符号
- (c) RADIO CHECK ラジオチェック
- (d) 周波数
- (e) HOW DO YOU READ 感明度いかが

注 (c)は省略することができる。

〔例〕 JA 5234, Nagoya Tower, radio check 118.7, how do you read.

b 試験通信の応答は、次に掲げる事項を送信して行うものとする。

- (a) 相手局の呼出符号
- (b) 自局の呼出符号

- (c) READING YOU 受信の感明度は……です
- c 受信の感明度は、次に掲げる5段階とし、これを数字又は用語をもって表すものとする。
- | | | |
|---|-------------|------------------------------|
| 1 | 聞きとれない | Unreadable |
| 2 | 時々聞きとれる | Readable now and then |
| 3 | 困難であるが聞きとれる | Readable but with difficulty |
| 4 | 聞きとれる | Readable |
| 5 | 完全に聞きとれる | Perfectly readable |
- 〔例〕 JA 3321, Chofu Tower, reading you four.

【通信の移管】

- (13) 航空機との無線通信の他の管制機関等への移管は、航空機が通信の移管を受ける機関の無線通信到達範囲にはいった後に、航空機に対し次の事項を指示することにより行うものとする。ただし、(b)以下に掲げる事項は、移管が同一管制機関内で行われる場合又はあらかじめ通知してある場合は、省略することができる。なお、飛行場管制所の管制席相互間において通信の移管を行う場合であって、業務上有効であると判断されるときは、関係管制席と調整を行った上で、航空機に対して当該周波数を聴取するよう指示することができる。

- (a) 連絡すべき管制機関等の無線呼出符号
 (b) 連絡すべき時刻、フィックス、高度等
 (c) 使用周波数

★〔管制機関等無線呼出符号〕と／を(〔時刻、フィックス、高度又は指示する条件〕に／で〔周波数〕で)交信／聴取して下さい。

CONTACT / MONITOR [facility or function identification] ([frequency] AT [time, fix or altitude] or WHEN [specified conditions]).

〔例〕 Contact Fukuoka Control 135.3 at BOMAP.

Contact Tokyo Approach 119.1.

Contact Tower.

Monitor Ground 121.7.

【周波数の変更】

- (14) a 自己の管制席に割り当てられた他の周波数への変更を指示するときは、次の用語を使用するものとする。

★〔周波数〕に変更して下さい。

CHANGE TO MY FREQUENCY [frequency] .

- b 他の管制機関等への周波数変更を保留しようとするときは、次の用語を使用するものとする。

★この周波数にとどまって下さい。

REMAIN THIS FREQUENCY.

- c 任意の周波数への変更を許可する場合は、次の用語を使用するものとする。

★周波数の変更を許可します。

FREQUENCY CHANGE APPROVED.

【通信の内容】

- (15) a 管制機関が航空機に対して管制業務に係るもの以外の通信を行う場合、その通信内容は原則として航空機の安全運航に関するものに限るものとする。
- b 管制機関が前項の通信の中継を依頼された場合は、発信者名を明示して行うものとする。

【聴守の中断】

- (16) 航空機から管制周波数の電波の聴守の中断要求があったときは、管制官は、管制業務に支障がない場合、必要な時間等の条件を付けて当該周波数の聴守中断を許可することができる。

【通信の中継】

- (17) 航空機に速やかに中継すべき管制承認等を受信し、その受信時刻から3分経過しても当該航空機に中継できないときは、直ちにその旨を発信した管制機関に通報し、その指示を受けなければならない。

6 CPDLC

【適用】

- (1) CPDLCは、TEPS又はTOPSにおいて使用するものとし、CPDLCによる通信設定が行われている航空機に適用するものとする。ただし、当該機にレーダー業務を提供する場合は、当該機との無線電話による直接交信が維持されている場合に限る。

注 CPDLCは航空機からのログオンにより開始される。

【CPDLCによる送受信】

- (2) CPDLCによる送受信は、次によるものとする。
- a CPDLCにより開始された管制承認等の送受信は、原則としてCPDLCにより終了するものとする。また、音声通信により開始された管制承認等の送受信は、音声通信により終了するものとする。
 - b TEPSを使用してアップリンクを行う場合は、別表1のCPDLCアップリンク定型メッセージを使用するものとする。フリーテキストメッセージ(別表1に含まれるものを除く。)は、無線通信途絶の場合など不測の事態における一時的な措置として必要な場合に限り使用するものとする。
 - c TOPSを使用してアップリンクを行う場合は、別表2のCPDLCアップリンク定型メッセージを使用するものとする。ただし、該当する定型メッセージがない場合に限り、フリーテキストメッセージを使用することができる。
 - d 経路承認を含む経路変更に関する管制承認の発出は、CPDLCによらず音声通信により行うものとする。ただし、DARPにより管制承認を発出する場合はCPDLCにより行うものとする。

注1 CPDLCにより航空機から位置通報が実施されている場合は、その受領について航空機への通報は必要としない。

注2 ダウンリンクメッセージ「WILCO」は、管制承認等アップリンクメッセージの内容をパイロットが了承したことを意味し、パイロットによる復唱は行われぬ。

注3 CPDLCで使用されるメッセージは、無線電話で使用される用語とは必ずしも一致しない。

【CPDLCにより発出した管制承認等を訂正する場合の措置】

- (3) CPDLCにより発出した管制承認等を訂正する場合は、次に掲げる用語を使用し、新たな管制承認等を無線電話で発出するものとする。

★CPDLCにより発出した〔管制承認等の種類〕のメッセージを取り消します。ブレイク〔正しい管制承認等〕。

DISREGARD CPDLC [message type] MESSAGE, BREAK, [correct clearance, instruction, information or request] .

〔例〕 All Nippon 764 disregard CPDLC contact instruction message, break, remain this frequency.

Pilot: Negative contact.

Controller: Report airport in sight.

Pilot: Airport in sight.

Controller: Preceding traffic 2 miles on final, cleared visual approach runway 22.

Controller: Tower has you in sight. Contact tower.

【同一滑走路への経路指定視認進入】

- (4) ターミナル管制所は、到着機に対し着陸滑走路への経路指定視認進入を許可する場合は、次に掲げるところにより発出するものとする。ただし、高度については当該機の位置における最低誘導高度又は指定された経路上の通過高度のいずれか高い高度を指定するものとする。

★滑走路〔番号〕への経路指定視認進入を許可します。

CLEARED [name of CVA] APPROACH.

- (a) 先行進入機がない場合は、当該機から地上物標視認の通報があり、飛行場管制所に対して当該機の位置情報を通報したのち発出する。ただし、ターミナル管制所と同じレーダー情報が飛行場管制所のタワーシチュエーションディスプレイに表示されている飛行場においては、通信及び業務の移管について取決めがある場合は当該通報を省略することができる((b)において同じ。))。

〔例〕 Controller : Report “HIGHWAY” in sight.

Pilot: “HIGHWAY” in sight.

Controller: Cleared “HIGHWAY VISUAL RUNWAY 34R” approach.

- (b) 先行進入機がある場合は、次に掲げるところによる。

ア 当該機から地上物標視認の通報があり、かつ、当該機から先行進入機視認の通報があった場合は、当該機に対して先行機との間に目視間隔を維持する旨の指示をし、飛行場管制所に対して進入順位の中における当該機の位置情報を通報したのち発出する。

注 当該機は先行機との間に目視間隔を維持し、かつ、地上物標を目視しながら公示された経路に沿って進入する。

〔例〕 Controller: Report “HIGHWAY” in sight.

Pilot: “HIGHWAY” in sight.

Controller: Preceding traffic, 12 o'clock 8 miles.

Pilot: Traffic in sight.

Controller: Maintain visual separation from the traffic, cleared “HIGHWAY VISUAL RUNWAY 34R” approach.

イ 当該機が地上物標を視認でき先行進入機を視認できない場合は、当該機に対し先行機の位置情報を通報し、飛行場管制所に対して進入順位の中における当該機の位置情報を通報したのち発出する。

この場合、飛行場管制所への通信の移管は当該機から先行進入機視認の通報があった後に行うものとする。ただし、飛行場管制所から当該機と先行進入機との間に目視間隔

を適用できる旨の通報があった場合はこの限りではない。

〔例〕 Controller: Report “HIGHWAY” in sight.

Pilot: “HIGHWAY” in sight.

Controller: Preceding traffic, 12 o'clock 8 miles B777.

Pilot: Negative contact.

Controller: Preceding traffic 8 miles ahead, cleared “HIGHWAY VISUAL RUNWAY 34R” approach. Report traffic in sight.

Pilot: Traffic in sight.

Controller: Maintain visual separation from B777, contact tower.

【平行滑走路への視認進入】

(5) 平行滑走路への視認進入は、(3) 又は (4) の規定によるほか、次に掲げるところにより許可するものとする。

(a) 到着機に対し、それぞれの滑走路に進入が行われている旨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。

★滑走路〔番号〕左及び右の双方に進入を実施しています。

SIMULTANEOUS APPROACHES TO RUNWAY〔number〕LEFT AND RIGHT ARE IN PROGRESS.

(b) 飛行場管制所への通信の移管は当該機と関連進入機との間に目視間隔を設定した後に行うものとする。ただし、飛行場管制所から当該機と関連進入機との間に目視間隔を設定できる旨の通報があった場合はこの限りではない。

〔例〕 Controller: Traffic, 12 o'clock 9 miles B737 on final to runway 32R visual approach.

Pilot: Traffic in sight.

Controller: Follow the traffic, and another traffic 11 o'clock 6 miles A320 ILS approach to runway 32L.

Pilot: Traffic in sight.

Controller: Maintain visual separation from A320, cleared visual approach runway 32R.

(c) 前項の規定にかかわらず、次に掲げるすべての条件を満たしている場合は、関連進入機との間に目視間隔を設定せずに飛行場管制所への通信の移管ができるものとする。この場合、航空機から進入許可に対して応答があるまでは関連進入機との間にレーダー間隔を確保するものとし、その後は、関連進入機との間には管制間隔が確保されているものとする。ただし、地上の風向風速及び最終進入コース上のウィンドシアアその他の悪気象現象等に留意し、航行の安全に支障があると思われる場合は前項を適用するものとする。

ア 滑走路の中心線の間隔が1,310メートル(4,300フィート)以上分離していること

イ 平行滑走路のいずれか又は双方に対して経路指定視認進入を実施すること

ウ 進入許可発出後の双方の飛行経路が交差しないこと

【後方乱気流関連】

後方乱気流管制方式

(6) 先行機と視認進入を行う後続機が後方乱気流管制方式における最低基準が適用される組み合わせとなる場合であって、必要と判断されたときは、視認進入を行う航空機に対し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。

注1 視認進入許可の発出に当たっては、滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)未満の平行滑走路においては、スーパー機若しくはヘビー機が平行して進入中の他の航空機又はB757、US2若しくはミディアム機が平行して進入中のライト機を追い越すことのないよう留意すること。

注2 視認進入許可発出後の後方乱気流回避の責任は操縦士にある。

〔例〕 Follow the traffic, cleared visual approach runway 16L, caution wake turbulence.

8-2 平行 ILS 進入

【適用】

- (1) 平行滑走路にそれぞれ設置された ILS により進入を行う場合は、次に掲げるところにより、平行 ILS 進入を許可することができる。ただし、地上の風向・風速及び最終進入コース上のウィンドシアアその他の悪気象現象等に留意し、航行の安全に支障があると思われる場合は(4)は適用しないものとする。

【到着機に対する情報】

- (2) 到着機に対し、双方の滑走路に平行 ILS 進入が実施されている旨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 情報を受信した旨通報した場合は省略することができる。

★滑走路〔番号〕左及び右への平行 ILS 進入を実施しています。

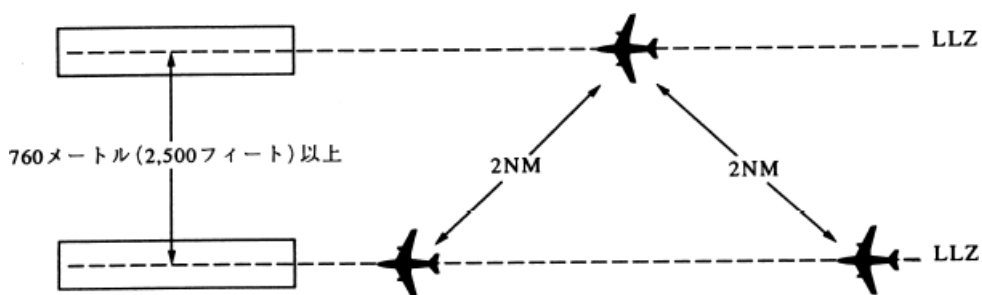
PARALLEL ILS APPROACHES TO RUNWAY〔number〕LEFT AND RIGHT ARE IN PROGRESS.

【進入機相互間の間隔】

- (3) a それぞれのローカライザーコースに着航しようとしている航空機相互間にあつては着航を完了するまでの間、3海里以上のレーダー間隔又は1,000フィートの垂直間隔を設定するものとする。
- b 同一の又はそれぞれのローカライザーコースに着航した航空機相互間にあつては3海里以上のレーダー間隔を維持するものとする。

【間隔の短縮】

- (4) それぞれのローカライザーコースに着航した航空機相互間であつて、次の条件が満足される場合はレーダー間隔を2海里に短縮することができる。((4)-1図)
- a 滑走路の中心線の間隔が760メートル(2,500フィート)以上
 - b それぞれの滑走路に対して直線着陸が行われること
 - c それぞれの進入復行方式の復行経路が15度以上分岐していること
 - d 飛行場管制席とレーダー管制席との間において直接通話できるインターホン機能が正常に作動していること



(4)-1

別表1 二次レーダー管制機関別特定コード

管制機関名	コード番号	管制機関名	コード番号
東京 ACC	2200, 2400, 3300, 3400	千 歳	0400, 2300
神戸 ACC	2200, 2400, 3300, 3400	大 湊	2500
福岡 ACC	2200, 2400, 3300, 3400	三 沢	5400, 6000
日 高	3200, 3600, 5300, 6200	八 戸	1700
函 館	5600	松 島	5200
白 神	3200, 3600, 5300, 6200	宇 都 宮	5500
仙 台	2300	小 松	6000, 7000
新 潟	2100	百 里	5200, 5400
東 京	2100, 2300, 3200, 3600, 3700, 5600, 5700	入 間	6400
中 部	5200	立 川	6200
関 西	2100, 2300, 2500, 5600, 5700, 7000	下 総	6000
広 島	6000	美 保	5400
福 岡	5200, 5400	厚 木	2500
大 分	6400	名 古 屋	5400
長 崎	6000	館 山	7000
熊 本	5600	浜 松	5300, 5500
鹿 児 島	0400, 1700, 2300, 5300	明 野	2100
那 覇	2300, 5700	徳 島	0400
先 島	6000	芦 屋	4600
札 幌	5200	築 城	2500, 7000
十 勝	2100	新 田 原	5500
		鹿 屋	2100
		硫 黄 島	2500

(参考) 米軍管制機関特定コード

管 制 機 関	コ ー ド 番 号
横 田	0400, 1700, 4600
岩 国	1700
嘉 手 納	5200, 5300, 5400, 5500, 5600

別表2 二次レーダー一般コード

対象航空機	コード番号	備考
1 計器飛行方式により飛行する航空機		
(1) a FL240 未満の高度を飛行するもの	1100	
b FL240 以上の高度を飛行するもの	1300	
(2) コードについての指示を受けず、レーダー管制空域外からレーダー管制空域へ入るもの	2000	※
(3) 顕著な高度変更を頻繁に行うもの、その他管制機関による特別な取扱いを要求するもの	4000	
2 有視界飛行方式により飛行する航空機		
(1) 10,000 フィート未満で飛行するもの	1200	※
(2) 10,000 フィート以上で飛行するもの	1400	※
3 不法妨害を受けている航空機	7500	※
4 通信機故障の航空機	7600	※
5 緊急状態にある航空機	7700	※

注 ※印は、管制機関の指示を待たずに航空機が自動的に ON にする。