

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和7年1月23日適用)

GLS進入、IMC下のVFR飛行関連、その他

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	東京(事)ターミナル	2定義	GBAS、GLS進入、GLS進入方式が新たに定義されていますが、本文には登場せず、精密進入の定義にのみ登場します。それなら、定義不要か、「ILS進入」についても定義するほうが並列に列挙できていると思います。	ご意見ありがとうございます。ILSが定義されていない経緯等は把握しておりませんが、現時点においては新たに追加する必要がないと判断しております。また、今般はGLS進入の新設にあたり、「GBAS」を定義する必要があると判断し、あわせて関連する定義を新たに追加しております。
2	東京(事)ターミナル	(IV)8(2)	GLS進入もRNP進入のどちらも航空機側の性能依存の航法ですが、GLS進入は最終進入コースへの誘導ができて、なぜRNP進入はできないのでしょうか。	ご質問ありがとうございます。現在、RNP進入にかかる最終進入コースへの誘導について、航空機側の性能も含めた詳細を調査中であり、引き続きの検討課題としておりますので、ご理解をお願いいたします。
3	東京(事)ターミナル	IV管制機関運用基準	ターミナル管制所で許可できる「特別管制空域における計器飛行方式によらない飛行の許可」は、IMCの場合を含まないと理解していますが、新旧表の備考欄には「…IMCにおける…」とあります。備考の方が誤記だという理解でよろしいでしょうか。	ご指摘ありがとうございます。当該備考欄の記載を「特別管制空域におけるVFR飛行のうち、ターミナル管制所で許可するものに限定」に修正しました。
4	旭川(出)	Ⅲ(IV)2(1)b	“ADVISE TYPE OF TRANSPONDER.”の用語について、他の用語を見ると“ADVISE”はほぼ“REPORT”に置き換わっているようなのですが、この用語については変更なしでしょうか。	ご質問ありがとうございます。TRANSPONDERに係る用語について、PANS-ATMではADVISEが使用されているものがあることから変更はしません。
5	神戸管制部	Ⅲ(IV)2(1)適用	トランスポンダーの内容について、AIP ENR1.6-19の表内容をそのまま記載していることは理解できましたが、「能力」「送信機能」等が混在していて、意味が不明確かと思えます。例えばFAA 7110.10ではどちらもcapabilityが充てられており、同じ意味であるはずなので、AIPと合わせて日本語訳を整理すべきと考えます。AIP ENR1.10-5では「性能を有するもの」と統一されているので、AIPも含めこちらを採用してはいかがでしょうか。	ご意見ありがとうございます。AIPの表記にそろえて「性能を有するもの」に統一しました。
6	神戸管制部	2定義	新設されるGBAS(GROUND-BASED AUGMENTATION SYSTEM)について、他の項目に合わせ、GBAS(Ground-based augmentation system)とした方が良いかと思えます。	ご指摘のとおり「GBAS(Ground-based augmentation system)」に修正しております。
7	福管	I 総則 2定義	今回の案では、GBASの定義を「地上の送信装置から補正情報を直接受信する補強システムをいう」としているが、電波法施行規則では「地上から航空機に対し、無線測位衛星からの測位情報の精度及び安全性を向上させる補強信号並びに進入降下経路情報を送信し、航空機を安全に滑走路へ誘導する無線航行方式をいう」と定義されている。わかりやすかつ法律との整合性をとるという意味でも、今回の案(おそらく飛行方式設定基準におけるGBASの定義を参考にしていると思われる)ではなく、電波法施行規則と記述を揃えることが有益なのではないか。 もしくは、法律に定義があることから、定義として記載しなくてもよいのではないかと。今回、管制業務処理規程に案のとおり定義を加えることで、法律との齟齬がある状況が生じることは不適切であるとする。 なお、比較対象としてILSに触れる。ILSが現行の管制業務処理規程に定義されていないのは、航空法施行規則にILSの内容について記載されていることが理由だと思料する。この記載は、一部省略があるが電波法施行規則の内容と一致している。	「GBAS」の定義は安全部長発サーキュラー「GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」(平成9年11月25日制定 空航第877号・空機第1278号、令和3年3月31日最終改正 国空航第3723号、国空機第1296号)から引用し、「地上の送信機からの補強情報を機上装置で直接受信しGPS信号を補強するシステムをいう。」としました。電波法ではなく、航空局が発出したサーキュラーの文言を引用しておりますので、ご理解をお願いいたします。また、ILSが現行の管制業務処理規程に定義されていないことについて、項番11にも記載したとおり、経緯等は把握しておりません。
8	SDECC	定義	GLS: GBAS Landing System であることをどこかに記載できないでしょうか。	ご意見ありがとうございます。今般の改正においては、「GLS」ではなく「GLS進入」を定義する必要があると判断し、新たに追加しております。
9	SDECC	定義	LPV(SBAS)、Baro-VNAV、ARなどは精密進入ではなく、垂直方向ガイダンス付き進入方式に分類されているなど、垂直、水平ガイダンスは必要条件でしかありません。「～であって」の表現は並列の意図に解釈できる恐れがあるので「～のうち」にする方が、垂直、水平ともガイダンスがある方式は他にもあるが、これだけが精密進入である(それ以外の条件もある)ということが理解しやすいと思います。	ご意見ありがとうございます。進入方式にかかる分類を整理する必要があると認識しており、今後の検討課題としますので、ご理解をお願いいたします。
10	SDECC	定義	GBAS: 衛星航法が前提となっている「GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」内とは異なり、方式基準の定義は「何を」補強するのかの記述は必須かと思えます。日本語の名称には衛星航法補強システムが含まれているので日本語名称を記載すればよいかと思われる反面、名称が何通りかあるため日本語名称の記載を避けるのであれば、「GNSS測位の精度を補強する」などの表記はいかがでしょうか。	ご意見ありがとうございます。「何を」補強するのかを明記し、「地上の送信機からの補強情報を機上装置で直接受信しGPS信号を補強するシステムをいう。」に修正しました。

11	SDECC	管制機関運用 基準 別表第1 ①ATMセン ター 計画管理席 4.	<p>「法第94条ただし書の許可に関する事務(計器気象状態における計器飛行方式によらない飛行に係るものに限る。)」</p> <p>→第94条ただし書は、計器気象状態で計器飛行方式によらない飛行をする条件を述べているため、括弧内の表現ではほぼ全てを含有してしまい、特別有視界飛行方式も含めATMCの事務となり、他の機関が行う事務は計器気象状態で管制空域外を飛行する場合のみになると思われます。</p> <p>自衛隊等あらかじめ飛行する手続きに関する事務を意図しているのであれば「予測することができない急激な天候の悪化その他のやむを得ない事由を除く」「特別有視界飛行方式を除く」など、分担が明確になるような表記にすべきではないでしょうか。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。管制機関運用基準別表第1 管制区管制所 管制席(航空路管制業務及び進入管制業務)2.(2)「特別有視界飛行許可(法第94条ただし書の許可をいう。以下同じ。)」、ターミナル管制所 出域管制席2.(1)「特別有視界飛行許可(出発する航空機に対するものに限る。)」、入域管制席2.(1)「特別有視界飛行許可(進入する航空機に対するものに限る。)」とし、特別有視界飛行方式にかかるATMC以外の機関が行う事務を規定しています。当該規定により、ATMC及びATMC以外の機関における事務を区別していることから、分担を明確化する記述は必要ないと認識しておりますので、ご理解をお願いいたします。</p>
12	SDECC	管制機関運用 基準 別表第1 ①ATMセン ター 計画管理席5.	<p>法第94条の2 1項ただし書は、特別管制空域とF290以上での計器飛行方式によらない飛行についてであるため、この表現では全てATMCが行い、ターミナル管制所で実施する事務がなくなるので、特別管制空域でATMCが事務を行う場合について具体を記す必要があるのでは。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。管制機関運用基準別表第1 ターミナル管制所 出域管制席(ターミナル・レーダー管制業務及び進入管制業務)2.(2)を「特別管制空域における計器飛行方式によらない飛行の許可(法第94条の2第1項ただし書の許可をいう。ATMセンターが行うものを除く。以下同じ。)」と改正し、特別管制空域におけるVFR飛行のうち、ターミナル管制所で許可するものと、ATMCが行う事務を区別しており、具体の記述はしませんので、ご理解をお願いいたします。</p>