

管制業務処理規程改正案に係る意見・質問等(令和7年3月20日適用)

福岡空港増設滑走路、CPDLC、二次レーダーコード関連

項番	官署	改正案項番	質問・意見等	回答
1	成田(事)	2定義 (Ⅲ)4(5)	全国に類似または目的の異なる停止線が多数存在する中、改正案の「滑走路への進入又は滑走路から出発する航空機への影響」を目的とする停止線に該当する既存空港、または停止線があるものの、定義には該当しない空港が出てくると、福岡以外の他空港の現場運用(管制官・パイロットとも)に混乱を招く可能性はないか。AIP.AD.RJFFに掲載することのみでよいのではないか。	ご意見ありがとうございます。「滑走路への進入又は滑走路から出発する航空機への影響」を目的とする停止線に該当する既存空港は存在(R7.3.6時点)しないこと、また、今後における、定義に該当しない空港の有無については、現時点で未定のため、「福岡以外の他空港の現場運用(管制官・パイロットとも)に混乱を招く可能性」については言及しかねます。また、他空港において同様の線が設置される可能性を考慮し、AIPのAD1に記載しております。
2	成田(事)	2定義 (Ⅲ)4(5)	進入/出発停止線と使用滑走路によって名称が異なるのは、安全を担保する上でスレットになるため、統一した名称とした方がよい。	ご意見ありがとうございます。管制官については、使用滑走路との整合をとっていること、また、運航者については説明会の実施やAIPへの記載等により、安全な運用及び運航にかかる対策を行い、スレットは可能な限り排除しておりますので、改正案のままとします。
3	東京(事) タワー	2定義	「滑走路への進入又は滑走路から出発する航空機」ではなく「滑走路へ進入又は滑走路から出発する航空機」ではないでしょうか。	ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおり「滑走路へ進入又は滑走路から出発する航空機」に修正しております。
4	東京(事) タワー	(Ⅲ)4(5)	航空機への影響を考慮して進入/出発停止線を越えての走行は指示が必要とのことで、滑走路を離着陸する航空機と進入停止線を走行する航空機との管制間隔についての記載がありませんが、どのような取り扱いになるのでしょうか。	ご質問ありがとうございます。管制業務処理規程上は、使用滑走路に応じて、増設滑走路へ進入する航空機または当該滑走路から出発する航空機がある場合には停止線で待機することにより、航空機との間隔を確保することとしています。管制間隔の具体については運用にかかる内容となりますので、回答は控えることとします。
5	旭川(出)	(Ⅲ)4(5)	管制官が特に指示しない場合の進入/出発停止線の取扱いについて意見(懸念の表明)です。 参考資料によると、hold line(area)の走行について、管制官から特に指示がない場合、FAAでは通過する(参考資料P.5: Issue instructions to aircraft/vehicle to hold short of an approach/departure hold area when required.)のに対して、日本では停止する(参考資料P.7: AIP 6.13.2.1「航空機は、進入/出発停止線手前で停止すること」ということで、 真逆の運用 となっていて、 重大な齟齬を発生しかねない のではないかと懸念します。 海外の事例を参考にしたのであれば、このような安全に直結する部分について、先行して運用されているものと真逆の整理にすべきではないと考えますがいかがでしょうか。	ご意見ありがとうございます。進入/出発停止線は停止位置標識としてICAO基準に沿ったマーキングがされており(参考情報として、FAAIにおいても同様です。)ますので、停止しななければならない位置として認識されるものと捉えております。また、安全に直結する場所であることを十分に理解した上で、必ず停止し、通過の指示を发出することにより安全を確保しておりますが、「HOLD SHORT OF APPROACH/DEPARTURE HOLD LINE.」の指示を妨げるものではありませんので、状況に応じて適宜発出していただき、さらなる安全の確保に努めていただきますようお願いします。
6	中部(事)	1 2 Ⅲ(Ⅲ)4(5)(6)	停止線にかかる出発・停止の使い分けをその時の使用滑走路等によって行うのは、ランウェイチェンジ時には煩雑になり、管制官パイロット双方にとって好ましい事ではない。米国の例のように進入に統一すべきでは？	ご意見ありがとうございます。停止線にかかる進入/出発を使い分け、使用滑走路との整合をとっています。また、煩雑にならないよう、「航空機を進入/出発停止線を越えて地上走行させる場合には、使用滑走路等に応じて、進入/出発停止線の通過を指示するものとする。」を、「航空機を進入/出発停止線を越えて地上走行させる場合には、使用滑走路に応じて、進入/出発停止線の通過を指示するものとする。」に修正し、「使用滑走路等」の「等」を削除しておりますので、滑走路変更時においても使用滑走路に応じた指示をお願いします。
7	中部(事)	Ⅲ(Ⅲ)4(5)	「地上走行させる場合には、」は、他の項目と比較した際にこのような表現を使用した記述がないため、表現を統一するためにも「地上走行させる場合は、」とした方が良いのではないか。	ご意見ありがとうございます。Ⅲ-4-(4)【グライドパス停止線に関する措置】において、「地上走行させる場合には、」と記載があり、当該項目と表現を統一しております。

8	中部(事)	Ⅲ(Ⅲ)4(5)	使用滑走路等とあることから、福岡の例であれば34L閉鎖時は指示の必要が無いと解釈してよいか？	ご質問ありがとうございます。項番6で回答したとおり、「使用滑走路等」から「等」を削除しております。また、管制業務処理規程上は、航空機は進入／出発停止線の手前で停止し、管制官が通過の指示を発出することを原則としておりますが、滑走路閉鎖の具体的な状況等により、運用対処がなされる可能性もあるとご認識いただければと思います。
9	SDECC	Ⅲ-4-(5)	説明資料に、停止線を越えて地上走行させる際には、使用滑走路に応じて進入又は出発停止線の通過を指示するとあり、福岡空港のレイアウトではセットでの指示が通常と思われるため、用語の記述もその後の指示を想定した記載にした方がよいのではないかと思います。 ★進入／出発停止線を通してください。 CROSS APPROACH / DEPARTURE HOLD LINE.([necessary instruction or clearance]). [例]Japan Air 318, cross approach hold line, hold short of RWY34R.	ご意見ありがとうございます。例示いただいた内容は、当該停止線通過の指示を発出する際に、滑走路手前待機の指示をセットで発出するものであり、実運用上の想定にかかるご意見かと思われます。当該停止線通過の指示発出後の指示内容は運用に即した様々なケースが想定され、状況に応じて適切な指示が発出されることを前提としていることから、特に例示する必要はないと判断しております。
10	SDECC	AIP AD1.1 6.13.2.3	この項目は地上走行中の航空機に向けての記述でしょうか？ 「航空機がある場合は」という表現により、関連する到着機・到着機に対すると解釈することもできます。その場合は限定した条件下でのみ離着陸中止の指示があるとなり、危険回避が条件付となることなどから削除すべき文章となってしまいます。 通過指示がないのに進入／出発停止線で止まらないと離着陸機が大きな迷惑を被るからという意図の記述であれば「進入／出発停止線を通じた場合」という表現がよいかと思えます。弊所でも、人により文章の対象が誰かで解釈が割れました。	ご質問ありがとうございます。ご認識のとおり、地上走行中の航空機に向けた記述です。「上記の通過指示があった場合を除き、進入／出発停止線を通じた航空機がある場合は」と記載しておりますが、関連する到着機はC9誘導路の上空を通過するのであり、当該停止線を通する状況は想定されないものと考えます。
11	JAL	6 CPDLC 別表1 CPDLC アップリンク定 型メッセージ 一覧表(TEPS) (4) 経路に関するもの	①FOLLOWING ROUTE CLEARANCE WILL BE ISSUED BY VOICE.[route]について当メッセージが使用される状況について具体的にご教えてください。国内データリンク空域において、CPDLCに接続した航空機が経路変更を要求した場合に、クリアランス伝達に先立って当該メッセージがCPDLCにて送信されるという理解でよろしいですか	ご質問ありがとうございます。ご認識のとおりとなります。国内データリンク空域において、CPDLCに接続した航空機が経路変更を要求した場合に、音声でのクリアランス伝達に先立って当該メッセージがCPDLCにて送信されます。洋上管制で実績のあるものであり、このCPDLCメッセージがクリアランスでないことは4月17日有効のAIP GEN3.7.2に記載しております。
12	JAL	2 定義 進入／出発停止線 (Approach / Departure hold line)	② CROSS APPROACH / DEPARTURE HOLD LINEについて 福岡空港における使用が想定されていますが、APPROACHとDEPARTUREの使い分けは使用滑走路の方向によるものであり、RWY34L/R使用時には”CROSS APPROACH HOLD LINE”と指示される一方で、RWY16L/R使用時には”CROSS DEPARTURE HOLD LINE”と指示される、という理解でよろしいですか？ また、仮にRWY16LのEND(新名称C9)で滑走路を国際線方向へ離脱した航空機が、平行誘導路(新名称B)を北方向に走行する際には、当該停止線通過の許可は必要とするのでしょうか？	ご質問ありがとうございます。ご認識のとおり、RWY34L/R使用時には”CROSS APPROACH HOLD LINE”の指示が出され、RWY16L/R使用時には”CROSS DEPARTURE HOLD LINE”との指示が出されます。 また、RWY16LのEND(新名称C9)で滑走路を国際線方向へ離脱した航空機が、平行誘導路(新名称B)を北方向に走行する際には、当該停止線通過の指示は発出されません。南向きに走行する際のみ通過の指示が発出されます。
13	FDA	(Ⅲ)4(5)	FAAのJO7110.65では、「必要な場合に、APCH/DEP Hold Area手前での待機を指示する」と定められています。パイロットは、当該指示を受けた場合には、停止線手前で待機しなければならない(=指示がなければ待機は不要)とされています。一方で、今回の改正案では、通過の指示がない限り、パイロットは停止線手前で待機しなければならない、FAAとは運用方法が異なります。いずれであっても確実に停止線手前で待機するよう【滑走路手前における待機】と同様に「交通状況により、航空機を進入／出発停止線を越えて地上走行させられない場合は、進入／出発停止線手前での待機を指示するものとする」と規定していただきたいです。	ご意見ありがとうございます。項番5に記載したとおり、当該停止線手前では必ず停止し、通過の指示を発出することにより安全を確保しているため、進入／出発停止線手前での待機の指示に関しては言及しておりませんが、管制官による「HOLD SHORT OF APPROACH / DEPARTURE HOLD LINE」の指示を妨げるものではありませんので、状況に応じて管制官から適宜指示が発出されるとご理解いただけますようお願いいたします。

14	FDA	(Ⅲ)4(6)b	飛行場周波数を使用できないトーイングカーや車両もあるため、「～原則として飛行場管制周波数を使用して行うものとする。」としていただきたいです。	ご意見ありがとうございます。いただいた意見を踏まえて、「aの規定にかかわらず、進入／出発停止線の通過に関する指示の発出は、原則として飛行場管制周波数を使用して行うものとする。」に修正しました。
15	JAPA	説明資料	<p>進入／出発停止線の運用においては、待機の用語は定めず、4 地上走行(1)(b)「特定の地点で待機させる指示」を適用するとのことですが、今後はグライドパス停止線の運用においても、当該指示の用語を使用して、Hold short of GP HOLD LINEと指示されるのでしょうか。</p> <p>管制官の通過の指示がない限り、航空機は必ず手前で停止することになっているグライドパス停止線及び進入／出発停止線の運用において、管制官が待機の指示を都度発出するのであれば、必ず停止しなければならない現在の運用方式を改正し、管制官の待機の指示がない限り停止する必要はないという、FAA方式に変更してはいかがでしょうか。この方式は、現在の日本においても、羽田空港C滑走路 CAT-II/IIIの停止線の運用において適用されており、2つめの停止線の運用方式として、共通化することができます。</p> <p>交通量が多い福岡空港や羽田空港においては、ILS進入を行っていない場合や滑走路を出発専用で使用している場合であっても、管制官はグライドパス停止線の通過を都度指示しなければならず、管制官及びパイロットの双方にとって、通信量や業務量の増加につながっていますが、上記の改正を行うことにより、運用・運航環境を改善できるものと考えます。</p>	ご意見ありがとうございます。グライドパス停止線の運用においては、現在も「Hold short of GP HOLD LINE」と指示されており、当該指示にかかる用語の追加は予定していません。また、項番5で回答しているとおり、安全を確保するために、当該停止線手前では必ず停止し、通過の指示を発出することとしております。同様に、運用・運航環境の改善にかかるご意見についても、安全に直結する場所であることから、現時点において、(管制官の待機の指示がない限り停止する必要はないという)FAA方式への変更を行う予定はないことをご理解いただきますようお願いいたします。
16	JAPA	説明資料	<p>進入／出発停止線は、2基目の停止位置標識として、ハシゴ形の標識を新設することですが、現行の「陸上空港の施設の設置基準と解説」及び「空港土木施設設計要領(施設設計編)」において、当該標識は「少なくとも一方向においてカテゴリ2精密進入用滑走路又はカテゴリ3精密進入用滑走路の場合の停止位置標識」及び「グライドパス停止位置標識」に使用されることになっていますが、進入／出発停止線にも使用できるよう、所要の改正が行われるとの理解でよろしいでしょうか。また、誘導案内灯の表示内容についても、関係規定が改正されるとの理解でよろしいでしょうか。</p>	ご質問ありがとうございます。進入／出発停止線は、管制運用上の停止線であり、概要で説明しているとおり2基目の停止位置標識として新設されたものですが、お示しいただいた基準等に記載されている内容や今後の改正予定等については、空港土木を担当する課室に関連する内容であり、こちらでは把握しておりませんので回答できかねます。大変申し訳ありませんが、別途問い合わせをお願いいたします。