

【EDCT の運用① Tower 空港編】

1. そもそも EDCT とは

今回は、近年運用の機会が増えてきた EDCT についてです。EDCT は Expected Departure Clearance Time の “Expect” という語が持つ「情報」的な語感とは裏腹に、れっきとした航空機に対する「管制指示」の一つです（管制業務処理規程 定義）。

【出発制御時刻 (Expected departure clearance time。以下「EDCT」という。)]

交通流制御を実施する場合に管理管制官が**管制指示**として**航空機**に発出する**出発制限時刻**をいう。

EDCT は交通流制御の一手段ですが、交通流制御にはこの他に、出発間隔の指定等の出発機に係る出発制御、セクター・進入管制区等への入域間隔の指定などの方法があります (AIM-J231 項・316 項、航空交通管理方式基準(Ⅲ)4(2)、AIP ENR 1.9-1.3(2))。

EDCT を発出するのは ATMC の航空交通管理管制官です。パイロットが直接交信する Tower の管制官は ATMC から通知された EDCT にもとづき航空機を取り扱います。

2. EDCT 有効時間帯

本来、管制指示である EDCT を受領した出発機は EDCT ちょうどに Airborne する（車輪が滑走路を離れる）べきです。しかしこれでは飛行場管制業務が行われているような Traffic の多い飛行場では管制間隔の設定が困難です。多くの Tower 空港においては EDCT 有効時間帯 (Valid Window) が設定され、対象機は各空港ごとに AIP に公示された EDCT-X 分から EDCT+Y 分までの間に離陸することになります。EDCT は航空機に対して与えられた指示ではありますが、Tower 空港では管制官が EDCT 有効時

間帯のうち、可能な限り EDCT に近い時刻に当該機を出発させることにより、管制官の責任において運用しています。EDCT 有効時間帯が設定されている飛行場において離陸が+Y 分をこえると予想される場合は、管制官は EDCT の変更について ATMC と調整します。変更された EDCT は航空機に対して指定されます。

3. EDCT の取り消し

EDCT の発出と変更については航空機に対して指定することが規定上明確です。では EDCT の取り消しはどのようにでしょうか。航空交通管理方式基準(Ⅲ)4(8)c には

管制機関は(中略)制御対象外となった旨を通知又は伝達された場合は、EDCT による**出発制御の対象外として取扱うものとする。**

★EDCT を取消します。 EDCT CANCELLED.

と書かれています。ATMC により EDCT が取り消された場合、Tower の管制官は「制御対象外」として取り扱えばよく、「EDCT Cancelled」を必ずしも航空機に伝えずに EDCT Valid Window よりかはるか前に離陸許可を発出することが可能、とも読み取れます。しかし EDCT が管制指示であることを考慮すると、この場合離陸直前の Critical な場面でもパイロットは Confirm する可能性があります。従って、このような場合管制官は、規定上通報の必要性が明らかでなくとも、「EDCT Cancelled」を通報してから離陸許可を発出する方が望ましいでしょう。

この「ATC 再発見 **Radio Telephony Meeting**」は、JAPA ATS 委員会と ATCA 技術委員会が参加している R/T Meeting で討議されたテーマを共有して、「安全で効率の良い運航と航空管制」のために発行しています。