

## 【進入管制区で 250kt を超えられる！？】

### 1. 4種類の制限速度

航空法 第82条の2により、管制圏と進入管制区の高度 10,000ft 以下の空域では、「国土交通省令で定める速度」を超える速度での飛行が禁じられており、航空法施行規則 第179条には4種類の「制限速度」が定められています。施行規則 179条に「制限速度」という言葉は出てきませんが、施行規則 179条の2には、これら4種類の速度は「制限速度」と記述されています。

#### ①通常の制限速度（施行規則 第179条 第1項）

管制圏および進入管制区のうち高度 3,000m (10,000ft) 以下の空域 ……250kt

2021年12月30日付の省令改正により、管制圏の高度 3,000ft 以下の空域の速度制限が緩和され、装備する発動機に依らず 250kt に改正されました。

#### ②自衛隊機の制限速度（施行規則 第179条 第2項）

自衛隊の使用する航空機で国土交通大臣が指定した型式の航空機 ……国土交通大臣が定める速度

自衛隊の使用する一部の機種（F-15,F-35等）については、性能上の理由から国土交通大臣により別途制限速度が定められています。

#### ③管制官の指示による制限速度（施行規則 第179条 第3項第1号）

管制機関より上記の速度を超える速度で飛行することを指示された場合 ……当該指示の速度

管制方式基準（I）2通則【速度制限空域における制限速度を超える速度の指示】には、1)ハイジャック、急病人の発生により、2)当該機から①または②の制限速度を超える速度での飛行の要求があり、3)航空交通に支障がない場合、要求された速度を限度とした飛行を指示することが規定されています。この場合は、指示された速度が制限速度になります。

**PILOT** : Tokyo approach, All Nippon 109, request descend speed 300kts due to heart attack passenger on board.

**ATC** : All Nippon 109, maintain 300kts or less.

#### ④パイロットの判断による制限速度（施行規則 第179条第3項 第2号）

航行の安全上やむを得ないと認められる事由により、上記の速度を超える速度で飛行する必要がある場合 ……必要と認められる適切な速度

上記①、②の規定にかかわらず、パイロットが航行の安全上の必要と判断した場合、必要と認められる最小の速度が制限速度となります。管制官の関与なしに適切な速度での飛行が可能で、法規制で航行の安全が阻害されないよう配慮されていると思われます。「航行の安全上やむを得ない場合」の具体例とパイロットの対応は、AIM-J 454 d項に記載されています。

- Turbulence や Icing など気象状況のため必要な場合
  - Flap up のため 250kt 以上にすることがある場合
- この場合、他機との間隔設定に与える影響が大きいため、理由と速度を通報することが望ましい。

**PILOT** : Tokyo departure, Nippon Cargo 110, our climb speed 280kts due to performance.

**ATC** : Nippon Cargo 110, roger.

### 2. 管制官は④の制限速度を「許可」できるのか？

管制官が「①通常の制限速度」を超える速度を「許可」できるのは、③のハイジャック、急病人発生時のみです。④の航行の安全のためにパイロットが通常の制限速度を超える速度を要求しても、管制官にはそれを「許可」する権限がないため、“at your discretion（パイロットの判断でどうぞ）”という応答しか期待できません。

### 3. パイロットが知っておきたいこと

パイロットは「①通常の制限速度」を超える必要がある場合、状況に応じて使い分けが必要が必要です。

航行の安全に関わる場合：

管制官の許可を得ることなく「④パイロットの判断による制限速度」で飛行し、その理由と速度を通報する。

航行の安全に関わらないハイジャック、急病人発生の場合：

「③管制官の指示による制限速度」で飛行するために、必要な速度を管制官に要求する。

この「ATC再発見 Radio Telephony Meeting」は、JAPA ATS 委員会と ATCAJ 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。