

【進入管制区の速度制限改正】

～10,000ft の飛行で 250kt を越えることが可能に！～

1. 告示の一部改正

「進入管制区のうち航空機の速度を制限する空域を指定する告示」の一部が次のように改正され、2023年9月7日から施行されます。

航空法第82条の2第2号の国土交通大臣が告示で指定する空域は、進入管制区のうち**高度3,050m未滿**の空域とする。

これにより、①10,000ftの換算値が3,000mから3,050m(3,048m)に置き換わると共に、②進入管制区内の10,000ftは速度を制限する空域ではなくなります。

2. 現行規定が制定された経緯

速度の制限を定めた航空法第82条の2の規定は、1975年(昭和50年)の法改正において新設されたものです。同時に改正された航空法施行規則第179条第1項及び新たに制定された告示「進入管制区のうち航空機の速度を制限する空域を指定する告示」により、進入管制区のうち**高度3,000m(10,000ft)以下**の空域では250ktを超えてはならないとされていました。

これらの規定は、航空交通が輻輳する飛行場の周辺において、速度を制限することにより航空交通の秩序の維持及び航空機同士の異常接近等を防ぐために制定されたものです。

3. 国際基準との齟齬

ICAO ANNEX 11 Appendix 4 ATS airspace classes - services provided and flight requirements (以下「国際基準」という)においては、Speed limitation 250 kt IAS **below** 3,050 m (10,000 ft) と規定されており、国内基準(高度3,000m以下)は整合していませんでした。



4. 運航上の問題点

現在の航空機は、告示が制定された1975年(昭和50年)当時と比較すると、FMSを利用した自動操縦が主流となっており、FMSに登録された航法データベースの様子は国際基準に準拠しています。

そのため、本邦における運航においては、国内基準を遵守するために、10,000ftで飛行する場合、

250ktを超えないようにするパイロットの介入操作(Intervention)が必要でした。

※ Airbus機ではこの介入操作は不要です。

今回の改正により本邦内の進入管制区において10,000ftで飛行する場合、これまで250ktを超えることはできませんでしたが、超える速度での飛行が可能となり、より効率的な運航ができるようになります。

5. AIP、管制方式基準等の改正

告示の一部改正に伴い、AIP ENRは、AIRAC NR12/2023(有効日07 SEP 2023)にて関連項目が改正されています。また、管制方式基準も注書きが改正されます。

(II) 計器飛行管制方式 1管制承認等
【高度の指定】
(8) 航空機に対して、高度を指定する場合は、原則として以下の方法により行うものとする。
a～e (略)
f(a) 高度の変更は、新たな高度を指定することにより行うものとする。また、高度制限を伴う高度の変更は、(9) a(b)又は(d)によることができる。
★(上昇/降下して「高度」を維持してください。
(CLIMB / DESCEND AND) MAINTAIN [altitude].

注 10,000 フィート未滿への降下を指示したとき、操縦士は、法第82条の2に規定された制限速度へ減速するため、10,000 フィート付近で一時的に水平飛行(level off)を行う場合がある。

AIM-Japan も次号(20 DEC 2023 発行予定)で関連項目の改正が予定されています。



Coffee Break

かつて新千歳空港のRWY19からのTOBBY Departureの高度制限は10,000ftで、250ktを維持する必要がありました。効率的な運航を目指すパイロットからの要望により、この高度制限が11,000ftに変更されたことはあまり知られていません。

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。