



Air Traffic Services Committee 報告

航空交通管制区の全面改正と空域のクラス分けについて

2004年2月19日から航空交通管制区が改正され、ICAO標準の空域のクラス分けが明示されますのでその概略をお知らせします。

日本の管制区の現状と問題点

現行の管制区は、国内の管制区（進入管制区を含む）と管制圏、及び洋上管制区に分けられます。このうち国内の管制区は、下限高度が8種類に分かれていて、上限高度は定められていません。また管制区の外縁がQNH適用区域境界線と一致しておらず、日本海上空や北海道の一部には非管制区が存在するなど、複雑な空域構成になっています。

今回の全面改正では、QNH適用区域境界線の内側は全て管制区として指定され、下限高度も3種類に簡略化されています。また上限高度については宇宙条約等を考慮してFL660とされ、これにより現行の管制区の複雑さが解消され、後述するICAO準拠の空域のクラス分けも可能になりました。

(管制区の下限高度)

IFRによる出発・進入方式が設定されている 飛行場の周辺半径20nm以内の区域	700ft
進入管制区が指定されている 飛行場の周辺半径40nm以内の区域	1000ft
その他の区域	2000ft

ICAOによる空域のクラス分け

管制機関から提供されるサービス（管制間隔の設定や交通情報の提供）の種類、IFRしか飛行できないのかVFRも飛行できるのか、速度制限や通信設定の義務はどうなっているのか等、同じ性質の空域であっても飛行要件が異なったり、名称がまちまちであったり、また同じ名称の空域でも提供されるサービスの内容が異なったりしたため、運航者の混しを招いていました。

そこでICAOは、1991年11月14日に第11付属書を発効させ、空域の種類をA～Gの7種類に分類し、締約国がこの区分に従って自国の空域をクラス分けすることを標準としました。このクラス分けの目的は、自国の空域を国際標準に照らし合わせて分類し公示することで、各空域の飛行要件や提供されているサービスを明確にすることで、空域の抜本的な再編が求められているわけではありません。

我が国におけるクラス分けの導入

この改正から適用される空域のクラス分けでは、現在個々の空域に付けられている名称（成田進入管制区や成田管制圏等）はそのまま使用され、その空域がどのクラスに相当するのかがAIPで明示しています。したがってVMC Minima や速度制限等の飛行要件に変更はありません。

なお静穏圏や在日米軍管制空域及び民間訓練/試験空域は、その他の空域として分類されクラス分けは明示されず、洋上管制区についてはクラス分けの対象になっていません。

・クラスA：特別管制空域（航空法第94条の2）

ICAOのクラス分けではIFR onlyなのでVMC Minima が設定されていませんが、日本では管制機関の許可を受ければVFRも飛行できるのでVMC Minima の設定があります。

・クラスD：航空交通管制圏（航空法第2条第12項）

以前は特別管制空域と航空交通管制圏が重複する部分が存在していましたが、空域のクラス分け作業の過程で、



2000年4月に分離が完了しています。

- ・クラスE：航空交通管制区（航空法第2条第11項）のうち特別管制空域を除くもの

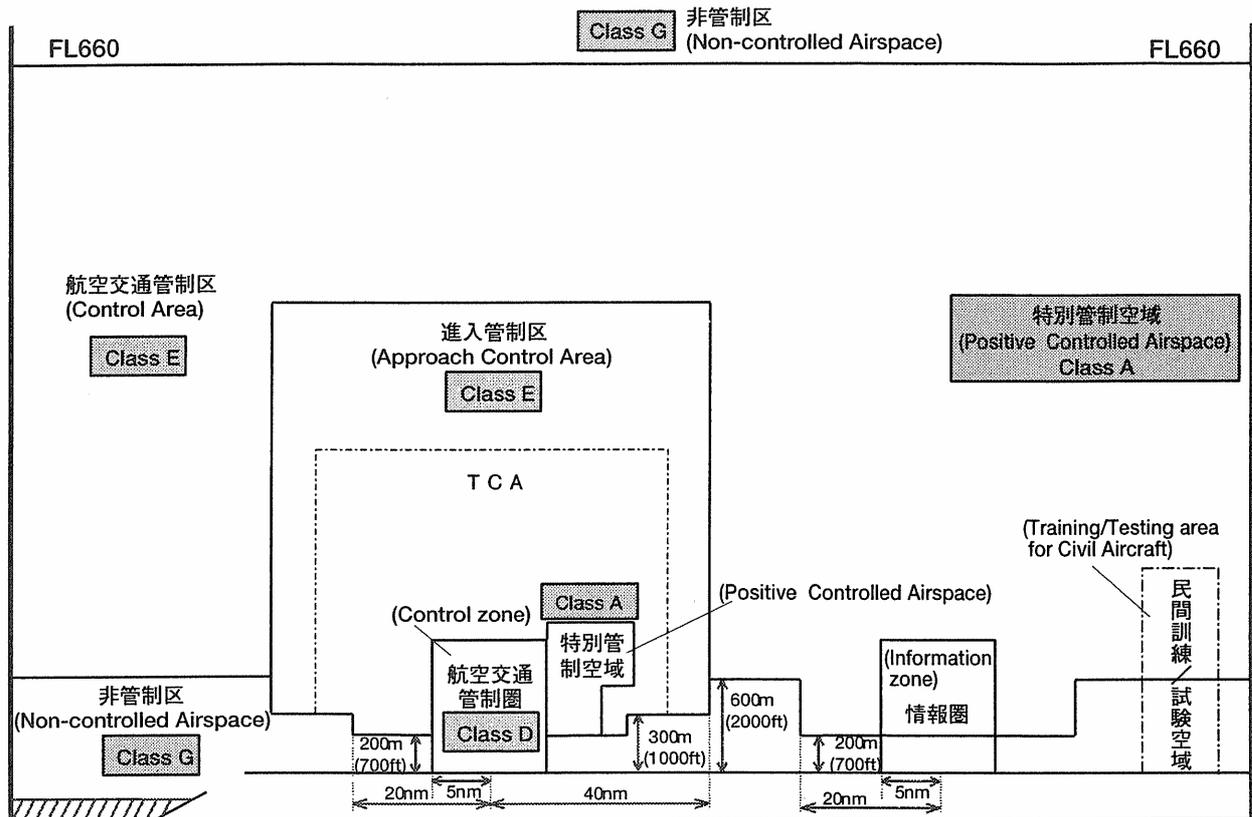
従来は告示により細かく規定され複雑であったものが、今回の全面改正により大幅に簡略化され、管制区の把握が容易になりました。

- ・クラスG：クラスA、D、E以外の空域

飛行情報業務のみが提供される空域です。

< 空域概念図 AIP Japan ENR1.4-8 >

概念図



今後予定されている空域の再編

これまで述べたとおり、今回の改正では現行の空域を簡略化し、ICAOのクラス分けのどれに相当するのかを示すただけです。今後は2005年に予定されている国内RVSMに向けての高高度特別管制区（VFR飛行禁止空域）の設定、航空路特別管制空域の拡充やVFR管制空域の導入等についての検討が進められるとのことです。また今回クラス分けが明示されなかった情報圏の問題の整理や、自衛隊高高度訓練/試験空域の取り扱い等の課題も残っており、我が国における空域の再編はまだ始まったばかりです。