

SOP「東京・神戸ACC」に関する意見

項番	アカウント名	意見	回答
1	Darjeeling_Mu scatel	現行SOP「神戸・福岡ACC」(以下、「現SOP」とする)を取り消した上で新SOP「東京・神戸ACC(案)」(以下、「新SOP」とする)が発行されるとのことであるが、現SOPにおいてはRJBG_CTR(SFC-FL335)とRJDG_CTR(当該空域のうちRJBG_CTRを除くSFC-UNL)について規定しているところ、新SOPにおいて福岡ACCへの言及が削除されていることへの不足を感じる。 AIPにおいては「ACC Sector Boundary At or above FL335」として東京ACC/T09・T10・T14・T25・T92・T93ならびに福岡ACC/A01～09・F01・F04・F05・F07～17の各セクターが公示されている。望ましい在り方としては、新SOP案にこれらに係る規程を追加し、SOPをFL335以下に限定しない全空域の運用方を定めたSOPとする方が網羅的で分かりやすいのではないかと考える。 全空域を規定することで、「開局の優先順位」「エクステンド」の各項目が水平方向に限らず垂直方向にも明らかに有効な規程となることから、全空域間の優先権がより明確になると考えられる。	福岡ACC及び東京ACC高高度への言及については、上下分離に伴い空域改訂が頻繁に行われることから、今後の検討課題とさせていただきます。 当面の間福岡ACCにおいては、AIPで公示された空域を担当すると解釈していただいて差し支えありません。 セクター単位で開局する場合のインフィックス、開局の優先順位、エクステンドについては福岡ACCIにも適用されるべき事項であることから本SOPから切り離し、別途SOP「ACC共通」を発行します。
2	Darjeeling_Mu scatel	「開局の優先順位」以下「より狭域を担当するものが優先される。」「エクステンドは優先権を持たない。」部分に続く例示は、規程自体は優先権を肯定ないし否定する一方で「ログインすることができる」と空域を担当できる可能性しか示しておらず曖昧な印象を与えるおそれがある。例示するならば、「ログインし、空域を担当することができる」といった表現にするなどして、権利の着地点まで示す必要があるのではないかと考える。	SOP「ACC共通」に移動の上 より狭域を担当するものが優先される。 全域 < 広域分割 < 詳細分割 < セクター 例: RJTG_CTRがオンラインであってもRJTG_E_CTRでログインし、空域を担当することができる。 エクステンド中の空域においては、その空域のコールサインでログインするものが優先される。 例: RJTG_CTRがRJBG_CTRの空域をエクステンド中であってもRJBG_CTRでログインし、空域を担当することができる。 に修正します。
3	Darjeeling_Mu scatel	SOPが規定する項目は複雑に入り組んでいることから、VATJPNトップページのわかりやすい部分から新SOPが掲載されたページへとリンクさせ、同時に自動翻訳を用いて多言語化することで、空域について事前に情報収集してから飛行しようとするパイロットの助けに(多少なりとも)なるのではないかとと思われるので、この点についても是非ご検討いただきたい。	1. トップページへの掲載 SOP発行後、VATJPNトップページ上部に掲載いたします。 2. 多言語化 SOPにある図は空域を定義するものではないことから、最新のセクターを確認するにはAIPを参照する必要があります。そのため、単純に本SOPを多言語化したものでは、外航操縦士が情報を収集するという目的においては情報が十分でないと考えます。 操縦士の情報収集向けの資料については、VATSIM Radar等の外部サイトに適切な担当空域を表示するなども含め、今後の検討課題とさせていただきます。

4	ClarkValerie	・FL340未満の福岡ACCがカバーする神戸ACCを除くエリア上に該当するF11,15,16, 17などのエリアは今後は管轄しないということでしょうか。	本SOPは東京ACC及び神戸ACCについて定めるものです。福岡ACCにおいては、AIPで公示された空域を担当すると解釈していただいて差し支えありません。
5	ClarkValerie	SOPからはFL340以上の航空機は扱わない。 ただし、東京ACCの一部を除くのように思えますがその認識でしょうか。	本SOPは東京ACC及び神戸ACCについて定めるものです。福岡ACCにおいては、AIPで公示された空域を担当すると解釈していただいて差し支えありません。
6	ClarkValerie	FUKへ向かうY20上の航空機を例にすると、 一般的にFL340@SUNPIの指示が実際にあり、 一部のVAT管制官はそれを再現していただいています。 340以上を開局しない場合、異常な降下率で降下し、適切な地点で適切な移管高度で通過出来ない航空機が出ると予想します。予め指示を与える等を行うようになるなら神戸ACCエリアで、高高度も開局しても良いのではと思います。	東京ACC及び神戸ACCにおいては本SOPに公示された空域を担当し、SOP「ACC共通」に従いエクステンド等を行うものとします。 なお、降下地点及びコンタクトすべき地点については管制官よりPrivate Messageを送信する場合があります。
7	ClarkValerie	現状の一部エリア開局時は 日本・海外出身の方問わず、担当セクター外からコンタクトしている例が散見されます。 私の予想ですが 「ATISに書いてもどこのエリアかが分からないからコンタクトする」のだと思われます。 従来からの一部開局を引き続き行うなら、SOPにより細かいセクター区分地図を貼り、ATISにそのURLを貼ることが解決策になるのでは無いかと思います。 運営される方々の手間が増えてしまうことご容赦ください。	操縦士の情報収集向けの資料については、VATSIM Radar等の外部サイトに適切な担当空域を表示するなども含め、今後の検討課題とさせていただきます。