

～ATCに関する不具合事象防止のために～

- ◇ 共通視聴覚教材 DVD「滑走路誤進入を防止するための ATC コミュニケーションのあり方」
- ◇ ATC コミュニケーションハンドブック

航空機の安全な運航を確保するために「ATC コミュニケーション」は重要な役割を担っています。

JAPA ATS 委員会は、2011 年に全面的に航空局とタイアップして「滑走路誤進入を防止する方策」としての ATC コミュニケーションにスポットをあてた教材を作成しました。

2007 年に大阪国際空港で連続して発生した滑走路誤進入に関連した重大インシデントへの対応は、航空局をはじめ航空会社としてもさまざまな再発防止策が採られてきました。航空局では、大阪国際空港における滑走路手前待機に係る用語と標識を新たに公示、また 2009 年には AIC に操縦士のリードバックポリシーを記述、そして 2012 年には復唱に対する管制官の措置を管制方式基準に明記しました。しかしながら、その後も滑走路誤進入は減少しているものの根絶はしていません。ハード面では滑走路状態表示灯の整備等の対策が講じられていますが、最後の砦となるパイロットと管制官の無線交信には未だにエラーを誘発する多くのスレットが存在しています。

パイロットと管制官に対して採られてきた対策が滑走路誤進入撲滅につながっていない原因は、それらに具体性が乏しく、たとえば「管制の手続き」と「パイロットに対するリードバックの強化」はお互いに関連が薄く、管制官とパイロットが一体となった防止対策には結びつかないことと考えられます。こうした反省から、航空局管制課主導のもと、2007年9月から2009年7月の間に発生した全インシデントの交信記録をパイロットと管制官が共同で徹底的に分析し、実際に「何が不都合であったのか」、「どうしていたらインシデントが防げていたのか」を抽出して、具体的な防止策を見つけ出す作業を行いました。

その結果、滑走路誤進入はパイロットも管制官もマニュアルに書かれていることはもちろんですが、それだけをやっていたのでは無くならないこと、それを克服するには「**日常の手順にプラス α のテクニックが必要である**」という結論に達し、このプラス α が何であるかも見えてきました。この検討結果は 2010 年の ATS シンポジウムで研究発表として紹介されました。

航空局では、この研究の成果（パイロットは何をすべきか、管制官は何をすべきか）を「ATC コミュニケーションハンドブック」としてまとめ、滑走路誤進入防止対策の柱とすることとしました。そして、この滑走路誤進入防止対策は、管制官とパイロットが全く同じ認識を持つために、同じ内容の教育を行うことが大切であるところから、2011 年 3 月に全管制官に「ATC コミュニケーション ハンドブック」を配布し、ATS シンポジウムでの研究発表の録画ビデオを各官署に配布し閲覧に供し、同様に、各航空会社にも社内教育用として提供されることになりました。

JAPA ATS 委員会では、航空局が作成した「滑走路誤進入防止対策」を再編集し、2011 年に航空各社での共通教材として使用していただけるよう、**共通視聴覚教材 DVD「滑走路誤進入を防止するための ATC コミュニケーションのありかたについて**」と「**ATC コミュニケーションハンドブック**」を作成しました。

これらの教材は航空会社の定期訓練用教材として採用された後、ATC に関する不具合事象防止のための教材として活用されています。パイロットと管制官が同じ内容の教育資料を履修することにより、滑走路誤進入防止対策はもとより ATC に関する不具合事象防止の一助になれば幸甚に思います。

以 上