



ATS委員会
Vol.050 2026.01.13

【ATCコミュニケーションハンドブック改訂】

1. 状況・背景

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。特に、滑走路誤進入は一步間違えば大事故につながります。

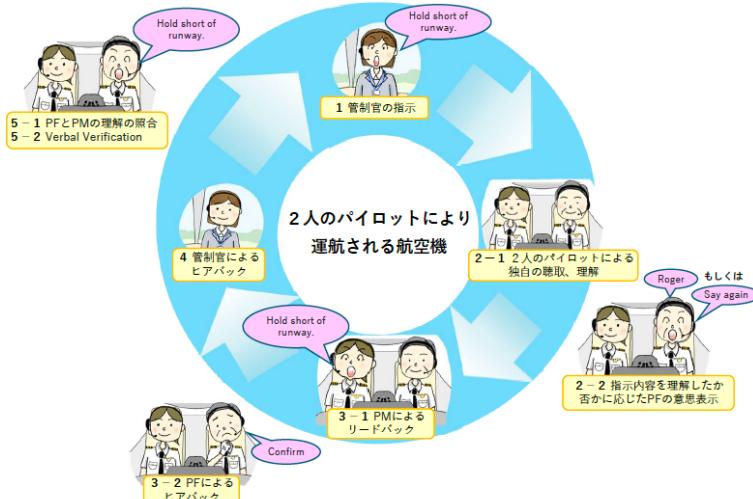
ハード面では、滑走路状態表示灯の新設や滑走路占有監視支援機能の強化等の対策が講じられていますが、パイロットと管制官のATCコミュニケーションに潜む、エラーを誘発するスレットへの対策も重要です。

そこで、2007年～2009年に起きた滑走路誤進入事故をパイロットと管制官がATCコミュニケーションに特化して徹底的に分析し、滑走路誤進入防止に向けての具体的方策を纏めた「ATCコミュニケーションハンドブック」が2011年3月に発行されました。

その後、2024年に発生した羽田空港航空機衝突事故の中間取締めを受け、近年の滑走路誤進入事故等を盛り込み、「改訂版」が2025年9月に発行されました。

2. Communication Loop for dual pilot operation

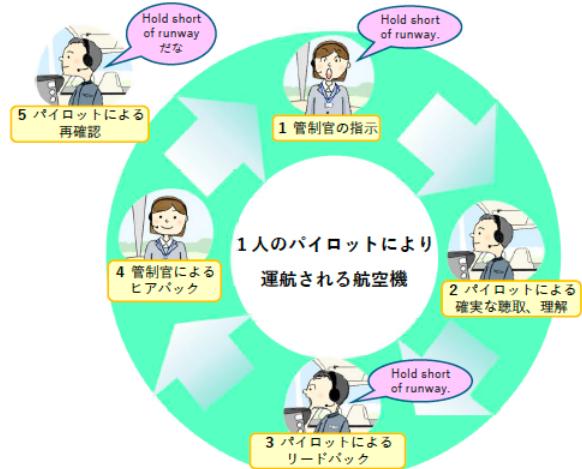
2人のパイロットにより運航される航空機において、7つのステップを一つのループで示した初版の図ではフィードバックのループにならないとの考察を踏まえ、パイロットと管制官による4つのステップをメインのループとし、コクピット内で行われる3つのステップを付随する手順となるように、図が刷新されました。



出典：ATCコミュニケーションハンドブック改訂版 P5

3. Communication Loop for single pilot operation

一人のパイロットで運航される航空機のコミュニケーション・ループを新設しました。



出典：ATCコミュニケーションハンドブック改訂版 P7

4. パイロットが留意すべき事項への追加記載

パイロットは、運航情報官が情報提供を実施する空港での離着陸に関しては、「Runway is clear」の通報があったかどうかを認識することが重要です。

5. 管制官が留意すべき事項への追加記載

管制官は、航空機が滑走路に入れる位置にあっても、交通状況により滑走路に進入させられない場合には、「Hold short of runway」を指示する必要があります。

6. エピローグの新設

ATCコミュニケーションにおいて、「何か変だな」「ちょっとおかしいな」と感じた経験はありませんか？

その違和感は当たっていることが多い、対応しない場合、すべてが滑走路誤進入につながるわけではありませんが、その可能性を残したままにしていいでしょうか。経験の差こそあれプロフェッショナルとして、違和感が発信しているメッセージを受け止めて、具体的な行動に移すことが必要です。

これからも、パイロットと管制官のコミュニケーションはますます重要になってきます。管制交信の基礎知識、コミュニケーションループによる確実な意思疎通、心の通い合った管制通信による信頼関係の構築、これらの積み重ねが本当のATCコミュニケーションと言えるのではないでしょうか。



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。