

【コールサインは前か後ろか】

1. 無線局運用規則では・・・

Vol.1 では管制官からの指示に対する航空機局の応答について、以下のように分類しました。

- ① コールサイン (受信証=Acknowledgement of Receipt)
- ② コールサイン + “Roger” 等の用語による応答
- ③ コールサイン + 概略のリードバック
- ④ コールサイン + 完全な復唱

航空機局からの応答について、よく「コールサインは前につけるべきか、後ろでも良いか」という議論があります。

管制官から「Read Back」と指示された場合は、管制方式基準 (I)5(10)によると「**通報を受信したとおり全部復唱して下さい**」の意味ですのでおそらく誰もが、受信した順序通りにコールサインは前置して復唱しているでしょう (④)。ではそれ以外の場合 (②・③) はどうでしょうか。

無線局運用規則 第29条第2項では、

通報の送信は、左に掲げる事項を順次送信して行うものとする。ただし、呼出しに使用した電波と同一の電波により送信する場合は、第一号から第三号までに掲げる事項の送信を省略することができる。

- 一 相手局の呼出符号 1回
- 二 DE 1回 (This is)
- 三 自局の呼出符号 1回
- 四 通報
- 五 K 1回 (Over)

と書かれています (同規則第159条により Overも省略できます)。この規程の「順次送信して」の部分、航空機局による②と③の応答の際にも「まず自局のコールサインを送信し、それからリードバックすべき内容を送信する」という主張の根拠です。

ただし、この規程は全ての無線電信/無線電話の通報の送信を対象にした総則であり、航空通信における、管制指示への応答を特に想定したものではありません。

2. ICAO では・・・

一方でICAO Annex 10 Vol IIの5.2.1.9.2.2には、「... reading them back and terminating the readback by its radio call sign.」と書かれています。

パイロットは指示された内容を早く (忘れる前に) 航空機にセットしてそれを管制官に確認したいです。コールサインの送信によって Read Backの終了を他機に知らせることができます。このため世界的には多くの航空機が、③のリードバックする際にはコールサインを後付けにしています。ICAO Doc 9432のATC例においても、航空機側がリードバックを送信するのみの場面ではコールサインをリードバックの後に送信しています (リードバックに加えて自局の意図を送信するような場合はコールサインを前置している例もあります)。ただし同じDoc 9432の中でも、②の“Roger” “Wilco”を用いた応答ではコールサインを前置している例も多く見られます。これはAnnex 11の3.7.3のRead Backには相当しないためです。

3. 結局どちらでも・・・

以上のことから、外航機が多く就航している現代の日本の空においては、必ずしも航空機局はコールサインを前に置いてリードバックすることにこだわる必要はないと考えられます。

特に②の応答のうち、航空機が早急に“Unable”と管制官に伝えなくてはならない状況においては、コールサインを送信するよりも先にUnableと通報した方が、管制官には (1~2秒ではあります) 次に代替手段としてどのような指示をすればよいかを考える時間が増え、より安全な場合もあります。

A T C: JA5809, expedite vacating runway.

PILOT: Unable, JA5809.

(「JA5809, unable」よりも管制官は考える時間がある)

A T C: JA5809 roger, break break, JA5810 go around.

以上のことから AIM-J では 2017 年前期版で、交信例の大半のリードバックにおいて、コールサインをリードバックの後に付ける改訂が行われています。

この「ATC再発見 **Radio Telephony Meeting**」は、JAPA ATS委員会と ATCA 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。