

【管制方式基準改正「滑走路以外からの離着陸に係る用語」】

2018年10月11日付の管制方式基準改正で、「ヘリコプターに対する滑走路以外からの離着陸に係る管制用語」が新設され、同日付でAIPも改正されました。今回は改正の背景、経緯、改正点、および留意事項について解説します。

1. 背景

2015年6月3日那覇空港において、誘導路から離陸した自衛隊機（ヘリ）が離陸滑走中のANA機の前方上空を横断したことが引き金となった重大インシデントが発生しました。2017年4月公表の調査報告書で、ヘリコプターが離陸したのは同機の操縦士がANA機への離陸許可を自機への離陸許可と誤認したことが要因の一つとされています。

2. 航空局の対応とヘリコプター運航者の要望

その後、同種事案再発防止のため、管制課通達（2015年6月8日付）により、滑走路以外からの離着陸許可については、「滑走路からの離着陸許可（cleared for take-off / cleared to land）と異なる用語を使用する。」ことが定められました。

しかし、管制機関毎に使用される用語が異なり、不統一な用語の運用がヘリコプター運航者にとってエラーを誘発するスレットとなり危険が潜んでいたため、「用語の統一」の要望がありました。

3. 滑走路以外からの離着陸許可の改正点

今般、ICAO基準に準拠し、管制方式基準、AIP Japanが改正されました。内容に齟齬はありませんがAIPの記述を抜粋します。

◆AIP ENR 1.5-1.8.3.2（管制方式基準(Ⅲ)2(2)a)ヘリコプターに対する飛行場内の滑走路以外の離着陸場からの離陸許可は、離陸後の旋回又は直線出発等の指示及び風向風速の値を前置し、離着陸場の名称を後置して発出される。

例: “JA6170, make right turn, wind 340 at 8, cleared for take-off from A2.”

注: 滑走路からの離陸許可の用語とは語順が違いうことに留意すること。

◆AIP ENR 1.5-1.8.6.1（管制方式基準(Ⅲ)2(10)a)ヘリコプターに対する飛行場内の滑走路以外の離着陸場への着陸許可（ローアプローチ、タッチアンドゴー、ストップアンドゴー及びオプションアプローチの許可を含む）は、離着陸場の名称及び風向風速の値を後置して発出される。

例: “JA6190, cleared to land at Helipad West, wind 340 at 10.”

注: 滑走路への着陸許可の用語とは語順が違いうことに留意すること。

4. 改正のポイントと留意すべき事項

離着陸許可の管制用語（cleared for takeoff / cleared to land）は、これまで滑走路に係る離着陸のみに使用されてきましたが、10月11日以降ヘリコプターに対する飛行場内の滑走路以外の離着陸場に係る離着陸許可にも使用されるようになります。

その結果、那覇の事案と逆のケース（滑走路から離着陸する航空機がヘリに出された離着陸許可を自分に出されたと誤認すること）が起きる可能性があり、これまで以上にパイロットと管制官双方がコールサイン、離着陸場所を確実に確認することが重要になります。

滑走路における離着陸許可は滑走路番号を前置して発出されるのに対し、滑走路以外における離着陸許可では離着陸場所が後置される点も、聞き間違いを防ぐために着目すべきポイントとなります。

ATC コミュニケーションハンドブック「コックピットにおけるコミュニケーションループ」Step 2の「PFとPMが独自に指示を聞き取る」ことの大切さを今一度レビューして同種事案再発防止に努めましょう！

「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で議論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。