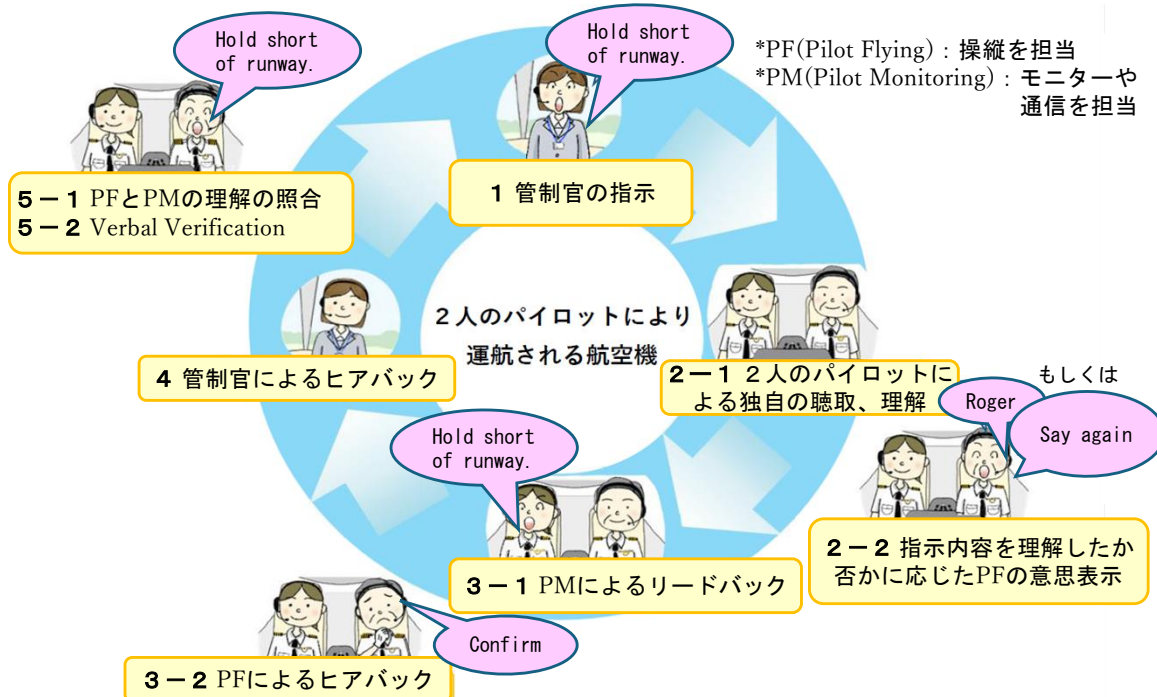


- 令和6年6月に公表された羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の中間取りまとめにおいて、「ATCコミュニケーションハンドブック」(平成23年3月策定)の改訂と更なる活用についても提言された。
- これを受け、令和7年6月、国土交通省、航空交通管制協会及び日本航空機操縦士協会において、近年の滑走路誤進入事案を踏まえた留意点やケーススタディも盛り込む形で改訂を行った。
- 本ハンドブックを広く周知し、管制官やパイロットの訓練・研修等で一層の活用を図っていく。

1. コミュニケーションループの構築

管制交信におけるコミュニケーションエラーを防止するため、管制官とパイロットは、以下の5つのステップに沿って指示や聴取、確認を行うことが重要。



2. ケーススタディ

近年の滑走路誤進入事案を踏まえた架空の事案8件について、コミュニケーションエラーの要因や対応策の例を解説。

3. 事例を通じた滑走路誤進入を防止するための留意点

管制官が留意すべき点



- パイロットが間違えそうな部分や期待している内容を意識して、指示やヒアバックを行う。
 - キーワードを意識した指示を行い、例えば類似コールサインが存在する場合、異なる部分を強調。
 - 長い交信は複数回に分けるなど、簡潔明瞭な交信を心がける。
 - 離陸順序に関する情報提供(No.1等)を行う場合、その必要性、有効性、パイロットに与える心理的影響を考慮。
- 等

パイロットが留意すべき点



- 滑走路に進入する際は、管制官からの指示又は許可を得ているか、声に出して確認。
 - 他機の交信を聴取して状況を把握し、パイロット間で認識を共有。
 - 離着陸時等においては、コックピット内で飛行業務以外の会話を行わない。
 - 特に1人のパイロットにより運航される航空機の場合、管制指示の確実な聴取とリードバックが重要。
- 等