



令和6年7月24日

航空局

航空機の離陸順序（No. 1、No. 2等）に関する情報提供を再開します

国土交通省は、本年1月2日に羽田空港で発生した航空機衝突事故を受けて全国の空港で停止していた航空機の離陸順序（No. 1、No. 2等）に関する情報提供を、8月8日より再開します。

事故発生後に設置された「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が、6月24日に発表した「中間取りまとめ」において、離陸順序に関する情報提供は他機の状況等を把握するために有益であるなどのことから、情報提供の際の留意事項を管制官やパイロットに周知徹底した上で、情報提供の停止を解除することを検討すべきとされたところです。

本日、管制官及びパイロットが留意すべき事項を、それぞれ別紙1及び2のとおり周知したところです。それを踏まえ、8月8日より情報提供を再開することとしましたので、お知らせします。

## 【お問い合わせ先】

航空局交通管制部管制課 石川、後藤（内線 51201、51212）

航空局安全部航空安全推進室 木内、井ノ川（内線 50141、50145）

代表 03-5253-8111

管制課（直通）03-5253-8749 航空安全推進室（直通）03-5253-8731

## 管制官が離陸順序の情報提供等を行う際の留意事項

### 1. 離陸順序の情報提供に関する留意事項

離陸順序の情報提供は、離陸準備等において有益である一方、パイロットは管制官と他機の交信を聴取することで交通状況を一定程度把握することが可能であることから、情報提供の場面や状況によっては、パイロットは遅滞のない地上走行などを求められていると解釈し、心理的負担を生じる可能性もある。

このため、その必要性や有効性のほか、パイロットに与える心理的影響についても留意した上で、離陸順序の情報提供に関して判断すること。

### 2. 管制交信全般に関する留意事項

#### (1) 管制交信の場面・状況

離着陸時や急な悪天時、滑走路変更時など、パイロットが機器操作や確認作業など複数のタスクを行っている場面では、指示・許可や情報提供の内容が正しく認識されない可能性がある。また、運航遅延時など、パイロットが時間的制約に追われている状況では、自身が予測・期待した指示・許可や情報提供の内容が意識に残ることで、誤認や失念を生じ易い。さらに、仮に同じ場面や状況であっても、その空港に不慣れなパイロットの場合、知識や経験の不足により、指示・許可や情報提供の内容が正しく認識されないおそれがある。

このため、特にこうした場面や状況においては、簡潔明瞭な交信を心がけるとともに、確実なヒアバック（指示・許可に関する復唱の確認）を行うこと。

#### (2) 管制交信の方法

指示・許可と情報提供の両方を含む長い交信は、指示・許可に対するパイロットの意識を薄れさせ、誤認や失念を生じる可能性があるため、複数回に分けて交信するなど簡潔明瞭な交信を心がけること。特に、滑走路進入に関する許可や待機の指示は、パイロットに確実に伝える必要があるため、情報提供を付加することは極力避けること。

また、類似した便名の航空機が同一の周波数に存在する状況では、便名の聞き間違いが発生しないよう、便名の異なる部分を特に強調するなど心がけること。

## パイロットが離陸順序の情報提供等を受ける際の留意事項

1. 管制官からは、航空機の離陸順序を示す情報（No. 1、No. 2 等）が提供されることがあるが、その場合であっても、滑走路進入には、管制業務処理規程に基づき、次の 4 つの許可又は指示のいずれかが必要なこと。
  - （1） ” Cleared for take-off” （離陸許可）
  - （2） ” Cross runway” （滑走路横断指示）
  - （3） ” Line up and wait” （滑走路路上における待機指示）
  - （4） ” Taxi via runway/Backtrack runway” （滑走路路上の地上走行指示）
2. 基本動作の徹底及び AIP ENR 1.5 の「1.9 復唱要領」に従った管制承認、管制指示又は管制許可を受けた場合における確実な復唱を含む安全運航のための手順等を改めて徹底すること。
3. 管制官からの許可や指示について、的確に把握するよう努めた上で、その内容に疑問がある場合には、管制官に対して確認を行うこと。
4. 滑走路進入時及び着陸進入時において、特に注意して外部監視を行うこと。