

伊丹独自の管制用語は一体、誰のため？

日本国内で航空機運航を実施する場合、ICAO（国際民間航空機関）の国際標準および勧告（SARPs）に準拠した航空法を遵守するのは言うまでもありません。その航空機運航に必要な管制官とパイロットが航空交通管制通信を実施する場合に使用する管制用語も、ICAOが定める航空業務方式（PANS）によって定められた用語に準拠したものが使用されています。

日本の航空管制官が実施する管制業務は、航空法に基づいて定められた「航空保安業務処理規程 第5管制業務処理規程」の中にある「管制方式基準」等で内容が統一的に定められています。従って、「管制方式基準」はICAOのSARPsに基づいて作成されていることが分かります。

日本独自の管制用語

こうして定められている管制用語ですが、ICAOで定められている用語と日本で定められている用語に相違があることをご存知ですか？

（１）母国語ではない英語を使用することへの配慮

例えば、高度を表現する管制用語として「FL300」はどう読むでしょうか？

ICAO：「Flight Level Three Hundred」

日本：「Flight Level Three Zero Zero」

これは、日本人にとって「Three Hundred」という読み方が一般的でなく馴染みが薄いことを理由に、航空局が独自に定めたものです。

（２）過去の経緯で変更が諮られたもの

2006年から2007年にかけて、国内空港で滑走路誤進入事例が頻発したことを受け、国土交通省航空局は有識者会議を招請して集中的な議論が行われました。そして2008年3月に発表された「滑走路誤進入防止対策検討会議 取りまとめ」¹の中で、「管制指示に対するパイロットの復唱について、復唱すべき項目、使用する用語等が明確でないことから必要なルール化を行い、さらに、管制通信に係るガイダンスマニュアルの策定等により周知徹底する」、また「誤解を生じやすい用語等については、国際的にも原則として使用しないよう、ICAO等の場を通じて協議す

¹ 出典：[滑走路誤進入防止対策検討会議 取りまとめ](https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/12/120328_.html)

ソース：https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/12/120328_.html

る」と記されました。これを受け、「滑走路手前で停止せよ」という 日本独自の管制用語が 2009 年 9 月に追加されました。

日本：“**Hold Short of Stop Line**”（滑走路番号は言わない）

この「**Hold Short of Stop Line**」という日本独自の管制用語は、特に滑走路誤進入事例が多かった 大阪国際(伊丹)空港で導入され、現在も同空港においてのみ運用されています。

ICAOによる世界標準の管制用語の変更

1990 年代後半以降、世界的に航空需要が拡大し供給量が爆発的に拡大した結果、日本を含む世界中の空港で滑走路誤進入事例が頻発しました。その理由の一つに「紛らわしい管制用語」が挙げられました。そこで ICAO では、標準の管制用語を定めた PAN-ATM Doc.4444 の規定を変更する作業を進めました。

（１）滑走路内に進んだ後、滑走路内で待機する用語の変更

旧：“**Taxi into Position and Hold (RWY Name)**”

「滑走路内へ進んで待機せよ」という管制用語で使用される「Hold」は、滑走路手前で停止する管制用語「**Hold Short of (RWY Name)**」でも使用されていたことから、誤解を生む可能性が指摘されました。

新：“**Line up Runway (Number)**”

そこで議論の結果、滑走路内へ進むことを指示する新たな管制用語が出来ました。なお、日本では 2007 年にこの用語が採用されています。

（２）地上走行を開始し、滑走路まで走行することを許可する用語の変更

旧：“**Taxi to RWY 34R via (TWY Name)**”

この指示には滑走路名が含まれていたことから「滑走路内への進入許可も含まれる」と誤解する可能性が指摘された結果、滑走路誤進入を防止するための新しい標準用語が正式採用されました。

新：“**Taxi to Holding Point C1 via (TWY Name)**”

新たな管制用語は、滑走路に接続する誘導路名等、地上走行の終点とそこまでの途中経路のみを言及し、滑走路名を含まないようにすることで勘違いを無くし、滑走路誤進入事案を減少させたいという意図が込められています。この用語は 2007 年の ICAO PANS-ATM Doc.4444 に掲載され、日本では 2012 年 9 月から使用されるようになりました。

（３）滑走路手前で待機する用語は変更無し

上記 2 つの管制用語は変更されましたが、滑走路手前で停止することを指示する用語は従来通りで変更はされませんでした。

変更無し：“**Hold Short of (RWY Name)**”

管制用語の変更意図が異なる日本とICAOの考え方

2008 年 3 月に発行された「滑走路誤進入防止対策会議 取りまとめ」に基づいて日本独自の管制用語が策定されたのはご紹介したように、あくまでもパイロットの復唱に重点が置かれています。滑走路誤進入を防止するための最善策は「滑走路へ入らない」ことであり、その点を重視した考え方として“Hold Short of Stop Line”という用語が「新設」されました。この意図として、「パイロットが滑走路の手前で停止する場合、確実に復唱することが大切である」ことが分かります。

一方、ICAO の管制用語変更は離陸する前の滑走路誤進入防止に重点が置かれており、「地上走行の管制指示はあくまでも滑走路手前まで」を明示し、「滑走路へ入る場合の管制指示を明確化」することを目的としています。一方で、滑走路手前で停止する用語は「現行で問題無い」と判断されました。

こうした考え方の相違は、「英語を母国語或いは母国語と同等のレベルで使いこなすことが出来る」欧米人を中心とした考え方が主流の ICAO と、「英語はそれほど得意としない」日本人によって検討された航空局という発想の相違によります。従って、滑走路誤進入防止の目的で設定された ICAO と日本の管制用語に優劣をつけることは出来ず、いずれの管制用語も有効な対策なのは間違いありません。しかし、問題なのは「2つの考え方が日本国内で混在している」点です。

独自治語の運用による弊害

ここで実際のフライトを通じて管制用語の使用例を見てみましょう。ABC 航空の A 機長は「伊丹-新千歳-伊丹」という 2 便をフライトしました。伊丹空港 RWY32L へ向けて出発時の管制官との管制通信は以下の通りでした。

OSAKA Tower 「Hold Short of Stop Line」

A 機長 「Hold Short of Stop Line」

次に A 機長が新千歳空港 RWY01R に着陸した後の管制通信です。

CHITOSE Tower 「Hold Short of RWY01L」

A 機長 「Hold Short of RWY01L」

A 機長が折り返し新千歳空港を離陸し、伊丹空港 RWY32L へ着陸しました。

OSAKA Tower 「Hold Short of Stop Line」

A 機長 「Hold Short of RWY32R」

A 機長は新千歳空港と同じ管制用語を使用しました。

OSAKA Tower 「I Say Again, Hold Short of Stop Line」

A 機長 「Hold Short of Stop Line」

しかし管制官から言い直すよう指摘され、A 機長は再度復唱しました。

世界標準となっている管制用語「Hold Short of RWY」という用語ですが、伊丹空港の規定では独自治語「Hold Short of Stop Line」を使用しなければなりません。そのためパイロットは、「ここは伊丹空港だからこの用語を使わなければいけない」「伊丹空港以外は標準用語を使う」ということを考えて使い分けなければな

りません。そこでパイロットは、伊丹空港を離着陸する前の打ち合わせ（ブリーフィング）で「独自の管制用語を使うことがスレッド（脅威）になるので気をつけよう」と毎回言及する作業を強いられます。

例えば、「Hold Short of Stop Line」という管制用語を日本全国の空港で使用するについてはどうでしょう？ 羽田空港や成田空港のような海外パイロットが多く飛来する空港で日本独自の航空用語を使用すると、かえって混乱を招く可能性が高まります。つまり、他空港（特に国際空港）で使用することはスレッド（脅威）を助長することになるのです。伊丹空港は正式名称こそ「大阪国際空港」ですが、本邦航空会社が国内線のみを運航する特殊事情にあるため、こうした独自用語の使用が「成立」してしまうという、いかにも「島国日本」らしいやり方です。

SMS（安全管理システム）の観点で独自用語の使用は望ましくない

これまで説明してきた内容を時系列で今一度、整理します。

- 2000 年代以降、ICAO で管制用語に関する議論が活発化
- ICAO は「Taxi into Position and Hold」から「Line Up」へ変更を決定
- 2007 年、日本で ICAO に基づく「Line Up」の使用開始
- 2007 年 11 月、ICAO は「Taxi to Holding Point」へ変更を決定
- 2008 年 3 月、日本で有識者会議による「必要なルール化を行う」提言
- 2009 年 9 月、日本で独自の管制用語「Hold Short of Stop Line」の使用開始
- 2010 年、米国で ICAO に基づく管制用語「Holding Point」の使用開始
- 2012 年 9 月、日本で ICAO に基づく「Holding Point」の使用開始

こうして見てみると、ICAO では 2000 年代に入って「Line Up」、そして「Taxi to Holding Point」へと管制用語が徐々に変更され、日本や米国ではそこから数年後に新しい用語の使用が開始されてきたことが分かります。一方、日本独自の用語はその合間に策定され実施されました。この「同時作業」こそが、日本における管制用語のダブルスタンダードを生み、スレッド（脅威）の原因なのです。

さらに伊丹空港では「No.1 Stop Line」「No.2 Stop Line」という独自用語が以前から使用されていることも、混乱に拍車をかける原因となっています。特に「No.2 Stop Line」は RWY32R のすぐ近くに設定された中間待機位置を示す管制用語であり、同じ「Stop Line」という用語が使用されているために RWY32R と停止位置を取り違えるケースが少なくありません。

SMS（安全管理システム）の観点から見てもこうした状況を改善する必要があることから、航空安全会議は「伊丹空港のみで実施されている独自の管制用語を廃止し、ICAO 標準の管制用語へ統一すべき」という要請を 2011 年以降、航空局へ継続要請しています。

それに対する航空局の回答は「独自用語を採用して以降、伊丹空港で滑走路誤進入事案は発生していない」という「結果」の評価のみに終始しており、SMS の観点を考慮した独自用語の再評価作業はこれまで一切実施されていません。

~~その後、RWY32L を着陸した航空機が「Hold Short of Stop Line」と復唱したにも関わらず、RWY32R を管制許可なく横断した事案が発生しました。すると航~~

~~空局は「2008年3月の有識者会議で決定したことなので、航空局の独断で変更することは出来ない」という旨の説明に変わりました。~~もしそうならば、航空局は再度有識者会議を招請しなければならないということになります。

こうした中、2024年1月2日に発生した航空機衝突事故を受けて設けられた有識者会議が滑走路誤進入防止対策について取りまとめた「中間取りまとめ」の中に次のような一文が記されました。

「滑走路進入許可をはじめとする管制用語については、引き続きICAOの国際標準で定められている用語を遵守すべきである」²

これを読む限り、「ICAO標準の管制用語を使用することが望ましい」と述べていますが、これはあくまでも滑走路誤進入防止対策の一般論を述べているに過ぎず、独自用語について見直しを迫っているわけではありません。こうして、伊丹空港の独自用語は「放置」された状態が継続した状況となっているのです。

パイロット・管制官対象にアンケートを実施

日本の独自用語である「Hold Short of Stop Line」を使用することで、「滑走路へ入ってはいけない」という意識をパイロットに強く認識させるという考え方は間違いとは言えないものの、ICAOの標準用語でもその目的は十分に果たします。

パイロットの間では「なぜこの独自用語を使用し続けなければならないのか？」という疑問の声が依然として多いことから、今般、航空安全会議では伊丹空港の管制用語に関する独自アンケートを実施しました。

質問：伊丹空港ではICAO推奨(Hold short of Runway)ではなく「Hold Short of Stop Line」という管制用語が使用されています、この用語は滑走路誤進入対策として、日本の中でも伊丹空港でのみ使用されています。この用語について、皆様のお考えをお聞かせください。

回答：・対策に有効なので、現行通り伊丹空港のみで使用を継続すべき	13%
・対策として有効であることから、日本全国の空港に使用を拡大すべき	3%
・対策に有効かもしれないが、ICAO推奨の用語で統一した方が良い	36.5%
・対策として有効ではなく、ICAO推奨の用語で統一すべき	47.5%

(対象者：パイロット、管制官。有効回答数：482通)

まとめると、

- 対策が有効であると明確に考えたのは16%
- ICAO推奨の用語(Hold Short of Runway)が望ましいという声は84%

対策が有効という声が一部あるものの、ICAO推奨の用語が望ましいという声が84%という事実は、この用語を何の議論もせず使用し続けることはSMSの観点で疑問を呈せざるを得ない状況であることを物語っています。

伊丹独自の管制用語は一体、誰のため？

² 出典：羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間取りまとめ(案)

ソース：https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk13_000045.html

管制用語をはじめとした航空に関わるルールは ICAO という国際機関によって標準が決定されますが、各国航空当局によって例外は認められています。そのため、独有用語を使用すること自体はルール違反ではありません。しかし、現場で混乱が生じており改善を求める声が極めて多いことがアンケートから見ても分かる通り、このまま放置することが得策だとは思えません。伊丹独自の用語が策定されて 16 年が経過してもなお、見直しの声が高いことを考えると議論の余地は大いにあると言えるのではないのでしょうか。

以 上