

令和8(2026)年3月13日
高松空運 2026 第 14 号

各 位

高松空港株式会社
空港運営事業部

エプロンの運用方法について（周知）

エプロンの運用方法について以下のとおり周知する。また、本事務連絡適用により、発行済みの同名事務連絡(2025年9月29日発行高松空運 2025 第 58 号)は廃止する。

(1) エプロン管理の方法

① エプロン等の配置

エプロン等の名称及び配置は図5. 8-1~5に示す。

② スポットの使用区分及び駐機方式

スポットの使用区分及び駐機方式は表5. 8-1に示す。

③ スポットの使用承認

a. 空港使用届出は原則、空港会社が指定する様式を使用し、電子メール又はFAXにて行う。届出を受理した空港会社は電子メール又は口頭にて使用承認を通知する。

b. 継続して停留できる期間

航空機を継続して停留できる期間は「高松空港供用規程」第8条第2項のとおりとする。

c. 継続して停留できる期間の延長

「高松空港供用規程」第8条第2項ただし書きに定める使用条件は次のとおりとする。

(ア) 延長の理由が航空機の故障や運航者の体調不良等止むを得ない事由によるものであること。

(イ) 上記事由の状況に変化があった場合はその都度、空港会社に報告すること。

d. 空港会社は、表5. 8-2の安全間隔(エプロン運用上における航空機のクリアランス)を考慮の上、使用するスポットを指定する。

e. 1つのスポットに駐機できる航空機は原則1機とする。1つのスポットに複数機駐機する必要がある場合は、空港会社と調整すること。

④ 駐機規則

a. 航空機は原則、次の標識(図5. 8-2~5参照)が示す位置にノーズギアが来るよう駐機しなければならない。

(ア) スポット1番

- a) 駐機方式がノーズイン・プッシュバックの場合
停止バー（航空機導入線、B 7 6 7 用導入線又は暫定導入線上に誘導路中心と平行になるよう設置された標識をいう）
- b) 駐機方式が自走の場合
自走用停止バー
- (イ) スポット 2 番、3 番、5 番及び 6 番
停止バー
- (ウ) スポット 7 番
 - a) 駐機方式がノーズイン・プッシュバックの場合
停止バー
 - b) 駐機方式が自走式の場合
旋回バー又は自走用停止バー
- (エ) E A S T エプロン
スポットの範囲を標示する枠内
- (オ) W E S T エプロン
スポットの範囲を標示する枠内
- b. 駐機時における措置
運航者は航空機の駐機時、航空機の意図しない動きを防ぐため、パーキングブレーキや車輪止めの設置、タイダウンリングを使用した繫留など適切な措置を講じなければならない。
- c. 緊急時における体制の確保
運航者は、空港運用時間中、原則、航空機の移動など空港会社の空港管理上必要な指示に対応できる体制を確保し、あらかじめ空港会社に緊急連絡先を通知しておかなければならない。
- ⑤ エプロンにおける地上走行
 - a) 駐機方式がノーズイン・プッシュバック方式の航空機
 - (ア) 航空機導入線又は B 7 6 7 用航空機導入線に従い走行しなければならない。
 - (イ) 空港会社は、表 5. 8-2 の安全間隔を考慮した結果、スポット 1 番及び 7 番に設置している B 7 6 7 用導入線、並びにスポット 5 番に設置している暫定導入線を使用する必要があると判断した場合、当該導入線を使用することを指示する。（図 5. 8-2 参照）
 - b) 駐機方式が自走式の航空機
 - (ア) 可能なかぎり航空機導入線又は自走式ガイドラインに従って走行しなければならない。
 - (イ) 1 番スポットにおいては右旋回で、航空機導入線からの水平距離が 3 0 m の区域内で旋回し、自走アウトしなければならない。
- ⑥ スポットの運用

a. スポット毎に運用は次のとおりとする。

(ア) 旅客エプロン

- a) 空港会社は、原則、定期便、臨時便及び不定期便の順に優先的にスポットを割り当てる。なお、前述する航空機のスポット使用に支障がない範囲で、それ以外の航空機にスポットを割り当てる場合がある。
- b) 運航者は空港会社から航空機移動の指示があった場合は原則1時間以内に移動しなければならない。
- c) 駐機方式が自走式の場合における使用最大機種は原則、次のとおりとする。

スポット1番

全幅3.6m未満の航空機

スポット7番

全幅1.5m未満の航空機

(イ) EASTエプロン

外側主脚車輪間隔（アウトトラック）が4.5m以上の航空機は、使用することができない。

(ウ) WESTエプロン

航空機の駐機に係留施設を要する場合は、使用することができない。

b. 空港会社は関西空港運航情報官より次の情報提供を受けた場合、総括的に運航状況を考慮し、高松空港のスポット使用が円滑に行われるよう適切な措置を行う。また必要に応じて、関係機関及び運航者にも連絡を行う。

(ア) スポット運用に影響を及ぼすと認められる他空港の運用状況

(イ) スポット運用に影響を及ぼすと予測される交通流制御の情報

⑦ 運航者等への注意喚起

空港会社は、関西航空地方気象台が発表する飛行場警報を入手した場合、若しくはそれと同等の強風が予報された場合は、必要に応じ航空機、空港施設及び地上作業員等の被害を予防するため、運航者等に対し、次の対応及び必要に応じて使用スポットの変更を要請する。

a. 運航者

(ア) 飛行場強風警報を入手した場合、又は同警報と同等の強風が予報された場合

a) 航空機は、可能な限り予報された風向に正対して繫留すること。

b) 繫留した航空機は、操縦装置、動翼、回転翼及び車輪、又はスキッドを固定すること。

(イ) 飛行場暴風警報若しくは飛行場台風警報を入手した場合、又は同警報と同等の強風が予報された場合

a) 格納庫を利用できるなら、格納庫へ航空機を入庫すること。

b) 格納庫を利用できないなら、退避可能な時期に航空機を安全な場所へ退避（退避飛行）すること。

(ウ) 関西航空地方気象台から、飛行場大雪警報等その他の飛行場警報、飛行場気象情報等が発出された場合においても、エプロン内における航空機及び地上作業員の安全を確保する為、必要に応じ関係運航者等に通報する。

b. 空港事業者

(ア) 制限区域内に残置した物が飛散しないようにすること。

(イ) その他必要な対応を講じること。

(2) プッシュバック方式

プッシュバックに係る標識、種類及び運用方法を次のとおりとする。

① 標識

a. 航空機導入線

航空機が誘導路からスポットへ進入するために設置された標識。黄色の実線で標示がされている。

b. エプロン境界線

誘導路 P 3 を走行する航空機とエプロン内の航空機、人及び車両との安全間隔を確保するために設置された、誘導路とエプロンの境界を示す標識。赤の実線で標示がされている。

c. ショートプッシュバック停止線

エプロン境界線から 6 2. 9 6 4 m の地点において、左右に 3 3 度の角度で振り分けた場所に設置された、長さ 1 1 m の標識。白色の実線で標示がされている。

② プッシュバック方式の種類

プッシュバック方式は次の 2 種類とする。(図 5. 8 - 6 参照)

a. プッシュバック

航空機のノーズギアを誘導路 P 3 の誘導路中心線標識上に停止させる方式をいう。

b. ショートプッシュバック

航空機のノーズギアをショートプッシュバック停止線上に停止させる方式をいう。

③ 運用方法

a. プッシュバックを実施する際、飛行場管制所に「REQUEST PUSHBACK」の用語により要求する。

b. ショートプッシュバックは次に従い行わなければならない。

(ア) 実施する際、飛行場管制所に「REQUEST SHORT PUSHBACK」の用語により要求する。

(イ) 航空機のサイズの全幅クラス(表 5. 8 - 3 参照)が各スポットにおいて次のとおりであること。

a) スポット 2 番、3 番、5 番及び 6 番

W51以下

b) スポット7番

W36以下

(ウ) 実施場所はスポット2番、3番、5番、6番及び7番であること。

(エ) B767-200及びB767-300のノーズギアがショートプッシュバック停止線を越えた場合は、早急に飛行場管制所に通報するとともに、いかなる航空機も誘導路P3を走行してはならない。

c. 航空機の周囲に翼端監視員を配置し、安全確認の下で実施する。

d. プッシュバック又はショートプッシュバック（以下「プッシュバック等」という。）を同時に実施する際の条件は次のとおりとする。なお、隣接するスポットにおいて、プッシュバック等を同時に実施することができない場合は、後続機は先行機が地上走行を開始し、かつエプロン境界線を越えるまでプッシュバック等を実施してはならない。

(ア) プッシュバック同士

全てのスポットにおいて不可。

(イ) プッシュバックとショートプッシュバック

以下のうちいずれかを満たすこと。

a) 当該航空機との間に1つ以上のスポットの間隔がある。

b) 当該航空機が隣接するスポットにある場合は、ショートプッシュバックする航空機がプッシュバックする航空機のスポットへ機首を向けてショートプッシュバックする又はしていること（図5.8-7参照）。

(ウ) ショートプッシュバック同士

以下のうちいずれかを満たすこと。

● 当該航空機との間に1つ以上のスポットの間隔がある。

● 当該航空機が隣接するスポットにある場合は、以下を全て満たすこと。

● 当該航空機のうち、いずれかの航空機のサイズが全幅クラスW36（表5.8-3参照）であること。

● お互いの航空機のスポットへ機首を向けてショートプッシュバックする又はしていること（図5.8-8参照）。

e. 運航者は気象状態等によりショートプッシュバックを実施できないと判断した場合は、空港会社空港運用グループを経由して、飛行場管制所にその旨連絡すること。また、気象状態の変化等によりショートプッシュバックを再開する場合も、同様に連絡すること。

f. ショートプッシュバック後は、以下のとおり旋回し、スポットアウトすること。

● 旋回半径（旋回する機体のノーズギアの軌跡と旋回を中心点間の距離）が26.02m以下となるよう旋回すること。

● 機首を向けた方向に旋回すること。

- g. ショートプッシュバックした航空機の後方通過を伴う隣接スポットへの進入は、以下の場合を除き、実施すること。
 - (ア) スノータムにて、エプロン (APN) が「POOR」で報じられている場合
 - (イ) 当該航空機のサイズが全幅クラスW36 (表5.8-3参照) を超える場合

(3) 航空機の誘導

- ① 航空機の誘導は、スポットに到着するまで又はスポットから出発する際、灯火、標識、誘導員等又はそれらを組み合わせる方法により行う。なお、誘導員による誘導 (以下「マーシャリング」という。) 及び車両による誘導 (以下「フォロミー」という。) による誘導を行う場合は、以下のうち必要と認められるものについて行う。

- a. 操縦者又は運航者からフォロミーの要請を受けた航空機
- b. 航空機移動区域内における突発的な走行経路の変更等が発生した時に着陸した航空機
- c. その他特に要請を受けた航空機

② マーシャリング

マーシャリングは、次に従い行わなければならない。

- a. 航空機の誘導信号等は、国際民間航空条約第2附属書に規定された信号方式 (表5.8-4参照) によるものとし、訓練を受けた者が行うこと。
- b. マーシャリングを行う者は、航空機乗組員が識別できるよう明瞭な蛍光性ベストを着用し、昼間においては誘導板等、夜間又は低視程時には誘導灯等のマーシャリング用具を用いること。

c. 一般注意事項

- (ア) 常に航空機の構造、性能を考慮し、かつ周囲の状況に注意すること。
- (イ) 事前にスポットに障害物が存在しないことを確認すること。
- (ウ) 必要に応じて、他の物件との接触を防止するため翼端監視員を配置すること。また、翼端監視員を配置する場合は、誘導員と翼端監視員との間の意志疎通を適切に行うために、事前に十分な打合せを行うこと。
- (エ) 翼端監視員は、エプロン内の他の航空機又は車両等が、誘導中の航空機と接触するおそれがある場合には、直ちに主たる誘導者に緊急停止の合図を送ること。
- (オ) マーシャリングを行う者は、誘導する航空機が他の物件と接触するおそれがある場合、または自らが送った信号と異なる動きを行った場合には、緊急停止の信号を送り一旦航空機を停止させ安全を確認した後に、新たに信号を送ること。
- (カ) マーシャリング中に航空機が損傷した場合、「高松空港制限区域安全管理規程」に基づき、負傷者等の確認及び救助、空港会社への通報等、必

要な対応をとること。

d. 原則、次の位置で行うこと。

(ア) 固定翼航空機の場合、機体の左側であって操縦者から最も良く見える場所

(イ) 回転翼航空機の場合、操縦者から最も良く見える場所

③ フォロミー

フォロミーを行う誘導員の要件、フォロミーに使用する車両の装備品及び実施方法については、次の通りとする。

a. フォロミーは、安全に航空機を誘導するための訓練を受けた者が行う。

b. 誘導車両は、航空機から「FOLLOW ME」の表示が容易に視認できる識別板等を設置する。

c. 誘導前に管制官と誘導開始地点及び誘導経路を調整する。

d. 誘導は原則として、運転者のほかに外部監視員を同乗させて行う。

e. 誘導速度は、次の速度制限を遵守し、他の航空機の運航の妨げにならないよう誘導する。

(ア) 大型機の場合 50 km/h

(イ) 小型機の場合 30 km/h

f. 誘導中、一時的に極度の視程障害により停止する場合は、管制官を通じて航空機に停止の連絡を行うとともに、ハザード灯を点灯し、停止する意思を航空機に伝える。

g. 運転者が地上の目標物（誘導路灯、誘導路中心線又は誘導路中心線灯）を視認できない場合は、誘導を行わない。

(4) スポット間の航空機の移動

トローリング又は自走により航空機を他のスポットへ移動する場合、次に従い行わなければならない。

① 空港会社と移動開始時刻等についての調整を行う。

② 空港の運用時間内における移動は、移動開始前に飛行場管制所と無線交信を行い、その指示に従う。空港の運用時間外に移動する場合は、運航者の責任において移動を行う。

③ プッシュバック又はショートプッシュバックを伴う移動の場合、(2)に準拠して行う。

(5) ホバリング

回転翼航空機のホバリング飛行は、次に従い行わなければならない。

① 原則、空港の運用時間内に行う。

② EASTエプロンのスポットG又はPにおいて行う。なお、隣接スポットに駐機する航空機がなく、かつ、スポットG、P、F、Oに係る航空機導入線を航空機が走行していない場合にのみ、行うことができる。

- ③ ホイストチェック実施に伴うホバリングに関しては、②の条件に加え誘導路 P 2、および E-TWY を航空機が走行していない場合にのみ、行うことができる。
- ④ 空港会社と次の事項を通報する。
 - a. 航空機の所属、型式及び無線呼出符号
 - b. 実施内容（最大高度を含む）
 - c. 実施場所（スポット番号又は名称など）
 - d. 開始及び終了予定時刻
- ⑤ 開始前に飛行場管制所と無線交信を行い、その指示に従う。

(6) ヘリパッドの運用

回転翼航空機が滑走路以外の場所において離着陸を行うために設置する、ヘリパッドの使用条件を次のとおりとする。

- ① ヘリパッドの名称及び位置（図 5. 8-9～10 参照）
 - a. EASTヘリパッド（誘導路 P 2 に設置）
 - b. WESTヘリパッド（誘導路 P 4 に設置）
- ② 使用条件
 - a. 離着陸地点は「H」の標識が設置された場所とする。
 - b. 離着陸は、日の出から日没までの間、且つ空港の気象状態が有視界気象状態の場合に限る。
 - c. 離着陸の方向は平行誘導路上とし、ターミナルビル等の建物及び航空機の上空を飛行してはならない。
 - d. ストップアンドゴー及びローアプローチ等の訓練飛行に使用できない。

(7) コンパススイング

コンパススイングは、次に従い行わなければならない。

- ① 原則、空港の運用時間内に行う。
- ② EASTエプロンにおいて行う。
- ③ 実施日の前日までに空港会社と次の事項について調整し、作業日報を提出する。
 - a. 航空機の所属、型式及び無線呼出符号
 - b. 実施時間
 - c. 作業区域（ダウンウオッシュによる影響範囲を含む）
 - d. 運用上の閉鎖が必要なスポット
 - e. 緊急連絡先

(8) 着陸帯内等における離着陸訓練

空港会社は、滑走路以外の着陸帯内等に回転翼航空機が離着陸訓練に使用できる区域（「ソッドエリア」及び「ホテルエリア」）を設定している。

当該区域の使用は、使用者において関係機関との調整、及び当該区域の整備等を行った上で、使用条件を付して使用することが認められる。詳細については、空港会社に問い合わせること。

(9) ジェットブラスト等の安全対策

- ① ジェットブラスト等による事故を未然に防止するため、地上作業員は次のとおり措置しなければならない。
 - a. 旅客がエプロン上を徒歩にて移動する場合で、安全上必要と認められる場合は、危険を防止するための措置をとること。
 - b. 原則、地上走行中の航空機の後方100メートル以内（回転翼機についてはダウンウォッシュによる危険が伴う区域）を通過しないこと。また、航空機の移動開始時には一時的にジェットブラスト等の影響を受ける範囲が更に広がることに留意すること。
 - c. パッセンジャーステップ車のように側面積の広い車両はジェットブラスト等の影響を受けやすいので特に注意すること。
- ② エプロン上に存在するゴミや小石等は、可能な範囲で除去すること。また、除去した場合は、空港会社に通報すること。

(10) 駐機中におけるエンジン試運転

- ① 整備のため、航空機のエンジン試運転（以下「試運転」という。）を行う者は、事前に、空港会社に次の事項を連絡し、実施に係る調整をしなければならない。
 - a. 登録記号
 - b. 型式
 - c. 試運転における出力
 - d. 開始予定時刻
 - e. 終了予定時刻（又は所要時間）
 - f. 実施場所（スポット番号又は名称）
- ② 実施規則
 - a. 実施時間
運航に影響のない範囲で、可能な限り空港の運用時間内とする。
 - b. 実施場所及び試運転における出力
原則、エプロンにて実施するものとし、アイドリング出力を超えないものとする。アイドリング出力を超える場合、空港会社と調整した場所にて実施する。
 - c. 安全措置
試運転を実施している間は、衝突防止灯を点灯しなければならない。また、地上監視員を配置する等により、ジェットブラスト等の危険区域に人又は車両を立ち入らせないようにし、実施場所周辺の人、車両及び施設等

に影響を与えていないことを常に確認しなければならない。

③ その他

a. エプロン以外の場所にて実施する場合の措置

- a) 駐機場所から実施場所までの航空機の移動方法等について、空港会社と調整しなければならない。
- b) 試運転中の航空機と飛行場管制所及び空港会社との間において、常に連絡を取れる手段を確保しなければならない。
- c) 飛行場管制所に対し、試運転の開始及び終了の連絡を行わなければならない。

- b. 空港会社は、試運転に起因する騒音等の苦情を受けた場合、直ちに試運転の中止を指示する。また、指示を受けた者は直ちに試運転を中止しなければならない。

(1 1) 騒音苦情を惹起する可能性のある作業の実施

周辺地域からの騒音苦情を引き起こす恐れのある作業は、運航に影響のない範囲で、可能な限り空港の運用時間内に実施しなければならない。また、空港会社から中止の指示を受けた場合は作業を中止しなければならない。

(1 2) 制限区域内で発生した事故の対応

制限区域において不法侵入や事故等の異常事態が発生した場合、又はその事実を知った場合、空港会社へ通報しなければならない。なお、人身事故の場合は、人命救助を行うとともに高松空港警備派出所へも通報すること。

※空港会社連絡先

0 8 7 - 8 7 9 - 6 7 7 1 (6 : 1 5 ~ 2 2 : 0 0)

図5. 8-1 高松空港エプロン全体図

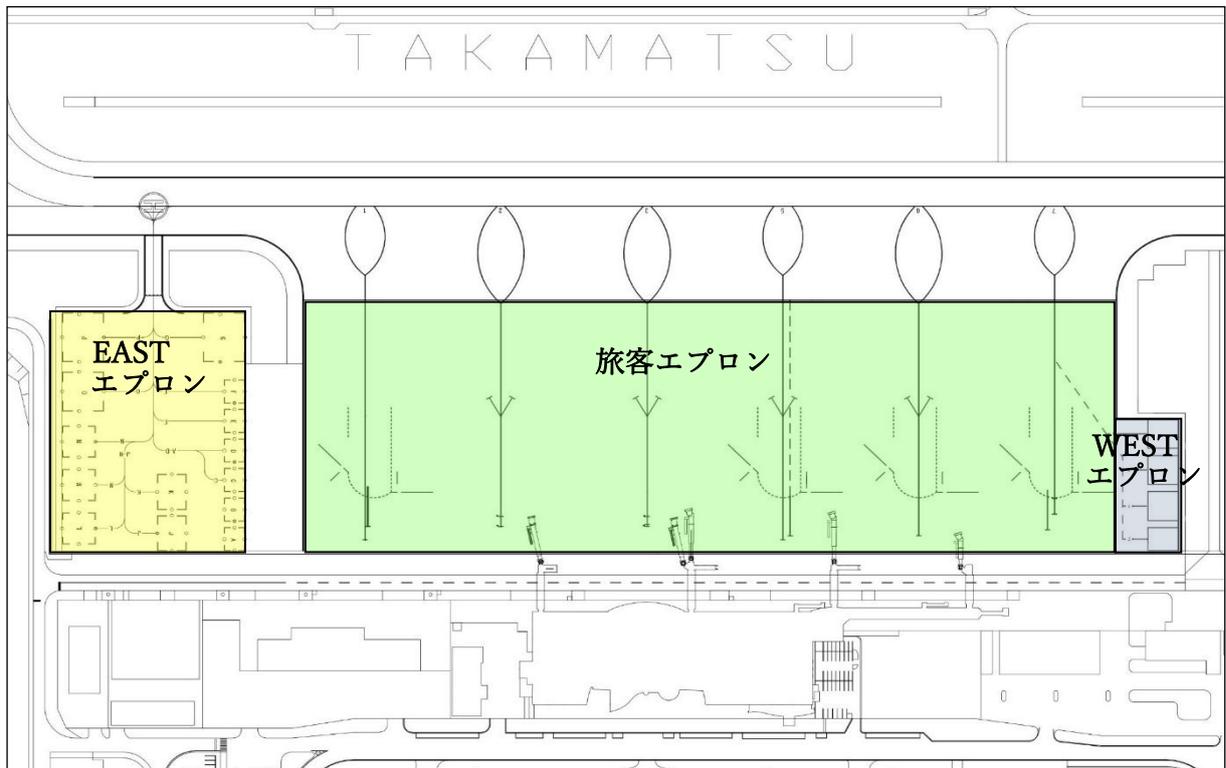


図5. 8-2 旅客エプロン

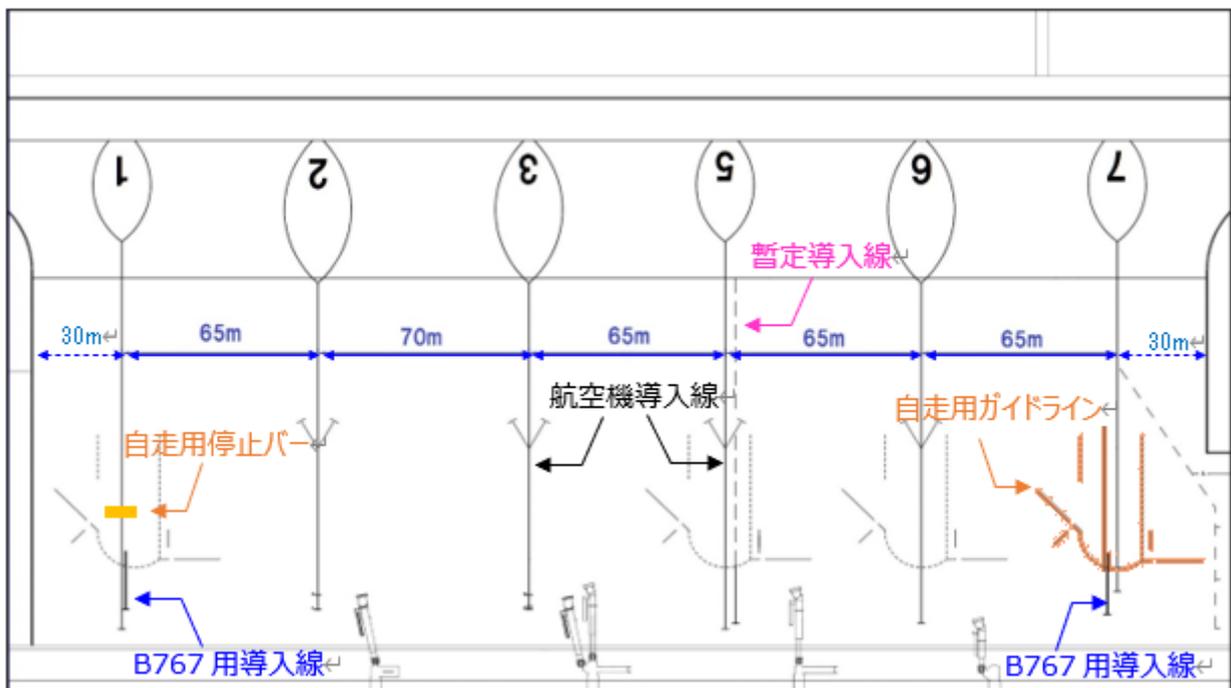


図5. 8-3 スポット7番

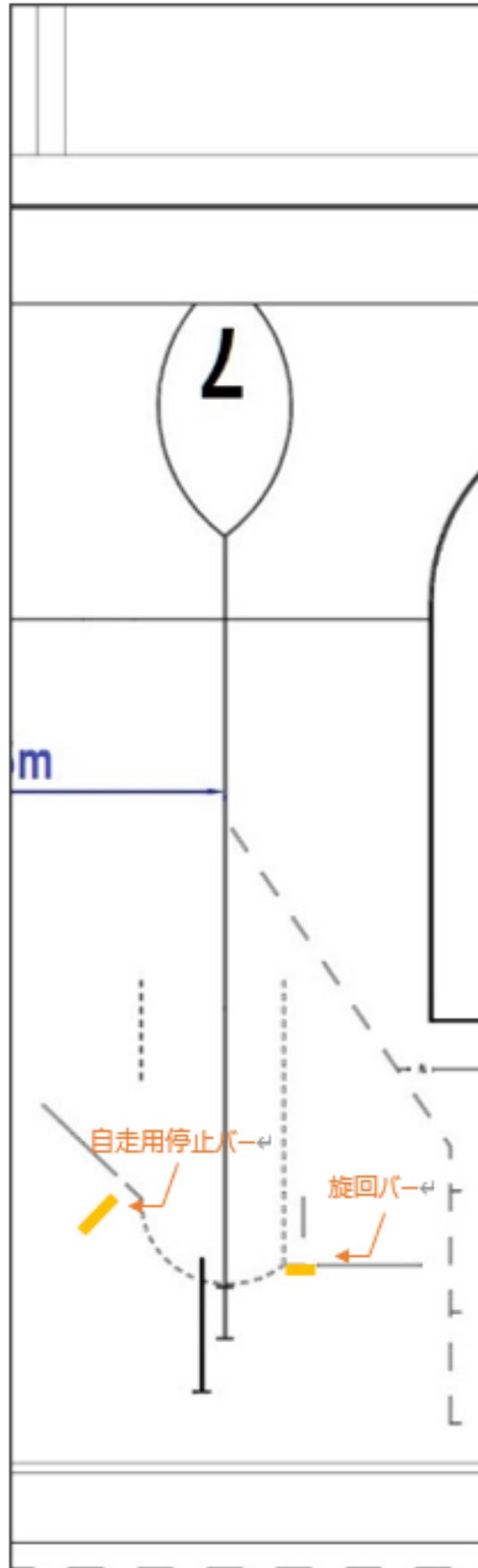


図5. 8-4 EASTエプロン

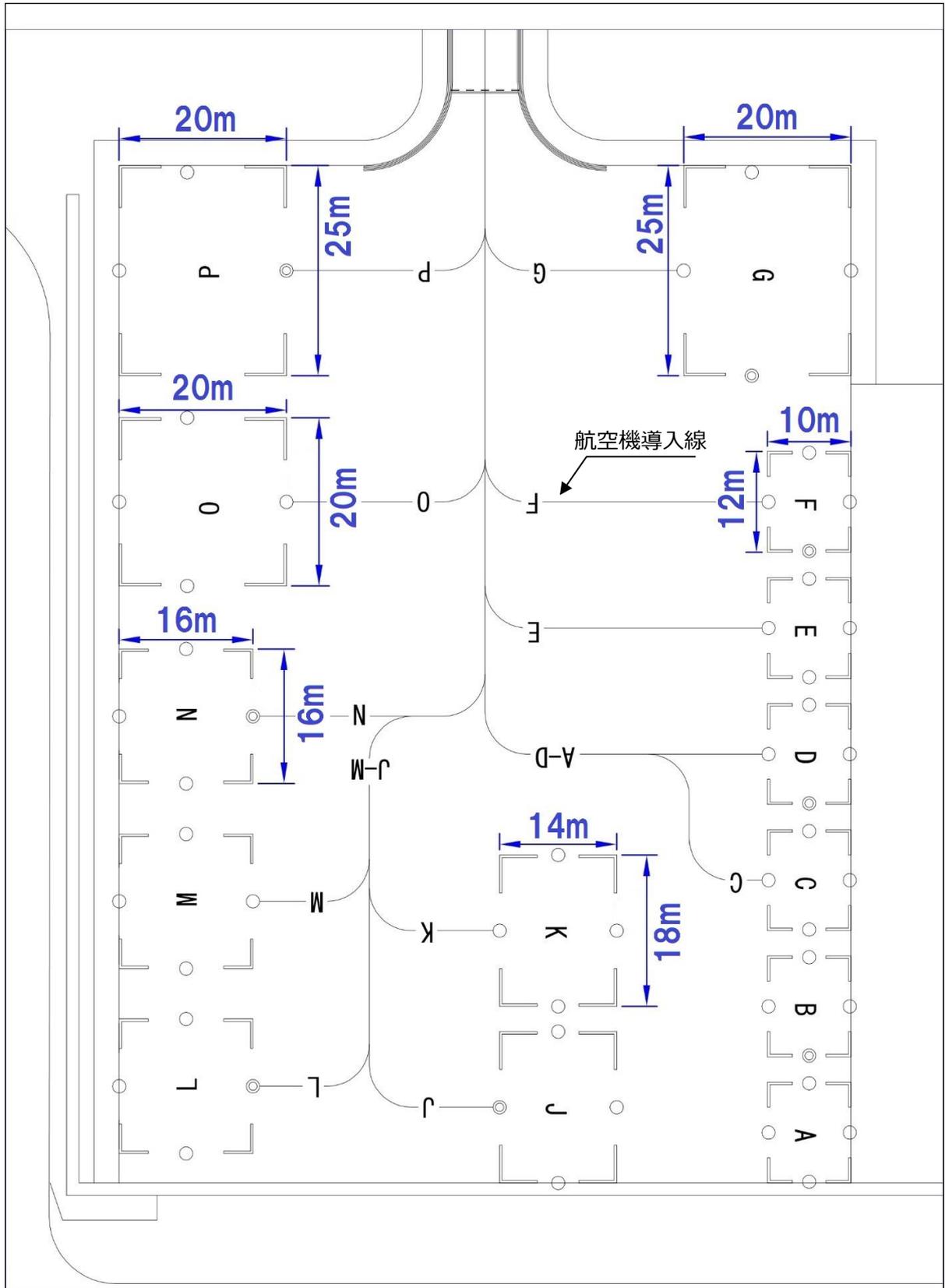


図5. 8-5 WESTエプロン

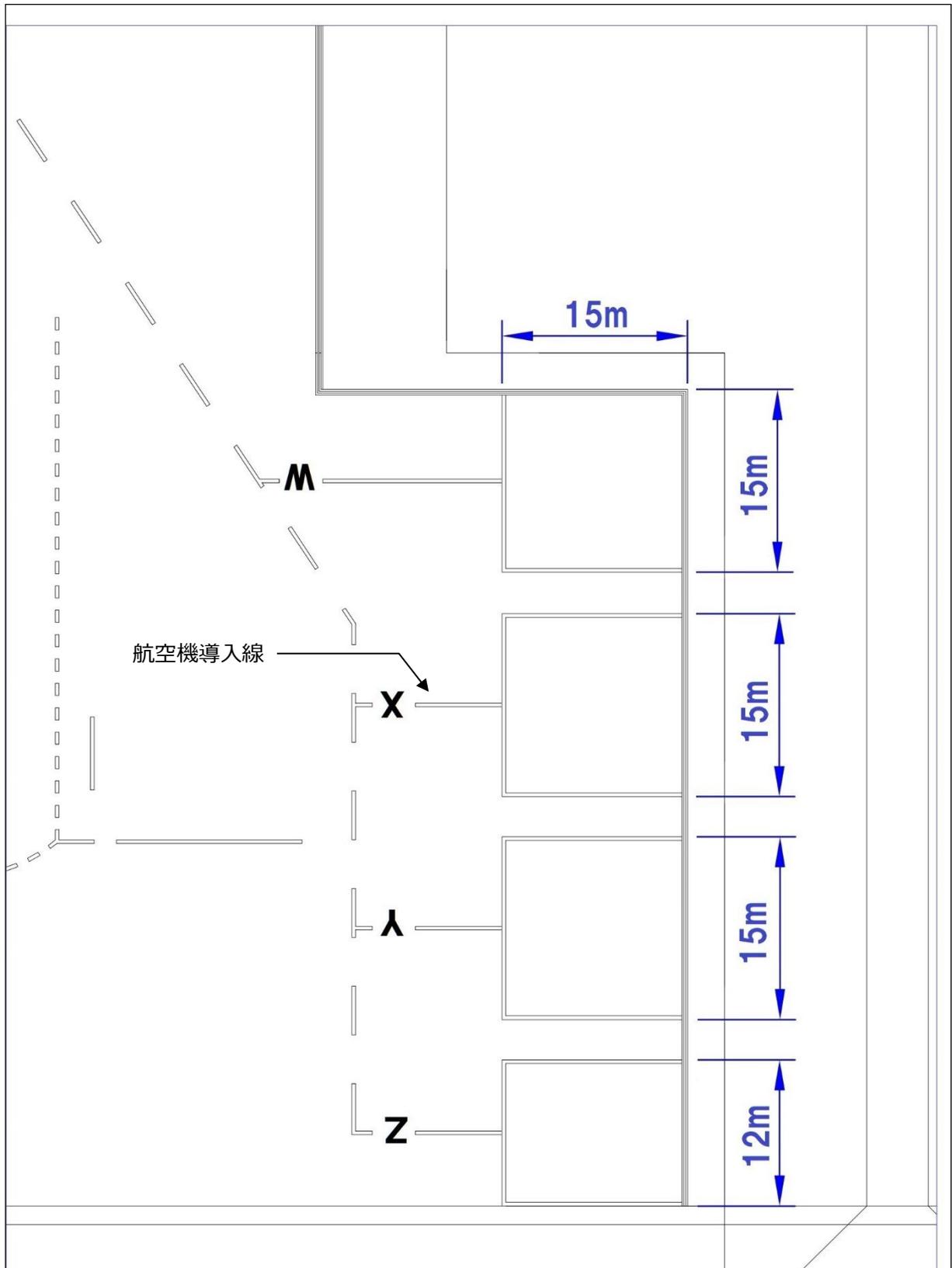


図 5. 8 - 6 プッシュバック方式

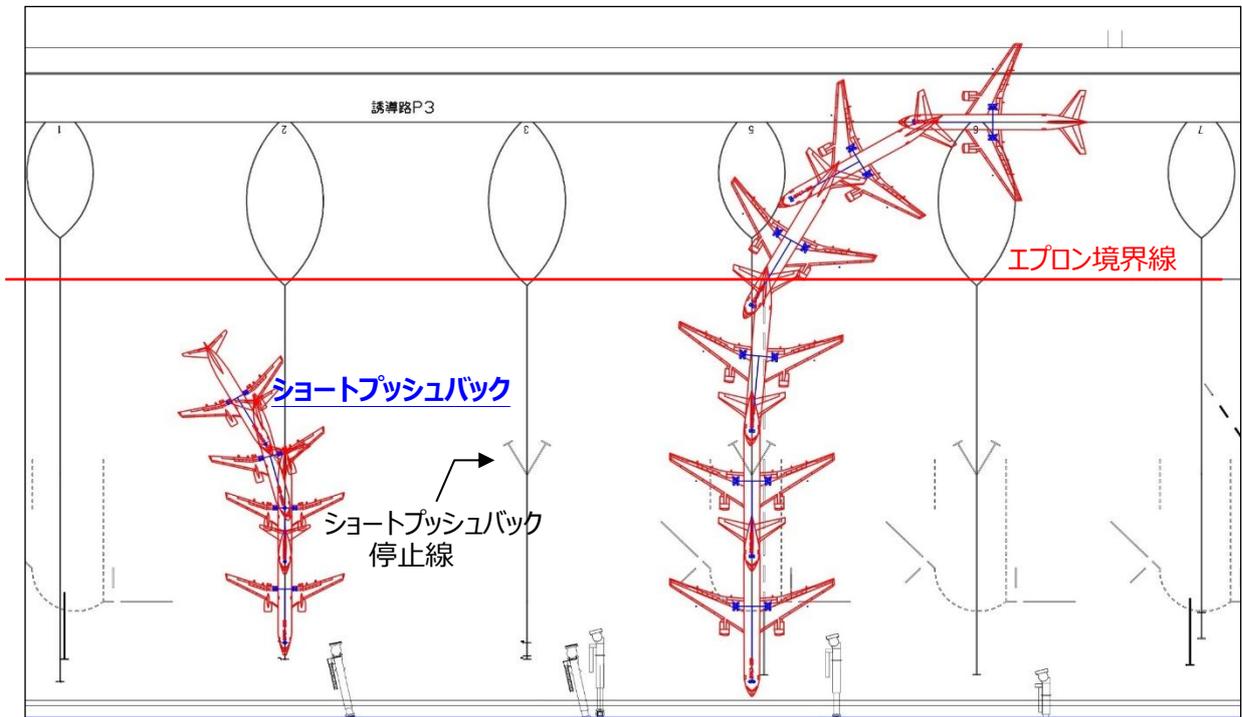


図 5.8-7 同時プッシュバック-ショートプッシュバック

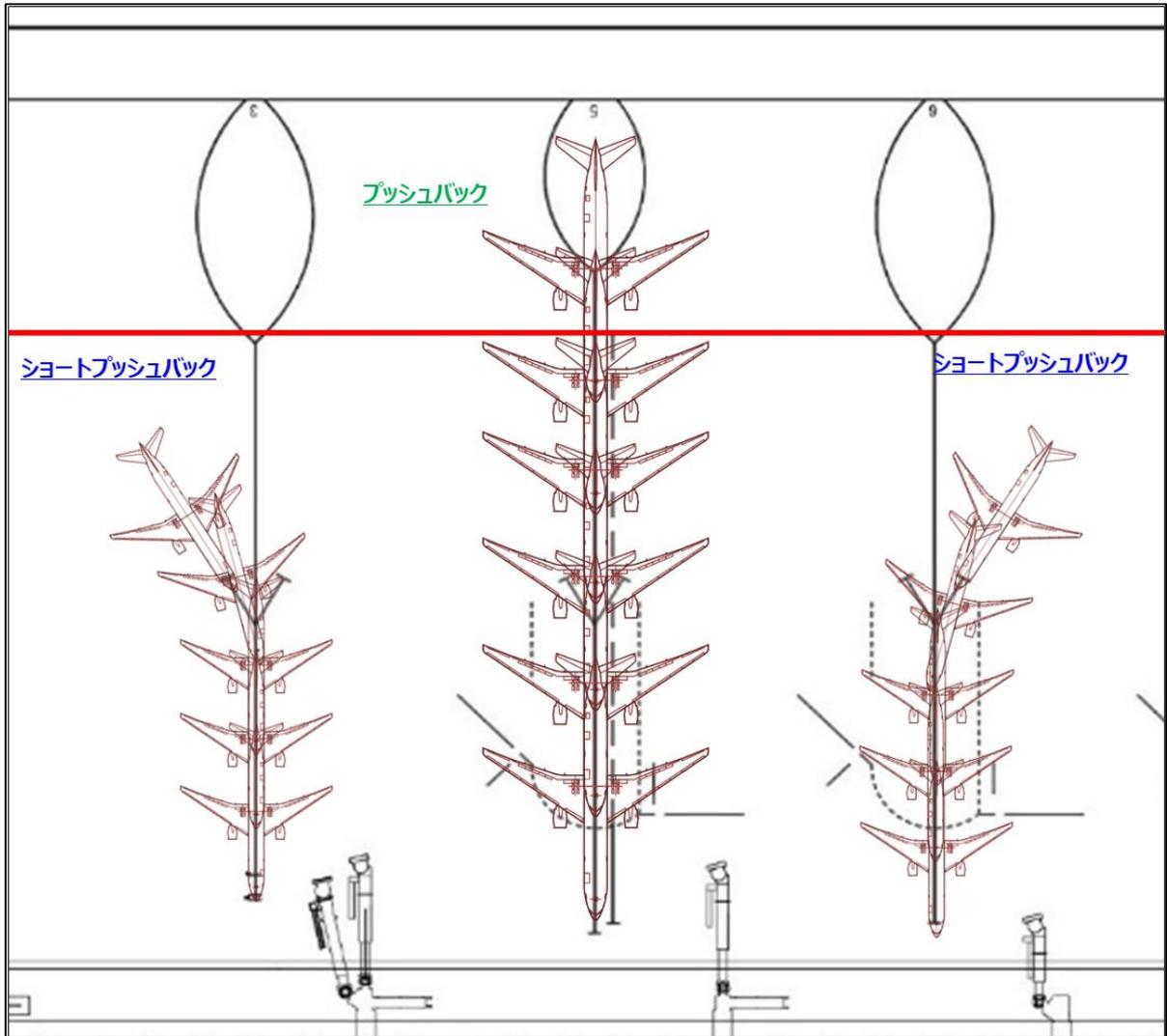


図5. 8-8 同時ショートプッシュバック-ショートプッシュバック

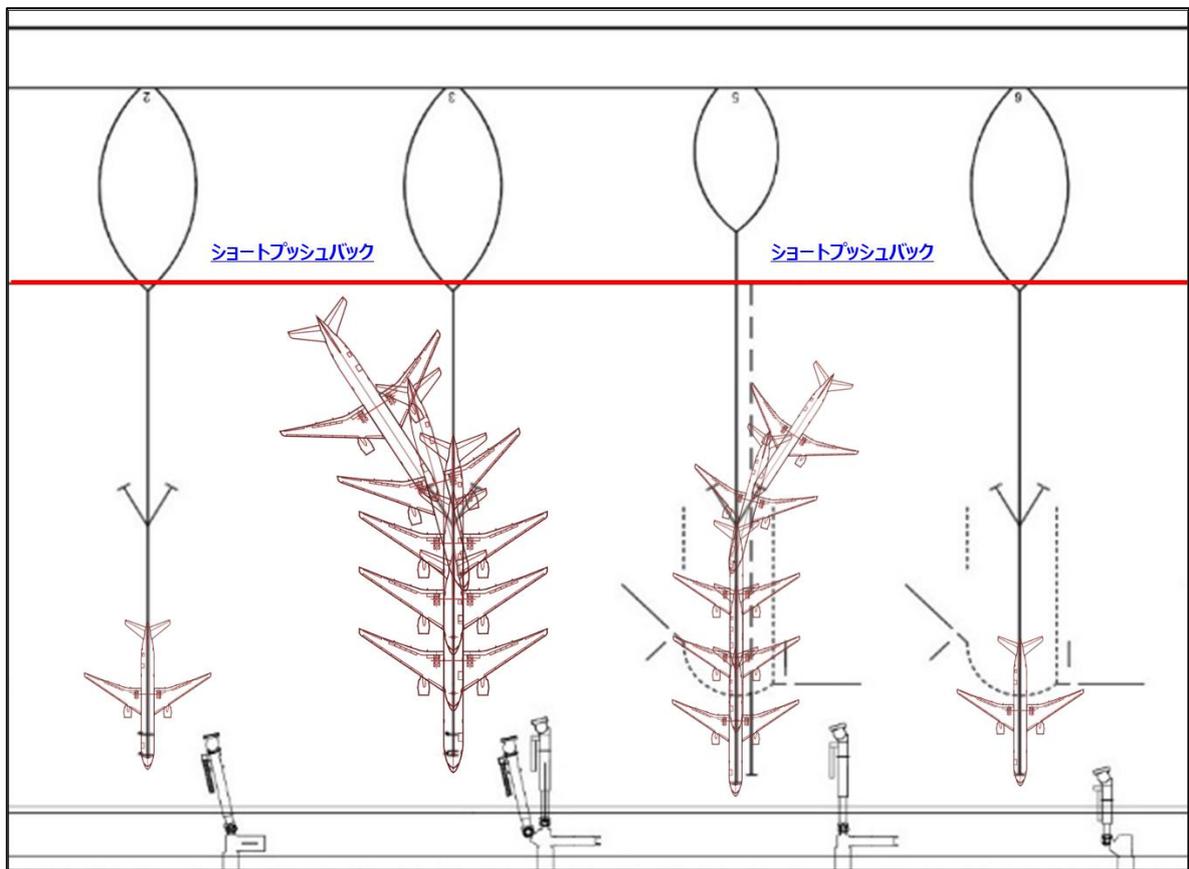


図5. 8-9 EASTヘリパッドの位置

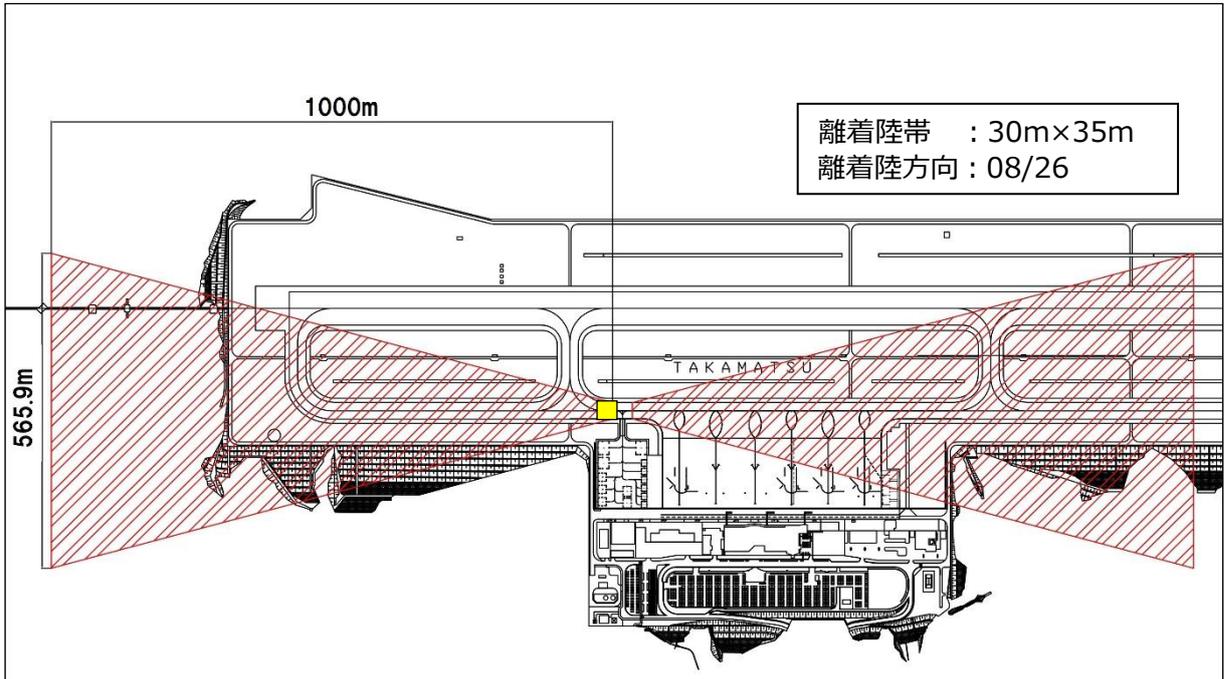


図5. 8-10 WESTヘリパッドの位置

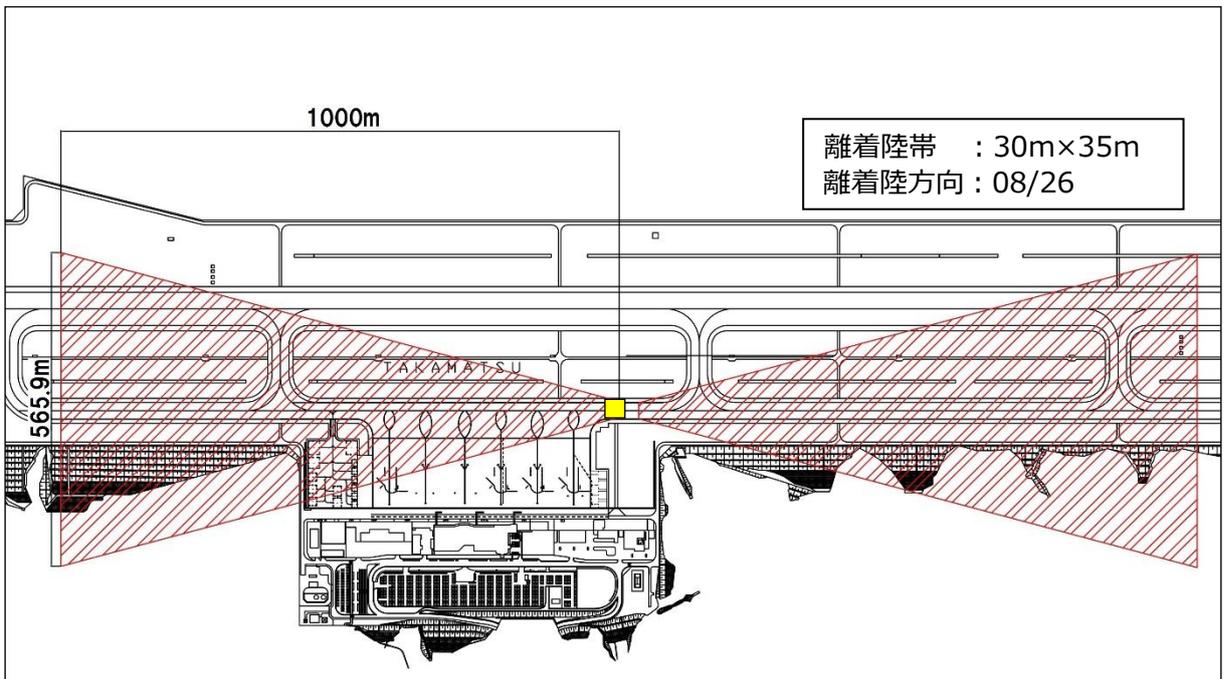


表5. 8-1 スポットの使用区分及び駐機方式

【旅客エプロン】

スポット	PBB	スポット幅	使用最大機種 (※1)	使用区分	駐機方式
1	無	30m	B767-300	国内線/ (国際線 ^{※2})	ノーズイン・プッシュバック 又は自走
2	有	65m	B777-300		ノーズイン・プッシュバック
3	有	70m	B777-300		ノーズイン・プッシュバック
5	有	65m	B777-300	国内線/国際線	ノーズイン・プッシュバック
6	有	65m	B777-300		ノーズイン・プッシュバック
7	有	65m	B767-300		ノーズイン・プッシュバック 又は自走
		30m			

※1 隣接スポットに駐機する機種に応じて、使用最大機種が変更になる。

駐機方式が自走式の場合は使用最大機種は上記とは異なる。

※2 国際線の駐機は、運航者がCIQと調整し承認を得ていることを条件とする。

【EASTエプロン/WESTエプロン】

	スポット	航空機の種類	長さ × 幅(m)	使用区分	備考
E A S T エ プ ロ ン	A	固定翼	10 × 12	常駐プライベート	
	B		10 × 12	外来機	
	C		10 × 12	外来機	
	D		10 × 12	外来機	
	E		10 × 12	外来機	
	F		10 × 12	外来機	
	J		14 × 18	常駐運送事業者	優先使用時間帯：終日
	K		14 × 18	外来機	
	L	回転翼	16 × 16	常駐運送事業者	優先使用時間帯：終日
	M		16 × 16	防災航空隊	優先使用時間帯：8:00～18:00
	N		16 × 16	外来機	
	G		20 × 25	外来機	
	O		20 × 20	警察航空隊	優先使用時間帯：8:30～17:30
	P		20 × 25	外来機	
W E S T エ プ ロ ン	W	固定翼/回転翼	15 × 15	外来機	係留施設なし
	X	固定翼	15 × 15	外来機	係留施設なし
	Y		15 × 15	外来機	係留施設なし
	Z		15 × 12	外来機	係留施設なし

表5. 8-2 エプロン運用上における航空機のクリアランス

事 項	コード文字					
	F	E	D	C	B	A
A エプロン誘導路を移動する航空機と他の航空機又は障害物とのクリアランス	11m	11m	11m	8m	8m	8m
B スポット誘導経路上を移動する航空機と他の航空機又は障害物とのクリアランス	7.5m	7.5m	7.5m	4.5m	4.5m	4.5m
C 航空機導入線上を移動中の航空機と駐機航空機又は障害物（ボーディングブリッジを除く。）、駐機航空機相互間並びに駐機航空機と建物（ボーディングブリッジを除く。）とのクリアランス	7.5m	7.5m	7.5m	4.5m	3m	3m

コード文字	翼幅
A	15m 未満
B	15m 以上 24m 未満
C	24m 以上 36m 未満
D	36m 以上 52m 未満
E	52m 以上 65m 未満
F	65m 以上 80m 未満

【エプロン誘導路、スポット誘導経路、航空機導入線等の関係】

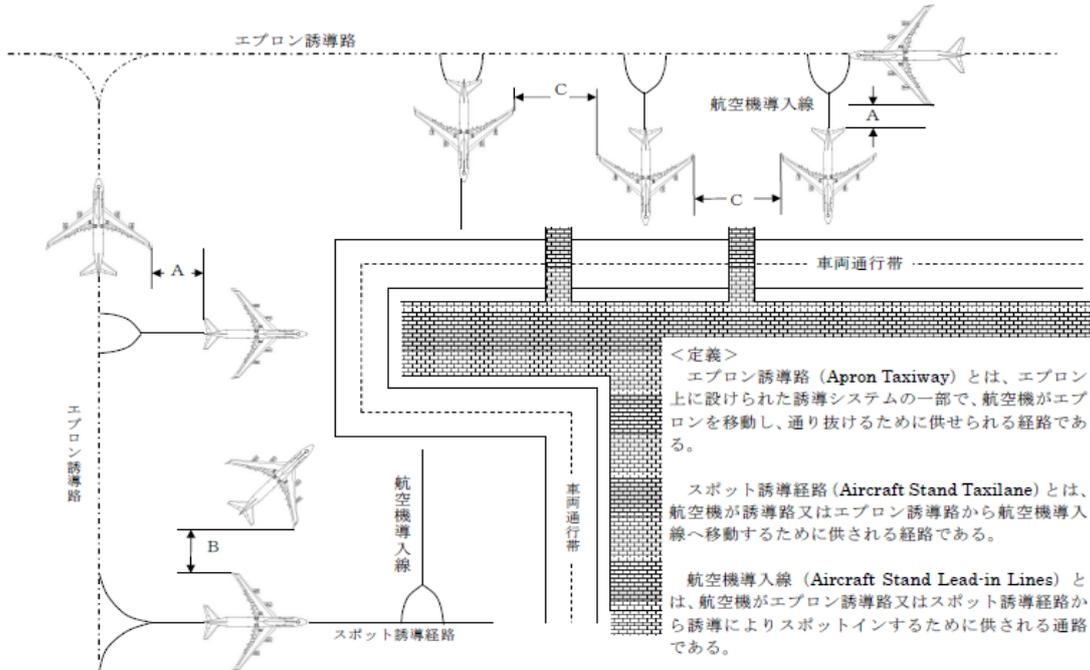
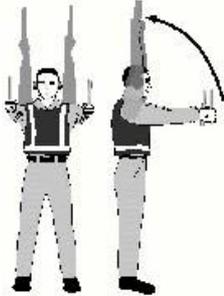


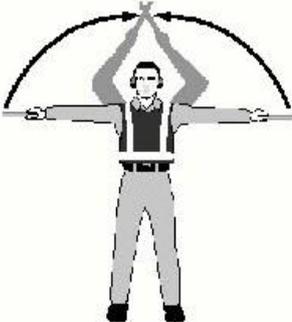
表5. 8-3 航空機の諸元

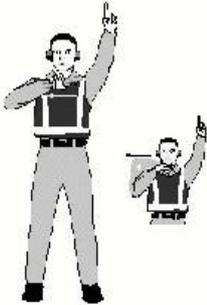
コード	航空機の型式		全幅	全長	全高	全幅 クラス	ホイール ベース	ホイール トラック	アウトター トラック
F	A380-800	A380	79.75	72.72	24.09	W80	31.88	12.46	14.35
F	B747-8	B748	68.40	75.25	19.15	W69	29.67	11.00	12.70
E	A340-600	A346	63.45	75.36	17.93	W64	32.89	10.88	12.61
E	B747-400	B744	64.94	70.67	19.58	W65	25.62	11.00	12.60
E	B777-300ER	B77W	64.80	73.86	18.76	W65	31.22	10.97	12.90
E	B777-300	B773	60.93	73.86	18.76	W61	31.22	10.97	12.88
E	B777-200	B772	60.93	63.73	18.76	W61	25.88	10.97	12.88
E	A340-300	A343	60.30	63.69	16.91	W61	25.60	10.69	12.61
E	A330-300	A333	60.30	63.69	16.83	W61	25.60	10.69	12.61
E	B787-9	B789	60.10	62.80	16.90	W61	25.83	11.76	
E	B787-8	B788	60.12	56.72	16.92	W61	22.78	9.80	11.60
E	B747-400D	B74D	59.90	70.70	19.06	W60	27.26	11.00	12.60
D	B767-300 W-Let	B763W	50.88	54.94	15.85	W51	22.76	9.30	
D	B767-300	B763	47.57	54.94	15.85	W48	22.76	9.30	10.90
D	B767-200	B762	47.57	48.51	15.85	W48	19.69	9.30	10.90
C	B737-800 W-Let	B738W	35.79	39.50	12.57	W36	15.60	5.72	7.00
C	B737-800	B738	34.30	39.50	12.57	W35	15.60	5.72	7.00
C	B737-700 W-Let	B737W	35.79	33.63	12.57	W36	12.60	5.72	6.99
C	B737-700	B737	34.30	33.63	12.57	W35	12.60	5.72	
C	B737-500	B735	28.88	31.01	11.13	W29	12.44	5.23	6.38
C	B737-400	B734	28.88	36.45	11.13	W29	12.44	5.23	6.38
C	A321-200 W-Let	A321W	35.80	44.51	11.76	W36	16.91	7.59	
C	A321-200	A321	34.10	44.51	11.76	W35	16.91	7.59	
C	A320-200 W-Let	A320W	35.80	37.57	11.76	W36	12.64	7.59	
C	A320-200	A320	34.10	37.57	11.76	W35	12.64	7.59	8.95
C	MRJ90	MRJ9	29.20	35.80	10.40	W31			
C	MRJ70	MRJ7	29.20	32.80	10.40	W31			
C	ERJ170-200	E175	26.00	31.68	9.73	W26		5.20	
C	ERJ170-100	E170	26.00	29.90	9.85	W26	10.60	5.20	6.24
B	CL-600-2C10	CRJ7	22.24	32.51	7.57	W23	13.67	4.12	
B	CL-600-2B19	CRJ2	21.21	26.70	6.22	W22	11.41	3.17	
C	ボンバルディアBD-700	GLEX	28.65	30.30	7.57	W29	13.05	4.06	
C	ガルフストリームG-V	GLF5	28.50	29.40	7.90	W29			
B	ガルフストリームG-IV	GLF4	23.72	26.92	7.60	W24	11.61	4.17	
B	ファルコン900	F900	19.33	20.21	7.55	W20	7.93	4.45	
B	セスナ680 ソブリン	C680	19.24	19.37	6.20	W20	8.48	3.06	
B	セスナ560 サイテーション	C560	15.90	14.90	4.57	W16	6.06	5.36	
C	DHC8-400	DH8D	28.42	32.84	8.36	W29	13.94	8.79	
C	DHC8-300	DH8C	27.40	25.70	7.49	W28	10.01	7.87	8.57
C	DHC8-200	DH8B	25.90	22.30	7.49	W26	7.95	7.87	8.52
C	DHC8-100	DH8A	25.91	22.25	7.49	W26	7.95	7.88	8.52
C	SAAB 2000	SB20	24.76	27.28	7.73	W25	11.22	8.23	
B	SAAB 340B	SF34	21.44	19.73	6.87	W22	7.14	6.71	7.26
D	C-130H	C130	40.41	34.37	11.66	W41	9.77	4.34	
C	YS-11	YS11	32.00	26.30	8.99	W32	9.52	8.60	
C	C-1	C1	30.60	29.00	9.99	W31	9.33	4.40	

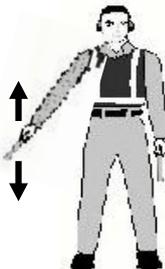
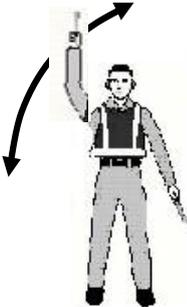
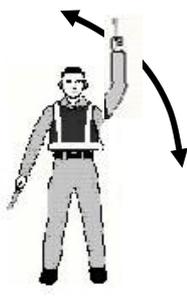
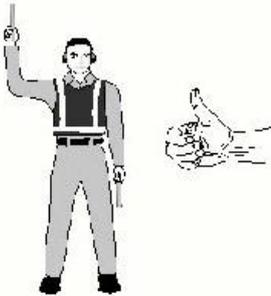
表5. 8-4 マーシャリングによる航空機の誘導信号等

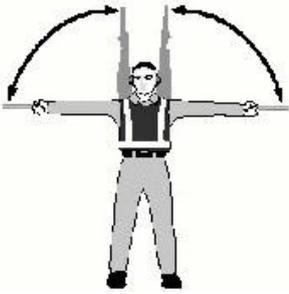
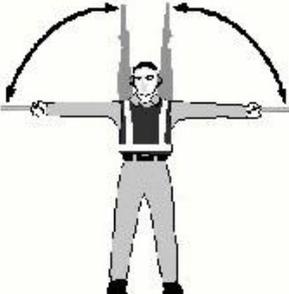
1. マーシャラーから航空機への信号

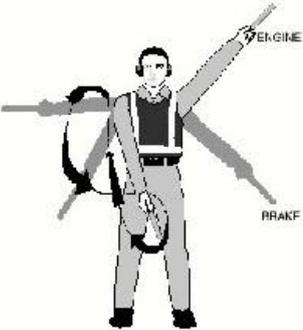
誘 導 信 号	意 味
	<p>1. 翼端監視員／ガイド右手を頭上にあげて、誘導棒を上方へ向け、体側に向かって下を指して左手の誘導棒を動かす。</p> <p>注—この信号は、航空機の翼端に位置している者が、パイロット／マーシャラー／プッシュバックオペレーターに対し、航空機が駐機位置に進む／又は離れる際に障害物がないということを知らせるためのものである。</p>
	<p>2. ゲート識別（こちらへ）</p> <p>誘導棒を上に向けた状態でいっぱい伸ばした両腕を頭上にまっすぐあげる。</p>
	<p>3. 次のマーシャラーへ進め／管制指示に従え</p> <p>両腕を上方へ向け、体の側方外側へ腕を移動させ伸ばし、次のマーシャラー又は、タクシーエリアを棒で指し示す。</p>
	<p>4. 前進</p> <p>伸ばした両腕を肘から曲げ、胸から頭までの高さで誘導棒を上下に動かす。</p>

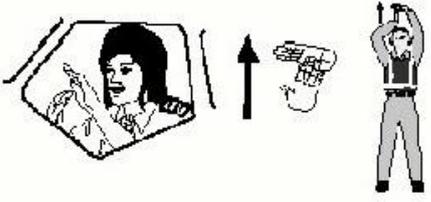
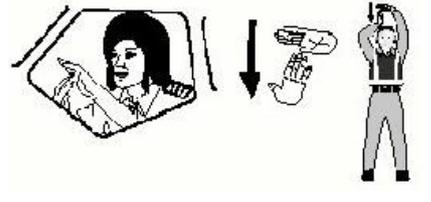
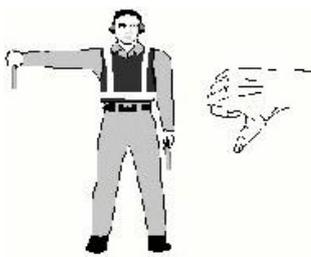
	<p>5 b). (パイロットから見て) 右旋回せよ 左腕と誘導棒を体に対し90度に伸ばし、右手は「前進」の信号を送る。その信号の動きの速さで、パイロットに航空機の旋回率を示す。</p>
	<p>6 a). 通常停止 両腕と誘導棒を90度水平方向へいっぱい伸ばし、誘導棒が交叉するまで頭の上へゆっくり移動させる。</p>
	<p>6 b). 緊急停止 頭の上で、伸ばした両腕と誘導棒をすばやく交叉させる。</p>
	<p>7 a). ブレーキをセットせよ 掌を広げた状態で、肩の高さまでその手をあげる。乗員とのアイコンタクトを確認した後、拳を握る。乗員からの合図（親指をあげる動作）を受けるまで、動いてはならない。</p>
	<p>7 b). ブレーキを解除せよ 拳を握った状態で、肩の高さまでその手をあげる。乗員とのアイコンタクトを確認した後、掌を広げる。乗員からの合図（親指をあげる動作）を確認するまで、動いてはならない。</p>

	<p>8 a). チョークが挿入されました 両腕と誘導棒を頭の上でいっぱい伸ばした状態で、誘導棒がくっつくまで、内側へ“突く”動作をする。</p>
	<p>8 b). チョークが取り外されました 両腕と誘導棒を頭の上でいっぱい伸ばした状態で、外側へ“突く”動作をする。 乗員から是認されるまで、チョークを取り外してはならない。</p>
	<p>9. エンジンをスタートせよ 上を指した誘導棒を持って、頭的位置まで右手をあげ、左手でスタートされるエンジンを指し、頭の上まであげると同時に、右手を回転させ始める。</p>
	<p>10. エンジンをカットせよ 誘導棒を持った腕を肩の高さで体の前方へ伸ばし、手と誘導棒を左肩の上から喉を切るような動きで右肩の上まで引く。</p>
	<p>11. 速度を落とせ 腰から膝の間で誘導棒を軽く叩くように上下させながら伸ばした腕を下方へ移動させる。</p>

	<p>12. 指示された側のエンジン回転を落とせ</p> <p>掌を地面に向けて両腕を下げ、右手か左手どちらかを上下に動かし、左側又は右側の発動機の回転を下げるべきことを示す。</p>
	<p>13. 後退せよ</p> <p>腰の高さで体の前に腕がある状態で、前進するように腕を回転させる。後方への移動を停止させるには、6 a) 又は6 b) の信号を使用する。</p>
	<p>14 a). 後退しながら旋回せよ－尾部を右側へ回す</p> <p>左腕は下げて下を誘導棒で指し、右腕は頭上垂直の位置から前の方に水平の位置間で持っていく右腕の運動を繰り返す。</p>
	<p>14 b). 後退しながら旋回せよ－尾部を左側へ回す</p> <p>右腕は下げて下を誘導棒で指し、左腕は頭上垂直の位置から前の方に水平の位置まで持っていく左腕の運動を繰り返す。</p>
	<p>15. そのとおり／オールクリア</p> <p>上を指した誘導棒を持った右腕を頭の高さまであげ、あるいは、親指をあげて手を表示させ、左腕は、膝の横側に置いておく。</p> <p>注－この信号は、技術／業務用通信信号としても使用される。</p>

	<p>※16. ホバリングせよ</p> <p>90度両側水平方向へ両腕と誘導棒をいっぱい伸ばす。</p>
	<p>※17. 上方へ移動せよ</p> <p>90度両側水平方向へ両腕と誘導棒をいっぱい伸ばし、掌を上に戻して上方へ動かす。</p> <p>動きの速さが上昇の率を示す。</p>
	<p>※18. 下方へ移動せよ</p> <p>90度両側水平方向へ両腕と誘導棒をいっぱい伸ばし、掌を下に戻して下方へ動かす。</p> <p>動きの速さが下降の率を示す。</p>
	<p>※19 a). (パイロットから見て) 左へ水平に移動せよ</p> <p>体の右側へ90度水平方向に腕を伸ばす。掃くような動きでもう一方の腕を同じ方向へ動かす。</p>
	<p>※19 b). (パイロットから見て) 右へ水平に移動せよ</p> <p>体の左側へ90度水平方向に腕を伸ばす。掃くような動きでもう一方の腕を同じ方向へ動かす。</p>

	<p>※20. 着陸せよ</p> <p>体の前で下向きに誘導棒を持った両腕を交叉させる。</p>
	<p>21. 火災です</p> <p>右手と誘導棒を肩から膝までの間で“扇ぐ”動作をし、一方で同時に火災の場所を左手の誘導棒で指し示す。</p>
	<p>22. その位置で止まれ/待機せよ</p> <p>両腕と誘導棒を体に対し45度下方へいっぱい伸ばす。航空機が次の移動のためにクリアーとなるまで、その状態を維持する。</p>
	<p>23. 航空機の見送り</p> <p>航空機を送り出すために右手で、あるいは、右手と誘導棒で標準的な敬礼を行う。航空機が地上移動をし始めるまで乗員とのアイコンタクトを維持する。</p>
	<p>24. 操縦装置に触れるな (技術/業務用通信信号)</p> <p>頭の上で右手をいっぱい伸ばし、拳を握るか、水平に棒を持つ。左腕は膝の横に置いておく。</p>

	<p>25. 地上電源接続（技術／業務用通信信号）</p> <p>頭上で腕をいっぱい伸ばして維持し、左手を水平にして開け、（T字の形となるように）右手の指先を左手の掌につける。夜間においては、頭上で照明棒を使って、“T字”を形成することによることもできる。</p>
	<p>26. 地上電源切断（技術／業務用通信信号）</p> <p>頭上で（T字の形となるように）右手の指先を左手の掌につけ、腕をいっぱい伸ばした状態にして維持し、それから左手から右手を離す。乗員により是認されるまで、地上電源の切断はしてはならない。夜間においては、頭上で照明棒を使って“T字”を切り離すことによることもできる。</p>
	<p>27. 違います（技術／業務用通信信号）</p> <p>右腕を肩から90度の方向へまっすぐに出して保持し、地面に向け誘導棒を指すか、あるいは、親指を下にした手を表示させる。左手は膝の横に置いておく。</p>
	<p>28. インターホンによる通信を設定せよ（技術／業務用通信信号）</p> <p>両腕を体から90度に伸ばし、両耳を覆うように手を移動させる。</p>
	<p>29. 階段の開閉（技術／業務用通信信号）</p> <p>右腕は横で左腕は頭の上45度にあげられた状態で、右腕を左肩の上の前方へ掃くように移動させる。</p> <p>注一この信号は、主に機体の前部に装備された階段がある航空機のためのものである。</p>

注1 エンジンは、航空機に正対した誘導員の右側から左側へ NO.1 NO.2・・・と数える。

注2 ※印のある信号は、ホバリング中の回転翼航空機に対して使用するためのものである。

注3 技術／業務用通信信号

マニュアルによる技術／業務用通信信号は、音声通信ができない場合のみ使用されること。

マーシャラーは、技術／業務用通信信号においてはパイロットからの応答を必ず受けなければならない。

2. 航空機からマーシャラーへの信号

(1) ブレーキ

- ① ブレーキをかけた：指を開いて腕と手を顔の前に水平にあげ、それから握りこぶしを作る。
- ② ブレーキをはずした：こぶしを握りしめ腕を顔の前に水平にあげ、それから指を開く。

(2) 車輪止め

- ① 車輪止めを入れよ：腕を伸ばし、掌を外側にし、顔の前面で交差するよう両手を内側に動かす。
- ② 車止めをはずせ：顔の前面で両手を交差させ、掌を外側にむけ、両腕を外側に動かす。

(3) 発動機始動準備完了

片方の手で、始動をさせる発動機の番号を示す数の指を立てる。

附 則

本事務連絡は2025年4月1日より適用とする。