

航空機の グラウンドハンドリング



航空機の

グランドハンドリング

Aircraft Ground Handling

Contents

第1章 グランドハンドリングの概要…………… 3

- 1-1 グランドハンドリングの歴史と意義…………… 3
- 1-2 グランドハンドリングとは …………… 4
- 1-3 グランドハンドリング作業の概念…………… 6
- 1-4 ランプにおける航空機地上支援機材（GSE）
の標準配置 …………… 7
- 1-5 グランドハンドリング作業の資格要件 …………… 7

第2章 ランプ・イン／アウト

（誘導）作業…………… 10

- 2-1 概 要…………… 10
- 2-2 マーチャリング …………… 11
 - 2-2-1 一般 …………… 11
 - 2-2-2 マーチャラの心得 …………… 11
 - 2-2-3 安全知識 …………… 12
 - 2-2-4 地上誘導信号（合図）…………… 18
 - 2-2-5 資格要件 …………… 22
- 2-3 トーイング …………… 22
 - 2-3-1 一般 …………… 22
 - 2-3-2 操作 …………… 22
 - 2-3-3 コンパス・スイング・トーイング …………… 23
 - 2-3-4 アンダ・ベリー・トーイング …………… 24
 - 2-3-5 資格要件 …………… 25
 - 2-3-6 プッシュ・バック …………… 25
- 2-4 ブレーキマン …………… 26
 - 2-4-1 一般 …………… 26
 - 2-4-2 主要作業 …………… 26
 - 2-4-3 作業上の注意 …………… 27

航空機のグラウンドハンドリング

Aircraft Ground Handling

2-4-4 資格要件	28
2-5 ウォッチ作業（監視作業）	28
2-5-1 一般	28
2-5-2 ウォッチマン（監視員）の心得	28
2-5-3 ウォッチ作業（監視作業）	30
2-5-4 ウォッチマンの位置	30
2-5-5 資格要件	31

第3章 搭載・取り卸し関連業務..... 33

3-1 搭載計画（ロード・プラン）作成業務	33
3-1-1 概要	33
3-1-2 搭載計画作成	33
3-2 ウェイト・アンド・バランス業務.....	34
3-2-1 航空機の重量	34
3-2-2 機体の重心位置	35
3-3 手荷物・貨物および郵便物の集荷・	
 分別・通関・引き渡し作業と運搬作業	37
3-3-1 一般	37
3-3-2 手荷物	38
3-3-3 郵便物	38
3-3-4 貨物	39
3-3-5 資格要件	40
3-3-6 通関	40

第4章 搭載・取り卸し作業..... 42

4-1 概要.....	42
4-1-1 一般	42
4-1-2 作業の基本的考え方	43
4-1-3 作業態度	43
4-1-4 搭載物件の取り扱い	44
4-1-5 車両機材使用上の注意	44
4-1-6 航空機における作業上の注意	45
4-2 出発便作業	45
4-3 搬出作業一般	46
4-4 ボーイング 777 / 787 への搭載	48
4-4-1 機材の装着	48

航空機のグランドハンドリング

Aircraft Ground Handling

4-4-2	ULD の搭載	48
4-4-3	パレットの搭載	50
4-4-4	コンテナの搭載	51
4-5	ボーイング 747F への搭載	54
4-5-1	機材の装着	54
4-5-2	ULD の搭載	54
4-5-3	メインデッキへの搭載	54
4-6	バルク搭載手順	56
4-6-1	バルク貨物の搭載	56
4-6-2	バルク郵便物の搭載	57
4-6-3	バルク手荷物の搭載	57
4-7	到着便作業	58
4-7-1	作業の流れ	58
4-7-2	情報の収集	58
4-7-3	作業の準備	59
4-7-4	作業完了の報告	60
4-8	ロード・マスタ（搭載監督者）業務	60
4-8-1	一般	60
4-8-2	出発便の搭載監督業務	61
4-8-3	到着便の搭載監督業務	62
4-9	旅客乗降ドアの開閉操作	62
4-9-1	一般	62
4-9-2	旅客乗降ドアの名称、数	63
4-9-3	ドアの構造	63
4-9-4	ドアの内部構造	64
4-9-5	L1/R1～L4/R4 ドアと L5/R5 ドアの機構	64
4-10	カーゴ・ドアの開閉作業	65
4-11	ノーズ・カーゴ・ドアとサイド・カーゴ・ドア	65
4-11-1	ノーズ・カーゴ・ドア	66
4-11-2	サイド・カーゴ・ドア	66
4-12	パッセンジャ・ボーディング・ブリッジ	67
4-13	パッセンジャ・ステップ	67
4-14	資格要件	67

第5章 機体サービス作業…………… 68

5-1 機体外部クリーニング ……………	68
5-1-1 一般 ……………	68
5-1-2 機体外部クリーニングの時期、種類と方法 ……………	69
5-1-3 作業域、作業方法 ……………	69
5-2 ラバトリー・サービス（トイレット・サービス）…	72
5-3 ウォータ・サービス ……………	73
5-4 機内空調サービス（低圧空気） ……………	75
5-5 機体電源供給作業 ……………	76
5-6 エア・スタータ（高温高圧空気）供給作業 ……………	78

第6章 客室サービス作業…………… 79

6-1 機内クリーニング ……………	79
6-1-1 一般 ……………	79
6-1-2 No.1 クリーニング……………	79
6-1-3 No.2 クリーニング……………	80
6-1-4 定例整備時のクリーニング ……………	81
6-1-5 作業者の訓練と資格 ……………	81
6-1-6 クリーニング時の付帯業務 ……………	81
6-2 客室用品の搭載取り卸しとセッティング ……………	82
6-2-1 一般 ……………	82
6-2-2 機用品搭降載作業 ……………	82
6-3 客室用品の補充・受け入れ作業……………	83

第7章 その他の作業…………… 85

7-1 はじめに……………	85
7-2 燃料搭載作業 ……………	86
7-2-1 概要 ……………	86
7-2-2 航空燃料とは ……………	86
7-2-3 搭載量（燃料オーダー）……………	88
7-2-4 給油方式 ……………	88
7-2-5 燃料搭載作業手順 ……………	89
7-2-6 作業者の必要資格 ……………	91
7-3 機体の除雪・防氷作業 ……………	91
7-3-1 一般 ……………	91

航空機のグランドハンドリング

Aircraft Ground Handling

7-3-2	防除雪氷液	92
7-3-3	ホールドオーバー・タイム	95
7-3-4	フロー・オフ (Flow Off) 特性	97
7-3-5	防除雪氷機材	97

第8章 航空機地上支援機材…………… 99

8-1	概要	99
8-2	ランプ・イン／アウト作業用 GSE	101
8-2-1	航空機用牽引車	101
8-2-2	トーパー	101
8-2-3	マーシャリング・カー	102
8-2-4	ダミー・シップ	102
8-3	搭載／取り卸し作業 GSE	103
8-3-1	ステップ車 (乗客用・乗務員用)	103
8-3-2	パッセンジャ・ボーディング・ブリッジ	104
8-3-3	カーゴ・ローダ	105
8-3-4	フォークリフト	106
8-3-5	テール・スタンション	107
8-3-6	テザーリング用品	108
8-4	搭載／取り卸し業務用 GSE	108
8-4-1	ドーリ／カート牽引車	108
8-4-2	トラック／トレーラ	109
8-4-3	ドーリ／カート	110
8-5	機体サービス作業用 GSE	112
8-5-1	ブーム式機体洗浄作業車	112
8-5-2	シザース式機体洗浄作業車	112
8-5-3	除雪車	112
8-5-4	汚水車 (ラバトリー・カー)	113
8-5-5	排水車	113
8-5-6	給水車 (ウォータ・カー)	113
8-5-7	電源供給	114
8-5-8	空調気供給	116
8-5-9	エア・スタータ・ユニット	117
8-5-10	ブレーキ・クーリング車	118
8-6	客室サービス作業用 GSE	119
8-6-1	機内クリーニング作業	119
8-6-2	フード・ローダ車	120

航空機のグラウンドハンドリング

Aircraft Ground Handling

8-7 燃料搭載作業用 GSE	121
8-7-1 フェーエラー	121
8-7-2 サービサ	121

第9章 ヘリコプタ／小型飛行機の グラウンドハンドリング..... 122

9-1 ヘリコプタのグラウンドハンドリング.....	122
9-1-1 概要	122
9-1-2 機体トローイング	123
9-1-3 マーシャリング	124
9-1-4 乗客誘導	126
9-1-5 貨物取り扱い	127
9-1-6 野外駐機、繫留および荒天候準備 (パーキングおよびムアリング).....	127
9-1-7 燃料補給 (Refueling)	128
9-2 小型飛行機のグラウンドハンドリング.....	130
9-2-1 エアロコマンダー式 500S 型の代表例	130
9-2-2 その他一般事項	131

第10章 安全管理

10-1 安全管理一般	132
10-2 機体付近の安全	140
10-3 高所作業の安全	145
10-4 消火器	148
10-5 防具	149

第11章 品質管理

11-1 品質管理一般	150
11-1-1 品質管理とは	150
11-1-2 航空輸送の品質	150
11-1-3 サービスの品質	150
11-1-4 物的サービスと人的サービス	151
11-1-5 社内サービス	151
11-2 作業の安全と品質	151
11-3 品質管理の効用とコスト	152

航空機のグランドハンドリング

Aircraft Ground Handling

11-4	不具合対策の先取り (ヒューマン・エラーの防止対策)	152
11-5	品質管理の実施	154
11-6	不安全事象 (例)	155
	【事例①】 発生事例	155
	【事例②】 機材損傷	155
	【事例③】 機材損傷	156
	【事例④】 受傷事例	156
	【事例⑤】 受傷事例	157
	【事例⑥】 受傷事例	157
	【事例⑦】 受傷事例	158
	【事例⑧】 機材損傷	158
	【事例⑨】 器材損傷	159
	【事例⑩】 受傷事例	159
	【事例⑪】 受傷事例	160

第 12 章 資料編

161

12-1	ULD の種類とタイプおよび IATA ID コード	162
12-2	グランドハンドリング・サービス・ポイントの 寸法および位置	172
12-3	運航スケジュールの見方	178
12-4	空港のスリーレター・コードおよびエアライン・コード	179
12-5	空港規則 (制限区域内の車両安全)	182
	12-5-1 空港規則	182
12-6	空港内ランプ、誘導路などの標示、標識	191
	12-6-1 車両の走行	191
	12-6-2 エプロン内の安全標示	196
	別添 1 東京国際空港グリッド・マップ	198
	別添 2 車両通路の指示標示等の定義	200
	別添 3 エプロン内安全のためのマーキング定義	202
12-7	GSE 略称一覧	204
12-8	危険物輸送	208
	12-8-1 危険物の航空輸送に関する法規	208
	12-8-2 危険物	211
	12-8-3 輸送禁止品目	213

航空機のグラウンドハンドリング

Aircraft Ground Handling

12-8-4	旅客に対する免除規定	217
12-8-5	その他の基準表示	221
12-8-6	搭載（運航者の責任）	223
12-8-7	情報伝達（運航者の責任）	226
12-8-8	荷送人の責任	227
12-8-9	緊急時の処置	227

索引..... 229

実際の運用にあたっては、
関係する最新の情報を確認して下さい。

第1章 グランドハンドリングの概要

1-1 グランドハンドリングの歴史と意義

グランドハンドリング作業は航空機の到着から出発までの各種の作業である。航空機が発明されたときから、ごく普通の業務として存在したが、定期航空輸送の発展とともに航空機の運航に欠かせない業務として位置付けられ、進化してきた。

定期便として乗客を輸送する場合、安全に、定時にかつ快適に目的地まで送らなければならない。そのため、

- 安全性については、荷物を含めた搭載重量の管理と重心位置の管理をする。
- 定時性については、決められた時間内で決められた準備作業を確実に実施する。
- 快適性については、機内の良い環境を保つため清掃などを行う。

など、定期航空輸送の要件を満たすためのいろいろな作業が必要になった。

グランドハンドリング業務は従来航空会社が行ってきたが、わが国では航空会社の規模が大きくなるに従い、別の会社を設立してその航空会社と連携をとりながらグランドハンドリング業務を行う、という流れになっていった。



第2次世界大戦後、禁止されていた日本の航空輸送業務が解禁されて航空会社が生まれ、続いてその整備を行う航空整備会社が設立されて、整備作業と空港での地上支援を行うこととなった。

その後、整備作業と空港での地上支援作業という質の違う業務を同一組織下に置くことに問題があること、また予想される旅客数や貨物量の増加に対する地上支援部門の強化を図る必要があったことから、グランドハンドリング専門の会社が設立された。その後も航空輸送における地上支援の重要性が認識され、数社のグランドハンドリング会社が生まれ今日に至っている。

航空機の高性能化、大型化に伴いグランドハンドリング作業も、従来の気力・体力重視から頭脳（資格）が要求される作業に変わってきた。高価な航空機を効率良く使うために、地上停留時間の短縮が要求されたり、大型化による重量増のため、従来は人力で作業していたものが広く動力化・自動化されていった。

それはまた機体側システムについてもいえることである。貨物室への搭載は、以前はバラ積みであったが、現在の大型機では一部を除いてコンテナ搭載になった。また、客室のトイレは、プロペラ機時代は汚水タンクをその都度機外に運び出していたものだが、ジェット旅客機では循環式タンクとなり、機体に設けられた接続口にホースをつないで、ラバトリー・カーのタンクに各トイレ・タンクに溜まった汚水を排出できるようになり、最近ではバキューム式集中タンク方式のトイレ・システムとなっている。

このように、グランドハンドリング用地上支援機材およびグランドハンドリング作業に関連する機体側システムの動力化・自動化は、作業に従事するに当たって、システムや取り扱いを良く理解する必要がある。

また、航空輸送の発展に伴う空港の混雑、航空機の大型化による高所作業の増加、地上支援機材による混雑した作業域の環境の中で、短時間の地上停留中に種々の作業を確実にを行うには、綿密な計画と輻輳する各作業の相互理解が必要である。そのため、作業に従事する人の安全、運航の安全、航空機や地上支援機材の損傷防止を常に念頭においた作業が要求されている。

グランドハンドリングは、航空輸送の対象である旅客や貨物に対して常に最前線に位置し、航空会社の整備部門、航務部門等との連携プレーのもと、「安全性」、「定時性」、「快適性」を担う航空輸送にとって欠くことのできない存在である。

1-2 グランドハンドリングとは

航空機が飛ぶには、いろいろな準備をしなくてはならない。それは、小型飛行機、ヘリコプタはいうに及ばず、大きな航空機にもいえることである。

飛行前点検のような整備作業の分野は別として、燃料の搭載、機内への荷物の積み込みをはじめとし、大きな旅客機になるほど、いろいろな準備とそれに要する手間がかかる。しかも、定期便に

使われる航空機では、到着してから出発するまでの限られた時間内に、荷物の取り卸しや乗客が降りたあとの機内の掃除もしなければならない。これらの地上（スポットとかランプ）での作業を総称して「グランドハンドリング」といっている。

それでは、航空機に対して行う地上の作業はすべてグランドハンドリングかという、現在、その定義で定められたものはない。要は「航空機の到着から出発のために必要な地上作業」を指し、その範囲は「整備作業の一部も含むし、乗客が搭乗するまでの乗客管理業務も含む」という考え方もある。また、「グランドハンドリング会社が行っている業務がグランドハンドリングである」と考える人もいる。

一方、国際航空運送協会（IATA：International Air Transportation Association）では、外国の空港において、他の航空会社にグランドハンドリング業務を委託する場合の契約内容の標準（Airport Handling Manual）を作成している。

本書では、グランドハンドリングの範囲を定義することは考えてないが、航空機の到着から出発までに必要な作業を主体とし、その準備作業や後片付け作業を含め、これら作業に必要な関連情報で構成することにした（ただし、航空機の点検・修理作業および乗客が搭乗するまでの乗客管理作業は除く）。

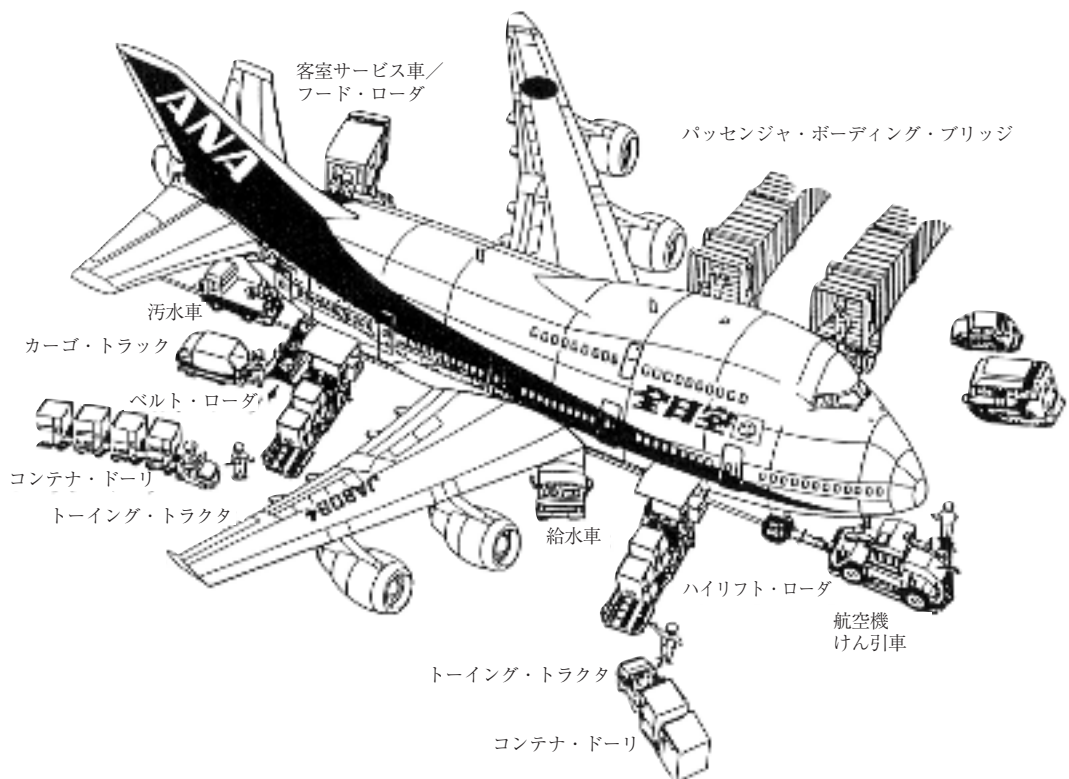


図 1-1 出発準備中のグランドハンドリング地上支援機材

1-3 グランドハンドリング作業の概念

グランドハンドリング作業の概念を、東京国際空港（羽田）を例に説明する。

羽田空港の旅客ターミナルビルの展望台から見ていて、ボーイング 777 が札幌から到着し、スポット 8 番に定刻に到着したとする。

到着前から、整備士や乗客を案内する係員のほか、スポットの停止位置に航空機を導く係（マーシャラという）、貨物室からコンテナを降ろす係、機材やパッセンジャ・ボーディング・ブリッジ（PBB：Passenger Boarding Bridge）を操作する係、機内の清掃をする係などの人々と機材が、航空機の進入に邪魔にならないところで待機している。

航空機がスポットに近づいてくると、まずマーシャラが、機長に送る手信号がはっきりとわかるようにパドルを両手に持ち、機長に対し駐機位置を知らせる。その時点では、すでにウォッチマンと呼ばれる人が、入ってくる航空機が地上の障害物に当たらないよう監視し、マーシャラに合図を送っている。マーシャラは機長に対し停止位置まで誘導し、航空機は停止する。

航空機のすべてのエンジンが停止すると、これまで待機していた機材と係員が一斉に航空機に近づいてくる。パッセンジャ・ボーディング・ブリッジがスーッと航空機の出入り口に近づき、正しい位置にセットされると出入り口が開かれる。

各貨物室ドアのところには、乗客から預かった手荷物などが入ったコンテナを取り卸す機材が付

表 1-1 到着から出発までの標準的なグランドタイム 50 分のパターン

動線の主体	航空機到着					航空機出発					
	50分前	40分前	30分前	20分前	10分前	50分前	40分前	30分前	20分前	10分前	
旅客		旅客降機								旅客搭乗	
機内清掃および備品搭載作業			機内清掃および備品搭載								
飲食物の取り卸し・搭載作業			飲食物取り卸しおよび搭載								
手荷物・貨物取り卸し・搭載作業			手荷物・貨物取り卸しおよび搭載								
燃料補給作業			燃料補給								
トイレサービス作業			トイレサービス								
飲料水搭載作業			飲料水搭載								
整備員			飛行間点検整備作業および確認								
運航乗務員			飛行前点検								
客室乗務員			飛行前点検								
地上作業統括			コーディネーション作業								

けられ、ドアを開いてコンテナを取り出す作業が始まる。

後部客室出入り口には大型トラックが付けられ、乗客が降りたあとの機内清掃に取り掛かる。前の出入り口には別の大型トラックが付けられて、機内でサービスされたスナックや飲料容器などの取り卸しと、次の飛行のためのサービス用品の積み込みを行う。

そのほか、飲料水サービス・カーが機体備え付けのタンクに飲料水を積み込み、トイレット・サービス・カーが汚水を抜き取る。また、翼の下には燃料補給用の車両が入ってきて機体の燃料補給口にホースをつなぎ、次の飛行のために必要な燃料の補給を行う。

コンテナが取り卸されたあとには、次の便に乗る乗客の手荷物や貨物の入ったコンテナが積み込まれる。そして、いつのまにか航空機の前脚には牽引車を取り付けられ出発を待っている。

これら多くの種類の作業は、一見バラバラに行われているように見えるが、実は標準作業行程に従って全員が次の飛行の出発時刻に向かって力を合わせている姿なのである。

次便の乗客が搭乗し、地上作業はすべて終了して、機体に付けられていた牽引車を除くすべての機材が機体から離れていく。スポットまわりがすべてクリアになったところで、次の目的空港に向けての出発である。牽引車は重い機体を押し出していく。ここでまた、ウオッチマンがプッシュバックする機体の安全を確認しながら、牽引車オペレーターに安全ヨシの合図を送っている。所定のところまで機体を押し出した後、牽引車はずし、航空機が自力で動きだしたところで、乗客と航空機を見送る。

上記以外にもいろいろな作業が行われるが、グランドハンドリングの概念をターミナルビルの展望台から見たという想定のもとで説明したものである。到着から出発までの標準時間は1時間足らずで(表1-1)、到着時間が遅ればもっと厳しい対応がもとめられることになる。

1-4 ランプにおける航空機地上支援機材 (GSE) の標準配置

このように空港での航空機の発着作業は、多くの作業の組み合わせでひとつの流れを形成している。そこで、図1-1に代表的な出発準備中のグランドハンドリング地上支援機材 (GSE: Ground Support Equipment) の747型機における配置、および図1-2に羽田空港における「折り返し便」の到着から出発までのグランドハンドリングを示す。

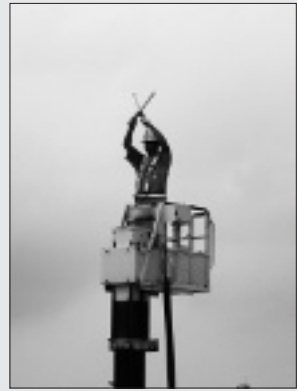
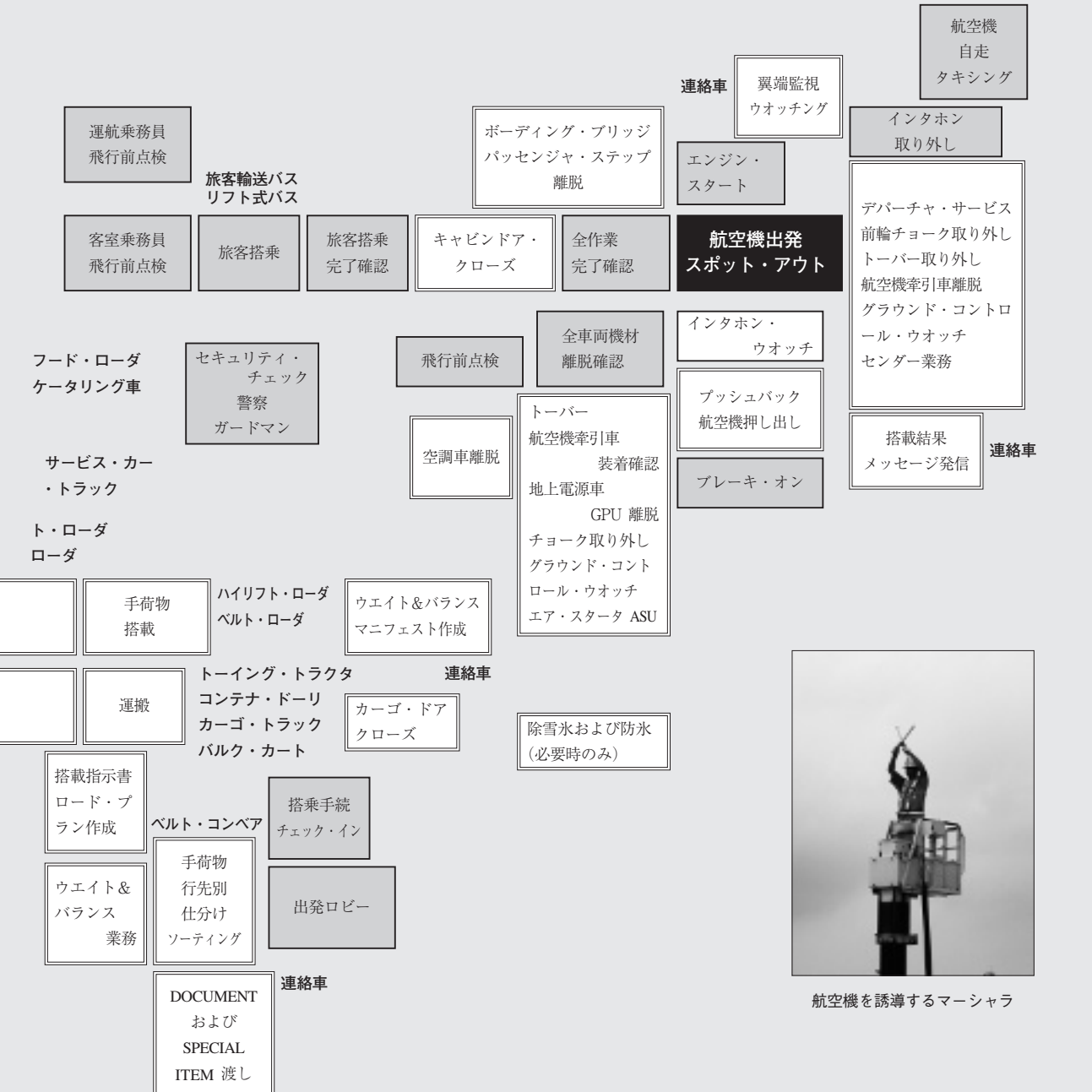
1-5 グランドハンドリング作業の資格要件

すべてのグランドハンドリング作業に従事するためには、各々のサービス会社社内規程の中に作業者の訓練要件や資格要件が定められている。

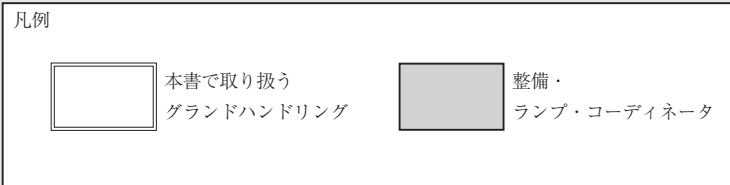
各章においては必要に応じ、その資格要件の事例を記載した。



離陸
テイクオフ



航空機を誘導するマーシャラ



第2章 ランプ・イン／アウト（誘導）作業

2-1 概要

誘導作業がほかのグラウンドハンドリング業務と大きく異なる点は、あの大きな航空機の移動が伴うということである。誘導作業は、おおむね、

- マーシャリング（地上誘導）
- プッシュバック（押し出し）
- ウォッチマン（監視員）
- トーイング（牽引）
- ブレーキマン（航空機ブレーキ操作者）

作業に分かれている。この章では、それぞれについて仕事の内容、要領、訓練、あるいは資格など、概略を説明する。



図 2-1 マーシャリング風景とパドル

2-2 マーシャリング (Marshalling)

2-2-1 一般

マーシャリングとは、通称マーシャラと呼ばれる地上誘導員が、航空機の駐機場（スポット）進入間際から、マーシャリング・パドル（夜間マーシャリング・ライト）を使って乗員に合図を送り、指定位置に正確かつ安全に停止するように導くことをいう（図2-1）。

航空機の大型化ジェット化により地上における死角が増し、乗員のみで航空機と障害物との安全距離や停止位置を正確に判断することが難しく、地上支援者の協力がさらに必要となった。

マーシャリングで難しいところは、航空機の翼端が空間移動する際の障害物からの回避、および航空機の進行方向、速度の修正、停止合図の出すタイミング等を、航空機の進入開始間際から停止位置に至るまでの1、2分間に、地上では動きの鈍い航空機の動きを的確に判断しながら、正確に停止位置に導くことである。

このような業務を確実に実施するには、合図の出し方ばかりではなく、空港の規則や航空機の特徴等に精通している必要があり、社内の資格制度で技術管理を行っている。

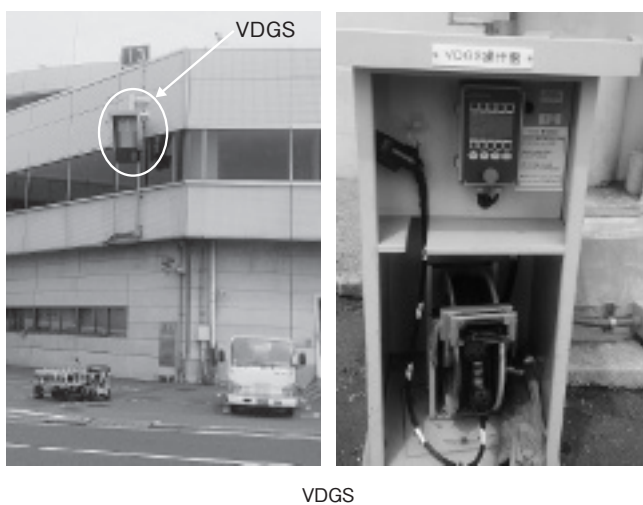
資格取得には、座学（航空機の特徴と構造、合図の方法と注意事項、関連規定、安全等）の受講と実技（合図の意味と使い方と動作、車両による模擬基礎訓練、実機訓練）の訓練後、技能評定（実技試験）に合格しなければならない。

現在、マーシャリングは人手によって行われているが、機械化も進められており、日本でも一部の空港において運用がなされている。このシステムは、VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM (VDGS) といい、駐機場に設置したパネルのライト表示によって、乗員に航空機の進む方向、停止位置をアドバイスするものである。

2-2-2 マーシャラ (Marshaller) の心得

a. 責任

航空機のタキシング（地上走行）中の安全に対する最終責任は、航空機を操縦している乗員にあ



るが、機長に誘導信号（合図）により航空機の動向を指示することから、マーシャリングに対する責任は免れない。よって、ウォッチ作業を含む地上誘導全体の作業責任はマーシャラにある。

なお、運航中の航空機の安全に関する最終責任は機長にある。状況によっては航空機がマーシャラの信号（合図）に反し、一時停止、または経路変更等の行動を行うことがあり、この場合の安全についての責任は機長が負わねばならない。しかし、このような場合も、マーシャラはその後の航空機の動きを監視し、必要な援助をしなければならない。

b. 危険への認識

航空機の大型化に伴い死角部分も広範囲となった。また、空港内は過密化し、地上機材が縦横に走行して、十分安全な場所とはいえない現状があるため、機長のみで翼端等の正確な安全確認をし、停止位置に正確に停止させることは困難であり、マーシャラの必要性が大きくなっている。

航空機の周辺には、エンジン始動中、ブラスト（排気）、インテーク（吸入）等による高い危険性を持つハザード・エリア（危険区域）があり、他への影響を十分に認識することが必要である。

c. 行動

マーシャラは、機長に正確に伝わるよう「基準どおりの信号、方法」で、明確かつ、適宜・適切に発しなければならない。

また、マーシャラは、乗客、見学者、出迎え等の人々の目につくところであり、一挙手一投足が空港で働く社員の姿として注目され、航空会社のイメージとして強い印象を与える。従って、航空機の運航にかかわる作業に従事する者としての自覚を持ち、身だしなみを整え、節度ある動作で作業を実施することが肝要である。

2-2-3 安全知識

マーシャリングは、種々の危険要因がある環境下での作業であり、この作業を全うするためには、危険についての判断が適切かつ確にできるよう、知識を十分修得しておくことが重要である。

a. 航空機の最優先

空港内ランプにおいて、交通の優先順位は、航空機（タキシングおよびトーイング中の航空機）が最優先であって、他の車両や機材は、これを避けなければならない。その理由は、地上での航空機は、大きさや形状のため機敏な動きができず、視界が悪いことと、多量の可燃性物資を積んでいる、高価である、等のためである。

マーシャラは、常にこのことを念頭におき、航空機の優先を第一に誘導作業につかねばならない。必要と判断されるときは、ためらわずに航空機を停止させ、安全を確保しなければならない。また、航空機の運航にかかわるものは航空機がスポットに出入りする場合、付近の車両の交通規制をすることを義務づけられている。