

# FEEDBACK

【 航空安全情報自発報告制度 (VOICES) 共有情報 】



No. 2014 - 01  
2014年12月25日

航空安全情報自発報告制度 (VOICES) は航空安全プログラムに伴い 2014 年度より開始された安全情報の報告制度です。事故やインシデント等に関する義務的な報告制度だけでは捉えきれない多くのヒヤリハット情報を収集し、航空の安全向上のために活用していくことを目的としています。専門家チームによる分析を行った報告事象のうち、業務実施者間で共有すべき重要な安全情報を定期的に『FEEDBACK』として発行していきます。

## 【管制・運航 (大型機)】

### 01. 飛行中、多くの風船が . . .

仙台空港へのアプローチ中の高度 1,500Ft にて、空港周辺の結婚式場から放たれたと思われる鳥の形状をしたものも含む大きささまざまな白いバルーンの集合体に遭遇した。この時は、特に回避操作を行わなくとも風船との衝突またはエンジンへの吸い込みは避けられ、通常通り着陸した。状況によっては急激な回避操作が必要になる場合があると感じた。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ 航空法上は、結婚式場などが使用する、いわゆる玩具としての風船は、規制の適用外となっており、NOTAM による情報提供は行われません。これは、たとえば気象観測用の気球等に比較して、大きさ及び質量の点からも、航空機への衝突時の影響は極めて少ないとの判断からだと思われ。とはいえ、予期せぬ突然の多数の風船の出現は Threat になると考えられます。エンジン吸い込みによる異臭 (ゴム臭) の発生等も懸念されるものの、急激な回避操作による乗客乗員の負傷もさけるべきであり、冷静な判断が求められます。本件と同じように飛行中に風船を目撃し、Threat と感じるような事例がありましたら、VOICES への積極的な報告をお願いします。多くの皆様の情報が安全向上に役立ちます。

### 02. 指示の遅れと項目の多さが Threat に!

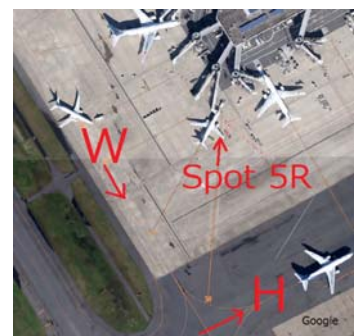
平行滑走路への進入中、Approach からの Cut Angle Heading 指示がなかなか来なかった。このままでは LOC Course を横切ってしまうかと思い、Approach へ問い合わせを試みる直前に指示が来た。指示内容は、Heading、Descent、進入方式、Tower Contact 周波数の 4 項目を含む、通常より長い指示であったが、簡潔にリードバックし、Cross Verification しながらの ILS 進入となったが、結果的に Tower からオーバーシュートに関する問い合わせを受けることとなった。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ 管制指示遅れに加え長い指示は、航路からのオーバーシュートを招く可能性があります。平行滑走路への管制指示には十分注意していると思われませんが、今一度 Remind 願います。また、その時の管制指示は短く、的確に。

### 03.HND Spot 5R へ W を南進し Left Turn で入る際は、H の Taxi 機材に注意!

W Taxi-way を通って、Left Turn で HND の Spot 5R へ入る際、H Taxi-way を通過中の機材とのクリアランスが非常に狭くなる場合があります。報告事例では、Spot 5R へ入る機



材がHをTaxingしてくる機材との接触を懸念して停止しました。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ Outside Watch は、いつも行われていると思いますが、特に当該 Spot 5R へ Spot In する場合には、Spot 近辺の H を Taxing してくる機材に注意してください。また、管制官も、当該 Spot 周辺は機材間のクリアランスが狭くなる可能性があることに留意してください。

## 04. Cabin への Takeoff Notify を忘れずに！

Block out して Runway end に来ててもまだ Cabin からデモ終了の合図がなかった。Tower から「Line up and wait. Report when ready.」の指示があったため、Cabin Notify をスタンバイし Checklist の該当部分を実施した。Cabin Ready の合図が来たので Tower に「Ready」を通報。Tower からすぐに「Cleared for Takeoff」が来た。Continue Checklist をオーダーして Checklist Completed を聞いたうえで Power を Advance しようと声をだしたところで、Cabin Notify を実施していない事に気づき、Cabin Notify と Continue Checklist をオーダーし、完了後に Takeoff した。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ 通常と異なる流れの時こそ手順を丁寧に振り返りましょう。

## 05. ATC との輻輳時には、指示が中途半端になってしまうかも！

ILS App 中、「Gear Down, Flaps 30」をオーダーしている途中に、重なるように ATC から「Cleared to land」の Clearance が来た。Speed Bug は Flaps30 の Speed にセットされていたが、Configuration が「Gear Down, Flaps20」であることを PM からの Assertion により気が付き、Flaps30 をオーダーした。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ PF から PM への指示が ATC と輻輳した場合は、指示の再実施を行うか、PM との確認会話をしっかりとこないましょう。また、PM も、通常と指示が異なると感じた時や、または途中で終わった場合には、確認を行いましょう。  
(Flap20 の Maneuvering Speed は十分満たしていた)

## 06. 時間がある時こそ注意！

Long Taxi 後、離陸の順番待ちをしていた。Takeoff Clearance が来たので Takeoff Configuration を確認したところ、まだ T/O Flaps をセットしていないことに気が付いた。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ Long Taxi で Takeoff まで時間を要してしまったときこそ、手順を忘れることなくしっかり確認しましょう。

## 07. ゴミはきちんと始末しましょう！

地上で Rudder Pedal を最前方にしようと Foot Light Switch を ON にした所、何か光るものがあったので見てみると、手の届かないところにペットボトルが見えた。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ 使用済ペットボトルが床に落ちて、視認しがたい Rudder Pedal のところにどまっていたケースです。まずは、飲み終えたペットボトルの後始末は本人がしっかりすること。また、Flight 前の点検者も、可動部のチェックの際は、異物および不審物の挟み込み等の可能性がないか、可能な限りの目視点検を行いましょう。

## 08. Pilot の操作に配慮を！

成田空港への進入時、通常通り、事前に ATIS を聴取し ILS 進入の準備を実施。その後 APCH との交信と同時に ATIS と違う ILS 進入を指示された。指示に従い FMS CDU を新たに指示された ILS 進入に変更。その後 STAR を指示され、FMS CDU を変更し STAR に従い飛行した STAR 上の Point に近づいた時、急遽別の Point への指示。別の Point は指示された STAR 上にはなく、別の Point を確認し選定して向かった。その後、別の滑走路を指示され、新たに指示された Point に近づくと、Heading を指示され、Radar Vector で新たに指示された滑走路への ILS 進入を CDU に Set して進入し着陸した。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ この時の管制指示の頻繁な変更理由は不明です。状況によっては、航空機への配慮から経路変更が行われるかもしれませんが、その結果、頻繁な経路変更等に伴う FMS への入力行為に

よる操縦士（PM）の Headdown の機会が増え、重要な業務である Outside watch や計器のモニター業務に影響し、安全性の低下にもつながることも懸念されますので、可能な範囲で Pilot の意向も確認し、空港周辺での変更指示は少なめにする配慮も大事です。

## 【管制・運航（小型機）】

### 09. コミュニケーションマイクを切り替えた時は注意して！

空港への進入中、COM1(MIC)で TCA(Terminal Control Area)にコンタクトした。その時、COM2にカンパニーから呼出しがあったためそれに応答した。普段はCOM2(MIC)に切り替え、用件が終わったらすぐCOM1(MIC)に戻すのだが、少し交信が長くなったのと、ILS ファイナルを避けるために Heading バグを回し旋回を開始することに気を取られたこともあって、COM1(MIC)に戻すのを忘れた。旋回を終えて TCA の無線が入っていないことに違和感を感じ確認すると、COM2(MIC)と COM2(レシーバー)のみしか入っておらず、COM1(レシーバー)が OFF になっていた。その後、COM1(MIC)と COM1(レシーバー)スイッチをつけたが、1～2分の間 TCA との交信が途切れた。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ COM2(MIC)に切り替えたときは COM1(レシーバー)が切れていないかを再確認しなくては行けない。マイクを切り替えた時は、レシーバーの状況を確認すること。COM1 および COM2 のレシーバーを両方とも入れておくことについては、規程上の記載はないがWGのメンバーの殆どが、両方ともにONにしています。

#### ☞ 補足説明

- ✓ COM の仕組みとして、COM1 および COM2 のレシーバーが入っていても、COM1(MIC) または COM2(MIC)が入っていれば当該COMの受信が可能となる。そのため何らかの要因でCOM1(レシーバー)が入っていてもCOM1(MIC)が入っていれば聞こえているため、目視でCOM1のレシーバースイッチを確認しない限り、切れていることに気付かないこともあり得る。

### 10. 同乗者への事前説明時には配慮して！

高度 10000ft 前後のフライトの要請があり、同乗者に対し、通常の搭乗前の説明に加え、低酸素症の兆候と対応、状況によっては 10000ft 以上での飛行を制限する旨の説明を行い、必要な装備品等を搭載して現場に向かった。フライトへの影響について同乗者にプレッシャーがかかっていたため、操縦士は低酸素症等の症状について、十分な説明（眠気、あくびを知らせたが気圧低下による歯痛については伝えなかった）を行っておらず、また、同乗者も飛行中に歯痛があったが、他の人に迷惑がかかると思い黙っていた。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ 今回は大事になることはありませんでしたが、同乗者の健康に対し、細心の注意と詳細な説明、さらに不必要なプレッシャーをかけない言い方で事前説明する配慮が必要です。

## 【空港・客室・航空機】

### 11. 機内で急病人が発生！その後の対応は！？

国内空港に向けて飛行中であった外国航空機内で急病発生したとの管制官からの情報を運航情報官が入手した。当空港における当該機のハンドリング事業者であるエアラインに救急車の手配を依頼したものの、患者の症状が不明なことから、救急車の空港到着が遅れることとなった。結果的に急病人の症状は不整脈であり、遅くなったものの救急車が到着して急病人を無事に搬送できたため大事には至らなかった。

#### ☞ VOICES コメント

- ✓ 救急車の出動要請を行う際に求められる情報について事前に確認し、急患等が発生した場合の準備をしておくことが大切です。
- ✓ また、急病人が発生した場合の措置について運航者が責任を持って地上とコミュニケーションを取れる方法の検討も予防策となります。

## 12. そのエクステンションベルト、使っても大丈夫??

機内搭載のエクステンションベルト（シートベルトの延長ベルト）ではなく、個人所有の認証されていないエクステンションベルトを旅客自身が機内に持ち込み使用しようとした事例が、最近2ヶ月間で3件発見された。3件ともに客室乗務員による離陸前の安全性チェック時に発見され、未然に是正することができた。なお、3件全て外国人旅客による持ち込み事例であったが、その内の1件の事例については他航空会社のエクステンションベルトであった。インターネットの海外サイトではエクステンションベルトを個人向けに販売しているサイトも存在している。

### ☞ VOICES コメント

- ✓ 航空機への取り付けについて認証されていないエクステンションベルトは使用禁止であり、安全性の認証されているベルトが機内に配備されていることを旅客に周知することも一つの予防的対策と考えられます。

## 13. 機内で1列に2組の幼児連れ!

飛行機が離陸しておよそ40分後、上空にて機内サービス終了後に左側3列シートの窓側席に着席していた旅客（中央席旅客とご夫婦であった）が2歳未満の幼児を膝上に抱いていた。同時に通路側席に着席していた旅客も生後間もない別の幼児を抱いている状態であることを客室乗務員が発見した。通路側の旅客が抱いている幼児は元々、後列の座席にアサインされた幼児であった。緊急時等で酸素を必要とする場合に備え、装備される酸素マスクの数（3列シートの場合は通常4個）以上に幼児を含めた旅客が座ることがないように座席管理を行わなければならない。今回はすぐに発見できたため、通路側旅客に理由を説明し元々幼児がアサインされていた後列座席の旅客に幼児を抱いていただいた。

### ☞ VOICES コメント

- ✓ 安全上の観点から、装備された酸素マスク数を超えないよう、着席には制限があることについて旅客へ注意喚起することの検討も予防策として有効でしょう。

\*\*\* Information \*\*\*

## あなたの貴重な体験を報告し、共有しましょう

2014年7月より始まった航空安全情報自発報告制度（VOICES）は、皆様のヒヤリハット情報を広く集め活用することにより、航空の一層の安全性向上を目指すものです。皆様からの情報提供をお待ちしています。

### ☞ 報告をいただく対象者

航空活動に自ら直接携わる個人またはその個人が所属する組織からの報告を収集します。言いかえると、航空機の運航に関する、または航空機の運航を直接的に支援する活動に従事する関係者を指します。

### ☞ VOICES で取扱う情報

例えば、人的エラーや安全阻害要因はあったが、不安全事故として顕在化しなかったヒヤリハット等の航空安全情報を取り扱います。しかしながら、航空法や関連通達等で求められる義務報告対象事象に該当する事象や、航空活動に係る安全情報に該当しない情報は、VOICES では取り扱いできません。

### ☞ VOICES へ報告する方法（下の方法のいずれかでご報告いただけます）

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| ① 航空安全情報自発報告サイト<br><a href="https://asicss.cab.mlit.go.jp/voluntary/">https://asicss.cab.mlit.go.jp/voluntary/</a> | ④ お電話 :0800-8057-482(フリーダイヤル)      |
| ② 電子メール : <a href="mailto:mail@jihatsu.jp">mail@jihatsu.jp</a>   | ⑤ 郵送による報告<br>事業所等に配備している専用報告用紙を使用。 |
| ③ FAX : 03-6435-4727   |                                    |

### ☞ ヘルプデスク

制度全般や報告方法等についてご不明な点がございましたら、下記のホームページを参照いただくか、VOICES ヘルプデスクまでお問い合わせ下さい。

航空安全情報自発報告制度（VOICES）事務局、公益財団法人 航空輸送技術研究センター

VOICES ホームページ : <http://www.jihatsu.jp> ヘルプデスク電話番号 : 03-5476-5464 E-mail : [helpdesk@jihatsu.jp](mailto:helpdesk@jihatsu.jp)