

航空安全情報ネットワークニュース 第1号

ASI-NET 作業部会

昨年の夏ごろ、『**ASI-NET を知っていますか?**』というタイトルで航空安全情報ネットワーク(ASI-NET)の紹介記事を各航空会社の安全情報誌等に掲載させていただきましたが、皆さんにもっとASI-NETを知って活用していただけるように、今後、ASI-NET Newsを適宜、発行していきたいと考えています。

1. ASI-NET から運航安全のための提言をしました

ASI-NETでは、運航乗務員の皆さんから提供していただいたヒヤリハット情報等を分析して、潜在する不安全要素を抽出し、その対策等について関係機関に対して提言や要望をしています。2004年6月に2つの提言を行ないましたので、その内容や背景について紹介します。

(1) タービュランス情報への航空機型式の付加に関する提言

ASI-NETでは3年前(2001年7月)に、タービュランスによる乗客乗員の負傷防止に寄与するため、「パイロットは、航行中に遭遇したタービュランスの状況を可能な限り速やかに管轄の管制機関に通報すること」を航空会社に対して提言しました。

その後、皆様方のご努力により、タービュランス情報が増加している状況が明らかとなりましたが、タービュランスによる機体動揺の程度は機体規模によって大きく変化することから、タービュランス情報の実効性をより高めるためには、航空機の機体規模をタービュランス情報に含めることが必要であるとの結論に至りましたので、3年前の提言に加え、2004年6月29日、『**パイロットは、航行中に遭遇したタービュランスの状況を管轄の管制機関に通報する際、末尾に航空機の型式を付加すること**』を航空会社に対して提言しました。

同時に、パイロットから管制官へのタービュランス情報に航空機型式が付加されるケースが増えることから管制官に適切に対応していただけるよう、航空局管制保安部に対して通知を行ないました。

(2) 成田空港の誘導路に関する提言

空港施設に関して2004年6月までに19件の安全情報がASI-NETに寄せられていますが、そのうちの6件が成田空港の誘導路に関連しており、集中傾向がみられます。そのうちの5件は運航乗務員のヒューマンファクターが関与して間違っただ誘導路を進んだ事例ですが、誘導路の配置・構造、ネーミングおよ

び案内表示等、ならびに、地上管制に関する問題がその背景にあるものと考えられます。

成田空港における誘導路の誤進入等を防止するために、運航乗務員に対する事例周知だけでなく、空港施設および地上管制に関しても検討が必要であると考えられることから、国土交通省東京航空局成田空港事務所および成田国際空港株式会社に対して、2004年6月29日、『**誘導路、スポットおよび地上管制等に関して、運航乗務員のヒューマンファクターを十分に考慮した改善策を検討すること**』を提言しました。

提言には、検討の参考として、運航者側から見た問題点と改善案を添付しました。その概要は以下のとおりです。

誘導路が密集して複雑で分かりにくい部分があり、誤進入が発生している。使用頻度の少ない誘導路は閉鎖するなど、誘導路を整理する。

紛らわしい名称の誘導路や名称のない誘導路等があり、間違いやすい。名称の変更・付与を行なう。

案内表示のない誘導路があり、通り過ぎてしまった事例がある。すべての誘導路に案内表示を設置する。

スポット番号は、スポットの位置が把握しやすいように、全体の流れの中で体系的に付与する。

Follow the green system を誘導路が複雑な部分だけでも設置する。

表示をできるだけ大きくし、明瞭な照明をする。

誘導路の一部には誘導路の名称と方向が路面に表示されているが、夜間や雨天時には見にくい。下地を白くするか、光を反射する材料を塗料に混入する。

誘導路やスポットが複雑なため、地上管制のクリアランスも複雑で長くなる傾向にある。クリアランスは適当に区切り、航空機の進行に合わせて次のクリアランスを出すようにする。

空港施設に関する運航乗務員の改善要望を吸い上げるシステムを構築する。

国土交通省東京航空局成田空港事務所および成田国際空港株式会社では、この提言を真摯に受け止めていただいております。現在のところ、非公式ながら以下のような見解が示されています。

実施済み、実施中または計画中

検討中または将来検討予定

現時点では実施困難

現行システムの活用を図る

ASI-NET は、今後ともこの提言についてフォローしていきます。

2. 小型機 ASI-NET が発足しました

2004年4月1日、小型機を運航する事業者、新聞社等の約40社および日本航空機操縦士協会（JAPA）が参画して、小型機航空安全情報ネットワーク（小型機 ASI-NET）が運用を開始しました。

小型機 ASI-NET はインターネットを使用して、小型機運航に関するヒヤリハット情報を収集し、共有するシステムです。収集した安全情報は秘匿化したうえでデータベース化され、参画会社および JAPA が閲覧、検索することができます。それ以外の方は、このデータベースにアクセスできませんが、収集した安全情報のうち、広く周知したい情報については、そのエッセンスを **FEEDBACK** という小冊子にまとめています。**FEEDBACK** は小型機 ASI-NET のホームページに掲載され、どなたでも閲覧できますので、一度、覗いてみてはいかがでしょうか。

小型機 ASI-NET の URL は <http://asi-net.atec.or.jp> です。

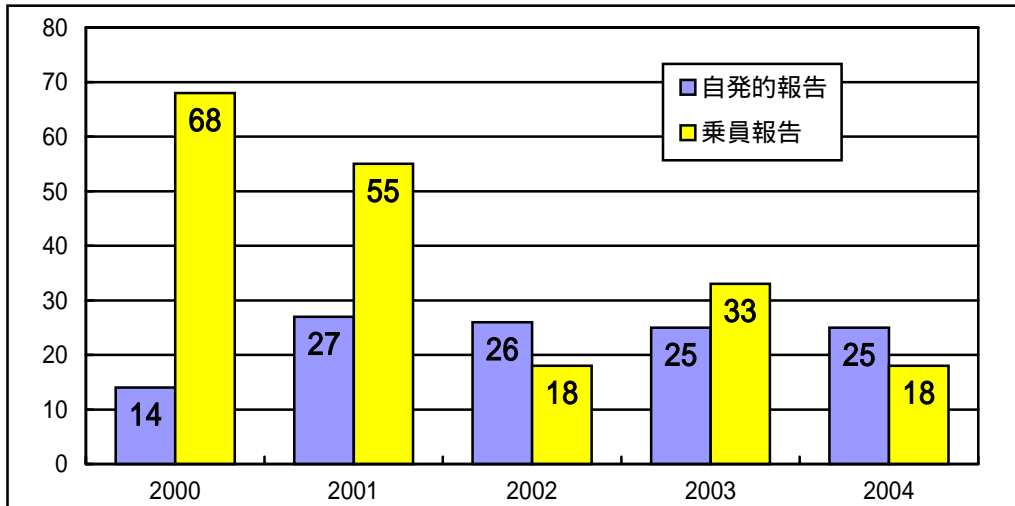
ASI-NET とは

航空安全情報ネットワーク(Aviation Safety Information Network)の略称で、本邦航空会社 17 社* が参加しているネットワークで、1999年12月に設立されました。運航乗務員の皆さんが所属会社の安全報告制度に報告したヒヤリハット情報や機長報告等の中から、他社の運航乗務員と共有することが望ましいと思われる情報が提供されています。この情報を ASI-NET に参加している航空会社間で共有するとともに、情報の分析により潜在する不安全要素を抽出し、その対策等について関係機関に対して提言や要望をすることで、運航の安全に寄与することを目的としています。

* 日本航空インターナショナル、全日本空輸、日本航空ジャパン、エアーニッポン、日本貨物航空、日本トランスオーシャン航空、ジャルウェイズ、ジェイエア、琉球エアコミューター、ジャルエクスプレス、日本アジア航空、スカイマークエアラインズ、中日本エアラインサービス、日本エアコミューター、天草エアライン、北海道国際航空、エアーニッポンネットワーク（加入順）

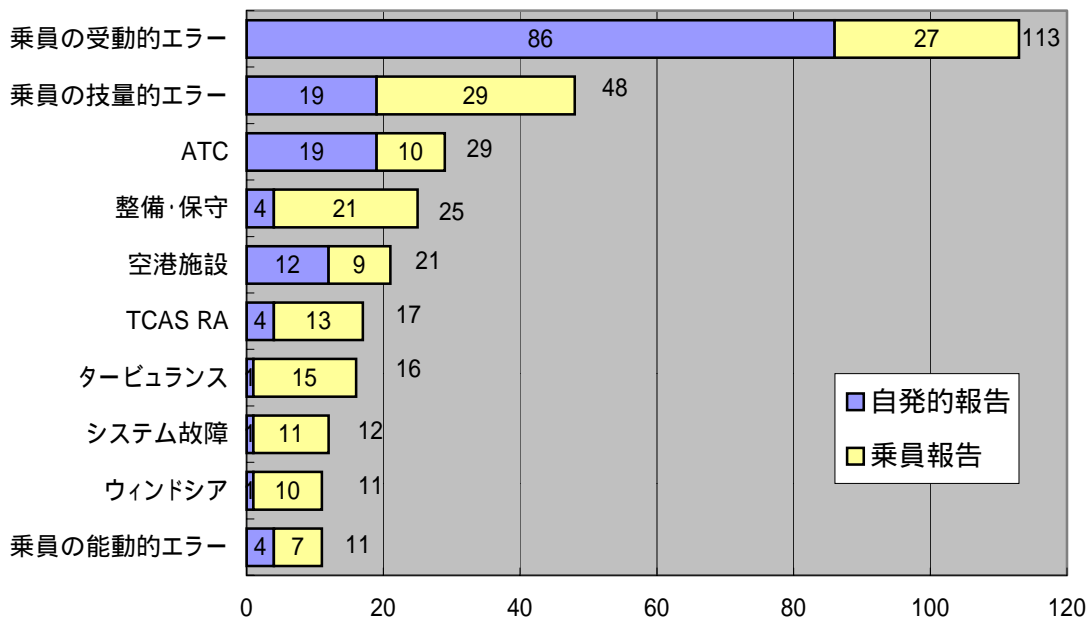
これまでに集った情報の数と分類

2004年8月までに ASI-NET に提供された情報の数と要因ごとに分類した結果は下図のとおりです。



自発的報告は、各航空会社の自発的安全報告制度に報告された情報の中からASI-NETに登録された情報です。乗員報告は機長報告等の中からヒューマンファクターに関連するものや各社で共有するのに有効と思われる情報です。

報告件数上位10項目



乗員の受動的エラーと技量的エラーが多数を占めています。受動的エラーというのは、いわゆるうっかりミスです。技量的エラーは航空機やシステムの不適切な操作や知識不足によるエラーです。3番目の整備・保守の多くは整備士のヒューマン・エラーによる異常運航です。また、10番目の乗員の能動的エラーというのは、規定やSOPからの逸脱などです。1つの事象に対して複数の要因が考えられる場合は重複してカウントしています。

報告者の保護について

報告者の保護に関して航空局の方針が技術部長発言メモの形で発表されたことは、『**ASI-NET を知っていますか?**』の中で紹介しましたが、小型機 ASI-NET の発足にあたって、その内容が航空局技術部長通達（国空航第 1272 号、平成 16 年 3 月 29 日）の形で文書化されました。この通達には、大型機および小型機の ASI-NET に報告された情報に対する取り扱い方針が次のとおり示されています。

- (1) 航空局は、ASI-NET に提供された情報に直接アクセスすることはなく、また、ASI-NET に対しこれらの情報の提供を求めることもない。
- (2) 航空局は、何らかの経緯により ASI-NET に登録された情報を知ったとしても、当該情報のみにより行政処分を行うことはないし、行政処分を目的として更に ASI-NET に対し当該情報の提供を求めることもない。

ASI-NET についての問合せ先

ASI-NET 事務局(担当:広瀬)まで、電話 03-5476-5461、FAX 03-5476-8578 または E メール home@atec.or.jp でお問い合わせください。

最後に

ASI-NET は運航乗務員の皆さんによる運航乗務員の皆さんのためのネットワークです。**運航安全のため、皆さんが経験したヒヤリハットの情報を積極的に社内の安全報告制度に投稿しましょう。**