|  |  |
| --- | --- |
| タイトル | ATEC事業：2021-3-7：  自発報告を含む安全情報の有効な利用に関する調査・研究WG（第1回） |
| 日時 | 2021年６月18日（金）14:00-17:00 |
| 場所 | ATEC会議室 |
| 参加者  (敬称略） | JCAB：若松・犬飼・古賀(欠席)、MHI：坂口  ANA：河田・久下、JAL：辻井・宮地(欠席)、ADO：岩田・石郷岡(冒頭のみ)  ATEC：秦・宮代・黒畑(欠席)・上田(欠席) |
| 備考 | 資料：ATEC HP参照：[https://atec.or.jp/wgmembersonly/](https://atec.or.jp/wgmembersonly/" \t "_blank)  [①2021年度 第1回 WG 議事次第](http://atec.or.jp/wp-content/uploads/2021/06/①2021年度-第1回-搭載管理WG-議事次第_R1.doc)  [②R3年度調査研究案件(安全専門委員会) -抜粋](http://atec.or.jp/wp-content/uploads/2021/06/②R3年度調査研究案件運航技術専門委員会-抜粋.pdf)  [③【2021-03-07計画書案】自発報告を含む安全情報の有効な利用に関する調査・研究](http://atec.or.jp/wp-content/uploads/2021/06/③【2021-06-001計画書案】搭載管理業務に係る教育訓練の標準化に関する調査・研究.doc)  [④FSF：Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions](http://atec.or.jp/wp-content/uploads/2021/06/④搭載管理に係る諸外国の基準調査ATEC.xlsx)  [⑤ICAO：iSTARS/SPACE Integrated Safety Trend Analysis and Reporting Syst](http://atec.or.jp/wp-content/uploads/2021/06/⑤IATA-IGOM.Ed6-第5章Load-Control抜粋-1.pdf)em  ⑥ICAO：SSP Gap Analysis |

**【議事メモ】**

* **１．開会**

秦 宮地リーダー本日欠席のため、辻井氏が本日リーダー代行。本日はWGメンバーの顔合わせとともに、今年度の活動内容の確認をメインとしたい。

* **２．メンバー紹介**

出席者 各自から簡単に自己紹介を実施。

* **３．WGリーダー選出**

秦 既報のとおり、前年度から引き続きJAL宮地氏にお願いする。

* **４．調査趣旨説明 ５．活動方針**

秦 ATEC「令和3年度調査・研究事業：継続・新規案件提案」資料を説明。  
JCAB安全企画課からは、JCABの新安全監視システムは今年7月に稼働できる見込みと聞いている。各国当局の動向調査、安全文化醸成のためのガイダンス作成等については昨年度実施。

辻井 本WGでは米国などの基礎的調査からはじめ、いよいよ本邦への導入に向けた具体的課題や方策を検討していきたい。加えて情報共有や情報交換のためのネットワークのあり方も検討していきたい。

秦 以前よりATEC事業として取り組んでいる「義務報告で収集されるHEに係る安全情報の活用促進WG」もあり、これらの活動とも上手く連携させられればよいと考えている。

岩田 調査研究も大切だが、日本は安全情報の懲罰的考え方が残っており、欧米のようなシステムを導入していくにあたり、何をすべきかを考える必要あり。先に仮説を立て、そのためにどういった調査研究すれればよいのかを考える、とった手法もあるのでは。日本では第三者機関がなく、誰がその役割を果たすべきかといった仮説。情報共有や分析も各方面で実施しているが、それぞれの壁があり、全員が参照することはできない。関係する者が、Key Wordひとつであらゆる情報を閲覧できるようなシステムが望まれる。

坂口 昨年度調査したような内容をどう具現化するのかといったことか？

辻井 情報の壁をどう取り払うのか、といった課題を昨年度認識したが、法律を作るのは難しいため、第三者機関を作ってはどうかという仮説か？

岩田 そのようなイメージ。

秦 義務報告の分析結果そのもの（個社の分析結果や対応）はJCABが開示していないため、そうした情報開示は難しいのでは。自発報告であればVOICES運営の中で秘匿化を実施しており、一程度の開示はできると考えられるが、情報公開をどういった形で行えるのかは今後の課題。

岩田 義務報告の内容は他社に知られたくない内容も含まれている。各社そうしたものを取り払って開示するような仕組みを考えることも必要ではないか。

秦 どの会社も、情報を外部に出したくないというのが本音か？

岩田 運航部門は特にあると思う。整備はさほどでもないのかもしれない。建前ではないが、できる限りすべての情報を共有できるための仕組みの仮説とその検証を進めていければと思う。

秦 統合型データベースをうまく活用できれば、様々な会議体を集約化し多くの情報を共有できるようになるのでは。

辻井 我々が本当に心配していることが議論できれば良い。最近でも当局からヒヤリハット内容の問い合わせが個社に入ることが見受けられ、自発報告に対する当局姿勢にも疑問あり。

久下 我々からデータを開示し何かリターンがあるのかどうか。見返りがあれば各社喜んで開示すると思う。リスクアセスメントが不十分で、アイデント程度しかできていない。

犬飼 TCAS回避操作通報をエアラインから受け、管制からも情報を入手し互いに評価分析している。

河田 各社が所有しているTCASが作動した位置情報を集約しマッピングすれば、安全に有益なものとなるのでは。

秦 1年であらゆる策を構築することは困難なので、例えばTCAS、GPWS、Runway Incursion等具体的事例から取り組むことを考えてもよい。

久下 IATAを通じてデータを取得するのも一案。

岩田 今の仕組みでは、各社から情報を出しっぱなしで、各社が得られるものが少ない。

辻井 JCABでやってみたい具体的取り組み等はないのか？例えばホットスポットの解消等。

犬飼 管制、運送、空港分野で昨年度から「滑走路誤進入防止WG」を立ち上げたが、3分野の協力体制もようやく走り出したところであり、現時点でこれだというものは持ちあわせていない。

秦 Runway Incursionの課題等JCABが主導して検討を開始しているとのことだが、米国CASTやASIASのように今後は当局が主導するものの業界団体等に自主的に取り組ませるといったやり方、方法もあるかもしれない。

秦 安全情報と安全データ（FOQA含む）を紐づけるといった話はJCABの中にはないのか？

犬飼 私は聞いていない。

秦 国が契約書を作成しデータを秘匿化するといった枠組みを作れば、データ共有や安全情報との紐づけができるだろうし、大学やENRIなどとの産官学連携した取り組みができるかもしれない。

辻井 JCAB安企課前前任の三国氏はそのような取り組みを実現したい、との意向であった。

河田 アジア航空会社の中で5,6年前からデータ共有の動きがあるが、まだ十分機能していない。

秦 IATAにもそうした動きあるが、業界団体であるため当局が入り込むのが難しいかもしれない。

久下 スターアライアンス28社加盟があるが、Rowデータの共有は否定的なエアラインが多数。ADS-Bだとデータメッシュが粗く、上手く活用できないといった点もある。

秦 当局がしっかりとした仕組みを作って頂ければ、各社も活動含めやり易くなる。

岩田 フライトデータの取り扱いは難しい。5年前からADOでも取り組みだしているが進んでいない。

秦 個人を特定せず秘匿化するのであれば個人の抵抗は少ないのでは？

久下 信頼関係(トラスト)が更に強くなればと思う。FAAはコンプライアンスプログラムに沿って3年かけて航空会社との強い信頼関係を構築した、と聞いた。一番大きな壁は当局とエアラインとのトラストではないかと考える。

犬飼 お互いに信頼の気持ちを持つのがまだまだ難しいのかもしれない。

辻井 我々として協力できることがあれば協力を惜しまない。

秦 統合型データベース（アシックス：ASIMSの代替）の活用を我々も理解し勉強する必要ある。それらのデータと飛行データとの紐づけは、米国などの諸外国動向（例えばCAST等）と比較し課題等を抽出して提言につなげるのもありかもしれない。またサンプル的に具体的事例に対する取り組みやJALから提案のあった安全情報を取りまとめるネットワーク、体制構築も提案できればよい。1年間という活動期間の制約もあるため、あまり風呂敷を広げずポイント絞ってやっていけばよい。

久下 アシックス稼働後の分析は誰がやるのか？

岩田 義務報告は基本各社。現状では自社のみ分析が見えて、他社はマスクがかかって見えない。殆どのエアラインがVOICES（自発報告）とASIMSのデータがアシックスに統合されることを知らない。

秦 ひとまず各分野のデータが統合された“箱”ができあがるのが7月とのこと。

岩田 その“箱”から秘匿化された情報を関係者誰もがアクセスできることが理想だが、どこまで考えられているのか？

犬飼 まずは“箱”作り。そこからどう発展するかはこれからの話と理解している。

秦 その部分を我々から提言するといったことができればいい。その結果改善が図られれば良い。

犬飼 秘匿化は大切だが、その作業を誰がするのか？運送分野の報告件数は年間1,000件を超えており、大きな課題と感じる。

秦 JCABにリソースがなければ各社に秘匿化用データも別に作ってくれとのオーダーが出るであろう。

辻井 ICAO Annex19では、情報の秘匿化のルールがあり、他の国がそれをどう実践しているかを調査する価値はある。その調査結果をJCABに提案することも手かもしれない。

秦 個社の中でも情報共有を図るには情報を秘匿化する必要があり、まずは社内で秘匿化する作業が必要になるであろう。秘匿化する仕組みが各社でできれば、そのデータを当局へ提出すれば秘匿化は可能。

秦 話は拡散したが、本WGの「実行計画書」の中身については大枠、これで了承されたものと理解した。

辻井 承知した。

～JCAB若松氏が合流～

若松 アシックス稼働後であってもデータの開示範囲やレベルは今とさほど変わらないと思われる。

秦 関係者がデータ閲覧可能な秘匿化の仕組みが必要とWGでは考えている。安全情報と安全データを本邦で管理するにあたり、当局の中だけでやるのではなく当局が主導し業界全体でチームを作って取りまとめるといった構想的な提案するのもいいのではと議論したところ。

辻井 Runway Safetyの話でも、空港・管制・運航者と関係者がいる中、運航者が対処すべき事項も多い（添付FSF資料参照）。そうした運航者としての取り組みを一気通貫で情報共有できればいいと思う。

若松 JCABでは「滑走路誤進入防止WG」を設置し、各空港のRST設置を援助、サポートしたり、誤進入事案を分野横断的に分析評価しFeedbackしたりしている。Runway Excursionについては、ICAOの重要検討課題の一つとしており、SSPの中期的方向性の中でJCABとしても課題に掲げ、5年間の中期で取り組んでいこうとしているところ。できれば指標化や目標値化しモニターできればと考えている。

秦 大々的な検討会でなく指標化を目指そうとしているということか？

若松 そのとおり。

辻井 FSFの資料はあくまでもサンプル、参考的なものとしてお持ちした。

久下 Incursion、Excursionなど各事象の資料やデータは、Tool KitとしてMaterialはある。

秦 ICAOではiSTARSというシステムで世界的データを管理しているようだがJCABは参照できるのか？こうした仕組みをJCABの統合型データベースでも活用すべきかと思い参考にしてもらえればと思う。  
SSPのGap AnalysisもiSTARを通じて行えるようである。

若松 特定のデータしか見ておらず、上手く活用できていない。データは取れるが共有は難しいかもしれない。

辻井 ICAOのデータベースは当局しか使えないサイトがあるようである。エアラインも使えるが有料である。

秦 当局側で本ICAOシステムの利用状況やそのシステムから何ができるかの調査をお願いしたい。

秦 データ分析について、先日の航空人間工学部会例会時に慶應大学の中西先生が講演し、VOICESを例にとったSafety-Ⅱの紹介をしていた。我々ではテキストマイニングのプログラムは作れないが、こうした外部の専門家の協力を仰ぐことも検討してもいいのではないか。義務・自発に関わらず全データをテキストマイニングにかけて分析してもいいかもしれない。

辻井 義務報告の中にGoodプラクティス的な情報はあるだろうか？

岩田 義務報告はこれで抑えられたという観点での考察や要因分析はなく、あくまでも起きてしまったことに対する報告である。書き方や目線を変えればできるかもしれない。

犬飼 事故に至らない事案の報告ならいいが、現状では、事象に至ったものを報告するのが義務報告。

岩田 本来、義務報告をすることで褒められる文化が大切。

秦 ATEC HPに中西先生の論文を掲載しておくので興味あれば見てほしい。

若松 エアラインから動態データ（飛行データ）をもらっても現状ではそれをどう使っていけるかの考えは持ち得ていない。

秦 今はなくても今後10年20年先を見据えてどうすべきかを本WGで検討することが大切であると理解しており、本来あるべき姿や仕組みを考える必要がある。

岩田 当局の立場として、ICAO監査なりで日本の対応状況など聞かれると思うが、いつまでに何をどうするかといったものあれば聞かせてほしい。

若松 ベースラインを見据えたものがICAOの要求事項で、各国でその対応ができないと意味がないため、かなりざっくりとした内容となっており、JCABとしてはICAOの要求は満足しているとの認識。ICAOの要求も今後高まるだろうが、我が国としては最低限そのレベルは満足させていく予定である。

辻井 基準に適合するのは当然な話であり、今でもできている話。むしろやるべきは、当局とエアラインとのリソースをいかに活用するかについて検討するのがよい。

秦 アシックスが単なる器だけでは何も進化はない。むしろ非効率になる恐れさえある。システムとしてどう安全情報と安全データを紐づけ、それを共有するかの仕組み構築に向けた提言が主要な活動テーマ。

辻井 JCABの方でリソースの効率的活用策など検討しているのか？

若松 安全部全体での効率化は話しているだろうが、SSPに特化した検討はないと思う。

辻井 FSCに対する安全監査とLCCに対する安全監査についてやり方を変えるなどの検討は？

若松 コロナが契機となって効率化の検討をしており、ポストコロナでもそれを継続するといった動きはある。

辻井 JCABとして、本WGでこれを検討してほしいとの要望があれば我々も活動しやすい。

若松 まずは今以上の情報をいかに開示できるか。今と変わらない場合、検索がしやすくなる程度の効果しか生まれない。

犬飼 現状は概要のみ公開している。各社の詳細な分析やそれに基づく対策などは一切非開示である。

岩田 何が何件起こったかが分かるだけで、どうしてそれが起きたかを第三者が把握することは現状不可。

辻井 海外では第三者機関が管理することで秘匿化や情報の開示ができている。

久下 長い目で見て、我が国の航空の安全向上のためにJCABとして変えていくことはあると思う。

若松 我々との認識とのギャップがあれば、それをエアラインとともに埋めてよりよいものを作っていくようなイメージか。

辻井 そのとおり。エアラインと当局の温度感を合わせられれば思う。

坂口 製造者側ともデータ共有などしてもらえればと思う。製造者として航空機事故を予防するようなことを航空機納入前にできることもあると思う。

岩田 義務報告は航空運送事業者のみが対象のため、認定事業所(製造者)の参画はできない。

若松 今の仕組みではできないが検討の余地はあるかもしれない。

岩田 枠組みの変更が必要になる。

坂口 承知した。検討をお願いしたい。

辻井 アシックの活用(公開)と秘匿化で活動の半分くらいを占めそうである。

河田 アシックス稼働後の「情報分析委員会」の位置づけをどうするかといった当局の考え方はあるのか？

若松 現時点で持ち得ていない。今回のシステム改修は、まずはデータ統合と現状の既存システム機能を維持することがメインとなっている。ユーザー各社には必要な機能に関するヒヤリングはしている。

秦 管制・運航・空港のデータが統合されれば、一つのTCAS事例が一気通貫でつながるとのイメージ持っており、それをエアラインが見られないにせよJCABはあらゆる情報を有しており、それをどう活用するかが重要となる。ICAOやSSPの中でも安全情報の収集、分析、共有の主体は国であり、例えばフォーラムをやるにしても主催はJCAB、エアラインはプロバーダーとして協力していく立場が基本であると理解している。

* **６．昨年度フォローアップ**

**1) 航空安全情報ポータルサイト更新状況について(安全文化醸成ガイダンス)**

若松 担当の者に確認したい。一昨日、部長と話した際、「特に局内の了解を取る必要はなくやってよし」とのご発言があった。

秦 順次進めていただき、夏ぐらいを目途にできればと思う。Just Cultureや安全文化醸成などに関連付けてポータルを構成頂ければよい。SMICGやICAOポータルリンクもあったほうがいい。アイディア皆さんお持ちだと思うので、当局ポータルにどうリンクを貼るかといったところだと思う。事業者が見に行きやすいものとしてほしい。

若松 夏ぐらいを目途にポータル化について承知した。

**2) 航空安全監視システムデータベース進捗状況について**

秦 7月を目途にデータベースが構築されると聞いているが、進捗はどうか？

若松 ユーザーの使用方法について検討継続中。事業者が使えるようなシステムにしようとしているが、情報セキュリティ上の観点で再検討が必要となり、一旦検討が戻っている。そのため時間を要しているが、今月中を目途に解決させ7月から試行運用とするスケジュール感である。詳細は担当に確認する。

秦 次回7/26のWGで議論できればと考えているが、タイミング的に難しいかもしれない。

* **７．次回W/Gの開催予定**

辻井 次回第2回WGは、7月26日(月)14:00-17:00@ATEC会議室とする。  
第3回は、パラリンピックが終了した9月6日以降がいいのでは？

秦 できれば本WGは対面で行いたい。第3回WGは9月7日(火)14:00-@ATEC会議室とする。第2回WGまでに安全に係る会議体の現状とあるべき姿を一枚のポンチ絵で表現したいと思うので検討願う。

以上