|  |  |
| --- | --- |
| 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2回） |
| 日時 | 2021年7月26日（月）14:00-16:50 |
| 場所 | Zoom会議 |
| 参加者  (敬称略） | JCAB：若松・古賀・犬飼 、 MHI：坂口  ANA：久下・河田 、 JAL：宮地・辻井 、 ADO：岩田・石郷岡  ATEC：秦・上田・宮代・黒畑(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2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)  [②](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)2021年度 第1回WG 議事メモ  [③安全情報の分析および関係者との共有](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) |

**【議事メモ】**

* **１．開会**

秦 本日の議題について概略説明。

* **２．前回の議事録確認**

秦 久下さん、犬飼さんから事前に頂いたコメントは反映済み。その他、特にコメントがなかったことから、配布の議事録にてFixする。

* **３．前回のアクションアイテムのフォローアップ**

**１）当局ポータルサイト更新状況(安全文化醸成ガイダンス) ＜航空局＞**

宮地 いよいよ本邦への展開に向けての課題整理のフェーズに入ってきた。しっかり議論していきたい。

辻井 昨年の成果物をJCABポータルサイトに掲載してほしいと要望しているが、その進捗状況は？

若松 掲載する準備はできている。原稿は報告書最終版でいいか？

辻井 そのとおり。2種類あって、SSP航空安全プログラム概要とSMICG安全文化醸成ガイダンス。

若松 PDFで掲載したいと思う。

秦 7月のJCAB安全部長交代に伴い、航空安全情報ポータルの[安全部長コミットメント](https://safetyp.cab.mlit.go.jp/information/%e5%ae%89%e5%85%a8%e9%83%a8%e9%95%b7%e3%81%ae%e3%82%b3%e3%83%9f%e3%83%83%e3%83%88%e3%83%a1%e3%83%b3%e3%83%88/)が刷新されているので各自確認願いたい。航空安全プログラムのサイトからリンク付けされるとの理解でよいか？

若松 そのとおり。

宮地 JCABポータルの「航空安全プログラム」、「航空安全プログラムへの取り組み」をクリックして掲示されるPPT資料が古いため差し替えが必要であり、またそのリンクに飛ぶ際のリード文(現状2行)も修正し充実したほうがいいと思う。

若松 リード文の充実は承知した。局の方でも検討するがWGメンバーでも文案考えていただければ助かる。

秦 「航空安全プログラム(SSP)に対応した体制の確立」のペーパーを差し替えること自体可能なのか？

若松 可能である。局内向けに説明している文章を2～3行足してみたい。文案できたらWGメンバーに照会させていただく。

河田 こちらでも案を検討してみたい。

坂口 新資料について、業務提供者における安全文化の醸成が弱いように見えるが。

若松 SSPは国のプログラムのため国の目線で資料を作っているが、当然、業務提供者側でも安全文化の醸成に努めていただく必要がある。すべての業務提供者が対象とはなっておらず課題認識はもっているが、徐々にではあるが必要な訓練など提供させていただいているところである。

坂口 製造事業者に対しても同種の対応をお願いできればと思っている。

若松 すぐにとは言えないが検討をしていきたい。

秦 JCABは様々な啓蒙活動しているが、小型機パイロットや整備従事者に対するものが多く、製造者向けはまだ十分ではなく、その点が課題だと思う。

岩田 国の意識としては、業務提供者向けがメインなのか、それとも全国民向けか？

若松 業務提供者向けがメインになっているが、結果として一般にも公開されている。

宮地 では、若松さんと河田さんには文案を検討してもらい、メールベースで確認していくこととしたい。

**（Action Item）**

**2）ICAO iSTAR利用状況、何かできるのか ＜航空局＞**

辻井 ICAO iSTARを利用するとどんなことができるのか？というのが素朴な疑問としてある。

若松 コロナのリスク管理向けにiSTARができたと思われるが、何ができて、何がメリットになるかを追い切れていないため、もう少し時間が欲しい。

辻井 承知した。

秦 ICAOに提供する各種データ類のJCAB内の取り纏めは安全企画課になるのか？

若松 ICAOの窓口は安全企画課になるが、個別データの窓口は各課になる。

秦 航空局としてどういったデータがICAOに提供されているのかが把握できると良い。

若松 了解。調べてみる。なお、事故やインシデントはかねてからICAOと共有している。

**3）義務報告対象に製造認定事業場を追加する余地 ＜航空局＞**

坂口 航空法では安全上の支障を及ぼす事態発生時の報告義務を航空運送事業者と航空機使用事業者に課しているが、製造者には事後処理のみで事故の未然防止ができていないとの問題意識がある。義務報告も自発報告も事後ではなくタイムリーに情報共有いただけると有難い。

秦 法改正が必要になるがどう考えるか？

若松 SSPの観点からは業務提供者からの発信の必要性はそのとおりだが、法改正云々の話になるとコメントが難しい。

坂口 法改正ではなく、その他方法で可能なら教えてもらえないか？

若松 現行制度で不足であれば検討の可能性はあるが、今の仕組みで十分機能していると思われる。義務報告を扱う側で製造事業者への報告・供給が必要と判断したものは適宜発信しているところ。

宮地 坂口さんの未然防止の観点からの情報の水平展開は重要、との視点はご指摘のとおりだと思う。

若松 航空機安全課などにも詳しいことを確認してみたい。

岩田 法111条の4は2006年のSMSスタート時点に措置されたものと思われる。リニューアルが必要ではないか。

若松 局内で検討してみたい。

辻井 Boeingとやり取りすることもあるが、製造者に対するSMSの導入そのものがまだ成熟の途上過程にあると思われ、海外でも検討・発展途上にあるとの理解である。

宮地 ドローンはSMSとの関係でどのように位置づけられているのか？

若松 無人機にカテゴライズされ、できるだけ多くの情報を収集したいと思っているところ。もう一つ、空飛ぶ車というカテゴリーもあり、それぞれ中期の方向性に反映しているところ。なお、JTSBとしても無人機を扱っていく予定。

宮地 それらを踏まえたSSPの改訂が入るのではないか？

若松 詳細はわからないがそれが理由で改訂はされないのではないか。

秦 将来に向け今からでも検討するのに相応しいテーマだと思う。

若松 関連部署と協議を継続していきたい。

**4）本邦安全情報に係るネットワーク(会議体) ＜WGリーダー＞**

辻井 作成資料「③安全情報の分析および関係者との共有」について説明。

秦 2ページ以降の表部分について、記載内容以外にも他に会議体などあれば追記していきたい。資料を作るうえでわかったことだが、例えば管制の義務報告に係る情報の多くが非公開になっており、こうした部分の何らかの対応が必要だと考える。また局主幹の分析欄等も不明なところはブランクとしている。この資料は現状を示しており、これをたたき台として今後あるべき姿を議論していきたい。

若松 資料作成に感謝。内部でも各種安全情報の共有は行っている。

秦 当局部分の表(主催、分析、共有など)や事象者側で把握できていない情報について、ザックリで構わないので当局側でも記入いただけないか？

若松 承知した。可能な範囲で加筆したい。

秦 今後重要なのは「安全監視システム」であり、それをいかに活用できるかという点かと思う。

辻井 必要な情報が必要な人にタイムリーに果たして届けられているのか、という疑問が生じる。

宮地 米国ではFAA高官や事故調査担当官との情報共有がしっかりとできている。その意味では本邦においても、局内でどう安全情報が共有されるかが重要であると思われるが、その点どうお考えか？

若松 各分野で分析など行っているが、安全部会を部内で開催し、部内で情報共有を図っているところ。  
新たな監視システムにより、一層の連携が図られるものと期待している。また共有が弱かった部分に対応すべく、滑走路誤進入防止WGを立ちあげ対応している。

久下 新監視システムにより、各主体と横串させるようになること期待する。ICAO Doc.9859 SMMにもあるように、ポジティブ Safety Cultureにより、国は全ての安全情報をオープンにしていく必要がある。

岩田 当局の安全監査情報は、以前のように全整備本部長集めての開示は現在行われておらず、ここ5年くらいは安全推進部門への個別説明（国による年1回のマネジメントレター発行）で対応されている。

秦 その点を含め、「③安全情報の分析および関係者との共有」資料について、各WGメンバーで加筆をお願いする。 **（Action）**

* **４．安全監視システム(アシックス)の進捗、概要説明**

古賀 JCAB資料「第2期 航空安全監視システム 自発報告サイトにつきまして」(2021年7月26日)について説明。管制分野と空港分野は7/1にサービスイン、運送分野は8/23サービスイン予定。航空事業安全室から今週にも事業者へ利用説明がされる予定。2期自発サイトは8月末～9月上旬の調整完了を想定しているが、システム運用や仕組みの詳細についてはATECと詰めていきたい。

河田 今後、義務報告と自発報告のDBが統一化されるとのことだが、事業者側でも閲覧可能なのか？

古賀 現時点では閲覧は当局のみ。

上田 本日の資料を後程共有いただきたい。前回説明いただいた内容からほぼ同様の形で展開されると認識したが、現状のATEC ACCESSDBの移行に支障がでないかなど一度打ち合わせをさせてもらいたいがよろしいか？

古賀 本日の資料は共有する。またシステム業者交えた打合せも承知した。

宮地 VOICESの流れについて、入口は局のシステムから入り、その後ATECにいくということか？

古賀 そのとおり。義務報告の3分野とは異なる流れになる。

秦 今でも大元のサイトは航空局であるが中身の閲覧はATECのみができ、その運用は変わらない。

河田 安全監視サイトへの登録時、どのような情報が秘匿化されるのか？

秦 初期投稿時にある会社名などは現行と同様秘匿化されることになる。

岩田 2期システムにおいて、JCABはVOICESの秘匿化された中身を閲覧できるようになるとのことだが、一般人がそれら情報を閲覧できるのはいつになるのか？

古賀 具体的時期については検討につき現時点で持ち合わせていない。

岩田 当局が閲覧できる一方、何故に我々はできないのかという点で不満が残ると思う。

河田 この話は自発報告に限定されたもので、義務報告は一切開示されないということか？細かいことは別としてベンチマーキングのためにも一定の情報は活用したいのだが。

古賀 秘匿化もされておらず、かつ義務報告事象でもあり、現時点で開示することは検討していない。

秦 この点が重要なポイントで、高度逸脱や経路逸脱、運用限界超過など他社にとって有意義な情報であれば共有すべきというのが我々の主張。

宮地 自発報告同様、秘匿化したものを閲覧できるようにしてほしい。

辻井 前回WGでも話題に上ったが、義務報告の秘匿化にはエアライン各社の協力が不可欠。他国での事例なども参考にできればいいと個人的には思っている。

犬飼 現状では各社の概要データは公表しており、その範囲での公表は新システムでも考えている。明後日の午後に航空事業安全室から新システム利用に関する説明会を開くので参加してほしい。

秦 概要の公開はこれまでどおりだが、その裏付け情報などの公開も要望として各社から挙げてほしい。

宮地 海外ではEUがほとんどの事象を義務報告としてそうした情報を集めている。FAAは最初からASAPを通じて秘匿化したものを集めている。EASA（EU）を参考してもいいかもしれない。

坂口 製造事業者も新システムでは登録や閲覧が可能になるのか？義務報告ではなく自発報告も閲覧できないのか？

秦 製造事業者側に求めるものはあるのか？

古賀 今のところ求めるものはなく、自発報告は製造事業者も（登録すれば）閲覧可能になると思われる。

犬飼 航空事業安全室の担当は運送事業者なので、製造事業者への説明は行っていない。

若松 航空機安全課にも確認の上、結果を坂口さんにフィードバックしたい。 **（Action）**

* **５．ブレスト**

**1）安全監視システム(アシックス)について**

**2）本邦の安全情報に係るネットワークのあり方検討**

宮地 上記2点については、これまでの議論で概ねカバーできていると思う。残りの「非懲罰」について議論していきたい。

**3）非懲罰について(安全部会 議事概要参照)**

秦 航空政策審議会 航空分科会 第15回 技術・安全部会（[6/29開催、事務局：安全企画課](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_gijyutuanzen01.html)）の議事概要を関連リンク付けしているので参考にしていただき議論をお願いしたい。

若松 まさに情報分析委員会でも議論を行っているところだが、中々議論が進まず悩ましい。SSPの根本議論ができておらず、こうしたWGの場で議論や意見を出していただけると助かる。

久下 Doc.9859の第8章State Safety Managementの中のState Safety Promotionの中で、いかにポジティブSafety Cultureを醸成するかがポイントである旨記載されている。また、第3章 Safety Cultureの中にポジティブSafety Cultureを醸成するポイントが取り纏められており、それを参考するのもいい。各サービスプロバイダーが起きたハザードは誰でも入手できるよう秘匿化は重要。

辻井 カナダかどこかの国のCAAが、Doc.9859のポジティブSafety Cultureの促進要素と阻害要素を取り纏めたリンクを張っていたと思う。共通の概念を持つためには、こういった情報を参考に更に航空局ポータルを発展させていければ良い。 **（今後のAction）**

若松 局内の安全文化の醸成は重要と認識しており、できるだけいい資料を共有し、少しでも気づいてもらえる環境整備に努めていきたい。

宮地 これからでも全く遅くなく、まさにアシックスがきっかけとなっており、局内の議論を活性化してほしい。

秦 当局側での環境整備を進めるにあたって、ICAO Docの事例集やカナダかどこかの当局のポータルリンクなどを参考掲示しながらサイトを充実するということも検討すべきである。またこれに加えて周知・広報活動を通じて、行政指導の対象にならないことも広く周知していくべきである。

宮地 アプローチの仕方含め検討必要。

犬飼 懲罰とは何かがポイントになる気がする。当局による自主報告に対する事例の詰問も懲罰にあたってしまうのか？当局側だけでなく会社側の対処、対応を含めた懲罰との視点で議論がされているとのことでよいか？

宮地 そのとおり。受けての立場にたった議論が必要だと考える。

久下 ご指摘のとおりエアライン側にも問題はあると思う。また、ソーシャルネットワークの発展に伴い、ハザードのアンダーグラウンド化が起き、情報が表に出てこないリスクがある。殆どのパイロットは、OMに書いてあること以外はレポートしない、定年まで穏やかに過ごしたい、と思っている人が多いと感じる。

石郷岡 乗員と事務方で会社の懲罰規定に差異認識があると思う。乗員訓練関連部など間接部門にも非懲罰の理解促進を図る必要あると思う。ヒヤリハット事例が出づらい一因にもなっていると思う。

宮地 プロモーションのところは、間接部門を含めて対応が必要な点はおっしゃるとおり。

秦 今まで議論してきたことを当局のポータルサイトに掲載していくのが最初のトリガーとしていいと思う。

若松 当局としても自発報告の活性化が必要との認識にはある。その必要性の意識がもう少し高まればいいと思う。

岩田 報告することによって安全が高まるとの認識が必要。また報告者には何らかのインセンティブを与えられるような仕組みが必要なのではないか。

宮地 情報が整理されればされるほど取り締まり強化(Enforcement Action)にシフトするようなことがあってはならない。

河田 そもそも義務報告も直接的には行政処分対象ではないとの認識であり、安全部会 議事概要のコメントにある自発報告に限定するのはおかしいと感じる。意図的でない限り行政処分の対象としないことを当局が明らかにすべき。

若松 そうした意見があることは重々承知しており、トータルで考えていくべきものと考えている。安全文化醸成の意識を高める取り組みを行っていきたい。

犬飼 今改めてこうした状況であることを認識でき有意義であった。局内で継続的に検討していきたい。

宮地 お互いの信頼関係が大事。

河田 局だけでなく我々自体も同じで、平時からお互い腹割って話し合っていくことが大切だと思う。

辻井 社内で非懲罰制度を考えていくと行政処分の問題にぶち当たる。共通認識を示すガイドラインがあればいい。

久下 エアラインと当局間の認識合わせが大切。

秦 取りまとめ方が難しいが、皆さん手持ちの情報を各自持ち寄り、WGで議論を継続していきたい。

* **6．次回W/Gの開催予定**

秦 次回第3回WGは、9月9日(木)14:00-@ATEC会議室、第4回は、10月14日(木)14:00-@ATEC会議室を予定。

以上