|  |  |
| --- | --- |
| 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6回） |
| 日時 | 2021年12月23日（木）14:00-17:10 |
| 場所 | ATEC会議室 |
| 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(携帯にて参加)  ATEC：黒畑・秦・宮代 |
| 備考 | 資料：ATEC HP参照：<https://atec.or.jp/wgmembersonly/>  [①2021年度 第6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5回WG 議事メモ  [③](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)安全情報の分析および関係者との共有PPT  ④自発報告を含む安全情報の有効な利用に関する調査・研究報告書構成骨子案 |

**【議事メモ】**

* **１．開会**

事務局 本日の議題について概略説明。16時から安全監視システムの自発サイトに関する機能紹介などをJCAB古賀氏およびシステム委託先から説明いただく。

* **２．前回の議事録確認**

事務局 すでに照会、コメント反映済み。修正等あれば本WG中にコメントをお願いする。  
→この内容でFixしHPに掲載する。

* **３．前回のアクションアイテムのフォローアップ（確認のみ）**

**１）Positive Safety Culture醸成資料の当局ポータルへの掲載 ＜航空局＞**

宮地 前回議事録を改めて読んだが、良い議論ができていると思う。

若松 当局ポータルへ航空会社のベストプラクティスを入れ込む設定が現時点でまだ対応できておらず早急に対応する。

秦 「プロバイダーのベストプラクティス」の箱を設けていただき、各社の有益情報をアップできるようにしていただきたい。また、JALにて「トータルシステム時代の安全文化」という題名の社内寄稿がされているので、これもベストプラクティスに入れてもらってはどうかと思う。

辻井 SMSに関するこれまでの情報や活動を整理する意味で本稿を作成した。

宮地 社内Flight Safety誌の中の記事の一つであり、配布しているものなのでぜひ活用してほしい。

若松 有益な内容と承知しており、ぜひ使わせていただく。サイトとしての区分などは調べてみる。

秦 これに限らず様々な有益な情報などを入れてもらえれば良いと思う。

**3）安全情報に係るネットワーク(会議体)資料アップデート ＜航空局＞**

犬飼 前回WGの中で行政処分のパートと報告徴収のパートを記載した。行政処分は団体に対するものと個人に対するものがあり、審査する場などを記載している。また、その他の活動として、平成29年に地方空港から情報官に加え委託先である支援センターも引き上げたことから、安全運航支援セミナーは現在活動されている実態はない。

宮地 Internetで検索すると、JCAB HPの「航空従事者等に関する行政処分について」や「行政処分・指導の概要」として、過去の事例がまとめられたものが出てくるがほんの一部である。情報公開請求などすれば過去の事例を把握することができるのか？Just Cultureの行政としての公平性を伝える目的で、こうした情報を共有するのもよいかもしれないが、そもそも、なぜ処分および行政指導がここに記載されているのか。

秦 国としてはSSPの中で「安全監督活動を通じて得られた情報」の一つの安全情報として、処分および行政指導も含まれている。

犬飼 限られた情報しか出てこないのは、公開期限があるかもしれないが、詳細は把握していない。（事後確認：行政処分等の公開期間は2年）

宮地 “事業者” “行政処分”と検索すると平成19年の客室乗務員をコックピットに座らせ写真撮影した事例しか出てこなかった。見たい人が見やすいようなHP構成にしてもらえると良いのではないか。

黒畑 航空局HPにネガティブ情報検索サイトがあるが、必ずしもすべての事例が掲載されているものではない。

岩田 事業者に対する厳重注意以上の処分はプレスリリースされている。言い換えれば口頭による指導は表には出てこない。従事者に対する処分は事業者とともに公表した飲酒事例を除き、基本的には公表されていないと思われる。ただ、そうしたルールはJCABの内規で規定されていると想像する。

若松 私もそうした基準を見たことがないので良くわかっていない。

岩田 事業者からJCABにお願いしない限り、当局が積極的に事例を公表することはないと思う。

辻井 あくまでも安全情報の一つとしてこうした不利益情報があるということを本資料では示したいだけであり、深く追求する必要はないものと思う。

**4）義務報告のハザード特定とリスク評価 ＜航空局＞**

犬飼 メールにて回答した通り、JCABの内規に基づいて、ヒューマンエラーに対するリスク評価や重大度の評価を行っていることは確認できた。

宮地 リスク評価が高い事例に対するアクションなど取っているのか？ただ単に評価しているだけか？

秦 「結果の重要度」とあるが、そこでいう「結果」とは何を指すのか？事態そのものの結果を示しているのか、あるいはその後につながる最悪の事象（コンシークエンス）との意味であるのか？

犬飼 コンシークエンスとしての結果を意味する。「原因の重要度」に関しては、会社や運航者に責任のないものを下限に、複数社や複数部署が関連している場合には評価が高くなるようスケールを決めているようである。

宮地 偶発的に起きたものは重大度が低く、悪質性が高いものは重大度が高いと判断するのではないか？

河田 「発生の可能性」と「結果の重要度」を掛け合わせて評価しているのでは。

犬飼 その通りで、各々マトリクスを作成し、原因の重要度も加味して評価している。軽微、中程度、重要、非常に重要の区分。それぞれ総合評価を出した後、これらを比較したうえで大きな方を採用する。会社の同一部署か複数部署に関わるか否かで重要度を評価しているようである。

岩田 ヒューマンエラーに関わらないような事案は評価していないのか？

犬飼 ヒューマンエラーに関わらない機材不具合については、整備審査官が6-001も含め事象を評価しているが、監査室と同様な評価スキームを用いて評価しているかはまでは確認できていない。

岩田 ANAやJALではヒューマンエラー以外の不具合事案もリスク評価しているのか？

宮地 評価している。

* **4．効果的な評価・分析手法についての検討**

1. **実際に統合型DB（ASICSS）を使用した仕様の確認 ＜航空局＞**

若松 今回説明させて頂くのは、あくまで運送分野に係る部分のみであり、管制、空港分野はまた別の様式となっていることをご理解いただきたい。

犬飼 航空事業安全室はASICSSの全情報が見られる。上部にあるインシデント情報（事故、重大インシデント、イレギュラー運航）からプレスリリースなどを作成している。ASIMSの全データをASICSSに移している。背景色がグレーとなっている部分は事業者が見ることができない情報。結果および原因の総合評価は、A、B1、B2、C、Dの5分類。原因分析ポイントは1～20の20段階。基本的にASIMSでできていたこと、やっていたことはASICSSで最低限できるようにした。それ以上の機能は現状ではないが、本WGからの提言や答申を踏まえて検討していくことはできる。

坂口 適切な項目が選べない（選択肢にない）ようなことが起きた際の対応は？

犬飼 詳細把握していないが、ある程度情報を集めたうえでタイミングをみて改修するということはあろうかと思うが、増やせばよいものでもなく、きちんと精査したうえで対応は必要と考える。

河田 年度で見たときに評価が高いトップ10から対策を検討するといったようにデータを利用してはどうか。

若松 ご指摘のようなデータ分析が十分できていないのが現状の課題である。安全部会とは別にシーケンシャルに連続性をもった分析を行うための方策を部内で検討を始めており、1月に高度逸脱、管制官と訓練生とのコミュニケーション、滑走路誤進入の３つに焦点をあて、安全部内でシーケンシャルな分析の観点から幹部に意見を伺う予定としている。

河田 自発報告がVOICESから流れてきたデータも義務報告と合わせた分析ができるようになるのか？

若松 今のところは検討の範囲にない。

辻井 本WGでの議論をもって検討していだくこともできるのではと思う。

宮地 少なくとも事案の結果のみならず、コンシーケンスとしてどういった事態に陥る可能性があるのかといった評価は必要であると考える。

若松 逆に事業者側には、事案そのものよりもより重く受け止められる可能性もあり、考え方をかえなければならないと考える。

岩田 半年毎の安全情報分析委員会で事象の重軽含め事例は当局側でしっかり把握し分析ができていると理解している。また義務報告は国として統計的、総合的な分析がされているものとも理解はしている。ただし、半年毎にどこまで深く分析ができているかはわからない。全事業者の情報がオープンになればかなり有益なものになるし、VOICESも含めてとなればより有益なものになると思う。

河田 結果の違いだけで義務報告として扱われたり、自発報告として扱われたりするのを、データをつなげることで統一的に分析するようになればよいと思う。

宮地 将来的には義務報告と自発報告のデータがつながるのが理想である。スコアの多寡に応じてアウトプットされるといった機能があればいい。

犬飼 その点は仕様を詳しく承知していないのでこの場では分からない。

1. **統合型DBの課題、提言の洗い出し検討 ＜WGリーダー＞**

秦 本日ASICSSの画面構成や仕様について紹介を受けたが、WGが求めるレベルのスペックにはまだまだ程遠いものであることがわかった。前々回WGにて10個ほどの提言項目を挙げたが、その前段として、更にもっと基本的な内容の提案・提言の洗い出しをする必要があると認識した。メンバー各々が10個程度要望を出せば100個以上集めることができるため、次回までの各自の宿題として要望をまとめていくこととしたい。入力フォーマットはATEC HPに掲載するものを使用してほしい。

～この後、現在開発中の新「自発報告システム」の仕様、画面構成などについて開発会社からの紹介～

（詳細は割愛。）

* **5．安全情報の共有のあり方について**

1. **Japan INFOSHARE**

秦 議論時間がなく次回に持ち越しとする。

* **6．報告書構成案の検討**

秦 事務局作成項目案を照会。

宮地 分析のやり方もまだ手探り状態。どのように活用していくかの手引書が必要ではないかと社内でも話しているが、今はその前のシステム仕様開発の段階。

秦 データのダッシュボード化について先般お話ししたが、業者なりからデータの活用策に関する提案をいただければと思うがいかがか。もちろん、本WGで我々自身が考えなければならない課題であるとは認識している。

古賀 IT業者というよりもむしろコンサルに考えてもらうような話かと思う。

辻井 IATAが行っているような分析結果を各事業者もアウトプットして見られることがいい。

秦 そのためにはTaxonomyを共通化する必要がある。

宮地 そのようなビジョンのようなものが見いだせれば良い。

宮地 安全情報の共有における様々なネットワークは、表を貼りつけるだけでなく、それぞれがどのような目的でどのような活動をしているのかの補足がないと本件に関わっていない方々には分からないのではないか。

秦 加筆できるものとできないものがあり、またそれぞれリンク先があればサイトリンクをつけているので、情報は足りると思われる。

若松 本年度の報告書はぜひ記載頂きたいと考えている。

秦 今日の説明を聞いてわかったのが、あまり遠くのあるべき姿を追い求めるのではなく、もう少し手前で簡単に実現できるような改善すべき点も掘りさげて見ていく必要がある。

岩田 将来的な話と足元の話とに分けて考えた方が良い。自発報告（VOICES）と義務報告のデータをつなげるなど。また、ASICSSでは登録担当者のみにID付与されているが、VOICESデータをアップロードするのであれば、そのデータを見られるようにするためのIDのあり方なども整理する必要があると思う。

秦 ぜひ要望出し(100出し)に盛り込んでいただきたい。IDは安全推進部門とそれ以外とに分けるなど細分化が必要ではないかと考える。

古賀 システムは柔軟性を有していることから、システム的に増やすことは可能である。

宮地 では今年も「報告書」を作成する方向で進める。次回1/24の一週間前(1/17)を目途に宿題を事務局へ提出することとする。

* **7．その他**

秦 特になし。

* **8. 次回W/Gの開催予定**

事務局 次回第7回WGは、1月24日(月)14:00～16:00@ATEC会議室を予定。

次々回第8回WGは、2月24日(木)14:00～16:00@ATEC会議室を予定。

以上