|  |  |
| --- | --- |
| 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5回） |
| 日時 | 2021年11月22日（月）14:00-16:50 |
| 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(欠)・河田 、 JAL：宮地・辻井 、 ADO：岩田・石郷岡ATEC：秦・上田(欠)・宮代・黒畑 |
| 備考 | 資料：ATEC HP参照：<https://atec.or.jp/wgmembersonly/> [①2021年度 第5回WG 議事次第](http://atec.or.jp/wp-content/uploads/2021/06/%E2%91%A02021%E5%B9%B4%E5%BA%A6-%E7%AC%AC1%E5%9B%9E-%E6%90%AD%E8%BC%89%E7%AE%A1%E7%90%86WG-%E8%AD%B0%E4%BA%8B%E6%AC%A1%E7%AC%AC_R1.doc)[②](http://atec.or.jp/wp-content/uploads/2021/06/%E2%91%A1R3%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E8%AA%BF%E6%9F%BB%E7%A0%94%E7%A9%B6%E6%A1%88%E4%BB%B6%E9%81%8B%E8%88%AA%E6%8A%80%E8%A1%93%E5%B0%82%E9%96%80%E5%A7%94%E5%93%A1%E4%BC%9A-%E6%8A%9C%E7%B2%8B.pdf)2021年度 第4回WG 議事メモ [③](http://atec.or.jp/wp-content/uploads/2021/06/%E2%91%A2%E3%80%902021-06-001%E8%A8%88%E7%94%BB%E6%9B%B8%E6%A1%88%E3%80%91%E6%90%AD%E8%BC%89%E7%AE%A1%E7%90%86%E6%A5%AD%E5%8B%99%E3%81%AB%E4%BF%82%E3%82%8B%E6%95%99%E8%82%B2%E8%A8%93%E7%B7%B4%E3%81%AE%E6%A8%99%E6%BA%96%E5%8C%96%E3%81%AB%E9%96%A2%E3%81%99%E3%82%8B%E8%AA%BF%E6%9F%BB%E3%83%BB%E7%A0%94%E7%A9%B6.doc)ATEC専門委員会資料-安全情報のみ抜粋④CICTT-OccurrenceCategoryDefinitions⑤IATA Dashboard |

**【議事メモ】**

* **１．開会**

事務局 本日の議題について概略説明。

* **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**

**１）当局ポータルト更新（9月中）＜航空局＞**

若松 昨日の段階でHPにアップした。確認いただき変更すべき点があればお知らせ願いたい。

事務局 ANA河田氏から提案頂いたリード部の加筆案が反映されていないようなので、追記と文言修正をお願いしたい。

若松 承知した。 （Action:航空局）

**2）ポジティブSafety Culture醸成資料の当局ポータルへの掲載 ＜航空局＞**

事務局 ANAから提供された安全文化の醸成に資する/台無しにする取り組み例の資料の受け皿を作ってほしいとリクエストしており、こちらもポータルへの掲載をお願いしたい。

河田 社内から掲載許可をもらっているのでこのまま載せてもらって構わない。

宮地 中身を見てもらい、適切な置き場所を検討して欲しい。他にも掲載してはどうかを思われる情報ある。

事務局 前回議事メモにある通り、『業務提供者（プロバイダー）のベストプラクティス（Nice to Know）』といった受け皿を設定頂き、そこへの掲載をお願いする。

若松 了解した。 （Action:航空局）

辻井 当局が参画しているSMICGにおいて、SMICG発行の資料類が一部日本語化（Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers等）され、SKYBRARYに掲載（[リンク](https://skybrary.aero/bookshelf/measuring-safety-performance-guidelines-service-providers-japanese)）されている。以前WGに参画されていた安全企画課ご担当が和訳した資料であり、こういった情報も当局の安全情報ポータル内にリンク付けしてもらいたい。

若松 了解した。 （Action:航空局）

**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＞**

**4）義務報告のハザート特定とリスク評価 ＜航空局＞**

犬飼 「安全監督活動を通じて得た情報」として、2点（報告徴収及び検査等、業務提供者の安全リスク管理に関わる監視活動）記載したが、どこまで記載してよいのかがわからず、詳細を書ききれていない。

事務局 あくまでも安全情報と言われるものがどこまで共有されているかとの観点で記載して頂きたい。

犬飼 了解した。会議体の正式名称など詳細を確認し追記する。運送事業者や航空従事者への処分に関しては、個人に対する処分として「行政処分審査会」という会合が局内で適宜開催されているが、オープンになっていないため記載は差し控えてほしい。事業者は「不利益処分実施要領」に基づき実施されている。

宮地 実際の事例とその処分について一覧になっているもの見たが、情報公開請求したからか？

岩田 公にはなっていないと思われる。

宮地 こういう場で処分を検討していますということが分かるよう記載してもらえればと思う。

辻井 SSPに関する各種安全情報を整理するのが目的であり、処分内容を活用するものではない。

河田 2006年の航空法改正前まではヒューマンエラーに関するものも掲載していたが、それ以降はない。

岩田 当局にて航空運送に係る義務報告を年2回分析委員会で整理する際、ハザードやリスクレベル確認しているのか？

犬飼 監査室が対応しており、案件ごとのリスク評価は行っている。

事務局 ハザードを特定しない限りリスク評価できないと思われることから、ハザード分析もしているということでよいか？前回WGでも質問に挙がっているが、自発報告ではハザードの特定やリスク評価、最悪の事象等を設定しているが、義務報告ではどういう評価が為されているのかを確認したい。

岩田 事業者はすべての細かなハザードを抽出して、それぞれに対し対策を検討する、とのやり方を行っており、大きく一つまたは二つのハザードには特定していないのが現状である。

宮地 将来的にASICSSを有効活用するためにも、ハザードの特定とリスク分析、最悪の事象（Consequence）の特定等を行ったうえで、強化すべき部分をデータ化する必要があると思う。

事務局 リスク評価は行っているようだが、ハザード特定をしているのか、それによる最悪の事象の想定をしているのかを当局で確認してほしい。Taxonomyは異なるが自発報告データとの統合を行う上で整理が必要と考える。

犬飼 承知した。持ち帰り確認する。 （Action:航空局）

宮地 分析委員会、有識者はどういった方々なのか？

犬飼 大学の先生やATEC黒畑氏等の有識者で、運送分野では半年に1回2時間程度の会議である。

黒畑 義務報告と事故、重大インシデントを対象としている。議事内容は資料とともに公開されている。

* **４．本WG調査研究における意識合わせ （WGリーダー）**
1. **期待している調査内容、成果についての説明 （航空局）**

若松 本事業の背景・問題点とそれを踏まえた提案する検討・調査の内容と成果物のイメージについて、今年度の調査・研究事業提案書をもとに改めて説明。今年度のメインは、システム改修によるシームレスな運営をどのようにしていくかがポイントになる。

宮地 具体的イメージあるのか？

若松 ASICSSの稼働により管制含め統合されることになるため、横串刺しての検索が可能になり、ハードにとどまらずソフト面での運用改善を期待したい。各分野の担当が自分野以外のデータも検索できることで、より深い分析ができるようになると思っている。

事務局 Taxonomyがどうなるのか、前回意見が出たように新データベースの仕様がわからないとイメージがつかめない。

宮地 当局の実務担当者がデータをどう使うのかを知りたい。

若松 入力→登録→共有との流れの中で、情報が上手く活用されていないのが現状の課題であり、ユーザーに広く仕様を伝えていくことが必要。

宮地 SSPレポートにデータベースから抽出したグラフなどが出てくることを想定したい。今更ながら安全文化醸成促進のための方策をどうまとめるのか悩ましい。

事務局 各分野の担当が実際にモノ（システム）を見て、触ってみないとこれ以上の整理はできない。

坂口 パソコンの仕様書のような情報を開示できないものか？

岩田 当局の限られた者はすべて見えるが、他社のデータは開示されていない。

河田 自分たち以外のデータ開示があれば分析や対策立案も深まるので検討願いたい。

岩田 ATEC他事業で義務報告の共有があるが、どこまで開示・共有するかの温度差は各社まちまち。各社での社内調整にも時間がかかるため、当局で開示内容等を定義づけしてもらえれば助かる。

辻井 会社によって報告深度にもバラつきがある。報告の仕方など基準を示してもらえるとよい。もちろん秘匿化がしっかりされていることが大前提。

岩田 乗務員は特定化されることを危惧している。日付、便名がわからないようどう開示するかが課題。

事務局 前回も議論になったように秘匿化がポイント。

宮地 局内での秘匿化の議論状況は？

犬飼 ASIMSからASICSSに移行するにあたり、ASIMSでてきていることはトレースすることを優先して対応してきたが、公開用データとして秘匿化する作業として、日付や便名を伏すのにマンパワーがかかる。

宮地 WGからの提言として、秘匿化を官民どちらが実施するかは別として、有効な情報を活用するためには秘匿化が望ましい、とすることは可能である。

石郷岡 各社ではASICSS以外に別途ペーパー（説明資料）による報告をしていると思う。今ある仕組みを生かすのであれば、現状の報告書様式のまま入力できるようなコラムがあればよいと感じる。

犬飼 現状は、添付参照といった具合での報告形式もある。

事務局 今のASICSSにはそのようなコラムはない。

河田 個々人への訓練などの情報を入れる必要はない。

宮地 他者に役立つ情報のみを入れればいいのではないか。VOICESがシームレスとなっており、完全合致させることはいらないとは思うが、VOICESのようなコラムがあればいいのではないか。

事務局 当局からは、自発報告でやっているような分類を今後義務報告でも行っていくと聞いている。分類などTaxonomyについては、今後、義務報告で使用しているものを自発報告でも用いる方向にあると聞いているが間違いないか？

若松 その通り。

黒畑 義務報告上のそうしたデータを誰が入力するかが課題となるか。

岩田 ある程度各社共通化されたフォーマットを作った方がいい。

宮地 仕様の確定はいつ頃か？

若松 仕様様式はある程度固まっている。

宮地 そのような情報を前広に出してもらえれば当方からのリクエストもできると思うが。

事務局 ATECは義務報告対象者でないためアカウントが付与されておらずシステム画面を見ることができない。以前よりお願いしているが、早期にアカウント付与をお願いする。また、自発報告では当局の仕様書上、義務報告に該当するものは受付不可として扱う必要があり、現在も取扱いに苦慮している。

若松 情報が漏れてしまうためATECにアカウントを付与することに局内で反対意見が出ている。

事務局 当局が見られる画面とプロバイダーが見られる画面を実際に見ながら議論しないと、よりよい議論が行えず、仕組みへの提言を検討するにも限界がある。

岩田 マスコミに見られてしまうと、問い合わせされる可能性があり危惧としてはあり得る。

事務局 ASICSSの詳細画面がわからないと本WGの議論が深まらない。次回WGまでに当局にてAdmin画面の当WGメンバーへの開示含め対処方針を検討してほしい。現状のままでは報告書にも纏められない。本WGを提案した当局として考えるべき課題と認識する。

犬飼 今ASICSSで事業者が見られないのは監査部門の報告内容のみとの認識。それは流石にお見せできないが、逆にそれ以外の部分は見られる。当局担当は、リスク評価結果や数値が見られるが、事業者には見えない。

若松 次回以降のWGにおけるASICSSデータベース開示については、持ち帰り検討させていただく。 （Action:航空局）

宮地 よりよい制度構築のためぜひ検討をお願いする。

事務局 要望として、空港も管制分野も見られるようにしてほしい。

* **5．効果的な評価・分析手法について （WGリーダー）**
1. **統合型データベースにおける分析等の検討 （WGリーダー）**

辻井 Japan INFOSHAREにて情報共有されているが参加者のみの共有で有効活用されていない。ICAO Annex19でも当局がサポートすべきとされているところである。

宮地 参加している人は話を聞いているが、参加していない人含め全社に情報がいきわたる仕組みが必要。これだけ多くの会議体があるにもかかわらず、情報が有効活用されていないのでは、と感じる。こうした課題をどう整理したらよいか。

事務局 Japan INFOSHAREは現在オペレーターが運営しているが、本来は安全情報の共有はICAOにもあるように、Stateすなわち当局が主体性を持って行うべきであり、米国、シンガポールやオーストラリアなど諸外国もそのような立て付けとなっている。SSP本体と合致していないやり方を日本では行っている。

辻井 ANA・JALなどは運航便数が多く比較的情報量は多いため、便数が少ない会社含めより広く安全に係る情報を展開できればと思っている。

宮地 当局としての共有のあり方を検討願いたい。

事務局 本来INFOSHAREの場でもオペレーターを特定しなければ事象を共有できるのではないか。自発報告も同様で、現行有識者を介してFEEDBACKしているが、様々な分野からの情報をどう扱うかを考える時期にきているのではないか。

宮地 ここに行けば、ここを見れば、色んな情報が手に入る。米国のCASTのように、その場に参加することが有意義なものになるとのポジティブな活動になればいい。そうした検討を行ったうえで「トータルシステム・アプローチ」を検討していきたい。

* **6．その他 （WGリーダー）**
1. **CICTTについて （WGリーダー）**

事務局 本件もデータベースの話であるが、JALではCICTTを採用していることから、その概要を説明願いたい。

宮地 JALのSPIについて紹介。8つのTop SPI、7つのCICTT SPIと3つのJAL Legacy SPIから構成されている。3σで管理している。各指標で閾値を設け、過去1年程度の実績を超えるものはアラートされるようになっている。

犬飼 部会や分析委員会でも3σによる分析は行っているが、どのTaxonomyを用いているかはこの場では分からないため、別途確認する。 （Action:航空局）

宮地 例えば世界的にRunway Excursionの事例が多いため、ICAOがその対策に乗り出し、日本でもRST（Runway Safety Team）が発足され対策を講じている。

事務局 今後、Reactive対応のみならず、Proactive、Predictiveの分析を可能とするためには、Bow-Tie手法でいうところの、右側の部分（Consequence）の、バリアの階層の有無等も考慮して重大度や頻度に応じて対策を講じていく必要があり、現行システムで足りない部分を課題、提言していく必要がある。

若松 まさしく当局側でも今年度から部会の在り方を含め検討を開始したところである。現状では起きた事象に対する対策のみならず、重大度等を考慮した対応を図っていく必要があり、そのためにASICSSシステム上も更に必要となるタグ付け等を検討しなければならない、と認識している。オペレーターの皆さんの方が分析手法については進んでいるので、そういった情報を参考にしつつ、活用していきたい。

事務局 本日の宿題と担当割については以下の通り。
・ASICSSシステム仕様内容のWGへの開示 （JCAB若松、古賀、犬飼）
・PPT資料への加筆 （JCAB犬飼）

・義務報告におけるハザード特定と最悪の事象の設定可否（可能であればリスク評価基準も） （JCAB犬飼）

* **7. 次回W/Gの開催予定**

事務局 －次回第6回WGは、12月23日(木)14:00～16:00@ATEC会議室を予定。

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

なお、主議題は統合型データベースの仕様検討によるデータ有効活用策とする。

以上