

Webiner からの質問と回答

講演 1.

<質問>

リスクプロファイルの作成、リスクベース監査などは管制サービスプロバイダー、空港サービスプロバイダーにも適用されるのでしょうか？ハイリスクカテゴリーとしても挙げられている滑走路安全にかかわる課題などは単一のプロバイダー（エアライン）の取組だけでは充分ではなく、すべてのプロバイダーの連携的な取り組みが不可欠と感じるところ、レギュレーターとしては、そのような視点での指導をお考えでしょうか？

<回答> 国土交通省 大臣官房参事官 木内 宏一 氏

管制分野・空港分野についても、各分野に対応したリスクプロファイル作成、リスクベース監視の導入を検討予定です。

なお、ハイリスクカテゴリーの滑走路安全に関する課題については、ご指摘の通り、運航者・管制機関・空港等のプロバイダーが連携して取り組みを行うことが不可欠であるため、昨年 12 月、国全体の取り組みの方向性等を「滑走路の安全確保に関する指針」（告示）に定めたところです。

当該指針においては、空港管理者を中心とした滑走路安全チーム等の設置を各空港に求めるなど、プロバイダー間の連携強化を目的とした取り組みも含まれています。

国は、当該指針に定められた取り組みがプロバイダーにより実施されていることを監査等で確認するとともに、安全情報の収集・分析やそれらのプロバイダーとの共有等を通じ、滑走路安全の確保を図ることとしております。

講演 3.

<質問>

ご説明ありがとうございました。年間 5000 件ものヒヤリハットを評価し、フィードバックをすることは相当な労力だと考えます。職場でのリスク分析や評価、フィードバックをどのような体制や方法で行っているのかについて教えてください。

<回答> 東京地下鉄株式会社 鉄道本部 安全・技術部 主管 荏澤 裕 氏

各部現業には、安全に係る担当があり、職場で投稿された事案に関し、現状、背景等を調査のうえ、対応を検討します。

現業レベルで対応できる事案に対しては、その時点でフィードバックされ、対応状況について現業所管の各部に報告されます。

報告を受けた本社では、対応状況の確認及び現業で対応できない事案に対して検討し、フィードバックされます。

本社各部で対応が困難な事案に対して、安全・技術部が事務局となって毎月開催するヒヤリ・ハット担当者連絡会（現業を持つ各部の担当者及び人事部）で各部の対応状況の情報共有とともに未対応事案に対する議論が行われ、結果についてフィードバックいたします。

また、ヒヤリ・ハット投稿サイト（イントラネット）には、全件のヒヤリ・ハット投稿の一覧表、傾向グラフが生成され、事案、背景（背後要因）、対応状況が閲覧できるものとなっています。

講演 4.

<質問>

ご説明ありがとうございます。運航上の課題について、N-HCRs のその他として特定される予定の事象の中で、エンジン以外の航空機システム等の故障又は誤作動が記載されているものの、その他の項目でエンジン関連の事象がありません。エンジン以外となっている理由は何でしょうか？

<回答> 国土交通省 大臣官房参事官 木内 宏一 氏

航空安全実施計画（NASP）については、航空局講演資料 1 ページに記載の通り、ICAO が定める世界航空安全計画（GASP）に準拠して定める方針です。

ご質問頂いた、エンジン以外の航空機システム等の故障又は誤作動（SCF-NP）については、ICAO が最新の GASP（2026-2028）における運航上の課題として特定していることから、我が国の NASP についてもこの GASP に準拠し、SCF-NP を運航上の課題として特定する方向で検討を進めているものです。

ICAO は、従来から High Risk Category（HRC）として特定している 5 つの課題に加え、乱気流遭遇（TURB）、離着陸時の滑走路との異常な接触（ARC）及び SCF-NP の 3 つを新たな課題として GASP に取り上げたところですが、これは近年世界各国で発生している事故及び重大インシデントの傾向を踏まえての対応である、とのことでした。