|  |  |
| --- | --- |
| 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3回） |
| 日時 | 2021年9月9日（木）14:00-16:45 |
| 場所 | Zoom会議 |
| 参加者  (敬称略） | JCAB：若松・古賀(欠)・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) |
| 備考 | 資料：ATEC HP参照：<https://atec.or.jp/wgmembersonly/>  [①2021年度 第3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2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)  ④SMM Ed.4 chapter3.3 Positive Safety Culture促進(和英)  ⑤ANA\_安全飛行2021秋号World Safety Report記事 |

**【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 すでに照会しているが、何かあれば本WG中にコメントをお願いする。特になければFixとし、この内容で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）当局ポータルサイト更新状況(安全文化醸成ガイダンス) ＜航空局＞**

若松 準備はできておりリソースを詰めている段階。もうしばらく確認させて頂き、なるべく早く実施したい。

宮地 河田さんからの文言提案に対し、まだ文言修正がかかっていないようだが？

河田 当局ポータルへ掲載する図をサマライズしたものを文章にしたもの。リンクは新しい図に張り替えてもらえればよい。

若松 提案に感謝する。「分野横断的」会議とあるが現時点で滑走路誤進入に関するものしかない。ここまではっきり書いてよいものかどうか。分野横断的との文言を削除しシンプルなものにしても良いのではとの意見が出ている。

宮地 ひとつでもやっていればよいとの考えもできないか？

河田 今現在、ひとつでもやっているのであればこの文言でよいと思う。当局で決めてもらえればよい。

若松 承知した。

宮地 「分析した結果は、データベース等を通じて関係者と共有します」とあるが、それは実現可能ということでよいか？

河田 添付予定の資料から引用したもの（航空安全プログラムに記載の内容）であり問題ないと考える。

宮地 分析した結果をどのようにF/Bするかについて、局内で話し合いはあったか？

若松 安全情報の概要については共有している、と解釈している。まだ不十分で更に発展していかなければならないと理解しているが、間違ってはいないと理解している。

河田 それは情報分析委員会を指しているのか？

若松 分析委員会を経て一定の情報共有はさせていただいているとの理解である。

秦 いずれにせよ、エアライン側はこの文言で問題ないため、当局としてこれでよいかという話だと思う。

若松 将来的の話だが、構想としてアシックスシステムをアップデートしていくことは想定している。

岩田 この内容でエアラインとしては問題ない。

辻井 「研修の実施等」とあるが、局として事業者向けの具体的なイメージをお持ちか？

若松 SSPやSMSに特化した研修は現状できていないところもあるが、既存の小型機向け講習会等の中では個別に説明を行っている。

辻井 講習や研修において情報が必要ということであれば、ATEC WGとしても協力できるものがあれば協力したい、との趣旨で質問させて頂いた。

宮地 まさにRSTの活動結果を報告するなど、成果物としてそうしたアウトプットを出せればいい。

辻井 ICAO Annex19で求められているとおり、安全情報の分野横断的な共有と交換の促進が国に求められている中、そうした分野を強化していくことをアナウンスしてもよいのでは。

宮地 「研修の実施等」の文言で、現行の研修や講習会はカバーできているという理解でよいか？

若松 明確に記載できないところであり、上記表現で良いと思う。

坂口 もう少し研修が多くあればよいが、意見としては特にない。

若松 特段異論なければ局としてはこの内容で掲載していきたい（分野横断別表現箇所を除き）。

秦 ポンチ絵は前回若松さんに照会したPower Pointを貼り付けていただければよい。

若松 Power Pointの微修正も済んでおり、9月中に掲載する。 （アクション）

**2）安全情報に係るネットワーク(会議体)資料のアップデート ＜WGリーダー＞**

秦 資料「安全監督活動を通じて得た情報」のアップデートあればお願いしたい。

若松 局内でまだ議論できていないため、次回とさせていただきたい。

宮地 承知した。ネットワークのあり方がひとつの課題であり、今後横断的に見ていく中で、情報の横串やF/B方法が重要になると思う。

秦 管制サイドの情報が非公表となっており、この点の是正も必要である。また滑走路誤進入防止WGはまさに横断的な会議であり、今後いろいろな分野で行われればよい。Japan INFOSHAREの位置づけについても、SMMでは当局に主導する責任があり、この形態で良いのか要検討である。

宮地 Runway SafetyはICAOから要請があり実施しているとの理解でよいか？

若松 そのとおり。勧告に基づき実施しているもの。各空港で順次対応しているが、まだ十分ではない。羽田、成田、伊丹、福岡にて実施中で徐々に増やしており、那覇でも検討中である。

宮地 引き続き本情報のアップデートをお願いしたい。

辻井 安全情報の共有と交換を規制当局として促進することがICAO GASPのSEの中にも述べられており、この部分ができていない部分で、どうあるべきなのかが課題である。共有と交換を促進するために何が必要で何に課題があるのかなど、検討していければと思う。

宮地 先日Japan INFOSHAREを開催したが、参加者は非常に興味を持っていた。引き続き検討をお願いしたい。なおRSTの活動成果や自発報告、管制サイドからの情報等も含めこういったINFOSHAREの場で共有、交換されることが望ましい。

久下 SDCPSの話になると思うが、Runway Safety Teamのようなものをもっと増やしていければよい。INFOSHAREに関しては、例えば経路逸脱については皆が悩んでおり、義務報告/自発報告のOutputで判断するのではなく、データが統合されたアシックスを通じて中小含め運航便数の少ない運航者へも共有することが必要である。いずれにしても枠組みの整備はICAOでも述べられているとおり、当局との理解である。

若松 プラットフォームというかハード的な部分では少しは改善してきているものの、ソフト部分の改善はなかなか進んでいないとの認識であり、どう進めていくかが難しい課題と感じている。

秦 Significant Sevenと呼ばれる7つの事象はハイリスクで危険度も高く、局として抑制していこうとの考えにあると理解している。アシックスデータベースを通じてきちんと本邦での状況を把握しRST以外にも、リスクの高いものに対して一つ一つWGを設置して対策を講じていくことができれば良い。そういったことに対応できるようなデータベースの作りこみが必要と考える。

宮地 まさにその通り。CFIT、TCASなど管制に関係する事象を横断的に管理し対策を講じられればよい。

若松 引き続きフォローしていきたい。

**3）安全監視システム(ASICSS)説明会フォロー(製造事業者) ＜航空局＞**

坂口 当局からは小型機向けの研修は検討するものの、製造事業者向けはリソース不足で未検討と聞いている。

若松 担当課からは、できる範囲でQA含め対応できるかどうか、とのことである。今後の課題として継続検討したい。

坂口 今年度のJapan INFOSHAREはどのような感じだったのか？

辻井 コロナ禍で参加者200名近くになるため、航空会社限定でZoomにて3月と先月2回に分けて非公開で実施した。

宮地 今後もエアラインだけとなるのか？

辻井 事務局にて検討することになると思う。

秦 今年度ATECにも声掛けなかったが状況は理解した。

* **４．本邦の安全情報に係るネットワークのあり方検討**

宮地 前項で議論したとおり。

秦 上述の安全情報に係るネットワーク(会議体)資料のUpdateに加え、Japan INFOSHAREを今後どう運営していくべきか、ICAOにもあるとおり安全情報の共有と交換については当局が枠組みをしっかりと構築した上で運用すべきであることを取りまとめることが必要と考える。

辻井 その通りで、当局の政策とエアラインの安全に対する取り組みをきちんとアラインさせる必要がある。そのための双方に情報が行きわたるような仕組みが必要。当局から情報をいただくことあるが、共有や交換は不十分との認識である。ICAOでもしっかりと情報が行きわたる仕組みが必要としており、これを補完しているのがINFOSHAREである。シンガポールでは当局主催でフォーラム等開催されている。

久下 ICAO Annex19では情報の共有と交換を行う前にきちんとプロテクションするよう述べている。それができて初めて共有・交換できる。そのためには何よりもポジティブセーフティーカルチャーが大事である。その意味でプロテクションが重要である。

宮地 今でもHEを共有する場があるが、全体を俯瞰したテーマやネットワークを今後検討してもいいかもしれない。

岩田 数年前までは航空事業安全室が主催となり各社(15社)の安全推進部門の長を招聘しての会議（航空安全フォーラム）が年2回あったが、このコロナにより最近は休止されている。この会議は全体共有、全体を把握する意味で良い場だと感じる。

宮地 本件のアクションアイテムのイメージは事務局としてあるか？

秦 航空安全フォーラムは非常にいい取り組みと思うが、「報告制度を通じて得た情報」にあるATEC主催の「義務報告で収集されるHEに係る安全情報の活用促進WG」に置き換わったということか？

犬飼 対面を原則とする中、コロナのためフォーラム開催できていないが、ATEC主催のSMS委員会とは別なもので以前は年2回実施していた。各社安全推進部門との安全に係る意見交換と親睦を深めることが目的である。

辻井 資料の「その他活動」は局として公とされているもののみをピックアップしている。

岩田 参加した立場としては公的なものと理解していた。とても有意義な会議体であった。

秦 過去実施しており今後も展開していくとの考えであれば、ぜひ資料に入れるべきではないか？

犬飼 活動の一つとして“フォーラム”を入れることはSSPの実施計画の活動実績として掲載していることもあり構わないが、リンクも議事録もないため相応しいかどうか。

秦 問題はない。是非記載をお願いする。

宮地 Japan INFOSHAREも資料類は非公開で議事録もない。

犬飼 ATECの「SMS委員会」は、そもそもどこからの要請で行っているものなのか？

上田 ATECの安全に対する取り組みの一つとして以前から事業化されており、SMS立ち上げ時から事業者と当局との間で相談する場を設けている。

犬飼 当局とは航空事業安全室を指すのか？

上田 オブザーブの形で航空事業安全室と安全企画課に参加いただいている。

犬飼 自身着任後にフォーラム開けていないためイメージがつかめないが、内容的にフォーラムと重複しているのではないか？

上田 航空安全フォーラムには何回か参加したことがあるが、9月は各社安全部門に携わる方、3月は主に安全統括管理者が参加され、安全に係る講演や分析委員会の情報共有、当局から年度課題の提案や当局と事業者とでの意見交換等が行われおり非常に有意義なものであった。一方、ATECのSMS委員会は非公式なもので、事業者からの要望に基づき例えば変更管理の具体的対応方法の検討など課題検討型のものであり、航空安全フォーラムとは異なるとの理解である。

犬飼 航空安全フォーラムとSMS委員会が別々に開催されていたということ承知した。

宮地 特にアクションアイテムは定めず、引き続き検討していくことでよいか？

秦 構わない。資料のアップデート（航空安全フォーラムの記載を含む）とともに、今後の共有のあり方がどうあるべきかを検討していく形になる。 （アクション）

* **５．ポジティブSafety Cultureの醸成について**

久下 ICAO Annex19での「Positive Safety Culture」の引用背景説明（Annex19：5.3.5）とともに、SMM Ed4での具体的手法（3.3）をベースに資料「③安全情報の分析および関係者との共有」を説明。以下、質疑応答。

秦 本資料はOPENにしてよいか？各航空会社のベストプラクティスなどを当局のポータルサイトに掲載してはどうかと思っている。

久下 安全飛行誌は社外に公開されており当局ポータルサイトへの掲載は問題ないと思われるが、念のため確認する。

秦 こうした情報を当局ポータルに掲載することは本邦の安全文化醸成に資すると思うがどうか？

宮地 ICAOポータルサイトにブラジルでの取り組みが掲載されているのと同様、一般的な内容であれば問題ないと思われる。

若松 分かりやすい資料の提供に感謝する。ポータルサイトへの掲載は上司確認が必要だが一般的な内容であれば問題ないと思う。

辻井 カナダ当局はまさにDoc.9859のEnabler/Disablerの表をリファーする形で公表しておりよいと思う。昨年のATECの中で確認した安全活動の評価にも符合しており良いと思う。

久下 この資料を見ればいかにポータルサイトが必要かわかると思う。運航便数や経験の少ない中小エアラインへも安全に係る情報のアウトリーチが必要である。もちろんその前の段階でのプロテクションが重要。

宮地 引き続き持ち帰り、共有の可否を検討、当局ポータルへの掲載可否を確認頂く。 （アクション）

* **6．報告促進、共有および情報活用を図る方策調査の進め方**

秦 共有は先程来のテーマを検討していけばよいが、報告をいかに増やしていくかの検討も必要。

宮地 昨年、自発報告制度が対象とする安全情報の範囲が明確化されたが、JAL内での周知は進んでいない。HPの内容変えたことによる変化はあったか？また義務報告案件が自主報告に挙げられたことなどあるか？

秦 特にない。自発報告の定義を明確化したことによって増えたという実感はない。

上田 これまでの経緯として何かを変えるとまずJAL/ANAが発動し、他社はその様子を見ている状況であるため、他社から動きが出てくるという状況にはない。

宮地 ASRの報告で国の義務報告には至らないものが対象になるが、社内的に変化はあるか？

河田 積極的に周知できていないところもあり大きな変化はない。

秦 機長報告制度のレポートに自発報告として挙げてもよい旨のチェックボックスあれば違ってくるかもしれない。

河田 会社に求める報告（義務報告）とそれ以外（ヒヤリハット含む）は別媒体となっている。

秦 事例が国への義務報告対象か会社が求める義務報告対象なのかを正確に理解している乗員は多くない。社内でマストとして収集した情報のうち、国の義務報告に該当しないものを如何に自発報告へ提供するかが情報の埋没を防ぐうえでの課題である。

宮地 国の義務報告に該当しないものをVOICESに投稿する流れにしたいとは思うが社内調整は必要。

秦 背景要因を含めた詳細情報がなくても件数として把握できるので、現行データとして取り込まれなものが今後アシックスに取り込まれれば、日本で実際に起きていることがより見えてくる。

岩田 当社でもASRであがってくるが国の義務報告になるものは少なく大半が埋もれたままである。例えばTCAS RAやGPWSで回避操作が不要なものは国の義務報告に該当しないため相当数が埋もれている。ただし、すべて自発での報告となると難しく、徐々にという形であれば対応できるかもしれない。

宮地 例えばASIMSではTCAS情報を当局として全体俯瞰できているのか？場所、頻度など。

犬飼 義務報告の報告内容はデータ管理しており承知しているが、TCAS情報の発生場所などデータの可視化等まで分析はできていない。外国で発生場所等のデータはあるのか？

宮地 米国ASIASでは、MITREが地図上にプロットしTCASに加えGPWSも含め解析し、データを可視化している。

久下 IATAのFLT Data ExchangeでもIATA加盟会社間だけだがGoogle Map上で発生地点等の情報がシェアされている。パイロットはそうした情報を欲ししているので協力していると思われる。

秦 有益なデータを開示するには今のデータでは不十分。マニューバ―を伴わないものは義務報告にならないため情報が不足している。

久下 ドローンやレーザー照射なども個社で情報収集するには限界があると思う。

秦 ぜひそうした情報も集めていきたい。

宮地 軽微な高度逸脱、例えば複雑なSTARや無理なATCの指示等で高度維持が守れないなど、義務報告に該当しないような軽微な逸脱についても、HEの観点ではなく事実として報告が提供されれば、Hot Spotの特定がしやすくなる。

久下 先程同様、プロテクションが大事だとの認識。情報提供判断に迷わないような基準があればいい。

宮地 ポジティブなアクションがカルチャーになるようにしたい。それには課題がまだあるとの認識である。

岩田 今までのASIMSではKey Word検索あるがあくまでも事例件名と概要のみである。TCASやGPWS等、国の義務報告に該当しない社内義務報告については、自発報告で提供できるようにすることが望まれる。

石郷岡 中小エアラインではヒヤリハット以上国の義務報告未満の事例をどう扱っていくか悩んでいる。アシックスに期待するところあるのでぜひ協力していきたい。国の義務報告に至らないものを自発報告とするとの考えには個人的に賛成である。事案室への自主報告もしかりである。

河田 そもそも義務報告でないため報告する必要ないが監査時にそうしたものは報告してもらわないと困ると言われることが多い。そうした件についてルールを設けてもらえれば各社も対応しやすくなるのでは？

犬飼 状況は理解した。監査担当部門にも話をしてみたい。

宮地 法111条の4の背景・成り立ちとして事故・重大インシデント以外の情報も広く集めることが目的となっていたと思う。いつのころからかHEが義務報告対象という認識とされたが、HEは起きてしかるべきものであり、HEがあろうがなかろうがある閾値を超えたものだけ報告するとの考えあればよい。いつからHEにフォーカスされてしまったのかが知りたいし疑問に思う。

秦 昨年度の報告書には記載していないが自主的に報告した案件であってもその情報を自発報告に提供することは問題ないとの見解を局から得られていると思うが、平行してデータを提供すること可能か？

石郷岡 可能と思われるが関係部に確認したい。 （アクション）

* **7．効果的な評価・分析手法についての調査の進め方   
  （シームレスな安全情報を有効に活用し効果的な評価、分析手法の検討）**

宮地 本件はアシックスに関しての議論になるかと思う。

秦 諸外国で国が保有している安全情報の分析手法や有効活用状況を把握している会社はあるか？

辻井 分析・評価する前に安全情報の秘匿化（プロテクション）が重要ではないか。今後アシックスを活用するにあっても安全情報の保護が非常に重要。諸外国での収集過程において秘匿化が行われており、調査の価値はある。（当局側で秘匿化しているのか提供者側で秘匿化しているのかを含む）

宮地 海外調査などしてみてもよい。アシックス説明会に参加された方がいればコメントはあるか？

岩田 説明会受けたがアカウント登録や今までのASIMSでやっていた登録のやり方などの説明であった。

石郷岡 基本的仕様の説明を受けたのみ、ただしASIMSに比べ格段に操作性や他社事例の検索性（レスポンス含む）が向上していると感じた。

犬飼 今回地方航空局含めアシックスの操作説明会を実施した。あくまでも操作方法に特化したもの。

若松 全体像および細かい機能は担当の古賀さんに確認が必要。

秦 ATECはまだ説明を受けておらず、現行のATEC保存データがどのように活用されていくのかも不明。局の『中期的方向性』の中でも統計的な手法でとあるが具体的イメージはあるのか？

若松 シームレスな情報データベースができたためそれをどう活用すれば効率的な運用を図られるのかという点での検討をお願いしたいとの趣旨である。

秦 義務報告と自主報告をまとめて取り込む手法をとる国はないと思われ、我々としてどう活用するかを考えていかなければならない。このアイテムはこれからの進め方のイメージがつかめていないのが現状でアシックスの有効活用といった点で検討していくことになろうかと思う。

若松 状況は承知した。新システムの仕様等を早めに皆さんに共有し、活用方法を検討できる環境作りをしたい。

秦 一つのデータベースの中で重大度と頻度からSignificant Sevenのように高リスクのものを捉え、統計的手法で分析、例えばヨーロッパでは一つ一つの事象をERC別に重みづけしているなど、本邦も同じような仕組みでデータを見られるようにしていく必要があると思う。

宮地 米国はほとんどが自発報告、ヨーロッパはほとんどが義務報告、そして本邦はハイブリッドになるが、活用する方法は同じなのではないかと感じる。いかに義務と自発それぞれの報告をシームレスなものにするか、検討はできるのではないか。

辻井 身の丈にあった今できることを検討するのでよいのではないか。まずアシックスで何ができるのか、何ができずどう改善していくのかを追求していくことが先決。

宮地 まずはどうデータが収まり、タブ付けができ、アウトプットで何が出てくるのかから検討を始めてはと思う。

秦 アシックスでできること、できないこと含めて局から次回説明頂くことが前提となる。それを踏まえて分析手法の具体的検討に着手したい。 （アクション）

宮地 本WGは小活動ゆえ、忌憚ない意見交換をお願いしたい。

若松 承知した。

* **8．その他**

坂口 若松さんに質問だが、本田JETは日本の認定事業場を有していないのか？

若松 詳細は承知しないため確認するが、恐らくそうではないかと思われる。

坂口 シームレスな安全情報として新システムで何ができるのかを期待している。ぜひ次回説明願いたい。  
現状自発報告の社内システムを検討中だがどのようなものとしたらよいのかのヒントになると思う。

* **9. 次回W/Gの開催予定**

秦 次回第4回WGは、10月12日(火)14:00-@ATEC会議室、JCAB古賀さんの出席はマスト。第5回WGは、11月22日(月)14:00-@ATEC会議室で仮置き。

以上