【議論】

・安全情報の有効利用

↓ 安全情報はさまざまあるが、多くは報告制度を通じて得られた義務報告と  
自発報告情報

↓ これらを統合したものが航空安全監視システム（ASICSS）

・ASICSSの有効利用

・安全情報の有効利用→安全情報の収集と分析および共有

・収集については既に議論

**・分析**

|  |  |
| --- | --- |
| 項目 | 提案、提言 |
| Taxonomy | JALではCICTTを使用、ANAではSMICGのハザードTaxonomyをベースとしている。新データベースでの分類の区分けについて、Taxonomyの統一が望まれる。 |
|  | 義務報告、自発報告について、共通する主要因、間接要因、人的要因の分類の統一化が必要である。 |
|  | 義務報告、自発報告について、Consequence（最悪事象）項目の設定が必要である。また、リスクベースで義務、自発の区分けなく分析を行うには、リスク評価欄も設定すべき。 |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| （分析）手法 | 義務報告については、ハザードや要因等のタグ付けはエアラインが主導し、最終的には複合要因を含め当局にてハザード、要因等を確定することが望ましい。 |
|  |  |
|  |  |
| データベース | 新データベースから安全上支障を及ぼす事態毎に抽出、ソートできるような仕組みが望まれる。ハザードや要因等についても同様。 |
|  | Consequence（最悪事象）項目やリスク評価欄等またこれらを抽出、ソートできる仕様が望まれる。 |
|  | 統合型データベースのダッシュボード化が必要である。 （IATA Accident Databaseの例参考） |
|  |  |

**・共有**

|  |  |
| --- | --- |
| 項目 | 提案、提言 |
| 秘匿化 | 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。 |
|  |  |
| 方法（場） | 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。  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。  当局としての共有のあり方を検討願いたい。 |
|  |  |