

Asia Pacific Summit for Aviation Safety in OSAKA

出席報告

世界の航空安全は「事故から学ぶ」から「事故を予測する」時代へ

2026年8月、航空安全に関する国際会議「Asia Pacific Summit for Aviation Safety (AP-SAS) 2026」が大阪で開催され、ALPA Japan（日乗連）から3名が参加しました。

今回のサミットでは、「Achieving Safety Excellence through Collaboration and Transformation」をテーマに、航空会社、規制当局、航空管制機関、空港、航空機メーカー、パイロット団体など、航空安全に携わる多くの関係者が参加し、Safety Management System (SMS)、Safety Culture、Operational Resilience、Runway Safety、AI・ビッグデータの活用など、これからの航空安全について幅広い議論が行われました。

このNEWSでは、数多く行われた講演やパネルディスカッションの中から、特に印象的であった内容をご紹介します。

航空安全は「Reactive」から「Predictive」へ

今回のサミットを通じて何度も登場したキーワードの一つが、Predictive Safety（予測型安全管理）でした。これまでの航空安全では、事故やインシデントが発生した後に原因を分析し、再発防止策を講じる「Reactive Safety」が重要な役割を果たしてきました。しかし、運航データ、安全報告、気象情報など、膨大なデータを収集・分析できるようになった現在では、事故が起きる前にその兆候を捉え、安全対策につなげることが可能になりつつあります。

FAAからは、日常的に収集されるデータからリスクの兆候を分析し、事故を未然に防ぐ Predictive Safety への転換が必要であるとの考えが示されました。また、Airbusからは、重大事故の前には、小さな不具合や運航上の変化などの Weak Signals が存在するとの説明がありました。例えば、ある空港で接地点が徐々に長くなっている、Go-Around が増加している、Brake Energy が高くなる傾向が続いている。一つひとつを見れば重大な事象ではなくても、それらを継続的に分析することで、まだ事故が発生していない段階からリスクの高まりを捉えられる可能性があります。

こうした分析には AI の活用も期待されています。FOQA（運航品質保証）、安全報告、気象情報などを組み合わせることで、人間だけでは気付きにくい傾向や関連性を AI が抽出することが可能になりつつあります。

一方、複数のセッションで共通して強調されていたのが、AI が安全を「判断する」のではないという点です。AI やデータ分析は、あくまでも人間の意思決定を支援するためのものです。最終的な安全判断には、実際の運航や現場を理解した専門家による Expert Judgment

（専門家の判断）が不可欠であり、技術が進歩しても「人」の重要性は変わらないという認識が示されました。

安全情報は「報告されなければ存在しない」

Predictive Safety を実現するためには、そもそも安全に関する情報が集まらなければなりません。そこで重要になるのが、Safety Culture と Just Culture です。

タイ航空当局では、法令に基づく報告制度に加え、Voluntary Reporting（自主報告制度）を重視しています。しかし、どれほど優れた報告制度を作っても、現場に「報告すると処分されるかもしれない」という不安があれば、本当に必要な情報は集まりません。そのため、安心して安全情報を報告できる心理的安全性を確保することが、安全文化の出発点であるとの説明がありました。

また、Just Culture とは、単に「処分しない文化」を意味するものではありません。故意による違反など、容認できない行為まで免責するものではない一方、通常の業務の中で生じたエラーについては、まず「誰が悪かったのか」ではなく、「何が起きたのか」「なぜ起きたのか」を理解し、再発防止へつなげることを優先するという考え方です。

別のセッションでは、「人は仕事でミスをしうと思って出勤することはない」という言葉も紹介されました。人は誰でも操作ミスや確認漏れを起こす可能性があります。その際、個人の責任だけを追及して終われば、その背後に存在する組織やシステム上の問題を見逃してしまう可能性があります。

さらに、安全情報を組織や国境を越えて共有するために不可欠なものとして、「Trust」という言葉も繰り返し登場しました。

制度や協定を作るだけでは信頼関係は生まれません。日頃から率直な意見交換を行い、失敗や課題も含めて情報を共有し、それを安全向上につなげていく。その積み重ねこそが、航空安全を支える情報共有の基盤となります。

「紙の SMS」から「生きた SMS」へ

EASA（European Union Aviation Safety Agency）からは、SMS を実際にどのように監督し、その実効性を評価しているのかについて興味深い紹介がありました。

SMS というと、マニュアルや Safety Risk Management の仕組み、安全会議などの制度面に目が向きがちです。しかし EASA が重視しているのは、「SMS が存在するか」ではなく、その SMS が本当に現場で機能しているかという点です。

EASA の監督官は、マニュアルや記録類を確認するだけではありません。Safety Action Group や Safety Review Board などの安全会議へ実際に参加し、組織の中でどのような議論が行われ、どのような意思決定がなされているのかを確認します。さらに現場担当者へのインタビューを行い、安全に対する考え方が組織全体へ浸透しているのかを確認するとともに、安全に最終責任を負う Accountable Manager が、自ら組織の安全上の重要課題やリスクについて理解し、説明できる状態にあるかについても確認するとのことでした。

EASA では SMS の成熟度を、

Present	(仕組みが存在する)
Suitable	(適切に設計されている)
Operating	(実際に運用されている)
Effective	(十分な成果を上げている)

という段階で評価しています。つまり、SMS のマニュアルや仕組みを作っただけでは、安全管理が機能しているとは言えません。

講演では、実際の監査で **Risk Register** が現場の実態を反映していないケースや、外部のテンプレートをそのまま使用し、自社固有のリスク分析が十分に行われていないケースなども紹介されました。そして、非常に印象的だったのが、「**SMSを持っていること**」と「**SMSが機能していること**」は全く別であるというメッセージです。

SMS とは書類を整えるための制度ではなく、現場から安全情報が集まり、その情報について議論し、リスクを把握し、実際の改善につなげていくための仕組みです。講演では、私たちが目指すべきものは「紙の上の SMS」ではなく、「人々の中に生きている SMS」であるという考えが示されました。

新しいルールを作るより、今ある仕組みを「実行」する

Runway Safety をテーマとしたセッションでは、ICAO、FAA、航空会社、航空管制機関、航空機メーカーなどから、Runway Excursion（滑走路逸脱）や Runway Incursion（滑走路誤進入）への取り組みが紹介されました。

ICAO では、滑走路安全向上のため、

- **GAPPRE (Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions)**
- **GAPPRI (Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions)**

など、既に多くのガイドラインや行動計画を策定しています。

しかし、モデレーターからは「これほど多くのガイドラインが存在するにもかかわらず、なぜ事故はなくなるのか」という問いが投げ掛けられました。これに対して示された答えは、非常にシンプルなものでした。

問題は、新しいガイドラインが足りないことではなく、**Implementation (実行)**にある。どれほど優れたルールや安全対策が存在しても、それが日々の運航の中で確実に実践されなければ、安全性の向上にはつながりません。

また、滑走路安全は航空会社やパイロットだけで守ることができるものではありません。ある Runway Incursion 事例では、パイロットの行動だけでなく、夜間工事、誘導路灯火、空港標識、運航手順など、複数の要因が重なっていたことが紹介されました。

そのため、重要になるのが **Local Runway Safety Team (LRST)** です。多くの空港には LRST が設置されていますが、単に会議を開催し、議事録を作成するだけでは意味がありません。実際に運航するパイロット、航空管制官、整備士、空港スタッフなどの現場の人々が同じテーブルにつき、それぞれが持つ安全情報やリスクを共有し、防御策が本当に機能しているのかを継続的に確認していくことが重要です。

安全上の問題が発生した際に「誰が悪かったのか」を探すのではなく、「システム全体として何を改善できるのか」を考えることこそが、安全向上につながるというメッセージが強く印象に残るセッションでした。

経験を次の世代へー 航空安全を最後に支えるのは「人」

今回のサミットでは、AI、ビッグデータ、Predictive Safety など、これからの航空安全を支える新しい技術や考え方が数多く紹介されました。

その一方で、会議全体を通じて繰り返し語られていたのは、Safety Culture、Trust、Information Sharing、そして「人」の重要性でした。

IFALPA からは、世界各国で経験豊富なパイロットが不足している現状について問題提起がありました。航空需要が急速に拡大する中、若い操縦士が従来よりも短期間で昇格し、限られた経験の中で責任ある立場に就くケースが増えていることが紹介されました。これまで航空業界では、経験豊富な乗員が若い世代へ知識だけでなく、経験に基づく判断力や安全に対する考え方を伝えることで、安全文化を継承してきました。しかし、航空業界の成長や世代交代のスピードが速くなる中で、この「経験の継承」が追いつかなくなることへの危機感が示されました。

また、安全報告についても、単に「報告してください」と求めるだけでは十分ではありません。現場が、自分たちの報告によって何が変わったのか、どのような改善につながったのかを実感できることが、次の報告につながり、安全文化を育てていくことになります。航空安全を取り巻く環境は、今後も大きく変化していきます。しかし、技術がどれだけ進歩しても、安全を支えるのは現場で働く「人」です。その人々が安心して声を上げ、その情報が組織や職種、国境を越えて共有され、実際の改善につながる仕組みを作ることの重要性は変わりません。

今回の AP-SAS では、航空安全を「事故から学ぶ」だけではなく、日々の運航の中に存在する小さな兆候を捉え、事故が起きる前に行動する Predictive Safety へと発展させていく方向性が強く示されました。

ALPA Japan としても、今回得られた世界の航空安全に関する知見を国内の乗員と共有するとともに、現場から得られる安全情報や乗員の声を大切にし、関係機関との情報共有・意見交換を通じて、より安全な航空運送の実現に向けた活動を続けていきます。

以 上