

航空安全フォーラム - 安全文化を考える - 実施報告

1. 実施概要
2. 参加人数
3. アンケート集計結果

平成21年12月10日

財団法人 航空輸送技術研究センター

1. 実施概要

「航空安全フォーラム -安全文化を考える-」は、平成 21 年 11 月 10 日 日経ホール（東京大手町）にて開催された。講師には、航空安全の分野の研究および実務の世界的第一人者である Eric Hollnagel 博士【MINES Paris Tech (パリ国立高等鉱業学校) 教授】と Mark Rosenker 氏【前 NTSB(米国国家運輸安全委員会) 委員長】を招き、講演が行われた。また、コーディネータとして慶應義塾大学大学院教授 高野 研一 氏、パネリストとして国土交通省航空局技術部長 宮下徹 氏、原子力安全基盤機構特任参事 牧野眞臣 氏、日本航空インターナショナル副社長 岸田清 氏、全日本空輸副社長 森本光雄 氏の参加を得て、今後の安全文化の構築に向けたパネルディスカッション「安全文化構築の実践と今後の課題」を行った。（プログラムについては、添付資料－1 参照。）

参加者数は合計 469 名で官公庁および航空会社の運航・整備・安全部門に加え、航空関連の会社、公益法人、教育・研究機関ならびに空港関係者、また、航空以外の分野からの参加も多くあった。

今回の会場選定にあたっては、参加申し込みが多数となることを想定し、600 名収容可能な会場を選んだため、事前の参加申し込みは 578 名となったが、申し込みをお断りすることなく希望者全員を受け入れることができた。

講演、パネルディスカッションならびに質疑応答は日本語と英語で行われ、日本語と英語による同時通訳が提供された。

今回の航空安全フォーラムの内容は、今後の安全文化構築のために役立つよう講演録にまとめ、当財団のホームページで公開するとともに、設立 20 周年記念誌として冊子化して、関係部門に配布を行う計画である。

2. 参加人数

総参加人数は 491 名で、法人区分毎の内訳は下記のとおりであった。

(単位:人)

定期航空輸送会社(JAL 系/ANA 系グループ 会社を含む)	157
General Aviation	42
航空会社系グループ 会社	46
国土交通省航空局など行政機関	32
航空機・エンジン・機器メーカー	19
航空関連公益法人	29
航空関連法人	11
研究・教育機関	67
マスコミ	8
その他	40
ATEC 関係	18
参加者 合計	469
講師	7
(財)航空輸送技術研究センター	15
総 計	491

参加者の詳細は、添付資料－2 参照。

3. アンケート集計結果

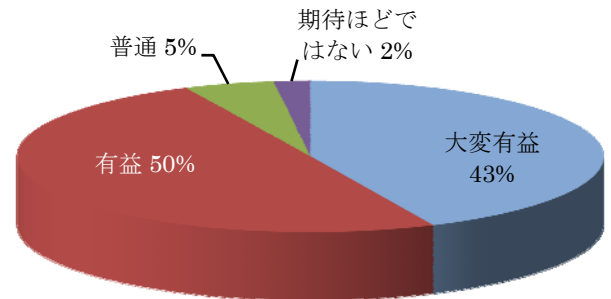
A. アンケートの回収

参加人数	469 人	講演者および ATEC を除く
回収アンケート	247 件	内、176 名が記名
回収率	53 %	

B. アンケート集計結果

(1) 航空安全フォーラムの内容に関する感想

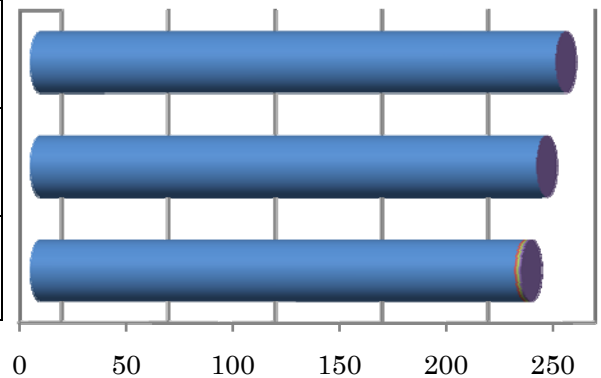
	回答数	比率
大変有益	107	43%
有益	124	50%
普通	11	5%
期待ほどではない	5	2%
興味が湧かない	0	0%
合計	247	100%



内容についての感想コメントについては、添付資料- 3 A 参照。

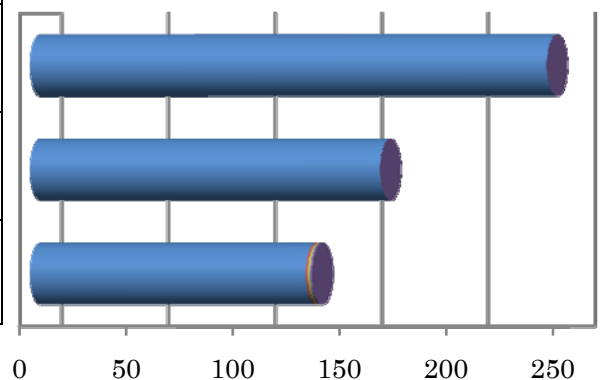
(2) 参加したプログラム項目（複数回答あり）

	回答数
講演 1 安全文化 - セーフティ・マネジメントとレジリエンス・エンジニアリング (Dr. Hollnagel)	246
講演 2 航空安全 - 向上の軌跡：強い安全文化、脆弱な安全文化 (Mr. Rosenker)	237
パネルディスカッション 「安全文化構築の実践と今後の課題」	227

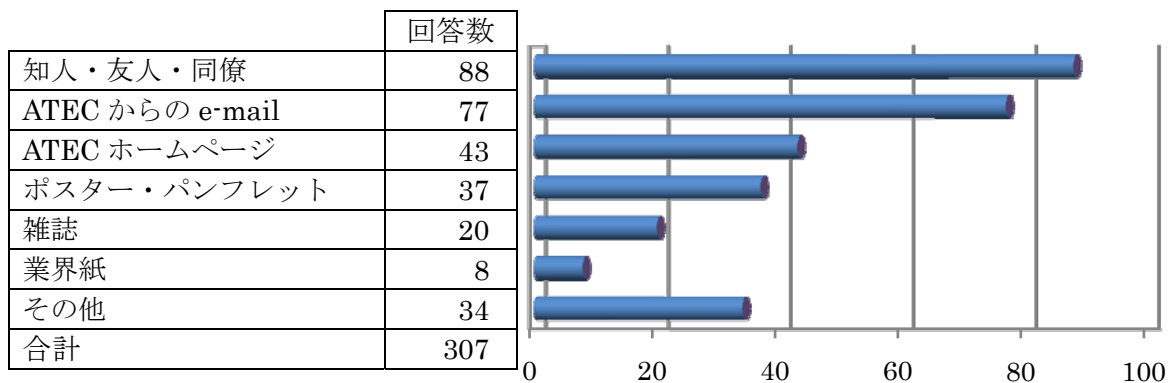


(3) 参考になったプログラム項目（複数回答あり）

	回答数
講演 1 安全文化 - セーフティ・マネジメントとレジリエンス・エンジニアリング (Dr. Hollnagel)	242
講演 2 航空安全 - 向上の軌跡：強い安全文化、脆弱な安全文化 (Mr. Rosenker)	164
パネルディスカッション 「安全文化構築の実践と今後の課題」	129

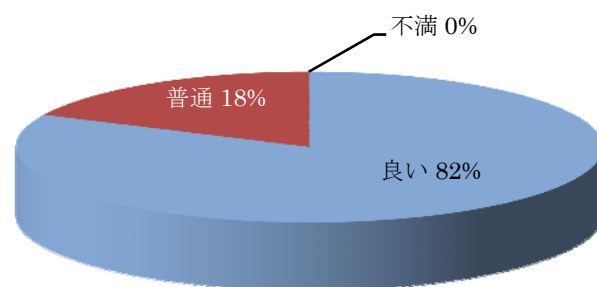


(4) 講演会を何で知りましたか。(複数回答あり)

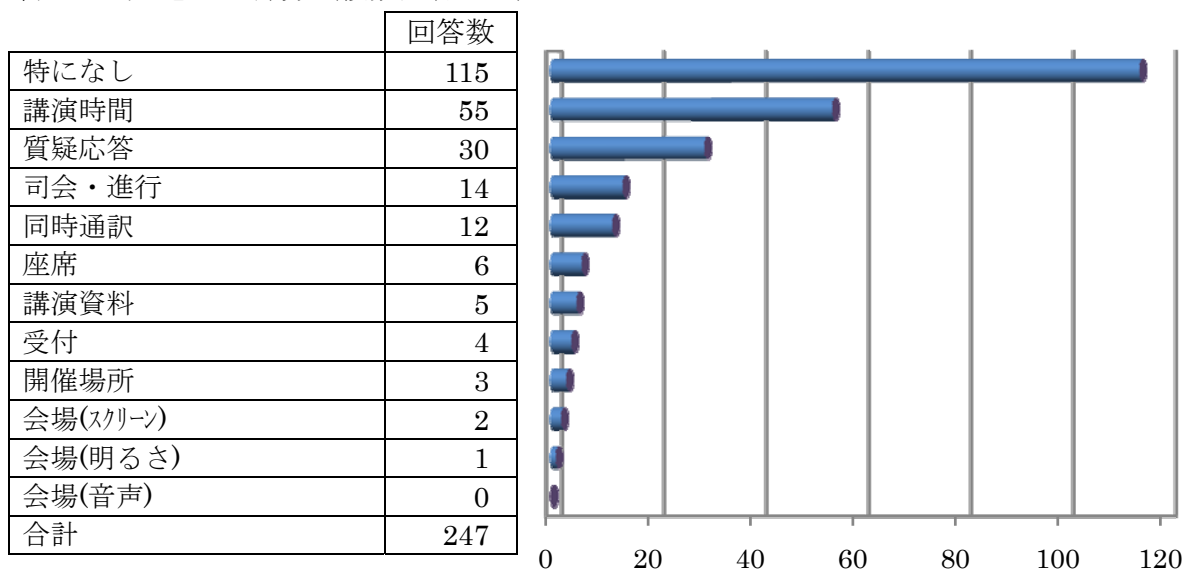


(5) 講演会の運営について

	回答数	比率
良い	201	82%
普通	44	18%
不満	0	0%
合計	245	100%



(6) 改善が必要と感じた部分 (複数回答あり)



運営について特にお気づきの点については、添付資料-3 B 参照。

(7) 今後のワークショップ・講演会に対する希望のテーマについては、添付資料-3 C 参照。

以上



(財)航空輸送技術研究センター設立 20 周年記念
航空安全フォーラム - 安全文化を考える -

航空輸送が発展を遂げる中で、平成元年に航空安全や航空技術について追求することを目的に当財団が設立され、今年設立 20 周年を迎えました。近年の当財団の主要活動テーマであるヒューマンファクター、SMS(安全マネジメントシステム)を総括し、安全分野の研究および実務の世界的第一人者をお招きして今後の安全文化の構築に向けてヒントを探っていきます。

- 日 時： 2009 年 11 月 10 日 (火) 13:00 ~ 17:40
 会 場： 日経ホール (東京都千代田区大手町 1-3-7)
 主 催： (財)航空輸送技術研究センター (ATEC)
 後 援： 国土交通省航空局
 助 成： (財)空港環境整備協会
 協 賛： (社)全日本航空事業連合会、(社)日本航空機操縦士協会、(社)日本航空技術協会
 定 員： 600 名様 (事前登録制・参加無料)
 * 申し込みは ATEC ホームページ (<http://www.atec.or.jp>) より。

プログラム

*同時通訳あり

- 12:15 ・ 受付開始
- 13:00 開会の挨拶： (財)航空輸送技術研究センター 理事長 村田 芳彦
- 13:05 講演 1： 「安全文化 - セーフティ・マネジメントとレジリアンス・エンジニアリング」
Eric Hollnagel 博士 MINES Paris Tech (パリ国立高等鉱業学校)
- 14:35 講演 2： 「航空安全 - 向上の軌跡： 強い安全文化、脆弱な安全文化」
Mark Rosenker 氏 前 NTSB(米国国家運輸安全委員会)委員長
- 15:45 休 憩
- 16:05 パネルディスカッション 「安全文化構築の実践と今後の課題」
 パネリスト 国土交通省航空局技術部長 宮下 徹 氏
 パネリスト 原子力安全基盤機構 特任参事 牧野 真臣 氏
 パネリスト 日本航空インターナショナル 副社長 岸田 清 氏
 パネリスト 全日本空輸 副社長 森本 光雄 氏
 コーディネータ 慶應義塾大学 教授 高野 研一 氏
- 17:40 閉会の辞

<問い合わせ先> 財団法人 航空輸送技術研究センター(ATEC)
 〒108-0073 東京都港区三田 1-3-39
 TEL:03-5476-5461 FAX:03-5476-8578
 ATEC ホームページ: <http://www.atec.or.jp>

航空安全フォーラム－安全文化を考える－（2009/11/10） 参加者集計表

区分	会社名	参加者数
定期航空輸送会社 (JAL系/ANA系グループ会社を含む)	全日本空輸（株）	51
	（株）日本航空インターナショナル	34
	エアーニッポン（株）	14
	（株）エアージャパン	8
	日本貨物航空（株）	8
	日本トランスオーシャン航空（株）	6
	北海道国際航空（株）	5
	アイベックスエアラインズ（株）	4
	エアーネクスト（株）	4
	スカイネットアジア航空（株）	4
	（株）エアーニッポンネットワーク	3
	（株）スターフライヤー	3
	エアーセントラル（株）	3
	（株）ジェイエア	2
	（株）ジャルウェイズ	2
	スカイマーク（株）	2
	（株）ANA&JP エクスプレス	1
	（株）JAL エクスプレス	1
	天草エアライン（株）	1
	日本エアコミューター（株）	1
合 計		157
ジェネラル・アビエーション	朝日航洋（株）	16
	共立航空撮影（株）	5
	東邦航空（株）	5
	新日本ヘリコプター（株）	3
	中日本航空（株）	3
	ファーストエアートランスポート（株）	2
	雄飛航空（株）	2
	アカギヘリコプター（株）	1
	アジア航測（株）	1
	エクセル航空（株）	1
	セントラルヘリコプターサービス（株）	1
	静岡エアコミューター（株）	1
	北海道航空（株）	1
	合 計	
航空輸送会社 合計		199

区分	会社名	参加者数
航空会社系グループ会社	(株) JAL エンジニアリング	19
	全日空整備 (株)	9
	(株) JAL シミュレーターエンジニアリング	3
	ANA テクノアビエーション (株)	3
	(株) JAL エアテック	2
	(株) JAL グランドサービス	2
	(株) ANA 総合研究所	1
	(株) JAL エアロ・コンサルティング	1
	(株) JAL エアロパーツ	1
	(株) エージーピー	1
	ANA エンジンサービス (株)	1
	ANA ワークス (株)	1
	JAL エアロ・コンサルティング	1
	日東航空整備 (株)	1
合 計		46

公官庁	国土交通省 航空局	21
	国土交通省 運輸安全委員会	5
	国土交通省 大臣官房運輸安全監理官室	1
	国土交通省 東京航空局	1
	国土交通省 航空保安大学校岩沼研修センター	1
	防衛省 航空自衛隊	2
	文部科学省	1
合 計		32

航空機・エンジン・機器メーカー	(株) ジャムコ	8
	(株) IHI	3
	富士重工業 (株)	3
	日本飛行機 (株)	2
	Pratt & Whitney	1
	三菱重工業 (株)	1
	川崎重工業 (株)	1
合 計		19

航空関連公益法人	(社) 日本航空技術協会	5
	(財) 航空交通管制協会	4
	(社) 航空機操縦士養成振興協会	3
	(社) 日本航空機操縦士協会	3
	(財) 空港環境整備協会	2
	(財) 航空保安協会	2
	(財) 航空保安研究センター	2
	(財) 航空保安施設信頼性センター	2
	(財) 運輸政策研究機構	1
	(財) 航空医学研究センター	1
	(財) 航空機安全運航支援センター	1
	(財) 航空保安無線システム協会	1
	(財) 日本航空機開発協会	1
	(財) 日本航空協会	1
合 計		29

区分	会社名	参加者数
マスコミ	(株) 読売新聞東京本社	4
	日本経済新聞社	2
	航空ジャーナリスト協会	1
	毎日新聞	1
合 計		8

航空関連法人	中部国際空港 (株)	2
	SASCO	1
	関西国際空港 (株)	1
	三愛石油 (株)	1
	三徳航空電装 (株)	1
	成田国際空港 (株)	1
	定期航空協会	1
	東京海上日動火災保険 (株)	1
	東京海上日動火災保険(株)	1
日本航空保険プール	1	
合 計		11

研究・教育機関	(独) 宇宙航空研究開発機構	12
	(株) 原子力安全システム研究所	5
	(財) 鉄道総合技術研究所	5
	(独) 原子力安全基盤機構	5
	日本ヒューマンファクター研究所	4
	(独) 電子航法研究所	3
	桜美林大学	3
	大阪大学医学部附属病院	3
	(財) 電力中央研究所	2
	(社) 日本原子力技術協会	2
	(独) 土木研究所 寒地土木研究所	2
	筑波大学	2
	東京大学大学院	2
	(株) 富士通研究所	1
	(財) エネルギー総合工学研究所	1
	(財) 日本国際協力センター	1
	(財) 労働科学研究所	1
	(社) 農林水産航空協会	1
	(独) 新エネルギー・産業技術総合開発機構	1
	慶應義塾大学	1
	国際航空専門学校	1
	実践女子大学	1
	千葉職業能力開発短期大学校	1
	早稲田大学 理工学術院	1
	早稲田大学大学院	1
	東海大学	1
	東京大学	1
	日本工業大学	1
	法政大学	1
	明治大学	1
合 計		67

区分	会社名	参加者数
その他	西日本旅客鉄道（株）	5
	日本電気（株）	5
	（株）NTT データアイ	2
	（株）シグマクシス	2
	クロマロイ社	2
	（株）BO	1
	（株）TOKAI	1
	（株）アイエヌシーエンジニアリング	1
	（株）協和エクシオ	1
	ABSG コンサルティング	1
	フリーライター	1
	関西電力（株）	1
	航空運航システム研究会 TFOS	1
	三菱レイヨン（株）	1
	新潟航空路活性化協議会	1
	千代田アドバンスト・ソリューションズ（株）	1
	東京電力（株）	1
	東芝電力検査サービス（株）	1
	東電工業（株）	1
	日本ジーイー・エンジンサービス（株）	1
日本トライリンガル（株）	1	
日本情報産業（株）	1	
芙蓉海洋開発（株）	1	
航空会社 OB	4	
海外	DGCA Indonesia	2
合 計		40

ATEC 関係	元 ATEC 評議員・監事・職員	14
	ATEC 評議員・監事	4
合 計		18

参加者 計		469
--------------	--	------------

講師・パネリスト		7
事務局		15
合 計		22

参加者 総計		491
---------------	--	------------

内容についての感想コメントなど

特に講演 1、講演 2 に関しては大変有益な内容でした。
異なる業界での安全文化の取り組みは参考になった。 ホルナゲル博士やローゼンカー前委員長の話も興味深かった。
安全文化をどうやって醸成していくか、さらには安全な状況をどう作り出していくか、ということについて Hollnagel 氏、 Rosenker 氏の熱い思いが伝わった。航空安全に関係する者の一人としてこの思いをこめて現実の安全の取り組みを進めて行きたい。
特に講演 1 の「うまくいっていることを評価する」ことについて、考えさせられました。この講演ではそこまでは時間がなかったのですが、どのようにプラス部分（と通訳の人は言っていました）を評価するのかについてもっと詳しく聞いてみたかったです。講演 2 以降についても興味深いものばかりでしたが、長くなるので一番印象に残ったもののみで失礼させていただきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・レジリアンスエンジニアリング： <ul style="list-style-type: none"> Industrial Safety の 3 世代は目から鱗であった レジリアンスをどの様にエアラインの運航安全に活用するか、模索状態です ・NTSB <ul style="list-style-type: none"> NTSB の使命感に感動した Party 方式や刑事訴追に関しては、上っ面の議論しかできなかったのが残念です ・パネルディスカッション <ul style="list-style-type: none"> 時間が足りなかった 各社/部門の施策をもっと具体的に紹介してほしい
とても良いフォーラムであったと思います。ご準備にあられた関係者の皆様、大変お疲れ様でした。 講演に関しては、特にホルナゲル博士の講演内容については大変興味深く拝聴しました。ただ、パネル・ディスカッションが時間の関係から中途半端に終わってしまったのが少々残念でした。
特に講演 1 は、重要な内容を平易な英語で判りやすくご説明いただけて、大変参考になりました。
レジリアンスの考え方は非常に参考になる。
航空業界における意識変革の取り組みの現状が、整理された形で理解できました。また冒頭ホルナゲル教授のご講演によって、災害防止に対する考え方の変遷と、ご持論であるレジリアンス管理についての考え方の一端も理解できました。大変有益で、視野の広がる内容であったと思います。
レジリアンスエンジニアリングの考え方にとっても共感を覚えました。 弊社でも、FLT 後のブルーフィングで、「安全な FLT が出来たのは何故か」という振り返りをしよう．．という教育なども実施しています。上記の言葉は知りませんでした。同じ考え方ですし、前向きな気持ちになれば、その後も共有した良いナレッジを次の FLT で生かそうというモチベーションアップになるのではないかと思います。ミス分析も大切なので、安全は両輪で支えていくものだと思います。
どのプログラムも有益でしたが、特に、講演 1 の ETO とレジリアンス・エンジニアリングが参考になりました。
レジリアンス・エンジニアリングの話は、内容的には面白かったが、実際どのようにしていったらいいのかについての説明がやや不足しており、難解であった。
レジリアンス・エンジニアリングが新しい方法論として大変興味を持ちました。
Resilience Engineering と言った新しい事故防止の考え方に興味を持ちました。
レジリアンス・エンジニアリングの提言には触発されることが多かったです。 特に、恥の文化を持つ日本では、ヒヤリ・ハットの集積は困難なところが多く、それには、状況に応じてどううまく処理したのか、実はヒヤリとしながらも、もしくは省みればヒヤリやハットであったが、兎に角事故に至らず、処理したことをほめた方が、事例そのものを集積できるのではとも思いました。

<p>エリックさんの安全に関する内容は私たち航空に携わるものにとって目からうろこの部分もあり非常によい勉強の場となりました。今後の安全を考える上で、時代にマッチした安全文化の創造の必要性を感じました。</p> <p>また、機会があれば是非、このようなフォーラムに参加して安全に対する考え方を学んでみたいと思いました。ありがとうございました。</p>
<p>1 大手航空会社、原発における安全活動の現状と、問題点の具体的な内容を知ることができました。</p> <p>2 レジリアンス・エンジニアリングにつきましては初めて知ることができ、今後の推移を含め今後興味を持って注目かつ勉強をしていきたいと考えます。</p>
<p>レジリアンスエンジニアリングの話は大変有益であった。</p>
<p>特に、ホルナゲル先生の「レジリアンス・エンジニアリング」という観点は、これまでに、似たような分析(日常のNormal Practiceの分析)の必要性をぼんやりと感じていたところでしたが、あくまで「ぼんやり」でした。そのような中で、明確な概念として提唱していただけて、自分の中でこの必要性を明確に意識できるようになったので、非常に勉強になりました。</p>
<p>SMSに関して”レジリアンス”と言う新たな考え方(私にとって)に大変興味をひかれました。</p>
<p>特にホルナゲル博士の講演は興味深く聴かせていただきました。</p>
<p>レジリアンス・エンジニアリングについて、話を伺うのは初めてであり、しかも世界的に著名な先生の講義を聞くことができ有意義であった。</p>
<p>セーフティ・マネジメントとレジリアンス・エンジニアリングについて、非常に興味深く感じられました。</p>
<p>ETTOは、現場の実情を理解した実践的な安全方策であると感じました。</p>
<p>レジリアンス・エンジニアリングが提唱されたが、判り難いから返って混乱するし、その必要性はないと感じた。</p> <p>NTSBの事故調査のあるべき姿を力強く話され、感銘を受けた。日本もマスコミに気兼ねすることなく見習うべきだと思う。</p>
<p>講演1 安全文化 -セーフティ・マネジメントとレジリアンス・エンジニアリング について、現場で活用しているCRM, Threat and Error Management との関連性や相違点がわかりませんでした。</p>
<p>Resilience EngineeringやETTO原理は、これまで聞いたことがなかったので、勉強になった。</p> <p>Mr. Mark V Rosenkerのお話の仕方がとてもメリハリがあって良かった。</p>
<p>1. 安全に関する世界的な歴史を再認識できた。</p> <p>2. NTSBの航空事故調査に対する姿勢が再確認できた。</p>
<p>Mr. Rosenker先生への質問：講義や質疑応答の際に、先生から、米国の航空事故では刑事責任は法律に基づいて「免責」であるという旨の発言があったと思います。しかし、私が知る限り、米国の連邦法上に、航空事故において刑事過失を免責にする条項はないようです。先生の発言が、単に、歴史的に航空事故で刑事訴追した先例がないことと、事故調査優先の規定等を以て、「免責」と言われているのであれば、真意が伝わっていないように感じました。米国に刑事責任の免責規定があれば大変興味深い条項だと思いますが、諸外国でも航空事故の刑事過失について「免責」規定を目にしたことがありません。「免責」発言の真意と、もしも米国に「免責」条項があれば、ご教示頂けませんでしょうか。</p>
<p>大変有益な情報を得られ、感謝しております。特に、Mr. RosenkerはNTSB長官をされていら際に、小職は米国でも講演を拝聴したことがあり、懐かしさもございました。</p>
<p>著書等で概要は理解していましたが、その研究者の講演を直接拝聴できたことは、非常に有益でした。また、NTSBの活動をはじめ、各企業の安全文化醸成に関する活動と問題点等を把握できたことも、今後の安全業務を進める上で有益でした。</p>
<p>元NTSB委員長の方の講演は、実際に即し、ご経験からの安全向上への取り組みを力説されていて大変参考になりました。</p>
<p>元NTSB議長の講演及び質疑応答は、実務に根ざしたものであり、示唆に富むものであった。</p>
<p>Rosenker博士の講演が、熱がこもっていて非常にわかりやすかった。</p> <p>内容も大変興味深いもので、引き込まれた。</p>

講演は大変有意義で興味深く拝聴しました。パネルディスカッションについては、時間がなくなってしまったことから、中途半端に終わってしまい残念でした。
先ずは報告をあげてもらう事が大切であり、その点実際に現場で苦労されて来た方からのご意見（非懲罰と Feedback の大切さ）は大変有益でした。 パネルディスカッションの時間が足りなかった点残念でした。
パネルディスカッションの時間が少なくなってしまいましたので、講演は1時間でも良いと思いました。
A T E C 設立 20 周年、おめでとうございます。 記念すべき節目に相応しい講演者・パネラーのメンバー・内容であったと思料いたします。
安全文化という抽象的言葉のイメージはある程度掴むことができたが、現実的な話として、今後、個々の具体的事例に当てはめた場合の対処法等について、体験談等を織り混ぜた講演にも期待したい。 大変素晴らしいフォーラムでした。
安全文化に関する専門家の講演は少なく、良いチャンスを得ました。
原子力業界の状況が興味深い内容でした。
たいへん勉強になりました。毎年、レベルの高い、内容の濃い講演を聴くことができ楽しみにしております。もし、可能であれば、土曜日から日曜日の開催をお願いできればありがたいです。平日は仕事で行けない人も多くとおもいます。私も実は平日は休みにくいので。休みを取って参加する価値のある講演ばかりだからです。
第一線で活躍されている講師の方の、最先端の見解を伺えて、とても参考になりました。
私どもにとって大変有意義な内容でした。 ありがとうございました。
大変勉強になりました。
貴重な内容でとても参考になりました。
安全文化について深く考えさせられると共に、ますます安全文化に対する取り組みの強化が必要だと感じた。まだ始まった取り組みが多いのでこれからに期待したい。
航空機事故の原因究明と刑事責任追及の議論に大変興味を持ちました。
全般にとっても役立ちました。日頃より自分の中で迷いのあった部分がかなりクリアになりました。
安全文化を社内に浸透させていく上で非常に参考になる講演でした。
第一人者のお話が聞けて、説得力を感じた。
毎年、その時期に相応しいテーマで提供されている ATEC のフォーラムは、素晴らしい一言に尽きます。ありがとうございました。今年は素晴らしい場所でゆったりと聞くことができました。今後、費用が嵩むようでしたら、会費を取って頂きたいと思います。
SMS と安全文化の醸成について、大変参考になりました。
初めての参加でしたので、新鮮で、有益な体験が出来ました。
初めての参加でしたので、大変有益な時間を過ごせました。
一段次元の高い講演を拝聴でき大変参考になりました。 特に航空関連以外の事故調査、他国の改善実情努力等も大変参考になりました。
ワールドワイドで認知された著名な方々のお話の説得力が感じられた。 特に日本と米国における事故原因究明のあり方、事故調査と警察捜査の違いを改めて強く感じたいです。日本でも国民レベルでの合意形成を官民一体で進める必要があると思います。
現在安全管理システムを進めている会社に参考となる内容が沢山ありまして助かりました。E T T O の考え方は現場でも難しい面がありまして、今後、安全管理を進めていく上で整理をしていく必要を感じております。
大変タイムリーな企画であったと思います。 世界的に名高い講師の方々を招聘できる ATEC の偉大さに改めて感動を覚えます。
時間を忘れるほど興味深い講演もあり、また、我が国の航空安全の実績を実感する意味でも、大変に有益な内容であったと思います。

安全文化を構築するための方向付に参考にしたい。柔軟な対応ができると考えます。まだ、SMSの有効性と社内への展開をこれから進める段階ですので、新鮮にお話が伺えました。貴重な講演が拝聴できて感謝しております。
二つの講演は、それぞれ大変面白かった。
安全向上に向けて何点もの有意義な示唆を受けることができました。
会場、講演者、内容何れにおいても20周年を飾るに相応しい内容だったかと思えます。
大変興味深く拝聴しました。原子力と航空とで、必要とされるHFsのアプローチの違いについて、改めて気づかされました。参加させていただき大変有難うございました。
大変ご高名な講師並びにパネリストに貴重なご意見を伺うことができました。
従来のSMS概念の先にある、新たな安全構築概念のご説明は、とても新鮮だった。しかし経験上、SMSさえも現場での消化が十分にはできていない現状と思われ、新概念の具体化の方法論が今ひとつ、ピンとこなかった。
若干学術的などころもあったが、全体として非常に興味深かった。
海外の安全文化の現在位置や方向性など参考になりました。
両講師の選定、講演内容に感銘を受けました
講演内容が充実していました。
全体として、バランスが良く取れていたと思う
講演1: ResilienceとETTOを組み合わせた今後のSafety Managementの方向性について貴重な情報をいただきました。 講演2: NTSBにおける実際の活動を具体的な例をあげて講演していただき、NTSBの安全水準の向上への寄与が理解できた。 パネルディスカッション: 各事業者の具体的な活動内容がうかがえ参考になった。
高名なホルナーゲル博士の講演を拝聴できて、有益であった。個別の話の内容は理解できたが、結局、「弾性的なアプローチ」というものが安全文化とどう繋がる（おそらく、リーゼンは安全文化は正義の文化や報告の文化からなると述べているように、弾性的な文化が必要ということを知っていたのだと思うが）ということが抽象的で、私の理解の範囲を超えていた。また、安全文化の定義にINSAGの定義が使われていたが、これも原子力の定義であり、航空あるいはより一般的な定義が伺えなかったのが、多少、すっきりしないところであった。 ローゼンカー氏の講演も、実際にNTSBで活動されていた経験をベースとしたご講演で、興味深かった。
ホルナーゲル博士のレジリエンス工学についてもっと詳しく色々なお話を伺えれば、更によかったと思います。今回は非常にわかりやすく講演を頂きましたが、専門性と言う観点では、もう少し専門家向けのお話も付け加えていただけるとありがたかったと思います。ローゼンカー氏についても同様の感想を持っています。
講演1: 業務に直結した具体的なイメージを描くのが難しい内容ではあった。 講演2: 面白かった。 講演3: 物足りない。
講演1のレジリエンスエンジニアリングは新しい視点であり、参考になりました。またNTSBの生の情報についても興味深く拝聴しました。
ホルナーゲル先生の講演、大変分かりやすく有益であった。 ただ、パネルにもっと時間があればよかった。
レジリエンス・エンジニアリングについて少し詳しく説明を聞くことができ、有意義なものになりました。ただ、SMSへの活用には、まずは組織における同意識・考え方の共有があると思われませんが、概念は理解できるものの、さて実践となるとこれまでと変わるのかとの思いに至ります。 また、パネルディスカッションにおいて、日本航空における安全への取り組みの一端をご紹介頂きましたが、もう少し広く深く説明を伺えれば良かったです。
レジリエンス・エンジニアリングという言葉は初めて聞いたが、組織の安全文化に対するこれまでにないアプローチで興味深く拝聴しました。 パネルディスカッションは、やや総花的で、テーマを絞って深く議論するほうが面白かったように感じました。

<p>運行会社の安全に対する見方を知る事ができ、有益でした。特に Dr. Hollnagel 氏の講演は Nexgen を考える上で非常に有益でした。</p>
<p>レジリアンス・エンジニアリングについては、私にとっては全く新しく斬新な考え方であると思えました。今後のセミナーも、今回のような、真新しい内容を紹介していただければと思います。また、会場がすばらしかったです。やはり、経費の問題も有ろうかと思いますが今回のような立派な会場は理想的です。</p>
<p>ホルナゲル先生の、いろいろな状況に対応して上手く行っている状況を安全と考え、見えるようにしていくという内容は興味を引かれました。</p>
<p>Dr. Hollnagel の講演にて、「失敗から学ぶだけでなく成功から学ぶ。なぜ、うまくいったかを分析してその数を増やしていく。従来型のうまくいかないことの数減らすのではない。」という話は、今後の弊社における品質向上活動のヒントになりそうです。</p>
<p>講演 1 が大変興味深い内容でした。</p>
<p>講演 1 の内容で「うまく行っていることを強化することが大切」という発想は意外に気が付いているようで、気が付いていないことだったと思います。勉強になりました。</p>
<p>Resilience Engineering という新しいアプローチを検討するのは面白いと思ったが、具体的な手法がイメージできない。</p>
<p>レジリアンスエンジニアリングについてもっと詳しく知りたい。</p>
<p>Hollnagel 博士の安全に対する新たな理論が聞けたことは、非常に興味深く有意義なものでありました。</p>
<p>講演 1 は、勉強になりました。メモを取りましたが講演記録を期待します。又パワーポイントのスライドも和訳を希望します。</p>
<p>最初の講演の、上手く行っている時の分析をしっかりすることが事故防止につながる。との話は、今までと全く逆の発想で大変興味深く参考となりました。</p>
<p>レジリアンスエンジニアリングによる運航の安全施策の構築等今後の新しい流れが展望できてよかった</p>
<p>特に、レジリアンス・エンジニアリングの考え方に賛同した。我が組織も事故の発生していない部隊があり、他の組織とどのように違いがあるのか、という命題に対する一つのアプローチとなる可能性を感じます。</p>
<p>具体的な取り組みという点では難しい切り口だと感じましたが、ホルナゲル先生のレジリアンス・エンジニアリングという考え方は興味深く聞かせていただきました。</p>
<p>安全文化の講演 1 は有益であった。今後の活動の参考となった。</p>
<p>ホルナゲル博士の ETO 理論に関しては今後の SMS の方向性を示しているものとして興味深く拝聴した。</p>
<p>Eric Hollnagel 博士のレジリアンス・エンジニアリングについての講演の中で「原因分析だけでは不十分で、将来を見据えてどうあるべきか考えるべき」との話は、非常にに興味を持って聞くことができた。</p>
<p>Hollnagel 博士の講演の中で、安全に対するものの考え方の変化（歴史）は、とても興味深く拝聴させて頂きました。 事故やインシデントではなく、通常のオペレーションを観察することで安全が向上できるという部分は、基本的な考え方を覆すもの（パラダイムシフト）でしたが、実際どうやるの？という疑問が残ったことが残念でした。</p>
<p>SMS に係る海外の最新情報（レジリアンス・エンジニアリング）を知ることができ有意義でした。</p>
<p>Dr. Hollnagel 氏の提唱した Resilience Engineering については大変興味深い内容でした。失敗ではなく安全に注目し更に改良することが重要とのことでしたが、航空について具体的な手法など踏み込んだ説明があれば更に良かったと思います。</p>
<p>特に講演 1 が興味深く、実践できるように努力しなければならないと感じました。</p>
<p>特に講演 1 が興味深く、実践するには今後更なる努力が必要と感じました。</p>
<p>Dr. Hollnagel の Non-Visible な「What Goes Right」を増やすことにより、Resilience な組織とすることに関して、現在の状態より一歩先の組織のあるべき姿について大変興味を覚えました。</p>

<p>Dr. ホルナゲルの講演は難しかったと思う。 対して Mr. ロゼンカーは航空関係者でもあるため、理解しやすい話でした。 パネルディスカッションについては時間が押してしまったため、突っ込みがやや不足していたように思えます。</p>
<p>Dr. Hollnagel の講演は初めて耳にする内容で、概念が掴み難い気がした。Mr. Rosenker の講演は良かったと思う。パネルディスカッションは時間的制約も有ってか、掘り下げ方が中途半端に感じられた。</p>
<p>Hollnagel 氏の説には期待したが、中身に具体性が乏しく、実行に移し難いと感じる。 パネルディスカッションは時間不足のためか、浅い内容でやや残念でした。</p>
<p>講演 1 について良く理解できなかった。</p>
<p>レジリアンス・エンジニアリングについて初めて耳にしましたが、いま一つ理解しにくいテーマでした。</p>
<p>レジリアンスエンジニアリングの適用例、具体例の説明があれば、もっと理解しやすかったのではと思います。</p>
<p>レジリアンス・エンジニアリングについては、具体的な取り組み方法の実例を紹介してもらえると良かった。一般論としては、理解できるが、具体的にどのように実施するのかイメージが持ち難かった。</p>
<p>レジリアンスエンジニアリングの具体例があれば、理解しやすかったと思います。</p>
<p>NTSB の活動などの話も聞けて、有益でした。 パネルディスカッションは今一でした。</p>
<p>resilience engineering という新しい考えかには非常に参考になりました。 Rosenker さんの講演も長年の経験を活かしたお話で興味深く聞かせていただきました。 ただ毎回残念に感ずるのは監督官庁の歯切れの悪いコメント。 「非懲罰」の考え方に関しても、縦割り行政の悪いところで、「司法の話は我関せず」みたいなどころがあり、今まさに Proactive な安全管理を目指している中、もう少し積極的に取り組んでほしいと感じました。</p>
<p>特に Mr. Rosenker の講演が印象に残りました。私が携わっているのは飛行場内の土木分野なので、「安全」については直接的な関わりはないと考えていたが、今回の講演を拝聴して、航空機の安全については、関わるもの全てが常に意識していかなければならないのだと、痛感しました。</p>
<p>NTSB の話は興味深く感じられました。</p>
<p>報告制度と非懲戒についての関係で、医療機関の女性が質問し、NTSB の彼が非常に真摯に答えていたのとは対照的に……。安全のための報告制度を推奨しておきながら、航空局が「非懲戒」についての質問を受け、ASINET が受けていると、自らのところの立場をはっきり述べなかったことは非常に残念です。何のための報告制度なのか？安全文化醸成のためではなく、違反摘発のための報告制度にとられないような、考え方の転換が求められますね！</p>
<p>NTSB Rosenker 元長官の話は、実経験に基づき大変有意義でした。NTSB の事故調査が警察より優先されるという文化、当事者が皆で原因究明する文化が印象的でした。また、調査官の強い信念を感じました。</p>
<p>パネルディスカッションの時間がもう少しあれば良かった。</p>
<p>もっと、パネルディスカッションの時間が欲しかったと思います。</p>
<p>講演については、いずれも、とても前向きな方向性での安全文化の構築という視点で話されたのが印象的でした。 特に、「出来ていない原因ばかりに目を向けるのではなく、うまくいっている方法や事柄を分析・クローズアップする」「航空機事故は、犯罪にはしてはいけない」といったことです。今後の、安全文化の構築に携わっていく立場として、勇気づけられました。また、パネルディスカッションでは、ヒヤリはつとに関わる航空会社の課題点の共有や事例紹介なども興味深いものでした。ありがとうございました。</p>

<p>静と動、学問的-実践的などと表現したほうが良いと感じた「Safety Culture, Safety Management, and Resilience Engineering」と「Aviation Safety:An Examination of Improvement」がもう少し関連付けできるような進め方、内容になっていると更に良かったと思います。加えて、パネルディスカッションとももう少し関連付けがなされるような議論になると”すぐ実践”という具体的な流れにつながり易いのではないかと思います。</p>
<p>航空安全全般に関して参考になりました。</p>
<p>安全文化というあいまいな定義に対し明確に分析を加え、事例をあげ判りやすい講演であった。安全は何処まで追求しても限りないテーマですが、大きな事故がない時期が永く続くと、やもすればおろそかになりがちです。このようフォーラムが継続して開催されることを望みます。</p>
<p>SMS の考え方が ざっと分かった気がしました。 ただ、日本と外国で、やはり相当 安全に関する考え方が 違うような気がしたので、もう少し、その対比を明瞭にしてもよかったです。</p>
<p>「安全」という新しい分野がこれから大変重要な企業存続のキーになることを今回認識しました。</p>
<p>「航空機の事故は1回でも多い」という言葉が心に残りました。 今後の安全活動に活かしていきたい内容でした。</p>
<p>トラブルのみならず、安全な（通常の？）状態についてもモニターするという点が興味深かった。実際の手順があれば、教えていただければと思った。</p>
<p>講演は良かったが、ディスカッションのは、ありきたりの感じでした。総括的な話でなくてもいいから、小さくても具体的な事例が聞きたかった。</p>
<p>いずれのプログラムにおいてもメッセージが明確であり分かりやすかった。</p>
<p>現場の組織長として始めて参加させて頂きました。航空会社のスタッフや役員が対象の内容が正直多いと思っておりますが、現業の人でも出席する価値は十分にあると感じました。</p>
<p>外国からの講師の話は非常に興味深かった。 今まで考えていたことと違っていたが、素直に修正できた。</p>
<p>・私は原子力業界で参考になることがないかという視点で参加させて頂きましたが、欲を言えば部門外のものであり、実際の現場を知らないことから、日本の航空業界の安全文化に取り組む姿勢、具体例などについてももう少し説明があったほうが良かった。 また、参加した感想としては、機械だけではなく人が入るということにより難しいことができること、逆に間違える可能性があること・・・など同じような課題、問題を共有していると感じ、今後もこのような情報収集の機会を増やしたいと思った。</p>
<p>自分にとって斬新な概念であった。 安全文化のモニタリングに関するテーマにも興味がある。</p>
<p>安全に対する現在の考え方とこれからどうなるのかが解るフォーラムであった。</p>
<p>最新の、安全に関する情報を聞くことができ、有益な内容でした。</p>
<p>失敗の原因を追究するのではなく、成功した事例を検証する方法へ変化しているとの講義が有益であった。</p>
<p>安全に関しいろいろな視点で捉えた話は考え方を整理する上で有益な情報でした。ありがとうございました。</p>
<p>私が担当している安全推進業務に、具体的に照らし合わせて考えながら聴講していました。 しかし、具体的な施策なり SMS に応用しにくいと思いました。</p>
<p>普段では聞けないような高い次元でのお話でした。少しでも会社の、 自分たちの仕事に活かしたいと思いました。以上</p>
<p>他産業の状況なども紹介され、有意義な安全フォーラムでした。今後も継続して実施されることを期待しています。</p>
<p>初めて参加しました。思っていた以上にレベルが高く良い勉強になりました。今後も機会があれば参加したいと思います。</p>
<p>基調講演が長すぎて、セミナーの時間がなかったことが残念です。 次回は、セミナーの方を充実して下さい。</p>
<p>有益な内容ばかりで時間が経つのがとても早かった。 今後の業務に反映していきたい。</p>

二つの講演は安全文化という判りにくいテーマについて、それぞれの権威者から違ったアプローチで論じられていましたがさすがに興味深く有益でした。
幅広い分野からの情報を得ることができ、有益なフォーラムでした。特に、実際の運航をやられている JAL/ANA から、最終的な安全を確保する現場での生の取組についてご紹介いただき、興味深く聞かせていただきました。今後の業務の参考にさせていただきます。
講演 1・2に参加できなくて残念でした。
講演 1 は今までの考え方と違っていたので、思考パターンの切り替えも必要と思った（興味深かった）
1. レジリアンス・エンジニアリングには興味があったが、具体的な話が少なく分かりにくかった。2. 話がやや散漫で内容が薄い感じがした。3. 時間が不足していてまとまりが悪かった。今回のような講師の構成であれば、原子力の安全性と安全文化を中心に、航空サイドの講師から質問や自社例との比較討論といった形に焦点を絞った方が良かったのでは？
講演 1, 2 について、基本的な概念のお話しが主であったように思います。著名な方の講演ではありましたが、もう少し具体的な、過去の事例を題材に有る部分にスポットを当てた内容が欲しかった。
講演 1 は難しくてよくは理解できなかつた。解説記事をどなたか書いて頂けませんか
航空会社における SMS や安全文化の浸透への取り組みは参加者が最も期待していたところと思います。上部からの取り組みの後、その結果として現場でどのように実践されているかについて触れていただければ更に良かったのではないかと思います。元 N T S B 委員長の講演はプレゼンとしては素晴らしい演技力と思いましたが、内容としては得るところがありませんでした。
全体的に抽象的な概念の紹介・説明であった。パネル・ディスカッションは少し具体的な安全活動も報告されていたが時間が余りに短かった。日々の運航業務における安全活動の参考になればと思っていたので、その意味では少し残念であった。
安全文化を考える一については皆で安全重視を認識する機会であり有意義であった。SMS については新たなものはなく新鮮さに欠ける内容であった。
resilience engineering という言葉が目新しく、興味を引いた。
1. 講演 1 は、何を言いたいのか？良く分からなかつた。又、講演者の話し方に抑揚がなく、眠気を誘った。ETTO 概念の紹介があったが、「だから、何なの？」と感じた。 2. 講演 2 は、羊頭狗肉である。「強い安全文化、脆弱な安全文化」の題名に興味を引かれ、期待していたが、内容は NTSB の活動成果を紹介するもので新鮮味はなかつた。日本の運輸安全委員会とインドネシアの事故調査委員会を持ち上げて、協力体制を強調していたが……。但し、演者の Rosenker 氏のプレゼン・パフォーマンスは非常に良かった。強調するときの抑揚のある話し方やボディ・ランゲージは非常に参考になった。 3. パネルディスカッションは、退屈だった。コーディネーターの一所懸命な姿勢は分かったが……。JNES の牧野さんの講演をもっと詳しく聞きたかった。
目新しいものがなく、ややポイントが絞れていなかったと感じました。パネルディスカッションの時間が不足していたと思います。
無理に海外の高肩書きの人の話を聞く必要も無いと思いました。自分の職務上、既知の話であつたり、全く無関係であれば面白いとは思わないので、今後は参加者の傾向を見てテーマを分析されることも逆に必要かもしれないですね。その他の運営についてはスムーズで感心しました。
新たに参考になる様な内容は無かつた。

運営について特にお気づきの点

<p>テーマは非常に良かったが、全体的に時間が少ないと感じたため、プログラム数を減らして、時間を確保して突っ込んだ議論が出来るように考慮していただければ、更によくなると思った。同時通訳は、非常に助かるので、今後も外国人の講演の際には、継続してもらいたい。</p>
<p>例年開催している羽田空港ギャラリーに比べて格段に快適な会場でした。しかしながら、座席周辺に上着、鞆を置くスペースがなく不便を感じました。講演内容のボリュームと時間配分が整合していないため、時間がタイトになってしまい、もっとも楽しみにしていたパネルディスカッションがまとまりのないつまらない内容になってしまったのが残念です。同時通訳を付けていただいたことは感謝しなければなりません、専門用語の日本語訳に難があり、逆にわかりづらい面がありました。</p>
<p>特にパネルディスカッション時に、質疑応答・意見交換の時間を設けることが出来なかったことは残念でした。</p> <p>また、通訳について、専門性がある分野で完璧は求められないとは思いますが、通訳担当で語彙が随分違うように感じました。</p>
<p>1 内容に比して時間が不足しているのではなかったでしょうか。</p> <p>2 今までの羽田の会場と比して、参加人数を制限されることがなく、安心しました。</p>
<p>?パネルディスカッションは、全体でやや時間不足でしょうか。。。パネリストの方々のご意見をもう少し話して頂く時間が必要ではないかと感じました。</p> <p>?会場が大変素晴らしく、今後の講演会等も同場所で開催して頂くとう有難いと思います。</p>
<p>初めての講演だったので特になし。</p> <p>会場の明るさや広さもあり、非常に有意義な講演であった。</p> <p>質疑応答に時間を割いて欲しかった。(質問内容に対して回答になっていない箇所があったように思うが・・・)</p>
<p>パネルディスカッションの時間が不足していたように思われます。高野先生の講演資料の説明も、時間の関係で省略されたようです。講演の一つを午前に行えば、もう少し余裕のある工程になったのではないのでしょうか。</p> <p>日経ホールを会場にしたのは良かったと思います。座席の背もたれに、テーブルがあるので、メモを取るのに便利であった。</p>
<p>資料はカラーにしていただければ嬉しいです。</p> <p>パネルディスカッションは時間不足のため突っ込み不足の感有り。</p>
<p>1. 午後の半日ではなく、1日の開催が望ましい。</p> <p>2. 対象者を絞って、講演を計画してみても如何でしょうか？経営者を対象にするのか？安全の実務者を対象にするのか？</p> <p>3. NTSB 元委員長招聘に合わせて、JAL/ANA の副社長、JCAB 技術部長の講演となったのだろうか？お偉方が講演することで、既に知られていることの繰り返しになってしまい、ディスカッションでも踏み込んだ質疑がなくて残念でした。</p>
<p>せっかくの機会なので、もう少しゆっくと、例えば日程を一日にするなどしていただければ、ありがたかった。</p> <p>最後のほうはもう少し時間があれば、より有意義なセミナーになったと思う。</p>
<p>前半のプレゼンに比して、後半のパネルディスカッションが手薄に感じられた。時間的に押しつけていた事は理解出来るが、パネリストや参加者の事を考えるなら、そういった事に対するバッファはもう少ししっかりと確保しておくべきである。12:00STARTでも悪くは無いと思う。</p>
<p>?パネルディスカッション時、会場の人たちにも意見を言わせるように</p> <p>?質疑応答の時間を十分とるように</p>
<p>パネルディスカッションでの意見交換においてももう少し中身の濃いもの(専門的)にして欲しかった。</p>
<p>プログラムの内容が充実していたのに比し、講演時間(特に質疑応答の時間)が不足していた。</p> <p>時間配分に留意の要。</p>

<p>質疑応答の時間が十分でなかったので、講演時間とは別に設定すればと考えます。 しかしながら内容によっては質疑応答が盛んに行われられない場合もあり、難しいところでもあると思います。</p>
<p>講演についてはお一人にし、講演者およびパネラーが著名な方々ですのでフォーラム参加者が専門家や業界の方が多いため質疑応答の時間をもっと取って会場との一体感を持った内容の方向にしたらと思いました。（質問の内容が結構高度で内容が濃く感じました。）</p>
<p>時間管理がもう少しうまくできればパネル討論がより実りあるものになったと思う</p>
<p>パネルディスカッションに時間をもう少し割ければと思いました。</p>
<p>時間管理が大変であったと思われませんが、パネルディスカッションにももう少し時間を割ければより有益な展開になったかもしれません。 会場内で飲み物が禁止されていましたが、水位は許可して頂きたかったと感じました。</p>
<p>パネルディスカッションの時間が短く、もっとパネリストの意見を聞きたかった。最初のパネリストによるプレゼンテーションは無くてもよく、プレゼンをやるにしても、一人7分というのはかなり無理があるように感じた。</p>
<p>パネルディスカッションの時間が短かった。</p>
<p>時間の関係もあると思いますが、パネルディスカッションの企画に一工夫があれば良かったと思いました</p>
<p>パネルディスカッション等、講演の時間がなく、残念であった。</p>
<p>短い時間の中で、凝縮された内容でありましたが、質疑応答の時間に、少々、無理があったのでは、と感じました。</p>
<p>短い時間の中で、大変凝縮された内容でありましたが、質疑応答を含め、もう少し、時間に余裕があればよかったですと思います。 また、トイレに長い行列が出来ていました。</p>
<p>お二人の講師の方に、時間的制約を与えないよう、思い切って午前からの開始でも良いのでは、と思います。また、人数が500人もいるということは、それだけでも集合に時間がかかるものであり、その辺についても（今後もこの人数で行うわけではないのかとも思いますが）時間的な配慮をすべきと考えます。</p>
<p>パネルディスカッションの割り当て時間をさらに増やし、会場からの質問の機会をとっていただきたい。</p>
<p>Rosenker 氏の発表時間のマネジメントがまずく、それが後半のパネルディスカッションが、単なる事例紹介でディスカッションにならなかったことにつながっていました。今後、うまく時間のマネジメントされるようお願いしたいと思います。</p>
<p>パネルディスカッション、パネリストのディスカッションの時間がもう少し欲しかったと感じます。</p>
<p>時間的に少々詰め込みすぎの感がありました。時間があればそれぞれの方のお考えを踏まえたもう少し深い議論ができたかと思います。</p>
<p>講演の時間も少しオーバーしましたが、最後のパネルディスカッションの時間が短く、消化不良のように感じられました。パネラーの方も話足りなかったのではないのでしょうか。</p>
<p>パネルディスカッションの時間が足りず、ちょっと消化不良であったのがやや残念でした。</p>
<p>パネラーへの時間の配分について、資料に掲載してある分に付いての説明は省略してポイントを絞って進められると効果あると思われます。</p>
<p>パネルディスカッションの時間が足りなかった。ただし、今回は、いずれの講演も良かったので、時間配分が難しくやむをえなかったかもしれないが！？</p>
<p>時間が足りなくなり、パネルディスカッションの質疑応答時間がなかったのが残念でした。全体的には、スムーズな運営と、中身の濃い講演で、大満足でした。</p>
<p>講演内容が充実していたこともあるかと思いますが、やや全体に押し気味だったかと思います。もう少し時間的な余裕があった方が良かったのではと感じました。</p>
<p>パネルディスカッションの部分でもう少し時間が取れば、より議論が盛り上がったような気がしました。</p>
<p>パネルの時間不足が残念でした。</p>

<p>・それぞれの講演も時間が足りずに、延びてしまった為に、最後のパネルディスカッションの時間が足りなくなっていました。講演等の演目には、余裕のある時間設定が望ましい。</p> <p>・外国語での講演については、もう少し詳細な資料が望ましい。</p>
<p>パネルディスカッションですが、各コメンテーターからのプレゼンが長すぎ、ディスカッション時間がほとんどなかったのが残念でした。</p>
<p>パネルディスカッションの時間が短かったように感じました。もう少し時間が有りパネラー同士でのディスカッションを期待しました。</p>
<p>パネルディスカッションではパネラーの発表時間を抑え、むしろ参加者（会場）との意見交換の時間がもう少し取ったほうがよかったですのではと感じました。</p>
<p>パネルディスカッションにおいて、会場とのディスカッションの時間があればよかったですのではないかと思います。</p>
<p>興味のある内容の中、質疑の時間が全般的に不足しているよう感じた</p>
<p>パネルディスカッションで、より深い質疑応答の時間が取れるとよかったですかと思えます。</p>
<p>パネルディスカッションにて一般質疑時間が取れなかったのが残念でした。</p>
<p>質疑応答のための時間不足。</p>
<p>時間配分については、余裕を見た方がよいように思う。特に最後のパネルディスカッションは、本題の議論の時間が短く、深くまで踏み込めなかったように思う。</p>
<p>全般的に時間が圧しすぎて、パネルディスカッションにおいて、フロアとのディスカッションの時間が確保できませんでしたが、会場には著名な先生方も参加しておられ、いろいろフロアからの意見も聞いてみたかったです。</p>
<p>出席者のための質問時間枠しいて言えばやや不足でした、</p>
<p>プログラムの構成・時間配分は適当と思われませんが、質疑応答に対する時間が少し不足していたように感じました。</p>
<p>パネルディスカッションは、事例紹介で終わった感あり。 事例紹介は、前回セミナーでのプレゼンや安全報告書、各社のプレスリリースと重複していたため、事務局による一括説明（全体で5～10分程度）とし、意見交換に、より多くの時間を割いた方が良かったと思えます。</p>
<p>最後のパネルディスカッションです。ディスカッションや質問の時間が、全然足りなかった。事前にパンフレットを頂いていたので、各パネリストからの説明は省くべきだった。 もう一つ、今回出席600人の予約とありましたが、実際後ろの席はガラガラでした。私は同僚が出席したいということで、後日申し込みましたが断れました。会場をみて、残念でした。少し余分に予約を増やしても良かったのではないのでしょうか？</p>
<p>飲み物程度は許可できる会場が望ましいと思えます。 パネルディスカッションの時間が不足していたと思えます。</p>
<p>パネルディスカッションの時間が、もう少し欲しかった。</p>
<p>たいへん有益な内容で講演が進行されているが、最終的に時間切れ寸詰まりになった感が否めない。 特に、パネルではある程度の結論まで持っていくような時間の設定を考慮していただきたい。 難しい注文ですが・・・</p>
<p>内容が濃く全体的に時間が足りないように思えた。</p>
<p>質問時間が少なく感じました。</p>
<p>パネルディスカッションの時間が短すぎないか。</p>
<p>パネルディスカッションでは時間がなくて残念でした。高野様の話ももう少し聴いてみたかったです。</p>
<p>講演1, 2の時間が少し長かった様に思う。パネルディスカッションの時間がもう少し長くして、国内での各社の安全への取組事例等の話しが聞ければ、より有効であったと思う。</p>
<p>パネルディスカッションは、時間が少なく、表面的な話となり残念だった。もう少し突っ込んで具体的な話を聞きたかった。</p>
<p>特に改善が必要な所はありませんが、最後の質疑応答の時間が少し足らなかったように思えました。</p>
<p>設定された会場と同時通訳は非常に良かったと思えます。</p>

<p>昨年と異なり、会場が日経ホールとなり、環境が整備され、長時間のフォーラムも快適に聴講することができました。同時通訳も大変良く理解できました。 Very Goodでした。</p>
<p>開催場所は良かったと思います。 同時通訳も非常に有効でした。</p>
<p>通訳も資料も、気合いが入っていて、感服しました。ありがとうございました。 ただ、パネルディスカッションは、おもしろい議論になった例をほとんど知りません。今回もひどくはなかったのですが、議論にはなっていない感がありました。といて、どういう方法があるのかわからないのですが。</p>
<p>通訳の方も事前に勉強されていたのでしょう。あまり一般的でない単語や事柄に対してもほぼ正確に通訳されているように感じました。非常に高い能力を感じました。</p>
<p>受付に時間がかかるため、開始が遅れました。貴重な時間ですので少しでも長く講演や質疑に充てられればと残念でした。 受付開始時間／締切り時間を明示して、早めの来場を促すことも有効かと感じました。同時通訳が聞き取りにくく感じました（特に一人目の女性）。 また、通訳の方が航空関係にあまり詳しくない方なのではないかと感じました。結局同時通訳は途中で使うのを止めてしまいました。 同時通訳のレシーバーですが、ポケットに入れるとボリューム調整がしづらい位置にあるのが難点です。通訳の方が変わるたびにボリュームを調整する必要があるのですが、ポケットから出ている位置にボリュームノブがあると便利です（これはハードの問題なのでどうしようもないでしょう）。 会場は非常に立派で使いやすかったです。 ただ、エアコンの温度コントロールがよくないように感じました。上の方の席だったからとは思いますが、非常に暑くなっては時々涼しい空気が流れてくることの繰り返しでした。</p>
<p>同時通訳は改善が必要だと思います。 日本語で聞いていたら良く分らなくなった（特に講演1）ので、結局英語のままで聞きました。講演2の方は日本語でも大丈夫だったと思います。</p>
<p>同時通訳者の専門知識の理解度に疑問を覚えた。</p>
<p>和訳は不要と感じた。</p>
<p>公演内容の区切れの悪いところで同時通訳が切り替わってしまったので、切り替わってすぐのところはうまく理解できないなと感じました。</p>
<p>同時通訳の難しさをつくづくと感じました。途中で通訳なしで拝聴したほうが雑音にならず聞きやすく感じました。</p>
<p>サイマルインターナショナルは有名ですが、ちょっと、今回は専門用語、業界用語の訳があつてなかったと考えます。</p>
<p>事前に講演資料の配布をして頂けるとより理解がしやすいと思います。 また、講演時間が長くなり、質疑等の時間が短くなりがちなので、その辺の時間配分を検討して頂けると良いと思います。 会場は大変素晴らしい物でした。今後も使用できると良いと思います。</p>
<p>非常に良い会場設定でした。</p>
<p>とてもよい場所での開催だと思います。</p>
<p>ギャラクシーホールと違い、日経ホールでの開催で非常に環境がよく、講演に集中することができました。 費用が嵩み運営が大変とは思いますが、今後もよろしくお願いします。</p>
<p>会場は新しく良かったのですが、座席が柔らかく、お尻が痛くなりました。</p>
<p>開催会場は、設備が素晴らしく（メモも取りやすく）非常に快適でした。個人的には、空港を離れた場所での開催は新鮮で良いと思います。</p>
<p>会場、設備、運営など完璧でした。</p>
<p>会場の日経ホールは非常に快適でした。</p>
<p>施設はすばらしく整っていました</p>

座席にテーブルがあるのは大変便利でしたが、休憩の間でもテーブルを出されている方がおられ、真ん中の座席から出るのに一苦労しましたが、全体的には素晴らしい運営であったと思います。
会場が良かった。収容人数・小テーブル。
座席といい、会場の雰囲気といい、文句無しでした。
座席の割り振りは良かった。
会場の設定に関しては非常に良かったと思う。
最新設備の会場で快適にフォーラム参加ができました。
とても素晴らしい運営でしたし、会場も大変結構でした。
非常に環境の良い会場を選定されたと思います。
良い環境で講演を受けました。ありがとうございます。
会場はスクリーンが大きく良かった
日経ホールは初めてでしたが、席にゆとりもあり、テーブルがあって、このようなセミナーには最適と感じました。
男子トイレの少なさ（他の階の案内も必要かと）
出来ればもう少し羽田から近い会場（新橋、浜松町、品川など）がよりベターです。ただし、当会場もりっぱな施設で、開演時刻が13時だったので支障はありませんでした。
600名の応募のうち、100名弱が欠席になったとのことでしたので、少しゆったり座れるような柔軟な対応をしていただきたかった。確かに後ろの席は、空いていたように見えました。 又、講演時間ぎりぎりになりますと、受付が混雑してきますので、3箇所では足りないように感じました。以上
すばらしかったと思います。
特にありません。ほんとに皆さん良くやっていただきました。ありがとうございました。
メールでの受付から始まり、当日の運営方法など、事務局は完璧と言って良いほど素晴らしいものでした。 有難う御座いました。
非常に良かったと思います。受付も手際がよく、座席もゆとりがありました。折角有名な方に来ていただいているのもっと長く講演を聞きたかったですが、全体のスケジュールをみるとあれ以上は長くできないということも理解できるので、改善が必要とは思っていません。
事務局の皆様、大変お疲れ様でございました。
出来れば、資料はカラーでお願いしたい
海外での仕事から昨日帰国し回答が大変遅くなり申し訳ありませんでした。内容は大変良かったと思います。特にEric氏の事故、不安全事故のみ対応するのではなく、安全事象にも目を向ける必要があるというお話は今後の方向性を考える上で大変参考になりました。またパネルディスカッションでの牧野先生のお話は私たちにとっては目新しく大変関心を持ちました。特にヒューマンエラーに関するデータが航空機産業と同様であることは産業界全体での特性として研究する必要性を痛感しました。JAL岸田副社長の「非懲戒」についての考え方のお話はもっと詳しく解説してもらいたかったです。会場運営に関しては、飲食完全禁止ではなく軽い飲み物程度は許可して頂けると、より講演に集中できたかと思えます。また休憩時間はもう少し多めに工夫して頂けると助かります。会場の椅子、テーブル等の施設は申し分なく大変良好でした。
途中2回程度休憩がほしかった
時間が足りないと思う。長くなってもいいので、休憩を入れて、もっと話を聞かせていただければと思います。午後5時とか6時に終わらなくても、7時くらいになってもいいと思います。
休憩時間を、1講演終了後に設けた方が良かったと思います。休憩時間が1回だけだったので、トイレが非常に混雑してしまいました。
終了時間が少し延びすぎのように思いました。今回の座席配置ですと時間が限られている方で、途中退席しようとしても非常に退出しにくい会場でした。会場を工夫するか、進行をもう少し管理するかしていただければ、と思った次第です。

講演 1 と 2 の間に休憩があった方が更に集中力が増すのではないのでしょうか？あの席で緊張して 2 時間 45 分の間、休憩無の状態は大変疲れました。
座席を指定席としたのは安心感があってたいへん良かった。
指定席は止めて先着純にして頂いた方が良く
開始時間をもう少し早くし（12：30）、終了時間を1700頃にして欲しい。
開始時間が少し遅れたのは残念でした。
時間の関係もあったが、一問一答では無くディスカッション形式であれば、立体的に捕らえることが出来たと思う。
お芝居のように A T E C の関係者が最初に質問するのは止めた方が良い。
このように申すのは大変恐縮で、かつ、若輩者がいうのは憚れるのですが、基調講演で質疑応答をされた方で、女性の方は大変ご立派で的を得た質問でしたが、（実際現場は N T S B と F B I 、地方警察や消防でよく縄張り争いが起こるのですが）、他の方のご質問は、聴講者の助けになるように、もう少し内容を理解され得たご質問をいくつか準備されておいた方が良いような気がします。
質問者の謝辞も省略させて、質問の内容だけに絞るように、司会者が始めからリードした方が良いでしょう。聴衆は質問者の意見を聞いてもつまらないし、時間の節約になりより多くの人に参加できる。
一部の講演に際しての資料が後で読み返す際に不足しているところがあった。可能な限りの配布をお願いしたい。
安全文化については、現状まだ様々な見解が流布し、議論を噛み合わせることが難しいテーマだと考えています。この観点から、安全文化のなかでも、さらにテーマを絞っておいた方が、より有意義なフォーラムになったであろう、と思慮しております。
大変有意義なフォーラムで内容もすばらしかったのですが、全体で5時間近く、多少長く感じました。
テーマにもよるだろうが、今回は公演2題とも時間長すぎたのではないのでしょうか？ トイレが不便でした。
前半の公演が少し長かったのでは？ 質疑応答 特に 会場からの質問がもっとあったら 更に良かったと思います。
今回、内容・議論が表面的で浅かったと思います。 内容の吟味について工夫いただければと思います。 アンケートを取って、関心が最も高いテーマを選定する等。
Rosenker さんが熱心すぎ、質疑応答など長かった
テーマについて幅広い分野の人々にわかりやすく実施されているのは理解できます。結果として内容が広く浅くでは参考になりません。また、講演だけで帰る人や、パネルディスカッションから来るような、義理、付き合いで参加しているかのような人を多く見受けました。やむをえないのかも知れませんが残念です。

今後のセミナーや講演会に対するご希望のテーマ

安全マネジメントシステムや安全文化については継続して実施して欲しい。 畑中先生の失敗学についても伺って見たい。
<ul style="list-style-type: none"> ・疲労と安全 ・技術の伝承、企業文化 ・iSMS(Integrated SMS)
SMSや安全文化について今後とも掘り下げて啓蒙、解説をお願い致します。
諸外国及び本邦における先進的な安全マネジメントシステムについて具体的な事例やその効果についてお聞かせ頂けると幸いです。
今後、日本でも認定事業場への導入が予定されているSMSについて、具体的なベストプラクティス等、運用上の参考となる情報などをお聞かせいただければと思います。
SMS
日本の自衛隊、海上保安庁または海外の同業他社におけるSMSのについての講演を期待します。
安全管理について今までは管理当局が求める内容や比較的大きな事業体の対応内容に関するものが主であったと思いますが、今後はより小規模な事業体にも安全管理を浸透させ、内容を向上させていくために、管理当局等による安全管理を遂行していく上での支援機構や体制の整備等に関する方針や考え方についてもうかがいたい。
SMS 関連テーマ、CNS/ATM 関連テーマを希望します
<ul style="list-style-type: none"> ・SMS についての具体的な内容について ・リスク評価
SMS の航空輸送における実践について
<ol style="list-style-type: none"> 1 現行のSMSの具体的な現状と問題点 2 レジリアンス・エンジニアリングの活用方法と利点
更なるSMSの展開について
SMS についての講演を希望
海外から講師を招いてのセミナー、フォーラムは大変良いと思います。SMSの世界は常に動いています。最新の情報を得られる機会を日本で共有できるようお願いいたします。
SMS の実践について。
SMS（安全管理システム）について改めてテーマとしていただけると良いと思います。
<ul style="list-style-type: none"> ・SMS：どのような制度、体制、システムで臨んでいるのか、事例の紹介 ・自発的報告制度：ASRS、ASAP、BA/CXの報告制度について、具体的に紹介
やはり、SMSが大きなテーマですのでテーマとして希望します。その際、ベーシックな話ではなく、今回のレジリアンス・エンジニアリングのようにさらに先を行く内容の方が非常に有意義に感じます。
運輸安全マネジメントシステムの運用状況に関する実態について、特にその中心となる「日常業務の中から潜在リスクを把握する手法ないしは仕組みに関する実情」についての報告などが聞けると、日本の安全文化の実態が議論できるのではないのでしょうか。「恥の文化」や「処罰主義の弊害」などがクローズアップされるのではないかと存じます。
<ol style="list-style-type: none"> 1. Audit 特にAirlineへのAuditについて、空港や機体への立ち入りは勿論だが、会社へのAuditをする外国官庁の検査官が何を考えどういうように作られた基準を検査官個人の見解と国の官としての見解をどうすり合わせながらAuditを行っているのか。 2. 環境問題への航空機製造者の取り組みと方向性 車はどんどん電氣化している。このままではCO2を排出する交通手段としての航空に向けられる目は厳しくなるであろうし、石油資源の枯渇の前に車の消費が無くなれば、採掘や精製の費用が膨大となって実利の出る価格で無くなる恐れがあるのか？ 無いのか？ あるとすればそれをどの時期にみて、 どのようなPowerplantの航空機を目指そうとしているのか？ 3. 一向に減らないエアランのHF関連事例
航空先進国である欧米の当局やエアラインの取り組みを知りたい。

SMS 活動のもう少し現場レベルでの実態 報告制度の抱える問題 事故及びインシデントの要因分析方法について
実践的 SMS (risk 分析, SMS の PDCA 等) , RNAV, heli IFR, 社内監査
ヒューマンエラーへの取り組み
航空以外の業界(例えば、医療、薬品製造、等)でのヒューマンファクターの取り組み。
航空機の安全管理は、ヒューマンエラーが多く介在するが、具体的な事例をあげ、どのような対策が有効であるかの講演を希望します。(会社規模に合わせた安全管理とは・・・利益を追求しない民間企業はない・・・)
研修前と研修後に、どのように個人の認識が変化したかどうか?
ヒューマンエラーに関する深掘した対策セミナー
レジリエンスエンジニアリングや E T T O は、重要な考え方だと思いますが、これを現場にどう落としこむかが今後の課題だと思います。 他産業の例をうかがうことで、逆に当産業での安全へのマネジメントのあり方、その違いがはっきりしてくると思います。例えば化学産業は、原子力とは違うまた独特の安全への方法論を持っているようです(ヒューマンファクターについては同じようなもののようなのですが)。
CRM の現状の取り組みと今後の方向性に関する事項
今後も安全文化について、航空という世界的なネットワークを有している強みを生かして、国際的にどのような研究が進められ、どのような実践が行なわれているかを紹介していただければと思います。
リスク・マネジメントにおけるデータの分析方法
最新の安全組織の形、あり方等 リスクマネジメントの具体的な話し パネルディスカッションの最後にもお話しがりましたが、海外の Airline や Authority も含めたより規模の大きな国際的なパネルディスカッションの企画
リスクマネジメントにおけるプロアクティブな取り組み
いかに定着させるか実践的な内容
安全文化については、まだ明確に理解、実行されている環境にはないことから、今後とも、関連する内容を含んだテーマで、セミナー等を開催して頂ければ、とてもありがたく考えております。
日本の安全文化向上に貢献する様なセミナー・講演会を希望します。
「安全文化を考える-その2-」
安全文化と国民性 ― 国としての取り組み
できれば今年と同じテーマで安全文化の取り組みを伺いたい。 安全管理マネジメントシステムにより、意識面で具体的にどう変わったか、何が変わらなかったか、何が効果的だったのか等
「安全管理規程」の届出が義務化されたことで、各社安全管理の仕組みはできていると思います。しかし、社員末端までその意識が浸透しているか? が問題です。安全文化の醸成度、逆に言えば劣化の兆候を判断できるツールについて知りたい。
安全文化に関する内容や事例等を引き続き希望します。
将来の航空技術、航法技術に関する事項。 航空安全文化に関する事項。パネルディスカッションを中心とした。
典型的な航空事故や新しい傾向の航空事故など、実際に起きてしまった事故の分析や教訓などのケーススタディーが聞きたい。自分自身、プライベートパイロットなので。
過去の世界中で起きた複数の重大航空機事故の原因分析
最近の航空機事故の事例と、専門家の分析を拝聴できると、今後の業務の参考になります。
特にありませんが、しいてあげれば航空鉄道船舶車両等の公共交通輸送機関における、事故原因の究明調査と警察捜査に関する、仕切りについての国民的な合意形成に向けた内容が出来るようになれば良いと思います。
引き続き航空安全についての講演を希望します。 米国・EU など各国の状況なども聞けると参考になります。

今回のように海外の専門家による講演も混ぜて行って欲しい。
諸外国の講師をお呼びして情報を聞きたい。
世界の航空界における安全推進に関する最新情報。 エアラインの方の話を知りたい。
安全に対する世界の動向や取り組みなど
航空大国米国の輸送の安全を担保しているATOSの紹介
「非懲戒」に対する考え方について、各国の（世論への）取り組みについての考察と、日本での重点的に取り組むべき課題。
航空技術に関する世界の最新の取り組み状況について講演会を毎年2回くらい開催できないでしょうか。機体構造、機上システム、装備品、地上システム、等々、毎回テーマを絞って。 新たな資格付与のあり方について、官民での理解促進のための世界の流れを先取りするような企画をお願いしたい。
航空法規とそれに基づく指導の明確化； 官の求めるものが、法規に明文化されてなく、更新時などの際、解釈に時間を要している。 外国当局の方が明確であり、効率的に業務が行われていると感じており、我が国における官民の合意形成が望まれる。
乗務員の疲労管理に係る海外の科学的なアプローチ
日本における安全阻害行為防止の法律と他国の該当する法律の比較、今後のあるべき姿
今回のように、海外の新しい考え方や情報を紹介して欲しい。 パネルディスカッションに、会社に勤務しているが、比較的会社の立場に縛られない人を選ぶのは難しいでしょうか。
IATAでも安全に関しては力を入れて取り組んでいますので、世界の航空業界の安全性の統計データや今後のロードマップなどを紹介することも興味深いと思われまます。（過去にやったかもしれませんが・・・）
キーワードとして、安全、環境、マネジメント（PDCA）に関心があります。
航空における環境問題の取り組み
航空分野での環境（騒音、Emission）に対する世界および日本の取り組みと今後の課題と展望について
過去に実施されているかも知れませんが、「航空輸送の環境対応に関する規制とそれに対する取組」。
より現場に近い方（例えば海外運航会社の quality/safety の実務経験者）の話を聞いてみたいと思います。 定期エアラインだけではなく、offshore operation のような会社もよいと思います。
1 講演の時間を1時間以内に制限する。出来る限り具体的な内容にする。抽象的な内容や、観念的な内容はよく理解できない。会場は今回のように、アクセスの良い都心に設定する。
同じ場所での開催を希望します。
会場がわかりにくかったので、地図を添付するなど、詳細な案内が欲しかった。
パネルディスカッション冒頭のプレゼン内容は、もう少し踏み込んだ内容があればより良かったと思われまます。（時間の制約があるので難しいですが） もう少し現場の実態状況がわかり、苦悩している点などを共有できるようなプレゼンがあるとより良いと思われまました。
一つの施設では招聘できないような国内外の講師を招いて、広く学際的かつ実務的な内容で、本セミナーを継続していただきますようお願いいたします。
世界の最先進の動きをお知らせ頂けますように。
内容が濃かったので、もう少し時間をかけて話を聞きたかった。
複雑化するシステムのインターフェース（人-マシーン）について。
事務局の皆様、大変ご苦労様でした。
この度は有意義な内容ありがとうございました。
毎回難しい中にも、大変興味のあるお話が聞けて役立てております。次回が楽しみです。 今回のように、先を見る技法や現行の問題点などを組合せて拝聴できると効果があるように思えます。 「安全と個人の役割」のような内容のお話を期待します。

<p>いろいろな分野に手広くやることも重要ですが、今回の両者の講演のような内容は普段忘れがちな点も多く含まれていると考えられます。他の内容に広げることでもいいと思いますが、今回の内容を（ある意味繰り返し）聞いてみると次の回にはまた違った視点が見つかりそうな気がします。パネルディスカッションの内容は変えてもいいと思いますが、申し訳ありませんがテーマは思いつきません。</p>
<p>講演は複数あるのであれば日本人が一人いても良いのでは？</p>
<p>今後とも、国内外の有識者（トップランナー、第一人者）の講演を拝聴できるような機会を設けていただくと、ありがたく存じます。</p>
<p>安全確保のための予防活動についてのプレゼンテーション</p>
<p>電子研でも同種の講演会を開催しておりますが、参加者の層はかなり異なるところがあります。研究所で現在取り組んでいるトラジェクトリー管理やT I S - Bといった将来技術は、遅延の現象、安全向上を目指すものであり、A T E Cの場を使ってお話しさせていただく機会がもてると効果的と思っています。</p>
<p>学者の方や公的機関の方より民間の人（業界が違ってかまわない）にも多く出席頂き、違った角度や第三者的意見でのディスカッションが出来たら面白いと思います。</p>
<p>特にございません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・安全に関する国の規制・行政と民間自主活動の有り方について ・国際競争力の視点にたった安全・生産活動の有り方について、など
<p>政権交代後の日本の航空環境における課題と航空輸送技術の取組について</p>
<p>航空行政と安全の関わりについて</p>
<p>有人宇宙飛行の安全要求</p>
<p>航空エンジンに関する安全性についての講演も題目にしてほしい。</p>
<p>航空分野の安全に関するテーマ</p>
<p>「安全」をテーマにした企画を是非お願いします。</p>
<p>安全に関する経営のかかわりや、定量的なもしくは経済的な合理性の観点から安全の確保をどのように考えるか、といったテーマはいかがでしょうか。</p>
<p>航空界での究極は安全の追求に尽きると思います。</p>
<p>現場で第一線で働かれているエアラインの方にご登壇戴き、航空安全に関しての取り組みや心構えなどをディスカッションされるのはいかがでしょうか？</p>
<p>航空機の安全運航は勿論ですが、空港の安全や航空ネットワーク全体の安全などのテーマを希望いたします。以上</p>
<p>安全についての個々のケースの対応例と改善措置</p>
<p>安全情報の活用、提供等</p>
<p>日本の今後の航空行政についてやあり方等々のテーマにも期待しております。</p>
<p>世界の国内・国際を問わぬ航空輸送の自由化について（日本での可能性とその利害得失）</p>
<p>新しい機体、A380、B787, MRJ など、の整備の特徴について。</p>
<p>A 3 8 0およびB 7 8 7の安全性向上の新技术について。</p>
<p>最新の運航方式、機材開発の流れ</p>
<p>「自発報告」と「非懲罰」の現状ならびに今後みたいな内容があれば聞きたいです。</p>
<p>非懲罰の仕組みについて、どのようなプロセスで導入し定着したのかについてももう少し掘り下げて知りたいと思っています。</p>
<p>「ヒヤリはっと」の声の活用の仕方や、各会社のうまくいった事例紹介。 安全に関わる業務への主体性や参画意識向上のためのマネジメントについて。</p>
<p>疲労と安全</p>
<p>品質向上、とりわけ自工程保証（検査で保証するのではなく、製造工程・整備工程で品質を作りこむという考え）</p>
<p>レジリアンスエンジニアリングに関して、もっと深掘りしてもよいかもしれないと感じました。</p>
<p>レジリアンス・エンジニアリングの更なる追及をお願いします。</p>
<p>レジリアンス・エンジニアリングを具体的に展開した内容をお願いします。</p>