

航空輸送における安全マネジメントシステムの実践 －SMS ワークショップ－ 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20年12月04日

財団法人 航空輸送技術研究センター

1. 実施概要

ワークショップは、平成20年11月6日から7日の2日間、羽田空港第一旅客ターミナルビル6階のギャラクシーホールにて執り行われた。講師は、「航空安全プログラム/Management Handbook」の著者であるRichard H. Wood氏と国土交通省航空局、ボーイング社、日本航空インターナショナル、全日本空輸、元ATECの外国講師2名、国内講師4名を招き、基調講演およびSMSの実践について講演が行われた。プログラムについては、添付資料-1参照。

参加者数は合計266名であり、6日(木)および7日(金)の参加延べ人数は481名であった。参加者は当局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、防衛省、また、航空以外の分野からの参加があった。

一方、参加申し込みは当初の想定をはるかに超える381名にのぼり、座席数を増やす等の措置を講じたが、希望者全員の座席を用意することができず、約80名をお断りすることとなった。参加者選定は、各法人から最低1名が参加できるようにした上で、抽選により行った。

講演ならびに質疑応答は日本語と英語で行われ、邦人には日本語、外国人には英語による同時通訳が提供された。

今回、講師であるRichard H. Wood氏の代表著書でありICAOの安全マネジメントマニュアルでも参考とされている「航空安全プログラム/Management Handbook」を関係者の協力により翻訳・製本することができた。今後の安全マネジメントシステムの具体的推進に役立つガイダンスとなるよう、この翻訳本と、事前に入手した全講演者の講演内容の冊子を当日会場で参加者に配布を行った。

2. 参加人数

参加人数は、総計290名で、法人区分毎の内訳は下記のとおりであった。(単位:人)

	6日(木)	7日(金)	延べ人数	参加者数
定期航空輸送会社(JAL/ANA系航空会社を含む)	72	75	147	84
独立系航空会社	24	23	47	25
General Aviation	32	33	65	34
航空会社系グループ会社	22	21	43	23
国土交通省 運輸安全部門	8	7	15	10
航空局	15	15	30	17
東京航空局	2	3	5	5
海上保安庁	1	2	3	2
防衛省・自衛隊	1	1	2	1
航空機・エンジン・機器メーカー	11	10	21	11
航空関連公益法人	11	11	22	15
航空関連法人	8	7	15	7
マスコミ	3	3	6	3
研究・教育機関	15	16	31	14
組合団体	3	3	6	3
その他	12	11	23	12
参加者 合計	240	241	481	266
来賓・講師				9
(財)航空輸送技術研究センター				13
総計				290

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

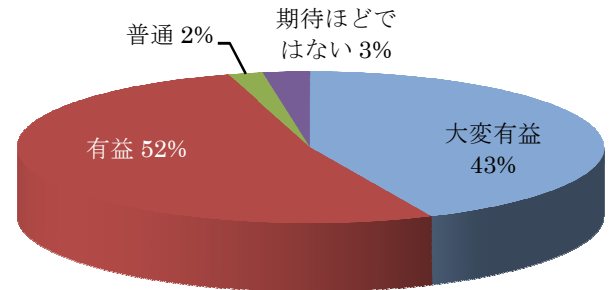
参加人数	266人*
回収アンケート	155枚
回収率	58%

* 講演者およびATECを除く

B. アンケート集計結果

(1) ワークショップ内容に関する感想

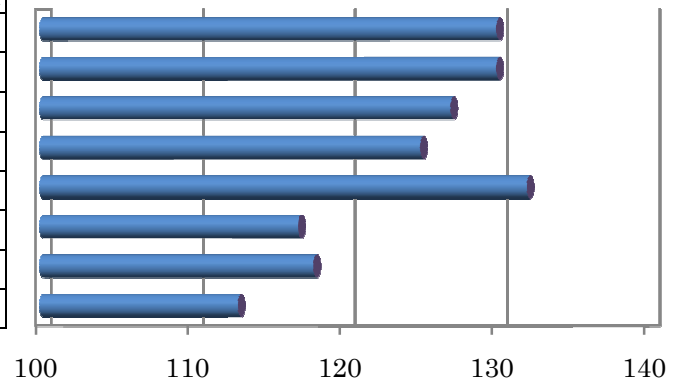
	回答数	比率
大変有益	67	43%
有益	81	52%
普通	3	2%
期待ほどではない	4	3%
興味が湧かない	0	0%
合計	155	100%



内容についての感想コメントについては、添付資料-3A参照。

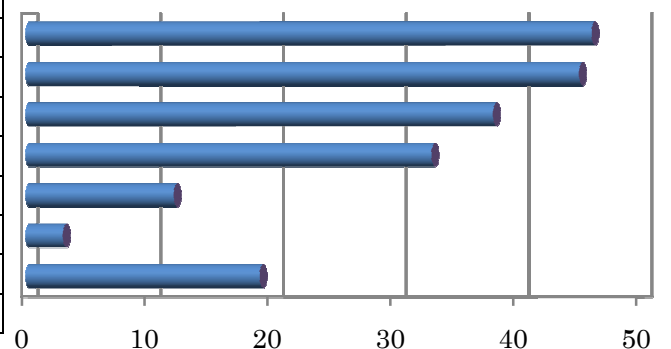
(2) 参加したワークショップ項目（複数回答あり）

	回答数
航空安全行政の取組み(JCAB)	130
ICAO 動向 ATEC 取組み(ATEC)	130
SMS-基本概念(Mr. Wood)	127
SMS-Risk 分析手法(Mr. Wood)	125
Boeing 社安全 Program(Boeing)	132
整備-HE 防止への取組み(JAL)	117
運航-安全への取組み(ANA)	118
SMS の実践-非懲罰(Mr. Wood)	113



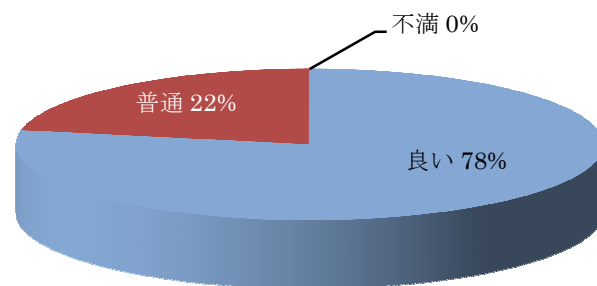
(3) 講演会を何で知りましたか。（複数回答あり）

	回答数
ポスター	46
知人	45
ホームページ	38
e-mail	33
雑誌	12
業界紙	3
その他	19
合計	196



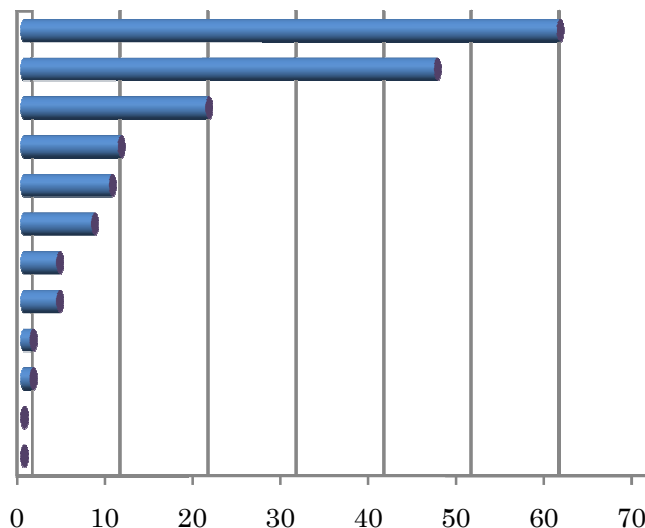
(4) 講演会の運営について

	回答数	比率
良い	120	78%
普通	34	22%
不満	0	0%
合計	154	100%



(5) 改善が必要と感じた部分（複数回答あり）

	回答数
特になし	61
座席	47
同時通訳	21
質疑応答	11
開催場所(羽田)	10
会場(スクリーン)	8
講演時間	4
講演資料	4
受付	1
会場(音声)	1
司会・進行	0
会場(明るさ)	0
合計	168



ワークショップの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。

(6) 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。

(7) その他のコメントについては、添付資料－3 D 参照。

以上



航空輸送における安全マネジメントシステムの実践 － SMS ワークショップ －

ICAOの安全マネジメントマニュアル策定にも大きく影響し、SMSの具体的推進において世界的に広く参考とされている「航空安全プログラム/Management Handbook」の著者であるRichard H. Wood氏をはじめとし、当局そして国内外から多彩な講師をお招きして、SMSの実践に役立つお話をいただきます。

日 時: 2008年11月6日(木) 10:00～17:00
11月7日(金) 09:30～17:00
会 場: 東京国際空港(羽田)第一ターミナルビル6階ギャラクシーホール
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: 150名様(事前登録制・参加無料) 申込〆切:10月21日

*定員を超える申し込みをいただいた場合は、抽選とさせていただきます。

プログラム

*同時通訳あり

11月6日(木)

09:30 – Registration

10:00 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

10:05 来賓挨拶 国土交通省航空局技術部長 宮下 徹 氏

10:15 基調講演: 我が国の航空安全行政の取組み
国土交通省航空局運航課安全推進室長 山本 光一 氏

11:15 ICAOの動向およびATECでの取組み
元(財)航空輸送技術研究センター 村上 博人 氏

11:45 昼休み

13:30 SMSの実践的取組み－基本概念
Mr. Richard H. Wood

15:00 休憩

15:20 SMSの実践的取組み－リスク分析手法と例題
Mr. Richard H. Wood

17:15 1日目の閉会

11月7日(金)

- 09:30 **ボーイング社が提供している安全プログラムー運航、整備、客室、ランプ**
Mr. William L. (Bill) Rankin, Ph. D, Technical Fellow, Boeing
- 11:40 昼休み
- 13:00 **整備におけるヒューマンエラー防止への取組み**
(株)日本航空インターナショナル 整備本部 品質保証部 品質マネジメント室
ヒューマンファクターグループ グループ長 渋江 尚夫 氏
- 14:00 **運航における安全への取組み**
全日本空輸(株) 運航本部 安全・品質推進室
担当部長 B747-400 機長 時任 勝正 氏
- 15:00 休憩
- 15:20 **SMS の実践的取組みー 非懲罰の考え方と運用**
Mr. Richard H. Wood
- 16:50 **閉会の挨拶:** (財)航空輸送技術研究センター 専務理事 谷 寧久

<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>

航空輸送における安全マネジメントシステムの実践 －SMS ワークショップ－ (2008/11/06-07) 参加者集計表

区分	会社名	6日	7日	延べ 人数	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)	(株) 日本航空インターナショナル	35	34	69	38
	全日本空輸 (株)	14	18	32	22
	エアーニッポン (株)	6	5	11	6
	(株) ジャルエクスプレス	3	3	6	3
	日本エアコミューター (株)	3	3	6	3
	(株) エアージャパン	2	2	4	2
	(株) エアーニッポンネットワーク	2	2	4	2
	(株) ジェイエア	2	2	4	2
	(株) ジャルウェイズ	1	2	3	2
	日本トランスオーシャン航空 (株)	2	2	4	2
	(株) ANA&JP エクスプレス	1	1	2	1
	(株) 北海道エアシステム	1	1	2	1
合 計		72	75	147	84
独立系航空会社	北海道国際航空 (株)	8	8	16	8
	日本貨物航空 (株)	4	3	7	5
	スカイネットアジア航空 (株)	3	3	6	3
	(株) スターフライヤー	2	2	4	2
	IBEX エアラインズ (株)	2	2	4	2
	エクセル航空 (株)	2	2	4	2
	オリエンタルエアブリッジ (株)	2	2	4	2
合 計		23	22	45	24
ジェネラル・アビエーション	朝日航洋 (株)	8	10	18	10
	中日本航空 (株)	4	4	8	4
	東邦航空 (株)	4	3	7	4
	新日本ヘリコプター (株)	3	3	6	3
	天草エアライン (株)	2	2	4	2
	セントラルヘリコプターサービス(株)	2	2	4	2
	共立航空撮影 (株)	2	2	4	2
	静岡エアコミュータ (株)	2	2	4	2
	四国航空 (株)	2	2	4	2
	(株) 南西楽園航空	1	1	2	1
	本田航空 (株)	1	1	2	1
アジア航測 (株)	1	1	2	1	
合 計		32	33	65	34
航空輸送会社 合計		127	130	257	142

区分	会社名	6日	7日	延べ 人数	参加 者数
航空会社系グループ会社	全日空整備（株）	3	3	6	3
	（株）JAL 航空機整備成田	3	2	5	3
	（株）JAL エアテック	2	2	4	2
	ANA エンジンサービス（株）	2	2	4	2
	ANA 長崎エンジニアリング（株）	2	2	4	2
	（株）ANA 総合研究所	1	1	2	1
	（株）JAL グランドサービス	1	1	2	1
	（株）JAL シミュレーターエンジニアリング	1	1	2	1
	（株）JAL メンテナンスサービス	1	1	2	1
	ANA エアクラフトテクニクス（株）	1	1	2	1
	ANA エアロテック（株）	1	1	2	1
	ANA ワークス（株）	1	1	2	1
	JAL エンジンテクノロジー（株）	1	1	2	1
	日東航空整備（株）	1	1	2	1
	（株）エージェンシー	0	1	1	1
ANA アビオニクス（株）	1	0	1	1	
合 計		22	21	43	23

国土交通省	国土交通省 運輸安全委員会	5	4	9	7
	国土交通省	3	3	6	3
	国土交通省 航空局	15	15	30	17
	国土交通省 東京航空局	2	3	5	5
	海上保安庁	1	2	3	2
合 計		22	21	43	23

防衛省	航空自衛隊	1	1	2	1
-----	-------	---	---	---	---

航空機・エンジン・機器メーカー	（株）IHI	4	4	8	4
	三菱重工業（株）	3	3	6	3
	（株）ジャムコ	3	2	5	3
	川崎重工業（株）	1	1	2	1
合 計		11	10	21	11

航空関連公益法人	（財）航空交通管制協会	4	4	8	4
	（財）航空輸送技術研究センター	1	1	2	1
	（社）日本航空技術協会	1	1	2	1
	（財）日本航空協会	1	1	2	1
	（社）日本航空機操縦士協会	1	1	2	1
	（財）航空振興財団	1	1	2	1
	（財）航空医学研究センター	1	1	2	1
	（財）航空保安研究センター	1	1	2	1
合 計		11	11	22	11

マスコミ	NHK 社会部記者	1	1	2	1
	読売新聞	1	1	2	1
	航空運航システム研究会（TFOS）	1	1	2	1
合 計		3	3	6	3

区分	会社名	6日	7日	延べ 人数	参加 者数
航空関連法人	パナソニックアビオニクスコーポレーション	1	1	2	1
	海外アビオテック (株)	1	1	2	1
	成田国際空港 (株)	1	1	2	1
	損害保険ジャパン	1	1	2	1
	中部国際空港 (株)	1	1	2	1
	定期航空協会	1	1	2	1
	東京海上日動火災保険 (株)	1	1	2	1
	三愛石油 (株)	1	0	1	1
合 計		8	7	15	8

研究・教育機関	(独) 宇宙航空研究開発機構	3	3	6	3
	(独) 電子航法研究所	2	3	5	3
	日本ヒューマンファクター研究所	3	2	5	3
	中日本航空専門学校	2	2	4	2
	航空大学校	1	1	2	1
	早稲田大学大学院	1	1	2	1
	大阪大学医学部附属病院	1	1	2	1
	筑波大学大学院	1	1	2	1
	東京大学工学部航空宇宙工学科	1	1	2	1
	国際航空専門学校	0	1	1	1
	合 計		15	16	31

組合団体	JAL 労働組合	2	2	4	2
	航空連合	1	1	2	1
合 計		3	3	6	3

その他	相模鉄道 (株)	3	3	6	3
	(株) NTT データアイ	2	2	4	2
	横河電機 (株)	2	1	3	2
	(株) 日本海洋科学	1	1	2	1
	ANA OB	1	1	2	1
	JAL OB	1	1	2	1
	エムアイアソシエイツ (株)	1	1	2	1
	パシフィックコンサルタンツ (株)	1	1	2	1
	佐川コンピューターシステム	1	1	2	1
	合 計		13	12	25

参加者 計	240	241	481	266
--------------	------------	------------	------------	------------

来賓・講師	国土交通省 航空局				2
	Mr. Richard H. Wood				1
	Boeing				3
	(株) 日本航空インターナショナル				1
	全日本空輸(株)				1
	元 ATEC				1
事務局	(財) 航空輸送技術研究センター				13
合 計					22

SMS ワークショップ参加者 総計	290
--------------------------	------------

内容についての感想コメントなど

航空局山本様の基調講演が良く整理された内容で解りやすいものでした。Mr. WOODやMr. RANKINの講演はプロフェッショナルな内容で印象的でした。村上様、渋江様、時任様もそれぞれ良く勉強されていることが感じられるもので大変参考になりました。
CAB 安推山本氏の講演内容は解り易かったがPPTの文字、図表類が見つらくもう少し工夫してもらいたかった。元ATECの村上氏の講演において「安全性の目標、安全性の指標、安全要件」について更に突っ込んだ説明をして頂きたかった。三者が同一線上に並ぶような説明でしたが、前二者が尺度で、最後の二者は実現するための手段であると解釈してもよろしいのでしょうか？Richard氏の講演は2日共興味深い内容でした。特にreporting systemに関しては学ぶべき事柄がよく整理されていたと思いますが、非懲罰に関する考えに関してもう少し日本の実情に結びつけた解説をしてもらえると更に理解が深まったと思います。BoeingのWilliam氏のhazardの特定、risk評価の説明は解り易くbusinessとしての安全管理の考え方は日本の上級管理者の人達に学んでももらいたいと痛感しました。JAL整備の渋江氏の講演は実体験に基づく説得力のあるお話で大変興味深かったです。特にインタビューの資質や教育に関するお話は私の職場でも参考にすべき示唆に富んだ講演でした。全体を通して中身の濃い大変充実したWSで、参加の機会を与えていただいたことに改めて感謝いたします。
現在導入のため社内検討しているSMSについての基本的概念や、実際に既に導入されているBoeing社や、JAL社、ANA社の実際の取り組み等を拝聴することができ大変有益な内容でした。
当課飛行検査においても、ICAO SMSに関連した「安全管理実施要領」を作成中であり、特に、航空機の運航・整備を行っているJAL・ANAの安全への取り組みの紹介は有益でした。参考にさせていただきます。
JAL社の取り組みに感銘を受けました。”実践”に相応しい内容でした。
MEDAに関する講演、整備におけるヒューマンエラー防止への取り組みなど現場で大変参考になる内容でした。また、SMSに関する大変貴重な資料を配布いただきましたので今後の業務に役立てていきたいと思っています。
SMS、MEDAの生みの親である著名な先生方から直接講義いただけたことに大変感激するとともに、本テーマへの関心を高くすることができました。また、今回のセミナーで選定されたテーマも、大変興味深いものであり、参加させていただけた幸運に感謝しています。セミナーで学んだ知識を、今後の業務において実践し、航空界の安全確保と発展に寄与できればと考えています。有難うございました。
SMSにおける現在の世界情勢から先進企業での取り組みまで理解でき、大変有意義でした。また、リチャード・H・ウッド氏の著書を和訳の上配布して頂いたことに非常に感謝しております。
SMSについては2009年中に認定事業場についても適用が拡大される見通しであり、将来予想される当社のSMS準備活動に資するとともに、将来航空機に対する航空安全確保のための取り組みを具体化すべく知識吸収できた。
SMSに対する取り組みに関して、生の意見を多方面の方々から聞いたことが大変有意義であった。
SMSの概略、各社の取り組み状況を具体的に聞くことが出来たのは、有意義でした。
SMSの基本、エアラインでの取り組みがわかりやすく拝聴できました。
SMSの基本概念と整備、運航での実務とを対比することで、これからSMSを進める上で有益であった。
SMSの実践的な取り組みの講演は非常に参考になりました。取り分け、ATECのご尽力により、和訳されたハンドブックを配布頂いたのは有難かったです。社に戻って、早速関係部門の担当者に回覧させています。
SMSは考え方としては理解はできるが、実際にどのような手法で行えば良いかが難しい。今回のセミナーではその辺りを多少ではあるが、知ることができた。
SMSは事業者に安全哲学を根付かせていくためのツールと思います。ですから個々の不安全要素の究明・是正も確かに必要です。一方で安全文化・安全風土の定着もまた不可欠です。これには経営側の関与が必要です。こうした視点からの取り組みについてもご紹介いただければ、安全向上に対する取り組み全体が更に強化されるのではないのでしょうか。
SMSを色々な角度から見る機会を頂きまして、ありがとうございました。
エアラインにおけるSMSの実態がわかり、今後我々がSMSを構築するにあたっての「考え方」の一助となった。
セミナーの内容は実務的で、有意義でした。特に、ウッド著の和訳テキストは非常に参考となるものであり、同書の頒布の機会があればお知らせ下さい。なお、リスク分析手法は、より詳細な解説があれば、一層良かったのではないかと感じました。
ボーイング、エアライン各社が現在実践しているSMSについて、大変理解しやすい内容でした。
安全管理に必要な内容で全て大変参考になりました。どうもありがとうございました。

<p>安全管理規程を作成中です。既に、規程を運用している定期航空各社の現状とポイントを知る機会を得て非常に良かった。安全に関する内容は、ともすると一般論と抽象論になりやすい。しかし、今回はどの講演も有意義な内容であった。</p>
<p>安全風土を築くためには、”非懲罰”の考え方が有効であることが改めて認識しました。</p>
<p>各講師とも、実例を挙げての講話をされ、大変理解し易いセミナーであった。</p>
<p>貴重な資料がありがたかった。通訳があったので理解レベルが高かったと思う。</p>
<p>講演項目も内容も多彩で期待に添うものであった。</p>
<p>初めて参加させて頂きました。また私たちのSMSもこれから計画、推進して行かなければなりません。2日間全て拝聴させて頂きましたが、専門的な部分で自らの勉強不足は感じましたが、今回のプログラム構成は分かりやすく良かったとおもいます。航空安全の考え方、実践についての過去、現在、そして今後の方向について分かりやすく学習できました。特に整備およびパイロットの現場の生の取組みおよびご苦労されていることをお聞き出来たこと良かったと思います。私たちもあらためてお客様の安全を守るべくお客様視点を忘れず現場力を向上すること決意いたします。そのためにも継続的ISMの研鑽に努力してまいります。貴重な機会を頂きありがとうございました。</p>
<p>小型航空機を運航している運航者の操縦士ですが、SMSについてあまり関係がないと言う認識で関心があまりありませんでした。安全管理という観点からいろいろと得るものがあると思いセミナーに参加させて頂きました。企業トップの安全確保に対する思想や企業全体の安全に対する文化の重要性が、それぞれの発表者から知ることができ大変有益な内容でした。また、リチャード・ウッド氏のマネジメント・ハンドブック（和訳）も社内で活用していきたいと思っております。今回得られたものをこれから当社がどのように取り入れて活用し、当社の安全文化を築いていくかが大きな課題と思っております。今セミナーの関係者の方々に深く感謝いたします。ありがとうございました。</p>
<p>大変勉強になりました。有難うございました。</p>
<p>当社でも、ただいま安全管理規程を作成し、運用が出来る体制を作り上げるべく奮闘中であります。正しくタイムリーな企画を設定していただけたのと、ある程度の予習をしていたことでどの講演も大変参考になりました。また、「航空安全プログラム」を頂いた事は貴重なバイブルを手にしたような思いです。これから、我々認定工場・ジェネアビの業界に先進の具体例が有効に役立つと考えます。企画と講演者の方々に感謝いたしております。</p>
<p>内容、講師、運営など、すべてにわたってよく準備されており、素晴らしいセミナーであった。大変勉強になりました。ご苦労さまでした。</p>
<p>認定事業場に安全管理制度を導入する時期なので、セミナーの内容および時期ともに大変有益であった。</p>
<p>来年1月導入を控えたSMSに関する基本的な考え方から、実践的な内容まで踏み込んだワークショップであり、タイムリーかつ充実した内容で非常に参考になりました。</p>
<p>導入にかかわるコストなどの話が少しあってもよかったかと思いました</p>
<p>Mr. Woodsの話は、大変な期待をしていたので、資料を早口で読まれるばかりで1時間も残して終わってしまった1日目は、大変残念でした。またご本人の英語も、通訳も聞きにくい点が印象をさらに悪くしてしまったかもしれません。Boeingの事例にはさらに時間をかけ、具体的に聞いてみたい余韻があります。JALの事例紹介もわかりやすく、さらに現在の活動のおかげで情報入手ができ、インシデント類の発生を防止できたような事例があれば、量だけでなく情報の質も知りたいと思いました。ANAについては、担当分野を超えた部分もご紹介いただいたのだと思いますが、それよりもご本人が実際にご存知の分野で深く聞きたい部分がありました。</p>
<p>同時通訳のセミナーは初めてであり、その素晴らしさに感動しました。ボーイングを含む外国の講師の方より直接お聞きする機会が無かったもので、MEDAも大変興味がありました。ただ、時間がアツという間に過ぎ、もう少し長く、詳しくと言うのが本音です。JAL、ANAさんも、難しい面もおありかと思いますが、もう少し深い実態をお話頂けたら、と思いました。それにしましても、このような機会をお作り頂き、ありがとうございました。</p>
<p>JAL ANA の講演は有益であった</p>
<p>「SMS実践」とのタイトルではあったが、SMSの考え方の説明が先ずあり、引き続き実践方法が説明されたので、初心者である私でもわかり易く拝聴しました。結果、SMS導入に向けて勘案しなければならない注意点が実感を持って理解できた。</p>
<p>SMS、MEDAなど、考え方だけでなく、具体的な手法にかかわる情報も入手でき、小規模会社で具体的な手法を作成していく上で大いに参考になった。</p>
<p>SMSに関して広く知識を有している方の講演及び参考書、これからの取り組みに対して大変参考になりました。</p>
<p>SMSに関する専門家の方からの、お話を聞くことが出来、有益でした。</p>
<p>SMSの概念、また、過去事例ならびに経験談を交えた説明等により、今後どのように活用していくべきかの方向性・指針を教わった感じがし、セミナーは大変有意義なものであったと考えております。</p>

<p>SMSの「実践」というテーマでしたが、「整備におけるヒューマンエラー防止への取り組み」を除いて実践という感じの内容ではなかったように思われる。(実践できているところがない、あるいは少ないということがわかった。実践部分はいわゆる「ノウハウ」なので簡単には出せないのかもしれないね。)</p>
<p>SMSの基本概念が理解できた。</p>
<p>SMSの実践解説で、米国の講師の講演は大手航空会社では受け入れやすいと思う。小型機事業では、国内定期各社の説明が興味深かった。配布いただいたハンドブックが今後の参考になります。</p>
<p>SMSの実践的取り組みの講演は「航空安全プログラム」に沿った内容ではあるが、もう少し図表を多用してわかりやすく説明した方がよかった。</p>
<p>いつも素晴らしい講演会を持って頂き感謝しております。特に今回はリチャード・H・ウッド氏の「航空安全プログラム」ハンドブックをいただき感謝しております。ありがとうございました。要望として日本や各国で実施されているSMSにかかわる意味や問題点をもっと掘り下げていただきたかった。日本のSMSは何か欧米諸国の考え方が少し異なるように思えますので。</p>
<p>一般的なワークショップとしては、講師も素晴らしく良かったのですが、このワークショップの聴衆はリピーターも多く、同じような話の内容だと去年聞いた話とあまり変わり映えしないな、ということもあるかもしれません。とく航空会社における実践は、当然ながら、あまり変わり映えしないはずです。しかしSMSの組織作りはできても、効果のある「実践」が難しいのです。私は結局、担当する人の素質と熱意だと思いますが、私共の空管制の世界では(役人は転勤するので)、せっかく熱意のある人がいても、継続性に問題があってあまりうまく行かないようです。いつの間にか、形ばかりでそのSPIRITが失われるようです。</p>
<p>会社の安全管理責任者として、色々と役立つ知識を習得することが出来ました。また配布された翻訳テキストも良い内容で、マニュアルとして活用するつもりです。</p>
<p>各界のご意見を聞かせて頂き、今後の教育に反映したいと思います。ありがとうございました。</p>
<p>各講演が、それぞれまとまっていて、非常に理解しやすい内容でした。</p>
<p>企業が、いいとこどりをすることなく、航空安全の確立に向け、セミナーの内容を真に実行し、再発防止を図って欲しいと思いました。</p>
<p>業務の関係で両日とも最後まで参加出来ずに残念でしたが、参加させていただいたセミナーだけでも安全に対する組織のあり方、考え方について参考となりました。</p>
<p>航空運送事業者としての参加ではありませんでしたが、業界全体が取り組んでいる課題、問題点等について知る、いい機会でありました。</p>
<p>今回のセミナーはSMSの考え方を理解する上ではとても有益でした。ただ、弊社のような認定事業場(サブライヤ)の立場で、「航空安全」をどう捕らえ、SMSをどう社内に展開するか、といったあたりに対するヒントを期待したのですが、それは得られませんでした。</p>
<p>今後、SMSを立ち上げ運営するにあたり大変参考になりました。管理職として、自分の役職から何をすべきかがおぼろげながら見えてきたように感じました、それとテキストを読まさせていただきますが、大変参考になります。</p>
<p>今後益々重要となるSMSについての内容であり、時代にマッチしたものでした。事故低減のため、これからはSMSの情報共有が必要だと思います。</p>
<p>時間の制限もあることから、表面的な話しに終始した感があった。テーマを絞って深く掘り下げたり、具体例を紹介したりしてより身近に感じるような構成にしていきたい航空安全プログラムの冊子がいただけてとても良かった。</p>
<p>全航連主導の”安全管理規程”について触れていただくと、より理解が深まったと思います。ハンドブックを読み始めたばかりですので、”規程”に反映できるか楽しみです。同時通訳の講話は初めてでしたので、英語を理解しようとしていた当初は少々混乱しました。途中から日本語主体に聞きましたので理解しやすかったです。</p>
<p>多くの講演は実践にふさわしい内容であった。一部、内容が浅く少し残念なところもあった。</p>
<p>懲戒に関する、日本人の既成概念に関して、転換時期に差し掛かっているような感じがした。事故等の再発防止は、万人が願っていることであるが、一方で、偶発的に発生した事態に関してまで、原因関係者に対し、懲戒を前提に「真実を明かせ」と原因関係者に迫っても、所詮、真実は闇に葬られることにしかならないと思う。懲戒が、被災者(偶発的に発生した事故等は災害といって差し支えないのではないかと)の個人的な満足や復讐心の沈静にしか寄与しないと考えられるのに対し、真の原因を明らかにさせることができ、事故の再発防止ができたとしたら、技術的にも、経済的にも、そして人道的にも社会が得られる利得は計り知れないものがあるように思われた。さらに、この利得を皆が享受するため、為すべきことについて、考えさせられた。</p>
<p>頂いた資料「航空安全プログラム ハンドブック」はとても参考になる良い資料です。大変、感謝しています。早速、社内に回覧しています。セミナーの内容は、とても良かったと思いますが、もう少し具体性のある内容に比重をおいても良かったのでは感じました。</p>

<p>当社は、航空機使用事業会社ですが内容の大部分が当社への水平展開ができる内容でしたので興味深く聴取しました。現在「安全管理規程」の作成中でしたので助かりました。来年も予定されるならば出席させていただきます予定です。</p>
<p>内容そのものは大変充実していて有益であった。ただ弊社においてはハードルが高く今すぐ実行に移せる段階に無い状況なので、クラス分けが必要かも知れない。世界的な SMS の方向性については十分理解出来ることである。</p>
<p>様々な観点からの SMS に関する情報を得ることが出来た。</p>
<p>業務及び職員派遣の都合上、6日だけの参加でしたので有益か否か判断が難しいところです。7日のカリキュラム（ボーイング社、JAL及びANAの講演）に関して、業務に関係するところがあるので、セミナーや講習会の機会があれば参加したいと考えています。また、昨年の講演会時の資料がサイト上で閲覧できるようになっています（pdf形式）が、今セミナー時の資料も早めに掲載いただくと職員に広く紹介できますので、ご配慮いただけますようお願いいたします。</p>
<p>配布資料を見れば解るような内容は Minimize し、背景・本音の世界等、生の講演ならではの内容がもっと多ければ印象にのこるセミナーとなるでしょう。</p>
<p>（2日目しか参加できませんでしたが）ワークショップの参加対象が広範囲のためか、講演内容や質疑も現状等の再確認に留まり気味で、今の課題などが見えづらいと感じました。</p>
<p>SMS についての講演はあまりに抽象的すぎた気がします。</p>
<p>基調講演は、大いに参考になりました。運輸業は、現在 SMS 導入過程ですが、現場を意識した具体的 SMS の構築には、各々業種が相違することもあり今後時間がかかるのではと思っています。現場を含めた PDCA には、やはり安全文化の醸成（大変難しい課題ですが！）が欠かせないと思うこの頃です。</p>
<p>・基調講演について、頭の再整理が出来た。・ボーイングの実践的な説明は、良く解り易かった。</p>
<p>基調講演について、大変参考になりましたが、盛り沢山に過ぎて少し未消化の感がありました。取り組みの背景をもう少し掘り下げて、これだけで2日間ぐらいのセミナーが計画されても良いのではないかと感じました。</p>
<p>特に、リチャード氏の航空安全プログラムに関するお話とその邦訳本の配布は大変貴重でした。また、日本航空の整備における取り組みは概念的でなく非常にわかりやすく参考になりました。</p>
<p>Richard Wood 氏の著書 Aviation Safety Program は、航空安全に携わる者にとって最良且つ必読の書だと以前から思っておりました。（網羅される範囲、分り易さの点で）今般、著者の肉声が聞け、また、翻訳が日本の航空関係者に配られたことは、大変意義のあることだと考えます。今般のワークショップにより、日本の航空界の SMS が模索から実践に向け、大きく進みだすことを期待しております。</p>
<p>SMS の実践的取り組みとして非懲罰の考え方と運用について、長年研究と普及に取り組まれてきた Mr. Wood のお考えを生で拝聴できたことが大変有意義でした。</p>
<p>SMS の実践的取組み－基本概念 現場に直結した内容がとても参考になりました。</p>
<p>SMS の実践的取組み－非懲罰の考え方と運用のプレゼンはとても印象的でした。航空界だけの特殊な考え方と言う事では社会が認めることも無いと思いますので、今後社会への認知度を高めて航空界外へも波及して行けるかどうか、何が Neck になるのかを熟考する機会になりました。</p>
<p>リチャード・H・ウッド氏の、SMS 導入にあたっての経験談が非常に興味深く、大変ためになりました。</p>
<p>仕事の業務内容が FDM で SMS 一環としてそのものなので、業務に対する認識が変わりました。世界的な動向や視野を広げることもできたので大変参考になりました。Wood さんの講演は世界的にも権威の方というのは知っていますが、理解が難しい面がありました。直接英語でニュアンスを理解できたらよかったです。同時通訳の方も大変そうでした。</p>
<p>MR. WOOD の講演は定評があるとお伺いしておりましたが、実際に拝聴し大変興味深く分かり易い講演であったと思います。次回 SMS ワークショップ開催の際も是非 MR. WOOD の講演を拝聴させていただきたいと思います。</p>
<p>Richard H. Wood 氏の講演は、実体験を基にした話方であり、大変分かりやすく、興味深かった。</p>
<p>ウッド氏の説明により SMS の主旨が明確となった。各社の SMS の運用を聞くことが出来て、これから作成する安全管理規程の大きな助けとなりました。</p>
<p>有名な Wood 氏の講演を直に聴けたことは有益であった。また、著書の日本語訳が作成され会場で配布されたため、講演の時だけでなくその後も参照することが出来、有益であった。</p>
<p>Richard Wood 氏の講演はマネジメント・ハンドブックの解説を行うのみであり、「冊子を読んでくれ」と一言言えば済むような内容だった。章ごとに、ご自分が経験した実践的なトピックスが披露されれば良かったと思う。</p>
<p>①Boeing Rankin さんの 整備版 LOSA に大きな興味があります。②取り付き難い SMS を分りやすく説明聞きよかった。（Wood さん、Rankin さん共に）③日本語の同時通訳が非常に良かった。ありがとうございました。次回は楽しみです。事務局の皆様ご苦労様でした。</p>

Boeing 社の安全プログラム実際に触れ、その具体的な取組と関連する諸要素を整理して伺う事ができ、学ぶべきものが多くありました。
Boeing 情報は参考になりました。来年も Rankin さんと呼んでください。
ボーイングの MEDA の説明は非常によく分かった。SMS といっても特別なことではなく、地道なヒューマンファクタ論に基づく活動をベースにするしかないことが理解できた。それをシステムティックにやるところが、アメリカの上手なところか。
ウッド氏の講演には期待していたのですが、内容にはがっかりしましたというのが本音です。2 日目はボーイング等、それなりの内容であったので、有益でした。
ボーイング社の方の講演は具体的な例などもあり、わかり易かったし、かつ丁寧な説明だった。
JAL インター品質保証部 洪江氏の講演内容がより具体的でわかり易くとても参考になりました。ウッズさんの講演は「自分は・・・」というのが多く最後は少し退屈する内容でした。また、村上氏の講演は監督官庁の方々と同席されやり難い部分もあったと思いますが、自分の尺度で進められ、具体性に欠けた部分があり少し理解しにくかったです。
・ JAL 「整備におけるヒューマンエラー防止への取り組み」の講演については、事業改善命令を受けてからの当社の真摯な取り組みがよくわかりました。また、既製プログラムなどを当社むけに改良し取り込み、効果をあげていることに興味を持ちました。
SMS の手法としてどういったものがあるのか、それぞれ特徴があり参考になりました。また、JAL 社の取り組みについては非常に具体的で大変興味深く参考になりました。同時通訳のサービスについては、ストレス無く講演に集中でき、非常に助かりました。
都合で 7 日一日のみしか参加できませんでしたが、特に JAL 整備のヒューマンエラー防止への取り組みが印象的で参考になりました。
二日目だけの参加でしたが、有益なセミナーで良かったです。リスクマネジメントについては、このように行うものであるという原則のようなことはよく聞きますが、具体的にこのように実行しているという話が聞けたらもっと良かったと思います。例えば、ハザードの発生頻度の出し方などで、よく発生する、たまに発生するなどの基準（ないかもしれませんが）について具体的に紹介していただくとよかったです。JAL の洪江さんの話のなかで、発生頻度などを数値化するというような話がありましたが、その方法についてもっと詳しく聞きたかったというのがいつわざるところです。
参考資料で頂いた「航空安全プログラム」が、大変有益でした
頂いた「航空安全プログラム」は、興味のあるところでして大変有難く思います。
当日出席者に配布された「航空安全プログラム」が入手できただけでも参加した価値があった。日本語へ翻訳されたことが素晴らしい。費用がかかっただろうが、参加者（日本）の SMS 意識を高める効果があったと思う。・ 質疑応答の時間が十分に取られていて良かった。
リチャード H・ウッド氏による講演「SMS の実践的取組み」は、今後導入するにあたって有益であった。また和訳された「航空安全プログラム」を冊子として配付頂いたのは、社内へ広く展開するためには特に有益であった。
表面的な部分から実質的な運用に関する情報を得られたのは有益でした。来年からは装備品に関わる事業場に対しても SMS が適用されるとあって、その辺りも考慮していただけると更に有益だったと考えます。ウッド氏の著書翻訳版は有益でしたが、講演は読むだけというものだったので有益ではありませんでした。ウッド氏を招き講演してもらえば、本には無い何かを伺いたいです。
本年 4 月より SMS に携わっております。なかなか SMS の内容が理解できずおりましたが、今回のセミナーで少し理解できてきた気がします。特に他社の取組みや分析手法は参考になりました。また、Richard H. Wood 氏の航空安全プログラム マネジメント・ハンドブックは、とても読み易く、大変参考になります。これからじっくり読み込んでいきたいと思っております。今回セミナーに参加させて頂きましてありがとうございます。
配布された資料が有益なものだったと思います。又、二日目の JAL 整備のプレゼンについては、社内導入された苦労話など、体験に基づいたものが紹介され、内容が非常に興味深かったです。
基本から実践への流れで大変わかりやすく拝聴できました。また 配布された マネジメント・ハンドブックは貴重な参考書となります。
航空安全プログラム マネジメントハンドブックを入手できたのはよかったです。
航空安全プログラムの冊子配布は、素晴らしい取り組みのひとつ。会社の会議と重なってしまい、2 日後半を聞けなかったのは残念。
航空安全プログラム第 3 版の邦訳配布は大変有益な企画で有難く思いました。原著者のお話を直接聞くことが出来た事も有益でしたが、もう少し丁寧な説明が欲しかったと感じました。
航空局からは、TEM に関する教育訓練について調査等を実施している内容等をブリーフィングしていただきました。今年度の最大の収穫は「Aviation Safety Programs」の和訳本でした。ANA の柴田氏に讃辞を送らせていただきます。

セミナーの運営について特にお気づきの点

予想はしていたが、人数の割には会場が狭かった。イヤホン紛失が起こらないよう、退室する場合に都度返却を求めるような管理が必要だったと思う。(後で紛失したと言われるのは、気持ちが良くないです。)
予算的なものや参加者数を増加した結果だと思われるが、せめて、メモを取れるような机が必要ではないかと思われる。
多くの参加希望者の要望に応えた結果やはり会場が狭く、椅子が狭隘であった。
収容人数の関係もあると思いますが、DESK が小さく MEMO も取れないほどのスペースでした。
収容人数が多く、狭かった。
参加希望者が多かったから無理はないと思いますが、会場が狭く、また、テーブルが上がらないので出入りに苦労しました。
昨年、今年とギャラクシーホールでの開催となりましたが、場所的に狭く圧迫感があり、丸2日間この場所で過ごすのはかなり苦痛です。次回は都内のもっと広い会場(予算的な問題はあるでしょうが)で開催されることを望みます。
座席をきっちり詰めすぎて、縦の通路を確保したほうが通り易いと思いました。
狭く感じましたが、参加希望者が多いので、仕方がないと思います。
休憩時間の座席よりの出入りが窮屈でしたが、受講希望者が多いため止むを得ないと思いました。質疑応答の時間ももっと取ればよかったと思います。
机配置が狭く、メモを取るのに大変でした。東京だけでなく、大阪でも開催できれば分散ができたか、と思います。準備の方々お世話になりました、ありがとうございます。
各座席にテーブルが用意されて助かりましたが、少々間隔が狭かったのが不都合を感じたところです。他は特にありません。
会場が狭いのはあらかじめ分かっていたのである程度あきらめはついていたが、机が小さくてメモをとるのが大変であった。また同時通訳は複数人間で行っていたが、通訳者によってわかりやすい人とわかりにくい人の差が大きくて、意味が分からない時があった。
応募者が多かったせいもあるでしょうが、やはり会場の席配置が窮屈に感じました。昨年と同じ場所で開催されたとの事で、場所の選定の問題もあるでしょうが、もう少し広い会場の方が良かったと思います。(羽田であれば、他にはなかなか無いでしょうが・・・)
やや狭隘であった感じがいたします。
やはり、狭かったです。
できれば座席がもう少し広い方がよい。
できれば会場を広くして頂ければと思います。
この様な素晴らしい機会に参加させて頂き感謝いたします。大変素晴らしい運営だったと思います。運営は99.9%文句無しです。敢えて些細な事を申し上げれば、参加者の熱気も加わり会場の空調が全般に暑めであり、もう少しこまめな温度調整をして頂けるより良かったかと思えます。また参加人数の関係から苦渋の選択であったことは容易に理解できますが、座席が狭く関連資料、講演記録を執るには苦労いたしました。また同時通訳の方々も相当努力されていることは痛いほどわかりますが、ここぞと思う point が上手く和訳されていなかった事がほんの数回あったような印象を受けました。講演者の話す速度や話し方に影響を受けている事もわかりますので通訳の方々を非難するつもりは毛頭ありません。司会者の方も苦労されていたね。少し惜しい感じがしました。また時間の関係で仕方ないのですが、質疑応答の時間がもう少し増やせるようになると更に充実したWSになると思います。
かなり窮屈でした。
SMS は業界の関心は高いため、より収容人数のある会場で開催してください。その他の運営は特に問題ありません。
1. 羽田は遠い。天王洲アイルの JAL 本社が望ましい。2. 座席の左右にもう少しスペースが欲しかった。(参加希望者が多いから仕方がないが・・・) 3. 同時通訳を使って素晴らしい。費用の工面が大変だったでしょう。ご苦労様です。
・休憩の取り方(タイミングが良くない)と時間(長すぎる)を講演者と事前に打ち合わせをした方が良いのでは??・椅子が硬くて、また、前後左右の幅が狭くて、長時間座るのが苦痛でした・・・。
同時通訳の生声が後方から聞こえてきて、イヤホンからの音と混じり聞きにくいと感じました
同時通訳が追いつけないことがしばしば、スピーカーの皆様にもう少しゆっくり話すよう要望したい。
同時通訳が時々間違っていた。専門用語に精通した通訳を使うべきである。非常に聞き取りにくく分かりにくい通訳であった。
第一日目、同時通訳用イヤホンの調子が悪く、持ち合わせていた自分の音楽プレーヤー用イヤホンを使用しました。最初、全員にレーザーバーやイヤホン等の調子を確認するなどをしたら良いと思います。

講演者の話すスピードが速かったせいもあるが、同時通訳が付いていけないように感じた。講演者に対して、同時通訳のことを理解していただき、もう少しゆっくりとしゃべって頂くよう、お願いしておくべきでは。
航空関係の知識やカウンセリング・医学的知識など、専門的知識を多く必要とする難易度の高い分野であったため、通訳の内容に一部理解しづらいところがありました。通訳の方たちにはよく頑張っていたと思いますが、もう少し深い知識と事前準備があると、より分かりやすい通訳になったと思われます。
開催場所がもう少し都心であれば。同時通訳は、発表者が早口なため通訳される人が追いつかない。場合によっては飛ばされる個所も。発表者が文を用意してあるならば、予め通訳者が目を通しておくことも良いのでは。又、専門用語が出てきた時に、変な訳をするため理解しにくいことがあった。
テーマによっては講演内容に比して割り当て時間が少なく、もう少し時間をかけて聞きたいところが駆け足になったり、質問時間が十分に設けてもらえなかった。同時通訳については、担当者によって対応能力に違いがありすぎて、ある方については非常に聞きにくかった。
Woodさんの英語は聞きづらく、同時通訳もいま一つでした。内容的には興味深く大変参考になりました。
・同時通訳での講演の際、会場の音声が大きすぎて、イヤホンでの音声に集中できなかった。
プログラムの時間配分が課題と思いました。お話の内容により、時間の過不足を予測するのは難しいでしょうが、質疑応答の時間をカットされるのは、残念でした。
「ボーイング社が提供している安全プログラム」について、途中での質問が多くなった関係で、プレゼンの最後の部分が省略されてしまったのが残念でした。
再三ゆっくり話すよう促されたことで、講演者が機嫌を損ね、ペースを狂わせたケースがあったと感じました。同時通訳の技量に期待して、講演者の方をもっと慮るべきものと感じました。
椅子/テーブルが狭く、一度着席するとほとんど身動きがとれない状態で、場合によっては2時間以上連続で講義/聴講という状態でした。恐らく、講師の方も聴講者も大変だったと思います。せめて、もう少し休憩時間（1時間に10分程度）を取って欲しかったと思います。
ボーイング社が提供している安全プログラム（Mr. William Rankin）の講演は、内容はよかったが、休憩が入らず2時間30分の同時通訳となったのでしんどかった。
人数が多い割には空調の効きが甘く、暑かった。
講演会参加人数の関係で、開始当初かなり室温が上昇しましたが、以降は適切な温度に制御されており快適でした。
空調の温度設定がうまくいっていないようでした。
会場が羽田ということで、航空関係者が大多数を占めるセミナーの会場として適切でした。また同時通訳が提供されていたことは驚きで、国際会議的な雰囲気がしました。座席については、最良ではなかったものの、多数の参加者を限られた会場に収容するためには仕方なかったと思います。ギャラクシーホールの2/3部分を会場としていましたが、ホール全体を貸し切ることが出来たら良かったと感じました。
スクリーンは壇上に向かい左側席に着座した人から視認しづらかった
費用面等でご苦勞も多いことと思いますが、継続的に開催いただけることを希望します。
事務局の皆様、ありがとうございました。
今回の配布書籍資料（航空安全プログラム）は素晴らしい内容でとても印象に残りました。配布にご尽力された方に感謝申し上げます。
講演資料で、スクリーンに表示されたものと配布資料で一部一致していないものがありました。恐らく、資料を作成した後に見直しをして訂正されたものと思われますが、できれば最終版を配布頂ければと思います。また、今回抽選ではずれ、セミナーに参加できなかった方が大勢いらっしゃったようですが、できれば複数回開催もご考慮頂きたく、宜しく願い致します。（海外から講演者をお招きして複数回お願いするのは大変とは思いますが）
航空輸送技術センターの皆様におかれましては、そのご準備や運営等お疲れ様でした。
快適でした。
演題は硬い内容ですが、始まる前のBGM（A B B A）は私たちの年頃には有難くとてもいい選曲でA T E Cの担当のセンスのよさに感謝します。事務局が一番気が気でなかったと思いますが、特に気になったのはウッズさんのわがままで大阪から来てる者にとっては、時間を有効利用し、時間通りの進行が出来れば良かったと思います。
たいへん結構でした。
この度はお世話になりました。昨年に続いて2回目の参加でしたが、どの講演もとても有意義に拝聴いたしました。安全運航達成には終点が無い事を改めて感じさせられました。今後の講演希望といたしましては、JAL/ANA以外の新興航空会社や、定期航空以外の航空事業者の取組みも聞けたら幸いと感じております。
お疲れ様でした。学校内での教育にSMSの理念を入れて、今航空業界の状況を講義や実技内で生かしてゆきたいと思います。

<p>1 特に、昨年の椅子からテーブルつきの椅子に変わり楽になりより快適に受講できました。2 昨年も受講させて頂きましたが、大変有意義なセミナーですので今後も継続して頂きたいです。3 色々制約があると思いますが参加者は抽選でなく希望者全員が受講できるシステムにして頂きたいです。</p>
<p>立派な会場で準備も良くできていて特に問題は感じませんでした。講演によっては、質疑応答の時間がもう少し多く取れると良かったかと思いますが、大きな問題ではありません。(私自身は質問はありませんでした。) 講演資料として Mr. WOOD の著書「航空安全プログラム」を頂いたことは大変ありがたいことでした。</p>
<p>落選された方が居たのは、非常に残念です。</p>
<p>実践編ということで、実務担当者を中心としたことでしたが、出席者の方のほとんどが上層部の人たちばかりだったのには少々がっかりしました。来年以降、募集の仕方に工夫していただくと助かります。当社からももっと出席したかったのですが、抽選で外れてしまいましたので。</p>
<p>参加希望者の数に対し定員が少なく、私の周囲では多くの者が参加できなかったのが残念です。質疑応答は、興味が人によって異なるので、全員の前でやるのではなく、ワークショップの合間や終了後に、講師と質問者が一対一で話せる機会を設ける方がよかったですと思います。</p>
<p>昨年と同様に懇親会の場を会費制で結構ですから設定していただけたら、様々な分野で SMS について頭を悩ませている方々と交流が深めることができたことと思います。次の機会はぜひよろしくお願いいたします。</p>
<p>講演資料が配布されているのでスクリーンは1箇所でのよいのでは。</p>
<p>講演の内容自体は非常に有意義であり、この場をセッティングして頂いた方々はもちろんのことスピーカーの皆さんに非常に感謝しています。以下、改善を御願いしたい事を列挙致します。 ・参加者同士での情報交換を行なう時間帯(懇親会など)が欲しい。 ・自分以外にどのような企業の方が参加しているかわからない(参加者名簿があればよかった)。 ・名札が読みづらく、ちょっとした休憩時間に話しかけることもしづらい。 ・ワークショップというわりには、提案やディスカッションの場が無かった。ワークショップの形にするのであれば、ある程度、的を絞ったテーマを置いてディスカッションや各社の情報交換を行なう時間帯があってほしい。 ・こういった機会をもっと増やしてほしい。</p>
<p>経費等の問題もあるかと思いますが、非常に有益な内容であることから多くの関係者に直接話を聞く機会を設けていただければと思います。年1回の開催ではなく複数回に分けるとか、会場(場所)について一考いただければと思います。</p>
<p>開催の準備・運営等々、ご努力が目に見えております。有り難うございます。完璧な運営で、ただただ感謝あるのみです。今回の資料は、有料とすべきだったのではないのでしょうか。しかし。。。外国にはこの種の原稿を商売にしているブローカーが取り仕切っていて、あたかも著作権を持っているようなことをいう業者がありますが、そのあたりの関係は不透明ですね。私も昔、ICAOの人が書いた「FANS」という本を翻訳して、(著者はOKだったのですが)ブローカーが日本の出版社との間の交渉に入ってきて、(おそらく原稿料かなにかの金が原因ではないかと思うのですが)話がつぶれてしまった苦い経験があります。</p>
<p>羽田での開催、大変ありがたく感じています。さらに贅沢なことを申し上げるとすれば、テレビ中継の方法で他の部屋も使用し、さらに多くの方にこのような大変興味深いテーマの会に参加する機会が与えていただければと感じます。</p>
<p>お昼の時間が長すぎ、時間の無駄。</p>
<p>SMS は各社関心のトピックであるため参加者数が多いのは仕方がないのですが、できれば希望者全員が参加できればよかったですと感じました。(ただ、あの会場はあの人数が限界であることも承知しております。)</p>
<p>SMS について、具体的にどのように取組めば効果があるか? 2009.1 からの導入が出来るか? のノウハウを習得することをテーマとして参加させて頂いた。結果的には大いに参考になり、改めての勉強のスタートとなりましたが、特効薬は特に感じられなかった気がします。</p>

今後のセミナーや講演会に対するご希望のテーマ

SMS はまだまだ改善すべきところがたくさんありますので、当面は SMS について継続的に実施していただければと思います。
SMS は現在業界に求められている旬な題材であり、今後も最新トレンドに合致したテーマを選定していただきたいと思います。
SMS は今大きな注目を浴びている分野だと思います。今後も続編をお願いしたいと思います。
SMS を希望します。国土交通省からは基調講演ではなく、規制当局側として受容可能な安全レベルをどうするのか、どのように SMS を実践して空の安全を改善するのか、実践的な活動報告（講演）をしていただきたいです。
SMS 関連のもっと具体的なテーマ、例えば運航関係の FDM 特化するとか。整備についてもしかり。我々のように中小の航空会社にとっては大手ほど情報交換の場が少ないので、そういう場を設けていただくと助かります。
SMS 実践企業（機関）で先進例などがありましたら、是非お聞きしてみたいと考えます。
リスクマネジメントに関連し、リスク評価を行い、対策を講じた後の「過去事例」として扱う段における実践的事例など、末端の現場社員まで一丸でシステムに取り組むための情報共有部分について。SMS については、教育など。運用されるシステムの構築に重点をおいた話から、末端の現場社員まで基本部分を理解し、実際に個人がシステムの中で判断して自ら行動できるようにしていく部分について取り組んではいかがでしょうか。
2009 年 1 月には、認定事業場にも SMS が適用になりますが、是非、認定事業場に対する SMS、という視点でセミナーを開催頂ければと思います。
ICAO SMM 改訂後の SMS の詳細や、整備に関する取組み(海外も含め)
ICAO や FAA の SMS 担当者や現実に実施されているイギリスやカナダの担当者の講演も、是非聴いてみたいです。
Richard. H. Wood 氏も講演されていましたが「非懲罰の考え」に関するテーマは大変関心があります。
SMS セミナーの一環としての実践事例として、ゼネアベ関連会社のプレゼン等を聞ける機会を設けていただきたい。
SMS での講演についてもレベル（ハードル）設定が必要最終目的に近い内容では初級者にはハードルが高すぎる。時間を掛けて取り組んで行きたいと思います。
SMS に関して BASA に関して
SMS の実践事例(国内)
引き続き、SMS でいいのでは。
海外の事業会社（ライン、ジェネアビ）の経験事例、SMS 事情を聞く。
航空会社、その他の輸送機関において、SMS 導入後苦労している点、改善すべき点などの紹介
航空分野だけではなく、他分野の SMS についての講演も聴いてみたい。
国内事業者の SMS 導入後の状況、現在の問題点、今後の問題点について
今、SMS は航空界の必須ツールになっています。出来れば年 2 回程度の開催で航空界の隅々まで広げていただけるといいのではと思います。
今後装備品の整備に関する SMS を話題にした講演も行なって頂きたい。
使用事業における SMS 実践については、大手各会社における具体的内容は大変参考になります。今後も参考になるお話をお聞きできればと思います。
品質管理、ヒューマンファクター、SMS を関連付けたセミナーを実施して欲しい。それぞれ個別のセミナーは何度か受けているが、これらを一緒に考えてみたい。
来年には SMS が認定事業場要件となり各社取り組む中での成功例なり問題点、改善点なりが聞けると有難いです。特に他社グループの情報が知りたいです。
来年度も充実した企画を期待します。SMS に関し、安全情報の収集・共有、リスク分析、非懲罰の考えの定着への問題提起、安全風土の定着など。安全規制の合理化。
ヒューマンエラー防止の手法、及び具体的活動事例の紹介等
ヒューマンファクターに関する世界の航空業界での取り組みは、継続的にアップデートされた情報提供があるとよい。
ヒューマンファクターへの取り組みに関する事
リスク評価のより具体的な実践方法について
業務に実践的に役立つような、運行・整備の現場での、安全の取組の具体例などを、ご講演いただきたいとおもいます。

<p>リスクマネジメントを実行する上で、「報告された不安全要素からどのようなハザードを想定するか」、具体的な潜在的ハザードの特定のための要素と技法および「特定された潜在的なハザードから発生する恐れの高い具体的な不安全事象の抽出と決定」のための手法・基準の例等、航空運輸業界としてほぼ共通の認識にある手法・基準に関する調査結果と具体的な手法、基準情報の提供。業界共通の課題であり、小規模会社がそれぞれに検討設定するには負担も大きく、また非効率であると共に適正な技法・基準を得ることが困難があるため、小規模会社が仕組みを構築する上で具体的なガイドラインとなるものを希望します。</p>
<p>参加者が「安全」を実践するうえで苦勞したり疑問に感じていることについて、意見交換や参考となる実践の紹介等を通じて、理解を深めることができるのではないかとと思われることから、パネルディスカッションやシンポジウム形式のセッションがあってもよいと思う。</p>
<p>実践について、レポート方法、評価等、ハザードの特定など もう少し実際のところの詳細を知りたい。(会社のノウハウとして公開できない部分もあると思うが?)</p>
<p>787に使われているような各種新素材、新技術に関連して、整備の観点からどのような課題があり、航空各社や整備会社はそれらをどう解決しようとしているのか?</p>
<p>B787に関する講演会</p>
<p>MRJの開発等 技術的なものも取り上げてください。 期待しております。</p>
<p>ボーイング社の安全プログラムをもっと詳しく、聞きたいと思いました。</p>
<p>ハザードを特定する手法、リスクを評価する手法(定量的)について、経済や工学分野のリスクマネジメントの専門家に講演していただきたい。</p>
<p>航空事故の事例と対策</p>
<p>FAA 主催 Sheared Vision のような啓蒙活動</p>
<p>ICAO や FAA、JAA の動向を踏まえた航空界の将来の方向性</p>
<p>アメリカ、ヨーロッパ、アジアのジェネラル・アビエーション (小型機、ヘリコプター) の運航実態 (事業、安全対策、運航、整備等) を紹介するセミナーの開催を期待します。</p>
<p>各国との Harmonization の現状</p>
<p>世界各国における防除雪氷体制とその問題点</p>
<p>Runway Incursion の防止策などのテーマを希望します。</p>
<p>今後の空港運営 (整備から運営へ) に関して、どのようにシフトしていくのか?</p>
<p>・概念よりも、安全文化を実際に現場に根付かせるために、どのように取り組んでおられるのか、どのように工夫しているのか、どのようにご苦勞されているのか、どのようなことが効果があったのかなど、具体的事例を含め実質的なお話をお聞きできれば幸いです。・上記に関連し他の輸送モードのご苦勞をお聞きするのもいいかもしれません。例えば週刊「東洋経済」誌 2006 年 1 月 21 日号に紹介された「JR 東日本秋田運輸区」の取り組みなどは、JR 東日本の中でもモデル的な取り組みであると JR 東日本本社にお聞きしました。安全文化を実施に現場に根付かせるための参考になるかもしれないと思います。・上記に関連し他のモードの事例として、QC サークルの優秀な活動事例として QC サークル誌に紹介された、トヨタ記念病院の「蘇生 GO! ひとりでも多くの命を救うために」などの活動事例紹介も、安全文化を現場に根付かせるための参考になるかもしれないと思います。</p>
<p>1. 運輸安全マネジメント確立は陸・海・空の事業者者に求められています。今回も鉄道事業者が参加していました。異業種の安全マネジメントシステムを知りたい。例えば、鉄道 (新幹線は旅客死亡事故ゼロ)、原子力発電所など。2. JAL/ANA の整備部門におけるヒューマンエラー対策を知りたい。・今年度の JAL のプレゼンは非常に参考になりました。</p>
<p>航空安全の枠にとらわれず、他の安全分野等との異文化交流的なこともやって欲しい。</p>
<p>航空業界外の鉄道や医療関係の安全管理について (実態と今後の動向) も興味があります。</p>
<p>(1) 航空機メーカーにおける飛行安全・ヒューマンエラー対策 (2) 整備・修理分野の新技術 (3) CATIA 等 3D 設計技術と運航・整備面での 3D データ活用事例 (4) 設計・系列管理・部品手配・作業管理・作業指示 (整備および製造) のシステム構築 (5) 製造業および運航業における新機種開発時の工夫 (6) 企業間情報共有ネットワーク</p>
<p>運航技術、安全技術の動向をキャッチアップできるテーマを希望します。</p>
<p>航空機安全基準アップデートプログラムについて、諸外国との相互承認 (特に、航空機部品関連の BASA の締結準備等) の紹介を希望します。</p>
<p>今回のセミナーは、個人的に知識が弱い分野を対象としており、大変参考になりましたが、航空界の益々の発展に向け、旬の話題について出席者が「議論する」ようなスタイルの講演があったら面白いと思います。意見や疑問点や悩みを持っている人が多数いらっしゃると思っており、相互に意見交換を行いながら、主催者が取り纏めていくようなスタイルは如何でしょうか。</p>
<p>今後も業界の動きに対応した、情報提供、セミナーの開催等よろしくお願ひ致します。</p>
<p>今後も組織における取組のあり方や考え方、事例等について多方面からの話が聞ける機会を設けて頂ければと思います。</p>

私は旅客関連で業務に取り組んでおりますが、旅客サイドに関係するような講演も開催して頂きたいと思 います。
整備版 LOSA
村上氏の講話の中で課題として、受容できる安全レベルを国及び事業者が合意した安全レベルを明確にす る必要がある旨挙げていた。許容できる安全レベルとはいかようなものか、航空局の考えを伺いたい。

その他

<p>遠方からの参加者として1 参加可否結果を早く知りたい(特に追加での参加可能者は、状況により参加できない場合も出てくる。)。理由：宿泊先・切符の手配のため。2 希望者は全員受講出来るようにして頂きたい。理由：SMSは必須事項であるため。3 出来れば、金曜日を最終日からはずして頂きたい。理由：切符の確保が難しい。</p>
<p>SMSの浸透と国の関与は相互並行的なのか、それともSMSの定着に伴い国の関与を少なくしていくのか、こうした点は議論の多いところと思います。現状では、国の関与が大きくなるばかりです。事業者側からの「検査・監査漬け」に対する不満はないのでしょうか。懸念するところです。</p>
<p>Wood氏のハンドブックは、英語版の販売はないのでしょうか？微妙な表現など、日本語と比較してみたい可能性もありますので、日本でも扱っているかお教え頂きたく、お願い致します。</p>
<p>航空安全プログラム(和文)は貴重な資料で、無料提供いただきありがとうございました。</p>
<p>貴重な講演をありがとうございました。特に安全をリスクの管理と捉え、経済性の観点から利益以上の経費のかかる安全対策を議論することは意味がない、と言う点であらためて安全について考える機会ができたことは貴重な経験でした。</p>
<p>今回、セミナー前日に緊急の所用ができたため両日とも午後3時以降の部分を聴講できませんでした。特に期待していたところだっただけに、別の機会があれば、日本の個別事情に対してテラーすべき部分についてもテーマに追加されて、次の機会をいただければ大変幸いに思います。</p>
<p>当初抽選に外れ、当日別のスケジュールを入れてしまったため、後から参加の機会を頂いたにも関わらず、フルに聴講できず申し訳ありませんでした。</p>
<p>事務局の皆様、大変ご苦勞様でした。とても格調の高いWork Shopでした。今後も業界をリードするご活躍を！</p>
<p>大変勉強になりました、機会があればまた参加させて頂きたいと考えております。</p>
<p>会場の設定、同時通訳の準備等、ご手配ありがとうございました。今後ともよろしく願います。</p>
<p>本セミナーを開催されたATECに感謝します。</p>
<p>運営側のご苦勞お察しします。これからも良い企画をお願いします。</p>
<p>ありがとうございました。</p>