

IFALPA HUPER COMM MTG in 東京 出席報告

1. はじめに

2019年11月12日～14日の3日間、この年2回目のIFALPA Human Performance (HUPER) Committee Meeting が東京都内のホテルで開催され、15カ国から約40名が参加しました。

IFALPA HUPER COMM では、活動内容を「Medical」「Training and License」「Human Factor」の三分野に分けて実施しています。年2回開催される HUPER COMM MTG では、3つの分野に関する各国の現状や問題点を議論する他、これらの分野に関する世界の動きについて情報共有し、問題解決に向けた取り組みを行います。また、重要な事項については、Position Paper という文書に IFALPA としての見解をまとめるべく、議論や採択が行われます。

2-1. <Medical> 日本における FRM 新基準

HUPER COMM MTG を東京で開催するという地の利を活かし、日本の航空局担当者を今 MTG に招聘し、日本で本格的に開始された新しい疲労管理基準 (Fatigue Risk Management = FRM) についてプレゼンテーションを実施していただきました。新基準策定の背景や実態調査の結果、今回は新基準の詳細についての説明がありました。出席者からは「実態調査の対象がなぜ PIC のみになっているのか」、「マルチ (複数) 編成の場合におけるクルーバンクでの実質的な睡眠量も加味されたデータなのか」等の質問がありました。

航空局としては、Controlled Rest (CR) の効果やその他の課題及び対策の整理、Fatigue Risk Management System (FRMS) の構築を目指すことなどを今後の課題としています。また、長距離国際線を運航する操縦士が十分な休養を取ることを目的に、摂取量や頻度を限定した上で、一部の睡眠導入薬の服用を認可することについて発表がありました。これに関しては、「使用する頻度や副作用について、当局としてどこまで想定しているのか」などといった質問が挙がりました。

2-2. <Medical> ALPA Japan による疲労調査報告

航空局の実態調査とは別に、ALPA Japan が独自に実施した疲労実態調査について、ALPA Japan HUPER 委員がその報告を行いました。航空局による実態調査は国際線についてのみ実施されたことから、ALPA Japan の独自調査も国際線についてのみ調査を行い、その結果を発表しました。今後は国内線運航に関しても調査を実施していくこと、そのデータが揃い次第、結果をまとめていく予定だということを説明しました。出席者からは「より良い FRM 構築に向けて組合と当局との協力が必要」との意見が挙がりました。

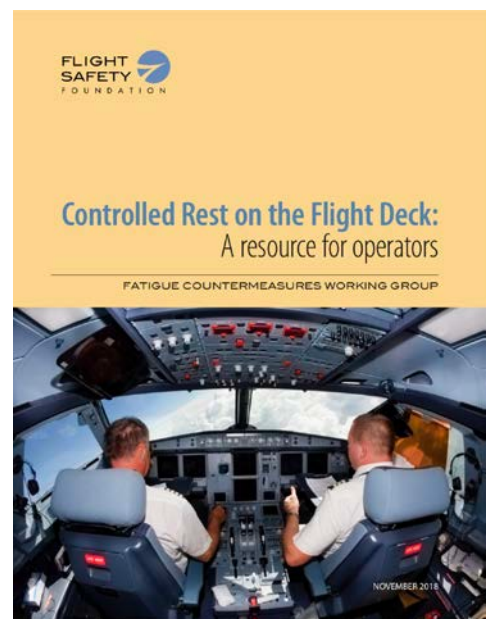
2-3. <Medical>日本のアルコール問題の報告

昨今の日本におけるアルコール問題について、ALPA Japan 議長が報告を行いました。毎日の乗務開始と乗務後のアルコールチェックが義務付けられていることに対して、出席者からは驚きの声がありました。今後は、米国やカナダではすでに導入されている、アルコールや薬物依存傾向がみられる操縦士を治療して復帰させるプログラムである、HIMS (Human Intervention Motivation Study) を日本でも導入していく必要があることについて紹介しました。出席者からは、「アルコール検知器の信頼性はどのように保たれているのか」、「血液検査はしないのか」、「アルコールに関しては厳しく制限をされる中、アルコールと同等の影響が出るとされている疲労に関してもケアが必要」などの質問や意見が挙がりました。

2-4. <Medical> Controlled Rest (CR)

米国を拠点に活動をしている Flight Safety Foundation から、Controlled Rest (CR、操縦席での休息) に関する手引書が 2018 年 11 月に発行されました。現在、海外航空会社では CR をすでに実施している会社もあり、疲労の緩和、さらには長距離フライト終盤における高ワークロード時の注意力を高める方法として利用されています。一方で、実際の運用における課題も多く、CR は適切に管理されなければなりません。具体的には、疲労度を管理する必要性から、CR を実施した場合の報告制度が必要であるという意見もあります。また、その報告が会社の処罰に使用されないよう管理されなければなりません。

なお ALPA Japan では、CR に関する考え方として、「緊急避難的な措置としての取り扱いに限り、ICAO の考えと関係者の合意に基づいた適切な管理方法と手順を定めるよう国と各航空会社に求める」という方向性を定めています。



2-5. <Medical>IFALPA FRMS トレーニングコースの発足

現在、航空の世界では、疲労が航空安全の危険なハザードになり得ると幅広く認識されています。そこで IFALPA では、疲労の管理方法と FRMS 導入のためのトレーニングコースを発足することになりました。コース内では疲労全般や FRMS の知識を学び、また FRMS 導入に向けて、どのようなプロセスが必要なのかを学ぶことができます。パイロットに限らず、当局、航空会社の安全、運航リスク、スケジュール作成担当者などが参加可能です。

2-6. <Medical>年齢制限について

日本では、2015 年に航空運送事業における乗務員年齢制限が 68 歳未満に引き上げられたことを紹介しました。欧州では、2019 年に 1 名乗務の航空機に乗り込むパイロットの制限も 60 歳から 65 歳に引き上げられました。2 名乗務以上の航空機に関しては、上限は引き上げられず 65 歳のままになりました。

3-1. <Training and License>Command Training

航空業界のパイロット不足により、各国では急ピッチで機長養成を進めていますが、機長養成の基準やプログラム、必要な能力については各国毎に定められているため、基準の違いによって、一部の機長においては必要な資質が欠如することが懸念されています。

そこで IFALPA は、世界の機長養成の標準化を図ることを目的として、Position Paper「Command Training」を作成、2019年11月に発行しました。その中では、Command Training



において次の項目を強調し、シラバスを作成するべきだと提言しています。

- Communication
- Leadership and teamwork
- Problem Solving & Decision making
- Situational Awareness
- Workload Management

日本国内でもパイロット不足が大きな問題となっている中、機長養成に関して Command Training の考え方は大変参考になりそうです。

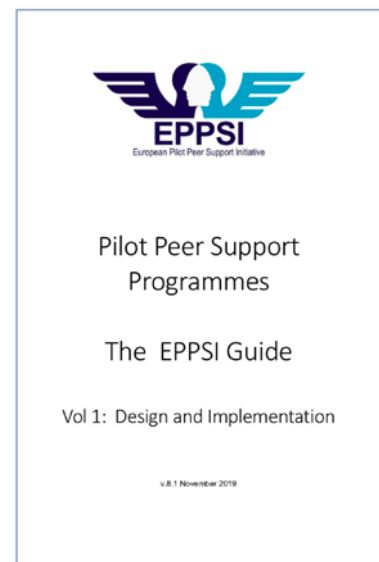
(参照：[IFALPA Position Paper 19POS19「Command Training」](#))

4-1. <Human Factors>Pilot Assistance

Pilot Assistance は、米国や欧州で取り入れられているパイロットのためのパイロットによるサポートプログラムです。具体的には、仕事やプライベートの様々な問題（事故やインシデントに遭遇、アルコールや薬物への依存、家庭内での問題等）を抱えたパイロットを支援し、安全に乗務出来るようにするためのプログラムです。

これに関して、IFALPA は 2018 年に Pilot Assistance Manual を作成しました。これまでは、すでに乗務しているパイロットを対象としていましたが、今後はパイロットとしてキャリアをスタートしようとしているパイロット訓練生にも対象を広げ、訓練施設にも Peer Assistance を推奨していきます。これにより、訓練初期からメンタルヘルスの向上、ストレスマネジメントの習得、周囲に助けを求めることの大切さを学ぶことが期待できます。

また、欧州の EPPSI (European Peer Support Initiative) の Peer Support Program についてのガイダンスが紹介されました。



4-2. <Human Factors>女性パイロット

急速に拡大する航空業界において、パイロット不足が懸念される中、女性パイロットの活躍が必要不可欠となっています。そのためには、女性特有のワークライフバランスを考慮した環境を整備する必要があり、それらの諸問題の解決に向け、IFALPA の女性乗員の中でワーキン

グループが発足しています。議論の中で、これまでの男性と女性パイロットの区別ではなく、“Gender”の課題として取り組んでいくべきとの意見もありました。

2019年12月に「Gender Diversity Leads to Gender Balance」という Position Paper が発行され、ALPA Japan でも日本における女性パイロットの活躍の場を広げて行くために、IFALPA との情報交換を継続していきます。

(参照：[IFALPA Position Paper 19POS19 「Gender Diversity Leads to Gender Balance」](#))



4-3. <Human Factors>NOTAM

現在、IFALPA HUPER COMM では、世界的な NOTAM System の改善に向けて取り組んでいます。

日本の幾つかの航空会社では、すでに NOTAM (Notice to Airmen、航空情報) を図解で確認できる仕様になっていますが、NOTAM を原文(専用フォーマットで打ち出された文字情報)で確認している海外航空会社が依然として多数存在します。HUPER COMM では、Human Factor の観点から、さらにパイロットにとって分かりやすい NOTAM System の改善に向け、引き続き取り組んでいきます。

5. 最後に

今回の東京での HUPER COMM MTG を最後に、長きに渡って IFALPA HUPER COMM の Human Factor 担当として牽引してきた Vice Chairman の Dave McKenney 氏が引退されることになりました。最終日には引退セレモニーが開催され、出席者を代表して HUPER COMM の Tanja Hater 委員長から、思い出のエピソードとともに McKenney 氏への感謝の意が述べられました。ALPA Japan HUPER 委員会の一同も、McKenney 氏の今後さらなる活躍を祈念したいと思います。

ALPA Japan HUPER 委員会は、Medical、Human Factor、Licensing & Training の観点から、国内外での取り組みを継続し、皆さまに情報提供を行っていきます。

以上

