



Air Line Pilots'
Association of JAPAN

ALPA Japan NEWS

日乗連ニュース

Date 2022.11.28 46AJN07

発行:ALPA Japan/日本乗員組合連絡会議
PA ステアリングコミッティー
〒144-0043
東京都大田区羽田 5-11-4
フェニックスビル
alpajapan.org

IPPAC 会議報告

1. はじめに

IPPAC (International Pilot Peer Assist Coalition) が 2022 年 11 月 7 日～9 日まで計 3 日間、英国/ロンドンにて開催されました。IPPAC は、2016 年に米国で発足した、パイロットのメンタルヘルス・フィットネスを推奨・促進する非営利団体であり、現在は世界の航空業界に対してパイロットピアサポートプログラムの設立から運営までをサポートしています。



IPPAC は、年 1 回会議を開催しており、関係する多くのステークホルダーとなる関係当局、専門医、航空会社、パイロット組織などが参加しています。今回、コロナの影響により 3 年ぶりの対面開催となり、日本からは、航空局航空医学評価官、日本航空、ANA、NCA、ALPA Japan および ATEC の各担当者が出席しました。

2. レセプション

2022 年 11 月 7 日、ロイヤルエアフォースクラブにてオープニングレセプションが開催されました。英国空軍の現役・退役軍人が所属している会員制組織で、1918 年にイギリスの技術者であり国会議員でもあった初代カウドレー子爵：ウィートマン・ピアソンが多額の寄付をして設立されたもので、設立 100 年を祝う式典には故エリザベス女王が参列し、肖像画が提供されました（写真右）



3. ピアサポート・ベストプラクティス

ピアサポートの最も効果的・効率的な手法について、AMAS 社 CEO：Quay Snyder 医師が説明しました。

基本となりますが、ピアサポートプログラムには従業員、雇用主、当局、航空身体検査医といった全ての利害関係社が一緒に関わるのが重要です。経営者視点からのトップダウンではなく、焦点を現場のパイロットに置くことも必要です。そして、安全な領域＝Safe Zone を提供することも必要です。また、精神疾患への偏見＝Stigma をなくすことです。使用する用語を Mental Illness(精神疾患)から Mental Wellbeing(精神ウェルビーイング)に変えることで、無用な偏見を防ぎ、より理解が得られるものになります。

パイロットは、身体検査の項目で特に精神科診断において不信感を抱いています。それは、精神科の診断結果によってライセンスを失う＝職を失うといった、人生が大きく変わってしまうと推察されるからです。



パイロットは、仲間には悩みを打ち明けますが、部外者には固く口を閉ざしてしまう傾向にあるため、悩んでいるパイロットを地下に潜らせずに表面化させ、プログラムへの信頼をいかに獲得することができるかが課題となります。そのため、経営者とピア運営責任者が互いを信頼し、信頼関係を組織内で構築すること、当局がプログラムを信頼することが重要となります。

しかし、一度でも秘匿性が破られることで、長年に亘って構築した信頼関係を壊す事となるため、相談者とピア運営者双方に対して情報管理・保持などが明記された運営規約を閲覧し易くすることや、PSV（ピアサポートボランティア）による誓約書への署名を定期的に行うことが不可欠です。しかし、自傷他害などといった緊急性を要する際には、この秘匿性が破られることへの理解を得ておくことも必要です。

現場のパイロットがプログラムの存在を知るために、ピアサポートプログラムの教育と宣伝が必要であり、そのためには、採用時や定期訓練などにおいて定期的に紹介すること、パイロットが頻繁に閲覧するような社内または組合ホームページに掲載することなども推奨します。また、プログラム運営者がネックストラップやピンバッジを付けることや、多くの場所にプログラムを紹介するポスターを貼ることも有効であり、パイロットの家族宛に郵送または電子メールにてプログラムの紹介をすることも有用です。

教育は、初期教育とリカレント教育があります。教育内容としては、傾聴スキル、ロールプレイ、メンタルヘルスの基礎知識、秘匿性の重要性、相談の制限範囲、責任、支援に必要な情報へのアクセス、外部への橋渡しなどがあります。教育手法としては対面とリモート形式があり、講師役はピアサポーター、ピア運営者、メンタルヘルスプロフェッショナル、法的専門家、医学専門家などが挙げられます。

プログラム運営は、SMS（セーフティマネジメントシステム）に則った手法を取り入れることも重要です。基本的なピアサポートは、職場の仲間への介入方法としてほとんどの相談領域に完全に受動的（Passive）なものとなり、相談者からPSVが連絡を受け対応します。しかし、アルコール関連の事象が発生した場合には事後対応（Reactive）、そして事故インシデント後のストレス管理の能動的（Proactive）なものまであります。

データ開示については、相談者の氏名を非公開にし、所属部署・乗務機種・年代などの情報からも、特定できないようにし、秘匿性を守ることが必須です。理由としては、組織が小規模の場合、氏名を非公開にただけでは、他の情報から相談者を特定できてしまうからです。また、各国の文化によっては当局、会社、組合組織などが挙げられますが、データを管理する組織を決めることも重要です。

提供するデータとしては、相談件数、相談人数と全組織数の比率、相談項目、ピアサポーターのみでケースクローズとなった件数と、メンタルヘルスプロフェッショナルへのエスカレーションを行った件数の比率、病欠取得日数の傾向などがあります。相談項目を世界的に統一させることで、他組織との比較を行うことができます。データ分類として、EPPSIやIFALPAでは以下の項目を定めています。

- AEROMEDICAL 航空医学
- CIRP(Critical Incident Response Program) 事故インシデントストレスマネジメント
- PILOT TRAINING ASSISTANCE 訓練関連
- PROFESSIONAL STANDARDS 業務上の基準
- SUBSTANCE MISUSE/DEPENDENCY PROGRAM 物質依存
- メンタルウェルビーイング 人間関係など

プログラムの運用費用も課題です。会社とパイロット組織の両方で費用を分担することが最も望ましい形です。職を守ることや個人負担の軽減が、安全性と効率の向上につながります。当局、メンタルヘルスプロフェッショナル機関、他の医療機関、寄付などにより運営費が賄われています。運用費に含まれるものは、プログラムの連絡ツール、PSV 教育、会議の運営、プログラムの宣伝、乗務から外れることによる賃金補填、メンタルヘルスプロフェッショナル費用、治療費用などがあります。

プログラムの将来像として、航空従事者である客室乗務員、グランドハンドリング、管制官、訓練学校、さらに基礎訓練過程のパイロット訓練生を含め、提供範囲を広げることです。

4. ピアサポートとジャストカルチャー（公正な文化）

ピアサポートとジャストカルチャーは密接な関係にあり、IPPAC 設立者でもあるアメリカン航空 Project Wingman 所属の Charlie Curreri 機長が説明をしました。

歴史を遡ること 18 世紀後半、フランスの精神病院で、疾患から回復した患者をカウンセラーとして雇うことから始まり、ピアサポートが生まれました。彼らは「穏やかで、正直で、人道的で、残酷さはなく、優しさに満ちている」ということを病院長が気づき、ピアとして患者らへのサポートを行ったのが始まりです。

ジャストカルチャーとは、組織が設計したシステムに対して責任を持ち、従業員の行動に対し、公平かつ公正に対応、説明責任を共有する価値観・支援システムのことを指します。メンタルヘルスのリスクに対するアプローチは、パイロットが仕事や収入を失うリスクを伴わず問題報告・相談できることを意味し、ジャストカルチャーは、当事者が報復措置や職を失うことなく、パイロット、労働団体、雇用者の間で、オープンで対等な対話を奨励しています。結果として、すべてのステークホルダー（パイロット、労働組合、経営者、臨床医、当局など）との協力と信頼関係が構築されるのです。

また、パイロットには多くのスティグマ(Stigma)が相談・報告への障壁となっています。以下に代表的なスティグマの要因を示します。

- 周囲への恥ずかしさ/プライド
- 助けを求めることへの不安
- 心理的援助を求めることに対する否定的な態度
- 職を失うことへの恐れ
- 無力感への恐れ

警察組織におけるスティグマと支援要請の障壁に対する TRiM と呼ばれるメンタルヘルス支援体制による効果を紹介します。トラウマや悩みを抱えた従業員を支える支援体制により、スティグマを軽減し、援助希求行動を促進しました。TRiM の重要な特徴は、組織における長期的な文化の変化を生み出すことです。TRiM を導入している 3 つの部隊と導入していない 2 つの部隊を比較した横断型アンケートを実施しました。アンケートでは、PTSD/うつ症状、自己スティグマ、社会からのスティグマ、支援要請の障壁を問いました。集計結果として、TRiM を使用した部隊は、TRiM を使用していない部隊に比べて、抑うつ症状の発症率が低く、メンタルヘルスに対するスティグマ的な見方が少なく、助けを求めることに対する障壁が少ないと報告されました。

TRiM の効果として、以下が挙げられます。

- 早期発見を促すことによって間接的に苦痛を軽減
- 助けを求める行動を促すことを目的とした介入の推奨
- 世間一般からのスティグマの認識

また、効果的なピアサポートプログラムを運営するためには、以下の視点が必要となります。

- 新入社員と管理職・経営層をターゲットにする
- 組織のリーダーからのコミットメントが必要
- Just Culture の必要性
- 組織の職場環境におけるスティグマの軽減

5. 本邦におけるピアサポートの紹介

本会議では本邦内におけるパイロットサポートに関する取り組みについてプレゼンテーションを行いました。本邦における Fit for duty に関連した過去の航空事故や事件の紹介、導入されたアルコール検査体制とその要因に対する根本的な対策として PPSP が導入されたことが紹介されました。その中で、ALPA Japan は CISM を長年運用してきた経緯や今年に入って Pilot Assistance を発足したことや、JAL における PPSP (JPSP) がパイロットからの相談をサロンという対面の場をきっかけに受け、それが全体の半数以上をしめているという紹介をしました。サロン形式については IPPAC 参加者から驚きとともに、欧豪米ではない新しいアクセス方法として注目されました。短期間で官民の協力体制のもと、会社の枠を越えてピアサポートが本邦内に設立し着実に運営されていることに感嘆の声が上がりました。プレゼンテーション終了後、多くの質疑応答が挙がり、日本からの参加メンバーへ、多くの IPPAC 参加者に声をかけられるなど関心の高さがうかがわれました。

6. 各国当局担当者によるパネルディスカッション

ピアサポートに関する各国当局の立場からのディスカッションが行われ、モデレーターを英国航空局：Nick Goodwyn 氏が務め、パネリストは、ICAO：Johan Magnusson 氏、米国 FAA：Penny Giovanetti 医師、EASA：Cristian Panait 医師、そして本邦からは航空局航空医学評価官：笠井医師らが登壇しました。まず、冒頭に各パネリストからプレゼンテーションが行われましたのでご紹介します（以下、一部紹介）。

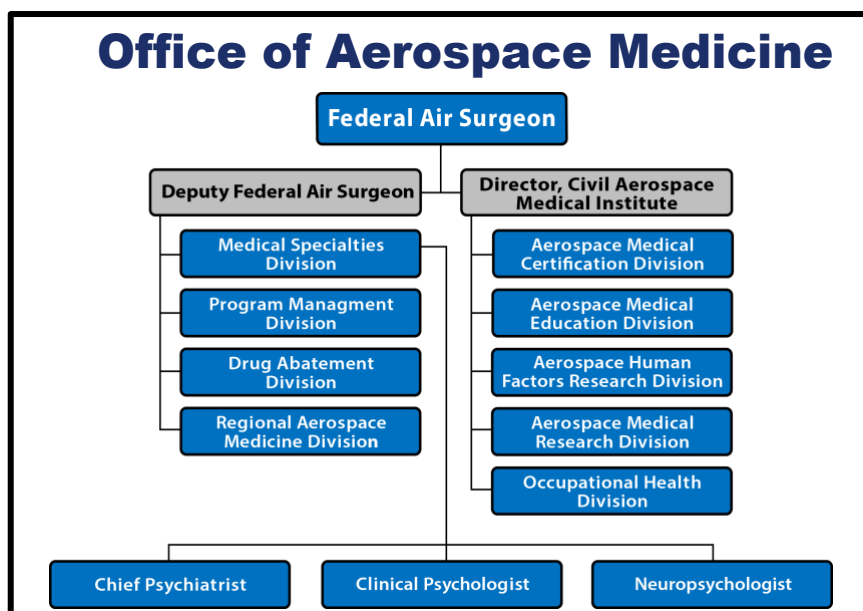
<FAA>

米国全体において人口の約半数が、生涯の中で一度はメンタルヘルス問題を経験するという調査結果があり、1 年間に於いて、成人の 6.7% がうつ病になると言われています。そして、13% の人口は抗うつ薬を摂取しています。全米の定期運送操縦士の総人数は約 16 万人なので、うち 1 万人のパイロットは過去 1 年間にうつ病にかかっており、生涯で約半数となる 8 万人のパイロットがメンタルヘルスの問題を抱えています。お伝えしたいのは、多くのパイロットがメンタルヘルス問題を抱えているということです。

しかし、パイロットのメンタルヘルス問題は顕在化・表面化しません。理由のひとつに、正確な診療・診断がなされていないからです。診断する手法にも問題があるのですが、パイロットは職を失う不安から事実

を隠そうとします。職を失うことで経済的・社会的影響が大きく、さらにスティグマによっても否認に繋がっています。

FAA 内の航空医学部門の組織図を右図に示します。最終的な審査会の判断を下すのが「Federal Air Surgeon」です。組織には証明書発給部門、教育部門、ヒューマンファクター部門、研究部門などがあり、また精神科医、臨床心理士、脳神経外科医などが常時所属しています。



米国では、年間に約40万件の航空身体検査が行われ、そのうち3万件が何らかの疾病により FAA の航空医学部門に診断書が提出され、審査会を経て条件付きの証明書が発給されています。条件付き身体検査証明書の内訳として、最も多い順に、循環器系、糖尿病、不眠、癌、精神疾患、物質依存、SSRI と続きます。精神疾患の内訳としては、うつ、パニック障害、双極スペクトラムと続きます。精神疾患による審査会において初期段階では 1.3%が不適合となりますが、その後の治療・経過観察により最終的には提出された案件のうち 0.1%しか不適合なりません。FAA の方針として、もしパイロットがメンタルヘルス問題を抱えた場合、安全であれば復帰の道を必ず提供しています。そのためにも早期に航空身体検査医へ相談することを強く推奨します。

<国土交通省航空局>

日本のエアラインパイロットは、基本的に1年毎に航空身体検査を受検し、その結果は航空局でも確認しています。精神疾患については、過去の日本航空の羽田沖事故以来、慎重に取り扱っていますが、航空身体検査時に、航空身体検査医により精神疾患をピックアップできる事案はほとんどありません。

日本では、17社の主要航空運送事業者が存在し、日本国籍は約6,500名、外国籍は約300名の乗員が在籍しています。精神疾患は、内服等の治療なく安定している期間が十分でないと乗務復帰はできません。昨年1年間で乗務復帰したのは25件で、適応障害やうつ病が主な診断名です。早期介入、早期治療が効果的であり、その観点からピアサポートは、非常に有効なものであると航空局としても認識しています。現在、ピアサポートの運用が始まっているのは5社、そして8社が運用に向けた準備をしています。

G7の中で、日本は最も自殺率が高い国で、多くの悩みを抱えた人がいるにも関わらず、専門家の数も少なく、カウンセリングの活用も浸透していません。欧米のような契約社会の中で、他人に相談することを割り切って考えられていないことも、一つの要因かもしれません。一方、先述させていただいた、日本航空のサロンの話ではないですが、ピアサポートは信頼がとても大切です。一度築かれた信頼に基づき、物事が飛躍的に進むことも多く、これは日本としての強みであり、日本人が築きやすい体制と考えます。

今後の取り組みとして、本邦航空会社のピアを支える MHP が数名しかいないなど、さまざまなリソース

が少ないため、本邦エアライン全体で MHP の育成や情報を共有し、ピアサポート体制の構築を進めるとともに、ピアが孤独にならず、安心して活躍できるよう航空局もサポートしていきたいと考えています。

<EASA>

2021 年 2 月に欧州では、EU 加盟 32 カ国の航空会社に、パイロットピアサポートプログラムを義務付けとしました（COVID-19 の影響により当初予定の 2020 年 8 月から約半年ほど導入時期が遅れた）。プログラムの構築に際し、以下の項目を必須条件としています。

- 航空運送事業者によるピアサポートプログラムの提供（自社内または外部専門機関との連携・契約）
- 新入社員採用時における精神・心理診断・評価
- 薬物・アルコールの抜き打ち検査体制

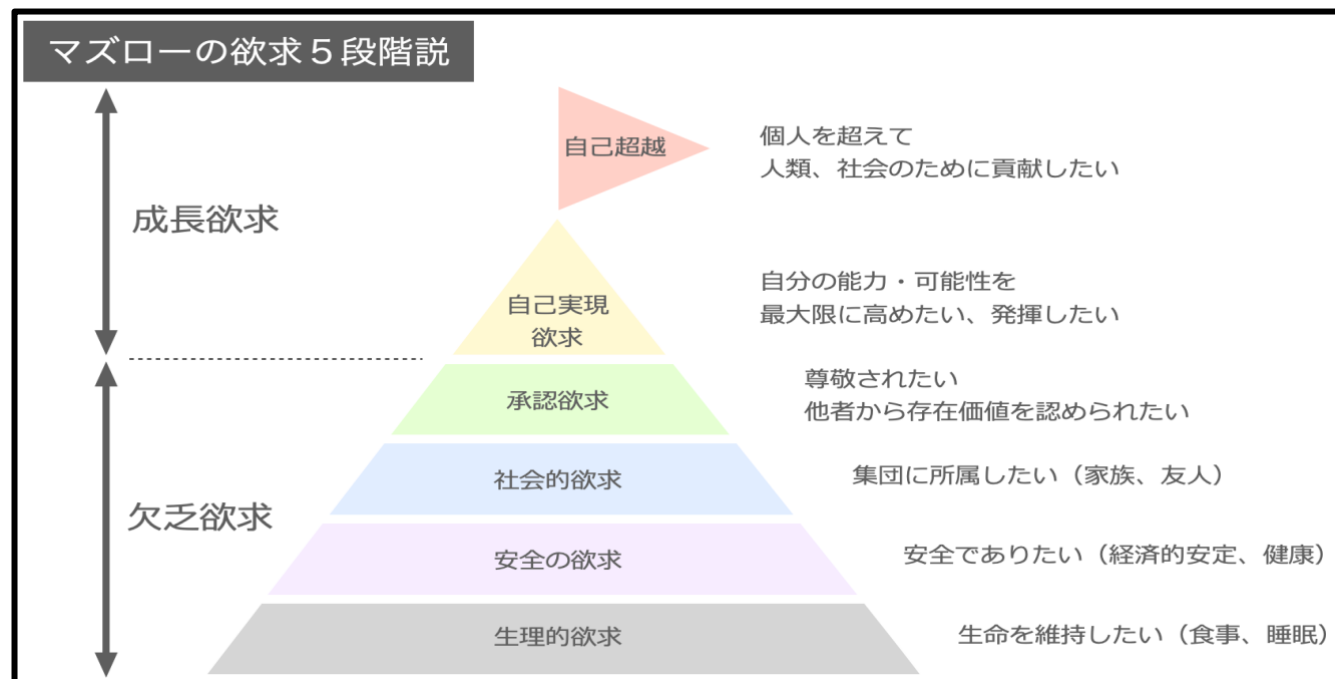
多くの大手航空会社は、ピアサポートプログラムの自社での立ち上げや、以前より CIRP といった一部のプログラムを運営していた組織については、それをベースに全体的なピアサポートプログラムの立ち上げを行いました。欧州内にはピアサポートプログラムを提供する専門機関が複数あり、小規模の航空会社はこれらと提携しています。代表的な専門機関として、Centre for Aviation Psychology 社、Resilient Pilot 社、今回 IPPAC の主要スポンサーとなっている Odilia Clark 社などがあります。欧州では、多くの人種・文化が存在していますので、これらの機関は異なる文化・言語・宗教に適応した対応を行っているそうです。

7. パイロット組織におけるピアエンゲージメントの増加

ピアサポート体制への組織や社会とのエンゲージメントについて、Odilia Clark 社：担当者がプレゼンテーションをしました。

エンゲージメントは、組織全体の目標や取り組みに対して感じている精神的・感情的なつながりの強さで測ることができます。それを得るためには、戦略的な取り組み、経営者・管理者を巻き込むこと、現場の声を聞くこと、そして全てにおいての誠実さが重要となります。

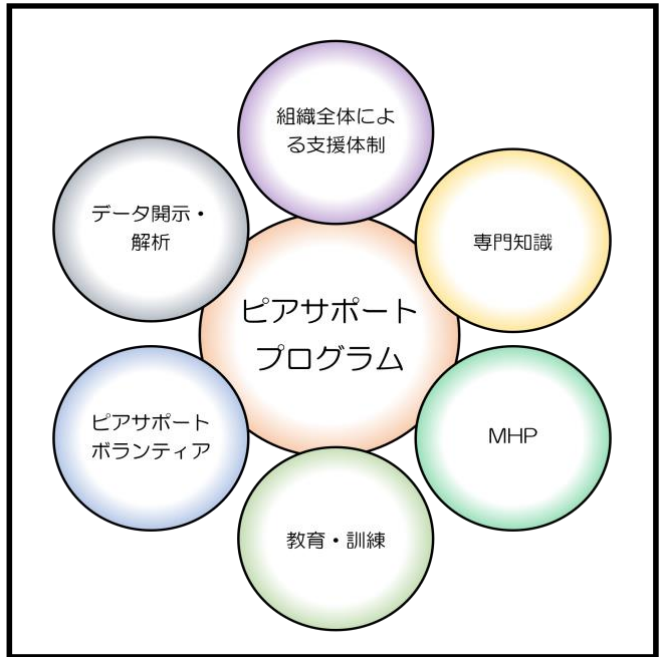
以下の図に、マズローが唱える「欲求 5 段階説」を示します。人間には欲求階層が 5 段階あり「1 つ下の欲求が満たされると次の欲求を満たそうとし、絶えず自己実現に向かって成長するものである。」とした考え方です。ピアサポート体制においては、「相談をする側」から、いずれは悩みが解決することで、次は「相



談を受ける側」にシフトすることで体制が効果的・効率的に循環ようになります。

組織的なピアサポート体制の目標としては、以下の項目が重要となります。

- ピアサポートを理解し、受け入れる
- 右図に示す、ピアサポートへの全体の取り組み
- ピアサポートを積極的に宣伝する
- PSV の選考には個人的な要素（知識・能力）を取り入れる
- 組織全体でリカレント教育を行う
- PSV に対して定期的にサポートを行う
- 効率的にデータ分析をして、透明性のある報告を行う
- エンゲージメント進捗度の精査・集計を行う



各組織において、現在のピアサポートプログラムの運営状況がどの段階・状態にあるのか、また、次のステップに進むには何をすれば良いのか、誰に相談すれば良いのか、などを議論し、今回のような会議体を通じて世界的組織間で情報共有を図ることが重要なのです。

8. パイロットの勤務体系

メンタルヘルスに影響を及ぼすと思われるパイロットの勤務体系の特徴が紹介されました。主なものは以下のとおりです。

- 家族・家庭と離れての勤務
- 長時間のシフト
- 疲労・注意力問題
- 睡眠パターンの乱れ、時差
- 一過性の作業
- 業界の安定・不安定性
- 定期的な審査・検査（医療、技量）
- 食生活の問題、空港ホテルの待遇
- メンタルヘルスの問題に対するスティグマ、問題を認めることへの弱さ

特に、家族と離れることに伴う以下の要因が挙げられます。

- 離れているときの擬似的・非物理的な家族との親密度・関係性
- 帰宅前の家族への大きな期待
- 疲労による家族間の適切な関係構築の能力不足
- 家庭内のことに注意を払わないことによる家族からの憤りや苛立ち
- 不倫の疑惑

- 宿泊先での時差による家族との時間的な非同期性

先述した特徴や要因は、パイロットだけでなく、軍隊、警察組織、外交官なども同じ勤務環境です。ピアサポートプログラムを提供する組織は、前述の課題に応えられる PSV を備える必要があります。

9. 各航空会社担当者によるパネルディスカッション

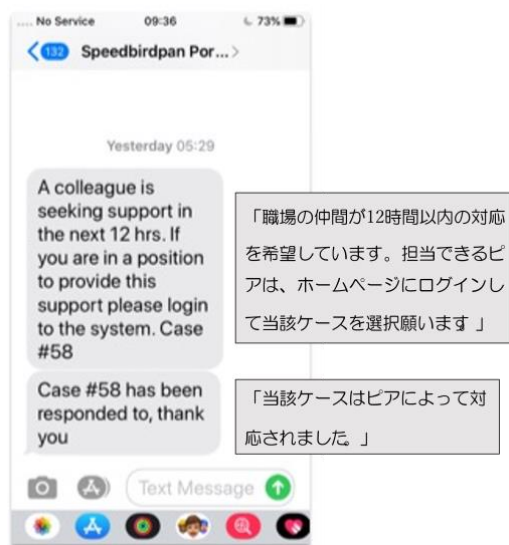
長年にわたってピアサポートプログラムを運営している欧米のエアラインおよび EPPSI 総責任者によるパネルディスカッションが行われました。

長く運営している組織でも、それなりの課題があるようです。運営方法を変えずに行ってきたことによる組織的なマンネリ化などです。そして PSV の悩みとしては、新規相談を受けた際、その相談内容は過去に何度も対応してきたことで、相談者側にとっては初めてであっても PSV は結論ありきで対応してしまうといったことがあるようです。

<ブリティッシュエアウェイズ SPEEDBIRD PAN>

2015 年、「SPEEDBIRD PAN」は、ブリティッシュエアウェイズにおけるピアサポートプログラムとして、発足しました。2020 年からのコロナ禍における相談件数は、驚くことに大幅に減少しました。しかし、相談件数は減少したものの、内容はかなり厳しい状況に陥った深刻なものがほとんどでした。相談件数が減少した理由として、SNS の普及・活用が上げられます。Whats' APP などといった SNS のチャットグループなどを利用し、軽度な相談については仲間同士で解決してきたからです。

以前から、SNS は活用されてきましたが、運営側のみに限定されるものでした。「SPEEDBIRD PAN」では、相談者からホームページを通じて申し込みがあった際、ピア全員に対して右画像のようなチャットが送付されます。SNS を利用した相談などについて当初は否定気味でした。しかし、世代間のギャップなども考慮し、あらゆるツールを駆使することの検討が必要だということを確認しました。



<ユナイテッド航空 SOAR>

ユナイテッド航空のピアサポートプログラム「SOAR」には、現在 29 名のピアサポーターがいます。東はニューヨーク、西はグアムまで広範囲に点在しています。各基地には独自の特徴・文化があり、また世界を飛び回るパイロットに対して幅広い時間帯に対応できるようにしています。

米国全体のピアサポート体制は、基本的に組合組織である米国 ALPA が担っており、そこには米国 ALPA に加盟している航空会社に在籍している PSV が約 500 名います。米国 ALPA がほとんど全ての相談案件に対応しているため、「SOAR」が対応する案件は、メンタルウェルネスや会社独自の案件などが中心となっています。

最近では、PSV への教育の追加科目としてレジリエンスの必要性が加えられました。多くのパイロットは、コロナ禍において休職・一時帰休でフライトから離れていた、またはほとんどフライトが無い状態でしたが、米国内でコロナ禍が終焉し、急激かつ大幅に乗務が増加したことで、長いブランク期間から短時間で

フルタイムの乗務に戻る際、高いレジリエンスが求められるからです。

「SOAR」の相談窓口は無料の電話によるもののみです。PSV 是对応可能な時間を事務局に伝え、対応 PSV リストを事務局が作成します。相談者から電話を受けると、リストの上から順番に PSV にコンタクトをしていきます。

<サウスウェスト航空 PROJECT LIFT>

2016 年、サウスウェスト航空における、ピアサポートプログラム「PROJECT LIFT」は、組合組織 SWAPA の運営により、発足しました。相談件数は、発足してから増加してきており、2019 年に 234 件、2020 年に 401 件、2021 年に 513 件、そして、2022 年 11 月現在、500 件を超えています。

コロナ禍における相談内容の多くが人間関係に関するもので、特に離婚相談が増加しました。パートナーと一緒に過ごす時間が急激に増えたことによるものだと思います。また、将来の不安や危機感に関する相談も同様に増加しました。2021 年になると、コロナワクチンに関わる循環器系や血栓などといった航空医学関連の相談が増加しました。

発足当時からプログラムの周知には力を入れており、社内の業務連絡、E メール、ポッドキャストなどを駆使してきました。若い世代はスマートフォンの利用を希望していることから、最近ではアプリを導入し、プログラムの紹介に加えて、自殺防止などといった多くの資料を掲載しています。

現在の問題点は、PSV が大幅に不足していることです。コロナ禍では、5 名の PSV で年間 400 件に対応しました。現在、10 名まで増えましたが、約 1 万人のパイロット数の組織においては極めて少ないといえます。また、外部の MHP も不足している状況で、予約をしても 2、3 ヶ月も待たされる状況となっています。

10. さいごに

最終日の夜は、イギリスの国会議事堂であるウェストミンスター宮殿にて夕食会が開催されました。英国 ALPA の名誉会長でもある Balfe 卿により宮殿内での夕食会が実現しました。

今回の会議に参加することで、多くのステークホルダーとのネットワークを構築することができました。まだ本邦においてはプログラムの運営は初期段階であり、長年運営してきた諸外国の組織から得られる情報は貴重です。しかし、JPSP の取り組みのように、日本から海外に発信できた情報もあり、非常に良い機会となりました。

