

HIMS Advanced Training セミナー参加報告



写真右より HIMS 委員長 Craig Ohmsieder 機長、AMAS CEO Quay Snyder 医師、HIMS 副委員長 Billy Petersen 機長

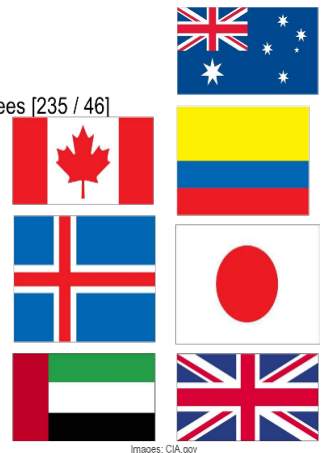
1. はじめに

2023年4月11日～13日にテキサス州・ダラスにて HIMS アドバンスドトレーニングセミナーが開催されました。この会議は米国 ALPA 主催で秋にベーシックセミナーが開催され、春にはアドバンスドトレーニングが開催されています。

右図に示したとおり、参加者はピア担当のパイロット、エアライン経営層、航空身体検査医、精神科医、臨床心理士、航空当局など、HIMSに関わる全てのステークホルダーで、今回は281名が対面にて集まりました。日本からは、JALから2名、ANA並びにALPA Japanから1名が参加しました。

Howdy Y'All

- Largest AT Seminar Ever! – 281 attendees [235 / 46]
- Pilots
 - HIMS Volunteers - 116
 - Management Reps - 15
 - International 15
- Non-Pilots 119
 - AME's - 46
 - Psychiatrists - 25
 - Neuro/Psychologists - 33
 - Airline Management Reps - 15
 - Others – RN's, EAP, Vendors 9
- Speakers / Experts - 33



Images: CIA.gov

2. HIMSの一連の流れ

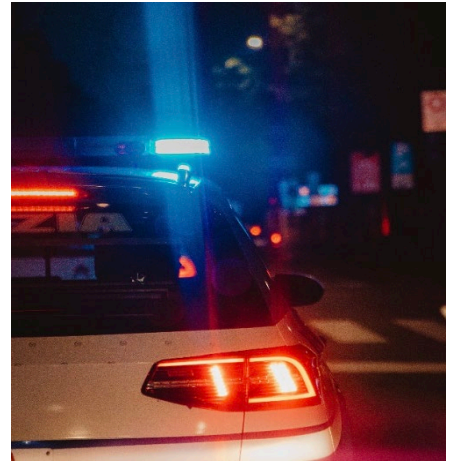
今回のセミナーでは過去の進め方とは異なり、パイロットがアルコールに関わる問題行動を起こしてから、診断、治療、そして復職するまでの一連の流れを専門家を交えてのロールプレイ形式で行われました。

主役となるパイロットがオフ日に車の飲酒運転で逮捕されたところから始まります。後にも紹介されますが、米国では飲酒運転で捕まると FAA への報告が必要となります。

I. 飲酒問題行動～初期対応

当該パイロットは警察に飲酒運転で捕まりましたが、その後の呼気検査を拒否しました。しかし、その後の血液検査にて血中濃度 0.3mg/ml (呼気検査 0.15mg/l と同等) のアルコールが検出されました。気が動転していましたが、

現場から所属する航空会社の組合のHIMS代表に電話で連絡をしました。すると HIMS 代表は落ち着いた丁寧な口調でこれからの流れとなる警察での対応の仕方、会社への連絡、その後の FAA への報告*、必要に応じて医療機関での手続きなど、順に追って詳しく説明しました（*米国のパイロットは飲酒運転で検挙された場合には 60 日以内に FAA に報告しなければならないといったルールがあります）。HIMS 代表は電話にて当日の飲酒量、精神状態なども確認しましたが、当該パイロットは大きな問題になることを恐れ普段の飲酒量を偽り、いつもは飲んでもビール 2 本程度で、当日は妻と些細な口論となったことでカッとなってビールを 8 本飲んで運転してしまったと伝えました。場合によっては医療機関にて診断、治療が必要となることを告げられると、その期間の賃金の心配をしましたが、会社によっては自己負担、または保険制度、ロスオブライセンス制度、病欠補助などがあると説明を受けました。



II. HIMS 航空身体検査医との面談

警察から釈放された後に、HIMS 代表から紹介された自宅に近い HIMS 航空身体検査医（AME）を訪ねるように言われました。担当医からまず言われたのが、ここでは正直に話すことが重要だということです。そしてこの内容は FAA にも報告する義務があるということも言われました。過去からの飲酒傾向のヒアリング、過去の運転記録、裁判記録などを詳しく聞かれましたが、ここでも飲酒については正直に伝えることなく、普段は週に 1、2 回、飲んでもビールを 2 缶程度だと話しました。ヒアリング後に、HIMS 精神科医を訪ねるように伝えました。

III. HIMS 精神科医による診断・評価

ここでは DSM5*を基準とした診断が行われました。当日の飲酒状況と過去に遡っての飲酒量を確認されましたが、自分の飲酒量は機会飲酒程度だと告げ、普段の飲酒量はビールを 2 本程度で、クリスマスなどの行事があるときのみ多く飲んでしまうことがあると話しました。ここでの検査内容は血液検査、骨密度検査、問診があり、更に家族や身近な知人にヒアリングをすることもあると言われました。ここでも、医師より全ての診断結果は FAA に報告されることを伝えられました。診断後、結果は定型フォームで FAA に送られました。

（*DSM5 とはアメリカ精神医学会が出版している、精神疾患の診断基準・診断分類）

FAA Regulatory Definitions (Dependence and Abuse)

1. Substance Dependence (AME Guide 3/31/21)

A condition in which a person is dependent on a substance other than tobacco or ordinary xanthine containing (e.g., caffeine) beverages, as evidence by:

- A. Increased tolerance;
- B. Manifestation of withdrawal symptoms;
- C. Impaired control of use; or
- D. Continued use despite damage to physical health or impairment of social, personal, or occupational functioning.

2. Substance Abuse

- 1) Use of a substance in a situation in which that use was physically hazardous, if there has been at any other time an instance of the use of a substance also in a situation in which that use was physically hazardous;
- 2) A verified positive drug test result, an alcohol test result of 0.04 or greater alcohol concentration, or a refusal to submit to a drug or alcohol test required by the U.S. Department of Transportation or an agency of the U.S. Department of Transportation; or
- 3) Misuse of a substance that the Federal Air Surgeon, based on case history and appropriate, qualified medical judgment relating to the substance involved:

- (i) Makes the person unable to safely perform the duties or exercise the privileges of the airman certificate applied for or held; or
- (ii) May reasonably be expected, for the maximum duration of the airman medical certificate applied for or held, to make the person unable to perform those duties or exercise those privileges.

IV. FAAによる判定

FAAの精神科担当医はHIMS AMEやHIMS精神科医の診断結果を確認しました。ここでは飲酒による単なる一時的な問題行動なのか、それともアルコール依存症（Dependence）もしくはアルコール乱用（Abuse）なのかを見極めます。このプロセスには数週間を要することもあります。以下にFAAにおける乱用と依存の違いを示します。

「Substance Dependence（物質依存症）」とは、タバコや通常のキサンチン含有（例：カフェイン）飲料以外の物質に依存している状態をいい、以下のような証拠によって証明されるものである。

- (A) 耐性が高まる；
- (B) 禁断症状の発現；
- (C) 使用のコントロールが損なわれる；または
- (D) 身体的健康が損なわれ、または社会的、個人的、職業的機能が損なわれているにもかかわらず、使用を継続すること。

今回の当該パイロットは診断結果を踏まえ、飲酒運転が初犯であったこと、もしくは飲酒運転での検挙が初めてであったこともあり、アルコール乱用（Abuse）と診断されました。

この場合、航空身体検査証明は条件付きでの発給（SI=Special Issuance）となり、1～3年間の断酒、AA（アルコールアノニマス）へ通うこと、HIMS AMEやピアなどとの継続的な面談が条件となりました。特段の治療を行う必要もなく、断酒のモニター期間に入ることとなります。参考までに、右にアルコール、薬物依存・乱用によるSIの年間の発行数を示します。

	Class 1	Class 2	Class 3	Total
Alcohol Abuse	496	111	113	720
Alcohol Dependence	872	63	64	999
Drug Abuse	349	57	68	474
Drug Dependence	94	9	21	124
	1811	240	266	2317

FAA Certification
April 13, 2021

Federal Aviation
Administration

断酒を継続していることを確認するためにはSOBER LINKと呼ばれる呼気検査器が渡されます。この機器はGPSや顔認証システムがあり、抜き打ちで一定度決められた回数の検査を受けることとなります。

食品によって誤反応することもあるの、気を付けなければならないことや、電波の届かないところに旅行する場合時はHIMS AMEに事前にコンタクトしなければならないなどといった説明を受けました。

<https://www.soberlink.com/>

V. 抜き打ちの尿検査にて反応

その後の断酒期間に抜き打ちで行われた尿検査で反応がありました。すぐにHIMS AMEに会うように言われ、面会することとなりました。本人は誤反応だと言い張りでしたが、結果的には正式な結果となり、FAAに報告が必要なることを伝え、また治療が必要となるので治療施設を紹介しました。

治療機関は多くあり、www.psychologytoday.comなどが参考になるウェブサイトですが、HIMS AMEはパイロットの治療経験がある医療機関を薦めました。この場合、費用は自己負担になるのが基本ですが、航空会社によっては保険適用となる場合もありますが、保険対象外となった場合にも医療ローンを受けられます。

HIPPA

https://www.nycourts.gov/forms/hipaa_fillable.pdf

SOBERLINK

Monthly Client Detail Report Download PDF Monthly | Full

Client Name: Jordan Reynolds
Device ID: 001245, Activation Date 02/01/2021, Report Date 02/01/2022

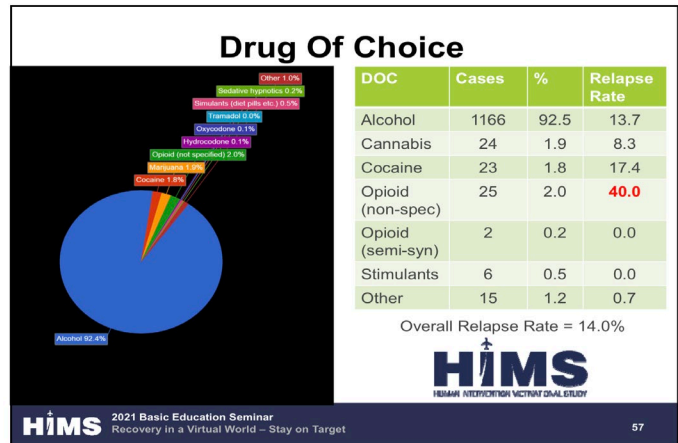
93 Tests

- Compliant Tests: 88 (Tests that follow testing guidelines)
- Missed Tests: 5 (A test was not submitted during schedule time)
- Non-Compliant Tests: 0 (Tests where the identity is declined)

Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
						1 9:09 am 9:07 pm 10:03 pm
2 8:10 am 9:43 pm 9:07 pm	3 8:01 am 2:58 pm 11:20 pm	4			7 8:00 am 2:30 pm 10:30 pm	8 9:00 am 3:00 pm 9:10 pm

VI. ピアサポート

HIMS ピアから、より具体的な HIMS プログラムの詳細について伝えられ、自分だけが物質依存問題を抱えていると思っているかもしれないが、実は多くの仲間がプログラムを経て復帰していることも伝えられました。また、治療を終えてもスリップ（再発/右図 Relapse）してしまうこともあるので、HIMS ピアが伴走者となってアフターケアまでサポートしてくれることも説明しました。（右は件数、スリップ率を示したデータです）



VII. アルコール・薬物治療機関での治療内容

ここでは長年 HIMS に関わっている、アトランタにある Talbott 病院の Bedi 医師が対応しました。まず会って質問したことは、「なぜあなたはここに来たのですか？話を伺っていると、誰かのためにここに来たという思いでいるようですが、自分の飲酒問題を理解していんじゃないですか？何かを恐れていて、そこから逃げているだけではないですか？」などと、自分の問題だということを認識させることから始まりました。

ここでの治療は入院を伴い、より多くの診断（血液検査など）を行い、家族へのコンタクトも行います。そして同じ境遇のパイロットたちと一緒に過ごし、AA にも参加します。合計で 28～35 日間の入院期間となります。HIMS ピアとの連携もあり、必要に応じてパートナーとのカップルカウンセリングなども行っています。

VIII. 退院後の HIMS AME との復職に向けた面談

HIMS AME によって FAA に条件付きライセンスの発給申請するための準備段階に入りました。フライトと同様に復職するためのチェックリストに従って進めていきます。今までは入院していましたが、退院直後はスリップする危険性があります。人生で何か目標を決めて、相談があるときに連絡できるピアを決めることを勧めました。自宅や主基地の近辺にある治療機関での定期的な診断結果の提出も必要となります。また、AA に通っていることの日記・メモも必要です。初期段階においては数日に 1 回は AA に通うことが必要となります。家から離れる場合には各地で AA は開催されていて、また ZOOM で参加できる AA もあります。パイロットにも特化した AA* もあります。

*Birds of a Feather <https://www.boaf.org/>

とにかくアフターケアが重要であり、スリップを防ぐためには頻繁な面談が必要となり、家族も関わってきます。保険制度によっては治療費用がカバーされる場合もあります。

IX. 復職に向けた HIMS 脳神経外科による診断評価

担当医から断酒を継続した感想を聞かれると、「プログラムに掛かる費用負担は気になっているが、自分は今まで以上に体調も良く、家族も幸せに感じているようだ。AA には週 4、5 回通っていて、スポンサーもいる」と答えました。ここでは記憶機能などの脳に関わる検査を行います。アルコール・薬物によって脳への障害が無いかも検査をします。ここでの検査で引っ掛かる人は稀にはいますが、ほとんどはクリアし、HIMS AME と相談して FAA に診断書を提出し、数週間後結果が出ることとなります。

X. 復職に向けた HIMS 精神科医による診断評価

次は精神科による診断です。担当医からは、「あなたが復職を強く望んでいることはわかりました。2000 ページにも及ぶ診断書には目を通しました。医療チーム全体で過去 6 ヶ月間の治療・診断結果の他に何か問題が無いかも確認します。断酒を継続しているが、一つの物質依存になると、他の物質に依存する可能性があるため、違法薬物や処方薬にも注意する必要がある」という内容を伝えました。

XI. 会社が指名した HIMS AME による条件付きライセンスの申請

FAA が必要とする書類を HUDDLE というシステムにてアップロードする手続きを行います。FAA に届くと通常であれば 1、2 週間で処理されますが、書類に不備などがあると返送され、改めて書類を揃えるために時間を要することとなります。

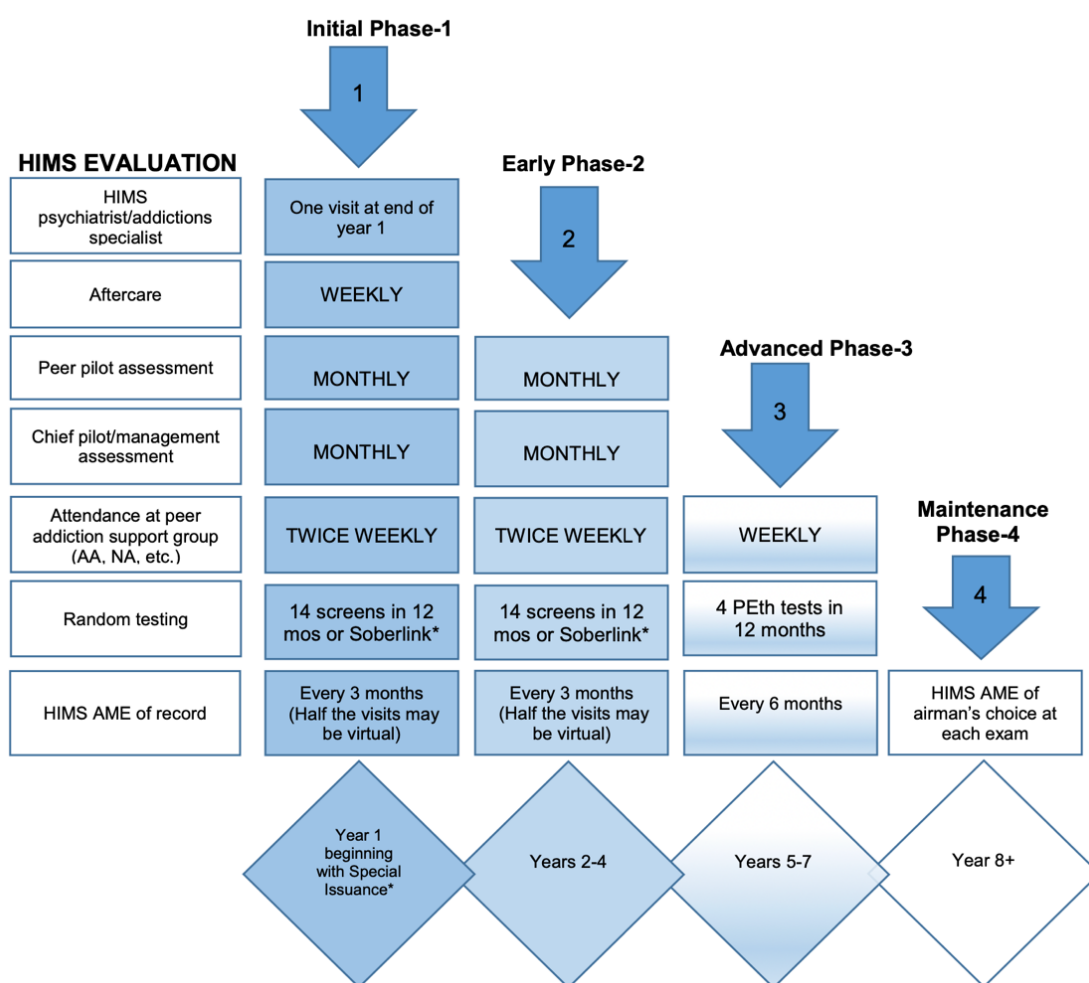
HUDDLE

https://www.faa.gov/ame_guide/media/HIMS-AME-HuddleElectronicCaseSubmissionandFAQs.pdf

XII. FAA 精神科・脳神経外科医による判定

判定に必要な書類に不備が無いかを確認し、認知行動などの診断内容も確認した上で条件付きの航空身体検査証明 (SI) が発給されました。

XIII. 「SI = 条件付き」の条件とは



条件とは、6ヶ月ごとの HIMS AME との対面による面談、年間に 14 回の抜き打ち検査、HIMS ピアと会社の HIMS 責任者 (Chief Pilot) との毎月の面談などがあります。ここでの面談内容は全て記録され、半年毎に FAA に提出されることとなります。

FAA HIMS STEP DOWN

https://www.faa.gov/ame_guide/media/HIMSAMEStepDownPlan.pdf

XIV. ピアモニター面談

治療機関に入院中から HIMS ピアとは関わってきていますが、復職後は各担当者と毎月 1 回のアフターケア面談が必要となります。面談は自己責任でアポイントを取り付けます。面談記録は HIMS AME に送られます。

XV. HIMS ピアモニターとの面談

HIMS ピアとは 1 ヶ月に 1 回は対面で面談を行い、週に 1 回は電話かメールでのコンタクトをすることになります。その内容は HIMS AME に報告されます。これが最長 4 年間続きます。

XVI. 会社担当者との面談

会社の担当者は通常は Chief Pilot です。ピアと同様に 1 ヶ月に 1 回は対面で面談を行います。これも最長で 4 年間続きます。

XVII. AA に通う

AA には週 2 回は通う必要があります。5 年目以降は週 1 回になります。

XVIII. 違法薬物の陽性反応！

抜き打ちの違法薬物検査にて陽性があり、FAA に報告が必要となりました。この結果に間違いなければ条件付きライセンスは剥奪されることになります。こうなると、また振り出しに戻ることとなり、治療費が自己負担となり、疾病手当や LOL も支払われなくなることになります。

XIX. 経済的に困難な生活に

アルコール治療に掛かる医療費は非常に高額で、28 日の入院費だけでも 500 万円以上になります。そこで治療資金に困ったときの基金制度があります。(www.aviationfamilyfund.org) 基金が申請書を受け取り適切に処理されると、基金からは現金が送られてくるのではなく、外来、入院治療費の他、電気、水道、家賃の請求書を送ることで基金が立て替えて支払います。

基金の資金源は多くの人からの寄付金から成り立っていて、HIMS プログラムを経て復職したパイロットの多くも貢献しています。基金の対象者の 7 割はパイロットですが、客室乗務員、セキュリティ担当者などにも援助しています。

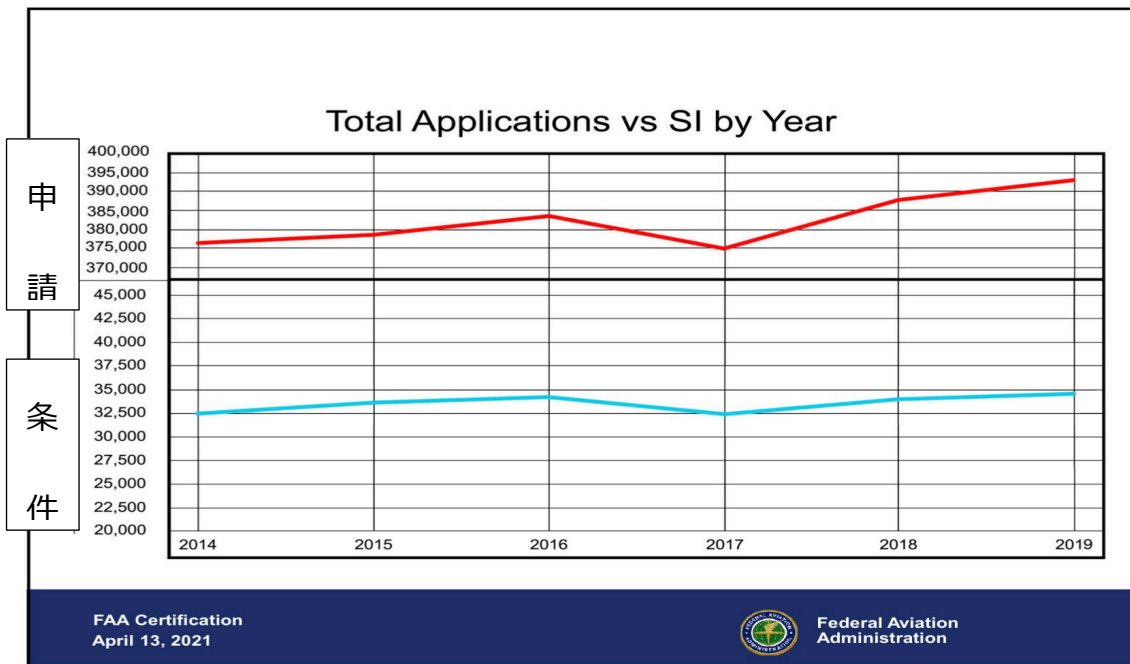
3. 問題点

<FAA の処理に時間を要している>

特に精神科領域の SI 申請が増加したことで、FAA での申請書の処理に時間を要しています。FAA は精神科の人数を 1 人から 4 人体勢に増やして対応していますが、最近では数ヶ月待たされることもあります。参加者からは、書類申請のプロセスを変える必要があるのではとの意見が挙がり、診断書をメールに添付する手法では漏れがあることも指摘しました。対応策として、この会議に参加している FAA の Penny Giovanetti 医師と HIMS 委員長である Craig Ohmsieder 氏宛てに、メールで申請状況を確認して欲しい旨の提言がありました。

<会社へのレピュテーション影響>

ステイ先での飲酒による問題行動や呼気検査陽性で便が欠航となった場合など、会社にも与えるレピュテーションダメージが大きい事象となった場合には、当該パイロットは解雇処分を受けることもあります。しかし会社によっては、HIMS プログラムに入ることで同じ会社に復職するというセカンドチャンスを与えています。復職した場合には、離職前のセキュリティも維持されることとなります。



＜FAA で処理する航空身体検査証明の総数と条件付き申請数＞

4. 会社と国（DOT）が行うアルコール・薬物の抜き打ち検査の違い

米国では、抜き打ち検査をエアライン（会社）によるものと、国（DOT = 運輸省）が行っているものがあります。国の検査はパイロットだけではなく、DOT が管轄する他の航空従事者、鉄道、船舶従事者へも実施されています。全ての職種における検査数は年間で 600 万回にも及びます。DOT が行う検査には抜き打ち検査の他に、入社時の検査、事故・インシデント後の検査、アルコールや薬物の疑いがある場合の検査などがあります。米国では多くの州レベルで大麻使用が合法になっていますが、国としては航空従事者の使用を禁じていますので、検査対象となります。

会社の抜き打ち検査で陽性となった場合には HIMS プログラムに入ることとなりますが、DOT 検査だとより厳しい結果となります。まずは航空身体検査証明のみではなく、全ての運航従事者免許が剥奪されることとなります。また FAA のデータベースに反映され、別の会社での採用時にも参照されることとなります。そして当該パイロットは HIMS ではなく、SAP (Substance Abuse Professionals) の基準で評価・診断が必要となります。復帰の道が無いわけではありませんが、一から全てのライセンスを再取得しなければなりません。

<https://www.transportation.gov/odapc/sap>

セミナー初日の最後のパートは、参加者のタイトル（Pilot、医師、FAA スタッフ、マネージメントスタッフ…等）に分かれて Discussion が行われました。マネージメントスタッフの部屋では、ステイ先で FFD (Fitness for duty) が確保できなかったケース（ステイ先での飲酒問題を含むトラブル）について、各社がどの様に扱っているのかが議論されました。殆どのエアラインにおいて、パイロットが所属する地区のチーフパイロットが対応することになっていると説明がありました。特に DOT テストで検知された経験の有無などが共有されました。今回のホストエアラインである SouthWest 航空は、全社的に DOT テストで Fail した場合は

解雇する Company Policy があるため、パイロットであっても解雇せざるを得ないが、HIMS を有効活用するために Policy の改訂を検討していると説明がありました。

5. 最後に

今回の題材となったパイロットは飲酒運転がきっかけとなった事象でしたが、他にもステイ先ホテルでの飲酒トラブル、呼気検査の陽性反応、連続した病欠、訓練・審査への影響、家族・同僚とのトラブルなどがあります。飲酒問題が顕在化するまでには当該パイロットは何らかの前兆を見せているのですが、本人はそれに気付いたとしても否認し隠そうとします。前兆の例として、繰り返しショーアップ時間に遅れて来たり、制服が汚れていたり等、発言や行動が通常とは異なる状態があげられます。パイロットという職業上、毎日同じ人たちと顔を合わせる環境では無いため同僚の小さな変化にも気づきにくいのですが、何かおかしい点に気づいた仲間は HIMS ピア担当者に報告をすることもあります。これは仲間を密告するという意味ではなく、あくまでも運航の安全を保つために行っているのです。今まで訓練や審査で全く問題が無かった人が急に不合格となった場合にも、ピアから当該パイロットに対し「何か相談したいことはないですか」と声掛け（介入）を実施することもあります。そして相談内容がアルコールに関連していれば HIMS ピアに橋渡しをします。

HIMS プログラムを経て現場復帰したパイロットは、その苦しみを乗り越えた経験からパイロットという仕事の尊さや誇りを強く認識することが多く、また他人の傷みを理解できるため、一般の人よりも高いエアマンシップを発揮することが多いとの意見が多く出されました。そして多くのパイロットがチェックエアマン（査察操縦士）に指名されている事実も共有されました。

国内のパイロットの中にもアルコールなどの依存に悩んでいる方や、本人に自覚が無いが治療が必要な方が少なからず存在していると思われます。今後、日本において HIMS プログラムが広く知れ渡り、受け入れられることで、そうした方々が本来の治療を受けることが出来るようになると思います。

以上