

## IFALPA HUPER Committee (CMT) 参加報告

2023年3月20日から23日、シンガポールにて、IFALPA HUPER Committee (CMT) が開催されました。19のIFALPA加盟組織より、41名が参加しました。日本からは2019年東京で開催して以来の実参加になり、日乗連HUPER委員1名が参加しました。初日と最終日は全体での議論、中日の2日間は各専門的なWorking Group (WG) に別れて、議論が行われました。

シンガポール当局 (CAAS) から Senior Director の Alan Foo さんはじめ、数人が参加し、当局にどのような役割を求められているのかなど参加者に投げかけていました。参加者からは、Evidence Based Training (EBT)、Competency Based training and Assessment (CBTA)、疲労管理などの分野で新しいコンセプトや制度が進んでいくが概して、パイロットの声が十分に反映されていないという声が上がっていました。

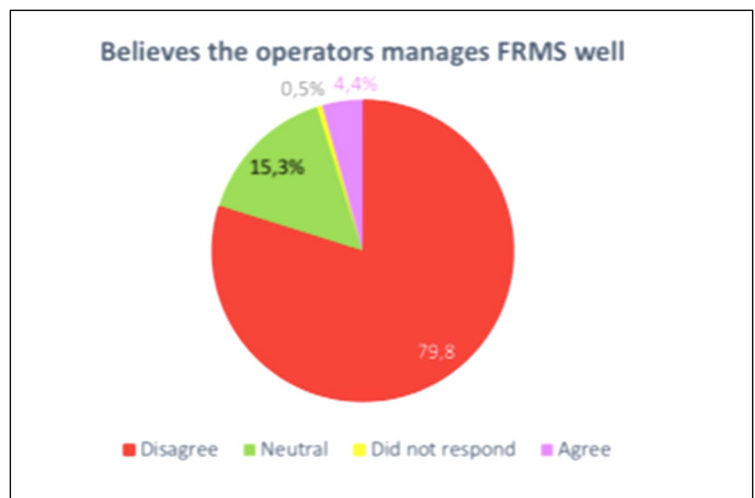
タイ出身のIFALPA Deputy President Amorn VaJ Mansumitchai (Ben) さんによるとアジアにおけるPositive Safety Culture (Just Culture) の定着率は低く、コロナ禍による様々な制限から解放され、便数が回復しつつある状況やウクライナ情勢の影響を受ける中、HUPERに関わる分野が非常に重要となります。

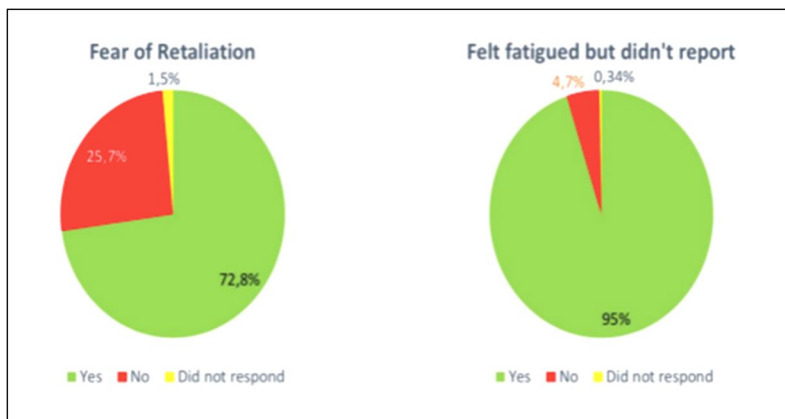
### 1. 疲労管理全体に関する様々な課題

本邦においても、疲労を考慮した新乗務割基準に完全に移行しました。諸外国では既にControlled Rest (CR) やFRMSが導入されています。ブラジルパイロット組合が行った調査が紹介されました。ブラジルでは、既にFRMSが導入されていますが、調査によると多くのパイロットが現状に不安を持っているという結果となりました。

回答した約8割のパイロットはオペレーターが十分FRMSを管理しているとは思わないと回答しています。また、約9割のパイロットがFRMSを導入した後のほうがより疲労していると回答しました。

その後の処分 (Retaliation) を恐れて疲労していたが、乗務を継続せざるを得なかった、疲労レポートを提出できなかったと多くのパイロット (調査に参加したパイロットの数は4359人) が回答しました。健全なレポート文化が存在しないと、安全文化の低下を引き起こし、怪我や事故などの要因を引き起こす原因になりうると報告されています。





Fatigue Management WG では各国の現状が共有されました。CR を実施してもレポートを起票するケースが稀であったり、疲労管理自体が本来あるべき方向性に進んでいない傾向があります。

特に、現場のパイロットの経験が疲労管理に十分反映されていないという現実も共有されました。

WG 内で、IFALPA Position Paper「Operational Experience in Fatigue Management Decision Making」を作成し、よりパイロットの経験が疲労管理に反映されるように取り組んでいくことになりました。

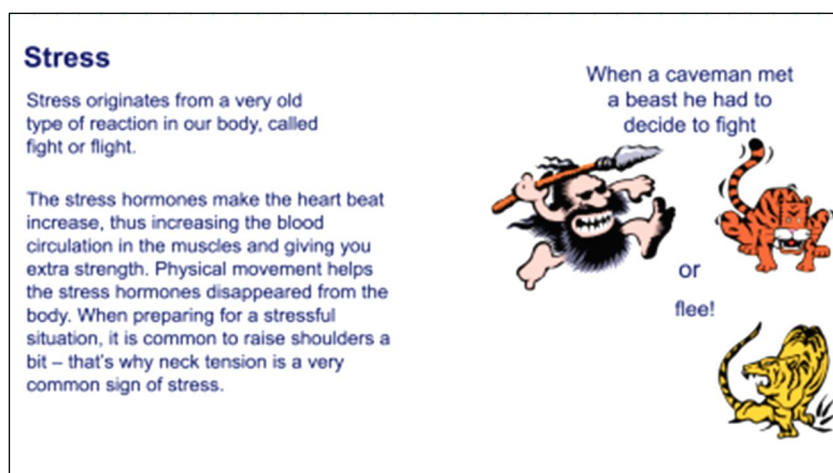
## 2.Non-Technical Skill と CBTA

CBTA の導入に伴い、Non-Technical Skills の重要性が増しています。CBTA の本来の目的は「More training、Less check」という概念を通じて Non-Technical Skills を向上することです。しかし、実際は Non-Technical Skills が評価対象となるケースがあることが共有されました。特に Communication 能力については、Coaching (対等の立場での対話による理解向上) や Mentoring (経験・知識の豊富な人の能力などを共有) という手法でより向上させていく方向性にすべきであることが確認されました。今後も IFALPA HUPER CMT として実施できる対策を検討していくことで一致しました。

Pilot Monitoring に関して、適切な Monitoring の重要性は、不安全事故の防止という観点でますます重要になってきています。状況認識は脳皮質 (Cortex) で行われますが、PM としての作業と同時に実施することは脳の構造上、容易ではありません。今後、効果的な Monitoring の為の文章作成について議論をしました。

## 3.ストレスと耐性 (Stress and Resilience)

Mind Coach をしているフィンランドの Lauri Soini さんが Stress and Resilience についてプレゼンテーションをしました。急なストレスに遭遇した場合、落ち着くように努めなければいけないことはわかりますが、どのようにするかはあまり知られていません。



ストレスの始まりは原始時代、獣に遭遇した時の人間の体内反応です。ストレスホルモンが分泌されると心拍数が上がり、筋肉に血がより流れることで身体的な強さが得られました。しかし、パイロットが遭遇するストレスは原始時代とは異なった、より複雑な状況において、発生します。

人は、ストレスを受けるとストレッサーのみに注意が向いてしまい、周りの状況が見えなくなってしまうこともあります。また、ストレスは積み重ねられていく性質のものなので、私生活などでストレスを抱えている場合、そこに仕事でのストレスが積み重なって

いきます。普段から私生活と仕事のバランスを取る、運動をする、適切な睡眠と食事を心がけるなどの注意が必要になります。

また、急なストレスに遭遇した場合に落ち着きを取り戻す方法も紹介されました。Controlled Breathing という、腹式呼吸に近い方法です。鼻から呼吸をゆっくりします。吸う時間よりも吐く時間を

長くします。もう一つの方法としてバルサルバ手技も紹介されました。いずれも迷走神経の作用によって血圧と心拍数が下がり、落ち着くことができます。

#### 4.その他のトピック

##### • Cabin Air Quality

エンジンや APU のブリードエアがオイルなどに含まれる有害物質によって汚染され、健康被害をもたらす事例について参加者からは何も事態が進展していない旨の不満が表明されました。WGにおいて、詳細な議論が行われ、より毒性の低いオイル (Less Toxic Oils) の使用や機内で煙が発生した後に血液を採取するなどの具体的な対策の可能性についても言及されました。

##### • Mental Health and Peer Support

南アフリカの Wendy Santilhana さんより ICAO Mental Health WG の近況報告がありました。その中でオーストラリアから ICAO に出された <sup>1</sup>Salutogenic Approach の手法によって乗務復帰を進めたり、精神的な健康を維持する提案の紹介がありました。当該 IFALPA Briefing Leaflet も Salutogenic Approach を推奨する内容になる予定です。また、ICAO Cabin Crew Critical Incident Response Manual の編集も最終段階にあることが紹介されました。

##### • Reduced Crew Operations (RCO)

WG 内で RCO に関して Medical、Human Factors、Training という視点で影響を与えることが予想される分野の分析を行いました。今後も継続して HUPER CMT としてどのような取り組みができるか議論を継続していきます。

以上

<sup>1</sup> 病気（病因）を引き起こす要因ではなく、人間の健康とウェル・ビーイングを支える要因に焦点を当てたアプローチ