



ALPA Japan NEWS

日 乗 連 ニ ュ ー ス

Date 2024.01.19 47AJN15

発行 : Air Line Pilots' Association of 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
alpajapan.org

IPPAC 会議 in Cologne 出席報告

1. はじめに

2023 年 1 月 6 日～8 日までの計 3 日間、IPPAC がドイツのケルンで開催されました。昨年に続き、IPPAC への参加への参加となりましたが、今年もステークホルダーが集まり、世界各国から 140 名が参加しました。ケルンは EASA



(European Union Aviation Safety Agency) の本部の一部であり、パイロットのピアサポートを義務化した EASA からの関係者も参加しました。ALPA-Japan からは PA ステアリングコミッティー委員 2 名が参加し、他にも日本から全日空乗員組合、JAL、ANA、NCA による参加がありました。

([参考 : ALPA Japan ニュース IPPAC 会議報告](#))

2. ワークショップ

初日には以下のセッションが行われ、6 つに分かれたワークショップが開催されました。

- 規制当局：確認、推奨、監査のベストプラクティス
- 次世代のピアサポート：新規エアラインや新人パイロット
- ピアサポート運用の向上：航空心理学やヒューマンファクターの視点からのアドバイス
- データの取扱い：倫理的影響とベストプラクティス
- ピア：採用、訓練、保持
- プロアクティブなエビデンスベースシステムによる、継続的なレジリエンス力の確立

それぞれのセッションには専門の担当者が登壇し、小グループによる構成であることで、より深い議論が行われました。その内容の一部をご紹介します。



<Regulators 規制当局>

パイロットのメンタルヘルスやPSP (Pilot Peer Support) が近年、ICAO や IATA などの様々な会議で取り上げられています。世界中の規制当局は、パイロットのメンタルヘルスに関するさまざまなに課題に異なる方法でアプローチ



しています。例えば、EASA (EU) は 2021 年2月から、インド当局は 2023 年 2 月から、当該地域のエアラインに対して PSP を義務付けましたが、他の地域では推奨される程度に留まっています。

義務化の背景には、多文化な欧州においてジャーマンウィングス事故への対策に軽重の差が生じたことが挙げられます。この対応の差を解消するために義務化が行われました。一方、義務化を検討しない国の理由としては、エアラインの規模による問題があります。小規模な場合、リソースが不足により提供が困難となります。このため、社内ではなく、外部のサポート組織にアクセス出来る体制を整えることが重要です。PSP 運用は秘匿性が重要ですが、運用の透明性も示すことが重要です。運用方法や関与する利害関係者を示すことで、パイロットは信頼して相談できる環境を作ることができます。

<次世代のピアサポート>

ノースダコタ州立大学の飛行学科では航空学生を対象としたPSP体制を2022年構築しました。そのきっかけとなったのが、同年に航空学生による訓練機を使った自殺事件でした。この出来事には、メンタルヘルスへの問題が関連しており、その当事者が残したメモには「助けを求めたいが、助けを求めると夢であるパイロット人生を捨てなければならない」と



書かれていました。PSP を 周知する為に、シール、ポスター、冷蔵庫に貼れるマグネットなどが作成され、それらには PSP のウェブサイトアクセスできるQRコードが記載されています。同大学は多くの外国籍生徒を受け入れており（例えば、日本からは東海大学等の留学生もいます）、様々な文化や言語に対応することが求められています。

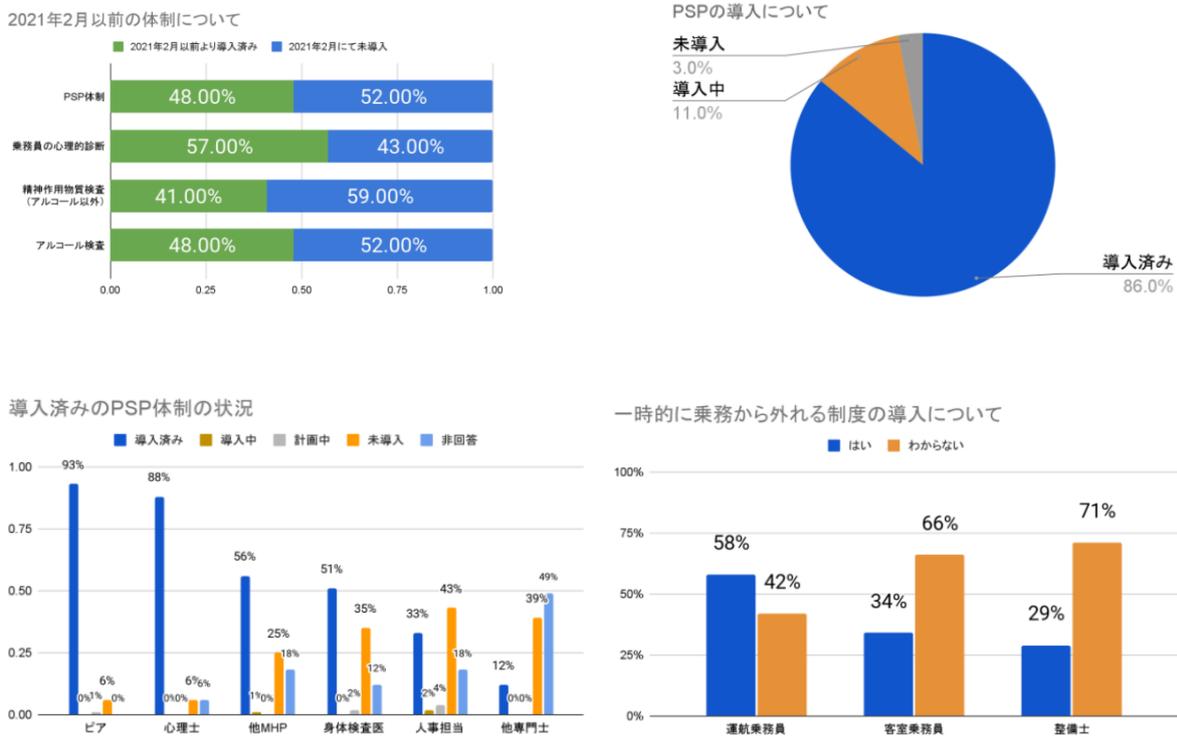
<データの取り扱い>

データ収集の主な目的は、PSP を SMS に結び付けることです。相談内容をカテゴリー分けし、例えば訓練関連、睡眠障害、アルコール・薬物問題などに対応できるよう組織内で管理されます。また、相談者がどのような手段（電話、メール、アプリ等）で連絡を取っているかをデータ管理することで、アクセスを容易にするための対策が取れます。特に PSP を立ち上げたばかりの組織では、データが適切に利用されているかを測るためにも役立ちます。

データ収集は PSP 運用の向上を目的としていますが、監視などに悪用されることは避けなければなりません。相談者が自分のデータが開示されていることを知ると、知った時点で相談を控える可能性があります。この信頼関係は一瞬で失われ、回復には長い時間がかかることがあります。米国の PSP では、全く一切のデータ管理を行っていません。相談を受けたピアは、内容をメモに残す程度であり、そのメモは 60 日以内に破棄されるルールとなっています。

3. EASAによるアンケート結果

EASA が EU 圏内で PSP を義務化してから 2 年以上が経過しました。導入状況を把握するためのアンケートの一部結果をご紹介します。対象は EU 圏内のパイロット、客室乗務員、整備士でした。



回答を得た航空会社の 93%が PSP を導入していました。未導入の組織は、小規模なヘリコプターやビジネスジェット会社等でした。臨床心理士や他の MHP (Mental Health Professional = 外部医療・カウンセリング専門家) を導入している組織は 92%であり、ピアのみの体制はわずか 7%でした。EASA による PSP 義務化は、プログラムを社内で構築することに限定されず、外部の機関との契約も可能とされています。実際、欧州には多くのピアサポート組織が存在しています。多くの意見として挙げたのは、PSP 体制を客室乗務員、整備士、地上スタッフまで広げることを望む声でした。

4. ピアサポートにおけるMHPの役割

現代の航空事故・インシデントの 60%がヒューマンファクターによるものだと言われています。この中には、航空身体検査基準に抵触する症状や、近親者の死などがパイロットのメンタルヘルスに影響を与えていることがわかりました。しかし、このような心理的・感情的な影響下では、パイロットが悩みを相談しにくい原因はスティグマにあります。スティグマとは「差別」、「恥じらい」、「偏見」などを指します。要するに、パイロットは相談することで

「自分の恥をさらけ出したいくない」、「相談すると航空身体検査証明を失ってしまう」、「結果的にパイロットとしてのキャリアが崩れ、生涯パイロットとして生きていくことが出来なくなるのではないか」という考えから悩みを打ち明けることをためらうのです。こうしたスティグマを払拭するために、まずはパイロット人生の初期段階から PSP 制度を理解し、アクセスできる環境を整えることが重要です。初期の訓練期間から心理士やヒューマンファクターの専門家による面談や診断を実施し、その後もキャリアの中で継続的なサポートを提供する仕組みを築く必要があります。重要なのは、問題が発生してからではなく、正常な状態で信用・信頼と共に成り立つプログラムを構築することです。

PSP を成功に導くためには、以下の推奨項目があります。

- ピアの選定：人数規模、選定手法、ピアの責任、初期訓練、定期訓練
- PSP の効果：ピアへのコンタクトの手法、ハードルの低さ
- 文化：ジャストカルチャー、相談者本意、パイロット人生の初期皆での導入
- ピアへのスーパービジョン、女性の参画
- 経営層の理解とコミットメント、情報・資産の提供・援助
- 最も重要なことは、秘匿性と信頼です。

5. 整備部門へのPSP

アメリカン航空とウエストジェット（カナダ）における整備部門へのピアサポート提供を行っています。整備部門における勤務の特徴として以下が挙げられます。

- 年中無休の業務であり、シフト勤務が多いこと
- チームメンバー間の高い能力と信頼が求められる
- 複雑でリスクの高い業務であるため、航空会社の従業員は、その職業特有の多くのストレス要因に直面している
- ワークライフバランスを維持することは、時に難しく、多くの航空会社の従業員は、魅力的でやりがいのある仕事でありながら、スケジュールが安定せず、疲労に頻繁に遭遇し、家庭や家族と長期間離れるというライフスタイルにさらされている。整備部門は比較的集中した勤務地において、大勢が働く環境であることが利点でもあるが、問題を困難にもしています。

次に利点と困難さを挙げます。

<利点>

- 対面での対応が容易である
- 整備士同士の関係が近い・親しい
- 時にはお互いを助け合う文化がある

<困難さ>

- シフト勤務であり、ほとんどの勤務は深夜帯に行われている
- 個人的な会話がしづらい
- 誰もが自分のことを知っている
- うわさはすぐに広まってしまう
- あまりにも身近で働くことによって、時には苛立ちを生んでしまう

下記に両組織の特徴を紹介します。



- > 100%組合による出資
- > 訓練や EAP（従業員支援プログラム）活動の全てが組合から出資
- > 訓練やピア活動により乗務を休んだ際の賃金補償については、時には会社が負担してくれているが、毎回交渉になっている。
- > 移動に必要な航空券は会社が負担している。



- > 100%会社による出資
- > 訓練への参加は必須であり、会社の規定による賃金補償金が支払われる
- > 会社が移動コストを全て負担している。それには予約確定の航空券、宿泊代、食事代が含まれる。

6. 日本のPSP紹介

今年の IPPAC 会議のテーマのひとつに、他職種・多文化へのピアサポート拡大がありました。昨年に引き続き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 ALPA-Japan Pilot Assistance の MHP を含めたメンバーによるプレゼンテーションを行いました。

まず、日本の文化的特徴である単一民族・単一言語について触れました。これに対して、インド当局からは、100 以上の言語や異なる宗教があることがプログラム運営の困難さを伝えられました。また、NCA のピア担当者からは外国人契約乗員に焦点を当てたピア制度の構築について紹介がありました。また、今年度に導入された日本版の HIMS プログラムや他職種におけるピアサポート体制についても紹介されました。

7. これからのIPPAC

今年から IPPAC 運営責任者が、発足者でもあるアメリカン航空パイロットの Charlie 氏（写真の左から 3 人目）から BALPA 所属の BA 機長である Dave Fielding 氏（写真の右から 3 人目）に変わりました。Dave 氏が今後の運営について、以下のように述べました。



『今までのピアサポートはパイロットを中心としたプログラムでした。しかし、今日のプレゼンテーションを聞いていてもわかるように、この素晴らしいプログラムをパイロットのみに提供するだけでは勿体なく、広く多くの部署・組織に提供していくことを望んでいます。よって本会議も今後はパイロット以外の職種についても対応できる組織運営を行っていきます。その為名称を IPPAC から「IPAAC=International Peer Assist Aviation Coalition」に変更し、パイロットの用語からアビエーションに変えました。

そして来年の IPAAC 会議の開催地を大阪・日本で行うことを決定しました。日本のピアサポートプログラムは素晴らしく発展を遂げています。未導入国の多いアジア地域において、日本で開催することに多くの利点があります。』

8. 最後に

上記にあるように、来年の IPAAC 会議は 2024 年 11 月 5 日～7 日の日程で大阪にて開催されること が決定しました。これは ALPA-Japan が長く管制官や他職種と連携して運営してきた CISM の実績、ジェットスター・ジャパンにおける Trust Pilot、そして ALPA Japan の Pilot Assistance や JAL の JPSP、ANA の APSP が発足したことで、日本におけるピアサポート体制の文化が広まっていることを海外から賞賛されていることを意味しています。ピアサポート制度を始めたばかりの組織、制度構築を準備中の組織、また、構築を検討している組織にとってこのような会議体に参加することで多くを学ぶことができます。せっかく時差が無く、移動距離が短い 大阪で開催されるので、ぜひ会議にご参加ください。詳細は追ってニュースにてお知らせ致します。



以上