

IFALPA HUPER Committee Meeting in Ottawa 出席報告

2025 年 2 月 23 日から 26 日までの日程で、IFALPA HUPER Committee Meeting がカナダのオタワで開催され、参加者は全体で 24 名でした。ALPA Japan からは HUPER 委員 1 名、PA（パイロットアシスタンス）委員 1 名が参加しました。

Medical、Human Factors、Training and Licensing の分野で初日と最終日は全体で話し合う Plenary、中 2 日間は専門的に特定のテーマについて話し合う Work Shops に分かれて行われました。

Chairperson である Tanja Harter 氏と Training and Licensing 担当の Glen Finch 氏が今回を最後に HUPER 活動から引退されるため、記念品の贈呈や最近亡くなられたメンバーのために冒頭で黙祷も行われました。



Mental Health と HIV

Mental Health の対応はパイロットファーストで行うべき、HIV についても取り組み開始

Medical 担当の Antti Tuori 氏より、最近の Medical の動向が紹介されました。その中からいくつかご紹介します。オーストラリアのある調査によると、パイロットは Depression（うつ症状）を進んで申告しない傾向があるようです。このような調査はバイアスをかけず客観的に行うことが重要であり、調査方法自体に問題があると現実を反映した結果が得られないケースがあります。特に Mental Health の対応は、パイロット不在で行うことの危険性なども共有されました。

HIV 感染症について、欧州では航空身体検査証明を所持した後に HIV に感染しても維持できますが、HIV に感染した後、初期の航空身体検査証明を取得することはできません。以前に比べて条件は緩和されてきているものの、各国の航空身体検査基準が必ずしも最新の医学の現状を反映しているわけではありません。また、その社会的な偏見も依然として大きいものがあります。今後、HIV 感染症についての取り組みをしていくことになりました。

カナダでの大麻 (Cannabis) のポリシー

実用的で合理的な大麻のポリシー

カナダ当局の Tyler Brook 氏より、大麻のポリシーについて説明がありました。対象となるのはパイロットとフライトエンジニア、管制官です。Duty の 28 日前から大麻の使用は禁止されていますが、カナダでは 2018 年から 18 歳以上の成人による大麻の所持・使用が合法化されています。航空の分野でのポリシーを作成するにあたり、実用的、合理的なものでなければ意味がありません。大麻に含まれるテトラヒドロカンナビノール (THC) は 20 日で 97% 消え、28 日で 99% 消えます。重大な認知的な影響は 3 日後になくなり、その残留的な影響も 25 日後にはなくなります。また脳受容体は 26 日後に通常の状態に戻ります。これらの根拠により「28 日」という数字が設定されました。

Fatigue Workshop での議論

RCO (Reduced Crew Operations) での Fatigue 上の懸念

IFALPA として、2025 年 3 月 18 日、19 日にチリのサンティアゴで開催される FRMS Forum 主催の Conference において、“Do we have enough science for fatigue management in RCO?” というタイトルで講演を行います。その準備段階として、RCO での Fatigue というテーマで議論をしました。

Cockpit 内でお互いのやり取りがなくなるなど、2 名運航時と比べて様々な要素が Fatigue の蓄積に影響を及ぼしてきます。また、クルーバンク以外の場所 (Cockpit) での Rest については、その休憩の質の問題などの疑問を解消するための研究は十分ではなく、Fatigue という面でも多くの懸念があります。

また、2025 年 9 月に開催される ICAO 42nd Assembly に IFALPA から提出する文章の編集作業も行いました。Fatigue Management がそのガイダンスの意図通りに現場で行われていない現状を共有するため、以下の文章を挿入することになりました。

An imbalance has been observed between the intention of the fatigue management provisions and guidance material and the practical implementation. Currently the guidance material provides science and the reasons (the “what and why”) but is limited with regards to practical implementation methods (the “how”).

(Fatigue 管理規程やガイダンスの意図と実際の履行に差異が散見される。現在、ガイダンスは科学とその根拠 (what and why) を提供しているが、実際の履行方法 (how) について十分言及していない。)

NOTAM System を改善するための Report

NOTAM に関する問題にもパイロットが主体的に関わる必要がある

NOTAM は安全運航を担うために必要な情報ではありますが、取捨選択される前の大量に情報が存在した状態で確認する作業は、煩雑でかつ解りにくい内容が含まれることにより、運航の

安全維持に必要な情報を見落とすなどの問題が発生します。NOTAM に関する問題においてもパイロットが主体的に問題解決プロセスに関わっていくことが重要です。エアラインによっては読みやすさやカテゴリー化などの改善を図っています。また、AI の活用によっても改善できることが期待できます。

今後、問題のある（乗員が誤認識しやすいなど）NOTAM を発見した際は Safety reports を活用して報告するように促す Briefing Leaflet を発行する予定です。

ADHD とパイロットの適性についての論議

ADHD と診断された場合にエアラインパイロットとして勤務ができるか

ADHD（注意欠如・多動症）は不注意、多動性、衝動性といった特性を持つ発達障害の一種です。航空身体検査の検査基準は国によって異なりますが、FAA は ADHD と診断されていても程度・特定の制限薬を使用しないことなどの条件を満たせば、航空身体検査証明の取得が可能です。日本においては ADHD の新規診断件数は増加しているものの、航空身体検査に ADHD の項目はありません。ただし ADHD の特性が入社時の適性検査、入社後の訓練・審査などで不適格と判断される要因になるという意見もありました。今後、ADHD が航空身体検査基準にどのように反映されるか、引き続き HUPER 委員会で注視していく必要があります。

Mental Health Workshop での論議

RTW (Returning to Work) :長期休職からの復帰とメンタルヘルスへの影響

近年、3 ヶ月以上の長期休職を経て職務復帰を目指すパイロットが増加しています。こうした復帰においては、心理的な負担が大きく、また再訓練の優先度が他の訓練に比べて低く設定されることにより、計画的な対応が困難となるケースも見られます。今回のワークショップでは、2020 年に発行された IFALPA SAFETY BULLETIN「20SAB07」（[リンクはこちら](#)）を参照しながら、COVID-19 パンデミック下での長期離脱からの復帰事例を基に議論が行われました。

復帰には精神的・心理的なサポートが必要不可欠であり、その中でも Peer Support Program の有効性が改めて確認されました。また、航空会社が主体的に復職支援に関与し、復帰者に対して継続的なサポートを行う必要性も強調されました。さらに、復職の際に参照可能な「Return to Work Briefing Leaflet」の発行に向け、その内容や構成についても活発な議論が行われました。今後、このような資料が現場での復帰を支える一助となることが期待されます。

その他

今回オタワでの開催ということもあり、カナダ連邦議会を見学しました。歴史上の首相のエピソードを聞いたり、議事進行のプロセスを聞いたりすることで改めて民主主義の重要性を共有しました。また、政治動向の影響により、多様性が失われないように Diversity and psychological safety in human factors というテーマでも取り組むことになりました。



また、アメリカでの Department of Government Efficiency (DOGE) の影響により、FAA 職員が整理解雇されるかもしれない状況で勤務をしている現状も共有されました。

以 上