

アルコール勉強会を実施しました

～アルコールとどう上手く付き合っていくか～

1. はじめに

2019年12月10日、ALPA Japanは航空安全会議と合同主催で、「アルコール勉強会」を羽田空港内において開催しました。講師陣には Healing and Recovery Institute (HRI) 代表の水澤都加佐先生、顧問弁護士の米倉先生、そしてメンタルヘルス顧問の中濱先生を招き、各専門分野の視点から2時間に及ぶ講義を行って頂きました。当日はパイロット、管制官、グランドハンドリング、客室乗務員、整備士等、70名弱が参加し、各専門家の話に耳を傾けました。今回はその講義内容についてご紹介します。なお、当日使用した資料等はALPA Japan ホームページ (<https://alpajapan.org/>) に掲載していますので、あわせてご覧ください。

2. 「美味しく、楽しいはずのお酒がなぜトラブルに」水澤先生



水澤都加佐先生(写真左)は1970年代から米国で行われているEAP(Employment Assistance Program=職場のアルコール対策)、インタベンション(依存症者への介入)、家族プログラム等を日本に紹介した方です。ASK(アルコール薬物問題全国市民協会)の副代表を務めると共に、現在はご自身でHRIを立ち上げ、多くのセミナーや企業や官庁のメンタルヘルスに関するアドバイザーとして活躍されています。

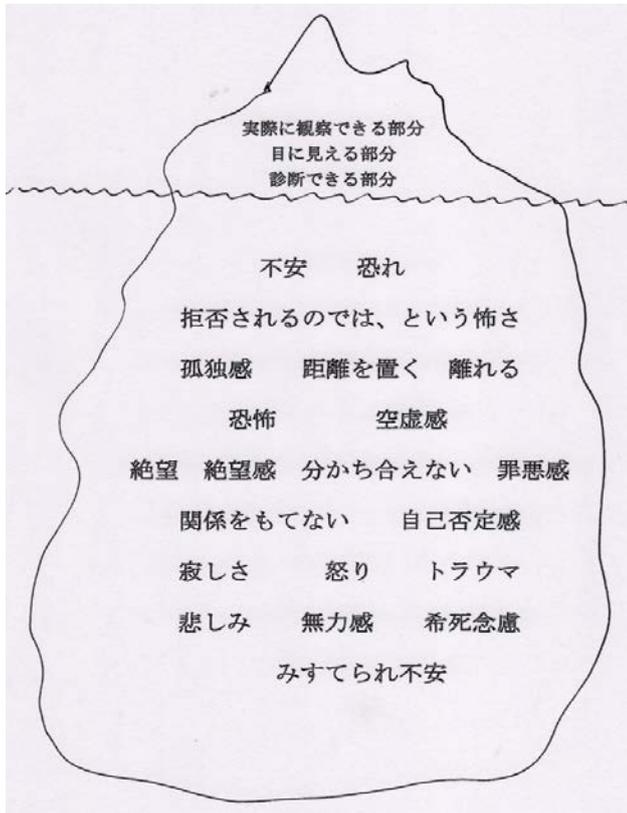
まず、依存症は病気なのですが、否認の構造がある為、専門的な治療への動機づけと介入が不可欠となります。職場で飲酒問題を指摘される人

はいくつかの分類があり、これらは、アルコール乱用者と定義されます。

1. 仕事の前日なのに大量飲酒をしてしまう人
2. 飲酒に関する知識が不足している
3. ストレス過剰やバーンアウト(もえつき症状)している人
4. 家庭的・個人的問題を抱えている人

航空業界で働く皆さまは、常に緊張した環境において、安全への責務、時間との闘い、時差、超深夜・超早朝シフト勤務、長時間勤務による睡眠不足、お客様からのクレーム、自宅を離れる時間が多い等により、多くのストレスを抱える業務を担っています。だからといって飲酒を継続してしまうと、量や頻度も増えてしまい、結





果としてアルコール依存症という病気に罹患してしまいます。依存症と聞くと、アル中（アルコール中毒）を想像し、顔を真っ赤にして、朝から晩まで飲んでいる人を想像しがちですが、それはこの症状の末期の人です。そうではなく、その人の人生において飲酒が何よりも優先となり、飲酒したいという強烈な欲求や一定量で抑えようとしても自分ではコントロールできない状況等が続く場合、これは依存症の初期段階と診断されます。それとは別に「高機能アルコール依存症者」というものがありますが、これは「自分は高学歴・高収入で、社会的にも成功していて生活を管理できているから周囲から飲酒問題を指摘されても援助を受けようとしなない」人のことを言います。

アルコール問題は、放置しておくとは自然に解決するものではなく、むしろ確実に進行していきます。そのため、問題を抱えている人に対して介入（インタベンション）をしなければなりません。正しい治療を行えば、アルコール依存からの脱却は可能です。医学的な治療以外に、自助グループへの参加によって依存症という病気の水面下に潜んでいる「不安、悲しみ、孤立、見捨てられ不安、空虚感、罪悪感」を取り除くことで回復への道に繋がります。

3. 「乗員のアルコール規制」米倉先生

次に、渋谷共同法律事務所所属で、ALPA Japan／日乗連顧問弁護士 米倉先生の講話内容をご紹介します。

アルコール摂取は、ノーマルな飲酒量であれば、パイロットの業務に特有な乗務による緊張の緩和や睡眠導入に役立ち、また訓練や審査によるストレスを解放してくれます。しかし、過剰な量に至ってしまう要因として、耐えられない水準に至ったストレスや人間関係不全などが挙げられます。こうしたストレス要因を解消しなければ、この問題の解決とはなりません。訓練や審査に関しては、過去からパイロットにとって避けられない大きな負荷ですが、これを無用に大きなストレスにしない運用を行うことです。また、以前に長時間勤務による過労死の問題について取り組んでいた経験から申し上げますと、過剰なストレス回避の為に、現在の乗員不足や過重な乗務スケジュールに対しては疲労リスク管理や乗務時間制限の見直しが必要です。

航空法 70 条には酒精飲料に関する条文が記載されていますが、アルコール規制の目的は「正常＝安全な運航」の確保となります。そこに飲酒時間・量の制限をかけることは手段たる規制であ

ります。そこで適正なアルコール規制値が必要となりますが、本邦航空当局による呼気検査の「ゼロ」規制は不合理であり、外国で設定されている合理的な範囲での規制で十分だと思います。また、乗務前の呼気検査で規制値を超える数値が検知された場合にこれを処分の対象にすることは不合理です。本来の呼気検査は70条を守る為の検査であり、違法な乗務を回避することは違法ではないはずと考えます。

処分について申し上げますと、法律の世界において「比例原則」というものがあり、これは行為と処分の均衡のことを言います。制裁処分であれ、安全のための処分であれ、生じた事態の程度に応じた処分でなければ、処分権の濫用であり違法となります。呼気検査のゼロ規制を導入し、規制値の逸脱による行政処分や失職させる過重性は、パイロットの、また労働者としての地位・権利が限りなく脅かされていると考えられます。精神論の「乗員の自覚」や厳罰主義では、パイロットの労働者としての権利・人間らしい生活はもちろんのこと、安全運航の確保も、社会的信頼も得られません。根本原因の解消・解決こそが信頼を確保するのです。日常の飲酒が過剰にならない為には、その原因となるストレス要因を取り除き、異常な飲酒にならないようにしなければなりません。そして復帰・更生プログラムの確立と、自己申告の確保が問題の解決のカギとなります。



4. 「気付きと予防」中濱先生

公認心理師／臨床心理士でALPA Japan／日乗連顧問の中濱慶子先生(Ph.D.)による心理的な分野からの講演です。

今までお二人の先生方も触れていますが、パイロットという職種は非常にストレスの掛かる職業です。そして不規則な勤務により、一般的な睡眠時間の適用が困難です。

気付きという観点から、以下の項目で自分はどんな人なのかと考えてみてください。

1. 仕事やプライベートの状況変化に対する適応能力はあるか
2. 人間関係の持ち方はどうか
3. 不安感に惑わされずに、事実を事実として見られているか（客観性）
4. 苦しい時や辛い時に相談できる人がいる

仕事とプライベートのバランスを取ることがストレスを軽減する上で大変重要です。そうした中で、皆さんは身近にいる人で信頼でき、何でも相談できる人は誰ですか？その人を思い浮かべてみてください。もし誰もいない方には、私たちのような専門家もおります。ストレスはインプットなので、アウトプットしなければ軽減できません。睡眠についても、最近では睡眠薬も多くの種類がある中で、フライトに影響を及ぼさない程度での利用もお勧めします。

とにかく、普段から飲酒以外の気分転換を見つけておくこと、信頼できる人に相談し具体的に問題解決に向けて行動することが非常に重要です。

5. 復帰・更生プログラム設立に向けて

現在 ALPA Japan において、アルコールの更生・復帰プログラムである HIMS (Human Intervention Motivation Study) 設立に向けて準備を行っています。まず、この制度を始めた米国 ALPA の HIMS 委員会、そして同様のプログラムを発足している豪州やシンガポールの ALPA と連携体制を組みました。また国内では、アルコール依存症の知識や治療プロセス全般のアドバイスを NPO 法人アスクや HRI (水澤先生所属) へ相談をしています。このプログラムに関係するステークホルダーは航空局、航空会社、航空身体検査医、アルコール依存症治療医療機関、そして ALPA Japan をはじめとする各乗員組合となります。



アルコール問題に対して一次予防となる勉強会や資料作成、二次予防となる更生・復帰プログラムをパイロット自身が主体的に取り組むことが必須だと考えています。ALPA Japan/日乗連では今後も勉強会を開催すると共に、HIMS 設立に向けて準備を進めていきます。

昨今のアルコール問題等についてご意見をお願いしています。検査体制、乗務前飲酒時間制限、職場での雰囲気、節酒・断酒へのアドバイス等なんでも結構ですので、以下のメールアドレスにご連絡下さい。

<mailto:drink@alpajapan.org>

以上