

IFALPA Pilot Assistance 担当者 WEB Meeting

これまでの ALPA Japan ニュースでご紹介している通り、IFALPA は新型コロナウイルスに関係する諸問題に対応するため、IFALPA Response Team (IRT) を発足させ様々な取り組みを行っています。Pilot Assistance (PA) の担当者 WEB Meeting もその一環で、4 月 20 日以降、6 月までに合計 8 回開催されており、今後も隔週で継続開催される予定です。

今回はその WEB Meeting についてご紹介します。

1. 第 1 回 (4/20)

各国 ALPA から、新型コロナウイルス (COVID-19) の影響で、会社倒産や解雇事例、一時帰休による基本給のみへ給与減額など、金銭的・精神的苦痛に苦しんでいる報告がありました。また、こうした金銭的理由以外にも、家族が COVI-19 に感染した場合に家庭生活が立ち行かなくなる事例の紹介や、若手パイロットへの手厚いサポートの必要性に関する意見が挙げられるなどの報告もありました。

それらに対する対応の一例として、レバノン ALPA では乗員全員に電話連絡を実施し、ロックダウン中の状況や海外在住者などの状況把握を実施しており、週 1 回の電話カウンセリングも行っています。英国 ALPA では COVID-19 のサポートに対する特設サイトを開設しています。 (<https://www.projectwingman.co.uk/>)

24 時間 365 日のホットラインを IFALPA が検討するべきとの意見もありましたが、文化や地域による差異があるので、窓口を分ける必要がある等の課題はあるものの、早急な対応を行う必要があるという結論でまとまりました。

2. 第 2 回 (4/22)

2 回目の WEB Meeting では、米国、カナダ、パナマ、ブラジル、ポルトガル各 ALPA における具体的なパイロットサポートの紹介がありました。それら各国 ALPA では、メンタルサポートのみならず、給料遅配や倒産に対する法律的な側面など、困難な問題にも支援できる環境を構築しています。US ALPA では、CIRP (ALPA Japan の CISM 活動と同義) の経験を活かして、インストラクターや訓練コースを IFALPA のために準備する用意があるとしています。実際のケースとして、女性パイロットの家族が COVID-19 に感染し隔離されるような状況において、乗務のために出勤しなければならないなど、困難なケースに直面している問題への即時相談に対して、24 時間 365 日対応可能な窓口が必要とされています。

この後、各国 ALPA のパイロットアシスタンス (PA) 体制に関するアンケートを各 ALPA に実施し、次回の議論に活かすこととなりました。

3. 第3回 (4/29)

前回実施したアンケートには 24 の ALPA から回答が得られました。そのうち 20 の組織では PA 体制が整備されているとの回答があり、PA 未組織は ALPA Japan を含む 4 団体でした。自由回答欄では解雇に関する問題が一番多いことや、PA が組織されている組織からは COVID-19 のリスクに関する運用上のチェックリスト作成を求める声などがありました。

米国 ALPA から、911 テロ発生時における PA の対応経験に関する紹介が行われました。それまで米国 ALPA では、心理的ストレスケアを重視した CIRP を中心とした活動が行われていましたが、911 テロを契機に PA へと活動範囲が拡大し、システムが確立されていったようです。具体的には、電子メールを利用して雇用に関わる諸問題を専門家に橋渡しする対応を構築しました。その他、「悲しむ」というプロセスが大切であることや、臨床心理士など専門家の助言が必要なこと、1 人の取りこぼしも無いようサポートすることも重要であることなどの話がありました。

続いて、ピアサポートボランティア (PSV) の役割、臨床心理士など、専門家の役割に関する解説がありました。本来は専門家の対応が必要なケースが多数を占めているにも関わらず、ドイツでは過去、全体の 80% を PSV だけでサポートを完結していることがありましたが、PSV だけで問題を抱えてしまうと、過度の負担 (Overburn/Burnout) が発生することが分かっています。そのドイツで運営されている PA 組織の「Mayday」は、組合や会社から独立した組織です。PA 体制は信頼 (Trust) が大前提のシステムですが、信頼の構築には非常に長い時間がかかること、信頼が醸成されないと誰も相談に来ない恐れがあることなどが紹介されました。ドイツでは各乗員だけでなく、経営層も PA の訓練を受けているそうです。その他、オーストラリアやカナダ ALPA から同様に PA について紹介が行われました。また、PA を構築中または設立後間もないケニア、イスラエル、パナマ ALPA から紹介がありました。

4. 第4回 (5/6)

新型コロナの影響で出入国が制限されていることに伴い、勤務時間が長大になるパターンが各国の ALPA で発生しています。長大勤務時間の影響によって、今後ますます PA が必要になるケースが増えるだろう、という意見が挙がっていました。また、IRT による Meeting を毎週開催しているので、各 ALPA からのこうした Feedback が必要である、という意見も寄せられました。

各 ALPA からの報告では、オンライン対応に関する紹介がありました。カナダでは解雇や一時帰休に伴う問題が多く、当該乗員とは Video Communication を実施しているそうです。サポートする側にも日常生活があることから、継続的にフォローすることは難しいが、丁寧に実施することが重要であるという発言が印象的でした。

ドイツでは WEB でのフォーラムを実施し、情報共有をしているそうです。そこには精神科医師などの専門家も出席しているそうです。

オーストラリアでは 29 年に及ぶ PA の歴史があります。その活動の一環として「Coffee Club」という Online Communication の場があり、そこでは専門家の助言も受けることが出来るそうです。また、当該乗員だけではなく、その家族やパートナーも支援を受けることが可能で、一番の問題は雇用であるということから、再就職のために履歴書作成のヘルプも行っています。

フィンランドでは COVID-19 の影響は今のところ大きな問題になっていないものの、近いうちに一時的なレイオフが実施される可能性があること、フィンランド ALPA HP において COVID-19 関連のリンクから必要なサポート先のリンクへアクセス可能になっていることや、情報交換できるチャットがあるといった紹介がありました。。

IFALPA としては、PA の指導者養成コースを発足させる予定があることも報告されました。

5. 第 5 回 (5/13)

シンガポールでマスクをつけずに外出していた外国乗員が、携帯電話を没収された上、約 4 週間に渡って拘束されたという事例が紹介されました。この件では、シンガポール ALPA の介入によって、シンガポール ALPA 議長と顧問弁護士が当人と接触することが出来たそうです。シンガポール ALPA は IFALPA と同様に緊急連絡電話があるので是非利用してほしい、そしていつでも直ぐに対応します、という心強い紹介がありました。当事例に関しては、当局からマスクをつけることに関する Notice があつたはずであり、運航宿泊先における各国ルールを乗員に再周知することが重要である、ということが強調されていました。

その他、上海などでは、ホテルに何日も閉じ込められるという事例もあり、部屋には英語のテレビチャンネルも無く、またインターネットも繋がらず、家族とのテレビ電話や個々の勉強以外には何もすることがなかった、という事例も紹介されました。

6. 第 6 回 (5/20)

この回では、各国の PA でコーディネーターを担当しているメンバーからの報告が主でした。ここではフィンエアーのケースをご紹介します。

PA は 1980 年代から全社員を対象にしたものから始まり、パイロットに特化した PA は 1990 年代から開始され、現在は CA も対象として実施されています。フィンランドの PA システムには精神科の医師がおり、10 年以上もスーパーバイザーという立場に関わっているそうです。また、会社の健康管理部門とも良好な関係を継続しているようです。この PA プログラムは会社と組合間で協定が締結され、会社負担で 10 回まで相談することが可能であり、個人情報とは当然ながら厳秘とされています。この協定によって PA を長年継続出来ている、という発言もありました。ピアの推奨人数は 100 名に対して少なくとも 1 名だということで、フィンエアーのピアは乗員 11 人、CA 8 人で運営されています。ピアはボランティアで活動していますが、この活動に関する会議や訓練は勤務時間として扱われ、会社や組合の役職者はピアには任命しないそうです。専属の看護師もいますが、秘匿性の観点から **Case Meeting** には参加していません。相談件数は年間 100~200 件程度で、シリアスなケースではサポート完結までに 1 年程度かかることもあるそうです。解雇問題や裁判、懲戒などの労務問題は、PA とは切り離して別途組合が対応しています。COVID-19 の影響による解雇はまだ発生していませんが、離職について悩んでいる人はいるそうです。フィンランドでは 50 歳代で退職しても、減額はされるものの年金を受け取ることが可能です。また、解雇されても政府による保障制度があるなど、日本の環境とは異なる部分も多いようです。

各 ALPA で運営している PA 毎に、年間どの程度の相談件数があるのか紹介がありました。オーストラリアでは現在進行中の案件が 91 件、その内 COVID-19 に関連したものは 39 件です。現在進行中には、2016 年から継続している案件もあるそうです。米国では 4 月だけで 10

件の相談があったそうで、昨年（2019年）の相談件数は240-250件程度でした。ドイツではCOVID-19の影響で相談件数は減少していますが、「Well Being（心身の健康な状態）」に関する相談が徐々に増加しているそうです。ピアが毎日関わらないといけないような深刻なケースは専門家に橋渡しをしますが、その割合は全体の2%程度です。

7. 第7回 (6/3)

この回ではIRTの情報アップデートの他、PAのインストラクター経験者が中心となって、養成プログラムを含むPAプログラム全般に関する質疑応答が行われました（ALPA Japanメンバーは未参加）。

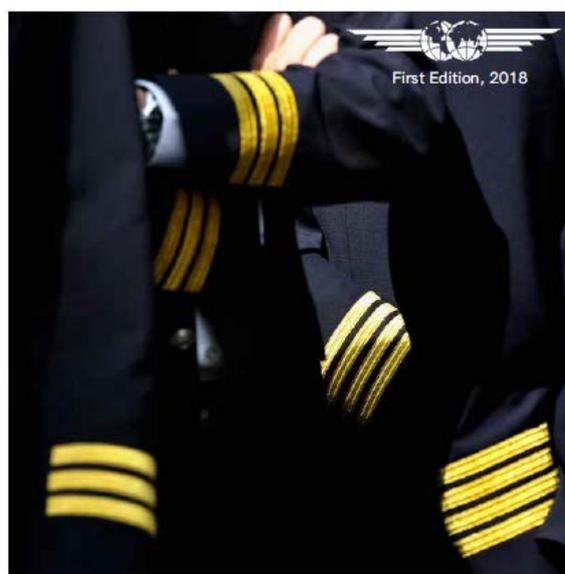
8. 第8回 (6/17)

主に「ピアのセルフケアとBurnout（燃え尽き）防止」というテーマでプレゼンテーションが行われました。サウスアフリカ担当者の報告では、ピアのBurnoutを防止するのに重要な事として、「ボランティアとしてHigh standard（パイロットとしての業務と同じくらい）を発揮する必要があるが、活動に多大な時間を割くことは避ける」、「他人の相談は受けるが、それをコントロールすることは出来ないことを認識する」、などを挙げていました。また、ピアを実施するために必要な自己管理の第一条件は、自分自身のこと（Personal Boundaries）とエネルギー（Energy）をうまくマネジメントすること、そして他人をお世話することで、自分自身が立ち行かなくなることがないようにするのが大切だそうです。

9. 最後に

今後、ALPA Japanでもパイロットアシスタンス（PA）について取り組む必要があると判断し、PA準備事務局を設立して活動を開始しています。ALPA Japanでは、安全会議と協同してCISM活動（Critical Incident Stress Management）に参画し、「心理的ストレスケア」に対する取り組みを行っていますが、PAは航空身体検査やアルコール及び薬物（HIMS）、訓練に関する諸問題、操縦室特有の問題（パワハラやセクハラ等）、Well Being（心身の健康な状態）、そしてCISMを統合した総合サポート体制です。このPAは将来、組合や会社から独立し、情報の秘匿性や信頼（TRUST）関係を確立したシステムに成長することが求められます。

以上



Pilot Assistance

A GUIDE TO DEVELOPING AND IMPLEMENTING SUPPORT PROGRAMS;
FOR THE PILOTS BY THE PILOTS

[IFALPA 発行](#)

[パイロット アシスタンス マニュアル](#)