

# 日本航空宇宙精神神経学会誌

Japan Society of Aerospace Neuro-Psychiatry



# JSASNP

2023.01

Vol.2

# 第10回日本航空宇宙精神神経学会札幌大会

テーマ SCC (スピード・チェンジ・チャレンジ)

学会 令和4年9月18日(日) 9:15~12:00 ※受付8:30~

場所: ACU-A(アスティ45) 16F スカイルーム 1600

〒060-0004 札幌市中央区北4条西5丁目アスティ45 16F

9:15 開会挨拶

理事長

城西病院

関 健

大会長挨拶

澤本 尚哉

総会報告

事務局

9:30~10:30 講演 I

演題: 「乗員のメンタルヘルスとピアサポートプログラム」

澤本 尚哉

株式会社 北海道エアシステム 客室部 客室乗務員

小林 夕記

10:30~11:30 講演 II シンポジウム 「うつ病の現状。治療・予防」

「現状報告」

松原病院

松原 六郎

「うつ病の診断・治療・予防」

さっぽろ駅前クリニック

横山 太範

11:30~11:55 ディスカッション

閉会挨拶

澤本 尚哉

12:00 閉会

第 10 回 日本航空宇宙精神神経学会の発表要旨  
「乗員のメンタルヘルスとピアサポートプログラム」

株式会社 北海道エアシステム 澤本尚哉

背景：

パイロットは選抜され、様々な高度な訓練を受けた職業集団であるが、メンタルヘルスに関しては一般集団と同じかそれ以上の有病率が報告されている。一方でメンタルヘルスに関する支援を受けている割合は低いとされる。その理由として、メンタルヘルスの問題があると職業を続けられないといった業界内のスティグマの存在が指摘されている<sup>1</sup>。

2015 年のジャーマンウイングス 9535 便の事故（以降、当該機の登録記号である D-AIPX と略す）により、ヨーロッパ航空安全機関（European Union Aviation Safety Agency :EASA）をはじめとする世界各国は、パイロットのメンタルヘルスについて再考することとなった。

パイロットピアサポートプログラム（Pilot Peer Support Program: PPSP）とは：

パイロットのメンタルヘルスについては、業界内のスティグマの存在などの特殊性から、通常の従業員支援プログラム（Employee Assistance Program: EAP）での対応は難しいと考えられている。そこで訓練を受けた同僚がピアとして初期対応を行い一次予防するシステム、すなわち PPSP の必要性が指摘されている<sup>1</sup>。一般的にピアサポートとは「同様の経験をした仲間同士による関係性の中で生まれる支え合いの総体」などと定義され、精神科領域では馴染みの深い言葉である<sup>2</sup>。一方で PPSP は” a formal structure or system whereby a pilot needing help can get support with mental wellbeing or life stress issue from a dedicated and trained colleagues in a confidential setting” として定義されている<sup>1</sup>。PPSP は世界各国の大手の航空会社では以前より広く行われている。例えば豪州には 30 年近い歴史のある組織がある。またアメリカの大手航空会社の運用するシステムには年間千件を超える相談があるという。対応内容も、訓練や私生活に関する相談から、物質関連障害に至るまで幅広い<sup>3</sup>。しかし近年増加した格安航空会社（low cost carrier: LCC）や小規模航空会社などでは運用されてない例もあり、すべてのパイロットが PPSP の恩恵を受けているわけではなかった。

D-AIPX 事案後の各国の取り組み：

EASA は D-AIPX の事案を重く受け止め、法令上で航空会社に PPSP の設置を義務付けた。それをうけて PPSP に関わる専門家の集まりである EPPSI (European Pilot Peer Support Initiative) は 2019 年に PPSP に関するガイドを発行した。アメリカ連邦航空局 (Federal Aviation Administration :FAA) も 2015 年に Pilot Fitness ARC (Advisory

and Rulemaking Committees)による Recommendation Report を発行し、その中でピアサポートを含む「効果的な pilot assistance program」を航空会社が確立するべきとした。本邦でも公益財団法人 航空輸送技術研究センターが 2021 年にパイロットサポートプログラムにかかわる調査研究報告書を発行するなど関心が高まっている（本報告書内には EPPSI ガイドの全訳が掲載されている）<sup>3</sup>。

#### EPPSI ガイド：

EPPSI は 2016 年に結成された、パイロット、航空身体検査医、航空心理学者、パイロット支援ネットワークなどで構成された団体である。EPPSI は前述の PPSP ガイドを発行しており、2021 年現在第 2 版が最新である。このガイドの目的はヨーロッパの航空会社が EASA の基準に従って PPSP の導入を支援することである。ガイドでは主に 1. PPSP が持ち合わせていないといけない主要要素 (Key Elements)、2. ピアサポートプロセス、3. PPSP の設立・運用について記載されている。PPSP の Key Elements として、秘匿性の守られるセーフゾーン、訓練を受けたピア、適切なメンタルヘルス専門職、プログラムリーダー・コーディネーター、プログラムへの容易なアクセス、サポートプロセスの明示、監視委員会、ピアによる介入法、メンタルヘルスに関する教育、データ管理責任の 10 項目が挙げられている<sup>1</sup>。

#### 本邦における取り組み：

日本では航空運送事業の乗員の健康管理について通達が発行されている（航空機乗組員の健康管理に関する基準及び同基準のガイドライン）<sup>4,5</sup>。本通達は過去の様々な健康にかかわる事例や ICAO の国際標準を踏まえた内容を踏襲し都度改定されている。メンタルヘルスについては、カウンセリング体制整備について事業者に次のように求めている。「専門医等の意見を参考にし、同じ個人問題を抱える乗員同士が意見交換、相互支援ができるいわゆるピアサポートができる場について考慮すること。」これを受けて本邦でも大手航空会社において、PPSP を発展・充実させる動きが見られる。

#### 本邦における PPSP の展望：

PPSP の体制が構築されたとしても、相談者が信頼をおいた上で、スティグマを乗り越えてコンタクトをしなければ機能しない。信頼醸成のための必要条件は EPPSI ガイド中でも様々述べられているが、まず秘匿性が担保されていることは欠かせない。またピアサポート体制がどのようなメンバーで構成され、どのような場合に、どのような手続きが取られるのか等、サポートプロセスが具体的に示されていることも重要と考える。さらに PPSP の背後には公正な文化 (Just Culture) が明確に見えなければならないことも強調したい。

日本における PPSP の歴史はまだ動き出したばかりであり、相談者からの信頼を醸成するには時間を要すると思われる。理想的なピアサポート体制の実現のためには、各国の組織

風土の違い等を鑑みると、海外のガイドや事例をそのまま適応するだけでは不十分だと考えられる。実際の運用をしながら問題点を抽出し、改善を図りながら、本邦のPPSPが徐々に発展していくことを期待したい。

参考文献：

1. European Pilot Peer Support Initiative. EPPSI Guide on Peer Support. <http://eppsi.eu/news/eppsi-guide-on-peer-support/> (参照 2022年12月1日)
2. 聖学院大学総合研究所. ソーシャルワークにおける「対等」とはなにか?. NEWSLETTER vol.30, No.1・2, 2020, p15-6
3. 公益財団法人 航空輸送技術研究センター. パイロット・サポートプログラム (PSP) にかかわる調査・研究報告書 (令和二年度). 2021年3月
4. 航空機乗組員の健康管理に関する基準, 国空乗第 1389号, 平成 28年6月2日制定 (令和4年3月29日最終改正 (国空航第 3037号))
5. 航空機乗組員の健康管理に関する基準のガイドライン, 国空乗第 1389号, 平成 28年6月2日制定 (令和4年3月29日最終改正 (国空航第 3037号))