
1. 国内のピアサポートプログラムの紹介

1.1. TRUST PILOT PROGRAM

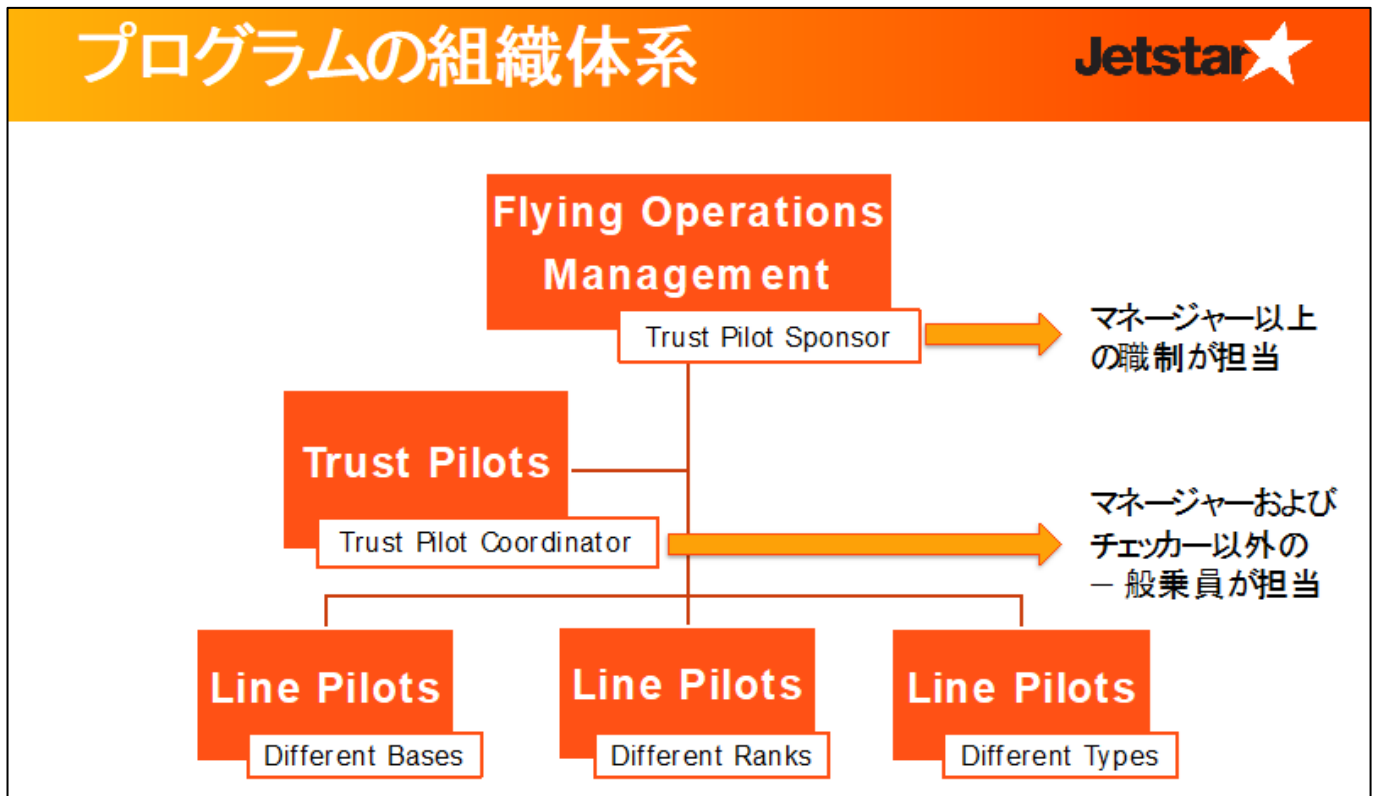
ジェットスター・ジャパン（JJP）でのピアサポートは、2012年に就航初期メンバー27名がオーストラリア・ジェットスター（JQ）にてA320訓練を受けた際に、JQにて10年以上既存していたトラスト・パイロット・プログラムの必要性を強く認識し、JJP経営陣に2016年に働きかけ、承認を得たことにより、2017年3月より活動を開始しています。



1.1.1. 設立経緯：

- 2016年 9月 : ジェットスターよりトラスト・スポンサーのクリス スミス機長を招き、会社経営陣にトラスト・パイロット・プログラムの必要性を説明し、承認を得る。トラスト・スポンサー、トラスト・コーディネーター、メンタルヘルス専門家の選定を行う。
- 10月 : 社内でプログラム開始を発表し、トラスト・パイロットの公募。
- 11月 : ジェットスターでのトラスト・パイロット・ミーティングへ参加し、教育内容などのノウハウを学ぶ。トラスト・パイロットの公募を締め切り、トラスト・パイロット体制の確立。
- 12月 : 一般パイロットへトラスト・パイロット・プログラムの概要説明。
各部署への協力依頼（人事本部と共有し、プランナーへのスケジュール作成や運用依頼）
プログラムの運用規約策定と決定。メンタルヘルスプロフェッショナルと正式契約。
- 2017年 2月 : トラスト・パイロット初期任用訓練（終日）
- 2017年 3月1日 : トラスト・パイロット・プログラムの運用開始

1.1.2. 運営組織体系：



- **トラスト・スポンサー**：管理職制パイロットが務める。問題解決のための調整やプログラム運営に関する決定などについて、会社代表として承認を与える。スポンサー自身は、ピアサポート活動を行うことはできない。
- **トラスト・コーディネーター**：一般パイロットが務める。プログラム運営を統括する（教育企画、社内各部署との調整）。
- **トラスト・アドミニストレーター**：運航本部地上職あるいは、一般パイロットが務める。プログラム運営を行う。
- **トラスト・パイロット**：ピア活動を行う一般パイロット。年一回、メンタルヘルス専門家による教育およびリカレント受講し、資格維持する。ピアサポート能力向上のために、外部でのセミナーを受講することができる。
*トラスト・パイロット・プログラムは、会社より全面的な支援のもとに行われ、このプログラムを通じて得た情報や運営に、会社は介入しない。

1.1.3. トラスト・パイロット人数推移

2017年：	トラスト・スポンサー	1名
	トラスト・コーディネーター	1名
	トラスト・パイロット	4名（トラスト・コーディネーター含む）
	トラスト・アドミニストレーター	1名
2022年：	トラスト・スポンサー	1名
	トラスト・コーディネーター	2名
	トラスト・パイロット	12名（トラスト・コーディネーターを含む）
	機長 6名、副操縦士	6名（うち女性1名、外国籍1名）
	トラスト・アドミニストレーター	2名

1.1.4. 今後の取り組み

JJPでは、アルコール案件に対応できるHIMSTラスト・パイロットの育成を目指し、外部専門家と連携して対応する体制を強化していきます。ラスト・パイロット制度に任期制を導入し、一人でも多くのパイロットにピアサポートに関して学ぶ機会を提供しています。また、マインドフルネス教育などを取り入れ、アルコールに頼らずとも良い心身状態を保てる啓発活動を、パイロットに限らず全社的にを行い、0次予防を計画しています。

1.2. JPSP (JAL Peer Support Program)

日本航空では、2006年から主に昇格訓練で体調を崩すパイロットへのサポートを中心に、MSG（メンタルサポートグループ）がボランティアにより立ち上げられて運用してきました。

2018年、ロンドンにおいて副操縦士が逮捕された事案が発生し、社内ではアルコールに焦点をあてた検討が重ねられ、翌年から飲酒習慣改善に向けた支援プログラムが開始されました。同時に一連のアルコール問題の根本要因の一つとしてメンタルヘルスが注目され、対策の早期必要性が認識されました。

2019年10月に米国ダラスで行われたIPPAC（International Pilot Peer Assist Coalition）への参加をきっかけに、2021年10月からMSGでの経験を基に、JPSP（JAL-Peer Support Program）へと生まれ変わる準備が行われ、2022年4月より世界のPPSP（Pilot Peer Support Program）に準じたPSP本格運用（JPSP）が開始されました。

1.2.1. JPSP概要（JPSP運用要領抜粋）

はじめに

JAL・ピア・サポート・プログラム（以下、JPSP）は、精神的なウェルビーイングやストレスの問題を抱えるパイロット自身、またはその家族、あるいは同僚が、秘匿環境下で支援を受けることができる仕組みのことを指します。このプログラムの中心的な役割を担うのは、同じパイロットの仲間である訓練されたピア（同僚）です。

我々パイロットは、一般の人々と同じレベルの心の問題に苦しんでいます。パイロットが外部からの支援を受ける割合は、一般の人々に比べて恒常的に低いといわれています。これは、ライセンスを前提として乗務をしている我々の特殊性にあり、さらには日頃より精神的に落ち着いた状態を保つことや、問題解決の技術などを普段から訓練されていると自他ともに認識しているからだといわれています。だからこそ、パイロットは、一度自らでは対処できないような問題が発生しても相談する人もいないまま、精神的な面で大きく影響を受け、さらには我々の専門的スキルにまで悪影響を与えることとなります。

このプログラムでは、秘匿性が守られた環境（セーフゾーン内）で、ピアによる相談が受けられ、さらに支援が必要であればMHP（Mental Health Professional）によるカウンセリングを受けることができます。また、このプログラムが用意するさまざまな外部機関のプログラムへの橋渡しや情報の提供を行い、乗務からしばらく離れた場合でも、一定の支援を得られる仕組みを用意し、再び乗務に戻るまでをサポートします。

1.2.2. プログラム対象者

このプログラムの対象者は、JALグループ（注）に在籍する運航乗務職（訓練生を含む）を対象とします。

（注） ジェイエア／日本エアコミューター／北海道エアシステム／日本トランスオーシャン航空／琉球エアコミューター／ZIPAIR Tokyo／スプリング・ジャパン／ジェットスター・ジャパン

1.2.3. JPSPの理念

このプログラムの理念は、問題を抱えた個人が、ひとりで悩まず、信頼できる同僚のピアに自身の問題をいつでも相談できる「心のつながり」と「居場所の提供」です。また、このプログラムは、精神的な問題を抱えているパイロットを特定し排除するものではありません。公正な文化の原則が適用された中、同じパイロットの仲間であるピアに話をすることで問題解決に向けた方法や気付きを与え、健康な状態（Fit for Duty）で乗務に戻るまでをプログラム全体で支援します。

（Return to Work）

- 心のつながりと居場所の提供
- ひとりで悩んだままにさせない
- Fit for Duty と Return to Work

1.2.4. JPSPの原則

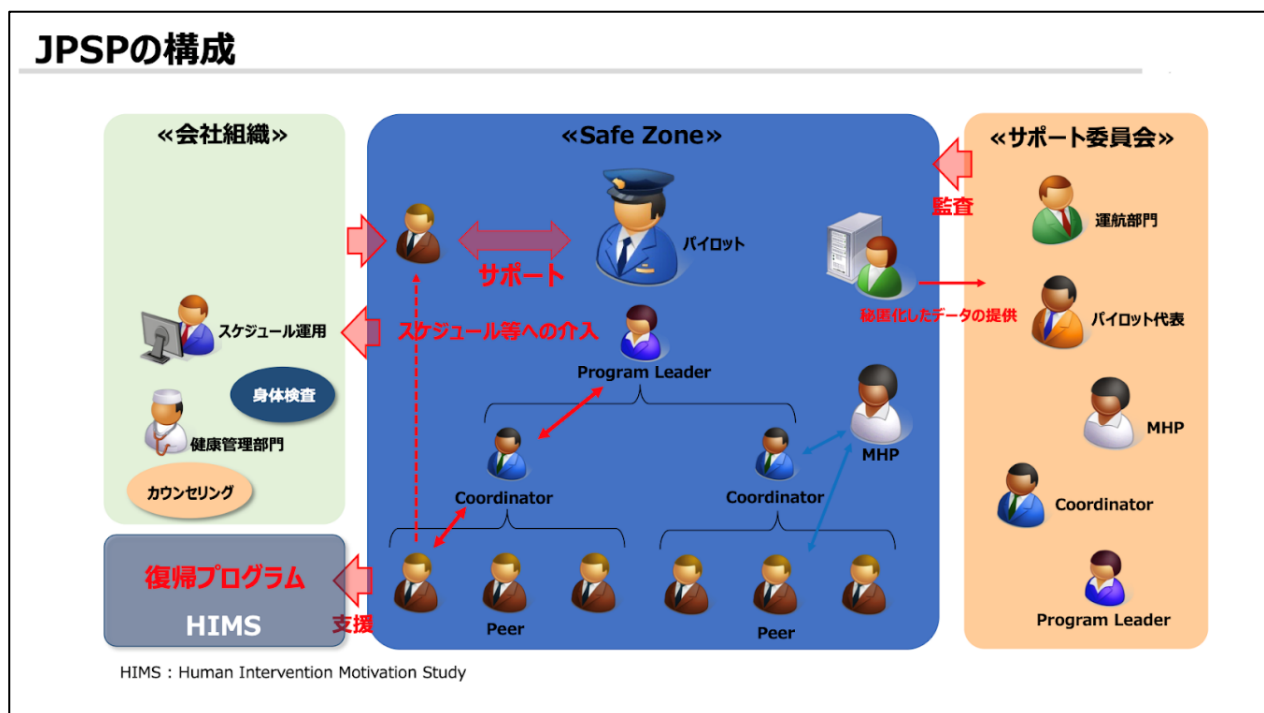
このプログラムを運営する上での原則は、以下の3つです。

「独立性」：会社はこのプログラムを用意し、必要な支援（経費・マンニング・スケジュール調整・施設提供など）を行いますが、このプログラムは常に中立でなければならず、会社を含めて外部からの介入は受けられません。

「秘匿性」：相談者は秘匿環境のもとで保護されます。本人の同意なしにこのプログラムの外に個人名と、個人が特定されるような相談内容が出ることはありません。

「透明性」：プログラムの運営は常に公明であり、その活動は誰から見ても明確でなければなりません。

1.2.5. JPSP構成図



1.2.6. JPSPの2次予防としての役割

予防（早期相談）

JPSPへの相談方法は以下の5つを用意しています。

- ① サロン（誰でも立ち寄れる雑談スペース）での直接の申し出
- ② 直通電話（ホットライン）からの相談

- ③ ホームページからの相談申し込み
- ④ アプリからの相談申し込み
- ⑤ LINEからの相談

相談者のニーズに合わせて、仕事の前後でも、ステイ先からでも、また乗務員の家族からでも、いつでも、どこでも、誰からでも（家族・同僚）相談ができる体制を整えています。

1.2.7. 介入（ピア活動）

JPSPでは、ピアに求める要件として、初回のサロン活動までにJPSPが定める「ピア初期教育」（2日間）を受講し、終了していなければピアとして活動することはできません。また、年に2回以上の「リカレント教育」を受講することを義務付けています。いずれの教育でも、ピアとして必要な知識と橋渡しの重要性、傾聴のスキルの習得が必要になります。

また、セーフゾーン内のMHP（Mental Health Professional）とプログラムリーダーは、ピアが重い相談を受けることにより、ピア自身が傷つかないようにピア達の相談役として、常にセーフゾーン内でピアからの相談を受けられるようにしています。ピアが受けた相談内容が、更に専門的・医療的支援が必要と判断した場合には、セーフゾーン内MHPへ引き継がれ専門家による支援を受けることができます。

1.2.8. フォローアップ（復帰プログラム）

MHPによる支援を受けながらも、更なる医療的支援が必要とMHPが判断した場合は、相談者と話し合いの上、外部の医療機関または社内健康管理部門への受診を相談者へ打診します（3次予防への橋渡し）。

JPSPでは、3次予防へ橋渡しを行った後も、相談者が乗務復帰をするまで、ピアが定期的なサポートを行います。休職中の方の相談や職場復帰を目の前にして不安を抱える相談者に対し、現役のピアが技術的・知識的あるいは諸々の不安ごとのサポートを担当します（3次予防からの橋渡し）。

1.2.9. HIMSにおけるアルコール専門ピア

JPSPでは、アルコールに関する専門のピアを養成しています。外部の専門機関で学んだピアがアルコールに関する相談に対応します。お酒に関する相談ごとから、減酒支援に関するお手伝い、さらには必要に応じてアルコールに関する外部専門機関の紹介をします。

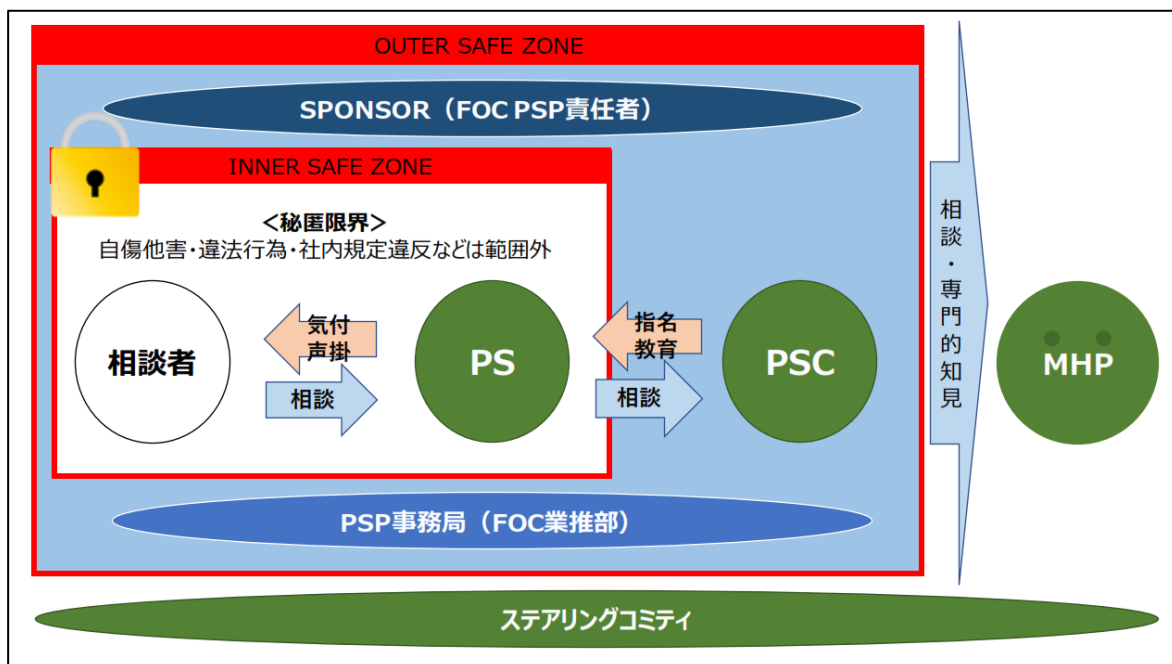
また、外部専門機関で治療を受けている間も、専門のピアがサポートを行い、乗務に復帰するまでを支援していきます。（10.6. アルコール事象におけるピアサポーターの役割 参照）

1.3. ANA Peer Support Program（APSP）

1.3.1. はじめに

ANAでは、2010年代に入り、国際線乗務比率の増加などの環境変化や訓練などの事由により、体調を崩すパイロットが散見されるようになりました。また、2018～2019年度には、アルコール事案も複数件発生し、世間からも大きな注目を浴びる中、身体面だけでなく、再発防止に向けたメンタル面でのサポートの必要性が急激に高まりました。その対策として、一般的なメンタルケアの重要性も認識される中、主に国際線を主体とし、多くの昇格訓練等も抱える一部の型式部では、先行してメンタルサポート機能の充実を図ってきました。

2020年度には、他国や他社事例を研究した上で、2021年1月にパイロットが所属するフライトオペレーションセンターにおいて、「ピアサポートプログラム準備チーム」という組織を立ち上げ、パイロットの心理的な諸問題について、組織的かつ早期に把握・サポートすることで、重症化および安全運航への影響の未然防止を目指して準備を進め、2021年10月にAPSP（ANA Peer Support Program）が正式に立ち上がりました。



当プログラムにおいては、アルコールや訓練に関するものだけではなく、日々の小さな悩みや人間関係、家庭内での問題など、秘匿環境の中で相談内容を限定せずに取り扱っています。

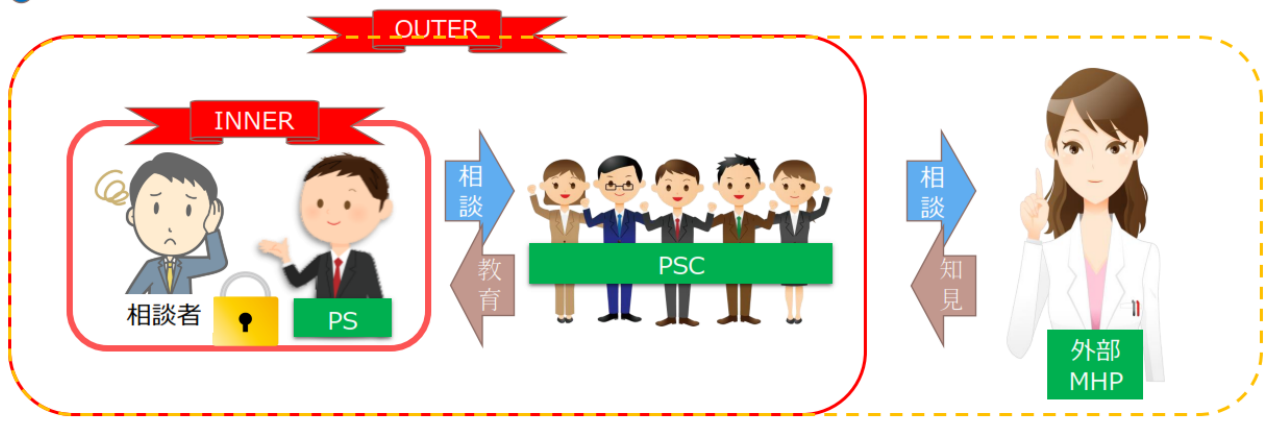
特に、アルコール事象への対応は、一部のピアサポート/ピアサポートコーディネーター（PS/PSC）が、ASKの節酒カウンセラー講座（飲酒運転防止インストラクター講座と介入技法トレーニング・クラス）を受け、その資格を取得したものが主に担当する体制を構築しています。さらに、今後「ゼロ次予防」がジャストカルチャーとして浸透し、より多くの相談を、早期に対応できるように、MHPや外部専門家との連携で、さまざまな施策を計画していく予定です。

1.3.2. 構成

- スポンサー：Flight Operation Center (FOC) PSP体制の統括責任者となる運航乗務員（役職者）
PSP運営に関する決定などについて、責任者として決定権限を保有
- ピアサポート コーディネーター：カウンセリング資格保有者および同等レベルの知識を有する（PS経験2年間など）
運航乗務員
（→幅広く相談者やPSをフォローできる体制構築のため、管理職/一般職、機長/副操縦士など構成バランスを考慮した配置を基本とする）
PSに対してより専門的な知見に基づくケア、サポートを実施
PSの養成・教育実施、日々の運用に関するフォロー、取りまとめ
節酒アドバイザーは、アルコール案件を担当
- ピアサポーター：当プログラムが指定する教育を受けた運航乗務員
（→幅広く相談者やPSをフォローできる体制構築のため、管理職/一般職、機長/副操縦士など構成バランスを考慮した配置を基本とする）
職場において日々の悩み・不安などの解消に向け、適切な対応（主に傾聴、簡単な助言等）を実施
定期的な教育受講、PSCとの連携

秘匿性について

秘匿性を高め、PS（25名）が現場で自由に活動できる体制を構築し、早期対応・早期解決を図る。さらにFIREWALLとして、OUTER ZONE内でPSC（6名/内3名節酒アドバイザー）がPSをSUPPORTし、外部MHPとの連携でPSCをSUPPORTしている。



独立性について



体制構築までは、会社・パイロット組合が協働し、幾度となく話し合いを重ねた。しかし独立性を確保するため、双方から一定の距離を置くことが必然と判断。そのため、PSCがAPSP(ANA PEER SUPPORT PROGRAM)の様々な運営の中枢とした。

任命には以下のいずれかを要件とした。

1. 有資格者（産業カウンセラー、CISM資格、節酒アドバイザー等）
2. PSCとしての訓練
3. PSとしての実績



現在、APSPのPSCは6名
一般職3名（産業カウンセラー/CISM資格）
管理職3名（産業カウンセラー/節酒アドバイザー）

1.4. 日本乗員連絡会議/ALPA Japan パイロットアシスタンス

1.4.1. ピア活動のはじまり

1999年の全日空ハイジャック事件をきっかけにピアサポートの必要性について議論が始まりました。初期のピア養成教育は2003年からで、主催は航空安全推進連絡会議（以下、安全会議という）と日本乗員組合連絡会議（以下、日乗連という）でした。教育内容は、「心的外傷後ストレス障害」に重きを置いたものであり、講師は当時北里大学の精神科医、堤邦彦氏でした。

日乗連と安全会議は、2006年より海外のALPAが取り入れられている米国の International Critical Incident Stress Foundation（以下、ICISFという）のメソッドである惨事ストレスマネージメント（Critical Incident Stress Management：以下、CISMという）を使ったピア養成教育を始めました。講師はICISFの正式なインストラクターの資格を得た臨床心理士の中濱慶子氏です。

1.4.2. CISMについて

CISM は、①予防を観点とした「事前教育」、②職場のピアサポートボランティア（Peer Support Volunteer：以下、PSVという）とメンタルヘルス専門家（Mental Health Professional：以下、MHPという）のチームで実施する「介入」、③PSVによる「フォローアップ」の3点がケアの流れであることを強調しています。受講者は、日乗連と安全会議に所属している組合員が主な対象者で、パイロット以外にも管制官、整備、客室と空を守るさまざまな職種の方が受講することができます。CISMでは、さまざまな職種のメンバーで構成された事務局を設けており、事故やインシデントに巻き込まれた同僚への心の支援活動をピアとともに続けています。

1.4.3. ALPA PA（パイロットアシスタンス）設立

2020年のパンデミックをきっかけに、日乗連が加盟するIFALPA（国際定期操縦士協会）において、パイロットアシスタンス（Pilot Assistance：以下、PAという）の議論が加速し、1年以上の準備期間を経て、2022年2月に日乗連でのPAがスタートしました。対応する項目は、メディカル、アルコール/薬物、訓練問題、プロフェッショナルスタンダード、ウェルビーイングの5つの項目です。PAのピアサポーターになるためには、PAの養成教育を2日間受けなければなりません。教育の目的は、コミュニケーション能力の強化、悩みを抱えた同僚の話を聴く傾聴力の向上、メンタルヘルスの基礎知識の向上にあります。なお、CISMは、PAとは相談内容の質が異なること、パイロットのみの活動ではないことから、別のピア活動として取り組んでいます。

日乗連PAでは、コーディネーター、MHP、PSVとその他の委員で構成するPAステアリングコミッティーが組織運営を行い、その中にあるPA事務局が守秘義務と秘匿性を確保した上で、ピアサポート活動を行っています。スタートして数か月（2022年12月現在）ですが、相談の大多数がPSVの対応で済み、ピアサポートの目的であるプロアクティブな取り組みが効果的に行われています。

日乗連は、MHP以外にも、法律の専門家（顧問契約弁護士）、メディカルや訓練の専門委員会、事故調査の専門委員会、法務の専門委員会が配置され、橋渡しへのオプションが多く、事例に応じて相談者に選択肢を提示することができます。個別専門家への橋渡しのみならず、複数の専門家やPSVでチームを組んでサポートを実施することもあります。当然ながら、専門家への橋渡しの際には相談者本人の承諾を得た上で実施します。

現在、相談窓口は、①専用電話 ②専用メールアドレス ③各委員会や各所属組合の執行委員経由となっています。相談方法としては、電話やオンラインでのサポートを優先して実施しておりますが、必要に応じて、日乗連事務所のある穴守稲荷の会議室などを利用して対面の相談も行います。MHPへの橋渡しにおいて必要と判断された場合は、5回までのカウンセリングを個人負担なしで受けることが可能です。日乗連加盟の組合に所属している組合員はどなたでもサポートを受けることが可能です。また、組合がないエアラインに所属しているパイロットは、個人加盟が可能な新日本乗員組合に加盟することによりこの制度を利用することが可能です。

