



Air Line Pilots'
Association of JAPAN

ALPA Japan NEWS 発行：Air Line Pilots' Association of Japan

日 乗 連 ニ ュ ー ス

Date 2021. 1.19 No. 44 - 08

日本乗員組合連絡会議

企画会議

〒144-0043

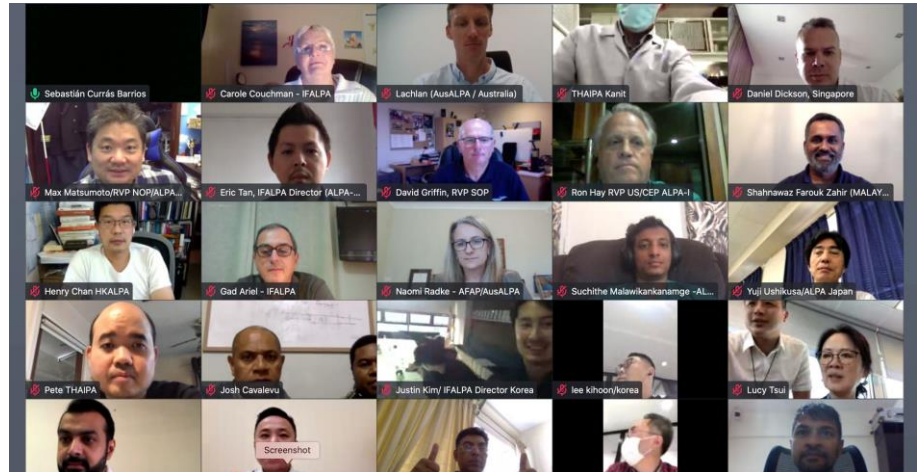
東京都大田区羽田 5-11-4

alpajapan.org

IFALPA アジア・太平洋地域会議 WEB 出席報告

1. はじめに

2020年11月20日～22日の3日間、IFALPA アジア・太平洋地域会議（Asia Pacific Regional Meeting）がWEB形式で開催されました。これは当初、中国・上海にて開催される予定でしたが、新型コロナウイルスの影響でWEB開催となったものです。今会議にはアジア太平洋地域の16ヶ国・各地域のALPA、さらに他地域からの参加も加え、総勢60名が集まりました。日本からは、ALPA Japan 議長を含む3名がWEB出席しました。



2. 各ALPA報告

オーストラリア（豪州）

多くの航空会社において、大幅な減便に伴い「Stand Down（休業）」という施策を取っています。これは豪州特有のもので、無賃金で雇用を守る制度です。この制度は、過去に機械産業で機材故障やストライキの際に適用されたことで知られており、豪州の労働基準法のような法律に明記されています。また、カンタス航空ではB747の退役により、乗員約220名の余剰が発生し、その多くが本人の希望を聞いた上で退職金を受け取り、早期退職しています。

中国

新型コロナウイルスの影響から回復の兆しが見えてきており、9月時点において、国内便は通常時の98%まで復便しています。国際旅客便の回復はまだ先になる模様ですが、国際貨物便については、昨年比150%まで需要が拡大しています。

各航空会社は、離着陸料や駐機料等の公租公課を政府から援助として受けていることもあり、これまで中国籍乗員は解雇されていません。一方で、多くの会社で新規採用の中止、もしくは先送りの措置を行っています。

香港

キャセイパシフィック航空は、グループ全体で約4割の機材を最長で3年間駐機させる決定をしました。大幅な収益減に伴い、政府から資金援助として約5,400億円を受けています。また、空港公団は離着陸料や駐機料の大幅な減額を実施しています。



韓国

韓国政府は各企業に対して「自国民の雇用を守る」ことを目的に、補助金として6ヶ月分の資金援助を行ったほか、特に新型コロナウイルスの影響を大きく被った航空会社やホテルといった旅行関連企業に対して、さらに2ヶ月分の追加資金援助を行っています。地域航空会社の中には、すでにこの補助金を使い果たしたところもあり、このままでは年末には乗員を含む従業員を大幅に解雇しなければならない状況となっています。唯一、貨物事業は好調となっていて、大韓航空、アジアナ航空、そして貨物専門会社のエアインチョンは第二四半期に黒字を確保しています。このような状況下、大韓航空は将来の需要回復を見込んで、外国籍の契約乗員を再雇用する検討をしているそうです。

インドネシア

政府援助は国営企業に対してのみにしか実施されず、ガルーダ・インドネシア航空以外の航空会社は非常に苦しい経営状況となっています。しかしながら、ガルーダにおいても乗員の基本給は3割減となっているほか、ボーナスや手当等もカットされていることから、年収ベースで約6割減となっています。また、60歳以上の契約乗員や外国籍の契約乗員合わせて130名が契約破棄となりました。

タイ

新型コロナウイルスの影響により、タイ国内全体で約1,200名の乗員が解雇となっており、今後さらに増加して1,500名に達すると言われていています。小規模の航空会社数社はすでに破綻しているほか、中規模のノックスコート（NokScoot）は運航を停止、保有機材は親会社のシンガポール航空とタイ・ライオン航空に返却されました。航空会社7社（Bangkok Air、Thai AirAsia、Thai AirAsia X、Thai Lion Air、Nok Air、Thai Smile、Thai VietJet）は政府に資金援助を要請していますが、現時点で援助は行われていません。

シンガポール

シンガポール航空は国際線のみ就航している企業特性により、新型コロナウイルスの影響で国際線が大幅減便となったことから、会社の経営が大幅に悪化しています。組合は従業員の雇用を守る目的で会社と覚書を結び、2020年4月に13%~23%の基本給カット、さらに同年9月に追加で15%~28.5%の基本給カットを受け入れました。シンガポール航空における乗員の賃金構成は6割の基本給と4割の変動給となっており、年収で約5~6割の賃金カットとなっています。その結果、外国籍契約乗員や自社養成パイロット訓練生は解雇となりましたが、シンガポール国籍のパイロット約400名は解雇を逃れることとなりました。なお、この覚書締結によって、2022年3月まではこれ以上の賃金カットや解雇処分を受けない取り決めとなっています。また、シンガポール航空の子会社である Silk Air は、親会社に吸収合併されることになりました。

3. 新型コロナウイルスに伴うステイ先での行動制限

新型コロナウイルスによる影響で、乗員のステイ先での行動も制限されています。そこで、ここでは各国の乗員がステイ先でどのような制限を受けているかをご紹介します。なお、この項目に限り、アジア・太平洋地域以外の情報も合わせてご紹介しておりますので、参考情報としてご一読下さい。

キャセイパシフィック航空

香港政府の要請で、高リスクに指定されている国ではホテルの部屋から出ることが出来ず、また、就航地のほとんどが高リスク国に指定されています。その他、滞在国による制限も加わります。結果として、外出可能なステイ先はアンカレッジと関空のみで、外出する際も2時間以内に制限されています。

ニュージーランド航空

ニュージーランド政府、同当局、そして滞在国の全ての要件を満たさなければならず、その結果、中国・上海でのステイが最も厳しく、ホテルの部屋から出ることが出来ません。米国（ロサンゼルス・サンフランシスコ）ではルームサービスやデリバリーサービスの利用も禁じられているため、自国から食料を持参する必要があります。また、米国から帰国すると72時間の隔離が求められ、PCR検査で陰性とならなければ次の乗務は不可となり、結果として乗務開始から約一週間、通常の生活に戻ることが出来ません。

シンガポール航空

政府の要請により、全てのステイ先においてホテルの部屋から一歩も出ることが出来ません。これは、乗員がシンガポールに帰国後、隔離制限免除の特別措置の条件となっているからです。旅客便の場合、現地のホテルで24時間程度を過ごすことがほとんどですが、貨物便のケースでは5日間程度の滞在となる場合もあります。現地でのこうした制約が発生することを考慮して、乗員は乗務を選択できる制度が採用されています。

スリランカ航空

全てのステイ先においてホテルの部屋から出ることが禁じられており、食事はルームサービスのみに限定されています。さらに乗務終了（帰国）後は、ホテルで一週間の隔離措置が取られます。そして隔離措置後にPCR検査を実施、その後、自宅において更に一週間の隔離措置となっています。検査結果が陰性の場合、隔離措置後に3日間の休暇が与えられます。その結果、過去7~8か月間で平均80日間程度の隔離措置が実施されていることから、乗員の精神面への影響が心配されます。

EL AL イスラエル航空

海外のステイ先は空港近隣のホテルに限定されており、現地の人間と接触することや、ホテル外での食事を控えるよう言われています。また、滞在時間が短縮されており、殆どが24時間以内となっています。

KLM オランダ航空

就航国の半数において、ホテルの部屋から一歩も出られない制限措置が取られています。ホテルでの滞在時間は48時間に及ぶこともあり、精神面や心理面で影響を受けている乗員がいるとのことです。

スカンジナビア航空

中国におけるステイのみが制限の対象となっています。中国政府が指定したホテルへの宿泊に限定されており、部屋の鍵はホテルに預けなければならないことから、部屋の外に出ることが出来ません。食事もルームサービスのみとなっており、食事の提供時間や選択肢が制限される状況となっています。

イベリア航空

中国に加え、メキシコとペルーでホテルの部屋から一歩も出ることが出来ない状況となっています。

米国各航空会社

中国のみ制限の対象となっています。

4. IFALPA Annex 29

パイロットの視点から不安全な運航を強いられる空港や空域を抽出し、改善を求める目的でリストアップしている「IFALPA Annex 29」ですが、日本の空港でリストアップされている空港のうち、羽田の誘導路名称が改善されたこと、また那覇空港で2本目の滑走路が運用開始したことで不安全要素が減少したことから、該当部分が削除されました。

具体的には、羽田空港において「B=ブランチ」という誘導路名称が削除されたことによって羽田に不慣れなパイロットが混乱する状況が解消されたこと、また那覇空港における夜間の誘導路工事に伴う着陸後の滑走路走行において、着陸後の航空機に使用される周波数（GND）と後続の着陸機に使用される周波数（TWR）が異なることによる「Situational Awarenessの喪失」が解消されたことです。こうした課題は、日本のパイロットにとっては、運航頻度が高い空港であることから違和感がないかもしれませんが、航空安全の観点からは見過ごすことが出来ません。

現在、IFALPA Annex 29 にリストアップされている主な空港・空域は以下の通りです。

- 成田空港：誘導路名称の一部が混乱を招く設定になっている
- 羽田空港：LDA APPの最終進入経路と滑走路のオフセット角が過大
- 羽田、那覇、関空：大型機が離着陸する海上空港において、水上事故を想定した船舶が不足
- A593（FUE-AKARA）：同一空域を飛行する航空機が交信する周波数が異なる

ALPA Japanでは、日本のパイロットだけではなく、海外のパイロットの視点も加味して各空港の運航状況を注視しており、必要に応じて関係各所に改善を求めています。

5. 最後に

IFALPA アジア・太平洋会議は、新型コロナウイルスの影響で実会議が開催出来ない中、今年の4月以降、加盟単組間での情報共有の場として、数回に渡りWEB形式で会議を実施してきました。今回のWEB会議でも各国ALPAから報告がありましたが、依然としてその影響は大きく残っていることが分かります。今後、日本国内でもアジア各国と同様に、厳しい賃金カットや解雇の波が押し寄せる可能性があります。そうした時、いかなる選択をするのか、別の解決策を求めていくのか、非常に難しい判断を迫られるかもしれません。

航空業界における厳しい状況はしばらく続くことが予想されますが、このような時こそ世界で起きている状況に耳を傾けつつ、職場内では情報の共有を今まで以上に行っていくことが重要です。引き続き健康に十分留意しながら、乗務頻度が減少している中でも安全運航を心がけてください。

以上