

2022年IFALPA アジア太平洋地域会議 出席報告

1. はじめに

2022年10月27日～28日の2日間、IFALPA アジア太平洋地域会議（Asia Pacific Regional Meeting）がインドネシアのジャカルタで開催されました。オープニングセレモニーにはインドネシア運輸省関係者を迎え（写真中央）、同地域15カ国の代表、さらには欧米地域からも参加があり、総勢60名の参加者が集いました。日本からはALPA Japan IFALPA 担当役員兼 IFALPA RVP が出席しました。



〈写真中央がインドネシア運輸省関係者〉

2. 地域別による報告

オーストラリア

国内旅客需要はコロナ前の状態にまで回復しましたが、コロナ禍に多くのパイロットが解雇処分や一時帰休となり職場を去っていきました。離職したパイロットは別の仕事をして生計を立ててきましたが、今年に入り、米国がオーストラリア籍パイロットのみに対して特別な就労ビザを発給したことで、約700名がパイロット職として復帰し、オーストラリアを離れました。多くのワークフォースを失ってしまった結果となり、これは今後も続くことが見込まれ、オーストラリアにおいては、これから大幅な乗員不足が予想されることとなります。

香港

2022年8月から一般旅客の入国時における隔離が3日間に短縮され、9月には隔離と出発前のPCR検査が完全撤廃されました。しかし乗務員の検査体制や隔離は引き続き実施され、空港帰着後のPCR検査結果待ちにおける3時間以上の待機、3日間の自主隔離による乗務を含めた外出禁止措置などが取られていました。こうした事態に対応すべく交渉を続けた結果、10月下旬ようやく運航乗務員の隔離等も撤廃となりました。

キャセイパシフィック航空では、保有機の約3分の1が依然として駐機されたままになっています。パイロット数も4,000人から2,500人まで減少しています。その一方で、独立系新規航空会社であるGreater Bay Airlinesが就航を開始しており、来年には成田便を飛ばす予定となっています。

香港ALPAは体制の再構築を継続している最中で、これまでHKAOA（Hong Kong Aircrew Officers Association、香港基地に所属するキャセイパシフィックパイロット協会）としてIFALPAに参加していましたが、今後は独自の組織運営を行うことになりました。香港ALPAとHKAOAはそれぞれが異なる主張もあることから別組織としますが、引き続き連携は行なっていきます。また、これまで香港ALPAに加盟するには単組加盟を条件として

いましたが、個人加盟できるように規約改正を検討しています。これにより、組合組織が存在しない航空会社に勤務しているパイロットも参画が可能となります。

中国

国の「ゼロコロナ政策」を以前より強化した結果、国内線の旅客需要はコロナ禍の 1 年前と比較して 4 割減少し、座席提供数も同様に減少しています。また貨物輸送も同 15% 減となっています。それに伴い、パイロットの平均飛行時間も 1 年前と比べて減少していますが、幸いにも中国人パイロットの解雇はありませんでした。外国人の派遣パイロットのほとんどは解雇となっていますが、採用の再開については未定とのことです。

大手 3 社（中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空）は、今年前半の時点で既に昨年 1 年間と同額の損失額を計上しており、政府から合計で 600 億円近い融資を受けることが決定しています。こうした状況下にも関わらず、3 社による A320NEO の発注数は、過去最高機数となる計 292 機となっています。

海外から中国帰国時の隔離期間が 14 日間から 7 日間に短縮され、これによりパイロットや客室乗務員にとって負担が減ることとなりましたが、諸外国に比べて依然として厳しい検疫体制が保持されています。

シンガポール

現協定が 2022 年 3 月に期限切れとなることから、昨年末から交渉を重ねてきました。その結果、コロナの影響で会社の経営状況が悪化している時期に新協定を締結することはせず、経営の回復を待つことでより良い条件を包含することとなり、賃金カットの廃止などが纏まりました。また、退職年齢の上限を国全体のルールである 63 歳から、ライセンスの上限である 65 歳に引き上げることが検討されています。

シンガポール ALPA は、地域社会に対するボランティア活動として、これまで小児がん治療基金や老人ホームへの募金などの募金活動に力を入れています。また、東南アジア地域における最大航空会社の代表として、近隣諸国のミャンマーやカンボジア、インドネシア、ネパールの貧困孤児への募金なども行っています。これらの原資は、モデルプレーンなどをエアショーなどのイベントで販売することで、その収益金を募金に充てています。また、シンガポールの航空訓練学校や航空交通管制機関と連携し、地元の子供たちを招いてシミュレーター体験や疑似管制体験を提供しています。この様な活動を通じて、将来子供たちが航空業界を志望してくれることを願っています。

スリランカ

国の経済状況は建国 70 年の歴史において最悪の状況となっており、今年 9 月にはインフレ率が過去最高の 74% に達しました。国は観光業収入を期待していますが、10 月時点で海外からの渡航者は、コロナ前の 25% 程度までしか戻っていません。

国の通貨が暴落している影響もあり、パイロットの賃金はコロナ前と比較して約 4 割減となっています。また、オペレーションズマニュアルの飛行時間制限項にある「制限時間を変更する際には、会社・組合・当局の 3 者の同意が必要」という文言が、当局によって削除されることになりました。これによって、過去 30 年間維持してきた疲労管理におけるプロアクティブな安全対策を講じることができなくなり、今後は疲労レポートによるリアクティブ（事後対策）な対策のみとなってしまうことが懸念として挙げられました。

バングラデシュ

コロナ禍において全社員が賃金カットを受けていましたが、今年の夏から基本給のカット分は廃止されたものの、パイロットに支給されていた海外渡航費並びに超過勤務手当分はカットされたままとなっています。

コロナ禍から続いている緊急物資輸送や旅客機貨物輸送によって乗務時間は増加傾向となっており、多くのパイロットは月間の飛行時間制限である75時間をしばしば超えることがありました。そのため組合は、経営者に対して飛行時間制限内でのスケジュール作成を求めましたが、緊急対策を理由に制限を超えた勤務を継続してきました。結果として、多数の乗員が過労による病欠の割合が増加しましたが、この状況を経営層は軽視していました。

こうした事態を憂慮した組合は、「現行の勤務スケジュール作成を継続することは安全問題に繋がる」として会社に対して意見を挙げたところ、会社側は理由も無く突如として組合長を解雇しました。組合執行部としては驚きを隠せず、解雇を撤回するように会社のCEOのみならず、航空局や労働省の担当者にも掛け合ってきました。この件では IFALPA や米国 ALPA、FAA にまで支援を求めています、現時点においてまだ解決していません。

3. IFALPA ANNEX29

IFALPA ANNEX29 とは、パイロットの視点から不安全な運航を強られる空港や空域をリスト化しているもので、日本の空港・空域では、羽田、成田、中部セントレア、大阪、那覇等の空港、及び AKARA コリドー空域の内容が掲載されています。なお、この内容は ALPA Japan の ADO/AGE/ATS 委員会が取りまとめています。このリストはタイ・バンコクにある ICAO アジア・パシフィック事務所に送られ、その後は ICAO ATM SG Meeting（航空管制に関する会議）にて共有がなされます。この様に、パイロットが発する意見をもとに、ICAO から各国当局に対してより安全となる空域・空港の運用整備が行われることとなります。

JAPAN		ALPA -Japan
Chubu Centrair International Airport (RJGG)		DEFICIENT [Oct 2020]
AGA (1)	To prevent bird-strikes, runway may be selected considering the location of bird activity when wind is about 7 knots or less.	
Narita/New Tokyo Int'l (RJAA)		DEFICIENT [Oct 2020]
AGA (1)	Obstacles (trees) above the approach surface slope (2%) on finals for runway 34R	This will not be affected when Runway 34R extension to 3,000m in 2029.
AGA (5)	Taxiway naming in non-standard and can lead to confusion.	Some TWY naming have improved. Taxiway layouts itself are still complicated.
Okinawa/Naha (ROAH)		DEFICIENT [Oct 2020]
AGA (8)	No adequate RFF facilities for over water areas.	
ATM (3)	1,200ft altitude restriction for traffic departing/go-around for all RWYS is a hazard.	

〈IFALPA ANNEX29 の抜粋〉

この IFALPA ANNEX29 に関する課題として、リストが定期的にアップデートされていないこと、外部からの閲覧が困難であるという意見を踏まえ、現在、専用アプリを立ち上げる準備が行われています。

4. IFALPAの将来像

(ここで、IFALPA アジア太平洋地域会議に関連した IFALPA 内の議論状況をご紹介します)

今年9月、モントリオールの IFALPA 本部において、President はじめ役員及び各専門委員長、各地域の RVP が参集し、「IFALPA の将来像」について議論する機会が設けられました。主な課題は、「加盟 ALPA の期待に応えられているか?」、「適切そしてタイムリーに

各 ALPA が直面している問題に対応できているか?」、 「各 ALPA が抱えている問題や、地域レベルの課題は何か?」など、ブレインストーミング形式で議論が行われました。

最も多く挙げられた意見として、「以前から、議題の多くが欧米中心の内容が多く、議論も彼らが中心で進められている」というものでした。その主な原因は、アジア、中東、アフリカ、中南米各地域自身の問題も多くありますが、言語の問題や文化、法律の違いを起因とする様々な障壁です。IFALPA では世界を 5 つに分けた地域毎に会議を開催し、その地域における議題を扱っていますが、地域メンバーだけでは解決出来ない問題もあります。



〈IFALPA 本部で開催された会議の様相〉

最近のアジア太平洋地域における事例では、インド、マレーシア、バングラデシュの各代表が解雇処分を受けたことです。なお、この議題については IFALPA の IRT チーム (IFALPA Response Team) が支援を行うという対応が取られています。また、アジア太平洋地域で事故インシデントが発生した際、地元 ALPA が各地域の RVP (Regional Vice President) を通じて IFALPA の専門委員会と連携し、サポートを行っています。

この様に、地域レベルで起きた事象に対して、IFALPA は適切に対応する準備がある一方、アジア太平洋地域では加盟 ALPA によって IFALPA の活用に温度差があり、「IFALPA が何をしてくれるのか?」「そもそも IFALPA とは何なのか?」といった、基本的な内容すら理解していないメンバーがいることも議論を通じて分かってきました。

IFALPA 本部があるモントリオールにはスタッフが数名勤務しているのみで、大勢のプレーンが常に待機している訳ではありません。そのため、本部が問題を全て解決することは不可能です。したがって、理解しておくべきは、「IFALPA とは加盟 ALPA の集合体であり、課題を抱える ALPA に対して、横のネットワークを通じて他 ALPA が持っている知識・経験などを活かして支援していく」ということなのです。

5. 最後に

対面では 3 年ぶりとなる IFALPA アジア太平洋会議となりました。今回、インドネシアで開催された理由は、インドネシア ALPA が以前から多くの安全問題その他の課題を抱えており、会社や当局との間でコミュニケーションを図って良好な良い関係を築くことが重要だったことが挙げられます。オープニングレセプションに当局や会社関係者も参加したことで、IFALPA におけるインドネシア ALPA の存在を誇示することが出来たのです。



以上