



## 2017 IFALPA Asia/Pacific Regional Meeting 報告(その2)

### 4. インドネシアの航空気象解析

会議の2日目に、インドネシアの航空気象及び火山情報に関するプレゼンテーションが気象気候地球物理庁 (BMKG、Agency for Meteorology, Climatology and Geophysics) によって実施されました。

インドネシアの自国の技術が成熟していないことから、航空気象データについて日本の気象衛星「ひまわり」に大きく依存していること、気象解析のツールも同じく日本から提供されたものが利用されていることが紹介されていました。また、インドネシア国内にある 297 空港のうち、気象観測所があるのはそのうち 96 箇所のみであることが課題として挙げられていました。国土全体が熱帯地域に位置しているインドネシアは降雨量が多いことから、より多くの空港できめ細やかな航空気象観測が必要と言えるでしょう。

さらにインドネシア全空港のうち、ドップラーレーダーが運用されているのは僅か2空港しかないことが報告され、参加したインドネシアのパイロットからは機器の充実を求める声が挙がっていました。

火山情報についても、先日バリ島東部で火山噴火が報じられたように、インドネシアには火山が多く存在 (活火山は 127 ヶ所) しており、タイムリーで正確な火山灰拡散予測が必要不可欠です。噴煙は高高度まで舞い上がることで、何よりも広大な地域に多くの活火山が分布しているインドネシアにおいて、気象当局の努力を垣間見ることが出来ました。

### 5. 各国ALPA報告

各国 ALPA が抱える諸事情は多岐に渡っており、多くの報告がありました。その中から、特徴的な報告内容を国名のアルファベット順にご紹介します。

#### (1) オーストラリア

豪州主催の RPAS 問題に関する会議に、豪州 ALPA も出席して議論に参加しました。豪州 ALPA では、特に 25kg 以下のドローンについて、視認して操縦出来る範囲を超えて行う操縦者へのルール設定や、ホームページ上で参照できる安全情報を提供しています。安全問題に関して、ドローン操縦士協会と豪州 ALPA の間で覚書が交わされました。

#### (2) バングラディッシュ

33 年という長い年月を経て、ようやく労使間での勤務交渉が合意に至りました。今年からアジア太平洋地区の代表 (EVP) となったバングラディッシュ ALPA メンバーは、ビーマン・バングラディッシュ航空の新しい経営陣と良好な関係を構築しており、様々な面での進展が図られるであろうと楽観視していました。

#### (3) 中国

中国での慢性的な航空路混雑の改善策を中国当局が検討しています。これにより大幅な遅延を防ぐことが可能になるということです。



外国のパイロットが中国の航空会社で勤務するためのフォーラムを11月に上海で開催する予定であることが報告されたことを受け、出席者からはライセンスや入国に関わる懸念事項に関する質問がありました。中国ではパイロット不足から海外からパイロットを募集する動きが活発化しており、一部地域ではパイロットの余剰を抱えているところもあり、関心の高さがうかがえました。

#### (4) 香港

キャセイパシフィック航空の赤字の主な原因は、燃料ヘッジ（先物取引）による損失が大きく響いたことです。1バレル100ドルを5年ヘッジしたことで、2016年は84億5,600万ドルものコスト増となりました。また旅客収入が669億ドルと前年度比で8.4%も減少したのも大きく、主な収益源のファーストやビジネスクラスが2桁台で落ち込み、搭乗率も50%にも満たない状態が続いています。更に湾岸キャリア（エミレーツ、カタール、エディハド）やLCCの攻勢によって経営は悪化しています。

キャセイパシフィック航空の組合組織強化を図る為、海外にあるベース（ニュージーランド、カナダ、米国、オーストラリア、ヨーロッパ）にある支部運営を、香港のHKAOA（Hong Kong Aircrew Officers' Association）に委託することを検討しています。

#### (5) インド

インドの航空産業は順調に伸びており、就航数が年間で22%増となっています。政府が立ち上げた「UDAN SCHEME」とは、全ての国民が飛行機を利用できることを目的として、国内の特定路線の航空券代を40ドル以下に設定し、航空会社の損失を政府が補助する制度を取り入れました。この制度導入により航空機と乗員不足が加速しています。更にカタール航空が国内運航の計画を提出したことで、インド航空当局は乗員流出を止める為、12ヶ月前の退社通告を必須とする制度を導入しました。

インドのモディ政権は、債務に苦しむ国営航空会社エア・インディアの一部もしくは全てを売却する計画を基本承認しました。エア・インディアは現在、約80億ドル（約9,100億円）の債務に苦しんでいます。赤字の航空事業に加え、子会社5社や合弁企業など計3万人の従業員が労働条件改善を求めストライキを繰り返してきた労働組合を抱えています。

インドでは全ての路線で精密型（呼吸を機械に直接吹き込む）のアルコール検査が実施されており、初回の違反は1ヶ月の無給処分となり、2回目は12ヶ月に及ぶ同処分となります。海外発の便に関しては到着時にアルコール検査を実施しており、同検査に違反したパイロットの処分は厳しく、初回で12ヶ月、2回目は無期限の処分となっています。インド当局はIFALPA等の国際団体からの圧力に弱い為、この異常な制度を変更するよう組合は支援文の作成を依頼しました。

#### (6) インドネシア

ガルーダ・インドネシア航空は、FAAによる安全基準を満たしていないことを理由に2007年より米国への就航が認められていませんでしたが、今般ようやくその就航が認可されることになりました。

新たに就任した取締役の一方的な要求により、組合協定に反する規定の締結が強行される懸念が出ています。その一例として、協定では訓練学校からの新規採用者は正社員として採用すると記載されていますが、会社は契約制度を取り入れるよう主張しています。まだこれによる争議行為には発展していませんが、第三者機関となる労働省との協議を行っています。また、月間の勤務保証時間も強制削除される懸念があります。

経済発展に伴う航空の発展に対する措置としてインドネシア国内ではパイロット養成が急ピッチで進められてきましたが、その反動として現在800名以上の資格保持者が航空会社へ入社出来ずにいるということです。

## (7) 日本

ALPA Japan からは、JAL からのパイロット流出が依然として継続していること、日本の航空全体におけるパイロット不足の問題、FRM (Fatigue Risk Management、疲労リスク管理) が 2017 年から開始されたこと、JAL における年間飛行時間の 960 時間引き上げ、ANA における「Flight Review System」の運用開始等について報告を実施しました。以下に、主な質疑応答を記します。

(Q) 「年間飛行時間の科学的根拠はあるのか？」 (A) 「根拠は無い」

(意見) 「科学的根拠は ALPA として持つべき」

(意見) 「Flight Review System は懸念事項が多いため、適切な運用がされることが必要」

(意見) 「IFALPA の見解として、年間飛行時間は 900 時間が適正であるとの具体的数字が示されている」

## (8) 韓国

ALPA-K (韓国 ALPA) は大韓航空とアジアナ航空の両組合員に対して、共通の相互扶助制度の導入を検討しています。加盟人数が増やすことでロスオブライセンスや死亡保険をより有利なものに出来るというのが主な理由です。

国内には 6 社の LCC がありますが、そのうち Jeju Air と Easter Jet のみ乗員組合があります。この 6 社に加え、更に 6 社の新規 LCC が就航を計画しています。これに加え、中国をはじめとする海外への流出は継続して発生しています。昨年レガシーキャリア (大韓航空、アジアナ航空) から合計で約 250 名以上 (一昨年の倍) が LCC 及び海外へ流出しています。航空当局もこの問題を重要視し、その対抗策として、機長 2 名で乗務する場合には PIC のみに PIC 時間の積算をさせる基準を議論無しで一方的に決定しました (コンピューター管理されている時間とは別に、日本でも機長 2 名乗務の場合では双方に PIC Time が加算されています)。海外の航空会社の応募資格には最低 PIC 時間が定められており、韓国国内の乗員が PIC 時間を稼ぐことを遅らせることで流出を食い止めることを狙っています。

## (9) マレーシア

マレーシア航空は過去数年、2 つの大きな事故によって経営が行き詰まっており、その合理化計画によってパイロット数も 2 年前の 1,300 名から 990 名に減少した。ここへきて、ようやく歯止めがかかってきました。なお、990 名のうち、マレーシア ALPA に所属しているのは 550 名。パイロットの会社との契約は全て個別契約で、労働協約を締結するには至っていないのが現状です。

A380 の運航を新たに立ち上げるチャーター会社へ移行させようと計画しています。そうなった場合、約 60 名のパイロットがチャーター会社へ転籍する可能性があります (A380 運航は、メッカへの大巡礼が運航の主な目的です)。

## (10) モンゴル

モンゴル ALPA はモンゴル航空との関係構築に苦心しており、会社側はモンゴル ALPA を「Association=協会」ではなく、単なる NGO (非営利団体) でしかないという立場を取っています。

## (11) ニュージーランド

ニュージーランド国内ではパイロット不足が顕著になっていること、Flight Data の不適切な使用 (ANA における Flight Review System と同様のシステム) に関する問題などが報告されました。

## (12) パキスタン

労使間での勤務交渉の進展に遅れがあること、賃金の支払い遅延の問題があることなどが報告されました。

### (13) シンガポール

湾岸キャリアーと LCC の影響で会社の業績が低迷しているなか、シンガポール航空は新たな戦略を検討しています。一つはグループ傘下にある Silk Air との合併です。すでに今年の7月にグループ傘下である中距離 LCC の Scoot 航空と Tiger 航空が合併し、Scoot のブランドで就航しています。

パイロットに関する課題として、一部協定の破棄やマルチ運航でのリリース乗員（10,000ft 以上のみで左席操縦が可能）制度の導入、機長昇格訓練シラバスの短縮（1年 → 3ヶ月）、A330 と A350 の Common Type Rating（技能証明の共通限定変更）導入などが挙げられます。

### (14) スリランカ

スリランカ国内では、パイロットと CA のクルー全員に対してアルコール検査が義務付けられています。スリランカ航空では、コロンボーデリーの深夜往復便を開始しました。深夜便への対応として3名クルー編成の措置が取られましたが、疲労レポートの提出が相次いだことから会社内で緊急会合が開かれました。まだ結論は出ていないとのこと。

### (15) タイ

ICAO はタイ航空当局に対して、重大な安全上の懸念（SSC=A Significant Safety Concern）があるとして、2015 年からレッドフラッグ対象国に指定していました。これによってタイの航空会社は新路線の開設や増便が困難となっていました。しかし 2017 年 10 月にその対象国からようやく除外されたことで、今後はタイの航空会社は路線拡大が可能となります。一方で、レッドフラッグ対象国に指定されて以降、タイ航空当局は安全基準を厳しくしたことでタイ国内の 16 航空会社が基準以下と見なされ、新基準での運航許可証を取得しない限り、国際線の就航が制限されることになっています。

更にタイ航空当局は、乗員が海外にて ICAO 英語試験を受験することを、基準が異なるからとの理由で禁止しました。タイには世界で 2 番目の規模の訓練学校があり、年間 200 名以上の訓練を実施しています。

## 6. 終わりに



3 日間の会議期間中、多くの議題について報告や議論が実施されましたが、書類内での報告に留まったものも多くあります。限られた時間の中で有益な情報を得るだけでなく、日頃から各国 ALPA メンバーと情報交換を行い、ALPA Japan 所属の組合員の皆様により多くの情報を発信していきたいと考えています。

以上