



中国パイロットに関する情報

1. はじめに

2017年11月21日に、中国の上海にておいて China ALPA (ChALPA) 主催の外国籍乗員採用に関するフォーラムが開催されました。参加者はCAAC(中国航空当局)、BOEING社中国駐在担当、中国航空会社の国営3社、民間6社、そして派遣会社が数10社の総勢150名が出席し、乗員組合団体からはブラジル、モンゴルそして、ALPA Japan から IND/PGA 委員長が1名参加しました。



このフォーラムで得た情報を中心に、個人的にインタビューをして得た情報を含めた中国におけるパイロット事情についての報告を致します。

2. 現状



現在、中国には約50社の航空会社があり約4万人のパイロット（日本は約6千人）が働いています。航空産業の成長率が最も高い地域でもあり、中国の空港の数は現在180か所ありますが、左図は2030年までの約400か所まで増やす計画を示しています。この先20年間は、毎年9千人の新たなパイロットが必要だと言われています。

外国人パイロットの採用を実際に行う乗員派遣会社は100社以上あり、外国籍契約乗員も年々増加しており、昨年には1千人を超えました。その多くはアメリカ、ブラジル、そしてここ数年では韓国から多く流失しています。

中国乗員の飛行／勤務制限時間は CAAC の基準を適用しており、以下の通りになっています。

シングル編成：	2 レグ：9 時間／14 時間	3 レグ以上：8 時間／14 時間	
マルチ編成：	1 レグ：12 時間／16 時間	2 レグ以上：10 時間／16 時間	
ダブル編成：	1 レグ：17 時間／20 時間		
1 歴週：40 時間	1 歴月：100 時間	3 歴月：270 時間	1 歴年：1,000 時間

3. 外国籍派遣乗員採用 (Expats)

中国の航空会社に入社するには航空会社に直接応募することもできますが、多くの外国籍乗員は派遣会社を通じて入社をしています。派遣会社が間に入ることで、書類の申請手順から、CAAC の ATPL 試験対策、身体検査や技能審査等の支援をしてくれます。ロスオブライセンス制度や医療保険が無い航空会社もあるので、この点でも派遣会社がサポートしてくれます。よってまずは信頼出来る派遣会社を選定することが必須となります。

「どの航空会社の条件が一番良いですか？」と問われると思いますが、その質問をする前に「どの条件を重要視するか？」です。単純に一番賃金が高い会社を選ぶと勤務条件が悪くなることもあります。自国から通勤が可能なのか？ 家族を伴って駐在するのか？ 勤務体系はフレキシブルなのか？ これらの条件を細かく派遣会社と相談することで、それに見合った航空会社を紹介してくれます。

中国エアラインのベースに関しては、上海、北京、広州が主基地となっていますが、自国から通勤する場合には航空券が支給されます。更にリバース・ベース・システムと言われる制度もあり、エアラインが就航する海外都市に居住して、その都市と中国の往復だけのパターンを飛ぶことも、人数枠は限られていますが存在します。

採用に当たっていくつかの問題点として、まずは仮採用となってから実際に飛行するまでの期間が6ヶ月～最大1年間にもなることです。CAAC が関わることで、書類確認等に要する時間や ATPL 審査等に時間が掛かるようです。主な応募基準と、必要な飛行経験は 3,000～5,000 飛行時間、500～1,000PIC 時間、そして採用時の年齢は 55 歳以下となっております。

4. 中国乗員の実態

罰則：

ハードランディングをすると罰金が課せられる、避雷すると一時的に乗務を降ろされる、これらに関しては上記の事象が発生した際には QAR データを解析して、パイロットミスだと判断された場合には処分が下されるそうです。QAR データの罰則目的とした使用は本来あってはならず、この点では世界基準では無さそうです。公正な文化 (Just Culture) は CAAC には一定の理解があるものの、航空会社の上層部は全く理解していないため、理不尽な罰則基準が存在しているとのことでした。

外国籍乗員特例：

外国籍乗員が乗り込む場合にはフライトプランにその記載がある為、国内の ATC は英語で行われます。そして大手の航空会社では、英語をある程度話すことのできる乗員とのペアリングでしかスケジュールを組まないようです。（中国のパイロットのほとんどは ICAO 英語レベル 4 を取得しているそうです。）更に軍との関係で、外国籍乗員には飛行の出来ない航空路や就航できない空港が存在します。

身体検査：

中国の身体検査基準は軍隊基準を元にしており、世界で最も厳しいものだと言われています。その為、現役で飛んでいる外国籍乗員が採用される際の検査は CT スキャンや MRI も含まれ、約 3 割の人は身体検査基準を満たさないようです。そして入社後、航空身体検査は 40 歳以上だと年 2 回受けなければなりません。しかし中国には CAAC の管区が 7 つあり、場所によって微妙に検査基準が異なるとのことでした。

5. 賃金

最も気になる賃金体系ですが、国营会社 3 社（Air China、China Southern、China Eastern）と成長の著しい民間会社によっても差があり、更に働き方によっても賃金は変動します。

例として A320/B737 の外国籍契約機長の賃金体系です。（全て手取りの年収です。）

フルタイム（年間 30 日有給）：	\$ 268,000（2,948 万円）
6 週間勤務／2 週間休暇：	\$ 244,000（2,684 万円）
2 ヶ月勤務／2 ヶ月休暇：	\$ 150,000（1,441 万円）

これらに加え、住宅手当が月 6 万円、通勤補助が月 6 万円等の福利厚生を提供しています。比較として、日本で採用している B767 外国籍機長のフルタイムの額面年収は \$206,616 (2,272 万円) です。

6. 最後に

単純に国内の賃金と比較すると、中国で働くことで得られる収入の差は大きいと思われますが、デメリットとして、仮採用後の約 1 年間は操縦機会が無くなること、中国での ATPL 取得（外国籍乗員の合格率 5 割）、年金制度、福利厚生、健康保険は含まれておらず、定年 60 歳（一部 63 歳）までの間の厳しい身体検査や罰則制度、そして 3 年間の契約でいつ解雇にというリスクもあります。

乗員不足は世界中ほとんどの国で深刻となっていることは事実です。売り手市場となっているパイロットの価値を日本国内でも高める働きを各組合で取り組むことは必須だと考えています。

