



IFALPA PGA Committee Meeting in Istanbul 参加報告

1. はじめに

2017年11月14日から15日まで、トルコのイスタンブールにおいて IFALPA PGA (Professional Government's Affairs) Committee Meeting が開催されました。IFALPA 加盟国から16カ国32名が出席し、ALPA JapanからはIND/PGA委員長が参加しました。

イスタンブールは航空運送の拠点として、地理的にも優位な場所に位置しており、更に来年には新しい空港が開港する予定です。



Turkish Airlines は拡大していく兆しがありますが、乗員不足問題に直面しています。今回の会議では、この課題についても議論を行いました。

2. RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)

ICAO は定期的に RPAS に関するワークショップを開催しており、マニュアルも発効しております。http://servicos.decea.gov.br/arquivos/drone/Doc_10019_Manual_on_RPAS_English_.pdf しかしながら規制を行っていない国も多く、航空機との衝突件数も年々増加しています。

ECA (欧州パイロット協会) では、SEPLA (スペイン ALPA) が主体となって、無秩序なドローン飛行を規制する為に、飛行空域の制限や操縦士に対してのライセンス制度を導入しています。ブラジルでも同様の制度を取り入れ、更にドローンの主要生産国である中国でも取り組みを進めています。日本国内ではドローン飛行に対する空域制限が行われていますが、免許制度に関して国家資格はまだ存在しません。

RPAS は軍事利用、商用利用、趣味利用に分けられ、それぞれの分野で、民間航空機を運航するパイロットに対して影響を及ぼしております。軍事利用を目的としているものは、大きさもさることながら武器を積んでいるものもあり、テロリストに乗っ取られる可能性があります。商用利用に関しては、すでに中国を含めた国々が、小型プロペラ機を無人化にして航空輸送の実用化を図っています。この分野では地上での操縦士は不要であり、コンピューターに出発

地と目的地を入力するだけの完全自動操縦となっています。

ドローン操縦士が IFALPA に加盟することにより、安全面での情報共有を図ることが出来ます。PGA Committee は小グループでのワーキンググループを立ち上げて、この問題について議論していきます。

3. TALPA (Turkish ALPA) 並びに Turkish Airlines

概要

Turkish Airlines は、リース機も含めて現在 376 機を保有しており、2023 年までには 450 機体制を計画しています。また、パイロットは現在 4300 名が所属しており、そのうちの 600 名は外国籍の契約乗員です。勤務時間制限は、1 歴週：60 時間、1 暦月：110 時間、1 歴年：1100 時間となっています。トルコ国内には、国営の Turkish Airlines の他に、LCC の Pegasus Airlines、Atlas Global、Sun Express、IZair、AnadoluJet 等が存在します。

乗員組織

Turkish Airlines の乗員のほとんどは TALPA に加盟しているものの、トルコには Hava-Is (トルコ民間航空労働組合) という、航空会社に勤務する地上職を含めた全員が所属している最大の組合団体もあります。トルコでは過去の経緯により、法律上、組合活動が制限されています。1980 年の軍事クーデター後、ストライキなどは法律上禁止され、労働組合活動は事実上停止しました。その後トルコ新憲法が制定されたものの、労働組合の政治活動は禁止されています。

地理的優位性

右図のルートマップを見ても分かる通り、イスタンブールは旅客利用数の多いヨーロッパ、アジア、南北アメリカ、アフリカの地理的な中心に位置しています。この優位を利用し、湾岸キャリアと同様のビジネスモデルである「乗り継ぎ中継地」としての拡大を図っています。



2018 年にはイスタンブールに新空港が開港する予定で、6 本の滑走路が稼働することにより、年間利用数を開港当初の 9000 万人から、2028 年には 2 億人にまで増やす予定です。(成田は年間 3600 万人、羽田は 8000 万人)

この拡大を図る上で問題となっているのが乗員不足です。トルコ国内には多くの飛行訓練学校が設立されていますが、費用が高いことを理由に入学希望者は年々減少しています。外国籍の契約乗員を募集しているものの、近隣の湾岸キャリアと賃金の面で格差があることや組合に加盟出来ないことが理由で、応募数が芳しくありません。この問題を解決していかなければ、

Turkish Airlines の拡大は困難が予想されます。

4. 乗員不足問題

今後の乗員必要数

この先 2036 年までの 20 年間で、約 63 万 7 千人の乗員が必要だと航空機メーカーは予測しています。右図で見ると、アジア地域は全世界の半数近くの 25 万 3 千人が必要となっていますが、特に LCC の拡大がこの数字を牽引しています。更にこの間に定年を迎える乗員も多く、この先 10 年間だけでも、10 万 5 千人の乗員が退職します。



各地域の現状

- 中東： 継続的に外国人乗員を募集しているものの、勤務体系の悪化で母国に戻る者や、より待遇の良い中国に人員を取られているので不足している。
- ケニア： 乗員不足は深刻で、過酷な勤務を虐げられている。
- 南米： 航空会社が不足しており、乗員は余剰。
- 中米： 乗員は不足しており、半数は外国籍契約乗員。
- インド： 多くの乗員が海外へ流失しており、それを阻止する為に「退職する 1 年前に申請が必要」としている会社もある。
- 韓国： 中国への流失を止める為、政府は外国で働く韓国人への税率を上げる措置を取っている。
- タイ： 乗員不足により、既存の航空会社の拡大が憚れている。
- マレーシア： 乗員不足により、欠航便も増えている。その為、給与待遇が引き上げられ、流失を防いでいる。
- 中国： 深刻な乗員不足となっており、海外からの乗員を募集している。
- シンガポール： 会社の合併により現時点では 40 人前後が余剰となっているが、今後の会社の拡大（グループ LCC を含め）により乗員不足が予想される。
- 欧州： 多くの国では乗員は余剰となっていると政府は報じているが、ECA（欧州パイロット協会）はそれを否定している。
- 米国： 海外へ流失していた乗員が本国へ戻ってきており、乗員不足は解消しつつも、適正な賃金が支払われていない乗員が多いことが問題。

日本：

日本国内での乗員不足は「2030年問題」と言われていました。しかし現在では、LCCの拡大によるパイロット需要増加と多くの定年退職者により、前倒しで2020年問題となっています。各社の自社養成に加え、航空大学校、私立大学航空学科から順調に採用したとしても、年間で約70名程度の乗員が不足します。海外から募集することでこの問題を解決出来ませんが、隣国の中国がおおよそ倍近い賃金を提供しているため、あまり期待出来ません。

5. 最後に

まだ日本国内では海外へのパイロット流失は多くはありませんが、今後増加していくことになると、国内の乗員不足問題は更に加速することになります。それにより、国内航空会社は人員が足りず、便を欠航させる事態が続くことも懸念されます。

現在、アジア圏では多くの乗員が中国に流失しています。まずは、日本の航空会社も待遇を良くする等の対策をして、流失を防ぐことが必要となるでしょう。



以上