



台北での ATC シンポジウム&台湾パイロット組合と意見交換

1. ALPA Japan が台湾初上陸！

2019年4月15日、台湾管制協会が初主催した「パイロットと管制官による ATC シンポジウム」が台北桃園国際空港で開催され、ALPA Japan の役員2名が参加しました。日本の隣国でありながら、ALPA Japan にとってなかなか縁が遠かった台湾への初めての訪問ということもあり、同じタイミングで台湾のパイロット組合との意見交換も実施してきました。そこで今回は、ATC シンポジウムの内容と共に、台湾のパイロット組合の概要や活動経緯についてご紹介します。



(左:Lee 桃園乗員組合理事長、右:Chen 台湾主席管制官)

2. 台湾は航空路の要

台湾は日本と同じく四方を海で囲まれた海洋国家であることから、航空産業は大きなマーケットを有しています。また、東南アジアと日本、そして北米を繋ぐ重要な航空路を有していることから、エンルート管制も台湾の管制機関において非常に重要な位置付けとなっています。

日本と同様に台湾における航空需要は急拡大を継続しており、2009年からの10年弱で台湾国内を離発着する航空機数は倍増、さらに上空を通過する航空機数も倍増という状況になっており、今後も拡大が予想されています。その拡大する交通量を一手に引き受けるのが、「台北コントロール」と台湾北部の航空交通管制を統括する「台北アプローチ」です。

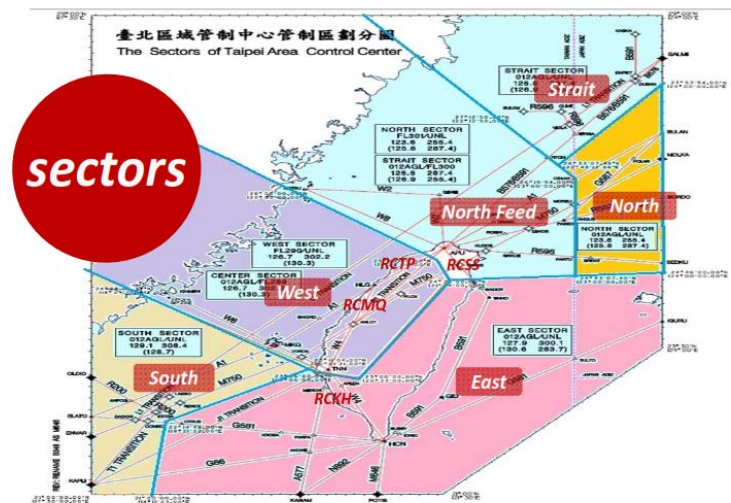
台湾南部には高雄国際空港があり、台湾南部の航空機を管制する「高雄アプローチ」がありますが、今回は台湾南部を除いた台湾北部から中部を管轄する「台北コントロール」と「台北アプローチ」の管制官を中心にした ATC シンポジウムでした。午前中は「台湾民用航空局 飛航服務总台 (Taiwan Air Navigation and Weather Services) の説明と見学、午後は空港近隣のホテルに移動して ATC シンポジウムに参加しました。

3. 台北コントロール

台北コントロールは 6 つのセクター（North、North Feed =北東方面の A1 と M750 を管轄、Strait = 台湾海峡、East、West、South）に区分されており、総勢 52 名のスタッフによる 24 時間体制で航空管制業務が実施されています。

マニラ FIR との境界では 10 分の管制間隔が必要ですが、それ以外の境界ではレーダーハンドオフによる管制移管が実施されています。

台北コントロールが捌く交通量は、2009 年対比で 2018 年はほぼ倍増したそうです（1 日当たり 767 機→1,500 機）。この間、管制官の人数は横ばいであること、また航空路の増加は無いことから、ここ 10 年弱で単純計算で業務量が倍となったうえに管制間隔が狭まったことがうかがえます。今後も交通量は増大する傾向にあり、将来的には何らかの対策を講じる必要があると言えます。



4. 台北アプローチ

北部の 2 大空港（台北桃園、台北松山）と中部、さらには中国国境部に位置する金門島の空港への離発着に関わる航空機の航空管制業務を実施している台北アプローチは、総勢 72 名の管制官が在籍しています。台北桃園空港にはタワー管制官が 38 名、台北松山空港には同管制官が 7 名、その他地方空港に同管制官が 2 名在籍、総勢 119 名の管制官で台湾中北部 4 空港の航空交通管制業務を担っていることとなります。



5. ATCシンポジウム

午後開催されたシンポジウムでは、台北桃園空港で深刻な問題となっているフローコントロールによる遅延問題について議論されました。特に台北-香港間は世界で最も交通量が多い区間となっており、航空路の問題だけでなく、香港空港の交通量も相まって恒常的に遅延が発

生しています。管制官サイドからはその実態が詳細に説明され、彼らの苦悩がうかがえる内容でした。ますます増大する交通量を適切に捌くためには、従来の管制方式及び航空路では限界が明らかであることから、抜本的な見直しが求められます。

6. 台湾のパイロット組合と意見交換

基本情報：

名称	桃園市機師職業工会（桃園乗員組合）
歴史	2014年 チャイナエアライン乗員によって設立 2017年 エバー航空乗員が加盟
メンバー数	2019年現在、1,362人（チャイナエアライン約900名、エバー航空約500名）

台湾における組合活動：

2018年8月以降、桃園乗員組合は航空会社側に対して、悪天候時における運航の可否判断について機長に十分な決定権を与えることや、過労を招く勤務時間の割り振りの改善などを要求して話し合いを重ねてきましたが、協議は決裂しました。乗組はストライキの日程に関して9月下旬の中秋節に伴う連休期間に実施する可能性を示唆していましたが、その後の話し合いの末、予定していたストライキは見送られました。

2019年に入り、昨年から続いていた会社側との協議では、長時間フライトの際の人員を増やすことや外国籍乗員採用に関する条件などを焦点に継続していました。話がまとまらないことから乗組は旧正月連休中（2月2日～10日）にストを決行する可能性を示唆し、Anny Lee 組合理事長は「ストに期限は設けていない」と説明していました。

そして2月8日、桃園乗員組合はついにストライキに突入しました。乗組は8日にインターネットで声明文を公表し、「パイロットの労働環境の改善要求は乗客の安全を確保するため」と説明し、ストへの理解を求めました。この間、組合員のうち約500名はライセンスを国へ返上しました。

その後、労使間での幾度と度重なる協議の結果、5つの項目で合意に至ったことから160時間に及んだストライキは2月14日に終結しました。主な合意内容は以下の通りです。

<長時間フライト>

- * 7時間を超えるフライトでは2名編成から3名編成
- * 12時間を超えるフライトでは3名編成から4名編成

<台湾人パイロットの労働権の保障>

- * 外国人パイロットの採用制度について会社側が2年以内に検討
- * 結果として、外国人パイロットは副操縦士としてのみ採用
- * 機長クラスでの採用はしない方向で調整
- * 採用や昇進の透明化

会社はストライキを行った組合員に対する報復の禁止を約束し、組合側はこの先3年半はストライキを打たないと約束しました。

組合執行部との話し合い：

これまで、桃園乗員組合は国外の乗員組合との接点が全くありませんでしたが、今後は多くの場面で情報共有が必要であると考えており、Lee 理事長は世界の乗員で組織化されている IFALPA への参加を希望しています。一方で、ALPA Japan として「IFALPA 本部、そして現在 IFALPA に加盟している中国本土の ChALPA (Chinese Pilots Association) との話し合いが不可欠である」ことを伝えました。

その後、IFALPA 本部との話し合いでは、「政治的な大きな問題への発展を避けるために慎重に物事を進める必要がある」と念を押されています。この理由として、IFALPA は ICAO との協調路線を進めており、(台湾が国連を脱退したことから) ICAO が台湾の加盟を認めていないことが背景として挙げられます。台湾は過去の政権時代である 2013 年の ICAO 総会にゲストとして出席したこともありますが、現在も正式出席は認められていません。

桃園乗員組合との関係を論じていく過程で政治的な問題へと波及することは誰も望んでおらず、今後の推移を見極める必要があることは言うまでもありません。一方で、台湾の空港へ就航し、台湾の上空を通過している航空会社は非常に多く、地理的にも重要な地域です。そこで桃園乗員組合と安全面や技術面、そして勤務面での情報共有は必須と言えます。今後も IFALPA や近隣国 ALPA と周辺国と協議しながら、ALPA Japan として台湾の乗員との交流について模索を続けていきたいと考えています。



以上