



IFALPA アジア太平洋地域会議出席報告

1. はじめに

2019年11月4日～7日の4日間、バングラデシュのダッカにおいて、IFALPA アジア太平洋地域会議（IFALPA Asia Pacific Regional Meeting）が開催されました。アジア太平洋地域に所属する14のALPA（Air Line Pilots' Association）から総勢42名の参加者が集い、ALPA Japanからは議長を含む3名が出席しました。

今年はバングラデシュ ALPA（BAPA）の発足50周年にあたり、今回のIFALPA Regional Meetingはそれに合わせて開催されました。その為、会議初日に行われた安全シンポジウムではバングラデシュの運輸大臣による基調講演、また夜にはバングラデシュ航空当局による夕食会が催されるなど、華やかな雰囲気での会議となりました。



<左：IFALPA 議長、右：バングラデシュ運輸大臣>

2. 安全シンポジウム

「アジア太平洋地域におけるパイロットの現状と将来」というテーマで、ICAOの担当者が実施したプレゼンテーションについてご紹介します。

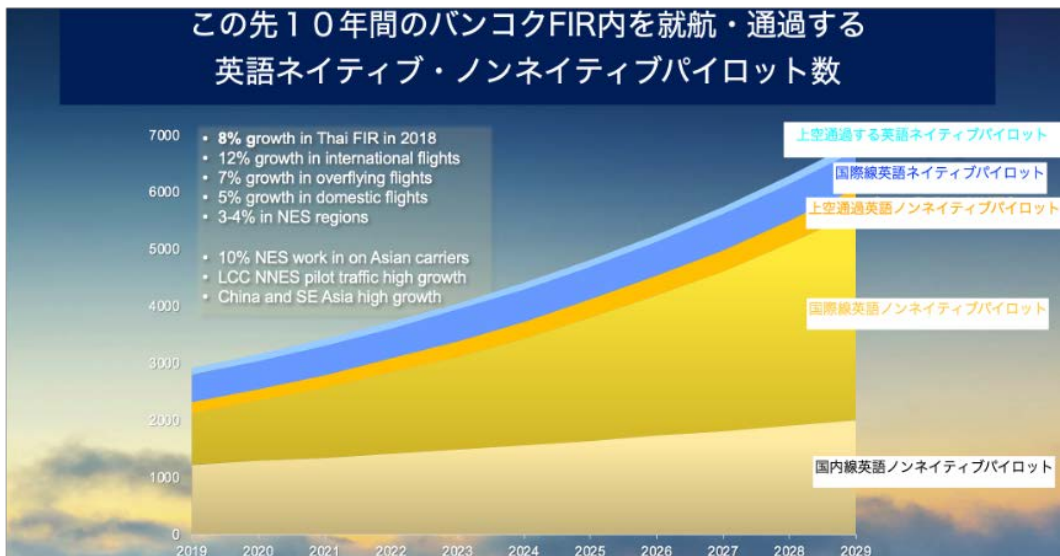
過去20年に渡って拡大を続けてきたアジア太平洋地域の航空市場ですが、今後20年も拡大基調は継続すると見られています。それに伴い、必要なパイロット総数は急上昇カーブを描いています。右図はそれを示したもので、2019年と比較し、2037年にはパイロット総数で24万人、270%の増加が見込まれています。こうした推移の予測の背景に挙げられる課題として、「経験年数」と「語学」の2点が挙げられます。



<図1：アジア太平洋地域におけるパイロット数>

1 点目の経験年数に関する課題について。上記のような急カーブでパイロットが増加した場合、今後 10 年未満の乗務経験者の比率が大幅に増加する可能性が高くなります。その結果、パイロット間で培われてきたスキルや文化の伝承が適切に実施されない可能性があります。パイロットという職業は、「過去の経験や他者の経験した事象から学ぶ」ことが大切とされ、こうした情報を相互に共有することを「ハンガートーク」と呼びます。そうしたハンガートークはフライトの前後での事務所内や上空のコックピット内で行われる些細な会話を指し、自分自身ではなかなか経験することがない話（特に失敗談）を共有することで、パイロットは追体験として記憶に刻んでいきます。過去から受け継がれてきた様々な貴重体験が失われないようにする為にも、これらを広く後世へ伝えていく取り組みが必要です。

2 点目の「語学」について。図 2 はバンコク FIR を例に、離発着する航空機と上空通過する航空機に乗務するパイロットのネイティブ英語／ノンネイティブ英語の比率について、今後 10 年間の推移を示したものです。この図から、パイロット数はほぼ倍増する一方で、ネイティブ英語のパイロット数は横這いであることが分かります。バンコク FIR の管制官は基本的にノ



<図 2>

ンネイティブ英語なので、結果としてノンネイティブ英語同士の交信率が増加する一方で、便数増加によって 1 便当たりの交信時間は減少します。こうした語学の問題を解決する為にも、欧州などで実施されているデータリンクを利用した CPDLC 交信の導入が不可欠となります。日本で検討されているように、今後はアジア太平洋地域でも拡がりを見せていますが、広範囲に展開されるまでには時間を要します。そこで、現在の音声交信が当面の間継続することから、パイロットは「正しい管制用語を使用」し、「簡潔な交信」を心がけることが非常に重要であることは言うまでもありません。

3. バングラデシュの基本情報

バングラデシュは 1971 年にパキスタンから独立した国で、北海道の約 2 倍の国土面積に、約 1 億 5 千万人が住んでいます。バングラデシュは日本と 1972 年に国交を樹立し、最近まで最大の ODA 援助国となるなど、良好な関係を構築しています。国内は経済発展に伴ってインフラ整備を展開しており、空港からダッカ市内へのモノレール建設が進行するなど、世界一と言われる交通渋滞解消に躍起となっています。

バングラデシュ最大の航空会社はビーマン・バングラデシュ航空で、1972年に運航を開始しました。現在の保有機材はB777を4機、B787を3機、B737を6機、そしてDash8 Q400を2機の合計15機です。現在、休止している日本への乗り入れは近年中に再就航を検討しているそうです。その他、US Bangla航空とNovoairという地域航空があります。

バングラデシュALPAは国家独立よりも古く、パキスタン航空時代の1969年に設立され、現在、約100名のビーマンバングラデシュ航空所属のパイロットが在籍しています。会社の保有機材増加に伴い、バングラデシュでも乗員不足が問題となっています。乗務時間制限は120時間/月、300時間/3ヶ月、1,000時間/年となっていますが、「ハッジ」と呼ばれるメッカ巡礼の時期には、増便により135時間/月の乗務をこなすパイロットもいるそうです。



<歴代のバングラデシュ議長とその関係者>

4. 地域別の報告（抜粋）

・中国 国営3社（中国国際、中国東方、中国南方）を含めた中国航空市場の経営状況は順調で、国全体では旅客収入で6%増となった。また、最も収益が増加したのが春秋航空、吉祥航空、華夏航空の3社である。

・韓国 従来は抜き打ち検査だったアルコールチェックが、当局の指導で全パイロットを対象としたチェックとして、2019年9月より開始された。変更理由の説明も無いことから、検査機器の準備や検査体制の確立などの点で航空会社も困惑している。

・シンガポール シンガポール航空はシルクエアとの合併に関する協定を締結し、10-20%のベースアップを勝ち取った一方で、国際線乗務後の休日数削減や乗員編成の変更（削減）といった問題に直面している。更に2019年より、アルコールの抜き打ち検査が開始されているが、これはシンガポールに就航するパイロットも対象となっている。この検査で検挙された場合、約400万円の罰金と2日間の拘留が課されることとなる。

・インド ジェットエアウェイズは価格競争と原油価高騰によって経営不振に陥り、運航停止となっている。再建を目指してスポンサー企業を探していたが、資金面などの面で十分な提案は無く、現在は破産手続きを進めている。約2,000名のパイロットは全員が解雇され、約1,000名は国内他社で、また約200名は海外エアラインで再雇用されたが、依然として多数のパイロットが再就職出来ていない状況が続いている。

・インドネシア ガルーダ・インドネシア航空の経営陣が刷新されたことから、以前に比べて組合の活動は比較的自由に出来るようになった。ただ、国営企業ということもあり、政治経済情勢に大きく影響を受けやすい状況であることは変わらない。国の経済成長率は5%を超える高い伸びを維持していることから、現地通貨ルピア安の影響にも関わらず、同社の利益は27%増加した。その一方で、リージョナル部門のATRを子会社に移管する施策を予定している。

・パキスタン 日本でも問題視されている日常運航におけるフライトデータの取り扱いに関して、当局から要求があった場合に提出することをパキスタンALPAは容認してしまった。これについてIFALPAとして懸念を表明している。パキスタン国際航空は約400億円という多額の負債を抱えており、経営面で深刻さを増しているが、現在は国営体制のままで再起を図る計画である。パキスタンでもパイロット不足が発生しているが、その一方で60歳以上の契約パイロットは組合脱退が条件となっていることから、組織人数が減少している。その為、65歳定年への移行と65歳までの組合加入を働きかけているものの、会社と航空当局の過去からの緊密な関係から、労働条件の向上を含む待遇改善は厳しい状況である。

5. ソーシャルメディア

現代社会におけるソーシャルメディアの遍在は、職場と私生活を混在した状況にしています。様々なソーシャルメディア媒体上において、日々の出来事を短いコメントとして投稿することは無害に見えるかもしれませんが、それがかえって深刻な結果をもたらす可能性があります。実際、2019年に巻き起こった香港のデモに関して、ソーシャルメディアにコメントを投稿したことにより、5名のパイロットが解雇となりました。これは、場合によっては職を失ってしまう程の影響を及ぼす投稿を無意識のうちに行っているといった、潜在的なリスクをソーシャルメディアは抱えていることを意味しており、安易な投稿に対する懸念を投げかけているのです。ソーシャルメディアというインターネット上の情報が拡散する速度とその範囲は、我々の想像を遥かに超えているからです。

航空機のボイスレコーダーによる操縦室の会話録音と違い、ソーシャルメディアコンテンツは、いわゆる「プライベートページ」であってもその情報は保護されておらず、発信者が望んでいない情報拡散を引き起こし、結果として誤解を生む可能性があります。例えば、パイロットが操縦席で撮影した画像をソーシャルメディアにアップしたことで、隣席パイロットの懲戒の証拠として利用される可能性さえあるのです。その為、たった一度の画像・映像アップロードによって、その投稿内容はインターネット上で（例え自身のアカウントから削除したとしても）永続的に掲載され、それが後々自分とは全く関係ないところで利用される可能性があることを十分に理解しておく必要があります。

「パイロットがオンライン上でコメントすること、また自身の写真や映像をアップロードする場合、十分に考慮し、そして細心の注意を払うこと」

IFALPAはソーシャルメディアに関して上記のポリシーを掲げており、これを強く推奨します。また、皆さんが所属する航空会社で策定されているソーシャルメディアポリシーを常に認識しなければなりません。繰り返しになりますが、ソーシャルメディアに投稿した内容はインターネットの中で永遠に保存される為、その行為が自分自身の仕事や私生活に対して与える影響の深刻さについて、決して過小評価してはいけません。

6. IFALPA 「Annex29」

パイロットの視点から、不安全な運航を強いられる航空や空域をピックアップして注意喚起を促している IFALPA 「Annex 29」ですが、航空路 A593（所謂 AKARA-FUKUE コリドー）における空域問題もこれに包含されています。この空域は 1983 年 1 月に ICAO の仲介で運用が開始されましたが、その後の航空交通量の増大に伴って、近年は安全上の懸念が問題視されてきました。そこで ICAO を中心に断続的な議論が重ねられており、2019 年に入って日中韓の 3 カ国による協議が加速しています。中国や韓国 ALPA はこの問題について航空当局と距離をおいていることから、ALPA Japan が積極的に IFALPA に対して情報提供を行っており、今回も現状の報告を行いました。IFALPA からは、「11 月上旬に開催される 3 者会議において解決の道筋が示されない場合、『早急に解決すべき安全上の問題』として、ICAO が対策評議会を設立することを視野に入れていることが報告されました。

IFALPA Annex29 には掲載されていませんが、2020 年 3 月から運用開始予定となっている羽田空港での北進入方式が大きな話題となりました。パイロットの視点から不安や課題が提起されたことを受け、ALPA Japan として動向を注視し、引き続き情報収集を行っていくことを報告しました。

7. 最後に

IFALPA は地域を 5 つ（北米、カリブ海南米、欧州、中東アフリカ、アジア太平洋）に分け、各地域に特化した様々な議題について地域毎の会議で開催し、議論しています。ALPA Japan が所属するアジア太平洋地域は、西のパキスタンやインド、南の豪州やニュージーランド、そして北のモンゴルや中国、日本と 5 地域の中でも最も広範囲を占めており、数多くの異なる文化や法体系が存在します。そしてまた、世界で最も航空産業の伸び率が高い地域でもあります。その為、文化の違いを乗り越えて、多くの問題を解決していく必要があることから、これからの世界水準となる指針や運用を示していかななくてはなりません。

その中で、アジアにおける航空先進国としての日本が果たす役割は、今後さらに高まっていくことは間違いなく、ALPA Japan の果たすべき役割も今後益々増大していくことが期待されています。その為には皆さまのご協力が必須となります。ALPA Japan では、一緒に活動していただける方をお待ちしています。

次回は IFALPA 総会が開催されるシンガポール、来年秋の開催地は上海の予定です。



<会議参加者>

以上