



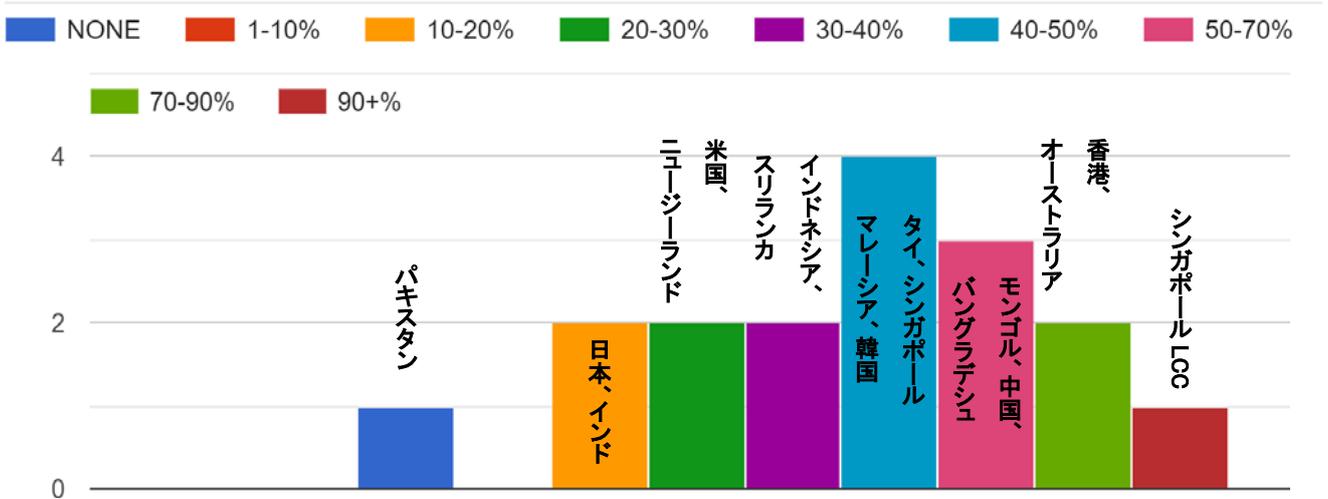
IFALPA アジア太平洋 WEB 会議報告

IFALPA 年次総会は毎年春に開催されていますが、今年は新型コロナウイルスの影響で WEB 開催となりました。総会では準備期間の短さなどを反映して、IFALPA 会長から民間航空の置かれている状況の説明、そして人事などの決議事項を中心とした最低限の議事が執り行われるに留まりました。そのため日程を改めた上で、各国 ALPA 間の情報共有を目的とした、アジア太平洋地域所属 ALPA による WEB 会議の開催を ALPA Japan が発案し、承認されました。

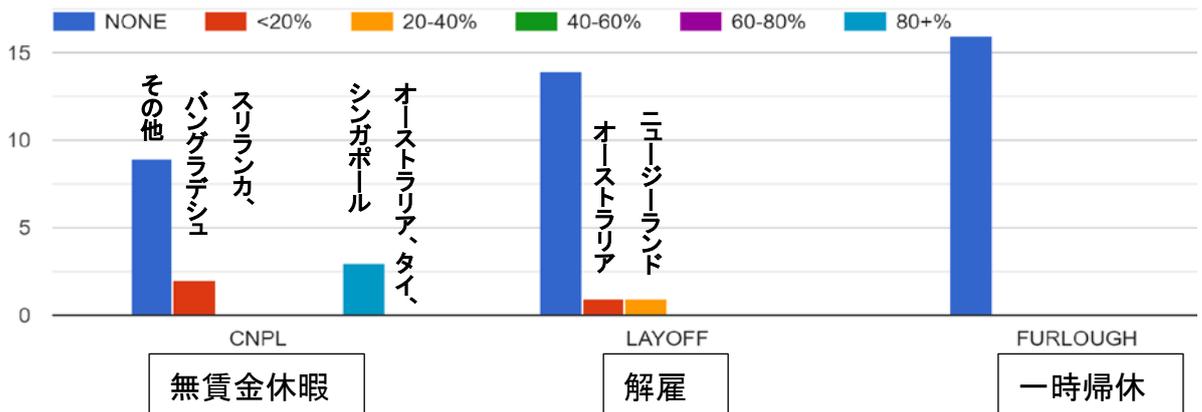
新型コロナウイルスの影響は世界の航空産業に対して甚大な影響を与えており、収束がなかなか見えていません。このような状況下におけるアジア太平洋各国の ALPA の現状に関するアンケートを事前に実施しましたので、その内容と合わせて WEB 会議での各国 ALPA の報告内容をご紹介します。なお、上記 WEB 会議は、第一回目が 4 月 5 日、第二回目が 4 月 21 日、そして第三回目が 5 月 17 日に開催されました。

1. 主なアンケート結果

<賃金の減収率>



<雇用関連>



＜パイロットに提供されている衛生物品＞

単組名	マスク	ゴーグル	手袋	除菌シート	除菌ジェル
オーストラリア	○		○	○	○
バングラデシュ	○		○	○	○
中国	○	○	○	○	○
香港	○			○	○
インド	○			○	○
インドネシア	○		○	○	○
日本	○			○	○
韓国	○		○	○	○
マレーシア	○		○		○
モンゴル	○	○	○	○	○
ニュージーランド	○		○	○	○
パキスタン	○		○		○
シンガポール	○				○
スリランカ			○		○
タイ	○	○			○
フィジー	○		○		○
米国			○	○	○

2. 勤務・乗務時間

第三回 IFALPA アジア太平洋会議では、トピックの一つに勤務・乗務時間を設定して議論を行いました。

多くの定期便が欠航となっていますが、自国民を母国へ帰国させるための救済便の必要性、貨物便の需要が高まっています。救済便は突発的に便が設定される、普段と異なる旅客事由の手続き(検疫検査等)によって出発時刻が急遽変更になる、大幅に遅延して出発するといったことが実際に起きています。また、未就航空港への運航となることもあり、通常以上の緊張状態での乗務を強いられています。さらに、海外での運航宿泊を極力避けるため、通常よりも宿泊数を減らすことや、宿泊をせずにとんぼ返りする運航も行われています。その結果、こうしたイレギュラー運航では、勤務・乗務時間が大幅に伸びている状況となっています。

その他、パイロットの編成数を通常時より増やすこと、また本国に帰着後の休日を追加するといった軽減措置を取る航空会社もあります。しかし、イレギュラー運航を強いる結果、国が定めている勤務・乗務時間制限を超えている会社も存在しています。そんな中、一人当たりの運航効率を最大化させるために、16名のパイロットだけの運航で、一人当たり70時間を超える飛行時間を強いる航空会社もあることが報告されました。

航空会社は大幅に収益が落ちて危機的状況となっているため、少しでも利益を生むためにこのような形態の運航を行っていることから、安全は二の次にして会社の存続を優先しているといえます。疲労管理の観点も無視し、制限を超えた運航を優先させることは到底許すことはできません。しかしパイロット側の意見として、特に救済便や医薬品を運搬する貨物便に乗務することは、社会への貢献と捉えて率先して行っていることも事実として挙げられています。更には減収した賃金を得るため、またライセンスの維持するため、そして会社との契約を維持するため、等の理由で疲労リスクを顧みずに運航を行っているケースもあるそうです。こうした背景には、「この様な運航は毎日行うわけでない」、「生涯で一回きりで、しかもフライトが減ったことで十分に休養を取れているから大丈夫である」と考えてしまう人もいますが、疲労の観点から言えば、たった一回のフライトでもリスクは高まることを覚えておく必要があります。

IFALPA から ICAO に対して、「今は緊急事態であるため制限を超えた運航を承諾しているが、将来的には通常時において、この様な乗務・乗務時間や乗務パターンはあってはならない」といった意見書を提出してい

ます。更に、国によって青天井となってしまう状況を止めるために、イレギュラー運航における勤務・飛行時間制限の設定を求めることも検討しています。

3. 各国の主な状況

- オーストラリア： 国際線は政府から依頼された救済便以外は5月末まで運航停止。ヴァージン・オーストラリア航空の破綻については、任意管理手続きの適用申請を決め、この手続きには2~3カ月程度を要する。再建の可能性は高いが、多くの負債があり規模は縮小されるであろうと言われている。
- 中国： 現在は7割程度の国内線と2割程度の国際線まで就航率が回復している状況。このうち半数は貨物便となっている。契約乗員を含め解雇や一時帰休は行っていないものの、出来高制の契約乗員は7~8割程度収入が減っている。一般乗員でも2割程度の賃金減となっている。
- 香港： 旅客便は4%程度の就航率で12路線のみだが、貨物便は100%就航している。更に旅客便を貨物便として運航しているが、客室への貨物は搭載していない。しかし客室への緊急物資搭載を当局に申請している。短中距離路線は日帰り運航に変更し、長距離線の場合にはホテルからの外出が禁止となっている。帰着後の2週間は、必要な時以外は外出禁止で、外出する場合にはマスクの着用、そして体温測定を行わなければならない。パイロットアシスタンスプログラムの構築を進めており、昨年9月に会社から資金提供があった。オーストラリアの外部サポート組織と契約を結んだ。ピアサポートの養成も進めており、あと2週間程度でプログラムをスタートできるとみている。
- インド： インドでは世界と比較して、人口における死者率が低い為、国民の危機意識は低い。海外からの帰国者は1カ月程度消えないインクを利用したスタンプを手押しされ、自宅隔離となっている。すでにジェットエアウェイズは資金繰りにより倒産したことは伝えたが、他の航空会社も経営不振となっている状況で、新型コロナウイルスの影響が加わって更に非常に厳しい経営状況となっている。航空機内の除菌をするため非常に強力な除菌液を使用しており、人体への影響のみでなく、機内の機器にも影響を及ぼす可能性がある。
- インドネシア： 3割程度の就航率となっていて、賃金は5割程度まで落ちている。国内では新型コロナの陽性者は増加傾向であり、すでに3名のパイロットが亡くなっている。
- 韓国： 現在は15%の就航率で、地上職を含めた全社員に対して有給休暇を取るよう強制されている。海外への乗務後は、濃厚接触者のみが14日間の自宅待機となっていて、自宅スタンバイという枠で賃金が支払われている。全てのA380が就航していないためパイロットは4カ月間の一時帰休となっており、収入は3割減である。外国人の契約乗員については解雇となっている。乗員が新型コロナのPCR検査を希望した場合、会社負担で受けることが出来ることに加え、結果が出るまではホテルが提供される。

- マレーシア： 現在の就航率は10%で、会社との協定は効力を失っている状態である。今回の緊急措置では中国への折り返し便を行っており、国によって「17時間+3時間延長」の勤務時間が認められた。
賃金については最大で7割程度が変動給となっているため、フライトが減ってしまったことによってこの分全てがカットされている。これに加えて、基本給からも機長は1.5割、F/Oは1割の減給措置が取られている。まだ解雇者はいないこともあって、減給を受け入れなければ解雇になってしまうという圧力を会社から受けている。
- タイ： 勤務・飛行時間制限の超過については、往路の便乗時間に制限がないことが問題となっている。長時間の便乗後に続き、そのまま折り返し便を乗務することが発生している。LCCでは、タイからチェコのプラハまで8人の乗員が乗り込み、4名が往路乗務・復路便乗、他の4名が往路便乗・復路乗務といったことを行っている。
- シンガポール： 96%の運航便が止まっている状況で、アジアは10都市のみ、欧米はロサンゼルスとヨーロッパの3都市(ロンドン、チューリッヒ、フランクフルト)のみへ就航している。1片道の勤務時間制限である13時間を超えることを許容している。5~7時間の乗務は通常は運航宿泊が伴うが、今は往復乗務で行っている。ヨーロッパへは往路乗務・復路便乗というパターンで行っている。
全ての移行・昇格訓練は止まっている状況。賃金体系は6割が固定で4割が変動となっており、現在は変動分に加えて一時帰休分を合わせると、平均で55%の収入減となっている。
- ニュージーランド： 旅客便では、国際線の95%、国内線の98%が運休しており、貨物便を中心に飛ばしている。乗員は余剰となっており、ジェット機で387人、ターボプロップ機で100名が一時帰休もしくは解雇となっている。更にバージンNZも破綻したため、200名の乗員が解雇となった。

以上