



## IFALPA PGA COMM MTG in London 出席報告

### 1. はじめに

2019年9月4日～6日、イギリス・ロンドンにあるITF（国際運輸労連）本部ビルにおいて、IFALPA PGA Committee Meeting が開催されました。

PGA とは Professional Governments' Affair の略で、数年前までは Industrial（産業）Committee 呼ばれておりました。この会議体で扱っている議題は、主に労働条件や賃金制度、雇用問題などですが、昨今の雇用形態や勤務環境が時によっては国を跨いでいる場合もあります。欧州の航空会社では、本社機能、運航許可証、航空機の整備拠点、乗務員の雇用先等がそれぞれ異なる国に点在しているケースがあります。また中東では、自国の航空会社に対して、巨額の政府資金援助を行うといった国家レベルで航空産業の取り組みを行うことで、世界の航空市場に不均衡の影響を及ぼしています。この様な問題に対しては各社の単組レベルではなく、国の関係当局、または政府を動かさないと解決できないものとなっており、取り扱う議題を拡げる為に委員会名が変更されました。

さらに昨年から、PGA COMM MTG に各アライアンスの乗員組合会議体である ASAP（＝スターアライアンス）、OCCC（＝ワンワールド）、SPA（＝スカイチーム）が参加しています。その理由の一つとして、IFALPA には 1 カ国に 1 つの ALPA のみしか所属できないルールが挙げられます。（このルールは ICAO 方式と同様）。一方、複数の ALPA が国内に存在している国が複数あることから（米国、カナダ、欧州）、取り扱っている諸問題に関して IFALPA



ASSOCIATIONS OF STAR ALLIANCE PILOTS



未加盟の ALPA にも影響を及ぼしています。他方、各アライアンスの乗員組合会議体参加には制限が無いことから、IFALPA 未加盟の ALPA メンバーが参加しており、IFALPA PGA COMM MTG と同様の内容を議論していることから、合同開催によるメリットがあると判断したというのが経緯です。

今回の PGA COMM MTG 出席者は、各アライアンスの担当者を含め 20 カ国から総勢約 60 名となり、ALPA Japan からも IND/PGA 委員長が参加しました。以下、COMM MTG の内容をご紹介します。

## 2. 各国の情勢

### 香港

HKOPA（香港 ALPA）は香港並びにオーストラリア・ニュージーランドに居住しているキャセイパシフィック航空とキャセイドラゴン航空の乗員により組織化されています。

中国本土への容疑者引き渡しを可能にする「逃亡犯条例」改正案の問題から発展した香港の大規模デモが収まらない状況となっており、香港政府のトップである林鄭月娥（キャ



リー・ラム）行政長官は、9月4日に改正案の正式撤回を表明しました。しかしながら、あまりにも遅すぎた対応に対し、民主派団体は五大要求を掲げて「闘争を続ける」と表明しており、大規模デモが長期化しております。

このデモによって空港が一時閉鎖となり、また多くの便が欠航となったことから、キャセイグループへの影響は甚大なものとなりました。一方で、正確な損失額やロードファクターの減少数は会社から公表されていません。また今回、問題となったのは、キャセイパシフィック航空及びその社員に対する中国の対応でした。会社は社員のデモ参加に対して否定も肯定もしていませんでしたが、中国当局はデモに参加した社員のリストを提示するよう会社に要求をしてきた他、中国本土におけるキャセイ全便に対するランブインスペクションの実施や、デモに関与したパイロットに対し、中国本土の空港への離発着及び空域通過を認めない措置を取りました。これらの影響によって、香港国際空港封鎖以外の理由でもキャセイパシフィック航空は便の遅延や欠航が生じることとなったのです。その結果、会社は 180 度方針転換し、デモへ参加し

た社員を解雇処分するという判断を下し、結果として多くの地上スタッフや客室乗務員、そして現時点で6名のパイロットが解雇される事態となりました。この6名のうち1名は実際にデモに参加をして拘留されましたが、残りの5名はSNSを通じて今回の改正案に反論の投稿をただけでした。現在、香港 ALPA ではこの6名の再雇用先へのサポートを行っています。

## SAS

今回、SAS のメンバーから組合統合という大きな発表がありました。SAS (スカンジナビア航空) はノルウェー、デンマーク、スウェーデンの3カ国に跨る航空会社で、Trans-National Corporation と呼ばれる多国籍企業です。組合 (ALPA) はそれぞれの国に存在しており、さらに



Braathen 航空を合併したことから、Braathen 航空の組合を加えた4つの組織が共存していました。過去にも幾度か ALPA 統合に向けた動きがあり、直近では2015年にも話し合いの場が持たれましたが、各組織の主張が強く、一部の ALPA のみが協定を締結するといった結果になったことから、これまで以上に4つの組織間で深い溝が生じていました。その為、分裂した状況に危機感を抱いた各組織の執行部は、「将来を見据えて若い世代の為にも組織を統合させる」という意向で、再び統合の機運が高まりました。

まずは各組合の執行部が集まり、統合に向けての話し合いの場を設けることから始めました。似通った文化圏の北欧3国とは言え、言語や法律が異なることもあり、当初はお互いの意見を主張するだけで平行線をたどっていました。そこで異なった戦略手段として、会社の現状を示す様々なデータを分析することにしました。会社の収益に対するパイロット賃金の割合や、欧州他社との賃金水準を比較した表を作成し、SAS パイロットの水準が他社に比べて著しく低いことを示すことで、現状の問題を打開しようという結束力が各執行部員の中から生まれてきたのです。同時に、この会議内容は SNS 等を利用してオープンに閲覧可能となっていたこともあり、各組合員の間でも同様の動きがありました。

こうした議論の結果、賃金、セニヨリティ、スケジューリング、スコープを4団体統一要求として、会社との交渉に挑みました。交渉は全て同一の外部交渉役 (弁護士2名と元判事である交渉専門家) が担うことで、各単組の裏切り行為を図ろうとした会社による各組合との個別交渉の抑止効果に繋がりました。その後の交渉は難航したことから、4月26日から全乗員の

98%である組合員が6日間の全面ストライキに突入しました。

ストライキに向けても事前に入念な準備がなされており、ストライキ期間の執行部と会社との交渉内容は、この期間に集結会（レストラン・バーを貸切にしたイベント等）を開催することで随時オープンに組合員へと伝えられていました。各組合の執行部は、3カ国の集結会に参加の際、ストライキを見込んで事前に購入していたLCC航空券を利用することについて、メディアやSNS等から批判や攻撃があることを予測していたので、それらに対する事前教育を組合員に対して行って行っていました。さらに、IFALPAを含む国内外関係団体からのサポートや、激励文などのメッセージも多く集まり、彼らを勇気づけました。

こうした交渉の結果、3年間に渡る11%のベースアップやスコープ協定、新スケジュールリング制度、3国間での機種移行・基地移動権利取得などを得ることが出来ましたが、何といても最大の成果は、組織統合に成功したことです。例えば、組合間のセニオリティの差異について、他組合と比較して若い年齢で機長となった場合、賃金を維持したまま順位が来るまで副操縦士業務を行うなどの経過措置を取ることにしました。

一方、会社はこの6日間のストライキによって約4,000便が欠航し、36万人に影響を及ぼし、年間純利益の半分近くを損失しました。

組合の統合は全組合員が満足できる内容には絶対になりません。特に心のわだかまりは統合してもすぐには解決するものではありませんが、重要なのは団結を図り、将来のことを見据えた意識を持つことだと強く主張していました。



以上