



## IFALPA PGA Committee Meeting in Auckland 参加報告

### 1. はじめに

2017年6月13日から14日まで、ニュージーランドのオークランドにおいて IFALPA PGA (Professional Government's Affairs) Committee Meeting が開催されました。IFALPA 加盟国から 13 カ国、16 名が出席し、ALPA Japan から IND/PGA 委員が 1 名参加しました。今年 5 月に Committee Chairman が離任したことで、今会議より ALPA Mexico 代表の Hilario 氏 (写真右) が Chairman に就任し、ALPA New Zealand 代表の Dean 氏 (写真中央) が Vice Chairman となりました。



### 2. ICAO ATRP

ICAO が主催している ATRP (Air Transport Regulation Panel=航空運輸規制パネル) の報告がニュージーランド ICAO 代表の Sonya 氏よりなされました。

1990 年代の EU の航空単一市場を筆頭に、現在は多くの国がオープンスカイ政策協定を結んできました。日本においても 2007 年に成長戦略の一つとして「アジア・ゲートウェイ構想」を発表し、韓国、タイとオープンスカイ協定を締結しました。2016 年時点において世界の 173 カ国間で、2,660 のオープンスカイ協定が結ばれており、その内の 6%は第 9 の自由 (カボタージュ) にまで及んでいます。

1944 年に締結したシカゴ条約の趣旨は、各国が“公平かつ平等”の基準で競争を促すものでした。しかしながら政府から多大なる援助や優遇措置を受ける航空会社が増えてきており、競争は“公平かつ平等”ではなくなっています。

例えば中東では、巨額のオイルマネーを原資とし、自国の航空会社への直接的な財政支援や空港などのインフラ整備を行うことで成長を力強く支えています。更に国内で行われる事業活動に所得税や法事税を課さない為、年間 300 億円といった多額の経費削減を実現しています。燃料に関しては、政府から航空機ジェット燃料を無償で、または補助金付きで調達できる特典があります。空港利用に関わる費用も、政府と空港当局、航空会社が三位一体となって協力体制を推進しており、こうした結果、ME3 (中東航空 3 社) は安価な空港使用料、及び空港のグランドハンドリング業務などで有利な条件を得ています。

ICAO ATRP は、各国が航空の自由化を推進していく中で、長期的なビジョンを決めた上で、より公正で公平な競争を促す交渉を行っていかねばならないと提言しています。

### MASA (Multi-Air Service Agreement) Working Group

今回の Working Group に関する報告は、前回に引き続き“Fair Competition (公正な競争)”と

“Principal Place of Business（企業の基盤）”や、“Trans National Airlines（TNA）”と呼ばれるバーチャルエアラインの安全面から見た問題点、等でした。

2011年2月10日にアイルランドで発生した Manx 2（マンクス2）航空の事故について、この航空会社はスペインの銀行を資本としていましたが、運航許可証（AOC）は下請けの会社に登録されており、運航拠点はマン島で、航空券はインターネット上のみで販売し、乗員は派遣会社である会計事務所で雇われていた、いわゆるバーチャルエアラインでした。その為、事故が起きた際に事故調査委員や現地の警察が事故の責任の所在を掴むことが出来なかったという問題が生じました。そして運航乗務員は派遣社員で、この飛行機は夜間に貨物機として運航している為、旅客便として飛ばす為に運航乗務員による座席の設置から仕事が始まります。客室乗務員がいない為、出発前の乗客への安全事項の説明は副操縦士が行っていました。勤務体系が厳しい中で、更に悪気象条件下の運航でしたが、ダイバートの支援を会社側から得られなかった為、操縦士が無理をして三度目の着陸を挑んだ際に事故は起きました。派遣乗員は会社の運航方針に反すると契約が破棄されてしまうこともあり、強いプレッシャーの下での運航を強いられています。そして操縦士は派遣社員であることを理由に、事故に対する責任を取ることもありませんでした。その後、この会社はすぐに倒産しましたが、航空会社の名前を変えて同様のビジネスモデルで再び運航を開始しています。これは、Flag of Convenience（FOC＝便宜置籍）や Atypical Employment（派遣社員）の問題がいかに影響を及ぼしているかを示している事例です。

各国政府の多くは、LCC やバーチャル航空会社といった低賃金の航空会社の新規設立に制約を設けず、むしろ社会にとって低価格運賃は良いものだとして認識しています。欧米では LCC を含めると 100 社以上の航空会社が設立されては倒産しています。アジアには現在 50 社以上の LCC が設立されており、更に運航許可を申請している会社が後を絶たない状況となっています。欧米で起きている TNA や FOC 問題はすでに南米に広まりつつあり、やがてアジア地域にも影響を及ぼす可能性が大いに予想されます。

ASEAN 単一航空市場が 2015 年に締結しましたが、安全面の視点から、欧州において EASA（欧州安全航空機関）が実施している安全管理の分析や研究、安全規制の施行とモニタリングを行う機関の設立がアジア地域においても必要であると考えられます。乗員の立場から安全を含めた諸問題を議論する為、2017年10月にインドネシアのジャカルタで開催される IFALPA Asia Pacific Regional Meeting において、WG メンバーが同席して議論を行う予定です。WG における今後の課題として、各国当局や政府がこうした不安全问题を認識し解決しようとしているのか、そして長期的な航空の国策が計画されているのかを各国の乗員組合を通じてモニターしていきます。

### 3. Regional Report

#### ① Asia Pacific

アジアは LCC や中東勢の影響を受け、ロードファクターとイールドへのインパクトは引き続き大きく、特に中東勢による高供給のキャパシティが問題となっています。レガシーキャリア（既存航空会社）は両社の板挟みとなっており、業績に伸び悩む会社との交渉に臨む組合も難航している状態です。アジア地域では文化的な背景もあり、乗員組合が各国の当局や政府と直接交渉する環境にはありません。しかし欧州や米国で起きている諸問題は、それら地域の航空会社内の労使交渉で解決出来る範囲を超えています。いずれアジア地域でも同様の問題となりうる為、徐々にでも政府や当局と交渉する場を設ける必要があると思われます。

航空機の航続距離が延びる中、シンガポール航空とユナイテッド航空では ULR (Ultra Long Range = 超長大) 路線として SIN~SFO 間の就航を開始しました。ULR とは飛行時間が 16 時間又は勤務時間が 18 時間を超える勤務で、これに対する疲労管理や勤務時間制限などが今後の検討事項として挙げられています。以下が航続距離と今後予想される ULR 路線です。(現時点での世界最長路線はカタール航空が行っているドーハ~オークランド間で飛行時間が 18 時間 30 分です。)

| Aircraft               | Range   |
|------------------------|---------|
| A350-900 MTOW 268tonne | 7270 nm |
| A350-900 MTOW 275tonne | 7750 nm |
| A350-900 MTOW 280tonne | 8100 nm |
| A350-900ULR            | 9700 nm |
| B787-9                 | 7635 nm |
| B777-8X                | 8700 nm |
| B777-9X                | 7600nm  |

| Route                     | Distance | Airline?    |
|---------------------------|----------|-------------|
| Singapore - San Francisco | 7330 nm  | SIA, United |
| Singapore - Los Angeles   | 7180 nm  | SIA         |
| Singapore - New York      | 8275 nm  | SIA         |
| Ho Chi Minh - Los Angeles | 7090 nm  | Vietnam     |
| Bangkok - Los Angeles     | 7180 nm  | Thai        |
| Jakarta - Los Angeles     | 7800 nm  | Garuda      |
| Manila - New York         | 7380 nm  | PAL         |

## ② Carribean-South America

メキシコでは AEROMEXICO と DELTA 航空の間で Joint Venture が始まり、両社の乗員組合執行部が協力して運航バランスをモニターしています。そういった中で、月間の乗務時間制限を 100 時間に引き上げる提案を会社から受け、組合は会社ではなく政府担当者に直接訴え阻止しようとしています。

ブラジルでは、過去に例がないレベルで政治的及び経済的な危機に陥っています。そういった中で会社が政府に要求していた運航・客室乗務員の派遣制度は認可されず、運航の安全が守られることとなりました。現職の Temer 大統領は外国乗員に対する勤務制限を緩和し、新規航空会社設立に対し外国資本枠を 100%に引き上げる政策を掲げていました。しかし最近になって大統領の汚職問題が発覚し罷免される可能性が出てきた為、この政策提案は撤回されました(現在ブラジルでは外国からの資本は 20%に制限されています)。

## ③ Europe

SEPLA (スペイン乗員組合) による欧州における RPAS/UAV に関するプレゼンテーションがありました。RPAS とは Remotely Piloted Aircraft System の略で、UAV は Unmanned Aerial Vehicle の略です(日本ではドローンの用語がよく使われています)。定義としては、無人で地上からの人間による遠隔操作もしくはコンピューターによる自動操縦によって飛ばされている航空機です。これに含まれる対象は、玩具として販売されるものから軍が使用するものまで幅広く存在します。ヨーロッパでは MTOM (Maximum Take-Off Mass) が 150kg を超えるものは EASA (欧州航空安全機関) によって管理されており、150kg 以下のものは各国が管理しています。



スペインでは右図のような RPAS のライセンス制度を導入し、自家用操縦士免許の所持者もしくは、認定訓練施設での訓練を行うことで操縦が許可されます。SEPLA としては認定訓練施設での教育基準を国がモニターするように提言しており、RPAS 操縦士を準組合員として受け入れています。

#### ④ North America

昨年 12 月、カナダのカルガリーで Sunwing 航空の乗員が出発前にコックピットで気絶する、というニュースが報じられました。これは、他の乗組員や空港職員が当該乗員の行動が不審であることに気付いて通報したことから発覚しました。その後の調査で、体内から基準の 3 倍以上のアルコールが検出されたことから、乗員は逮捕されました。このニュースによるカナダ市民の注目を受け、運輸大臣は各航空会社宛てに注意喚起の文章を送り、乗務前のアルコール摂取禁止の時間を 8 時間前から 12 時間前までに引き上げる指示を出しました。

#### ⑤ New Zealand

主催者である NZ ALPA は、現在抱えている諸事情について報告を行いました。第一の問題点として、組合が複数あることが挙げられます。国内の乗員組合は NZ ALPA と Federation of Air New Zealand Pilots (FANZP) があります。エアニュージーランド航空 (ANZ) 全体の乗員のうち 85% が NZ ALPA メンバーです。FANZP に属しているのは過去に ANZ が B747 を就航していた時の運航乗員が中心となっているため、組織の年齢層は高くなっています。現在、B747 は退役していることから当該組合員は他機種に移行しており、異なる組合員同士が混乗しています。

両組合の異なる点は給与で、FANZP 組合員の方が約 2% 高い給料を受け取っています。更に組合費も異なり NZ ALPA は給与の 0.9% ですが、FANZP は年間 120 ドルのみとなっています。FANZP は賃金向上の運動以外は行っておらず、他のサポートが全くありませんが、この賃金と組合費の差額を逆に魅力と感じて FANZP へ加盟する新人が近年増加しているそうです。そもそも組合活動とは、実際に執行役員や委員会に所属して活動している者でなければ、その目的や活動実態が不明確になりやすい側面を持っています。そのため、日頃からそうした活動をしている人たちが日々の勤務の質を向上させ、働きやすい環境を得る為に努力していることを忘れてはなりません。NZ ALPA の課題として、まずは複数ある組合を一つに融合することで団結力を築き、その力を持って組合活動を多くの組合員に理解させ、乗員生活の質を向上させていく努力を行っていかねばならないのです。

## 4. 最後に

前回 (2016 年 11 月) のコロンビア会議 ([ALPA Japan ニュース 40-25](#)) に引き続き、Fair Competition や Trans National Airlines 問題を取り上げました。この問題が近い将来、アジア地域に影響を及ぼす可能性があることは明らかです。こういった問題を各組合の単組レベルで議論・対策を行うには限界があります。すでに影響を受けている EU 諸国等の乗員組合からのアドバイスを受けながら国内全体で具体的な歯止め策を議論していく必要があるでしょう。

