



IFALPA PGA Committee Meeting in Chicago 出席報告

1. はじめに

2018年9月6日～7日、米国・シカゴにあるユナイテッド航空乗員組合事務所において、IFALPA PGA Committee Meeting が開催されました。

参加者は30か国から総勢50名で、ALPA JapanからはIND/PGA委員長が出席しました。今回はASAP（スターアライアンス乗員組合会議体）と同時期に開催され、ASAPからオブザーバー参加も多数ありました。

2. 各国の情勢

<米国>

ALPA International (ALPA-I) はアメリカとカナダの組合を代表する組織で、34社からなる約60,000人の乗員が所属しています。ALPA-I本部はワシントン ダレス空港の近くにあり、100名以上のスタッフが常駐、弁護士だけでも40人以上が勤務しています。これ以外にも航空アナリスト、公認会計士、メディア担当、そして政府や局に対してロビー活動を行う専門担当者がいます。大きな乗員組合の単組事務所に対してもスタッフを派遣しており、小規模で事務所を構えることが出来ない単組には、会議室の提供や法務・事務的な作業を担っています。

ALPA-Iに所属している乗員は、賃金の1.9%を組合費として支払っており、そのうちの35%が各単組に振り分けられます。そしてALPA-Iが中心となって、各単組に属している乗員に共通するLOLを含む保険制度や福利厚生、法的アドバイス、SNS等を活用した教宣活動を担っています。

<南アフリカ>

サウスアフリカ航空は経営悪化により人員削減を行ってきました。組合側からは、会社が提示した早期退職、休職制度に反対する交渉を長期間行なってきましたが、多くの乗員が会社の将来に期待が出来ないと判断し、昨年だけでも102名が中東やモーリシャス、極東の航空会社へと流出していきました。今年も海外流出は続いており、乗員不足問題が加速しています。

<フランス>

フランスにおける 2012 年からの物価上昇率は 4.7%で、2018 年は 1.3%と予想されています。一方、過去の経営状況や安全問題によって、エールフランスは 7 年もの間、賃金のベースアップが実現しませんでした。今年に入ってようやく労使間交渉を行う状況にはなりましたが、6%のベースアップを掲げた組合要求に対し、経営側が提示した数字は 1%にも満たないものでした。そのため、

組合は 5 か月の間に合計で 15 日間のストライキを実施しました。交渉は難航し、最終的に経営側は全職員に対して 2%のベアを提示してきましたが、投票の結果、反対票が 55%となり否決されました。これによってエールフランス・KLM グループの CEO は退任



に追い込まれました。代理 CEO による在籍期間がしばらくあった後、2018 年 8 月にエアカナダのナンバー2 のポジションにあったスミス氏が CEO へ就任しました。

<ドイツ>

エア・ベルリンは経営の建て直しを図っていましたが、筆頭株主であったエティハド航空からの資金援助が打ち切られたこともあり、大幅な赤字を計上しました。一時的にドイツ政府とルフトハンザが支援して運航を続けていましたが、最終的にエア・ベルリンは破産に追い込まれました。反トラスト法による規定でルフトハンザが買収することが出来なかったこともあり、運航のほとんどがユーロウィングスに移管され、一部はイージージェットに移管されました。拡大を続けているユーロウィングスは乗員不足問題を抱えており、ジャーマンウィングスを吸収合併することも決まっていることから、今後影響を及ぼすことになりそうです。

<ブラジル>

ブラジルは過去数年間に渡って経済状況が悪化しており、特に失業率は 13%を超えています。状況は更に悪化しており、18 歳から 24 歳の 10 人に 3 人は職に就けない状況となっています。来月には大統領選を控えています。汚職問題が取り沙汰されている現政府に対する風当たりは強く、政権交代が期待されています。

旅客需要は伸びている一方で、航空会社が負担する燃油税や保険等の費用が大きいことから利益は減少傾向です。今後、企業における外資比率を100%まで引き上げる動きがブラジル政府内にあり、航空産業が中東勢や外国のLCCといった新興勢力によって職場領域を奪われる危険があります。今後の政府の動きに注視すると共に、ICAOのAir Transport Regulation Panel (ATRP) 会議等を通じ、不都合且つ不均等な2国間・複数国間協定とならないよう監視することが組合に求められます。

3. ライアンエア

EUにおけるTNA (Trans-National Access : ソーシャルダンピングを目的とし、会社機能を複数国に分散させたビジネスモデルを持つ航空会社) の代表とも言えるライアンエア (保有機数432機) では、今年3月、居住する国のALPAへ加入することが一部認められました。それに伴い、国を跨った共通の協定書締結に向けた作業を実施



しています。この協定書によって、統一のセニョリティーリストや居住地の自由選択権を得られることが期待されていましたが、経営側が組合側の労働条件要求を拒否したことから、組合は大規模ストライキを決行しました。その結果、約400便余りが欠航し約67,000人に影響が出ました。

ライアンエアが競合LCCよりも安い金額で提供していることから、他のLCC各社も大都市から遠く距離が離れた空港に数多く離発着しているものの、それでも一部の空港においてライアンエアしか就航していない所が存在します。このような空港の場合、ライアンエアが新規路線開拓に当たり、空港使用料費用低減といった形で自治体から補助金を拠出させることを条件とすることで、就航コストの削減及び費用回収を図っています。

また、航空運賃はULCC (Ultra LCC) といっても過言ではないほど安価ですが、その裏には就航先の空港側との厳しい条件交渉と同時に、利用客に対する航空運賃以外の付加料金が経営の根幹を成しています。例えば、航空券を最低運賃で購入した場合、機内に持ち込める荷物は前席のシート下に収まる小さなサイズのバッグ1つだけで、頭上のコンパートメントは使用出来ません。コンパートメントを使用し手荷物を2つ持ち込みたい場合は、航空券購入時に追加料金を支払い「Priority Boarding」を付加する必要があります。

他にも、ライアンエアの乗客が、オンラインチェックインした場合は搭乗券の印刷が必須、ということを知らずに空港へ行った結果、罰金として60ユーロの支払いを強いられたケースも珍しくありません。

ULCCはその運航率や回転率の高さで収益を捻出しており、乗客が降機後、数分後には次便の搭乗開始などは当たり前で、機内清掃の類は実施されていないのが実情です。

こうしたコスト削減は乗務員の待遇にも影響を及ぼしており、運航宿泊先のホテル代を削減するため空港の駐車場にバスを停めて、車内にて仮眠をとらせるといった施策も行っているそうです。

今後、労働協約締結が一部の国（アイルランド、イタリア）に留まっているライアンエア乗員の状況打開に向け、他国への拡がりに力を注ぎ、EU全体に居住する乗員の待遇の底上げを図っていく必要があります。

以上

