

第 75 回 IFALPA WEB 年次総会 出席報告 (その 1)

1. はじめに

2021年3月17日～19日の3日間、第75回IFALPA年次総会がWEBで開催されました。この総会は当初、英国・マンチェスターにおいて開催される予定でしたが、新型コロナウイルス感染症が収束しておらず、国を跨いで移動が制限されていたことから、昨年を引き続いてWEBでの開催となりました。ALPA Japanからは、議長含め3名が出席しました。

IFALPA 関連の会議は、ICAOと同様、2021年8月まで全ての会議をWEBにより実施するとしています(2021年3月現在)。その後、各国の緩和措置に対応しながら、徐々に実出席形式に戻すとしています。



2. アジア太平洋 地域会議

IFALPA 総会に先立ち、3月10日にIFALPAアジア・太平洋地域会議がWEB形式で開催されました。各国ALPAからの報告のうち、新型コロナウイルス関連を中心にご紹介します。

(1) 韓国

① 新型コロナウイルス関連

国際貨物の需要は旺盛ですが、旅客需要は国内線のソウル⇄チェジュを除き、国内・国際線共に、搭乗率は10%程度と低迷しています。そのため、各航空会社の経営状態は更に悪化しており、当初の6ヶ月分から8ヶ月分へと引き上げられた韓国政府から各航空会社への補償金を、更に引き上げるよう求めているそうです。

国内におけるワクチン接種は3月から開始されており、秋頃までには集団免疫が獲得されると報じられています。航空従事者については6月から接種が開始される予定ですが、ALPA Koreaは当局や保健所に対して、4月の前倒しを要請しています。

② 賃金・一時帰休・解雇

各社の経営状況悪化と大幅な運航削減による賃金への影響は大きく、基本給は維持されているものの、乗務手当が大幅に削減となっており、賃金全体では約7割の減少となっています。また、一部の会社では、乗員を含む従業員に対する短期間の帰休を順番に実施する制度を導入しており、最大で年間8ヶ月の帰休となっています。

中でも国内LCCのEaster Jetは危機的な経営悪化となっており、在籍していた乗員258名の半数以上が解雇され、現在在籍している乗員も無給となっています。

③ 合併問題

大韓航空によるアジアナ航空の買収・合併は、2022年1月に実施される予定です。これが実現すると、韓国におけるフルサービスキャリアは大韓航空のみとなります。両社の子会社LCCであるJin AirとAir Busan、Air Seoulも同様に合併することが検討されており、残るLCC（Easter Jet、T'way、Jeju Air等）に対する大幅な脅威となることは間違いありません。

この合併によって運航便数の削減が予想されていることから、ALPA KoreaはJob Securityを懸念しています。また、ALPA Koreaに所属していない合併予定のLCC乗員も、同様の懸念があるとのこと。

④ 南北問題

韓国統一省は、2021年に予定しているプロジェクトとして、「北朝鮮との航空路・空域の解放」を発表しています。過去には、1998年から2010年の間、南北の航空路及び空域を解放した時期がありました。現在は閉鎖していることから、「領空侵犯」という安全・保安面での課題、また迂回することによる「飛行時間の増大」に伴う燃油費の増加と環境の影響が、課題となっています。

今般の航空路・空域の開放によって、年間約40億円を節約できると試算されています。

⑤ Positive Safety Culture（公正な文化）

大韓航空の乗員がNew York JFK空港で誘導路誤進入をしたケースで、当該乗員は帰国後、非懲罰の自発報告制度に沿った報告書を韓国当局に提出しました。それに対して会社は、誘導路誤進入事例を懲罰の対象とし、当該乗員を1ヶ月の出勤停止処分としたそうです。この件について、ALPA Koreaが航空当局へ問い合わせをしたところ、「各社が実施する懲罰制度について、航空当局がコメントする立場に無い」との回答だったそうです。

欧米諸国から始まった非懲罰の自発報告制度は、現在アジア地域にも広がっています。しかし、韓国のように「航空当局は理解を示すが、航空会社がそうでないケース」や、「航空会社は理解しているが、航空当局及び国全体の文化として、正しく理解していない」ケース等があり、スムーズに浸透していないことが課題となっています。

上記の大韓航空におけるケースでは、IFALPA Response Team（IRT）のメンバーの導入は、アジア地域においては当局が理解を示しているものの、各社がそうではない場合と、逆に、各社の理解はあるものの、当局や国全体の文化が状況を正しく理解していないことが問題となっています。この件についてALPA Koreaは、IFALPAレスポンスチーム（IRT）メンバーからのアドバイスを受けながら、議論を続けていきます。

(2) 香港

① 新型コロナウイルス関連

香港政府は、全ての海外滞在者に対して入国時に3週間の隔離を求め、海外に宿泊した乗員には、2週間の隔離を求めています。この厳しいルールへ対応するため、キャセイパシフィック航空は乗員に対して、ボランティアベースで連続49日間のパターンを要請しています。これは、休息を挟んだ21日間の継続乗務、帰国後の定められた宿

泊施設での14日間の隔離、そして14日間の休日となっています。

宿泊を伴わない折り返し乗務の場合、帰国時にPCR検査が必須となっており、結果が出るまでの1~4時間、所定の場所で待機を命じられます。その他、香港ALPAは自国乗員のみでなく、陽性となった外国乗員の隔離施設へのケアを実施しています。

② デモ関連

香港の逃亡犯条例改正案をめぐる2019年以降の反政府デモに関係する逮捕者が、これまでに10,242人になったと司法当局が報告しています。キャセイパシフィックの社員にも逮捕者が出ており、状況は依然厳しいものとなっています。

③ 香港ALPA内各単組の状況

香港ALPAは以下のような構成になっています。

- ・ **HKAOA** (CX乗員のうち、香港とニュージーランドベース)
- ・ **AAOA** (CX乗員のうち、豪州ベース)
- ・ **AOAE** (CX乗員のうち、英国・ドイツベース)
- ・ **E&APA** (Hong KongエアラインとHong Kongエクスプレスの乗員)

その他、米国及びカナダベースの乗員は、いずれの単組にも属していませんが、近い将来、香港ALPA加盟に向けて準備中です。また、ビジネスジェットや救急遭難ヘリコプターを運航している乗員も加盟の検討が行われています。

a. HKAOA

昨年11月、香港ベースの乗員は、賃金の切り下げ提案となる新たな協定に署名をするか、もしくは解雇という選択肢を一方向的に経営側から突きつけられました。その結果、40名を除きそれ以外の所属乗員がこの協定を受け入れました。ニュージーランドベースの乗員はこれとは別に、5割の賃金カットを受け入れざるを得ない状況となりました。

一方、経営側はキャセイドラゴン航空をグループ会社から外す決断を行い、全職員が解雇処分となりました。機材に関しては、A330とナローボディのほぼ全ては本体に移管されたものの、乗員はA320乗員のみが本体に再雇用され、セニョリティリストの一番下に位置付けられました。

b. AAOA

AAOA所属の乗員は、オーストラリアの労働基準法によって、一時的に無給となる休業制度(Stand Down)の状態が継続しています。それにより、2020年末までは5割程度の賃金が保証されていましたが、現在は無収入となっています。

④ 新滑走路建設

3本目の新滑走路設置工事は予定通り進んでいます。香港ALPAのメンバーも参加している「空港設備ワーキンググループ」では、誘導路の名称やゲート番号の設定に関して、乗員目線でのアドバイスを行っています。

(3) モンゴル

① 新型コロナウイルス関連

モンゴル政府は新型コロナウイルス対策として、2020年2月より国境を閉鎖しています。そのため、一部の貨物路線を除く全ての国際線就航が停止となり、国内線の運航のみとなっています。現在、ワクチン接種に向けて準備が進められており、国民

の行動制限を不要とする目安となる、「国民全体の6割がワクチン接種終了」を目指しています。

② インシデント

2020年7月にMIATモンゴル航空便（B737NG）がソウルからウランバートルに向けて飛行中、エンジン不具合で北京に緊急着陸しました。乗員の判断と操作手順に問題は無く、乗員乗客は無事だったにも関わらず、その後の調査において「乗員の判断に疑問が浮上した」との報道がありました。そこでモンゴルALPAは、IFALPA並びに近隣諸国のAAP Committee（事故調査委員会）メンバー委員会に支援を要請しています。

(4) 中国

① 新型コロナウイルス関連

国際線乗務から帰国後、乗員には2週間の隔離が求められています。また、「ホットゾーン」と呼ばれる危険地域から帰国した場合、更に1週間、計3週間の延長隔離が義務付けられています。

② 需要旺盛な国内線

航空輸送に関して世界的に危機的状況となっている中、中国における2020年の航空業界は、群を抜いて好調でした。その結果、中国は国内線での座キロ（RPK）ベースで世界首位となり、昨年12月にはコロナ前と同水準の国内線需要を回復しました。これは、政府による新型コロナウイルス対策が功を奏したことが大きいと言えます。

③ ジリ貧の国際線による経営への影響

コロナ以前は多くの国際線を運航していた3大国资航空会社（中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空）の経営は大きな打撃を受けており、三社合計で45億ドル（約4,860億円）の損失となっています。中国で第4の規模を持つ海南航空は、過去最大の10億ドル（約1,080億円）の経営損失を被っており、親会社の海航集団は、子会社60社の再構築を実施している最中です。

こういった状況ではありますが、本国の乗員のみについては、帰休や解雇等、行われていません。

④ 乗員の雇用

中国人乗員の雇用は継続となっていますが、乗員の平均飛行時間は、国際線を運航している航空会社を中心に約4割まで減少しており、それに伴って賃金が約2~3割減となっています。一方、外国人の契約乗員は、その雇用契約を破棄されました。

(5) タイ

① 壊滅状態の航空産業

新型コロナウイルスの影響で、タイの航空産業は壊滅状態となっています。国内線は2020年度末時点で、以前の7割まで回復しましたが、国際線の運航は大幅に縮小したままです。

特にタイ航空は、コロナ前から経営状況が悪化していましたが、コロナ禍で更なる大打撃を受けており、結果として、会社更生手続きを申請することが閣議決定されました。現在、中央破産裁判所に対して事業再建計画書を提出した状況となっており、裁判所は今年5月にその判断を下す予定です。仮にその計画書が裁判所によって認め

られたとしても、計画書に則った経営を5～7年間継続しない限り、タイ航空の復活は無いと言われていました。

② 乗員の解雇と基金の設立

タイ航空経営側は、「2021年における必要乗員数は400名」と表明したことで、400名は解雇処分を受け、残りの約500名は一時帰休となっています。そこでタイALPAは、解雇処分となった乗員に対して、金銭的な救済措置を実施するための基金を設立しました。これは、一時帰休の乗員を含む900名の乗員が、ボランティアで自らの5%未満の賃金を救済制度基金に寄付を行うというものです。こうして集められた資金は、解雇された乗員のライセンス維持や、新たな型式のライセンスを取得するために使用される予定です。現在、900名の乗員のうち、半数以上が寄付を実施しています。

③ 協定問題

タイにおいては、組合組織を結成することが国の制度として禁じられており、各航空会社は勤務協定を締結することが叶いません。

このため、新型コロナウイルスの影響により経営が苦しくなったある航空会社では、乗員が一方的に大幅な賃金カットを受け入れなければ解雇処分とするケースや、乗員採用の際に、初期訓練費用として200万バーツ（約700万円）を要求するといったケースが発生しています。

④ タイALPA組織問題

多くのタイ国籍の乗員が解雇となり、タイALPAに所属する乗員総数も大幅に減少しています。また、タイALPA議長の判断で、解雇もしくは一時帰休となっている乗員に対する会費免除の措置を取っています。こうした結果、タイALPAの資金状況が厳しくなっており、今後はIFALPAへの分担金支払いも厳しくなることが予想されます。

また、乗員を大勢失ったことから、タイALPAの活動が制限され、これまで実施してきた国際会議への参加を見送るケースが予想されます。バンコクにはICAOのアジア事務所が設置されており、タイALPAメンバーは過去、多くのICAO会議へIFALPA代表として出席し、乗員としての意見を主張してくれる貴重な存在でした。今後はこれまでと同様、ICAO会議等へ継続して乗員が出席するため、近隣諸国のALPAメンバーによるICAO会議への出席が求められます。

(6) オーストラリア

① 新型コロナウイルス関連

2021年に入り、メルボルンやシドニーで、新型コロナウイルスの陽性者が大幅に増加し、政府が州全体をロックダウンとしたことから、国内線の運航は大きな制限を受けました。国際線の運航制限は依然として続いています。

② 各航空会社の状況

a. カンタス航空

政府による国際線の運航制限の影響で、カンタス航空は大幅な経営打撃を受けています。国際線主体の航空機であるA330やB787乗員のほとんどは一時帰休（Stand Down制度）となっており、同じく国際線主体のA380とB747乗員については、復帰の道筋すら全く見えていない状況となっています。

b. タイガーエア

オーストラリアで破産した航空会社の一つで、220名の乗員全員が解雇となりました。

c. バージンオーストラリア

2020年4月に経営破綻し、同年10月には、B777とA330乗員合わせて350名、更にATR乗員75名が強制解雇され、B737乗員50名は自発的解雇処分となりました。現在会社は、新たなスポンサーを得て経営再建中であり、B737乗員約800名と、A320及びF100乗員120名によって運航が維持されています。

d. ジェットスター

2021年3月の時点で、ナローボディの全乗員は復職しています。しかしB787乗員は、未だスタンドダウン制度による一時帰休中となっています。

(7) シンガポール

① 新型コロナウイルス関連

シンガポール航空の乗員は、乗務終了後に合計3回（帰国時、3日後、および7日後）のPCR検査を受ける必要があります。最後の検査の結果判定までの2日間を含め、計9日間の自己隔離が必要です。また運航宿泊中は、政府の要請により、ホテルの部屋から一歩も出ることが許されません。これは、旅行者に課している帰国時における2週間の隔離期間を免除するためだというのが理由です。

ファイザー社の新型コロナウイルスワクチンが昨年12月にシンガポールへ届き、その後、モデルナ社製も認可されています。政府は、医療従事者と合わせて航空従事者にも接種の優先権を与え、1月13日から乗員・客室乗務員に対する接種が開始されました。運航・客室乗務員全体の9割以上が接種を希望し、3月中には1回目の接種が完了することになっています。

2月11日のジャカルタ行きの便から、全乗員がワクチン接種を受けた運航が始まりました。3月末には希望する全乗員の接種が完了することから、シンガポールALPAは、海外における運航宿泊中の外出制限解除や、帰国時の検査回数の減免、帰国時の隔離期間の緩和などを国に対して求めています。

② 合併

シンガポール航空は、グループ会社であったSilk Airと2021年2月に合併し、Silk Airの乗員は、本体乗員のセニョリティリストに統合されました。機材も3月初旬からシンガポール航空の塗装に一新され、新たにシンガポール航空B737型機が就航しました。

③ 運航特別措置

現在、上海と北京へ就航するシンガポール航空は、中国政府による入国時の厳しい検査を避けるため、折り返し運航を行っています。これは、協定や国の基準を超えた運航となることから、ダブル運航（4人での運航）を実施しています。しかし、ICAOが定めた新型コロナウイルスによる勤務時間超過容認措置も3月末までとなっていることから、その後については未定となっています。

(その2へ続く)