

ヨーロッパ労働運動再論

——フランスを中心に——

一ノ瀬 秀文

1. フランス労働争議統計について

釈迦に説法であるが、資本主義諸国の経済統計、社会統計一般について、政府が発表した数字をそのまま鵜呑みにすると、時には大きなミスを犯しかねない。注釈なしに、その数字を使って人に説明すると誤解を与えることになる。

その典型例の1つが失業統計であることは、最近では常識となっている。97年のイギリス首相選挙のとき、労働党が保守党政府雇用省の失業統計を「詐欺、ペテンだ」と激しく攻撃したことがあった。だが、ブレア労働党政権になってから、どこがどのように改められたのか、目下のところその形跡は不明である。『海外労働白書』（平成10年版）には、イギリス国家統計局などの失業統計の数字が引用、紹介されている。それによると、イギリスの雇用者数は1994年の2166万人から97年12月の2308万人に増えている。そこに含まれるパートタイム労働者数も同期間に599万人から682万人に増え、雇用に占める割合は94年の27.7%から97年12月の29.5%へと30%近くに高まっている。これに対応して失業者数は94年の262万人から97年末の141万人へと121万人も大きく減少し、完全失業率は9.3%から5.0%へと低下の一途を辿ってきている（『海外労働白書』平成10年版19ページ）。さらに、その後1998年7月までの数字も同様の傾向で進んでいる。イギリスの雇用は欧州大陸諸国、とくにドイツやフランス、イタリアの失業増大傾向、高失業率に比し極めて対照的な様相を示しており、経済の好調さの証しであるかのように見える。「長期失業者の割合」を見ると、96年のイギリスの9.5%に対し、ドイツは48.3%（95年）、フランスは39.5%、イタリアは実に65.6% (!) という高さに

なっているのである。イギリスだけがずばぬけて雇用がうまく行っているように見える。それは本当なのか。

ここでは、失業統計のカラクリの分析とか失業の国際比較をするつもりでこのようなことを言い出したわけではない。このイギリスの雇用者数からパート労働者の数を差し引くと、のこりはパートでない雇用の労働者のように見える。それは、フルタイム労働者だと誰も一応は考えるはずである。だが、果たしてそうなのだろうか。フルタイムといっても、人材派遣会社に登録して期限つきでフルタイム労働を行うケースもあれば、直接、臨時のフルタイムとして雇用されるケースもあるであろう。どこの国でもそうだろうが、表に出ない、様々の形態の不正規の就業がある。次に紹介するのは、実は逆のケースで、表向きは「失業者」として扱われながら就業しているというイギリスの事例である。

イングランド東北部クリーブランド郡にティーサイド (Teesside) という工業中心地がある。ここがかつてはICIやブリティッシュ・スチールなどの巨大産業企業で働いていた労働者の約4分の1が1976-86年の期間に失職し、また、製造業、建設業全体のおよそ半分が過剰雇用として追い出された。そして、その多くが「まともな仕事」('proper jobs') にありつけず、正規の労働市場から完全に締め出されている。このような町の実態調査が伝える事実がある。1995年1月の失業率は15%で全国平均の8.7%よりはるかに高く、40%が長期失業者だという。この町は「ヨーロッパの車犯罪の首都」などと言われるほど荒んだ町となった（リチャード・K・ブラウン編¹⁾ P. 104-105）。ここでの不正規就職の1つに 'fiddly' jobs と揶揄的に呼ばれるものがある。fiddle

ヨーロッパ労働運動再論

というのはバイオリンのことであるが、なぜ「バイオリンのような仕事」と呼ばれるのか説明はない。社会保険給付、失業保険給付を受給しながら、こっそり働く仕事（露頭すると給付を打ち切られてしまう）のことを指しているそうである。「二重取り」(doing the double) とか「追加の一杯（酒）を貰う」(taking a backhander) とも言うとのことである（同上、P. 115）。このような俗語が生まれるというのは、このようなケースがある程度普及していることを示すものであろう。調査サンプル214人のうち約3分の1がこの「バイオリン仕事」に就いていた。最も多いのが鉄鋼産業での現場下請け労働、建設業現場や自動車機械工下請け作業、タクシー運転手、バーの仕事などと言われる。これらの仕事は極めて短期で、不定期で、安定的でなく、事故で負傷したりしても何の手当も今後の補償もない。一般的に極めて低賃金、低収入である。これには、まだいろいろと注釈があるがここでは略す（P.116-119）。

日本では、日本マンパワー社とかその他の無数の人材派遣会社が簇立して、あっという間に日本の労働市場のフレキシブル構造ができ上がり、とくに民間企業では終身雇用制や年功賃金が大きく破壊されつつある。早期退職のリストラに出会った中高年労働者の多くが極端な低賃金の職すらなかなかなく、長期失業者に転落している。日本の労働市場はイギリス型になりつつある（その指標の1つは男子の失業率が女子のそれよりも高くなったことである。「労働市場の女性化」が進んだのである。オランダを除くヨーロッパ大陸諸国ではまだそうっていない）。生活をつなぐためにはどんな短期の不安定な仕事にでも就かざるを得なくなっている（日本でも、家計を維持するために副業として夜間にも働く「ムーンライター」がアメリカ同様に増加しつつある。「日本経済新聞」98年8月31日付夕刊「生活家庭」欄参照）。要するに、統計数字にはこのような実態は何も出てこないのである。

前置きが大変長くなったが、じつは私の前稿（本誌31号、拙稿「ヨーロッパ労働運動の新しい展開」）では、フランスの争議統計の読み方が軽率であったため、正しく事態を説明していなかったところがあった（本誌31号5ページ末尾の3行から、7ページ最

初の2行までの5行）。それは、82年以降、フランスの「争議参加人員」「労働損失日数」が他の諸国に比して非常に少なく、フランス労働運動がこの期間低調のまま不活発に推移していたという意味の記述である。

実は、これは、フランスの争議統計が、「農業と公共部門を除く」その他の分野での争議しか対象としていない、という特有の統計的欠陥、統計的制約に十分注意を払わなかったためであった（ドイツおよび1987年以前のニュージーランドの統計もそうになっていることに注意）。公務員や公共部門のストなどはこの統計には全く表れない、ということなのである。だから、1993年のエール・フランスの大規模なストなどは、この国の争議統計には全く反映しなかったのである。

80年代初頭のミッテラン政権下で、かなりの数の巨大企業、銀行が「国有化」された。それらの多くが、まだ、国有部門として重要な位置を占め、大きな比重を占めている。そこで、これらの基幹的部門の争議が統計に全く出なくなってしまったのである。フランスの争議統計では、争議件数が多い割には、労働損失日数や争議参加人員数が極端に低い。それは、主として民間の中小の争議が統計に表れるようになっていたためである。フランスの労働運動は、この争議統計が示すほどには、他の諸国に比して極度に低迷していたわけではなかったのである。94年以降、とりわけ95年以降、フランス争議統計の数字が一挙に跳ね上がるだろうと述べたのは、この国の統計にたいする無知を暴露したようなもので、恥じ

第1表 不完全なフランスの労働争議統計
(1994-97年6月)

	94年	95年	96年	97年(6月まで)
局所的紛争				
争議件数(件)	139	175	120	137
参加人員(千人)	17.9	43.5	11.4	18.0
労働損失日数(千日)	500.5		37	—
一般的紛争				
参加人員(千人)	—	—	—	—
労働損失日数(千日)	20.5	111.3	0.3	—

資料：フランス雇用連帯省「Bulletin Mensuel des Statistiques du Travail」

注 局所的紛争（企業レベルの争議。企業レベルをこえると「一般的紛争」となる）の争議件数、参加人員は月平均。農業・公共部門を除く。

(出 所) 労働大臣官房国際労働課編著『海外労働白書』1998年版、日本労働研究機構、207ページ

入る次第である。だが、94年、95年だけは、さすがに民間も同調した大きなたかひとなったことが第1表でも分かる。労働運動が公共主導型であることがフランス特有の事情となっているのである。

前稿に掲示したILOの各国争議統計では、フランスの数字だけは94年どまりで、95、96年の箇所がブランクになっていた。この数字が出てくれば、それは従来の数字に比べて大きく跳ね上がるだろうという予想をのべた。ところが、『海外労働白書』1998年版に出ているILO統計を見ても、依然として95、96、97年は、フランスだけが「データなし」として示されている。公表されていないのである（公表されても第1表のような極めて不完全で何となくうさん臭い数字でしかない）。

96年、97年には、長距離トラック運転手の大規模な長期ストがあった。これは「公共」でも「農業」でもないから、この統計に大きな数字が出るはずであるし、出なければならぬはずである。個別企業レベルではないから、「一般的紛争」の労働損失日数というのが大きくならねばならないと思われた。トラック労働者のストによって、ガソリンスタンドや自動車工場その他の労働もストップした。だからその数字も大きく出てくるべきなのに、それが、95年の111.3（千日）から96年の0.3（千日）へと逆に極端に減っているのである。

いずれにしても、大まかに言えることは、90年代後半のフランスでは、労働の主要分野のほとんどがまだ「公共」部門であり、広範なゼネストが「公共」主導型で行われたということである。自動車のルノー社は、民営化されたはずであるが、まだ完全に民営化されておらず、スウェーデンのボルボとの提携＝合併話が出たとき（95年か96年のことだったと記憶する）、それが理由で話がこわれたことがあるくらいである。だから、97年のルノーのベルギー・ビルボード工場閉鎖問題で「ユーロ・スト」「ユーロ・デモ」（3月16日に7万人のデモ）が行われた（『海外労働白書』同上、216ページ）。だが、ルノー社が完全に「民営化」されていなくて「公共」と見なされれば、これは争議統計に出てこないことになるのである。あとでも触れるエール・フランス（航空）もフランス・テレコム（電信電話）も、まだ完全に民

営化されていないので、同様に扱われることになる。98年6月のエール・フランスの長期パイロット・ストも争議統計に出てこないことになる。いずれにしても、フランスの統計は、公表が遅れるし、公表されても実際の状況をつかめないような操作的情報だと言われても仕方がないであろう。

2. 英米型ネオリベリズム(市場主義＝「脱規制」・自由化)とフランス型「国家資本主義」の対照(Contrast)

99年1月から、EU通貨統合実施により単一通貨「ユーロ」が発足する。これに対して、イギリスには、「ユーロペシズム」（欧州市場統合懐疑主義）が根強くあつて、第1次ユーロには直ちに加盟せず、時を措いて後から加入することを決めている。イギリス支配層は「欧州」に対して一定の距離を置き、「独自性」を保とうとしている。ドイツ、フランスに主導権を与えたくないからである。

他方、アメリカ主導型の貿易と外国直接投資のリベラリゼーション（自由化、対外開放）、多国籍企業の活動に対する脱規制などを基本的な柱とする「グローバル化」にはブレアのイギリスは積極的同調者＝推進者として振る舞ってきた。この貿易と対外直接投資の「自由化」を柱とする「多角的体制」の1つの大きな柱が「多数国間投資協定」（MAI－Multilateral Agreement on Investment）で、1995年からOECD内で作業が進められ、1998年中にはOECD全加盟国が、中核的役割を果たしてきた29カ国を中心に、調印に漕ぎつける日程となっていた。だが、利害や見解の各国間対立も絡み、議論百出でコンセンサスが成立せず、欧州議会は内容の根本的改革なしには署名しないという決議を3月31日に採択している。また、フランス経済財務相もこれよりさきの2月25日にMAI交渉から下りると表明して、引き揚げてしまった。MAIの内容そのものとアメリカの強引な進め方はネオ・インペリアルイズム（新帝國主義）だという国際世論の批判も大きくなってきていた。今回のフランス政府の対応は、英米流の市場経済主義一辺倒に流されることを許さない、フランス特有の立場を示している。国民的世論や労働運動の圧力もそこに反映しているように思われる²⁾。

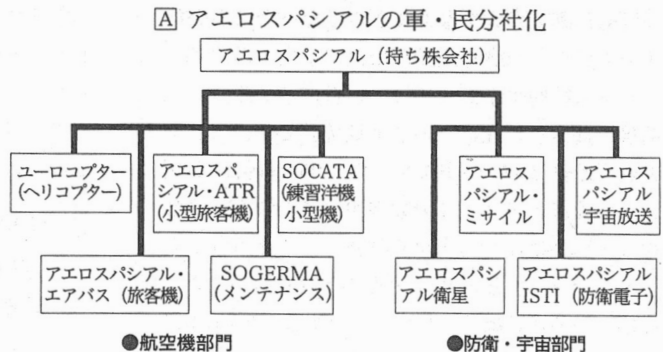
ヨーロッパ労働運動再論

この圧力が、公共部門、国営企業の民営化と「脱規制」を阻止し、大資本本位のリストラの嵐を食いとめる力となっていると考えてよい。それは英米流のネオリベリズム(市場経済主義)と対立する立場である。

ところで、労働運動と無関係な話をまともや持ち出すようであるが、つぎも、フランス型資本主義の特徴を象徴する事例と思われるので、お許し願いたい。欧州統合の進行、市場分割をめぐる国際競争の世界的激化のもとで、欧州の航空・防衛産業の国境をこえた再編・統合が推進されようとしている。イギリスのプリティッシュ・エアロスペース (BAe 航空) と GEC (防衛電子) ドイツのダイムラーベンツ・エアロスペース (DASA 航空宇宙)、そしてフランスのエアロスパシアル・グループが、それぞれの企業を単一の持株会社の傘下に統合しようという交渉を長らく続けてきた。だが、最大の難関がフランス企業が国有・国営である、という点にあるとされた。独・英企業グループはフランスに民営化の要求を何度もつけつけ、ジョスパン内閣になってからも、その方向に事態は前進するかに一応は見えた。だが、フランス側は国際的企業合併に進む以前に、まずフランス内の企業間の関係整備が必要だ、「仏一仏の内輪固

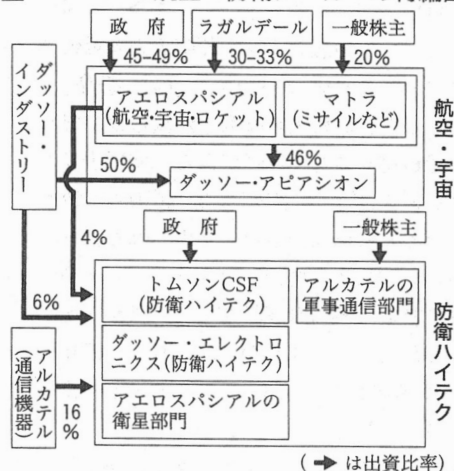
め」(“Franco-French consolidation”) が先行するとして、なかなか思うように事が進行していない(第1図A・B参照)。イギリスのGEC社長は「(欧州の防衛産業再編の)最大の障害の1つはいくつかの国での防衛産業の国営化。こうした企業が株主価値の創造を原則に動くビジネスマンによって経営されるようにならない限り、再編話は進まない」(「日経産業新聞」1998年6月24日)と業を煮している。「BAe も DASA も、フランスその他の政府が株主としてそこに入ってくるようなら、合併統合してまでヨーロッパのスーパーカンパニーをつくらうというような話には同意しない」(「フィナンシャル・タイムズ」(98年10月13日の「評論・分析」欄。このほか同年10月14日の同紙「フランスーサーベイ」特集号

第1図 フランスの国有航空・防衛産業



(出所)「日経産業新聞」1998年6月23日

② フランスの航空・防衛メーカーの再編図



(出所) 同上紙 1998年11月11日

「防衛」欄、同9月3日の「エアロスペース」特集を参照。なお、その後の新しい進展については、末尾の注3を見られたい。ジュッペからジョスパンに首相が代わってから、ユジノール(鉄鋼)、ペシネー(アルミニウム)、CIC(銀行)、GAN(保険)などの国営企業の国家持株の一部または過半数が売却されているのも事実である。しかし、ジョスパンは、首相就任後の全般的政策の基本路線について明らかにした際、「大規模公共企業に代表される国民の共通世襲財産(common patrimony)を民営化して、競争場裡に投げ込むようなことには与みしない(we are not in favour of the privatisation...)」と確言しているし、また、ジョスパン政府にはトムソン-CSF(防衛電子)やエール・フランスの国家持

株の過半数を売却する計画はない。ジュッペ政権が続いていたならば、民営化がさらに進む可能性があった。それゆえ、95年、96年の労働者の大規模な全国闘争（ジュッペ緊縮計画反対、民営化反対）の意義は決定的であった。それは、市場経済をオールマイティとするネオリベリズム路線とのたたかいでもあった（民営化阻止とはそのようなことを意味した）。

このように、フランスでは公共部門労働者のたたかいが、90年代後半、とくに中心的役割を演じたことに注目する必要がある。だが、それと同時にこれまで目立つことのなかった分野で新しい強力なアクターが登場してきた。長距離輸送トラック運転手の大軍がそれである。彼らによる道路封鎖闘争がすでに1992年7月にすでに経験済みであったことは、本誌29号に発表された藤好重泰氏の論文で明らかにされているが、この92年の経験が96年の大規模長期道路封鎖闘争とし再現された。それは、95年、96年のフランス全土を揺るがした「ジュッペ緊縮リストラ政策」に反対する大規模な波動的ゼネストに触発され、助けられて展開されたが、逆に、こんどはこのトラック運転手・道路封鎖大闘争が全国、世界の耳目を聳動させるほどのインパクトを持ち、それによってたかう労働者全体を鼓舞激励することにもなった。この闘争は、97年にも協定の履行を求めて再度くり返された。

現代資本主義の経済・産業の超高度発展は、モータリゼーションと近代的道路網、スーパー・ハイウェイの普及を生み出し、産業と商業の日々の稼働はこのインフラストラクチャーにますます依存して行われるようになった。そして、産業活動が“ジャスト・イン・タイム”（JIT）化されて、手持ち部品在庫量がミニマムにされればされるほど、このインフラはますます重要不可欠の「動脈」となるに至った。そのことをまざまざと示したのが、わが国の95年の阪神大震災のケースで、たった1つの部品の供給がストップしたことで自動車組立工場が操業停止を余儀なくされた。ヨーロッパ大陸では、幹線道路は国境を超えて各国を縦断するかたちで四通八達しているので、1国での渋滞は他の諸国の麻痺に連動していく可能性を大きく秘めている。96年のトラック・ストのときには、ドーバー海峡トンネルを通

てフランスの工場に自動車部品を運ぶイギリスのトラックがドーバー入口でストップするなどのことがあった。

情報通信システムなどのハイテクで装備された産業幹線道路のハイトップ近代化の様相と裏腹に、そこを走る長距離トラック運転手たちの労働条件は前近代的な劣悪さで、低賃金と超長時間労働、零細な個人経営で未組織が大多数、他に例をみない長時間超過労働に対する賃金・手当さえ支払われないという超過搾取の下に置かれてきた。そのような限界状況がピークに達し、自然発生的とも言えるかたちで、かつてない大規模な道路封鎖ストライキとなって爆発したのが96年秋の大闘争であった。現代資本主義が、近代的輸送道路とトラック運転手の劣悪な労働の両方に依存しなければならない構造になっていることが、長距離トラック運転手が資本とのたたかいで重要な位置と役割を占めることになったのである。

ヨーロッパでは、幹線道路が国際的にネットワーク状に繋がっている。それが各国トラック運輸労働者の国際的連帯と統一行動を生み出す条件にもなっている。

「しんぶん赤旗」（98年9月9日）および「フィナンシャル・タイムズ」（同）によると、9月8日、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、ルクセンブルグなど欧州各国の長距離トラック運転手が、フランスを中心とする国境地帯の約20カ所を一部封鎖し、劣悪な長時間労働の制限という要求を掲げ、経営者たちと欧州委員会に対する厳しい抗議と警告を意味する国際統一行動を展開した。これは、国際運輸労連（ITWF）が組織したグローバル行動日の一環をなして、ITWFと欧州運輸労働組合連合の共同の呼びかけによるものであった。フランスの労組ナショナルセンター、CFDT、CGT、FOも応援に参加した。また、ドイツのÖTV（公務公共・運輸・交通労組）も行動に加わっている。

この抗議闘争は、欧州委員会の「運輸業者と組合との交渉が9月末までに合意に達しなかった場合には、EUレベルでトラック運転手の労働時間を制限する立法化に着手する」という約束にもかかわらず実行されたもので、EU委員会まかせではなく自力で労資時間短縮協定を勝ちとるという意志を表明し

ヨーロッパ労働運動再論

たものであり、協定案の合意が成立しなかった場合の警告だとされている。FST運輸労連書記長のロマノ・ヴィヴァレリは、たとえ労資協定が結ばれようと欧州委は独自に労働時間にかかわる法改正を行うべきであって、トラック運転手はますます我慢できない状況に追いつめられているのだ、と語っている（「フィナンシャル・タイムズ」同上）。

このように、長距離トラック運輸労働者のたたかいは、フランス1国レベルをこえてEUレベル、グローバルなレベルに広がっている。3年前にはフランス1国でのたたかいが、いまや、EU全体を揺り動かす力を持つものに発展しているのである。

アメリカでもヨーロッパでも、ネオリベリズムの「脱規制」(deregulation)政策により苦難を強いられてきた分野の1つがトラック運輸部門の労働者たちであった。ここでの市場競争がますます激しくなっている。そのしわよせが、トラック運転手の不安定雇用(パートタイム就業)、低賃金と長時間労働であった。だが、アメリカの97年のUPS大ストライキと欧州トラック労働者のたたかいは、ネオリベリズムの「脱規制」に対する抵抗の新しい発展を示すものであった。

3. 98年エール・フランスのパイロットストと世界の航空運輸労働者のたたかいの新局面

98年6月初旬、フランスでのワールドカップ・サッカー世界大会を前に、エール・フランスの3200名のパイロットの99%が10日間のストを打った。

事の発端は、5月27日、エール・フランスのジャン・シリル・スピネッタ社長が、98年3月までの1年間の財務報告を行ったのち、98年度の計画として同社の部分的民営化にともなう売却株をパイロットたちに、給与カット(5億フラン=8400万ドル(当時))と引きかえに、譲渡すると発表したことからである。エール・フランスのパイロットの60パーセントを組合員に持つSNPLをはじめ、他の同社パイロット組合も、労使の正式の話し合いもないまま、6月1日朝からいきなりストに突入した。フランス共産党から運輸大臣として入閣したジャン・クロード・ゲーソーが、労使双方に交渉のテーブルにつくよう呼び

かけたが、労使は非難の応酬に終始するばかりで交渉はデッドロックに乗り上げ、ストは続くことになった。

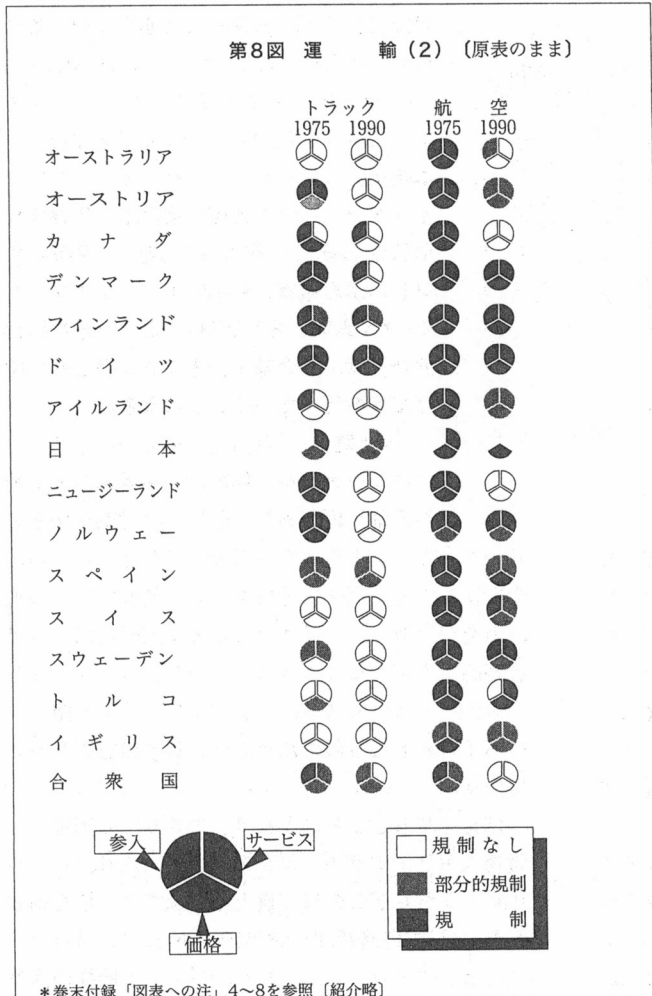
フランス国鉄の4つの主要労組も、5月28日、6月4日から36時間ストに突入すると声明し、経営側が賃上げ要求に応じなければ、10日開幕のサッカー・ワールドカップの会期中まで続行すると警告した（「日本経済新聞」5月30日）。「フィナンシャル・タイムズ」6月4日によると、仏国鉄労働者の3分の1を組合員に持つFGAACがそのように言っているだけであって、他の国鉄労組は、FGAACがサッカー・ワールドカップ大会を人質にして賃上げをもぎとろうという脅迫以外の何ものでもないとは非難し、組合員に同調しないよう呼びかけている、と伝えている（——結果については未確認）。

6月4日になると、国営電力、国営ガス従業員3万人以上がパリ都心部でデモを行い、翌年に実施されるEUエネルギー自由化〔外国資本がフランスの電力、ガス市場に参入できる〕に抗議を表明した。

この頃から、エール・フランス労使双方が、世論その他の圧力もあって柔軟で前向きな態度に変わりはじめた。SNPLのパイロットの特別集会が開かれて、賃金・株式スワップを受け入れることでまとまった、と伝えられている（「フィナンシャル・タイムズ」6月5日）。スワップによる賃金カットは15%に相当すると言われ、それは、エール・フランスの20%民営化の一部となる予定だと伝えられていた。

だが、10月13日に正式の協定となるまでの交渉過程で会社側は、賃金・株式スワップを不可欠の条件としていたのが、組合員の選択にまかされることになった。いくつかのオプションがあり得ることとで、持株を選択の場合は、キャリアに応じ、年収の2~3%と引き替え、そして株式を選択しなかった場合、賃金は現状で凍結になるという（「フィナンシャル・タイムズ」10月14日）。そして、ジョスパン政府は、エール・フランスの完全民営化、過半数民営化はあり得ないと言明しているので、同航空は部分民営化後も国有企業として存続していくことになりそうである。つまり、それは基本的にはエール・フランスが「公共企業体」として維持されるということであり、パイロットおよび職員は「公共企業体

第2図 フランスが出てこないOECDの各国規制緩和・民営化図表



(出所) OECD編・山本哲三／松尾勝訳『規制緩和と民営化』東洋経済新報社、1993年（第1刷）、1996年（第2刷）96ページ。

労働者」という身分を保持することになる。われわれは、エール・フランスの例を通して、フランスのような国で国有企業という企業形態の存在がどのような意味をもっているのか、改めて検討して見る必要があるように感じる。

ここに、データとしては少し古いが、1992年にOECDが調査し、まとめた加盟諸国における規制改革、民営化と競争政策の状況を主要業種別に整理したサーベイがある。それをチャート化したものが第2図の紹介例である。見られるようにここにはフランスは出てこない。どの業種をとっても

同様である。本文では業種毎の国別記述にフランスの項が独立してあるにもかかわらず、図表はすべてこのようになっている。英米型市場経済主義の民営化に歩調が揃わないフランスの状況を図表化することに対して、フランスが抵抗したのかもしれない。

5月28日のエール・フランスの経営状況について発表のさい、スピネッタ社長は、同社が米国の2つの航空会社、デルタ・エア・ラインズおよびコンチネンタル・エアラインズとの提携を固めてきたが、これは、ヨーロッパにおけるエール・フランスの地位を補強するものであり、イタリアのアリタリアがKLMをヨーロッパの提携相手として選択する決定をしたことによってエール・フランスが孤立させられるという強い懸念を帳消しにするだろうと述べた。詳述はできないが、この数年来、世界の航空会社の国際的合従連衡が激しく進行しつつあり、「国際的戦略提携」の4大集団が形成されている（第3図参照）。ところが、エール・フランスは、この集団のどこにも入っていない。日本航空とはコード・シェアリング、マイレージ・サービスで提携関係があるものの、他は明らかでない（『航空ビッグパンの衝撃』『週刊東洋経済』98年3月21日、「フィナンシャル・タイムズ」同年7月9

日、その他）。

このようなかたちをとって、世界の航空市場は「メガ・コンペティション」と呼ばれる競争激化の新局面に突入し、それと絡む激烈なリストラ攻撃が空運労働者に襲いかかっている。なかでも、日本の航空リストラは世界に類のない「ルールなき資本主義」の典型とも言える形態のものとなっている（航空労働研究会『規制緩和と航空リストラ』旬報社、1998年、「しんぶん赤旗」98年8月27日）。とくに、98年に入ってから、パイロットの賃金水準および賃金体系に照準を当てた一斉集中攻撃となっているのが特徴的である。マスコミの集中砲火や、スチュワーデ

ヨーロッパ労働運動再論

第3図 主な航空会社の提携状況

	欧州	米国	その他
スター・アライアンス	スカンジナビア185 ルフトハンザ・ドイツ616	ユナイテッド1794	タイ国際270 エア・カナダ263 バリエ・ブラジル208 —全日空428
ワン・ワールド (AA-BA連合)	ブリティッシュ・エアウェイズ938 イベリア238	アメリカン852	カナディアン234 カンタス518 —日航697 —JAS111 交渉中
NW-KLM 連合	KLMオランダ444 アリタリア302	ノースウエスト1006 コンチネンタル571	
デルタグループ	スイス197 オーストリア48 サベナ88	デルタ1369	

(注) 数字は1995年(アリタリアは94年)の旅客輸送量(単位は億・旅客キロ、国際線、国内線の合計)

(出所)「朝日新聞」98年7月18日

ス、地上職とパイロットとを対立させ、孤立化させるたくらみ、ありとあらゆる攻撃や策謀の中で全日空乗員組合は98年4月に15日間の長期ストを執行、6月にもスト再開の態勢に入った(企業別の枠をこえた産業別組合の日乗連も連帯の方針を決定)が、諸情勢を考慮して中止となった。しかし、パイロットを屈服させようという、会社側(および財界)のねらいが成功したというわけではない。

さらに、こんどは、8月末～9月初、アメリカのノースウエスト航空とエアカナダで、パイロットの長期大規模ストが執行された。ここでは、日本のような攻撃の陰湿なやり口などは全く入り込む余地がないほど威風堂々たるたたかいとなった。ストはほぼ2週間にも及び、いずれも、労働側の要求が受け入れられるかたちで妥結を迎えた(「しんぶん赤旗」98年9月17日、「日本経済新聞」同9月14日、なお、Business Week, Sep. 14 1998をも参照)。このほか、98年には、アイルランド、メキシコ、アルゼンチン、フィリピン、ギリシャなどでもパイロットたちのたたかいがあった。

98年夏、ブリティッシュ・エアウェイズ(BA)とアメリカン・エアラインズ(AA)の提携がEUにおいても公式に承認され、9つの他の各国航空会社とともに「ワン・ワールド」グループ(BA-AA連合)が形成されることになった。これに対応して、国際航空連合加盟各社に所属する11カ国のパイロ

ットたちの「乗員組合連合」が結成された(8月26日、東京)。BA-AA連合に加わる9つの会社というのは、カンタス(Quantas)、カナディアン・エアラインズ、フィンエア、イベリア、Lot、キャセイ太平洋、日本航空、Lanチリ、アルゼンチン・エアラインズで、これら各社の乗員組合代表は9項目から成る「基本合意書」に調印した(「しんぶん赤旗」8月27日、「フィナンシャル・タイムズ」8月27日)。この「乗員組合連合」は、この基本合意書を基礎として団体交渉を行っていくことになる。

「規制緩和」「自由化」をてこにして、一方では巨大国独占体の世界市場分割と支配の体制を再構築し、他方で、「労働市場と労働

のフレキシブル化」を極限まで推し進めるために労働組合の力を完全に骨抜きにし、基幹労働者の戦闘力を奪い取り、屈従させることが支配層にとって戦略的なカギとなっている。しかし、エール・フランス、ノースウエスト、カナディアン、全日空などのパイロットたちのたたかいは、資本の意図を打ち砕いた。

伝えられるところによれば、アメリカの国際航空貨物大手フェデラル・エクスプレス(Fedex)のパイロットたちがこのほど賃上げ要求でスト権を確立した(「日本経済新聞」98年10月26日、11月11日)。これは、昨年の、アメリカのUPSストと同様の衝撃力を持つ可能性がある。

むすび

ヨーロッパ労働運動について論じることが主題の本稿で、何故にアメリカその他でのたたかいに触れるのか、奇妙だという印象を持たれる向きもあり得るであろう。その理由はこの1、2年来のアメリカでの労働者の相次ぐ大闘争と勝利が民間中心という特徴をもち、ヨーロッパの労働運動と際立った対照を示しているからである。能力不足と証明不足で小稿の問題意識をうまく展開できなかったが、それは、フランスの労働運動が、「公共部門」主導(=基軸)型という、この国特有の特徴を持ち、そのことによってヨーロッパ労働運動全体の90年代後半の新局面を

拓り開く先駆的役割を演じたという認識にあった。だが、なぜフランスで基幹的「公共部門」の比重が他の欧州諸国（とりわけ英独）や米国に比し相対的に高いのかという問題解明の必要を提起しようと思ったからである。国営企業の民営化とリストラ問題は、シラク＝ジュッペ政権からシラク＝ジョスパン政権への移行の大きな契機でもあった。

第2には、98年9月の欧州各国長距離トラック運転手の統一行動に典型的に見られるように、「ユーロ・スト」的形態のたたかいが目下のところフランスを基軸としてヨーロッパに広がるという傾向を持っていることである。

第3に、空運国際独占体の合従連衡（「二乗化された独占」）に伴うリストラにおいて、ターゲットがパイロットそのものに移ってきた（とりわけ日本）。こうして、パイロットの直接の「国際的組合化」とパイロット・ストの国際化が不可避となりつつある。エール・フランスのたたかいは、今後そうなるであろう。

第4は、これらのたたかいは、いずれもネオリベラリズムとの対決という方向を辿らざるを得ない、ということである。

(注)

- 1) Robert MacDonald, Informal working, survival strategies and the idea of an 'underclass', in: Richard K. Brown (ed.), *The changing shape of work*, McMillan Press, 1997.

- 2) OECD が推進してきた多国間投資協定 (MAI) についての協議が10月20日パリで開かれたが、フランスがこの会合への参加を拒否したことにより、公式協議が非公式協議に格下げとなり、日程も1日短縮された。こうして、公式レベルでの協定交渉再開のメドも立たず、「近い将来の合意は事実上不可能」(OECD関係者)という情勢にあると伝えられている。フランスのジョスパン政府のこの頑強な姿勢が、MAI そのものの破綻に決定的作用を及ぼしている（『日本経済新聞』1998年10月21日）。
- 3) 98年5月に合意され、9月にそれぞれの株主総会で承認されたダイムラー・ベンツ社と米クライスラー社の国際的合併によって、両社の防衛航空・宇宙部門も統合されることとなった。これまでのダイムラー・ベンツ・エアロスペース (DASA) は「ダイムラー・クライスラー・エアロスペース」(DaimlerChrysler Aerospace) と社名変更された。そして、仏エアロスペース社抜きでブリティッシュ・エアロスペース (BAe) との2社だけで、ヨーロッパ的規模の防衛生産統合が可能であるかのようなそぶりを一方で誇示しつつ、他方で仏エアロ社の民営化促進の圧力をかけ続けた（『フィナンシャル・タイムズ』98年10月27日）。だが、英独仏3社の統合でダイムラーに主導権を握らせたくないフランス側は、第2図に見られるように「仏一仏の内輪固め」による自国企業群の統合再編を優先させて引き延ばしを図ったのであった。アメリカで展開されてきた航空機産業の大規模集中に対抗して「ヨーロッパ航空宇宙防衛会社」(EADC) という単一会社創設が急がれており、98年11月16日には英独仏、スペイン、イタリア、スウェーデンの6つの会社による合意が発表されるといった動きも見られる（同上誌、11月17日）。しかし、そのカギはジョスパン政府がエアロスペース社の民営化をどこまで進めるかにかかっている。

(理事・大阪経済法科大学客員教授)

1999国民春闘白書

—— 不況打開・雇用とくらしを守るたたかいを 全労連編

政府発表の統計が次つぎと過去最悪を更新し、失業・雇用問題が一刻の猶予も許されない情勢下でたたかわれる99年国民春闘。労働者の雇用と生活、労働条件を守り、改善する方向をさし示す。定価1300送料240円

〒105-0004 東京都港区新橋6-19-23
振替00100-6-179157

学習の友社

TEL 03-3433-1856
FAX 03-3434-7301