



### III 海外だより

## オーストラリア国内線パイロットストライキ

シドニー事務所 増田 公彦

1989年8月11日に始まったパイロットのストライキにより、一時期運行が完全にストップしたオーストラリアの国内線航空ルートも、ほぼ正常の運行が行なわれるようになった。

航空会社とパイロットの間には、最後まで妥協点は見つからず、パイロットは全員辞職し、航空会社はパイロットの海外での新規採用と、辞職したパイロットを一部再雇用しての運行再開となった。一般の利用客にとっては、ストライキは終了し、通常に戻ったといえるだろう。しかしながら、このストが今後に大きな影響を残したことも事実である。ストライキ自体の経過は付表をご覧いただきたいが、ここでは、航空会社、パイロット、オーストラリア政府、観光業界、そして、オーストラリア国民全体に焦点をあて、それぞれがどのような影響を受けたのか、ストの残したものは何かを見ていきたい。

### 1. 背景

それぞれの関係者が、このストライキに対応していく上で、どのような立場にあり、何を目的としていたのかを、始めに明らかにしていきたい。ここで、重要なポイントとなっているのが（むしろ根本の原因と言ってもいいだろうが）、今年11月から始まるオーストラリア航空業界の自由化であり、ここ数年間の政府の労働政策である。

#### (1) 航空業界の自由化

オーストラリア政府は、1952年から、オーストラリアン航空とアンセット航空の2社を国内航空業界の中心とする、TWO AIRLANE政策を続けてきた。これは航空会社2社を保護し、同時に国の経常収支をコントロールするため、航空機の輸入を押しやえていくという2つの側面を持っていた。しかしながら、この2社が十分な企業体力を持つようになると、この政策は、世界一高いともいわれる航空運賃、運賃で差の

ないことによる過当サービス競争、航空会社の非効率なオペレーションを生み出した。これらの改善のため、政府は、1990年11月から航空業界を自由化することとした。

自由化後は、だれでも国内線を運行できるようになり、運賃も自由に設定できることになる。そのため、既存航空会社は、新規参入会社に対抗するため、大幅なコスト減、すなわち、贅肉落としの必要を迫られていた。

一方、オーストラリアのパイロットの給与は、政府の労働政策により、賃上げ率を押しえられてきたため、他国のパイロットの水準より低くなっていた。パイロットは、この格差の是正を、会社の合理化が進む自由化の前に行う必要があるという認識を持っていた。

## (2) 政府労働政策

与党労働党は、1983年に政権を取って以来、中央賃金システムを進めてきた。それは、毎年の賃上げ率の枠を、政府、労働組合代表、経済界代表による中央レベルの話し合いにおいて決定するというものである。そして、その枠内においてのみ、各産業ごとに、賃上げの交渉をさせるというシステムである。パイロット組合（アンセット航空、オーストラリア航空で1つの国内線パイロット組合を形成している）は、中央レベルに代表を送る労働組合の全国組織に加入しておらず、中央へ意見をだすことはできないものの、他の組合と同様に、このシステム、及び、決定された枠に規制される。この政策は、インフレ対策、対外債務対策を始めとする労働党政権の経済政策の根幹となっており、この枠を越えて賃上げをすること、また、この中央賃金システムの外で会社と直接交渉を行うことを、政府は絶対に認めるわけにはいかない状況下にあった。

このような背景の中、パイロットは29.47%の賃上げ要求を航空会社に行った。今年度、中央レベルで合意された枠が、基本上昇率で6%であり、能率上昇が伴った場合でも最高12%であったことを考えると、枠を大幅に越える要求であった。また、パイロットは中央賃金システムの外で交渉することを望んだのである。当然のこととして、パイロットと会社、政府との交渉はまったく平行線をたどった。そして、パイロットは、ストライキという手段により、航空会社、政府に圧力をかけていくという戦術をとったのである。

## 2. ストライキの影響

このストライキにより、利益を受けた側、目的を達成した側、損失を受けた側と分ければ、次のように分類されよう。

利益を受けた側

航空会社

目的を達成した側

政府

損失を受けた側

パイロット

国民

観光業界

さて、次にそれぞれにつき、具体的にどのような影響を受けたのか見ていきたい。

(1) 航空会社

このパイロットのストライキにより、最大の恩恵を受けたのは、雇用者である航空会社であったと言える。特に、自由化以降の長期的展望に立てば、次の点から明らかである。

○合理化の布石を容易に打てたこと

航空会社にとって、航空業界の自由化後、新規参入会社に対抗するためには、これまでの会社体質を一新するような合理化、コストカットを行う必要があった。その中で最も頭を悩ましていたのが、いかにして、パイロットの頭数を減らし、生産性を上げさせるかということであった。ところが、このストライキが、パイロット自身のイニシャティブで始まったため、航空会社はパイロットに罪を着せ、結果として、パイロットの数を半分にすることができた。首を切る必要があったところ、パイロットが自ら辞職してくれたのである。そして、航空会社は、より自分たちに良い条件で、必要人数を再雇用できたのである。下の表は、パイロットの新旧の人数及び労働条件を比較した表であるが、これにより、大きなコストセーブを可能としたことがわかる。パイロットの平均年収は約10万ドルと推定されるが、このことだけで、7,000万ドルのコスト減が見込まれ、また、パイロットが以前より柔軟なフライトスケジュールを受け入れるため、実際には、一層のコスト減になると考えられる。

	飛行時間	給与	パイロット数	総給与
旧	35時間/月	↓	1,647名	約1億6,000万ドル
新	46時間/月	12%上昇	約 800名	約9,000万ドル

○ストの影響による減益を上回るプラス効果を得たこと

オーストラリアン航空は国営であり、あまり情報が開示されていないため、民営であるアンセット航空を例にとり、この点を見てみたい。影響度は、両航空会社ともほぼ同様と思われる。アンセット航空は、ストの影響が強かった'89年12月四半期は、通常期と比較し、約1億ドルの減益になったと推定されている。しかし、次の点を分析すると、少し見方も変わってくる。

- 政府から空港使用料の支払を免除された。この額は3,000万~3,500万ドルとなる。

- 4カ月間、政府から空軍機とパイロットを、ガソリン代等の運行コストのみを政府に支払うという条件で貸りた。すなわち、飛行機とパイロットは無償であったわけである。ただし、利用客からは、全額の運賃をとっており、また、パイロットのいない自社の航空機は、海外にリースにだし活用していた。
- パイロットストを理由に、1月24日より、運賃を平均5%上げた。これは、他の条件が昨年度と同じであれば、年間7,000万ドルの増収となる。

すなわち、アンセット航空は、政府から補助を貰ったことにより減益を押さえ、減益分も、今後のコスト減、'90年1月からの値上げにより、十分に取り戻すことができる状態を作り上げたのである。もしも、逆に、航空会社によるパイロットの首切りから始まったストライキであったならば、政府からの補助等はなかったに違いない。また、自由化以降の体制に向け一番のネックとなっていたパイロットの問題を解決したことは、コスト減という経済面にとどまらず、大きな成果といえよう。

## (2) 政府

絶対に妥協をすることはないというスタンスを持ち続けた政府は、支払った代償も大きかったが、守らなければいけないものは、すべて守ることに成功した。つまり、

①パイロットの望んだ航空会社との直接交渉を、実質的には、最後まで実現させなかった。これは、中央賃金システムから、どの労働者も離れることはできないことを明らかにした。

②また、賃上げ率の枠を越えることを認めなかった。

パイロットに、もし、この2つのいずれかでも認めてしまうと、他の組合にも広がる問題であり、政府の労働政策全体の崩壊に結びつくことであったため、これを許さなかったことは、政府にとって大きな意義のあることであった。

ただし、払った代償も少なくはなかった。いくつか大きなものを次に挙げてみる。

### ◦ 経済的損失

このストライキ関係で判明している政府の主な支出は、

- (i) オーストラリアへ観光客を呼び戻すために行ったキャンペーンのための支出—3,000万ドル
  - (ii) 空軍機、空軍スタッフを航空会社に貸した際、航空会社への請求額は、運行コストの実額より低く、政府の持ちだしとなった額—70万ドル
- の2つだけである。

しかしながら、得べかりし利益の喪失を含めて考えてみると、相当の額となってくる。

それらの例としては、以下が挙げられる。

- (i) 航空会社に支払を免除した600万～700万ドルの空港使用料。
- (ii) パイロットストの影響により、損失を受けたセクターからの税収のロス。このストがオーストラリア全体にどの程度の被害を与えたのかを推定するのは難しいが、たとえば、観光業界だけでも、10月から12月の3カ月間で、4.3億～6億ドル（後述）の損失が推定されている。これは、1.7～2.4億ドルの税収のマイナスとなる。
- (iii) 空軍機を無償で航空会社の運行に当てた際の航空機のリース料。

#### ○非経済的損失

##### (i) 政府の人気

日常生活、ビジネス、旅行計画に不都合を感じた国民は、ストライキを数カ月も解決できなかった政府に対し、大きな不満を持った。特に、観光業界からの反発は大きなものがあった。また、一部には、政府と航空会社において、ストに対する事前取引があったと示唆する声も現われ政府と経済界との結びつきを批難した。

##### (ii) 経常収支の悪化

海外からの旅行者は、ストの期間、減少した。海外旅行者を対象とする観光業はオーストラリアにとって、重要な外貨獲得産業であり、1988年度において、最も多くの外貨を獲得し、GDPの1.5%を占めた。当然ではあるが、このストによる海外観光客の減少は、政府が力を入れている経常収支改善には、マイナスに働くこととなった。

##### (iii) 国際的イメージの悪化

ストの期間中も、少なくはなかったものの多くの人々がオーストラリアを訪問した。ただし、それらの人々の多くは、オーストラリア国内の移動に大変苦勞をした。飛行機で2時間で行けるところを、バスで2日をかけて移動した人、空港で長時間待たされるため、日中の大半を空港で過ごし、観光スポットでは、夜ホテルに泊まるだけだった人もいた。これらの人々は、おそらく、オーストラリアに対し、悪い印象を持って、オーストラリアを離れたに違いない。

### (3) 国民

国内線が動かないことにより最も不便を強いられたのは、一般の国民であった。また、政府の支払った代償を最終的に負担するのも国民である。政府は、今年度において、約90億ドルの政府予算黒字を予想しており（もちろん、その黒字の用途は決まっ

てはいるが)、ここでの税収のマイナスが、すぐに増税の必要、もしくは、国債の新規発行等に結びつくとは考えられない。

ただし、表面的には、この損失は政府予算全体の中に埋もれてしまうが、いかなる形をとるにせよ、国民が負担することとなるに違いない。楽しみにしていた旅行、重要な出張をキャンセルせざるを得なかつただけでなく、オーストラリアの国民は、経済的にも、このストから損失を受けることになるのである。

#### (4) 観光業界

経済面で、国民への影響は、間接的であり、多数の人々によって負担されるのに対し、観光業界への影響は、直接的であり、個々の被害も大きいものであった。影響の範囲は、ホテル等大規模な事業から、タクシー、土産屋、レストラン等個人経営的な事業まで広がった。

オーストラリア観光調査局が発表したレポートによると、国内線ストライキの影響で、10月～12月の3カ月のみで、観光業界は4.3億～6億ドルを失ったと推定されている。特に被害の中心となったのは、国際線の乗り入れがなく、国内線ルートでしか行くことができないリゾート地と、会議、催し事の中止の余波を受けた高級ホテルであったようである。

このような事態に接し、政府も援助の手を差しのべた。海外からの旅行客をオーストラリアに呼び戻すためのキャンペーンを行った。銀行にも、観光関連業者の金利支払を繰延べするよう要請した(これに対応した措置を講じたのは、政府系銀行のみであった模様)。しかしながら、航空会社に対して行ったような直接の援助はなく、ストの期間の減収を乗り切れる体力のない中小の会社、小規模個人事業への被害は大きく、倒産するものも目立った。

#### (5) パイロット

29.47%の賃上げを目差したパイロットであったが、ほとんどのパイロットにとって、結果は仕事を失ったか、以前より厳しい条件で再雇用されることとなった。航空会社は、100%の運行をするために、今後確保する必要があるパイロットの数は、既にわずか10人を切ったと言っている。海外で100名近くのパイロットを採用し、そのうちの多くは、オーストラリアでの所要の研修を終了した。

このような結末をパイロットにもたらしたのは、政府の強いスタンスと、航空会社にとって合理化のための良い方便でとなったとはいえ、やはり、パイロット自身が、社会の中でいわば、高給取りのエリートであったことにも起因していると言えよう。一般労働者の3倍の年収があり、航行上の安全面の問題があるにしても、非常に短い

勤務時間、このような恵まれた環境にいる人たちが、一段と高い賃金水準を要求した。一般社会からは、パイロットに対し強い反感が生じ、このことにより、政府の強硬さが可能となったのである。

現在、最後まで組合に残ったパイロットを中心に、約半数のパイロットが、職を失ったままであると思われる。今後は、パイロットが集まって作る会社を含め、自由化後の新規参入会社で働くか、海外で就職活動をする事となるだろう。特殊技能者であるとはいえ、あるいは、そうであるが故に、新たな就職は必ずしも容易ではないのでなかろうか。

### 3. むすび

現時点までの、すなわち、短期的なパイロットストライキの影響を見てきた。皮肉な見方をしてまとめるのであれば、航空会社はパイロットストを利用し、おそらく、自らが大きなコストを支払い、進めていくはずであった合理化を国民のコストのもとにスタートさせ、一番の悩みであったパイロットの問題を解決したと言えるであろう。

ただ、長期的には、次の注目すべき点が、残されてるように思われる。

- ①政府が守り通した労働政策がオーストラリア経済にとって、パイロットが望み、野党が推進するところのより自由な賃金体系よりも優れたものであることとなり、最終的には、払った代償を上回る利益を国民にもたらすこととなるのか。
- ②航空業界が自由化された後、どのような競争が生まれ、大手2航空会社の存在はどう変わるか。政府が期待するような自由な競争となるのか。それとも、既存航空会社がこのストにより合理化の布石を打ったことから、今後も、2社独占の状況が続くのであろうか。
- ③大きな打撃を受けた観光業界への影響は短期的なものにとどまるのか。それとも、政府の呼び寄せキャンペーンにもかかわらず悪影響が長びくのか。
- ④このストライキは、どの程度人々の記憶に残るのか。すぐに忘れられるのか。それとも、オーストラリアの労使間問題の悪いイメージとして定着し、例えば、今後の直接投資、技術導入にまで影響を及ぼす可能性があるのか。

これらの点の今後の展開次第では、ストのもたらした功罪の評価は、変わってこざるを得ない。ただ、パイロット組合の組合員数1,647名、平均給与が10万ドルとして、30%の賃上げは、総額で、年間5,000万ドルに相当する。当然のことながら、この賃上げが行なわれていた場合、この効果は将来に亘って続いていくものであるが、それにしても、今回解決に用いたコストはやや高すぎた気がしてならない。

付表 パイロットストライキの経過

1989年上旬	パイロット組合は、ストライキの可能性も含む、賃上げ要求のための方針を決定。
6月	中央賃金システムの中で会社と交渉を始める。 交渉途中、パイロットは29.47%の賃上げを要求。中央賃金システムの外で交渉することを希望する。
8月7日	会社側は、中央賃金システムの外で交渉を拒否。
9日	パイロットは、1日12時間ストを行うことを決定。
11日	12時間ストに入る。
17日	パイロットは9時から17時以外の勤務を拒否。
24日	1,647名のパイロット組合員全員辞職。
9月	航空会社は海外からのチャーター便の導入を開始。また、退社した組合員の個人ベースでの再雇用に動き出す。
25日	労使仲裁委員会は、パイロットに中央賃金システム内で新賃金体制の要求案の提出を求め るが、パイロット側はこれを拒否。
10月～11月	労使仲裁委員会は、パイロットに中央賃金システムに戻るよう再度呼びかけるが、パイ ロットは答えず。
10月27日	国内線ルートの運行は、約50%程度まで回復。
11月6日	政府は3,000万ドルをかけ、全世界で観光キャンペーンを実施。
1990年1月24日	航空会社は、平均5%の運賃値上げを決定。政府はこれを承認。
4月	一部のパイロットが集まり、新規航空会社を設立することがほぼ決定。
4月26日	オーストラリア航空は100%の運行に戻る。
11月1日	オーストラリア航空業界自由化開始。