

# The Qantas Dispute 2011 under Fair Work Australia

—Prelude to the Joint Research Programme 2011  
by the Centre for Australian Studies—

Akira Morishima

*Otemon Gakuin University*

## Abstract

For the fiscal year of 2011, the Centre for Australian Studies has been engaged in the Joint Research in Western Australia mainly in Perth ; empirical research on the structure of outflow and inflow of human/material resources. In this paper, there will be discussed the labour dispute in Qantas in the end of this October, which has greatly influenced not only the airlines in Australia but also in the world, as a problem under Fair Work Australia, in such a manner that the paper may play a role of the introductory chapter of the theme assigned to the author.

First, the background of the dispute, and then the details will be explained in time order. And finally, the paper will clarify what was gained and lost by the management and the trade unions respectively. Just then, the collapse of American Airlines was reported in the mass media all at once.

As is widely known, the whole aviation industry all over the world has recently been in for pretty stiff competition. In search of the solution, we are faced with a decision : whether we should let private airlines such as LCC continue or finally nationalize airlines in general.

For the happier future of human beings, the author would like to choose the latter.

# フェアワーク<sup>1)</sup>下のカンタス航空労働争議

——2011 年度共同研究へのプレリュード——

森 島 覚

追手門学院大学

は じ め に

本来、ここで=2011 年度豪研共同研究（オーストラリアにおける人的・物的資源の移出入構造に関する実証研究）を労使関係からみた最新の西オーストラリア事情=として発表の予定であった。そして、その準備過程の中で補足資料収集調査として 10 月末から 11 月初めにかけて（そもそもオーストラリアのゲートウェイ・シドニーへ 10 月 27 日早朝到着時に入国管理業務者のストライキに迎えられた）、メルボルン・シドニー・ブリスベンの各都市でフェアワーク下の労使関係調査を行ったのだが、それぞれの都市に到着するのを追いかけてくるように断続的なストライキが続き、つまりカンタス航空（以降同社をカンタスと表記する）90 年以上の歴史の中でも特筆される労働争議に幸か不幸か遭遇したので、いち早くその顛末をまとめることにした。

その 1 年前、極めて皮肉であるが 2010 年の 11 月にカンタスは創立 90 年を迎えており、その月の機内誌（QANTAS THE AUSTRALIAN WAY）において今回争議の経営側中心人物

表 1 カンタス社（略）史

1920 年 11 月 16 日	クィーンズランド州で設立	1959 年	ボーイング 707 jets 機を使用し太平洋路線開設
1921 年 2 月	シドニーとロングリーチ・ウィントン間初飛行	1979 年	世界初のビジネスクラス導入
1922 年 11 月	ロングリーチとシャービル間定期飛行開始	1989 年	ロンドン・シドニー間をボーイング機使用し無給油商業飛行 (1992 年カンタス政府持株売却)
1934 年	英国 BOAC が 50% 出資しブリスベンにて Qantas Empire Airways として登記	2001 年	シルクロード上空飛行を行う
1935 年	ブリスベン・ダーウィンとシンガポール間のオーストラリア初の海外路線開始	2004 年 2 月 25 日	ジェットスター就航
1943-45 年	世界最長ルートとしてパース・コロンボ間（28 時間）など開設	2006 年	ジェットスターの長距離・低料金運航開始
		2008 年	エアバス 380 機導入
		2010 年	画期的チェックインシステム導入
		2012 年	新世代機ボーイング 787 導入予定

である CEO のアラン・ジョイス (Alan Joyce<sup>2)</sup>) 氏が祝いの挨拶を巻頭にておこなっている。また、その次頁に簡単な社史が載せられているので、それを再録 (修正・省略を施した) しておく。

## I 2011 年カンタス労働争議の背景

はじめにで紹介した社史を補足してキャッチフレーズ化して述べる。

カンタスは、世界で 2 番目に創設された民間航空会社でありかつそれ以上に、航空機墜落・人身死亡事故が稀有という安全性において誇るべき国際的な航空会社とあって良く、またそのような定評がある。

そして、カンタスの戦後乗客数の推移は、同社によると表 2 の如くであった。

さて、カンタスの 2011 年 10 月末の 48 時間運航停止となった事態の背景に触れるに当たって、どの時点から関係が出てくるかである。カンタスの社史からも現在の民間航空会社となった、1992 年、グローバルイゼーションが始まる前夜また世界の航空会社が民間化にほぼ行き着いた、ということで平仄が合うので、同社の歴史は 90 年の長きに渡るがその辺りを今回の起点としておく。

その年偶然にも、今回と同じく労働党政権下であり『オーストラリアの 21 世紀への航空政策<sup>3)</sup>』が発表され、そこでは長らくとられてきた「2つのエアライン政策」の終焉と新たな国際競争下での航空規制緩和・自由化政策や空港整備について展望を示している。

ここで、航空政策が自由化へと大きく舵を切る前のオーストラリア航空事情を述べておく。

カンタスの歴史については既に触れたが、いま述べたオーストラリアの「2つのエアライン政策」は、その最も古いカンタスを中心にこれも老舗のアンセット航空<sup>4)</sup>を国内路線として集中させ、ナショナルフラッグ・キャリアをカンタスとするものであった。つまり、国内・国際という形で棲み分けをつくり、安定したオーストラリアの航空体制としてきた。勿論、そうはいつでも、英国と同じく戦後の国有化政策の名残は色濃く残っており、国内では政府が管轄する TAA (のちのオーストラリアン航空) が存在し、また民間航空会社の新規参入を全く認めなかったわけではない。その証拠に、イーストウェスト、サザン航空或いはコンパス航空などが泡沫的に登場している。

表 2 カンタスの乗客数の変化

(年)	(人)
1945	15,000
1960	270,000
1970	683,000
1980	1,974,000
1990	4,232,000
2000	20,485,000
2003	28,884,000

(出所: QANTAS FLIGHTPATHS, 2004)

次にその後、新たな航空政策の時代に入ってから以下のものであった。1995年に国内航空市場で圧倒的優位を誇っていたアンセット航空が豪・ニュージーランド間の空の自由化政策からNZ航空との合併問題が取り沙汰されることになる。しかしながら、この計画はオーストラリア側のイニシャチブが強すぎ、現実化しなかった。そうした中、アンセット航空の経営状況が日に日に悪化することになり、2000年のシドニー五輪公式スポンサーになったとはいえ、ニュージーランド国内路線をNZ航空と分け合ったアンセットNZ航空を手放し、カンタスが経営を肩代わりすることになる。その時既に、アンセット航空本体はニュージーランド航空の傘下に入っていた。さらに、20世紀末から21世紀初頭にかけて、オーストラリア初のLCC（格安）航空会社としてヴァージン航空が英国から参入することから、国内市場を奪われることになる。

こうした時、ニュージーランドではナショナルフラッグ・キャリアを堅持するということから、NZ航空は1980年代にいち早く民営化路線を歩んでいたのであるが、再国有化に近い路線転換を行い、それまでの自由化政策の修正を図った。

つまり、アンセット航空はオーストラリアを含む空の自由化政策（オープンスカイなど）に翻弄され、2001年9月14日に運航停止という事態を生み出した。それ以降、同社は再建策の道を探したが、豪・ニュージーランド両政府からの支援も得られず、同社最後のフライトがシドニーからパースに向けて行われた。そして、2002年3月4日に66年の同社の歴史が閉じられた。他方、21世紀に入るともう一つの空のアイコンであるカンタスと新参ヴァージン航空という、かつての「2つの航空政策」を彷彿とさせる現象が生じる。

新たな状況展開となったことから、カンタスは2002年の後半に東南アジアを中心路線とするオーストラリア航空を子会社として立ち上げた。しかしながら、アンセット航空の従業員の受け皿の意味も持っていたため、会社の位置づけがLCCに特化するでもなく、極めて中途半端なものになり、2004年5月に国内でヴァージン航空との競争ということでジェットスターに取って代えられることとなった（とりわけ日本路線においては、カンタスを廃止しジェットスター乗り入れの理由作りとして意図的に、本社からコンピュータ操作でカンタスのビジネスクラスを始めとした乗客へのサービス悪化を作りだした伏しがある<sup>5)</sup>）。

2007年7月にジェットスターの日本路線進出を端緒として、カンタスの東南アジア国際路線はジェットスターに置き換わられることになった。つまり、国際線老舗であったカンタスが、特定路線を除いて格安航空会社としてのジェットスターに取って換わられることになったのである。またこの年、実現はしなかったが金融資本への株式売却を行い経営権の譲渡、要するに会社の身売り騒動があった。

さらに2011年に入り、地上部門において、国内州都にあったカンタス支店は全て廃止され、航空券の販売はインターネット或いはコールセンター扱いとなり、一段と定員削減・合理化が進められた。

以上が航空産業からみたカンタス自身の動きと同社を取り巻いてきた背景である。

もう一つの背景としては、政治、労使関係の変化があるので、それについて触れておこう。周知の如く、オーストラリアにおける労使関係はここ 30 年、連邦成立以来の伝統的な労使関係が最も変化した時期であった。

伝統的な労使関係とは、強制仲裁制度と賃金決定システムとしてのアワードであった。そのことの決定的な変化を作り出すのが、皮肉なことに伝統を築いてきた労働党政権である。ここ 30 年間の政権の推移は、それまでの長期保守系政権を 1983 年に打ち破ったホーク政権に始まり、この労働党政権は党内抗争があったとはいえキーティングに受け継がれ、96 年まで続くことになる。それ以降再び保守系のハワード政権となり、10 年以上の長期にわたって連邦を牛耳る。そして 2007 年に、ここまでの労使関係の是非が直接争点となる総選挙により、今度はラッド率いる労働党が政権を奪取する。2010 年の首相交代劇があったもののギラード労働党系政権として今日まで続いている。

同時期に、如何なる労使関係の変化が生じたのかを纏めると以下のようなになる。

国民へのカリスマ性を誇ったホークの登場は、既に指摘した強制仲裁制度とアワードの改革を梃子に経済構造改革を漸進的に目指すものであった。その一つが企業内労働協定であり、スタグフレーションによる物価の高騰をストップさせる意味をも持つアコードであった。そのアコードを前提に、「1988 年労使関係法」を制定することにより強制仲裁制度の手直しである企業内労使交渉の促進を目論んだのである。さらに、「1993 年労使関係改正法」では、企業と非組合員との協約をも、労使関係委員会の認証を求めなければならないとするものの、認めることにまで踏み込んだ。

このことは、次のハワードによる保守系政権によってよりポジティブな解釈がなされ、「1996 年職場関係法」として「1988 年労使関係法」の直接交渉事項の定着が図られた。根本には、労働党政権とは違い、反労働組合的思想を内在しており、労使関係委員会の権限縮小あるいは労働組合の権限の縮小といったことに顕著に表れている。そして、さらに同政権は労働組合の影響を断ち切る意味での（クローズドショップ制の廃止やストライキ規制に露骨にみられる）「1999 年職場関係改正法」（第 2 波の改革と称される）を目論んだが、議会での勢力分布や反対運動により実現はしなかった。しかしながら、連邦選挙で勝利を重ねていったことから、ついに 2005 年 10 月「2005 年職場関係（就業選択 - Work Choices）-」法案を提出し、労働組合の総力を挙げた反対運動が組織されても、議会での多数派を依然占めていたということから、可決した。しかしながら、オーストラリアにおける強制仲裁制度の否定、さらには真正面から労働組合が積み上げてきた成果を否定することになり、結局、次の 2007 年連邦選挙においてハワード保守系政権が敗北を喫し、労使関係の根本改革は実現しなかった。

総選挙に勝利したラッド労働党は政権の座に就くやいなや、露骨な反労働組合を目論む

「ワークチョイス」法を、国民的合意を重視した「フェアワーク・オーストラリア (Fair Work Australia)」法として衣替えした。同法は、雇用の標準化を図ると共に、職場や社会のセーフティネットを組織し賃金制度をより現実に合ったものとするのが狙いであった。そのため、旧来の労使関係委員会等を再編成し、フェアワーク・オーストラリア (Fair Work Australia) という独立した組織・機関を設置した。

但し、「フェアワーク」法の実施に当たっては、前制度の「ワークチョイス」法が法制化され数年間適用されてきたことを踏まえて、段階を経て「フェアワーク」法が円滑に浸透するよう努力した。

まず、2009年に廃止となる「ワークチョイス」法と「フェアワーク」法とが並存する期間の移行措置として、「2008年職場関係改正法」を2008年3月に成立させた。その後、2009年3月に「2009年フェアワーク」法として成立させ、実際には2010年1月から施行の運びとなった。足かけ2年という時間を費やし衣替えすることができた、と共に2011年カンタス争議で皮肉なことに現ギラード首相が職場関係相の時に自身が手掛けた法律を、連邦レベルで始めて適用することになった（また、これは蛇足であるが、「ワークチョイス」法、「フェアワーク」法いずれもが六百ページを越える、大部の法律である）。

つまり、2011年カンタス労働争議は、「ワークチョイス」法が終了し本格的な「フェアワーク」法期に入って以降最も大きな労働争議であり、かつ旧来からあった労働協定の改変期と重なったという条件も抱えていたことになる。

ところで、やや視点は違うが10月末に英連邦首脳会議、それに合わせたともいえるエリザベス女王の訪豪さらに11月1日の国民的行事の競馬・メルボルンカップが同時期に集中し、労使共どもが、相手はこの期には強気に出まい、という憶測にもかかわらず、逆にそれぞれが強気となることで衝突し、ストライキの頻発、運航停止からロックアウト騒ぎに拡大した。前者の要因を構造要因とするならば、このことは社会事情要因とでも言えようか。

次節に入る前に、労働組合側の主張を纏めておくと図1のようになる。

<b>[AIPA (オーストラリア・国際線パイロット協会) の要求]</b>
1700人の国際線パイロット増員
2.5%の賃上げ
カンタス・コードの運航はカンタス・パイロットで行う
<b>[TWU (全豪運輸労組) の要求]</b>
ケータリング部署のように航空荷物扱い要員を3,800人増員
賃金増
20%を上限とする契約工の増員を認めるが同一労働・同一賃金が原則
<b>[ALAEA (オーストラリア有資格航空整備士協会) の要求]</b>
1,600人の資格技術者増員
3%の賃上げ
エアバス380機のメンテナンスはオーストラリアで行うこと

図1 カンタス関連3労働組合<sup>6)</sup>の要求

## II 争議の頂点・48 時間運航停止となった経緯

前節の最後に、労働組合側の要求を図にしたが、それら要求に対してカンタス経営側は、賃上げ要求については何れも「支払い不可能な要求である」、労働条件についても「組合は会社の経営方針に従ってほしい」と突っぱねた。

労使のその対立が、本節のタイトルともなる 3 日間、実質 48 時間の運航停止の直接的な原因となる。

ところで、そこに至る事態に関係を持つ今回の一連の争議は、8 月 16 日に行われたカンタスの純利益の前年よりの倍増達成の成果発表とは裏腹な将来計画であった。それは、アジア路線に新会社設立、海外でのメンテナンス移転増、1,000 人規模の要員削減等の合理化、といった、労働組合の神経を逆なでする計画案のオンパレードであった。したがって、その関連事項と経緯は図 2 の如く列举できる。

2011 年	
8 月 16 日	CEO のアラン・ジョイス がアジア地域への進出を中心とした計画を発表
8 月 25 日	3 組合は、カンタスは前年 2 億 4,900 万ドルの利益を上げている、と述べる。また、TWU と国際線パイロット組合は、仕事の安全保証・賃金の改善・労働条件の改善を要求
9 月 20 日	パッケージ仕分け・ケータリング担当業務員の順法スト開始
9 月 30 日	地上勤務者によるストライキにより 8,500 人の乗客に影響：オーストラリア・ラグビーリーグのシーズン最終節
10 月 1 日	3,800 人の地上勤務者の順法スト（作業を一段と慎重に行ったり、利き腕でない手で作業をしたり、点検事項の復唱を 2 度したりする行動、我が国でかつて行われた順法闘争と酷似しているのをこのように表現する）などに：オーストラリア・ラグビーシーズン最終節の観覧に数千人の遅れが出る
10 月 6 日	カンタスと客室乗務員との「超過勤務と労働条件」についての合意達成。TWU は翌日の 2 時間スト計画通告、ストライキ準備の影響のため 17 便キャンセル
10 月 10 日	ALAFPA がストライキを実施、40 便が欠航：11,000 人の乗客に影響
10 月 13 日	地上勤務者が 4 時間の作業停止
10 月 14 日	機材点検技術者が 4 時間のストライキそのため 17 便の欠航。ギラード首相がカンタス労使は争議の解決に向け努力することを要請
10 月 17 日	カンタス 5 便が運航停止
10 月 18 日	カンタスはメンテナンス部門の労使紛争のため、東海岸とパース間に影響が出、7 便運航停止となる。それに対して ALAFPA はそのケースは会社のみせかけの宣伝とする
10 月 20 日	メンテナンス・技術者順法ストライキと超過勤務拒否闘争を 3 週間行うとする
10 月 25 日	TWU は向こう 2 日間順法ストライキを計画
10 月 27 日	カンタス株主総会：同時に CEO のアラン・ジョイスの前年 500 万ドル余の報酬を認定。しかしながら、29 日からの運航停止・ロックアウト実施については明言されず
10 月 28 日	ギラード首相はビクトリア・ニューサウスウェールズ両州政府からの仲裁要請を拒む

図 2 10 月末の運航停止に至る足跡

(出所：Sydney Morning Herald 及び the Australian Financial Review, 2011 年 10 月 31 日付)

またここまでの経緯は、以下に述べる長らく燻ぶっていたカンタス自身の航空安全政策に対する疑問が組合側に同時にあったので、その件を補足しておく。

カンタスの航空トラブルは、10年以上前の1999年バンコク空港でのオーバーランに起因する着陸失敗事故から始まり、つぎに2007年7月、ジョイス氏が同社CEOに就く時期と重なってくるかのようにボーイング747機が香港からマニラ間で機体損傷事故、さらに8月にかけても緊急着陸を始めとしたトラブルが続いた。またこの期以降、2008年6月のボーイング747機材大破、或いは着陸装置の不調を始め機材不備のトラブルが、2011年の6月同じくボーイング747機が整備不良でチャンギ空港へ引き返すというように、頻発することとなった（日本路線絡みでは、古く2005年8月に成田発パース行きエアバス330機がエンジントラブルで緊急着陸、本年では10月23日にカンタス機ではないがジェットスター機のエアバス330が同じくエンジントラブルで緊急着陸した）。つまり、カンタスの根幹・安全ポリシーと新たな経営方針への疑念をカンタス関連各労働組合が持つことになった。

さらに、この期間は同時に「ワーク・チョイス」法適用の労働協定を終了させるという移行期間を終えて「フェア・ワーク」法適用の新労働協定締結期と重なる、という二重・三重の事態がかさなることにもなった。したがって、公務員労働組合、教員労働組合、看護師労働組合などのサービス産業系労働組合だけではなく製造業や港湾・運輸系労働組合などによる協定の締結を有利に導くための争議が頻発化する。

そのことは、航空・空港関連労働組合にも当然跳ね返り、図2の期間前の7月20日には国際線パイロットが、部分的に超勤拒否などのストを行った。7月29日には、NUW(National Union of Workers)傘下の組合員が数州で24時間ストを実施した。さらに、8月11日には、空港ビルで働く、入国審査・検疫業務或いはビルの清掃を行う職員がストライキを行った。

このような流れの中で、10月29日から31日にかけてカンタス史上でも類を見ない運航停止が生じたのである。その詳しい経過は以下の如くである。

#### [カンタス争議の頂点・48時間運航停止]

##### 10月29日から31日の動き

29日午後 CEO・アラン・ジョイスは、組合のストライキのために600便のキャンセル・7万人の乗客へ影響を与え、6,880万ドルの損出を被るが、賃金を始め労働条件の要求は決して受け入れることができず、カンタスの長い将来のため、この措置は必要であるとの理由で、「29日午後6時よりカンタスは頻発する組合のストライキに対して国内・外を問わず無期限の全面運航停止を行い、また31日午後8時から組合員へのロックアウトを実施する」旨通告した。

この全面運航停止の国内・海外での影響は如何なるものであったかを示しておこう（出所：The Telegraph 2011年10月31日付）。

まず、国内各空港で駐機している機材は、表3の如くとなっている。  
つまり、世界の空港でカンタスの155機だけが地上に留まっていた。

表3 カンタス機の待機状態

国内	(機)	海外	(機)
シドニー	32	ロサンジェルス	9
メルボルン	29	シンガポール	7
ブリスベン	20	オークランド	5
アデレード	18	ロンドン	4
パース	14	香港	3
など総計	116	など総計	39

表4 カンタス機搭乗予定者

国内	(人)	海外	(人)
シドニー	18,515	シンガポール	2,449
メルボルン	13,327	ロサンジェルス	1,814
ブリスベン	9,687	ロンドン	1,557
パース	5,758	香港	1,236
アデレード	4,015	:	:
キャンベラ	1,408	東京	487
:	:	:	:

乗客数は、表4の如くであり、国内線で総計58,324人、国際線で総計9,759人がカンタス機の運航停止により搭乗不能となった。

資料に使用した *The Telegraph* 紙によると、見出しを、カンタスの運航停止に付記させて、「アラン・ジョイスの年俵が71%上がり」、「カンタスのパイロットが賃上げ2.5%を目指し」、「本年のカンタスと組合との交渉が200回持たれた」、などと皮肉を込めかかっている。

ところで、歴史的なカンタス全便運航停止した29日の午後10時に「フェアワーク・オーストラリア」(フルベンチ；連邦トップレベル)構成員へ、ギラード首相はカンタスと組合への緊急の聴き取り作業を始めるように要請した。また、ニューサウスウェールズ州政府とビクトリア州政府は労使紛争の終了を目指して、同構成員にメルボルン、キャンベラとシドニーをテレビ電話で結んで仲裁・調停作業に入るよう要請した。

しかしながら、この時点でも労使間の隔たりは大きく、カンタス側は乗客に謝罪する一方で組合に対しては「実現不可能な要求を出し、乗客や会社を捨て去った張本人だ」とし、対するパイロットの組合は「カンタスは国民をハイジャックしたのも同じだ」と、罵り合っている。

両当事者の思惑はともかく、ここから約24時間「フェアワーク・オーストラリア」の3人の構成員を中心に仲裁・調停作業が始まった。

尚、カンタスは運航停止により影響を受けた搭乗予定客に対して、他航空会社の同一路線便への振替、或いは後日の同一路線の使用・全額無料での払い戻しに応じる旨の広告を逐次マスコミを使って行った。また、ヴァージン航空を始めとして他の航空会社も振替輸送に全面的に協力した。

ところで、この間のマスコミの対応は、ケーブルTVのニュースチャンネル・スカイニュー

ースにおいてはライブで刻々と報道するものの、地上局の ABC を始めとしたチャンネルセブン、・ナイン、・テンの各局は定時（日本のテレビ局のようにテロップでは速報しなかった）ニュースにおいて事態を伝えただけであった。（筆者は 30 日・日曜日に、たまたま滞在していたホテルでヴァージン航空のパイロット・客室乗務員と話す機会が持てたので、「カンタス運航停止はいつ解除されるか」と問うたら、「今回ばかりは見通しが暗く 1 週間続くのではないか、またカンタス CEO は常軌を逸している」とも答えてくれた。）

30 日の午前・午後ともこのような雰囲気時間が進んだが、夜に入り事態に動きが出、30 日深夜から 31 日未明にかけて一段と動きが慌ただしくなった。メルボルンでのテレビ電話をも使用した 15 時間以上に亘る両当事者のヒアリング後、「フェアワーク・オーストラリア」の構成員の裁定は、21 日間の協議期間内で再度交渉を行うというものであったが、今次の労使紛争の直接行動については中止命令が出された。

「フェアワーク・オーストラリア」法による法適用条項の違いにより、つまり 424 項、431 項いずれの適用かで紛争解決速度が違ったであろうという問題が指摘されている。とはいえ、今回の紛争は 21 日間つまり 11 月 21 日まで、両当事者の主張を取りまとめ、改めて再度の仲裁・調停機関に入ることとなった。

このことを受けて CEO・アラン・ジョイスそして組合の指導者も、31 日午後から国内・海外を問わずカンタスのフライト復旧を、取り合えず目指すこととなった。

ところで、30 日は日曜日で主要日刊紙は休刊日であったため、31 日の月曜日朝刊に一斉に運航停止の地球規模での広がりを伝えていた。

それは、各紙が視覚に工夫をこらした紙面作成をしたことからオーストラリア社会史にとっても重要な出来事であったことが解かる。

土曜日・29 日午後 5 時から日曜日・30 日午後 1 時の間で、447 便の欠航、68,000 人が搭乗できず（ちなみに 2010-11 年の間の乗客は 4,450 万人だった、とされる）、運航停止に当たってカンタスのコストは 2,000 万ドル出超、運航停止に対してヴァージン航空が提供できる座席数は 3,000 席などと伝えられた。

31 日午前 2 時、カンタス CEO・アラン・ジョイスは、同日午後 0 時 25 分にフライトへの準備に入り、午後 14 時 00 分に商業運航を復帰させると記者会見し、同日に運航停止は解かれ、凡そ 48 時間ぶりに同会社機は一斉に国内・海外の空港から飛び立っていった。

この間、フライング・カンガルーがモットーの同社はボクシング・カンガルー（ロゴのカンガルーが空を飛ぶはずが、地上で打ち合っただけのカンガルー）になったと揶揄されたりもした。

### Ⅲ カンタス労働争議が与えた航空業界・労使関係への影響

10月末のカンタス運航停止或いは組合側のストライキは、「フェアワーク・オーストラリア」の3人の構成員の裁定により、21日間の直接行動を伴う紛争行為の停止命令により航空業務は通常体制に戻った。しかしながら、その日以降の労使交渉は一向に進展せず、11月21日を迎えても合意は見いだせなかった。

ここで、今次争議は1990年代の港湾ストライキを彷彿とさせるものの、この時とは政治配置が異なっており（保守系政権下での政府と経営者が一体となった合理化の実施であった）、むしろ政府が労働党系ということで、かの有名な1980年代の国内線パイロット・ストライキに近い（この時期ACTU議長はマーティン・ファーガソンで、20数年後の現在労働党政府の観光等の大臣が彼であった。どちらの側でも責任者となってしまう、彼の航空ストライキに関わる縁或いは歴史の綾・皮肉と言えて、蛇足ではあるが興味を感じる）。さらに遡れば、19世紀の残り10年間経済不況の影響による労働争議が頻発し、20世紀連邦成立まもなく、その苦い経験からオーストラリア独特の労使関係制度が産み出されていった時の状況に近いといえよう。

このような歴史の回顧からすると、一国の社会構造改革というのはそんなに簡単に実現できることではなく、100年以上の歴史的積み重ねが構造を形成することも証明された。

さて、ここまでのカンタス労使の動きの中から、航空業界及び労使関係への中間的まとめをしておこう。

カンタスにとって、つまりCEO・アラン・ジョイスはこの争議（10月29～31日）によって「フェアワーク・オーストラリア」裁定を引き出すことにより、2008年以来断続的に続いた労使紛争をとりわけストライキを含む直接行動が出来ないという楔を打つことに成功した。しかし反面、90年余築いてきたカンタスブランドをはかり知れなく失墜させた。

そのことによって、ヴァージン航空を始めとしたLCC系の航空会社に勢いをつけることとなってしまう、逆にカンタスのLCC戦略修正を余儀なくされた。また、中東系の旧来型の国際線航空会社システムがカンタスを代替化することが明確となった。さらに、カンタスのジグザグした経営方針というより、むしろ2008年からのアラン・ジョイスの強引といえるLCCを中心会社化する経営合理化が一頓挫したというほうが正しい指摘かもしれない。さらに、ここ数年の強引さは以外にも収益・資産増は実現しても10年来のカンタス株価低迷（21世紀に入ってから10年近くの動きは、08年までは3～5A\$の間にあり特に06年後半から08年始めまでは5～6A\$の高値にあったものが、アラン・ジョイスの新体制になってから下落傾向となり3A\$を上回ることはなく、最近では1A\$台と低迷している<sup>7)</sup>）打開の方策が見いだせないあせりが深層心理にあったのではなかろうか。

他方、オーストラリア政治の視点からいうと、自ら手掛けたフェアワーク・オーストラリア（そのもとにある組織・機関の力量）と首相であるジュリア・ギラードその人の政治的手腕も試された。そして、力量に黄色の信号が点った結果となった。時期が重なったパースでの英連邦首脳会議のホスト国・進行役であったとしても、ということである。

また、同政権の中心となる労働党は、12月初旬シドニーに於いて全国党大会を持ち、カンタス争議の中間総括が期待されたところであるが、ウランのインドへの輸出問題、或いは同性の結婚を認知、というニュースは飛び込んでくるがカンタス問題についてはここまでのところ明らかにされていない。観測情報として、クリスマス休暇を梃子にして、組合側は攻勢に出る、或いは具体的解決をとると11年中では不可能、などしか伝わってこない。したがって、今次カンタス争議の結果からみた労働党の教訓は見いだせない。

最後に、労働組合側としては、この間要求してきた労働の安全保証・条件の改善そして賃金問題を連邦での最高仲裁裁定に持ち込むことができた、という意味で評価できる、としている。

こうした中、12月下旬のクリスマス・新年休暇時期を目前に、カンタス関連の各労働組合が新労働協定に合意の姿勢を示しだしたことを付け加えておかねばならない。

FAAA（オーストラリア客室乗務員組合）では、12月16日に国内線部門に関する協定の期間（今後3年間）の賃金交渉では、毎年3%のベースアップで合意した。

12月19日には、ALAEAは新労働協定期間の賃金問題については、これも毎年3%のベースアップとすることで合意した。しかしながら、エアバス380機の整備問題については、国内で全て整備実施の要求に対して、一部海外で（将来的には全て国内で行うという含みを残して）妥協やむなしということで合意した。

残りのTWU、AIPAについては越年し、2012年になってTWUが強制仲裁に入る模様がある<sup>8)</sup>。

## IV む す び

前節の中間的なまとめを踏まえて、むすびに入る前に、カンタスが運航再開し平常時になった11月3日付の新聞報道の中で、カンタスの国際航空運賃を他社との比較という形で表5の如く掲載した。

この表からは、確かにLCC系のヴァージン、エアアジアの航空運賃はかなり安価であるが従来の国際航空会社間での比較においてカンタスの航空運賃が目立って高額なものである、とはいえないことが明らかになったことを指摘しておく。したがって、はじめにLCCありきという国際線での料金政策が必ずしも良好なファンダメンタルズを持った航空会社とはいえない。

表5 ブリスベン発着の国際航空運賃比較

ブリスベン・ニューヨーク間 (A\$)		ブリスベン・オークランド間 (A\$)	
カンタス	2468	パシフィックブルー (ヴァージンオーストラリアの NZ 路線)	456
エティハド	3198	エミレーツ	581.22
シンガポールエアライン	3422.32	カンタス	608
エミレーツ	3437.48		
ブリスベン・シンガポール (往復) 間 (A\$)		ブリスベン・ロンドン (往復) 間 (A\$)	
エアアジア	861.94	エティハド	2224.65
エミレーツ	1093	タイエアー	2245.62
ヴァージンオーストラリア	1158	ヴァージンオーストラリア	2575
カンタス	1355	カンタス	2731
タイエアー	1348.32	エミレーツ	2936.22
シンガポールエアライン	1544.72	シンガポールエアライン	3079.02
ブリスベン・ロサンジェルズ (往復) 間 (A\$)			
ヴァージンオーストラリア	1369		
カンタス	2210		
シンガポールエアライン	2666.92		
タイエアー	3067.32		
エミレーツ	3287.42		

(出所：THE COURIER 2011年11月3日付)

さてここまで、2011 カンタス労働争議に係る、歴史的な背景、政治及び労使関係の流れ、カンタスの経営方針、航空業界の変化等に触れることを指摘して、その根拠を明らかにして来た。

むすびの結びに入る前に、ストライキと言えはということから、閑話休題として次のことを指摘しておこう。それは、ストライキに対する考え方の、日本社会とオーストラリア社会の比較である。

今回、カンタス争議の真只中に遭遇して、第一に感じたのは日本人(社会)の民度の低さである。JAL 乃至 ANA がカンタスのような48時間国内のみならず全世界的に運航ストップさせたら、一体何が予測されるか。かつての国鉄労使紛争ではないが、まず労働側がマスコミの総力を挙げたキャンペーンによって叩かれるであろう。昨年のJAL倒産騒ぎにおいても、客室乗務員、パイロットは経営に直接関係がないのに経営を蝕んできた第一要因が恰も彼(彼女)らの労働姿勢であるかのように描かれたことは記憶に新しい。世界の航空業界の中でも最も働き蜂的存在となっているのが日本のスタッフである、と思えるのであるが、

さらに企業人と称する人達が「会社主義」の思想に則って不満をぶちまけるインタビューが延々と流されるであろう。行き着くところは、ストは迷惑という大合唱さらには暴動に繋がろう。ここまでいなくても、昨今の自治体の首長の、得体のしれない大衆に阿ねることからくる「労働組合」敵視政策・発言を引き合いにだすまでもなく予測できる。

もちろんオーストラリアの世論あるいは新聞・テレビの報道からも、乗客の迷惑発言は伝えられた。

またオーストラリア社会でも、このような事態が少なからず起きたことを紹介しておこう。カンタスは11月に入って、運航停止へのお詫びキャンペーンとして「カンタス機内ファーストクラス使用のグッズが当たる」夢のようなプレゼントと題することを、ツイッターで募集するという方法を用いたところ負の大反響となり、プーイングが津波のように押し寄せ、とうとう機能停止となったとのことである。

とはいえ、物理的に労働組合を叩くに至る行為は起きないのである。

この差が民度の違いであり、労働者という存在である自己を認知したくない大半の「労働者」で社会が成り立っている日本社会の中流意識に根差す閉鎖性が存在していることが、見えてくる。その社会が一旦目標を失うと、閉塞感にたちどころに陥り、国際的視点を失いか八かの犯人（敵）捜しになり世界から孤立していくことになる。

とともに、ここで指摘したことは、20年以上構造改革の何たるかをテーマとしてきた者にとって、一国の社会構造改革の難しさを改めて感じさせられた。

さて、論を戻そう。

繰り返しになるが、オーストラリア・メディアで68,000人の乗客に影響を与え、447便がキャンセルされたカンタス労働争議を最も単純化すれば、以下の如くである。

カンタスの国際航空競争における生き残り戦略は、ジェットスターを基幹としたLCC系航空会社とすることにあり、それにはアジアの安い労働力でアウトソーシングしたい、これである。

それに対して、労働組合のモットーは、カンタスの歴史とは安全至上主義であり、同時にオーストラリアの空のアイコンを守っていく、でもある。

つまり、(一説によると)「カンタスの利益が5億A\$に上り、配当が4%以上あり、資産30億ドルを保有」を有する会社が、LCC会社として変質していくことに対する、労使の綱引きが最深の根拠と言える。

ここでナショナルフラッグ・キャリアを守るという意味からニュージーランドでは一旦私企業に転じたものを大半の株式を政府が買い戻すことにより、安定的な運航・経営に努力していることに、注目できないだろうか。

つまり、現代社会では国際・国内航空路線は鉄道の斜陽化を尻目に、重要な社会資本となり、さらに電気・ガス・水道と並ぶ生活ラインと化している。そうした時、航空会社経営で

最も不安定要因は航空燃料費の問題である。

経済の規制緩和や民営化さらには市場経済至上主義が行き着くところまで拡大し、それがグローバルイゼーションともいえるのだが、金融資本が一国の財政を破綻にまで追い込んでいる今日この頃、その典型が欧州連合におけるギリシャ財政の破綻であり、イタリアの危機である（これに関する詳細な分析はここでは行わない、別に論ずることにする）。

つまり、航空企業の民営化をミクロ経済から見た捉えなおし、再国有化ではなく再国民化をすべきでないか、ということである。

このように解釈すれば、2011年のカンタス航空労働争議が払った犠牲は、高い授業料ではあったが、これを教訓とすればオーストラリア国民だけではなく人類が皆、幸福な道を進めるのではなからうか。

#### 註

1) フェアワーク (Fair Work Australia) 法, 前「ワークチョイス」法に変わる 2010 年から施行された新しい労働法制。その内容, 経緯は次節で説明する。

2) カンタス運航停止の経営側の中心人物であることは勿論のことオーストラリアでは一躍時の人となったので, アラン・ジョイス (Alan Joseph Joyce) 氏の人となりを紹介しておく。

1966年にアイルランドで生まれ, ダブリンの名門トリニティカレッジで, 数学・物理学を修めたのちビジネスを学んだあと, 当地のエアリングス航空に職をもとめ, 1996年オーストラリアのアンセット・オーストラリア航空(2001年に破綻した)に入社し, その後2000年にカンタス航空に移籍した。2003年にカンタス航空の系列ジェットスターの立ち上げに関わりつつ, 前CEOのディクソン (Geoff Dixon) 氏に請われ2008年11月にカンタス航空のCEOの地位に就いている。

これは, スキャンダルではないがジョイス氏にとって不利な情報として, 28日の株主総会にて300万ドルから500万ドル, 自己の年俸を引き上げについて承認を得ている情報はオーストラリアの新聞各紙が伝えるところであり, 遍く知れ渡っている。

10月28日~11月3日付の *The Australian*, *The Age* などによる。

3) Minister for Transport and Communications, *Australian Aviation: Towards the 21<sup>st</sup> Century*, Public affairs 1992.

4) Geoff Easdown & Peter Wilms, *Ansett The Collapse*, Lothian Books 2002.

5) 拙著『大洋州の経済と労働』159頁, 2011年。

6) *the Australian Financial Review* 2011年10月31日付より, また労働組合の正式名称は以下の通りである。

[全豪(オーストラリア)運輸労組(空港関連荷物取扱部門)]

TWU the Transport Workers' Union of Australia

[オーストラリア・国際線パイロット協会]

AIPA the Australian and International Pilots Association

[オーストラリア有資格航空整備士協会]

ALAEA the Australian Licensed Aircraft Engineers Association

7) *The Australian*, 2011年10月31日付 原資料: Bloomberg

8) *The Australian* 等の, 2011年11月21日付の電子版。

#### 参考文献

Mathew Benns, *The men who killed Qantas*, Random House Australia, 2009.