

<論 説>

# EU 航空自由化と雇用・労使関係

## — LCC による航空産業の雇用への影響についての一考察 —

家 田 愛 子

### 目 次

はじめに

- I EU 航空市場統合と航空再編
  - 1 アメリカにおける航空自由化と航空再編
    - (1) アメリカ国内における航空自由化
    - (2) 寡占化とアライアンス化
    - (3) 「オープンスカイ政策」
    - (4) 寡占化とパブリック・インタレスト
  - 2 EU における航空自由化
    - (1) EU における航空市場の統合政策
    - (2) 「パッケージ I・II・III」
  - 3 EU 航空市場統合と LCC
    - (1) LCC の急増
    - (2) 競争の激化
- II 欧州のエアライン再編
  - 1 欧州のエアラインの分類
  - 2 LCC のビジネスモデル
- III EU 航空再編と雇用
  - 1 EU 航空産業における雇用数の変化
    - (1) 航空産業全体での雇用
    - (2) エアラインでの雇用
    - (3) エアライン以外での雇用
  - 2 労働条件の変化
    - (1) 賃金
    - (2) 雇用契約

- (3) 労働時間・シフト形態
- (4) 訓練
- (5) 健康
- 3 LCC での乗務員の人件費削減策
  - (1) 高い労働密度
  - (2) 多い離発着回数
  - (3) その他の賃金コストカット策
- IV EU 航空再編と労働者保護・労働組合
  - 1 EU 法による労働者保護
    - (1) 事業譲渡・合併・委託などの事業移転と労働者保護
    - (2) 非正規労働者・下請け労働者の雇用保護
  - 2 トランスナショナルなエアラインビジネスと国別労働法の矛盾
    - (1) 航空版「便宜置籍船」
    - (2) どの国の法が適用されるか
    - (3) 配転命令権の濫用——国外への配転——
  - 3 EU 航空再編と労使関係
    - (1) LCC による賃下げ圧力
    - (2) 航空産業ソーシアル・ダイアログ

おわりに

## はじめに

EU 域内の航空産業においては、2010 年時点では 3500 の民間航空関連会社が存在し、雇用労働者は 50 万人、経済規模では EU の GDP12 兆ユーロのうち 1200 億ユーロを占めている。そのうち定期便航空会社 130 社が EU 内 450 の空港を結んでいる。

EU では、1997 年に行われた域内での「空の国境の廃止」に伴う航空事業規制の撤廃により、いわゆる航空自由化が進展した。航空自由化によりビジネスチャンスを得た格安航空会社が急激に増大し、EU 内では大手航空会社の倒産や、雨後の竹の子のような格安航空会社の設立、そして倒産など、エアライン間の競争の激化は収まっていない。

また、公共事業の民間化と入札参加への国境規制撤廃という EU の方針により、EU 内の公営空港の業務はほとんどすべて民間委託されたため、各空港では民間委託のための入札が繰り返され、空港での雇用の多

くが不安定化している。

本稿では、EU における航空市場統合のエアラインビジネスへの影響を整理し、更に航空産業での雇用が統合によりどのような変化を受けているか分析する。また、このような航空再編の状況の中で、労使関係がどのような方向に向かおうとしているのか、「EU ソーシャル・ダイアログ」の重要性にもふれつつ分析することとする。

## I EU 航空市場統合と航空再編

### 1 アメリカにおける航空自由化と航空再編

#### (1) アメリカ国内における航空自由化

EU における「航空自由化」を検討するにあたり、EU に先行して自由化が始まったアメリカにおける航空自由化政策とそれによる航空業界の再編についてまず概観しておく。

航空の自由化は新自由主義の経済政策を展開するアメリカで EU に先駆けて始まった。アメリカでは 1978 年の「航空規制緩和法」を契機に徐々に民間航空への規制が緩和されていった。規制緩和の狙いは、自由な競争の導入によりパブリック・インタレストのための航空運賃の引き下げを実現することと、景気循環の影響を受けやすい航空産業の国際競争力を高めることであった<sup>(1)</sup>。民間航空産業における規制は、参入規制、運賃規制、便数規制の 3 つを主な政策とするが、徐々にこれらの規制が廃止され、1985 年には規制を監視していたアメリカ民間航空委員会 (Civil Aeronautics Board、以下 CAB と記す。)も廃止された。CAB の廃止により規制緩和と競争促進についてはアメリカ連邦政府の運輸省が担うことになった。

アメリカでは、1978 年に始まった自由放任的な規制緩和は、当初は政府の狙い通りには展開せず、低運賃競争を乗り切れなかった既存の大手エアラインや新規参入エアラインの多くが倒産して消滅した。世界第一位の輸送実績を誇っていたパンアメリカン航空もその例外ではなかった。70 年代初めには 20 社ほどの航空会社しかなかった航空市場に、規制

緩和以降は、急速に多くの航空会社が参入し、1984年にはチャーター専門会社や貨物航空を含め123社に増えていた。しかしながら1979年の石油危機とそれに続く不況の影響で多くが倒産し87年には40社にまで再び減少し<sup>(2)</sup>、アメリカの航空産業は激変と再編の時代となった。

## (2) 寡占化とアライアンス化

90年代には、CRS (Computer Reservation System) と呼ばれるコンピュータ予約・発券システムが開発され、CRSの大規模導入が可能な資本力を有するとともに、国内外に発着枠を多く持ち、ハブ運航システムの構築に有利であったユナイテッド航空とアメリカン航空がシェアを拡大した。国内ではサウスウエスト航空が国内線を中心とした格安航空会社 (Low Cost Carrier、以下LCCと記す。)としてシェアを急速に拡大した。

航空自由化の中で、アメリカの航空産業では買収・ネットワーク化とともに寡占化が著しく進行し、自由化の名の下で自由で公正な競争を脅かす状況が生まれていた。1992年の連邦議会上院の公聴会では、倒産と買収・合併がもたらした航空産業での寡占化により運賃の高騰とサービスの低下の可能性への懸念が示されている<sup>(3)</sup>。

## (3) 「オープンスカイ政策」

アメリカ国内での航空自由化政策による業界内でのエアラインの再編が一応の落ち着きを見せたのち、生き残ったエアラインは、1995年以降、グローバル競争のなかで競争力を高めてきた。アメリカ連邦政府は規制緩和を国際的にも拡大することで、国内における競争に勝ち残った競争力のあるアメリカのエアラインが、世界市場でのシェアを増やすことを確実にするために、対外的には「オープンスカイ政策」を展開した。

アメリカのエアラインが国際航空市場に参入しやすいように、アメリカ政府は各国に対して、アメリカとの2国間協定による相互規制を緩和し、代わりに「オープンスカイ協定」を締結することを求めた。しかしながらアメリカの「オープンスカイ政策」は、自由化という名の下での競争促進と競争抑制の両面を併せ持つ。すなわち、オープンスカイ協定

締結国におけるエアラインは、形式的には自由にアメリカとの間で路線を設けることができるものの、いずれかの航空アライアンスに加盟し、そのアライアンスの CRS を介する予約・発券システムを利用しなければ、現実には効率的にアメリカとの間の国際線市場に参入することは不可能であるからである。その上、アライアンスの中心に存在するのは全てアメリカの巨大エアラインである<sup>(4)</sup>。

かつては世界シェアの 60 パーセントを 5 大アライアンスが占めていたが、その 1 つであったクオリフライヤーズグループは、中心であったスイス航空が 2002 年に倒産したことで解散し、ウイングス・アライアンスは 2004 年にスカイチームに吸収されたため、今や世界中のほとんどの航空網が、アメリカの巨大エアラインを中核とするスターアライアンス (1997 年設立)、ワンワールド (1999 年設立)、スカイチーム (2000 年設立) のわずか 3 つの航空連合のいずれかに組み入れられている。ワンワールドの中核であるアメリカン航空が合併により世界の輸送実績で首位となり、スターアライアンスの中核は世界第 2 位のユナイテッド航空、スカイチームの中核は世界第 3 位のデルタ航空となっている。世界各国のエアラインはいずれかのアライアンスに加盟しなければ経営が成り立たないような現状になっており、オープンスカイという名前から連想される「自由で公正な国際競争」の理念とは矛盾している。

#### (4) 寡占化とパブリック・インタレスト

アメリカでは 2008 年にデルタ航空が旧ノースウエスト航空を吸収合併し、2010 年にユナイテッド航空が旧コンチネンタル航空を吸収合併しており、司法省は、アメリカン航空と US エアウェイズの合併により、国内線のサウスウエスト航空を合わせた 4 大航空会社がアメリカ国内の航空市場の 8 割以上を独占することに懸念を示した。

アメリカン航空と US エアウェイズは 2013 年 2 月に合併で合意していたが、同年 8 月にアメリカ司法省は、合併は独占禁止法違反の疑いがあるとして合併の差し止めを求めて提訴した。同年 11 月にはしかし、主要空港での両エアラインの発着枠を返上することで司法長官が合併を容

認すると報道されている<sup>(5)</sup>。

アメリカでは、合併と寡占化により格安航空時代は終わり、サービスの低下と運賃の高騰への懸念が早くも報じられている。また、自由放任の航空自由化政策は低価格競争とサービス競争の激化を招き、どのエアラインも赤字に苦しんでいる。雇用への悪影響も見逃せない。また、需要が少ない過疎地への運航は、利益第一のLCCは決して行わない。経済性優先の企業経営とエアラインなどの交通産業の公益性との矛盾は、自由放任の競争では解決できないという問題に、再び国家による介入で解決をはかるのか課題は多い。

## 2 EUにおける航空自由化

### (1) EUにおける航空市場の統合政策

EUにおける「航空の自由化」は、国内航空市場の規制緩和とグローバル競争力により世界市場を制覇するというアメリカの政策とはその出发点で大きく異なっている。

EUの「航空自由化」は、一言で表せば、EU加盟国間での「空の国境の廃止」である。それは加盟各国が固有のものとして有している領空への主権に基づくEU域外諸国との協定の締結権や、領空権そのものをEUに委譲することによって実現された。その意味では、関税の撤廃や人の移動の自由などの加盟国間の物理的な国境による障壁を除去するEUの基本的な政策の一環であり、「航空市場の規制緩和」というより、航空市場統一および領空権のEUへの一元化としてとらえるべきであろう。

EUの前身である1957年に調印された欧州経済共同体設立条約以来、EUでは単一経済市場の確立を目標に、まず物品関税の撤廃政策を中軸に据えて様々な政策が実施されてきた。1987年には「単一欧州議定書」において1992年までに域内非関税障壁の撤廃により、人・もの・資本・サービスの移動の自由を完成させることが定められた。

これに対し、航空市場においては「空の国境」が維持され続け、1988年発効の「パッケージI」、1990年発効の「パッケージII」と呼ばれるEU

域内航空市場の統一政策がとられるまで、「地上での国境の廃止」に比して、緩やかな規制廃止の実施にとどまっていた。それは、空の国境の廃止すなわち領空主権の放棄は、国家の安全保障にもかかわる制空権の放棄と、ナショナル・フラッグ・キャリアと呼ばれ非常時の空軍力を補うことも黙示的に期待される国策的なエアラインの既得権を損なうことを意味するためであり、慎重な対応が期されたためである。そのため、EU加盟国に属するエアラインがEU域内各国を運航する場合にも、各加盟国が有する国際法上の通常の制空権による規制に従い、一般的な国際線の運航と同様の規制が続いていた。つまり、EU内での人・もの・資本・サービスの移動の自由が進展し「地上」では地理的な国境線が消滅したにもかかわらず、空域では、「国際民間航空条約(Convention on International Civil Aviation、以下では通称の「シカゴ条約」と記す。)」と、各国ごとの二国間協定によって規制された国際航空秩序が維持されてきたのである。

国際民間航空秩序とは、そもそも他国の民間航空機により自国の領空が侵犯をされない国家の主権が守られている状態であるが、「シカゴ条約」締結国の間では、民間機が締結国の領空を通過することや給油や整備の目的で締結国に着陸することが認められる。また2国間で航空協定を結んだ場合には、自国で乗せた貨物や旅客を相手国に輸送したり、相手国で乗せた貨物や旅客を自国に輸送することが認められ、さらに相手国から第3国への輸送(以遠権)も認められる。言い換えれば、協定がない限りは、「シカゴ条約」7条に基づく相手国内の2空港間での運航や、相手国から第3国への運航が認められない「カボタージュ」といわれる権利を各国が保有している。EUにおいては、「地上」では物品や人の移動の自由が大きく進展しているにも関わらず、「空」ではこのような一般的な国際民間航空秩序が基本的に維持されていた。

## (2) 「パッケージ I・II・III」

このような状況は、1993年までに航空の統合市場を形成することを企図して、積極的政策を推進するための航空市場統合政策「パッケージ I」、

「パッケージⅡ」、「パッケージⅢ」によって徐々に打開され、1997年にEU加盟国間でのカポタージュが完全廃止された結果、EU内の統一航空市場がようやく完成した。

1988年発効の「パッケージⅠ」では、二国間協定の秩序の上に、国際線運賃については、発着国双方の認可による二重認可方式での基準運賃を基本としながらも、割引ゾーン(基準運賃の65～90パーセント)および大幅割引ゾーン(基準運賃の45～65パーセント)以内の運賃については自動認可とした。輸送力については、相手国の輸送力シェアの55パーセント(1989年10月からは60パーセント)になるまでは増便を自由に認めるとした。また、一定規模の需要のある主要空港への参入が自由化された。

1990年発効の「パッケージⅡ」でも、二国間協定の秩序は維持された上で、「パッケージⅠ」よりも割引ゾーン運賃の上下幅が広げられた。また、基準運賃の105パーセントを超える運賃については、両国がともに不認可としない限りは認められるとした。輸送力については、対前年のシェアから7.5パーセントまでの増便を認めつつ、相手国の輸送力シェアの60パーセントまでの増便を認めた。「以遠権」については、全輸送力の50パーセントまで認めなければならないとした。また、一定の需要のあるEU内の国際空港への参入が自由化された。

1993年発効の「パッケージⅢ」では、加盟国間での二国間協定はすべて廃止され、定期旅客便、チャーター便、貨物便のすべての運賃が自由化された。但し、企業コストに比して過度に高い運賃あるいは「略奪的に過度に低額の運賃」は、各国あるいはEU委員会が介入して差し止めることができる「セーフガード条項」がつけられた。輸送力については2国間輸送に対する制限を撤廃し、EU内においては「以遠権」も撤廃した。但し、「以遠権」の廃止は既存のエアラインへの影響が深刻であることから5年の猶予期間が設けられ、1997年4月までは自国発着便に接続した他国国内線運航は輸送力の50パーセントまでに制限し、同年5月以降に完全自由化とした。これによりEU内での航空市場参入については、

「域内共通運航免許 (EC 免許)」を取得した事業者に対しては域内での自由な経済活動と運航が認められることになった<sup>(6)</sup>。

「パッケージⅢ」により、定期便エアライン、チャーター便専門エアライン、貨物エアラインなどの区別に関らず、新規参入が自由となり、運賃の設定も原則として自由とされた。更に 1997 年のカボタージュの完全廃止により、EU 加盟国に属する航空会社は、他国であっても域内であればどの空港へも自由に路線を開設する事が可能となった。つまり、EU 域内のすべての空港は原則として加盟国のすべてのエアラインや新規参入エアラインに開放され、あたかも 1 つの国内線網のごとく再編されることになった。また、各加盟国と EU 外の第三国との運航に関する交渉権は EU に移譲されることとなった。これに伴い、それまで国ごとに独自に行なわれていた航空管制業務も、EU 空域全体を一つの管制空域として、漸次編成されなすこととなった。但し航空管制空域の統合は、各国の管制権限を制限することになるため、加盟国の多くの管制官が欧州委員会の方針には、必ずしも積極的な同意の姿勢を示していない<sup>(7)</sup>。

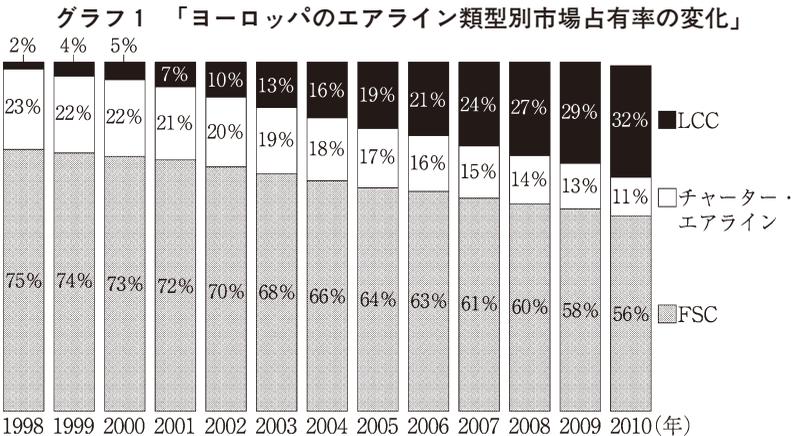
EU 航空市場統合は、EU 域外の国にとっては規制強化を意味するものとなった。たとえば日本のエアラインが日本から EU 内の 2 カ国、例として、日本からパリ経由でのロンドン行きを運航することは、かつては可能であったが、1997 年以降はパリとロンドン間が他国の国内線を運航することと同様の扱いとなるため、カボタージュによる規制の対象となり、運航が不可能となった。EU 加盟国以外の国籍の航空会社が、EU 内の 2 か所以上の空港を同一便として運航するためには改めて EU との 2 国間協定を結ばなければならない。現在日本のエアラインが、EU との協定を締結してまでそのような便を運航していないのは、協定を結ぶに当たっては、EU 内への路線開設の見返りとして EU 内の航空会社に羽田と大阪間などの日本国内の国内線の自由な運航を要求されることになる予想されるからであろう<sup>(8)</sup>。

### 3 EU 航空市場統合と LCC

#### (1) LCC の急増

EU の航空市場統合政策によって、国内線のように航空路線を設けることができる空域が EU 全域に一挙に広がったため、エアラインにとっては大きなビジネスチャンスの到来となった。人口だけで見ても、EU 全体では現在およそ 5 億人（1997 年の 15 カ国時点でおおよそ 3 億 7000 万人）を擁することとなり、最大加盟国のドイツの人口が 8200 万人、第 2 位のフランスが 6200 万人、第 3 位のイギリスが 6100 万人にすぎないことを考えると、経済市場の統合のもつ意味がどれほどのものであるかは想像に難くない。この機を逃さなかったのが新興の LCC であり、EU 内のカボタージュ廃止後わずか十数年の間に、不況を背景に低運賃の LCC が EU においても急増した。

LCC による EU 域内座席占有率は、グラフ 1 が示すように、1998 年にはわずか 2 パーセントにすぎなかったものが、2005 年には 19 パーセント、2010 年には 32 パーセントと爆発的に増加している。わが国では国内線と国際線を合わせても、LCC の座席占有率は 2001 年には 1.0 パーセント、2005 年には 4.5 パーセント、2011 年には 11.6 パーセントに過ぎ



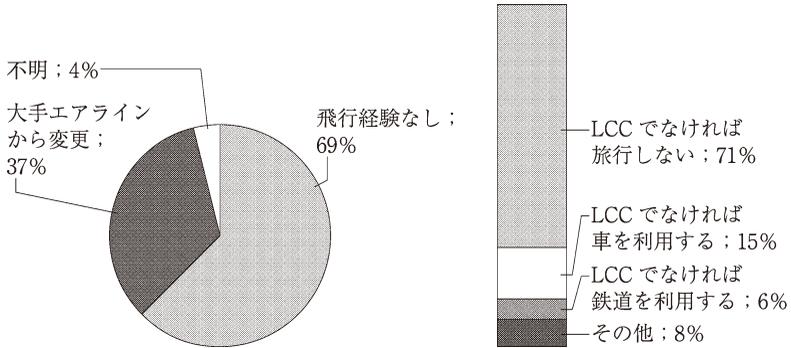
ない。北米 (2011 年 29.7 パーセント) や中南米 (2011 年 31.8 パーセント) との比較でもヨーロッパでのこの間の LCC の躍進は顕著である。

ヨーロッパでの LCC の急増の原因は、いわゆる自由化や単純な規制緩和の効果によるものではないと考えられることは前述のとおりであり、EU が目指している国境という障壁の除去と、市場規模の拡大による経済効果の視点から EU における航空産業全体の好調の原因を問い直さなければならない。ヨーロッパの航空産業の好調と、急速に LCC が増加した原因については、ヨーロッパの地理的・人口的特殊性も指摘できるが、これが特に LCC のビジネスモデルに最適であったことが、好調の最も大きな要因であると筆者は考える。

LCC のモデルとされるアメリカのサウスウエスト航空は、飛行距離が 400 マイル・飛行時間が 1 時間ほどの近距離区間の運航を中心とする国内線専門のエアラインとして、観光客のみでなくビジネス客もターゲットとして、従来の 3 分の 2 程度の運賃で参入することで急成長した。1971 年にテキサス州で B 737 型機を 3 機のみ保有するローカル・エアラインであったが、規制緩和を背景に早くも 1996 年には同型機を 243 機も保有し、2010 年には乗客数では世界第 2 位のエアラインに成長した。その経営手法は LCC 経営の「サウスウエストモデル」と呼ばれているが、アメリカ国内の既存の大手エアラインが、それまで与えられていた規制による権益を航空自由化政策で失った虚について、エアラインに求められていたサービスへの既成概念をすべて捨てた上で、サウスウエスト航空は低価格のみを売りにして需要を引き上げ、既存の国内線エアラインにとってかわることに成功した。

これに対しヨーロッパでは、比較的狭い地理的範囲に各国の首都をはじめとする大都市や観光都市、産業都市が数多く点在し、生活水準も高く、これらの都市間を加盟国内外からの多くの人々が往来している。国境の廃止によりこの移動が物理的にも精神的にも容易になったところに LCC が登場した。飛行機であればヨーロッパ内の大抵の国に、わずか 1 時間から 2 時間で移動できる。かつては長距離バスや鉄道で移動してい

グラフ 2 「LCC 乗客の飛行経験」(2002 年)



出所：European Cockpit Association, *UPHEAVAL IN THE EUROPEAN SKIES*, p. 10 より作成

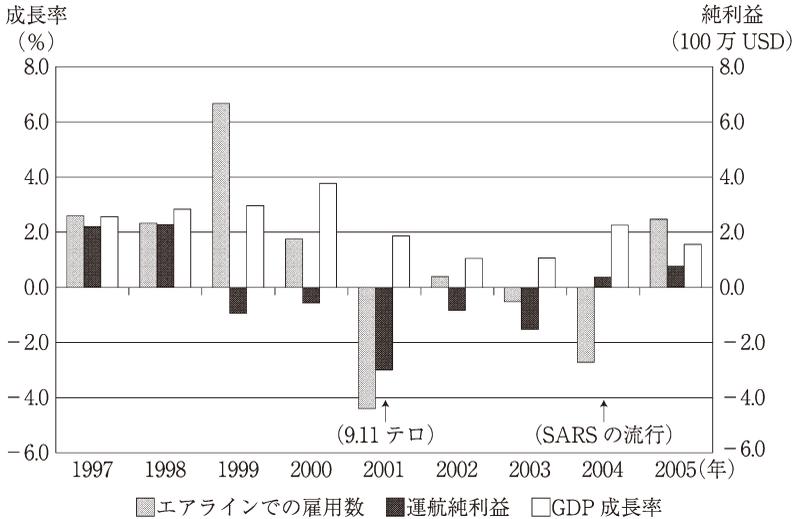
た比較的低所得の人々が LCC を積極的に利用しているが、LCC への需要増が航空産業全体を活性化し、EU 内の他のエアラインへの需要も押し上げていると考えられる<sup>(9)</sup>。

## (2) 競争の激化

ヨーロッパ内の短距離航空路線は、航空市場統合による需要増の一方で、LCC の参入によって非常に激しい競争となっている。その上航空需要は景気の変動や社会情勢の影響を非常に敏感に受ける。「9.11」テロ事件のような大事件に限らず、SARS (サーズ) などの伝染病の流行というような、ちょっとした社会的事件によっても航空需要は変動し、経営収支が安定しないため、エアラインは常にコスト削減を迫られている。

EU 委員会の 2007 年の報告書『EU 航空産業における社会的変化——1997 年～2007 年における雇用・賃金・労働条件の変化に関する調査(以下、『2007 年航空報告書』と記す。)<sup>(10)</sup>』によれば、1999 年から 2003 年にかけては、世界的な不況の影響を受け、ネットワーク・エアラインといわれるヨーロッパの主要エアラインで赤字が計上され、2001 年 9.11 直後にはその赤字は最大となった。2004 年と 2005 年にはわずかに黒字化したものの、低運賃で需要を引き上げた LCC の台頭によるコストカット圧力は、既存のエアラインに深刻な影響を与えている。

グラフ3 「EU 15 における雇用数、運航業績と GDP の変化」



1999 年から 2004 年にかけて、EU 航空市場統合による競争激化と景気低迷によって、大手エアラインであるスイス航空、ベルギーのサベナ航空、フランスのリベルテ航空が倒産しており、多くのエアラインで整理解雇を含むリストラが行われた。同時に、機体整備、グランドハンドリング、ケータリング、IT による業務などの分野で、合理化のための業務委託や外注化が著しく拡大した。

LCC も数多く新規設立されたが、激しい競争に勝ち残れず倒産した会社も少なくない。

## II 欧州のエアライン再編

### 1 欧州のエアラインの分類

いくつかの基準によりヨーロッパの各エアラインは、おおむね以下のように、フル・サービス・キャリア (Full Service Carrier、以下 FSC と記す)、ローカル・エアライン (Local Airline)、チャーター・エアライ

ン、LCCの4つのタイプに大きく分類することができる。

EUの航空市場統合政策は、EU内エアラインの新規参入と料金設定の自由化およびEU内航空網の国内線なみの路線新設の自由を推進するものであったため、1997年以降、アメリカで先行していたLCCをビジネスモデルとした新興のエアラインが、ぞくぞくとEUの航空網に参入した。LCCの台頭によって、既存の大手エアラインは、低価格運賃の設定やLCCを子会社として設立することでこれに対抗した。もともとビジネスモデルがLCCに近かったチャーター・エアラインやローカル・エアラインの中には自らLCCに転身して航空ビッグバンを乗り切ろうとするものもあった。

既存の大手航空会社もネット販売での事前予約割引運賃を広く設定するのが一般的になっている一方で、LCCにおいてもチケットの委託販売や機内サービスを行うものも現れており、運賃やサービスのみを基準としての単純なエアラインの分類はいまや容易ではない。しかしながら、ヨーロッパ・パイロット労組連合(European Cockpit Association、以下ECAと記すことがある。)はビジネスモデルを総合的に考慮して、以下のような4つのモデルに分類している<sup>(11)</sup>。

#### a フル・サービス・キャリア (FSC)

英国航空やエアフランスのような、かつてのナショナル・フラッグ・キャリアと呼ばれた国営航空を代表とする伝統的な大手航空会社を典型として、国内線のみでなく世界中に国際線の路線を持ち、伝統的なエアラインのビジネスモデルを順守しているものをさす。

航空券販売を旅行会社に委託しているが、近年では個人客に対してはネット販売による直接販売の比率が高くなっている。団体旅行やパッケージツアーなどでも旅行会社との提携関係が強い。

乗客にはフル・サービスといわれる様々なサービスが、機内でのサービスに限らず、予約から着陸後まで色々な場面で提供されている。空港では専用ターミナルや専用カウンターを広く持ち、乗客には搭乗便に乗り込む前から、座席リクエストや手荷物チェックインなどの様々な直接

サービスを提供する。機内では、ファーストクラス、ビジネスクラス、エコノミークラスなどのクラスに応じて、食事、飲み物、映画や音楽などの機内エンターテインメントサービスなどを通常無料で提供し、遅延・欠航などの場合には予約便の変更だけでなく他社便への無料の振り替えにも応じている。機体トラブルなど自社に責任のある大幅な遅延の場合には宿泊の手配を無料で行うこともある。

ネットワーク・エアラインやフルサービス・エアライン、大手はレガシー・エアラインなどと称されることもある。

#### **b ローカル・エアライン**

世界中に路線網を拡げるフル・サービス・キャリア (FSC) に対して、EU 内での路線を中心とする中小のローカル・エアラインは、乗客へのサービスなどは FSC に準じたビジネスモデルでありながら、ローカル食が強く、一定の地域を拠点として中・短距離路線を主として運航している。航空市場統合前は、国内線や近距離路線中心の航空会社であった。運航機材は飛行距離に応じて中距離用、短距離用など比較的多様な機材を保有している。少ない路線網しかもたないためポイント・トゥー・ポイント・エアライン (Point to Point Airline) と呼ばれることもある。

#### **c チャーター・エアライン**

チャーター便専門航空会社はヨーロッパでは数多く存在するが、定期便を持たずにもっぱら世界各国の観光地等へのパッケージツアー専門のチャーター便を運航する。旅行会社がチャーター・エアラインから買いあげた、パッケージツアー用の座席を販売するが、通常は個人客向けの座席のみの販売は行わない。貨物便のチャーター運航を専門とするエアラインもある。中距離用の機材で、エコノミークラスだけのモノクラスの機内装備とし、機内ではシンプルなサービスを提供するが、ビジネスモデルとしては FSC にも近い。ヨーロッパでは、国外旅行は日常生活の一部にもなっており、ヨーロッパ内だけでなく世界中の観光地にむけて長期滞在型「ホリデー」や観光型の「ツアー」などの様々なパッケージツアーが旅行会社によって販売されている。

ホテルとフライトと地上輸送がセットで販売されるパック旅行のためのチャーター・エアラインへの需要は、LCCによる格安航空券が出回っている現在でも根強い。

#### d ロー・コスト・キャリア (LCC)

いわゆる格安航空会社と呼ばれ定期便を運航するエアラインであるが、日本でもLCCという呼び方が定着し始めている。機内サービスや運営コストを大幅にカットして安い運賃の航空券を販売する新興のLCCがこの10年ほどで世界を席卷している。ライアンエアやイーゲージェットのように既存のエアラインとは資本関係のない小規模の独立のエアラインから始まって市場シェアを大きく拡大したLCCの活躍が顕著である。グラフ1が示すように、1998年から2010年までの間にチャーター・エアラインとFSCでの旅客数は漸減し、その分がLCCに移動している。

LCCのビジネスモデルは、アメリカのサウスウエスト航空をモデルとするとされるが、運航に関連するあらゆるコストを削減して、従来より、低価格の航空券を販売するための経営諸策を講じている。特に飛行機での旅行で期待されてきた従来型のほとんどのサービスを、カットまたは有料としている。ビジネスモデルの詳細は後述するが、旅客に直接かわるところでは、航空券のネット販売とネット上でのチェックイン手続きを基本とし、FSCのような、食事や飲み物、読み物、DVDなどの無料機内サービスだけでなく、航空券発券や空港チェックイン手続、手荷物持ち込みなども無料を前提としていないのが大きな特徴である。つまりは、低価格・低サービスではあっても、コストパフォーマンスのつり合いがとれていると利用者が納得するポイントがあり、そこでLCCのビジネスモデルが成立している。

LCCはロー・フェア・エアライン (Low Fare Airline) と呼ばれることもある。

## 2 LCC のビジネスモデル

LCC の低価格運賃を可能にしているコストカットについては、既存のエアラインとの主な相違点として機内サービスのカットまたは有料化が一般的に理解されているが、LCC のビジネスモデルでは、それ以外のさまざまな方法でもコストカットをしている。その一方で、収入を補てんするために航空券以外に様々な料金が上乗せされていることについてはあまり知られていない。各 LCC はそれぞれの営業戦略をもってサービススタンダードを設けているものの、ヨーロッパの LCC に一般的に共通する施策を、共通ビジネスモデルとして以下のようにまとめることができる。

### a インターネット販売

航空券の販売は、FSC では旅行会社を通して販売され、大手旅行会社はパッケージ旅行を組むために大量の航空券を割引価格で一括して引き受けるといふ、旅行会社との提携関係に大きく依存しているが、近年では早期予約割引運賃の設定による個人客向けのインターネット販売の比率が増大している。

LCC では、航空券はインターネットでの直接販売に限定しており、旅行会社への委託販売は通常は行っていない。これは委託手数料をカットするためである。また、FSC では重要な営業ツールであるコールセンターについて、LCC では経費をカットするために設けられておらず、電話での予約・購入や問い合わせも行っていないことが多い。予約の変更やキャンセルもインターネット上でのみ行えるが高額なキャンセル料が必要となる。その一方、キャンセルや変更は電話のみの LCC (ライアンエアなど) もあるが、購入した航空券を放棄した方が安くつくほどの高額な電話料金が課せられる仕組みになっているといわれる。基本的にはいったん予約・購入した航空券は、LCC では変更やキャンセルをした場合には相当な割高になると理解した方がよいといわれる。

### b インターネットによる搭乗手続き

航空機に搭乗するためには、航空券だけでなく搭乗券が必要であるが、

搭乗券の発券は、FSC では通常、空港のエアラインのカウンターで行われるのに対し、LCC ではインターネットで事前に搭乗券の発券を済ませていることを求められ、搭乗当日、空港で発券手続を行うと別途、発券手数料を支払わなければならないことが多い。

座席指定がないことも多く、その場合、鉄道の普通車のように並んで飛行機に乗り込むことになる。同乗者や家族とまとまって座ることを希望する場合には、早くから搭乗口に行列しなければならない。座席を指定したい場合は、事前にインターネットで指定料金を支払って座席指定をしておかなければならない。空港チェックイン時に座席指定を行なう場合には指定料金は割り増しになる。空港のカウンターも LCC ではわずかな人員しか配置されていないため、長い行列ができることが珍しくない。

#### c 携行品重量制限

携行手荷物の制限は、FSC やローカル・エアラインではスーツケースなどのチェックイン手荷物がエコノミークラスでは 20 キログラムまで無料、機内持ち込み手荷物は無料で 10 キログラムまで可能とされていることが一般的である。LCC では無料持ち込重量制限はわずかな重量に限られている。機内持ち込み手荷物はハンドバッグなど大小にかかわらず一人一個・10 キログラムまで無料としている LCC が多く、パソコンの持ち込みも有料の場合がある。預託（チェックイン）手荷物はすべて有料の LCC が多く、重量は厳密に計量され、預託料はかなり高額になることが多い。携行手荷物についてもインターネットでの事前申し込み・支払制が一般的で、空港で手荷物のチェックインを行ったり、超過料金を支払う場合には更なる割り増し料金を支払わなければならない。大きなスーツケースを携行する場合、結果的に FSC の割引運賃と大差ないこともある。

また、預託手荷物は FSC ではチェックインカウンターで預ければ目的地の空港の出口付近で受け取ることができるが、LCC では自分で飛行機の貨物室の下まで歩いて運ばなければならないことが多い。

#### d 「第2空港」の利用

利用空港は、FSC では目的地として明示された都市から最も近いか、最も利便性が良く多く利用されている空港であるのが一般的であるが、LCC では、目的都市から相当離れた「第2空港」といわれる空港を利用することが珍しくない。たとえば、ドイツのフランクフルト行きとされても実は120キロ離れたハーン空港が利用されていたり、パリ行きとされても80キロ離れたボーヴェ空港が利用されていたりする。

LCC が「第2空港」を利用するのは一般的に空港使用料が安いからである。特に大都市の最寄りの空港よりも利便性が悪く需要が少ない分、空港使用料が安く、これを航空券の価格に反映させることができる。また、小規模のコンパクトな「第2空港」のほうが離発着に要する時間を短縮できるため、機材や乗員の運航効率を高めることができるという利点もある。大空港では滑走路からターミナルまで遠いというだけでなく、混雑も加わって滑走路から駐機場までの移動だけでも数十分を要するのは珍しくなく、旅客の乗降にも時間を要するが、小規模空港では、飛行機の搭乗ステップまで徒歩の移動が可能で、ボーディングブリッジなどの空港施設使用料の節減にもなる。空港滞在時間の短縮のため、機体整備や給油も最低限に抑えているのもLCCのビジネスモデルの特徴の一つである。

さらに「第2空港」最寄りの地方都市にとっては、旅行客の増加による経済効果を期待できることから、LCCの中には、「第2空港」を利用する見返りとして、当該LCCのための無料の広告宣伝などの便宜供与を最寄りの都市に求めることもあるという<sup>(12)</sup>。

乗客にとっては「第2空港」は利便性が悪いことが多く、好ましいものではない。需要の低い「第2空港」までのインフラが不十分で、移動には時間と費用がかさむことになり、旅客にとっては、利便性をとるか格安運賃をとるかの択一となっている。

ヨーロッパのLCC最大手のライアンエアーは基本的に「第2空港」を利用しているのに対して、第2位のイーゲージェットは主として主要空

港を利用している。

**e 遅延・欠航による代替手配のカット**

エアラインの都合による遅延・欠航の場合、FSCでは通常行われる他の航空会社への無料の振替えや宿泊の無料手配などはLCCでは全く行われない。整備上の都合などエアライン側にその責任がある遅延・欠航であっても、LCCでは払い戻しが行われるのみで、代替便の予約手配は改めて旅客自身が行わなければならない。LCCでは地上滞在時間が短く、代替航空機も最小限にしか用意されておらず、過密なスケジュールで運航しているため、定刻を大幅に遅れたり、乗客が少ないような場合には突然欠航することも多いといわれるが、このようなイレギュラーによる不便も、格安航空券の代償すなわち「価格に見合ったコストパフォーマンス」として利用者は覚悟しておかなければならない。

**f 変額運賃**

運賃については、近年ではFSCでも事前予約割引運賃が広く採用されており、LCCだからといって常に最も低価格になっているわけではない。LCCでも運賃の変動幅は大きく、季節や予約の時期によって異なる。運賃は一般的に予約日の2ヶ月前までが最も安く、徐々に高くなり、FSCの低価格帯がなくなる2～3週間前から前日まではLCCでも高い価格帯となる。

特にLCCでは航空券代金以外に発券手数料を求められたり、座席指定料、さらに高額な手荷物料金がかかってくるため、購入者は、事前に他社との運賃やサービスの比較を十分にしたうえで購入しないと、FSCの割引運賃と結果的に変わらないということもある。LCCは、多くがアライアンスに加盟していないため長距離国際線からの乗り継ぎには一般的に不便で、割高にもなる。

**g 単一機種・シンプルな装備での運航**

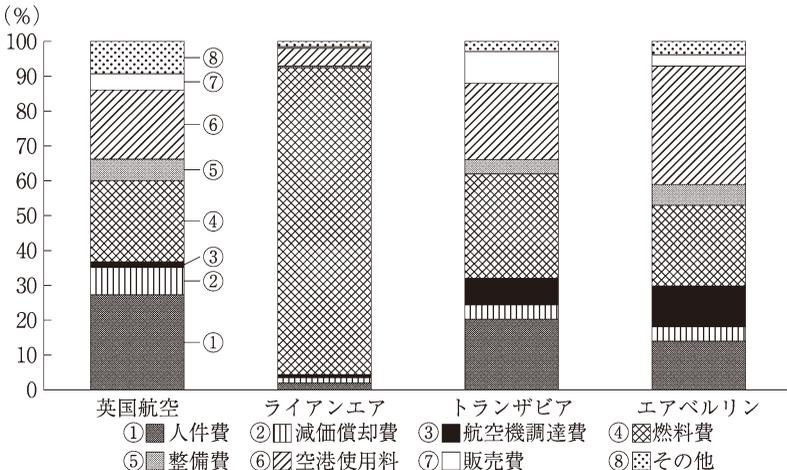
LCCでは使用機種を統一したり、最小限の異なる機種のみで運航することによって、整備費やパイロット訓練費を削減している。FSCでは多くの異なる機種を保有し、飛行距離や需要に応じて運航機種を変えてい

るが、LCC のように単一機種のみを保有して運航することは、機体整備用の設備費・部品・整備要員などの単純化によるコスト削減を可能とする。また、エコノミークラスのみのモノクラスの機体と座席リクライニングの廃止で座席間隔を狭め、可能な限り販売可能な座席数を増やしている。座席のカヴァーにビニール製などの汚れを落としやすい素材を採用して清掃コストを削減するだけでなく、座席の背部への広告掲載を収入源としていることもある。

h 駐機時間の短縮

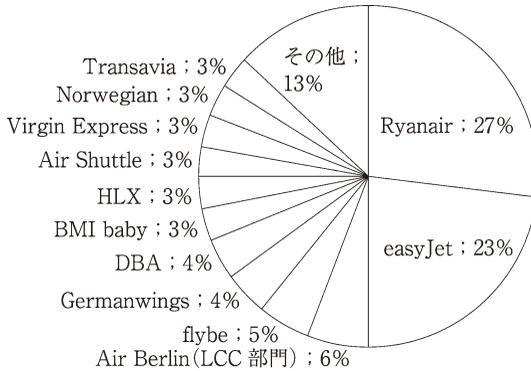
LCC では航空機の空港滞在時間の短縮と1機あたりの一日の運航回数を最大限まで増やすことで機材使用率を高め、航空機の前償却率を上げている。FSC では国内線の場合、空港での駐機時間を一般的に45分とっているが、LCC では多くが25分に短縮している。また、早朝から深夜まで同一機材同一乗務員で、できるだけ多くの便を運航し、できるだけ多くの旅客を運ぶことで、低価格運賃でも採算が取れるように運航スケジュールが組まれている。

グラフ4 「FSC (英国航空) と LCC 3 社の費用構造」(2009 年)



出所：小熊仁「EU における航空自由化と LCC の展開」67 頁より作成

グラフ5 「ヨーロッパのLCC間の市場占有率」(2005年)



出所：European Cockpit Association, *UPHEAVAL IN THE EUROPEAN SKIES*, p. 11 より作成

### i 人件費のカット

LCCでは様々な方法で人件費についてもカットしているが、詳細については次章にて検討する。

## III EU航空再編と雇用

### 1 EU航空産業における雇用数の変化

#### (1) 航空産業全体での雇用

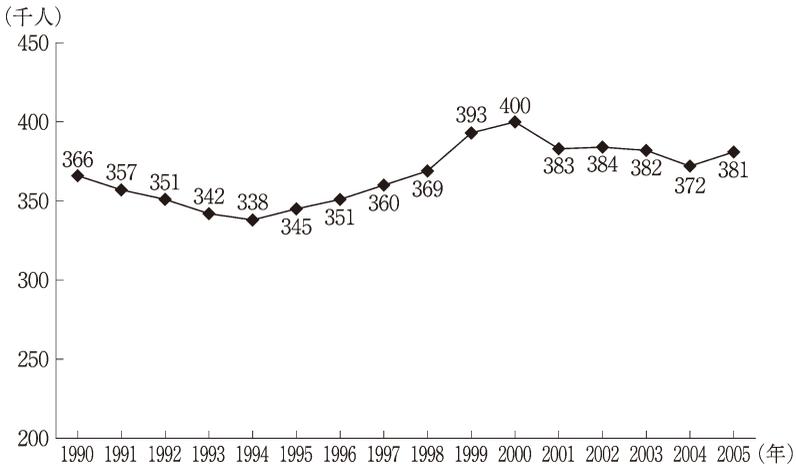
EUにおける航空市場の統合は、国家主権に基づく制空権から派生したカボタージュなどによる国内民間航空の保護のための諸政策を取り払うことを意味し、「パッケージI」、「パッケージII」、「パッケージIII」による段階的な規制撤廃政策がとられたものの、EU内のエアラインは激しい競争に突入した。特に1997年のEU加盟国間でのカボタージュの完全撤廃により、国境線でのエアラインビジネスへの規制がなくなり、LCCが次々と現れた上に、長期の景気低迷と2001年の「9.11テロ」や2004年のSARS(サーズ)などの伝染病の流行による航空需要の落ち込みがエアラインビジネスに追い打ちをかけた。資本力のある5大ナショナル・フラッグ・キャリアは、自国を中心とした路線網を維持したうえ

で、事前予約割引運賃の導入や子会社 LCC の設立などで、台頭する新興 LCC に対抗しようとしたが、市場統合後の数年間で大手エアラインでも倒産が相次いだ。

EU 委員会は、1997 年のカボタージュの廃止による EU 内航空市場の完全統合が及ぼした EU 航空産業の雇用への影響について、詳細な委託調査を行った<sup>(13)</sup>。調査は 2004 年の東欧 10 カ国の加盟以前の EU15<sup>(14)</sup> と呼ばれる西欧 15 カ国での航空産業での雇用について実施された。EU の行政機関である EU 委員会の委託によって行われた調査であるため、EU の航空市場統合政策に対しては肯定的な評価であることが前提となっており、『2007 年航空報告書』は全体として、市場の拡大による経済の活性化・雇用の増大というプラスの評価で貫かれていることに留意しなければならないが、この間の雇用の推移を知るには大変有効である。

『2007 年航空報告書』によれば、グラフ 6 が示すように、1990 年から 94 年にかけて EU15 における大手航空会社は航空自由化に備えて大規模な構造改革を行ったため、エアライン全体での雇用は 36 万 6000 人から 8 パーセント減少して 33 万 8000 人になった<sup>(15)</sup>。続く 1995 年から

グラフ 6 「EU 15 における航空産業全体での雇用数の変化」

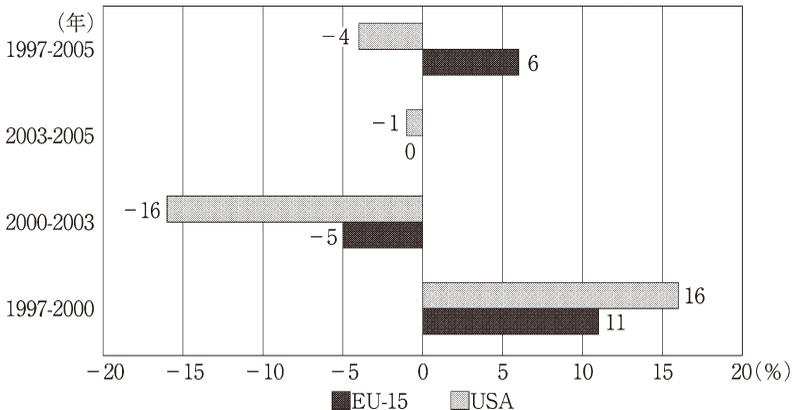


出所：EU 委員会『2007 年航空報告書』36 頁

2000年にかけては、EU全体での経済成長を反映して、エアラインでの雇用総数は18パーセント増の40万人となった。2001年から2005年にかけては、アメリカの「9.11 テロ」やSARSなどの伝染病の影響を受けて世界中の航空需要が激減したことを反映して、雇用は5パーセントの減少となり38万人となったが、その後も38万人前後で安定的に推移している。『2007年航空報告書』はEU15カ国のみを調査対象とした統計であるが、2010年のEU委員会の『産業別ソーシャル・ダイアログ報告書（以下『2010年SD報告書』と記す。）<sup>(16)</sup>』では、2004年に新規加盟した東欧諸国を含むEU27カ国での航空産業の雇用数は50万人に増加している。

航空自由化をEUに先がけて実施したアメリカでは、EUほど雇用数は安定していない。1988年から91年までの3年間で15万人の航空労働者が失業している<sup>(17)</sup>。グラフ7からわかるように、EU15カ国との比較では、アメリカでは、1997年から2000年にかけては、LCCの台頭により16パーセントの雇用増大があったものの、「9.11 テロ」の影響を受けた2001年から2003年では16パーセントもの激減となった。1997年から2005年までの雇用者数はEU15カ国が6パーセント増加であったのに

グラフ7 「EU 15 とアメリカの雇用数比較」



出所：EU委員会『2007年航空報告書』37頁より作成

対し、アメリカは4パーセントの減少であった。これは、1997年から2000年にかけての急激な雇用増大とその反動である2000年から2003年にかけての雇用激減を反映したものであるが、国内市場の飽和後の大手エアラインの倒産など、航空自由化によるアメリカのエアラインの再編・合理化の影響であると考えられる。アメリカでは航空自由化は長期的には雇用の増大につながっていないといえよう。

一方、EUでの航空産業における雇用について、この十数年を概観すれば安定的漸増の傾向がみられるが、EUの「航空自由化」はアメリカのような市場経済主義を貫くための規制緩和による完全自由化ではなく、大手エアラインの倒産はあったものの、国策エアラインとしての5大FSCへの国家的配慮などによって、既存の大手エアラインの多くが存続できたことが、雇用の安定の一要因であると考えられる。これに加えて、航空市場の統合による市場の活性化と、LCCによる新たな需要の掘り起こしも航空産業での雇用の増加の一因である。

## (2) エアラインでの雇用

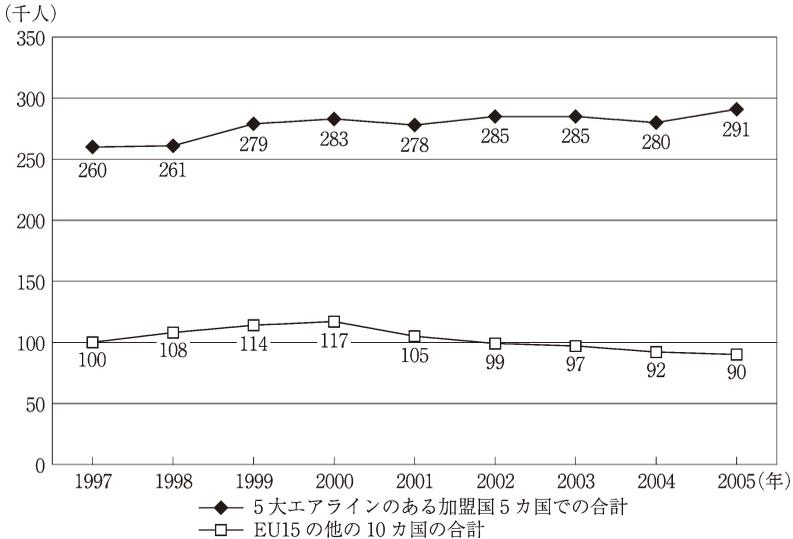
エアラインの規模別に雇用者数の変化をみると(グラフ8)、競争力のある5大ナショナル・フラッグ・キャリアを有するイギリス、フランス、スペイン、ドイツ、オランダで雇用が漸増しているのに対し、他の10カ国では雇用の減少が続いている。

エアラインのタイプ別に雇用数の変化をみると、5大エアラインをはじめとする旧来のサービスモデルを展開するFSC全体では1997年と2005年の比較では雇用数は横ばいとなっている。これには5大エアラインでの雇用増加を打ち消す、中小のFSCでの雇用減少が影響していると考えられ、中小のFSCの苦戦が窺える。

限定的な地域だけに路線をもつローカル・エアラインは2005年までの10年間では雇用は漸増しており、EU全体では5万人の雇用を保っている。

チャーター便専門のチャーター・エアラインも、5万人の雇用を維持している<sup>(18)</sup>。

グラフ 8 「5大エアライン所在国と他の10カ国での雇用数」



出所：EU委員会『2007年航空報告書』39頁より作成

最も変化が大きかったのはLCCにおける雇用である。1997年にはLCCでの雇用はわずか1000人ほどにすぎなかったが、2007年6月時点で、「欧州格安航空会社協会(European Low Fares Airline Association、以下ELFAAと記すことがある。)」に加盟しているLCCでは、1万8000人の常勤労働者を雇用しており、LCCでの雇用増大がEU航空産業全体での雇用数増大を牽引している。

2013年時点でELFAAに加盟しているのは、easyJet(イギリス)、flybe(イギリス)、Jet2.com(イギリス)、Norwegian Air Shuttle(ノルウェー)、Ryanair(アイルランド)、Sverige Flyg(スウェーデン)、transavia.com(オランダ)、Vueling(スペイン)、Volotea(スペイン)、Wizz Air(ハンガリー)の10社である。そのうちヨーロッパのLCCの販売座席シェアの半分を占めているライオンエアとイーージェットだけで9000人が雇用されている。

### (3) エアライン以外での雇用

空港職員は、グランドハンドリング業務（飛行中の航空機内の業務とは別に、空港において運航に必要とされる業務の総称である。以下、グラハンと記すことがある。）の民営化や外部委託による雇用減少要因にもかかわらず、過去10年間の旅客増と貨物量の増大、保安要員の増大などによってマイナス要因が打ち消されて、雇用数は安定的に維持されている。1997年から2006年には、空港職員は9万人ほどで推移している<sup>(19)</sup>。

グラハン会社でのグラハンスタッフの雇用数も増加している。1996年に採択された「(ヨーロッパ) 共同体内空港でのグランドハンドリング市場へのアクセスに関する閣僚理事会指令 96/67/EC (以下、「グラハン指令」と記す。)」により、EU内の公営空港では、グラハン業務の競争入札による市場開放が義務化された。「グラハン指令」により、空港におけるグラハンは、空港当局（行政）による業務の独占が禁止され、必ず競争入札により民間会社にもグラハン業務の請負の機会を与えなければならなくなった。FSCではグラハンや整備などは通常自社で行っているが、ローカル・エアラインやLCCなどではこれらの業務を外部委託することが多い。EU15では1996年には約1万3000人が民間グラハン会社で雇用されていたにすぎなかったが、グラハン市場の民間開放と成長するLCCからの業務委託により、2007年までにはおよそ6万人に増加した。

このようなEU航空産業全体での雇用の増大は、EU航空市場統合が進展した1997年から2007年の期間における域内での長期的な航空需要の増大というマクロ的な要因が考えられる。特に2004年の東欧10カ国のEU新規加盟によるEU経済市場の更なる拡大に伴う経済活動の活性化と、人・もの・資本・サービスの移動の量的拡大に加え、LCCの参入に誘引された短距離路線での運賃引下げの結果、航空需要の掘り起こしが重なったことが、航空産業における雇用の増大に寄与していると考えられる。言い方を変えると、EUの東方拡大による経済成長を背景に、LCCなどによる低価格の航空運賃の普及が航空需要の増大を誘因した結果、航空産業全体が活性化し、これが雇用の拡大の大きな要因になっ

ているといえよう。

## 2 労働条件の変化

EU では航空市場統合による市場の拡大を好機として、LCC の急増が牽引した旅客の増加により雇用数が漸増していることは前述のとおりであるが、雇用契約や労働条件はこの間にどのように変化しているのだろうか。以下に、賃金、雇用契約、労働時間、訓練、健康について検討する。

### (1) 賃金

#### i パイロット・客室乗務員の賃金

2001 年の「9.11 テロ」後の旅客需要の減少に対応するために多くの EU 内航空会社のとった措置のひとつは、一時的な賃金凍結か賃金削減であったが、これらの措置にもかかわらず、EU 委員会による 1997 年から 2007 年までの調査の期間には航空産業全体では賃金上昇が起きている。

パイロットのこの間の賃金水準について、使用者の回答は、国内賃金水準を「上回る」としたものが 29 パーセント、「同等」としたものが 71 パーセントで、合わせて 100 パーセントになっているが、労働組合の回

図表 1 「パイロット・客室乗務員の賃金水準（アンケート回答）」

	パイロット		客室乗務員	
	使用者の回答	労働組合の回答	使用者の回答	労働組合の回答
インフレ率を上回る	5( 71%)	4( 29%)	3( 50%)	0( 0%)
インフレ率と同程度	2( 29%)	6( 43%)	2( 33%)	8( 57%)
インフレ率を下回る	0( 0%)	4( 29%)	1( 17%)	6( 43%)
国内平均を上回る	2( 29%)	2( 15%)	1( 17%)	0( 0%)
国内平均と同程度	5( 71%)	7( 54%)	4( 67%)	8( 57%)
国内平均を下回る	0( 0%)	4( 31%)	1( 17%)	6( 43%)
合計	7(100%)	14(100%)	6(100%)	14(100%)

出所：EU 委員会『2007 年航空報告書』53 頁より作成

答は、国内賃金水準を「下回る」としたものが31パーセントとなっている<sup>(20)</sup>。

客室乗務員については、国内水準を「下回る」とした使用者が17パーセントなのに対し、労働組合では43パーセントにも達している。賃金の減少の原因として、多くのエアラインで客室乗務員について新規採用の乗務員の賃金を低く設定するという二重賃金制度が導入され始めていることが影響しているとされる<sup>(21)</sup>。

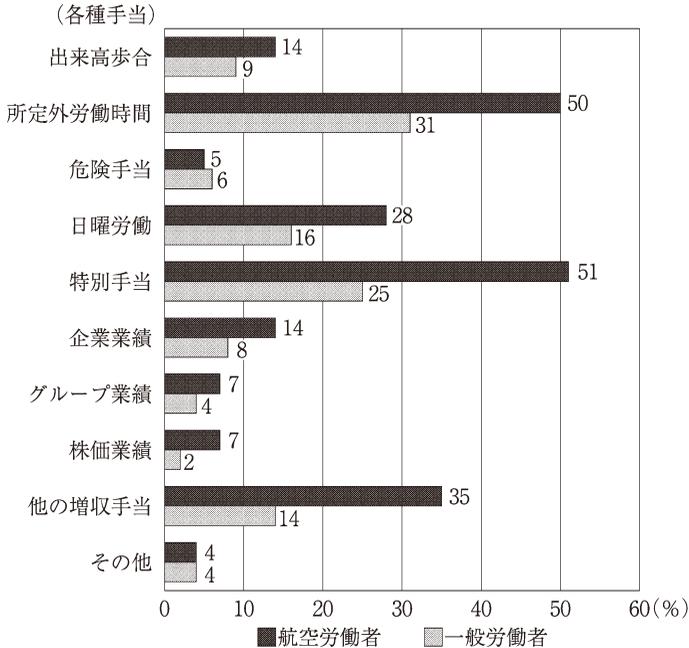
パイロットに対しては新規採用者への低い賃金率を適用するのが一般的ではないのは、飛行ライセンスによる資格賃金の産業内規制が強く働いており、雇用されるエアラインにおける賃金決定の自由度が相対的に低いためであると考えられる。しかしながら、パイロットや客室乗務員の賃金では、賃金の構成を変更することによる引き下げの傾向が強く読み取れる。グラフ9が示すように、賃金の中で様々な手当の要素の割合が高くなっていることは航空産業全体の特徴的な傾向でもあるが、賃金全体に占める固定給の割合の過度の低下は、安定的な賃金の保障が損なわれるため好ましいものとはいえない。

この10年で、特にパイロットと客室乗務員の賃金について、毎月の乗務時間に応じて変動して支払われる歩合給のような多様な賃金要素の割合が増加している。特に増えているのは乗務回数や乗客数に連動した生産性と企業業績をベースにした賃金要素である。伝統的なエアラインでも様々な賃金要素を設けているが、平均的にはLCCの方が従来のエアラインよりも、多様な賃金構成による賃金の割合が固定給に比して高くなっている。つまりLCCでは乗務時間に応じて毎月の賃金総額が大きく変動する賃金制度が導入されており、保障給としての固定給が低く抑えられているため、病気などで乗務時間が少ない場合には生活が困窮するおそれもあると指摘されている。

LCCの賃金の詳細については次節で述べるが、ヨーロッパ・パイロット労組連合(ECA)の調査<sup>(22)</sup>によると、下のグラフ10が示すように、FSCでは平均して97パーセントが固定給で占められているのに対し

グラフ 9

「賃金中の各種手当 —— 航空労働者と一般労働者の比較 ——」 (2005 年)



出典：EU 委員会『2007 年航空報告書』52 頁より作成

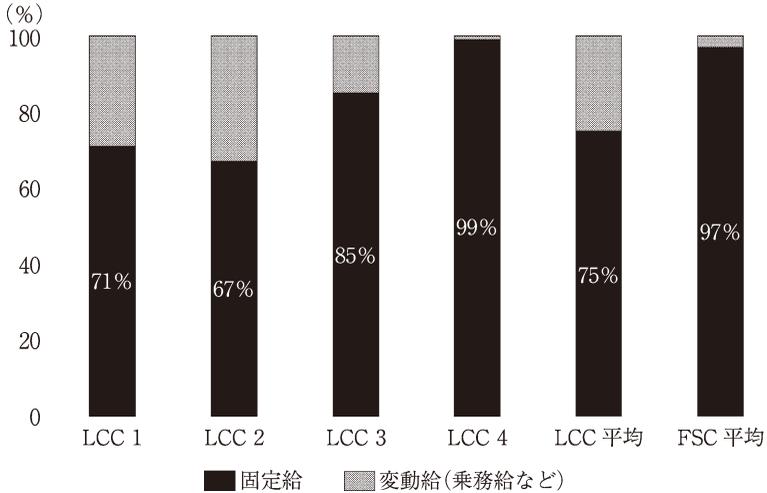
て、LCC の平均では 75 パーセントにすぎない。もっとも低い LCC2 では 67 パーセントとなっている。固定給の割合が高い LCC3 および LCC4 では労働協約が締結されているのに対し、労働協約が結ばれていない LCC2 と LCC1 では固定給の割合が最低の 67 パーセントと 71 パーセントに抑えられているのが特徴的である。このような傾向から、パイロットの賃金は「9.11」後の停滞を取り戻す程度に上昇したものの、もはや高給賃金職種のトップではなくなったといわれる。

## ii グラハン部門の賃金

グラハン部門の賃金は、パイロットや客室乗務員や管制官と比較すると不安定な状態になっている。EU 委員会の『2007 年航空報告書』では、

グラフ 10 「FSC と LCC のパイロットの固定給と変動給\*の割合」

\*年間乗務時間を FSC は 680 時間、LCC は 850 時間として算出。



出所：European Cockpit Association, *UPHEVAL IN THE EUROPEAN SKIES*, p. 22

図表 2 のように、労働組合の回答では「賃金水準は国内平均を下回る」としたものが 43 パーセント、「同等」が 50 パーセントであり、使用者の

図表 2 「グラハン部門賃金 (アンケート回答)」

賃金上昇率はインフレ率と比べて	使用者による回答	労働組合による回答
上回っている	3	1
同じ程度	4	5
下回っている	5	9
回答合計	12	15
賃金が国内平均賃金と比べて	使用者による回答	労働組合による回答
上回っている	2	1
同じ程度	5	8
下回っている	4	7
回答合計	11	16

出所：EU 委員会『2007 年航空報告書』57 頁より作成

回答でも「下回る」としたものが36パーセントにも達している<sup>(23)</sup>。

1996年の「グラハン指令」によって、EU加盟国内の空港のうち年間旅客が20万人以上、または年間貨物取扱量が5万トン以上の公営空港では、公開入札によって、空港内の旅客手荷物のハンドリング、ランプ作業、燃料補給業務、貨物・郵便取扱い業務について、2社以上の民間グラハン会社に請け負わせることが義務付けられた。

その結果、グラハン業務に関する下請会社や二次下請け会社などが乱立したうえ、各加盟国での指令の解釈の相違による国内法の規定の不一致も多くみられ、グラハン労働者の雇用の扱いを巡って法的にも混乱が続いている<sup>(24)</sup>。

また、グラハン業務の委託先の変更などで、雇用が中断され、経験や技術の承継が阻害され業務の遂行にも問題がおきている。2011年には欧州委員会は、EU内の定期便の70パーセントの発着に遅れがみられ、その原因の多くは空港でのグランドハンドリングにあると指摘している<sup>(25)</sup>。

空港業務の民間委託のために繰り返される入札により、グラハン部門では、雇用の不安定化が最も深刻な問題となっており、低賃金の主要因も不安定雇用にあると考えられている。

## (2) 雇用契約

航空市場統合以降、EU航空産業全体において雇用契約の不安定化が進んでいる。1997年から2006年までの10年間における変化について『2007年航空報告書』はパートタイム雇用が10ポイント増加して2006

図表3 「航空労働者の雇用契約の変化」(EU 15、1997年—2006年)

	1997	2000	2006 (年)
フルタイム契約	91%	87%	81%
パートタイム契約	9%	13%	19%
終身雇用契約	91%	90%	89%
期限付き雇用契約	9%	10%	11%

出所：EU委員会『2007年航空報告書』57頁より作成

年には全体の 19 パーセントに、期限付き雇用が 2 ポイント増加して全体の 11 パーセントに増加したとしている。

1997 年から 2007 年までの調査期間には、グラハンスタッフにおける期間雇用や臨時雇用などの不安定雇用の増加がめだっている。グラハンでの不安定雇用の増加は、競争入札の導入により 1 回の入札による請負期間が最長で 7 年までと限られていることと、請負会社はエアラインからの業務量等の変更要求に速やかに応じるために柔軟な労働力を必要としているからであるとされる。

労働組合は雇用の安定を確保するために使用者と労働協約を結び、入札の結果、請負会社に変更されるときには旧請負会社で雇用されていたスタッフ全員を新規請負会社に承継させることを求めている。スペインでは協定に成功しているがドイツとイタリアでは立法による労働者保護規定の効力について EU 裁判所に提訴され、EU 裁判所は、そのような規定は EU の「グランドハンドリング指令」に反すると判断しており、グラハンスタッフの雇用の扱いをめぐって混乱は続いている<sup>(26)</sup>。

図表 4 「グラハン部門での雇用契約の変化 (アンケート回答)」  
(EU 15、1997 年—2007 年)

過去 10 年間での雇用契約の種類の変化についての使用者と労働組合へのアンケート

質問項目	増加した		減った		変化なし		わからない	
	使用者	労組	使用者	労組	使用者	労組	使用者	労組
終身雇用契約の割合	5 (42%)	4 (29%)	5 (42%)	7 (50%)	2 (17%)	2 (14%)	0 (0%)	1 (7%)
期限付き雇用契約の割合	4 (33%)	11 (73%)	3 (25%)	0 (0%)	1 (8%)	2 (13%)	4 (33%)	2 (13%)
派遣契約の割合	7 (58%)	5 (36%)	0 (0%)	6 (43%)	2 (17%)	2 (14%)	3 (25%)	1 (7%)
フルタイム雇用契約の割合	6 (50%)	11 (73%)	4 (33%)	0 (0%)	2 (17%)	2 (13%)	0 (0%)	2 (13%)
パートタイム雇用契約の割合	6 (50%)	12 (75%)	1 (8%)	0 (0%)	3 (25%)	2 (13%)	2 (17%)	2 (13%)
柔軟な雇用契約の割合	4 (33%)	11 (73%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (8%)	3 (20%)	7 (58%)	1 (7%)

出所：EU 委員会『2007 年航空報告書』60 頁より作成

パイロット、客室乗務員、管制官でも柔軟な雇用形態への変化の傾向はみられるもののグラハンほどではない。客室乗務員では、この10年に新規参入したエアラインで期間雇用が増大している。また、最近10年ほどの間に、エアラインからの臨時雇用や短期雇用の要請に応えるためのパイロット人材派遣会社が登場している<sup>(27)</sup>。管制官でも、期間雇用とパートタイム契約への緩やかな傾向が見られるという。

### (3) 労働時間・シフト形態

勤務時間数は、1997年から2007年の調査期間に、パイロットと客室乗務員については増加しているが、管制官とグラハン職員については大きな変化が認められない<sup>(28)</sup>。

EUでは1993年にEU加盟国の一般の労働者に共通適用となる労働時間規制法である「労働時間の編成の一定の側面に関する理事会指令93/104/EEC」が制定された。この指令は2000年に改正され、「同理事会指令2000/34/EC(以下、「労働時間指令」と記す。)」として現行法となっている<sup>(29)</sup>。「労働時間指令」では、毎日の休息、週休および年次休暇の最低期間ならびに休憩および最長週労働時間、夜間労働、交代制労働および労働パターンの一定の規制等が、EUにおける共通の法として定められた。指令では、最長週労働時間は「7日の期間ごとの平均労働時間が、時間外労働を含め、48時間を越えないこと」と定められているのをはじめとして、我が国の労働法の規制と比べれば、十分な休養時間が確保できるような内容となっている。「労働時間指令」によって、不規則勤務が多い航空労働においても、過度に不規則な長時間労働にならないような規制が働いていると思われる。(わが国では36協定によって時間外労働に歯止めがなく、サービス残業も横行している。)

パイロットと客室乗務員については、非常に不規則なシフト勤務、長時間労働、移動労働、時差などの勤務の特殊性から、通常の「労働時間指令」による規制にはなじまず、また不十分であるとして、「労働時間指令」からは適用除外とされた。その上で、ソーシャル・パートナーによるEUレベルでの独自の労働協約を締結することをめざして労使協議が

重ねられた結果、2000年に「AEA、ETF、ECA、ERA、IACAによって締結された移動型航空労働者の労働時間の編成に関する欧州協約に基づく2000年11月27日の理事会指令2000/79/EC(以下、「移動型航空労働者労働時間指令」と記す。)」が採択された。(わが国でも航空機乗務員は労働法による規制からはほとんど適用除外とされているが、それに代わる立法による特別な保護規制はなく、企業ごとの労働協約や、労働組合のないところでは就業規則による規制のみであり、EUのような立法による規制が望まれる。)

「移動型航空労働者労働時間指令」の基となっている2000年3月22日に航空産業ソーシャル・パートナーにより合意された協約は、EUによるユニークな政策決定制度である労働組合と使用者団体および欧州委員会によるソーシャル・ダイアログ(Social Dialogue、「社会的対話」、「労使対話」などと訳されることがある<sup>(30)</sup>)による協議を経て締結された。ソーシャル・ダイアログにより締結された労働協約はEU指令としてEU理事会は承認・採択しなければならない。

「移動型航空労働者労働時間指令」では、年間の労働時間は「労働時間指令」よりも340時間短く制限され、最低4週間の有給休暇、無料健康診断、スタンドバイ(待機)勤務を含む年間2000時間の労働時間制限、および年間900時間の乗務時間制限、自分の居所のある基地での毎月7日以上および年間96日以上での休息時間、客室乗務員の健康と安全条項などが定められている。

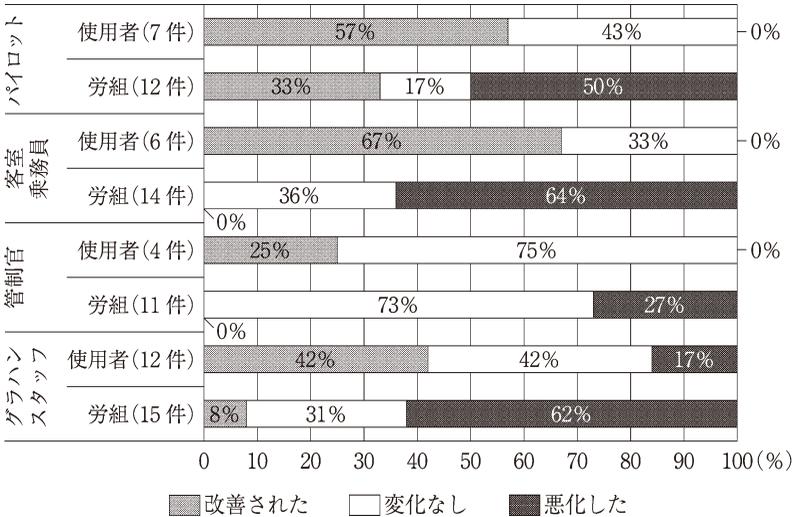
本協約の締結のための協議に参加したのは航空産業を代表する欧州レベルでの5つの労使団体、AEA、ETF、ECA、ERA、IACAである。協約締結時にはヨーロッパの航空産業における主要な使用者団体と労働組合が、この5つの団体のどれかに加盟していた。

AEAは、欧州26カ国30航空会社による使用者代表組織である「欧州航空会社協会(the Association of European Airlines)、ETFは、欧州39カ国における交通労働者30万人からなる労働者代表組織である「欧州運輸労連(the European Transport Workers' Federation)でパイ

ロット以外のほとんどの航空関連の労働組合が加盟している。ECA は、22 団体が加盟し 3 万 4000 人のパイロットを擁する「欧州パイロット労組連合 (the European Cockpit Association)」、ERA は、67 の地方空港と 230 以上の民間企業およびヨーロッパのすべての地方交通を含む利益団体の代表からなる使用者代表組織である「欧州地方航空会社協会 (the European Regions Airline Association)」、IACA は、33 のチャーター・エアラインを中心とする使用者代表組織の欧州支部である「国際航空輸送協会欧州支部 (the International Air Carrier Association)」である。

『2007 年航空報告書』が述べるように、パイロットと客室乗務員の労働時間が増加しているのは、「移動型航空労働者労働時間指令」による規制にもかかわらず、主として LCC において常務時間制限ぎりぎりまで乗

**グラフ 11**  
**「シフトスケジュールの変化：パイロット・客室乗務員・管制官・グラハン」**  
 1997 年から 2000 年のシフトスケジュールの変化に関するアンケート  
 使用者と労働組合の回答



出所：EU 委員会『2007 年航空報告書』76 頁より作成

務がおこなわれる傾向があるためであると考えられる。

シフトスケジュールの改善は、使用者は成果を肯定的に評価しているが、労組は不十分であるとして否定的に評価している。『2007年航空報告書』においても、シフトスケジュールの改善は健康と家庭生活の向上のためにも特に客室乗務員にとっては重大であると特筆されている。またEU委員会は航空機乗務員のシフトスケジュールと健康についてのEUレベルの労働組合の参加による国際会議を主催し、乗務員の労働条件に重大な関心を示している<sup>(31)</sup>。

#### (4) 訓練

訓練については、運航乗務員に関して重大な変化がおきている。ひとつには、「副操縦士ライセンス (Multi-Crew Pilot License)」の導入であるが、これは、通常のライセンスに比べ短い訓練時間でとることができるもので、複数乗務員の場合にこのライセンスの保持者が副操縦士の任務をとることを認めるものである。

もうひとつの重要な変化は、パイロットの定期訓練と基礎ライセンスである「定期運航操縦士免許 (Air Transport Pilot License)」や機種別ライセンスの取得について、部分的あるいは全額の費用負担をパイロット自身に求めるエアラインが現れ、特にLCCにおいてこれが増えていることである。パイロットの訓練や資格取得は、従来は航空会社がすべての費用負担を負うべきものとして実施されていたが、LCCにおいてはコストカットのために、新機種の免許取得のための費用や定期訓練費用は、原則パイロット自身が負うべきとして、その負担を求めることが増えている。パイロットが訓練費用を負担する経済的余裕がない場合には、訓練費用をパイロットに貸し付けているLCCもあるという。あるいは、訓練費用免除のために定められた期間を充足しないで会社を退職する時には、使用者が支払った訓練等の費用をパイロットが返還することを雇用契約に定めるものも増えている<sup>(32)</sup>。客室乗務員の訓練や制服などについても有料にしているLCCが増えている。

### （5）健康

客室乗務員の腰痛は、日本では長年職業病として改善が取り組まれてきたが、かつては腰痛は稀有であったヨーロッパのエアラインでも、今日では深刻な問題となっている。客室の空気汚染も問題とされている。特にLCCの台頭による競争の激化のため、どのエアラインもコストカットを求められるようになっており、より過密な乗務スケジュールや、乗務中の責任の増加、乗務以外での業務負担の増加、雇用契約の柔軟性と変動給としての多様な賃金要素の増大は、個々の乗務員が感じる構造的なプレッシャーの原因となっており、ストレスから来る疾病の増加が深刻な問題になっている<sup>(33)</sup>。労働者の労働密度はすべての職種で高くなっているため、エアラインではどの職種でも深刻な健康問題が報告されており、この傾向は世界中のエアラインで見受けられる<sup>(34)</sup>。

特に乗務員の健康問題は、航空産業ソーシャル・ダイアログにおいても取り組むべき重要な課題の一つとされており、不規則なシフトスケジュールの改善が求められている。また、健康と家庭生活の維持向上のために、乗務時間制限は非常に重要な問題であるとされるが、LCCにおいては改善されていない。

### 3 LCCでの乗務員の人件費削減策

ヨーロッパでは、賃金や労働条件は、LCCであるか他のエアラインであるかというより、使用者と労働組合の間で集团的労働協約が結ばれているかどうかで、大方決まってくる傾向があるといわれる。したがって、労働組合の承認を拒否し労働協約が存在しないことが多いLCCでは人件費のコストカットが目立っている。特に、パイロットと客室乗務員の賃金はグラハンスタッフと比較すると相対的に高額になっているため、賃金のコストカットのターゲットになっている。LCCでは、賃金に占める固定給の割合が引き下げられていることは前述のとおりである。ヨーロッパの航空市場での4割近くを占めるLCCによる労働者の賃金カットはヨーロッパの航空産業全体に影響を及ぼしており、FSCでもコスト

カットのために賃金の引き下げが行われるようになっている。

### (1) 高い労働密度

LCC では、同一機材・同一乗務員で、ハブ空港からの短いフライトタイムの路線の運航に特化することで一日の運航回数を増やしている。また、空港での機体の滞在時間を1回25分程に抑えることでも機材利用率を高めている。運賃からの低い利益率は、一定時間内に可能な限り多くの便を飛ばし、多くの座席を販売することでカバーされている。機材だけをみると1機材の1日の運航回数はLCCでは8回となっている。早朝から深夜までできる限り飛ばして機材の利用率を高めるだけでなく、地上滞在時間を短くすることで空港使用料の節減にもなっている。

FSCの便による空港滞在時間は、国内線でも45分程度で、国際線では1時間から2時間かかっている。一日の運航回数は、当然LCCよりは少なくなる。一機材の運航時間については、FSCでは1日平均では8.0時間から9.5時間なのに対し、LCCでは10.5時間から12.0時間にもなっている<sup>(35)</sup>。

乗務員は通常、一日の乗務は同一機材でおこなうため、機体の運航効率が高いということは乗務員の労働効率も高くなることを意味する。つまりFSCと比較すれば、同一労働時間でFSCよりも多くの便に乗務することで、より多くの乗客を運ぶことができ、高い労働密度で労働していることになる。

また、LCCのノーフリル・サービスは無料の機内サービスがないということの意味しているだけで、客室乗務員はフライトのたびに有料の飲み物や軽食の機内販売をおこなっているため、料金徴収の分だけ無料の機内サービスよりも多い業務量になっている。歩合制の機内販売が多いことも労働密度を高くする一因となっている。

### (2) 多い離発着回数

「移動型航空労働者労働時間指令」は、乗務員の年間総乗務時間(乗務時間とは出発から到着までの航空機が動いている時間をさす。)を900時間までに制限しているが、乗務回数については制限していない。1連続

勤務時間や休憩時間の規制も定めていない。このため LCC では時間内にできるだけ多くの乗務回数となるようにスケジューリングがされており、1日の乗務回数は平均4回になっている。これに対し、FSCでは、フライトタイムや空港滞在時間がLCCよりも長い平均乗務回数ははるかに少なく、年間総乗務時間も少ない。FSCでは1日の乗務時間の平均は約4時間であるのに対して、LCCでは6時間となっている。年間総乗務時間では、FSCでは減多に制限の900時間に届かないが、LCCでは一般的に制限時間ぎりぎりまで常務していると指摘されている<sup>(36)</sup>。

また、パイロットの操縦では離発着時の作業が最も緊張が高まるものであり、航空機事故が集中する時間帯も「クリティカル・イレブン・ミニッツ」といわれる離発着前後の11分間である。一連続勤務の中で離発着の回数が多いということは、それだけ緊張から来るストレスに多くさらされることを意味するため、操縦の安全性を確保するためにFSCでは労使協定によって、乗務時間制限だけでなく離発着の回数も制限しているのが一般的である。

### （3） その他の賃金コストカット策

乗務員は一連続勤務後、ホームベースとするいわゆる基地に戻らず基地外に宿泊する場合があるが、ホテルなどの宿泊費を抑えるため、LCCではできるだけ機材とともに基地に戻る乗務スケジュールを組んでコストカットをしている。そのため基地を起点とした乗務スケジュールが組まれているが、乗務員は、深夜・早朝の時間帯の勤務が多いにもかかわらず、自宅から空港までの公共交通機関の利用ができない時間帯についての通勤についても交通費を支給しないLCCもある<sup>(37)</sup>。

これに対しFSCでは、一連続勤務では長距離便の乗務など基地以外での宿泊を伴うスケジュールがそもそも多く組まれており、また基地に限らず、深夜・早朝の勤務のための交通手段が保障されているのが一般的である。

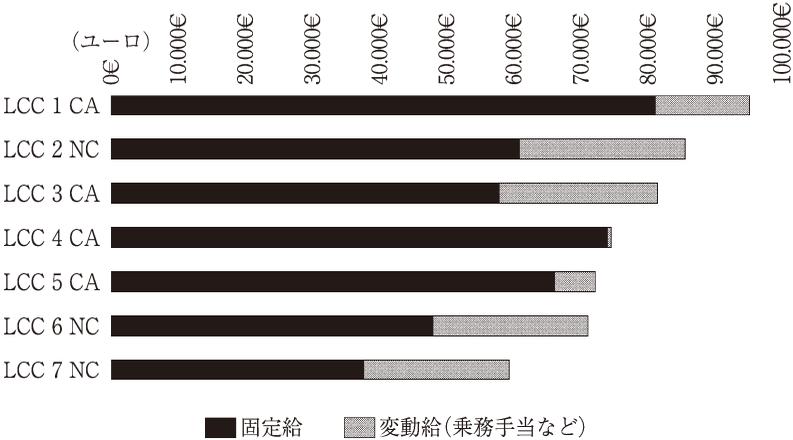
他に乗務員の賃金に直接かかわるLCCのコストカット政策として、FSCと同じ賃金レートの適用をうけていても、LCCのパイロットは一

グラフ 12

「LCC におけるパイロットの年収：労働協約の有無による相違」

年間乗務時間 850 時間で算出

CA：労働協約あり NA：労働協約なし



出所：European Cockpit Association, *UPHEAVAL IN THE EUROPEAN SKIES*, p. 23

般的に勤続年数が短いため低いレートに適用が集中していることや、企業年金がない LCC が多いことなどがあげられる。

以上のような LCC に特徴的な乗務員のスケジューリングと賃金制度により、特に LCC のパイロットの生産性は、結果的に FSC よりも 25 パーセントも高くなっているとされる。すなわち 25 パーセントもの労働強化になっており、LCC はパイロットの雇用数では、FSC よりも 20 パーセントも削減できていることになるという<sup>(38)</sup>。

IV EU 航空再編と労働者保護・労働組合

1 EU 法による労働者保護

EU では、市場統合の進展によって EU 内の経済状況の地域格差を利用した労働力のダンピングなど雇用への悪影響がおきないように、加盟国に共通して適用される法（理事会指令、Council Directive）がいくつ

か定められている。

航空産業においては航空市場統合による再編で労働力の移動が日常化し、再編に乗じた労働条件の低下を食い止めることが労働組合の重要な役割になっている。本章ではEU労働法が航空産業における労働者保護にどのように機能しているか検討し、また、労働組合の承認を拒否するLCCに対して、各労組はどのような対策を講じており、EU労使関係がどのように展望できるか、などについて検討する。

### (1) 事業譲渡・合併・委託などの事業移転と労働者保護

わが国では事業の外部委託、子会社化、事業譲渡や公共サービスの民間委託などの場合に、該当事業で雇用されていた労働者の事業移転後の雇用の保障や労働条件の保護について規制するための立法はおこなわれていない。事業の外部化の一義的な目的はたいていはコストの削減であり、そのために、まずは労働者の賃金の引下げによるコスト削減策が当然のように行われており、わが国における近年の平均賃金の減少は、事業の外部化や労働者の非正規化が主要因であると言っても過言ではなかろう。事業の外部化や非正規化による賃金削減を防止する法は、わが国では制定されていない。

これに対し、EUでは、1978年に採択された「企業・事業または企業もしくは事業の一部の譲渡(Transfers of Undertakings)の場合の被用者の権利の保護に関する加盟国法制の接近に関する閣僚理事会指令98/50/EC(原指令77/187EEC、以下、「EU企業譲渡指令」とする。)」により、事業移転前後の事業内容に継続性が認められる場合には、原則として労働者の雇用と雇用条件は事業を引き継いだ新使用者に承継され維持されなければならない。このような場合に、旧事業者の下で雇用されていた労働者を解雇したり、承継した労働者の賃金その他の労働条件を変更できるのは、「経済的・技術的・組織的理由」が認められる場合にのみ許される。「経済的・技術的・組織的理由」とは、事業規模の大幅な縮小や、新たな設備や技術の導入などで労働内容に大きな変化があったり、事業の管理運営に大きな変更があるような場合をさすが、従前の事業内

容を承継事業者が引き継いで、ほぼそのまま事業を継続する外部委託や公共サービスの民間委託の場合にも「企業譲渡指令」は適用される<sup>(39)</sup>。

「EU 企業譲渡指令」に従えば、「グランドハンドリング指令」によって空港のグランドハンドリング業務が民間委託や外部委託されたり、新たな入札により委託先が変更される場合でも、労働者がそのみを理由に解雇されたり、労働条件の切り下げをうけることは EU 法違反となり、認められない。ところが前述のように、EU 裁判所は、空港当局が労働者保護の条項を盛り込むことが「グラハン指令」が意図する「自由な競争の促進」を阻害するとして EU 法違反と判断したため、混乱が生じている<sup>(40)</sup>。

## (2) 非正規労働者・下請け労働者の雇用保護

EU においては、男女の雇用平等や差別禁止については、「雇用および職業における均等待遇の原則の実施に関する欧州議会および閣僚理事会の指令 2006/54/EC (通称は、「男女均等待遇指令。」)」によって、EU の前身である「ヨーロッパ経済共同体」の設立条約である「1957 年ローマ条約」以来、条文に挿入されている理念である「男女同一賃金原則」が貫かれている。

さらに、「UNICE、CEEP 及び ETUC によって締結されたパートタイム労働に関する枠組み協約に関する閣僚理事会指令 97/81/EC (通称は、「パートタイム労働指令。」)」、および「ETUC、UNICE 及び CEEP によって締結された有期労働に関する枠組み協約に関する閣僚理事会指令 1999/70/EC (通称は、「有期労働契約指令。」)、また、「派遣労働に関する欧州議会および閣僚理事会の指令 2008/104/EC (通称は、「派遣労働指令。」)」などによって、契約社員、派遣労働者、パートタイマーなどの非正規労働者の時間あたりの賃金が「類似の労働」に従事する正社員と時間比例で異なる場合は違法となる<sup>(41)</sup>。

これらの EU 法に共通する「同一価値労働・同一賃金原則」および「時間比例原則」によって、FSC が新たに子会社として LCC を設立し一部の路線の業務移転をおこなうようになった場合、それまでと類似の労働内

容であれば、別会社であることを理由にして賃金を抑えるという方法でのコストカットは不可能である。労働力の女性化、パートタイマー化、契約社員化などによる人件費カットも違法性が問われる恐れがあり、手段としては選択できない。なぜなら、類似の労働であるかどうかの判断は、事業の移転先が別会社であっても当該事業の移転前の労働が考慮されうるからである。したがって、ヨーロッパでは、人件費削減の手段として、日本で行われているような、下請け化、子会社化、契約社員化、派遣労働者化、パートタイマー化、女性労働者化などの手段を、人件費の削減の主たる手段として実施することはEU法違反となる恐れがあるため現実的ではなく、他の手段による経営の合理化を進めなければならない。

労働時間については正規・非正規に関わらず「労働時間指令」によって、残業を含めた年間総労働時間や休暇・休日などの法規制を受けている。

これらの規制によって、EU内ではLCCにおいてもある程度の労働力のダンピングは防止されているといえよう。少なくとも、わが国におけるような類似の仕事にもかかわらず、非正規雇用の賃金が正規雇用の3分の1にしかならないというような大きな格差は生じていない。

しかしながら、EUの労働法は上記のもの以外では限定的なものに留まっている。それは、雇用における差別を禁止するための「雇用および職業における均等待遇の一般的枠組みを設定する閣僚理事会指令2000/78/EC(通称は、「一般雇用均等指令」)<sup>(42)</sup>」、「人種的又は民族的出身に関わりない均等待遇原則を実施する閣僚理事会指令2000/43/EC(通称は、「人種・民族均等指令」)<sup>(43)</sup>」、「BUSUNESSEUROPE、UEAPME、CEEP、ETUC間で締結された育児休業に関する改正枠組み協約を実施し、指令97/75/ECにより改正された指令96/34/ECを廃止する閣僚理事会指令2010/18/EC(通称は、「改正育児休業指令」)や、労働者代表との協議の機会を保証するための、「集団整理解雇に関する加盟国法制の接近に関する閣僚理事会指令98/59/EC(原指令75/129/EEC、通称は、

「集団整理解雇指令。）」および「欧州共同体における被用者に対する情報提供および協議の一般枠組みを設定する欧州議会および閣僚理事会の指令 2002/14/EC (通称は、「一般労使協議指令。))」などである。また、EU 共通の最低賃金制度や集団的労使関係に関する EU 法は、EU 基本条約において立法権限を付与されていない領域に含まれる事項であるため、EU において今のところは、立法のための議論の対象になることはない。

このように、EU レベルでの労働者保護法は決して充分とはいえないが、少なくとも日本の法状況との比較では、ずっと先を行っているといえよう。

## 2 トランスナショナルなエアラインビジネスと国別労働法の矛盾

### (1) 航空版「便宜置籍船」

EU では統一経済市場の進展により、人・もの・資本・サービスの自由な移動の障害となる地理的・物理的な国境は消滅しつつある。しかしながら政治統合の段階には程遠く、法の統合も一部にとどまっている。現時点でも加盟国独自の税制、社会保障制度、労働法制のほとんどが維持されており、企業のグローバルな展開に対応しきれていない。「資本移動の自由」を利用して、企業は経済活動が自社にとって最も効率よく行える加盟国に拠点を置くことで、税制や労働法制の規制を逃れることが可能になっている。このようなソーシャル・ダンピングと呼ばれる、低賃金労働者が多用されるおそれのある状況の回避は、EU の重要な政策目標となっているにもかかわらず、現実ではこの目標は達成されていない。

コストカットを徹底して追求する LCC では、市場統合の利点と政治の不統合の矛盾について企業活動を最も合理的に行ない、利益を追求している。新規参入した LCC の中には、ヨーロッパにおける航空産業の伝統的な労使関係に基づく自己規制すら回避して、コストカットのためにあらゆる可能性を追求しているものもある。その結果もたらされた LCC での低賃金は、航空市場での公正な競争を脅かすものとして、既存のエ

アライン使用者からも危惧されている。

エアラインビジネスにおいては本社の機能は統括的なものにすぎず、企業活動は、運航の拠点となる各空港を中心とする労働集約的企業である。空港においても必ずしも自社設備などの大きな不動産を抱える必要はなく、税制や労働コストが最も企業にとって有利な国に、本社と必要な労働者を抱えることで利潤を最大にすることが可能となる。特にパイロットや客室乗務員などの移動スタッフの登録は、最も労働コストを抑えることが可能な国におくことが不可能ではない。本来家族とともに休日を通す居所が登録されるべきだが、賃金水準だけでなく年金や医療保障などの企業の社会保障コストが最も低い国や、労働法規制の緩い国で登録をさせて、他国の空港には最低限必要なグランドスタッフや整備士などのみを配置しているLCCもある。実際に、ライアンエアーが本社と乗務員の登録を、このようなメリットを見込めるアイルランドに置いていることはよく知られている。

航空市場統一により、LCCをはじめとして複数の国に主要基地を有するトランスナショナルなエアラインが増加したが、トランスナショナルなエアラインでは様々な国籍の労働者が雇用されている。加盟国間のGDPや賃金水準のばらつきは、国境を越えたりクルートの一因になっている。賃金の低いLCCにおいても、高い失業率の国からのリクルートだけでなく、賃金水準の低い加盟国からの労働力の供給が可能になっている。海上船舶については、「便宜置籍船 (flags of convenience)」といわれる船舶維持コストおよび人件費コストが低く法規制の緩い国に船舶籍を置く船会社の経営手法が世界中で採用されているが、ヨーロッパの大手LCCもこの手法を経営モデルに取り入れている。

## (2) どの国の法が適用されるか

どの労働組合がどの労働者の権利を代弁し会社と交渉するのか、航空産業ではかつてなく複雑な状況となっている。労働組合は交渉窓口をできるだけ一元化させる方向で各国労組、各職種労組と相互調整しているが、使用者は必ずしも交渉権の統一を望んでいない。特にLCCに関して

は、企業内に労働組合の結成を認めない使用者もあり、事態が深刻であるという<sup>(44)</sup>。

イギリスを本拠地とするイージージェットでは、当初はイギリスに居住するパイロットだけを雇用していたが、フランスの空港をベースとするフランス人も雇用するようになり、フランス人のパイロットについてフランスの組合とイギリスの組合のどちらが会社との交渉権を有するか問題となった。フランス人パイロットの雇用契約はイギリス法に基づいていたが、イギリスのパイロット労組の交渉権は、労使協定によりイギリス居住の労働者に関する事項に限定されていたため、別の国に居住するパイロットのための交渉権を有さなかったためである。欧州パイロット労組連合(ECA)は、交渉窓口をECA傘下のイギリスのパイロット労組に1本化する方向でフランスのパイロット労組と調整を進めていた。

ところが、ライアンエアーでの雇用をめぐるいくつかの判決で、「実際に居住していなくても登録している国での労働条件が認められる」かどうかで争われ、裁判所の判断が分かれたため会社は態度を硬化させた。

2005年5月のベルギーのシャルルロワ労働裁判所は、「ベルギーのシャルルロワ空港から出発し、帰着するベルギーの労働者はベルギー労働法が適用される」と判示したものの<sup>(45)</sup>、2007年のモンス上訴裁判所での同事件の判決は、「雇用契約上のすべての提訴はライアンエアー社が登録されているアイルランドの裁判所で行われるべきである。」と一審とは異なる判断を示した<sup>(46)</sup>。

2013年8月21日には、ライアンエアーによって不当解雇されたとノルウェー居住の客室乗務員がノルウェーの裁判所に提訴した事件において、上訴裁判所が、「ノルウェーに居住する客室乗務員は、ノルウェーの裁判所においてノルウェーの法律で裁かれるべき」と判示したため、ライアンエアーは即刻ノルウェーの最高裁判所に上告している<sup>(47)</sup>。

また2013年11月6日、ベルギーのシャルルロワの労働裁判所は、ベルギーに居住する客室乗務員がベルギー法の適用を求めて提訴した新た

な事件で、「アイルランド登録の航空機、すなわち領土の中で労働し、アイルランド法に基づく雇用契約を結び、税金と社会保障税をアイルランドで納めている乗務員はベルギーの雇用法の適用対象とならない。」と、2005年判示とは異なる判断を下した。

このような裁判がヨーロッパの各地で起こされているが、EU裁判所における判決は今のところ示されていないため、各国の裁判所の判断はそれぞれの国の国内法に基づいてなされ、判決は混乱している。

ノルウェーはEU非加盟国であるが、ベルギーの裁判所の判断との相違が、EU加盟国であるか否かに影響されているかについては、筆者は今のところ分析できていない。今後の研究課題としたい。

このような混乱する裁判所の判断に乗じて、イーージージェットはパイロットの住所ごとにその国の労組と個別に交渉することを選び、イギリスのパイロット組合への交渉権の一本化を拒否している。その結果、同一企業で同一の業務についているにもかかわらず、イーージージェットでは住所のある国の法を適用するとしていることから、賃金や労働条件で格差が生じている。これとは逆に、ライアンエアーは乗務員の登録を実際の居住地と関係なくアイルランドとすることで人件費コストを抑えることに成功している。

### (3) 配転命令権の濫用 — 国外への配転 —

大手航空会社では分社化による経営合理化を進めており、LCCだけでなくチャーター便や貨物便専門の子会社を作ってそこにパイロットを配転させることがある。EUでは域内加盟国であればどの国においても会社設立が自由であるため、子会社の所在地が他国の場合も多く、このような子会社への配転は国外への転居を意味することになる。EU内での労働者の移動には法的規制はないため、配転は国内での転勤と同じ扱いであるとは言え、言葉や文化が異なる国への家族を伴う転居は負担が大きい。そもそも転居を伴う配転命令が一般的ではないヨーロッパにおいては、遠距離への転勤命令は重大な権利侵害と受け止められている。ところが、パイロットはそもそも特殊な資格を必要とする職種であり、転

職の機会が少ないため、このような海外への配点命令であっても、応じなければ失職を意味することとなり、選択の余地がない状況に追い込まれている。

労働組合はヨーロッパにおける航空再編という大変動の中で、子会社や下請け会社の労働条件を親会社と同じにしようとしているが、国別の労働法や社会保障制度ばかりでなく会社法、税制などの相違により、容易ではない。近年ではパイロットの派遣会社も現れており、派遣契約で働くパイロットも出現し始めている。派遣や契約などの非正規雇用の場合には組合に交渉権がないことも多く、非常に悲観的な状況が生まれているという<sup>(48)</sup>。

### 3 EU 航空再編と労使関係

#### (1) LCC による賃下げ圧力

LCC では賃金や労働条件が様々な形で切り下げられており、LCC での雇用の割合が増大するにつれ、LCC での労働条件がレガシー・エアラインと呼ばれる大手 FSC をはじめとする他のエアラインに対する賃金抑制への間接的圧力となっている。

雇用における LCC の問題は、LCC によるコストカット圧力によって、航空産業に限らず、あらゆる産業で労働条件が低いほうへ徐々に流れていく傾向を作り出すことである。労働組合は全力でこれを阻止しようと取り組んでいるものの、LCC の市場シェアの増大とともに、じわじわと産業全体での賃金や労働条件の低下および不安定雇用の拡大が進んでいる。

航空産業はもともと景気の高低による影響が敏感に反映される産業であることは、第 I 章に述べたとおりである。大手 FSC も、長引く不況による収益の減少と LCC の台頭によるシェアの減少により、いずれも厳しい経営に直面している。エアラインでは減収による経営危機の場合には、企業の最大の資産である航空機を売却して当座の資金を得ようとするものの、中型機で 1 機 200 億円余りもする高額な航空機の即時売却は

容易ではないので、手っ取り早く賃金の削減を真っ先に行おうとする傾向がある。

イギリスの英国航空(British Airways)は、経営不振を理由に、賃金凍結、長距離便での乗務員削減、企業年金拠出率アップなどのほか、新規採用の客室乗務員の賃金をそれまでの賃金率よりも低く設定しようとしたため、2010年春の労働争議を引き起こした<sup>(49)</sup>。英国航空の争議では、客室乗務員の賃金は一般の労働者の平均との比較でも決して高くはないにもかかわらず、人員を削減した上に、賃金を2重構造にしようとしたことが特に重要な争点であった。イギリス全体の平均年収が2万5000ポンド(およそ300万円程度)であるのに対して、客室乗務員の70パーセントが2万ポンド以下であり、1年目の1万1000ポンドのスタートに始まり、12年目でやっと2万ポンドに達するにすぎない。1年目の年収では、政府による所得補助を受けていなければ生活できないほどの低賃金であるという。二重賃金制度の導入により、更に賃金の引下げが進むことに反対してのストライキの決行であった。

## (2) 航空産業ソーシャル・ダイアログ

航空関係各労働組合は、LCCにおける労働組合の承認を、運動の重要課題として取り組むとともに、EU産業別ソーシャル・ダイアログを通して、航空産業全体での雇用の安定化と労働条件の向上に取り組んでいる。ソーシャル・ダイアログは「EU基本条約」に明記されているEUにおける政策決定制度の一つであり、EU委員会が財政支援とロジスティック支援などをおこなっている<sup>(50)</sup>。航空分野では、1990年に設立された航空産業における産業別ソーシャル・ダイアログが2000年に改組されて以来、活動が活性化し、いくつかの重要な協約の締結や多くの共同声明の締結に成功している。

航空産業における使用者側のソーシャル・ダイアログへの参加のインセンティブは、EU航空市場統合による競争の激化に対応するための様々な政策のスムーズな実施に、労働組合の協力が不可欠であることや、LCCにおける過度な労働条件の引下げは既存のエアラインにとっても

公正な競争の阻害要因となっているという認識の下に、労働組合と共にこれを一定程度食い止めることが必要となっていることであると考えられる<sup>(51)</sup>。但し、主要なヨーロッパのLCCが加盟している「ヨーロッパ格安航空会社協会 (ELFAA)」はソーシャル・ダイアログへの参加の呼びかけにいまのところ応じていない<sup>(52)</sup>。

EU委員会も、航空産業ソーシャル・ダイアログを成功させたいという強い動機を有している。それは、一つ目は、EU航空市場統合をスムーズに進め、アメリカの「オープンスカイ政策」との競合に対抗するために航空産業全体の協力を必要とすることである。二つ目は、EU委員会はグリーンハウス・ガス排出取引に航空分野が含まれることを提案しているため、航空会社に対し、気候変動への航空輸送の影響を考慮してCO2削減への経営努力を求めていることなどである。勿論EU委員会にとっては、航空市場統合による産業全体での雇用状況の悪化はぜひとも回避すべき事態である<sup>(53)</sup>。

労働組合は産業全体に拘束力を有す労働協約を締結できれば、LCCでの雇用にも影響を及ぼすことが可能となるため、ソーシャル・ダイアログを労働条件の低下を阻止する重要な制度として位置づけている<sup>(54)</sup>。前述の「移動型航空労働者労働時間指令」となった協約の締結に成功したのをはじめ、航空産業ソーシャル・ダイアログは、EU航空市場統一政策に伴う航空管制業務の一元化のための改革に関する多くの共同声明や、「EU新グランドハンドリング規則案」の締結などの成果をあげており、EUレベルでの労働組合（連合）の役割は重要性を増している。

## おわりに

ヨーロッパではLCCは新たな航空需要を掘り起こしたといわれる。つまりLCCには、格安運賃によってFSCからLCCに乗り換える旅客ばかりでなく、1章で述べたように、運賃が割高な飛行機を利用しての旅行を経験したことのない旅客や、鉄道や長距離バスでの移動の代わりに低運賃のLCCを利用するようになった旅客などの新たな客層が向

かっている。

LCCの台頭により、2000年以降ヨーロッパ全体では航空機を利用する人が増加しており、このことが航空産業の再編や雇用へ大きな影響を与えているのは前述の通りである。

その中でも特にLCCの座席占有率の増大の傾向が続いており、エアライン間での激しい競争の原因となっている。低運賃のLCCへの需要の急増に対抗して、FSCでは早期予約割引運賃制度を導入しただけでなく、近距離路線は、子会社として設立したLCCに運航を移転することで経営を合理化する施策も実施している。また、ローカル・エアラインやチャーター・エアラインは、もともとの企業体質やビジネスモデルがLCCにも近かったため、LCCとして転身して低価格競争を乗り切ろうとしているものもある。しかしながら、これまでヨーロッパで設立されたLCC116社のうち、2012年までには7割が消えて、37社が存続しているに過ぎない。

ヨーロッパのLCCもアメリカのサウスウエストモデルを範として、ノーフリルと言われるサービスカットによる低運賃のビジネスモデルを売りにして始まったが、ヨーロッパという多国籍で人口が密集する地理的・文化的特性を背景に、FSCに近いサービスを採用して顧客のニーズに応えることで、単なる低価格運賃との差別化を打ち出したり、長距離・中距離路線を運航したりと、生き残るために経営のあり方を多様化させている。

一方でFSCへの需要は一定程度までは低下するであろうが、すべてのエアラインのビジネスモデルがLCCのビジネスモデルに完全にとって変わられるということはあるそうにない。機内サービスの全面カットは長距離便では不可能である。たとえば格安航空券でも機内でのノーサービスの限界は、おそらく飛行時間が3時間から4時間までではなかろうか。また、長距離便では旅行日程が長期になり携行荷物も増える傾向があるため、LCCのビジネスモデルの特徴であるスーツケースへの高額な超過料金の請求や、目的の都市から遠く離れた「第2空港」への移動は

旅客からは敬遠されるであろう。また、長距離便では機体の運航頻度が下がり、利益率が低下しいわゆる経営の LCC モデルから乖離してしまう。つまり中・長距離便は LCC のビジネスモデルでは収益性が見込めないため LCC には適さず、FSC の領域となるであろう。

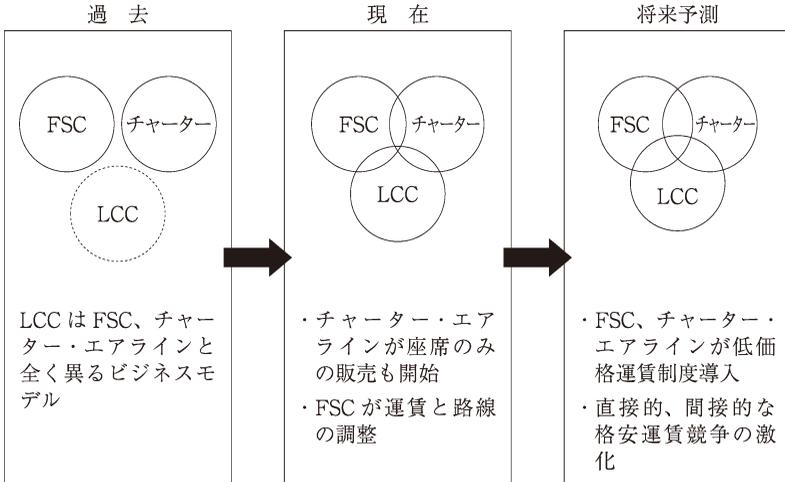
また、レジャー・エアラインとしてのチャーター・エアラインへの需要も、ヨーロッパでは無視できない。バカンスのための長期休暇を取ることが日常となっていて、旅行会社による、宿泊と移動がセットになっている企画ツアーへの根強い需要があるヨーロッパでは、チャーター・エアラインは、旅行会社のパートナーとして生き残っていくと考えられる。

利益の見込めない需要の低い路線については、LCC は決して運航しないため、一定の地域におけるニーズはあっても利益の見込めないローカル路線の運航は、地域や国によるなんらかの政策によるサポートを与えることで維持される必要がある。

ファーストクラス、ビジネスクラス、エコノミークラス、団体旅行、パック旅行、格安旅行と旅客の需要に応じて飛行機での様々な旅行形態があるが、このような旅客の多様なニーズに対応するためには LCC のビジネスモデルへの収斂だけでは取りこぼしが生ずる。したがって、LCC への需要の増加の傾向は当面続くものの、ヨーロッパのエアラインのビジネスモデルは、最終的には下図のように、中・長距離路線での FSC と近距離の LCC そしてチャーター・エアラインの 3 つのビジネスモデルが相互に関りながらもすみ分けによって存続していくだろうと予想されている<sup>(55)</sup>。ECA は、ローカル・エアラインは将来的には淘汰されると予測している。

EU 航空市場統合による航空産業の再編と、エアラインのビジネスモデルの多様化を背景に、各航空労組は EU 域内での国際的な連携をかつてなく強めている。EU ソーシャル・ダイアログは、すべての産業を網羅しておこなわれる EU レベルでの産業横断的な労使協議においては労使の利害の一致に至るのが容易ではなく、1990 年代末に成功したいくつ

図表5 「ビジネスモデルの変化 (ECAによる分析)」



出所：European Cockpit Association, *UPHEAVAL IN THE EUROPEAN SKIES*, p. 16 より作成

かの協約以来、新たな協約締結にこぎつけていない<sup>(56)</sup>。一方、産業別ソーシャル・ダイアログについては、航空産業においては成果が著しい。EU航空市場統合やアメリカの「オープンスカイ」などの航空のグローバル化への対策強化とLCCとの競争・対抗は、使用者と労働組合の双方にとって利害が一致し、大きな協力要因を孕むものである。そのため他産業ソーシャル・ダイアログと比しても2000年代以降の成果が際立っている<sup>(57)</sup>。

航空産業での事例が示すように、EUソーシャル・ダイアログを通じてEUの社会政策への決定過程に労働組合が深く組み込まれて存在意義を増していることは、わが国においても、今後の労働組合のあり方を探る上で興味深い<sup>(58)</sup>。

注

(1) アメリカの航空規制緩和、オープンスカイ政策については、上田慧「アメ

- リカ航空事業の規制緩和と国際戦略提携」『同志社商学 49 巻 5・6 号』(1998 年 3 月)631 頁-665 頁、松本俊哉「米国オープンスカイ政策と国際提携間競争」『阪南論集 40 巻 2 号』(2005 年 5 月) 67 頁-81 頁に詳しい。
- (2) 上田・前携注(1) 639 頁。
- (3) 上田・前掲注(1) 640 頁。
- (4) 松本・前携注(1) 68 頁。
- (5) 『日本経済新聞』2013 年 11 月 5 日。
- (6) EU の航空自由化政策の詳細については、小熊仁「EU における航空自由化と LCC の展開」『運輸と経済第 70 巻第 6 号』(2010 年 6 月)59 頁-72 頁、佐竹真一「EU における航空自由化と LCC」『大阪観光大学紀要第 11 号』(2011 年 3 月) 63 頁-77 頁に詳しい。
- (7) 2013 年 6 月 11 日にはフランスの航空管制官が 2 日間のストライキを決定し、同年 10 月 10 日にはヨーロッパ航空管制官組合連合 (Air Traffic Controllers European Unions Cordination、ATCEUC と記す。) が EU 全域でのストライキを予定した。10 月のストライキは延期されたが、欧州委員会が出したコスト削減と管制需要予測をめぐっては紛争が続いている。ATCEUC による延期についての声明文は以下の URL : <http://actionday.atceuc.org/pdf/atceuc-press-release-action-day.pdf>。
- (8) ヨーロッパ・パイロット労組連合 (European Cockpit Association, ECA) ブリュッセル・オフィスでの政策役員の Celine Canu 氏と法務担当役員 Ignacio Plaza 氏へのヒアリングによる、2010 年 3 月 26 日。
- (9) European Cockpit Association, *UPHEA VAL IN THE EUROPEAN SKIES — Low Cost Carriers in Europe: Economic Data, Market and Pilot Demand Forecast — 2nd ed.* (ECA, 2006), p. 10.
- (10) European Commission, *Social development in the EU air transport sector — A study of developments in employment, wages and working conditions in the period 1997- 2007- Final report*, (European commission, 21 December 2007), p. 42. 本調査は、オランダの調査会社 ECORYS に委託され報告書にまとめられたため、ECORYS 報告書と呼ばれることがある。
- (11) ECA, note(9), pp. 7-9.
- (12) ヨーロッパ運輸労連 (European Transport Workers' Federation, ETF) のブリュッセルのオフィスにて、Enrique Carmona 氏にヒアリング、2010 年 3 月 25 日。
- (13) EU 委員会『2007 年航空報告書』・前掲注(10)。
- (14) EU15 とは、2004 年の東欧諸国の加盟以前からの加盟国 15 カ国 (フランス、ドイツ、イタリア、ベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、イギリス、アイルランド、スペイン、ポルトガル、ギリシャ、フィンランド、スウェーデン、

デンマーク、オーストリア)をさす。

- (15) EU 委員会『2007年航空報告書』・前携注(10)36頁。
- (16) European Commission, *European Sectoral Social Dialogue Recent Development, 2010 edition*, (European Commission, 2010) pp.24-25.
- (17) 上田・前携注(1)640頁。
- (18) 『2007年航空報告書』・前携注(10)39頁。チャーター・エアラインの雇用統計にはEU15カ国以外の国籍のエアラインも含まれている。
- (19) EU 委員会『2007年航空報告書』・前携注(10)43頁。
- (20) EU 委員会『2007年航空報告書』・前携注(10)53頁。
- (21) 国際運輸労連(International Transport Workers Federation, ITF)のロンドン本部にて、Sharon James氏への聞き取り、2010年3月19日。
- (22) ECA, note(9), pp.20-24.
- (23) EU 委員会『2007年航空報告書』・前携注(10)57頁。
- (24) EU 裁判所での訴訟も相次いでいる。空港業務の入札にあたり空港当局が労働者保護の条項を入札条件に組み込むことがEUの1996年の「グラハン指令」に反するとしたEU裁判所の判例として、2004年12月9日判決の「欧州委員会対イタリア共和国事件(Case C-460/02)」と2005年7月14日判決の「欧州委員会対ドイツ連邦共和国事件(Case C-386/03)」がある。
- (25) 1996年「グラハン指令」の改正のための「新グラハン規則案(Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Ground-handling Services at Union Airports and Repealing Council Directive 96/67/EC, COM(2011)824 final, 2011/0397(COD))」の中で指摘されている。改正案では、入札による業務委託の期間を現行の最長7年から9年に延長するとされている。また「理事会指令」は加盟国が「指令」の内容を国内法として別途制定するまで法的効力が付与されず、その解釈にあたっては加盟国間での不一致による混乱などが生じている現状から、これらを回避するために、国内法化を必要とせずEUにより制定された条文がそのまま加盟国で適用される「規則」の形式をとっている。しかしながら、「新グラハン規則案」は2013年末までには採択に至っていない。
- (26) 前携注(24)の2つの判決。
- (27) ECAでのヒアリング・前携注(8)。
- (28) EU 委員会『2007年航空報告書』・前携注(10)74頁。
- (29) 「労働時間指令」などEU労働法の条文については『労働六法2013』(旬報社、2013)711頁~742頁、またEU労働法の概要については、ロジェ・プランパン『ヨーロッパ労働法』(信山社、2003年)に詳しい。
- (30) ソーシャル・ダイアログについては、家田愛子「EUにおける社会的パートナーシップと民主主義」『労働法律旬報1556号』(2003年7月)36頁-39頁。

- (31) *Conference on workplace health promotion for aircrew in the civil aviation industry*, (ETF, ECA, ERA, AEA, October 16-17, 2008).
- (32) ECA でのヒアリング・前携注 (8)。
- (33) ETF でのヒアリング・前携注 (12)。
- (34) ITF, *Stressed and Fatigued on the Ground and in the Sky: Changes from 2000 - 2007 in civil aviation workers' conditions of work*, (ITF, 2009).
- (35) ECA, note(9), pp. 20-23.
- (36) 同上。
- (37) タクシー料金やホテルなどの宿泊代が払えず、何日も空港の待合室で寝泊まりして自宅に帰れない LCC の乗務員が目につくようになってきているという。ECA でのヒアリング・前携注 (8)。
- (38) ECA, note(9), p. 21.
- (39) 「EU 企業譲渡指令」については、家田愛子「ヨーロッパ連合 (EU) とイギリス労働法の変容—1993 年の「1981 年営業譲渡 (雇用保護) 規則」修正を中心として (一)・(二)・(三完)」『名古屋大学法政論集第 165 号・166 号・167 号』(1996 年 7 月・同年 9 月・1997 年 1 月)、公共サービスの民間委託などへの「EU 企業譲渡指令」の適用については、家田愛子「イギリスにおける市場化テストと労働者保護法 (上)・(下)」『自治と分権 22 号・23 号』(2006 年 1 月) 63 頁-73 頁・(同年 4 月) 99 頁-107 頁等を参照されたい。
- (40) 「新グラハン規則案」はこのような混乱を收拾するために提案されたものである。
- (41) UNICE はヨーロッパの主要な経営者団体連合で、現在は Business Europe と称される。CEEP は European Centre of Enterprises with Public Participation and General Economic Interest の略称で、公共事業経営者団体である。ETUC は European Trade Union Confederation の略称で、欧州労働組合連合。最近は中小企業経営者団体の UEAPME (European Association of Craft and Small and Medium-Sized Enterprises) も産業横断的労働協約締結協議に、ソーシャル・パートナーとして名を連ねている。
- EU における非正規労働者に対する差別禁止法に関しては、家田愛子「EU (欧州連合) のパートタイム労働に関する労使合意」『労働法律旬報 1421 号』(1997 年 12 月) 41 頁-47 頁、同「パートタイム労働の法制度—EU—」『海外労働時報増刊号 331 号』(2002 年 12 月) 49 頁-63 頁、等を参照されたい。
- (42) 家田愛子「EU における新たな雇用差別禁止指令および人種差別禁止指令の提案」『労働法律旬報 1492 号』(2000 年 11 月) 25 頁-29 頁。
- (43) 同上。
- (44) 欧州運輸労連 (ETF) へのヒアリング・前携注 (12)、国際運輸労連 (ITF)

へのヒアリング・前掲注(21)、欧州パイロット労組連合(ECA)へのヒアリング・前掲注(8)。

- (45) Tribunal du Travail de Charleroi (24, -3, 2005), Jugement 2,086/05, *Madame Anne Legros versus Ryanair*. ITFによる判決の紹介記事(2005年4月7日): <http://www.itfglobal.org/news-online/index.cfm/newsdetail/356>.
- (46) アイリッシュタイムズによる関連記事(2013年11月7日): <http://www.irishtimes.com/business/sectors/transport-and-tourism/belgian-court-dismisses-ryanair-contracts-case-1.1586156>.
- (47) ITFによる関連記事「ノルウェー裁判所での元ライアンエアー労働者の勝利」(2013年9月3日): <https://www.itfglobal.org/news-online/index.cfm/newsdetail/9444>.
- (48) 欧州パイロット組合連合(ECA)へのヒアリング・前掲注(8)。
- (49) 英国航空争議については、BBC ウェブニュース; [www://news.bbc.co.uk/2/hi/business/8563728.stm](http://www://news.bbc.co.uk/2/hi/business/8563728.stm) など多数あり。
- (50) EU委員会の産業別ソーシャル・ダイアログに関する方針については、Commission Decision on the establishment of Sectoral Dialogue Committees promoting the Dialogue between the social partners at European level, 98/500/EC, 20.05.1998; *OJL 225*, 12.8.98, p. 27. 産業別ソーシャル・ダイアログの動向に関する研究として、Tina Weber 'The European Sectoral Social Dialogue', Hugh Compton and Justin Greenwood eds., *The Social Partnership in the European Union*, (Palgrave, 2001), p. 134.
- (51) 航空産業使用者代表として認められている組織は、ヨーロッパ45カ国の約400空港の代表からなり欧州の民間航空関連企業の90パーセント以上を占めている「国際空港評議会ヨーロッパ支部 (the European section of Airport Council International, ACI Europe)」、欧州26カ国30航空会社による使用者代表組織である「欧州航空会社協会 (the Association of European Airlines, AEA)」、67の地方空港と230以上の民間企業およびヨーロッパのすべての地方交通を含む利益団体の代表からなる使用者代表組織である「欧州地方航空会社協会 (the European Regions Airline Association, ERA)」、33のレジャー・エアラインを中心とする使用者代表組織の欧州支部で、一部のLCCも加盟している「国際航空輸送協会欧州支部 (the International Air Carrier Association, IACA)」、ナビゲーション・サービスを行う28の企業を代表する組織「民間航空ナビゲーション・サービス組合 (the Civil Air Navigation Services Organisation, CANSO)」、そして世界の主要グラハン会社が集合する「航空グラハン国際協会 (the International Aviation Handler's Association, IAHA)」である。業態によって複数の使用者団体に加盟している使用者が

る。

- (52) ETF ヒアリング・前掲注 (12)。
- (53) European Commission, *European Sectoral Social Dialogue Recent development, 2010 edition*, (European commission, 2010), pp. 24-25.
- (54) 航空産業労働者代表として認められている組織は、22 団体が加盟し 34000 人のパイロットを擁する「欧州パイロット労組連合 (the European Cockpit Association, ECA)」と欧州 39 カ国における交通労働者 300 万人からなる労働者代表組織である「欧州運輸労連 (the European Transport Workers' Federation, ETF)」(ETF は国際運輸労連 (ITF) のヨーロッパ支部、2009 年 6 月に、欧州航空管制官共同労組 (the Air Traffic Controllers European Unions Coordination, ATCEUC) は、航空管制業務に関わる交渉権を ETF に委ねることで合意している。
- (55) ECA, note(9), p. 16.
- (56) 使用者団体の政治的思惑とソーシャル・ダイアログの進展に関する研究として、Ann Branch and Justin Greenwood 'European Employers: Social Partners?', Hugh Compton and Justin Greenwood eds., *The Social Partnership in the European Union*, (Palgrave, 2001), pp. 41-56.
- (57) EU 航空産業ソーシャル・ダイアログについての詳細は、紙幅の都合により、別稿「EU 航空自由化とソーシャル・ダイアログ」『札幌学院法学第 31 巻第 1 号』(2014 年 10 月発行予定) とした。
- (58) 家田愛子「EU における社会的パートナーシップと民主主義」『労働法律旬報 1556 号』(2003 年 7 月) 36 頁-37 頁。

本稿は、札幌学院大学の研究奨励金、2009(平成 21)年度 (SGU-G09-199009-05) および 2010(平成 22)年度 (SGU-S10-199009-10) を得てなされた研究成果である。