

The Present Situation and Problems of Workers in the Aviation Industry of Australia and New Zealand

Akira Morishima

Otemon Gakuin University

Abstract

This paper examines the area of industrial relations of “Research of the Regional Transformation in Australia Resulting from Closer Relationship with Asian Countries”, which is the theme of the Joint Research Programme under the sponsorship of Japan’s Ministry of Education and Science.

As a result of the preliminary research, the Sections 2 and 3 deal with a summary of the characteristics of the flight attendants’ enterprise/collective employment agreement of the aviation industry of Australia and New Zealand, particularly of those for domestic flights.

Through the process, the author intends to describe how the present working conditions of domestic flight attendants in Australia and New Zealand are. And as the conclusion of the paper (see Conclusion of Section 4), there is introduced a remarkable case where the ground staff of Qantas Japan had to face the drastic change in their working condition for worse, which represents the fact that the new East Asian-oriented management strategy of Australian corporates also adopted by most of the foreign-affiliated corporates in Japan, like a disaster, leaped to the Japanese labour market.

オーストラリア・ニュージーランドの 航空産業における労働者の現状と問題点

森 島 覚

追手門学院大学

I. はじめに

本稿は科研の「オーストラリアの対アジア緊密化に伴う地域変容の研究」分担としての労使関係における分野の概括的考察を行うものである。

ところで、オーストラリア研究所の共同研究「大洋州諸国の21世紀的發展の役割—経済自由化と政治的均衡をめぐる諸問題」をさらに深化させる意味で2006年末にニュージーランドへ調査に出かけた。その時のことであるが、所用でクライストチャーチのカンタス航空支店を訪れたら、玄関のガラスのドアに「12月初めをもって当支店は閉鎖し、航空券の購入等は空港のカウンターに来て欲しい旨の」張り紙がなされていた。珍しく職員の対応が常に良い支店であったので一抹の寂しさを感じた。アングロサクソン圏ではクリスマス休暇時期ということもあって、その件はそれで忘れてしまったのであるが、何とそのことが科研のテーマ、「オーストラリアの対アジア緊密化」の事例として、しかも日本へと波及した事件が本(2007)年に起こったのである。

それについては、最後に述べることとして、ここではまず航空産業のとりわけオーストラリア・ニュージーランドにおける客室乗務員の労働条件特に労働協定について考察していくことにする¹⁾。

II. オーストラリア国内線客室乗務員の労働条件について

1. 労働協定 (Enterprise, Workplace Agreement) の特徴

オーストラリア国内線は、現在、カンタス航空を始めとしてその関連会社の Jetstar その他、ヴァージンブルー、Air North, Alliance, Eastern/Sunstate, Macair, MAM, NJS, Rex Sky-

1) なお、本稿作成に当たって文献紹介していない部分では、労働組合・FAAAのDivisional SecretaryのDarryl Watkins氏(2006年)、労働組合・FARSAのGeneral SecretaryのHeather Stanely氏を始め、日本・オーストラリア・ニュージーランドの航空関係職員及び、滞在ホテルでたまたま出会った客室乗務員からの聞き取り等行ったことに基づき文章化した。起こりうる誤り、責任は全て筆者に帰する。

west, Tiger Airways の各社がある（以下、航空会社の表記については、カタカナにすると長くなりしかも不明瞭のおそれがあるものについては英字で行う）。

ここでは、現在入手している（尚オーストラリアでは中小航空会社の再編成それに伴う社名変更が頻繁にあり上記社名とは異なるものがある）企業としてのカンタス航空、Jetstar、インパルス航空、ヴァージンブルーとそこで働く客室乗務員及び労働組合／FAAA（Flight Attendants' Association of Australia）と結ばれた労働協定について、その特徴点を述べることにする。

オーストラリアの労使関係も、ここ 20 年以上のミクロ経済改革の中で大きな変化を遂げ、以下説明するような各企業との個別協定が結ばれることになった。

入手したどの『協定』においても、冒頭、かならず当該企業とその企業の従業員と FAAA が結ぶものであるとされる。

協定の内容・順序については、それぞれの協定によって順不同となるが、効力がいつまでかが記される（例えば 2008 年 7 月 30 日まで、というように）。

つぎに、どのような法的根拠に基づき（例えば、連邦 1996 年職場関係法、個別州法など）、さらにこれまでの協定の歴史的経緯に則って、合意文書化される。オーストラリアでは、わが国（日本）のような労働基準法が存在しないので、それに関わること全てが協定内容に含まれる。労働時間、休暇、勤務体系等、全てそこに入る。

賃金についても明記される（一定期間後のアップ率・額も入る）。

例えば（煩雑化を避け、比較のため同年次者とした）、

カンタス航空の 2 年目客室乗務員では、週給ベースで 2007 年 7 月から 596.90 豪ドル Jetstar の 2 年目客室乗務員では、年収ベースで 2007 年 7 月から 38,671.02 豪ドル

ヴァージン航空の 2 年目客室乗務員では、年収ベースで 2005 年では 41,903 豪ドル

インパルス航空の 2 年目客室乗務員では、年収ベースで 2004 年 7 月から 38,774.43 豪ドルであった（いずれも最低限度額という意味である）。

さらに、勤務中の労働条件も具体的に明記され、例えば、キャビン内での飲食も、当然、権利として存在する。さらに義務と責任（両当事者）についても明確化されるのはいうまでもない。また、雇用形態（常勤、パートタイム等）別の条件であるとか、年金基金への選択も含まれている。協定には直接反映されないが、補助資料として例えば、カンタス航空の宿泊施設はオークランドでは C ホテル、ブルームで C リゾートとされる。

そして最後に、各企業の経営上の責任者と FAAA の担当責任者、それぞれのポジションと名前（サインを併記）、合意日付が記入される。

2. オーストラリア客室乗務員労働組合（Flight Attendants' Association of Australia 以下 FAAA とする）について

オーストラリアでは各航空会社の客室乗務員の職にある者が労働組合・FAAA を組織する。その組織率は高く 90% を越える。また企業別組合ではないとはいえ、それぞれの企業担当者という形態での最高責任者が置かれていることはいうまでもない。FAAA が発行する、2003 年 7 月現在の組合員向け『ブックレット』では、同組合は図 1 のような組織構造であると説明する。これとは別個に国際線部分が組織されている（かならずしも全ての国際線という意味ではなく短距離は国内線に入る）。

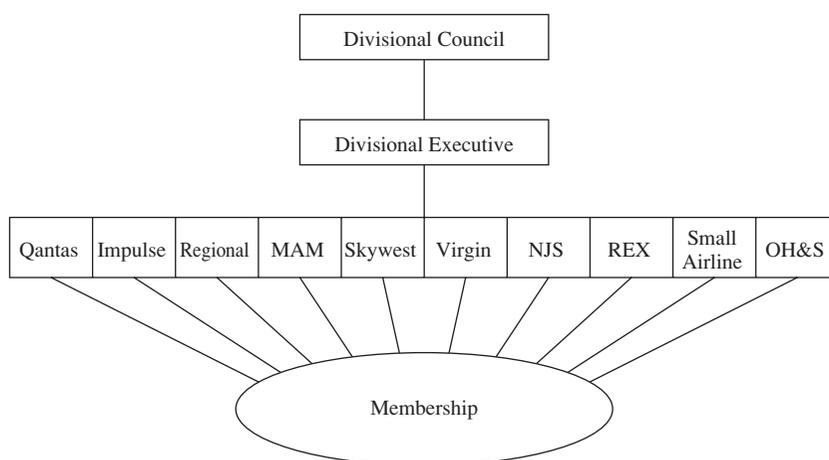


図 1 FAAA の国内線組合組織構造

なお、この当時の国内線各社は図 1 が示すところであるが、最近ではカンタス航空系の Jetstar の客室乗務員が加入している。

21 世紀に入ってこのかた、オーストラリアの航空産業はアメリカの 9・11、アンセット航空の破産、SARS の問題、イラク戦争と様々な影響を受けてきた。そのような環境下、オーストラリアの客室乗務員組合は、2001 年前後に組合の組織形態を試行錯誤し、現在のものの定着化をはからんとしている。

最後に、オーストラリアで働く客室乗務員の労働組合の系譜を示すと、次のようである²⁾。

1956–84 Airline Hostesses Association

1958–84 Flight Stewards Association of Australia

1984–92 Australian International Cabin Crew Association

2) <http://www.atua.org.au/biogs/>

1984-92 Australian Flight Attendants Association

1992- Flight Attendants Association of Austrlia (ここから現組織の FAAA となる)

(年)

Ⅲ. ニュージーランド国内線客室乗務員の労働条件について

1. 雇用協定 (Employment Agreement) の特徴

ニュージーランドの国内線は AIR NEW ZEALAND (但し, オーストラリアと違い国際線部分についての客室乗務員も含まれる) と同系の Air Nelson, カンタス航空系の Jet connect そして FREEDOM AIR がある。ここでも, 現在入手しているそれぞれの企業とそれに属する客室乗務員・労働組合/FARSA (The Flight Attendants and Related Services Association) と結ばれた, 雇用協定の特徴点について述べることにする。

ニュージーランドにおいて長らく続いてきた, 労使関係における調停仲裁制度は, 1980年代から始まるミクロ経済改革の中で改変されてきた。その結果, 現在では, 以下述べる形の個別企業単位で労働組合と雇用協定が結ばれることになった。

この協定は条項 (clause) ごとに確認していく形をとり, 凡そここでのどの企業との協定も 20~40 条項ある。最初に当事者名が明確にされ, 当然, 当該企業のゼネラルマネージャーの立場の者と FARSA の書記長的立場の者 (該当企業従業員代表者を兼ねる) ということになる。また, そこではどのような内容の国内法 (例えば 2000 年雇用関係法) の下に合意内容が確定するのも示される。

賃金についても雇用協定の中に明記される (一定期間経過後のアップ率・額も入る)。

例えば(ここでも煩雑化を避け, 比較のため同年次者とした), AIR NEW ZEALAND Pacific の 2 年目客室乗務員では, 年収ベースで 2007 年 3 月 8 日から 29,823 NZ ドル, 同系の Air Nelson の 2 年目客室乗務員では, 年収ベースで 2006 年 2 月 20 日から 27,817 NZ ドル, カンタス航空系の Jet connect の 2 年目客室乗務員では, 年収ベースで 2005 年 10 月から 26,138 NZ ドル, FREEDOM AIR の 2 年目客室乗務員では, 年収ベースで 2005 年 10 月 10 日から 26,640 NZ ドル, (いずれも最低限度という意味である) であった。

また, 個人の持ち物検査的条項が存在し被服貸与についても「協定」に明文化されている。

そして最後に, 最初にうたわれた当事者の代表同士が, それぞれのポジションと名前 (サインを併記), 合意日付が記入される。

そのあと, 協定によっては確認条項の付属資料が付けられたりする。

例えば, Air Nelson では宿泊施設がオークランドでは A ホテル, ネイピアでは B モーター, といった一覧表の場合もある。

2. ニュージーランドの客室乗務員と関連サービス労働組合（**Flight Attendants & Related Services Association** 以下 **FARSA** とする）について

オーストラリアと同じく各企業の客室乗務員で組織され全体を統括する労働組合・**FARSA**がある。ニュージーランドにおいても客室乗務員の組織率は高く90～95%とされる。

ニュージーランドの航空産業は20世紀から21世紀にかけて大きく揺さぶられた。世界の民営化潮流でも早い時期に株式売却を実行した**AIR NEWZEALAND**の業績が横ばいを続けたという事情もあるが、なんと言ってもニュージーランド路線（国内、国際とも）に参入していた、アンセット航空（アンセット・ニュージーランド）の2001年9月の破産が最も大きな事件である。

ニュージーランドでは1990年代から中小航空会社の破産・合併が相次ぎ、その代替として国際線部分で**AIR NEWZEALAND**と競争を続けていたカンタス航空が国内線に参入した。併せて、今述べたアンセット航空の経営悪化過程においてはオーストラリア市場ではそもそもライバルであった一帯が掛かる形となって、ニュージーランドでは代替をおこなっていくことになる。以上の経過から、最近のニュージーランド航空界は**AIR NEWZEALAND**とカンタス航空と区分されていたが、国際線部分へさらに最近ヴァージン航空が参入した。

ところで**FARSA**は2003年に、うえのような経緯の中でニュージーランド航空産業の再編成、徹底したリストラに耐えて、労働組合に往々にしてある遅れた体質を作り直し、さらに組織のあり方を問い直して、再発足した。

尚、現在の**FARSA**を構成する航空会社（職場）は、カンタス系の**Jet connect**（長距離部門、短距離部門）、そして**Mt Cook**, **Freedom Air**, **Air Nelson**, **AIR NEWZEALAND**（長距離部門）と同系の**AIR NEW ZEALAND Pacific**がある。もちろん、オーストラリアと同じく、それぞれに企業別組織担当責任者が置かれている。

IV. むすびにかえて

繰り返すことになるが、オーストラリア・ニュージーランドの客室乗務員の組織率は90%を超えており国内の労働組合の組織率の平均が20%を少し上回ることと比較すれば、きわめて高いというより特異な存在といっておいたほうが良いであろう。また、この間の大洋州の航空界の再編成、格安航空会社の参入を考慮するとなおさらである。

では、そのような組織力を誇る**FAAA**と**FARSA**が合意した客室乗務員の労働条件をそれぞれの「協定」から纏めると、つぎようになる。

1. 交渉及び妥結・合意確認の当事者として、企業側は担当責任者、労働組合 **FAAA**・

FARSA は書記長的立場が責任者となる。

2. 賃金決定については「協定」に明記され、有効期間中それに拘束されるが、もちろん基準最低限度の賃金ということになる。また、春闘方式のように毎年変動することはない（但し、一定期間経過後のアップ率・額は当然存在し明記もされる）。
3. 2. については、勿論、最低基準額ということである。ここに出てきたベースから判断すると、為替レート・物価水準等を考慮したとしてもオーストラリアの客室乗務員の賃金のほうがかなり高い。
4. 両国の他の比較をすると、オーストラリアのほうがより包括的な条件が付加され、ニュージーランドでは持ち物検査等が触れてあり、よりシビアな企業体質が垣間見られる。
5. 4. をより即物的に言えば、使用する宿泊ホテルのオーストラリア、ニュージーランドの比較からオーストラリアのほうが上級の施設を使用しているようである。これは蛇足に近いが。

ここでようやく、「I. はじめに」で科研テーマが予測外の日本へ波及したことの説明を、最後に以下行っていく。むすびとしてはかなり長くなり、全体としての均衡を欠くことを承知で述べる。

周知の如く、世界の航空産業は、ワンワールド、スターアライアンス、スカイチームなどと寡占・グループ化され激烈な競争を展開している。

そして、その隙間（といってもかなりの市場規模であるが）を埋める世界にいわゆる LCC（ローコストキャリアー以下、格安航空会社とする）が存在する。その傾向が特に強いのが東南アジア航空市場であるとされ著名なものとしてシンガポール・タイガー航空、マレーシア・エアアジア、マカオ・ビバマカオがある。

以上のような、世界航空市場動向の中でオーストラリアのカンタス航空はこの 10 数年間の大洋州における国際・国内航空市場の再編成時代に、隣国 AIR NEWZEALAND（いち早く民営化した）の伸び悩みを尻目に、確固たる地位を築いてきた。

ところで、東南アジアの経済は 21 世紀に入り、驚異的な成長率の伸びを示す中国を始めとして第二期ないし第三期ともいわれるような経済の活況を呈している。したがって、航空運輸需要も拡大し、その中でも特に格安の料金が求められるようになった。

そうした時、オーストラリアの国内航空市場へ英国から格安航空会社の老舗であるリチャード・ブランソン率いるヴァージン航空が参入し、60 年の伝統を持ったアンセット航空の破産といった波乱が起きた。また、東南アジア市場は、今述べたように格安航空料金の需要が主流になるにつれ、ワンワールド（カンタス航空）の対抗大手が対策をたて始める前に機先を制してカンタス系別会社の Jetstar を投入することになった。カンタス航空は 2004 年 5 月に、オーストラリア国内航空市場をヴァージン航空との競争が激化する中、別会社でかつ

格安航空会社としての Jetstar を立ち上げ、新たな需要を掘り起すことに成功した。同社はその余勢を駆って東南アジアへの進出を新たな戦略として決定したとも言える。

同時期には、日本のナショナルフラッグ・キャリアの JAL が合理化を迫られ、大洋州路線を縮小する中で、カンタス航空はその補完的意味も含んで日本路線の大幅な見直しを行った。それが Jetstar の関西・中部への投入であった。ただ、この実行が明快なものであったとはいえ、実はアンセット航空破産後、その受け皿の意味も持ったオーストラリア航空を東南アジア中心路線として極めて中途半端な形の子会社として立ち上げていた（こんにちから5年前の秋に大々的に日本においてオーストラリア航空・路線の発足式が行われ、当時の日本支社はそれぞれ週7便どころか14便を大阪・名古屋の将来的な実現目標としたいと景気の良い将来展望を語っていた）。しかしながら、経営実態そのものは当初からかなりの厳しさが常に強いられていた（ただ、こんにちから振り返ると、推測であるがその末期には Jetstar 投入のために意図的に業績を悪化させるようなサービス展開を日本からではなくオーストラリアからコンピュータ予約などで行った節がある。例えば、繁忙期に限って座席が事前にクローズされて何ヶ月前に予約しても日本の窓口で入力ができずサービスの低下を招いたりした）。

まさに「オーストラリア（カンタス航空）の対アジア緊密化」に伴うところの「地域変容（カンタス航空日本支社の縮小再編・東京成田集中）」の事態であり、同社の地上勤務者に労働環境の激変（かなりのスタッフが退職提案を呑まざるをえなかった）が生じた。

その具体例をいま少し述べることにより、本稿の「むすび」のむすびとしておく。

カンタス航空のわが国（日本）への経営戦略の変更は「カンタスがオーストラリア（ン）航空を廃止（Qantas scraps Australian Airlines）」（‘The Age’, 2006年4月11日電子版）あるいは同日のわが国（日本）主要紙の夕刊が、例えば朝日新聞・大阪版では「豪の格安航空会社、関空に来年3月就航、シドニー便」、という記事を掲載した。さらに、追い討ちをかけるように、これもメディアの報道が先行し、日本経済新聞・夕刊に「カンタス系格安航空、関空⇄豪州4万3000円、就航記念で期間限定運賃」（2006年7月26日）なる見出しが躍った。

しかしながら日本の支社内全体においては、カンタス航空本社の戦略変更政策はメディア先行で対応が後追いになった感は否めず、また1年先の計画が一人動きしだしたために、2006年中のカンタス日本路線のキャンペーンが「お帰りカンタス」などと称する（実際は1年も経たずして帰ってくるどころかカンタス航空で大阪・名古屋から直接出発不可能となった）、日本支社内にとっては極めて不安定な（カンタス航空と Jetstar のダブルスタンダードとなり疑心暗鬼を生む）、乗客に対しては中途半端なアピールにしかならなかった。

さらに現実ほど残酷なものはなく、カンタス航空の Jetstar によるアジア格安航空市場への参入準備は着々と進み、同年11月下旬に差し掛かる頃、東京以西の社員全員が東京支社

に呼ばれカンタス航空本社の方針が伝達された。

そこでの主たる内容は、社員の大半の「早期退職」提案またポジションの変更を伴う「広域移動」希望を募る、というものであった。カンタス航空地上勤務者の労働組合は一本化されておらずしかも影響力がオーストラリア国内労働組合と比較するなら無いに等しい状況であったため、会社方針はさらに進展していく。

同年末締め切りで、「退職」に応じるか「異動」に応じるかの希望調査がなされた。そして、本（2007）年1月下旬に日本支社の経営陣が直接各職場を回り、マンツーマンで異動職場の具体的提案を行った。それは、同月末までに「可否」の意思を問うものでもあった。したがって社内人事異動については、それで決着する。尚、蛇足であるがインターネット時代のこんにちそこでの交渉・応答手段は電子メールで殆んど行われたという。

このカンタス日本支社の再編は本年3月、同8月それぞれ関西、中部へのJetstarの就航により大阪、名古屋の同支店の閉鎖となるわけであるが、話はここで終わらず、さらに関連旅行会社のQHI（カンタスホリデイ・インターナショナル）の地方支社閉鎖、東京本社集中再編成として現在も続いている。

冒頭のクライストチャーチでのカンタス航空支店の2006年12月閉鎖が赤道を挟んで正反対の日本でも半年経たずして行われ、こんどはそれで済むことなくそれこそ忘れることのできない事件となってしまった。

本稿は、「I. はじめに」の冒頭で述べたように、労使関係分野の概括的考察を行ったものである。したがって今後、積み残した課題としてのオーストラリア・ニュージーランドの航空産業とりわけ客室乗務員の労働環境の変化を追跡・分析していくことになる。

30年以上、「経済大国一世界第2位」の座にある日本が早くその「傲慢さ」に気づかないと「はじめに」と「むすび」で目撃した事例が単なる一企業で起きた「できごと」では済まず日本全体が逆に翻弄される時代が来ることを危惧する。グローバリゼーションなどという言葉を手易に使わず真の国際化の何たるかをまず理解すべきである。

付記

本稿は、平成18・19年度科学研究費補助金（基盤研究（B））「オーストラリアの対アジア緊密化に伴う地域変容の研究」（課題番号18320137）による成果の一部をまとめたものである。