

一般調査報告書

フランスのストライキ事情について

フランスではストに遭遇する機会が決して少なくありません。ここフランスでのストは、いわゆる労使間の交渉解決手段として実施されるストのみならず、政府に対する抗議をテーマにしたストが少なからず発生しているのが特徴です。

こうしたストの場合、公共サービスを巻き込んだものになることが多く、市民生活に大きな影響を与えます。市民の日常の足である鉄道・地下鉄は運行本数が激減し、フランスが世界に誇る高速鉄道TGVでさえも運行本数が減り、あるいは止まってしまいます。空港のストがあれば航空機の便数が大幅に削られ、足止めされた旅行客で空港があふれ返ります。郵便局がストに入れば、郵便物がまったく届けられない日が続きます。

今年の6月24日、そして9月7日・23日、10月2日・12日には、政府が検討を進めている年金制度改革に反対するストライキが実施されました。この年金制度改革は、退職年齢を現行の60歳から62歳に引き上げようとするものであり、数多くの方が大きな影響を受けるため、主催者である主要労働組合の発表で300万人がこれに参加しました。(ただし、国の機関が発表した参加者数は100万人でした。)ただ、ストがそれなりの頻度で発生しているフランスでは、市民のほうも慣れっこになっていて、「またか、・・・」という顔をしながらも、と普段より早めに出勤したり、思い切って有給をとってしまったり、という「自衛策」をとっているのが現状です。私たちパリ産業情報センターのスタッフも、ストライキが予告された日は普段より早く家を出て、日本の通勤電車以上にぎゅうぎゅう詰めになったメトロに乗って出勤しました。(しかし、なぜかゆっくりとしか進まず、通常の2倍の時間がかかりました。)

今回の報告書では、このフランスのストライキ事情について紹介するとともに、ストライキによる市民生活への影響、ストライキに関する法制度の内容について報告します。

1 フランスにおけるストライキの背景

(1) ストライキ権の歴史

フランスでは、ストライキは19世紀半ばまで禁止されており、犯罪行為のひとつとみなされてきました。1864年にできた法律によってストライキはそれ自体が犯罪ではなくなったものの、労働契約を破棄する行為とみなされ、解雇の原因とすることも、また警察による介入も認められていました。しばらくこのような状態が続いたのち、第2次世界大戦後の1946年に労働者の権利としての「完全な」ストライキ権が認められるようになりましたが、この際の労働者にはほとんど全ての公務員も含まれている点で日本とは趣を異にしています。

その後、ストライキが頻発する状況が社会的な問題と目されるようになり、逆にス

トライキ権を管理する趣旨の法律が定められるようになりました。

(2) ストライキ権の保護

フランスの労働法では、他の法律を（人や物への暴力、人質、他従業員の労働自由を奪うことなど）を犯さない限り、ストライキはすべての労働者の権利として認められています。（この際の「労働者」には、軍人や警察官といった一部を例外にして、ほとんどの一般公務員が含まれています。）これにより、労働者はストライキを決行したからといって、ペナルティーや解雇から保護されています。また、ストライキが発生した際、経営側がストライキに参加している従業員の代理に派遣社員、期限付き契約社員を採用すること、または職場を閉鎖するなども禁止されています。（しかしスト不参加の従業員による時間外労働や他社への事業委託は可能とされています。）ストライキの期間は減給の対象となりますが、経営側との合意で減給の幅を調整することが可能であり、実際に珍しくありません。

ただし、ストライキの決行にあたっては、そのストライキに参加する従業員は前もって経営側に待遇（給料、ボーナス等）、職場環境（冷暖房設備の設置なども含む）、企業戦略（リストラの実施の可否）などに関する要求を提示しなければなりません。

(3) フランスの労働組合について

フランスの労働組合は、業種別・企業別に組織されるものとは限りません。一方で、職階や政治的な主張を反映したいくつかの種類労働組合が、諸企業内に横断的に存在する場合があります。

もちろん、使用者側に対する労働者の権利保護を目的とした活動を主とする団体ではありませんが、一方で、政府の改革などに対するストライキの呼びかけなども頻繁に行い、政治団体としての色合いも濃いのが特徴です。このため、ストライキはどちらかと言えば過激な労働組合員が中心となって組織されます。また、ストライキの対象と内容によってフランス世論による支持率が大きく左右されます。（ちなみに、今回の年金制度改革に反対したストライキに対する世論の支持率は63%まで上がりました。）

また、ストライキがしばしば発生するためにフランスでは労働組合に対する支持が厚いような印象を受けますが、事実はそうでもないようです。例えば、1945年の労働組合加入率は30%弱でしたが、現在では8%に止まっています。（加盟率が下がっている原因として挙げられているのは、不景気による正式雇用の減少や派遣、期限付き労働契約が増加したなかで、雇用主に組合員として見られるのを避けているためとされています。）また、フランスではストライキへの参加は組合加入の有無とは関係なく、個々の労働者のその時々判断に任されているため、組合には参加してなくても特定の政策に反対するストライキには参加する、ということも往々にしてあり得ます。なお、国家及び地方公務員の加入率の約15%である一方、民間ではわずか約5%に過ぎません。また、50代の労働者の約12%が組合に加入していますが、30代は8%、20代は3%以下となり、若者の関心が薄いこと、組合加入者の高齢化が進んでいることがわかります。

(4) フランスにおいてストライキが発生しやすい背景事情

フランスの労使間交渉においては、使用者側は複数の組合と交渉しなければならな

いのが常です。場合によっては、同じ案件をめぐる、4つか5つの組合と交渉しなければならないこともあります。さらに、これら組合間で相互の意思統一が図られることが少ないため、労使間交渉は混乱しますし、解決も非常に困難です。こうして交渉が長引くと、フランスではあっさりとストに突入してしまいます。2008年の経済危機の際には、人員削減・工場閉鎖などが相次ぎましたが、この際にもストが数多く発生し、場合によっては使用者側の交渉者が組合員に監禁されるという「事件」も発生しました。

また、先にも紹介しましたが、労働組合自体が強い政治色を帯びているので、政府の施策に反対するストライキを組織することもしょっちゅうです。この場合は、業種に関わらずストが行われ、特に公共サービスを巻き込んだストライキになる場合が多いため、市内公共交通、鉄道、空港、教育、郵便などといった公共サービスを中心に経済が一斉に混乱し、人口全体が影響を受けます。

この背景には、ストライキに対する法規が比較的にしても緩いことが挙げられます。フランスでは、ストライキは「個人の権利」として認められており、ほぼ自由に組織でき、参加できる手段になっています。時期に関する規定もありませんし、非組合員がストライキの呼びかけも可能ですし、実施の可否についての組合員による投票も必要ありません。参考までに、ドイツの場合は、労使間交渉において、交渉が失敗した際の最終的な手段としてしか使われません。また、ストライキに突入するためには、組合員の賛成率が75%を超えている必要があるとされています。

2 ストライキによるフランス社会への影響

2007年中のストライキで「失われた」延べ労働日数（スト参加者数×スト日数）は約155万日に相当します。これでも90年代後半よりも約20%も減っているとのことです。（ちなみに、フランスの労働者が取得した病気療養休暇日数の総計よりもずっと少ないとの指摘もあります。）問題は、この155万日のうち、公共交通を含む公共サービス部門のストライキ分がおよそ3分の2を占めていることです。市民の日常生活や企業の経営活動に以下に挙げるような大きな被害をもたらしています。

(1) 小・中学校等の公的教育機関

フランスでは、公的教育機関の教職員は国家公務員という立場にあります。この教職員もストライキを行うことがあります。最近の例では、教育予算の削減によって労働環境が悪化したと訴えることを目的としたストライキが実施されました。こんなときは、場合によっては（つまり、ストに参加する教職員の数が多い場合には）、学校自体が閉鎖されることもあります。日本における学童保育施設に該当する施設が受け皿になって「締め出された児童」を受け入れることもあります。共働き家庭においては保護者のどちらかが仕事を休まざるを得ないこともしょっちゅうです。（ちなみに、こんなときに子どもたちが大喜びをするのは日本もフランスも変わらないようです。当センターのフランス人スタッフもその一人だったようです。）

(2) 外食産業、小売店、タクシーなど

ストライキの日には、公共交通機関が間引き運行されたり、最悪の場合には止まってしまったりするので、社会活動全体が停滞します。外食産業や小売店もその影響を

免れ得ず、売上の落ち込みは避けられません。ただし、マイカーやタクシーに対する需要が発生します。そのため、ガソリンスタンドにおいては一時的な売り上げ増があるようです。

(3) 製造業

部品の調達などが混乱することにより、生産活動にも影響が出ます。その影響が間接的に反映される電力消費を見てみると、スト日の電気消費は普通の日よりも5%減になることもあるそうです。ちなみに、1995年に起きたゼネラルストライキは当時のフランスの第3四半期のGDPを0.1ポイント下げたと言われています。

(4) 対内投資、観光

ストライキによる対内投資等への悪影響も考えられます。ストライキを含めた社会の不安定さは、当然、外国投資や観光などに影響を及ぼします。この一例に、マルセイユ港での荷物の取扱量のシェアの激減ぶりがあります。つまり、マルセイユ港では、貿易貨物の取扱量シェアは1990年比で3分の2に、さらにコンテナについてのシェアは半分に激減しているのですが、この原因として、頻繁に繰り返されるストライキを嫌った荷主がマルセイユ港を荷揚げ港から外したことが挙げられているのです。

3 公共交通機関におけるストライキの新規定が2007年に誕生

2007年の大統領選挙で、新保守主義路線を掲げるサルコジ氏が当選しました。この際のサルコジ氏の選挙公約の一つが、ストライキの際にも公共交通機関の最低限の運行を義務づける法律の制定でした。これは当選後さっそく実行されましたが、その背景には、フランスの国民自身による公共サービス部門のストライキへの強い批判がありました。(当時の世論調査では賛成が約7割を占めていました。)

この法律は、公共交通機関における労使交渉の効率を上げることで結果としてストライキの頻度を減らし、利用者の混乱を最小限に抑えることを狙いとするものでした。

この法律は次の3つの柱で構成されています。

① ストライキに突入する前に、経営側(あるいは業界の代表者)と労働組合間に、労使交渉を実施することが義務づけられました。逆に言うと、2007年までは、ストライキをまず決行してから、労使交渉に入るケースが多かったのです!この新しい規定によって、ストライキの発生頻度を「必要最小限に」抑えることができるものと期待されました。

② 公共交通機関のストライキについては、可能な限り最低限の運行を実施するよう義務づけられました。これは経営側に対する義務付けであり、「可能な限り」というあいまいな表現が付されています。つまり、ストに参加する従業員数が多すぎるにより、最低限の運行すらも不可能になる自体が考えられるからです。

一方で、ストライキへの参加を希望する従業員は、ストライキの二日間前までにその意思を経営側に伝えることが義務づけられました。これにより、経営側はストライキに参加しない従業員で最低限の運行計画を策定するほか、代替交通機関の調整を図るなどの「準備時間」が与えられることとなります。さらに、ストライキの日数が8日間以上続いた場合、労働組合だけでなく経営側もが全ての従業員に対してストライキの続行に関する可否を無記名形式で投票にかけることが可能になりま

した。従業員全員の意思を問うことによって、一部の過激な活動家による突出した要求を断念させるのが狙いです。

- ③ 混乱が予想される場合、またはストライキが実施される場合、公共交通機関はこの影響を反映した運行ダイヤ及び運行情報を予め公表しなければなりません。さらに前述の最低限の運行が不十分である場合、または不可能な場合は、支払い済みの運賃の全額、あるいはその一部を利用者に返還することになっています。

なお、サルコジ大統領はこれらの措置を他の公共サービスにも適用しようとしたが、組合側は「スト権の侵害」と猛反発をし、この措置は延期されざるを得ませんでした。(世論調査では69%の国民が賛成していたにも関わらず、です)。

4 おわりに

以上、フランスのストライキ事情について紹介しました。日常生活に大きな影響を与えることでありながら、なかなか日本では報道されない事象に焦点を当てたつもりです。皆様のフランスに関するご理解が深まったのであれば幸いです。

日本においては「労使協調」という言葉がよく使われます。が、こちらフランスでは見かけない事象であり、表現だと思われます。フランスにおいては、使用者と労働者の利益は対立して当然、その間には交渉と闘争があって当然、とする風潮があるようにも思われます。労働者がその権利の獲得・拡大について「闘ってきた」とする歴史観のせいでしょうか。

一方、個人的な視点では、ストライキは、日々何気なく享受している公共サービスのありがたさを改めて実感する機会であるとともに、「いい加減にしてくれ」とつつい毒づいてしまうことで自分の器の小ささを実感する機会でもあります。あるいはいつ到着するのか分らない地下鉄をあきらめて徒歩で通勤・帰宅するという、ちょうどいい運動の機会でもあります。

いや、それであっても、日常生活に混乱を来す公共サービスのストライキは、やっぱりやめてほしいのが心情です。