

〔米国〕 被用者自由選択法の動向と労働組合の対応

労働政策研究・研修機構 国際研究部 調査員 北澤 謙



被用者自由選択法実現へのキャンペーン



アメリカでは全国労働関係法によって、排他的交渉代表制が採用されており、労組を結成するには全国労働関係局（NLRB）の監督下で無記名投票による選挙を行った上で、被用者の過半数の信任を得る必要がある。だから労組を労働者が自主的に設立するこ

とが前提とされている日本に比べて、アメリカで労組を結成するのはハードルが高い。このアメリカにおける労組結成の必要条件を改正、つまり集团的労使関係に関する法的枠組みを改正しようとする法案が「被用者自由選択法」（「従業員自由選択法」と訳される場合もある）である。2007年に下院において本法案は可決されているが、上院では共和党が議事妨害（フィリバスター）を行い、これを退けるに足る絶対多数の60議席の賛成票を得ることができなく、法案は成立しなかった。政権交代が行われた今年3月、新たに上下院に提出された法案である。

法案の概要

今回提出されている法案での改



被用者自由選択法の早期成立を求める米国労働者

正の主旨は、①選挙での投票の代わりに、従業員が組合加入の意思を示すカードへ署名し、これを集めて過半数に達したら、労組が成立し団体交渉権を承認するというものである。カードへの署名を集めることは、会社に秘密裡に進めることができ、労組を結成しやすくなると言われている。②ま

た、排他的交渉代表として認証を受けた組織と使用者の労使双方が、交渉開始から90日以内に最初の労働協約交渉が合意に至らなかった場合、連邦調停局（Federal Mediation and Conciliation Service）に判断を委ねることが可能である。もし、連邦調停局による判断でも30日以内に両者が合意に至らなければ、労使間の紛争は仲裁（arbitration）にゆだねられることになる。③さらに、組織化キャンペーン期間などに組合結成活動に参加したことを理由として、使用者がその被用者の賃金を不当に不払いにしたり、その他の差別的扱いなどがあれば、未払い賃金の3倍を



支払わなければならないという条項が用意されている。使用者が被用者の権利を故意に、または、繰り返して侵害すれば、違反1件当たり2万ドル以下の制裁金が課される、というものである。

法案のゆくえ

2008年の選挙によってオバマ氏が勝利し、上下院において民主党が勝利したことから、法案成立へ一歩近づいたかに見えたのだが、上院での民主党の議席数は議事妨害を阻止できる60には達しなかった。4月に共和党から民主党へ鞍替えしたスベクター議員を含む民主党上院議員

のうち12名が、現段階の法案に対しては反対あるいは慎重な姿勢をとっており、法案は修正作業が必要となっている。民主党カーパー上院議員は、カードによるチェックは被用者の真

の意思なのか信頼性がなく、公正な判断のためには無記名の選挙が適しているとしてカード署名条項に反対している。リンカーン上院議員やネルソン上院議員は労使が激しく対立する現在の法案の文面には賛成できないために修正が必要だとする立場だ。

集団的労使関係法制の枠組み転換への期待

法案は修正を余儀なくされているが、法案提出者の1人であるハーキン民主党上院議員は、法案の骨子となる3つの改正点は修正後もとどめたい意向だ。しかし、反対派の見解を反映したかたちでの修正が加えられれば、法案の原型が意図した内容をどこまで残したまま法律が成立するか困難な点が多い。ただ、この法案成立という以外にも、集団的労使

関係が変革されるべきが見られる。というのは、オバマ政権下で労働長官に親組合のソリス下院議員が就任したことや、労働長官の上級顧問には被用者自由選択法を積極的に推進してきたAmerican Rights at Workの役員、マックススウェル氏が任命されたこと、また全国労働関係法を司るNLRBの委員の構成で、

民主党系委員が多数を占めるように代わったことなどがあるからだ。労働政策や労働法の執行当事者が変わっていくことによって、法案提出時に目的とした集団的労使関係の制度的枠組みの改正が実質的に実現できると期待感があると言える。

全米商業会議所をはじめとする使用者側は数千社におよぶ反対署名をホワイトハウスに提出し法案への反対のロビー活動を展開している。その一方、AFL-CIO、Change to Win、American Rights at Workは法案成立のためのキャンペーン活動を展開、数百回に及ぶ草の根イベントを開催し、2万7000通の書簡と10万回におよぶ電話による訴えかけを議会に対して行った。

AFL-CIOとChange to Win両組織は2005年、サービス労組やチームスターズなどが脱退するかたちで分裂した状態にあるが、今年4月に全国教育協会(学校関係職員組合)など10の全国労組を加えて全国労働調整委員会を結成した。この委員会は60以上の労組からなりたち1600万以上の組織人員をカバーするものである。今年9月に予定されているAFL-CIOスウィーニー会長の退任までの合意を

目指して調整を行っていく。同委員会は7月13日にはオバマ大統領との会合を行い、被用者自由選択法や医療保険改革など喫緊の労働関係政策について協議の場をもつたとされる。

被用者自由選択法が現段階の法案骨子を生かしたかたちで成立すれば、1947年の全国労働関係法改正時以来の大きな変革を迎える。この法案をめぐる環境変化などもあり、法改正にある程度の修正が加えられたとしても、実質的な意味での制度の枠組みの変革が実現される可能性は高いと考えられる。



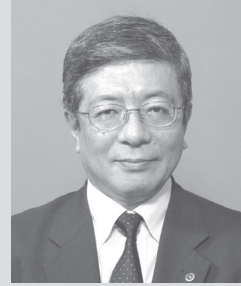
被用者自由選択法をテーマにした風刺画

参考文献

- Bureau of National Affairs、Daily Labor Report、篠田徹(2006)「米国の被用者自由選択法を巡る動向」『生活経済政策』2009年7月号(No.150)など

米国のGM破綻処理をどう見るか

自動車総連会長 西原 浩一郎



GMは、世界の自動車産業の頂点に立ち、米国の豊かさのシンボルでもあった。その破綻の背景は複合的であり、多様な視点で分析、議論すべきものだと考える。

自動車産業は、新興国市場が拡大し、資源、エネルギーにかかわる制約が強まる中で、安全や、環境への配慮にシフトした車が求められている。GM破綻は、産業の構造的転換期に起きた象徴的な出来事だ。GMは長期的視野に欠け、近視眼的な経営に陥っていた。結果として、商品構成などで市場とのアンマッチを引き起こし、市場の変化に対応できなかったのだ。

一方で、UAW（全米自動車労組）との関係で、退職者向け医療保険なども含め労務コストが高騰していたのが原因との指摘がある。労組にその責任を求める意見だ。しかし、現実には、GMの賃金水準は現地日系メーカーの賃金水準と数ドル違うだけだ。医療保険など福利厚生のコストは、日米の社会保障の違いを考える必要がある。米国は国民皆保険ではなく、労働者は企業負担もしくは個人負担による私的医療保険でカバーされている。労使関係の安定した大企業では、ほぼ全額を企業が負担しているのが現状だ。

UAWは、米国の豊かな中間層を作る先導役を果たしてきた。日米貿易摩擦の際に、労働者が日本車を叩き壊した場面から、保護主義的で硬直的な対応を取るとのイメージがあろうが、70年代後半から生産性や品質向上では経営に協力、努力してきた。リストラにも対応し、医療保険も運用を企業から労組に移転することを

了承するなど現実的な対応もしてきた。

問題は労使合意の作り方だろう。UAWは「品質、生産性向上に協力した。後は経営の問題だ」と主張し、使用者側もそう受け止めた。そこで関係が途切れてしまっている。労使は、例えば環境重視など企業が進むべき方向について、現場の声をすくい上げる形で本質的に議論し合意することが重要だ。それが不足していた。日本の労使関係の強みはそうした話し合いをしてきたところにあり、今回の事態を受け、さらに磨きをかけなければならないとの思いを強くした。

GM再建に米国は公的資金を投入し、半ば国有化した。異例の事態ではあるが、車にかかわる素材や部品の生産、販売など、その裾野の広さを考えれば、評価すべき対応だと思う。また、車はモノづくりの集大成のような産業だ。車をつくる過程での技術革新やイノベーションは製造業全体に寄与する。だから、単に自動車業界を守るだけに留まらず、モノづくり全体を守ることにつながる。

製造業の基盤を失ったら、米国はITと金融だけで生きることになる。オバマ大統領は、「豊かな中間層」を再興するためにも、モノづくりの基盤を残すことを選択した。国有化は、公正な競争を否定する過度な保護主義に陥る危険性もある。しかし、短期間で現状を脱することができれば、GMは必ずや復活するだろう。

(毎日新聞 2009年6月26日付朝刊から転載)

COLUMN 2

明日の米国自動車産業(要約)

全米自動車労組(UAW) 会長

ロン・ゲッテルフィンガー



6月に成立したクライスラーのフィアットとの提携によって、会社と何万人もの労働者のための新たなスタートを切ることができた。企業再構築のプロセスは、同様に、ゼネラル・モーターズ(GM)でも進んでおり、急速に進展中である。

GMとクライスラーの急速な企業再構築は、政府の介入によって実現したものであるが、それゆえ、産業の利害関係者の大部分が、あらかじめ、痛みを伴う犠牲を分かち合うことに同意したのである。

企業は、人件費を厳しく抑制することによって多大なコスト削減を達成するために、操業を抑制するだろう。閉鎖工場における雇用喪失と税収の喪失に加えて、関係する地域社会に仕事の喪失という深刻な影響を与えている。

必要な犠牲を払う一方で、再構築された国内の自動車産業は現在、深刻化する環境問題への対応に迫られている。新しいUAWの協定の一部として、GMとクライスラーは米国において新しい小型自動車を生産することを表明した。クライスラーのフィアットとの提携は、新しい省エネ燃料技術をもたらすことになる。フォードは業界トップのハイブリッドカーを生産している。そして、GMは、まもなく、初めての電気自動車の大衆車「シボレー・ボルト」を発表するだろう。

これらのグリーン・テクノロジーは、会社が、オバマ大統領によって進められた燃費と地球温室効果ガス排出に対する厳しい国家規格を満たすことを支援する。新基準は、外国産の石油への米国の依存を減少させて、気候変動との闘いを助けるだろう。

国内の自動車メーカーは国際的に競争する基盤整備はできている。しかし、公正な競争には、相手国との平等な競争条件を必要としている。残念ながら平等な競争条件は、グローバルな自動車産業においては、まだ整っていない。

米国の自動車労働者は、米国市場において、貿易戦争や保護貿易主義の壁を立てることに関心を全く持っていない。他国は自動車をはじめとする米国製品をもっと公正に取り扱うべきである。例えば、米国に輸出する際の一台当たり何千ドルもの、隠された補助金などは公開にして、早急に廃止すべきである。ジョージ W. ブッシュ大統領によって締結された、不公正貿易慣行が続くことを容認している米国 - 韓国自由貿易協定(FTA)のような新しい貿易協定は確かに必要ではない。

最終的に、私たちの新しい労働協約は米国自動車企業の医療費コストにおいて10億ドルを削減することになるだろう。一方で、崩壊した米国医療保険制度は、いかなる産業による修復も困難にしている。他のあらゆる工業国には、我々米国よりはるかに低い費用で良質な医療を提供する普遍的な医療保険制度がある。

米国自動車労働者は、私たちの自動車工場と私たちの自動車産業の変革を今まで営々と行ってきた。今こそ、米国政府は、米国製造業者が他の先進国と平等な競争条件を享受できるように、貿易と医療保険制度に関する政策を変革するべき時である。

(2009年6月20日付、米国ワシントンポストから要旨のみ転載。文責=IMF-JC組織総務局)