

連載

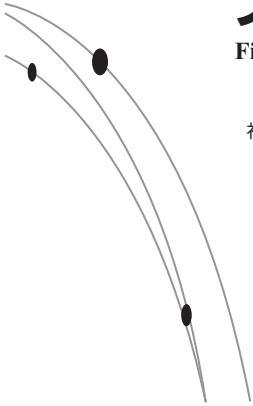
フィールド・アイ

Field Eye

イタリアから——③

神戸大学教授 大内 伸哉

Shinya Ouchi



バカンスとストライキ——法制度と文化

(1) バカンス

夏のイタリアといえばバカンスである。ミラノでも、7月の後半になると徐々に人々は海や山でバカンスを過ごすために町を離れ、かわりにガイドブックをかかえた旅行者の数が増えてくる。8月15日の「聖母被昇天（Ferragosto）」の祝日の前後になると、店は大手のスーパーマーケット以外はほとんどすべて閉まり、道を走る車もほとんどなく、さながらゴースタウンのような状況となる。その反面、冬の間、大気の汚染で悩まされていた町とは思えないほど、新鮮でおいしい空気を味わうことができる。これがいつもの状態に戻るのは小中学校の新学期が始まる9月の2週目以降である（小中学校の夏休みは、約3カ月ある）。

イタリアにおける長期休暇といえば、復活祭（Pasqua）前後のもの、クリスマス（Natale）前後のもの、そして、夏期のバカンス（Vacanze）である。これらの休暇の前になると、人々の挨拶は、今度の休暇にはどこに行くのか、ということから始まる。そして、休暇明けには、今度は、どこで休暇を過ごしたかの自慢話の交換となる。

とくに夏期の長期休暇中の旅行（あるいは別荘などでの滞在）は、多くのイタリア人にとっての1年の最大行事といえるものである。イタリア人にとって、休暇と労働の優先順位は完全に前者にある。つまり、人々は労働するための英気を養うために休暇を取るのではなく、休暇を充実したものとするために労働をするのである。

日本では、ここまで休暇文化が定着しているとはい

えない。年次有給休暇（年休）の取得率も5割そこそこである。たしかに、日本でも、春休み、ゴールデンウィーク、お盆休み、冬休みなどがあり、休みの数だけを見ると、それほどイタリアに見劣りするわけではない。しかし、イタリアのような本格的な長期休暇の習慣は日本にはないといってよいであろう。

日本の労働者が、法制度面で、休暇の権利が十分に保障されていないというわけではない。たしかに、イタリアでは、休暇（週休と年休）は、憲法において、放棄できない権利として保障されているし、民法典では、年休は連続で取得することが原則とされている。しかし、日本でも、労働基準法39条は、一定の勤続期間を経過した後は、8割の出勤率を満たしていれば自動的に年休が発生し（日数は最大20日）、この休暇の取得時期は、労働者側が一方的に指定することができることになっている。

しかしながら、休暇に関するイタリアと日本との違いは、法制度の内容よりも、法制度の背景にある社会慣習や文化の違いによるところが大きい。イタリア人にとって、夏期に休暇を取り、日常の生活場所から移動するということは、子供の頃からの習慣として身体に染みついたものとなっている。普通のイタリア人であれば、夏期にバカンスを楽しむことは、きわめて自然なことであり、あえて言えば、社会的なしきたりとして一種の強制的な意味をもっている（法的にも、憲法は、前述のように、年休権を労働者の放棄できない権利と定めている）。

実際、夏期のバカンス期に都会に残ることに不都合が多く、そのこともバカンスを事実上強制的なものとしている。たとえば、バカンス期には、近隣住民がほとんどいなくなるため、治安面に不安が生じる。また、小売店はほとんどすべて閉まり、食品などの日用品を購入することができるスーパーマーケットも一部しかあいていないので、日常生活に支障がでてくる。そのほか、公共サービスの供給能力が低下するので、何かトラブル（とくに病気や電気・ガスなどのライフラインの故障など）があったときの不安がある。この社会は、バカンス期には、人々が都市部からいなくなるということを前提に動いているのである（しかし、都市部に残らざるをえない人もいることからすると、これはバカンスの負の側面でもある）。

このように、イタリアにおいて労働者が長期的な休暇を取得する慣行が定着しているのは、国民の休暇に

対する意識と並んで社会的なシステムによるところが大きいと思われる。

(2) ストライキ

ストライキも、年休と同様、日本、イタリアどちらの国でも、労働者の権利として憲法で保障されている。しかし、日本では大きなストライキはほとんど聞かないのに対して、イタリアでは、頻繁にストライキが行われる。イタリアを旅行した人のなかには、鉄道や飛行機のストライキで旅程の変更を余儀なくされたという経験をした人も多いであろう。

法的にみた場合、同じストライキ権といっても、その性格づけについては日本とイタリアで違いがある。どちらの国でもさまざまな学説が主張されているが、日本での最近の有力説は、ストライキは、団体交渉を機能させるための手段と主張している。これに対し、イタリアの学説の多数は、ストライキを労働者の人格権ととらえており、ストライキ権の「矛先」は、使用者だけに向けられるものではないと考えられている。たとえば、イタリアでは、団体交渉とは関係のない政治ストや同情ストの正当性が広く認められている。またストライキの多くは、デモ行進などにより自分たちの要求や主張を世間に訴えるという行動を随伴している。また、ストライキは、集団的に実行されるものであるとはいえ、法的には、労働者個人の権利ととらえられており、労働組合によるストライキ宣言は必ずしも必要ではないし、組合員しかストライキに参加できないというものでもない。

イタリアにおける、こうしたストライキの法的な性格づけについての「寛大な」態度（正当と認められる範囲が広いこと）は、国民の意識とも符合している。たしかに、イタリアでも、ストライキに不満を述べる国民はいる。とくに労働協約の改訂時に頻繁に起こる鉄道、航空、バスなどのストライキは、国民の生活に大きな迷惑を及ぼすものである（なお、1990年に制定されたスト規制法（1990年6月12日法律146号）により、不可欠公共サービス部門のストライキについては、労働組合は10日以上前に予告し、使用者は5日以上前に利用者にこれを通知することが義務づけられている）。とはいえ、国民の多くは、同じ労働者仲間としての共感や連帯意識から、たとえ自分たちの生活に支障が生じるようなものであっても、他の労働者のストライキを許容しようという意識が強い。

ストライキには、国民の多くの支持が積極的に得られるタイプのものもある。2005年1月に、ポローニャ近郊で、多数の死傷者を出す列車の正面衝突事故が起きた。その原因は鉄道会社（Trenitalia）の安全対策の不十分さにあったとされたことから、労働組合は24時間ストを行うことを宣言し、多数の労働者がこのストライキに参加した。日本ならば、「鉄道事故を起こしたうえに、ストライキとは何事ぞ」という声があがりそうだが、イタリアでは、こうしたストライキは、むしろ当然に行われるべきものとして、国民に広く支持されたのである。

このほか、法的な意味でのストライキではないが、市民が「ストライキ」と銘打って行う抗議行動もある。同じ2005年1月に、上記の鉄道事故によりTrenitalia社に対する不満が高まっているなか、ミラノ近郊のあるローカル線で、利用者（通勤や通学で、その路線を使っている乗客）が線路を占拠して列車を動けないようにするという事件が起きた。事の発端は、このローカル線は列車一本一本の時間的間隔が長いにもかかわらず、ある列車が満員で多数の者が列車に乗れなくなったことにある。日ごろから列車の遅延や暖房の故障などへの不満がつのっているなか、こうした事態が生じたので、列車に乗れなかった者の怒りは爆発し、前記のような抗議行動を起こしたのである（列車に乗れた者も乗れなかった者と行動をとりにした）。この占拠の解除後も、サービスが改善されるまでの間は、運賃を支払わないという「ストライキ」が行われ、その間に利用者の代表と鉄道会社側との間で「団体交渉」が行われた。これは法的な意味での「ストライキ」や「団体交渉」ではないが、自分たちの集団的利益を守るために行う自助行動という点では労働者のストライキと共通点がある。こうした行動も、広く「ストライキ」と呼ばれているのである。

もちろん、国民がすぐさま連帯して自力救済に走るということが良いことかどうかは評価が分かれるところであろう。しかし、イタリア人の中には、社会的な不正義などに対しては団結して抵抗するという考え方やそれを実行に移すだけの「エネルギー」があるのであり、それが、しばしば「ストライキ」という形で顕在化するのである。労働者がストライキ権を行使しやすいのは、こうした広い意味での「ストライキ」文化が社会に根づいていることに理由があると思われる。