

EUにおける経済的自由と社会民主的権利の衝突 —ヴァイキング事件, ECJ 先決裁定, モンティ規則を巡って—

本 田 雅 子[†]

キーワード：EU, 域内市場, EU 拡大, フィンランド

1. はじめに

EUは、経済統合を進め、加盟諸国間を財、人、サービス、資本が自由に移動する単一市場という領域を創出しようと、1958年の欧州経済共同体（EEC）設立以来、挑戦を続けてきたが、2004年および2007年のEU第5次拡大によって、大きな課題を突き付けられることになった。第5次拡大でEUに加盟した旧東欧諸国・旧ソ連の共和国の国々は、12か国にもおよび、また、それらの国々の国民所得はEUの既加盟国と比べてはるかに低かったため、EU法が保障する開業の自由、サービス提供の自由、労働移動の自由は、高所得の既加盟国の国内社会に軋轢をもたらすこととなった。

筆者は、本田（2009）において、スウェーデンを例にとり、低所得国へのEU拡大とEUの域内経済活動の自由がもたらした労使間の軋轢をとらえ、それがEU統合に対して持つ意義を考察した。また、本田（2011）では、イギリスで生じた事件を例にとり、先のスウェーデンのケースと比較することによって、それがスウェーデンのケース以上にEU統合に対して重大な意味を持つことを指摘した。

このスウェーデンのケース（ラバル事件）がもたらした反響は極めて大きく、欧州裁判所の先決裁定が出た後、今日まで学者や政治家、労働組合や企業の間で議論が沸騰している¹⁾。その議論の中で、ラバル事件と並び、注目されているのがフィンランドにおいて起きたヴァイキング事件である。筆者はヴァイキング事件についてもラバル事件と同様に調査を行った。そこで本稿は、このヴァイキング事件を取り上げ、先の2本の論文を補強し、完結させることを目的とする。

[†]大阪産業大学 経済学部 国際経済学科 准教授

草 稿 提 出 日 2月20日

最 終 原 稿 提 出 日 3月7日

本論文の構成は、第2節でこの事件の主たるアクターであるヴァイキング社はどのような会社で、なぜこのような事件が起きたのかについて述べる。ヴァイキング事件に関しては法律論に関心が集中しており、ヴァイキング社を取り上げてこの問題を分析する文献は見当たらない。EUの経済的自由と社会的権利の間の軋轢についてその意味をよく理解するためには、法律論の議論だけではなく、事件の主要アクターについてもっと詳細に知る必要があると筆者は考える。その目的で、本節でヴァイキング社の詳細を述べる。第3節ではヴァイキング事件の概要と欧州裁判所の先決裁定を紹介する。第4節ではヴァイキング事件に関する欧州裁判所の先決裁定が出た後のEUにおける各アクター間の対立、EUの法改正をめぐる動きについて整理する。最後に、結びに代えて、この問題に関する今後の展望を述べたい。

2. ヴァイキング社

(1) ヴァイキング社の沿革

ヴァイキング社は、バルト海の海域で海運業を営むフィンランドの会社である。会社の沿革は以下の通りである。

オーランドの船長であったグンナー・エクルンド (Gunnar Eklund) が主導し、マリエハムン²⁾ に Rederi AB Vikinglinjen という会社を設立して、1959年春、フィンランド本土、オーランド諸島、スウェーデンの間に、S/S Viking というカーフェリーを、Galtby 港 (フィンランド)・マリエハムン港 (オーランド)・Gräddö 港 (スウェーデン) 間のルートで運航開始したのが始まりである³⁾。この S/S Viking というフェリーは、長さ99m、車88台収容の小規模なフェリーであった。他方、そのわずか1週間後、スウェーデンに設立された Rederi AB Slite 社が Simpås 港 (スウェーデン)・マリエハムン間にフェリーに改造された貨物船 Slite を使ってフェリーサービスを開始したが、この会社は後にヴァイキング社のパートナー会社となる。

これらのフェリーが就航する以前は、フィンランド本土、オーランド、スウェーデン間の移動は、飛行機を利用するか、トゥルク (Turk) とストックホルム間でマリエハムンから迂回する夜間の船しかなかったため、費用もかかり、不便であった。また、車を船に乗せるには重機で吊り上げなくてはならず、車が損傷を受ける危険性があった。大型トレーラーの運転手は、ストックホルム・ヘルシンキ間で荷物を輸送する時、ハパランダ (Haparanda) 経由でバルト海をぐるりと北回りして行かなければならなかった。

フェリー就航後は、これらのフェリーの乗船料金が安かったため、一般人が家族を連れ

て自動車に乗り、フィンランドとスウェーデン間をリーズナブルな価格で旅することが可能となった。フェリーには車で自走できるスロープがついたため、自動車を吊り上げる必要もなくなった。

これらのフェリーサービスが開始された当時、ヴァイキング社は経営環境に恵まれた。戦後に設けられた旅行と通貨に対する規制が撤廃され、北欧5か国の間に旅券同盟が創設され、大衆の旅行が容易になった時期だった。単一北欧労働市場が創設されたことも移動を刺激した。また、経済成長が貨物サービスの需要増大をもたらし、同時に大衆への自動車の普及という所謂モータリゼーションの現象をもたらしたが、船上で免税品を買えるという動機と合わさって、旅客サービスが急拡大した。

1960年、Rederi AB Vikinglinjen社は、営業戦略上の判断でフィンランド本土とオーランドからのフェリーのスウェーデンにおける目的港をGräddöからカペルスカー(Kapellskär)に変更した。その当時、Rederi AB Vikinglinjen社内ではフェリーサービスに特化するべきか、フェリー輸送と貨物およびタンカーを組み合わせるべきかについて意見の相違があった。1963年、フェリーサービスに特化すべきと主張した者たちがAlandsfärjan Ab社という名で海運会社を立ち上げ、同年、このAlandsfärjan Ab社は自社の船、Alandsfärjan（オーランドフェリーのためのスウェーデン船籍の船）をマリエハムン・Gräddö（後にカペルスカー）間に就航させた。

その後、フェリーサービス業に参入が相次ぎ、「自殺価格」、「大フェリー価格戦争」などと言われるほどに価格競争が激化した。海運会社は同業者間での協力の必要を認識し、1966年秋、Alandsfärjan Ab社、Rederi AB Slite社、Rederi AB Solstad社（Rederi AB Sallyによって所有されていた旧Rederi AB Vikinglinjen社）は合併のマーケティング会社Viking Line Ab Oyを立ち上げ、マーケティングで協働を始めた。

1970年、Alandsfärjan Ab社はSF Line Ab社に社名変更をした。この他、同年、ヴァイキング社にとって経営上画期的な出来事が2つあった。第1に、この年、まったく新しいコンセプトに基づいて造られた3つの新しい船が就航した。これらの船はすべて北欧の最高水準を満たし、旅客に対する快適さとサービスに特別に力点を置いて造られた。第2に、カペルスカーのフェリーターミナルへの道が欧州高速道路に格上げされた。このことはカーフェリーが欧州高速道路からスムーズに接続されるようになったことを意味した。

1970年代および80年代には、カーフェリーサービスは伝統的なカーフェリーのコンセプトから、娯楽クルーズ、会議クルーズ、片道旅客と貨物サービスのような様々な顧客のニーズを満たすような今日の豪華客船サービスへと急速に転換した。その間、就航路はしだいにフィンランド側ではナアントリ(Naantali)（後にトゥルク）と目的港としてのヘルシ

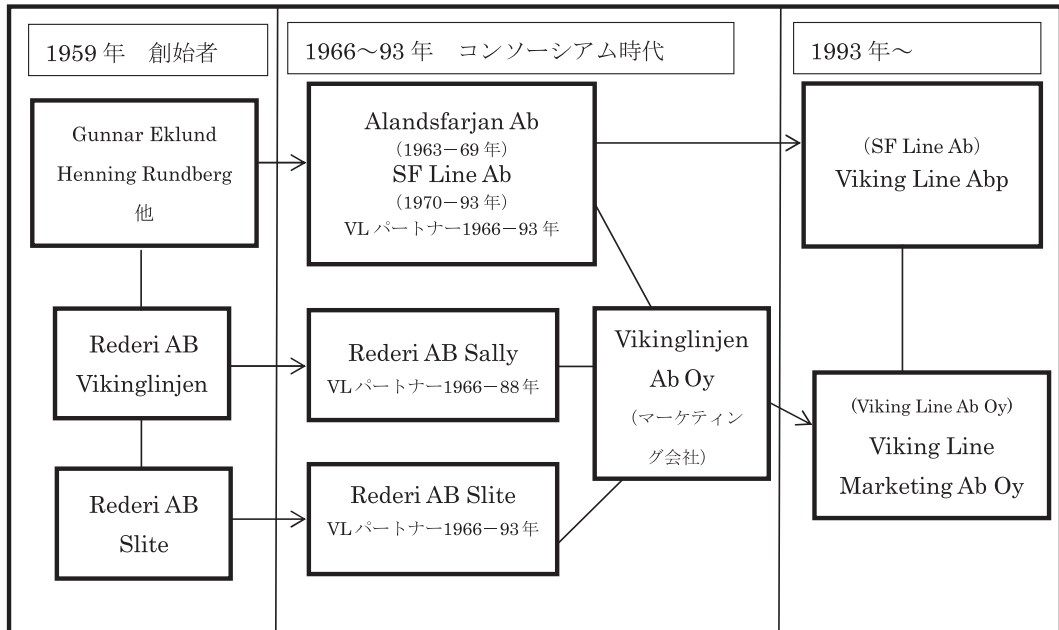


図1 ヴァイキング社の発展

出所：Viking Line (2000) より筆者作成。

ンキ、スウェーデン側ではストックホルムを含むように拡大された。1980年代の後半に、エストニアへのクルーズサービスも開始された。

1987年、Rederi AB Sally社は他社に買収されたため、1988年からマーケティングの協働コンソーシアムから外れることとなった。また、1993年にRederi AB Slite社が倒産し、フェリーサービスを停止したため、3社のうち唯一残ったSF Line Ab社が1993年からViking Line Abp社に社名を変更してViking Line Groupの親会社になった。マーケティング会社はViking Line Abp社の子会社になり、Viking Line Marketing Ab Oyという社名で営業することになった。親会社のViking Line Abp社は1995年7月5日にNASDAQ OMX Nordic Exchange Helsinki（北欧証券取引所（ヘルシンキ））に上場され、マーケティング会社は2005年に親会社に統合された。また、バス会社を傘下に収め、組織改編を行った。以上のヴァイキング社の発展を簡略に図示したものが図1である。

(2) 現在のヴァイキング社のグループ構造と経営・所有構造

現在、親会社Viking Line Abp社の下には、Viking Rederi Ab社、Viking Line Skandinavien Ab社とその子会社、OÜ Viking Line Eesti社、Viking Line Finlandverkehr GmbH社、Viking Line Buss Ab社という5つの100%出資の子会社があり、ヴァイキン

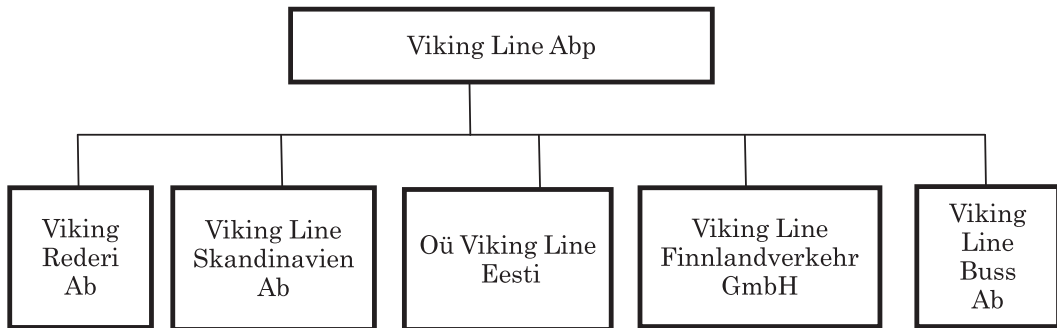


図2 ヴァイキング社のグループ構造

出所：ヴァイキング社ホームページ掲載資料より筆者作成。

表1 取締役会

Ben Lundqvist	代表取締役。(1978年、取締役就任。1995年、代表取締役就任。)
Nils-Erik Eklund	取締役。(1997年、取締役就任。)
Trygve Eriksson	取締役。
Erik Grönberg	取締役。(Shopex マーケティング会社専務取締役。Ge-Te メディア社会長。)
Agneta Karlsson	取締役。(経済学博士。准教授。2006年、取締役就任。)
Dick Lundqvist	取締役。(Lundqvist Rederierna 社および Hildegaard 社会長。2000年、取締役就任。)
Lars G Nordström	取締役。(Vattenfall 社会長。ノルディア銀行役員。2006年、取締役就任。)

出所：ヴァイキング社ホームページ掲載資料および年次報告より筆者作成。

表2 ヴァイキンググループ経営者

Mikael Backman	社長兼 CEO
Jan Hanses	上級副社長 (EVP)；CEO 代理；法務部長・HR 部長
Kent Nyström	上級副社長 (EVP)；財務・IT 部長
Janusz Grabowski	副社長； 船上商事担当部長
Peter Hellgren	副社長； 販売・マーケティング部長 (スウェーデン)
Anni Kallioniemi	副社長； 販売・マーケティング部長 (フィンランド)
Bengt Lindberg	副社長； マーケティング・サポート部長
Tony Öhman	副社長； 海事・不動産担当部長

出所：ヴァイキング社ホームページ掲載資料より筆者作成。

ライングループを構成している。Viking Line Skandinavien Ab 社と Viking Rederi Ab 社はスウェーデン、Oü Viking Line Eesti 社はエストニア、Viking Line Finlandverkehr GmbH 社はドイツにそれぞれ所在し、海運・旅客サービスを提供する役割を担っている。Viking Line Buss Ab 社は観光バス会社である。

ヴァイキング社の取締役会の現在のメンバー構成と経営者は表1および表2の通りである。表中の現在の取締役のうち、Nils-Erik Eklund 氏は2010年2月10日まで、社長兼

表3 部門別株式保有者 (2011年12月31日現在)

	株主数	全体に占める割合	株数	全体に占める割合
企業	130	4.6%	4,757,156	44.0%
金融機関および保険会社	6	0.2%	191,841	1.8%
公共部門の団体	4	0.1%	182,291	1.7%
家計	2,507	88.8%	5,073,916	47.0%
非営利団体	19	0.7%	61,004	0.6%
外国人株主	150	5.3%	442,554	4.1%
登録されたノミニー	8	0.3%	91,042	0.8%
証券勘定記帳システムへ振替の無いもの			196	0.0%
合計	2,824	100.0%	10,800,000	100.0%

出所：ヴァイキング社ホームページ掲載資料より筆者作成。

表4 大株主上位10者 (2011年12月31日現在)

		保有株式数	全体に占める割合
1	Ångfartygs Ab Alfa	1,656,500	15.3%
2	Ab Rafael	1,476,944	13.7%
3	Rederi Ab Hildegaard	1,110,803	10.3%
4	Lundqvist Ben	335,003	3.1%
5	Eklund Nils-Erik	332,645	3.1%
6	Sviberg Marie-Louise	315,245	2.9%
7	Sundman Airi	158,740	1.5%
8	Eriksson Carola	124,103	1.1%
9	Lundqvist Dick	120,000	1.1%
10	Blomsterlund Carita	117,703	1.1%

出所：ヴァイキング社ホームページ掲載資料より筆者作成。

CEOを務めていた。したがって、ヴァイキング社の事件が起きた当時の社長兼 CEO は、Nils-Erik Eklund 氏であった。Eklund 氏は1997年より取締役となっていたが、社長兼 CEO を退いた今も、取締役としてとどまっている。

2011年末時点で、ヴァイキング社の登録株主は2,824人である。登録者を部門別にみると、うち2,507人（全体の88.8%）は個人株主である（表3）。企業株主は130社（同4.6%）で、割合としては小さいが、大株主の上位3者は企業株主である（表4）。それら3社の企業のうち、第3位の Rederi Ab Hildegaard 社の取締役会会長 Dick Lundqvist 氏は、ヴァイキング社の取締役も務めている。大株主の第4位は、現在の取締役会会長の Ben Lundqvist 氏、第5位は元社長兼 CEO で現在取締役の Nils-Erik Eklund 氏である。

(3) ヴァイキング社の航路と船

図3は、ヴァイキング社の現在の営業航路を示すが、バルト海を取り囲むスウェーデン、

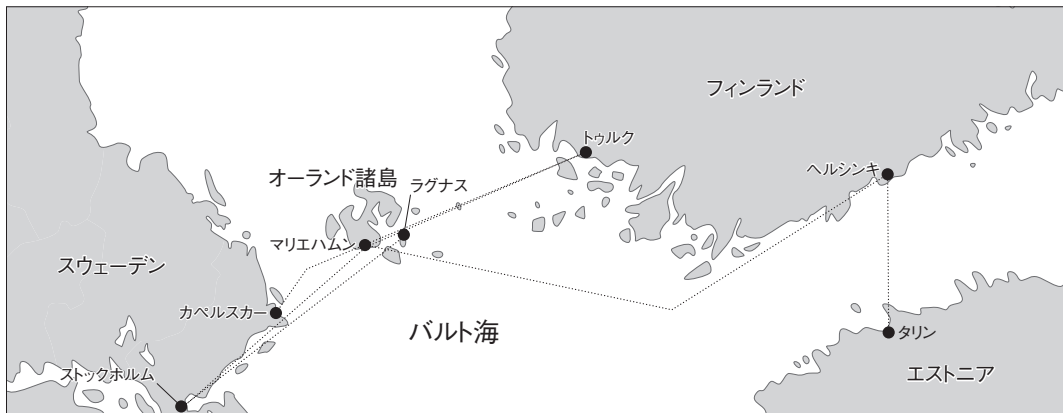


図3 ヴァイキング社の現在の航路

出所：ヴァイキング社ホームページ掲載資料より作成。

表5 ヴァイキング社所有の船（2013年2月現在）

船名	建造年	総トン数	旅客数	就航路	船籍
Amorella	1988	34,384	2,480	トゥルクーオーランドーストックホルム	フィンランド
Viking Cinderella	1989	46,398	2,560	ストックホルムーマリエハムン	スウェーデン
Gabriella	1992	35,492	2,420	ヘルシンキーオーランドーストックホルム	フィンランド
Isabella	1988	34,384	2,480	トゥルクーオーランドーストックホルム	フィンランド
Mariella	1985	37,860	2,500	ヘルシンキーオーランドーストックホルム	フィンランド
Rosella	1980	16,879	1,530	マリエハムンーオーランドーカペルスカー	スウェーデン
Viking Grace	2013	57,000	2,800	トゥルクーオーランドーストックホルム	フィンランド
Viking XPRS	2008	34,000	2,500	ヘルシンキータリン	スウェーデン

出所：Viking Line (2000) およびヴァイキング社ホームページ掲載資料より筆者作成。

フィンランド、エストニアの国々の港をつなぐ航路を持つ。エストニアの首都はタリン、フィンランドの首都はヘルシンキであるが、両都市は海を挟み、対岸で向かい合っている。ヘルシンキとスウェーデンの首都ストックホルムとの間には、オーランド諸島と呼ばれる多数の島々からなるフィンランドの自治領がある。オーランド諸島はフィンランドに属するものの、住民の多くはスウェーデン系である。このオーランド諸島の首都がマリエハムンであり、ヴァイキング社の本社はここに所在する。

ヴァイキング社は現在、8隻の船を所有し、運航を行っている。現在、運航中のヴァイキング社の船は表5の通りである。

表5中のRosellaという船が、ヴァイキングの訴訟で問題となった船である。Wärtsilä Abovarvet社によって1980年にフィンランドのトゥルクで造船された船で、長さ136メートル、幅24.2メートル、総トン16,879の船である。輸送能力は、旅客1,700人（ベッド数1,184）、自動車340台、トレーラートラック43台で、1980年5月23日から運航が開始された。1993年に改修され、1997年4月17日から2003年までストックホルム・マリエハムン間のルート

で運航された。夏期期間はトゥルク・マリエハムン・ナーンタリ（フィンランド）航路を、1999年からはトゥルク（フィンランド）への航路で運航された。ヘルシンキ・タリン間で Rosella が運航されたのは、2003年8月17日から2008年4月29日までであった。2008年4月30日以降は、マリエハムンとカペルスカー間で運航されるようになり、Rosella は国内航路用の船となった。

Rosella に代わり、ヘルシンキ・タリンの間の航路で運航されるようになったのが、M/S Viking XPRS という船である。この船は2008年にフィンランドのトゥルクで Aker Yards によって造船された。長さ185メートル、幅27.7メートル、総トン34,000で、Rosella より大型の船であり、輸送能力は、旅客2,500人（ベッド数732）、自動車230台である。2008年4月28日から運航が開始された⁴⁾。

(4) EU 統合とヴァイキング社の経営環境の変化

2004年の EU 第5次拡大を控え、ヴァイキング社には経営上、いくつかの課題があった。

第1に、エストニアの加盟による競争の激化への対策である。エストニアには社会主義政権時代からタリンク（Tallink）という船会社があったが、政権民主化後の1990年代に急成長した。急成長の背景には、フィンランドに比べて格段に安いエストニアの人件費があった。2002年のヴァイキング社の報告書によると、エストニア船籍の船の人件費はフィンランド船籍の船の約30%であった⁵⁾。相対的に高い人件費というハンディキャップを負うヴァイキング社は海運会社間の競争に勝ち抜けないのではという危機感を強くしていた。実際、ヴァイキング社の長年のライバルであったフィンランドのシリヤライン社は経営が傾き、後の2006年にタリンク社に買収されている。

第2に、域内関税廃止後を見据えた対策である。2004年5月1日から中・東欧およびバルト3か国を含む10か国がEUに新規加盟することになり、これらの国々とEUの既存の加盟国との国境での関税は廃止されることとなった。その結果、これまでエストニアとフィンランドの間で運航されていた船上での免税品の販売ができなくなり、ヴァイキング社は収益源のひとつを失うことになった。海上輸送サービスという本業における収益改善と、業務のいっそうの効率化が求められるようになったのである。

こうしてEU拡大で変わる経営環境の中で、ヴァイキング社の生き残り策として考えられたのが、フィンランド船籍のエストニア船籍への変更と、それによる人件費の抑制であった。船籍変更の計画が出される前から、ヴァイキング社はエストニア在住者の採用を徐々に拡大して来ているが、欧州裁判所裁定が出た翌年の2008年から、エストニア在住者の採用数を大きく増やした（表6）。これに対して、フィンランド在住者数は2002年からほぼ

表6 ヴァイキング社の従業員の在住地別内訳の変遷（2002～2011年）

	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
従業員数	2,792	2,822	2,828	2,886	2,900	2,907	2,994	3,091	3,087	3,060
内フィンランド在住者	2,527	2,532	2,421	2,447	2,459	2,446	2,473	2,455	2,431	2,400
（内オーランド在住者）	626	624	641	631	638	642	661	640	644	621
内スウェーデン在住者	235	250	359	388	389	396	440	547	565	545
内ドイツ在住者	4	5	6	6	6	7	7	6	6	6
内エストニア在住者	26	35	42	45	46	58	74	83	85	109
	2,792	2,822	2,828	2,886	2,900	2,907	2,994	3,091	3,087	3,060
乗務員	2,086	2,129	2,124	2,156	2,182	2,176	2,232	2,314	2,319	2,305
地上職員	706	693	704	730	718	731	762	777	768	755

出所：ヴァイキング社の年次報告各年から筆者作成。

横ばいから微減となっている。

3. ヴァイキング事件の欧州裁判所先決裁定⁶⁾

(1) 訴訟当事者

ヴァイキング事件の当事者は、一方が国際運輸労働者連盟（International Transport Workers' Federation）とフィンランド船員組合（以下、FSU）、他方が Viking Line 社（Viking Line Abp）（以下、ヴァイキング社）と OÜ Viking Line Eesti 社である。

本論文の前節で紹介したように、ヴァイキング社はフィンランドの旅客フェリー運営会社で、OÜ Viking Line Eesti 社はそのエストニア支社である。ヴァイキング社は、当時、自社の Rosella という名の船で、エストニアのタリン、フィンランドのヘルシンキ間のルートを運航していた。Rosella は当時、フィンランド船籍の船で、船員は FSU の組合員であった。

FSU はヘルシンキに事務所を置き、船員を代表する全国組合である。約10,000人の組合員を擁している。また、FSU は国際運輸労働者連盟（以下、ITF）のフィンランド支部である。

ITF には世界140か国、およそ600の運輸労働者組合が加盟しており、本部はロンドンにある。ITF の活動方針の中で、最も重要なもののひとつとして '便宜置籍船' (FOC) に関する方針がある。商事法廷の裁判で、ITF の理事長は「FOC に関する活動の目的は、第1に、便宜置籍船を排除し、船の船籍と所有者の国籍の間に真のリンクを確立すること、第2に、FOC 船で働く船員の諸条件を引き上げることである。」と説明している。FOC に関する活動を記した書類によると、船は「置籍国以外のどこかに船の受益所有と管理が行われて

いるとわかる場合」, 便宜置籍の下で運航しているとみなされる。同文書には「受益所有の国における組合は, 自国で受益的に所有されている船をカバーする協定を締結する権利を持つ」と記載されている。FOCに関する活動は, ボイコットやその他の連帯行動によって強化されるとしていた。

(2) 事件の概要

Rosellaはタリン・ヘルシンキ間の同じルートを運航するエストニア船籍の船と競争状態にあり, 損失を出しながら操業してきた。エストニア人の船員の賃金はフィンランド船員の賃金よりも低い。Rosellaはフィンランド船籍で運航しているので, ヴァイキング社はフィンランドの法律とフィンランド人の賃金水準で船員に賃金支払いをする団体協約を結ぶ義務がある。

2003年10月, ヴァイキング社は, エストニア人の労働組合と団体協約を締結する目的で, Rosellaの船籍を変更し, エストニアで登録しようとした。同社はフィンランドの法律に従い, Rosellaの乗組員とFSUに会社の提案を通知した。FSUはRosellaの船籍を変更する提案に反対である旨を同社に明示した。

2003年11月4日の電子メールによって, FSUはITFに, 加盟するすべての労働組合にこの問題について通知し, ヴァイキング社と交渉しないように要請するよう求めた。2003年11月6日, ITFは要求された通りのことを行い, FOCに関する方針に従って, 回覧を発送した。回覧には, Rosellaは依然としてフィンランドで収益的に所有されているため, FSUが交渉権を保持しているとし, 関連する労働組合はヴァイキング社と交渉しないよう要請するものであった。関連する労働組合は連帯の原則ゆえに, その回覧に反する行動はとらなかった。これを順守しないと, 罰則が適用され, 最悪の場合, 違反した組合はITFから除名される。その回覧はしたがって, ヴァイキング社がFSUを出し抜いてエストニアの労働組合と直接に交渉する可能性を効果的に排除することになった。

さらに, FSUは, Rosellaに対する人員配置の協定は2003年11月17日に期限切れとなるため, それ以降もはや労使間の平和を守る義務はないと主張し, Rosellaの関連で2003年12月2日に争議行為を開始する意図を通知した。FSUは, 乗組員8名の増員に加え, ヴァイキング社が船籍変更の計画を諦めるか, または, 船籍を変更しても, 乗組員がフィンランドの労働条件の下で雇用されることを要求した。

ヴァイキング社は, 11月17日, ヘルシンキ労働裁判所に人員配置の協定はまだ有効であるという確認を求める裁判手続きを開始した。また, 11月24日, ヘルシンキ第一審裁判所に争議行為の差し止め命令を求めて, 裁判手続きを開始したが, ヴァイキング社への審問

は12月2日に期日が設定されたため、予告された争議行為までに時間的に間に合わなかった。

調停手続きの中で、ヴァイキング社は争議行為の脅威から、争いを収めるため労働組合の要求を呑んで船員増員に譲歩し、2005年2月28日より前には船籍変更を開始しないことに合意した。同社はまた、労働裁判所と地方裁判所の訴訟を取り下げることにも合意した。

2004年5月1日、エストニアがEUに加盟した。Rosellaは損失を出し続けたため、ヴァイキング社は2005年2月28日の新しい人員配置協定の期限切れの後、Rosellaの船籍をエストニアに変更したいと考えた。しかし、ITFは先の回覧を撤回せず、ヴァイキング社と交渉しないようにとの関連組合に対する要請は有効であり続けたため、これがヴァイキング社にとって船籍変更の障害となっていた。

Rosellaの船籍を変更しようとする新たな試みはITFとFSUからの争議行動を再度引き起こすことが予想されたので、ヴァイキング社は2004年8月18日にロンドンの商事裁判所に提訴し、ITFおよびFSUが行っている行為はEC条約第43条違反であることを宣言するよう、ITFに回覧の撤回を命じるよう、また、FSUがRosellaの船籍変更に関してヴァイキング社が共同体法の下で享受している権利を侵害しないよう求めた。

行為が保留とされている間に、Rosellaの人員配置協定は2008年2月まで更新された。その結果、2005年2月28日という日付は意味がなくなったが、Rosellaはエストニアの労働条件よりもヴァイキング社にとって好ましくない労働条件の結果として、損失を出し続けたため、ヴァイキング社にとってこの状況を解消することは重要であり続けた。2005年6月16日、商事裁判所は、ヴァイキング社の訴えを認め、ITFとFSUによる争議行為はEC条約第43条に反する開業の自由への制限を課すものであり、EC条約39条および49条の労働者の移動の自由とサービス提供の自由に対する不法な制限を構成すると判示した。

ITFとFSUはこの判決に不服として、2005年6月30日、控訴裁判所（民事）に上訴した。ITFとFSUは裁判で、職を確保するために争議行動をとる労働組合の権利は、EC条約第XI篇、とりわけEC条約136条によって認められた基本的権利であり、同条の第1項には、「共同体および加盟諸国は、1961年10月18日にトリノで署名された欧州社会憲章および1989年労働者の基本的社会権の共同体憲章に規定された基本的社会権に配慮し、雇用の促進、生活・労働条件の向上、正当な社会的保護、労使間の対話、人的資源の開発を目的とする。」とされていることを論拠とした。

2005年11月3日の判決によって、控訴裁判所は欧州裁判所に広範囲な細かい質問を多数挙げて、先決裁定を求めた。法務官（Advocate General）は、控訴裁判所の質問を3つの問題に整理した。

第1に、当該争議行為のような争議行為は、Albanyにおける先決裁定との類似性によって、共同体社会政策の効力によって、EC条約第43条と理事会規則（EEC）No 4055/86第1条（1）の適用を免れるのかどうかである。

第2に、これらの同じ条項が、「水平的直接効果を持ち、労働組合や組合の連合による団体行動に関し、労働組合や労働組合の連合に対抗して援用されうる権利を、民間企業に権利を与えるのかどうか」である。

第3に、争点となっている状況において、当該争議行為のような争議行為は、自由移動の制限を構成するかどうか、またもしそうなら、当該争議行為は客観的に正当化され、適切で、比例的、かつ「団体行動をとる基本的社会権と、開業・サービス提供の自由との間の公正なバランスがとれているか」である。これとの関連で、当該争議行動は直接的に差別的か、間接的に差別的か、あるいは無差別とみなされるべきか、また、どの程度まで、それが自由移動について直接的に関連するルールの下で審査に影響を与えるかである。

（3）欧州裁判所の先決裁定

問われた質問に対し、欧州裁判所（大法廷）は2007年12月11日、次のような裁定を下した。

まず、第1の質問に関しては、労働組合側はAlbanyの判例を根拠にして問題となった争議行為がEC第43条の適用を免れるべきと主張しているのに対し、Albanyの判例はEC条約第85条（1）（後の第81条（1））の適用除外に関するものであって、条約の第3編に規定された基本的自由には適用されないため、当該争議行為はEC条約第43条の適用範囲を免れないとし、

1. EC第43条は、民間企業が開業の自由の行使をするのを抑止するような条件を持つ団体協約を、その企業に締結するよう誘導する目的で、労働組合または労働組合の連合によってその企業に抗して起こされる団体行動は、原則的に同条の範囲から除外されないことを意味していると解釈されるべきである。

と判示した。

第2の質問に対しては、EC条約第43条は水平的直接効果を持ち、

2. EC第43条によって、民間企業は、労働組合または労働組合の連合に対抗して援用され得る権利を与えられる。

とした。

第3の質問に関しては、次のような説明をしながら、裁定を下している。すなわち、FSUの団体行動についてはヴァイキング社の開業の権利の行使を侵害するとまでは言えないが、ITFのポリシーを実施する目的でとられる団体行動は、ヴァイキング社の開業

の自由の権利行使を制限するものとし、本件で問題となった団体行動は第43条の開業の自由に対する制限を構成する。団体行動が開業の自由に対する制限となる場合、次にその団体行動が正当化され得るものであるかが問題となる。過去の判例では、労働者の保護のような公共の利益を理由とした場合は正当化されるものとされてきた。本件の場合、FSUによる団体行動は、もし労働者の保護の目的であれば正当化されうるが、職と雇用条件が深刻に脅かされていないのであれば、正当化されない。もし労働者の職と雇用条件が深刻に脅かされている状況であるとしても、労働者の保護という目的の達成にFSUによってとられる団体行動が適切であり、目的を達成するに必要な程度を超えていないかどうかを認定してから、判断すべきである。目的を達成するに必要な程度を超えていなかったかについての判断は、国内法および団体協約法の下でFSUがヴァイキング社との団体交渉を締結するために開業の自由をより制約しない他の手段をとり得なかったかどうか、また、労働組合が争議行為を開始する前にとり得る手段を取り尽くしたかどうかを見る。そのうえで国内裁判所は判断を下すべきとした。欧州裁判所はITFの便宜置籍船の撲滅ポリシーを実施するための団体行動については、そのポリシーの目的自体は船員の労働条件の維持と改善であるが、決して客観的に正当化されるものではない。そのように説明をした後、下した裁定は以下の通りである。

3. EC 第43条は、本訴において争われたような団体行動、すなわち、ある加盟国に登録された事務所を持つ民間企業に、その国で設立された労働組合と団体労働協定を締結するよう誘導し、その協定に規定された条件を他の加盟国に設立された企業の支社の従業員に適用するよう求める団体行動は、同条の意味の範囲内で、制限を構成する。その制限は、原則として、労働者の保護のような最重要の公益上の根拠によって正当化され得るが、ただしそれは、追求される正統な目的の達成を確保するためにその制限が最適であり、かつ、その目的を達成するために必要な程度を超えないことが確立されている場合である。

4. ヴァイキング事件が喚起した議論

(1) 欧州裁判所の裁定に関する反響

ヴァイキング事件に対する先決裁定について、ヴァイキング社のCEOは、「欧州裁判所は、フィンランドの海運会社が他のEU加盟国に開業することを妨げるために労働組合が労働争議を起こすことはできないことを確認した⁷⁾」と受け止め、「ヴァイキング社は、2003年にRosellaの船籍をエストニアに変更しようとした際には、従業員を一人も解雇し

ないことを保証した。このため、フィンランドの船員組合はストライキの脅しによってエストニアでの開業を妨害する資格はない。欧州裁判所の判決は、先例を打ち立て、フィンランドの海運会社に、賃金水準がフィンランドの海運会社の半分である近隣の他国の海運会社と競争するよりよい機会を与えてくれた⁸⁾と述べ、域内市場のルールを明確化したものとして高く評価した。

他方、欧州労働組合連合（ETUC）と労働組合は、欧州裁判所の先決裁定を、基本的権利よりも経済的自由の優越を認定し、ソーシャルダンプや不公正な競争を招くものとして強く非難した。ヴァイキング社の先決裁定に関して、ETUCや労働組合からとりわけ強い批判を受けたのは、欧州裁判所が、基本的権利として争議権を含む団体行動権はEU法の一般原則の重要部分であることを認めながらも、その権利の行使は一定の制約を受けると明示的に述べ、しかも、権利の行使が認められる範囲を著しく狭く解釈している点である。すなわち、欧州裁判所の判決では、団体行動は、①労働者の職と雇用が深刻に脅かされている場合で、②団体行動が「適切」で、③目的を達成するに必要な程度を超えない範囲で行われなければならない、さらに、④団体行動以外の他の手段を取り尽くした後でなくては認められないとする狭さである。これだけ狭くされてしまうと、労働組合が労働者の権利を保護するために行動することを実質的に不可能にするものだと強く非難された。

（2）判決がもたらした指令をめぐる議論

ヴァイキング事件の先決裁定は2007年12月11日に下されたが、その7日後の12月18日にラバル事件の先決裁定が下され、この両判決は、EU域内海外派遣労働者に関する指令96/71/EC（以下、PWD）に関する議論を喚起することになった⁹⁾。

まず、EUの機関についてであるが、EUの主要機関の中で、この問題に関して最も熱心に議論したのは、欧州議会であった。欧州議会では、PWDの実施によって引き起こされた諸問題について審議がなされ、いくつかの決議が採択された。それらの採決の中で、最後に採択された決議（2008年）は、欧州委員会に指令の部分的見直し、指令の実施・適正な適用と執行について調査を続けるよう要請するものである。2010年6月2日には、欧州議会の雇用社会問題委員会が3者の専門家（雇用担当総局、ETUC、財界）からのヒアリングを組織した。

他に、EU機関の中では、欧州経済社会評議会が、2010年に「単一市場の社会的次元」についての意見を採択した。この意見によって、欧州経済社会評議会は、PWDのより効果的な実施を求め、各国当局、財界、労働者の法的義務を明確化する欧州委員会の提案へ

の支持を表明した。また、ストライキ権を域内市場から免除し、加盟国の労働基準監督官の活動をサポートする「欧州社会インターポール」のアイデアを探るよう促した。

欧州議会や欧州経済社会評議会とは対照的に、EU 理事会は、この問題については消極的であった。理事会の中で、ECJ の先決裁定の結果について直接議論はしておらず、PWD の見直しも明示的には要請してこなかった。欧州裁判所の先決裁定に直接・間接に関係する加盟国は、裁定に従って国内法を改正した。

次に労使であるが、ビジネスヨーロッパ（旧 UNICE）および経営者団体は、欧州裁判所の先決裁定を、法律の明確化と単一市場の統合に大きく貢献したとして歓迎し、PWD の改正の必要はないとした。

これに対して、ETUC は国境を越えた状況での労働者の権利を保護するに際し労働組合の役割を明確にすることを求め、指令を2つの面で全面改訂することを提案した。第1に、PWD を早急に見直して「同一労働同一賃金」原則への言及を含めること、同指令第3条（1）に沿って順守されるべき雇用条件よりもより厚遇の条件を「受入国」が適用することを認めること、第2に、基本的社会権を経済的自由よりも優先させる目的で「社会的進歩条項またはモンティ条項」の導入、指令またはリスボン条約への「社会プロトコル」の統合である。

欧州委員会と当時の議長国フランスの共同の要請に基づいて、ETUC およびビジネスヨーロッパは、ヴァイキング、ラバル、ルフエール、ルクセンブルク訴訟における ECJ 先決裁定の結果に関する報告書を出した。2010年3月19日に採択されたその文書は、共通の関心と目的をたくさん表明しながらも、根本的な点で意見が異なったままであった。

欧州委員会のバローゾ委員長は、2009年9月15日、欧州議会において、彼の政治的優先事項を発表した際に、提起された諸問題を明らかにしたうえで、PWD の実施と解釈の諸問題を解決するための法的提案を行うことを表明し、指令の見直しを必要とする欧州議会の議員と労働組合の要求に応じた。

（3）EU による提案～モンティ II 規則と PWD の強化

諸問題を特定したうえで、勧告を示唆するようというバローゾ委員長による要請に従って、モンティ教授が2010年5月9日に提出したのが「単一市場の再開」についてという報告書である。報告書は、欧州裁判所の先決裁定について、「単一市場と EU から、これまで長きに渡って経済統合の重要な支持者であった EU 世論、労働者の運動、労働組合を疎外する可能性を持つ」とし、「ECJ の裁定は、各国レベルでの単一市場と社会的次元の間の誤った線引きをした」と続け、批判したうえで、次のような勧告を行った。すなわ

ち、① PWD の実施を明確化し、人の自由移動と国境を越えたサービスの提供の枠組みの中で労働者・企業の権利義務、行政の協力、罰則に関する情報の流布を強化すること、② 理事会規則 (EC) No 2679/98の第2条にモデル化されたストライキ権を保証する条項 (いわゆるモンティ II 規則) と指令適用に関する労働争議の非公式な紛争解決制度を導入することである。

2010年10月27日、欧州委員会はコミュニケーションを作成し、モンティ報告の内容を実施するための50の提案を行ったが、そのうちの2つの提案 (提案29番および30番) が、PWD に関するモンティ報告の2つの勧告の効果的実施のための戦略であった。提案29番では、欧州委員会は、団体行動の権利を含め、EU の基本権憲章の中で保障されている権利が考慮されるよう確保すること、提案30番では、2011年に欧州委員会がPWD の実施を改善する目的で法的提案を採択し、単一市場の経済的自由の文脈内に基本的社会権の行使を明確化することを提案した。

ETUC やビジネスヨーロッパからも意見を聴取し、世論の反応も見た後、欧州委員会は、2011年4月13日、「単一市場法一成長を促し、信頼を強化するための12の梃子」と題したコミュニケーションを採択した。この12の優先課題の中に、海外派遣労働者についての法提案が含まれていた。このPWD について、欧州経済社会評議会とEU 理事会が、関心を示した。

他機関の反応を受けて、欧州委員会は2012年3月21日、① PWD の強化に関する指令の提案と、②開業の自由とサービス提供の自由の文脈内でのストライキ権の行使に関する理事会規則の提案 (いわゆるモンティ II 規則) という2つの提案を行った。欧州委員会の提案の意図は、労働者の保護と公正な競争はEU の単一市場のコインの両面であるが、EU で働く100万人以上の国外派遣労働者たちの最低雇用条件・労働条件が守られていないことが多いことが明らかになってきたため、EU 単一市場を労働者と企業の両方にとってよりよく機能するものに変えるというものである。

PWD の強化に関する指令は、PWD 自体を改正するものではないが、PWD を実際の適用において明確化するものであり、提案の骨子は次のようなものである。①労働者と企業に対して権利と義務に関する基準を明確化する、②各国の監督当局間の協力のためのルールを確立する、③海外派遣を脱法手段として使うペーパーカンパニーの増殖を防ぐため海外派遣の概念を明確化する、④各国の監督官の監督責任と権限を定義する、⑤権利保護の強化および苦情処理の改善である。PWD 自体を改正しない理由は、指令が労働者の権利保護とサービス提供の自由の間の有効な妥協であり、最低賃金、労働時間、職場の安全衛生など、受け入れ加盟国の最も重要な労働条件について定めているものであって、欧州委

員会はPWD自体は問題ないと考えているためである。

モンティⅡ規則の法案は、次のような内容になっていた。第1条（1）は、「この規則は団体行動をとる基本的権利の行使に関しEUレベルで適用される一般原則とルールを規定するものである」と謳うが、第1条（2）は、この規則は、各国の国内法や慣習に従って各加盟国の労使関係制度によって認められるストライキ権などの基本的権利の行使には影響を与えないとしている。第2条は、「一般原則」として、条約の中で保障されている開業の自由とサービス提供の自由の行使は、ストライキの権利や自由を含む団体行動をとる基本的権利を尊重しなければならないが、反対に、ストライキの権利や自由を含んだ団体行動をとる基本的権利も、これら経済的自由を尊重しなければならないと定めている。第3条は、「紛争解決制度」についての規定で、一方で、裁判外の紛争解決制度を持つ加盟国は、ストライキの権利や自由を含む団体行動をとる権利の行使から紛争が生じた場合にもそのような裁判外の紛争解決制度を利用できる機会を与えなければならないことを規定し、他方で、欧州レベルの労使がEUレベルで、裁判外の紛争解決のための調停・仲裁制度に関する協定を結ぶこともできると規定する。第4条は「警告制度」で、域内市場の正当な機能を妨げるような深刻な状況や、労使関係制度を深刻に損ない、深刻な社会不安を引き起こすような事態が生じた場合、関係する加盟国は開業国またはサービス提供元の加盟国、他の関連する加盟国、欧州委員会にただちに通知することを定めている。第5条は発効に関するものである。モンティⅡ規則はこのようにわずか5条からなる短い規則となっている¹⁰⁾。

（4）モンティⅡ規則とPWDをめぐる議論

モンティⅡ規則とPWD強化のための欧州委員会提案について、ETUCは2012年4月19日、運営委員会の会合で、反対の宣言を採択した。反対理由は、欧州委員会の提案は労働者の保護と国境を超えるサービスの提供の容易化の間の適度な均衡を図るものとは言えないというもので、ETUCはモンティⅡ規則の提案は拒否し、欧州委員会にPWDの見直しを求めた。

ETUCの主張は、団体行動をとる自由を制約するEU法は欧州労働組合運動には受け入れられないものであり、団体行動をとる権利はEU法と国際法によって保障された基本的権利であり、欧州委員会の提案はEU基本権利憲章、欧州社会憲章、欧州人権規約、ILO規約87条および98条と矛盾しているとしている。

ETUCがモンティⅡ規則に反対する根拠は具体的には以下のものである。①それが団体行動をとる権利を制約している、②経済的自由が基本的社会権に優越しないと保証して

いない。つまり、紛争が生じた際、基本的社会権が優先すると保証していない、③各国裁判所と究極的には欧州裁判所に団体行動が必要かどうかを決定させる、ヴァイキング事件における欧州裁判所先決裁定によって展開された比例性のテストを強化してしまっている、④それはヴァイキング事件とラバル事件において欧州裁判所によって与えられた解釈を強化してしまい、先決裁定から生じた、バローゾ委員長が解決方法を見つけると確約した諸問題の解決にならない¹¹⁾。

4月19日の声明に続き、ETUCは、6月5・6日の理事会では立場を再び採択し、以下のことを求めた。すなわち、①法的基礎をTFEUの第53条(1)および第62条の域内市場だけでなく、第153条の社会政策に広げること、②労働者の地位に関係なく、労働者を適切に保護するよう確保し、雇用条件について一時的派遣労働者に適用されるよう確保すること、③派遣の概念を決定する基準のリストはすべての加盟国を拘束するものとし、基準が満たされたか加盟国がいつ審査することになるのか明示すること、偽装自営業者を通じたPWDの迂回の可能性を低下させるためILO勧告第198号を加えること、④悪用や誤用、回避を止める措置を入れること、⑤共同責任のメカニズムを導入し、主たる契約者にすべての下請けの法令順守に責任を持たせること、⑥監督は受入国が行うことなどである。

欧州委員会提案について、欧州産業界は反対の意を表明した。ビジネスヨーロッパの立場は、PWDを強化することは強く支持するが、EUの共同責任制度というのはその目的を達成する正しい方法ではないとした。欧州委員会が提案する制度は、19か国の建設部門の企業に新たな義務を課すもので、強化の責任を企業に負わすべきでない。企業は下請け企業によって雇用されている個々人の賃金についての情報を得る権利はなく、そのような責任を課すと、サービスの単一市場の発展を阻害し、欧州企業の競争力を弱めるとした。

労働者側からの強い反対に遭い、欧州委員会はその後、モンティⅡ規則提案を取り下げる決定をした。ETUCは9月12日付けのプレスリリースで、この取り下げを歓迎しながらも、取り下げによって、ヴァイキングおよびラバルの判決において欧州裁判所によってもたらされた諸問題が解決されないことを憂慮し、欧州委員会が一刻も早く、現状を打開して、基本的社会権が経済的自由によって制約されないよう確保するよう求めた。他方、欧州産業界も、取り下げを歓迎した。欧州産業界は、9月12日のプレスリリースの中で、ヴァイキングとラバルの欧州裁判所裁定に再び言及して、これらの裁判はストライキ権が比例的に行使されるか否かを評価するための比例性の公正なテストを各国裁判所に示したものとして評価し、この分野での規則の見直しの必要は一切ないという考えを表明している¹²⁾。

5. おわりに～モンティ II 規則の今後

本論文では、最初にヴァイキング社という企業の詳細を見たが、海運業を営むヴァイキング社という企業は、本田（2009）において見たようなラバル社とは全く異なり、フィンランド証券市場に上場するフィンランド大手の企業である。サービス業ゆえに人件費の適切な管理はその競争力維持のため重要な要素である。ヴァイキング社は、EUの単一市場（人、資本、サービスが自由に移動できる経済領域）と近年のEU第5次拡大という与えられたゲームのルールの下で、ヴァイキング社の元々の運航拠点であったエストニアがEUに加盟するのを見越して、Rosellaという船をエストニア船籍に変更し、企業経営の効率化を図ろうとしたに過ぎず、ヴァイキング社の経営判断は、そのルールの下では合理的なものである。

他方、ヴァイキング事件に対する欧州裁判所の先決裁定と、その後の労働組合や欧州諸機関における議論を詳細に見ていくと、この先決裁定が、EU諸国で保障されてきた基本的な人権のひとつである団体行動権、とりわけ争議権を実質上行使不可能にするという点で、EU統合に重大な葛藤をもたらすものであることがわかる。

しかしそれは、この事件の先決裁定自体の問題というよりも、経済統合とその社会的側面の発展を同時に目指してきたEU統合そのものが抱える葛藤であると言える。統合の経済的側面と社会的側面の両方を同時に発展させることこそ、他地域の経済統合に見られないEUの最大の特徴である。その最適なバランスを見出していくことは、困難なプロセスを伴うかもしれないが、EUのアイデンティティに関わる極めて重要な課題である。いまだ経済危機から抜け出せていないなか、欧州産業界と欧州労働者の間の利害の衝突がいつそう深まって来ているように見えるが、これを調整し、経済的側面と社会的側面の間のバランスをとるために、EUがどのようにルールを変更・形成していくのか、ヨーロッパのソーシャルモデルはどこに行くのかという問題は非常に興味深く、今後もその行方を注視していきたい。

[付記] 聞き取り調査に快く応じて下さったヴァイキング社の副社長ヤン・ハンセス氏にはこの場を借りて厚くお礼申し上げたい。フィンランド船員組合の代表者（＝担当者）の方へのインタビューが叶わず残念であったが、代わりにインタビューに応じていただき、有益な情報を提供していただいたケネス・ボンダス氏にも深く敬意を表したい（I would like to thank you, Mr. Jan Hanses from Viking Line, and Mr. Kenneth Bondas from FSU for your generous cooperation.）。本論文は平成21～24年度科学研究費補助金、基盤研究（C）（課題番号21530280）による研究成果の一部である。

【注】

- 1) 両事件の裁判の後、①欧州社会モデルに対する影響に関する研究、②欧州レベルでの労働組合の連帯に関する研究、③欧州派遣労働者に関する経済社会的効果の研究などに関心が高まり、また、欧州委員会の依頼や労働組合関係の奨励で行われた研究も増え、これらの分野における研究が盛んに行われるようになった。①に関する研究として、Moreau (2011), Whyman (2012) らの研究（後者は欧州社会モデルの展望に懐疑的）、②に関する研究として、Gajewska (2009), Meardi (2012)、③に関する研究として、Ecorys (2011), Lalanne (2011), Cremers (2011), Lillie (2012) をここでは挙げておきたい。また、法律の分野の議論は、Hatzopoulos (2006), Tryfonidou (2009) などがある。
- 2) マリエハムン (Mariehamn) はスウェーデン語で、フィンランド語ではマーリアンハミナ (Maarianhamina) であるが、マリエハムンはフィンランドに属しながらも、住民の9割近くがスウェーデン語を話すため、本稿では町の名前をマリエハムンで統一する。
- 3) ヴァイキング社の沿革についての情報は、基本的に Viking Line (2000) に依拠している。最新情報については、ヴァイキング社のウェブサイト提供の情報および聞き取り調査による。なお、Viking Line Abp 社は本来はヴァイキングライン社と訳すべきであるが、ヴァイキング事件関連のニュースの日本語訳がヴァイキング社となっており、英語文献でも通常 Line が略されていることから、本論文ではヴァイキング社で統一した。
- 4) 所有船に関する情報は、基本的に Viking Line (2009b) の情報に依拠している。
- 5) Viking Line (2003), p.4.
- 6) 欧州裁判所先決裁定は、Court of Justice of the European Communities (2007) による。
- 7) Viking Line (2006), p.6.
- 8) Viking Line (2008), p.3.
- 9) 以下の各アクターの立場については、European Commission (2012a), European Commission (2012b) を参照した。
- 10) ただし、前文は比較的長いものになっている。本論文では割愛した。
- 11) ETUC の主張は、参考文献に記した ETUC のプレスリリース文による。
- 12) ビジネスヨーロッパの主張は、参考文献に記した同団体のプレスリリース文を参照した。

【参考文献】

[外国語文献]

- ・ Bucker, Andreas and Wiebke Warneck (eds.), *Viking - Laval - Rüffert: Consequences and policy perspectives*, ETUI.
- ・ Court of Justice of the European Communities (2007), *Reports of Cases: before the Court of Justice the Court of First Instance, Section I Court of Justice, 2007-12 (A), I-10779-10840*.
- ・ Cremers, Jan (2011), *In search of cheap labour in Europe: Working and living conditions of posted workers*, CLR Studies 6, International Books.
- ・ Ecorys (2011), 'Study on the Economic and Social Effects associated with the phenomenon of posting of workers in the EU', Final Report, March.

- ・ European Commission (2012a), 'Commission staff working document executive summary of the impact assessment accompanying the document proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on the enforcement of Directive 96/71/EC concerning the posting of workers in the framework of the provision of services and Proposal for a Council Regulation on the exercise of the right to take collective action within the context of the freedom of establishment and the freedom to provide services', *COM(2012)64 final*, Brussels, 21. 3. 2012.
- ・ European Commission (2012b), 'Proposal for a Council Regulation: on the exercise of the right to take collective action within the context of the freedom of establishment and the freedom to provide services', *COM(2012)130 final*, Brussels, 21. 3. 2012.
- ・ Gajewska, Katarzyna (2009), *Transnational Labour Solidarity: Mechanisms of commitment to Cooperation within the European Trade Union Movement*, Routledge.
- ・ Hatzopoulos, Vassilis and Thien Uyen Do (2006), 'The Case Law of the ECJ concerning the Free Provision of Services: 2000-2005', *Common Market Law Review* 43, pp.923-991.
- ・ Lille, Nathan (2011), 'Subcontracting, Posted Migrants and Labour Market Segmentation in Finland', *British Journal of Industrial Relations* 50:1, pp.148-167.
- ・ Lalanne, Stéphane (2011), 'Posting of workers, EU enlargement and the globalization of trade in services', *International Labour Review* 150, pp.3-4.
- ・ Meardi, Guglielmo (2012), 'Union Immobility? Trade Unions and the Freedoms of Movement in the Enlarged EU', *British Journal of Industrial Relations* 50:1, pp.99-120.
- ・ Moreau, Marie-Ange (ed.) (2011), *Before and After the Economic Crisis: What Implications for the 'European Social Model' ?*, Edward Elgar.
- ・ Tryfonidou, Alina (2009), 'In Search of the Aim of the EC Free Movement of Persons Provisions: has the Court of Justice Missed the Point?', *Common Market Law Review* 46, pp.1591-1620.
- ・ Whyman, Philip B. (2012), Mark Baimbridge, Andrew Muller (eds.), *The Political Economy of the European Social Model*, Routledge.

[ヴァイキング社関連資料]

- ・ Viking Line (2000), *The History*.
- ・ Viking Line (2003), *Annual Report*, November 1, 2001 – October 31, 2002.
- ・ Viking Line (2004), *Annual Report*, November 1, 2002 – October 31, 2003.
- ・ Viking Line (2005), *Annual Report*, November 1, 2003 – October 31, 2004.
- ・ Viking Line (2006), *Annual Report*, November 1, 2004 – October 31, 2005.
- ・ Viking Line (2007), *Annual Report*, November 1, 2005 – October 31, 2006.
- ・ Viking Line (2008), *Annual Report*, November 1, 2006 – October 31, 2007.

- ・ Viking Line (2009a), *Annual Report*, November 1, 2007 – October 31, 2008.
- ・ Viking Line (2009b), *The Ships 1959-2009*.
http://www.vikingline.com/Documents/download/The_ships_2009.pdf
- ・ Viking Line (2010), *Annual Report*, November 1, 2008 – October 31, 2009.
- ・ Viking Line (2011), *Annual Report*, November 1, 2009 – December 31, 2010.
- ・ Viking Line (2012), *Annual Report*, January 1 – December 31, 2011.

[各団体プレスリリース]

- ・ Business Europe, 'Commission Made the Right Decision on Right to Strike', Press Release, 12 September 2012.
(<http://www.buinessurope.eu/content/default.asp?PageID=568&DocID=30658>)
- ・ Business Europe, 'Commission Proposals on Posting of Workers Undermine the Development of the Single Market', Press Release, 21 March 2012.
(<http://www.buinessurope.eu/content/default.asp?PageID=568&DocID=30033>)
- ・ ETUC, 'ETUC position on the Enforcement Directive of the Posting of Workers Directive', on 5-6 June 2012. (<http://www.etuc.org/a/10037>)
- ・ ETUC, 'ETUC Declaration on the Commission proposals for Monti II Regulation and Enforcement Directive of the Posting of Workers Directive', 19/04/2012.
(<http://www.etuc.org/a/9917>)
- ・ ETUC, 'ETUC welcomes the decision to withdraw the Monti II Regulation', 12/09/2012
(<http://www.etuc.org/a/10329>)

[日本語文献]

- ・ 庄司克宏（編）（2008）『EU 法実務篇』岩波書店。
- ・ 滝川敏明（2010）『日米 EU の独禁法と競争政策 [第4版]』青林書院。
- ・ 中村徹（2012）『制度としての EU 共通航空政策の展開』晃洋書房。
- ・ 本田雅子（2009）「EU 拡大と労働移動—第5次拡大におけるスウェーデンとラトビアのケース—」, 『大阪産業大学経済学論集』, 第11巻, 第1号, pp.97-122。
- ・ 本田雅子（2011）「EU における国外派遣労働者—イギリスで生じた労働争議に関する一考察—」 『大阪産業大学経済学論集』, 第12巻, 第2号, pp.97-115。

[聞き取り調査]

- ・ 2012年3月14日（水）14～15時,
場所：Viking 社,
対象者：Executive Vice President and Deputy CEO ヤン・ハンセス（Jan Hanses）氏。
- ・ 2012年3月15日（木）12時30分～13時30分,

EUにおける経済的自由と社会民主的権利の衝突（本田雅子）

場所：S.M. Union F.S. 事務所,

対象者：Union Secretary ケネス・ボンダス（Kenneth Bondas）氏。

Conflict between Economic Freedom and Social Democratic Rights in the EU:

Debates Concerning the Viking Case, ECJ Preliminary Rulings, and Monti II Regulation

HONDA Masako

Key Words : EU, internal market, EU enlargement, Finland

Abstract

In two previous articles, I presented two case studies on conflicts between trade unions and employers in EU member countries: one in Sweden and the other in the U.K. Both case studies indicate these conflicts originate in the EU's two important but partly conflicting aims, namely, ensuring complete economic freedom within the EU, and guaranteeing full social democratic rights which have been long established in EU member countries. Conflicts over these issues have become more intense since the fifth enlargement of the EU. To establish an appropriate balance between economic freedoms and social democratic rights is an urgent and challenging task for the EU. Presented here is a third case study to complete this series of studies. It introduces the conflict between the Finnish shipping company "Viking" and the Finnish trade union, and examines public debate after the preliminary ruling of the ECJ concerning the Viking Case. I argue that it is vital for the EU to find a fair balance between the abovementioned two aims.