

第1章 トラック労働運動の到達点

——全自運・運輸一般の闘いを通じて

國分武(元運輸一般・書記長)

はじめに

表題のレポートは、全自運、運輸一般がめざした西欧的労働組合を念頭において、企業横断的な運動と組織への実践的挑戦を、私なりに、5つの観点から整理したものである。部会報告後に50ページにまとめているが、今回は、その要約である。小単産の体験ではあるが、労働組合運動再構築の課題は、何よりも企業横断的な労働運動と組織形態の追求にあると考えるからである。

1. 組織の概略(全自運・運輸一般の生い立ちと成長)

1) 全貨労連(全国貨物自動車運送労働組合連合会)

- ・ 1946年結成 戦後各地のトラック企業・事業所で労働組合が結成され、その県組織、企業別組織の連合体、48年30都府県で38,692人(組織労働者の約8割を結集)
- ・ 産別にも総同盟にも加盟せず、全労連に加盟
- ・ 全自運は、この全貨労連を全自運の前身として位置づけている。

2) 全自運(全国自動車運輸労働組合)

- ・ 1950年結成 全貨労連と総同盟系の全運労(全国自動車運輸同盟)が合同
- ・ 1952年 総評の戦闘化を評価して加盟 総同盟系が脱退
- ・ 1961年 連合会から脱皮し、個人加盟を原則とする単一化の規約を決定
- ・ 1965年 大分裂攻撃 大手路線が脱退 実数38,000人が10,000人を割る
- ・ 1965～1970年代 全自運再建に向けて、「体制と財政」の確立、「職場に労働組合を確立する」たたかいを提起。機関紙の個人購読制、地本・支部段階での系統的な基礎理論の教育を重視、組合員教科書の作成。分裂に伴う組織破壊攻撃の争議を数多く闘う中で、組織を拡大強化
- ・ 1974年 総評の右傾化に反対し、統一労組懇を結成
- ・ 1976年 世界労連運輸インターに加盟

3) 運輸一般(全日本運輸一般労働組合)

- ・ 1977年結成 全自運と地方合同労組(函館合同、帯広合同、松山一般、下関合同)その後、小樽一般、静岡中小労連、富山合同、和歌山合同、熊本合同などが合流
- ・ 1981年 『基本構想』に反対し、階級的民主的ナショナルセンター確立の展望を開く特別決議」を採択
- ・ 1982年 権力弾圧
- ・ 1989年 労働戦線の右翼的再編に反対、全労連結成に参加
- ・ 1993年 2万人を突破(20,740人・労働省調査)

- ・ 1999年 建交労へ 21,500人、約200支部

2. 統一要求の実現にむけた闘い

1) トラック独自の統一要求を掲げて

統一要求は企業主義脱皮の基本である。中央や地方の定期大会や春闘直前の臨時大会では、何を統一要求にするかの議論が必ずあったし、大会資料には、各構成組織の統一要求実現状況の一覧があった。「労働組合は要求で団結する。」の原則は、企業内の労働者の団結だけでなく、「統一要求」により、産業別にも企業を越えた団結をつくりだす基礎となっていたのである。

トラック独自の統一要求として、賃金では「歩合給・刺激給の廃止」「産業別最低賃金」「大型運転手最低保障賃金」などを、早い時期から掲げている。個別企業によって異なる賃金体系に最賃協定などの「しぼり」を打ち込み、賃金・労働条件に対する最低規制とその平準化、水準アップを追求したのである。現在、歩合給は多くの構成組織で20%以下に、産別最賃・175,500円、大型運転者最低保障賃金30万円前後を協定している。また、産別最賃の法制度確立をめざして、競合労組との共闘を20年以上取り組んでいる。

2) トラック産業政策と要求実現

トラック運輸産業は、産業構造の変遷、政府・財界の運輸政策に大きく左右されるうえ、業界の99%が中小零細企業である。トラック保有が20台、30台が圧倒的多数で、「一人親方」も激増という実態から、大企業荷主を頂点とする重層的下請け構造と、恒常的な過当競争におかれている。

そのため、全自運・運輸一般は、「要求実現の手段として政策研究を行い、大衆の運動によって社会化をはかる」という観点で政策闘争を重視し、政府や業界団体を相手とする制度要求を掲げ、省庁交渉、国会闘争を含む大衆運動の展開によって、労働条件・労働環境の向上を勝ち取ってきた。

最初の闘いは、1959年「神風トラック追放、統一運行基準確立」である。

この運動は、トラック運送の長距離化、トンボ帰り運行など新たな労働条件が発生するもとの提起された。マスコミにも取り上げられ、国会での引間委員長が参考人として意見陳述、国会議員の長距離便乗調査、運輸大臣の事業所視察などが行われた。統一基準は闘いで実現するが、神風トラックはなくなり、その後も、荷主の運賃切り下げ、ジャストインタイムの強要などによる無理な運行による重大事故が続発した。「交通事故撲滅大運動」など、長い闘いを経て、現在では大型車両にスピード制御が装着されるまでとなり、「神風トラック」はほとんど姿を消している。

同様の闘いは、69年「過積酷書」の発表に始まる撲滅運動がある。荷主による過積載の強要は、運賃の低下だけでなく、運転手や一般市民も重大事故に巻き込む原因となっていたが、持続的・大衆的な闘いで、今日では事業法・道交法での厳しい規制となり、過積載はほぼなくなっている。

これらの闘いは、「公正取引確立」の要求闘争に引き継がれ、一定の到達点を築いている。

90年の事業規制緩和で運賃は「認可運賃」から事実上の自由運賃とされ、荷主による運賃買いたたきはあっというま激しくなった。運輸一般は、運輸省、中小企業庁や公正取引委員会に、繰り返し、具体的な事実を突き付けて改善を迫り、建交労となった2003年「下請中小企業振興法」と「下請代金支払

遅延防止法」二法をトラック業種も対象にさせ、さらに、2009年には、独占禁止法が改正され、トラックにおける荷主の不公正取引の優越的地位の濫用が、特殊指定されるという到達点をつくった。

3. 集団交渉を軸に企業横断的交渉スタイルの確立へ

1) 戦後(47年)、早くも統一労働協約を締結

全自運・運輸一般の企業横断的交渉スタイルは、5つの段階を経て確立されている。

第1段階は、戦後初期の闘いである。統一要求にもとづき、経営者団体を相手とする闘いは、46年、大阪と愛知が事業組合との間で経営協議会を開始、それが他の地方にも波及して、翌47年には、東貨労・大貨労が事業組合との間で統一労働協約を締結している。

こうした動きにGHQは機敏に反応し、東京では事業組合を解散して、東京トラック協会を設立し、経営者団体の強化と労働組合対策に乗り出している。

2) 総評・全交運の仲間とスクラムを組んで

第2段階は、総評全交運の統一闘争と結合した、中央集団交渉である。

52年総評参加を決めた全自運は、ナショナルセンターの統一闘争と結合して、闘いが全国的かつ戦闘的になっていく。注目すべきは、58年～64年にかけての定期路線トラックの仲間の闘いである。定期路線は大型車で長距離運行という当時の運転者の花形であったが、東京・大阪トンボ帰りなど労働実態は苛酷であった。

58年全自運は「定期路線における標準労働条件(案)」を提起し、61年には、日本トラック協会に対して「統一最低賃金・統一労働条件の中央協定化」の中央交渉を申し入れ、合わせて、「定期路線55組織の争議予告」を中央本部が統一して行った。統一予告は初めてであり、65年まで続く。(路線の争議予告は、法律で10日前と定められている)

62年春闘では、中労委を舞台とした路線17支部の中央集団交渉が実現、経営側が中労委調停を受諾し、「東海道定期路線統一運行基準」が締結された。さらに、63年、定期路線統一交渉団(17社)は、統一ストと中労委調停などを混ぜ合わせて闘い、定期路線交渉は賃上げのほかに産別最賃のほとんどの協定と8-7制への時短を勝ち取るのである。

この時期に、実力闘争と合わせて、「神風トラック追放」の政策闘争も大衆的に推進し、マスコミを味方に行っている点も特徴的である。

64年春闘は、資本の攻撃ですでに分裂策動が開始されていたが、定期路線23支部は、春闘の4・17統一ストライキ(24時間)を整然と打ち抜いている。

この時期、路線以外の仲間にも、61年に東海地区生コン支部(3社)、滋賀定期路線(3社)の集団交渉、63年には、牛乳共闘中央統一交渉団が中労委を舞台とする統一ストと集団交渉を行っている。地方では、61年に東貨労統一交渉が始まり、64年には、東京地本として19社と集団交渉を実現。産別最賃15歳13000円を15社と協定、さらに、大阪地本集団交渉は、産別最低賃金と時短で30社と統一協定を締結している。

3) 分裂攻撃をはね返し、70年代に集団交渉を再構築

第3段階は、分裂攻撃で寸断された集団交渉の再構築である。

65年の組織分裂で大手路線を中心とする大半が脱退、65年春闘以降、中央集団交渉は途絶える。しかし、全自運は総評の統一行動には忠実に参加し、全交運の2H、4H、24Hなどの統一ストライキも忠実に打ち抜いていく。中央としての交渉・協定は困難になるが、戦闘性を損なうことなく、地方・業種別に力をつけていくのである。

65年は困難な中で、大阪地本集団交渉が14社と協定、67年には静岡生コン支部集団交渉が行われている。東京地本は70年から集団交渉の再構築に取り掛かり、74年には、20社との間で統一協定を締結。その内容は、最低保障、年次有給休暇など統一労働条件のほか、重大な労働条件の変更、会社解散・事業所閉鎖などの広範な事前協議、組合活動(機関会議、学習集会、政府自治体との交渉、未組織の組織化)に関わる賃金保障、「全国一律最低賃金制の確立」や「運賃問題についての共同研究」の労使共同確認などである。

4) 運輸一般結成後は、「中小企業方針」の下、集団交渉が大きく前進

第4段階は、蓄積してきた集団交渉が高い到達水準をつくる時代である。

70年初頭に再構築された集団交渉は、77年の運輸一般結成前後から本格的になる「中小企業方針」に基づき、中央・地方・業種の労使協議会の設立と両輪の形で、一気に拡大していく。東京・静岡・愛知・大阪・兵庫・京滋・福岡など全国各地地方本部の集団交渉と有力地域支部単位の集団交渉、生コン・清掃・海上コンテナ・危険物・重機・馬匹などの地方単位の業種別集団交渉である。70年代、80年代と蓄積した地方・地域・業種の集団交渉は、94年には、23単位、216社に達した。私の記憶では、最高時の到達点では、交渉機能を持つ運輸一般組織の約4割、組織人員でも約6割が統一協定の範囲に入ったと記憶する。

5) 生コン、清掃は、経営者団体との集団交渉へ

さらにこれらの集団交渉のうち、関西生コン支部は73年に集団交渉を開始、82年には交通労連、全港湾など同盟・中立組合も含めた4労組の統一集団交渉に発展させ、交渉相手も個別企業ではなく経営者団体とする到達点をつくりあげる。84年の武一派問題で関西生コン支部は分裂するが、98年にはその武「連帯労組」含め、5労組の統一交渉を回復する。業界との力関係では82年にすでに、関係労組が統一ストライキに入れば大阪・兵庫の8割の生コン出荷を止めるまでに到達していた。2000年には、関東清掃支部が業者団体との集団交渉を実現するに至っている。

特定の業種・地域という問題はあるが、この時期に関西生コン支部の達した水準は、全自運・運輸一般がめざした西欧的労働運動の域に到達したといっても過言ではないと思う。

なお、関西生コン支部のたたかいは、他の中央支部や兵庫地本などのたたかひも含めて、芹沢壽良氏を中心とする「運輸一般組織機能調査研究会」がまとめた、「集团的労使関係を基礎とする産別機能の形成——活力ある労働組合運動を創造するうんゆ一般——賃金と社会保障臨時増刊号1983年」が詳細に分析している。

4. 中小企業における労使関係の在り方を追求

1) 「一面共闘、一面闘争」から「4つの方針」へ

全自運は組織分裂で大手が出て行った後、中小企業における労使関係を真剣に模索し始め、「一面共闘、一面闘争」の方針を打ち出す。「トラック運輸の資本も、独占資本・大資本・中小・零細と区別があり、特に中小零細の場合には、二面性（独占に収奪され、労働者を搾取する）を持っているのであるから、実力行使だけでなく、柔軟に戦わなければならない」という内容である。

73年秋のオイルショックと高度経済成長の破綻は、トラック業界に深刻な影響を与え、倒産が続出、各地で「経営危機」から企業と労働者の雇用を守る「倒産させない闘い」が展開された。経済危機の下でのこうした運動の実践にたち、76年9月の定期大会で中小企業方針として「4つの方針」を打ち出す。

- ・ 統一戦線を志向し、権利確保の態度をもつ経営者にたいしては、大衆的合意を基礎に、打撃的手段をとらない
- ・ 経営者の正当な要求についてはこれを支持し、積極的に行動をおこす。
- ・ 使用者概念を拡大し、真に解決能力あるものとのたたかいをおし進める
- ・ 使用者側に協業化・共同化を自発的に推進させ、また、共同でこれを進める。

これまで「合理化」に対する戦術的位置づけだった「一面共闘、一面闘争」の方針を、4つの内容を含む「中小企業方針」として、運動の基調に据え、基本的課題としての中小企業への対応に位置づけ、正面から、中小企業における労使関係の構築に取り組む姿勢に転換した。

2) 集团的労使関係の構築へ

この方針転換は、集団交渉の再構築とともに、全国・地方・業種単位の集团的労使関係の構築に発展する。集団交渉と労使協議会の活動が両輪となって進んでいくのである。中央・地方の労使協議会は、共同セミナー・シンポ・研修の開催（業界情勢、OA化、事故撲滅など）に発展し、労使の共同行動（売上税反対、石油よこせ、規制緩和反対の集会、国会要請など）、協同事業（集配センター、引越しセンター）へと進んだ。また、福祉面では、労使共同の共済制度や運動会・運輸一般まつりなどが継続的に取り組まれた。恒例となった春闘の全国各地のトラックパレード（デモ）も、生産手段であるトラックを労働組合に無料で貸し出すという点で、労使共同の一形態である。

3) 統一戦線、経済民主主義の立場で民主的「経営参加」へ

集团的労使関係の基礎となる個別企業の職場では、民主的「経営参加」の方針が実践された。恒常化する経営困難・経営危機には、「経理の公開」と労働組合の立場にたった経営分析が必須の課題であった。複式簿記のカラクリや決算諸表の見方を初歩から学ぶのは、現場の幹部には相当な苦労があったと思うが、各地本は「簿記学校」などを開催し、懸命にこの方針を実践した。中央の方針を紹介しておく。

「労使の協力共同を真にすすめるうえで、経営権を『聖域』とみなすのではなく、経理の公開、労働組合の民主的『参加』の方途を労使ともども追求する。この民主的「参加」は、今日、同盟などの右翼的潮流が提起している経営参加とはまったく異質のものである。右翼的潮流の経営参加は、団体交渉の制限と機能の制約を前提としているが、私たちが問題にしている民主的『参加』は、さきにのべた経済民主主義の実践の立場を基本にしながら、真に中小企業の危機を打開するために、経理の公開を初めとする労働者と労働組合の『知る権利』の徹底的な確立、団体交渉の諸制限の撤廃と上部団体、職場組織の交渉権の確立、争議行為の自由などを内容としているのである。」

「中小企業方針」は90年代に入って見直されている。その経過は割愛するが、運輸一般が統一戦線と経済民主主義の立場から、中小企業における労使関係の在り方を追求し、実践した経験は多くの貴重な教訓を残している。

5. 横断的組織の構築

1) 企業別組合からの脱皮、個人加盟の単一組織へ

全自運は、61年に組織の単一化を実現している。すなわち、全自運への加盟は、中央本部への個人加盟とし、中央本部の下に、地方本部、単組は支部とする体制を確立したので。

この際に、財政も中央本部に一括納入し、地本に交付する方式を提起している。財政の件は反対多数で決められなかったが、当時の全自運が、この時代から、企業別組合を脱皮し、西欧型の個人加盟・企業横断的組織形態を真剣に追求した姿勢は記憶されてよい。

この個人加盟方式について、「支部・分会を名乗ってはいいても、実態的には企業別組織の連合体」として、評価しない向きも一部にはあるが、表面的な評価であると思う。企業を越えた横断的組織の「単一化」は、個人加盟方式と一体のものとして追求されてきたからだ。運輸一般20年史が、「組織論的には全自運当時から地域支部方式、つまり小零細企業の単位から地域内の複数企業の集積を単位に単位労働組合をつくることにしました。運輸一般になってからは、総評・県評がつくった中小労連や合同労組のような中小零細企業別組合の連合組織ではなく、単一の地域支部にふさわしく、賃金・労働条件決定機構をつくることを方針化しました。」と述べている通り、統一要求・統一協定、集団交渉・集团的労使関係の構築は、個人加盟・横断的組織の組織論を裏打ちとして進められている。

2) 企業・地域・業種の3つの支部形態を追求

支部の形態も、全国的組織で子会社を持つ企業などについては企業支部に、地域的に業種単位で団結し組織機能を持つグループを業種支部に、その他は地域支部にした。企業支部では関連子会社を分会に組織したり、規約改正で地域の仲間を組織し地域支部に変身したりするなどの努力を重ねた。支部の規模は専従がおける300～500人をめざした。企業支部では神田支部650人、近鉄物流支部700人など、業種・地域支部では、1企業では5人～30人程度の分会でも、神戸支部700人、大阪中央支部450人、関西生コン支部3000人、関東清掃支部700人など、全国に数百名規模の企業・地域・業種支部が次々と生まれた。支部の単一組織としての機能を形成するたたかいの中で、業種や企業を越えた運動を組織し指導する能力を持つ多数の幹部活動家をつくりだし、運動と組織は飛躍的に発展した。

77年運輸一般結成時10,216人は、93年に2万人を超え、96年22,773人（労働省調査）となっている。この背景には、1988年の資料で、765企業に存在する支部・分会の割合が、企業支部が16%、業種支部24%、地域支部60%と、全組織の84%が企業横断的組織となっている組織形態にあると私は確信している。

6. 階級的・民主的強化とナショナルセンターの選択

1) 65年の組織破壊攻撃を乗り越えて

62～64年と続いた路線大手の中央集団交渉と統一ストを財界が見逃すはずはなかった。64年の「同盟」結成、ケネディ・ライシャワー路線に象徴される労働組合への財界の攻撃は、全自運も対象とされた。大和（現・ヤマト）をはじめ主要な組合幹部が渡米し、「教育」されて、帰国後、分裂の先頭に立った。全自運から大手の大半が脱落する。全自運は「産業別統一闘争の前進のみに気を奪われ、米日独占資本の右翼的勢力の育成や現場の『合理化』の実体、そこに生まれていた企業内組合幹部の苦悩を見過ごし、また現場に労働組合がない状態にたいする適切な対応がなされず、分裂派の背景や条件などの洞察をおこなうことなく理論的に論破することに急であった・・・」と。自己批判し、「①現場を基礎にする。②個人加盟の原則を徹底し、階級的自覚を深める教育・学習を重視する。③産業別統一闘争を発展させる。④統一戦線をめざしてたたかう」——の基本方針を確立する。そして、横断的組織と運動の構築とともに、機関紙の個人購読制、独自の教科書発行など教育・学習強化、組合費の中央本部直納、組織拡大・争議指導の徹底など、様々な努力を通じて、組織の再構築を追求した。

2) 「倒産させない闘い」と「背景資本の責任追及」

多発する争議では、大資本による組合敵視、組合破壊攻撃に対して、「真に解決能力のある」背景資本を正面にすえた大衆的抗議行動を断固として展開した。大阪植月さん殺害事件では、東洋製罐を正面にすえて、牛乳闘争では、森永資本と真っ向から立ち向かって勝利解決を手にした。経営危機による倒産攻撃については「倒産させない闘い」を全国的に展開し、函館運送、秋田運送、中央通運、近鉄物流、関西急送など、現在につながる中央・地方の拠点を残した。一方、新結成による中小零細企業の争議発生を未然に防ぐべく、「争議にさせない」指導も徹底した。

3) 不断の組織拡大と意識的な教育学習

労働組合の階級的強化は、不断の組織拡大による新組合の加入と意識的な教育・学習にある。組織拡大については1億円カンパ（一人1万円）で拡大資金をつくり、系統的な組織拡大統一行動に取り組み、オルグの育成に特別に力を入れた。「組織オルグの手引き」の発行とオルグ養成講座、争議にさせない指導の徹底などにより、一時は「作ってはつぶされ」「賽の川原の石積み」とまで言われた新組織の結成・定着のむずかしさを、成功率20%台から80%台に逆転させた。教育面では全自運・運輸一般教科書の発行、パワーアップ試験の大量受講運動、夏季青年労働学校、トラック研究集会などを通じて、搾取の仕組みから業界の民主的改革まで、労働組合運動の理論・思想面を重視した。

大衆的な運動では、一人 100 筆、1000 筆の多数の署名英雄を生んだ「人間回復署名」などの取り組みや、トラック大運動への実践的参加、様々な政治闘争、原水禁運動への大量参加、政党支持の自由と後援会活動の活発化など、様々な努力を重ねたのである。

4) 権力弾圧に抗して

82 年 6 月から始まる関西生コン支部への権力弾圧や、東京生コン支部の恐喝容疑の関連で中央本部・東京地本への家宅捜査と、東京生コン支部三役の 200 日以上にわたる長期拘留などの、一連の弾圧は、一部組合と幹部の腐敗や基本路線からの逸脱問題に端を発しているが、まぎれもない運輸一般への弾圧であった。77 年の運輸一般結成以降、企業横断的運動と組織は大きく前進し、77-82 年の 5 年間で、組織は倍増していた。同時に、運輸一般は、すでに統一労組懇の中心であり、労働戦線の右翼的再編に真っ向から抵抗し、81 年 9 月の定期大会では、「『基本構想』に反対し、階級的民主的ナショナルセンター確立の展望を開く特別決議」を採択していた。労働組合運動を企業内に押し込み、総評を解体し、労働戦線の反共・右翼的再編をもくろむ資本の側には容認できない存在だったのである。

しかし、運輸一般は弾圧に屈することなく、以降、90 年後半にかけて、新たな到達点を築きあげていく。

5) 階級的ナショナルセンターの選択

戦後日本の労働組合は、時代情勢を背景として階級的潮流と右翼的潮流のナショナルセンターに分かれ、激しくせめぎ合ってきた。単産が選択するナショナルセンターによって、その労働組合の性格・体質をおよそ知ることができる。全自運・運輸一般は 3 度にわたるナショナルセンターの選択をするが、一貫して階級的潮流に組みし、その発展に力を尽くしてきた。

第 1 の選択は、47 年 4 月の全労連加盟である。戦後早々 1946 年に結成された全貨労連（全自運の前身）は、1947 年全労連に結集した。1947 年 3 月に結成された全労連は、446 万人組織労働者の 84% を結集していた。

第 2 の選択は、全自運時代の 52 年の総評加盟である。全労連は 1949 年米占領軍に解散され、同時にレットパージや下山・三鷹・松山事件など謀略と大弾圧がおこなわれる。一方、米占領軍の指導の下に総評が結成されるが、総評は高揚する労働者・国民のたたかいの中で、「ニワトリがアヒルになった」といわれるように戦闘性を増す。全自運は、「全体として総評の戦闘化を評価し、講和・安保条約反対、破防法、労働法規改悪の闘いに参加する方向をとった」（全自運 30 年史）

第 3 の選択は、運輸一般時代の 89 年全労連結成である。第 1、第 2 の選択と大きく違うのは、「選択」というよりは、自ら主体的に新しいナショナルセンター結成に大きく関わったということであろう。運輸一般は、全労連結成の中心的役割を果たした。