

## 労働組合の自己変革と地域に生きる労働者企業

—自交総連大分地連の自主経営闘争—

高野 修（自交総連大分地連・執行委員長）

### 自交総連大分地連とは

自交総連はハイヤー、タクシー労働者の産業別の労働組合で、約500人の組織人員、うちタクシー労働者は400人ほどです。大分県内のタクシー乗務員が4200人で、労働組合に組織された労働者は2000人のうち約20%が自交総連の組合員です。県内のタクシー業界は個人タクシーを除きますと110社あり、1社あたり保有台数25台強、10台以下が37社、11台から30台が43社で、これだけで全体の73%にもなり、きわめて小規模零細というのが特徴になっています。これは大分県に限ったことではなくて九州運輸局管内では同様の傾向があり、他の運輸局よりひどい状況といえます。

私たちはこうした小規模零細な企業が多い中で、結成して32年になりました。

### 経営の最終責任を労組が

さて私たち自交総連大分地連は3つの自主経営会社を持っています。日田市の新三隈タクシー、佐賀関町のセキタクシー、豊後高田市の宇佐参宮タクシー、いずれも企業形態としては有限会社の形態をとっていますが、労働組合の組織所有であります。それぞれ自主経営企業として開業してから20年、10年、7年となっています。

3社はそれぞれ自主経営開始までの経過にはありますが、大分地連労働組合運動の結果として、企業を労働組合を通じて所有する立場を明確に宣言しました。すなわち経営の最終責任を労働組合が引き受けるという立場です。そして今日までまがりなりにもやってこれたのは、大分地連という産業別労働組合の指導や援助があったからだと総括しているところです。

3社の例は労働者でも立派に経営ができるということを証明したものであると同時に、労働組合

運動と自主経営の結合に苦闘した実際例として今後の参考になるのではないかと自負しているところです。いずれも10台内外の台数、構成員が15人から30人、きわめて小規模零細であり、3社は大分自交サービスグループを結成しいろいろな面で統一的に対応しています。1990年から3社の全タクシーにシンボルマークをつけ、カンガルーの親子は安心をイメージし、モットーとする「微笑み」「安全」「奉仕」を英語で書き、この頭文字の三つのSは「新三隈」「セキ」「参宮」の三つのSでもあるわけです。

### 危機の中で自主経営の意義が浮上

タクシー産業は乗客減による運賃収入の低下、労働力不足（高齢化問題）、規制緩和（＝運賃ダンピングの強要）という危機の中にあります。

経営側は、営業収入の減少という自体に直面して経営危機を全面にうちだし、94年春闘では新たなタクシー版リストラ攻撃を労働者にかけてきています。そして会社の倒産、譲渡、免許返上などが脅しに使われ、実際に強行されています。

こうした攻撃に対し私たちの仲間は、自主管理、または経営責任を残したままでの運行管理・運収管理という取り組みで反撃しています。94年春闘を前にした1月の本部中央委員会では、7年ぶりに自主管理、自主経営の特別分科会が開かれ、自主経営の今日的到達点を明らかにすると同時に、不況の長期化の中で倒産などが増大する事態に対して、具体的な反撃の事例を学び合いました。

組合管理再建闘争は山形、神奈川、和歌山、そして九州の鹿児島にあり、いずれも経営者がいとも簡単に労働者に経営悪化の犠牲をおしつけようとしたもので、労働者が職場を確保して自分たちで運営運行をおこなっています。自交総連の自主経営は私たち大分地連以外に山形に1社、山口に

2社、福岡に1社あり、合計4地方7企業となります。この分科会に出席した仲間は地方での自主経営の実践を聞いて、経営側のおどしに反撃して闘える確信がでてきた、非常に高い水準の闘いをしていることに感銘したと語ってくれています。

さてこうした自主経営闘争を維持継続できた要因は3点ほどあります。一つは自主経営・再建対策委員会というものを設置し、ここで3社を指導してきたことです。各社は地連の対策委員会代表も参加した経営会や地域総会を毎年開き、運行方針を決めています。二番目に連帯基金と自交サービスグループ基金という資金を持ったことだと思います。毎月構成員から預かって、合計約5千万円にもなりますが、それを自主経営会社に貸付けているわけです。三番目に経験交流会を持ってきたことです。山口県との間で計13回、また事業団・労働者協同組合との経験交流もやり、外からの刺激を受けやる気をおこすとともに、自らの自主経営闘争を客観化できたことだと思います。

### 労働組合の自己変革を

94年度の取り組みの重点は、自主経営企業の価値を組合員が自覚できるように、映画『病院で死ぬということ』の上映運動や、マスコミで扱ってもらうことなどを強めてきました。そして地域社会に本当の労働組合の姿を見せていくことが大切で、労働組合の自己変革と民主的運営が今後の運動を支えていくのだと思います。

私たちは従来の労働組合運動の中で育てられてきました。それは要求、反対、抵抗という労働組合として成立していました。この生まれ育ちの中で培われた意識はそう簡単には変えられないということを念頭におくことが必要だと思います。労働組合が自己変革する場合、自主経営を担う中心的幹部の意識を変革し、特に責任を嫌う労働組合であってはならないのです。私たちがやっていることは日本におけるタクシー労働者の将来を切り開く実験ではないかと考えています。

イタリアの場合、日本型のタクシー会社というものはなく、労働者協同組合を含む個人タクシー

であります。利用者に犠牲が転嫁されるような搾取形態はなくすべきだという運動の結果生まれてきたものです。日本の現在の形態のままで安全で乗りやすいタクシーが実現されるのか、タクシーの保有形態の問題についても積極的に政策提起、問題提起をしていく必要があると考えています。

### 自主経営企業の展望への思い

タクシー問題はこれまで大都市問題といわれてきましたが、そうではないのではないのか。タクシーの利用者は大都市に集中しており、台数も労働者も多いわけです。しかも世間で乗車拒否が多いとか対応が悪いとか、口もきかない運転手がいるとかという「タクシーたたき」のほとんどは大都市でおこっている問題です。

しかし今日のモータリゼーション社会の中で、公共交通・代替交通機関の充分発達していない地方でこそ、本当にタクシーを必要としている人々がたくさんいると思います。現に輸送分担率をみると、タクシーの全国平均は10%ですが大分県の場合は30%であり、鉄道よりも多くバスに匹敵する人たちがタクシーを利用しています。タクシーが地域住民の足として果たしている役割、高齢者や障害者の足として重要な交通手段となっている現状をみれば、すでにタクシー問題は大都市問題ではなくなっています。今後一層この「地域に生きる労働者企業」という視点を明確にしていくことが大切だと思います。

私は自交総連大分地連を愛のある組織にしたいと考えています。学び合い、成長し合い、ともに支え合っている組織、思いやりのある暖かい職場にしたい。そして住民利用者の皆さんからは「さすが自交総連の運転手さん」といわれ、礼節をわきまえたプロの中のプロ集団、そういうものにしていきたい。思いや願いや目的が共有できる関係、みんなで協同して経営しているという自覚にあふれた職場、それを広げていけるような地連組合運動を率先してやり、幹部も輩出できるような職場、すなわち真の意味の私たちの砦となる自主経営組織にしていきたいと思っています。