

ロンドン・ビルバオ・モンドラゴンの旅

会員のひろば

高野 修（大分自交労協）

イギリス・ロンドンとスペイン・モンドラゴンを訪ねる短い旅を経験した。

6月10日に成田を発って、ロンドンに前後3泊、スペイン・ビルバオに2泊して、16日に帰国した。

私にとって、今回は4度目のヨーロッパ訪問だった。

これまでの訪問は、全てタクシーの規制緩和に関連していた。初めて訪問したのは1985年37歳の時だった。2度目は1993年、3度目は4年前の1998年だった。いずれの場合も、タクシーの規制撤廃攻撃が強まる中での自交総連の調査・訪問団という性格を持った、いわば公式の旅行団であった。[いずれも「自交労働者月報」85年5月号、93年3月号、98年11月号に詳しい報告が掲載されている。]

今回は、これまでの訪問団とは趣を異にしていた。自交総連東京地連が「歴史と労働運動を学ぶヨーロッパの旅」として、「特に若い人に学んでもらいたい」として組合員に呼びかけたものに、便乗して参加したものであった。

しかし、私なりの期待と問題意識をもって参加した。一つは今回の訪問先にモンドラゴンが組み込まれていたから、本で得る知識とは違う（本には書かれていない）ものが体験出来るのではないかという期待であり、もう一つは、毎回調査を続けてきたロンドンのタクシー事情がどのようになっているか、確かめてきたいということであった。

私はこれまでのタクシー労働組合運動の経験から、労働者の苦難を打開し、将来展望を切り開くためには、今こそ労働組合運動が「労働者協同組合」運動との協力・連携を強めるべきだと考え、そのことを自交総連の諸会議や日本労協連の理事会等で度々発言してきた。それゆえ、今年1月に自交総連東京地連の鈴木書記長から「モンドラゴンに行こうと思う」と計画を聞いた時には、嬉しくて「（時間が許せば）是非同行したい」と反応した。

タクシーの規制撤廃[本年2月1日、改正「道路運送法」施行]により、大量増車や運賃のダンピング競争が心配されていたとき、自交総連は「安心・安全なタクシーを維持していくためには、『タクシー運転免許』が必要だ」との構想を発表していた。同時に、今後のタクシー事業者として「法人」と「個人」



ロンドンタクシーとの懇談に臨む筆者(左)と中瀬氏

に加えて「労働者協同組合による経営の方向が考えられる」ことを明らかにしていた。だから、明確な意図があるかどうかは別にして、自交総連の中から労働者協同組合運動で世界的評価を得ているモンドラゴンに「行こう」との呼びかけがなされたことは、時宜を得たものとして納得したのである。

私は参加を決意し、呼びかけの主旨で仲間にも呼びかけた。幸い中瀬隆明君（大分自交労協専務理事、宇佐参宮タクシー業務責任者、「労協・大分」事務局長）が、自分なりの目的意識をもって参加を決めてくれた。こうして私たち2名は、東京地連関係の13名、福岡地連の3名、弁護士関係3名と日通旅行添乗員との合計22名で、旅行団を編成したのである。そしてサッカーのワールドカップで日本中が盛り上がる中、大分のビッグアイでは、私たちが訪欧中の1週間で3試合が行なわれた。成田を旅立ったのだ。

以下、3つの都市を回った私の「経験・感想記」である。

1. 学びの旅

正式の調査・訪問団ではなかったものの、事前の学習会[4月10日、「モンドラゴン」学習会]あるいはロンドンやモンドラゴンに行って実際の道路・交通事情などを見、タクシードライバーとの懇談[ロンドンとモンドラゴン]をなし、またモンドラゴンの「ゴイハタ社」のヨンさんの説明などで、随分タク



ロンドンタクシーに乗り込む筆者

シーのこと・労働者協同組合のことを学ぶことが出来た。何より現地に行くと言う行為により、「学ぶきっかけが出来た」ことが大きい。

(1) ロンドン

ロンドンでは6月11日、TGWU[運輸一般]のタクシー担当役員でもあるマーク・テイラー（経験16年、42歳）、マーク・ヘッジ（経験14年、42歳）両氏と懇談して実情を聞いた。

ロンドンタクシーには台数規制はないが、資格試験[ノリッジ]の厳しさは有名で、そのことが運転手の労働条件を確保し、質を担保している。ノリッジ取得に数年かかるのは、現在でも同様。全て「個人」タクシーであり、ロンドン中心部を営業できる「グリーンバッチ」と、周辺部を営業区域にする「イ



モンドラゴンのタクシー労働者に質問する筆者(中央)

エローバッチ」を合わせた正規のタクシーは、人口約730万人で約22,000人(台)である。

「ノリッジ」を持たない非正規のタクシー(「タクシー」と言わず「ミニキャブ」と称している)が近年増加して、雇用問題の深刻化などとも相まって、タクシーの4倍ぐらい[約8万台とはいうが、自家用車を使用しており、正確には不明]あるとのこと。

「タクシー」は「流し」が基本なので、予約を受ける事が出来ないとか、電話で自宅などに呼べないなどの不便もあって、その間隙を縫って「ミニキャブ」が急激に増えている。「ミニキャブ」がなくなる理由・なくせない理由は、値段の問題だけではないのだ。予約を受けたり、住宅地に迎えに行ったりしているのはミニキャブの方なのだ。利用者のニーズに合って圧倒的に便利なのだ。

何とか改善措置を講じて、「安全で便利な」正規タクシーが、「ミニキャブ」に負けないように願う次第だ。

(2) ビルバオ

ビルバオ空港の客待ちタクシーの行列はすごい。乗り場には限られた数のタクシーしか居なかったが、離れた所に待機しているタクシーは見えるだけでも50~60台。私たちが到着した飛行機では、ほとんど利用するお客は居なかったが、労働者の実態はどうかの気が

になって仕方なかった。

ビルバオ市内では、道路上の1車線を使った「タクシー乗り場」が結構あった。しかし37万人のこの都市に、何台のタクシーがあり、どのような実態で働いているのかなど、残念ながら調査できないままであった。

(3) モンドラゴン

モンドラゴンは、バスク地方の谷間にある人口約2万5000人の小さな街であり、この谷間にモンドラゴン協同組合企業体(MCC)の各施設があり、素晴らしい実践をしていることで有名。この街の住宅地はビルバオにも増して路上駐車が多く、私たちが乗った大型バスも何度か行く手を阻まれた。

MCCのことは、たくさん書籍が出版されていて紹介されているので、ここでは割愛して、タクシーのことを記す。

6月13日モンドラゴンホテルで、マリアノ・アンドラーデさん[45歳、経験6年]とオエスジマリ・ウラフェストさん[43歳、経験1年3ヶ月]という2人のタクシードライバーから聞いたところによれば、以下の通り。

モンドラゴンのタクシーは、全部で11台。

全て個人タクシー。タクシーでの労働者協同組合については、その必要性を感じていない。現状では台数が増える事はない。供給量が不足している場合は、隣の町などから応援に来て貰う仕組みになっている。免許を与える権限は役所だが、キブスコア県の県庁とも相談しなければならない。夜の運行は必要ない[お客がいない]。ただ緊急の場合があるので、毎週交代で1名の担当者を決めて警察に届け出ておく。夜間にタクシーが必要な人は、警察に電話をすれば担当者が分かるので、そのタクシーに依頼する事になる。運転免許は、お客を乗せる事が出来る「公用免許」が必要。5年ごとに更新。

2. 初のスペイン

スペインに行くのは初めてだった。しかも治安が心配というバスク地方の、産業文化の中心地であるビルバオなのだ。訪問前に旅行案内などを見たりしたが、余り詳しくは書いていない。しかし人口約37万人の、そう大きくない市街地の、広場や公園でたくさんの家族連れがゆったりとした時間を過ごすのを見て、うらやましいばかりだった。軽食喫茶・居酒屋とも言うべき「バール」も気に入ってしまった。

スペインでは夜がなかなかやって来ない。23時ごろまで明るかったように思うが、そのために夕食も20時を過ぎないと始まらない。そこで失敗もあったのだが、割愛して、驚いた事を2つほど。

きれいに清掃されているモンドラゴンホテル裏手のアパート広場を歩いているときに、私達の前を横切った若い女性がタバコの箱を落としたので、呼び止めて渡してあげた。ところが拾ったときに、その箱は軽かった[たぶん空箱だった]のだ。つまり彼女は

「捨てた」のだった。私は「落としたのだろう」と思って善意で拾ってあげたのだが、彼女は「捨てた」ことをとがめられたと思ったかも知れない。苦笑いして空箱を受け取って立ち去った。

ビルバオを出発前に、朝8時ごろホテルの周辺を散歩した。小学校(と思われるが)の門前で、12,13歳頃の女生徒が3人、ガードレールに腰掛けてタバコをすばすば吸っているのだ。小さな生徒を伴ってたくさんの親達が登校して来るのだが、誰一人注意するでもない。この町では子供でもタバコは認められているのだろうか。

3. サッカーの世界カップ

日本でも盛りあがったが、イギリスでもスペインでも、ワールドカップで盛りあがっていた。テレビの前の人ばかり、新聞報道はもとより、ロンドンでは観光バス(屋根の無い2階建てバス)の予約券と乗車券を交換する担当者に、ベッカムヘアーのお兄ちゃんがいたし、ホテルでは10歳くらいの男の子がベッカムヘアーで得意然としていた。入国審査でサッカーのことを聞かれてびっくりした人もいた。私はロンドンの「マダムタッソーろう人形館」でベッカムと記念撮影をした。

我々の帰国・成田到着は日本時間では6月16日午前11時20分。成田空港でなかなか着陸できなかった。これもワールドカップの影響らしかった。