

シンポジウム

労働者による タクシー経営と その発展方向

■日時 4月9日(金) 13:00～17:00

■場所 ラパスホール (東京労働会館7階)

- 連帯あいさつ 永戸祐三 日本労働者協同組合連合会・副理事長
- 問題提起 高野 修 日本労働者協同組合連合会専務理事 (自交労協連準備会)
- 各地の「労働者によるタクシー経営」の事例報告
- Ⅰ. 廣瀬早美 有限会社ワーカーズコープタクシー福岡 代表
- Ⅱ. 太田孝雄 豊自動車株式会社 [全株出資者である愛自交労組] 書記長
- Ⅲ. 近 英道 有限会社秋保交通 総務部長
- 会場内の質疑討論
- 助言者によるコメント・アドバイス
- 内山哲朗さん [専修大学・教授]
- 田中茂富さん [交通運輸政策研究会・事務局長]



- ◆主催 自交労協連準備会
- ◆後援 日本労協連
- ◆協賛 協同総合研究所

連帯挨拶

地域に必要とされる社会的・公共的な輸送手段を創造する労働へ

永戸祐三（日本労働者協同組合連合会副理事長）



自交の皆さんとは全日自労の頃からの長いつきあいがあって、とりわけ大分の人たちとは、事業団を始めてからもう相当長い期間お付き合いを頂いております。今日、このようなシンポジウムが持たれたということに非常に感銘を受け、画期的なことだと感じております。

タクシー業界なども多分従来のままでは立ちゆかなくなり、「規制緩和」というようなキーワードが出てきているのですが、あらゆることの変化、変革の過程に入ってきたのだらうと認識しております。こういう現状の中では、地域と人間の生活そのものが、私たちの仕事の対象になるという社会にならうとしているのだらうと思います。そういう時期に、「協同労働の協同組合」と

しての事業・運動に展望があるのだろうか、ということ、考えながら取り組んでまいりました。

労協の大きな変化

ここ数年、協同労働の協同組合に大きな変化が起きております。私たちはいままで、生協や農協、それから民間業者も含めて、メンテナンスや物流、緑化の公園の維持管理とか緑の管理だとか、というような仕事を委託で頂いて、「良い仕事」というのをやってきたわけです。

しかし2000年4月に始まった介護保険に対応する事業の中で、労協を構成する人たちの層が非常に大きく変わってきました。また私たちの仕事が、人から委託を受けて、何かを介して市民、住民にサービスを提供するということから、国の制度の下で直接利用者と結んで、その仕事を通じて地域社会を築いていこうではないかということに変わりつつあります。いま私たちは「地域福祉事業所」というものを全国に250カ所から300カ所つくってきております。最初は、2,000～3,000万円から始まった事業が早いところでは3年くらいで2億円くらいの規模になるというようなことが起きています。

国家・市場の失敗と市民の時代

介護保険制度の導入が、介護福祉をこれまでの国の枠組みや自治体の枠組みではないものに変えてきました。いままでは措置制度ですから、結局は行政処分として「本当はあなたのところの介護は家族でしなければいけないんだけども、家族がいないので代わって行政がやりましょう」ということで、非常に「施し」的な側面が強かった。ところが、介護保険制度は、税金の上にさらに保険金を市民が払って制度が成り立っているわけですから、明らかにサービスを提供する行政・国から、市民そのものに主人公が移行するんです。大きな枠組みから言いますと、措置制度というのは福祉国家を標榜したときに生まれた国家の政策であり、介護保険制度の導入は明らかに「福祉国家の終わり」を言ったに相違ない。

雇用の問題でも、もう10年以上、完全雇用とは言わなくなっている。完全雇用は福祉国家の柱だったわけですが、これ自身も達成できない。そして、あらゆることは市場にまかせればうまくいくと言ったものが、バブルが弾けてみると、結果として、銀行に何兆円という税金を投入するというようなことが起こってきていて、市場にまかせきるといってもできない。

ここで結局、より人間らしい豊かな生活を創造するために何が必要なのだろうか、自分たちがどういう役割を果たせるのだろうかということ、働く者や市民自身が、地域を焦点にして考えるという時代が来たのではないか。

住民が協同労働で担う地域の仕事

いま大きな焦点になっているのは、「指定管理者制度」の法律で、ほぼすべての自治体

が法律の改正を受けて、去年の秋から今年の春にかけての議会で条例の改正をしているはずです。指定管理者がいれば、保育所、学童保育、児童館、図書館、イベントホール、市民会館、勤労会館と、すべて民営化できる。東京では保育所や学童保育、児童館、図書館などが民間委託をされ始めました。しかしこの民営化は単に入札というわけにはいかないのです、自治体は「プロポーザル方式」といって、企画書を提出して、優れたものを審査員が4つか5つ採用し、その団体、企業がプレゼンテーションをやって、審査員の点数が一番高かったところに委託をしましょうということになっています。ここでは民間企業も参入しますが、行政側はより住民的な組織がやってくれるのが一番いいと言うんです。しかし、NPOはいかんせん、経営的な基盤が弱く僅かしか委託がとれない。今年の3月末までに、労働者協同組合としてこの指定管理者制度にまつわる保育所や学童保育などの面で、すでに決まっているのが4億近くあって、さらにその倍くらいの可能性が出てきています。

学童保育や児童館などは、本当に地域の子供を育てたいという最も社会的なことであり、これを、本当の公共としてやろうとするには地域住民の下でやらなければダメなのだ、と地域へ呼びかけています。つまり、私たちは地域住民が協同労働でこの仕事を担おうと、地域や行政に提案しているところであります。

最近、入札などで業者が決まる物件も、情報公開によって、どこの業者がいくらで落札したかということほとんど全部開示入れず発表するようになってきている。そうすると、談合というものもやりにくくなって、そういう面でも地域住民が目を光

らせて、自分たちがやれるものは自分たちでやろうという流れが、大きく進み始めたと思っております。

誰もが言いますように、高齢化社会がどんどん進行しています。私は昭和22年生まれで、団塊の世代の一番多いところですよ。年金や国の政策のことを考えると、この団塊の世代が早く死んでくれないと調子が悪いという感じの主張がさまざまされるようになりました。確かに80万人、90万人といわれる団塊の世代が一番多く、高齢者にまつわるいろいろな意味での経費がかかるというのは、当然であります。しかし、高齢者が多数になった社会は不幸なのか。高齢者には高齢者の生き甲斐・やり甲斐や、高齢者の生き様というものがある、そういうものをより持てるような社会を現実を踏まえた上でどう進めるのかということこそが焦点のはずだと思います。実は、私は運転免許を持っていないんです。これは非常に希少価値のある存在だと思っているんですが、年を取るとどうなるか。私の妻も免許を持っていないので「タクシーを使えばいいや」と思うのですが、ただ歳をとったら私のマンションでも7階から1階に降りるのすら大変なんです。

高齢化社会というのは、輸送手段ひとつとってみても真剣に考えないと、従来のままではいけないだろうと思います。マイカーがあっても、それがすべての人たちをカバーできるかということ、そんなことは絶対にあり得ない。改めて、こういう社会における輸送手段としての公共交通をどのように再生したらいいのかということが、大変な問題になってくるのではないかと。

地域に必要とされる仕事を創造する労働者へ

つまり、いままでは労働者自身の生活条件や労働条件を高めていこう、その中でできるだけいい仕事をしていこうというのが労働運動の合い言葉でもあったわけです。それをそれぞれの業種、それぞれの産業で、それぞれの労働組合がやる。それは、その限りで自己完結をしていた。しかし、地域を見てみると、輸送手段としてタクシーを住民がどう位置づけるのだろうか。例えば、今度、福岡県志免町でワーカーズコープタクシーが福祉巡回バスの委託を受けましたよね。これは、やはり行政で直接やるよりも、やってもらった方がいいから。つまり、いまの時代というのは、ひとつの業種、ひとつの産業だけで自己完結できなくて、この町、この地域が本当に人間が今日よりも明日に希望を持てるような地域社会としてどう機能するかが問題となっているのです。そのときに交通体系はどう考えたらいいか、その中でタクシーはどう位置づけたらいいか、バスはどう考えるべきか。高齢者自身では輸送手段のことが何もわからないわけですよ。体が弱ったときに介護には来てくれるけれども、食事はどうなるのだろうかというようなことを含めて、どのような状態になっても人間が尊厳を持って生きられるような地域社会をどう作るかということが、誰にとっても大変な問題になってきています。それを労働者であり市民である地域住民として、我々がピピットにつかんで、「こういう方向で行こうじゃないか」と新しい政策としてどう掲示できるかということになってくると思うんです。

いままでのタクシー労働者ということから、地域に必要とされる社会的・公共的な輸送手段を創造する労働者へということになっていかなければならない。しかも、地域

社会が本当に必要とする労働というものは、誰かに雇用されて、働いた分だけ対価として賃金をくださいということ以上に、我々の労働力そのものを人間らしい地域社会を作ることには生かすことになります。そうすると、やはり「利用者とサービスを提供する側の協同」や「働く者同士の協同」、人々の協同というものが最も大切になります。

「協同労働の協同組合」の法制化

働く者同士の協同というのは、「協同労働」ではないかということで、いま、この法制化を全政党に要請をしております。いま一步のところまで来ていて、厚生労働省も協同労働の協同組合は法的には可能であり、社会政策上も必要であると認めています。ここまで来ているのは、やはり社会が国家と市場だけではうまくいかないからです。これからは地域住民たる、労働者と市民が「その地域をどうするか」ということで、主役となって力を発揮することにならなければいけないだろうと思います。

私は15年くらい前に、慶応大学の黒川先生と一緒に自主経営企業の調査を致しました。調査に行ってみて驚いたのは、労働者のためにといいながら、結局その企業は株式会社になって、従来以上に隠然たる労使関係がありました。それで、やはり団体交渉など、同じことをやるわけですよね。何のために会社を作ったのだろうか。私たちはそのときに、やはりこれは働く者自身の協同組合でなければならないだろうと思いました。働く者自身の協同組合は、資本・経営を働く者自身が担い、管理も運営も自分たちでやり、そして、そこで働く。この三位一体の事業体としてワーカーズコープは機能させなければいけない。そして、ここでの労働

というのはやはり協同労働だろうということに思い至りまして、労働者協同組合は、協同労働の協同組合だろうということに行き着いたわけであります。

いま、日本労協連の機関車的な役割を果たしているセンター事業団がおよそ年間100億円ベースの規模に到達いたしました。これには20年近くかかっています。最初は、1982年に22、3人で6,000万円くらいの仕事から始まったのです。一銭も借金しないでここまで来ました。いま、さらに200億体制というものを作ろうということと、組合員が労協の組合員としての自覚を高めようということ、そしてもうひとつ、社会連帯委員会という運動体を作り、自分たちがお金を出して、さまざまな労働者や市民との連帯行動として機能する運動体を作ろうとしています。労協連は、皆さんのいろいろな取り組みと一体となりながら、労働者の主体的な力というものを高めていけるように一緒に頑張り合いたいと思いますし、このシンポジウムがそういう方向で実り多いものになって頂くことをお願いして、挨拶にかえたいと思います。ありがとうございました。