

集団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運輸一般

運輸一般組織機能調査研究会

運輸一般の組織と機能に関する調査報告について

(一)

わが国の労働組合運動において、一九八二年二月一四日、全労協（全日本労働組合協議会）が正式に結成され、新しいナショナルセンターとしての機能をもつ全国的な運動体が誕生するにいたった。

これは、本来の意味での労働戦線の統一ではなく、まぎれもなく民間産業の右翼的な全国単産を中心とする再編成であり、そうした性格は、一

九七八年秋のゼンセン同盟、鉄鋼労連の「統一」提唱以来の、とりわけ「統一推進会」と「統一準備会」が提起し確認したいわゆる「基本構想」をめぐる活発な論戦と対応・対抗の運動の過程が鮮明にしているところである。

一九三〇年代以来の「歴史的な危機」といわれる資本主義世界全体の深刻な経済的政治的危機のなかで、労働組合運動をめぐる情勢は、危機感を深める独占資本の本格的な攻勢に直面していちだんときびしさを増しており、全労協の路線と運

動が独占資本に歓迎、評価されているとはいえず、ひとり安定的に発展していくことはきわめて困難である。独占資本との対決をさけ、協調の枠内で労働者と勤労諸階層の利益をさぐる運動をすすめていけばいくほど、傘下の一般労働者や勤労諸階層との矛盾をいっそう深め、きびしい社会的批判を受けることになる。

全労協の発足にいたる過程は、またそれに反対する左派労働組合運動が階級的なナショナルセンターの確立という問題意識を明確にし、独占資本と右翼的な潮流とのたたかいを通して近い将来実現させていくというこれまでにない新しい運動を生みだしている。これは今日、統一労組懇（統一戦線促進労働組合懇談会）の運動を中心にしてさまざまなレベルにおける多様な運動として展開されているが、こうしたナショナルセンターづくりの運動は、わが国労働組合運動の歴史においても注目すべき動向といえてよい。

労働組合運動のこのような状況の展開は、あらためて右翼的潮流を形成する全国単産と階級的潮流を形成する全国単産の調査・研究の必要性を高めている。ナショナルセンターの問題にしても、また職場、地域における労働組合運動の問題にしても、全国単産の組織と運動は決定的な重要性をもっており、さらに労働組合運動の展望もそれを抜きにして考えることは困難である。全国単産の組織と運動の質によって、あらゆるレベルの労働組合運動の状況が左右されるといっても過言ではないであろう。

(二)

わが国における労働組合組織の調査研究は、これまでもいくつかの全国単産についての成果が蓄積され、比較的新しいものとしては労働問題研究者からなる単産研究会が「産業別労働組合組織の研究」をとりあげ、全国単産の主要な機能を解明しており（一九七六年一〇月上旬号から七九年四月下旬号までの『賃金と社会保障』誌に九つの全国単産の聴取り調査の結果を発表している）、最近では、東京大学社会科学研究所のメンバーを中心とする労使関係調査会による自動車・鉄鋼・国鉄・中小企業の労働組合と労使関係を対象にしたすぐれた調査報告がまとめられ（『転換期における労使関係の実態』）、そのなかで鉄鋼労連や国鉄労働組合という大規模な全国単産の組織と運動の実態が明らかにされている。

ただこれまでの全国単産の調査・研究においては、比較的大規模な全国単産に限られ、中小規模

の全国単産はとりあげられていないといつてよい。これには中小単産の組織と機能の弱体などいろいろな理由が考えられるが、そのために民間産業の大単産の実態を通してわが国の右翼的潮流の特質がかなりの程度解明されつつあるのにたいして、だいたい中小単産によって担われている階級的潮流の組織と機能はほとんど明らかにされてこなかったのである。

こうした状況はわが国の全国単産の調査・研究の問題点の一つであろう。いうまでもなく中小単産の実態が明らかにされることによって全国単産の総合的な把握が可能となり、労働組合組織の調査・研究のレベルをさらに高めることになると思われる。

今日、中小単産、とりわけ階級的潮流が主導権を掌握している全国単産は、運動領域を拡大して新しい運動に積極的に取り組み、単産としての機能の拡充を追求し、労働者の現実的な利益をまもる組織へ発展しつつある。こうした中小単産の組織と運動を過少評価したり、無視することはわが国労働組合運動の正確な把握を困難にすることは明らかである。

われわれは、このような観点からわが国労働組合運動の階級的潮流を形成する中小単産の組織と機能に関心をいただき、その調査対象に運輸一般を選択した。そして当面第一歩としてその概要の把握に重点をおき、ひきつづき調査を深めていくことにしたのである。

われわれが中小全国単産のなかから運輸一般を選択したのは、①運輸一般が全自運時代を含めて

戦後初期に結成された歴史の古い民間産業の全国単産であり、いっかんして階級的立場を堅持し、したがって、資本の側とそれに追従する右派勢力による組織分裂も経験し、その総括のなかから新しい運動方向を追求して今日組織の拡大を勝ちとりつつある全国単産であること、②また運輸一般はわが国の国家独占資本主義の今日的段階における中小企業政策を採択し、労働者の階級的利益と中小企業の経営の安定を同時に追求する「集团的労使関係」の確立と拡大をめざしている全国単産であること、さらに③統一労組懇の中心的・指導的な労働組合として、総評内において労働戦線の右翼的再編に反対し、階級的ナショナルセンターの確立をめざす運動の先頭に立っていること——このような理由からであった。

運輸一般は、労働組合運動の内部では、「総評の反主流派」「共産党系」の労働組合という形で、またつねに「政党支持の自由」「革新統一戦線の結成」を主張する労働組合ということではよく知られた存在ではあるが、労働者の現実的利益を守るといふ労働組合の「原点」に忠実に立ち、そのための運動を地方、地域で積極的に創造し実践していることについてはほとんど知られていない。そのことは同じ階級的潮流を形成する労働組合の内部においても同様の状況で、ごくかぎられた組合幹部・活動家に知られている程度である。このような状況にあることも、われわれが運輸一般の組織と機能の実態をひろく社会的に明らかにしていく必要を痛感させた理由の一つとなっている。

今日、運輸一般の組織と機能——運動について深

い関心をもち、その組織の拡大を阻止し、運動の弱体化と破壊をねらっているのが独占資本と右翼的潮流である。関西地方を中心に驚異的に組織を拡大し、生コン労働者の統一行動を發展させて現実的利益を着実にまもっている運輸一般関西生コン支部にたいして、独占資本がその社会的影響の拡大に危機感をいだき、警察権力をして弾圧を加え、それを運輸一般中央本部にまでおよぼそうとしていることは、そうした狙いを端的に示すものといつてよいであろう。

また、独占資本と結びつき、その経済的援助をうけて階級的労働組合の組織破壊工作を外部から援助する、いわゆる「労務屋」集団も、現在の主要な課題を運輸一般対策におき、各地で「総評・運輸一般とはどんな組合——実践的対策の特別研修会」（日本政治経済研究所）などを開催したり、「日共系労組の総本山——運輸一般の組織と活動の実態」といった資料配布活動をひろくおこなったりしている。これらは運輸一般の組織と運動が確実に拡大し發展していることの反映でもあるが、こうした状況は運輸一般の労働組合の正確な実態をすみやかに明らかにすることの重要性をしめしているといえよう。

(三)

以上に記したような、わが国の労働組合運動の現状やそのなかでの運輸一般の今日的位置の評価については、われわれ研究会のメンバーの見解は完全に一致しているわけではなく、重要な相違も存在している。

こうしたなかでも、在派全国単産の一つである運輸一般の組織と機能を調査し、その実際の姿をできるだけ正確に社会的に明らかにしていくことの必要性については完全に意見が一致した。

一九八〇年一月、われわれは運輸一般の中央本部にたいして上記の趣旨にもとづき、運輸一般の組織と機能、とりわけ春闘における要求から妥結にいたる全過程の組合民主主義と団体交渉、労使協議制を中心とする労使関係制度の実態調査について協力を要請した。

その後、運輸一般中央本部はわれわれの関西地方における実態調査への協力要請にたいして全面的に協力する旨の回答を寄せてきた。そこでわれわれは、研究会のメンバーを拡充し、一九八〇年一月に、大阪の関西生コン支部において調査活動のための第一回全体会議を開き、調査のすめ方について協議するとともに、中央本部、地方本部（大阪・兵庫）および調査対象支部（関西生コン支部、田辺運送支部、井住運送支部、大阪中央支部、神戸支部）の関係者から組織と機能についての概要説明を受けて調査活動をスタートさせた。

その後、さらに予備調査的に、関西急送支部についての聴取りを京滋地方本部の関係者を含めておこない、ひきつづき資料調査などをすすめて一九八一年の春闘段階からその全過程における兵庫地方本部（神戸地域支部を含む）、大阪中央支部、関西生コン支部、井住運送支部、田辺運送支部の組織と機能についての調査を開始した。支部の調査については、二人で一チームを編成し、地方本

部は一人にして中央本部の調査は当面除外するとですすめていった。この調査活動は、労働組合の春闘の諸活動に参加し、その実態を観察し、組合幹部および組合員からの聴取りをおこなうことを原則にしたが、調査者の都合と春闘日程とがうまくかみあわず、十分な成功をおさめたとはいえない結果に終わっている。

さらに春闘後においては、労働組合の組織拡大活動や「経営危機」問題への対応、労使関係制度などの実態について調査をすすめる、その過程で組合員にたいするアンケート調査をおこなう必要性を痛感し、中央本部と協議して一九八二年に入り春闘準備過程において実施することを決定した。

そのためアンケート調査の準備に入り、それにかかりの時間がとられたが、一九八一年の一月に一四六項目におよぶアンケートを作成した。アンケート項目は、④一般調査・労働条件⑤政治意識、労働組合と政党との関係、ナショナルセンター、労働戦線統一問題、⑥労使関係観・経営危機・経営参加・企業帰属意識、⑦集団交渉・団体交渉、⑧組合活動、⑨ストライキ、⑩組合運営・組合民主主義、⑪ユニオンショップ協定・組織拡大運動課題にたいする理解度、⑫組合員教育、⑬運輸一般・労働組合にたいする信頼度——からなるものである。

このアンケート調査は、運輸一般の京滋地方本部、大阪地方本部、兵庫地方本部の傘下七〇〇〇名の組合員を対象にして、春闘準備段階の一九八二年二月から三月にかけておこなわれ、最終的に三七三一枚を回収（回収率五三・三％）すること

に成功した。しかし、コンピュータによる集計作業の過程が技術的に使用不能のものをデータから消去し、最終的に集計の対象になったのは、三六〇二枚（有効回数五一・四％）である。これは運輸一般のこれまでの調査活動のなかではあまりみられなかった高率とのことである。

一九八二年の秋から報告書作成の作業に入ったが、研究会のメンバーが高知、京都、大阪と遠隔地に居住していることをはじめ、さまざまな事情のために補足的な再調査や集团的な討議の場を設定することができなかった。したがって、報告内容は、それぞれきわめて不十分なものであるが、これ以上引きのばすことは調査にご協力をいただいた運輸一般の関係者のみなさんにご迷惑をおけすることになるため、調査結果を発表することにした次第である。

本調査報告書の内容はつぎのように構成されている。

- I 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能——新しい中小企業労働運動の探求
- II 地域的な集团的労使関係確立をめざす運輸一般兵庫地方本部の組織と機能
- III 運輸一般大阪中央支部の労使関係と組織運営の特徴
- IV 地域・業種別労働条件決定と飛躍的組織拡大——運輸一般関西生コン支部
- V 組合活性化への胎動——井住運送支部
- VI 企業危機と中小企業組合運動——田辺運送支部
- VII 運輸一般組合員の意識像
- VIII 運輸一般への研究会からの若干の提言

以上のうち、「運輸一般への研究会からの若干の提言」は、調査終了後、それぞれの調査結果をもとにした研究会としての討議によってまとめられたものであるが、その他は調査者の責任においてまとめられており、研究会としての全体的な調整検討の作業はおこなっていない。したがって、若干の重複した部分も構成上から残している。

最後に、本調査を実施するにあたって、運輸一般中央本部、京滋・大阪・兵庫の各地方本部、関西生コン、大阪中央、田辺、井住、神戸、関西急送の各支部の全面的なご協力を得るとともに、アンケート調査のコンピュータ集計については、立命館大学産業社会学部助教授奥川櫻彦氏の技術的指導を受けた。また、発表にあたっては『賃金と社会保障』編集部のご理解をいただくことができた。それぞれの御厚意に厚くお礼申し述べる次第である。

一九八三年一月

運輸一般組織機能調査研究会

芹沢 寿良（高知短期大学）
寺田 博（ ）
吉田美喜夫（立命館大学）
木下 秀雄（京都大学）
名古 道功（ ）
中島 正雄（ ）
村中 孝史（ ）
矢部 恒夫（大阪市立大学）

（なお現在海外留学中の高知大学の和田蔵夫氏からも一定の協力を得たことを記しておく）

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

—新しい中小企業労働運動の探求—

一 トラック運輸業と労働者および労働条件の特色

1 トラック運輸業の現状

今日、トラック輸送はわが国の貨物輸送部門では基幹的地位を占め、輸送機関別シェアは先進資本主義国のなかでも高い。輸送機関別の構成を輸送トンキロで見ると、トラック四〇・七％、鉄道八・六％、内航五〇・六％、航空〇・一％である（一九八〇年度）。わが国の場合、内航の比重は高いが、陸上輸送では、イギリスと同様に、トラックの比重がきわめて高い。

陸上貨物輸送でトラックが鉄道に代わって主役の地位を占めるのは、高度経済成長期からである。自動車・家電の大量生産方式が資材・部品などの在庫量を極度に圧縮する方向をとったことが、小単位かつ戸口か

ら戸口まで迅速かつ定時性の輸送機能にすぐれているトラックの需要を拡大していったのである。

トラック輸送には、営業用と自家用がある。営業用トラックは他人の荷物を輸送して、その代償で事業活動をおこなうものであり、自家用とは自家製品の販売・道具の運搬のために自分でトラックを保有するものである。したがって、トラック運輸事業とは営業用を指し、この区分は道路運送法にもとづくものである。

車輛の保有台数では自家用が圧倒的に高く、貨物輸送に特化したトラックを対象にしても八八万台のうち、自家用が九三％、営業用はわずかに七％である。しかし、輸送力（トンキロ）の比較では、自家用が一億八九〇〇万トンキロ、営業用は一億八五〇〇万トンキロと営業用の効率が低い（一九八〇年度）。それは営業用は車輛が大型でしかも輸送距離が長いという条件による。

トラック運輸事業は免許種別による事業区分によって大別すると、路線事業、区域事業に分けられる（トラック事業は政府の許可事業）。路線事業は特定の路線を定期的に小口貨物を積み合せて運送する。区域

事業は免許を受けた区域に発地か着地かのいずれかにして一車貸し切りで運送する。事業分掌のちがいでよって市場を異にしているが、最近ではその区分が明確でなくなっている。

トラック運輸業は、きわめて中小零細企業の多数参入する産業である。それは、トラック運輸の技術的・経済的特性によるものである。つまり、生産要素の①道路、②自動車は社会的に供給されるものであり、小規模の創業資本によって生産が可能である。そのため中小零細企業の参入が倒産、廃業の現象を繰返しながら増大している。このなかで区域事業は増大をつづけているのに、路線事業は一九五八年度の五四一社をピークに一九八〇年には三五六社と減少している（これは小規模企業が大手企業に合併・吸収された結果による）。

一九八〇年度の事業者数は三万四六三三社。「中小企業基本法」の基準でみると、区域事業の九八％、路線事業の八七％が中小零細企業に該当する。ちなみに従業員規模でみると、三〇人以下の企業が区域事業で八二・二％、路線事業は四五・八％である。区域事業

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

分野への中小零細企業のたえることのない参入は、資本の集積をしめすものであるが、路線事業部門は一貫して集中と集積をはかってきたものとみることができると。

また、トラック運輸業は、「企業規模の経済性」の稀薄な産業であるが、しかし、路線事業分野の場合、保有車輛三〇〇台以上の規模においてはある程度「企業規模の経済性」をみることができると。

業者の市場における行動として価格（運賃）競争とサービス（交通用役）競争がある。トラック運輸業は免許事業ということで運賃制がとられているが、認可運賃は事業者と荷主の交渉の際の目安となるだけである。実勢運賃水準は弾力的で景気変動などきわめて敏感に反応するものの、実勢運賃が認可運賃の水準に達することはあり得ず、輸送品目、また往路と復路の運賃が異なるというように荷主業界、地域経済、業者間競争の性質によって常識的なダンピング競争が展開されている。

こうしたなかでサービス競争（非価格競争）が市場で重要性を高めている。サービスの基本は、交通用役生産としてのスピード、到着時間の正確、安全性がある。同時に輸送技術の開発による市場の開拓がある。宅急便が注目を集めているが、これは小口貨物の集約に効率的なシステムの開発で成功した例である。倉庫管理、配送から集金まで荷主の物流管理を受託し、それと運送を結合する形態、輸送貨物などの据付けまでおこなう流通加工などの形態もあらわれるなど、荷主産業の物流管理に対応して輸送サービスを生産することになり、輸送市場の専門、個別化がすすんでいる。新しい小口貨物の積合せ輸送、宅配市場への参入が激化し運賃ダンピング、過剰サービスが常態化しているように、トラック運輸業は技術の特性によって新市場

が二、三年ではげしい競争市場となるのである。

2 トラック運輸労働者と労働条件の特色

トラック輸送が陸上貨物市場で主役の地位を占めるなかで、労働力の集積がすすみ、国勢調査によると、トラック運輸業の就業人口は、一九六〇年が三三・八万人で運輸産業全体における構成比は一九％であったものが、一九七〇年にはその二・六倍の八五・三万人、三三％に、一九八〇年には一九七〇年の一・二倍の一〇五・五万人、三七％までに増大している。

この雇用量の増大は産業平均をはるかにこえるものであったし、トラック運輸業の輸送需要の拡大による雇用増大であることから運転者中心の伸びというところである。今日、区域トラック部門ではワンマン乗務形態が一般化しているため、助手および積卸員などの不熟練職種が減少、また路線トラック部門でも輸送需要の停滞のなかで運転者以外の雇用削減をはかるなど、全体での運転者の構成が高くなっている。したがって、トラック運輸業の基幹職種はライセンズ労働者であることから、新規卒卒市場から供給されることはなく、社会的に形成されている個別的な自動車運転労働市場から供給されることになっている。企業横断的というところで企業間、タクシー・バスなどの業種間移動がはげしいといわれている。賃金にも企業規模格差が少なくないといっているその特徴も見出すことができる。

しかし、都市内の小規模区域トラックの場合、若年労働者の部分では企業間移動、他業種の転換がはげしくおこなわれているが、一〇〇人以上規模で組織労働者の場合は、長期勤続の傾向をつよめている。それは賃金において歩合給に代表される変動部分が固定化を

はかられ、勤続・経歴の昇給レートが設定されることで、長期勤続を志向するようになったとみることができると。

賃金の型として、企業横断的な労働市場を形成していることからくる企業規模格差の稀薄性を指摘したが、これはトラック運輸業の規模の大小による技術構成の違いのないこと、企業規模の経済性の稀薄性も影響している。しかし、退職金、福利厚生施設などでは大企業の水準は高い。ただ、大企業の福利厚生面の水準の高さは、全国的な市場をもった大企業が地方都市周辺部・農村部から大都市の事業所に労働力を配置するために近代的な住宅をもつ必要のあったことを考慮に入れなければならない。これによって労働者の定着化・労務管理の機能づくりをはかったともいえる。

この点で、大都市の小規模企業は短期就業の転職者市場から、若い労働者を求めているために福利厚生施設を考慮する必要がそれほどなかったといつてよい。このようなところでは労働組合の組織率がきわめて低く、また、この部分の事業者のなかには、労働組合が組織されるなら転・廃業をはかるという意識をもつ者が少なくないといわれている。たとえば、資料はやや古いが、一九七七年の不当労働行為申立件数（初審）をみると、トラック運輸業はハイタクについて第二位と高く、しかもそれが五〇人以下の企業規模のところ集中している。不当労働行為の類型としては、一番多いのが初歩的な団体交渉拒否で、経営者側の無理解や感情的な対応に起因する事例が多い、と分析されている（野沢浩・小木和孝『自動車運転労働』八六ページ以下）。そうした事例のなかには、その過程をたどれば、事業主だけを責められないものもあるようである。

労働市場が横断的だからといって、明確な賃金率が形成されているわけではない。賃金は企業内の賃金体系によって決定され、その賃金体系は「即物的」な労働に対応しながら適時認定されるもの、運送の「即時性」に対応するために臨時給的なものとして設定されるものを含めて構成されており、しかも算定基準は明確ではない。この状況は、中小零細企業よりも大手企業においてよくみられるが、これはまた労働組合の交渉力によって改善されるものである。概して、生コン、危険物、清掃廃棄物など専用車輛による輸送部門では基本給、範囲職務給的な項目が中心で明確な基準にもとづいて決定されている。

トラック運輸労働の特徴にあげられるのが、労働時間の長いことである。労働時間の態様は業種・業態・職種によって異なるが、職種では運転者、しかも長距離運送に従事する者が長い。長距離運転者には深夜勤務がかならずともない、それが連続深夜勤務におよぶ場合もあって、労働時間のなかに占める深夜労働時間の割合が五〇%にも達している事例はめずらしくないのである。

この状況のなかで「即時性」「到着時間の正確性」が求められ、直接、荷主側から貨物の到着時間の指定、荷卸しなどの管理が労働者におよぶのである。これが一社―二社の荷主に依存している区域トラックになると、荷主企業が自ら輸送網・配送システムを整備し、トラック事業者は単なる輸送の実行行為をおこなうだけとなって、荷主の管理が直接、労働者におよぶことになる。不当労働行為までが荷主企業の指図でおこなわれるというケースもこのような関係から発生するのである。

二 運輸一般の歴史的歩み

1 日本の労働組合運動における運輸一般の組織的位置

さきにみたように、今日わが国におけるトラック運輸の就業人口は一〇五万人をこえているが、そのうち労働組合に組織されている労働者数は約三五万人である。

トラック運輸における産業別全国組合は、運輸一般（全日本運輸一般労働組合）、運輸労連（全日本運輸産業労働組合連合会）、交通労連（全国交通運輸労働組合連合会）の三つである。この三組織の組織人員は、運輸一般が準加盟を含めて二万五〇〇〇人、運輸労連一三万人（内全日通労組六万人）、交通労連〇万一千五〇〇〇人となっており、そのほか約一〇万人が全国一般や地方の中小合同労組などの他の組織に属するか、または企業内だけの単独の組織である。

最大の組織人員をもつ運輸労連は、戦後まもなく結成された日本通運の労働者で組織する全日通が中心となつて通運関係の労働組合で一九五六年三月に結成した通運労協（全国通運労働組合協議会）と一九六五年に全自運を脱退した定期路線大手を中心とした組合でつくれた全ト労連（全国トラック労働組合連合会）が「運輸関係労働者の労働条件向上、産業再編成にともなう合理化に対処すること等」を目的に一九六八年一月に組合結成された組織である。

組織内容は全日通の組合員が過半数を占め役員的主要ポストも全日通が占めている。全日通は総評に加盟しているが、運輸労連としては全交連（全日本交通運輸労働組合協議会）に加盟している以外、ナショナルセンターには所属していない。ただ総評・中立労連などで構成されている春闘共闘委員会には一九七〇年に正式に加盟している。

運輸労連の全日通を除いた部分の半数以上がかつて全自運に所属し、「特定政党（日本社会党）支持」路線の決定、「政治闘争反対」「闘争至上主義反対」などを主張して脱退した組合であり、また全日通も総評の「特定政党支持」路線にしたがっている組合であるところから、全体的に「反共主義」的な傾向をぬぐいきれないでいる。全日通は今日の労働戦線「統一」運動でも総評内において鉄鋼労連とともに積極的に対応し、労働戦線統一準備会から全民労協（全日本民間産業労働組合協議会）へと先頭をきって加盟したことはこうした傾向の必然的な結果とみてよいであろう。運輸労連が全日通の道を歩むことは時間の問題である。

交通労連は一九六八年一月に交運同盟から名称変更した同盟所属の組織で、おおむね中小労組を主体に軌道・バス部会、貨物運輸部会、ハイヤー・タクシ部会の三業種部会からなるが、運動路線としては反共主義・労資協調主義の「民主的労働運動」の推進をしかけている組合である。同盟の方針にそって全民労協に参加している。

以上のほか、全港湾（総評）、全国一般（総評）、全倉運（純中立）、一般同盟（同盟）にも若干のトラック運輸労働者が組織されているという。

運輸一般は今日、わが国の労働組合運動においてどのような組織的位置にあるのか。

運輸一般は、組織人員からみれば組合員約二万五

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

〇〇人の最小の組織であり、トラック運輸部門の労働組合運動にたいしても、労働組合運動全体の動向にもいかなる影響力をおよぼしえない存在のように見える。「数」が決定的な力になる労働組合運動においては、たしかに運輸一般の力量には今日大きな限界があるとはいえず、まったく無視することのできない運動を展開し、影響力をひろげていることを否定することはできない。

運輸一般はその前身である全自運時代の一九五二年一月に総評に加盟し、今日にいたっているが、総評内においては総評の「特定支持」路線にたいして政党支持自由の原則から一貫して批判・反対の立場をとり、いくつかの全国単産と協力して労働組合運動のあらゆる闘争分野で階級的民主的な路線をつらぬき、労働者階級の中心部隊として国政革新のために統一戦線を追求していくことを要求しつつづけているその代表的な労働組合である。

運輸一般は、統一戦線を支持し促進する立場から一九七四年に統一労働組合の結成に参加し、その世話人組合の一つとして積極的な役割を果たしてきたが、一九七九・八〇年の総評右傾化の深まりのもとで統一労働組合の組織的な再編強化でも中心的な組織としての指導性を発揮し、委員長を専任代表委員として派遣している。統一労働組合運動はこの二・三年、階級的なナショナルセンターの確立をめざす運動を諸要求実現の運動と結合させて全面的に強化し、中央・地方で体制を整備するなかで、全国的に一五〇万人の組合員を関係組織の傘下に結集した組織に発展して、四つのナショナルセンターとともにいまや無視しえない勢力である。

運輸一般は全交通にもその結成以来加盟し、大産別共闘の一翼を担っているが、そのほか日本原水協など運動路線に合致した各種の民主団体、平和団体にも加

盟し、労働組合の立場から運動に協力している。

運輸一般はさらに国際労働組合運動の分野では一九七六年九月に世界労働連連インターに加盟し、世界労働連の場において、わが国の運動の実践と諸経験のなかから労働組合運動の国際連帯のあり方について積極的に主張し、国際的にも注目された存在となっている。わが国の労働組合は同盟をはじめ多くの組織が国際自由連とその組織的影響下にある国際産業別組織（ITS）に加盟しているが、世界労働連は運輸一般、全日自労建設一般、全自交、日本医労協の四組織が正式に加盟し、国公労連・日高教の二組織がオブザーバー加盟し、加盟はあわせて六組織である。

以上は運輸一般の中央本部の組織関係を中心にして組織的な位置をみたものであるが、本調査が明らかにするように、こうした運輸一般の存在と運動を支えているのが運輸一般の下部組織——地方本部・支部・分会の運動であり、集団交渉中心の賃金闘争の面で、組織拡大運動の面で、中小企業家との協力関係の面で新しい運動を創造・発展させ、地方・地域の運動に大きな影響をあたえはじめているのである。

独占資本は、階級的民主的な運動路線を堅持した運輸一般の運動が地方・地域に定着し、それに支えられた中央レベルにおける運輸一般が階級的民主的潮流の中心的な組織として一層その指導的影響力をつよめ、階級的ナショナルセンター確立の流れを加速させることをおそれている。そのために反共組織を動員して運輸一般を一般の労働者と労働組合から孤立させる「日共系労働組合——運輸一般」「日共系労働組合の総本山」といった反共キャンペーンを大々的に組織するとともに、関西地方を中心に組織拡大運動で驚異的な成長をおさめ生コン部門の中心的存在となり、社会的に注目を集めている運輸一般関西生コン支部にたいして執拗な刑事

弾圧を加えている。そうしたなかでふたたび運輸一般の分会書記長にたいする殺人事件がひきおこされ、刑事弾圧でも関西から東京へと拡大されている。こうした状況はきわめて重大である。もし運輸一般の組織と運動が国家権力を動員した独占資本の弾圧と分裂によって弱体化され壊滅されるということになるならば、わが国における階級的民主的潮流の運動を困難にするだけでなく、労働組合運動全体を後退させることになるであろう。

2 運輸一般略史——全自運から運輸一般へ

全日本運輸一般労働組合（略称運輸一般）は、一九七七年九月、三〇年の歴史をもつ全自運（全国自動車運輸労働組合）と函館合同労組、帯広合同労組、松山一般労組、下関合同労組の統一によって結成された組織であり、その後も静岡県中小労連、和歌山合同労組、小樽一般労組、熊本合同労組、富山中小労連及び運輸関連労働者だけでなく、一般産業の労働者も参加し、産業別を軸としながら地域における合同労組やさまざまな分野の労働者をも結集するユニークな組織形態をもつ全国的労働組合となって発展し今日にいたっている。

全自運から今日にいたる運輸一般の歴史を組織面に限定して『全自運三〇年史』を中心にかんたんによりかえておこう。

戦後、各地ではじまった、トラック運輸労働組合の全国組織として一九四六年二月一日、全国貨物自動車運送労働組合連合会（全貨労連）が結成された。

全貨労連は、産業別労働協約の締結、運輸行政の民主化、組織拡大などの目標をにかけて活動し、一九四

八年一月には三〇都府県で三万八六九二人の組織にまで発展した。組織的には産別会議にも総同盟にも参加しなかったが、一九四七年四月、当時の労働戦線統一の母体であった全労連（全国労働組合連絡協議会）に加盟し、アメリカ占領軍指令による全労連の解散まで加盟組合であった。

全貨労連は、やがて自動車関係のすべてを組織対象とする全日本自動車運輸労働組合連合（全自労連）へ組織を発展させていったが、その後のアメリカ占領軍の民主化政策の放棄、労働組合運動にたいする全面的な反動攻勢の強化、さらにトラック業界における「企業解体」「新規忌避」「組織破壊」のしつこい攻勢のなかで全自労連の組織人員は半減するにいたった。

当時、同じ状態にあった総同盟加盟の全国自動車運輸同盟（全運労）との間に戦線統一の気運がもたらがり、両組織が統一して、一九五〇年一月二六日新しい全国統一として全国自動車運輸労働組合（全自運）が結成された。

しかし、全自運が一九五二年一月の大会で、総評（全日本労働組合総評議会、一九五〇年七月結成）への加盟を決定すると、五三年から五四年にかけてかつて全運労に属した組合の大半が全自運を脱退し、一部は通運労連（全国通運労働組合協議会、一九五六年三月結成）に、一部は総同盟交通労連（全国交通運輸労働組合総連合、一九五五年一〇月結成）に属することになった。

全自運は、一九五三年以降一九六〇年にいたる間、独占資本の日本経済の「高度成長」政策によりトラック運輸の分野でとくに長距離輸送が飛躍的に拡大したのに対応して、組織を大きく拡大し、「神風トラック追放」運動や企業合併、大資本への系統化にともなう労働条件・権利確保のためのたたかいを長期にわたり

組織した。

運動をめぐる客観的条件が変化し新たな段階に入っただことを自覚した全自運は、一九五八年夏、第一回トラック運輸研究会を開催し、いままでの地場運送中心の労働組合運動を長距離路線を軸とする労働組合運動に切り替えるための政策の確立をはかっている。今日の運輸一般研究集会は、このトラック運輸研究会を継承・発展させたものである。

全自運は教師の勤務評定反対闘争、警職法改悪反対闘争、そして一九六〇年の安保闘争と全国的な規模の諸闘争に積極的に参加し、組織拡大の成果のうえにたって一九六〇年一〇月に個人加盟を原則とする単一組合に改編し、今日みられるような本部——地本——支部——分会の有機的な組織形態を確立した。この時期の全自運の組織人員は約三万八〇〇〇人であった。

こうして組織体制の確立強化をはかった全自運は、中央・地方で集団交渉による統一労働条件の確立と協定化のたたかいを組織し推進している。

一九六三年、六四年と長距離路線を主体とする中央統一交渉団、地場を主体とする地方統一交渉団が編成され、中央・地方で集団交渉形態が実現し、三次から四次の全国的なストライキ行動と結合して集団交渉がすすめられるなかで協定化をかちとる大きな成果をおさめた。

全自運はこのような産業別労働組合としての新しい組織機能が発揮されるという情勢を背景にして「二〇万人の全自運」という組織拡大目標を提起した。

しかし、安保闘争後、米日支配層によって開始された民主勢力の分解工作と労働組合運動における右翼的潮流の育成政策は、トラック運輸分野の労働組合運動にとっても無縁のものではなく、全自運の組織内外に「総評も同盟もない大同団結」「全自運は闘争至上主

義であり、戦線統一に役割は果せない」といった批判活動がはじまり、路線貨物労組懇談会、全国自動車運輸労働問題研究会が、全自運内の路線大手組合と同盟交通労連、一部中立組合との間でつくられるにいたった。

このような情勢がすすむなかで、一九六三年の定期大会で、政党支持自由の原則にたつ運動路線にたいして「特定政党支持」の修正案がはじめて提出され、ついで一九六四年の定期大会では原案が三分の二を一票こえて成立するというきわめて不安定な状態がつくりだされた。

そして一九六五年九月の第二〇回大会では対立のほげしい議論のなかで、ついに運動方針案が三分の二に一票不足で廃案におこまれるにいたった。批判派はこの大会では修正案を提出もせず、原案否決、役員総辞職の戦術をとっている。

大会は休会に入ったが定期路線大手組合を中心とした批判派は、その後組合費上納停止、各組合ごとの脱退決議をおこなって全自運を脱退していき、一九六六年七月、全ト労連（全国トラック労働組合連合会）を結成した。

全自運は、一九六六年三月、第二一回臨時大会で、分裂後の体制整備をはかり、ついで九月の第二二回定期大会で分裂問題の経過を総括し、再建の明確な方向を決定した。分裂問題では、表面にあらわれた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」の実態、そこに生まれていた企業内組合幹部の苦悩を見過し、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つたことなどを自己批判し、そのうえにたつて、①現場を基礎にする、②

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

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産業別統一闘争を進展させる、④統一戦線をめざしてたたかう——という基本方針を確立したのである。

こうして再建の第一歩をふみだした全自運は、その後一九六〇年代の後半から一九七〇年代へと労働組合運動の右翼的潮流の抬頭と経済危機の深まりというきびしい情勢のなかで、苦い分裂はふたたびくり返さないという立場から基本方針にもとづき真に統一の戦士とならなければならぬこと、組合民主主義を確立して組合員の自覚的な活動を進展させること、いつでも情勢・状態の分析を重視し、明確な政策を提起すること、つねに経済闘争を重視し、産業別統一要求を大衆討論によってつくりだすこと、政治課題での取り組みの結合をはかること——を運動の基調にすえた労働組合運動を積極果敢に展開していった。この間、組織人員も分裂を上回り、ひきつづき拡大の過程にある。

運輸一般は一九六五年の全自運の分裂以降は、一貫して名実ともに政党支持の自由、政治活動の自由を組合員に保障し、要求にもとづく革新政党との協力共同を推進する方針を堅持して実践していった。この立場から、全自運—運輸一般は、毎年の総評大会にいくつもの単産と共同して「特定政党支持」の誤りを克服する運動方針案を提出し、今日にいたっている。

一九六九年には、革新統一戦線結成をめざす三八単産アッピールに参加し、また一九七四年一二月には、統一戦線促進労働組合懇談会（統一労組懇）の結成に参加して、その中心的な組織となり、今日、積極的な活動を展開していることは周知の通りである。

全自運は、一九七六年九月の第四回大会において世界労運運輸インターへの加盟を決定するとともに、運輸・物流の変化に対応して、その組織を運輸・交通

・流通および一般労働者を組織対象とする運輸一般へと発展させる方向を確認した。

そして一九七七年九月、第四回定期大会において、全自運三〇年余の歴史を総括し、運輸一般に引きつぐべき教訓を明らかにして運輸一般への発展的移行をおこなった。

大会で確認された文書『全自運三〇年をふりかえつての総括』を要約すれば、およそつぎのようなものである。

第一に、全貨労連、全自労連、そして全自運を通じて一貫しているのは、いつでも労働戦線の階級的統一と統一戦線結成促進を追求してきたことであり、これは運輸一般にも引きつがねばならない基本方向である。

第二に、全自運三〇年余の歴史における分裂攻撃とのたたかいの教訓の一つは、分裂攻撃の本質は、あくまでも資本の意図・策動によるものであり、その武器として反共攻撃がつかわれているということである。この把握に立って、労働者・労働組合の状態や要求、意識の正確な調査のうえに、とくに、要求での一致、それにもとづく行動の統一をすすめることが分裂を未然にふせぎ、また、分裂後も将来の統一を展望できる条件をつくりあげることになる。組合員への日常不断の教育・宣伝活動、現場を基礎にした大衆行動の組織化を大切に、運輸一般の新しい運動の展望のなかで再び分裂を許さない保障を確固として築きあげねばならない。

第三に、労働組合は、要求によって団結し行動する組織であり、その要求はなりよりも労働者の生活と労働条件確保を基軸として経済的な状況、政治的な関わりによってつくられるものである。全自運は、経済要求、しかも身近な日常要求から出発し、その実現に取

り組むことを通し、これを阻む支配階級の政治と対決し、さらには国際連帯にまで発展しなければならぬことを実際の体験を通じ明らかにしてきた。これからも情勢と運動の発展のなかで経済主義や政治主義的偏向におちいることなく、経済闘争と政治闘争の結合による諸要求実現に全力を注ぐことである。

第四に、全自運は結成以来、要求実現の確かな道筋としての政策の確立に力を注ぎ、とりわけ一九六〇年代の後半から中小企業家にたいする一面共闘、一面闘争の方針へ発展させ、さらに一九七〇年代の経済危機以降、中小企業防衛の観点をたもつた中小企業における新しい労資関係を確立していく方針を決定し実践しており、全自運が切り拓いたこの路線は運輸一般としても継承発展させていく必要がある。

第五に、全自運は、組合として教育・学習制度の確立とその内容の充実強化をはかってきたが、これは全自運の階級的民主的強化にとって大きな支えとなっている。運輸一般にこの教育・学習制度をひきつぎさらに充実発展させなければならない。

運輸一般が発足して五年、この全自運の歴史の総括によって、確認された運動の教訓は、運輸一般に引きつがれて着実に実践されきびしい情勢のなかで運輸一般の今日の発展をもたらしている。それは量的な面では、組合員が発足以来毎年二〇〇〇人前後増え、この五年間に約一万人の組合員が運輸一般に加盟してきていることに端的に示められているといえよう。

三 運輸一般の運動路線の特徴

1 運輸一般綱領

運輸一般の基本的な運動路線は、一九七七年九月の運輸一般結成にあたって制定された「綱領」が明記しているものである。

「綱領」は冒頭「……労働者階級の団結した力によって、生活の改善と労働条件の引き上げ、社会的地位の向上をはかり、さらには労働者階級の解放をめざしてたたかう」ことをうたい、以下つぎのような諸課題の実現をめざしてたたかうことを規定している。

(1) 人たるに備する生活が確保できる賃金の引き上げ、健康と文化を享受しうる労働時間の短縮と休日・休暇の増加、安全に働ける職場の諸条件の確立、雇用の安定と退職後の生活の保障。

(2) 労働者と労働組合の団結権、団体交渉権、争議権の完全確保とすべての国民の基本的人権の擁護。

(3) 全国一律最低賃金制の確立、社会保障・医療保障の充実、税制の民主化など国民生活安定のための民主的諸制度の確立。

(4) 自由と民主主義の擁護、平和・中立・独立の実現。

(5) すぐれた文化的遺産の継承、健康な文化の創造、教育と学習の強化。

(6) 運輸・交通・流通・一般労働者の統一行動と団結の強化、関連産業および企業の民主化。

(7) あらゆる傾向の労働組合との要求にもとづく統一行動、未組織労働者の組織化、資本からの独立、組合員の政党支持の自由の保障、国民との共同強化、統一戦線促進を原則にした労働戦線統一の実現。

(8) すべての民主勢力との提携によるわが国の平和的・民主的發展と労働者階級の輝かしい未来を展望して国民の結集をはかる統一戦線の結成・発展強化。

(9) 全世界の労働者との国際的団結の強化による世界平和、民族解放、労働者階級の社会的地位の向上と解放。

一般的に労働組合の「綱領」なるものがきわめて抽象的という弱点をもつなかで、運輸一般の綱領が具体的に基本的運動方向を明記している点は、積極的で今日数少ない労働組合綱領といえよう。

運輸一般は結成以来、この綱領が定めた基本的な運動路線に忠実にしたがって諸闘争を組織し、着実に成果をおさめずからの組織と運動を発展させるとともに、わが国の労働組合運動における階級的民主的潮流の前進に積極的な役割をはたしている。

2 一九八二年度運動方針の基調

運輸一般の一九八二年度の運動方針は、財界主導の反動的な「行政改革」に反対し、民主な行政改革のために「軍事費を削ってくらしの福祉・教育の充実を」の国民大運動の展開をいっそう強め、また、労働戦線「統一」問題では、統一推進会の民間先行「統一」のための基本構想に断固として反対し、労働戦線の真の統一をめざして、そのために統一労働組合の量質ともなう充実強化をはかり、わが国労働組合運動の現状を憂えるまじめな労働者、労働組合と力を合わせ、真に労働者と国民の利益を守る階級的民主的ナショナルセン

ターの確立の展望をひらいていく。さらに日米軍事同盟強化、軍事大国化の道を歩む保守・反動勢力と対決し、革新三目標という国政革新の中心課題にもとづく民主勢力の団結と共同行動を強め、革新統一戦線の結成につとめ、当面、平和・民主主義・革新統一をすすめる全国懇話会の運動の発展に寄与するよう努力する。

——このような方向に「運動の基調」をおき、そして、重視して取り組むべきつぎの五項目を提起した。

(1) 運輸一般の組織形態の先進性に確信をもって、運輸一般の組織拡大を中央・地本・支部・分会・一人ひとりの組合員にいたるまで創意工夫をこらしてはかる。

(2) 職場・地域に基礎をおいた運動の展開をはかる。

(3) 中小企業・経営者との要求にもとづく共同行動を発展させる。

(4) 運動をすすめていく幹部の主体的力量の強化をはかる。

(5) 階級的民主的ナショナルセンターの確立の展望を切りひらくことと、そのための統一労働組合の飛躍的な発展、充実強化をはかる。

3 一九八二年度統一要求

さらに運動方針は、そのうえに一九八二年度にとりくむ要求・課題としてつぎのような統一要求を設定した。

この統一要求は闘争の都度、より具体的に提起されていくことになるものである。全文をそのまま紹介しておくことにしよう。

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

〈1〉労働者・国民の生活向上のために

〈賃金・労働時間〉

- 1 賃金引上げ、運輸一般最低賃金、職種別最低保障賃金、年齢別初任賃金などの協定化。
- 2 年末・夏季一時金の引上げ、退職金制度の確立・改善。
- 3 週休二日、週三十五時間労働の確立。年次有給休暇の増加と使用の自由。夏季特別有給休暇、年末年始休暇などの休日制度の確立と増加。年間所定労働時間二千時間以内。
- 4 社会保険料の負担割合変更（労三、使七以上）、労使共同共済制度の確立と充実。結婚資金・休暇制度の確立・改善。
- 5 「二七通達」の指導強化、主要国道上の公共仮眠休憩施設の建設。ILO一五三号条約の国会批准。
- 6 現行地域包括・業種別最低賃金の引上げと決定機構の民主化、全国一律最低賃金制の確立。〈生活条件向上〉
- 1 公共料金、独占価格の引上げ、インフレ政策反対。
- 2 財界主導の行革反対。教育・国民生活奉仕の補助金拡充、大企業奉仕型機関・自衛隊など弾圧機構の縮小・廃止。
- 3 勤労所得税の減税、一般消費税型増税反対、不公正税制の是正。
- 4 社会保障、福祉の切下げ、軍事費増大反対。老人医療、国保の負担増反対。
- 5 大地震の際の身分保障、賃金補償、業務使用車両への救急箱、防寒着などの装備。

〈2〉「合理化」反対、雇用安定確保のために

〈「合理化」反対、生命と健康を守る〉

- 1 人へらし「合理化」反対。職場の必要人員の確保。労働条件変更にあたっての事前協議制の確立。
 - 2 交替制勤務における正常な勤務間隔の確保、運立条件、深夜労働における適正基準の確保。
 - 3 業務上疾病の企業内保障。定期検診、特別精密検診の完全実施。腰痛症、ムチウチ症、フォークリフト病、頸肩腕症候群、循環器疾患などの業務上疾病の範囲拡大。医師選定の自由保障。
 - 4 業務上死傷に対する企業上積み補償制度の確立改善。治療、リハビリ期間中の賃金保障。
 - 5 労災法改悪反対。原子力発電所における安全基準確立と調査権をもつ特別委員会の設置。過積規制の徹底と車両の居住性改善。
- ### 〈雇用確保と雇用条件の安定〉
- 1 定年延長。定年延長・中高年・身障者雇用などの助成制度の充実・強化。地域、業種別の優先雇用保障制度の拡充。中高年、青年労働者の技能修得の制度と雇用創出の事業の確立。
 - 2 臨時・パート労働者の賃金、雇用条件の改善。下請導入反対。
 - 3 建設・原発関連下請労働者に対する雇用・安全の元請責任の明確化。ヤミ行為の労働者派遣事業の規制と制度改悪反対。
 - 4 大量解雇規制の立法化。国、自治体における雇用創出の制度確立。
 - 5 失対事業の再確立。失業給付の最低百八十日への延長。日雇失業給付の受給資格日数の短縮。積

雪寒冷地給付金制度の継続延長と内容改悪反対。季節労働者に対する九十日間給付の回復。

〈3〉労働者・労働組合の権利拡大のために

- 1 憲法の平和的・民主的条項の完全実施。官公労働者の労働三権の全面回復。職場での思想、信条による差別反対。
- 2 労働組合活動の自由拡大。労働組合破壊・不当弾圧による介入反対。不当労働行為に対する科罰制裁、命令の迅速化と実効性の確保。使用者概念の拡大。国鉄労働者に対する二〇二億賠償請求反対。
- 3 労基法改悪反対。男女平等の労働権・生活権の確立。婦人差別撤廃条約批准促進。母性保護休暇の延長と有給保障。原職復帰を内容とする産後一年間の選択制育児休暇制度の確立。妻の出産・病気にともなう看護休暇制度の確立。

〈4〉中小企業の経営安定のために

- 1 政府系中小企業金融機関の融資枠の拡大と融資条件の緩和と手続の簡素化、金融機関の拘束性債務者預金の禁止。信用補完制度の改善、拡大。自治体の無担保・無保証人の融資、施設改善資金貸付制度の改善、拡充。
- 2 下請代金法、下請振興法の改正と厳正適用による取引条件の改善。大店法の抜本改正、分野調整法の適用の厳格化。
- 3 協同化促進のための中小企業等協同組合法の改正。道路運送法の規制基準の強化、運輸事業振興助成交付金の延長と民主的運営。
- 4 地場産業、伝統産業の振興のための開発計画の国、自治体、関係業者の参加による推進。

〈5〉平和・民主主義擁護のために

- 1 日米安保条約廃棄。有事立法、日米共同作戦態勢、自衛隊増強反対。
- 2 「自主憲法」制定の策動粉砕。航空機・軍事汚職の真相究明。
- 3 核兵器完全禁止および使用禁止の国際協定締結。国家補償にもとづく被爆者援護法の制定。非核三原則の法制化。
- 4 選挙制度改悪、小選挙区制導入反対。刑法、少年法改悪反対。
- 5 韓国、チリ人民に対するファシシ的弾圧反対。ソ連のアガニスタン軍事介入反対。ポーランドの民族自決権擁護。
- 6 米軍基地の全面撤去、核基地化、自由出撃基地化阻止。ハボマイ・シコタン即時返還、千島列島の返還。
- 7 労働戦線の真の統一。中央・地方の革新懇話会の強化拡大。国際労働運動の連帯強化。

四 運輸一般の組織と機構

1 組織形態と組合員数

運輸一般はその綱領の冒頭に「われわれは、労働者階級の基本的な組織である労働組合の生成発展の歴史に学び、労働者階級の団結した力によって生活の改善と労働条件の引き上げ社会的地位の向上をはかり、

さらには労働者階級の解放をめざしてたたかう」ことをかけ、「規約」第二条は運輸一般の性格をつぎのように自己規定している。

「本組合は、人種・国籍・宗教・性別・信条・思想・年齢・門地または身分の如何を問わず、本組合の綱領・規約に賛同する国内の運輸・交通・流通関連産業および一般の労働者をもって組織する」。

運輸一般は、この組織の性格について、組織の内外に世界の労働運動の歴史のなかで労働者階級の要求にあって最もふさわしい形態としてうちたてられてきた「産業別労働組合」の原則を貫きながら、同時に産業組合のいかなる変化にもたえられるために「一般労働組合」の組織形態をとり入れたユニークな労働組合であり、運輸・交通・流通関連産業に働く労働者はもちろん、それ以外の一般労働者であっても誰でも参加できる労働組合であると説明し、このような組織形態をとった理由を『新版労働組合員教科書』はつぎのように明記している。

「規約は、一般的な、資本主義の発展に即応した職種別労働組合から産業別労働組合への移行といった角度でなく、イギリスやアメリカにおける労働組合組織の組織形態の推移などに学び、さらに今日の時代の要請が、産業別を軸としながら、より広汎な多業種の労働者の結果を必要とする問題意識から、運輸一般のありかたを規定したものである」。

これらは、日本の労働組合運動の新たな実験である。固定的な労働組合観に固執せず、新たな事態に即し、なによりも、数の力をつくりあげ、しかも、これが、質と相乗される必要を前提にしているのである」。

運輸一般発足の年である一九七七年の組合員は、労働省発表によると一万二一六五人で、その後年々約一人増加し、一九七八年一万三九七人、一九七九年一万五七六九人、一九八〇年一万七三三二人となり、現在二万人以上と推定されている。

運輸一般の公表資料によると一九八二年七月度登録

地本別組織人員の推移（登録人員）
（ ）は準加盟を含む人員

地本(地方)	81/7	82/7	増	減
北海道	(1,297)	(1,424)	(+127)	
東北	297	322	+ 25	
北馬	172	155	- 17	
群馬	453	406	- 47	
栃木	17	7	- 10	
東京	(2,568)	(2,452)	(-116)	
神奈川	2,448	2,283	-165	
山梨	239	165	- 74	
長野	39	22	- 17	
静岡	52	29	- 23	
愛知	1,650	1,669	+ 19	
岐阜	(1,363)	(1,438)	(+ 75)	
三重	1,289	1,364	+ 75	
奈良	76	77	+ 1	
和歌山	183	121	- 62	
大阪	75	(260)	(+185)	
京都	830	60	- 15	
大和	(4,173)	914	+ 84	
兵衛	3,840	(4,631)	(+458)	
広島	306	4,409	+569	
山口	1,104	281	- 25	
福岡	5	1,183	+ 79	
熊本	63	5		
鹿児島	30	63	- 5	
宮崎	60	25	- 5	
沖縄	31	40	+ 9	
本島	322	310	- 12	
南島	46	47	+ 1	
宮崎	63	53	- 10	
鹿児島	96	88	- 8	
	(15,313)	(15,925)	(+612)	
	13,786	14,158	+372	

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

人員は一万四一五八名、準加盟一七六七名、計一万五九二五名となっており、昨年度より本加盟三七二名、準加盟二四〇名計六一二名の増加となっている。登録人員が実組合員数より少ないことは、他単産の場合と同様である。

全国各地方本部（地方）別の一九八二年七月の組織人員は前頁の通り。

業種はトラック、通運事業、セメント・生コン事業、機械・金属事業、商業、民間社会福祉施設、自動車教習所など二〇以上の業種で全国二九都道府県の約一〇〇〇以上の事業所におよんで組織されている。運輸一般の内部資料によると業種別の組合員数は下記の通りである（一九八一年一月現在）。

①路線三〇九八名、②通運六四三名、③セメント二四五五名、④清掃七七五名、⑤危険物八八四名、⑥食品五九四名、⑦タクシー・GS一五七名、⑧地場その他三一八七名、⑨海上コンテナ一三二名、⑩一般合同八八八名、⑪整備一四一名、⑫重鋼産業一〇二三

支 部 名	81/7	82/7	増 減
登 録 合 計	13,786	14,158	+372
準加盟合計	1,527	1,767	+240
総 合 計	15,313	15,925	+612

名、⑬倉庫二七七名、合計一万四二六四名となっている。これは運輸一般結成時より、二八二二名の増加である。

2 組織構成

運輸一般規約第六条は、①中央本部、②地方本部、③支部（または単位組合）、④分会の組織構成とすることを定めている。以下規約にもとづいて各組織の性格を紹介しておこう。

(一) 支部および分会

運輸一般は個人加盟が原則で、組織単位は支部である。しかし、運輸一般の綱領・規約に賛同する労働組合の加入は認められており、この場合組織単位は単位組合となるが、しかしその労働組合は個人加盟の支部に移行するための努力をはらうことが義務づけられている。

組織単位としての支部は、企業・事業所・地域・業種の別に組織することになっており、現在、運輸一般として支部総数は二三四支部で、そのうち企業支部一七一組織、地域支部五一組織、業種別支部一二二組織である。

支部を組織するときは運輸一般の「支部規約基準」にもとづいて義務づけられ、機関①大会、②執行委員会を設け、運輸一般の諸決議に従い、機関の指示に従って所属組合員の指導と統制をおこない、そのために役員として①執行委員長一名、②副執行委員長若干名、③書記長一名、④執行委員若干名、⑤会計監査二名をおくことになっている。ただし、複数の地方本部にまたがる支部の設立については中央執行委員会の承認が必要である。

支部は支部執行委員会の承認のもとに日常の職場での活動単位として企業・事業所・地域・業種別に下部組織として分会を設置することができる。運輸一般には「支部規約基準」を前提とする「分会運営規則（基準）」があり、分会大会、分会執行委員会などの機関を設け、分会長、副分会長、分会書記長をはじめとする役員を選出して活動することになっている。

(二) 地方本部

運輸一般の単位組織が同一（または隣接）都道府県内に二つ以上あるときは、運輸一般中央委員会の承認を得て、同一都道府県ごと、または、必要あるときは隣接府県にまたがって地方本部がつくることができ（「地方本部規約基準」による）、地方本部を組織するにいたらない場合は、地方本部準備会をつくることができる」とされている。

現在、運輸一般の支部は二六都道府県に組織され、地方本部は北海道地方本部、群馬地方本部、東京地方本部、神奈川地方本部、静岡地方本部、長野地方本部、愛知地方本部、京滋地方本部、大阪地方本部、和歌山地方本部、兵庫地方本部、福岡地方本部、熊本地方本部の一三地方本部でほかに三重地本準備会、北陸地本準備会、山口地本準備会と山梨地方連絡協議会がある。東北、関東、岐阜、山陰、岡山、広島、四国にはいまだこの種の組織はつくられていない。

地方本部は①大会、②委員会、③地本執行委員会の機関を設け、地本執行委員長一名、地本副執行委員長若干名、地本書記長一名、地本執行委員若干名、会計監査二名の役員を選出して、運輸一般の諸決議と機関の指示にしたがい所属組織および組合員の指導と統制をおこなっている。地方本部が支部・分会の身近な組織として運輸一般の地方組織の役割を負っていること

は明らかである。

なお、地方本部の補助組織として、地域別に共闘と交流を主たる目的とする地区協議会を設けることができるようになってきている。その指導を当該地方本部がおこなうことはいうまでもない。

(三) 業種別部会

運輸一般は、中央委員会の承認を得て、同一業種をもって組織し、中央執行委員会の指示と統制のもとに、当該業種に必要な活動をおこなう業種別部会を設けることにしており、現在つぎの一〇部会が設置され、活動を展開している。

定期路線部会、地場トラック部会、通運・倉庫部会、商業部会、自動車教習所部会、金属・製造部会、セメント部会、危険物部会、清掃部会。

部会にはそれぞれ部会長（議長）、副部会長（副議長）、事務局長がおかれ、運輸一般中央本部から担当中央執行委員二名が配置されている。

(四) 中央本部

全国単産の中央本部とは、産業別全国組織自体の決議・執行機関、通常その執行機関をさすのが一般的であり、産業別の労働組合運動をすすめるための全国的な指導部といつてよい。運輸一般の中央本部も同様である。

運輸一般の中央本部の協議機関・執行機関については、別項でとりあげることとする。

3 決議機関

運輸一般規約第一一条は、運輸一般の機関として、①大会、②中央委員会、③中央執行委員会の三つの機

関の設置を定めている。

(一) 大会

大会は、いうまでもなく最高決議機関で、通常年二回（定期大会九月、臨時大会三月）開催され、綱領、運動方針、規約の改廃・変更、団体への加入脱退、合併解散、総罷業、役員の変更、予算・決算など組合運営上、あるいは労使関係上の基本的な重要事項が審議される。通常、九月の定期大会においては、新年度の運動方針を決定し、三月の臨時大会においては春闘方針にもとづく闘争体制（スト権投票による）の確立と基本的な闘争戦術の決定がおこなわれ、春闘への産業別組織としての総決起集会的な意義をもつ大会として位置づけられている。なお、この臨時大会は規約上三月招集と明記されているわけではなく、「中央委員会が必要と認めた時、加盟支部三分の一以上の請求があった時」に招集されると規定されているだけで、三月の臨時大会は慣例である。

大会の代議員は、組合員一〇〇名に一名の比率で選出され、一〇〇名未満のどんな少数の支部でも最低一名の代議員を選出することができるようになっていく。

この代議員は規約上支部ごとに組合員の直接無記名投票により選出することになっているが、規約通りおこなわれているところはきわめて少なく、支部機関によって選出されているのが実態のようである。

(二) 中央委員会

中央委員会は大会につぐ決議機関で、年二回以上開くとされているが、慣例では一月と六月の二回となっている。一月の中央委員会ではその年の春闘方針が、六月の中央委員会では夏から秋にかけての闘争が中心

的な課題となっている。

中央委員は地方本部別（地方本部がないときは県単位）に割り当て、組合員二〇〇名に一名の比率で選出されるが、最低でも各県から一名の中央委員が選出されるようになってきている。

4 執行機関

(一) 中央執行委員会

中央執行委員会は、大会と中央委員会の決議を執行し、または緊急事項の処理にあたる機関である。

中央執行委員会は、執行委員長一、副執行委員長五、書記長一、合計七名の本部三役と中央執行委員一七名とで構成されている。

以上の各役員の選出は、当然大会における代議員の直接無記名投票によって（単記または連記）おこなわれるが、大会で代議員の直接無記名投票によって選出されるのは、執行委員長一、副執行委員長五、書記長一、会計監査二である。

地方選出の中央執行委員は各地方本部で、業種別選出の中央執行委員は業種別部会で規約上の一定の選出基準にもとづいてそれぞれ選出し、選挙管理委員会がその名簿を大会に発表し確認を得るという方法がとられている。現在における定数は次の通りである。

《地方本部選出》 東京一、静岡一、愛知一、京滋一、大阪二、兵庫一、合計八名。

《業種別部会選出》 定期路線一、セメント一、地場トラック・清掃・通運・危険物・一般一、重機鋼材一、合計五名。

なお青年婦人部大会から一名の中央執行委員が選出される。

ちなみに二四名の三役、中央執行委員のうち、現在

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

企業籍をもつ者は一三名である。

このようにして選出構成される中央執行委員会は年間一回程度開催されているが、日常任務遂行のため常任中央執行委員会を設け、中央本部専従の執行委員長一、副執行委員長一、書記長一、中央執行委員三で構成、原則として毎週一回（火曜日に）開催している。

(一) 専門部と書記局

中央執行委員会には、専門部として組織・業種対策部、組織・調査部、教育宣伝部、財政部、国際部、政治部、青年婦人部の七つの部が設けられ、財政部、青年婦人部を除く専門部の部長は常任役員が担当し（兼任もある）、青年婦人部長は青年婦人部大会で選出されている。

非専従中央執行委員は定期路線、地場トラック、通運、倉庫、商業、自動車教習所、金属・製造、セメント、危険物、清掃、重機・鋼材の各業種別部会の担当となっている。

以上のほか中央執行委員会のもとに三役、中央執行委員によって教育宣伝委員会、組織対策委員会、専従者共済基金管理運営委員会、闘争支援犠牲者救済委員会、賃金専門委員会、中小企業対策委員会、労働安全委員会、集団交渉強化対策委員会、中央労使協議会事務局の専門委員会が設置されている。

運輸一般中央本部書記局は、書記長の統轄のもと五名の常任役員と四名の書記（他に一名加盟団体へ派遣）によって構成され、常任中央執行委員と書記の合同会議は月一回開かれるが、書記長と書記によって構成されるいわゆる書記局会議は、常任中央執行委員会の決定にもとづいて任務を遂行する場合に必要に応じて開催されている。

5 中央闘争委員会

春闘のための臨時大会においてストライキ権が確立されると、闘争指導の機関として中央本部に特別に中央闘争委員会が設置される。

この中央闘争委員会は、本部三役と全地方本部の書記長、全業種別部会の代表によって構成されている。

地本書記長と業種別代表を構成メンバーとしているのは、集団交渉の組織、地域共闘などの内容にもかかわらず、地本・業種内の態勢強化、闘争展開の指導を任務としているからである。また拡大中央闘争委員会も設置されることがある。この拡大闘争本部三役、中央執行委員および中央執行委員を選出していない地方本部の代表によって構成されることになっている。一九八二年の春闘では各一回ずつ開催されている。

6 財政——組合費その他

中央本部に納入される組合費は月額五〇〇円、年間闘争資金一〇〇〇円（但し、一九八三年度に限り）闘争支援犠牲者救済基金月額五〇〇円で、一九八三年の予算総額は約一億七〇〇万円にのぼっている。

もちろん、運輸一般の諸活動はこれだけの財政でまかなわれているわけではなく、各地方本部もそれぞれの実情にあわせて別途組合費を徴収しており、たとえば兵庫地方本部の場合は、地方本部費月額八〇〇円、年間臨時徴収一人一〇〇〇円、夏季および年末の一時金より争議支援カンパとして各一〇〇〇円（たてまえば任意だがほぼ義務的なものとなっている。一時金が一〇万円未満の者は五〇〇円）となっている。さらにこのほか支部・分会費が徴収されていることはいうまでもない。

運輸一般の多くの組織では、毎月の賃金および一時金から総額の二パーセント前後を組合費として徴収しているようである。

運輸一般では、中央機関紙『うんゆ一般』（月三回発行）、月刊誌『月刊TGU』（月一回発行）は個人購読有料制をとって、会計は一般会計予算からきりはなされて独立採算制となっており、年間約三〇〇万円の予算が執行されている。代金の納入は、六カ月前納制で『うんゆ一般』九六〇円、『月刊TGU』二〇四〇円である。

『うんゆ一般』の有料購読数は一九八二年七月末現在九七九八部、『月刊TGU』三五一一部と順調に増加しており、運輸一般としてはとくに中央機関紙の拡大を重視し目標として二万二〇〇〇部を設定している。

五 春闘における運輸一般

中央本部の機能

1 春闘展開にかかわる 運輸一般の機関会議

いうまでもなく、わが国の労働組合運動のなかでいわゆる春闘の占める位置はきわめて高い。労働者・労働組合の要求や課題のなかで春闘でたたかわれる範囲は大きく、また、要求の設定、交渉の推進、諸行動への組合員の参加、それらにかかわる教育宣伝活動、調査活動、組織活動、機関開催さらにそれらに支出される財政規模など、その内容からみても春闘に投入される労働組合のエネルギーは膨大なものがある。したがって、運輸一般の場合も、春闘展開における中央本部

広告のページ

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

の提案、関与の実態をみることで運輸一般の組織機能をかかぬの程度とらえることができる。

春闘展開にかかわる運輸一般の機関会議は④定期大会、⑤中央執行委員会、⑥中央委員会、⑦臨時大会、⑧中央闘争委員会（適宜に拡大中央闘争委員会に変更する場合もある）——となっている。この他に、運輸一般研究集会、中央春闘討論集会などの中央本部書記局の企画する諸会議がある。これら各機関の基本的な性格についてはすでに明らかにしたが、春闘展開にかかわる性格は大略つぎのとおりである。

③定期大会は、九月月上旬開催で、運動方針には当年度の春闘総括、次年度春闘についての基本的態度が提起されている。運輸一般の運動路線をきめる「運動の基調」部分や重点運動課題は諸行動の方向を規定するものであり、春闘方針もこれら方針部分を具体化したものである。

「合理化」問題、組織・教宣・調査などの課題や活動も春闘のなかで取り組まれる部分が多く、それだけに運動方針は春闘展開にあたって基本方向を提起している。

④中央執行委員会は、年間に一〇回ほど開催している。春闘展開にあたって中央執行委員会は、①春闘方針大綱、②第一次中執委原案（中央春闘討論集会への提起）、③中執委原案、④春闘の具体的推進（戦術配置）、⑤春闘総括後の中間総括、⑥定期大会方針に盛り込む総括などの作業をそれぞれの段階でおこなっている。

⑤中央委員会は、①春闘方針決定（一月末開催）、②春闘総括後の中間総括（五月末開催）をおこなっている。

④臨時大会は、三月下旬に開催し、四月段階での諸行動や戦術をきめ、スト権確立をおこなっている。

⑥中央闘争委員会は、春闘方針決定後に、三月～四月の期間、具体的に要求の設定、戦術の具体化とその推進をはかるために設置するものである。

中央執行委員会と中央闘争委員会の構成の違いは、運輸一般の地方本部には現実に地本選出の中執を選出できる基準（五〇〇名以上）に達しない小規模の地方本部がいくつかあり、中央闘争委員会にはこれらの地本代表を構成メンバーに加えている。このようにして春闘の実践段階では全組織のエネルギーを結集するようにしているが、なお大会方針、春闘方針、春闘の具体的推進を審議する中央執行委員会にも、これら小規模の地方本部の代表は構成メンバーとして参加している。

①運輸一般研究集会は、運輸一般の運動にとって必要な政策（基本政策、産業・業種別政策、組織・賃金政策など）の討論をおこなうところである。討論テーマ、特別報告のなかには、問題提起、討論の結論部分は春闘方針に反映されるものが少なくない。

⑤春闘中央討論集会は、一月中旬に開催し、中執委第一次案にたいする討論をおこない、提案者のまとめた参加者の意見要約は原案に盛り込まれることになっている。

2 春闘の各段階と中央本部の機能

運輸一般にとっても春闘は、ロングランのたたかいであるため、春闘展開の段階に応じた時期区分をおこない、各時期における中央本部の機能をみることにしよう。その時期区分はつぎのようにおこなうこととする。

④要求とたたかひの基本方向を決定するまでの準備期間、⑤方針にもとづく地本・業種での情勢・要求討

論・交渉形態（とくに集団交渉）の論議から要求提出までの期間、⑦臨時大会が決定する具体的行動配置から闘争終結にいたるまでの期間。

（一）春闘準備期間

運輸一般の春闘準備は、九月の定期大会から約一ヵ月後に開催される中央執行委員会で決定する「春闘方針大綱」からはじまる。「春闘方針大綱」は前年度の春闘総括をふまえ、基本的な構えの問題、要求のたて方、統一要求の組織、交渉形態、共同闘争の形態などを中心に提起している。地方本部は「大綱」にもとづき、集団交渉グループの編成についての構想をもって関係支部（分会）間の調整などの準備に入るものになっている。

中央本部は、賃金・労働条件の調査に入り、中央執行委員会に設けている賃金専門委員会、企画政策委員会などで要求、職種・年齢別ポイント賃金要求の作業に入っていく。こうした賃金政策・要求方式は、春闘総括をうけて運輸一般研究集会での問題提起、討論の「まとめ」のなかから用意されていくことが多い。

研究集会は中央本部が主催するもので、討論テーマは運輸一般の年度、中期的課題、重点にしている業種別運動、地域運動強化の関係で設定されるが、春闘との関係をもつテーマも設定される。たとえば、運輸一般は八二年春闘の賃金要求の面で、それまでの春闘とは異なった方式をとっている。それは、一八歳以上の労働者に適用する産業別最低賃金、運転者などの職種別最低賃金について、地方毎、年齢別・業種別などの区分で複数の賃金率要求をおこなっていることである。すでにこの要求方式は一九八一年七月開催の研究集会の「統一闘争前進のための賃金要求方式」分科会で「運動の統一性をつくり、産別機能を強化するため

の要求方式」の項でとりあげられている。ここでは、業種別格差、同一職種での業態、地域別格差、賃金闘争の到達水準などの違い——などをとらえて複数のレート設定をはかるという大胆な提起をおこなっているのである。

賃金構造調査結果にもとづく業種、職種にわたる賃金率（協約）要求は、中央本部→賃金専門委員会→中央執行委員会の討論を経てまず、中央春闘討論集會に提案されるのである。

春闘方針中執委第一次案は、体裁、内容のうえでも方針（案）と同様で、中央春闘討論集會の討論、地方本部レベルでの討論内容が月上旬の中央執行委員会にもち込まれ、中執委原案として全組合員に配布される。原案にたいす討論は、地方本部単位、業種別部会毎におこなわれ、一月末開催の中央委員会で決定をはかる。

中央、地本の討論集會で論議の集中するのは、当然のこととして新しく提案した要求方式やたかいたの方向である。たとえば一九八一年には、賃上げ要求についてはじめて要求基準額を提起したことについての是非、基準額をめぐる論議がおこなわれている。一九八二年には、各種最低賃金の複数レート設定は差別につながるという意見、また夏季の一時金を春闘同時要求、妥結方式でたかう新提案について、闘争の省略化、経済闘争の軽視であるなどの意見が出されている。なお、この夏季一時金要求方式の問題は、中執委原案で、春闘同時要求・妥結方式と従来型を併存することにしたが、中央委員会で併存方式についての修正案が提起されている（それは少数否決）。

中央本部は、これらの新しい要求方式、制度要求、要求組織などの問題について「解説パンフ」を全組合員に配布し、春闘方針とあわせて職場討論をすすめて

いく。同時に、機関紙・誌も、この時期になると、情勢、要求討論に必要な資料解説、職場討論の状況を掲載していくようになっていく。

(一) 方針決定から要求提出

方針決定以降、支部・職場は要求、情勢の討論に入る。学習会・討論集會が業種ごと、地域ごとに組織される。一方、地方本部・業種別部会は集団交渉の編成とその要求設定（統一要求からの選択と独自の要求）について、最後の調整、作業に入る。また、集団交渉の編成をめぐる地方労使協議会を開催し、組合側からの問題提起をおこない、経営側に対応を求めていくことにしている。

この段階での中央本部の主な任務は、大体つぎの内容になっている。

地方本部、業種別部会の機能強化にともなって、集団交渉を組織する地方本部、業種別部会にたいする本部の指導は、特別の問題にかざられるようになっていく。指導の重点は経営危機と要求組織の関係で、経営対策、業界対策の政策指導と運動組織におかれていく。

運輸一般は、中央本部の政策、行動形態の提起にもとづいて、地域・業種ごとの団体交渉機能、労使共同事業のさまざまな形態を追求してきたところである。最近、その延長線上で、経営危機とのかかわりで、経営・業界対策業種別部会における政策要求づくりでの行動組織、関係の政府機関・業界との交渉が本部指導のもとに展開されるのである。これらのとりくみには地本のメンバーも参加し、力量不足の部分にたいするテコ入れなどをおこなっている。

また、この時期には未組織対策、教育宣伝の企画が実施され、本部から地方本部、業種別部会が企画する

これらの諸會議に参加している。本部の企画するものとしては、組織拡大のための宣伝（ポスター、リーフなどの発行）、組織オルグ養成講座開催（一週間～一〇日間）、幹部学校、機関紙編集講座などがある。

(二) 臨時大会から妥結まで

臨時大会は三月下旬に開催し、四月ははじめから妥結までの行動配置をきめるが、要求提出から回答指定日までの取り組みは中央闘争委員会が決定している。四月段階の交渉進展の状況は大勢として、集団交渉グループ、とくに地本集交グループと、賃上げを集交形態で決定する清掃（東京）、関西生コンは回答指定日まで回答を引出し、三月末～四月はじめには妥結または第一次の賃上げ回答の引出しをはかっている（清掃、関西生コンの先行方式は八一年春闘からとられた戦術）。

全体として、四月一〇日頃までに賃上げ以外の統一要求を妥結し、それ以降、賃上げ交渉に集中することになっている。このように交渉対象を大きく二つに分けて、運動の流れをつくっていることについて、本部はつぎのように説明している。

運輸一般は年間一〇〇前後の新規事業所で組織化をはかっている。そのほとんどが中小零細規模事業所で、業種・業態もまちまちで、ベース賃金での統一的運動を組織することは困難である。また、トラック運輸の場合、大手企業が賃金水準がかならずしも高いとはいえず、むしろ中小規模の生コン、危険物輸送などの専門輸送部門のところが水準が高くなっており、パターン・パッケージングのグループを設定する戦術をとる条件がないことにもよる。

闘争に統一性をもたせ、集団交渉の形態を拡大して統一的条件を確立していくためには、現実の賃金に規

制力をもつ各種の最低賃金の協約化闘争を重視する必要がある。したがって、企業横断的交渉形態と個別企業交渉の区分をはっきりさせるため、集団交渉グループの協約賃金の改定を先行させているのである。

集団交渉では、労働時間、退職金、組合活動休暇などの協定をおこなっているが、優先雇用協定（企業倒産、縮小の場合、その組合員を集団交渉参加企業が雇用をひきつぐ）など、個別企業交渉では獲得できない集団的雇用保障協定をも締結している。

集団交渉グループの妥結から全体が賃上げ交渉に移行する段階、決着にむけての態勢強化をはかる段階で、中央闘争委員会を開催し支部の交渉進展の状況、行動上の問題点を分析し、地方本部・業種別部会の行動計画との調整をはかったうえで、決着にむけての戦術内容をきめる。

この戦術内容にもとづく支部（分会）、地方本部の態勢上の問題にかかわる提案は、地方本部・支部の任務となり、中央本部は交渉状況の集約と地方本部への伝達と特別対策を必要とする支部にたいする指導にあたるだけとなっている。要結のおこなわれている地方本部、支部（分会）にたいしても、地方本部の指導の範囲となっている。

3 集団交渉形態——その問題意識と組織化の過程

運輸一般の春闘の特徴として今日確認できることは、地方本部、業種別部会、地域ごとの集団交渉形態による賃金、労働条件、雇用保障、組合活動休暇などの協定化である。なお附言しておく必要があるのは、中小企業政策として推進してきた近距離集配センター、各地の引越センターなどの生産組織も集団交渉で

の労使双方の合意が契機となっていてることである。このように、集団交渉形態は、運輸一般の組合機能のうえで大きな内容をつくっているだけに、それについての問題意識、それを形成していく背景についてふれておく必要がある。

(一) 集団交渉組織化の過程

今日の運輸一般の集団交渉には前史がある。その第一は、一九六二年（全自運時代）に東海道定期路線統一運行基準を中央労働委員会を舞台とした集団交渉（一七社）によって決めたことである。

一九五七—八八年頃から私鉄・倉庫資本による弱小トラック企業の買収、系列化で広域な市場をもつ路線トラック企業群が形成され、東海道は幹線輸送の役割を担うようになる。運行統一基準は、企業ごとにバラバラな労働時間、とくに運行時間、ハンドル時間、仮眠、休憩時間などに規制を加える基準をつくったものであり、それは画期的なものであった。一九六三年にはこれらの一七支部が産業別最低賃金と賃上げで中央集合交渉を、牛乳輸送関係の三支部で集団交渉をおこなった。つづいて一九六四年春闘では、路線部会の中央集合・対角線交渉（三三支部）、滋賀県の集団交渉（三支部）、東海地区生コン支部の統一交渉、大阪地方本部の対角線交渉など多彩な交渉形態がとられていく。この過程で路線の大手企業支部を中心とした分裂策動が顕在化し、一九六五年には東海地区生コン支部の統一交渉だけとなるのである（その後、東海地区生コン支部は組織編成をおこない、今日の愛知地方本部の各地域支部の母体となった）。

運輸一般は、一九六六年九月の大会で、分裂後の態勢整備をはかることになるが、分裂問題の総括から「職場に労働組合を確立しよう」のスローガンのもと

に、職場での自覚的な運動づくりが重点となり、「集団交渉の追求」「産業別最低賃金の協定化」という課題は運動方針からはおろされることになった。

その後一九七三年の春闘で、東京地方本部、関西生コン支部（賃上げ要求も含む）が一九七〇年の春闘から全自運が掲げた産業別最低賃金と大型運転者最低保障賃金（月収保障）などの協定化をはかるのである。この取り組みは東京地本、関西生コン支部の独自の運動であって、全自運の方針には意識的にそのような追求は提起されていない。それは中央集団交渉による大手企業支部への規制が職場に十分な態勢のないままに、中央本部のイニシャティブですすめられたことが分裂策動を許した一つの要因であったという総括にもとづき、集団交渉形態を一般化するまでの主体的条件が成熟していないという判断によるものである。

この時期には、大型運転者最低保障賃金が一五七支部（分会）で協定され、東京、大阪、兵庫、愛知、神奈川など主要都市を中心にひろがりをみせるようになった。

一九七二年に、研究者、全自運との共同研究で『変わりゆくトラック運輸産業』を編集、出版し、トラック運輸産業の資本、賃労働の分析をおこなっている。一九七二年から七三年にかけて『過剰白書』『個人賃抑制白書』『フレートライナー利用にともなう労働条件基準』『生コン産業の現状と当面の要求』など、トラック運輸産業の構造、輸送手段の変化、雇用「合理化」などに対応する要求、政策、たたかいの方向を発表している。

一九七四年には、「中小トラックの共同化、協業化にたいする全自運の態度と対策」として中小経営の今後の方向を提起し、一九七五年から七六年にかけて、近距離路線業、重機事業（クレーン・リース業）、鋼材

輸送など業種別政策を、中小経営の安定と労働者の要求前進の立場で発表している。これらの政策発表、政策、要求づくりの過程で、地方本部、業種別部会ごとに労使懇談会が組織され、対経営者アンケート調査、独占資本の運賃買いたたきを経営者と共同で阻止するなどの運動が生まれるようになった。業種別政策を具体的に要求化するなかで、企業の枠をこえた共同の討論も組織されるようになっていった。

自主的な集団交渉の取り組みが、こうした運動のなかでひろがりをみせたのである。一九七六年春闘では、大阪のローリハ社共闘、関西近距離六社共闘などが集団交渉を組織するようになり、しかも、関西生コン、関西近距離の六支部は賃金・労働条件のみでなく、業種別政策の具体化を一つの型態としてみせさせていくようになった。

こうした自主的な集団交渉の一定の前進、全自運本部の提起した政策にもとづく、地方本部と経営者との懇談会、反独占・業界民主化のための共通要求での共同行動の提起などの取り組みのなかで、経営者のなかにもそうした取り組みに対応していくための労使関係の変化を求める機運が醸成されていた。

一九七七年の春闘方針は、統一要求を可能なかぎり地域・業種別の規模で集団交渉を展開してその協定化をはかり、これを基軸に労使共通要求にもとづく共同闘争を展開できるようにし、集団的労使関係を確立していくという方向を掲げるのである。それを具体化していくため、労使協議会（または労使懇談会）を地本単位に組織していくことにしている。

新たに七七年春闘では大阪地方本部、七八年には京滋地方本部、兵庫地方本部、これに業種別部会で清掃輸送（東京）で集団交渉を組織した。組合員の構成でみると、四地方本部、業種別部会の集団交渉単位で運

輸一般の過半数近くを占めるまでになった。

その後、年々、集団交渉の単位は拡大し、協定内容も多様となって組合員の賃金、労働条件の広い範囲に及ぶまでになった。

（二）集団的労使関係の追求

以上の経過をたどって、集団交渉の規模とその機能は今日の水準までに到達しているのであるが、その過程で組合側から「新しい労使関係」をつくり確立していく積極的な取り組みのあったことをおさえておく必要がある。

あとでややくわしく紹介するが、一九七八年から毎年「労使共同セミナー」が開かれ、中央労使協議会、地方労使協議会、業種別労使協議会なども設置されるようになり、また、経営側には、集団交渉の対応組織として、いくつかの業者団体が組織され、なかには専従職員を配置してその機能をつよめているところも生まれている。

さらに労使協議会の協議のなかから労使共同事業が実現しており、「はちのす共済」は中央労使協議会によって設立がきまった全国的規模の労使共同事業である。東京、京都、大阪、兵庫、福岡の引越センター、配車センターもそれぞれの地方の労使協議会のなかから生まれた労使共同事業であり、いずれも労働組合側のイニシアチブによって推進されたものである。重要なことはそれが集団交渉の機能によってつくられているということである。

全自運時代から運輸一般を通じて取り組んできた集団交渉は、それぞれの時期に重要な役割をはたしてきたが、とくに分裂以前の路線関係の中央集団交渉と今日の集団交渉とは、形態の面でも、問題意識の面でもちがいがあるといってよい。前者は、中央舞台から産

業別機能を求めるために取り組んだのに対し、現在の集団交渉は、全国的市場をもつ大手企業支部がきわめて少ないという組織事情もあって、地域内協定を中心に地方本部、支部の力量引上げをはかるなかで多様な内容での協定化をはかっている。とくに、一企業一支部では実現不可能な実利を、たとえば優先雇用、福利厚生施設など企業を超えた団結の物質的基盤づくりに意識的にとりこんでいることである。

また、現在の集団交渉の特徴は、産業別組織の機能を賃金、労働条件の決定、協定化に限定しているのではなく、集団的労使関係の確立、充実にいうことが、経済民主主義を意識した労使共同事業、共同闘争を具体的に推進していることである。

集団交渉がわが国労働組合運動の一つの運動形態である以上、それを推進していくにはそれなりの労働組合の戦略があるはずである。

運輸一般の場合、一九六二年頃の路線関係支部の中央集団交渉は、東海道が幹線輸送の機能をもつようになったなかで、賃金・労働条件の劣悪性と個別・分散性を統一するのにまともめあがることが産業別組合の機能をつよめようということであった。それは、当時の全自運にとつての戦略的課題であったといえよう。一九七七年以来の集団交渉追求の背景と問題意識については、つぎのようにコメントすることができる。

トラック運輸業も量的拡大が望めなくなり中小零細経営は大手企業の市場占有度の高まり、独占の物流管理強化のなかで全般に窮乏をみせ、それだけに業界の価格競争が激化していくことになる。また、輸送の構造変化に対応できない事情もからんで、企業内戦闘性で業界（路線）内で突出した労働条件をつくってきた支部で要求のたちおくれをみせるようになってきた。こうしたなかで、経済民主主義の立場にたった一連の

政策の追求、賃金、労働条件の引上げをはかるうえで陣地の構築をはかる必要があった。

労働組合である以上、賃金・労働条件の社会的規制力をつくることで、業界の価格競争、独占資本の収奪に歯止めをかける機能をつくり、業者自身の「まとも」をつくっていくこと——これを交渉力の強化で前進させなければならぬわけである。それには労働者の賃金、労働条件に直接影響をもつ企業横断的な交渉機能をつくることから始めることは当然のことである。

今日の運輸一般の集団交渉、集団的労使関係の追求は、組織事情と分裂の教訓をくんで地方本部、業種別部会の単位から出発しているのである。

運輸一般の石沢書記長は「集団的労使関係の確立」を運輸一般運動の戦略的課題の一つとして位置づけ、その集団的労使関係の内容を③運輸一般の中小企業に対する方針の具体的実践 ④中小企業が企業単位でつくり得ない事業を共同でつくる、⑤運輸一般が産業別組合としての団体交渉機能の強化と決定範囲の拡大、⑥中小企業経営者の団結の基盤づくり、経済民主主義の民主的陣地の構築、⑦運輸一般の多数派形成と運輸一般の運動、政策上の社会的ひろがりをつくる——ことにあるとしている（『月刊TGU』一九八二年五月号）。このような「集団的労使関係」についてはいっそうの調査と研究が必要であろう。

4 教育・学習活動の組織化

運輸一般は一九七七年の結成にあたり、全自運が重視してきた組合員と幹部の教育・学習活動をいっそう強化発展させていくことを活動の基本方向として決定し、今日まで組合員の総学習運動を積極的に推進して

きている。この学習・教育活動が運輸一般の階級的民衆的力量の形成と運動の発展に重要な役割をはたしているともみることができよう。

そのため、ここで運輸一般の教育・学習活動——その制度の概要を紹介しよう。

運輸一般の前身である全自運は、その結成以来、一定の学習活動をおこない、そのなかで一九五八年に今日の「運輸一般研究集会」にあたる研究集会的なもの、一九六二年に夏季労働学校、さらに幹部学校を開設して、組合員の階級意識の育成や幹部・活動家の理論的能力の向上のために取り組んできた。

このような取り組みのなかから体系的な教育・学習制度の確立やテキスト作成についてのつよい要望が提起され、一九七二年にそれらにこたえて教育学習制度が確立され、一九七三年に「労働組合員教科書」が作成・発行された。そして一九七四年に今日の「教育要綱」が制定され、運輸一般の教育・学習制度が確立されたのである。

運輸一般は、教育学習制度を確立するにあたって、①「科学的理論」の教育・宣伝・普及なしに労働組合の階級的民主的強化はありえない、②職場や家庭での疑問や要求の大衆討論の組織化も教育である、③闘争のもつ教育的機能を重視し、闘争の総括を大衆的におこなうことも重要な労働組合の教育活動の一つである、④組織全体が組合員教育を重視する気風をつくりあげる必要がある、⑤機関紙・誌のもつ教育的機能と効果を重視する——つまり実践のもつ教育機能の重視と独自の教育活動の必要性を強調した教育基本方針を確認している。

教育・学習制度の概要はつぎのようなものがある。

(1)入門——新入組合員対象「労働組合員教科書」（以下教科書）の「歓迎のことば」と第一〇課の「運輸一

般、組織、その活動」およびそのときどきの組合員の関心ある問題を取りあげて解説することを重点とする一日二時間で三回予定、支部幹部の講師で職場で行なう。

(2)初級、①全組合員対象「教科書」の第一課から第五課まで（ただし第二課は①賃金と搾取のみとする）。全体で所要時間二〇時間。中央および支部で「泊りこみ」でおこなう。三泊四日の夏季労働学校はこの形態。

(3)初級②——支部幹部、職場委員、青年婦人部幹部対象、第二課（②資本蓄積と貧困化 ③独占資本主義、帝国主義、全般的危機）と第六課（第九課まで修得。所要時間二四時間。中央・地本で中央の夏季労働学校修得者を基礎に「泊りこみ」や一定期間に集中しておこなう。

(4)中級——中央・地本の幹部対象、「教科書」のチューター講師として必読すべき参考文献を指定しこの学習をおこなう。独習が基礎のため時間指定なし、中央の教育対策委員会が「チューターの手引」その他参考書の紹介などをおこなって独習を援助する。

(5)特別（組織講座）——組織活動家対象、地本で地本幹部の責任で随時、適当な施設を利用し開設する。

教育・学習制度では、以上のことのほか講師の任務（理論上の正確を期し、組合員の独習を援助し学習意欲をたかめる）、教育係、生活係の設置、参加者の学習状況の把握と向上の具体化、分散会、自治会、交流会など、参加者がかならず発言できる機会の保障と相互激励などが明らかにされている。

運輸一般は、以上のような教育・学習制度を確立したあと、日常的に職場での教育・学習を強化するため『労働組合員教科書』のチューター制度を確立している。一九七五年の第一回のチューター登録は、中央・

地本の幹部のなかから①勤労者通信大学の修了者およびチューターとして登録活動しているもの ②幹部学校に三回以上出席したものを推せんさせてチューターとしているが、第二回以降は、通信による試験とレポート提出によって六〇点以上を合格者としてチューター登録させている。『労働組合員教科書』のチューター有資格者は一九八二年現在二〇一六名である。夏季労働学校や学習会の講師にはこれらの講師を登用し、年二回開かれる幹部学校のうち一回はチューターの再学習の場所にあてられている。

運輸一般はこのほか労働者教育協会がおこなっている勤労者通信大学の「基礎コース」と「労働組合コース」の受講生募集に協力し、運輸一般の支部、分会から毎年多くの受講生をおくりだしている。ちなみに第十四期基礎コースは五五八名、第五期労働組合コースは一八名である。

さらに運輸一般が職場の学習活動の定着と前進をはかるということで『学習の友』誌の購読を促進し『労働運動』誌の普及に協力していることも指摘しておきたい。

六 運輸一般の中小企業政策と 集团的労使関係の確立

1 中小企業政策の発展

すでにみたように、トラック運輸では圧倒的に中小零細企業が多く、運輸一般はこの中小零細企業労働者の産業別組織である。したがってこの分野で組織を飛

躍的に拡大していくためには、今日のきびしい経済状況のもとで正しい中小企業にたいする政策を明確にすること、とくにその根本である中小企業を労働者と労働組合がどのように位置づけるかが決定的に重要な意味をもっている。運輸一般における運動路線と政策の特徴を「中小企業家にたいする態度」がいかに発展させられてきたかという面で簡単に明らかにしておきたい。

わが国の労働組合運動においては、一九六〇年のいわゆる安保闘争を通じて、日本の現実を変革するためには、革新統一戦線の結成が必要だという理解と結びついて中小企業家の「二面性」という問題が提起された。この「二面性」とは「中小企業家が日米独占資本の収奪と圧迫、自民党政政府による大企業優先、中小企業差別の政策のもとにあるということから、中小企業家が資本家として労働者を搾取し、抑圧している側面と、独占資本の支配の犠牲になっている側面との二面性をもっている」という意味のものである。これがその後の階級的民主的潮流の新しい中小企業労働組合運動前進の理論的な支柱の一つとなっていた。

運輸一般の前身である全自連も一九六〇年代の高度成長のなかでこの見地にたち「一面闘争、一面共闘」という実践の方針へ従来の方針を転換した。従来の方針は、中小資本家も大資本家も同じ資本家としてとらえ、労働者の利益をまもるためには徹底的にたたかうというものであった。

その後全自連は、高度成長から低成長への転換という経済危機の深まりのなかで、中小企業の経営危機を打開する方向が日本経済の民主的再建と結びついているという認識、観点から一九七六年春闘の段階で「一面闘争、一面共闘」とさらに発展させ、新たにつぎの四つの方針を提起した。

① 統一戦線を志向し、権利確保の態度をもつ経営者に対しては、大衆的合意を基礎にして打撃的手段はとらない。

② 経営者の正当の要求については、これを支持し、積極的に行動をおこす。

③ 使用者概念を拡大し、真に解決能力あるものの闘いをおし進める。

④ 経営者に協業化、共同化を自発的に推進させる。この新しい四つの方針にもとづいて東京、大阪、兵庫の各地方で一九七六年の春闘がたたかれ、中小企業家との共同行動が追求されていったが、全自連は春闘後の第一九回トラック運輸研究集会において中小企業の労使関係のあり方について、八つの問題を提起し、その論議を深めるなかで、一九七七年の全自連第四二回大会で定式化して「倒産させないたたかい」「業者との協力共同」という方向を明らかにした。

そして運輸一般は、一九七八年九月の第三回定期大会において「活動の基本方向」を確認し、そのなかで中小企業家との新しい労使関係の確立についてつぎのような考え方と方向を確立したのである。

「……運輸一般組合員の多くが所属している中小企業の経営者との要求にもとづく共同行動を発展させる」。

中小企業とは「資本金一億円以下・従業員三百名以下」という通念があるが、そうした厳格な規定ではなく、日本を支配している独占資本・大企業を除いた資本・企業家を対象として、運輸一般は要求にもとづいた共同行動を進める。

その前提として、今日、日本を支配している独占資本・大企業とその政府が、経済危機の深まりのなかでも、労働者・国民への犠牲転嫁によって、その利益をほしいままにしていることを規制し、大企業

本位の財政・金融・税制政策を国民本位にきりかえることや、国民の購買力の向上と生活密着型の公共投資を軸に、日本経済を民主的に再建すること——
 いうならば経済民主主義の実践という基本に立つ。
 この基本から外れて、なんでもかんでも企業を防衛するとか、協力共同しようというのではない。そこで、何よりも中小企業家に求められるのは、自らの営業の自由と拡大の要求が、独占資本に追随することによって実現されるのか、それとも業者同士の団結や、さらには労働組合の協力共同によって実現するの……のいずれを選ぶかの岐路に立つて、後者の道をえらぶときに、運輸一般との協力共同がすすむのである。

私たちは、中小企業者に運輸一般の路線への追随は求めない。まさしく相互尊重・相互不介入の立場に立つて、そのうえに自らの選択として、運輸一般との協力共同の道をとることを期待するのである。

運輸一般は、以上の基本に立つて中小企業家との新しい労使関係の確立をつぎのように求める。

一、中小企業家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。

二、集团的労使関係の確立につとめ、中央・地本で労使協議機関を設置し、共同課題の追求や紛争処理についての正常化をはかる。

三、「近距離路線五社の共同化」の関西の経験に学び、事業の「共同化」を全国的にひろめるための研究をおこなう。

四、中小企業における共同雇用・共同福祉・共済について、プロジェクトチームなどを編成し、研究をすすめる、成果を得れば実施に移す。

五、労使の協力協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全く異質なものである。

右翼的潮流の経営参加は、団体交渉の権限と機能の制約を前提にしているが、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、争議行為の自由の保障などを内容としているのである。

六、経営に対する労働組合の民主的「参加」を提起している私たちは、また、労働者のモラルの確立もはからなければならぬ。

仲間との団結をみだす無届欠勤や、正当な理由のない作業拒否、社会的常識に反する飲酒運転や、暴力行為、不正行為などは厳につしまなければならぬ。モラルの確立は企業や法的規制があるからおこなうのではなく、自らが仲間と団結し、国民との結合をはかるうえからおすすめるものである。

2 集团的労使関係のための

諸制度と活動

(一) 中央・地方の労使協議会

運輸一般の中央本部は、トラック運輸経営者及びその団体との間に直接団体交渉をおこなう諸関係をもっていないが、全自連時代の最後の段階にあたる一九七

六―七七年の春閣で全自連は中小資本家にたいする新しい政策を追求してたがった経験のなから、一九七七年七月に全自連に加盟している企業経営者との間で「新しい労使関係をめざして」の労使共同セミナーを開催しそこで労使協議会を発足させていくことを確認した。

この確認にもとづいて翌一九七八年二月、春閣段階に東京で第一回中央労使協議会を開催（これは、経営者側から東京、神奈川、静岡、愛知、京都、大阪、兵庫、福岡の各都道府県代表、労働組合側より中央闘争委員メンバー一七名が出席）つぎのことを確認している。

- (1) 中央、地方に労使同数の代表による労使協議会を設ける。
- (2) 会運営のための労使同数の幹事をえらぶ。
- (3) この会では、①業界に必要な政策、研究をおこなう。②一致する課題についての共同行動について協議し、とりくむ。
- (4) 会議の開催は、必要に応じて開くことにし、双方の代表者が連名で招集する。
- (5) 紛争処理については、会のもち方、その性格について研究する。

その後運輸一般は「中小企業の経営安定が関係労働者の生活条件の改善、雇用安定と密接な関係をもつだけに、労・使が共通の問題について協議し、それぞれの性格、機能を尊重しながら、共同の行動をおこなうことが求められている」「具体的に、経営者のみなさんが悩み、解決を必要とする問題を労使協議の「場」に提起し、解決の方法について協議しあうことが新しい労使関係を確立していくうえでも必要」として、傘下の支部（分会）を通して各経営者に都道府県段階における労使協議会の設立に積極的に参加するようよびか

けた。

そうしたなかで、地方労使協議会の設置がすみ、現在、五つの地方で設置され、設置趣旨にそった活動が推進されている。

中央労使協議会は一九七九年一月一〇日の第四回会議においてつぎのような会則を確認し、今日まで年四回の協議会を開催して「労使共同セミナー」、政府・自治体への共同行動、「共済制度」、その他労使の共同事業をおこない、新しい労使関係の確立に重要な役割を果たしている。

中央労使協議会会則

第一条（主旨と目的）

本協議会は、労使相互の意見の十分な交換を基礎に、全国的な共通の諸課題の検討・解決と、社会情勢にみあった労使の新たな民主的な関係の確立をつうじて、関係業界、企業の活力ある発展と関係労働者の生活、権利の向上をめざすものとする。

第二条（構成と運営）

本協議会は、各地方（または各単位）の労使協議会の労使から選ばれた代表などによる協議委員をもって構成し、運営します。

協議会は、代表委員を労使から選ばれます。協議会は定期に開催し、満場一致制とします。

第三条（事業）

本協議会は、次の事業にとりくみます。

- 1 全国的な共同研究の事業
- 2 関連事業が当面一致する政策課題の遂行と共通の要求についての共同行動
- 3 各種の労使の共同事業の開発
- 4 各地方（各単位）の労使協議会の確立、充実へ

の援助と交流

5 協同的企業活動の労使双方の取りくみへの援助

6 その他、協議会で必要とした事業

第四条（事務局と費用）

協議会に事務局をおきます。

1 事務局は、ニュース、資料の発行、会合の準備および第三条に関連した事務的活動をおこないます。

2 事務局運営に要する費用は、各地方協議会などで分担します。他に、寄附金や事業の剰余金をあてます。会計は、別に協議会から選ばれた監事によって、一年に一度、監査をうけて、協議会に報告します。

第五条（会則の変更など）

会則の変更は協議会でできます。この会則は昭和五十四年十一月十日から実施します。

以上

（一）労使共同セミナー

労使共同セミナーは全自連時代の一九七七年から毎年開催され、今年（一九八二年）で第六回を数えて内容的にも充実してきたと評価されているが、参加者も年々増え、労使双方で二五〇名をこえる規模の集会となっている。

労使共同セミナーは一泊二日の日程で労使双方の代表挨拶、記念講演、全体問題提起、分科会、分科会報告、閉会挨拶という順序でおこなわれ、その内容は後日「労使共同セミナーの記録」としてまとめられて公表されている。

労使共同セミナーは、一九七九年の第三回セミナーから「共同課題」での研究集会として充実しはじめ、第三回での問題提起は「労使の協力・共同の発展」

（引聞運輸一般委員長、第四回「第四回共同セミナーの意義」（同上）、第五回「運輸一般の労使関係の充実のために」（清水神貨自動車興業取締役）、第六回「経済危機と労働組合」（引聞運輸一般委員長）となっている。

分科会では、集团的労使関係、中小企業の協同事業、従業員の高齢化対策、職制・管理職問題、経営協議会の諸問題、企業競争と労働組合、複数組合のところで経営者と運輸一般、引越センター問題、業態の多様化と賃金・労働条件問題、経営危機と労使関係などが研究討論のテーマとしてとりあげられ、記録によれば率直に討論がおこなわれているようである。

運輸一般の一九八三年度運動方針はつぎのように労使共同セミナーを拡充し、その拡大をはかっているとしている。

労使共同セミナーは着実な前進を示しています。セミナーが中小企業経営の抱えている問題の解決策をつくりあげていく意見交換の「場」となっていくようにします。そのため、例えば中央労使協議会に企画委員会（仮称）を設置し、報告、討論テーマなどで事前の準備と共同作業のできる態勢がとれるように提案していくことにします。

中小企業同友会、業種別の中小企業団体など広範囲に、中央、地方、業種レベルで懇談研究会などを開催していくようにします。また、共通課題、要求での双方の見解、合意内容などを機関紙で共同編集の形で発表していくことにします。

（二）全国中小企業労働福祉共済（はちのす共済）

運輸一般は、一九七九年の第五回定期大会において「運輸一般独自の共済制度確立」の方針をかげ、共済制度検討委員会を設置して基本的な考え方と具体的

1 運輸一般の概要と中央本部の組織と機能

な構想を検討していたが、具体化の段階における掛金問題を契機に中央労使協議会でも論議され、一九八一年一月の第七回中央労使協議会で労使の共同事業として共済事業をおこなうことを検討するため専門委員会を設けることが確認された。

中央労使協議会の共済事業専門委員会はその後、名称、目的、性格、加入対象、給付内容、掛金、運営などについて検討し、四月の第八回中央労使協議会で「共済事業の骨子」を決定し、労使各三名からなる共済事業準備委員会を発足させた。

ひきつづき共済事業準備委員会、発起人会議など一年近い準備活動がすすめられて、一九八二年三月、労使共同事業として全国中小企業勤労福祉共済（通称はちのす共済）が正式設立され、五月一日事業を開始した。

運輸一般はこの「はちのす共済」についてわが国では最初の「産業別全国的労使共済」と評価し、①組合員の生活・福祉の向上に現実的に豊富な寄与をする、②運輸一般に結集する仲間の団結と連帯をうながす、③未組織の組織化と組織の定着化に役立つ、④中央・地方の労使協議会の強化に寄与する、⑤産業別労働組合としての運輸一般の充実がはかれるとして重点的にとりくむ運動課題に位置づけている。会員一万名の確保が当面の目標である。

「はちのす共済」の掛金は一人一〇〇〇円（二口）を労使折半とし、労働組合員だけでなく常勤役員や管理職も加入でき、給付の内容は下記の通りである。なお近い将来、基金運用によって三〇〇万円までの融資もおこなうことにしている。

（四）地方における労使共同事業

中央労使協議会の拡充整備がすすむ過程で地方本部

はちのす共済の内容

私傷病の休業見舞金	(1日に付) 1000円	休業21日目から180日間を限度。労災、第三者行為の交通事故傷害は除く。
私傷病の死亡弔慰金	(本人死亡) 200万円	労災、第三者行為事故、国家補償対象、地震噴火、津波による死亡は除く。自殺は含む。
高 齢 者 援 助 金	(毎月) 1万円	5年以上加入者に、定年日前の24ヵ月。
高 齢 者 退 職 一 時 金	5000円 1万円 2万円 3万円	加入後、1年未満で定年退職日をむかえたとき。 加入後、1年以上3年未満で定年退職日をむかえたとき。 加入後、3年以上5年未満で定年退職日をむかえたとき。 加入後、5年以上で定年退職日をむかえたとき。 (ただし高齢者援助金給付分を差引く)
出 産 祝 金	(1人に付) 1万円	本人および配偶者の出産に。
結 婚 祝 金	3万円	初婚、再婚を問わず。
脱 退 餞 別 金	2万円	10年以上の加入者に。死亡弔慰金、高齢者援助金を受けたものは除く。

(一口の場合は上記の半額です)

と地方のトラック運輸経営者との間に地方労使協議会が設置されていたが、またそれと深く関連しながら春闘段階において各地本レベルで集団交渉が組織され発展させられていった。

このような運輸一般の地方労使協議会の活動や集団交渉のなから地方における労使共同事業の推進についての合意が形成され、その最初の具体化が兵庫において一九八〇年六月に関係一社と兵庫地本の出資からなる㈱トラック共同センターの設立であった。地域的な労使共同事業としてはそれ以前の一九七八年二月に開始された大阪の船場を中心とする近距離トラック五社による共同集荷がある。これは一九八〇年五月に㈱協同集配センターとして発展し、新たな発足にあたる関係五社の労使は「株式会社協同集配センター」の運営に関する基本協定」を締結している。

兵庫の㈱トラック共同センターについて京都に㈱KS引越センター、㈱大阪引越センター、㈱東京引越センター、福岡引越センター協同組合がつぎつぎ設立され、業績は着実に発展し拡充を上げている。こうしたなかで今日「KS引越センター全国ネット化」が共通の課題となり、「全国KS引越センター連絡会議」を発足させ、当面主要三〇都市で提携企業を求める方向を追求している。その業務内容は引越業務のみの協力ではなく、各種の帰り荷の協力、さらには国鉄輸送を挟んでの両端における運送業務の協力化などもめざすものである。

経営者側はこのような労使共同事業を高く評価しており、「KS引越センターの全国ネット化」を「中小運輸企業の持てる特性をより伸長し、その下請的地位に追いこまれていた社会的地位の向上と今迄求め得られなかった多くのメリットを追求確保できるもの」としている。運輸一般も当然この方向を支持し労働組合

の組織力をもって成功させる必要があることを強調している。

執筆・高知短期大学教員

芹沢 寿良

