

国際・国内動向

青年の中でさらに運動をひろげるとともに、日本の未来にかかわる問題として、労働組合の方や、大学人の方々とともに、大きく共同し、企業

への実際のはたらきかけなど世論と運動を広げたいと思う。

(日本民主青年同盟中央副委員長)

うんゆ一般の最近の動向について — 基本路線にもとづく運動と組織の強化 —

坂田 晋作

基本路線の確立

運輸一般は、8月末に開催した第28回定期大会で「新しい情勢のもとでの基本路線の発展と産業別労働組合の基盤強化をはかる第2次中期の方針」を決定した。

「中期の方針」は、90年代を展望した中・長期的スタンスにたって運動と組織の本格的強化をはかるために、提起したものである。—「中期の方針」は、第1次(92年～94年)、第2次(95年～97年)、第3次(98年～2000年)にわたって提起することになっている。

運輸一般は、6年前の第22回定期大会(88年9月)に、「運輸一般の基本路線の発展と『組織建設』・中期的展望」を提起し、運輸一般結成以来10年間の、運動と組織のあり方を全面的に総括すると同時に、全労連の結成(89年11月)を目前にひかえ、この歴史的事業に自ら参画していくため、「綱領と規約」の創造的・具体的発展をめざし基本路線の確立に着手してきた。

第2次「中期の方針」は、「中期的展望」と第1次「中期の方針」の理論的・実践的検証を経て確立した基本路線の3つの柱—第1の柱・産業別統一闘争、第2の柱・国民的政治闘争、第

3の柱・組織建設—を、今日の新しい情勢のもとで、いっそう発展させた内容となっている。

運輸一般の運動上・組織上の到達点には、この基本路線の確立とそれにもとづく実践というウラづけがある。以下、要求闘争と組織建設の面から具体的にみてみよう。

攻勢的な要求闘争の展開

第1の柱である産業別統一闘争は、運輸一般が独自に創造的に確立してきた闘争形態である。それは3つの形態(①統一要求・統一闘争 ②業種別運動 ③職場改善闘争)として定式化している。こうした闘争形態をとってきたのは、運輸一般が、多業種の産業別組織であること、しかも組織規模の小さな支部・分会が多数を占めていること。あわせて、多くの組織化対象が中小零細企業であり、重層的下請構造に組み込まれているなどの組織的特質をもっていること。

さらに、運輸一般の地本・支部・分会が、職場、業種、地域ですべての労働者・労働組合を視野に闘争を展開し、全労連の組織構成(単産と地方労連で構成)の優位性を発揮していくこと。この点をふまえているからである。このようにして、全労連結成後、運輸産別・中小産別

の本流として、産業別統一闘争の本格的強化をはかってきたのである。

闘争形態とともに重視したのは、要求目標を具体的に提起することである。運輸産業をはじめ中小企業に働く労働者の賃金・労働条件はきわめて劣悪であり、これを改善していくために、「全産業水準への到達」と「荷主産業水準への到達」を要求目標としてかかげてきた。「トラック運転者の年収700万円以上」とか、「退職金勤続30年で1,000万円以上」などは、当面の具体的な要求目標の一例である。

このように、要求目標を明確にし、企業横断的な「産業別統一労働条件の確立」と「公正な競争条件の確立」をめざし、統一要求・統一闘争を展開してきたこと。その結果、全労連としてたたかった5度の春闘、一時金闘争では連合傘下の同一産別（運輸労連、交通労連）を上回る獲得実績をあげてきた。

統一要求・統一闘争と表裏の関係にあるのが業種別運動である。運輸一般が多業種で構成されていることは先にふれた。ここから業種別に統一要求・統一闘争を追求していくこと。あわせて業界をめぐる諸問題を調査・分析し中小企業・業界の経営環境を改善していく政策闘争を展開してきたこと。一大企業・荷主による運賃・単価の切り下げ、日通、佐川などの運輸大手の運賃ダンピングの規制、過積載一掃など。

これは「賃金・労働条件の向上と経営の安定」を一体のものとして追求していくという中小企業労働組合運動の基本にたった運動展開である。年金闘争、高速道路料金値上げ反対闘争などでの中小企業経営者との共同もここから発展したものである。

職場改善闘争は、統一要求・統一闘争の職場からの追求と組合員の多様な要求のくみ上げ、業種別運動や地域闘争への参加など、職場を基

礎に労働組合運動を構築していく闘争として重視してきたのである。

第2の柱である国民的政治闘争は、全面的な生活改善と政治革新をめざす闘争として展開してきた。そのために、要求闘争を2つの面から追求していくことを明確にしてきた。

1つは、労働者の基本的要求（賃金、労働条件の改善）を実現していく闘争である。2つは、制度政策要求（年金、健保、税制などの改善）を実現していく闘争である。

とりわけ、制度政策要求は政府、自治体へむけてのたたかいが基本であり、政治を革新していくたたかいと結びつけることによって、大きく前進させることができる。このようにして、要求実現と政治とのかかわりを意識的に追求し、国民的政治闘争への自覚的なとりくみを重視してきたこと。さらに、一致する要求・課題にもとづく政党との協力・共同を職場段階から追求していくこと、政党・政治活動の自由の保障、政党選択の基準（①私たちの要求を支持し、その実現のために力をつくすかどうか ②政治革新の立場をとるかかどうか）による正しい政治判断と選挙闘争の展開。「冷戦終結・保革対立消滅」論などのイデオロギー攻撃とのたたかいを重視してきた。新旧連立各党による「総与党化」体制、連合の保守化・政党化という新たな状況のもとで、いっそうこの闘争は重要となっている。

全面的な生活改善をめざすうえで大切なことは、実利を獲得する闘争と制度政策要求による社会的規制をはかる闘争を結びつけることである。時短闘争と労基法の抜本改正、定年・退職金の改善と年金闘争など。

三位一体作戦による組織化

第3の柱である組織建設は、組織拡大と組織強化を内容としている。

国際・国内動向

第2次「中期的方針」では、5万人単産の建設をめざす組織拡大5ヵ年計画（95年～99年）を提起している。基本構想として1つは、多業種産別をめざす「4つの分野」（①職場における多数派形成 ②業種における未加盟労組、未組織労働者の組織化 ③地方・地域における未加盟労組、未組織労働者の組織化 ④労働者供給事業などによる直接労使関係をもたない労働者の組織化）での組織化。2つは、全国47都道府県への地本建設、3つは、他単産、単独労組との組織合同―を打ち出している。

90年代に入ってから運輸一般は、5千人をこえる組織拡大をおこない結成以来、最高の組織勢力（94年6月時点で22,000人）となった。組織化が前進している最大の要因は、要求闘争・宣伝活動・組織化運動を一体的に追求していく三位一体作戦にある。

90年代初頭に始まった戦後最大・最長の不況のもとで仕事量の減少、売上減、運賃・単価の切り下げなどが中小業界を直撃している。同時にトラック運輸業界では90年12月に施行された物流二法（貨物自動車運送事業法・貨物運送取扱事業法）によって運賃と参入の自由化をはかる規制緩和が強行された。

こうしたもとで、過当競争の激化とこれをテコとしたリストラ「合理化」の攻撃が強まっている。一方、職場における矛盾と要求はいつものひろがり切実さをましている。

組織化の問題も、先にみた政局の動向とあわせて、こうした新たな状況をとらえ、組織化の条件を具体的に分析し、攻勢的な組織化運動を展開していく必要がある。いくら要求が切実であっても、それが即、たたかいと組織化に結びつくものではない。多くの労働者は、全労連の存在も労働者の利益を守ってたたかっている労働組合があることも知らないのである。ここか

ら組織化は要求闘争・宣伝活動と結びつけて展開していくという三位一体作戦が基本になるのである。

この間の運輸一般の組織化をみても、空白に近かった四国、東北、北陸、中国地方で組織化が前進していること、連合傘下の職場から運輸一般への加入が目立っていること（フットワーク、日通など）、不況打開、リストラ「合理化」とのたたかいを通じて労働組合を結成していること（北海道のデルマール、道南化学など）、地方・地域労連との連携で地域における組織化がすすんでいること（福島、北海道、四国、広島など）、業種別運動による全国的な影響力のひろがりによる組織化（酸素、重機、清掃など）、職場における組織の統合（運輸労連を脱退し、運輸一般への組織統合）など、これまでと違った様相と特徴がある。

今日の状況は組織化にとってチャンスである。しかし、労働組合存立の原点にたつて、広範な労働者・労働組合に影響をおよぼす攻勢的な要求闘争と大宣伝活動を展開しなければ、労働者に確信をあたえ、たたかいへのエネルギーをくみつくすことはできない。

社会党は自民党と連立政権を組み、悪政の直接の執行者となっており、連合は財界と一体になって春闘解体、リストラ「合理化」を推進している。ますます労働者・国民との矛盾を激化させずにはおかない。全労連とその傘下の単産・地方労連が名実ともに日本の労働組合運動の本流として真価を発揮することがいま強く求められているのである。

（全日本運輸一般労働組合委員長）