

トラックストとEU統合

藤好 重泰

最近、フランス、スペインなどヨーロッパの国々やアメリカでのUPSストライキなどトラック労働者のたたかいがひろがり注目を集めている。これは結論から言えば、巨大多国籍企業群がすすめてきた「国境線を突破した」再編合理化、Restructuringがもたらしたもののだが、その基本戦略に含まれていた日本的経営方式のひとつ、Just in Time方式の危機としてもたちあらわれていることに注目したい。

同時に、さまざまな規制緩和策のもとで、労働者の雇用形態の変化、欧米におけるパートタイム労働者の急増、派遣労働者、「エセ自営業者」「不正規労働者」とよばれる雇用関係があいまいな労働者の登場とこれに対する労働組合側の組織戦略の再構築の課題としても注目する必要がある。

今回のUPSストに関して岡田則男氏は「チームスターの組合民主化」が重要であったことを指摘されており、同感である（『経済』97年11月号9ページ）。同時に、フランスのトラックストでは中心となった労働者は日本では「1台持ち」と呼ばれる「自営業者」で、その結集体である「同業者組合」がリードしていることである。CGT、CFDT、FOなどの労働組合に組織されている「Fleet」とよばれる運送会社の労働者は、同業者組合の行動に追随したにすぎない。

こうした視点から、今回のフランスのトラックストを検討してみたい。

1. 92年と96年のフランス・トラックストの経過

(1) 交通規制をきっかけに最初の大規模なトラックスト——92年のたたかい

フランスにおける大規模なストライキは1992年と

昨年、1996年に発生している。92年のストライキのとき、日本では当時人気が高まったF1グランプリのフランスでの開催時期と重なったため、グランプリが開催できないかもしれないとスポーツ紙などで報道された。1992年7月1日からはじまった全国スト・道路封鎖のたたかいは、7～8日朝にかけての徹夜交渉で合意された政府・労働組合・経営者団体の三者合意を、スト中の労働者が基本的に受け入れ、7月10日までにすべて解除されたのである。

このストの直接のきっかけは、当時のEC全体で規制を強化していた交通事故半減キャンペーンの一貫として、フランス政府が「交通違反減点制度」を導入しようとしたことから始まる。「危険運転をなくし、安全運転」を確保するために、90年に国会を通過し成立していた交通違反減点制度を92年7月1日から実施するとしたことから始まった。

トラック労働者のスト・道路封鎖は、全国160ヶ所の主要道路拠点を40トンの大型トラックが占拠し、イギリスにわたるドーバー海峡方面からパリに通じる高速A1号線では、10数カ所の拠点到大型トラック3,600台が結集するなど、全国で数万台のトラックが道路封鎖に参加。さらに「エスカルゴ作戦」（ノロノロ走行作戦）は、おりからECの農業政策に反対して全国的な行動を展開していたフランスの農民のたたかいと連帯し、農業トラクターと大型トラック、タクシーなどが主要都市の市街地、道路上で「超スロー運転」を展開。フランス全土はたちまち交通マヒにおちいった。

当初、フランスの地方警察「憲兵」が牽引車両などでバリケードを排除しようとしたが、40トンもの大型トラックは排除できず、戦車を動員したところでも結局バリケードを突破できずに終わってい

特集・ヨーロッパ労働運動の力量とその問題点

る。また、この戦車に封鎖中の労働者が飛びついて阻止するなど、当時の報道では期間中6人の労働者の死亡が伝えられるなど、労働者の果敢なたたかいが「大きな勝利」の土台となったとCGTも評価した。

しかし、政府や財界が本当に追い込まれたのは、7月1日からはじまったバカンスの旅行客が立往生し、「部品が到着しない」と自動車、電機、化学などの工場が一時操業停止に追い込まれてからである。一時閉鎖、レイオフがフランス国内だけでなくイギリス、ベルギー、スペインなどにもひろがりはじめると「トラック運転手がフランスを人質にした」と大騒ぎに発展し、わずか10日で政府も財界も「白旗」をかけることになるのである。

92年ストの妥結内容は、政府、労働組合、トラック経営者2団体（大手運送会社の団体と1台もち業者をふくめた下請け運送業者の団体）の合意協定となり、96年ストの先例となった。その内容は、①減点制度の実施要項を見直す、②運賃自由化を止め固定運賃制度に戻し、正当な下請け運賃を設定する、③トラック労働者の賃金を大幅に引き上げる、④その際、これまで走行時間だけで決めてきた賃金体系を改め、休息时间、待ち時間などをふくめた実労働時間で支払う、⑤危険走行を前提とした「時間厳守報償金」などの制度を禁止する、⑥免許取消の運転手に対する雇用保障と再取得の援助制度の確立などとなっていた¹⁾。

その後の事態の展開からみると、③と④が実行されず、96年ストにつながっている。

(2) 社会保障の改悪をきっかけに前回はうわまる大規模ストに——96年のたたかい

96年のストは、クリスマス、年末を控えた11月18日に、当時のジュベ首相が市長を兼任するボルドー市を起点に、数10人の「カタツムリ戦術」から始まった。これが日を追うごとに拡大し、25日頃には、5万台の大型トラックが参加し、全国200カ所以上におよぶ主要高速道路の出入り口から石油精製所、ガソリンスタンド周辺などを重点的に封鎖するストに発展していた。ガソリンスタンドは底をつき、生鮮食品類の不足が始まっていた。

95年秋の500万人が参加した大規模なジュベ首相の「社会保障の抜本改悪」に反対する大闘争が、EC

統合と財政再建を口実に強行されたあとの最初の全国的な闘争である。国鉄やエールフランスの労働者も「民営化」反対闘争を進めており、世論調査でもトラックストを74%もの国民が支持、さらに84%の国民が運転手の要求を「どちらからいえば正当」と回答するなど、シラク・ジュベ政権への批判の強さが国民的共感をひろげた。

今回の闘争でも、勝利の決め手となったのは、スペインをはじめ国内外の多くの部品工場と結ばれたシトロエン、ルノー、さらにドイツのフォルクスワーゲン、フォード、ボルボなどの自動車工場が、一部のラインを閉鎖し休業に追い込まれたことである。92年ストと同じである。イギリスなど隣接各国政府と財界の、怒りとあせり、フランス政府への抗議が集中し、政府・財界はトラック労働者の要求に譲歩して、2週間にわたる闘争は、11月29日早朝に終結した。

96年ストの主要な妥結項目は、①一般労働者が60才年金支給開始のところを55才から支給開始する。②賃上げは合意できなかったが、使用者側が一時金1,500～3,000フランの支給を保証。賃下げなしの時短をおこなうことで合意。③「みなし労働時間制」である「換算労働時間制」の適用廃止、実労働時間にもとづく賃金支払いの確保（荷主・経営者側が守らない場合、政令で規制）。④旅費支払いの保証。車両の仮眠ベットは宿泊場所とはみなされない。⑤病休時の手当支給待機日の期間を現行10日から5日に短縮する。⑥フランス国内で外国籍の重量トラックをふくめ、日曜走行の禁止を政府が政令で規制する。⑦労働組合の権利を承認する²⁾。

2. Just in Time方式の広がりやEC市場統合による規制緩和が背景に

この2つのストライキは妥結内容から見ても継続した内容をもっている。そこでつぎにこのストライキを生み出した背景、側面を検討してみたい。

第1の側面は、フランスは、80年代はじめてドイツ経済力に対抗するために「日本式経営手法」の導入にも熱心で、Just in Time方式がフランス国内はもとより近隣諸国に展開するフランス系多国籍企業の工場群を結合する形でひろがっていたことであ

る。

トラック運輸では、この制度にあわせて到着時間指定を導入し、日本では指定時間に遅れた場合の「罰金・罰則」が問題となっているが、フランスでは「時間厳守報奨金」制度が横行し、違反スピードでの走行が社会問題化し、運転手の長時間労働が指摘される事態となってきた。92年のストで焦点になったのがこの制度の「改廃」問題であった。

第2の背景は、製造や流通資本がJust in Time方式を採用するのは、注文から納品までの時間を短縮し、過剰生産状況の下で少量多品種生産と流通での在庫リスクを回避することが最大のねらいであるということだ。

鉄道や海運、あるいは内陸水運は、「大量・長距離」輸送には優れているが、こうした「機動性」の要望にこたえる状況になかった。このことがトラック輸送に対する需要の急増をつくりだした。この結果、80年代からトラック輸送量が急増し、フランスでは70年に陸上貨物輸送の47%であったトラック輸送のシェアが、90年には70%台に増加している。この傾向はEC全体でも共通しており、この20年間に総貨物輸送量は1.5倍に増加したが、鉄道は15%近く減少し、内陸水運とパイプラインはほぼ横ばいだが、ひとりトラックだけが2倍以上の増加を示しているのである³⁾。

ところがトラック輸送には、交通安全や産業秩序の確保のために、長年にわたるさまざまな国内規制があり、このような多国籍企業の戦略を実行するためには、EC全体の交通輸送政策を一致させ、自動車の規格、道路や橋梁の建設基準から国境での通関手続きなどを統一しなければならないという「障壁」に直面することになったのである。こうして60年代から卓上では計画されてきた「EC統一交通運輸政策」が80年代後半以降具体的な政策として急速に展開され、ECレベルと各国で「規制緩和」と鉄道・道路事業などの「民営化」が強力に押し進められることになったのである。

第3の側面として、このような物理的な条件、インフラストラクチャーの統一だけでなく、陸上貨物輸送の担い手たちの統一と整備が求められることになった。というのも道路は一般の乗用車も通行すれ

ば、自転車や歩行者も通行している。したがって、国民の生命と財産を守るという視点から、道路を仕事場とするトラック企業にはさまざまな社会的規制が加えられてきたからである。

EC圏内の輸送とはいえ国際輸送の場合、たとえばフランスからドイツへフランスの貨物を輸送する場合、フランスのトラック企業は行えるが、ドイツ企業は行えず、また、ドイツへフランスの貨物を運んだフランスのトラックが、帰国する際にドイツの貨物を積んで帰ることはできないなどの制限がある。なぜなら、この場合トラックの運賃は「行き」だけで利益になるように設定されており、「帰り荷」は「積むだけで」儲けになるため、通常運賃の半額でも「利益」を生むことになる。そうすればドイツの荷主はフランスへ貨物を送る場合、「フランスへの帰り便」だけを利用しようとすることになり、ドイツのトラック企業は大きな打撃を受けることになるためである⁴⁾。

EC全体に生産拠点や販売拠点をもつ多国籍企業にとって、これがまず物流コストを削減するための最大の障壁と映ったわけである。「往復でペイ」する運賃で長距離運行もできるトラック業者をつくりだすことが求められたわけである。

この結果、90年7月からECが発行する免許証(いわゆるcabotage免許)を携帯する国際運送人には「他国業者の国内輸送」を認める制度が発足し、93年には「共同体免許」を設立し、一定の要件を満たす業者には「自由に国際輸送」をおこなわせることが決定されたが、後半部分はまだ完全実施に至っていない⁵⁾。

同時に加盟各国は、国内輸送に参加する企業の「参入自由化」と「運賃の自由化」の政策をおしすすめはじめた。フランスでは、86年からはじまり、83年に24,000社であった業者数が89年には35,000社に増加し、しかもその85%は従業員10人未満の零細企業である。さらに「1台もち」運転手が全体の4分の1を占めている⁶⁾。

第4の側面は、「帰り荷」もふくめた運行計画となると、貨物輸送の需要をEC全体に目を配って把握し、運行トラックの動向と結びつけ、効率よく配車することが「空車」をつくらない条件となってくる

特集・ヨーロッパ労働運動の力量とその問題点

ことである。これを担当できる企業の発展・再編が開始されることになった。

ヨーロッパの国際輸送には複雑な通関手続きがあり、古くから「フォワーダー」と呼ばれる貨物取扱業が発展してきた。その業務の性格から早くから多国籍企業化しており、企業規模も非常に大きい。代表的なフォワーダーのスイス企業Danzas AG社は、91年の売り上げで年間34億スターリング・ポンド、従業員15,499人という大企業である。しかし、これらの企業はEUの成立で通関手続きの簡素化がはじまり、ひとつの転機を迎えていた。

同時に、現代の生産と流通は、ヨーロッパ内だけで完結するものでない。たとえば、自動車の部品はEU圏内だけでなく、南北アメリカ、アフリカ、日本を含むアジアからも流入し、またヨーロッパから世界各地に輸出されていく。つまり、EU圏内に営業エリアをもつ貨物取扱業でも世界的な戦略展開のノウハウがなければ、今日のEU多国籍企業の要請に応えきれないことになったわけである。

そこで、伝統的なフォワーダー企業にアメリカの巨大物流企業、さらにはインターネットを活用できるコンピューター企業から通信企業などが入り乱れて、EC圏内からEU圏内の国際輸送自由化にあわせて、貨物取扱業者の再編成と激しい競争が開始されたのである。今年だけでも、イギリスのTibbitt & Brittenは、南アフリカの物流企業に続き、イギリスの上場物流会社Appleid distributionを買収。Hays社は、フランスとベネルクス三国に拠点をもつオーストリア籍のAustralian Mayne Nicklessを買収。スウェーデンの物流企業グループBTLは、ドイツの航空貨物企業Ballaut Airを買収し、旧ソ連のウクライナに子会社を設立。また、アメリカのGEの信販金融部門であるGE Capitalと物流企業Penske Corporationは合併でPenske Europeを設立、ヨーロッパの物流企業、貨物取扱企業の買収や子会社の設立を開始している⁷⁾。

こうして、ECからEU全体の貨物を取り扱うような巨大な多国籍貨物取扱企業群と、貨物を実際に輸送する一人のオーナー・ドライバーや中小零細トラック企業群という物流産業の姿が成立してきたのである。

後者が「参入自由化」「運賃自由化」のもとで、生活と権利を守ろうとするとき、きわめてきびしい産業別行動以外に道がないことが、フランスにおける二度の全国ストが証明している。

3. 国際化の中でのJust in Time方式への懸念

ヨーロッパにおけるトラックストは、96年にはフランスに先行して、デンマークのストがあり、フランスのストが終結した後、スペインでも全国ストが同じように取り組まれている。いずれも基本的な要求項目は共通し、闘争の経過も類似している。

Just in Time方式を基礎とした国際化戦略に「思わぬ落とし穴があった」というのがヨーロッパに展開する多国籍企業経営者たちの率直な感想であろう。

宮前忠夫氏が紹介しているが、こうしたトラックストにもっとも大きな影響を受けたドイツ産業界の代表ヘンケルBDI（ドイツ産業連盟）会長の「懸念」がドイツの有力週刊紙『ツァイト』（97年5月9日号）で表明されている。

ヘンケル会長は編集者の「グローバル化が事実上、労働組合の力を強めているというのか」という問いに対し「短期的に言えば、そうだ」と回答しており、ドイツで進行中の疾病手当改悪をめぐる労働争議などで、ドイツの労働者の賃金が多少上下しても、多国籍企業の世界的な戦略上は大した違いがないことを強調して、編集者を驚かせている。

Just in Time方式の「弱さ」が最初にヨーロッパの経営者に自覚されたのは、88年のイギリス・フォードのストライキと同年10月のフランスのルノー・ルマン工場でのストライキであろう。とくに、後者のストライキはJust in Time方式の「弱さ」を決定的に明らかにした。わずか250人の労働者がストライキに入ったため、ルノーはフランス国内はもちろんベルギー、スペインに展開した工場でも25,000人におよぶ労働者をレイオフし、工場の一時的閉鎖に追い込まれた。そして、わずか10日あまりで労働者に全面的に妥協してストを解除してもらったのはめにおちいったのだ⁹⁾。

これ以降、ヨーロッパの多国籍企業経営者は「ダブル・リソース」とする対策をたて、自社工場や関

連・下請工場のストライキで部品不足から他の工場まで生産中止に追い込まれる事態を避ける体制づくりをすすめ、「ポスト日本式経営」がマスコミなどにも登場するようになるのである。

日本でも、アイシン精機の工場火災でトヨタの生産ラインが部品不足から一時閉鎖に追い込まれたことは記憶に新しい。

しかし、これらはいずれも製造業側、作る側が日常的な労働組合対策、労務管理をきびしくすすめ、戦略上の配慮を忍ばせてあればいずれも克服できる課題であった。しかし、トラックストは、まさに「外部」の大企業の、多国籍企業の力が直接およばないところで、さらにいえば「物流コスト削減」策自体が生み出した、物流産業構造自体の中に内包された矛盾からはじまっているだけに深刻なのである。

労働組合運動にとっては、この課題だけでなく、もう1つの側面でもヨーロッパのトラックストが投げかけた問題を総括する必要がある。

それは、Just in Time方式を基礎にした生産と流通のflexibilityが追求されるとき、「機動性」のある雇用関係の構築、つまりパート、派遣労働者、自営業者などの雇用の不安定化が求められ、EUに限らず不安定雇用労働者を創出する「労働市場の規制緩和」が追求されている。ヨーロッパのトラックストの主役たちもこのような階層の労働者であり、アメリカのUPSストの主役たちもパート、臨時の労働者たちであったことである¹⁰⁾。

しかし、欧米の産業別労働組合をはじめ、このような労働者の出現に、労働組合運動はこれまで十分な対策をもってこなかった。企業籍もあいまいで、自営業者との線引きもままならないこうした労働者を労働組合やその運動に結集するための方向性が、いま問われはじめてるのである。

追記) 本稿執筆後、フランスのトラック労働者は賃上げと96年スト妥結合意の実行を求めて再度全国ストを実施。5日間で要求を大きく前進させて終了している。機会があれば別稿で報告したい。(簡単な報告は「む〜ぶ」誌97年12月号に掲載)

(注) 1) 「うんゆ一般」誌92年8月号、P8~9を参照

2) 運輸鉄道一般労働組合全国会議機関誌「む〜ぶ・理論版」No21、宮前忠夫「長距離トラック労働者はどうたたかったのか」P40~46を参照

3) 橋本昌史編著「EUの運輸政策」、白桃書房、P3~8

4) 日本国内での「区域規制」を想起されたい。

5) カーボタージュ免許による国際輸送は、免許証の発行枚数などによる輸送総量の割当て制になっており、多国籍企業のねらう「完全自由化」ではない

6) 表を参照のこと。この表でも明らかなようにEU全体でトラック企業がいかに零細企業であるかがわかる。これはヨーロッパのトラック企業の歴史的な背景と長距離輸送を中心とした劣悪な労働条件を「自営業者」で切り抜けようとした経緯が背景にあると考えられている。なお、EUは95年頃から総合交通運輸対策をとりはじめ、「鉄道重視」の姿勢を明らかにしており、「EUトラック企業」への登録に資産ラインを上げるなど「規制強化」の側面も追求するという「二重政策」をとりはじめている。

7) Financial Times, oct. 7, 1997

8) 「む〜ぶ・理論版」No22、宮前忠夫「スペインのトラックスト」P47~48

9) 「労働問題実践シリーズ」第2巻「人間らしく働く」大月書店、第1章の2「先進国でのたたかいと日本的経営手法」P32~46

10) Financial Times, Feb 2, 1996あるいはMarch 8, 1996などのパート、派遣、自営の労働者が急増し、その導入理由が生産ラインのflexibilityであることを経営者はあけすけに語っている。

ヨーロッパの道路貨物業者の概要

(1988年、フランス整備・住宅・運輸・空間省、橋本昌史著「EUの運輸政策P26より作成」)

国	輸送業者数	人口千人あたりの企業数	平均車両台数	平均従業員数
アイルランド	2,000	565	3.8	5.0
イギリス	38,400	650	5.4	6.8
イタリア	238,000	2,540	1.3	1.2
オランダ	7,173	580	11.7	—
ギリシャ	43,000	4,300	1.0	1.5
スペイン	165,000	5,000	1.5	1.3
デンマーク	6,958	1,360	3.3	2.7
ドイツ	44,600	700	5.9	4.3
フランス	34,478	630	5.4	7.7
ベルギー	7,784	780	9.1	7.1
ポルトガル	6,000	580	—	2.5
ルクセンブルグ	300	800	4.7	5.0
日本	39,555	320	22.4	26.4

(会員・運輸一般中央執行委員)