

公共輸送労組、2018年の戦略と課題

イ・クンウォン(公共輸送労組・政策企画室長)

結論から言おう。テーマが『戦略と課題』なので、二つに答えなければならない。最初は、労働運動がいわゆる『戦略』というものを持ったことがあるのか、という点だ。答は否定的だ。2年か3年任期の執行部を中心に、短期的な対応を主にやってきた民主労総のレベルで、他の国の事例を見ながら、中・長期の展望を出そうとする試みは何度かあったが、キチンとした結論を得たことは一度もない。この間、労働運動は沈滞を繰り返したり、あるいは同じ労働者の間の格差だけを拡大してきた。そして今日が来た。

次は、時代的な『課題』に応えることができるのかという問題だ。ロウソクが作った情勢だ。歴史学者のトインビーは「歴史というものは挑戦に対する応戦」だと言った。私たちの歴史を見てみると、悲劇的なことだが支配勢力の『立派な応戦』の歴史だ。解放という歴史的な挑戦は、その後続いた朝鮮戦争とそれによる日帝の残滓の温存に帰結された。続いて、1960年の4・19学生革命に対する5・16のクーデター、1980年のソウルの春に対する光州虐殺、そして1987年の6月抗争との6・29宣言。このように歴史は流れてきた。その歴史全体が支配勢力の勝利に繋がってきた。今日私たちが体験している困難の本質だ。そして30年振りに、ロウソクによって新しい挑戦を始める段階にある。私たちは、今回はキチンとした応戦をすることができるだろうか？ 労働運動はそれに応えることができるだろうか？ その答もやはり肯定的ではない。しかし私たちは「これが国か？」と尋ねたロウソクに応える答えを探してみようとする。国らしい国を作るための、公共部門労働者の課題を見つけ出そうとする理由だ。

転換期の戦略的な対応の方向

ロウソク抗争で、労働を敵対視した・政権の退陣に続いて、主導的で、攻勢的に『労働尊重社会』を標ぼうする政権が登場した。労働政策の転換期に入ったということだ。大統領が当選者の身分で民主労総を訪問したことを連想させるように、画期的な非正規職転換対策を提起することもした。1987年闘争後、30年を過ぎてやっとやって来たチャンスであることを否定することはできない。問題はこのようなチャンスを正しく活かすことができる力と知恵があるかどうかだ。

公共輸送労組は、このような転換期に対応できる3年の中・長期の活動基調を準備し、年間の活動目標を設定して、活動の持続性と集中点とする方向を設定した。それを表現する言葉が「転換期を主導する労組、戦略のある産別労組、連帯の価値が活きている労組」である。しかし率直に言って、これがどれほど実現されるかは、未だに未知数だ。

今までの政権は、すべての公共部門を『飯のタネ』と理解した。政権やノ・ムヒョン政権も同じような態度を示した。彼らが推進したのは、収益性、効率化など、公共性とは縁遠い名目で推進される対策だけだった。もちろん、イ・ミョンバク、パク・クネ政権は公共部門をもっとたくさん潰した。民営化、成果年俸制導入の試みなど、際限なく公共性を破壊した。このような過去の政権の政策基調を転換することによって、公共部門の民主的な再編を本格的に提起して、公共大改革の方向と課題を示そうとするのが目標だ。「増やそう公共サービス！ 作ろう良い雇用！ 終わらせよう非正規職！」という私たちのキャッチフレーズがこれを表現する。従って、ムン・ジェイン政府とは『協力と牽制』というダブルスタンダードで対応を模索している。不可近不可遠(=遠からず近からずの関係)だからだ。これを通して、公共改革と積弊清算による社会公共性の実現など、韓国社会が変化するためのロウソクの課題を遂行しようとしている。政府が推進する『公共部門の非正規職の正規職化、公共部門が主導する雇用政策』に対しても、積極的に参加する理由だ。

映画『1987』(註：1987年6月抗争の起爆剤となった朴鐘哲君の拷問致死事件を巡って、命懸けで真実を伝えようとする人たちを取り上げた劇映画)で、あれほど民主主義のために奮闘したとして描写された東

毎日報が、わずか数ヶ月の後に闘われた労働者大闘争に対して、どれほど敵対的な記事を書いたかは、その時期を経験した人たちにはよく分かる。6月抗争で権力を握った人たちが数十年間行ってきた『労働が排除された政治体制』は、今日も続けられている。「労働が尊重される社会」への転換は、未だに口先だけだ。私たちは公共部門を代表する労組として、「民主、平等、公共性の新しい民主共和国」のための闘いを主導する運動を展開しようとしている。この表現は、昨年2月28日の『全国教授研究者非常会議』と『パク・クネ政権退陣非常国民行動』が主催した国会討論会のテーマだった。新自由主義30年間の「競争と差別」を越えて「連帯と平等の世の中」を実現するための闘いを、労働組合が先頭に立って展開しようとする。このために内外の力を集めようとするのが私たちの戦略だ。このために「労組の組織率拡大、産別交渉確保、公共性の強化と公共部門の積弊清算」という三大事業目標を立てた。

労組の組織率の拡大と質的な発展を摸索

何をしようとしても、10人の中で1人という組織率では限界は明らかだ。公共輸送労組は現在20万組合員を越えた。昨年1年間だけで、約2万人の労働者が公共輸送労組に加入してきた。組合員の数では民主労総の中で最大の組織になっている。空港を始めとして、ソウル地下鉄、各公社での公共部門非正規職の正規職化は、組織拡大の良い機会になっている。この流れを一層強化して、30万組合員時代を拓くことが私たちの目標だ。組織率の向上による労働組合の代表性の拡大のためには、何よりも『労組する権利』の拡大が必要だ。

しかし同時に、量的拡大に劣らず質的な発展が必要だ、という指摘が多い。むやみに組合員が増えても、良いことばかりではないということだ。公共輸送労組が『未来戦略委員会』の立ち上げを決めたのは、2016年の「政策代議員大会」であった。この1年間、未来戦略委員会は様々な事案について議論したが、闘争などの事案によっては几帳面な議論を行えなかった。従って、労組は今年1年間、未来戦略作りのための議論をして、最初から来年度の定期代議員大会を1泊2日の「政策代議員大会」として行う方向を検討中だ。

「産別労組らしい産別労組」、「労働運動と市民社会運動の結合」、「地域運動の体系的展開」、「第二の労働者政治勢力化」など、未来を見通した中・長期戦略を持った労働運動の実現が課題だ。青年活動への集中によって、次世代の労働運動の展望を確保することも極めて重要だ。既に、ソウル地下鉄労組、健康保険労組、民主ユープラス労組など、一定規模の事業場では『青年局』や『青年委員会』が構成された状態だ。鉄道労組のように青年だけを対象として特化した活動を行っている労組も可成りな数になる。2018年は、これらに見合った活動を展開しようとしているところだ。

また、組合員の40%を占めている非正規職労働者が、組織の求心力になるようにする課題も大きい。公共輸送労組は昨年、非正規職を組織するための10億ウォン募金を行っており、2018年2月現在で8億2千万ウォンが集まった。この金はすべて、組織活動家を新規に採用し、労働者を組織する戦略活動に投入されている。現在では10人が活動中だ。同時に、非正規職労働者が徐々に組織の中心で活動できるように、各種の議決体系など、制度を補完していく予定だ。

産別交渉の確立と正しい正規職化の推進

公共輸送労組は極めて多様な業種を包括しているが、一番多くの部分はやはり公共部門に従事する労働者だ。しかし、賃金は長い間政府が思い通りに決め、団体協約で決められた内容も、政府の指針一つでなにも対応できずに破られたりもしてきた。従って、公共機関の場合、労政交渉または協議の制度化の推進において、名実共に産別交渉を実現することが重要だ。公共部門の特性上、労使関係・労政関係における新しい枠組みの制度的な保障が必要だ。各部署別の政策協議を定例化し、社会的な議題への拡大も重要な役割だ。これによって、民間部門から社会サービスの領域までを含んだ議論が行われなければならない。コントロールではなく、対話と協議、交渉という、新しい枠組みを制度化しなければならない。

現在、政府との対話が進行中の内容は、公共部門の非正規職転換に関する領域だ。昨年
から、政府が常時・持続的な非正規職 31 万 6 千人を正規職化するという計画の下に、段
階的にこれを進めている。今年 1 月 25 日を基準として、7 万 9084 人の転換を決めたとい
う政府発表もあった。近いうちに二段階の転換ガイドラインも発表するという方針だ。

しかし全体的には、2018 年までに転換を決めなければならない機関のうち、期間制は
71.3%、派遣・委託は 32.6%しか転換が決定されていない。転換を決める機構である転換審
議委員会(期間制)、労・使・専門家協議体(派遣・委託)を構成する過程で、当事者の参加
が排除されたり形式化されたまま、拙速に進められるケースが続出している。時間が経つ
ほど、官僚と機関は政策執行に積極的な態度を示そうとはしていない。中央部署、地方自
治体、公共機関などのあちこちで、官僚と管理者たちの抵抗がある。「自律的推進」とい
う原則は、指針の内容よりも後退された転換を合理化する根拠になってしまった。特に、
地方自治体や教育庁など、独自性が相対的に高く、予算などを自主的に配分しなければなら
ない機関であるほど、問題が深刻な状態だ。

現在まで進んできた流れを見ると、非正規職労働者自らが主体になって流れを主導でき
ない状況では、政府機関に対応することはかなり難しいということが確認できる。結局、
主要な主体は正規職労組ではあったが、役割は制限的に過ぎなかった。インチョン空港の
正規職労組のように、非正規職の正規職転換に抵抗するケースもあった。ソウル地下鉄労
組、インチョン空港の非正規職労組など、一部の模範事例もあったが、それは少数に過ぎ
ない。

「常時・持続的な雇用に関する非正規職の使用制限」など、労働市場全体の改善と一緒
に進められない公共部門の非正規職転換は、何人かの「幸運」としか思われていない。幾
つにもならない安定的な雇用のせいで、入社競争がますます激しくなる中、青年層の即時
的な反撥も非常に大きい。公共部門の非正規職の正規職転換といった成果を民間に拡大す
ることができず、政府の法制度改善も遅れて、良質の雇用のための『呼び水』の役割にも
なっていないのが現実だ。これを越えなければならないという課題が、今正に、私たちの
前に横たわっている。

公共輸送労組は 2017 年 5 月から『公共部門の正規職転換特別委員会』を構成し、これに
ついての総合的な対応を進行中である。一つひとつ確かめながら、いい加減な政府の態度
に対しては闘いを展開している。労組は 3 月 3 日にソウルの都心で「正しくなされる正規
職転換」の集会を予定している。転換の過程で対象から脱け落ちたり除外され、更には解
雇などの問題が続出しているからだ。未だ行く道は遠い。

国を国らしくする、社会公共性の強化

何よりも公共輸送部門の労組として、韓国社会を『国らしく』する課題が重要だ。庶民
の友人として、公共機関がいる場所が認められるようにしなければならない。公共輸送労
組は既に 10 年を超えて国会議員と議会活動フォーラムを構成し、これを制度化しようとし
てきた。しかし国会の構成上の限界が大きかった。第 19 代の国会議員と一緒に構成した 3
期議会活動フォーラムは、正しい公共部門の在り方の回復と対案作りのために努力中だ。
しかし、これだけでは限界は明らかだ。市民社会団体と共同で(仮称)『公共大改革の労働
市民社会連帯会議』を行っている理由だ。私たちが見るには、国会、市民社会団体、労働
組合という三つの主体が形成され、共同で努力する時に、正しくなされた公共部門改革が
始まることになる。

これによって公共機関の支配構造を民主化し、収益性モデルを脱皮して、国民に公的な
サービスを提供する正しい公共部門にならなければならない。また、過去の政権が民営化
した必須サービスを、再び公営化するなどの努力が必要だ。例えば、鉄道と SRT の再統
合、エネルギー民営化の中止と発電公企業の再統合、医療の民営化・市場化の推進の中
止、通信・石油・SOC(=セキュリティ監視)・地方自治体の民間委託事務など、民営化された
公共部門に対する公共の規制強化と段階的な再公共化の推進など、公共性を強化する方策
が摸索されなければならない。これもやはり社会的な世論形成と闘いが後押しされなけれ
ばできないと考え、これを準備している。

再び、応戦を始めて

労働組合の役割が今までのどのような時よりも重要な時期だ。ロウソクは消えて、すべてが自分たちの日常に戻った場所を守るのは、組織を持っている大衆だ。そして、その中でも労働組合は最も有力な社会的な力を持っている集団の一つだ。労働組合が自身の利益を守って拡大することに止まらず、ロウソクで燃え上がった時代的な課題を、自身のこととして受け容れる時、初めて正しくなされた「挑戦に対する応戦」が始まるだろう。特に民主労総の最大組織でもあり、国民の生活と最も緊密に連結している公共輸送部門の労働者がその課題を内面化できるとすれば、希望を見付け出せるはずだ。1987年6月抗争と労働者大闘争30周年に爆発したロウソク抗争の勝利、それは労働組合が今までの限界を乗り越えて前進せよという時代的な命令であろう。公共輸送労組は、難しいながら、ジックリとその道を模索しているところだ。