

## 第一部：労働情報センター40周年に寄せて

元観光労連委員長 高橋 均

### 内と外から

はじめに、私の経歴を申し上げます。1973年に労働情報センターができてちょうど半年後、出身である読売旅行で労働組合を結成しました。80年から観光労連の専従役員となり、90年から観光労連の委員長になりました。96年からは11年間連合本部で仕事をし、その後、労働金庫や全労済をつくる母体となった労働者福祉中央協議会（中央労福協）の事務局長を4年つとめました。したがって、労働運動に携わった前半の20年は中から、後半の20年は外から労働情報センターを見てきたことになります。

実は、96年に連合本部に行って驚いたことが2つあります。

1つは、何と連合本部の事務局の中にSQUARE誌の読者がいたことです。いきなり、「高橋さん、あの雑誌はいいね」というのです。まず読者がいたということが驚きでした。

考えてみると、労働組合のシンクタンクは結構あるのです。情報センターは入っていませんが、今は11ぐらいのシンクタンクがネットワークをつくっています。しかし、労働者の権利や政治動向の研究が中心で、どちらかというといデオロギー的な色彩が強い、ないしは自らの業界や企業の利益に資するにはどうすべきか、という内向きなところがあって、そのようなところをずっと見てきた連合本部の職員にとっては、労働情報センターがとても新鮮に見えたということだと思います。つまり、業界を超えた産業の将来とでも言いましょうか、あしたのメシには直接結びつかない研究や政策提言をしている。これは日本の労働組合のシンクタンクの中ではおそらく唯一のものなのだろうと思います。

2つ目の驚きというのは、外部でそのように高く評価されているのだけれども、内部では今ひとつだということです。将来ビジョンはいいけれど、あしたのメシにつながらないではないか、という批判は昔から結構ありました。そういう内外の評価の落差に驚いたのです。

そういった批判もありながら、産業の将来にこだわり、一貫して労働情報センター活動を担ってきたという意味で、観光労連、ホテル労連を初めとする労働組合の方々に敬意を表したいと思います。ですから、ぜひ歴史と伝統を忘れてほしくないということです。ここではまず、そのような情報センターの運動を牽引してきた労働組合の気質はどのように、なぜ育まれてきたのかということをごさらいして、共有できればと思います。

## 戦後すぐの労働運動と私たちの産業

皆さんは「ポツダム組合」という言葉をご存知でしょうか。日本交通公社の組合や帝国ホテル、あるいは第一ホテルの組合もそうですが、一般的に「ポツダム組合」といわれています。第二次大戦が終わり、GHQがその年の10月に民主化政策を打ち出します。その5本の柱の中に治安維持法の廃止と、労働組合法の制定がありました。戦争が終わってたった2ヵ月ですが、日本国政府は直ちにその法律をつくる着手をいたします。そのときの審議会の委員長が日本交通公社の当時の会長で、貴族院議員の大蔵公望さんという方でした。そして、その年の12月22日には労働組合法が制定されます。

日本交通公社は何と12月3日に社員会結成の準備会がスタートし、労組法が制定された日、大蔵会長に宛てて社員組合結成の承認を求める要望書を出しています。彼は公職追放で年末に交通公社を退きますが、その後の昭和21年2月に労働組合が結成されました。ポツダム宣言を受け入れ、日本国政府が最初に取り組んだ労組法に呼応する形でできた組合を「ポツダム組合」といいます。第一ホテルや帝国ホテルの労働組合も同じような状況でした。

ところで、日本交通公社の組合は、ものすごくつき合いのいい組合でした。交運労協の前身の全交運は昭和22年にできましたが、初代の事務局長は廣田さんという当時の交通公社の副組合長で、全交運の本部も交通公社の組合の中にあっただのです。また、昭和25年に日本労働組合総評議会（総評）が結成されますが、その結成準備委員会に交通公社の組合が名前を連ねているのです。でも入らずに、昭和31年にできた中立労連に加盟しているのです。

なぜ総評に入らなかったかといえますと、1つには、産業別労働組合でないと入れなかったからです。企業別労働組合は入れなかったという事情もありますが、昭和20年代は、ホテルも旅行も「観光産業」といえるほどのものでなかったわけです。例えば、交通公社でいいますと、占領軍の輸送あっせんや通訳に人を結構出していた。日本旅行の前身、日本旅行会も戦中には一時期廃業していましたから、再発足したのも戦後の昭和24年です。ということで、まだまだ「産業」と呼べるほどではなかったわけです。ホテル業界では、帝国、第一や山王ホテルは占領軍に接收されました。帝国ホテルは昭和26年に返還されますが、第一ホテルは昭和31年まで返還されませんでした。皆さんご存じないと思うのですが、山王ホテル（現・ニュー山王ホテル）はいまだにアメリカ海軍の管理です。ともかく、昭和20年代には、産業といわれるほどのものではなかったのです。

昭和20年代は、労働戦線が分裂、対立を繰り返します。結果的に総評、同盟、中立労連、新産別というようにイデオロギー的に分かれてきましたが、そのイデオロギー論争にかかわることがなかったことは、非常に幸いなことだったのではないかと思います。それが産業の置かれた状況でした。

#### 観光産業の短い歴史

そもそも「観光産業」の芽生えは昭和30～40年代なのです。まだ3、40年の歴史しかないのでここを共有して、歴史をざっと追っていきましょう。

もはや戦後ではない、といわれた経済白書が出たのが昭和31年です。そのころから旅行会社が次々に誕生していますし、ホテルも自主営業を始めた、とっていいと思います。近畿日本ツーリストや東急観光は昭和31年、京王観光は32年、名鉄観光や阪急交通社は昭和35年から実質的に営業しています。そのころから池田内閣が所得倍増政策を打ち出す昭和38年に、主として外客誘致のために、議員立法で観光基本法ができるということで条件が整ってきます。

1つ目のエポックは、昭和39年4月1日に海外渡航が自由化されたことです。それでもこの年に海外に行った日本人は1万2800人しかいませんでした。そして、10月1日に東海道新幹線が開業し、10月10日からは東京オリンピックが始まりました。これでみんなが一気に旅行に目覚めていきます。翌年の昭和40年には、海外旅行でJALパック、ホリデイ、バイキングツアーがつくれます。これは今のJALパック、ホリデイとは違い、日本航空が自分の飛行機を使って行うツアーでした。同じように、ホリディツアーはパンナム航空、バイキングツアーはスカンジナビア航空、ボナンザツアーはアリタリア航空というように、エアラインが主体になって、いわゆるパック旅行的なものが誕生したのが昭和40年でした。

海外旅行がそのようになってきたちょうどその時期に、近畿日本ツーリストに労働組合が結成されるということがきっかけになり、日本交通公社、名鉄観光、京王観光、阪急交通社、ミヤコトラベルサービス、日通航空の7つの組合が中心になって観光労連（当時の名称は観光産業労働組合連絡会議）が結成されました。

それから、旅行はどんどん伸びていきます。昭和43年には初めて旅行会社が中心になったパック旅行が誕生します。これがルックで、交通公社と日通航空が一緒につくったと理解していただければいいでしょう。翌年には中堅の旅行会社を中心に幾つかが集まってジェットツアーがつくられました。

2つ目の大きなエポックは昭和45年の大阪万博開催、ジャンボ機就航、国鉄のディスカ

バーザパンキャンペーンの3つです。

昭和45年3月から9月まで大阪で万国博覧会が開催されました。今日お越しの皆さんにとっては歴史上の話でしょう。私は添乗で旗を持って行ったのですが、なんと6400万人、日本の人口の約半分がこの年、アポロ宇宙船が持ち帰った月の石を見に大阪万博に通ったわけです。

この年の1月に、ジャンボ機がニューヨークからロンドンに就航し、4月には羽田にやってきます。この誘客策としてつくり出されたのがバルク運賃です。それまで、ハワイの4泊6日は昭和45年当時、私の給料が3万2000円のときに22万円でした。それがバルク運賃で一気に下がり、14万円台になりました。それでも高嶺の花でしたから、テレビ番組であの小池清が司会をした「アップダウンクイズ」で「夢のハワイ」といったわけです。そういう時代でした。

また、大阪万博が終わり、国鉄は困りました。客が減ってしまうからです。そこで10月にキャンペーンを張ります。これがディスカバーザパンです。

このように昭和39年の海外渡航の自由化、45年の万博、ジャンボ機就航で、一挙に旅行が大衆化します。それまでは国内で旅行をするとき、たとえ1泊でもご近所さんに気兼ねしながら行ったものなのです。だから、みんなご近所さんにお土産物を持って帰ったのですが、それで流行ったのが温泉饅頭です。というような歴史があって、このころから旅行をすることの「罪悪感」がなくなっていきました。

我々の産業に大きな変化があったのは、法律が変わったことです。それまで「旅行あっせん業法」と呼ばれていたのが「旅行業法」と名前が変わりました。「斡旋(あっせん)」という日本語は、お世話をするとかとりもつ、あるいは尽力するとというように、本来はいい言葉なのですが、あっせんとか周旋というイメージがよろしくない。主役になれない、脇役なのです。それが旅行あっせん業法から旅行業法になったということで、洋服屋さんに例えればオーダーメイドから既製服をつくれるようになったという意味で、大変うれしかった記憶があります。

#### 短期間の急成長とセンター設立の時代

このころからホテル、旅館産業が大いに伸びてきます。そして、航空貨物がふえてくることから、観光労連は、それまでの連絡会議から、観光・航空貨物産業労働組合連合会に名前を変えるという時代背景があったということをお皆さんに申し上げておきたいと思えます。ともかく、今や当たり前のように店頭や新聞で目にする国内外のパック旅行は、わず

か40年ぐらいの歴史しかない中で急激に伸びてきたということを皆さんに申し上げておきたいと思います。エース、メイトや赤い風船ができたのはその後の昭和47年以降なのです。ホリデイ、マッハも同時期でした。

このように旅行業、ホテル業をはじめ観光産業が伸長してきた時代、脇役から主役へ、働く者の誇りがもてるように仕事も労働運動も高揚したその時期に、観光産業の労働組合に広く呼びかけて、社会に対して観光産業のありようや方向性を「働く者の立場から」発信する場をつくろうということになりました。その場は、それまでは交通公社労組で行っていたスクエア運動、あるいはSQUARE誌を母体にして、交通公社の組合が中心となって広く呼びかけました。そこに鉄道弘済会労働組合（2万2000人）、観光労連（3万人）、ホテル労連（1万5000人）を集めて労働情報センターができ上がったわけです。

2013年6月発行のSQUARE170号「アーカイブス」で、労働情報センター設立の座談会のようすが掲載されています。そこで当時の交通公社の委員長は3つのことを言っています。1つは、産業基盤が不安定なこの産業において、労働条件や社会的地位の向上を目指そうとすれば、どうしても旅行業、ひいてはレジャー・サービス産業のあり方という問題にぶつからざるを得ない。2つ目に、働く者の将来につながっていく長期的、構造的な問題について、働く者自身の主体的な問題提起や活動が不可欠である。3つ目に、日常的な労使関係の中や、どうしても目先の問題を追わざるを得ない傾向があるけれども、長期的、構造的なものに目を向けていくためには、1つの組合の力だけではおのずから限界がある。だから労働情報センターをつくるのだということです。単組の活動は、どうしても目先の活動に追われます。あしたのメシ、あしたの労使関係は重要なことだからです。ところが長期的、構造的なものに目を向けていこうとすると、どうしても広い場が必要になってくるわけで、これが労働情報センター設立のいきさつです。

しかも、これを外に大きく立派にみせようということで、昭和46年6月の参議院選挙で社会党から出てトップ当選した田英夫さんを理事長にしました（実は田さんのお兄さんが交通公社にいたということなのです）。外に向かってそのように発信していこうという観光産業、旅行やホテルの組合の心意気みたいなものをぜひ皆さん酌み取っていただきたいと思います。

社会的地位の向上をめざして

何でそうなったのかというと、当時の観光産業は短期間に飛躍的に伸びていたにもかかわらず、社会的地位が極めて低かったのです。自分たちは社会に貢献しているつもりだっ

たけれども、世間はそうみていなかったのです。しかも、オール子会社です。日本交通公社といえども、いってみると国鉄の子会社でした。だから、社長は国鉄から来るのです。ほかの旅行会社も同じく、親会社の私鉄から来る。ところが、来たら、戻ろうとして本社のほうを向いて仕事をしますから、あれこれ組織に手を入れたり、人事をいじったりするのです。その中で育つのは、強烈なプロパー共同体意識、しかも当時は8割が20歳代でした。観光労連全体の調査でいっても、当時40歳以上は6.4%です。8割が20歳台、そういう若い方々は強烈なプロパー共同体意識がある。親会社から虐げられている...それだけではなく、親会社の労働組合からも見下されていた、ということもありました。

昭和40年代初めの交通公社の委員長が、国鉄労働組合の大会に来賓で行ったときに、代議員席から「寄生虫」というやじが飛ぶのです。それから、国鉄労働組合の委員長が日本交通公社労働組合に来賓挨拶で来て開口一番「業者の皆さん」という時代でした。私鉄やほかも似たり寄ったりでした。

しかも、社会的な地位も低かったけれども、労働条件も低い。賃金は世間並みではありませんでした。交通公社といえどもそんなに高くなかった。しかも、年休や時間外手当などはほとんどつかない。徹夜で周遊券をつくるなどというのはしょっちゅうありました。近畿日本ツーリストのある支店では、バケツに水を入れて、足にそれを突っ込みながら、（扇風機とか冷房はありませんから）一晩中かかって周遊券をつくっていたことがあったと聞きます。冷房が入ったのはごくごく最近です。国鉄の分割民営化でなくなりましたが、駅の旅行センターは旅行会社と国鉄の職員が半々で仕事をしていました。そこで旅行センターに冷房をつけると要求したら、親会社の組合に、我々の休憩室に冷房が入っていないのに、旅行センターに冷房をつけるのは何事かといわれた時代です。残業代はつかない、年休はとれない。そういう時代でしたから、したがって、原則的な産業別統一闘争を展開したわけです。

#### 激しい闘争の時代

1周おくれの産別、とも言いましょうか、普通の産業別労働組合は昭和20年代、30年代に、激しい闘争で労働条件の改善をしていくのですけれども、私たちが原則的な産業別統一闘争を展開したのは昭和40年代の後半、48年、49年ぐらいからで、すごい勢いでストライキをやるようになりました。これはホテルの組合もそうです。昭和50年に、帝国ホテルの最後のストライキだと思いますが、コック帽をかぶって、赤い腕章を巻いた人たちがホテルからぞろぞろ出てくるところに出くわしたこともあります。そのほか、交通公社労組

で行われた昭和50年の春闘における昼休み1時間の無期限中抜きスト、あるいは、交通公社、近畿日本ツーリスト、東急観光、日本旅行の4つで規模(2割)時間(48時間)も場所(政令指定都市)と決めて行ったストライキなど、かなり原則的な運動をやりました。

そういうことが許されたのはなぜかという、1つは、世間並みの労働条件を確保するための激しい闘争は、企業サイドも支払い能力論はいいましたけれども、世間並みにという点については反論できなかったということだと思えます。つまり、産業が伸びていく中で、社会的な評価や労働条件が低い、そこにオール青年部プロパーの共同体意識がある。その結果ものすごい運動をしてきたということがいえるのではないかと思います。

それに加えて、当時の交通公社労組は中立労連に加盟していましたが、ホテル労連は総評加盟でした。日本旅行労組は、できた当時は同盟に入っていたのです。ところが、交通公社の本社の一角に観光労連の事務所がある。それはまだしも、観光労連の事務所の隣にホテル労連の事務所があるのです。おまけに総評のオルグの机が置いてあるのです。つまり交通公社の組合というのは、中立労連加盟にもかかわらず、しかも本社のビルの中にホテル労連や総評のオルグの机を置くという非常につき合いのいい、外に向かってものすごい発信する労働組合だったわけです。この気質はぜひ皆さん、忘れないでいただきたいと思えます。

#### 産業の将来を考える

このように激しいストライキをやってきた労働組合ですが、一方で、産業の将来についてとても真面目にやってきました。観光労連、ホテル労連、今のサービス連合の産別機能の重要な柱の1つを担ってきた、これが労働情報センターなのです。内にいるとなかなかわかりづらいけれども、外からみるとはっきりわかる、というのが労働情報センターなのだといっていいのではないかと思います。

また、顔ぶれが非常に多彩なのです。歴代の理事とか役員の方を見ると、熊沢誠さん、稲垣勉さん、柳川義晴さん、川喜多喬さん、内山節さん 内山節さんなどというのは哲学者で、追っかけが出るくらいの方ですが、こういった方々が40年前から労働情報センターにかかわっているという、多彩でユニークな内外の人材が出入り自由で集まっているというのが労働情報センターのいいところです。しかも、企業や産業を超えた産業情報提供機能 普通、企業にいますと、会社ルートから産業の情報が入ってきます。どうしても企業のフィルターを通るのです。皆さん、一見して情報センター速報で新聞を切り抜いて何をしているのだと思うでしょう。しかし、あのように多くの情報を取捨選択しながら産業

のさまざまな角度からの情報を40年近く提供し続けてきたというのは大変なこととして、そういう機能が労働情報センターにはあることを強調しておきたい。

加えてSQUARE誌は、思いもつかないようなユニークな企画が多いですね。特集のテーマなんて、毎回ちょっと変だと思いませんか(笑)。そういう非常にユニークな企画をとりあげる、これはすごいことだと思うのです。

さらに、産業の将来像の提言機能。クリエイト機能といってもいいと思うのですが、数がたくさんあるのです。例えば1978年には『旅行業の現状と諸課題』という提言を出版しているのです。それをベースにして、『旅行業』という単行本も出しています。その3年後には『ホテル業の現状と諸課題』、82年には『国民のためのレジャー』、85年には『旅行関連産業の予測と提言』『旅行者から見た旅行関連産業の現状と将来』、89年には『提言バカンス先進国をめざして』という本を出しているのです。

92年には『2001年の社会・経済環境予測とレジャー・サービス産業』を、94年には『成熟社会における宿泊産業の社会的役割』を発行しているのです。つまり、産業の将来についての提言、しかもそれは単なる要求型ではなくて提案型、しかもみずからつくり上げていくクリエイト機能をもった提言をしているということを皆さんに申し上げておきたいと思います。

#### 法律改正とのかかわり

その具体的な例を、旅行業法に即して少しお話をします。標準旅行業約款に「添乗サービスを提供する時間帯は、原則として8時から20時までといたします」という文言が今は何気なく入っています。これは昭和45年の旅行業法改正のときに、観光労連のロビー活動ででき上がった内容です。添乗は24時間労働といわれていたのを、労働時間規制をすることで提起をしたというのがこの内容です。その後、添乗労働の基準化に関する意見書もつくり上げます。今は行程管理がきちんとできていますが、当時は労働時間が測定できないので、3時間の時間外手当、みなしでいこうという提起をいたしました。8時から20時ですから12時間。そうすると、8時間労働で休憩を引くと3時間が残業代だという提言活動もやってきたということがいえるわけです。

旅行業務取扱主任者などという制度も労働組合から提起をした内容です。それから、1982年、昭和57年の改正のときには、旅程補償と主催旅行(現在の募集型企画旅行)の責任論をめぐって議論になりました。パッケージ旅行は法律的にどういう構成にするのかについてかなり議論がありました。旅行会社は「代理、媒介、取り次ぎの集合体」と主張しま



した。航空会社を代理する、ホテルを媒介する、バス会社を取り次ぐ、その委任的構成という解釈にしようとしたのです。すると消費者からは代理、媒介、取り次ぎならば、構成要素それぞれがいくらなのかを明らかにせよ、となったのです。明らかにしたらパック旅行が成り立たないわけです。

それで、パック旅行の料金を開示せずにすべて込みでいくかわりに、何かあったときには特別に補償する、となったのが特別補償制度なのです。これは今でも続いています。

いい例が、例えばデパ地下へ行ってお総菜を買って食中毒になった場合。そのデパートが第一義的な責任を負います。その後、テナントとデパートの間でどう補償していくかという議論は出てくる。このように責任をとりなさい、というのが消費者の意向でした。

常にずっと逃げ回ってきたのは旅行業界です。それに対して情報センター、旅行業の組合、観光労連は、責任なくして収益なし、一定の責任をきちんと果たすべきではないかと一貫して主張してきました。これはいまだに続いています。

海外旅行に行くと、日本の旅行会社のロゴが入ったバスをよく見かけると思いますが、あれは顧客から見たら当然旅行会社のバスだと思うはずですが、しかし、事故が起きたら「我が社は関係なく、あれはバス会社の責任です」となっているのです。パック旅行で飛行機が落ちても航空会社の責任。旅館が火事になっても旅館の責任です。まず、それを一義的に旅行会社がちゃんと責任をとり、日本人に合った補償をして、しかる後に航空会社、あるいは旅館やバス会社と求償の交渉をする。パッケージにおいてはこれが正しいやり方ではないのかと思いますし、これからどんどんその方向になっていくと思います。

#### 職業訓練とフォーラムジャパンの設立

それから、1982年当時でもう1つ大きな議論があったのは、添乗員の質の問題です。当時、キーセン（妓生）観光という問題もありましたし、とにかく語学もできないで、土産物屋へ行ったらドアに鍵をかけるようなこともありました。JATAとしてはとんでもないという話で、そんな旅行会社はJATAには1社もありませんと運輸省の会議で発言したのです。つまり、添乗員という、全部「個人的な」責任にしようとしたというのが業界で、それに対して観光労連は、少し金を出してもいいから職業訓練をやらうと提起をしました。

その結果、誕生したのが旅程管理という資格制度なのです。これ、実は労働組合サイドから提起した内容で、職業訓練とは直接結びつくものではありませんけれども、旅程管理研修、旅程管理者資格ということがいえるわけです。

もう1つ、1996年の業法改正ときに新たにできたのが旅程保証責任です。それまでのパ

ンフレットはとてもいいかげんで、出発日の変更などはざらにありました。オーバーブッキングで翌日になると平気でいうのです。つまり、それまでは旅程がかなりむちゃくちゃだった。そこで旅程をきちんとした上で、もしそれに違反したら一定の補償をしましょうとできたのが旅程保証責任でした。つまり、この間、旅行業法の改正のときには、サービス連合としてかなりものをいってきたという歴史があります。

今の観光庁の長官をやっている井手（注：退任されました）さんというのは、昔の旅行業課の補佐官です。当時から観光労連は彼などとずっと一緒にいろいろなことをやってきましたので、恐らく観光労連とかサービス連合といったら、彼は余りマイナスに受けとめていない。それぐらい労働情報センター中心にやってきた我々の産業の将来に向けての提言機能、あるいはクリエイティブ機能は全体に知れ渡っていることではないかと思っています。

もう1つ大きなことは、職業紹介機能を発揮した組織化　フォーラムジャパンの設立です。観光労連では、添乗は旅行会社の社員が行うべきだともともと一貫して主張していました。しかし昭和48年に海外旅行者が200万人を超えたときから自前で間に合わなくなり、外注するようになりました。それは職業安定法違反だという主張をしたけれども、お客は増える、添乗員は足りない。では、これを放っておいたら我々の組織率が下がってしまうので、組織化しようと考えたのです。唯一、労働組合にだけ認められていた職業安定法第45条に基づく「労働者供給事業」を始めたわけです。はじめはわずか20人でした。

その後、労働者派遣法ができ、添乗業務が派遣法で認められましたから、したがって、92年にそれを全額観光労連出資で派遣会社に衣がえしたのがフォーラムジャパン。つまり、組織化をしたわけでした。

#### 歴史を忘れる民族は滅びる

今申し上げたような労働情報センターの幾つかの真骨頂、つまりサービス連合の機能の重要な柱の重要な柱の1つを担ってやってきた、将来に向けた提言機能といったものをぜひ皆さん、思い起こしていただければと思うわけです。

最後に、イギリスの歴史学者、アーノルド・トインビーは、滅亡したいろいろな民族を調べたら、共通することが3つあったのだそうです。1つは、夢や理想を失ってしまったこと。2つ目に、歴史を粗末にして歴史を忘れてしまったこと。3つ目は、物の価値を物やお金に置きかえて心の価値を見失ってしまったことだそうです。これは、私は民族の問題だけではないと思うのです。あらゆる組織にも共通して当てはまるのではないかと思います。

労働情報センターの40周年を機に、改めて労働情報センターの歴史と役割を思い起こして、これからも長期的なビジョンを発信し続けていただきたいということを最後に申し上げて、大変雑駁ですが私の報告にかえさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。