

①

松崎明 大いに吼える

国鉄改革は革命

親方日の丸労組のダラ幹部だった

ストを繰り返し「鬼の動労」と呼ばれた旧国鉄の労組を率いた松崎明氏。分割・民営化で対立から強力路線に転じた。民営化後もJR東労組の役員として国鉄改革を労働側から見続け、昨年同労組顧問となり一線を退いた。「鬼」と呼ばれた男の回顧録を聞いた。

(聞き手、『サンデー毎日』編集長・北村肇)

北村 同時多発テロ、長引く不況、未曾有の高失業率と世の中全体を暗い影が覆っています。しかし、そんな時代に、社会に抵抗勢力もチェック勢力もなくなっているように感じます。学生運動も目立った動きがなく、労働組合も元気がない。かつてのように、労働運動などが力を持つためには、いま何が必要なのかということも対談を通じて考えたいと思います。

国鉄改革(注1)とういのは、今から考えると、小泉首相が唱えている構造改革の一つの先駆けになったんじゃないか。既得権益団体と既得権益労組とかいうのがあって、抵抗勢力もあって、しかも「我田引鉄」の構造ですよ。今回の道路公団を見るとまさにそうだと思う。小泉政権をどうご覧になっていますか。

松崎 1933年、ドイツでヒトラーが国会で多数派を占める過程を見ますと、今の日本によく似ている。1929年から30年代初頭に至る世界大恐慌の波の中で、ドイツでは失業者が溢れ、不景気で、人々は頼る術(すべ)を失っていた。その時に、ヒトラーは、国家社会主義ドイツ労働者党(ナチス)、つまり、「国民と労働者」の名において登場した。これは、小泉さんが「改革」と称して古き自民党をぶち破るといって登場した仕方ともすごく似ている。そして、こういう小泉さんを、いまだに70数%の国民が支持しているというのも、当時、ヒトラーをドイツ民衆が圧倒的に支援した状況と非常に似ていると思います。

いま、日本経済は693兆円に及ぶ国債、地方の赤字公債を抱えている。ここまでくると沈没です。だから、小泉さんが言おうと言うまいと、いま誰かが「改革」をやらねばならない時期ではあると思うんです。

北村 国鉄改革に際して、動労(注2)で、松崎さんは、「痛み」を甘受して、それで雇用を守る、生活を守るということで道筋をつけてきたわけですよ。その意味で、いま小泉構造改革はまさに、国鉄改革をある意味で教訓というか、どう受けとめるのかが問われていると思うんです。

ナチス出た状況と酷似

松崎 「我田引鉄」というのは、私がテレビで使ってはやったんですよ。結局は政治家の票集めと資本投下によって儲かる人たちが、勝手に赤字の国鉄をつくることによって自分たちの利益をむさぼったという構造ですよ。今の状況と酷似していますよね。

あの国鉄の赤字をつくったのは政治ですよ。毎年1兆円ずつ8%の利子を付けたのを国鉄に借りさせた。その結果が25兆円の累積債務です。国会で承認してやってきたわけですから。

それで私たちは、まず労働組合として、わが組合員・家族を守るためにどうするかということ。同時に、公害・エネルギー問題を考えると、鉄道というのは21世紀に復権をさせなければならないという、ある種の使命感をも持ってやったんです。

そして、「まず反対ありき」では闘いにならない。反対なら各論を提起しなければならない。そのようなことはこれまでの労働運動はなじんでなかったんです。何でも「反対、反対」でよかったんですから。だから、労働組合がまず自ら出向する、レイオフにも応じましたし、多能工化もやりました。

最初は「裏切り者」「転向者」呼ばわりですよ。でも常識に照らしてみても、生きながらえる術というのは、常識に戻るしかない。その規範は、民間労働組合です。企業における「労働のモラル」というのは当然ある。公労協(注3)や国家公務員は適用外であって、「親方日の丸」という枠が労働運動だと思うのは、大きな間違いだと思ったんです。それを突破しないと国鉄改革はできない。自らの革命なしに国鉄改革はあり得なかったんですね。まあ、民間労働組合といっても、実にはたっていますけど。「労使協調」と言いますが、あんなものは「使」の側の言うことを一方的に聞くのが労使協調ですから。

労働組合が率先してやるべきことをまずやる。それでも、(動労の)先輩を含めて「なんだ、松崎は」と、さんざん言われました。でも、「責任は取ります」と。私は実際、死に方をちゃんと考えていました。人は、コペルニクスの転換だとか、偽装転向でないかとか、いろいろ言いましたけれども。

北村 自殺も考えていた？

松崎 そうですよ、変なロマンチズムかもしれませんが、リーダーは組合員には責任を持たなければなりません。実際、私たちは悩み抜いてきました。それは、国労であるかどうか、組合は別にして、自殺者が出たことは事実だし、襲撃されて殺された人があることも事実。そういう犠牲を伴うことを私たちは労働組合の立場からやったんですよ。

北村 国鉄改革は、今から振り返って、いろいろな評価はあるでしょうが、結果的に見ればあれ

以外の選択はなかったんでしょう。動労の意識改革というのも大きかった。できたのはなぜですか。

松崎 私は、共産党も社会党にもソ連にも反対で、革マル派(注4)をつくった一人なんです。1964年にソ連に行って、このソ連、社会主義じゃないと思ひましてね。そこから私の闘いが始まった。当時は共産党員でしたが、新しい党を作って、粛清の歴史であったスターリンの歴史に本当の意味で終止符を打つのは私らだと思ってね、行け行けどんどんで私はやってきたんですよ。だからストライキ、順法闘争(注5)をまじめにやった。総評が呼びかけたベトナム反戦ストやったのは、おそらく動労だけでしょう。でも結局、それは多くの皆さんの支持を得られるものではなかった。しかし、唯我独尊的かもしれないが、自分の信じる道を通るという点ではいささかの躊躇もなかった。だから、自分はいくまでも正当であって、俺についてこねえやつが間違っているんだと思っていた。

でも、それで私らは、誰を幸せにできたのかということ、意図と結果の乖離は、あまりにも大きすぎた。それでいいのか、という反省が、私は国鉄の末期からあった。

そういう意味で、現実をしっかりと見直すということから始めたのが、国鉄改革なんですね。それから私自身の労働運動観、つまりある種の革命観ですね、それをごく普通の人間として労働運動を考

え直す。だから私は「社会が見えてきた」と言ったんです。

北村 意識改革の結果は組合にとっても大きなものになったのですか。

松崎 大変な努力と犠牲の上に一個の革命とも言える国鉄改革は成就しました。組合がその後、心身に障害のある方々を北海道の旅にお招きしたり、中国に小学校を建設して交流したり、アフガニスタン難民の子どもたちに支援活動をするようになりました。こういうことを以前は発想できなかった。やっぱりわれわれは「親方日の丸労組」のダラ幹でしたよ(笑)。

北村 そういう意識転換をはかって、間もなく15年になるわけですが、危険な選択というか、ある意味で二律背反的なところがあったと思うんです。国鉄改革を経てJR自体はどうなったのか。それから松崎さんの目指した労働運動の理想、働く人間にとってどうだったのかの評価、その両面から見ていかがですか。

革マル的発想ではダメ

松崎 国鉄改革というのは明らかに成功したと思います。しかしその過程ではたくさん問題があります。国労問題(注6)も、私は労働運動の一人のリーダーとしては、国労の幹部が間違っていたから、だから組合員が悲惨な目を見ていいかという、そうはならない。私たちは国労が「分割・民営化を認める」と表明したとき、確か1994年暮れだと思いますが、国労に無条件で話し合いを申し入れました。しかし、国労幹部の皆さんは応じなかった。これは国労自身の選択肢の問題ですから致し方ありません。

国鉄改革を進めてきて、まず第一に、私たちの仲間の意識が変わってきた。商店でモノを買えば「ありがとうございます」と言うのに、私たちはお金を払って乗っているお客さんに、そういう意識がなかったですね。だけど、賃金にサービスが含まれているんだと思う。「おはようございます」「ありがとうございます」も賃金の中に入っているんだと。そういうことを含めて、意識を変えようと努力してきた。実に17年かかっているんですよ。国鉄改革以前に2年間、相当苦労しましたから。

国鉄改革以前から国鉄を再建しようと努力してきましたが、その過程で革マル的発想ではダメだとはっきりするわけです。それで、私はこの道を選んできたわけですからね。

いま非常に苦しんでいる多くの労働組合の皆さん方にも、まずは自分たち自身が労働者であるという観点をはっきりした上で、しかし批判すべきものは批判する目をしっかり持たないと先が見えてこないよと言いたい。

北村 国鉄改革の後遺症はまだたくさんあります。先程触れた国労問題もそうですし、それから今みんな忘れたふりしていますが、国鉄の長期債務、これは30兆円近くあります。なんでいままで残してきたのかという責任の問題。それから、JR東日本も、旧国鉄とは違ったけれども、本当に問題はないのか。電車でトラブルが起きた時、なかなか動かないなどの問題は、もう少し改善できないのかとの声もあります。

松崎 その通りです。私らはかたくなに、今までの事故復旧の歴史を守るわけです。だけど、他の民鉄はJRと比べて同じような事故でも早く復旧する。この差は何なのか。私鉄と国鉄の歴史は違いますし、さまざまな問題はあるけれど、明らかに直ちに克服しなければならない仕事の一つです。

長期債務解消の問題は、衆議院議員・橋本龍太郎(元首相)氏に最大の責任がありますよ。土地ブームの善しあしは別にして、あのバブルで土地をいくらでも買いにきた時に「バブルだから売るな」と言った。「株の放出は、今やるべきではない」と言った。これは、明らかに政治の責任です。利権がらみで、ものごとを考えているから、そうなるんじゃないでしょうかね。あの時、できることをやらなかった。

北村 あの時は失敗でしたね。「我田引鉄」はなくなったと思うんですが、JRに関する利権はまだ膨大です。政治家がらみのいろいろな動き、蠢動(しゅんどう)がありますよね。これについてはどう見てますか。

犠牲強いる改革はニセモノ

松崎 自民党だけじゃない。共産党の話は聞いたことないけど、まあパーティ券から何から含めて、そんなのはささやかなもの。やっぱり利権構造と無縁とは絶対に思わないですね。そういう意味では、労働組合がもっともっと勉強して、情報をしっかり取らないと。

北村 ここまでを踏まえ、再度、小泉首相の評価はどうですか。

松崎 小泉さんは弱者に犠牲ばかり強いている。残念ながら、こんな改革はニセモノだし、成功するわけがないと思います。でもね、小泉さんに突っ走ってほしい。自民党の党議を経ずして、政府主導でやるのは、正しいと思う。だから、言っていることは正しいし、大いに声を張り上げてやってもらいたい。その限りでは、できる限りの応援はしたいと思います。ただ、先は見えている気がするんですよ。だけど、自民党の中で、自民党をぶっ潰す、そこまで本当に覚悟しているんだったら、これはひとつの革命的な人として後世に名を残すかもしれない。

(次号につづく)

松崎 明

1936年埼玉県生まれ。55年国鉄入社。63年解雇処分。動労で活動、85年に動労本部委員長、JR東労組委員長、会長などを経て01年に同労組顧問に就任。60年代後半から順法闘争やストを繰り返し"鬼の動労"のリーダーとして名をはせた。国鉄の分割・民営化の際に労使協調路線に転換、国鉄改革を労組側から推進した。

注1・国鉄改革 膨大な赤字を抱えていた国鉄の抜本的改革を検討していた国鉄再建監理委員会(亀井 正夫委員長)が85年に、国鉄の分割・民営化、約9万人の余剰人員の適正化などを答申した。

注2・動労 旧国鉄内最強の運転士による職能別組合。正式名称は、国鉄動力車労働組合。民営化後、他労組とJR総連を結成した。

注3・公労協 公共企業体等労働組合協議会。かつては、国鉄、電電、専売の3公社の労組が参加しており、官公労運動推進の役割を担った。

注4・革マル派 正式には革命的共産主義者同盟革命的マルクス主義派。組織、イデオロギーと闘争を重視する過激派。

注5・順法闘争 組合員が闘争時に法規や規則を、文字通り厳格に守り、結果的に業務停滞を狙う闘争形態。

注6・国労問題(1047人問題) 分割・民営化で反対した国労組合員を中心に、北海道、九州などで、最終的に1047人がJRに採用されなかった。

サンデー毎日2002年1月20日号掲載