

②

松崎明が語る 決断

革マルとの訣別

組合に玉碎的「絶対反対」は通じない

鬼に金棒ではないが、動労を「鬼」と恐れさせたのは、ストライキを背景とした闘争だった。反マル生闘争、順法闘争…。強力な闘争が生まれた裏話や時代状況、そして、長く言われ続けている松崎氏と過激派の革マル派との関係を聞いた。

(聞き手、『サンデー毎日』編集長・北村肇)

北村 昔話・歴史も是非伺いたいんですが、旧国鉄に入るといのは、当時(1955年)としてはなかなか大変だったと思うんですが。

松崎 私の頃は、就職難とはいえ、まあまあ普通でしたが、それ以前の先輩たちは、村の学校の1、2番ですね、大体。特に機関士になっているような人たちはほとんどそうでした。そういう人たちが鉄道を守ってくれたんですね。

私は、兄も義理の兄も国鉄にいたものですから、そういうこともあって国鉄に入りました。それと、やはり労働運動に興味を持っています。

北村 最初からですか。

松崎 ええ。私は高校生の頃、堺利彦の訳した『共産党宣言』に触れましてね。あとトルストイですね。でも全然勉強しなくて、もっとしておけばよかったと思っています。

北村 国鉄で、労働運動をやろうと入られたわけですか。かなり早熟だったんですね。

松崎 労働運動をはじめて、19歳で共産黨員になりましたから、比較的早かったでしょうね。それは、戦争で死んだ兄貴の影響が大きかったですね。兄は18歳で志願兵として中国に行きました。それで、世田谷陸軍第一病院というところに帰ってきて、戦病死ですね。でも、戦争とはいえ兄は中国で人を殺したに違いないと思うんです。その兄が死んだとき、おふくろが号泣しているのを見て、「戦争っていやだ」と子ども心に思ったんですね。

うちは精米屋で、戦争のために精米の機械を全部抛出してしまって、当然、貧乏になりますわね。ほんの少しの土地しかなかったですから。兄の戦死、おふくろの嘆き、そして貧乏。そういう原体験がずっとありまして、平和問題はしっかりやらないといけないと思って、脇目もふらず、そればかり

でやってきましたから。だからかなり半端な人間になっちゃっていますよね。(笑)

北村 仕事はまじめにやられた時期はあったんですか、失礼ながら。

松崎 ええ、8年間職員であり得たんですけれどもね。

北村 運転はできたわけですか。

松崎 私は機関助士のままでクビになりました。当時、学徒動員で14歳から国鉄に来ている人たちもいました。機関士の道は人の命を預かるから厳しいんです。助士で機関士になれない人が大勢いるんですよ。だからこの人たちをまず機関士にしようという運動を始めた。われわれが受けるとすぐ受かるので、試験を受けずにまず先輩を送り出す。だから私は機関士の試験を受けてないんですよ。

### 国鉄の先輩は戦争の犠牲者

北村 序列を重んじるようなところは組合運動にはあったんですね。

松崎 それもそうですが、先輩たちは戦争の犠牲者ですから。学徒で14歳で国鉄に来て、本当は学徒とも言えないんでしょうね。私は組合の青年部時代から、一番厳しかったのは、ポカ休するな、それから先輩に失礼をするな、などは、青年部運動の規範だったですね。先輩がいたらお茶を注ごう、ストーブには率先して石炭をくべよう。だから先輩達が、「おう、松崎は、あの野郎バカだけど、なかなかやるじゃねえか」って、そんな雰囲気になってきてくれたんですよ。

北村 当時、国鉄は引揚者の雇用対策としてもかなり受け入れているんですよ。

松崎 60万人いたんですから。

北村 その頃60万人って、かなり多かったですね。

松崎 引揚者というのは、結局は、国家の名において戦争に行かされたわけですから、当然、国家の名において引き取るわけですよ。だから60万人になったわけでしょう。その人たちの年金支払いがずっと続いているわけですから、赤字になるのは決まっている。これは国家の責任なんです。そういうことを引き継いできたわけですから。

北村 そんな、戦争をある意味で引きずった中で、組合の運動も始まっていくのですが、ここで、松崎さんに関して、巷間いろいろ言われている革マル派に関して伺いたい。

松崎 19歳で共産党に入党して26歳くらいまでケンカしているからね。27歳の時には、革マル派とは言わなかったけど、革共同というのはつくってましたね。それが、63年には、革マル派と中核派に分裂が始まるんですね。私は、黒田寛一さん(注1)を先頭にして、世界の理論家たちのものを批判的に摂取しつつ日本的な理論を構築するという作業に、かなり感激しました。スターリニズムを乗り越える理論を若きマルクスを基礎にしながら進めたという意味で、黒田さんという人は大変優秀な人だったと思いますよ。

そんなことでしたけど、私の場合は、やはり労働運動のリーダーなんですね。だから、労働運動を無我夢中でやると理論と対立しちゃうんです。典型的には合理化問題で、要するに理論的には「絶対反対」ですよ。労働運動の場面でもずいぶん使っています。「絶対反対」って。でもそれは、玉碎的な発想ではないんですよ。

ところが、理論を理論として提起する皆さんは、一步でも譲ってはいけないわけでしょう。労働運動としては立ち行かないわけで、当然(革マルが)何を言っても聞かないフリをしますし、呼ばれても出ていかない。そうすると押しかけてきたりして、だんだん疎遠になって行ったんです。現場は現場、理論は理論という、こういう断絶に近いようなものが出てきたんですね。

北村 それで昭和50年代、国鉄改革がボチボチ始まる。松崎さんのこれまでの発言などを見ると、78年の貨物安定宣言(注2)の前後に革マル派と、手を切ったと言われていていますね。これは具体的にきっかけがあったんですか。

松崎 まあ、ショッキングなという点で言えば内ゲバ(注3)ですね。(革マル派と)中核派と革労協ですか(「党派対立」という名による公安、警察権力のテコ入れ、策略などを否定するわけにはいかないのだが)。大前提として、米国への同時多発テロもそうですが、絶対に許せないという考えがあります。テロないしはそれに類するものによって歴史が前に進んだ例はないと思うんですね。

ところが、革マルの機関紙なんかは、同時多発テロを礼賛をしたんだそうですよ。「画歴史的だ」「芸術的でさえある」とか書いているって。そこまで行っちゃったのと思いますよ。

北村 しかし、松崎さんが革マル派であるとは、根強く言われていますが。

松崎 なんか、「殺されてねえからおまえは革マル派だ」と言う人がいるけど、それは全く違う。意図的発言ですよ。松崎をいつでも革マルにしておかなければ困る人が国鉄改革を担ったリーダーの中にもいるんです。彼らの宣伝はよく行き届いていますからね。カネも使うでしょうし、マスコミ対策も上手でしょうし。だけどむやみやたらと革マルの悪口を言えばいいと思わないしね。大体、革マル派と訣別すると殺されるとさかんに煽る人もいますが、そんなことないですよ。革マル派のリーダーであった人たちも訣別しているようですよ。

北村 もう一つ。ここ1年間で、革マル派が、一昨年1月8日に、JR東労組東京地本の旗開きにピラをまいて檄布を張ろうとしましたね。また革マル派の機関紙で、JR東労組のダラ幹批判をやっています。それから九州労の脱退に絡みいろんな動きが出ている。第三者にわかりにくい。どうも東労組とかJR総連というのは革マル派と関係があるという印象を与えるような事実関係があります。これはどう見えていますか。

民営化後はストやってない

松崎 まあ、明確なことは、「革マル派の影響下にある」と見せたいのでしょね。私たちのところに、革マル派の皆さんが押しかけてきたり、ダラ幹と言ったりするのは、なんとか自分たちの言うことをきく労組であってほしいということなんじゃないのかなあ。あらゆる人に発言の自由はありますから。中核派にも革マル派にも。

北村 国会の質疑でも、警察庁の幹部がJR東労組に何人か革マルがいると答えています。

松崎 影響を受けた人はいますよね、かつては。そういうことを言うのは(警察が)予算を取るための絶対条件だと思いますよ。以前、『選択』誌上で、そのことを明確に分析した文書があったのを思い出しますよ。だから警察長官であろうと県警本部長であろうと警視庁の公安部長であろうと、どうぞ事実をもって具体的にお示しいただきたい。嘘とゴマカシが常套手段となっている昨今の警察官僚には呆れて物が言えません。昔は「嘘をつくつと泥棒になるよ」と言いましたが、私たちは冗談で「嘘をつくつと警察官僚になるよ」って言っているんですよ。

革マルが「JR総連打倒宣言」というのを出していますが、逆にもし内部にかなり影響力があったら、

そんなバカなことは絶対しないでしょうね。打倒宣言をしたりダラ幹よばわりをして、それでなんかついてくるであろうという思いがあるんでしょうね。

「過激派に労組を掌握されて大丈夫か。新幹線も山手線も止められてしまうのではないか」と言う人がいますが(とくに他社の幹部とその御用聞きに)、私たちは1回もストライキをやったことないし、これからもやらないんですよ。だって、観念的労使対決論からストライキをやる時代ではないんですから。だから具体的な労働条件に関して、われわれは要求し獲得すればいいわけですからね。

北村 話は戻りますが、国鉄時代の大きな闘争というと、反マル生闘争(注4)、スト権スト(注5)などが知られていますが。

松崎 マル生問題というのは私は徹底的に闘おうと思っていましたね。これは資本の原理だから、生産性を上げるということを否定したらなりたないというのはよくわかるんですよ。しかし人の命を預かる鉄道にで、やたらと生産性を上げろ、合理化をしろ、冗談じゃないよと始まった。

国鉄当局は、たとえば田端機関区で21人の鉄労という組合を初めて作った。当時、田端機関区は、動労が750名くらい、国労が300名くらい。それで、昇給・昇格制度で、その21人とそれに近い連中にばらまくんですね。ここに当局の失敗があった。本来、生産性向上なんて利益誘導でやるべきものじゃない。

論理的に、当時の国鉄の位置、そういうことをはっきりさせた上で、だからこうしようというのだったら、それは説得性もあるし論理性もあるし、わかりますけれども、ともかく「合理化反対」と言っている組合はつぶしちゃえと。

北村 大きな流れとしては、生産性向上運動と称して露骨な組合差別で動労、国労を潰すという意識があったんですか。

松崎 鉄労(つまり現在のJR連合のようなもの)だけ増やそうとしましたね。

順法闘争は苦肉の策

北村 そういう中で順法闘争が生まれてきた。

松崎 基本的にはそうですね。なぜかと言うと、あまりにも激しい組合差別でしょう。これに対してストライキをやるとすぐクビになるのはわかっているんですから。そうすると順法ということで抗議の意志を示す。これで始めたんですね。

北村 しかし、いまから考えると、なんかまやかしの言葉ではありますよね、順法というのは。

松崎 そうなんです。だけど鉄道営業法には、切符を買った人は座ることを得ると書いてあるんですよ。だから座れないのは本来、鉄道営業法違反なんですよ。だから「鉄道営業法違反じゃないか、俺らはその法律を守る」なんて、こんなことを言いながらね。それと、速度規制は運転士、機関士の判断ですから、危険だと感じたからやったということでやりました。

北村 しかし、評判は良くなかったですね。

松崎 ものすごく悪いですよ。だから、「鬼の動労・鬼の松崎」と呼ばれた。北村 リアクション、ものすごくあったでしょう。

松崎 1年間で約100人、逮捕、解雇者などが出ましたね。組合大会では、演壇に犠牲者が並びきれないくらい並んだ。

北村 結果的には勝利したわけですが、闘争をやっている時は、やっているうちに展望が開けるという感じだったんですか。

松崎 そうですね。なれ合い的にならず、労使の対立関係、その原点を確認しつつ進めようと。やっぱり、日本の労働者って、意識ある人たちがいると思いましたね。しかし、これは、みごとにスト権ストで裏切られることになるんですが。

(次号に続く)

注1 黒田寛一 革マル派結成以来、同派議長を務め、独自の理論で指導した。1962年には参院選に立候補、落選したことも。96年、同派議長の辞任が発表された。

注2 貨物安定宣言 78年7月の動労大会で「貨物輸送の安定確保に当分ストはやらない」と柔軟路線を宣言。

注3 内ゲバ 新左翼党派同士の武装党派闘争。特に革マル派と中核派、革労協(解放派)間で激化し、70年代以降、死者も多数出た。

注4 反マル生闘争 国鉄当局が生産性向上に強力を迫った運動に対する反対闘争。当局の文書に「生」の文字を丸で囲ってあったことから、マル生運動と呼ばれる。国労、動労への組合差別を用いた手法が問題化。公労委も不当労働行為と裁定した。

注5 スト権スト ストライキ権を求め、公労協が75年11月26日から12月3日までの8日間にわたりストを打ち、国鉄などが動かなくなった。しかしストライキ権は認められず。

サンデー毎日2002年1月27日号掲載