

③

松崎明が語る 苦渋

スト権ストの敗北

三木政権だったから「やった」

空前の規模で闘われた1975年のスト権スト。労組側の決定的な敗北の原因はどこにあり、その後の労働運動にどんな影響を及ぼしたのか。ほどなく始まる国鉄改革で、戦闘的だった動労は変貌を遂げ、世間を騒がせた。当時の心境を聞いた。

(聞き手、『サンデー毎日』編集長・北村肇)

北村 スト権ストは、公労協が労働三権のうち禁じられていたスト権の奪還を目指しましたが、スト権はとれず敗北に終わりました。あの闘いは何だったのでしょうか。

松崎 総評(注1)の闘いとして8日間ストをやったわけですが、にもかかわらず結局は公労協以外の公務員関係や、民間の特に交通部門、つまりハイヤー、タクシー、バス、トラック、飛行機、船も、全部平常通りでした。それは公労協以外はストをやる決定がなかったためですけどね。

でもね、日本労働運動の再生とマッカーサーによる弾圧体制からの脱皮、つまり憲法に保障された権利の回復という日本労働運動の最大の課題について連帯行動がとれなかったということが最大の問題でした。それは戦後日本労働運動の総決算であると同時にその敗北をも意味しました。

やる側は一生懸命やったけど、連帯が作れなかった。一面的に言えば唯我独尊的だったと言われても仕方のないことですね。民衆との乖離が余りにも大きかったということだと思います。

北村 あの時、私は入社したてで、埼玉の支局で現場取材をしていましたが、最初のうちは、まだ組合に対するシンパシーが市民にありました。それがだんだん反発し、怒りに変わっていった。しかも、組合の中心メンバーがどういう落としどころに持っていくのか、なにも見えないので、これは一体なんなんだという感じになっていきました。それ以前の順法闘争でも列車が遅れて利用者には迷惑だった。そういうのが積み重なっていったんでしょうね。

松崎 そうですね。

北村 スト権ストの時は、「ハト派の三木政権(注2)だから」という期待はあったんですか？

松崎 具体的なやりとりは、三木さんよりも海部俊樹官房副長官＝当時＝なんですよ。海部さん

と富塚三夫公労協代表幹事・国労書記長＝当時＝が、やってみました。三木さんという方は、私はよくは知らないんですが、歴史的に見ていくと自民党の中でもまっとうな政治家の一人なんじゃないでしょうか。三木さんは、少なくともデモクラシーに関してははっきりした方だったと思いますけどね。

貨物を残すためわが身削る

北村 三木政権だからやったと……。

松崎 ええ。秋までに解決するという約束がありましたから。三木さんの時代でなければできないと。スト権問題についても(解決が)ほのかに見えてたんじゃないでしょうか。ところが、三木さんが自民党の根回しをどこまでやったか、これは私はどうもわからない問題でして、たぶん内部から潰されたんじゃないでしょうかね。結果的には。

北村 スト権ストはいろんな意味で一つの節目になったと思います。この敗北で、労働運動が変わったというのがありますか。

松崎 あります。あれだけストをやって、それでも物流がほとんど滞らなかつたんですよ。昔は国鉄が一週間ストライキやったら内閣がふっ飛ぶといわれたんですよ。ところが、1週間超えたにもかかわらず市場原理がそのまま通り、生鮮食料品も高騰しなかつた。物流の構造が変わったことが、事実においてわれわれに突きつけられた。となると、王様ぶって『ストライキやればなんとかなる』つていうのは、もう違うと思いました。

北村 それで前回も出た、動労の貨物輸送安定宣言につながって行くわけですね。

松崎 物流を環境問題と含めて考えると、貨物を残さないといけない。当時、輸送能力と輸送量の乖離が25%出てたわけですから、それを埋める。貨物の合理化、ヤードも縮小、いろいろあるけど、貨物を残すためにはわが身を切るとなったんですね。貨物を安定的に輸送しなければ荷主は当然離れていく。荷主が離れたら機関区がなくなる、駅、操車場がなくなる、そしたら我々は失業ですよ。だから私らは、ここで、ストは終わったと。「職場と仕事と生活を守ろう」というスローガンにだんだん変わっていく時期だったんですね。それで、貨物の安定輸送のために貨物を争議の手段としては一切行使しないことを決めたんです。

北村 この宣言には国労は反発してましたね。

松崎 でも、実は宣言の前に、八重洲の居酒屋の二階で、動労と谷合勝正書記長＝当時＝以下の国労幹部、国鉄当局で話したんですよ。私は当時、東京地本の委員長で「貨物が危機だ。この期に及んで争議をやって何の利益がある」って貨物安定輸送宣言を提案して「一緒にやろうじゃないか」と国労に言ったんですよ。そうすると国労は「国労はそんな簡単にいかない。社会主義協会派と共産党系革同が反対するから。まず動労が範を示してくれ。そしたら国労も動労の決定をテコにしてその方向で行くから」と、そういう約束だったんですよ。このやりとりは、当時の国鉄幹部の田村剛職員局調査役＝当時＝なども見えていますよ。

動労は津山大会(1978年)で宣言を出したんです。でも、国労は大会の総括答弁で書記長が「動労が貨物安定宣言をやることに決めた。これは労働者の権利を放棄し、自ら手足を縛るものである」と平気で言っただけ。まさに裏切りですよ。もうこの人たちとは一緒にできないと決断しました。私はそれまでも戦術打合わせなどで何度も裏切られましたからね。

北村 その時に危機意識を共有して実践すればという、これは歴史の結果論ですが、だいぶ国

鉄改革の様相も変わっていたでしょうね。そんな流れの中で“コペルニクスの転換”とも言われた動労の路線変更につながって行くわけですね。

松崎 そうですね。国鉄改革の話が出て2年くらいは反対ということで、いろいろ苦勞もしました。だけど、では反対してどうするのかという各論が我々にはなかったんですね。だからともかくは、国鉄がこれほど悪者になっているから、ちゃんと働こう、そして出向にも出よう、レイオフもやむを得ないと三本柱(注3)に取り組むわけです。それからヤミ旅費、ヤミ手当とか時間内入浴問題とか…。

北村 既得権の見直しですね。

松崎 そうですね。そして、民営的手法ってなんだろうかと。例えば、運転士1人乗務とする。1人で運転しても、列車さえ残しておけば、保線関係の人も必要になる。それから切符を売るセールスセンターを作ろうとか。つまり、お客のいないローカル線をどうやって守るか。ただ「反対」で守れるのか、各論を出していこうというように変わっていくわけです。

だって、莫大な借金をどう処理するのか。国労の武藤委員長のように「どうせこんなものは帳消しにできるんだから」と言う人もいましたけど、そんな甘いものじゃない。そしておそらく日本経済も、やがて経済的な不況期に入らざるを得ないだろうと。その時に、いざとなったら、誰も救ってくれない。だから自分たちで「職場と仕事と生活を守ろう」とスローガンを出したんです。

イデオロギーで飯が食えるか

北村 あの頃は確かに大変だったとは思うんですね。ただ、今から考えると、JR丸に乗れるのは、20万人ちょっとでした。国鉄は当時28万人弱いたわけだから、乗れない人達が出るわけですね。組合にとってもいわばサバイバル活動だったわけですね。

松崎 それはそうですね。そして私は責任者ですから、組合員と家族をどう守るかということ、これはイデオロギーを先行させちゃいけないと思いました。私たちの組合員は、全員、新しいJRに移行してほしい。だからそのための努力をしよう。国労幹部等から、出向や一時帰休したら片道切符で戻れないと、さんざんいわれました。この頃、松崎は「資本の軍門に下った」「当局の下女」「鉄労以下」と機関紙などで宣伝されたんですよ。ある詩人には「職場と仕事と生活を守る？松崎君、治安維持法のもとだって生活は守れたよ」と批判されました。つまり、当時でも転向すれば生活は守れたよということです。でも、転向というのは思想集団にはあっても労働組合にはないんです。労働組合は組合員の利益を具体的に守ればいい。

いま話題の自治労の組合大会で、かつて挨拶したことがあるんですが、その時「なんで労使共同宣言(注4)を結んだんだ」と大変ヤジられた。そのとき私は「驕る平家は久しからず。イデオロギーで飯が食えるか」って言い返したんです。

生活の上に、平和とか憲法の問題は出てくるわけで、予め憲法だとか理論があるわけじゃない。これは私ははっきりしてますね。

北村 当時の国鉄当局で、分割民営化を進めたいという改革派の中心人物は、「改革三人組」(注5)といわれたかの人たちですね。彼らにすれば、やっぱりいわば抵抗勢力の国労は、何とかしなくちゃならないと考えていた。その意味で動労の転身というか、協力は、これは渡りに船だったと思うんですが。

松崎 そういう見方もあるでしょうが、私たちは組合員・家族の利益を守り、鉄道を残し発展させようとしたんですね。

北村 当時、当局との話しは、どんな内容だったのですか。

松崎 動労は職種別組合だから運転局と直接に関係していました。ヤミ手当、カラ出張手当をやめて返した。時間内入浴もやめて、ここから始まった。つまり、正すべきものを正すと決めたんです。世論は、カラスが鳴かない日があっても国鉄悪者論が出ない日はないという状況で、それに抗する方法がなかった。だから、サービス、言葉づかいや挨拶も含めてできる範囲で正した。

国鉄の放漫経営と労使の癒着の現実を突破するためには、改革という方向を見い出さざるを得なかったし、そういう人達の出す方策にわれわれは協力した。これがなかったら、たぶん国鉄改革は非常にむずかしかった。90年にはバブルがはじけてますから、もたついたら国鉄改革はできなかったでしょう。

北村 組合としては雇用確保最優先だと思います。密約というと語弊がありますが、改革への協力の見返りとして当時の国鉄幹部と約束があったんですか。

松崎 明確にはないんです。ただ、明確にあったのは、葛西さんが、改革が終わったら、私らを社員にするといった約束ですよ。

北村 要するに解雇されて処分された組合員を？。100人ぐらいいましたか。

松崎 ええ、そのぐらいでしょうね。

北村 ちゃんと約束しているわけですね。

総評脱退は苦渋の選択

松崎 ええ、その時に同席した人のメモもまだありますよ。でもそれは、われわれが頼んだわけでは絶対ないです。葛西さんがそういう約束をしたわけです。彼が事実上3人組のトップで走っていたんですから。

北村 それはしかし、組合としては渡りの船の提案ではありましたね。

松崎 いやあ、どうせそんなこと無理だろうと思っていました。ただね、裏取引は何にもないんです。こんなに協力してバカかと言われましたけどね。

北村 結果的にJRになった時には、その約束の履行というのはどういう形で決着したのですか？できないとか、ちょっと待ってくれとか……。

松崎 そんな落ちついた状態じゃないですよ。葛西さんは東海、井手さんは西、松田さんは東だしね。松田さんに言っても、そんなことは彼が約束しているわけじゃないから。私は松田さんに迫るような理不尽なことはしませんでしたから。

北村 改革に協力していく中で、86年に総評を脱退することになりますね。それは苦しい選択だったのではないですか。

松崎 非常に苦しかったですね。やはり、最後の段階で総評を頼ったんですよ。当時国労の三役も、分割民営やむなしと傾き始めて、総評もそんな感じで動きだした。けど、これがまとまらない。総評と動労と国労で三者会談をやっても、結局は、総評のいわば柔軟路線に国労が従わない。従わないと、総評は「しょうがねえな」と、国労についちゃうんですよ。それなら私たちはここに存在

する意味がない。私たちの考えている方針も貫徹しないし組合員に対する重大な裏切りになると思っ
て総評脱退決めたんです。

北村 当時、衰えたとは言え、総評は大きな政治的影響力を持っていたわけですから、そこを脱
退したとなると、自民党の政治家などにもパイプが必要となってきますね。

松崎 ええ、ゼロですから、私が作らないと。だから色々と動きましたよ。

(次号に続く)

注1 総評 1950年に結成された労組の全国的中央組織。春闘などの闘いで「昔陸軍、今総
評」と経営陣に恐れられたことも。89年連合の結成で解散。

注2 三木政権 金権政治に対する批判が渦巻いた74年12月、クリーンなイメージの三木武
夫を首相に発足。自民党最左派と目され、「ストと処分の悪循環を断ち切る」の発言もあり、労働側
もスト権問題の解決に期待した。「三木おろし」など、党内の反発を経て76年12月、総選挙敗北
の責任をとる形で退陣した。

注3 「三本柱」 国鉄当局が出した一時帰休、出向、早期退職などを柱とした余剰人員調整
策。動労は協力を決めた。

注4 「労使共同宣言」 86年1月、国鉄当局と動労、鉄労など4組合が、雇用、安定輸送の確
保などでの合意を宣言した。

注5 「改革三人組」 旧国鉄の総裁室長、職員課長などとして分割・民営化を当局側から推し
進め、調整役などとしても活躍した松田昌士JR東日本会長、井手正敬JR西日本会長、葛西敬之J
R東海社長の3人。

(おわり)

サンデー毎日2002年2月3日号掲載