

④

松崎明が語る 改革

JR 総連の分裂

労働者のスト権行使は当然だ

国鉄改革に協力した労組が集まってスタートしたJR総連。一企業一組合を目指したはずが、間もなく分裂が始まった。その呼び水となったのはスト権論議だった。旧動労は「鬼に戻った」とも言われた。再びスト権に踏み込んだ狙いはどこにあったのか。

(聞き手、『サンデー毎日』編集長・北村肇)

北村 総評を脱退後、話しが分かる政治家にウイングを広げたんですか。

松崎 そうですね。あの頃は、やっぱり田村元さんですね。運輸大臣やってたんで、家に何回か遊びに行きました。酒飲んで、私が「千曲川」という歌を教えたりしましたね(笑)。田村さんは、運輸大臣の時に、目黒今朝次郎参議院議員が「国鉄をここまで赤字にし、衰退に追い込んだ責任は、政府・自民党にあると思わないか」と質問した時こう答えたんです。「歴代の政府・自民党に責任があると思う」と。実は、目黒さんの質問にちゃんと答えてくれって約束をしに家に行ったんです。

私らが国鉄に毎年1兆円を注ぎ込めなんて言った覚えはないし、しかも我田引鉄ですから。「政治家が線路を引っ張ったんでしょう。我々に責任を押し付けようとしてもそうはいきませんよ」と話して、ああ言ってくれたんです。以来、夫婦でお互いに誕生日祝いやったりしました。

田村さんは、議員になる前に、左派社会党に一時いたんだと言ってました。「社会党がグズだから自民党になった」とも言ってましたね。

北村 金丸信さんとはどうだったんですか。

松崎 秦野章さんあたりの紹介だと思んですけど、日本テレビの各界名士の歌合戦に出たんですよ。私、優勝しましてね。その後で局の幹部が「金丸さんが君に会いたいと言ってる」というから、会いました。それで金丸さんは「なんか松崎ってとんでもない暴れ者だと思ったけど、そうでもねえじゃねえか」となったんですよ。

北村 金丸さんは役に立ってくれましたか？

松崎 いやー、結局は、田辺誠(元社会党委員長)にやられちゃうんですよ。田辺さんと金丸さんの家族ぐるみの付き合いは有名ですよ。金丸さんに「参議院議員に出ろ」と言われたことがあっ

たのですが、そうすると田辺さんがあわてて「あれは過激派だからよせ」となる(笑)。まあ、議員になるなんて助平根性持ってなかったけど。

北村 とにかく、いろいろなルートを作ろうと動いていたのは事実ですね。

金丸信ら政治家とのパイプ

松崎 瀬島龍三さんとかね。私は改革が終わったら、委員長を辞めようと思ってましたから、それまで、できるだけことはやっておこうと思ったんです。総評時代の富塚さんや元連合会長の山岸章さん(注1)は、自民党とのパイプがすごかったですから。私らはそれがなかったのですね。

北村 中曽根元首相が雑誌で、国鉄分割民営化の一つの大きな政治的な流れが、総評の主力部隊だった国労つぶしにあったと振り返っています。松崎さんも言う通り国鉄改革はやらざるを得なかったと思いますが、保守側の全体的な思惑として、総評つぶし、国労つぶしがあったと思うんですね。日本の平和や護憲運動を担った総評がなくなったのは、国鉄改革を通じてだと思うんですが、これは大きなマイナスではないかとの見方もあると思います。どう考えますか。

松崎 見方は当然あるでしょうが、中曽根さんは国労をかいかぶっていると思いますよ。国労にそんな力も、真面目さもない。

北村 公労協が総評の中心部隊だったことは事実ですよ。

松崎 それほど憲法改悪の危機がない時には、護憲だ、平和だと言うんですよ。国労も社会党系の大単産も。じゃ国労がダメになったから全通、NTT、自治労がだめになったのか。違います。やっぱり彼らの労働運動の資質に関わる問題だと思いますよ。だから、私は国労が中曽根さんが言うほど立派かという、違うと思います。自社のなれあい政治の55年体制のもとで、庇護をされてきた平和運動、総評運動なんですよ。だからそれは、経済危機が深化して、政治的危機が募るとなだれを打つようにみんな下がっていく。

北村 言われるように、潰れるべくして潰れたような面があったことは事実でしょう。ただ、結果的に見て、総評に託した全国民的な思いというか、カウンターパワーとしての役割は非常に弱まってしまった。

松崎 国鉄改革は一つの契機とは言えると思います。しかし、連合の会長選挙で、なぜ鷺尾悦也さん(注2)は支持されたのか。憲法をかえよう、賃上げゼロでいい。そういう鷺尾さんを、なぜ大単産は積極的に支持したのか。国労があるなしの問題続きじゃなく、やっぱり大労組幹部の資質に関わる問題、誠実さに関わる問題だと私は思いますね。

北村 分割民営化を経てJRが発足しました。組合の方は、一企業一組合という方針でJR東日本と西日本、東海、九州と多数派組合としてスタートしてJR総連という形ができました。それが、日ならずして、JR西日本と東海が組合分裂するという事態が起こり、今も続いている。これはいろいろな原因があったと思いますが、どんなふうと考えてますか。

松崎 きっかけは第4次広域採用ですね。

北村 国鉄分割民営化に伴う清算事業団の受け皿として第4次をやろうとした時に、JR東日本の労組も経営側も、それに対して反対だという声をあげたという時の話ですね。

松崎 そうですね。当初は東だけでなく他社の労使も反対しました。私らは、もう3回も採用を呼びかけたじゃないのかと。しかも、彼らは原地原職を主張する。元の職場で元の職種で採用しろというわけです。そんなわがまま、世の中通用しますか？しませんよ。こちらは、改革の際に出向や退職など大きな犠牲を払って協力した。組合員の感情を考えればOKできないですよ。もうわがままもいい加減にしてくれ、どうしても東に来たくない人は、しょうがないでしょう。それでもやるなら、われわれはスト権の問題について議論せざるを得ないとなった。

そうすると、分裂したい人は、JR総連がスト権を委譲しろ、ストをやろうとしている、元の動労に戻ったんじゃないか、だから脱退だと言うわけです。これは井手さんが、JR西日本で言ったことそっくりそのままなんですよ。

でも、私らは、総連にスト権を委譲しろなんて言ってないですよ。委譲できないですよ。西、東海などのスト権確立は3分の2の賛成ですからね。単組で確立できないものを委譲できるなんて常識としてあり得ない。東は2分の1でスト権確立できますが、時の状況からして、スト権確立なんてできっこない。ところがこれはマスコミでも通用してしまっていますね。分裂していくほうに理がある。そちらが正統派だというふうに流されていってしまったんですね、残念ながら。

北村 ただ、松崎さんがスト権の委譲のあり方を含めて論議を提供したことは事実だったと思うんです。

スト権議論は早すぎた

松崎 スト権確立の議論なんですよね。ただ、労働者がストライキをしないことが正しいという、こんなことは絶対あり得ない。労働者は必要があればスト権の行使をするのは当然だろうという議論は、確かにしたんですよね。でも委譲とは言っていないし、組合規約上も不可能です。

北村 短絡的に言葉尻をとらえたのは確かだろうと思うんです。もうちょっと、おそらく深いところの根っこの理由があったのではないですか。

松崎 やっぱりあの人らは、基本的に鉄労型・癒着型労働運動を掲げたいんですよ。だから、憲法に触れると、途端に拒絶感を示すんですよ。いま東労組の方針も、憲法の理念に沿ってというのを、われわれは当然だと思うのですが、それがダメだというわけですね。

それとやっぱり、私自身不用意だったでしょうね。当時、言って良いことと悪いことがあると、もっと周囲の状況を的確に冷静に判断すべきでした。ストライキという言葉だけで震え上がる人がまだいた。「せっかく改革やったのに」となるわけですから。確かに広域異動できていた人たちは、ストでも闘えと大変な怒りの声を上げたことは事実なんです。だけど、私は、そのことに対して「いや、ちょっと待て、ストの議論さえ早いんだ」と言う、そのくらいの冷静さを私は持つべきだったと思いますね。

北村 今、振り返れば、足元をすくおうと思っていた人たちがいたということですね。

松崎 そういうことですね。

北村 慎重にやるべきだったということに尽きるんですか。

松崎 改革はいちおう終わったけど、緒についたばかりなのだから。それから革マル問題含めて、いろいろ言いたい人がいるわけだから、そういうことを計算づくで議論をする冷静さをトップリーダーの一人としての私は持つべきだったと思うんですよ。だけど、そこまでの能力はなかったですね。

安全は労使共通の課題

北村 JR東日本のその後の労使関係は、いろいろな分裂騒ぎもありましたが、基本的には労使協力で、安定的な労使関係を築いてきたわけですね。

松崎 そうです。それははっきりしています。しかし、経営陣の中には私を快く思っていない人もいますよ。「マッチポンプ」と言われる警察官僚出の役員詣でをして、出世のためのゴマすりをしている人もいますよね。

北村 今でも？

松崎 ええ。

北村 労使のあり方として、パートナーシップを取りながらも、一定の緊張関係が必要だと思います。労働条件の問題だけじゃなくて、例えば安全問題での労組の役割についてはどう考えてますか。

松崎 安全問題は、国境も企業の枠もないと思っていますよ。かつて安全問題でも労使対決しながらという発想が私もありましたけどね。でも、鉄道輸送の最大の商品価値は安全です。安全が経営側だけでやることになったら、経営側は事故責任を労働者に問うのみでしょう。そうではなく、労使が安全という一致点を見い出して、危険要素をなくしていくべきだと思うんです。

だから、安全投資については、経営協議会の中で労組がむしろ積極的に提案しました。経営側も安全研究所を作ってやっています。しかし、JR東海、西日本は、安全は経営側の問題、責任であり、労組は口を差し挟むべきではないという考えです。例えば、90年にJR東日本の労使が共催した国際鉄道安全会議には、西日本の経営陣は「犬の子一匹も出席させない」と言って組合にもボイコットさせたのは有名な話です。こういう場合は「猫の子一匹」ですね。(笑)でも、この会議はすでに11回になり成功していますよ。

それまでは、事故があると、責任追及なんです。今でもそれで多数の自殺者が出ている。追及されるから、本当の原因を隠そうとする。安全というのは、責任追及から原因究明へという哲学の変更をやるべきだというのが私の理論だったんです。早稲田の黒田勲教授教わったんですが、カンタス・エアラインという航空会社は1928年以来、1件の死傷事故も起きてない。それはなぜかというと、遅れてたって地上に戻れる。だけど急ぐと地上に戻れなくなる。安全第一に徹するというのがカンタスの哲学なんです。我々も経営側と、責任追及じゃなくて原因究明を徹底的にやろうということなんです。

ある例ですが、運転士さんが下痢をしてトイレで用を足してきたら3分電車が遅れた。これで賃金カットというんですよ。冗談じゃないですよ。

北村 それはいつごろの話ですか。

松崎 10年くらい前かな。だけど、遅れるよりも安全第一でしょう。運転士さんが便意をもよおしながら運転したら、そっちの方がよっぽど危険ですよ。ところが遅れという結果だけを問題にして、責任を追及するのが国鉄の伝統だったんです。しかし、民営的手法ではお客様第一で、官僚第一じゃない。こういう官僚主義との闘いをわれわれはやったんです。JR経営陣には官僚主義うが色濃く残っている。こういう激しい論争をやって、安全こそが第一だと、これは本当に労使の一致した点です。

北村 それはたゆまぬ緊張というか、闘いですね。現場の労働者、組合員じゃないと分らないこ

とがあるでしょうね。

松崎 そうですね。安全に関する議論をしたり職場の個別的な問題を一般化するという努力を、全部の職場でやりますね。

北村 経営陣もきちんと受け止めて、それなりに対応してきたわけですね。

松崎 かなりまともに受け止めているんじゃないですか。

(次号に続く)

注1 山岸章 全電通書記長、委員長などを経て連合の初代会長を務めた。公労協の中心労組のリーダーとして政府交渉などを通じて政界へ太いパイプを築いた。1993年の細川連立政権の誕生にも積極的にかかわった。連合会長時代には政治主義の強さに批判の声もあった。

注2 鷺尾悦也 鉄鋼労連委員長、連合事務局長などを経て、97年に3代目の連合会長になった。会長就任の際は、連合初の会長選となり、JR総連の柴田光治委員長と会長の座を争った。2期会長を務め2001年に退任した。

サンデー毎日2002年2月10日号掲載