

分割民営化をめぐる国鉄闘争について

師岡 武男

国鉄の分割民営化が、正式に浮上したのは、中曽根政権時代の1982年7月の臨調基本答中からである。3社は「民営ないしそれに近い経営形態に改める」とし、国鉄は「分割し、これを民営化する」と明記した。

このように、官業の民営化は、国鉄だけを狙い撃ちしたものではなく、大きく見れば英国のサッチャー、米国のレーガン流の「民営化、小さな政府」政策の流れに乗っている。この流れに対する賛否の対応は今も続いていて、最近の欧米で格差拡大、緊縮政策への大衆的反乱の原因にもなっている。

国鉄の分割民営化がとくに目立ったのは、国鉄経営の巨大な赤字と借金の始末、大量の人員整理予定が際立つ大合理化政策だからだ。果たしてそんなことができるのか、と思われた。

中曽根氏が、「国労をつぶして、総評、社会党をつぶすことを狙った」という発言が大変有名だが、このときは、国労をつぶさなければ分割民営化という大仕事ができなかったのだ。そのための策略は、彼ならではのものだったかもしれない。

策略とは、大量の整理解雇を前提とした上で、悪辣な差別的解雇方式を採用したことだ。そもそも整理解雇の前提自体が問題だった。結果的に解雇されたのは1047人だが、民営化後に毎年新規採用された人員数をみても、何年かで解消できた余剰人員だろう。

差別解雇の脅しや甘言で個々人を屈服させ、団結して人権を護る労組の抵抗力を切り崩すという奸策である。この悪知恵は見事に成功した。労働側はどうすればよかったか。せめて国労と動労の統一闘争ができれば、結果はまるで違ったろうが、双方にその知恵がなかった。

被解雇者は、不当労働行為だとして労働委員会、裁判所への提訴を中心に長い間闘った。2010年、鳩山政権時代に国労と建交労（旧全動労）は和解で解決したが、動労千葉などは「1047人の解雇撤回」を要求して今も頑張っている。

民営化30年後のいま、JRの各労働組合は、労働者の人権確保と経営の民主化のために、労使対等の力関係を確立することが最大の課題だろう。

（「会報192号」（2017年8月25日発行））

利用者を敵にした国鉄労働

植木 隆司

「さあ、それでは、行きましょう」——。伊豆、修善寺の国労臨時大会で、会場2階から、企画部長の声が聞こえた。執行委員会を終え、会場に入ろうとする面々。取材記者だった私は、階段下で聞き耳をたてていた。1986年10月の臨時大会は、戦後労働運動から、大粒の汗と赤い鉢巻の実力運動

を奪う、大きな転機だった。

労働記者になったばかりの私には、民同、革同、向坂協会などという国労幹部の色分けは、奇異に映った。東京地本に挨拶に行ったときには、「全国紙ではありますが、比較的良心的記者です」と、書記長に紹介された。労働省の最高幹部より、書記長は偉そうだった。

「昔陸軍、今総評」と評され、その中核とされた国労 26 万。一方で、国鉄は 1 兆円を超える大赤字を抱えていた。国民の足を支える鉄道労働者の組織が、利用者である国民の利便性や巨大赤字の解消策より、内部のイデオロギー対立に明け暮れていたように見えた。



権力側は、用意周到だった。国労を解体すれば、総評は弱体化、左派労働運動をたたくことができる。台本に従って、分割民営化答申、労使共同宣言、雇用安定協約、国鉄改革法と、連続して、荒技を繰り返していった。

この間、動労は路線転換、鉄労と握手までして見せたのに、国労は内部対立だけが深まった。そして、修善寺のあの日。「大胆な妥協提案」は、大差で否決された。だれかがほくそえんだに違いない。

民営化され、分割された国鉄。30 年たった今、商売に精を出し、駅構内は近代化、駅員のサービスも向上している。しかし、現状を透かして見れば、都会では朝夕の満員電車は解消されず、地方では、赤字路線だからと、廃線ばかりになり、高齢者ドライバーによる悲劇の一因にもなっている。

あの時、国労が協調路線に転換したとしても、大勢が変わったとは思わないが、権力が敵になった時には、マスコミはじめ、大衆を味方につけるしかない。その知恵がなかったことが、今日の日本の右旋回、労働運動衰退を招いているといえるのではないか。

(「会報 192 号」(2017 年 8 月 25 日発行))