



月刊 千葉労働

山口さん、

「くぐりこいでもまどした！」

山口さんに聞く

(上)



山口敏雄本部特別執行委員(元副委員長)が七月三十一日をもって、六〇歳の定年退職を迎えました。山口さんに国鉄生活四一年を振り返っていただくとともに、動労千葉とともに歩んだ思い出などを伺いました。(文責は日刊編集委員会)

Q まず入社のかきつけからお聞きします。

山口 一九五六年に国鉄に入社しましたが、このころは就職が厳しい時代で、進学は三割ぐらい。私はたまたま身内に国鉄職員がいたので、就職試験を受けて国鉄に入った(最初の職場は新小岩機関区)。

Q その翌年組合に加入されたわけですね。

山口 当初蒸気機関車の罐(カマ)掃除をやり、一年間の臨時雇用員を経て一九五七年四月、新小岩で試用員になった。機関車職場は、全部動労(当時は機関車労働組合)という一つの組合であって、そこで採用されれば組合もそこに入るといような状況であった。だから自然に

労働組合に加入した。

マル生闘争から組合活動に

Q マル生闘争が組合活動に入っていくきっかけとお聞きしましたが。

山口 機関助手から気動車運転士になり千葉気動車区に転勤になった。その四、五年後、拠点だった千葉気動車区に集中的にマル生攻撃がかけられた。仲間意識や信頼関係が壊されていくなかで、こういう職場をなんとかしなければとマル生に反対した。その結果、次の役員選挙で本部の執行委員となったのが組合活動のきっかけです。労働運動の活動家でも青年部運動をやったわけでもなしに、たまたま

Q 当時の動労千葉地本はどういう組合だったんですか。

山口 当時の地本体制は労使協調の役員体制だった。その一方で青年部がこの路線と対立していた。マル生攻撃と対決する千葉気動車区青年部の運動に対し、動労中央の介入があり、これを巡って地本と本部の路線を巡る対立が顕著にあらわれていた時代だった。

Q 具体的にはどのようなことがあったのですか。

粘り強い闘いで分離独立

Q 動労本部から分離独立する頃の組織攻防戦などはどういう状況でしたか。

山口 本部にいくたびに会議における吊り上げ、あるいは集会でのさまざまな嫌がらせがあった。そんなら早く独立しちやえという現場の雰囲気はだんだん強くなってきたんだけど、

独立ということは最後の結論であって、分離独立するまでの相当長い間、組合員全員がもうこれで独立してやる時期がきたという判断ができるまでは、粘り強くたたかうんだと。やはり組織問題であつたわけですから、そういう闘いが必要だったと思うんです。だから当時の中野地本書記長を中心に、機が熟するまで、粘り強く組織をつくる闘いをした。最終段階に入つたときは、地本の役員三役が統

山口 運動の路線をめぐってもめた大会のときの議長をずっとやっていったんだよ。新たな体制をつくりあげるために臨時大会の続行大会を四回やるとか、中央本部の役員体制を新体制にする役員交替の時の大会とかね、最後に勝浦大会で関川一中野体制ができるときの大会の議長でもあったし、数は記憶してないけれど地本の執行委員にあがる前に大会の議長をずいぶんやった。



動労千葉結成大会 ('79年3月30日)

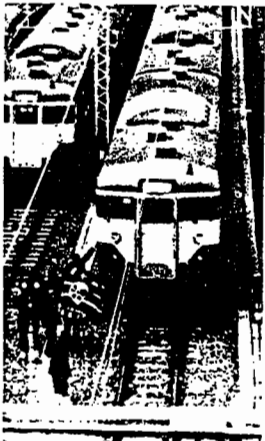
分離独立過程をみても、われわれの闘いが評価され、全国的にも注目されているという事柄も含め、路線的に正しかったと思いますね。分離独立は、正義の闘いの結果だったと思います。

余談だけど、独立する段階では、これからは動労千葉だけの運動なんだから、本部の東京への組織動員はなくなるとか、江戸川を渡って向こうへいくこともなくなるとか、いろんな淡い期待も含めてあったよね。そして、逆に当時をはるかにしのぐ数の動員だからね(笑)。

分離独立へのすさまじいエネルギー

ただ、あの当時すごかったと思うのは、一四〇〇人位の組織が中央委員会なり大会なりに三ヶタの動員数で行くんだ。特に中央委員会なんか目黒の動力車会館にいくのに、えげつないことをやらせなかったために、傍聴席を多数占めようと動員で負けない数でいったりね。

やっぱり動労千葉の分離独立のエネルギーというのは、相当なものだったね。そういう数をもって組織対応した結果、意図的な一部を除いて動労千葉にみんな結集したんだから。



81年3月ジェット燃料延長阻止闘争
助役機関士導入に実力阻止で闘う

ジェット燃料ストで解雇

Q 分離・独立の後は、成田空港へのジェット燃料輸送に反対する八一年三月のジェット・ストがありましたか。

山口 動労千葉と三里塚闘争との関わりは、成田空港を三里塚につくると決まった時期からの長いつきあいだね。当時、パイプラインで成田空港に燃料を送るといのができなくなると、暫定的に貨車輸送をやるという話もちあがった。当時、千葉地本における要員不足や燃料を運ぶ機関士などの全国操配という問題があったんだ。ところが動労中央が機関士の送り込みを了承するとか、助役を機関士として千葉へ送り込むことを了解するとか、国鉄当局と動労本部との間で話がどんどん進められ

て、結果的には燃料が貨車輸送されるということになった。しかも当初三年といていた暫定輸送が、パイプラインが間に合わないということで延長するということが発生した。約束違反であるし、延長はできないということでもストライキに立ち上がったわけだ。そのストライキの指導責任ということで、私を含め当時千葉地本の執行委員四名(山口、水野、西森、故吉岡氏)が解雇されました。

Q その時のお気持ちやご家族の反応は?

山口 解雇ということについては、ほとんどの本部執行委員が「クビをかける」という意識を持っていったんで、なかにはストの前に奥さんと旅行に行った人

もあったわけですよ。僕の場合には、家族には「こういうかたちで鉄道を解雇になるけれども、組合で運動していくよ」と前もって言ってあったんですが、病気の父には言わなかったんです

国鉄分割・民営化で

Q その後、分割・民営化に反対して二波のストライキにたち、二八名が解雇されました。分割・民営化についてどのように考えていましたか。

山口 国鉄分割・民営化は、一〇年後の今になってみれば、当時われわれがいつていたことがはつきりと現実に現われている話であって、国鉄の赤字解消などといったけれども、長期債務は何一つ解決しておらず、国鉄労働運動の解体が唯一の目

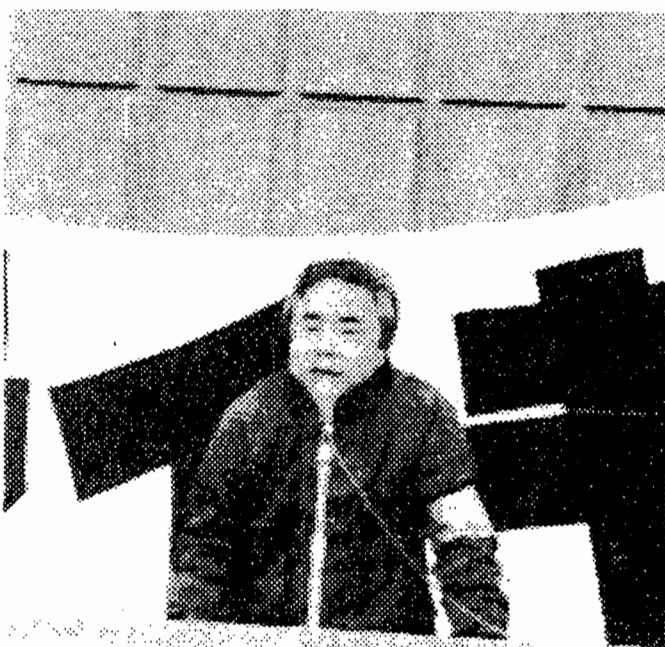
ね。そしたらテレビで名前が出てしまってたかたというところがあったけれど、特に大きなシヨックみたいなものはなかったですね。この時は四二才位で、ま厄年ですね(笑)。

的であったことがはつきりしている。最近の中曽根の回顧録でもそれは言明されている。

Q なぜ、こんなことが強行できたのでしょうか。

山口 当時の総評労働運動を国鉄労働運動が中心的に支えていたなかで、動労が推進派になったために、一気にこういうことができた。早くいえば労働運動側に問題があつて、こういう形になったと思うんですね。

(つづく)



85年11・17国鉄集会(日比谷野音)の集会で
閉会のあいさつをする山口さん