



日刊 動力車労働千葉

水野さん、

ご苦勞さままでした!



水野さんに 聞く(上)

水野正美本部特別執行委員(元副委員長、前勤務総連合委員長)が、七月三十一日で六〇歳の定年退職を迎えました。勤務千葉はもちろんのこと、勤務総連合の執行委員長や労組交流センター事務局長なども歴任し、現在は勝浦市議会議員として活躍している水野さんに、国鉄生活や勤務千葉とともに歩んできた思い出などを振り返っていただきました。(文責は日刊編集部)

親父の跡を継いで

◆まず、国鉄入社のおきかけはどういうことでしたか。

水野 五五年国鉄入社のおきかけか。まあ親父が国鉄の機関士現役だったんだけど、その年のちよと夏に親父が急性心不全かなんかで乗務中に亡くなつて、まわりからも親父の跡を継いで機関士にでもなれって言われて、この年の秋に臨時雇用員になって、翌年の四月一日の採用試験で国鉄に入ったんだ。あの当時は国鉄の二世に目をかけ

る雰囲気があったんで、そのまま入っちゃったっていうことなんだけど、でも、非常に封建的な職場だったね。

◆組合加入のおきかけは。

水野 その当時は機関車労働組合だったけど、知らないうちに組合員になっていて、給料から組合費をとられてたね。

組合員だつてことをはじめて、自覚したのは、入社翌年の春闘ストライキの時だね。当時は右翼的な組合で、言ってみれば職制への登竜門みたいな感じ。そういう雰囲気職場全体を支配

しているから春闘ストライキもまともにやれないわけだ。それで、ストライキをやるのか返上するかというところで臨時の職場集会を開いた時に、「お前も出る」って言われて、それで組合員だつてことをあらためて自覚したっていうことかな。

◆機関車の頃の思い出は。

水野 俺は、山ちゃん(山口さん)と違って罐炊きが下手で年中蒸気不昇騰(ふしようとう)を起こしてた。だから機関士からも「お前みたいに罐炊きが下手な奴が機関士になると機関士が骨折れるから気動車運転士になれ」って言われてね、それで気動車運転士になった。勝浦で見習いが終わって千葉気動車区へ二年ばかりいたんだ。そ

の時、中野委員長は蘇我で機関助士やってるし、山ちゃんとは気動車運転士同期だから新米の

マル生闘争の最中で支部長に

職場の支配権握る

◆マル生の頃はどようでしたか。

水野 勝浦へ帰ってくるんですけどマル生が始まって、先輩達はみんな逃げ出しちゃって、いきなり支部の教宣部長やれって言われてね。しかも、翌年の勤務全国支部長会議にも「お前次回支部長やつてもらうんだから出てきてくれ」なんて言われて引っぱり出されて、結局、支部長に就任したという状況ですね。

◆勝浦では「なるか会」というのがあったそうですね。

水野 当時、房総西線(今の内房線)の電化があつて、続いて外房線が電化になると「勝浦機関区がなくなる」という話があつて、組合の闘う方針じゃ機関区はなくなっちゃう、だから当局の合理化に協力して勝浦機関区を存続させようということ。「なるか会」のメンバーが当局を含めて組織してきたのが実体なんだね。

しかも、彼らは「なるか会」への加入署名を当直で取つていて、気がついたら署名してない奴は執行部の八人くらいで、それから猛烈に奪回闘争をはじめたんだ。組合側の反撃が相当

気動車運転士として一緒に勤務してた。

きつくなつてくると、首謀者の連中は勤務を脱退して国労に加わっていて、最終的には二人が国労へ加入して国労分会が結成されたけど、それも一週間で全部つぶしちゃった。

当時の中野書記長もなつたばかりだったけど、勝浦に一週間



くらい泊りながら一緒になって一週間でつぶしたんだけど、それをきっかけにして組合が職場全体の主導権を握ることができたんですね。

関川・中野体制から呼び掛け

◆闘いの中で団結が作られていったんですね。

水野 俺が支部長になった時なんかひどいもんでね。ストの時に勝浦機関区の入りに終わりの乗務員の帰ってくるのを待っていると、指導員がダイヤ札とハンドルを勝浦駅に取りに行くんだよ。つまり、駅で降りた乗務員は官舎に行って点呼を受けてどつかへいなくなっちゃうんだ。もつとひどい時には、その先の御宿までハンドルとダイヤ札を取りに行くと、御宿で車に乗せて向こうの宿へ送っちゃうという時代だった。言ってみれば、組合員の団結力というもバラバラだったと思うよね、あの時代は。とにかく千葉地本が一番遅

それは、初めてわれわれの世代が執行権を握って、千葉地本として団結してやれる体制ができたということだね。

れていた時期だったからね。しかし、青年部が大スコ闘争や機関助手廃止阻止闘争をめぐってだんだん力をつけてくるにしたがって、職場の中も少しずつ変わってきたね。

◆分離・独立の想い出は。

水野 俺が本部にあがったのは三八才の時、七五年の館山大会の時だと思うんだ。この時にはもう青年部問題が親の方にも影響していて、革マルが千葉地本排除にかかってた。だから、千葉地本を守れということ、各支部から役員を出して執行体制を強化して、千葉地本総体でこの不当な攻撃に立ち向う体制を作ろうという呼びかけが関川



新小岩支部結成大会破壊のためにおしかけてきた650名の動労「本部」暴力集団は、ボール・枕木・角材で窓をうちこわし、会場乱入をはかった。(1979年4月12日)



銚子支部結成大会(81年6月29日)左端が水野さん

・中野体制からあって、勝浦からは支部長出てくれということ、館山大会で本部にあがったんだよね。

その後、水上大会で「三里塚と一線を画す」方針が出て、津山大会で代議員・傍聴者に対する集団暴行事件が起こると、いよいよ分離独立という機運が内部的にも非常に高まってきた。最終的なきっかけは、動労の旗を閉かせて三里塚現地集會に合流したって事を理由にして三役の執行権停止という事をしてきたわけ。それに対してわれわれは、そんな認めないっていうことで七九年三月に分離独立をかち取ったということですね。

◆その後も組織攻防戦が激しかったですね。水野 これもまた熾烈な闘いが

半年あまり続いたけども、一番端的な例は、「四・一七」の津田沼支部に対する暴力襲撃事件と、六五〇人も動員して新小岩支部の結成大会へ乗り込んでくるという攻撃だね。しかし我が方の果敢な反撃でオルグに入ってくる動労組合員が逆オルグされて嫌になって帰っていくという状況の中で、半年くらいで動員も途絶えちゃった。その後は、

ジェット燃料貨車輸送阻止闘争が分割・民営化阻止闘争の素地に

◆分離・独立後の想い出は

水野 その間の最も大きな闘いというのは、三里塚のジェット燃料貨車輸送阻止・増送阻止・助役の線見阻止闘争という連続した闘いがあるんだけど、そういう中で動労千葉は鍛えられていったんだと思うよね。

でも、あの当時は本当に大変な闘いだっただね。助役の線見阻止のために毎朝四時になると佐倉や成田駅に動員部隊を配置して、公安官と押しくら飯頭みた

佐倉や銚子をめぐる攻防戦がずっと続いたけど、結局、動労千葉に結集できなかった連中はJR総連に行っちゃって、今は何もできてないでしょ。その当時、銚子で動労千葉は少数派だったんだけど、銚子の仲間たちが頑張って、今は銚子の中で主導権を握るような勢力に成長してるのは、非常にうれしいうね。

いにもみ合いながら助役の線見阻止闘争を展開するってことを一週間くらいやったからね。

ジェット燃料貨車輸送阻止闘争の中で培われた戦術や精神、労働者の根性が、分割・民営化反対の二波のストや業務移管反対闘争、成田運転区廃止阻止闘争の中で、組合員が腹を固めて闘いに決起することができると素地ができたんじゃないかと俺は思ってますね。(つづく)



1981年2月19日～25日
早朝より連日激闘がくり返された。
助役機関士線見阻止闘争。(佐倉)