

インターネットパンフ

通信・物流労働者の連携を ——郵政民営化を考える——

2005.7.20発行

飯嶋 廣

ワーカーズ

—もくじ—

- 【連載 第1回】 ————— 3
《——郵政民営化を考える——》
■ 固まった07年の民営化
■ 妥協に向かう小泉改革
■ 雇用合理化だけは進む
■ 郵貯・銀行の100年戦争の帰趨
■ 官から民へ——資金の流れは変わるか
■ 実績づくりと派閥抗争
■ リスク・マネーへの誘導
- 【連載第 2回】 ————— 10
《——戦略的なスタンスの確立——》
■ 諸勢力の位置関係
■ 労使運命共同体
■ なぜ戦略的観点が重要なのか
■ 経営形態は二の次
- 【連載第3回】 ————— 14
《——“労働条件のイコール・フィッティング”——》
■ ユニバーサルサービス=企業間競争の論理
■ “労働条件のイコールフィッティング”
■ 課題は山ほど
■ 労働条件のイコールフィッティングを
- 【連載 第4回】 ————— 18
《——新しい“共同事業体”をめざして——》
■ 新しい“公共性”
■ 労働者どうしの連携を
■ “三位一体”の戦略作りを
■ 雇用破壊と闘う共同戦線作りを！

通信・物流労働者の連携を

——郵政民営化を考える——

【連載 第1回】

新聞やテレビのニュースで流れない日は少ないと思える程、去年は郵政民営化に関する情報

06年の任期切れを前にして矢継ぎ早に郵政民営化の段取りを進め、今年3月には郵政民営化法案を提出するという政治日程が組まれたからだ。

が垂れ流された。それというのも郵政民営化を構造改革の本丸だと位置づけてきた小泉内閣が、

ところが、小泉首相が構造改革の一枚看板に掲げてきた郵政民営化も、どの世論調査でも民営化の緊急性はそれほど無いという結果が出ている。国民と小泉首相の認識のギャップは深い。それでも小泉首相も「はじめに民営化ありき」の強硬路線を突っ走っている。

小泉首相の突出が目立つ郵政民営化問題だが、これにどう対決していくのかという課題については、今後の労働者の闘いのあり方に関わる課題も含まれている。今回は郵政民営化の意味合いを考え、後半ではそれにいかに闘っていくべきかを考えてみたい。

■固まった07年の民営化

郵政民営化問題については、新聞やテレビですでに消化しきれない程の情報が垂れ流されているので、ここでは簡単に振り返るに止めたい。

昨年7月の参議院選挙を終え、郵政民営化に走り出した小泉首相は、まず8月6日の経済財政諮問会議で郵政民営化基本方針（骨子）を発表し、9月10日には郵政民営化基本方針を閣議決定した。その主な内容は以下の通りだ。

○組織形態——政府全額出資（スタート時）の持ち株会社の下に、窓口会社を加えて郵便・貯金・保険の4株式会社に分割する。株式は17年3月までに3分の2は売却、国は3分の1を保有

○サービス——郵便は全国均一サービスを義務づけ、優遇措置も検討。貯保は義務づけなし。

○政府保証——民営貯保の新規契約部分は保証なし。既契約分は「公社勘定」として分離して新設の公社継承法人が管理。政府補償を継続。

○労働者の雇用関係——公社職員は民営化時点で国家公務員の身分を離れる。

この他に、07年4月の時点で4会社に分離した形でスタートするのか、あるいは個々の労働者がどの会社の属するのか、等々、まだ固まっていないものも多い。それがどう決着するか、まだ分からない。が、ともあれ今年の2～3月には郵政民営化法案が国会に提出され、今年秋か、来年早々には国会の舞台で決着が付く。

■ 妥協に向かう小泉改革

小泉首相が構造改革の一枚看板に掲げ、9月の新内閣発足に当たっては郵政改革シフトとも言われた布陣を敷き、抵抗勢力には解散の脅しを掛けながら突き進んできたかに見えた郵政民営化も、ここにきて妥協の様相を見せ始めている。

当初、小泉首相が郵政民営化を掲げてきた目的はどのようなものだったのだろうか。

その最大の目的は、道路公団など特殊法人改革、それに公的金融の縮小による金融システム全般の正常化、にあったはずである。公社・公団などの事業法人や各種公庫などの公的金融機関は、市場原理が機能しない財政投融资資金を使えることで非効率で採算を度外視した事業で巨額の負債を抱え込んできた。資金の元栓を止めることでそれらを再編・縮小していく、というのが当初の大きな目標だった。

ところが、郵政民営化法案づくりの最後の場面にきて、それらの特殊法人改革、公的金融改革で尻拔けを画策する動きも目立ってきた。そのことについては後でも触れるが、かわって前面に出ているのが事業会社の分割問題など経営形態問題だ。

国鉄の分割民営化の時も経営形態問題が大きな争点になったが、現時点での郵政事業の場合は当時の国鉄が直面していた問題とはかなり様相が違っている。

当時の国鉄は慢性的な赤字体質から抜け出せず、87年に民営化される時点では25兆5千億円もの借金があり、その解消のめどが立たないというせっぱ詰まった事情があった。98年に国鉄清算事業団を整理した時点では、多くの国鉄所有地を売り飛ばしたにもかかわらず、借金は28兆3千億円にもふくらみ、最終的にそのうち24兆2千億円を国が肩代わりした。結局、国鉄の場合には、国鉄が抱えた巨額の負債を国民に転嫁するための壮大な仕掛けとして分割民営化が強行されることになったわけだ。

が、郵政公社の場合はここ数年、料金値上げなしでも独立採算でやってきており、また国鉄のような巨額の負債もない。この間、効率化施策（人件費カットが中心！）などでコストダウンをはかり、また宅配会社のはじめたクレジットカード配達を官の威光をタテに止めさせたケースのように、えげつない排除策動などで取り扱い物数を減らさずにすませたからだ。だから国鉄のように今すぐ経営形態を変える大手術の必要性はないはずだ。

大義名分に欠けるから、小泉首相は郵政民営化は郵便局を無くすわけではないと釈明を繰り返し、なんとか郵政民営化の実現にこぎ着けたいと焦っている。当初、過疎地の郵便局の廃止などで地方の切り捨てになる、との声が郵政民営化に反対する地方から強かった。それがいまでは削減されるのは都市部の郵便局窓口で、地方の郵便局は大幅には削減さ

れず、基本的には維持されることになっている。具体的には「窓口の設置基準」をつくるなどで過疎地での郵便局維持で努力義務を課すことを基本に、自治体との協力業務や郵便局のコンビニ化などで、むしろ地方での肥大化につながるような方向で議論されている。それに郵便局員も国家公務員である必要はないとさんざん言ってきたにもかかわらず、何らかの見なし公務員という中途半端な身分を作ろうとしている。実際には民営化で郵便局が減ることや、労働者には義務だけが課されて権利が規制されるのは避けられないが、その目くらし策が声高に語られているわけだ。

郵便事業への新規参入が問題になった01年の公社化の時も、ポスト数の設置基準を全国で10万カ所にすることで宅配業者の参入を断念させたように、規制緩和や競争原理の導入によって事業の効率化を図るという当初の小泉首相の立場からすれば、窓口設置基準や全国均一サービスの維持などを法律で規制することは、明らかに逆行する内容である。規制は優遇策と裏腹なものだし、また利権の発生源になる。それらを承知で妥協に走っているわけで、世論や郵政族への譲歩と取られても仕方がないものだ。

要は、小泉首相にとってもはや民営化の実績づくりだけが目的であって、当初掲げた目的は二の次、三の次になってしまった。郵政民営化の「名」を取って成果としたい首相に対して、郵政族は支持基盤としての特定郵便局長組織との持ちつ持たれつの「郵政一家」の関係を維持し様々な利権を温存するという「実」を取ればいい、というわけだ。道路公団と同じで、またしても「大山鳴動してネズミ一匹」が繰り返されようとしている。

■雇用合理化だけは進む

小泉首相が強行する郵政民営化が、ここに来て当初の目的が霞んで実績づくりの妥協に走っているからといって、何も変わっていないということではない。大きく変わっているのが郵便貯金や簡易保険が原資となってきた財政投融资を取り巻く状況や郵便局職場で進んだ雇用構造の変化である。最初に郵便職場を中心に郵便局職場の変化をざっと振り返っておきたい。

郵便局職場ではこの10年程の間で進められた「民営化なき民営化」路線の結果、労働環境は大きく変わってきた。

例を挙げればその一つは、職員の人事・処遇制度の変化だ。

郵便局は01年に郵政事業庁に改変、03年の「改革」では公社化された。その過程で民間並みの人事・処遇制度が導入された。昇格・昇級制度では、他の公務員並みの職務職階級という年功的処遇に変わって、管理者による人事評価を基準に昇級・昇格するという新人事・処遇制度が導入された。中高年を中心に賃金カットもおこなわれ、その分が一部の役職者・評価優良者に配分されることになるなど、民間並みの人事評価制度が導入された。まだこれによって職員同士の関係が劇的に変わったとはいえないが、人事・処遇制度の変更はボディブローのようにじわじわと効いてくることは間違いない。

二つ目は、雇用構造の激変だ。

すでに民間でも長期・安定雇用から短期・不安定雇用へのシフトは進んでいるが、郵便局職場も例外ではなくなった。いまでは正規職員は30万人から27万人へと、この10年ほどで3万人も削減されている。今では郵便職場を中心として、短時間職員5000人（8時間換算）と「ユウメイト」と呼ばれる非常勤職員が10万人（同）も雇用されている。特大局などでは業務運行の基幹部分は基本的にユウメイトが担っており、正規職員は窓口など一部の部署に縮小されている。小包郵便物配達の外部委託、トラック輸送業務の外部委託などを併せると、すでに郵便職場のかなりの部分を民間業者や非常勤職員という不安定雇用に置き換えられている。少なくとも人事・雇用面で見ると、郵便局職場はすでに民間と大差ない状態だ。

三つ目は職場の雰囲気の変化だ。

郵便局職場ではすでに「民営化なき民営化」路線のもとで、徐々にではあるが着実に民間並みの企業意識が浸透させられてきた。これは赤字体質から抜け出せないと言った民間化の圧力が強まるという、ここ数年の労使一体となった有言・無言の圧力を背景にして浸透してきた結果だ。いまでは「お客を宅配便に取られる」とか、「採算に合わない」とかという言葉も職場で聞かれるようになり、かつてのように独占にあぐらをかいていると非難された時代とは様変わりだ。これは言い換えれば、職場で管理者側と組合側がともに相対峙してきた労使関係・職場関係から、業務と管理者を中心に運営される職場関係への転換ともいえる。

これらの変化はほんの一例であるが、すでに郵政公社の現状にあっても限りなく民間企業化されているのが郵便局職場の現状だ。こうした職場の変化は、郵便局が民営化されればさらに急速に進むことになる。

■郵貯・銀行の100年戦争の帰趨

すでに触れたように、小泉首相にとって郵政民営化は構造改革の「本丸」であり、また日本の金融システムの健全化が目的だった。こうした大義名分には二つの側面がある。一つは新自由主義路線に基づく規制緩和による非効率分野の効率的な産業への再編という財界からの要請、二つめは民業圧迫を主張していた銀行業界からの要請だ。

最初に銀行業界の郵政民営化論を振り返ってみたい。

銀行業界からの郵政民営化の圧力は「郵貯・銀行の100年戦争」と言われてきたように、何も今に始まったことではない。このたとえのように銀行業界は、ことあるごとに巨大な官営銀行による民間金融市場の圧迫論を主張してきた。郵貯は法人税や預金保険機構の負担を免れ、あるいは預金の全額政府保証という武器によって民間がまねの出来ない半年複利の定額預金で過大な資金を吸収してきて銀行を圧迫している、というわけだ。が、国営金融機関として預金者に民間以上の利子を保証するのは何も日本に限ったことではない。ドイツの貯蓄銀行を見るまでもなく、労働者の財形貯蓄などに割増しの利息を保証している国は西欧にも多い。だからドイツやフランスでは公的金融機関が個人預金者の占める比率は日本以上に高いのだ。銀行業界による郵貯批判は、自分たちが小口預金者を大事に

扱ってこなかったことを自白するようなものでしかない。

また法人税や預金保険機構への受託金問題についても、最高預け入れ限度額の設定や、社会政策上の割引郵便物など郵政事業が法的に義務づけられている見返りとしての優遇措置だ。それに理論上は利潤を含まない相対的に低い通信・物流コストによって、企業の共通経費が割引されるという見えない費用効果で相殺されていると考えることもできる。ここでも銀行業界の批判はご都合主義的な論理でしかなかった。

それにも増して、銀行業界の郵貯批判には手前勝手な業界エゴが目立った。自分たちは暴利を求めて闇社会とも結託しながら不動産投機に走り、その結果生じた巨額の不良債権を抱えて「公的資金」のお世話になってきた。さらには意図的な低金利政策のもとでの実質ゼロ金利の資金調達を受け入れながら不良債権の削減に追いまくられている銀行業界に、官業の圧迫と批判する資格などあるはずもない。自分たちも長年にわたって護送船団方式という親方日の丸的な業界擁護システムに安住してきたのだ。

しかも郵政民営化を求めているながら、いざ郵貯が民営化されて巨大な民間金融機関が生まれる段になると、郵貯は事業別だけではなく、地域的にも分割すべきだと主張し、郵政民営化に逆の焦りまくっている有様である。挙げ句の果てはあれほど郵貯を敵視していたにもかかわらず、いまではATMの相互運用などで郵貯との連携に走り、一時の郵貯批判はなりを潜めている有様だ。

銀行業界の郵貯批判は、これらのことを振り返っただけでも説得力に欠けるが、それでも中・長期的な資金調達先として庶民の小口金融分野を開拓していく必要性は拡大しているのが実情だ。その場合にはその引受先になってきた郵貯の牙城を切り崩す郵政民営化はなんとしても実現すべき課題であることは変わりはない。

■官から民へ——資金の流れは変わるか

03年の郵政事業庁から郵政公社への改変の中心は郵便事業の規制緩和だった。すでに触れたように、今回の郵政民営化にあたっては財政投融资改革が掲げられていた。郵貯民営化の目的としてあげられていた特殊法人改革、公的金融改革はどうなっているのだろうか。

周知のように財政投融资とは、各種公社・公団や金融公庫、また地方自治体への投資・融資などを行ってきた、いわば国の第二の予算とも言うべきものだ。この財政投融资には、隠れた不良債権の山があるとも言われ、財投の運用団体総計では、公開されているものだけでも13兆円近くの欠損金があると言われている。(そうした公的金融や公的事業法人そのものの役割や意義の評価については、小泉首相の掲げる構造改革の可否を判断するためには欠かせない作業だが、ここではそうした問題には踏み込まない。)

こうした現状を受けて、森首相時代から特殊法人改革が叫ばれ、実際ここ数年の間にいくつもの特殊法人が整理、縮小されてきた。しかし時代遅れになった公的事業の縮小・再編という割には、実際に整理・縮小された特殊法人はわずかではない。

中でも特殊法人改革の焦点として注目された住宅金融公庫と日本道路公団改革については、すでにマスコミでも批判されているようにきわめて中途半端な政治決着に終わっている。

たとえば住宅金融公庫は、賃貸住宅事業から撤退することが決まっているが、それでもまだ財政融資資金を受け入れて存在している。日本道路公団についても、民営化が決まったとはいえ今後も新しい道路の建設は継続されるし、財政資金の投入は今後も継続される。

財政融資の出口である特殊法人改革も中途半端なら、入り口である郵貯などの運用も同じように中途半端なままだ。

たとえば、これまで郵貯などで集められた資金は全額旧大蔵省の資金運用部に預けられ、それが財政投融資の原資になってきた。が、このシステムは01年の郵政事業庁の設立時に全額自主運用する建前に改革された。実際は07年度末まで大蔵省が発行する特殊法人向けの財投債を郵政公社が引き受けるように義務づけられている。04年度で言えば、発行される財投債41兆円の内、22兆円が郵政公社が引き受けることになっている。

それに対して個別の特殊法人が発行・償還する財投機関債も年々増えているが、まだ財投債のほうが圧倒的に多い。04年度は4兆4千億円で、05年度の計画でも6兆円弱だ。結果的には郵貯で集めた資金を大蔵省経由で特殊法人に流れていくという構造は何ら変わっていない。銀行なども低金利時代にあって利ざやが稼げる投資対象が限られているので、大量の国債を保有しているが、結局は銀行や郵貯から流れた資金で政府の一般会計や様々な特殊法人に流れ込んでいる構造は全く変わっていない。これでは郵政民営化が民間活力の活性化につながるどころか、郵貯、銀行含めて政府頼みの構造そのものだといわざるをえない。

特殊法人改革や公的金融の整理・縮小が進んでいないとはいえ、財政投資自体はこの数年着実に減少している。96年には40兆円にまで膨らんだ財政投融資（当初計画）は、97年以降暫時減少を続け、05年度計画では半分以下の17兆円にまで縮小している。それは入り口である郵貯の問題というよりも、出口である特殊法人や公的金融事業そのものの事情によるところが大きい。

たとえば住宅金融公庫は、かつての年間6000億円もの補給金を食う「お荷物特殊法人」になっていたが、いまでは新規の住宅供給事業から手を引いている。それは親方日の丸商売による放漫経営が限界にきていたからだ。道路公団にしても、採算がとれるところはあらかた道路を造ってしまったという事情がある。現時点で言えば、何も郵政民営化を強行しなければそれらの整理・縮小が出来ないというわけではない。激変緩和策など止めて郵貯の自主運用を進めれば、入り口は財務相理財局と郵政公社の判断でいくらでも縮小できるシステムになっているからだ。

かつては財務省（旧大蔵省）は、郵貯などが財政投融資の原資となるシステムは決して手放さないと見られてきた。しかし、さすがの財務相も公庫や事業法人の債務超過や実質的な破綻状態を前にして抵抗を続けることは出来なかった。結局ソフトランディングの確保がやっとで、財投を縮小する道を受け入れるしかなかったわけだ。

しかしここでも財務相は既得権にしがみつ়く。財投債の引き受け義務を07年末までとした計画をホゴにし、郵政民営化後にも郵貯などに財投債の引き受けを続けさせる計画が政府

内で画策されている。また全国均一サービスを郵便だけではなく貯金・保険事業にも義務づけようという、郵政族の動きもある。そうした義務づけが温存されれば、当然その見返りとして何らかの優遇策も必要になり、それらに絡む利権も温存されることになる。もしそうなれば、何のための郵政民営化だったのか、ということになる。

結局、小泉首相が強行しようとする郵政民営化の目的として掲げてきた、特殊法人改革、公的金融改革、その双方とも中途半端なものに終わる可能性が高い。

では郵政民営化の本当の目的、現実的な効果はどこにあるのだろうか。二つのことを考えてみたい。

■実績づくりと派閥抗争

小泉首相が郵政民営化にこだわっているのは、特殊法人改革など構造改革もちろんあるだろうが、隠された目的として旧竹下派、現橋本派つぶしの意味合いが大きい。これは小泉首相がこれまでやってきた公共事業の縮小、道路公団改革、郵政民営化、あるいは自民党内部での派閥つぶしとも思える党・内閣人事、このどれをとっても建設族、道路族、郵政族などを束ねてきた橋本派憎しという小泉首相の本音が見え隠れしている。

さらには小泉首相が旧郵政相時代に味わった屈辱も取りざたされている。自分が郵政大臣だったにもかかわらず、郵政民営化を掲げたことに反発した郵政官僚が、橋本派と結託して小泉外しを画策した事への怨念だ。

これらのことは直接表面化してきたわけではないが、小泉改革の推移とその政治的結果を追っていけば容易に見てとれる事柄だ。橋本派つぶしが目的だとは小泉首相としては口が裂けても言えないわけで、それを構造改革の大義名分を立てつつ実現する。小泉首相の構造改革は、たぶんにそうした様相が見て取れる。

こうした竹下派つぶしが小泉首相にとってどれだけ自民党の派閥政治そのもの打破に結びつけて考えられているのか、という問題についてははっきりしない。が、官邸主導の強権政治を志向する小泉首相にとっては、保守二大政党制の実現などを視野に政治改革を求める財界の要請に沿った派閥政治の打破を念頭に置いたものと考えられる。

しかしだからといって郵政民営化の目論見を小泉首相と郵政一家の攻防戦という見立てですますことは出来ない。それは矮小化というものだろう。現実の問題として、郵政民営化の政治的・経済的思惑は別のところにもある。それは現在郵貯に向かっている小口預金をメガバンクや証券会社、あるいは外国の金融・投資会社に解放する、という性格だ。最後にこの問題を検討しておきたい。

■リスク・マネーへの誘導

先ほども触れたが現在は超低金利政策で、銀行などにとって実質ゼロ金利の低コスト資

金の調達は容易に出来る。この超低金利は銀行の不良債権解消と政府の国債の利払いコスト抑制のための意図的政策だ。財政は緊縮、金融はジャブジャブという相矛盾した政策を見れば一目瞭然だ。個人預金残高が現在約700兆円強だから正当な金利が2%と仮定した場合、本来庶民の手に入るべき年間15兆円近くの利子分を政府と金融機関が奪っている計算になる。

それはともかく、こうした超低金利政策がいつまで続けられるか分からないし、何より少子高齢化時代が眼前に迫っている。この1~2年、勤労者の所得が減っているにも関わらず個人消費が若干ではあれ増えた局面もある。このあり得ない現象は、一つは貯金を取り崩して消費に回すという、生活レベルを落としたいくない消費者の消費性向にもよる。が、それに加えて、退職後に年金や貯金を取り崩して生活せざるを得ない現役引退世代が増加しつつあることが指摘されている。こうした傾向は現在55~57歳のいわゆる団塊の世代があと数年で相次いで現役を退くことで加速する。だからこれからは否応なく人口構成の高年齢化に伴って、現在700兆円以上あるといわれる個人金融資産が減少に転ずる時代が確実にやってくる。

民間金融機関はこうした預金残高縮小時代の到来を見越して、700兆円の3割を占める約227兆円（03年度末）を集めている郵便貯金を標的にしている。他にもある。証券会社や海外の投資会社などもこの郵便貯金を含めた700兆円の個人預金を狙っている。米国では預貯金は個人金融資産の一割しかなく、最大のものは株式・出資金だ。小口預金の争奪戦は今後いっそう激化する傾向にある。

こうしたなか、現時点では利率の上での有利さはなくなったとはいえ全額政府補償の郵貯は、個人零細預金者から見れば安心・確実な預金先である。だからこそ、身近なところにある郵貯に預金が集まり、また年金や社会保障制度の改革などに比較して優先度の高い課題としては郵政民営化には支持が集まらないのである。

.....

.....

郵政民営化に関わるいくつかの問題を見てきたが、これらを見れば郵政民営化の当初の目的とはかなりずれていることが浮かび上がる。いわゆる「抵抗勢力」との攻防の結果でもあるが、郵政事業を取り巻く状況の変化によるところも大きい。結局は小泉首相も抵抗勢力も痛み分け、道路公団と同じような妥協が繰り返される公算が大きくなった。

官か民か、官僚か大資本かの争奪戦に労働者が巻き込まれても仕方がないが、郵政と言えば全通の存在を考えないわけにはいかない。全通はかつて国労や全電通と併せて公労協を構成し、スト権ストや反マル生闘争などで日本の労働運動を牽引した時代もあった。いまではJPUと名称も変更して当時の面影もないが、次号では郵政民営化に対して労働者はどういう展望のもとで闘っていくべきか、について考えてみたい。

【連載第 2 回】

《——戦略的なスタンスの確立——》

上記で郵政民営化をめぐる諸問題を振り返ってみたが、今回は郵政労働者のみならず、通信・物流産業に働く官民の労働者はどういうスタンスに立つべきかを考えてみたい。

私は、郵政民営化に対する戦略的な観点としては、資本の論理でも国家の論理でもない、労働者自身による新しい公的事業の概念を確立すること、すなわち通信や物流などのネットワーク産業を協同組合原理でつくりかえるという展望と、そうした展望をふまえた産業レベルの労働者の統一闘争の構築、という二つの視点を土台に考えていくべきだと思う。もとより銀行・生保や、郵貯・簡保という金融産業の労働者にとっても事の本質は同じだが、今回は触れられない。

本題に入る前に、こうした二つの視点がなぜ重要なのかを見ていくことにする。

■諸勢力の位置関係

最初に民営化をめぐる諸勢力の位置関係をざっと見ていきたい。

明白な推進派としては小泉首相とその取り巻きたちだ。彼らは自民党の中でも少数派だが、なんとと言っても現職の首相が主導していることが大きな力になっている。

次は郵貯と100年戦争を繰り返してきた銀行業界。が、全銀協などの都市銀行と、地銀などの地方銀行協会では同じ民営化反対派といっても温度差があり、また金融情勢の変動などで全銀協自体も揺れてきたという経緯がある。

次は銀行業界も有力な加盟団体である財界である。財界の総本山、日本経団連はほぼ一貫して郵政民営化に賛成してきた。それは銀行業界が入っているだけではなく、官業の高コスト体質の是正や金融システムの一元化などを主張してきたことに関係している。

次は郵便と競合する宅配会社で、これはことあるごとに郵政省・総務省と対立してきたヤマト運輸などだ。ヤマト運輸は選挙に当たって郵政民営化を主張する小泉首相の選挙では労使一体で支援してきた。

これに対して反対派はどうだろうか。

まず郵政三事業の元締め総務省である。総務省は三〇万人の職員と七兆円規模の予算に由来する様々な利権を手放したくないから、これまで民営化には一貫して反対してきた。とはいえ、民営化を推進する小泉首相の下で防衛線は次第に突破され、いまでは郵政族の当事者として防衛戦に追われながらも、主管官庁として民営化の準備作業も余儀なくされている。

次はいわゆる郵政族と全国の特定郵便局長たちである。郵政族と特定局長は、国営事業——国家公務員としての特権的な地位の維持と、彼らを手足とする票のとりまとめという利害関係で結びついてきた。そのことによって特定局長会は、個々の局長は総務省の職員でありながらも総務省内部で独自の利害関係と政治力を維持してきた。周知のように郵

政省と族議員と特定局長は、国営郵政事業から発生する様々な利害関係を共有するトライアングルを形成することで、郵政一家を形成してきた利益集団だ。

それに郵政関連の労働組合がある。最大労組のJPU（旧全通）や全郵政などを始め、郵産労や郵政ユニオンなど少数組合も含めて例外なしに反対派だ。このうちJPUは旧全通時代には労使関係などを巡って当時の郵政省・総務省と激しく闘ってきた歴史や、世襲制度で成り立っている特定局制度撤廃を巡って特定郵便局長会と対峙してきた歴史を持っている。が、こと郵政事業の民営化を巡っては絶対阻止で同一歩調を取ってきた。この1月には、特定郵便局長会とJPUや全郵政で集会を開き、民営化に反対する共同声明を出すに至っている。

ざっと見てきたように、こうした諸勢力が郵政事業の利用者——国民の動向を見ながら熾烈な攻防戦を繰り返してきた、というのが、郵政民営化をめぐるこれまでの経緯だ。

■ 労使運命共同体

問題はこうした攻防戦の構図にある。

経済界や政界、競合する企業間で利害が衝突するのは、当然のことでもある。問題はそうした企業間の利害関係に、労働者・労働組合としてどういう立場で対応していったらいいのか、にある。

上記の分類を見れば明らかなように、残念ながら宅配会社の労組と郵政の労組が真っ向から対峙しているのが実情だ。そこには企業から自立したものであるべき労働組合としての独自性は全くない。あるのは所属企業の利害関係に飲み込まれている姿に他ならない。現状とは言えば、経営形態をめぐる攻防戦では、それぞれの企業と労働組合は労使運命共同体そのものであって、労働者としての共通の立場に立った闘いはなから放棄しているわけだ。こうした立場は、結局は雇用と労働条件という目先の要求も獲得できないばかりか、長い目を見た場合には労働者としての共通利益とそのため連帯・団結の形成に背を向けるものでしかない。

要は、郵政職場の労組も、宅配会社の労組も、自分たちの雇用や賃金や労働条件の確保・改善という基本的な課題を、企業自体の存続・発展の中に見ていることである。これは何も宅配会社や郵政の労働者だけの通弊ではなく、おしなべて日本の労組に共通した根本的な弱点になってきた。そうしたスタンスこそが、現在のような長期不況下でリストラなどが蔓延する状況の下でも労働者の闘いが高揚するどころか、運動自体が成り立たないまでに空洞化する根源なのだ。

■ なぜ戦略的観点が重要なのか

その攻防戦の性格を見ていこう。

民営化を巡る攻防戦で持ち出される論拠は実に多種多様で複雑だ。それは郵政民営化をめぐる対立と利害構造自体が複雑であることと、具体的には二つの要素が錯綜しているからだ。

一つは競争による郵政事業の効率的運営と公共サービスのあり方の問題で、これは官の論理と企業の論理、あるいは政治の論理と経済の論理の対立と言っても良い。二つめは銀行・生保と郵貯・簡保、それに宅配会社と郵便事業という企業間競争だ。この二つが絡み合っているのが郵政民営化をめぐる攻防戦といえる。

企業の論理、経済の論理は、民営化による効率的な事業運営でコストを最小化することで住民サービスにつながるというもので、いわば新自由主義的な改革路線の上に立ったものだ。それに対して官の論理、政治の論理は、過疎地などでも均一なサービスが得られるユニバーサルサービスが住民の利便を確保することになるというもので、これは別の角度から見れば弱肉強食の企業社会から取り残されてきた人たちに対する社会政策、すなわち一種の所得再配分の性格を持つ。いわば歴代自民党が選挙目当てで行ってきた利益再配分システムの一つだ。

二つめはいうまでもなく企業間競争に発する対立で、「信書の独占」を土台とする郵政事業の特権的地位をめぐる対立でもある。

こうした建前上の対抗軸の裏側には、お互いに触れたくない決定的な恥部を併せ持っている。それは官・政治の論理にとっては官僚支配と利権構造であり、経済・企業の論理にとつての利潤至上主義である。

戦略的観点が重要だというのは、こうした大義名分や利害関係が輻輳している問題では、民営化に賛成か反対派の二者択一は、結局は資本の論理と国家の論理、企業間競争の論理に巻き込まれるだけだからだ。現に労働組合レベルの賛成論や反対論も、住民・利用者の利便を訴えてはいるものの、どうしてもいずれかに荷担する性格を色濃く帯びてしまう。

だから、官業の論理にも企業の論理にも飲み込まれないで、労働者としての独自のスタンスと闘いを構築するには、根本から戦略を組み立て、そうした立場から具体的な闘いを組み立てていくことが不可欠になるわけだ。

■経営形態は二の次

これまでの経緯を考えれば、郵政労働者の雇用は国営形態や公社形態で守られてきたという側面は確かにある。国鉄や電電の分割民営化の時点での郵政労働者30万人は、今でも27万人ぐらいだ。少なくとも3分の一とか半分に減らされてきたわけではない。それに現実な、目先の雇用を守るという課題は労働組合の宿命であって、立派な理念やお題目で雇用が守られるわけでもない。

とはいっても雇用や労働条件は国営や公社形態であれば守れるというものでもない。企業間競争の中でじわりじわりと雇用は失われ、あるいは非常勤職員など大量の不安定雇用

に置き換えられつつあるのも前回見てきたとおりだ。それに雇用の維持は、スト権など労働者の基本的な権利の剥奪の上での「飴とムチ」という表裏の関係であることも忘れることは出来ない。

結局は、自分たちの固有の権利と利益を確保する最大の保証は、政府の政策や経営形態ではなく、企業間競争や政策変更に左右されないだけの企業の壁を越えた労働者の連帯した闘いだけだ。こうした意味では、民間会社の労働者と国営企業の労働者は同じ境遇にある。

こうした観点で言えば、経営形態をめぐる対立は副次的な問題でしかない。むしろ経営形態を大上段に振りかざすのは、通信・物流労働者にとって宅配会社や公営企業から自立した主体として団結していくための障害にもなるからだ。郵政労働者が「公共サービスを守れ」と声高かに叫べば叫ぶ程、民間企業という利益追求組織の中で働かざるを得ない宅配労働者がどう受け止めるのか、ちょっと想像すればすぐ分かることだ。

.....
.....

今回、郵政民営化をめぐる戦略的な観点について、宅配労働者も含めての視点で考えてきた。それはすでに限りなく信書に近い「小荷物」も含めて、郵便と宅配の競合関係は現実のものになっているからだ。そうした競合は民間では当たり前の現実だが、郵政労働者にとっては以前はそうではなかった。こうした通信・物流産業に働く労働者にとって、そうした競合関係の土台の上で将来を展望すること抜きには、戦略的スタンスなど語れないからだ。

いま郵政民営化をめぐる攻防戦で、「イコール・フィッティング」、すなわち「競争条件の同一化」の是非が争われている。上記のような競合の中で、これは労働者が追求すべき事ではない。労働者としては、同じ「イコール・フィッティング」でも「労働条件のイコールフィッティング」を掲げるべきだろう。次はこの問題を考えていくことにしたい。

【連載第3回】

《—— “労働条件のイコール・フィッティング” ——》

前回、郵政民営化に対しては新しい公共性の確立と産別闘争の視点という“戦略的なスタンス”が重要であることを考えてきた。今回はその中でも官民労働者の処遇にかかわる産別闘争について考えてみたい。これは同時に闘いの主体づくりにかかわることでもある。

産別闘争を今はやりの言葉で言えば“産別コラボレーション”ということになる。が、言葉はどうでも良い。産別統一闘争だというと、すぐ組合の組織問題だと勘違いして、それ

を二義的なことにしてしまいがちだ。だがこの視点は、自分たちの処遇の支えを個別企業の利益や発展の上に見いだす労使運命共同体思想を拒否する、それを労働者独自の団結と闘いの延長線上に展望する、という労働者の階級的な自立にかかわる基本的な理念であり労働者魂なのだ。

ここでは産別統一闘争の一つの内容をなす“労働条件のイコールフィッティング”について考えてみたい。

■ユニバーサルサービス＝企業間競争の論理

郵政民営化をめぐる論争の中では、銀行業界や宅配会社などから必ずと言っていい程“イコールフィッティング”が言われている。この場合は「競争条件の同一化」という意味で使用されている。具体的には、郵貯なら預貯金の全額政府補償や高利の定額貯金など、郵便なら「信書の独占」など、郵政全体では法人所得税を免除されていることなどがある。賛成派はこれらを官業の特権としてやり玉に挙げているわけだ。

こうした民営化賛成派の“イコールフィッティング”論争に対して、郵政省—総務省—郵政公社、その他の民営化反対派は労組も含めて常に「ユニバーサルサービス」（＝全国均一サービス）を対置してきた。郵貯なら「庶民の貯蓄手段」をタテに、また郵便なら山間僻地などへの配達維持や第三種、第四種郵便などの福祉郵便制度などをタテに対抗してきた、というのがこれまでの経緯である。いわば両者の対決の構造は、民間の“イコールフィッティング”に対して官業が“ユニバーサルサービス”を対置するというのが基本的な構図となってきたわけだ。

民業が“イコールフィッティング”を主張するのは、自由競争原理という資本の論理からして当然のことだ。が、自由競争原理の民間企業が優れているというわけではない。バブルを煽り暴利をむさぼった銀行を始め、食品偽装、欠陥車隠し等々、経済事件、企業事件は枚挙にいとまがない。企業の論理は悪辣かつ不道徳に満ちている。

他方、公共事業が官営として行われてきた日本では、ユニバーサルサービスの維持・確保は、そのまま官業擁護の論理になってきた。すなわち、利潤原理の民間企業では出来ないサービスは、利益を目的にしない官営事業で初めて可能である、と。いわゆる「公益の国家独占」の思想だ。こうした論理も官営企業の見解としては当然である。が、こちらの側でも官業であること自体と不可分の腐敗・欠陥がつきまとっていることに変わりはない。すなわち官僚主義、政治との癒着、法律を隠れ蓑とした利権構造などだ。

競合する民業と官業が、それぞれ異なった論理をタテにぶつかることは、一面で当然のことだ。が、問題は前回も見てきたように、そうした企業間競争の論理・構造に、労働者の側もどっぷり組み込まれていることにある。ヤマト運輸労組もJPUも「企業あつての労働者」という労使運命共同体論の上に立っているから、“イコールフィッティング”と“ユニバーサルサービス”という企業間競争の論理を自分たちの主張と重ねてしまうことになる。これでは労働者の企業からの自立とはほど遠いし、労働者独自の力を形成していくことにもつな

らない。

そうではなくて、労働者は個別企業の利益から独立して、すなわち労働者は労働者として共通利益があるはずであり、そうした基礎の上に自分たちの処遇や将来を設計することが大前提である、というのが“労働条件のイコールフィッティング”の趣旨である。

■ “労働条件のイコールフィッティング”

労働者が企業利益のしっぽにのって結局は使い棄てられるのを拒否し、労働者独自の共通利益の上に結集するためには、私は“労働条件のイコールフィッティング”を求める立場に立つことが不可欠だと思う。

その基本は、労働者は企業間競争によっては、敗者の企業の労働者の首切り、人減らし、倒産を招き、勝者の企業では労働強化、労働時間の延長がもたらされ、どちらの労働者も過酷な結果に陥らざるを得ないからだ。現に双方の企業では、シェア争いを目的に“サービス改善”合戦が繰り広げられ、その過程では長時間労働や深夜労働が増やされ、人減らしや不安定雇用に置き換えられてきた。双方の企業に過労死、現職死も増えている。これが企業間競争の現実だ。労働者はこうした企業間競争がもたらす現実と向き合い、それらを規制して行かなくてはならない。

企業間競争の弊害から自分たちの身を守るのは、その手段とされている労働時間の延長や人減らしなどに抵抗し、規制することだ。このことに競合企業の労働者は共通利益を持っている。少なくとも労働条件の切り下げ競争に対しては、労働者は当事者として抵抗できる。そうした共通利益を実現するのは、個別企業の労働者だけでは不可能だ。相手企業の労働者が労働条件の切り下げを受け入れれば抵抗する企業は潰れてしまうからだ。

だから労働条件の維持・改善という課題は、産別レベルではないと実効性を持たない。だからかつての総評も産別統一闘争を重してたわけだ。競合企業の労働者の連帯、共闘は切実で緊急の課題になっている。労働条件が維持・改善されれば、経営形態はどうであれ労働者の処遇には直接の関係はなくなる。官業と民業の労働者双方とも、労働条件の均等待遇のためにともに協力して闘うべきなのだ。

競合企業が相手企業の淘汰と自らの生き残りを書けて競争するのは、資本主義社会の基本的なあり方だ。だが労働者はそうした企業間競争に巻き込まれては長い目で見て希望はない。企業間競争から自らを切り離し、労働者独自の共通した利益を要求、実現していきたい。

■課題は山ほど

労働条件のイコールフィッティングという視点で考えた場合、郵便労働者と宅配労働者が連携・共闘できる課題は多い。同じ通信・物流職場に働いているわけだから当然のことだ。

まず雇用問題。

宅配労働者は以前から正社員の他、準社員、契約社員、パートなど、非正規の不安定労働者を多く雇用してきた。実際に集荷や配達に携わるセールスドライバーのほとんどは準社員、契約社員だといわれている。郵政でも内勤者の非正規化が進み、集配でも正規、非正規の仕事の割り振りが大規模に導入されようとしている。官民を問わず、正規・非正規の均等待遇の課題は共通の課題になっている。

労働時間についても状況は深刻だ。

運輸産業はもともと長労働時間で悪名高いが、宅配会社でも長い残業やサービス残業は当たり前。かつて佐川急便の無認可営業や長労働時間は政界との癒着と絡んだ事件となった。最近でも宅配会社の長労働時間は変わっていない。たとえば「宅配便の20代のドライバーは肉体労働が午前7時台から夜9時、10時まで。食事も満足にとる暇がない。」(朝日)とか、「ヤマト運輸では月間の残業が150時間でそのうちサービス残業が110時間」「ヤマト運輸ではPP(ポータブルポス=伝票の携帯読み取り装置)を悪用したサービス残業がシステム化されている」(赤旗)とも言われている。一方の郵便局でもかつて全通の規制力があつた頃は残業規制は行われていたが、近年では残業はいうに及ばずサービス残業が多く職場で蔓延しているのが実態だ。残業規制、サービス残業の撲滅など、緊急かつ共通の課題になっている。

ついでに賃金の問題を取り上げる。

いま春闘の時期だが、民間企業と郵政の賃金の決まり方は異なっている。民間は労使交渉で決まり、郵政は中労委の仲裁裁定で決まる。すなわち賃金の決まり方で官民は分断されてきたわけだ。それでもかつての春闘では“官民統一闘争”など、民間と一定の共闘関係があつた。官公労の組合も民間の闘いと連動させる形でストライキで闘っていたからだ。

ところが最近では民間では企業の生き残りを優先にして賃上げ要求すら放棄し、連動してきた官公労の春闘は「民間準拠」の上に安住して、いまでは「準拠の対象」を企業規模500人以上とか、100人以上とかを巡って争われているに過ぎない。

こうした賃金闘争の官民分断構造とその克服について、郵政民営化論議の中ではどの労組も言っていない……。

■労働条件のイコールフィッティングを

宅配労働者と郵政労働者の共通の事情と共通利益について簡単に振り返ってきた。が、こうした課題での連携が拡がらないのは理由がある。すでに触れてきたように、終身雇用、年功賃金、企業内組合という日本的労使関係、その中での労働者の個別企業への依存構造、その結果としての労使運命共同体意識に巻き込まれてきたこれまでの経緯……。しかし、それらの間での悪循環はどこかで断ち切る必要がある。それは結局は労働時間にしても賃金にしても、具体的な課題で闘いを起こすこと、その闘いに官民の宅配労働者と郵政労働者が連帯して協力し合うことを出発点にする他はないからだ。

こうした通信・物流労働者の共通課題を前提に考えれば、郵政民営化問題でイコールフィッティング（＝公正な競争）論に対してユニバーサルサービス（＝全国均一サービス）を対置することは、基本的なスタンスとしての“ボタンの掛け違い”と言わざるを得ない。ユニバーサルサービス論は官業の建前論を押し出しているに過ぎず、それは「民間の効率性」というこれもまた建前論を呼び込むものでしかない。企業間競争の論理に対しては、労働者の共通利益を対置すべきなのだ。

郵政事業がコストを基準とした事業運営ばかりでなく、社会政策として運営している性格がある以上、その質を確保するという要求は、制度・政策上の要求として出てくる問題であって、労組としても当然の権利だ。しかし自分たちの雇用や労働条件の確保のために経営形態や法律によって、すなわち国家による保護と規制に頼るのは、基本的なスタンスとしてはやめにしたい。単純なようだが、労働者は企業内部でも、企業の壁を越えた共同の闘いでも団結・連帯を深めて共同の闘いをつくっていくしかない。それが雇用や処遇の確保のために労働者が頼れる確実な手段であり確実な保証なのだ。

前にも触れたように、労使運命共同体思想は日本では普遍的かつ構造的な弱点であって、何も通信・物流労働者だけの弱さではない。そうとすれば、通信・物流労働者としては、郵政民営化が争点となっているいま、他産業の労働者に先駆けて産別統一闘争への道をこじ開けていきたいし、いけると思う。

今回は労働者がめざすべき新しい「第三の公共性」の問題について考えてみたい。

【連載 第4回】

《——新しい“共同事業体”をめざして——》

今回は郵政民営化推進派によるイコールフィッティング＝競争条件の同一化の主張に対して、労働者は労働条件のイコールフィッティングを追求する立場に立つべき事を考えてきた。それは民営化に対抗する論拠として掲げられるユニバーサルサービス論が、結局は企業間競争における官業擁護の側面を持たざるを得ず、結果的に“郵政一家”の一翼に取り込まれ、官民労働者が企業間競争から自立した団結の力で要求を実現する方向性にそぐわないからだ。

今回はそうした官業が一面で持っていた“公共性”の問題と将来展望について考えてみたい。

■新しい“公共性”

民営化をめぐる対立は、推進派による民業の効率化や金融システムの正常化論、反対

派による利用者の利便性の確保、郵政事業の“公共性”を守れ、という大義名分をめぐって争われている。残念ながら現状ではそうした大義名分の次元での二者択一の選択は、他面では利潤原理か上意下達の官業原理の選択かという“負の選択”“悪魔の選択”を強いられることを意味する。

郵政労働者は、自分たちの雇用や権利や労働条件を守るという、当然の要求を貫くために、民営化反対という“郵政一家”の枠組みから自立して今後の展望を切り開いていこうとすれば、こうした負の二者択一を拒否し、現状を土台から造り替えることによって新しい展望を切り開いていく以外にない。近年、「企業の失敗」「政府の失敗」ということが語られてきたが、いまこそ“新しい公共性”について考え、それを追求していくことが求められているのではないだろうか。

結論を急ぐと、郵政事業を国家・官僚によるものでもない、営利企業でもない、新しい“公共性”、真の“公共性”の立場を確立することから始めたい。それは国家＝公という外皮を取り払った本来の意味での公的事业として郵政事業を作り直していくことでもある。具体的にはそこで働いている労働者自身が所有して管理する“通信・物流共同事業体”への改変だ。

いうまでもなく、国家・行政による“公共性”は本来の“公共性”とは全く違うものだ。“公共性”と言えば郵貯・簡保・郵便よりも電気・ガス・水道など、人々の生活のライフラインと言われるもののほうが、より生活に密着した“公共性”が高いともいえる。それらの内、電気やガスはそれぞれ事業法による規制があるとしても民間会社が担っている。いま騒がれているニッポン放送やフジテレビをめぐるマネーゲームでも「公共の電波」云々といわれているが、それらは民間会社がやっているのだ。いわば官業でも民業でも人々の生活を支えている限り、それは一面では利潤原理や官僚支配が貫徹したものであると同時に、他面では“公共性”を帯びたものになる。その一面だけを強調して“公共性”を云々しても始まらない。

本来の“公共性”とは当事者自身による“共同利益”“集団利益”のことだ。ところが国家と国民の間では“共同利益”“集団利益”はない。あるのは支配と服従、保護と依存関係である。国家・行政による“公共性”は利用者や労働者を所有や経営から排除した、逆立ちした“公共性”、まがいものの“公共性”でしかない。

これまでは“公共性”は国家が独占してきた。明治以降の公的事业の推移を見ても、当初は民間人による各種基金や慈善事業など、公益目的の自治的な組織や取り組みは存在してきた。しかし明治以降の政府はそれらの公益事業を政府内の事業にしたり政府が関与する事業に吸収するなどして国家に取り込んできた。それは“公共性”の国家独占の思想に由来するもので、特に日本ではそうだった。

だから個々の利用者は郵政事業の計画策定や実際の運営から全く排除されているし、必然的に国家の独占物を動かす官僚や郵政族など特定の勢力による特権や利権の発生がさげられないわけだ。共同事業体というのは、これを官僚や郵政族の特権を排除して、実際に働いている労働者の共同事業として立てなおすことである。

郵政事業が“公共性”を持っているといっても、現実を見れば郵政一家の元締めである

当の郵政省一郵政公社自身が、実際のところは公共サービスを切り縮めてきた張本人なのだ。過疎地の郵便局はこれまでも統廃合で減らされてきた。庶民の貯蓄手段として優遇されてきた定額貯金の利率も引き下げられ、郵便でも均一サービスと言いながら大口利用者への割引サービスは拡大され続けている。いまでは“公共性”＝国家というのは実態としても揺らいでいるのだ。いまでは各種のNPOなどによる“新しい“公共性””に基づく事業も模索されている。“公共性”は国家の独占ではなくなりつつあるわけだ。

こうした選択肢は何も郵政など公社経営に限らず、民間産業も含めた普遍的な課題だ。いわば社会全体の“アソシエーション革命”に通じる道でもある。“アソシエーション革命”についてはここで詳しく触れることは出来ないが、郵政事業の民営化や公社化をめぐる問題についても、こうした働く人々自身の共同事業体づくり道を追求するスタンスを出発点としたい。

■労働者どうしの連携を

労働組合が民営化や外注化などの合理化に反対する場合、時として利用者・市民との連携が言われ、実際に部分的に連携も広がるケースもある。郵政でもかつては郵便料金引き上げ反対などを利用者・市民を見方に引きつける目的で主張されてきた。郵便局の統廃合などでも、地域の利用者の支持を集めてもきた。こうした発想や手法は郵政に限ったことではなく、米自由化問題や清掃事業の民営化、あるいは行政そのものの下請け化などに際してたびたび語られてきた。

確かに利用者や市民の理解や支持は重要な要素だ。しかし戦略的なスタンスとしては労働者はそうした支援に軸足を置くことは出来ない。確かに“公共性”の維持は庶民の生活に欠かせないし、利用者・市民と共通利害も存在する。しかしこの公共制論に依拠した利用者・市民の支持だけでは自分たち労働者の力を強くすることにつながらないし、政策を左右する現実の力にならない。利用者・市民は結局は賛成反対の両者を含んでいるからだ。

労働者の雇用や労働条件を維持改善する闘いの戦略構想は、それを共通利益とする労働者の主体づくりと結びついてこそ現実の力になる。その主体形成とは、共通利益の土台の上で運動を拡げていけるような方向性を持ったものでなければならない。それが前回考えてきた通信・物流労働者の連帯であり共同闘争だ。そうした共通利益に基づく主体的な闘いづくりという土台があって初めて、利用者・市民の支持も現実味を帯びる。

こうした視点がないユニバーサルサービス論に立った民営化反対論では、郵政族の反対論と明確な区別は見えなくなり、単なる政策論になってしまう。政策論に止まると、結局は政府の動向と国民世論の動向に左右されてしまうだろう。実際、現状では世論調査でも郵政民営化は優先順位は低いものの、民営化自体についてはむしろ賛成のほうが多い。ユニバーサルサービス論で国民の多くの世論を引きつけられればよいが、現状では難しい。

それに現状では郵政労働者と利用者としての市民の利害が一致するものばかりではない。

過疎地などでは郵便局の設置やサービスの維持などと労働者の雇用など、利害が一致するものもある。しかし、利用者としての市民は郵便の料金は安い方がいいし、また配達時間が拡大されればその分だけ便利になる。これは労働者にとって労働条件の悪化につながる要素だ。結局、郵政労働者と利用者としての市民の関係はここでも二面的なものだ。私たちはそうした関係のもろさを自覚する必要がある。雇用などで何の保証もない地方の零細企業の労働者など、郵政労働者の民営化反対論が自分たちの雇用を維持するための方便だと見透し、冷めた目で見ている労働者も多い。だから労働者としても共通利益を追求することを基本にした連帯を拡大することに努力すべきだし、そうした連帯が生まれれば、労働者と利用者として相対した場面でも相互理解は拡大する。利用者・市民の大多数は同じ労働者なのだから。

■ “三位一体”の戦略作りを

働く人々自身による共同事業として郵政事業を造り替えるという課題を考えたとき、どうしても現状の企業間競争の現状を考えないわけにはいかない。すでに事実として郵政事業は民間企業と競合下にあるからだ。そうした現状を考えれば、課題を「郵政事業改革」として設定すること自体、空理空論のそしりを免れないだろう。それは郵政改革ではなく、通信・物流事業改革として考えていくべきだと思う。

郵便事業を取り上げれば、いまでは通信・物流事業としてのネットワークは郵政公社だけではなく、ヤマトやペリカンなど、いくつかの物流ネットワークとして存在している。それらの物流ネットワークの再編・統合を展望すること抜きには、労働者自身による通信・物流共同事業体は不可能だ。それらを再編・統合すること、そしてそうした事業体を労働者の自主管理で運営すること、こうした方向で考えていく必要がある。

官業の非効率と言われる場合、多くはそれに対して競争原理による効率化が対置されてきた。しかし郵便事業や宅配業のようなネットワーク産業は、必ずしも競争システムが効率がよいとはいえない。たとえば地方や過疎地。まばらな企業や民家の間を何社もの集配車が走り回るのそれはそれだけ考えても非効率だ。都市部でも基本的には同じだろう。ネットワークは一つあればよい。競争システムがないと労働者は働かないしコストが高くつく、と言うのは嘘だ。効率よく働けば休みが増え、あるいは労働時間が短くなるとなれば、労働者は効率よく働く。効率化が直接的には資本に利潤を、官僚には利権をもたらす、労働者には労働強化と労働時間の延長しかもたらさないから、労働者は効率的に働らく意欲が削がれるのだ。重複はむしろ高コスト要因でしかない。

だから郵便と宅配は競争ではなく、統合こそめざすべきだろう。統合して一つのネットワーク産業を作れば、余分な施設や労力は省けるし、それを料金引き下げと労働時間短縮に振り向けることができる。競争システムではなく、連帯システムこそ追求すべきだろう。

実際問題として、こういう展望を持つことが出来れば、官民労働者の連帯や共同闘争も現実味を帯びてくる。現状はと言えば、JPU（日本郵政公社労働組合）などが掲げる民

営化反対論は、民間労働者から見れば自分たちの雇用や労働条件を守る手段として公共制論を持ち出すこと、いわば公務員という特権の上に安住していると写らざるをえない。これでは宅配労働者は郵政の労働者と共闘しようなどという気運が盛り上がるはずもない。

こうした意味でも、郵政労働者は当面の雇用や労働条件を守るためにだけでなく、将来的なネットワーク共同事業を展望した闘いを推し進めるためにも、宅配労働者との連携は不可欠なのである。そうした連携を作り上げるためにも、民間労働者と同じ位置に立つこと、共通項を拡大していくことを最優先すべきだ。民営化反対を大上段に振りかざせば振りかざす程、こうした目的は遠ざかっていかざるを得ない。

重要なのは、労働者による自律的な“公共性”の確立と協同組合原理による通信・物流ネットワークづくりを追求すること、そのための通信・物流労働者の連帯と統一闘争づくりにある。そういう事態になれば、これはもはや郵政改革などではなくひとつの革命だろう。最初に郵政改革だという言い方をしたが、実際には通信・物流事業の改革として考える必要がある。それを実現するためには郵政労働者も宅配労働者も含めた通信・物流労働者が団結して、資本の論理、官僚・国家の論理に対抗する自分たちの新しい公共事業体の確立をめざしていかなければ何事も始まらない。こうした戦略的な課題は、それを実現するための主体形成とセットで追求すべきものだろう。それで初めて社会変革の展望につなげることができる。戦略とは主体形成を内部に含むものだからだ。

■雇用破壊と闘う共同戦線作りを！

郵政民営化をめぐる与野党を巻き込んだ攻防戦は大詰めを迎えている。この間の攻防で反対派の防衛ラインがはっきりしてきた。本音が表に現れてきたわけだ。それは小泉首相に民営化という名を譲るかわりに、郵政族はなんとか自分たちの既得権を維持するという構図だ。具体的には郵政族にとっては自民党の支持基盤であり集票機関となってきた特定郵便局長の国家公務員という特権を実質的に維持すること、その特権を基盤にした利権構造と集票構造を温存しようということだ。

こうした攻防戦のさなかにあっても郵政公社は人員削減などの合理化をより急速に進めようとしている。公社発足時に28万1千人いた職員は現時点で26万2千人、それを2年後の民営時までさらに1万人削減する計画が出てきた。公社時代の4年間でじつに3万人の削減で当初の計画の1・8倍、郵政省時代からすれば5万人以上の削減だ。推進派と反対派の攻防戦のどさくさの中で、労働者の雇用は確実に奪われつつある。

経営形態をめぐる攻防戦に巻き込まれることなく、労働者は自分たちの雇用破壊と雇用構造の不安定化を阻止する、労働者による共同戦線作りを急がねばならない。企業間競争を克服する新しいスタンスでの闘いづくりを、他産業に先駆けて通信・物流労働者の共同作業としてつくり出していきたい。(廣)