

# ネイチャークラブ会報

SINCE 1996



JREU



第 196 号

発行日：2023年10月20日

発行責任者：西垣 栄義



## 第27回総会・第27回例会行程について

### 第27回例会テーマ

「沈まぬ太陽」という労働者魂を灯し続け安全・組合員の命を守るため自らの「勇気」で一步を踏み出そう！

**10月29日日曜日 10時35分高崎駅集合**

**新幹線改札・在来線改札両方に案内がいます**

**西口一般乗用車乗降場よりマイクロバス乗車**

**参加者が乗車終了次第出発**

（ホテルが近くなので荷物を預けたい参加者は  
申し出てください）

昼食はバスの車内で済ませてください

途中、道の駅なんもくで休憩します。

**30日の開始時刻と場所を変更しています  
参加者のご協力をお願いします。**

## **御巢鷹山慰霊登山の注意点**

御巢鷹の尾根は 520 名が亡くなった場所です。亡くなられた方々を想い、心静かに登山しましょう。

登山道は山の斜面を切り拓いて作られているので、足元には注意しましょう。そのために、靴は登山靴かスニーカーがのぞましいです。

アブやブヨ、蚊がいますので長袖、長ズボンを推奨します。標高 1 5 6 5 m の御巢鷹山の尾根は平地に比べると 5 度くらい気温が低くなるので、寒さ対策をお願いします。

登山道の植物は大切にしてください。

食べ物などの供え物は、動物が荒しにくるので持ち帰りましょう。

山火事防止のために、お線香などの火をつけるものは、必ず火が消えたことを確認してから下山しましょう。

1 8 時 0 0 分 高崎アーバンホテル到着

1 8 時 3 0 分 交流会開会（上州長屋酒房一福）

**1 0 月 3 0 日 月曜日 総会開会 8 時 3 0 分～**

**場所 高崎アーバンホテル 1 0 F 会議室**

**講演 東京地本 柳 明則 委員長**

**「JR 東日本における安全の危機」**

**総会・講演終了 1 1 時 4 5 分**

# 沈まぬ太陽 (全五巻)

山崎 豊子著 新潮社

野添 みち子



## 不条理との闘い

「現在を生きる作家の使命」

「組織の中で、糺すべきことを糺したため、海外の僻地を十年にわたって流浪した“現代の流刑の徒”ともいうべき人の生きざまを描いた」と、著者は語っている。

本書は、「日本航空」というわが国を代表する企業が舞台となっている。綿密な取材と膨大な資料に基づいて再構成された、著者渾身の物語である。全編を貫く迫力は、本書が、「許されざる不条理に立ち向かい、それを書き遣すことは、現在を生きる作家の使命だ」という著者の強靱な使命感に支えられた“告発の書”であるからだろう。

政界の権力とも結びつき、企業の論理をふりかざす巨大な力の前に、人間としての“良心”を武器に闘う主人公の姿は、まさに「巨象の前の蟻」のごときである。しかしヒューマニズムあふれる「蟻」の闘いは、深い闘をかかえた現代社会にあって私たちはいかに生きるべきか、ということをズシーンと問いかけている。

## 当り前の労働組合活動への報復

(一) (二)『アフリカ編』

1961年6月、主人公「恩地」は強引に「国航労組」(実際には「日本航空労組」)の委員長を押し付けられた。従来の組合活動は、組合の三役人事から要求事項まで、すべて会社のスジ書き通りに運ぶというものであった。組合の三役への就任は、会社の出世コースに乗るということにほかならないのであった。

ところが委員長になった「恩地」は、実際に働いている労働者たちの声を無視した組合のありかたに疑問を持ち、当り前の組合活動を展開するものへと変えていった。職場組合員の切実な要求に耳を傾け、それをもって会社経営陣に対し団体交渉の場で訴えていった。労働協約の締結、時短、年末手当などの要求、スト権の確立など、画期的な組合活動

が展開され、大幅な労働条件の向上をかちとった。

ところが労働組合らしい闘いを始めた組合に危機感を強めた経営陣は、憎悪むきだしの報復にうって出た。

主人公「恩地」は、左遷され、10年にもおよびカラチ、テヘラン、ナイロビと海外をたらい回しされた。「国航労組」は会社の切り崩し攻撃を受けて分裂させられ、会社の方針に盲目的に従う労組づくりが、強力で進められた。

自らの良心に従い、組合委員長としての任務を遂行したがゆえにこうむった理不尽への憤り、悔しさと敗北感、日本を遠く離れた地に追いやられた孤独感——、巨大な権力に押しつぶされそうな主人公の無念の叫びが、アフリカの大地に荒々しくぶつけられる。

## 問われた企業の良心

(三)『御巢鷹山編』

1985年8月、日航ジャンボ機は群馬県上野村御巢鷹山に墜落し、520名の死者を出した。

事故現場の惨状、遺体確認作業の生々しさ、遺族たちの悲しみと怒り……。あまりにリアルな描写は衝撃的で、あの悪夢のような映像がよみがえり、遺族たちの慟哭が聞こえてくるようである。被害者と遺族の一部が実名で書かれているところにも、真実を訴えようとする著者の悲壮なまでの決意が感じられる。

帰国後閑職に追いやられていた「恩地」は、この事故の「遺族係」を命ぜられる。事故直後の遺族の世話や補償をめぐる話し合いに当たる中で、彼は遺族たちの悲しみに触れ、事故への責任を痛感する。

しかし遺族や「恩地」らの真相究明・責任解明のための闘いの前に、会社経営者は企業の論理をもって立ちほだかってきた。痛みを伴わない事故処理、責任回避のための工作など、人間としての良心・倫理感をかなぐり捨て、利権の保持に汲々とする企業の実態が赤裸々に描かれている。日本を代表する大

企業の華やかなペールの裏側が、実はいかに人間性を喪失した薄汚いものか。

## 政界の暗部を突く

### (四) (五)『会長室編』

総理「利根川」の心中では、野望が渦巻いていた。世界航空史上最悪の事故を前にして、今こそ日本の航空行政・航空会社を再建し、莫大な運輸利権を自派閥の手中に収める。そしてスムーズに民営化を実現し、自らの政権を長期安定化させるまたとない機会である。そのためには国民から非難的となっている「国民航空」のトップに、安全、労務、経営の問題を解決し得る人物を送り込むことが急務だと考える。

「利根川」は、一民間会社で労務に手腕を発揮した実績のある人物「国見」を送り込んだ。

「国見」は会長に就任して「会長室制」をスタートさせ、「恩地」をその一員として呼び寄せた。「国見」は、「絶対安全」の掛け声のもと安全運航の確立をめざし、そのためには会社によって分断・分裂させられている労組の統一が不可欠だと考えた。

「恩地」の力を借りて調査したところ、経営のデータラメさ、国航労組員への差別的処遇など会社の暗部を探り当てた。そして「国見」は突然更迭された。

時の総理に三顧の礼をもって迎えられた人物の突然の解任。このことの真相をさぐり当てたのに著者は2年を要したと言う。

そこには会社の暗部を押し隠し、墜落事故の真相を封じ込めようとする、大きな政治の力があつた。著者は、覚悟をもって、それとわかる実在の時の権力者たちが会社経営者とパイプを保ちながら、醜く轟く姿を描いている。「書ける立場にいた当時の政治記者がしっかり書いていてくれていたら」と著者は語っているが、その通りだ。なすべきことをなせる者がなさないことが、真実を闇に葬り、巨悪の増長を許す一因ではないだろうか。

## 現代企業権力の蛮行

本誌35号で『新幹線異聞』と題して、東海道新幹線の運転士職場で繰り広げられている、すさまじい労務管理の実態が紹介されていた。職場には監視カメラが設置され、意に添わない組合員への恫喝、差別、服従の強制が日常化しており、職場は「収容所」と化し、「安全第一」は踏みにじられているという。

39号では、その職場の実態を後輩の社員に伝えようとした1人の社員（組合員）が、会社から「出

勤停止」処分を受け、刑事事件の犯人さながらに「取り調べ」られ、あげく、劣悪な作業場にポツンと“さらし者”のように置かれている状況が報告されている。つらい日々の中で、苦悩しながらも自らを奮い立たせながら頑張っている組合員の姿に、深い尊敬と感銘の念がわいてくる。

“企業は人なり”という。「国鉄改革」時には会社の危機を乗り越えるために体を張り、今また「専制と隷従」が支配する異常な職場を改善し、安全運行を確立しようとしている、彼らのような社員こそ、企業にとっては“宝”ではないか。この企業権力の常軌を逸した蛮行は、陰にひそんでいるであろう巨悪を感じさせる。

企業の経営、社会的使命、労働条件などなどについて、正すべきは正し、不断に改革していくために、労使が厳しく相対する緊張関係、不断に改革していくエネルギーが失われれば、企業は活力を失い、腐敗する。

## 「共感」を越えて

世の中「リストラ」という名のもとに徹底的な合理化、首切りの嵐が吹き荒れている。本書はいまベストセラーになっているらしいが、組織の中で厳しい立場に追い詰められ、身につまされて読む人が多いということであろうか。

しかし、「共感」するにとどまらないで、“何を得て、どうするか”である。

眼前に横たわる大きな不条理を前にした時、人間の生き方は3つに分かれるのではないだろうか。それを肯定し積極的に加担するのか、無関心を決め込み結局は大きな流れに棹さすのか、それとも不条理に立ち向かっていくのか。現代に生きるわれわれは、常に、具体的に、峻烈な決意と選択を迫られているのである。

本書の主人公の生き方と、こんにちの新幹線の運転士職場の組合員たちの闘いから、私たちは知った。巨大な権力にあらがい、闘い続けることがいかに困難で苦しく、孤独に耐える力を要するか。そして、ほとんど敗北を余儀なくされ、不利益をこうむる場合が多いかということ。

しかしまた、彼らは教えてくれた。そうした闘いがなければ巨悪はますますはびこり、企業も社会も腐敗を深め、理不尽がまかり通ってしまうことを。良心を失わずに権力と闘うことが、現代に生き未来をつくる人間としての社会的使命であることを。そして仲間を信じることが勇気をわきたたせ、希望をつなぐ糧であることを。

読後、気高い感動の余韻が心に残る。

苛酷な組合つぶしに打ち勝った

# 日本航空 乗員たちの闘い

## 日本航空乗員組合

村田 直可(副委員長)・西岡 弘重(副委員長)



「日本航空乗員組合」は、日本航空1万8千名弱の社員のうち、副操縦士と航空機関士および訓練生で構成されており、組合員数は1360名、現在ある6つの組合の一つです。山崎豊子さんの『沈まぬ太陽』で乗員組合についても触れられていますが、その内容に誇張はありません。

### 組合介入が始まる

日本航空は、朝鮮戦争による占領政策の変化を背景に1951年に設立され、ノースウエスト航空に業務委託し東京～大阪間に就航しました。翌52年のサンフランシスコ条約で航空権が回復、「自主運航」がスタートします。

当時、外国人乗員と日本人乗員との労働条件に大きな差がありました。外国人乗員には国際基準で賃金が払われており、日本人乗員の賃金はその6分の1くらいでした。ジェット化が進む1963年頃から、「外国人並みの乗務手当」の要求を掲げて、日本で初めてストライキをかまえて闘いました。一番問題になったのは、64年の年末闘争です。ここで乗務手当をめぐる会社と組合がシャープに衝突することになり、乗員組合として初めてのストライキを実施しました。この頃から、会社から労働組合への介入が露骨になってきました。

まず、組合役員選挙に介入します。会社は一部の機長を取り込み、「執行部を明け渡せ」と迫りました。これが不調に終わると65年、乗員組合役員4名を解雇し、これに追い討ちをかけるように機長が脱退を宣言します。66年には、脱退工作を強化し第二組合「運航乗員組合」を設立しました。

「乗員組合に所属していると不利になる」と会社が大っぴらに宣伝するのではなく、会社の意を受けた管理者や乗員が、機内、乗員控室、喫茶室などで説得します。乗務終了を待ち伏せして、各種会合の席で、自宅に電話で、教官や訓練乗員に対しては所長が、来る日も来る日も脱退と運航乗員組合への加

入を強要しました。

このときの会社の切り札は、副操縦士には「乗員組合の人間は機長にしない」と言い、航空士や機関士には「いずれ君の職場はなくなる。会社にさからうとバスに乗り遅れる」というものでした。

この攻撃の前に、当時の乗員組合はひとたまりもありませんでした。わずか数カ月の間に壊滅的な状況となり、67年には解雇された4名を含めて実に8名の組合員へと追い込まれてしまいました。

### ものが言えない職場に

そういう状況のもとで大事故が発生しました。1972年、ニューデリーやモスクワ、ボンベイ等で連続して事故が起きました。

運航乗員組合という第二組合ができ、職場ではものが言えない空気が生まれていました。会社を批判するようなことを言えば、会社から嫌がらせがされるのではないかという疑心暗鬼が生じたからです。そういう職場内の人間不信が事故の背景になっていたと思います。運航乗員組合の人、会社に通じている人と乗務する場合に、ものが言えないわけです。率直に、疑問や意見も出せない、安全上の問題すらも言えなくなってしまったということです。

たとえばボンベイの事故は、隣の小さな空港に誤着陸して起こりますが、「この滑走路は少し短いのではないか？」と言えたにもかかわらず、機長にその一声をかけられなかったのです。安全性を守るためには、機長の判断が間違った場合に副操縦士または航空機関士が助言し、これを機長が受け入れる体制が必要なのです。これが、私たちのいう「ものの言える職場」です。

### 「乗員の良心」

一方、解雇された4名の生活を維持するために、カンパをつりました。裁判闘争も何年続けなけれ

ばならないのか分からず、彼らとしても非常に不安でしたが、このカンパの輪がドンドン広がっていきました。第二組合の7百名近くの組合員がずっとカンパを続けたのです。「これならやっていける」と自信をもち、たった8名ではあったけれども、公判を維持していきました。

会社の分裂攻撃は、形の上では8名と大多数の7百名ということで完結していますが、彼らを支援する気持ち、「乗員の良心」と私たちは言っているんですけれども、そういうものは生き続けたわけです。その後、多くの闘いを経験しますが、1973年に乗員組合は再統一します。それも、8名の乗員組合に800名を超える第二組合が吸収されるという形で、歴史的な統一が実現されました。

### 執拗に続いた会社の組合つぶし

この過程で1970年に会社側がとった措置が、機長全員管理職制度です。こんな異例な制度は、世界ではオランダのKLMと日本航空だけで現在も残っているのは日航だけだと聞いています。機長を全員管理職にして組合を弱めようというもので、以前の機長の脱退と同じ考えに基づいています。

そして、1982年の羽田沖での逆噴射事件が発生します。その機長は、直属の上司から、組合活動がどうなっているかを会社に報告させる、そういうスパイのようなことを押しつけられていたのです。その当時、彼は「自宅が盗聴されている」と口走るような状況になっていました。会社は、当該機長の心が病んでいる状態を把握していながらそれを放置し、その結果、ああいう悲劇的な事故になってしまったのです。

この事故後、機長会のなかで、会社の労務のあり方に批判が集まりました。機長会は会社の親睦団体で、組合活動も認められておらず、当然会長などは会社側の人たちが牛耳っていましたが、そのなかで涙ながらに訴えたのです。ところが、会社側は、「発言していてどうして涙が出てくるんだ」「おまえも心身症じゃないか」と言いはなち、再度その盛り上がり潰してしまっただけです。

そうしているうちに1985年の御巢鷹山の事故が起こってしまいました。

### 「改革」に立ちはだかる全労組合

改革の気運は高まります。会社の体質はすぐには変わりませんでした。そこに鐘紡の伊藤淳二会長が入ってきて、ナイロビにいた元日航労組委員長の小倉賢太郎さん呼び戻し秘書室にすえたり、それ

まで組合派であった乗員を部長職として招いたり、組織の一新が図られました。そこでようやく機長たちが、「伊藤会長なら信頼できる」「この人たちが上に立つのならものが言える」と考え、「機長組合を認めてくれ」と直訴しました。伊藤会長はいろんな組合に相談して、機長の組合活動を認めると翌86年に回答しました。その時、最高経営者会議を開いて、労務関係を正常化することを基本理念としました。例えば全労組合という経営に近い組合と、そうでない組合との間に格差をつくらず、総ての組合に対して等距離でやっていくという政策を打ち出したわけです。

ところが日本航空で大多数を占めるその全労組合、現在でも1万2千名いますが、その組合がこれに反発して動いたのです。伝聞ですが、後藤田正晴氏や三塚博氏という総務庁、運輸省の族議員とともに、中曽根首相が頭を下げて連れてきた伊藤会長の追い出しにかかります。伊藤会長は中曽根氏からの梯子もはずされた状況で追い出されてしまいました。

全労は、今なお変わっていません。実際にやっているのは、ベースアップや一時金で、事前に水面下で交渉しておいて、その水準に近い要求を出すというようなことです。全労以外の組合はアンケートの平均で要求するわけですから、彼らの要求とは隔たりが出ます。そのように労働条件を引き下げる役割を彼らは担わされています。しかも、日航労組の調べでは、日航の関連会社に全労の元幹部が、取締役などのポストを与えられているということです。

### 乗員の気持ちが一つに

伊藤会長はいなくなりましたが、その遺産ともいえるべき機長組合は残りました。組合活動ができるという権利を取り戻し現在頑張っており、今年2月、争議権を持つ組合の連合体に加盟しました。これで、日本の乗員が統一された状況になったのです。

管理職の組合である機長組合、前任航空機関士組合も、乗員組合とドンドン近づいてきています。組合活動中は機長組合も前任航空機関士組合もバッジを付けて組合活動をしています。ものすごく組合らしくなってきたし、乗員の気持ちが一つになりつつあると思います。

村田・西岡両氏から伺った話を編集部の責任でまとめたものです。

写真は、現行就業規則の不当性を訴える日航乗員のデモ行進（99年5月）

## 『沈まぬ太陽』を読み解く



吉原 公一郎

山崎豊子さんの『沈まぬ太陽』(全五巻・新潮社版)を読んだ人たちから、「あれは事実なのか」という質問を受けた。小説での「国民航空」が「日本航空」であることは誰にでもわかる。だが、物語のなかで展開される常識では考えられないような労務政策、やりたい放題の乱脈経営と腐敗、政治家との癒着の実態など、その魍魎魍魎ぶりに、むしろ現実離れのした架空の物語と感ずるのかも知れない。

「主人公の恩地が海外タイまわしの報復人事でナイロビでの島流しにあっていたときの苦渋の歴史をもの語るバッファローやライオン、豹などの剥製を、会社への怒りにまかせてライフルで撃ち砕く場面など、フィクションの場面がないわけではない。だが、ほとんどが事実とあっていいでしょう」と、私は答えることにしている。

日本航空で自立した労働組合運動がはじめて成立するのは、1961年に小倉執行部(日航労組)が誕生してからである。それまで日航労組の三役ポストは出世コースであり、59年度執行委員の萩原雄二郎氏は62年に人事課長となり、その後労務担当の常務取締役となり、60年度執行委員長の吉高諱氏は62年に労務課長に就任。その後取締役になっている。つまり、会社との談合によって決められる三役が、会社のスジ書きに従って行動することで、その見返りとして出世コースに乗るというパターンが「正常な労使関係」とされていたのだ。

だが、日航の路線拡張、事業所の増設にともなつて、慢性的残業をともなう長時間労働、人員の不足を補うための中途採用者と定期採用者、正社員との賃金の格差、臨時従業員の身分、また正社員でも零細企業をふくめた「全産業平均」にすぎない賃金水準の低さ——これらの是正をもとめる一般組合員の要求が充満してくる。1960年の年末闘争で吉高委員長以下の執行部が、年末手当に組合要求を独断で切り下げて妥協したことで、オペレーションセンター支部が委員長不信任決議をし、全国大会でも執行部不信任可決寸前になる。

このようななかで、61年度の執行委員長のなり手はなく、吉高委員長は勝手に小倉寛太郎氏の立候補を提出。人事部の承認のもとで既成事実がつく

られた上で、小倉氏は委員長を引き受けざるを得ない立場に追い込まれることになる。

小倉執行部が成立した年、日航労組は時間短縮、労働協約の改訂、年末一時金のアップ、客乗ジェット手当改訂の要求を掲げて初のスト権を確立し、翌年ストに突入する。そして、今日の日航の労働条件の水準は、そのほとんどが小倉執行部時代の日航労組の活動によって獲得することになる。

小倉寛太郎氏が二期つとめた委員長の座を降りるのは1963年であるが、本社予算室に復帰して1年にも充たない翌年早々カラチ支店への転勤を命じられ、66年3月にはテヘランへ、70年1月にはナイロビへと、テレックスがたたきだす一片の命令によって海外をたらい回しされることになる。その間母親の死にも会えず、こどもの誕生日、結婚記念日にも家族で迎えることはなかったという。

日本航空をめぐるドラマの数々は、限られた紙数では語りつくせないが、それがどういうものであったかは『沈まぬ太陽』を真実として読んでもらう以外にない。

ちなみに小説の登場人物を実在の人物にあてはめてみると、次表のようになる。

<小説の登場人物>	<実在の人物>
恩地 元	小倉 寛太郎
沢泉委員長(国航労組)	若月司郎(日航労組)
桜井書記長(国航労組)	境栄八郎(日航労組)
星野委員長(客乗組合)	芝佳宏(客乗組合)
丸尾機長	丸山(巖)機長
権田宏一委員長(新労)	渡辺武憲委員長(全労)
岩合宗介(国航開発)	石川芳夫(日航開発)
轟鉄也(JAT)	大島利徳(JTS)
利根川総理	中曽根総理
龍崎一清	瀬島龍三
竹丸副総理	竹下(登)副総理
永田元総理	福田元総理
道塚運輸大臣	三塚(博)運輸大臣
十時官房長官	後藤田官房長官
不二(共産党)委員長	不破委員長
行天四郎	萩原雄二郎を含む合成人物
堂本信介	高木養根(斎藤進も含む?)
秋月常務	萩原雄二郎
美原支店長	三浦康之
海野登	山地 進
三成通夫	利光 松男
国見正之(関西紡績会長)	伊藤 淳二(鐘紡会長)
永尾常務	長岡常務
八馬忠次	舌高 諱
吾植専務	伍堂輝男専務

(よしはらこういちろう) 1928年、福島に生まれる。著書に『小説日本列島』『日本航空会長室』他多数。

## 小説『沈まぬ太陽』の 山崎豊子さんに聞く

聞き手 編集部



—『沈まぬ太陽』を執筆される  
きっかけは？

山崎 『大地の子』を書き終え  
小説が終わったのですが、陸一心  
君の存在が重く、私の胸から去っ  
てくれなかったのです。

私が女学生の頃、戦争下で自由  
はありませんでしたが、キリマン  
ジャロを見て死にたいという夢  
をもっていました。だから、遠い  
けれどもアフリカでそれを見れ  
ば一心君が去ってくれるだろう  
と思って行きました。

未知の国に行くときその国を  
よく知っている方を探すのです。  
それが、小説の主人公の恩地元さん  
という、モデルそのものではありませんが、確かに原型である人  
でした。

ケニアのナイロビの空港に、私  
と秘書と2人で降りました。様々  
な人種、部族の増埒さかばで、何ともい  
えない人間の体臭と声に包まれ、  
どうしたものかと思っていまし  
たら、空港の片隅に古武士のよう  
な東洋人が立っていました。その  
方をじっと見ていると近づいて  
こられ「お迎えに参りました」と  
おっしゃいました。これが恩地さん  
との出逢いでした。

恩地さんの案内でその翌日か  
ら、キリマンジャロがよく見える  
アンボセリというロッジに入っ  
て、そこからサバンナなどを見て  
回りました。12時になると食事  
に戻ります。40度にもなるの  
で、12時から3時までは人も動  
物も休息します。また3時から6  
時まで動物を見ることができま

す。6時にはロッジに帰って食事  
を済ませますが、あとは外に出る  
のが危ないところです。

大陸性気候で夜はうんと温度  
が下がり、暖炉に薪を焚いてその  
前で過ごします。恩地さんは寡黙  
な方ですから、私がお話を聞く  
と、動物の生態からはじまって、  
いろいろ伺うことができました。  
教養の深さを感じさせるその話  
の中に、ポツリポツリと私の胸を  
打つものがありました。

キリマンジャロ、アフリカの大  
自然を見に行っただけの私が、そ  
こで小説の主人公となる人間と  
出逢うというところから始まっ  
たわけです。

最初から、日本を代表する航空  
会社を書こうと構えて書いたの  
ではありません。まず人間的な感  
動——。だからこそ、感動感を与  
えるものができたのだと思いま  
す。企業小説は、人間より企業の  
あり方そのものが主題になる場  
合が多いのですが、文芸作品の場  
合、やはり人間がドラマそのもの  
でなければなりません。

—この小説で労働組合の存在  
が重要になっていますが。

山崎 恩地さんの話を聞いて  
それを繋ぎ合わせますと、彼は組  
合運動をやったために10年の  
長きにわたって流刑の徒になっ  
たということでした。彼はそう言  
いませんが、私は現代の「流刑の  
徒」以外の何ものでもない、これ  
は許されないことだと感じて、そ  
のまま日本に帰りました。帰って  
彼のことを調べて、それから3  
回、アフリカに行きました。

組合運動ということがなければ、  
この小説はもちろん発足でき  
ません。小説にして、いろいろな  
方々から「自分たちもこういう苛  
酷な目にあっている」という声を  
いただきました。人間として一番  
許されないことは、会社側が組合  
分裂をはかるということです。三  
池炭鉱以来、そう思っています。

—本誌の読者には、小説と同じ  
ように、会社の苛酷な仕打ちに耐  
えながら懸命に闘っている労働  
者が多くいます。そういう人たち  
にメッセージをお願いします。

山崎 アフリカの太陽は、沈む  
瞬間までは灼熱の鉄板のように  
ぎらぎら輝きますが、一瞬のう  
ちに沈んで真っ暗となり、目の前  
の動物も人も全て闇の中に包ま  
す。しかし、何かそこに明日を約  
束するものがあるのです。どんな  
逆境にあっても、どんな不毛の  
日々にあっても、明日を信じて心  
の中に沈まぬ太陽を持ち続けて  
ほしい、というのがこの小説のタ  
イトルです。

組合運動だって、今は闇の中  
にあるのかもしれませんが。たと  
え真っ暗な中に立っても、必ず明  
日は自分たちのために約束され  
ているという信念をもっていただ  
きたいと思います。

私が闘ったこの巨大な航空会  
社のうしろには政治家と官僚が  
ついています。私がこの小説を書  
くためにどれだけの信念と勇気  
がいりましたか。向こうは巨象の  
如きで、こちらは一匹の蟻です。  
一匹の蟻でもこの5年間に渡る  
闘いを戦いぬいてきたんですか  
ら、皆さんも勇気をもって闘い続  
けてほしいということです。

私の好きなゲーテの言葉を紹  
介します。「金銭を失うこと、それ  
はまた働いて貯えればよい。名誉  
を失うこと、それは名誉を挽回す  
れば世の人々は見直してくれる  
であろう。勇気を失うこと、それ  
はこの世に生まれてこなかった  
方がよかつたであろう。」

何とすごい言葉でしょう。人間  
は、いろんな考えをもつことが  
できます。いくら良い考えができて  
も実行しなければ何にもなりませ  
ん。実行に導くのが何かと言えば  
ゲーテのいう「勇気」です。

どうぞ皆さんのご奮闘をお祈  
りいたします。