

遠方から ☎ (044) 522 - 1369 の手紙

1979年8月15日発行 No.25
松本礼二事務所 川崎支所
〒210 川崎市幸区河原町3-218

「対話路線＝二期着工策動 粉砕」

のデマ宣伝をはねのけ

三里塚農民の団結で政府公団を

廃港への道に追いつめよ!!

I. 第四インター・左翼連合派の謀略

最近の「世界革命」紙（8月6日付587号）によれば、第四インターをはじめとする左翼大連合派は、三里塚闘争をめぐる一せいに、「対話路線粉砕」「対話路線＝二期着工策動粉砕」の意志一致を表明している。そして、反対同盟みずからの公式見解も、7月29日の幹部会声明によると、これとほぼ同一の趣旨であるという。

ところで、彼らがここでいう「対話路線」とは一体なんのことか。

「世界革命」の紙面をみるかぎり、これは終始、7月16日に「森山運輸相が発表した対話路線」のことを指している。だが、周知のとおり、森山の16日の声明自体はなんら内容のない対話の呼びかけにすぎないこ

とは、自他ともに認めるところである。とても「路線」などといえたものではないのである。だから、第四インターたちが「対話路線」なる言葉で指し示しているのは、森山声明などではありえない。いうまでもなく、この間反対同盟内部でその氷山の一角を現わしたところの、同盟と政府首脳との外交交渉こそ、(同盟内の)「対話路線」「話し合い路線」として非難されているのである。すなわち、いうところのこの「話し合い」なるものは、7月16日の読売新聞できわめてデマ宣伝的に暴露され、これに抗議して辞表を出した同盟の島事務局長によって、あらためて明らかにされた内容を指していることは明白である。

それゆえ、われわれはなによりも、島氏自身が明らかにした（と読みとれる）これまでの外交交渉の内容（読売京葉版7月22日）をこそ、点検せねばならない。

これは本当の意味で反対同盟の話し合い「路線」なのか。いやそれよりも、第四インターたちが、天下周知の島声明にわざと一言も触れず、しかもこれがあたかも無内容な森山声明にのせられた同盟の屈服路線であるかのごとくに思わせ、「対話路線＝二期着工策動」などといいくるめるのは、7月16日の読売のデマ記事と同様な、デマゴギーではないのか。

II. 対政府交渉は「話し合い路線」か

大衆闘争において、対話や話し合いが「路線」を意味するのは、三里塚闘争でいえば、過去13年間つらぬいてきた実力闘争主義を捨て、従って政府公団にたいする屈服と同盟の解体につながる方針転換をする場合のことである。つまり対話が「二期工事着工策動」にイコールでつながるような「路線」のことだ。

そこで、前記読売京葉版によって、島氏による対政府交渉の内容を見よう。この交渉における同盟側の基本方針は、次のような要求を政府が受け入れることが、対等な立場に立った対話の前提だとするものであった。すなわち――

1. 政府は三里塚問題解決に当たって民主的手続きが欠如していた経過を反省し、対等の立場の実現に努力する。

そのための具体的な条件として、

①二期工事の凍結 ②起業地（事業認定区域）から二期工事を除外する法的措置を講ずる。③航空機の進入直下に居住する同盟員への緊急措置として、移転希望がある場合には、二期予定地内でも認めること。④同盟員が土地収用法発動でこうむった不利益を賠償する。

2. 一期工事建設過程で政府当局の行政権の行使が適正手続きを欠いていたことを認め、その乱用の実態を明らかにするため、公開の場を準備する。

この私案をタタキ台に、政府と反対派農民を話し合い解決へのテーブルにつけるために、島次長と加藤純一内閣官房副長官との間で予備会談が極秘に進んだ。十数回に及ぶ会談の結果、⑤は、「二期工事区域については行政措置（土地収用法に基づく強制収用）を適用しない」ことで合意に達し、他は、私案がほぼ受け入れられ、事実上、二期工事はタナ上げにするという線に達した、という。

III. 「外交交渉」の勝利

以上の「島私案」についての素直なテキスト解説を

すれば、この外交交渉における同盟側の基本姿勢これ以上は譲れない原則的な立場――は、次のようなものであることがはっきりする。

第1。「私案」第1項前文および第2項は、過去13年間の空港建設過程にたいして、政府公団側が「反省」を表明し「過失」を認めることである。ただ一度の「対話」も「説得」もなく、卑劣な土地買収と切り崩しそして暴力によって事をはこんできた過去のやり口にたいする、政府によるはじめての公式の謝罪表明である。農民の土地をとりあげ、そればかりか13年間にわたって関係者に苦痛を強いてきたこと、このことの責任がなによりも政府権力の側にあることを、まったく遅まきながら認めることこそ、あらゆる「対話」のまきに前提的な確認事項とならねばならない。

もとよりことわるまでもなく、われわれがここで「島私案」について指摘していることのすべては、もっぱら「外交交渉」のレベルでのことである。外交交渉とはすべて、相手にたいする不信と立場の相違を多少とも前提としてはじめてもたれる。相手の「言葉」など信用できなくすべては力関係によって決る、というレベルとはおのずと前提を異にしている。このことをわきまえたうえで、健全な「常識」を働かせ冷静な頭で考えてみたまえ。三里塚闘争とは法をふみにじる過激派が、関係農民を利用してやっている暴力闘争・革命闘争だというのが、現在の「世論」の（過大）評価である。まして政府と自民党の大多数が、いまなおこう考えていることは推測に難くないことだ。

そして他方で、目先のことは熟知していると思っている運輸省公団の官僚たち、それにいまや三里塚に予算上の利害関係を有する警察官僚がいる。彼らによる「17戸脱落ま近し」というデマ宣伝が、しきりとどびかっている昨今である。彼らと彼らの策動につながる諸人士が、このまま時をかせれば二期工事着工にこぎつけられるという「見通し」をもっていることは明白である。

とすれば、この時期に政府中枢部――加藤純一官房副長官（政務担当）といえ、ちょうど同盟における島事務局次長の地位に相当する――が、過去13年間の「路線」(!)を修正する「反省」表明をすることの意味を考えてみよ。一方では政府自民党の無知な田舎政治家の盲言を切り、他方では目さきの「仕事」で盲目となった官僚たちの策動を抑えて、政府中枢に明確なコンセンサスが形成されたことを、右の事実は物語っている。そしてこのコンセンサス形

成を強いたものこそは、「成田国際空港」の将来にたいする見通しのなさであり、事態をそこまで追い込んだ同盟13年間の実力闘争にほかならない。またこの状況を適確に突いた、同盟の外交交渉の「勝利」以外のものではないのである。「開港」前ならいらず、現在、「世論」を向うにまわして政府首脳の右のコンセンサスが、「自然」に「自主的」につくれる要因などありはしないのだからだ。

読売の報道によれば、島氏を中心とした同盟の外交交渉の相手は、福田・大平両内閣のそれぞれの官房副長官がひきついただという。ということは、「反省」「謝罪」という同盟の要求に応じた政府—自民党のコンセンサスが、その主流部分ですでに出来上がったことを物語っている。だからもちろん、われわれが本紙前号で詳しく指摘したように、政治屋・官僚レベルからの「対話路線粉碎」策動もまた、いま陰に陽に活発になっていると見ねばならない。島氏を中心とした同盟のこの間の対政府交渉は、こうした相手側内部の不一致をも突いたものであり、こういうのを、「話し合い路線」ならぬ「外交交渉」というのだ。

もとより、大衆闘争集団とりわけ住民運動団体にとっては、話し合いや対話あるいは条件闘争などを、頭から拒否せねばならぬといういわれはない。反対同盟が、関係農民のこうむった損害を回復するために、具体的に策をたてるのも当然のことである。だがいまや、三里塚闘争は反対同盟のみの三里塚闘争ではない。60年代末以降の全国住民闘争の象徴的闘いとして、これは闘われてきたのである。そしていまも、全国の闘う人びと、とりわけ破滅の淵にある全国農民が、三里塚闘争の帰すうを注視していることを忘れてはならない。だから同盟指導部には、同盟員の明日を保障することと同時に、三里塚闘争の名誉を堅持し、これを次の新たな全国的な住民の闘いにつなげていく責任もまた負わされている。だからわれわれは、個々の関係農民のためによりよい条件を獲得するべく、政府公団と交渉する—大衆集団としては当然なこうした「話し合い路線」に、いま敢えて反対を唱えるものだ。

では、ところで、島氏を中心とした同盟の対政府交渉は、右のような「話し合い路線」への路線転換なのか、それとも権威ある政治集団としての外交交渉なのか。第四インターなどの諸君は、この単純な疑問に答えるべきである。そうでなければ、諸君らは、「対話

路線粉碎」の名によって、一方では農民の13年間の苦勞にたいして責任を回避し、そして他方で、同盟の対政府交渉を「対話路線」ときめつけるデマにきこち入っているのだ。大衆に奉仕する集団としても、政治方針を指導する集団としても、君たちはいま低級な責任のがれにおち入っている。

Ⅳ. 「二期凍結」はなにをもたらすか

次に島私案の第2点。1項の前文は、過去にたいする政府の「反省」が、「対等の立場の実現」のために必要であるといっている。ここにも、無原則に「対話」などに入るのではなく、そのための前提条件をあらかじめしっかりと確保せんとする、同盟の姿勢が現われている。なぜなら、現状が「対等の立場」などといえたものでないことははっきりしているからだ。別に、政府権力と—農民団体の「立場の違い」のことではない。13年間にわたる一方的かつ不法な行政権力の行使、その結果として土地収用法の強権適用下におかれた状況—これは相手の一方だけが「ヨロイ（鎧）を着た」状態にあることを意味している。このままでは、およそ「対話」などということすらごまかしであり、この状態のままで対話に入るとは文字どおりお上と下々との「話し合い」以外になりようがない。

そこで反対同盟は、対等の立場にたった対話を保障する最低限の前提条件として、前文の「反省」にもとづき、具体的には④以下の実行を政府に迫ったのであろう。

まず④二期工事の凍結。これが読売のデマ記事のいうごとく「一時凍結」ではなく、二期工事の「事実上のタナ上げ」を意味することは、同じ読売の京葉版で確認されている。そしてこのことが、成田空港の将来にとってなにをもたらすかは、事情に明るい第四インターなどの諸士にはよくわかっているはずである。たとえ第二期工事にいままで着工でき、しかも反対同盟などによる妨害がないと仮定しても、二期の完成には航空施設本体だけでも3～5年はかかる。その間に、燃料の暫定輸送期限は切れ、本格パイプラインはできず、しかも世界の航空需要に現状の空港ではまったく対応しきれなくなる、等々。

こうした実情を敏感に反映して、新任の鈴木東京都知事は、さっそく運輸省と羽田空港拡張案のツメに入つた。また、わが国の「古典的」ブルジョアジーたる鉄鋼資本のキモ入りで、航空審議会でも一度は不採用になった、大阪沖の関西新空港に浮体工法を取り入れる

案が再浮上し、審議会より再答申が求められる勢いがある。4千ヘクタールの関西新空港、内陸空港成田のざらと4倍のこの洋上空港が実現したとき、世界の増加する航空需要がどちらに流れるかは、いわずとされたことであろう。

以上はいわば技術的な事情であるが、これに実力闘争主義を堅持する三里塚闘争が加ったら、どういうことになるのか。二期工事のタナ上げが、着工断念につながっていくことは明白である。このように見たとき、7月16日の読売の記事がデマ記事であるゆえんもまた明らかになるのである。それは「凍結」を「一時凍結」とゆがめ、しかもこれに、同盟側からの「反対給付」として、「闘争休戦」と「過激な行動に出ない」という約束が加わるとあれば、誰もこの交渉が「二期工事再開のための話し合い路線」とみなすのは当然である。第四インター等の「対話路線砕け」の方針は、この記事に踊らされたのか、この記事が作りだした疑心暗鬼をわざと利用したのか。そうでなければ、島氏を中心として同盟が秘密裡におこなってきたこれは防衛上当然のことだ——外交交渉（予備交渉）について、支援組織として諸君らは反対同盟との真剣な協議にこそ入るべきではないか。そこでこそ諸君らの指導性も発揮される。それもなしえないで「対話路線＝二期着工策動」粉碎などと唱えることは、くりかえすが、読売記事と同一水準のデマゴギーにおち入ることになるのだ。

V. 「二期凍結」を保証するもの

次は第1項の㊸。これは一面で、㊸の「二期工事凍結」を具体的に保証する要求となっている。そして読売京葉版の報道によれば、政府との予備交渉で、「二期工事区域については行政措置（土地収用法に基づく強制収用）を適用しない」という形で、この項は合意に達したという。ここで「行政措置を適用しない」というからには、当然、権利取得裁決や明渡裁決等、土地収用法の強権発動につながる事務的手続きを、現状以上には進めないということが合意されているはずである。

私案の㊸が土地収用法の適用除外という「法的措置（起業地指定の変更など）」をストレートに要求したのにたいして、交渉の結果が右のような表現になったものと思われる。しかし、この合意された㊸項を㊸項と合せて考えるなら、現在の地権者に関して、土地収用法の適用が解除されたのと事実上同等なあつかい

をすることになるのは明かである。具体的事例に依りて、合法性の枠内のことではあるが、そしてこの㊸が、係争中の刑事裁判にも「大きく影響するのは必至」であるのは、読売記事が伝える通りなのである。

最後に㊸。アプローチエリア（岩山地区）の問題が、政府公団の適法性欠除を示す最たるものであることは天下周知の事実である。そしてまた、現在この地区に居住する同盟員に関して、「緊急措置」がどんなに不可欠であるかは、われわれなどがいわずとも、現地の諸士が一致して確認することにほかならない。

VI. 廃港＝地域権力の確立へむけて

さて、われわれは、島氏を中心に進められてきた同盟の対政府交渉について、同氏の談話にもとづく読売記事に即して、以上のようにわれわれの見解を表明した。そしてここであらためて第四インターなど左翼大連合の諸君に聞くが、右のような対政府交渉は、諸君らが結論づけるような「対話路線＝二期着工策動」なのかどうか。君たちがデマ記事に踊らされているのではないとしたら、「対話路線粉碎」という方針は、島氏をはじめとした反対同盟とのつこんだ討議の結果、反対同盟にたいする諸君ら支援組織の方針としてうちだされたものでも受けてるのが当然である。だとすれば、諸君らはその「対話路線＝二期着工策動」粉碎なる方針の内実を、われわれだけでなく、反対同盟員および関係者全員のまえに明らかにせよ。これがあってはじめて、次にわれわれは諸君たちと、同盟の外交交渉が三里塚闘争の政治路線に与える意味について、論争を交すことができる。デマ記事と同一水準の方針提起がなされて、なにが「9・16総結集」か。

ことわっておくが、われわれは島氏が明らかにした対政府交渉の内容を議論して、死屍の齢を数えているのではない。右にわれわれが分析したこの交渉の意味するところは、現在反対同盟員が直観的に理解していることだとわれわれは確信する。そしてまた、同盟幹部会が勝機を逸する場あたりの対応から、速やかに勝ち身の体勢に入るのであるであろうことも。

さきに強調したように、島氏らの対政府「予備交渉」は、対話が「対等な立場」でおこなわれるための前提条件を確保することに、主眼が置かれていたように受けとられる。とすれば当然、この条件の確保が大衆的に確認された後に、将来にむけた「対等な立場の話し合い」が、同盟と政府との間で始まることが予期され

ているだろう。そしてわれわれが右に分析したような「予備交渉」の性格からするなら、この対話が、たんに二期工事問題に限定されないだけでなく、「反対派農民の救済」をめぐる話し合いにつきるものでもないことは明白である。「話し合い路線」ではないのだから。成田空港をめぐる全般的諸問題が反対同盟と政府とを両当事者とした話し合いの争点にならざるをえない。そしてこのことがまさに、三里塚闘争の今後の政治路線に直接に関係してくるのだ。

すでに「遠方からの手紙」を通じて、われわれは再三にわたって強調してきた。三里塚闘争13年間の実績によって、反対同盟はいま、同盟員のみならず地域の広範な住民にたいして、民衆の権力としての権威をもつようになっているのだ。地権者およびアプローチエリアにかかわる問題だけでなく、騒音問題、いわゆる農業振興策、そして地域開発全般にかかわる問題の帰すうを左右する位置に、反対同盟はたっている。事実上これは地域権力としての農民権力を意味しているのである。

だからこそ、こうした農民権力としてみずからを自覚的にうちかため、北総台地全域にたいして地域権力としてのこの権威を行使することが、いま反対同盟に求められている。反対同盟は、地域の全般的諸問題についての対政府交渉を通じて、この権威を明確に確立しなければならない。「話し合い路線」であってはならず、実力闘争主義を堅持した対政府交渉が必要なのはまさにこのためなのだ。すでに緒についている外交交渉によって二期凍結から二期断念、廃港への道確立することと、地域権力として同盟をうちかためることとは、楯の両面の関係にほかならない。

そして再びいうが、闘う住民のこうした「楯」としてみずからを確立することこそ、いま、全国の住民、なかんずく全体制の一致した意志で切り捨てられようとしている全国の農民が、反対同盟に期待していることにほかならない。

そして三たびくりかえすが、いま「対話路線＝二期着工策動粉碎」を唱える諸君は、三里塚闘争の政治指導部を自認する(?)ものとして、三里塚闘争の将来にたいして責任を回避してはならない。この責任とは、むろん反対同盟農家に援農労働力を提供する責任ではなく、廃港＝地域権力として、反対同盟の新たな三里塚闘争がうちかためられること、つまり三里塚闘争の政治路線にたいする責任のことである。

以上、1979年のお盆に。