

国交省・各政党  
要請行動

# 航空連ニュース

航空労組連絡会  
大田区羽田 5-11-4 フェニックスビル  
Tel 03-3742-3251  
Fax 03-5737-7819  
No261(24-02) 2009年10月22

## 航空連として国交省・各政党へ要請を行う

# 「日航の経営危機はこれまでの航空行政にも問題」

航空連は、日航の「再建」問題をめぐる状況について、国交省をはじめ各政党に対して「日航の経営問題と航空行政のあり方について」の要請と記者会見を行いました。国土交通省に対しては、山口議長より「見解と要望」について説明を行い、この問題は日航にも、行政にも問題があるとし、「安全運航を基本に・公共性を重視・日航の労務政策の抜本的改善」の三点に基づき対応を行うことを要請しました。その後、記者会見に臨み、国交省の要請趣旨と日航問題について航空連としての見解を明らかにしました。また、共産党、社民党、みんなの党へ要請を行いました。今後も民主党、公明党などへの要請を行う予定です。

### 安全運航・公共性重視・そして 日航の労務政策の改善が求められる

記者（22名参加のもと）からは日航の再建問題について質問がなされ、

Q：タスクフォースとやり取りはしたのか、申し入れをするつもりはあるのか。

A：予定はないが、場合によってあるかもしれない。

Q：造りすぎた空港について「いる・いらぬ」を現場で切り分ける方法についてどう考えるのか。

A：空港問題については、代替輸送機関や地元の状況はどうなのか、雇用はどうなるのが勘案されなければならない。

Q：路線を減らして人を減らせないのはおかしいのでは。

A：人件費、人員を削減するだけで再建できるものではない。今後羽田の発着枠が増えて増便されることが予想されている。スキルがある人が必要である。人を削減するだけではすまない現状を認識していただきたい。

### 要請を行った政党

10月19日—共産党

10月20日—社民党・みんなの党

10月27日—公明党（予定）

尚：民主党・国民新党は調整中・自民党は資料のみ受ける。

以上



私たちは、新政権が以下の点を重点に置いた日航再建策を策定されるよう要請します。

#### 1. 安全運航を基本とした再建策を

航空輸送事業は労働集約型産業です。自動車や電機などの製造業と異なり、人間のかかわり方が製品の品質に大きな影響を与える産業です。運航の現場を支える人員削減は、安全に直接影響を与えます。日本航空が一連の安全問題を受けて設立した安全アドバイザーグループ（社外の有識者で構成）の中から、「職務的自尊心がミスを防ぐ」との意見も出されています。そして、個々人のモチベーションの低下につながる施策が、安全に逆行する結果となると経営に警鐘を鳴らしています。

#### 2. 公共性を重視した再建策を

民間航空は公共輸送機関です。1987年規制緩和の流れの中で、競争原理が持ち込まれ日航が民営化されました。2000年には参入撤退の自由化と運賃の自由化で、優良路線の収益で不採算路線を維持するという内部補助は大きく薄れ、不採算地方路線の撤退や運賃の地域間格差の拡大で地方の利便性が後退しました。日航の再建では、大胆な路線の見直し等が報じられていますが、関連する自治体等は、存続を求める動きを強めています。当然のことながら、路線の撤退にあたっては公共性を重視し、代替輸送機関の有無等を考慮したうえで地元と十分調整を行うことが必要です。

#### 3. 日航の労務政策の抜本的な改善を

日航では異常な労使関係が続いています。その原因は、40年以上に亘って物言う組合を敵視する分裂・差別の労務政策があります。日航経営者が裁判所の判決や労働委員会の命令に対して従わない対応が、労使間の問題解決をいざ知らずに遅らせている事情もあります。現在でも、JAL・JAS統合時の組合所属による賃金の格付け差別が、東京都労働委員会で争われています。

国交省が労使自治（労使問題不介入）を守るとの原則は当然ではありますが、第3者機関で判断されたことについては、貴職が経営に対して遵守するよう強く指導することが必要です。

私たちは、今回の日航経営再建問題を契機に、新政権がこれまでの歪んだ航空行政を抜本的に改め、民間航空が国民の足として安全で便利な公共交通機関としての役割を果たせるよう対策を講じることを要請いたします。

国土交通省  
大臣 前原 誠司 殿

2009年10月16日

航空労組連絡会  
議長 山口 宏 弥

日航経営問題と航空行政の在り方について（見解と要望）

日本航空の経営再建問題に対し新政権は、これまで国土交通省内に設けてきた「有識者会議」を白紙に戻し、新たに日航再生チーム「JAL 再生タスクフォース」を設置し、現在日航の資産査定などを行っています。そして今後は、政府の監督の下に再建計画を策定していくことを明らかにしています。

私たちは、日航の経営危機について、イラク戦争、SARS、原油高、金融危機、新型インフルエンザなどの外的要因の影響に加え、これまでの日航の放漫経営が事態を一層深刻化させる結果となっていることを指摘してきました。

日本航空における放漫経営の具体的内容は、1985年9月のプラザ合意直前に実施した30億ドルにも及ぶドルの長期先物買い（1ドル約180円で購入）や、数々のホテル・リゾート開発の失敗、500億円を投入し建設した本社ビルの早期売却、また国際競争力を理由とした大型機の大量導入などの過剰な設備投資などが挙げられます。そして今日においても、2010年の羽田の発着枠増に対応した新機材の大量導入を進めており、経営危機と言われる中でも、当初計画をほとんど見直すことなく推進しています。

私たちは日航の経営危機の原因を日航経営独自の問題とだけ捉え、解決策を講じるのは根本的な解決にならないと考えます。同時に私たちは、日航の経営危機の要因がこれまでの航空行政の在り方であったことも指摘しないわけにはいきません。

私たちは、第1に航空経営を圧迫してきた要因に、これまで国交省が進めてきた空港整備計画自体に問題があると考えています。現在の第8次空港整備計画まで、常に過大な需要予測に基づき次々と新空港を建設してきました。そして、新空港開港の度に航空会社は、新空港への乗り入れ圧力がかけられてきました。こうした悪循環を可能にしてきたのが、特別会計の一つである社会資本整備事業の空港整備特別勘定です。

私たちはこれまで政策活動の中で、「空港整備財源確保のための利用者負担を軽減し、港湾や道路並みに一般財源からの確保に切り替えること」を長年主張してきました。具体的には、諸外国では設定されていない燃料税の廃止や、空港整備勘定2285億円の4割を占める高い着陸料など利用料の軽減、また航空関係にたずさわる公務員の人件費の財源の在り方についても指摘してきました。現在でも、2005年度に策定された需要予測に基づいた整備計画がそのまま遂行されています。実需に基づいた予測に修正することが急務です。

これまでの航空行政の無責任さの象徴が関西空港です。関西空港は開港15周年を迎えましたが、現在では1兆1000億円の有利子負債を抱える状況です。1994年の開港後は予想を下回る需要の低迷が続きましたが、2007年には発着回数が16万回となり限界を超えると予測し、発着容量を23万回とするための2期工事が計画されました。当時の財政制度審議会からは「2期工事については慎重であるべき」との建議まで出されましたが、2期工事は推進され2005年度だけでも457億円もの税金が投入され、2007年8月には2本目の滑走路が供用開始となりました。しかし、2006年には隣接する神戸空港の開港もあり、結果として発着回数は12万回に及びませんでした。また、関西空港の着陸料（2007年4月）はソウルの1.8倍、シンガポールの3.1倍、ロンドンの5.7倍となり航空経営の重い負担となっています。

空港整備の問題で貴職は「予算があるからと、不採算空港を作り、政治家や役所が日航に（飛行機を）飛ばせと押しつけて

きた。それが、結果的に日航の経営を悪化させた面があり、悪循環を断ち切らねばならない」（9月28日 毎日新聞）と指摘し、特別会計の抜本的に見直す考えを明らかにしました。私たちはこれまでの空港建設やその財源の在り方を見直され、改善が図られるものと受け止めています。

第2に日米間の貿易摩擦（不均衡）問題が、航空経営に影響を及ぼしてきたことを指摘しないわけにはいきません。米国からの日本に対する航空機購入の圧力です。これまで日航は米国からのみ機材導入を進めてきました。また、世界中で最もジャンボ機を数多く保有している会社（07年：リースを除き自社機55機）となっていることも際立っています。また、1993年からマグダネル・ダグラス社のMD11型機を10機購入してきましたが、当初は20機を購入するよう政府からの圧力があつたことが経営幹部から報告されています。さらに日米の不平等な航空協定の問題もあります。米国企業が日本を経由して東南アジアにほぼ無制限に運航する権利を放置していたことも遠因と言えます。

私たちは、新政権が以下の点を重点に置いた日航再建策を策定されるよう要請します。

#### 1. 安全運航を基本とした再建策を

航空輸送事業は労働集約型産業です。自動車や電機などの製造業と異なり、人間のかかわり方が製品の品質に大きな影響を与える産業です。運航の現場を支える人員削減は、安全に直接影響を与えます。日本航空が一連の安全問題を受けて設立した安全アドバイザーグループ（社外の有識者で構成）の中から、「職務の自尊心がミスを防ぐ」との意見も出されています。そして、個々人のモチベーションの低下につながる施策が、安全に逆行する結果となると経営に警鐘を鳴らしています。

#### 2. 公共性を重視した再建策を

民間航空は公共輸送機関です。1987年規制緩和の流れの中で、競争原理が持ち込まれ日航が民営化されました。2000年には参入撤退の自由化と運賃の自由化で、優良路線の収益で不採算路線を維持するという内部補助は大きく薄れ、不採算地方路線の撤退や運賃の地域間格差の拡大で地方の利便性が後退しました。日航の再建では、大胆な路線の見直し等が報じられていますが、関連する自治体等は、存続を求める動きを強めています。当然のことながら、路線の撤退にあたっては公共性を重視し、代替輸送機関の有無等を考慮したうえで地元と十分調整を行うことが必要です。

#### 3. 日航の労務政策の抜本的な改善を

日航では異常な労使関係が続いています。その原因は、40年以上に亘って物言う組合を敵視する分裂・差別の労務政策があります。日航経営者が裁判所の判決や労働委員会の命令に対して従わない対応が、労使間の問題解決をいざづらに遅らせている事情もあります。現在でも、JAL・JAS統合時の組合所属による賃金の格付け差別が、東京都労働委員会で争われています。

国交省が労使自治（労使問題不介入）を守るとの原則は当然ではありますが、第3者機関で判断されたことについては、貴職が経営に対して遵守するよう強く指導することが必要です。

私たちは、今回の日航経営再建問題を契機に、新政権がこれまでの歪んだ航空行政を抜本的に改め、民間航空が国民の足として安全で便利な公共交通機関としての役割を果たせるよう対策を講じることを要請いたします。

以上

書式変更：フォント：11 pt, 文字間隔  
隔広く 6.25 pt

書式変更：フォント：11 pt, 文字間隔  
隔広く / 文字間隔狭く（なし）