

日航経営問題
各紙で掲載

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
No263(24-04) 2009年11月10日

日航に働く人たちに責任はない！

日航の経営問題について、佐賀新聞（11月4日付朝刊）に山口議長の記事が掲載されましたのでご紹介します。佐賀新聞以外にも、熊本日日新聞、高知新聞、山陽新聞、山陰中央新報などに掲載されています。

日本航空の再建問題は鳩山政権発足後、前原誠司国土交通相の肝いりでJAL再生タスクフォースが資産査定などを行ってきたが、月末に突然の解散となり企業再生支援機構に再建を委ねて、事実上、国の管理下で再建が行われることになった。

日航は1987年に完全民営化されたが、再び半官半民への流れとなっている。

報道によれば、再建策として9千人の人員削減案や地方路線からの撤退、企業年金の削減案などが出されている。しかし、これらは根本的な解決策にならないばかりか、むしろ日航の危機の真の原因から国民の目をそらす結果となりかねない。

日航の経営危機の原因を究明する場合、日航の経営体質と、これまでの国の航空行政の在り方という二つの面からの検証が必要とえる。

日航の経営体質について言えば、これまでの放漫経営が今日の資金繰りの悪化につながっている。億にも及ぶ長期為替予約による2200億円の損失、数々のホテル・リゾート開発の失敗、500億円を投資した本社ビル建設と早期の売却による損失など、本業外の投資が屋台骨を揺るがしてきた。

行政の責任も重大だ。これまで国が過大な需要予測を立てて、新空港が次々と建設され、航空会社は採算がとれないことを覚悟で新規路線への参入を余儀なくされてきた。

こうした新空港の建設を可能にしたのが、着陸料や航空機燃料税を原資とする空港整備特別会計2009年度で5280億円の仕組みだ。その結果、世界一高い着陸料や外国に例のない航空機燃料税の負担が航空会社にかかっている。

航空事業の規制緩和も日航の経営に影響を与えてきた。1998年に新規航空会社の参入に道が開かれ、2000年には航空法の改定で参入撤退が自由化されたため、新規航空会社は収益性の高い路線を狙って運航するようになった。その結果、日航や全日空の体力は低下し、地方路線では減便や高い運賃設定を余儀なくされた。

日米間の貿易摩擦から来る米国からの航空機導入の圧力も見逃せない。世界で最も数多くジャンボ機を購入してきたのは日航だ。米マクドネル・ダグラス社後にボーイング社が吸収合併のMD型機を機購入したが、ダグラス社救済のために機の購入圧力があつたことが経営幹部から報告されている。

日航は経営危機に陥っている現在でも、4年間で4千億円もの新機材導入を計画通りに進めている。

日航の経営問題は、これまでの航空行政のゆがみが表面化してきたものといえる。

また、航空輸送産業は労働集約型産業で、人間のかかわり方が品質、すなわち安全に大きな影響を与える。安全運航の視点を欠いた対策は再建に逆行する。

航空の公共輸送機関としての在り方も問われている。路線撤退にあたっては、代替輸送機関など総合的な交通体系の見直しの中で、関連する自治体との調整を十分に行うべきだ。

鳩山政権がこれまでのゆがんだ航空行政を抜本的に改め、民間航空が安全で便利な国民の足としての役割を果たせるような対策を打ち出すことを期待する。

以上

航空労組連絡会議長 山口 宏弥

やまぐち・ひろや 52年生
まれ、日航ボーイング747
機長。05年から、民間航空で
働くすべての労働者の労働者
組合として1万人で結成する
航空労組連絡会の議長。

識者 評論

日本航空の再建問題は鳩山
政権発足後、前原誠司国土交
通相の肝いりで「JAL再生
タスクフォース」が資産査定
などを行ってきたが、11月
末に突然の解散となり「企業再
生支援機構」に再建を委ね、
事実上、国の管理下で再建が
行われることになった。

日本航空再建問題 (3面)

経営、行政のゆがみ直視を

果となりかねない。

日航の経営危機の原因を究
明する場合は、日航の経営体質
と、これまでの国の航空行政
の在り方という二つの面から
の検証が必要とえる。

日航の経営体質について言
えば、これまでの放漫経営が
今日の資金繰りの悪化につな
がってきた。

行政の責任も重大だ。これ
まで国が過大な需要予測を立
て、新空港が次々と建設さ
れ、航空会社は採算がとれな
いことを覚悟で新規路線への
参入を余儀なくされてきた。

こうした新空港の建設を可
能にしたのが、着陸料や航空
機燃料税を原資とする空港
整備特別会計2009年度で5
280億円の仕組みだ。その結
果、世界一高い着陸料や外国
に例のない航空機燃料税の負
担が航空会社にかかっている。

航空事業の規制緩和も日航
の経営に影響を与えてきた。
1998年に新規航空会社の参
入に道が開かれ、2000年
には航空法の改定で参入退
却が自由化されたため、新規
航空会社は収益性の高い路線
を狙って運航するようになった。
その結果、日航や全日空の
体力は低下し、地方路線では
減便や高い運賃設定を余儀
なくされた。

日米間の貿易摩擦から来る
米国からの航空機導入の圧
力も見逃せない。世界で最も
数多くジャンボ機を購入して
きたのは日航だ。米マクド
ネル・ダグラス社後にボーイ
ング社が吸収合併のMD型機
を購入したが、ダグラス社救
済のために機の購入圧力があ
つたことが経営幹部から報
告されている。

こうした新機材導入を計画
通りに進めている。日航は
経営危機に陥っている現在
でも、4年間で4千億円もの
新機材導入を計画通りに進
めている。

日航の経営問題は、これま
での航空行政のゆがみが表
面化してきたものといえる。
また、航空輸送産業は労働
集約型産業で、人間のかか
わり方が品質、すなわち安
全に大きな影響を与える。
安全運航の視点を欠いた対
策は再建に逆行する。

航空の公共輸送機関として
の在り方も問われている。
路線撤退にあたっては、代
替輸送機関など総合的な交
通体系の見直しの中で、関
連する自治体との調整を十
分に行うべきだ。

鳩山政権がこれまでのゆが
んだ航空行政を抜本的に改
め、民間航空が安全で便利
な国民の足としての役割を
果たせるような対策を打ち
出すことを期待する。