

## 日航経営危機の背景に、日米構造協議と規制緩和 真の原因を正してこそ公共性と安全性は守られる

私たち航空労組連絡会（航空連）は、「日本航空の経営危機」に関する問題について見解を表明してきました。また、行政・各政党・記者会見などにおいても問題点と見解を述べてきました。現在、日本航空の再建にあたって年金問題などが解決のごとく日本航空・行政・マスコミ等で報道・宣伝されています。こうした再建にあたっての状況が進行している中で、航空連として改めて公共性・安全性を重視した立場からの見解が必要であるとして、①安全運航を基本とした再建②公共性を重視した再建③日本航空の労務政策の抜本的な改善、をとしての見解を表明いたしました。

以下全文です。

2009年11月26日  
航空労組連絡会

### 日本航空再建問題を契機に航空行政の抜本的改善を（見解）

日本航空の経営再建問題は、8月に有識者会議が発足しましたが、新政権によって9月17日に白紙となり9月25日には再建タスクホースが発足しました。しかし僅か1ヶ月後の10月29日にはタスクホースは解散され、現在は企業再生支援機構に委ねられています。また同時に政府内に「日本航空再建対策本部」が設置され、日本航空の再建計画は政府の監督の下に進められています。こうした中で、日本航空の経営危機問題が連日大々的にマスコミで報道されています。特に日本航空の企業年金の問題が集中的に報道され、あたかも企業年金が経営危機の原因で、年金の減額によって日本航空再建が実現できるかのような報道がなされています。11月23日には西松社長が記者団に「年金減額の可否が会社の存続に関わる」と説明、24日には前原大臣が「企業年金の減額の可否が支援機構の結論に影響する」と発言するなど、再建問題の論議が年金にのみ集中するという異常な対応が続いています。また人員削減策や地方路線撤退の報道も断片的に行われています。私たちは日本航空再建問題が、経営危機を招いた原因と責任が全くない労働者を犠牲にした対策が進められていることに危機感を抱きます。

私たちは、10月16日に前原国土交通大臣に対して「日本航空経営問題と航空行政の在り方について」の見解と要望を行ってきました。しかし、その後の再建への流れを見ると経営危機の本質が殆んど明らかにされていないことから、改めて日本航空の経営危機の原因と責任について、政府と日本航空が見解を明らかにすることを求めます。

また、日本航空の経営危機の原因と責任についての私たち分析と見解を明らかにしておきます。

#### 日本航空の経営危機の原因について

日本航空の経営危機は、9.11同時多発テロ事件とそれに続くイラク戦争、またSARSや原油の高騰、世界的な金融危機に端を発した経済危機や新型インフルエンザなどの外的要因加えて、日本航空特有の経営に問題があったと考えます。

##### —放漫経営も原因—

まず、これまでの放漫経営が危機の事態を一層深刻化させる結果を招いたということです。具体的には、1986年から1996年まで11年間にも及ぶドルの長期先物買い（1ドル約180円＝実勢平均126円、2017年まで損失処理）での2200億円の損失や、本業以外のホテル・リゾート事業への投資の失敗による970億円の損失などです。この二つの問題については、11月12日・13日の各労組の団体交渉で経営側が初めて今日の経営悪化の原因となったことを認めました。また1992年に計画され500億円を投じた本社ビルの建設や早期の売却問題、2007年度の国際貨物カルテル違反での172億円の罰金、また燃油先物のヘッジ損など経営判断の誤りも指摘しておく必要があります。

##### —根本には政府・航空行政に大きな責任が—

次に航空行政の根本的問題について指摘しておきます。

第一に、日本航空の過大な設備投資の問題が挙げられます。これには日米間の貿易不均衡解消を目的とした米国からの航空機購入の圧力を指摘しないわけにはいきません。端的な例がジャンボ機の購入です。日本航空はボーイング社から113機のジャンボ機を購入してきました。ジャンボ機購入数は世界一です。また93年からダグラス社のMD-11型機を10機導入しましたが、当初はダグラス社救済のため20機を購入するよう圧力があつたことを関係者が証言しています。経営危機の現在でも、2010年の羽田の発着枠増に対応する理由で新機材の大量導入を進めており、この4年間に4,000億円の機材投資計画を見直すことなく推進しています。

第二に、これまで国交省が進めてきた空港整備計画自体の問題があります。現在の第7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、政府や地元自治体から新空港への乗り入れ圧力を受け、不採算覚悟での就航も余儀なくされてきました。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 5285 億円の4割を占める高い着陸料など利用料の軽減、また航空関係の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おり、実需に基づいた予測に修正することが急務です。

このような航空行政を推し進める大本となっているのが、1990 年 6 月に最終報告が出された日米構造協議の結論です。報告書は米国の要求に応じ内需拡大を公約、総額 430 兆円（後の橋本内閣の下で総額 630 兆円に拡大）の公共投資基本計画を推進してきました。1980 年代アメリカは貿易と財政の「双子の赤字」に苦しみ、日本に対して「内需拡大」による貿易黒字の縮小をこれまで以上に求めていたことです。こうした状況が日本への航空機購入圧力となり、政府系金融機関が融資して、実需を無視した過大な航空機導入につながる構図を作り上げてきました。また内需拡大の要請では、公共事業として日本の滑走路総延長を 5 年間に 18%増加させる計画が策定されるなど、新空港建設の事業や滑走路の延長工事が次々と進められてきました。

第三に、航空の規制緩和問題があります。航空事業の規制緩和によって 1998 年には自社で整備能力を持たない新規航空会社の参入に道が開かれました。その後 2000 年には航空法の改定で路線への参入・撤退が自由化され、新規航空会社が高収益路線を狙って運航するようになりました。その結果、日本航空や全日空は幹線での利益で地方路線を維持するという内部補助が不可能になり、不採算路線の維持が困難な状況が続いてきました。

こうした原因に加え、日本航空がナショナルフラッグキャリアとして利益の上げにくい国際線の展開や、日米間の不平等な航空協定下での競争を強いられてきたことも指摘しておく必要があります。

日本航空の経営危機は、日本航空経営と自民党政権下で長期にわたって進められてきた日米構造協議と規制緩和政策に基づく航空行政が、航空企業の経営基盤を弱めてきた大きな要因です。私たちは、これまでの政権が進めてきた誤った航空政策の根本にメスを入れ、原因を除去することが現政権の責任と考えます。

## 日本航空再建に関する要望

私たちは、日本航空の再建を進めるにあたり、まず明確にすべきは危機に至った原因と責任を明らかにすることであると考えます。しかし今日に至るまで、断片的な発言やそれを踏まえた報道はありますが、日本航空の経営者からも、国土交通省などの政府や関係機関などからも、危機に至った原因と責任について分析・解明したものは、明確な形で示されてはいません。

私たちは、日本航空が経営危機に至った原因と責任を国民の前に明らかにするとともに、再建を進めるに当たっては、以下を重点に置いた再建策を策定されるよう要請するものです。

### 1. 安全運航を基本とした再建策を

航空法第一条は「輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」と規定しています。再建にあたって安全性の確保は最重要課題です。また航空輸送事業は労働集約型の産業です。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などは安全に直接影響を与えます。人員削減や個々人のモチベーションの低下につながる再建策は安全に逆行する結果となり排除すべきです。

### 2. 公共性を重視した再建策を

民間航空は公共交通機関です。規制緩和の流れの中で、競争原理が持ち込まれ日本航空は 1987 年に民営化されました。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。日本航空の再建では、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。また国民が等しく交通権を確保していくためには税金の投入も必要と考えます。

### 3. 日本航空の労務政策の抜本的な改善を

政府は日本航空の 40 年以上に亘り続けてきた組合敵視・分裂・差別の労務政策を根本的に改めさせるべきです。2007 年 2 月には客室乗務員を対象に社内で極秘に「監視ファイル」が作成されていたことが明らかとなりました。また東京都労働委員会からは、管理職による脱退勧奨や組合所属による昇格差別が違法であるとして、相次いで不当労働行為救済命令が出されました。安全運航の基本であるチームワークを害し、組合対策を優先する労務姿勢は根本から改めさせる必要があります。国交省が労使自治（労使問題不介入）を主張するのは当然ですが、第三者機関で判断されたことについては、企業に対して強く指導することが国の責任です。

私たちは、今回の日本航空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と日本航空の労務政策を根本的に改め、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改めて求めます。

以上