

日航経営問題と航空行政の在り方について要求書を提出

航空連は、「日本航空の経営問題」に関して、法的整理が進められようとしている中、原因や責任を明らかにせず、労働者に犠牲を強いる再建策で対応しようとすることに危機感を感じており、改めて国土交通省へ要求書を提出し、記者会見を開きました。以下、要求書の全文です。

また、例年実施している航空局長との新年の顔合わせも実施しています。

2010年1月14日

国土交通省
大臣 前原 誠司 殿

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（要求書）

日本航空の経営再建問題については、現在、企業再生支援機構に委ねられ、政府内にも「日本航空再建対策本部」が設置され、政府の監督の下に再建計画が進められています。こうした中で、連日日本航空の経営危機問題が大々的にマスコミで報道されています。その内容は、日本航空の経営危機は企業年金が原因であり、前原大臣や西松日航社長の「年金減額の是非が会社の存続に関わる」との趣旨の発言が取り上げられるなど、再建問題の論議が年金のみに集中する異常な状況が続きました。しかし現在は、年金減額同意の有無に関わらず法的整理をする方針となっており、年金減額が日本航空再建の可否を左右するものでないことが明らかとなっています。

昨年12月に「日本航空安全アドバイザーグループ」がまとめた新提言書は「守れ、安全の砦～危機の中でこそ問われる一人ひとりのモチベーション～」と題され、その中には“社員の活気や意欲、～(中略)～はすべて安全の基盤である”“現場のひたむきな努力とモラルの高さが、日本航空を支えていることを改めて実感した。安全を保ち、利益を上げるのは現場である”と労働者のモチベーションが安全性を左右する大きな要因であると指摘しています。また、タスクフォースの調査報告書をまとめる際には、“日本航空の現場、若年層の給与は決して高くない。危機報道の中でも安全面で大きな問題を起こしていないのは、現場で働く人のモチベーションの高さ”と、日本航空の労働者を評価する論議がされたと伝えられています。

私たちは、日本航空再建の鍵を握り、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ることに大きな危機感を抱いています。現時点においても、これまでの政府・航空行政のあり方や日本航空の放漫経営など、経営危機の真の原因と責任が全く明らかにされておりません。

つきましては、日航再建に向けて、私たちの要求と質問を下記の項目に纏めましたので、真摯にご検討されるよう要請いたします。

記

1. 安全運航と公共性の維持・確保を再建計画の柱に据えること。
 - ① 再建策といえども、安全性を後退させる「合理化」は絶対に実施しないこと。
 - ② 国内線の不採算路線の整理等については、地元の声を重視するとともに、交通体系を総合的に捉え、代替交通機関の有無等を考慮し公共性の後退をきたさないよう十分配慮すること。
 - ③ 国際線の整理等については、企業間提携等も考慮し、利用者利便が後退しないよう十分な配慮を行うこと。
2. 私たちは、日本航空が経営危機に陥った原因は、日米間の貿易不均衡解消を目的とした米国からの圧力、国交省が進めてきた空港整備計画、さらには日本航空の放漫経営にあると考えていますが、国交省としてはどう考えているのか。
 - ① 再建計画立案の前提となる日本航空が危機に陥った原因と責任を明確にすることは国民に対する義務と考えますが、どう考えているのか。
3. 現場で日々運航に携わり安全を支えている JAL グループの社員に人員削減や労働条件の改悪等、安全運航を脅かすような「合理化」はすべきでないと考えます。そのために
 - ① 全グループ社員の雇用を確保すること。
 - ② 労働条件の改悪は実施しないこと。
 - ③ 労働条件の変更等については、関係各労組と話し合い、合意の上実施すること。
 - ④ 日航から組合敵視、分裂・差別の労務政策を一掃し、人権が尊重され、憲法や法律が職場の隅々に行き渡った民主的な職場作りを進めること。
4. 空港建設とその財源の問題、また今日までの航空の規制緩和政策を検証し、今後の航空政策を明確にすること。

以上