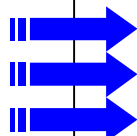


真の原因解明なくして再建なし！

シリーズ「日航経営危機を読み解く」②

「日航経営問題を読み解く」



- 第1 「真の原因」その1 日本航空の放漫経営
- 第2 「真の原因」その2 歪んだ航空行政
- 第3 「『国民目線』をそらせているもの」その1 銀行
- 第4 「『国民目線』をそらせているもの」その2 マスコミ
- 第5 いわゆる年金問題について
- 第6 民主党政権が行うべき事

第2 「真の原因」その2 歪んだ航空行政

1. 日航経営危機の原因になっていることは明らか

(1) 報道も取り上げる航空行政の問題

日航の経営問題が、これほど大きく取り上げられる理由は、単純に一民間企業の出来事に留まらないからです。

09年11月1日の「朝日新聞」に「国頼み許した航空行政」に問題の構図を解説した記事がありますので紹介します。

政治や行政の関与も、日航の経営をゆがめた。『滑走路の整備を宜しく』。国交省幹部は、ある政治家から地元空港の整備予算をつけるよう求める電話を受けた経験を語る。予算は翌年度、計上された。

これまで全国で整備された空港は97。そのうち、国交省が発表した国直轄26空港の収支(2006年度)によると、営業赤字は4空港だけだ。

空港整備には、社会資本整備事業特別会計の空港整備勘定(旧空港整備特会)を通じ、航空会社が支払う着陸料や航空機燃料税がつき込まれてきた。2009年3月期決算で日航が払った着陸料などの空港施設利用費は1231億円。もし半額なら、同期の営業赤字508億円は黒字化する。

不採算空港には、政治家や国交省が就航を促した。日航グループの今年4～8月の輸送実績によると、151路線中109路線は搭乗率が60%以下。36路線が50%未満た。

(2) 日航は民間企業ではなかった

つまり、航空運送事業を営むための多額の「税金」と、「不採算路線」の押しつけが根本原因であり、およそ民間企業としての経営の自由はなかったのです。まさに日航は国交省“下請け”企業という例えが良く当てはまるのです。

2. 背後に存在したものを追及する必要がある

今のところ、日航の経営問題は、現経営陣の辞任、OBの年金減額、現役社員の労働条件切り下げに報道の焦点がありますが、今後、歴代の日航経営陣、航空行政に携わった運輸省、国交省関係者及び政治家にも追及の領域を広げ、経営にどのように関与したのかを詳細に分析することが、今回の様な問題を再発させないために必要であり、その追及が現民主党政権やマスコミに求められていると考えます。

なぜならば、航空産業は国民にとっての公共交通機関(公共性)であるとともに安全を最優先とする産業であるからです。

第3 「『国民目線』をそらせているもの」

その1 銀行

1. 日航は借金を返してきた

日航は2004年より現在まで約5000億円の返済と、1316億円の利息を支払っています。

ここ数年有利子負債の残高及び支払い利息

	残高	利息
2004年3月	1兆3256億円	285億円
2005年3月	1兆3185億円	248億円
2006年3月	1兆2364億円	218億円
2007年3月	1兆0161億円	190億円
2008年3月	9196億円	200億円
2009年3月	8052億円	175億円

2. 銀行への公的資金投入時の状況

2000年4月に行われた預金保険法の改正で、公的資金投入の規模が70兆円と拡大しました。この目的は破綻銀行の債務超過での「穴埋め」、不良債権等の「買い取り」、銀行への「資本注入」です。このうち「穴埋め」には約9兆4000億円が使われ、これは国民に返ってきません。

3. 大株主としての銀行

日航には銀行も大株主として名を連ねていますが、「株主」としてこれまでの日航経営の判断や、真の再建につながる意見が聞こえてきません。株主総会当日、労働組合が毎年「真の原因」を訴えていたことは知っていたはずであり、大株主として追及するチャンスがこれまで十分にあったはずで、これまでの株主として果たしてきた役割を明らかにされるべきだと考えます。

第4 「『国民目線』をそらせているもの」

その2 マスコミ

1. いわゆる「8つの労働組合」について

航空会社は歴史的に職能別組合で組織されていることが多く(エールフランスは19組合、スカンジナビア航空は38組合)、決して珍しいことではありません。また海外では航空産業別組合が各航空会社との交渉を一括して請け負い、それぞれの協定書類の締結に寄与しているのが現状です。一企業に一組合が内包され、それぞれ分立し、協議する日本の方がむしろ珍しい形態といえます。

報道では、8つの労働組合それぞれが互いの足を引っ張り合い会社のリストラ策を邪魔しているかのような物の言い方がなされています。確かに会社に物申しているのは事実です。なぜならば

「労働条件の維持向上」、及び「経営の監視」が労働組合の存在意義だからです。会社のリストラ案に物申しているのは、その内容が会社再建に全く寄与せず、運航の安全及び従業員の生活を脅かすもの以外の何ものでもないからです。

JJ7 労組は組織形態よりも、どのような理念に基づき行動するかが労働組合のあり方として最も大事なことでと考えています。一つの組合になるための組合規約や要求の擦り合わせなどは実行可能な案件ではありますが、今のところ必要ないと判断しているに過ぎません。

2. 労組の反対でリストラがうまくいかなかった？

1990年代には「勤務協定」「賃金協定」など20年以上守られてきた協定書、確認書、覚書類について一方的に破棄され、最近では、2年間基本賃金8%カット、勤務・人事賃金制度等の改悪、超低額一時金、季節特別休暇3日の3年凍結、退職金カット、基準内賃金5%カット、早期退職による大量の人員削減、整備部門別会社化など、JJ7 労組が強く反対する中、会社の提案通り実施されてきたのが事実です。

3. 「パイロットに代表される高コスト体質」について

これは1970年代からずっと続いており、航空労働者は高い労働条件で厚遇されているという趣旨ですが、客観的な比較や、根拠や、どのレベルが標準なのかの議論がないのが特徴です。パイロットについては、その額が非現実的な水準で報じられており、多大な誤解を招いています。有価証券報告書に書かれている内容を参照すべきでしょう。

また旅客サービスやバゲージハンドリングを担うグループ会社職員には手取りが15万円前後の水準の労働者が多く、毎年10~20%の離職率となっています。昨年末の一時金がゼロとの回答が示され、航空を支える現場職員の生活は日航本体以上に破綻の危機に直面しています。

1970年代に25%近くあった売上高に占める人件費の割合も、最近では14.9% (2008年12月17日「日経」)と大きく切り下がっています。なお、この記事では「その他」の項目が28.5%と他社を圧倒しており (ANA21.3%, NW20.0%, BA17.8%, SQ15.8%)、人件費が主原因でないことは明らかな状況です。

09年11月17日発行WEB版日経BP SAFETY JAPAN、森永氏「日本航空再建の秘策を示そう」の中で、「小型機のパイロットは年収300万円がいい」と述べておられますが、09年2月に墜落したコンチネンタル航空のパイロット (実際はコンチネンタル航空の運航を受託したコルガン航空に所属) は氏の指摘する給与水準で、十分な訓練も受けられず、生活のため十分な休養を取らずに乗務を行っていたことが米国国家運輸安全委員会で指摘されています。パイロットの人件費が、日航経営問題にどのような影響を及ぼしたか解説がないまま、生活保護同然の年収でかまわないとする主張は、低労働条件が運航の安全にもたらす影響について関知しないまま放言しているように思え、大変残念な限りです。

4. ようやく出てきた日航の暗部を伝える報道

「JALを食い物した悪いヤツら」(09年10月16日号「週刊朝日」)、「JALにタカった政治家・官僚・マスコミ」(09年11月28日号「週刊現代」)などと刺激的な見出しがマスコミを賑わせています。こうした体質は長年日航には存在しており、98年に発生した「総会屋利益供与事件」などをきっかけに、多額の「株主優待券」が裏金作りに使われている実態が明らかとなり、業界と政治家との癒着が白日のもとに晒されることで、違法・腐敗・不正が一扫され、日航再建のチャンスでしたが、結局はマスコミも接待などもあり、根本的な解決への報道までには至りませんでした。

5. 「経営施策」と「安全」は不可分

2009年11月23日朝日新聞は「再び翔べるか」と題し、4面を割いて日航問題を報じています。そこに「経営が傾くと安全は脅かされるのか」と題されるコラムがあり、「経営難や低運賃が事故

に直結するとは、必ずしも言えそうにない」、「(米国)大手4社いずれも連邦破産法11条に基づく会社更生手続きの適用を受けた。だが、今のところ、経営難と結びつくような4社の事故は起きていない」としています。さらに、「USエアウェイズ機は今年1月、ニューヨークでエンジンが壊れる事故があったが、原因は鳥の衝突だった。機長の機転によって無事に着水し、『ハドソン川の奇跡』と呼ばれた」と続けています。統計上有為な死亡事故がない、破産しても事故は起きていない、破産した会社の飛行機のエンジンが壊れても、機長の機転で無事だったという言い方で「大幅なリストラをしても人身事故は起きないから大丈夫」という論旨を展開するのは、あまりにも現場を見ていない考え方です。

なお、同じ朝日新聞が、2009年2月26日に「リストラが空の安全脅かす」「『奇跡の機長』が米議会で証言」と題して、当該機の機長であったサレンバーガー氏の議会証言を報じています。氏は「航空会社のリストラが安全性を犠牲にしている」、「同時多発テロで経営難に経済危機が追い打ちをかけ、経験豊富なベテランが次々と現場を去っている」と指摘しました。

6. 地方紙と中央紙のまるで違う対応

日航経営危機問題に関する航空連議長の主張が11月4日の各朝刊に掲載されました (熊本日日新聞、佐賀新聞、高知新聞、山陽新聞、山陰中央新報)。「放漫経営、行政のゆがみこそ原因」と題された内容は、ほぼ原文通りに掲載されていることから、地方に於いては航空連の主張が十分に理解され、路線撤退に伴う公共性、利便性の低下を深刻に受け止めていることが読み取れます。しかし、同様の主張の掲載を中央紙に求めても、様々な理由で拒否されました。

7. 今後予想される「三方一両損」の論調について

公的資金が投入されて後、マスコミの興味はいったい「どのくらいリストラされるのか」という点だろうと思われれます。おそらく、「税金が投入される、経営陣は刷新される、銀行は債権放棄を受け入れる、地方の利用者も不便を強いられる、だから労働者もOBも何らかの痛みを受けて当然」とのいわゆる「三方一両損」の理論で労働者やOBを追い込んでいくと思われれます。

しかし、本件で労働者にどのような罪や咎があったのでしょうか。労働者は会社の事業計画に基づいた業務命令に従ってきたのであって、経営に参画する権限など一切与えられていないからです。組合が事業計画や路線の収支状況を都度追及しても経営は意見を聞き入れてきませんでした。

また、毎年1200億~1700億円にも上るとされる「公租公課」の問題を追及してきたのは労働者とOBです。行政は、航空連や日航の組合からの申し入れや要請など何度も実情を耳にしたはずであり、航空行政を改めるチャンスがありました。航空政策策定に係わりたいと航空連から度重なる要請を受けていながら拒否してきました。

日航経営問題で問題を追及してきた「労働者やOB」、そして「地方の利用者」も「一緒にその責めを負うべき」とされる枠組みの外に位置づけられるべき存在であると航空連は考えます。

「三方一両損」論調の報道の在り方は、決してあってはならないと考えます。

8. マスコミがやるべきこと

マスコミは日航経営問題の「真の原因」を追及すべきです。また労働者に関する事、労働条件など数字やデータなどを紹介する場合は、有価証券報告書や、組合への問い合わせなど確認を取るべきであり、「・・・と言われている」と言った根拠が不明な記述は避けるべきです。また「国民目線」という言葉を使うのであれば、航空連の主張を地方新聞のように原文で掲載し、それに対する意見をまとめてからにしていきたいと思えます。創業以来日航はどのような経営をしてきたのか、どのような人物や組織が日航に係わっていたのかを洗いざらい明らかにしていく努力を希望します。かなりの障害が立ちちはだかることもあるでしょうが、ジャーナリズムの存在意義をかけて実態を暴くべきです。

次号に続く!