

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」③

「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5 いわゆる年金問題について

1. いつのまにか経営悪化の原因にされてしまった

日航経営が09年5月に提案した内容は、退職給付債務を1600億円削減して特別利益に880億円、未認識債務の削減に720億円をそれぞれ配分し「借入金を要請する上での企業体力的な信用材料とする」というものでした。

ところが前原大臣が「OBの年金がレガシーコスト（負の遺産）」と発言（2009年11月6日）し、更には「バケツに開いた穴」（再建関係者）（2009年11月12日「東京新聞」）と報じられるなど、経営悪化の原因とされてしまいました。真の原因追及が置き去りにされ、OBは完全にスケープゴート（身代わり）にされてしまっている有様です。

2. 経営は全く説明責任を果たしていない

企業年金の減額にはOBと現役社員それぞれに3分の2以上の同意が必要とされています。経営が「企業年金支給額が半額を下回るような改定をしたい」と提案したのが09年5月12日ですが、実質的に説明会らしき形態が取られたのがテレビでも大きく取り上げられた11月23日ですから、半年も放置したことになります。一方、現役社員に対する説明は12月に入ってからです。

年金減額訴訟で話題になるNTTの案件でさえ、数多くの説明がなされたとのことです。事態を難しくした日航経営の責任は重大です。また政府は特例一時金を選択しても減額する「特別立法」も検討されているようですが、まさに受給権の侵害です。

日航経営は「再建の道筋」と「将来への展望」を示すことで賛成が得られるよう誠意を尽くして対応すべきです。政府もその観点で指導すべきです。

3. 企業年金減額の道筋を探る深慮遠謀が背景にある

（1）「原因でない」年金の減額に、なぜこれほどこだわるのか

09年11月16日の日経新聞では、「人ごとではない年金減額」と題し、以下の様な記事を掲載しています。

「近年の経済悪化で、想定した利回りを稼げない企業が増えて
います。本紙調査によると、2009年3月期の主要上場企業400
社の積み立て不足は総額13兆円と、前の期の2倍に急増しま
した。（中略）そこで経営が苦しくなった企業が従来の約束を
覆し、OBなどに年金減額を頼むケースが現れているのです」

その他、週刊ダイヤモンド（2009年11月21日号）「JAL再建で勃発した給付減額紛争の行方」の掲載記事では、「積み立て不足が13兆円 制度変更も足かせに」「退職一時金が半額に削減された企業も現れる」「あなたにも降りかかる退職金・年金を襲う危機の深層」等々と企業年金の危機の構図を解説しています。

（2）積み立て不足は何も日航に限った話ではない

日航以外にも多くの企業で積み立て不足を相当程度抱えており、資産があるから問題になっていないだけで、資金繰りが悪化して事が表沙汰になったときに、バランスシートを見れば退職給付債務が目立つ存在になるだけのことです。2009年3月時点の、主な企業の有価証券報告書から算出した積立不足を紹介します。

現在は、退職給付の積み立て不足が今は未認識債務として年単位の時間をかけて処理していけば良いとされていますが、IFRS（国際財務報告基準）が公式に導入されれば、負債としてバランスシートに計上されることになり、即座に経営が悪化する事態が引き起こされます。それこそ日航と同じ問題が日本の至る所で同時多発的に発生することになるでしょう。

日立製作所	1兆818億円
東芝	7201億円
トヨタ自動車	6538億円
三菱電機	5938億円
ホンダ	5619億円
NEC	4944億円
富士通	4648億円
東京電力	4529億円
日産自動車	4299億円
パナソニック	4083億円
日本航空	2412億円

09年有価証券報告書より算出した
主な企業の積み立て不足

憲法で規定する「財産権」、「OB、現役社員の反対」「経営陣の責任追及」と言った予想される障害がどのようにクリアにされ、どのように「減額への道筋」がつけられるのかを、各企業が固唾をのんで見守っている情勢と思われます。

第6 民主党政権が行うべき事

1. 前政権下の航空行政を総括することが必要

（1）空整特会を問題視した前原大臣の発言への期待

航空連は、前原大臣が今回の日航経営問題を受けて、これまでの航空行政、とりわけ「空整特会（空港整備特別会計、現空港整備勘定）」に切り込む発言をされたことを高く評価しています。その他異常に高い「着陸料」など、長年追及してきた問題が白日の下に晒され、これからの航空施策の改善が大いに期待されると考えます。

そのためにも、前原大臣の指揮の下、以下の項目の総括及び方針を、国民に広く説明されることを強く希望いたします。

- ① 「公租公課」がなぜ生み出されてきたのか
- ② 空港乱造に至った1990年の「日米構造協議」の狙い
- ③ 「一県一空港」の方針と地元自民党運輸族との癒着の構造
- ④ 「甘い需要予測」が許された背景
- ⑤ 貿易不均衡是正に利用された日航の機材購入計画の実像
- ⑥ 運輸官僚の航空会社への天下りの歴史
- ⑦ 航空の「規制緩和」の総括
- ⑧ 今後の航空政策
- ⑨ 日本の将来の「総合交通体系」

特に⑧に関連して、11月18日の衆院国土交通委員会における、前原大臣及び自民党三ツ矢議員の発言をご紹介します(2009年11月19日「WING DAILY」より)。

前原大臣が以前より空港整備勘定の見直しに踏み切ることを見直しているが、依然としてどのような形で見直されるか明らかにされていない。三ツ矢議員は空港整備勘定の見直しをどのような形で行うのかについても質問で言及した。それに対して前原大臣は答弁の中で「政府全体の特別会計の改革は再来年になる」としたうえで、「空整特会があるために空港整備がやられてきたということは否めない。そこは切り離す。JAL、ANAにしても年間1000億円以上の空港使用料を支払っており、相当な経営の重荷」として、新たな空港整備は抑制しつつ、空港使用料などを世界的に競争力強化のために引き下げていくとした。

つまり、空港整備を航空会社に大きく負担させる手法が基本であったということです。過大な需要予測を立て、空港建設を推進する施策に狂奔できたのは、航空会社に大きく負担させることで乗り切れるであろうという発想故です。

(2) 造ってしまった空港をどうするか

日本に約100ある空港のほとんどが需要を下回り、経営難に陥っています。日航の経営問題と併せて、公共性と空港への公的資金投入の是非が問われることとなります。航空行政に係わった官僚や政治家の責任はどのように果たされるのでしょうか。この「歪んだ航空行政」を招いた航空審議会、運輸審議会、運輸政策研究機構といった有識者組織の責任もまた重大です。

また同時に廃港の危機に晒される各自治体とは十分に協議しながら、全体に理解を得られる施策を講じる必要があります。「地方が誘致したのだから、国に助成を求めることがあってはならない」と言った趣旨の発言を前原大臣はされているようですが、これまでの歴史に照らせば「政府の責任逃れ、地方への押しつけ」と言わざるを得ません。

2. 航空労働者を大切にすることが「国益」にかなう

(1) 外国他社が日航に激しく資金供与を申し出る理由

IATA(国際航空運送協会)の予測では、リーマンショックからの航空需要の回復は2012年以降ですが、唯一2011年から回復し、その後大きな成長が見込まれる地域がアジアであるとしています。昨今アメリカン航空やデルタ航空が、多額の資金供与を日航に申し出て支援を表明する報道が盛んですが、日航の経営陣を救うつもりではなく、アジアに巨大な路線網を持ち、羽田と成田に多くの発着枠を持っている日航のインフラが狙いと言えます。

(2) 航空労働者を確保することが大切

2010年に羽田が運用を拡大し、アジアゲートウェイ構想、日米オープンスカイが進捗する中、アジアへますます世界の目が注がれる展開となるでしょう。景気には波があり、この世界的不況はいずれ収束します。その時に自国の航空産業を支える労働者をどれだけ確保できるかは、国益上大きな前提条件です。10月末を持って役割を終えたタスクフォースのメンバーが、日航の社員の持

つ大きな潜在力を新聞紙上で語っておられました。1万人を越える削減案が報じられる中、多くの航空労働者が航空産業から離れてしまう恐れがあります。

労働者はこのまま大切に自国で確保し、一方で日航の経営陣を刷新、そして過去の航空行政を抜本的に改善することで、日本の航空産業は大いに発展し、「国益」を生み出すことでしょう。

3. 年金問題の改善が期待されている政権である

いわゆる『消えた年金』問題は、日本に衝撃をもたらしました。日航のように企業年金が削減されると、年金生活者は公的年金だけではなく、かつて自分の勤めていた会社の経営状況を心配しながらの老後を送らねばなりません。

また、企業年金の減額により、ますます公的資金に掛かる比重が増すこと、生活が立ち行かなくなった場合の生活保護の手当、減額反対を求める訴訟の増加などが予想され、社会的コストは増加する懸念があります。さらに、老後の不安が顕在化すれば、国民はますます消費に消極的になることが予想され、国の経済が冷え込むことになるでしょう。民主党政権の果たすべき役割は「安全で安心な老後の生活設計を確立すること」にあるはずです。

4. 民主党結成前から問題を指摘してきた

すでに航空労働者は今日の状況を予測し、警鐘を鳴らしてきました。異常に高い「公租公課」、航空経営と利用者にとって重い負担となる「空港整備特別会計」、安全を脅かす「規制緩和」、空港乱造につながる第8次まで行われた「空港整備5カ年計画」、多くの乗務員を乗務中断に追い込んだ「一方的な乗務時間制限の延長」、一極集中、地方切り捨てにつながる「路線の参入撤退の自由」、責任の所在が不明確になりチームワークの醸成を阻害する「管理の受委託」等、追及してきた問題を挙げれば切りがないほどです。

1998年に結成された民主党は、結党以前からこのような問題を追及してきた人たちがOBや社内に数多く存在することに留意し、彼らの声に耳を傾けるべきです。

5. 交通基本法の理念を具現化すべき

現在提出に向けて準備されている『交通基本法案』には「移動に関する権利を明確化し、全ての国民に保障する」という理念が語られています。日航の路線撤退で多くの地方の利用者が不便な状況が強いられていきます。確かに造りすぎた空港は前政権のレガシーコストですが、具体的に切り下がった利便性の補完や不採算に陥った空港の処理に当たるのは現民主党政権です。地方空港の利用者を放置することなく、国を挙げて「路線網の確保」、「国民の足の確保」に努めるべきです。

6. 結言「安全が全て」

航空労働者は今日の状況に至る恐れをこれまで懸命に政府や行政に訴えてきました。危機に至った「真の原因」への手当が全くなく、将来への展望が示されることもないまま、人員削減、労働条件切り下げが行われれば、労働者のモチベーションを大きく低下させます。「政権交代」で私達が抱いた、前政権の責任の所在を追及することへの民主党に対する期待も急速に冷え込むことでしょう。

航空機一便飛ばすのに数多くの方が係わり、それぞれのプロの技術を結集して初めて実現します。航空はその意味では「労働集約型」産業と言え、一般的な民間企業の破綻処理と同列で扱えば、安全上の危惧が大きく顕在化します。

航空連は、実質的な経営責任者は「政府」であるとの認識に立っております。日航の労働者に下されようとする手続きの一つ一つを注視、検証し、問題を追及していく所存です。

現民主党政権におかれては、「大所高所が本当に意味するものは何か」を良くお考えいただき、「国民生活の安心・安全」と「国益」に叶う施策の実行に留意されますよう強く要請するものであります。

以上