



スカイマーク社の経営破綻と事業再生に関する日乗連見解

スカイマーク社は2015年1月28日、臨時取締役会において民事再生法適用を申請することを決議し、東京地方裁判所に申請しました。会社資料によれば、エアバス社のA330型機のリース、急激な円安、燃料費の高止まり、そしてエアバス社のA380型機契約破棄による違約金の支払いの可能性を民事再生法適用申請の理由にしています。今後、投資会社インテグラルとANAホールディングを中心とした支援企業の指導を受けながら、東京地方裁判所と監督委員の監督のもとに民事再生計画が進められることとなります。

1997年以降、アメリカのオープンスカイ政策に追従する形で、日本政府の主導による航空規制緩和政策が進められました。それは、「新規参入により競争環境が高まれば、価格破壊が起こり利用者の利便性が高まる」との思想の下、航空運賃設定の一部自由化、自社整備原則の廃止等により新規航空会社の参入規制を緩和することに主眼を置いたものでした。この規制緩和を受けて、既存3社(JAL、ANA、JAS)とそのグループ会社よりも大幅に安価な価格設定を看板にスカイマークエアラインズ(現スカイマーク)、北海道国際航空(現AIRDO)、スカイネットアジア航空(現ソラシドエア)が相次いで就航しました。これら新規3社は「飛行機がより身近な存在になる。自由競争によってサービスが向上する」ともてはやされましたが、実態は国土交通省の指導を受けた既存3社が航空機整備を受託することで運航をサポートするなど、「官製自由競争」の色合いの強いものでした。日乗連は当時「行き過ぎた規制緩和は航空の安全に悪影響を及ぼす。事故が起こった場合の被害は甚大である」との危惧を表明してきました。しかし残念ながら、「安全を軽視し事故を起こすような航空会社は市場原理によって淘汰されるのだから、競争環境が強まる程航空会社の安全意識は高まる」といった、経済原理のみを重視する識者の意見が主流となっていました。

このようにして、ある意味時代の寵児として参入した新規航空会社ですが、既存3社による対抗運賃の設定により苦戦を強いられたことで、2002年には北海道国際航空が民事再生法の適用を申請、スカイネットアジア航空は2004年に産業再生機構の支援を受ける事態となり、ともにANAの支援を受けて事業を再生しています。スカイマークエアラインズも、2003年には累積赤字が130億円に達し、東証マザーズの上場廃止の危機に瀕したことから、IT企業からの増資を受けることで事業を存続しました。

また、安全問題に目を向けると、2000年以降、既存、新規に関わらず各社で運航や整備に関してトラブルが発生しており、航空局からの嚴重注意、改善計画の指導、業務改善勧告などが出されている実態があります。つまり、行政主導で進めてきた「日本版オープンスカイ」は、当初想定していたような運賃面と安全面での効果を得ることが出来なかったばかりか、新規3社が全てANAの影響下に入るという「市場の寡占状態」を引き起こすだけの結果となりました。実は規制緩和が、結果として大資本の更なる市場の占有を進めるという事態は、「オープンスカイ本家」であるアメリカで既に起こっていることでもあります。

スカイマーク社における労働組合運動は、会社設立から10年を経た2007年4月に、ようやくスカイマーク乗員組合が結成され、日乗連に加盟したことで始まりを迎えたかに見えました。しかし、乗員組合設立当初からスカイマーク社によって行われた執拗な不当労働行為や様々な圧力により、正常な組合活動の機会を奪われてしまいました。その結果、2008年にはパイロットの社外流出による、定期便の大量欠航という社会的問題を起こしています。また、機長昇格や副操縦士昇格後に他社に転職した元スカイマーク所属乗員に対する訓練費の返還請求問題も起きています。

企業の再生には、そこで働く労働者の高い職業意識と再生計画実現へ向けての労使間での連帯感が必要です。そのため、スカイマーク社のこれまでの労務姿勢は改めなければなりません。2010年から行われたJALの会社更生では、管財人が不採算部門の切り捨てによる事業規模の縮小と、航空機など資産の過小評価によって短期間で財務を立て直す一方で、JAL経営は労働組合敵視の労務姿勢を改めることはありませんでした。労働組合からの反対の声を無視して整理解雇を強行し、人員、人件費の過剰な削減を行いました。それが結果として、現役パイロットの大量流出による人員不足という新たな事業リスクを引き起こしています。この5年間ですでにグループ内では250人以上が職場を去り、60歳を超えるパイロットの雇用を始めなければならない状況が生まれてきています。

スカイマーク社の再生においては、財務上の立て直しは勿論のこと、労働者がこれまで以上に生き生きと働けるような健全な労使関係を築いて行く事も不可欠です。JAL再生過程で行われた、退職強要や労働組合への支配介入、恫喝といった不当労働行為は再生後の事業運営と運航の安全に必ず悪影響を及ぼします。日乗連は、スカイマーク社が労働者と十分な協議を尽くし働く者の権利も守り、一日も早い健全で安全運航第一の再生を進めるよう求めます。

以上