



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
IND 委員会

〒144-0043
東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274

www.alpajapan.org

Date 2011.2.21

No. 34 - 67

平成23年2月2日 第177回国会 衆議院予算委員会報告

「日本航空の企業再生についてただす」

日本共産党志位委員長の質問と答弁の抜粋

稲盛会長の国会に参考人として召致を要請

菅総理:「(JAL 再生は)安全性が大前提でなければならない」

【志位議員】日本航空の再生計画の下で1万6千人の人員整理が行われている。人員削減のすべてを否定するものではない。空の安全を確保することは政治が直接に責任を負わなければならない。再生の大前提は安全という政府の立場を確認する。

【菅総理】公共交通であるし、航空という極めて安全性に気を配らなければならない分野であり、安全性が大前提でなければならないと考えている。

【志位議員】安全が大前提だと言われた。日航安全アドバイザーグループがまとめた新提言には「安全への取り組みは財務状況の影響を受けてはならない」と高い見識が書いてある。この点で稲盛氏の発言をみると重大な危惧をもつ。日経のインタビューで「一年前は安全が第一だったが、今後は数字に強い人材を育てる」と発言している。総理は、大前提は安全だと言ったが、食い違いがあると思うがどうか？

【大島国交相】物作りでもあるいは航空という乗り物でも、安全第一ということが大前提である。そういう方針で会社の更生に当たって頂きたいと考えている。

【志位議員】その安全第一という考え方と、齟齬をきたす発言ではないかと総理に聞いている。

【菅総理】私の理解では、これまでの日航の状況は、安全も勿論あるが、困ったときには国または政治が助けてくれるという意味で親方日の丸で、利益というものに対する対応能力がなかったという趣旨のことはお聞きしていた。安全との関係でそれを軽視したということではなく、親方日の丸的な体質が強かったことに対して、もっと民間企業としての経営能力を強めたいという趣旨で言われたと推察している。



<(人員削減の実態を)詳細には承知していないではすまされない>

【志位議員】安全の軽視ではないというが、稲盛氏のもとで安全の層を厚くしてきたか薄くしてきたか事実を見てみる。第一は日航が年齢の高い人から退職強要と整理解雇を行ってきたという問題だ。55歳以上の機長がいなくなっている。これは機長の年齢構成をグラフにしたものだ。上が日航で下が全日空だ(図一1)。ベテラン機長がいなくなっている。全日空と比較すると違いが際立つ。総理はリストラ解雇によって、こういう年齢構成になっていることを知っているのか。

【菅総理】この表によって「ああ、こうなっているのか」と分かったが、人員整理が具体的にどういう形で行われているのか、詳細には承知いたしていない。

【志位議員】全体の状況は知らないではすまない問題だ。空の安全は国が責任を負っている問題だ。経験がいかに重要か。事故調査報告書も読んだが、ハドソン川の奇跡では、エンジン停止から着水まで3分30秒で、乗員は補助動力の始動、管制塔との交信、エンジンの回復の試みなどを冷静にやりぬいた。機長は57歳、副操縦士は49歳、日航が切り捨てた世代だ。当該機長は、米連邦議会下院小委員会で証言し、命が救われたのは乗務員が熟練を積み、よく訓練されていたからだ。安全を採算の圧力で犠牲にしてはならないとも述べた。この証言を重く受け止めるべきだ。総理いかがか。

大島国交大臣:「多くの経験を積み、いろんな場合に適切な対応ができるのは経験者だということを知っている」

菅総理:「どういう形の人員構成あるいは年齢構成をとるかは、

当然、安全性を考えた上で判断されるべきもの」

【大島国交相】私も、物作りの世界で仕事をしてきたが、年齢とともに多くの経験を積み、いろんな場合に適切な対応ができるのは経験者だということを知っている。ご指摘の件については、どのような形で安全を確保して企業の再生を図るのか、私も呼んでしっかりと確認したいと思う。

【志位議員】経験の重要性を知っているという答弁だった。私も日航で長く機長を務めてきた多くの方々から話を聞いた。パイロットには技術と知識と経験の3つが必要だ。このうち経験だけは時間を経ないと得られない。そしてこの経験の積み重ねこそが危険な場面で決定的な力を果たすということだった。ボーイング社の訓練マニュアルの一部に、仮にマニュアルにないような危機に遭遇したらどうするかが書いてある。このような場合取るべき適切な行動は、それまでに積み上げられてきた経験や知識であり、最も安全と判断される方法を状況に応じて決定すると書いてある。最後に頼るべきは経験と知識だと飛行機のメーカーも言っている。経験の厚い、年齢の高い人から残らず解雇するやり方は、安全の層を薄くするのではないか。

【菅総理】 一般的に言えば、どういう社会であっても、新しい技術の取得は比較的若い人が的確かもしれないが、やはり経験がものを言う分野もたくさんある。そういう点を否定するつもりはない。どういう形の人員構成あるいは年齢構成をとるかは、当然安全性を考えた上で判断されるべきもので、それぞれの分野や社会で基準も考え方も違う。私のような立場の者からあるべきところまで申し上げることはできない。

**＜過去の病欠や業務離脱を解雇の基準にする前例を作れば、
体調不良を申し出ることが難しくなる＞**

【志位議員】 私の指摘について否定するつもりはないという発言は、重要な答弁だと受け止める。年齢の高い人、経験を積んだ人から解雇することは、経験の重要性を否定するやり方だ。さらに問題なのは、過去の病気による欠勤や業務離脱を解雇の基準にしたことだ。乗員の身体検査制度は、通常であれば健康と思われる状態でも、不合格と判断される厳しいものだ。重要なことは、この制度は乗員の自己申告によるということだ。睡眠障害や腰痛、これは外的検査をやっても分からない。過去の病欠や業務離脱を整理解雇の基準にする前例を作ったらどうなるのか。今後は体調不良があっても申し出ることが難しくなるのではないか。

【大島国交相】 安全第一というのが大前提であって、国交省として、これまでも日本航空に対して、航空法に基づく立ち入り検査や報告聴取により、安全管理体制について監視・監督を行ってきた。今後とも安全な運航の確保について、日本航空に対してしっかり指導・監督をしていく所存である。整理解雇についての具体的な指摘は、司法の場で判断されることとなっているため、答えは控えさせて頂く。

【志位議員】 躊躇無く体調不良を申し出ることが出来なくなると聞いた。整理解雇の問題は司法の場で争っているとしても、安全の問題は、いま飛行機が飛んでいるわけだから国は責任を負うべきだ。

**菅総理：「体調不良でも無理して乗務するような原因を作ることは、
好ましいことではない」**

【大島国交相】 具体的なご指摘については、まだ確認をしていない。確認をして、そのような状況にあるとすれば、適切な形にすることがいいと思う。

【志位議員】 確認をして適切に対処することなので、ぜひやって頂きたいと思う。世界 100 カ国のパイロットで組織する IFALPA では、日航が病歴を整理解雇の基準にしたことを強く批判している。これについて本会議で質問したが定かな答弁がなかった。今しっかり検討すると言った。この警告を重く受け止めて、体調不良が申し立てられないという状況は一掃して頂きたい。

【菅総理】指摘されていることは私なりに理解する。体調不良でも無理をして乗務するような原因をつくることは、好ましくないということはその通りだと思う。国交相からも答弁があったので、少なくとも、そういうことにならない方向でしっかりと見守っていきたい。

＜志位議員：「稲盛会長の参考人招致を求める」＞

＜委員会議長：「予算委員会理事会で検討する」＞

【志位議員】 そうならないように見守っていきたいということはぜひやって欲しいが、今回の整理解雇そのものが、そのことにつながることを問題にした。今回のやり方は、空の安全よりも利益追求を優先し安全の願いに背くものだ。政府の過大な需要予測による空港乱造などの結果を労働者に転嫁することは許されない。整理解雇の4要件を蹂躪することは明らかだ。日航の無法な整理解雇は国民の命と安全にかかわる。国会として、稲盛会長を本委員会に参考人として呼んで集中審議を求める。

【委員会議長】 参考人招致について当予算委員会理事会で検討することとする。

以上

図 — 1

