

# 2005-2006 年 産業政策提言策定にあたって

今年に入って航空業界で発生している一連の不安全事象・不安全の連鎖は、まだまだ後を絶ちません。利用者・国民から航空の安全性に関し、従来にない厳しい声・懸念が出されています。今年には御業鷹山事故から20年目に当たり、改めて私たち航空関係者のみならず全ての国民が航空安全に深い思いを抱きました。日本の航空会社の旅客死亡事故はこの20年間発生していません。今回の一連の不安全事象を私たちに対する重大な警告と受け止め、大きな事故に繋がる前に何が何でもこの不安全の連鎖を断ち切り、一日も早く信頼を取り戻さなければなりません。

航空業界においてはとりわけ2001年の米国同時多発テロ以降、2003年のイラク戦争、SARSなど外的要因による収入減少が顕著になりました。JAL・ANAグループ合計で2001年度・2003年度ともそれぞれ1,700億円の減収と言われ、加えて航空保険料の値上げが年間200億円にも及びました。ユナイテッド航空やUSエアなど米国大手キャリアが経営破綻する中で、国土交通省は2003年8月に「航

空事業経営基盤強化総合対策プログラム」を策定しました。ビジットジャパン・キャンペーンを強力に推進する需要喚起策や、テロに対する第三者賠償への政府保証、政策投資銀行による緊急融資の実施など航空会社へのセーフティネットを敷くとともに、一方で航空会社に対しては自助努力による経営基盤の強化、すなわち人件費削減・機種統合・生産調整・事業構造改革などを厳しく求めました。今日問われている「安全の質」に対して、航空会社や行政、私たち労働組合が十分な役割を果たしてきたのか、改めて振り返る必要があります。

今年6月に航空局長の私的懇談会として「航空輸送安全対策委員会」が立ち上げられ、航空連合も委員として参加してきました。短期間ですが4回の会合を重ね、8月末には「航空輸送の安全確保に向けて」という形でとりまとめました。安全管理システムの導入、安全情報の共有化、脅威低減訓練の導入、規定・マニュアル類の見直し、航空会社に対する監査チームの設立、整備外注化への対応などを国、航空会社、業界がそれぞれ

れ行うことになりました。さらに経営トップとして安全へのコミットメントを明確にすると共に、生産本部任せにせず、自ら安全対策に積極的に関わることも確認しています。また「安全文化」は航空会社や国など直接の当事者だけではなく、利用者やマスコミなども含めた社会全体の理解や協力なしには作り得ないことでも一致しました。一日も早く具体化していきます。

航空連合は結成以来、政策活動を柱に活動し、これまでも様々な政策実現を果たしてきました。また働く仲間の代表の立場から、航空会社や業界には出来ない幅広い活動を展開してきました。しかし、いくら理論的に優れた政策を作っても、実現のためには広く世論を巻き込んだ活動が不可欠ですし、実現できなければ何も組合員や社会には還元できません。航空連合としても引き続き政策立案能力を高めるとともに、労働組合組織としてのあらゆる活動を通じて、実効性のある具体的な成果を引き出していきます。

2005年10月

航空連合会長

清水 信三