

追跡 羽田衝突事故～日本の空を危険にさらした効率優先・安全軽視の国土交通行政を問う

2024 年は新年早々、元日の能登半島地震に続き、2 日は羽田空港で JAL 機と海上保安庁機の衝突事故が起きた。今年も激動の年になることは決まったようなものだ。

私は、海上保安庁の機体と衝突したという事故の一報を聞いたとき、北陸震災絡みだとすぐにピンと来た。海上事故や災害などの緊急時に備えた要員以外の海上保安庁職員は正月休みであり、この時期に海保の飛行機が大規模な運航をすることが珍しいからだ。

これまでの報道では、海保側が航空管制官の指示を聞き間違えたのではないかということが報道されているが、マスコミが報じない本当の背景に「羽田の再国際化、過密化」があることは指摘しておきたい。

1978 年の成田空港開港以降、基本的には羽田は国内線、成田が国際線を受け持つという役割分担が長く続いてきた。それが大きく変わったのは 2010 年代に入ってからで、2020 年東京五輪（新型コロナにより 2021 年に延期）の招致が決まってからは「再国際化」が本格化した。選手団や役員など、大会関係者を入国させるのに成田では遠すぎるとして、午前 6 時から 22 時 55 分までの「昼間時間帯」を中心に、最大で従来の 1.7 倍もの増便となった。これだけの増便を行い、空港の運用にひずみが出ないわけがない。事故は起きるべくして起きた人災だったのだ。

もう 1 つ指摘しておきたいのは、帰省 U ターンラッシュで 1 年で最も空港が過密となる 1 月 2 日に、全国で最も過密な空港である羽田から救援機を被災地に向かわせようとした海保の判断が適切だったかどうかである。「海上保安レポート」2021 年版（海上保安庁）によれば、海保はこの中型機と同クラスのを仙台空港、関西空港、新潟空港などにも配備している。新潟空港は今回、救援を受ける側なので除外されるのはやむを得ないとしても、仙台空港や関西空港から救援に向かわせる方法もあったのではないかということだ。この点は焦点になるべきだろう。

衝突した海保の飛行機（MA722「みずなぎ」）はボンバルディア製小型旅客機（DHC-8-300 型）で、50～100 人乗りクラスの小型機として旅客機に使われているのと同じである。民間航空会社も輸入しているものを「固定翼機」などと、あえて軍事用語で呼ぶこと自体、マスコミが自民党政権の戦争政策のお先棒を担ぐもので、その罪も問うべきである。

ところで、50～100 人乗りクラスの小型機のメーカーは世界に 3 社しかない寡占市場で、具体的にはすでに述べたボンバルディア（カナダ）の他、エンブラエル（ブラジル）、スホーイ（ロシア）である。このうちスホーイは、旧ソ連国営航空機メーカーをソ連解体でロシアが引き継いだ。日本政府の立場としては「敵陣営」の航空会社であるスホーイから買うわけにいかないという事情もあり、日本国内ではボンバルディア製がほとんどを占める。

三菱航空機が 10 年以上、「リージョナルジェット」の名称でこの分野への進出を目指し飛行試験まで成功させながら、米国で形式証明が取れず開発断念に追い込まれたことは報道などでご存じの方も多いと思う。三菱航空機がそこまでして参入したかったのも、3 社寡占状態の市場に割り込めれば儲かるという経営判断があったからだ。確証はないが、日本政府としても、三菱航空機がリージョナルジェット開発に成功すれば、MA722 のような海保機を国産化できるという期待もあったのではないだろうか。

<参考記事>

・進む羽田空港の国際線化 いつ・なぜ始まったのか 以前は「羽田は国内 成田は国際」（「乗りものニ

ユース」2020.3.25 付け記事)

<https://trafficnews.jp/post/94741/2>

・海上保安レポート 2021／航空機の配備状況（海上保安庁）

https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/books/report2021/html/shiryo/shiryo21_04.html

【羽田衝突事故 続報】航空機数は右肩上がり、管制官数は右肩下がり 日本の空を危険にさらした 国交省の責任を追及せよ（2024.1.8）

羽田空港での JAL 機と海上保安庁機の衝突事故発生から 6 日経過し、閉鎖されていた C 滑走路が 8 日から再開となった。3 連休も終わる明日からは混乱も次第に収まり、通常体制に復帰していきだろう。だが、犠牲者が出なかったからこれで終わりではいまいけない。

海上保安庁機が管制官の指示を聞き間違えたのではないかとの疑いは依然として消えていない。その一方、管制塔で管制官が監視するレーダーには、滑走路への誤進入があった場合に警報を発信する機能が備わっているとの報道も先週末あたりから出てきている。滑走路への進入許可を受けていない航空機が誤進入した場合、滑走路を黄色に、誤進入機を赤色で表示する機能がついているというものだ。誤進入から 40 秒間、警報が出ていたのに管制官が気づかなかったとの報道もある。

巡航速度に達したジェット旅客機の場合、時速 800km 程度で飛行している。1 分間に約 13.3km、1 秒間に約 222m 進む計算になる。40 秒間なら約 8.9km も進む。それだけ長時間、管制室にいる管制官の誰ひとり、警報に気づかなかったとすれば日本の航空管制史上前例のない失態といえる。「いくらなんでもそれはあり得ないだろう」と私も思っていた。——「あるデータ」を見るまでは。

ここに驚愕のデータがある。国土交通省みずからホームページで公表している「管制取扱機数と定員の推移」だ。2020 年からはコロナ禍で大きく航空機数が減っているため、コロナ直前の 2019 年までのデータで見る。日本の空を飛ぶ飛行機の数「右肩上がり」で増え続け、H16（2004）年には年間 463 万 1 千機だったものが、H31（2019）年には 695 万 3 千機になった。1.5 倍もの増加だ。

一方、航空管制官の人数は、同じ期間に定員ベースで 4961 人から 4246 人になっている。これだけ航空機数が増えているのに、国交省は航空管制官の数を増やすどころか、逆に 15% も減らしているのだ。管制官 1 人当たりが受け持つ航空機数も爆発的に増えている。2004 年には年間 933 機／人だったのが、2019 年には年間 1637 機／人。なんと 1.8 倍になっているのである。念のため繰り返すが、この数字は定員ベースである。官公庁が定員を満たしていることは実際にはほとんどない。航空管制官には「専門行政職俸給表」が適用されていることからわかるように、特殊な技能を要求される専門職であるため民間委託なども行われていない。当然、実員ベースでは管制官はもっと少なく、1 人が受け持つ航空機数はもっと多いということになる。

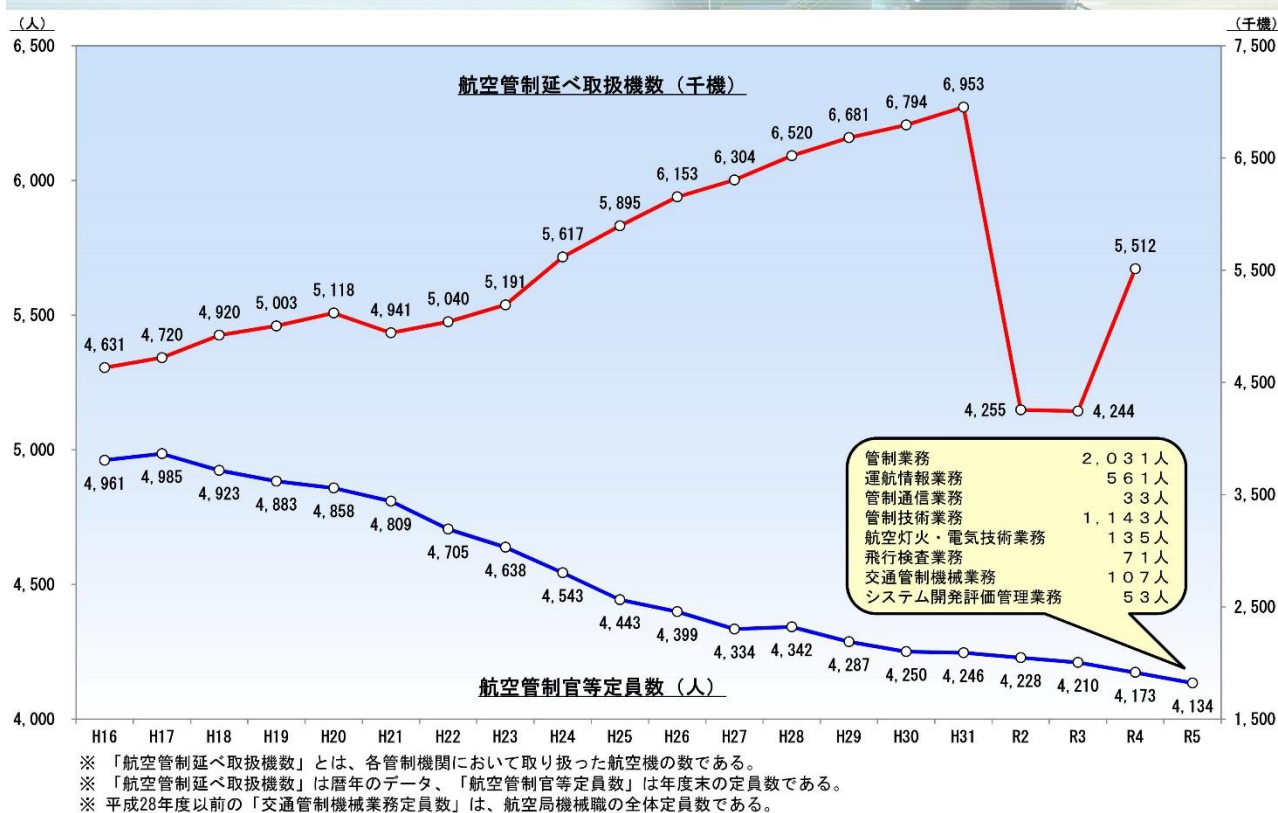
これだけの過酷な実態に対して、もちろん現場は沈黙していたわけではない。国交省職員で構成する「国土交通労働組合」はこの間、「国土交通行政を担う組織・体制の拡充と職員の確保を求める署名」に取り組んできた。署名運動の「解説」には「相次ぐ定員削減により、災害の対応が困難になったり、公共交通機関の事故トラブルの恐れが高まったりして国民の安全や生活が危ぶまれる状況になっています」との悲痛な訴えが掲載されている。国土交通労働組合の懸念は今回、現実になった。

2024 年は新年早々から能登半島地震が起きた。震度 7 を記録した能登半島では、地震の揺れの目安となる最大加速度で 2828 ガルを観測したが、これは東日本大震災（2011 年）の際の最大加速度（2933 ガル）に匹敵する。国交省が直接の担当である災害対応のため、一刻も早く被災地に向かわなければ

と海上保安庁（国交省の外局）に焦りが生まれ、滑走路誤進入が引き起こされた。そこに、折からの定員削減で疲弊した航空管制官のミスが重なる。多くの職員が正月休みで出勤していなかった年末年始の巨大災害というタイミングも災いし、通常ならあり得ないはずの人為的ミスが、ドミノのように連鎖する――今回の事故の輪郭が、おぼろげながら見えてきた。

事故原因は今後、運輸安全委員会によって明らかにされるだろう。だが、これだけの過酷な実態を知ってしまった以上、「すべてが運輸安全委員会の事故調査報告書待ち」でいいのだろうか？ もちろんそんなわけがない。定員削減を続け、疲弊する現場の破たんが今回の事故で示された。このような事態を招いた国交省の責任を追及すべきである。

管制取扱機数と定員の推移



<関連資料>

- ・「国土交通行政を担う組織・体制の拡充と職員の確保を求める署名」（国土交通労働組合）
<https://kokkoroso.org/wp-content/uploads/2021/11/4fa9505d68a1b14a44fae52177a02416.pdf>
- ・「国土交通行政を担う組織・体制の拡充と職員の確保を求める署名」の解説（国土交通労働組合）
<https://kokkoroso.org/wp-content/uploads/2021/11/2b0db314e5222123417cf3a3cdda6d2c.pdf>

【羽田空港衝突事故 第3弾】過密化の裏にある「羽田新ルート」問題を追う（2024.1.29）

能登半島地震とともに全国の正月気分を打ち砕いた1月2日、羽田空港でのJAL516便と海上保安庁機の衝突事故。安全問題研究会はすでに、第1報記事「羽田衝突事故は羽田空港の強引な過密化に

よる人災だ」(1月8日付け)、続報記事「航空機数は右肩上がり、管制官数は右肩下がり～日本の空を危険にさらした国交省の責任を追及せよ！」(1月9日付け)と相次いで本欄で報じてきた。

ここ最近は大手メディアでも次第に報道量が減ってきているが、この事故の背景にはまだまだ触れなければならないいくつかの「闇」がある。両記事を見た人から私に寄せられた「羽田新ルート問題と今回の事故の間に関係があるのか」もそのひとつだ。



<写真＝都心上空を低空飛行する JAL 機（東京新聞から）>

●観光と五輪のため強行された新ルート

羽田新ルートは、新型コロナ禍の2020年3月に実施が強行された都心上空を飛ぶ新ルートである。旧羽田空港の騒音・振動に苦しんできた地元では、1973年、東京都大田区議会が「安全と快適な生活を確保できない限り空港は撤去する」と決議。運輸省は羽田空港を現在の沖合に移転するとともに、危険な都心を飛ぶルートを避けるため、羽田空港に離発着する航空機はすべて南側の東京湾から入り、また東京湾に出るという運用ルールを維持してきた。1978年の成田開港以来、国内線は羽田、国際線は成田という棲み分けもできた。

それが変わったのは、2010年代に入り羽田空港の再国際化の方針が打ち出されてからだ。ほぼ時を同じくして、インバウンド（海外からの日本旅行客）が大幅に増え始める。2011年に622万人だった訪日外国人旅行者数は右肩上がりに増えて2015年には1974万人となり、海外旅行する日本人数(1621万人)を上回る。2016年には2000万人を突破、コロナ禍直前の2019年には3188万人まで増えるに

至った。

羽田国際化が本格化した 2014 年、国交省は羽田空港機能強化のための増便計画を発表。ここで初めて新ルート案が公表される。羽田沖合移転時の約束を一方的に破り、北側から羽田空港に向かう新ルート案は、埼玉・東京両都県境で上空 1000m の高度から、新宿区上空では 500m、港区上空では 300m まで高度を下げるというものだ。東京スカイツリーはもちろん、東京タワーよりも低い高度をジェット旅客機が飛行するという、それまでの常識を覆すものになっていた。新宿区・港区・渋谷区などの上空で著しい騒音・振動の発生は避けられず、多くの都民に犠牲を強いる理不尽な新ルート案だった。

航空機の飛行ルートに設けられている制限を外せば発着回数を増やせることは航空専門家でなくてもわかる単純な論理だ。新ルートは国交省所管の財団法人「運輸政策研究機構」の研究者らが 2009 年に発表したものが「原案」とされる。だが、住民合意形成へのハードルの高さを理由に、多くの国交省関係者も当初、実現可能だとは考えていなかった。

だが、2014 年、事態は大きく変わる。羽田新ルート問題が「官邸案件」になったからだ。「本当にできないのか」と官邸官僚が国交省上層部に強く迫ったという。複数の国交省関係者は「安倍政権は成田よりも羽田重視。官邸に逆らえば、飛ばされるからノーとは言えない」と証言する。高級官僚人事を一元的に管理する内閣人事局の権限を背景に国交省をねじ伏せた安倍首相（当時）は 2019 年 1 月、通常国会での施政方針演説で「東京五輪が行われる 2020 年に外国人観光客 4000 万人を実現する」とぶち上げた。

こうした危険な新ルート案が出てきた背景には、2013 年に招致が決定した東京五輪の他に、激しくなる一方の国際競争もある。近年、アジアでは韓国・仁川（インチョン）空港やシンガポール空港が国際間のハブ（拠点）空港として存在感を増していた。日本の各空港はアジア各国の空港との競争に大きく出遅れており、このままではインバウンドを軸とした「観光立国」に支障を来してしまうという焦りも政府にはあった。東京五輪を口実に、予算などのリソース（資源）を羽田に集中的に配分することを通じて、先を走っているアジアのハブ空港に追いつき、追い越すとのかけ声の下、政府は、2020 年にインバウンド数を 4000 万人に増やし、2030 年には 6000 万人にするという「観光立国政策」を掲げるに至った。

6000 万人といえば、コロナ禍直前の 2019 年のほぼ倍であり、2800 万人もの上積みが必要となる。目標まで 11 年の猶予があるとはいえ、コロナ前のペース（年 200 万人増）を維持したとしても 11 年で 2200 万人の増にしかない。達成できるかどうか不透明な目標設定といえる。

羽田新ルート実施によって、発着回数はどの程度増えるのか。国交省は国際線で年間 6 万回から 9.9 万回へ、3.9 万回の増と見積もっている。羽田の年間発着枠数は約 49 万であり、約 9% の増加に当たる。だが、ちょうど新ルート導入のタイミングをコロナ禍が襲った。緊急事態宣言が出され、航空機数はかつてないほど大幅に減少した。「3 月 29 日から 4 月 4 日までの 1 週間で、前年同月と比べまして、国際旅客便は、羽田空港はマイナス 81% でございます」――2020 年 4 月 6 日の衆院決算委員会で、コロナ禍による航空機の減少率を問う松原仁衆院議員（無所属）に対し、和田浩一・国交省航空局長が答えた内容は驚くべきものだった。この状況が向こう 1 年続くなら、国際線発着回数は 6 万回の 81% なので、年に約 4.9 万回も減る計算になる。羽田新ルートを実施する必要などみじんもない数字が示された。だが、結局は官邸と国交省のメンツのためだけに、新ルートは予定通り強行された。

2023 年 5 月の連休明けをもって、新型コロナの感染症法上の位置づけが 2 類から、通常のインフルエンザ等と同じ 5 類に変更された。感染力は依然として強いものの、社会生活を通常に戻すべきという世間のムードに押された面もある。こうした経過をたどり、迎えた 2024 年 1 月 2 日は、社会生活が

通常に戻って以降初めて経験する年末年始Uターンのピーク日に当たっていた。コロナ禍で数年間、少ない回数で推移してきた離発着が急に通常ベースに戻り、そこにコロナ禍で強行された新ルートによる1割近い発着回数の増が加わる。この状況を右肩下がりの定員削減で迎えなければならなかった航空管制官の現場の苦労と混乱ぶりが見える。これでもなお、事故が羽田新ルートと無関係だったと考える人は、ほとんどいないのではないだろうか。

●JAL「初のCA出身女性社長」を手放しで喜んでいいのか？

事故の傷も癒えないJALは、1月17日、鳥取三津子専務を4月1日付で社長に昇格させる人事を発表した。女性、CA（キャビンアテンダント＝客室乗務員）出身、旧東亜国内航空（JAS＝日本エアシステムに改名後、JALに統合）採用者の社長就任はいずれもJALとして初めてであり、驚きと若干の新鮮さをもって受け止められた。「女性活用」の象徴的人事として歓迎する向きもあるようだが、手放しで喜んでいいものなのか。

鳥取氏に関しては、ドア数に合わせて配置されることになっていた客室乗務員の人数を「削減」したことがコスト節減として評価され、社長昇格につながったとする報道もすでに出ている。2010年年末、165人の労働者が解雇されたJAL争議に関しては、会社側との和解を選んだ労働組合（CCU＝日本航空キャビンクルーユニオン）に対し、和解せず闘いを続行することを選んだJHU（JAL被解雇者労働組合）のようにさまざまな方針がある。だが、ドア数に応じた客室乗務員数を維持すべきとの考えでは双方が一致している。これに対する回答が鳥取氏の社長人事だとするなら、会社側の姿勢は「目先の刷新感を出したいだけ」だとのそしりを免れないだろう。

今回、幸いにも死者ゼロに終わることができたのは安全のため厳しく会社を監視し、対峙してきた現場の努力があったからだということを改めて痛感させられる。来年（2025年）はいよいよ「御巣鷹大機墜落事故」から40年の節目を迎える。当研究会は引き続き、会社の姿勢を厳しく監視していきたいと考えている。

衝撃的な事故からまもなく1ヶ月。「羽田空港衝突事故 追撃」シリーズ、次回（第4回）では、羽田新ルートの裏に隠された「ある国交官僚の人生」にスポットを当て、この事故とその背景にある航空行政を読み解く。（続く）

- ・羽田空港でのJAL機と海保機の衝突事故について（JHU＝JAL被解雇者労働組合の見解）

https://jhu-wing.main.jp/file_pdf24/240102_opinion.pdf

<参考資料・文献>

- ・訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移（観光庁）

https://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/in_out.html

- ・羽田新ルート 「逆らえば飛ばされる」国交省を押し切った官邸（2020.9.8付け「東京新聞」）

<https://www.tokyo-np.co.jp/article/58170>

この他、当記事執筆にあたっては「羽田空港増便問題を考える会」のチラシ・資料を参考にしました。この資料がなければ記事執筆は不可能だったと思います。ここに記して感謝します。

【羽田空港衝突事故 第4弾】羽田新ルートを強行した「黒幕」と国交省、JAL、ANA の果てしない腐敗 (2024. 2. 6)

「それでは、次の議案である取締役選任についての採決結果を報告いたします。候補者番号1番、乗田俊明君の取締役選任に賛成 79, 315 票。反対 249, 434 票。よって、乗田君の取締役選任案は、否決されました」

会場内にいた株主の誰もが無風のまま終わると思っていた東証プライム上場企業の株主総会。予想外の事態に、会場を埋めた株主からどよめきが始まった――（以上、事実の一部想像を加えた再現）。

●「1・2羽田事故」から思わぬ展開へ

元日を襲った能登半島地震とともに全国の正月気分を引き裂いた「1・2羽田事故」。安全問題研究会は、第1報記事「羽田衝突事故は羽田空港の強引な過密化による人災だ」（1月8日付け）、第2報記事「航空機数は右肩上がり、管制官数は右肩下がり～日本の空を危険にさらした国交省の責任を追及せよ！」（1月9日付け）、第3報記事「過密化の裏にある「羽田新ルート」問題を追う」（1月29日付け）と相次いで本欄で報じてきた。

このシリーズは本来なら第3回までで終わる予定だった。だが、羽田新ルート問題の取材・情報収集を続けるにつれ、事態は思わぬ方向に展開する。昨年、大手メディアが報じながら、追及が尻すばみのまま終わった「ある事件」と羽田新ルート、そして「1・2羽田事故」。ばらばらの点に過ぎないと思われていた3つの出来事が、1本の線で結ばれたのだ――。

●国交省OBの「圧力」

時は2022年の年末に遡る。全国各地の空港に拠点を置き、施設運営などを手がける「空港施設(株)」の社長に国交省OBを就任させるよう、別の国交省OBが働きかけていたことが発覚した。働きかけたのは、航空行政を一手に取り仕切る航空局長も経験した本田勝・元国交省事務次官。2022年12月13日、本田氏は同社を訪問し、乗田俊明社長らと面会。同じく国交省OBで同社副社長の山口勝弘氏を、2023年6月人事で社長に昇格させるよう求めたのだ。本田氏は、みずから「別の有力OBの名代」を名乗り、「国交省出身者を社長にさせていただきたい。（山口氏が社長に就任すれば）国交省としてあらゆる形でサポートする」として、空港施設に対し多くの許認可権を持つ監督官庁・国交省の「威光」をちらつかせながら山口氏の社長昇格を迫った。

実は、山口氏も国交省航空局長を務めたOBで、元々は空港施設の取締役だったが「国交省出身者が代表権のある副社長に就くべきだ」と主張しみずから副社長ポストを要求、狙い通りに就任していた。本田氏による山口氏の社長昇格要求はそれに次ぐ二度目の圧力だった。

空港施設が管理する建物の多くは羽田など各空港の敷地内にある。空港敷地はほとんどが国交省管理の国有地であり、空港施設は国に賃料を払ってそれらを借りる立場だ。とりわけ民間企業への国有地の貸付・払い下げには、以前、森友学園問題でも明らかになったように厳しい審査基準がある。形の上ではお願いであっても、国交省事務次官経験者の直接訪問による依頼を空港施設側が圧力と受け取るのは当然だろう。

空港施設は東証プライム上場企業であり、取締役人事は指名委員会で決める手順になっている。乗

田社長ら空港施設側は「上場企業なので、しっかりした手続きを踏まないとお答えが難しい」と難色を示した。「しっかりした手続き」が指名委員会での指名を意味することは言うまでもない。

国家公務員 OB によるこのような人事上のあっせん行為は違法ではないのか。かつて官僚による天下り問題が表面化した際、現役公務員が OB からの就職あっせんを受けることや、所属省庁が現役公務員の再就職をあっせんすることは禁じられた。しかし、退職した OB が別の OB の就職や人事上のあっせんをすることは民間企業同士の人事交流として規制対象になっていない。大手メディアの取材に対し、国交省は「関与しておらず、退職した者の言動についてコメントする立場にない」と回答している。

●大手航空 2 社を使い「報復」に出た国交省と本田氏

露骨な圧力を使っの「人事介入」は空港施設側に拒まれた。これに加え、2023 年 3 月にはこの件が大手メディアに報じられる。2023 年 4 月 3 日付けで、山口氏も副社長辞任に追い込まれる。国交省の不当な人事介入を跳ね返した空港施設の「完全勝利」と思われた。

だが、国交省は 2023 年 6 月、思わぬ形で「報復」に出る。その場面が、事実の一部想像を交えて再現したこの記事の冒頭部分だ（取締役番号 1 番が乗田氏であることや、賛成、反対の票数は当研究会の情報収集に基づく事実であり、株主総会議長の台詞などを想像で補った）。2 期目続投が盤石とされていた乗田氏に反旗を翻し、大量の反対票で取締役再任「否決」に追い込んだ株主は誰なのか。

乗田氏の取締役選任（再任）議案に関し、総投票数 328,749 票のうち、反対票は 249,434 票で 75.8% を占める。空港施設の株式のうち、ANAHD と JAL の大手航空 2 社がそれぞれ 21%、日本政策投資銀行が 13.8% を保有している（議決権ベース）。この 3 社以外にも反対の株主がいたことがわかるものの、合計で 55.8% と過半数を占める前述の 3 社の意向が事実上、議案成否の鍵を握っていることになる。関係者の話を総合すると、ANAHD が反対、日本政策投資銀行は賛成したという。JAL は議案への賛否を明らかにしていないが、この票数から考えると反対したことは間違いない。

驚かされるのは、乗田氏が JAL 出身であることだ。事実上、自身の「古巣」によって解任（再任拒否）されたことになる。航空行政を一手に取り仕切る国交省航空局は、国内各空港における発着枠の配分などを通じて航空会社にも大きな影響力を持つ。空港施設にメンツを潰された形の国交省に「恩を売る」ため、大手航空 2 社が国交省と本田氏の書いたシナリオに沿って乗田氏解任に動いたというのが「事情通」による見立てである。

●本田氏と羽田新ルート～国交省、大手航空 2 社の腐敗こそ「1・2 羽田事故」の元凶

2009 年、国交省の外郭団体研究員らによって原案が作成されながら、長く「非現実的」として放置されてきた羽田新ルートが、2014 年に「官邸案件」化して以降、一気に動き始めたことは第 3 回記事ですでに述べた。本田氏は 2014 年 7 月 8 日付けで国交省事務次官に就任しており、時期的にぴたりと符合している。官邸の意を汲み、羽田新ルート推進体制を持ち前の「剛腕」で省内に構築する本田氏の姿が目につく。

新ルートで発着回数が年 3.9 万回（羽田空港発着数全体の約 9%）も増えれば、大半の発着枠を割り当てられる大手航空 2 社もまた大きな利益を上げられる。騒音・振動被害だけでなく、落下物の危険も招き寄せる新ルートに多くの都民が反対する中、それらの事実を知らながら、新ルートの恩恵に

あずかろうとした大手航空2社の姿も透けて見える。国交省も大手航空2社も利益優先、安全軽視でまさに腐敗の極致というしかない。こうした極限の腐敗こそが「1・2羽田事故」を引き起こしたのだ。



過去3回、多数の「おすすめ」をいただき好評の羽田空港事故追跡シリーズ、今回で終わらせる予定だったが、さらに続ける。まだ私の手元には重要な事実が残っており、これを書かずして終わらせることはできないからだ。次回、第5回では、本田氏にまつわる「書き切れなかった重要な事実」をさらに掘り下げる。彼の官僚人生こそ、過去半世紀にわたって旧運輸省～国土交通省が続けてきた日本の「新自由主義的交通行政」を象徴するものだという私の自信は、今、確信に変わりつつある。(第5回に続く)

<参考記事>

- ・国交省元次官、「OBを社長に」要求 空港関連会社の人事に介入か (2023. 3. 30 「朝日新聞」)
<https://digital.asahi.com/articles/ASR3Y4V4YR3XUTIL03M.html>
- ・国交省OBが副社長ポスト要求 国有地賃貸にふれ「協力の証し」 (2023. 4. 2 「朝日新聞」)
<https://digital.asahi.com/articles/ASR4177KMR30UTIL032.html>
- ・空港施設の「社長解任劇」、JALがつけた落とし前 国交省OB天下り介入で、古巣がまさかの「ノー」 (2023. 6. 30 「東洋経済オンライン」)
<https://toyokeizai.net/articles/-/683337>
- ・空港施設を「闇討ちしたJAL」、社長解任劇の舞台裏 事前通知なしに反対票、理由を語らない大株主 (2023. 7. 7 「東洋経済オンライン」)
<https://toyokeizai.net/articles/-/684811>

【羽田空港衝突事故 第5弾】国交官僚の人生から透けて見える新自由主義的交通行政の半世紀 (2024. 2. 18)

元日を襲った能登半島地震とともに全国の正月気分を引き裂いた「1・2羽田事故」。安全問題研究会は、過去4回にわたって本欄で報じてきた。今回は、前回報じた、空港施設の幹部人事に介入した元国交省官僚の姿を通して、過去半世紀間続いてきた交通行政の本質を読み解く。なぜなら彼の人生にこそ、旧運輸省から国土交通省に変わっても連綿と続いてきた「新自由主義的国交行政」が凝縮されていると考えるからだ。(以下、役職はすべて当時)

●国鉄分割民営化にも大きく関与

空港施設に「別の有力国交省OBの名代」を名乗って乗り込み、乗田俊明社長に面会してまでポストを要求した本田勝・元国交省事務次官は1953年生まれ。76年、東大法学部卒業後、旧運輸省に入る。大臣官房文書課で運輸省が国会提出する法案などを担当後、1985年2月、大臣官房国有鉄道部財政課国有鉄道再建実施対策準備室に配属される。85年4月、準備室が正式に対策室(国鉄再建実施対策室)

となるのに合わせ、本田氏は補佐官に就任した。

当時の運輸省は、鉄道監督局に国有鉄道部（国鉄部）が置かれていた。1984年から国鉄部は大臣官房に移されるが、それは国鉄「再建」を求める首相官邸の意向に国鉄部を従属させることを目的とするものだった（国鉄以外は鉄道監督局がその後も担当。後に鉄道監督局は鉄道局となる）。

国鉄分割民営化を答申した「第2臨調」基本答申原案では、総理府（現在の内閣府に相当）に国鉄再建監理委員会を置くこと、再建監理委を国家行政組織法第3条に基づき、強い独立性を持つ「3条委員会」とすることを求めている。3条委員会は、当時としては公正取引委員会、中央労働委員会、公安審査委員会（公安調査庁の求めに応じて団体への破防法適用を審査する）などわずかな実例しかなかった。当時の運輸省大臣官房国鉄部はこれに強く抵抗したが、結局、1983年に再建監理委は当初の構想通り発足していた。

こんなエピソードがある。角田達郎大臣官房長、吉田耕三鉄道監督局財政課長の2人が橋本龍太郎運輸相を尋ね、「（再建監理委を）3条機関とすることは運輸省国鉄部を解体し、消滅させるに等しい。それだけはやめてほしい」として国家行政組織法第8条に基づく「諮問委員会」とするよう求めたという。橋本運輸相が「国鉄改革に後ろ向きだからこういうことになるのだ」と言うと、角田官房長は「これからは心を入れ替えて全力で取り組みます。その証に私自身が出向します」と答え、林淳司国鉄部長とともにみずから再建監理委へ出向した（『国鉄改革の真実』葛西敬之・著、2007年、中央公論新社）。

一方、本田氏は再建監理委には異動せず、運輸省側で国鉄分割民営化を推進。JRグループ各社が発足した1987年4月には大臣官房国有鉄道改革推進部監理課補佐官となる。国有鉄道再建実施対策室補佐官からの肩書きの変遷からわかるように、本田氏の役割は「発足直後のJRグループを軌道に乗せること」に変わった。

再建監理委に出向した角田、林両氏と本田氏との関係がどのようなものであったかに関する資料は得られなかった。だが、双方が気脈を通じながら、車の両輪として動かなければ分割民営化はあり得なかっただろう。「官邸」側で動いたのが角田、林両氏、運輸省側で国鉄部解体に抵抗する「守旧派」を抑え込むのが本田氏。そのような役割分担だったというのが当研究会の見立てである。角田氏はその後JR西日本の初代社長となった（実権を握っていたのは井手正敬副社長だった）。

JR北海道の経営が厳しさを増していた2016年11月12日、事務次官を退任していた本田氏は「日本経済新聞電子版」でこう語っている。「（JR北海道は）『国策会社だ』と誤解しないほしい。この誤解は国鉄を破綻（はたん）させた要因の一つだ。なるべく早く株主を全員民間にし、規律ある経営をする。それが自分たちの任務だという意識を経営者と社員に持ってほしい」。ここに至っても分割民営化は正しいという主張だった。

JR北海道が「自社単独では維持困難」な10路線13線区を公表したのは、わずかその6日後（2016年11月18日）のことだ。このとき「バス転換すべき5線区」（赤路線）に指定された根室本線・富良野～新得間がこの3月限りで廃止となる。この区間は、1981年に石勝線（南千歳～新得）が全通するまでは、札幌と釧路・根室をむすぶ大動脈として特急列車や貨物列車が頻繁に往来した重要区間だ。2016年の大雨災害で東鹿越～新得間が流出し、復旧さえ行われないままだった。赤字が最も酷い区間だからという理由で、つながっている路線の途中区間を災害から復旧もさせず、わざわざ断ち切る。世界鉄道史に残る愚策であることは指摘するまでもなからう。



＜写真＝ＪＲ新会社へのメッセージを運ぶ「旅立ちＪＲ北海道号」「同東日本号」の出発式で、メッセージャーを前にメッセージを読み上げる杉浦喬也国鉄総裁（中央）＝上野駅で（毎日新聞より）＞

●航空部門の要職へ

1987年10月、本田氏は航空局監理部航空事業課補佐官となる。国鉄改革推進部監理課補佐官の肩書きはわずか半年だったが、ここは国鉄部財政課国鉄再建実施対策準備室から部署名が変わっただけで事実上連続した組織なので、国鉄分割民営化関連業務を2年半担当したことになる。この2年半は国労の分裂と少数派への転落、国鉄改革関連8法案の成立（1986年11月）から新会社発足、採用差別事件の発生という最も重大な時期と重なる。本田氏が運輸省側の担当者として責任の一端を負っていることは言うまでもない。

初めて航空部門に配属された本田氏は、1989年6月、いったん国会提出法案を担当する大臣官房文書課に戻るが、1994年に再び航空局に配属。航空事業課長を務める。この間、旧建設省と統合し、国土交通省に名称を変えた新組織で、航空局飛行場部長、航空局次長などの要職を歴任し、2009年7月に鉄道局長、2010年8月には航空局長を務めた。本連載第3回でお伝えしたとおり、国交省所管の財団法人「運輸政策研究機構」研究者らが羽田新ルート原案を公表したのもこの時期（2009年）のことだが、本田氏を初め省内の誰もこの案が実現可能とは信じていなかった。2014年に新ルートが「官邸案件」となった結果、強引な新ルート推進が始まるが、これと時期を同じくして2014年7月に国土交通省の事務方トップ・事務次官に就いたのが本田氏であったこともすでに明らかにしている。

●東京メトロの完全民営化にも

事務次官を最後に国交省を退官した本田氏は、いったん損害保険会社顧問などを務める（前述の JR 北海道をめぐる発言はこの時期のこと）。2019 年、事務次官経験者の天下り先としては JAL、ANA の役員と並んで最上級ポストである東京メトロ会長に就いた。東京メトロの株式は民営化後も国が 53・4%、都が 46.6%を持つ。国は東京メトロの早期完全民営化を図るため、株式売却を目指してきたが、なかなか進まなかった。

その背景には、旧営団地下鉄時代から、東京都営地下鉄との一元化を目指したい都の思惑があった。旧営団が持つ路線は、丸ノ内線のように戦前から民間地下鉄会社の手によって建設開業した古い路線を買収したものもある。古くから開発が始まった路線ほど都心に近いため営業成績が良い一方、戦後になって計画が具体化した都営地下鉄の多くは現在も赤字である。東京都民ならずとも、旧営団（現メトロ）と都営の両方に乗車したことがある人なら、その混雑度に歴然とした差があることは「肌感覚」で理解できるだろう。ほとんどの路線が赤字である東京都は、黒字基調であるメトロとの一元化が完全民営化すると不可能になると考え、株式売却に抵抗してきた。

当初計画では、株式売却期限は 2022 年度と定められていたが、国と都の交渉が難航して頓挫した。2020 年には、売却期限を当初計画から 5 年先延ばしすることが決まっていた。だが 2021 年になって事態は動く。東京メトロに対する国・都の関与を残しつつ、売却益を有効活用するため、国・都が保有する株式のうち当面は半分の売却を適当とする国交省審議会の答申を受け、財務省が売却の方針を決めたのだ。2019 年に就任した本田会長時代の出来事である。

2023 年 6 月、本田氏は任期満了に伴い東京メトロ会長を退任する。空港施設への人事介入問題の発覚がなければ続投の意思もあったようだが、かなわなかった。空港施設の株主総会で乗田社長の再任人事が JAL、ANAHD の大手航空 2 社の造反により否決されたのも 6 月のことで、ほぼ同時期だった。

●新自由主義的交通行政の「象徴」

ここまで、本田氏の軌跡を旧運輸省入省時に遡って見てきた。その官僚人生の前半は国鉄分割民営化、後半は航空自由化・羽田新ルートの強行とともにあった。退官後は東京メトロ会長としてその完全民営化へ道筋をつけた。いわば、陸と空のあらゆる公共交通、公共財であるはずの鉄道と航空機、すべてを市場原理の下に売り飛ばしてきた官僚人生だった。彼の官僚人生の中間点で、運輸省は建設省と統合し国土交通省となったが、旧運輸省から引き継いだ新自由主義的交通行政のすべてを体現した存在だったと指摘しても決して過言でないだろう。

本田氏が進めてきた「ニセ改革」によって、いま日本の公共交通はボロボロの状況に追い込まれている。廃止が相次ぐ北海道のローカル線やトラック・バス輸送などはすでに瀕死状態にある。国土交通省は、本田氏、そしてその官僚人生が「象徴的に体現」してきたこれらの事態に対しどう責任をとるのか。もし国交省が当連載に対し弁明する気があるなら、いつでも当研究会に連絡してほしい。

<参考文献・記事>

- ・「東京メトロ・本田会長が退任へ 人事介入問題の元国土交通事務次官」（2023 年 5 月 23 日付け「朝日新聞」） <https://digital.asahi.com/articles/ASR5R3FSBR5RUTIL00C.html>
- ・「ピラミッドを上り詰め、東京メトロに 人事介入した元次官が歩んだ道」（2023 年 7 月 8 日付け「朝日新聞」） <https://digital.asahi.com/articles/ASR6P6V5XR6PUTIL01T.html>

- ・「国鉄改革の真実」（葛西敬之・著、2007 年、中央公論新社）
- ・「帝都高速度交通営団の経営形態について」（佐藤信之、月刊「鉄道ジャーナル」2000 年 1 月号）

＜取材・文責＞安全問題研究会

ホームページ <https://transportation.sakura.ne.jp/>

公式ブログ <https://blog.goo.ne.jp/hitorasiku>