



JAL不当解雇撤回ニュース

No 062号 2011.10.01
発行: JAL 解雇撤回国民共闘事務局
連絡先: 航空労組連絡会事務局
〒144-0043 大田区羽田 5-11-4
フェニックスビル内
TEL: 03-3742-3251 FAX: 03-5737-7819
<http://www.phenix.or.jp/jkkk/>

利益は十分 解雇は不要

醍醐 聡 東京大学名誉教授が証言

9月26日のJAL不当解雇撤回乗員裁判。注目された醍醐聡(だいが・さとし)東京大学名誉教授の証人尋問。醍醐教授の証言は実に明快でした。教授は会社が雇用を維持する上で十分な利益を上げており、解雇の必要性はなかったことを詳細に分析した証言を堂々と語り、改めて解雇の不当性が鮮明になりました。裁判当日の行動には、朝の宣伝行動に192名、午前中実施した座り込みには60名、夕方の報告集会には131名の参加がありました。ありがとうございました。以下醍醐教授に対する主尋問の一部を紹介します。



報告集会で発言する醍醐東大名誉教授

リスク耐性に必要なことは何か

Q 日航は「(自然災害や戦争、伝染病など)イベントリスクに備える必要がある」と言っていますが、リスク耐性をどのようにみますか。

醍醐 リスク耐性をつけるには、重要な点として、①しっかりしたリスク管理体制確立、②自己資本の充実を図る、③そして公租公課の削減があります。

不確かなイベントリスクに耐えられるまで、どこまでもコスト削減すると言うことは、そもそも無理なことです。ですから、更生計画もこうした点は求めてはいません。

自己資本は「リスクの緩衝帯」と言われますが、日航は監査役の警告も無視して無謀な長期の為替予約を続け、2200億円の損失を発生させる等、様々な経営判断の誤りによる損失を発生させています。長期の為替予約による損失は当時の自己資本総額の70%に相当します。

またホテル・リゾート事業などで1,300億円の損失を出し、最近も2009年3月末に、燃油の繰り延べヘッジで1,900億円の巨額の損失を発生させました。こうした損失に至った経緯を見るなら、経営判断が当然問われます。

リスク耐性には、空港着陸料などの「公租公課」の削減が最も重要です。日航は過去3年間、毎年1700億円を納付しており、これは、売上高の1割を占めています。

現時点で高いリスク耐性を備えている

Q すでに行われたコスト削減で、収益減のリスクを吸収できますか。

醍醐 固定費の削減(財産評定や希望退職など)は、1,396億円の営業収益に相当します。営業外費用削減を

多額の営業利益を確保=実力である

Q 1,884億円の営業利益は更生計画を1,243億円も上回っています。元管財人の片山英二氏は「本当の実力ではなく、下駄を履かせてもらっている。更生手続き上、特殊な財産評定がある」「円高や燃油など偶発的な要因が大きい」という証言をしています。いかがでしょうか。

醍醐 財産評定によって、営業利益に「下駄」が履かされることは会計学上、考えられません。財産評定後の利益は、日航の実力・収益力を示す指標です。

円高による部分は140億円、燃油市況による部分は40億円であり、営業利益に占める割合は低く、これらの要因によって多額の営業利益を出せたとは言えません。



【写真】26日朝の宣伝行動で横断幕を掲げる原告団のみなさん。朝の行動には192名の参加がありました。

含めれば、1,621億円のリスクを吸収することになります。

東日本大震災の影響を含めた11年度連結収支計画からは、1,461億円の減収を吸収しても、758億円の営業利益を出せるという高いリスク耐性を備えていると言えます。

整理解雇による削減額は年額14億7千万円で、リスク吸収は27億7千万円です。1,621億円との対比では、たった2%弱にすぎません。これでわかる通り、整理解雇はリスク耐性に有効な方法とはいえません。

削減目標を206億円も超過達成し「余剰は持たない」と言うのは奇妙

Q 片山氏は、「更生計画の基本コンセプトが余剰人員を持たないこと」だと言っていますが、いかがでしょうか。

醍醐 更生計画上、人員削減はそれ自体が目的ではありません。人員削減はコスト削減施策の手段の一つです。人件費目標を206億円も超えて削減しており、それでもなお人員削減が必要とするのは、奇妙な議論です。

金融機関は、融資金の回収に最大の関心があり、日航の再上場の要件とされる純資産の規模、収益性の確立が関心事です。人員数それ自体に関心があるとは考えられません。

純資産も目標超過＝上場に問題なし

Q 企業再生支援機構が出資した3,500億円の回収には、13年1月までに再上場が必要だとされていますが、いかがでしょうか。

醍醐 10年度純資産は2,182億円となっています。上場の要件となる純資産10億円以上を、大きく超過しています。

更生計画では、12年度に純資産1807億円が目標ですが、2年も早く、しかも375億円も超過達成しており、上場に問題ありません。

資金繰りでは全日空より余裕ある

Q 日航は11年3月に「生活調整手当」として総額100億円を支払っていますが。

醍醐 整理解雇で14億7千万円のコスト削減が必要となしながら、その一方で生活調整手当として100億円を支出するのはつじつまが合いません。

日航の3月末の現金預金は、3,500億円でした。同じ時点での短期債務は3,400億円であり、すぐに決済が必要となってもすべて現金で支払えます。極めて堅実な状態といえます。

一方全日空は、現金預金370億円と日航の9分の1、短期債務は4,400億円と日航より1,000億円も多いのです。日航は全日空と比べても、資金繰りに余裕がある状態と言えます。

「公正判決を求める要請署名」を実施中で～す!!