日本航空 OB 乗員
有志の会ニュース

2011. 10 .03

No.11-041

HP：http://jalfltcrewob.web.fc2.com/
Mail：jalfltcrewob1@gmail.com

安全で明るい JAL

第２回乗員裁判
醍醐　聡　東京大学名誉教授の証言（概要）

「整理解雇はイベントリスクに対しては効果的ではない」

「資産は上場の必要条件を満たしている」

「解雇の合理性はない」

結審は１２月１９日

９月２６日　乗員裁判

9 月 26 日で乗員裁判 証人尋問が終わりました。但し、30 日の稲盛会長の陳述書及び証言も乗員裁判に有効とされます。
また、12 月 19 日（午後 1 時 30 分）に結審となることが確認されました。
その中で、醍醐 聡 東京大学名誉教授の証言を傍聴報告します。教授は主尋問を一時間余り行い「解雇の合理性がない」と証言を結びました。

醍醐教授は、東京大学経済学部教授を 2010 年 3 月に定年退職され、現在東京大学名誉教授として活躍されています。日本会計研究学会などに所属し、政府の審議会の委員なども経験されています。

教授の意見書はリンクで読むことが出来ます。

原告団弁護士：2010 年度は、1884 億円の営業利益で、更生計画を 1243 億円も上回っている。片山管財人は「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、特殊な財産評定もある」「円高や燃油など偶発的な要因が大きい」と証言しているが。

醍醐教授：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ない。財産評定後の利益は、日本航空の実力・収益力を示す指標です。円高による部分は 140 億円、燃油市況部分は 40 億円であり、割合は低い。これらの要因によって 1884 億円もの営業利益を出せたとは言えない。

弁護士：日航は「自然災害・戦争・伝染病などのイベントリスクに備える必要がある」と言っているが。

教授：リスク耐性をつけるには、①リスク管理体制②自己資本の充実③公租公課の削減などがある。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のは、もともと無理で、更生計画も求めていない。
かつて日航は監査役の警告も無視して長期の為替予約を続け、2200 億円の損失を発生させた。これは当時の自己資本総額の 70%に相当する。ホテル･リゾート事業では 1300 億円の損失を出し資本準備金を取り崩した。最近も 2009 年 3 月末に燃油のヘッジで 1990 億円の損失を発生させた。経営判断が問われる。
リスク耐性には、空港着陸料などの「公租公課」の削減が最も重要だ。日航は過去 3 年間、毎年 1700 億円を納付し、売上高の 1 割を占めている。

弁護士：日航は、今回の人員整理がリスク耐性上不可欠としているが。

教授：740 億円の固定費の削減（財産評定や希望退職など）は、変動比率を加味すれば 1396 億円、営業外費用削減を含めると 1621 億円の営業収益下振れリスクを吸収する。ちなみに日本航空は 2011 年度連結収支計画で、東日本大震災の影響額を含む収入減を 1461 億円と見込んでいる。その上でなお 758 億円の営業利益を見込んでいるということは、極めて高いイベントリスク耐性を備えているということにな

る。

整理解雇による削減は年額 14.7 億円で、リスク吸収効果は 27.7 億円。1621 億円との対比で 2%弱にすぎない。

整理解雇は下ぶれリスクに対しては微々たるものであり、効果的な方法ではない。

弁護士：片山管財人は「更生計画の基本コンセプトが余剰人員をもたないことだ」と言っているが。

教授：更生計画上、人員削減はそれ自体が目的ではなく、コスト削減施策の手段の一つだ。

人件費目標を 206 億円超過している段階で、なお人員削減が必要とするのは逆さまな議論だ。

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だ。人員数それ自体に特化することはありえない。

弁護士：企業再生支援機構が出資した 3500 億円の回収には、13 年 1 月までに再上場が必要とされているが。

教授：10 年度純資産は 2182 億円となっており、上場の要件となる純資産を 10 億円以上上回っている。更生計画では、12 年度に純資産 1807 億円が目標で、2 年も早く超過達成している。上場の必要条件を満たしている。

弁護士：日航は 11 年 3 月に「生活調整手当」として総額 100 億円を支払っているが。

教授：整理解雇で 14.7 億円のコスト削減としながら、100 億円を支出するのは資金繰りにゆとりがあると言え、つじつまが合わない。

また、日航の 3 月末の現金預金は 3500 億円でした。同じ時点での短期債務は 3400 億円であり、すぐに決済が必要となってもすべて手持ち現金で支払える。一方全

日空は、現金預金が 370 億円と日航の 9 分の 1、短期債務は 4400 億円と日航より 1000 億円も多かった。日航は全日空と比べても健全なキャッシュフローと言える。

リンク：醍醐 聡 教授の意見書

訓練生の今の気持ちをお伝えします

社員の心を日本航空から切り離す施策ばかりする経営への現場からの警鐘は経営に届いているのでしょうか？

訓練生からの投書 （乗員速報 58-017）