日本航空 OB 乗員 有志の会ニュース

2012. 02. 02

No.12-014

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

安全で明るい JAL

最終準備書面トピックシリーズ（10）

公的支援の本来の趣旨は

「雇用の安定」「安全運航の継続」

「航空ネットワークの維持」

（以下、準備書面　第１部　第２　８　より抜粋）

（この色の見出しは世話人による）

再上場や資本欠損の解消は本件整理解雇の根拠とならない

被告は、2010 年 12 月の時点で、更生計画上の目標をはるかに上回る収支実績をあげており、再上場の前提となるリファイナンスの実行に何ら支障となるような事情は生じていなかった。

連結純資産についても、2011 年 3 月末で 2182 億円と更生計画上の目標に対し 8･8 倍もの水準となっている。この時点での自己資本比率は 16･5%であり、更生計画上、再上場が予定される 2012 年度末の目標である 14･7%を大きく上回る実績となっている（なお、上場審査基準上の純資産要件は、連結純資産 10 億円以上かつ単体純資産がマイナスでないことであり、被告がこの要件をクリアーしていたことはいうまでもない。醍醐証人調書１５頁）。

被告の 2010 年度の経営状況は、あらゆる指標において、被解雇者の雇用継続が可能であったことを示している。このことは、被告の稲盛会長自身が認めるとおりである。

仮に、バランスシート改善のスピードをさらに速める必要性が認められるとしても、そのために従業員を解雇することが許されるわけではない。

再上場や資本欠損解消は、本件整理解雇の根拠とは全くならない。

支援機構の存在目的や厚生労働大臣の意見からも反する「整理解雇」

株式会社産業再生支援機構法上、機構の目的は、「雇用の安定等に配慮しつつ」、「有用な経営資源を有しながら過大な債務を負っている」「事業者に対し」、「債権の買い取りその他の業務を通じてその事業の再生を支援すること」とされている（同法１条）。

機構による出資金原資の回収等のために整理解雇が行われるなどということは、機構の存在目的に照らして許されるはずがない。

さらに、機構は、2010年8月31日付の出資決定にあたって、厚生労働大臣から、「事業再生計画の実施につき助言・指導するに当たっては、対象事業者における関係法令の遵守及び労働者の雇用の安定等に配慮した労働者との十分な協議の場の確保をお願いする」との意見を受けている。

後述のとおり、本件で、機構が、労働者・労働組合との間で「雇用の安定等に配慮した」「十分な協議」をしたとは到底いえない（それどころか、不当労働行為まで行った）。

労使協議に関する主務大臣からの要請に反して行われた本件整理解雇は、この点だけをとってみても違法・無効である。

ちなみに、機構は、2011年7月15日に、被告株式の再上場による売り出しに備えて、国内主幹事証券会社を選定している（菊山証人調書19頁）。
その後、機構は、2012 年 9 月にも被告株式を上場させる方向であると報じられている（2011年10月20日付朝日新聞、同日付毎日）。

再上場の準備は順調に進んでおり、何らの支障も生じていない。

（なお仮に、出資した3500億円の株が再上場後に倍の7000億円で売却できた場合、全て支援機構が持っていくのだそうです：：世話人）

何のために日航を再生させるのか公的支援の本来の趣旨

（以下、準備書面　第１部　第２　９　より抜粋）

被告が更生手続開始申立をした2010年1月19日、日本政府は「政府声明」と題する「閣議了解」を発表した。その第2項には以下の様に記されている。

「日本航空は、わが国の発展基盤である航空ネットワークの重要な部分を担っております。このため、日本政府は、同社が再生を果たすまでの間、十分な資金を確保するほか、外国政府に対して理解と協力を得るなど、運航の継続と確実な再生を図るため、必要な支援を行って参ります。」

　すなわち、「航空ネットワークの維持」こそが公的支援を受ける被告とその従業員に課せられた使命と言えるのである。

片山証人は、国民目線から要請される被告の自助努力として、「経費の節減と人員の削減」ばかりを強調するが（片山証人調書 3 頁）、公的支援の本来の趣旨からすれば、人的資源を有効活用して、安全運航の継続と航空ネットワークの維持を図ることこそ被告の最大の責務なのである。