日本航空 OB 乗員 有志の会ニュース

2012. 10 05

No.12-065

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

安全で明るい JAL

控訴理由書トピックシリーズ（その 3）

■ 控訴審（第 2 審）では控訴した原告は「控訴人」会社は「被控訴人」と表記
（表題は世話人による）

営業費用のわずか０．０８７％を削減しなければ、ふたたび「沈んでしまう」わけがない

そもそも原判決は、「解雇による人員削減」が必要であると、本気になって考えているのであろうか。・・・控訴人ら運航乗務員の被解雇者８１名の雇用を継続した場合に必要な人件費この１０．２億円は、連結営業費用１兆１７３８億円のわずか０．０８７％である。つまり、全営業費用の０．０８％台でしかない人件費を削減しなければ、「破綻的清算」を回避できず、ふたたび「沈んでしまう」わけがない。

なによりも明白となっているのは、「整理解雇による人員削減」を２０１０年１２月末日に実施しないと、「すべての雇用が失われる破綻的清算」を回避できず、ひとたび引き上げられた「沈んだ船」はふたたび沈み、本更生手続にもとづく被控訴人会社の航空機輸送事業の再建目的は、達成できなくなるという状況にもなかったという事実である。

管財人らは、稲盛会長に「沈んでしまう」と虚偽の説明

管財人らは、本件整理解雇を「もし回避すれば、更生計画そのものが根本から崩れてしまうのでそれはできない」とする虚構の説明を稲盛会長にしているのである。
こうした説明を受けた稲盛会長は、「更生計画そのものが破綻するようなことであってはならないということを言われましたので、それについては、私もそれを了解しました」という経過を明らかにしているが、管財人によるこうした「破綻的清算」を回避で

きず、ふたたび「沈んでしまう」とする説明に、なんらの客観的合理性もないことは、誰の目にも明白となっているのである。

判決の言う「未達の人員余剰」はありえなかったし、有効活用することができた

原判決は、本件未達扱い人員の削減の必要性に関し、「事業規模に照らして余剰であると評価される人員の人件費が発生し続けることを甘受しなければならないとするのは、余りにも不合理であるといわなければならない」と述べている。

しかしながら、運航乗務員については、１２月末の時点で、事業規模に応じた人員規模はすでにほぼ実現していたのであって、・・・そもそも、事実を誤認するものである。

・・・本件未達扱い人員の雇用を継続すれば、当然のことながら、これらの人員を各機材に適宜配置して運航乗務員として有効活用することができた

・・・

なお、２０１１（平成２３）年１月以降、６９名の運航乗務員（機長２３名、副操縦士４６名）が退職しており、本件未達扱い人員数にほぼ相当する人員需要が存在していたことが明らかである。

また、１０月以降、羽田・成田空港で発着枠拡大が計画されていたこと、２０１１（平成２３）年９月にはＬＣＣ設立が予定されていたこと、世界、とりわけアジアの航空需要は今後の２０年間も成長し続ける見通しにあった（世界的には今後２０年間に平均５％、アジア地区では年平均６・１％の成長が予想されていた）こと等からして、パイロットに対する人員需要は底堅く、本件未達扱い人員が「余剰」となることはありえなかった。