

稲盛和夫陳述書を斬る

乗員・客乗 165 名の不当解雇撤回を求める裁判は、いよいよ最大の山場を迎えています。去る 9 月 9 日には、9 月 30 日に証人として出廷する稲盛会長から東京地裁に陳述書が出されました。その内容は、社内報で既に出されている主張の繰り返しもありますが、全体的には“言い訳”的な論調に終始しています。稲盛陳述書は、裁判所よりは寧ろ社員向けの文書と言ってもよいでしょう。そこで、稲盛陳述書について、矛盾点と“その狙い”を明らかにしておきます。

1、 私は航空事業については素人

稲盛氏は陳述書で「航空事業については全くの素人でした」「私は航空事業については全くの素人で、何も知りませんでした」「私が航空事業の素人だったことが良かったのではないかと考えています」などと 3 度繰り返しています。この“私は航空事業の素人”という主張は日本航空の経営にあたって、稲盛氏が一貫して主張している考え方です。この考え方は、あらゆる場面で逃げの手法としても使うことができます。“知らないから何でもやれる”今後の結果に対して「私に責任はない」との宣言でもあります。航空業界に熟知していれば、路線別採算性という考え方が、現場の乗員の心理にどのような影響を与えるかは理解できることです。

1977 年 8 月 15 日オペレーションズマニュアルで運航の原則が変更されました。それまでの「安全性・定時制・快適性」という運航の三原則に新たに「経済性」が加えられました。乗員組合は直ちに経済性の削除を要求しました。そうした中で、9 月 27 日にはクアラルンプール事故が発生しました。象徴的な出来事でした。現場には経営方針がストレートに入りやすいものです。

2、 稲盛陳述書「機構や裁判所等の尽力により、運航を維持しながら再建を目指すことが可能になりました」

本当に機構や裁判所の尽力で運航を維持しながらの再建が可能となったのでしょうか。この主張は再建の本質をすり変えています。JAL は公共交通機関であり、国内線の 50% と国際線を運航していることから、政府は「航空のネットワークの確保のため」として、事前調整型で破綻と再建を主導してきました。また、JAL の運航の停止は、日本の国際的な信用問題に発展しかねないことから、外国での燃料の調達など、運航維持は政府の責任で進められてきました。支援機構や裁判所の尽力で運航維持の再建がすすめられたとの主張は、日本航空が公共交通機関であるという社員の意識を弱める効果を狙っています。

3、 稲盛陳述書「皆さんの先輩も含めて、皆さんがこの会社をつぶしたのですよ」

陳述書は、社員に倒産した意識がないことから「皆さんの先輩も含めて、皆さんがこの

会社をつぶしたのですよ。・・・」と破綻の原因と責任を社員に転嫁しています。経営権のない労働者に破綻の原因があったなどと言うのは暴論ですが、何度も繰り返し言われると社員は思い込まれます。この件について、被告の第2準備書面は「破綻原因論」に触れていますが、JALの破綻原因についての原告の主張に対して全く反論をしていません。更に「原告らを含めた解雇対象者個人の責任を問うものではない」と主張しています。

2009年11月13日の機長組合との団交で安中常務は「経営危機の原因は経営にある。社員に責任はない」と明言しています。稲盛会長は、過去の経営者批判を繰り返していますが、一方で過大な需要予測に基づく空港の乱造問題や公租公課問題、日米貿易不均衡是正のための大型機の大量導入問題などをどう考えているのでしょうか。また、社員が「会社をつぶした」と主張するならば具体的な根拠を示すべきです。

4、安全に対する認識

陳述書では安全に対する認識として「安全を守るためにも、会社が安定した収益を上げることが重要だ。利益を出して経営に余裕がなければ安全を担保できるわけがない」「むしろ安定した利益を上げなければ安全を守ることはできないと考えております」との主張をしています。2005年の航空の安全トラブルを受けて改定された航空法は、第103条で「航空運送事業者は輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」と規定しました。航空法は経営環境や収支に関わりなく絶えず安全性の向上に努力することを求めています。航空事業の素人であっても航空法の規定を無視する経営は許されることではありません。また、2009年12月には日航安全アドバイザーグループが新提言で「安全への投資や各種取り組みは財務状況に左右されてはならない」と提言しています。航空法や提言は過去の不幸な事故の反省から導き出された結論でもあります。航空の素人であるならば謙虚に向き合うべきです。

5、整理解雇問題

陳述書で「今まで1回も人を解雇したことがない人間としては、身を切られるような思いで悩み抜きました」とあります。165名の首を切っておきながら自分は身を切られる思いとは偽善そのものです。過去に1人の解雇をしなくても165名もの首切りを強行したなら、過去など問題ではありません。また陳述書は「11月末に認可を頂いたばかりの更生計画の内容を翌月のうちに破るわけにはいかないと管財人が判断して整理解雇を実施した」と述べています。これは更生計画半ばの12月段階で解雇を強行したことを正当化するための身勝手な主張です。特に陳述書が整理解雇問題で繰り返し強調している「今回も私が判断したものではありません」「私は解雇の実施者ではなかった」といった記述は弁解以外の何物でもありません。これが稲盛流の経営哲学なのでしょうか。

今年2月、デルタ航空との提携交渉を打ち切り、アメリカン航空との提携維持が決まりました。稲盛氏は「長い付き合いがあった人を振り払っていいのか」との経営哲学でアメ

リカンとの提携維持を判断しました。2月9日付朝日の記事では「アメリカン航空との提携維持は稲盛氏が日航に乗りこんで最初の大きな経営判断、『稲盛色』を発揮した。読売の記事でも「稲盛和夫会長の意向が強く反映された」と報道されています。今年3月27日からはアメリカン航空との共同事業が始まりました。航空会社の連携・共同事業の判断は企業の命運にかかわる問題です。提携先の選択という大きな経営判断をしながら、「165名の解雇について私は判断していない」という稲盛氏の主張は世間に通用するのでしょうか。

整理解雇については昨年11月12日に京都の京セラ本社で管財人会が行われ、そこで決定したことは、マスコミ報道でも、大西社長出席の団交でも明らかにされています。日本航空の最高経営責任者は稲盛和夫会長以外に存在しません。稲盛会長は自分が整理解雇問題の責任者の一人であったことを素直に認め、早急に整理解雇問題の解決を図るべきです。

6、 被解雇者への退職金問題

陳述書は、「・・・最後に整理解雇を避けることができなかつたことは残念です。」としながら、「それでも対象となつた方には、希望退職でお辞めいただいた方と同様、退職金の積み増しを行うべきであると考えました。それに基づき整理解雇に際しては、倒産会社ではありえないような支払金額の積み増しを管財人に話し、認めていただきました。(中略)・・・まさに誠意を尽くしたいとの思いからお話したものです」と述べています。被解雇者に支払われた退職金(退職金としての受け取りは拒否)は、就業規程に定めた予告手当2か月分を含めて5か月分と特別退職金です。稲盛氏はまるで温情で被解雇者に支払い金の積み増しを行ったような言い方をしています。会社都合で勝手に整理解雇を強行しておいて、被解雇者に対して誠意を尽くすなどというのは詭弁です。もともと全員が希望退職に応じた場合には、特別退職金や6か月分の割増は退職者に支払う金額として用意していたものに過ぎません。整理解雇者対しては年休の買い取りもありませんし、年金減額(5割減)も押しつけています。本当に誠意を尽くしたいのであれば、“人間として正しいことを貫く”という稲盛氏のフィロソフィーに沿って、裁判中でも原告の方々と話し合うべきです。

7、2011年2月8日日本記者クラブでの発言について

稲盛陳述書は、最後に2月8日に日本記者クラブでの発言「160名を残すことが、経営上不可能かという、そうではないのは、もう皆さんおわかりになると思いますし、私もそう思います。」を取り上げ、「私の発言の一部を切り出してそのような捉え方をされるのは残念です。」と感想を述べ、反論として「2月8日の会見での発言は、可能な限り解雇を回避したかったという私の思いの表れです。」と説明しています。稲盛会長が本当に可能な限り解雇を回避したいという気持ちがあるならば、今からでも遅くはありません。直ちに無謀な解雇を撤回すべきです。

8、 稲盛陳述書は都労委命令については全く言及なし

稲盛会長は陳述書の中で、自身の持っている“人間として正しいことを貫く”というフィロソフィーを共有してもらいたいとしています。ところで、8月3日に稲盛和夫会長宛に都労委命令が発出されました。会社側は命令の撤回を求めて9月1日に地裁に提訴しました。労働委員会命令は行政処分です。今のJALのやり方は、例えば食中毒事件で東京都から「7日間の営業停止処分」を受けたレストランが行政処分を無視して営業を続けるようなものです。今後、監督官庁から行政処分が出された場合の対応はどうするのでしょうか。不当解雇撤回裁判を通して稲盛和夫会長の虚実も明らかにされていきます。

以上

2011年9月

稲盛和夫を研究する乗員有志の会