

## 2011年9月30日JAL整理解雇裁判報告集会の感想（JALOB）

午前は稲盛会長への証人尋問、午後は原告の方2名の証人尋問が行われました。9時頃から東京地裁では30枚の傍聴券を求めて390名が列をつくりました。会社からも100名を超える方が業務指示や有給休暇などで大動員されていたようです。

傍聴券が当たる確立は13倍、残念ながら傍聴券は当たらず裁判終了後夕方から190名が参加した原告の報告集会での感想をお届けします。

稲盛会長の2月8日の発言「160名を残すことが、経営上不可能かどうか」というと、そうではないのは、もう皆さんもおわかりになると思います」などが争点に尋問が行われました。

稲盛会長は整理解雇は管財人が判断し実施したこと、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。と陳述書でも述べていましたが、今日の原告側からの反対尋問では肝心なところでは「知らない、わからない、関係ない」を連発されたそうです。

また、「経営上不可能かどうか」は「経理上不可能ではない」と発言し経営上を経理上といわけたそうですが、あらためて経理上は更生計画の目標を大幅に超過達成している事を認め整理解雇の必要性がなかったことを認めた結果になりました。

裁判長からは

- ①整理解雇を決めた管財人会はいつどこで行われましたか？
- ②あなたは管財人会で整理解雇を避けることができないか疑問をていしたのですか？
- ③「2月8日の発言は提訴がされた後のことですね、大変な反響を呼ぶと考えなかったのですか？」と尋ねられ
- ①11月にJAL本社で稲盛会長、片山管財人、中村、瀬戸管財人職務執行者その他数人が参加した。
- ②できれば避けられないか、やめろとまでは言っていない。条件をつけてやってくれ。
- ③「軽率なことを言ったと反省している」と言う主旨のお答えをし責任回避をされたそうです。

また原告側からの反対尋問では

- ①安全アドバイザーグループの提言書はお読みになっていますか？
- ②航空法103条を知っていますか？

の質問にいずれも稲盛会長は「知りません、見たことがない」とお答えになったそうです。

このお答えには驚愕しました。

航空会社は航空法に基づいて「事業計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること」「事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること」などの審査を受け、国土

交通大臣の許可を受けて飛行機を飛ばしています。

航空法 103 条では「航空会社は輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全の向上に努めなければならない」とする内容で、2005 年 J A L の安全トラブル多発などを受け 2006 年に国会論議を経て安全規制強化がされた重要な条項です。

また、それに関連して航空局は安全対策強化のため、柳田邦夫氏を座長に 5 人の外部有識者からなる「安全アドバイザーグループ」を設けさせ安全対策の助言を指示しました。

2 度にわたって提言が発表され「経営の危機は安全の危機であり、安全の危機は経営の危機である」ことを指摘し安全を確立し安心して乗れる航空会社にするにはどうすればいいか提起しています。

日本航空の役員、社員は折りにふれては読み返すことが求められているものです。

稲盛会長は代表権を持った航空会社の経営者です、安全運航の基盤である航空法を見たこともない、安全アドバイザーグループの提言に全く関心がないというのは航空会社の経営者として失格というばかりでなく、安全に飛行機を飛ばして欲しいという利用者の立場からすれば違和感を感じます。

稲盛会長の哲学 J A L フィロソフィーをめぐっては役員や管理職の方たちがフィロソフィーをいかに解釈するかに一生懸命にさせられています、安全運航に専念すべき本来の職務が観念論の世界に持って行かれています。

飛行機を安全に飛ばすということは科学の世界の仕事です、観念論中心では飛行機を安全に飛ばすことはできません。

稲盛会長の「利益なくして安全なし」という利益優先の意識をもたせるために J A L フィロソフィーという観念論が利用されているのです。

もし稲盛会長が航空法をきちんと認識している、提言も読んでいるという立場をとれば利益優先のアメーバ経営やフィロソフィーと安全運航との間の矛盾が明らかになります。

稲盛会長は鹿児島大学工学部出身の優れた技術者です、同時に京セラや K D D I をあわせて 4 兆円規模の売り上げ会社に育て上げたたたかな経営者です。

航空法や安全アドバイザーグループの提言を意図して知らない振りをしているのかもしれない。

そうであれば、なおさら航空会社にとってはあってはならない経営手法ではないかと思わざるを得ません。

飛行機の利用者の一番の要求は「安全」な飛行機に乗りたいということです。また、現場で飛行機を飛ばしている航空労働者の思いも同じはずです。

航空法の原点（第 1 条）「輸送の安全の確保」「利用者の利便の増進」に戻って J A L の再建を果たして欲しいとあらためて願うものです。