

「復刻版」日本航空機長組合

どうなつてゐる日航経営疑惑



東京・八重洲・日本興銀ビル

ロッキード事件の丸紅ルートの二審判断が来月二十九日に示される。ロッキード事件が明るみに出た直後、日航の関係者も意拘束したといふわざが流れた。数々の疑惑が昔から纏められている。そしてそれらが今、白日のもとにさらされようとしている。「健全な経営なくして安全なし」全てが解明されねばならない。そしてそれらの大半が分裂労務政策と、それから生まれた利権構造、さらには政界とのパイプを継ぐ政治資金づくりに根ざしていると見られている。

(本文では、現時点までに明らかになっている事実関係についてはゴチック体で、それらに關してマスコミ等で取り上げられているものを含み、その他は明朝体で記載しております。)

先は分からぬ、でも

買つておこうの無責任

3月28日、朝日新聞は、日航が行つた日本航空開発の監査報告書を入手したとして、その放漫經營問題を報じた。背伸びをしきる日航開発への不安はかねて日航内部にも要つてはいたが、表面化したのは、伊藤体制・副社長出席による交渉を行なにはいつからで、会長が辞任についた数日後の4月19日、毎日新聞は「ドル先物予約で大損」と本社日航の放漫体制を一面トックで報道した。ここでは、まずこの「ドル先物予約引に係わる問題」について考えてみたようである。この朝日新聞の報道を「火に、各新聞社によつて報じられる疑惑に對して機

このバクチの結果をみよう。

日航が行なつたドルの先物予約の現況は別圖の通りで、11年間平均すると一ドルリ一八五円で合計約36億ドルである。これは昭和60年8月から61年3月まで行なわれている。しかしどル相場は、予約開始から約2ヶ月後のG5合意を機に円高に反転した。日航のドル予約は裏目に出た。日航は、燃油支払いや航空機購入支払い等ドル支払いが相当程度ある一方、ドル収入はそれと比較すると非常に少ない為、年間で約10億ドルが支払超過つまり必要となる。しかし、ドル

の先物予約は、通常は数ヶ月から一年先までであり、長くても数年先まで、しかもドル需要の3分の1も予約するのは異例のケースとされている。

日航経営者は、「ドルの先物予約は、通常は数ヶ月から一年先までであり、長くても数年先まで、日航のように11年先まで、しかもドル需要の3分の1も予約するのは異例のケースとされている。

この件について、日航は大蔵省・運輸省に事前に報告していないし、またその義務はないと言っている。

このバクチの結果をみよう。

昭和61年度で約百億円、昭和62年度では、一ドル一四〇円で推移すれば、約一六〇億円の差額損が見込まれる。仮に円相場がこの水準で進めば、11年間での差損は約一五〇〇億円に達することになる。61年度はドルの先物買いがなければ一三六億円の利益が確保でき通常利益だけ復配可能であったのだ。

この明らかな経営の失敗に対するものである。支出が多くなっただけである。「支出が多くなつたこと」も経営の失敗とは思わない」と答えていた。この件の



日本航空
乗員組合
編集委員会
羽田空港内
昭四七一七七六一

	予約額 (百万ドル)	レート (=1ドル)
61年度	287	195円
62年度	323	191円
63年度	331	192円
64年度	331	192円

日航が行つた

方針が決定されたのは高木前	65年度	332	191円	ドル先物予約 (61年3月)
	66年度	326	186円	
	67年度	331	186円	
	68年度	393	184円	
	69年度	347	179円	
	70年度	488	171円	
	71年度	168	155円	

(61年3月) 下ル先物予約

金
川

747は全日空一八四億円、日

ている。

11

191
186
186
184
179
171
155

たいたいが必ず旅客運賃にも是譽するのである。日航経営のツケを旅客が支払うことになる。この件について全労本はどうとらえているか、彼らの一時金要求のなかでの取り扱いから

方針が決定されたのは高木前社長時代であったが、みごとにその放漫かつ無責任体制を受け継	65年 66年 67年 68年 69年 70年 71年
--	---

を「合理化」によって社員に押しつけようとしているのだ。日頃、日航内最大賃金差がこちらではならない為替損は百億円あるが、航空機支払いに至る当るといつも上位機会をも

と自負している全労本執もこれには黙つていられないはずだが…。

先物予約した高いドルを充当することを昭和61年7月に決定した。為替差損として計上せず航

空席の価格に上乗せするといふことである。

不自然なHSST社

その裏には何が？

日航は46年頃からTSSSTの開港式を各七・二・三、開港式は

開発を本格化したが、運輸省は52年「本業以外の乗物に手を出

たしかし一部役員には開発継続の意見が強く、54年には

日航出資の別会社を設立する構想が浮上したが、これにも運輸

省は「出資も債務保証も認めない」と反対した。その後60年に日航HSSTプロジェクトチームの林章部長が株式会社「工

品など一切の売却価格はわずか一億二千万円であった。

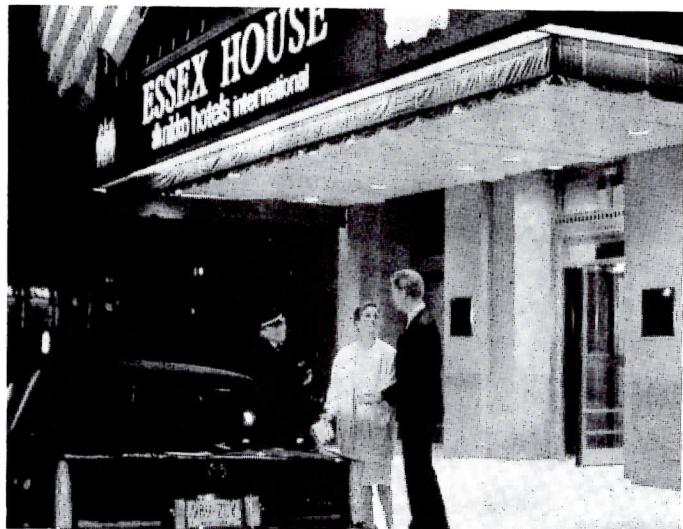
丁実用化の
は収入が全
い能力がな
している。

た。日本生命は日航に対し「工社に無担保融資を割り当てるが、大蔵省への報告の都合上必要があり」として、日航社長の協力念頭

(2面へ)
へじて融資先と相互に



エルファス社のある新日本会



254条の3・取締役の忠実義務

取締役は法令や定款に定められていことならびに、株主総会の決議を遵守して、会社のために取締役の職務を忠実に遂行する義務がある。

266条・取締役が会社に対して責任を負う場合

1. 次にあげる場合その行為をした取締役は、連帶してそれぞれ会社に対して弁済又は賠償しなければならない。

1. 粉飾決算
2. 株主の権利の行使に関連して、財産上の利益を、供与した場合

注、総会屋の対策等の為に金品などを供与することにあたる

3. 他の取締役に会社の金銭を貸し付けた時

4. 自己取引

注、取締役が取締役会の承認なしに不当に安く会社の財産を譲り受けたり、逆に自分の財産を不当に高く売り付けたりすること。

取締役は第三者に対してその損害を賠償する責任を負う。

—以下省略—

486条・特別背任罪

発起人、取締役、監査役、職務代行者、支配人、その他高級使用人が自分の利益を受けようしたり、第三者に利益を与えるようしたり、また会社に損害をかけようとして、自分の任務にそむいて会社に損害を掛けた時は、7年以下の懲役刑か、300万円以下の罰金刑を科せられる。

—以下省略—

489条・会社の財産を危うくする罪

特別背任罪の条文にあげられた者、又は検査役が次の行為をしたときは、5年以下の懲役刑か、200万円以下の罰金刑を科せられる。

1. 株式の発行等に関して、裁判所や株主総会で嘘を述べたり、真実を隠したりした時。
2. 会社自身の計算で、不正に自己

設立された日航の子会社の一
つであり、現在資本金百二十
億円（内、約67%を日航が出
資）である。

本社・東京八重洲二丁目。当
時松尾社長の『日航もヒルトン
インターナショナルのような世
界的ホテルチェーンを開拓する
い』という考え方、運輸省航
空局長だった柄内一彦氏が招か
れ、昭和50年から柄内社長、そ
の後松尾会長とのコンビで10年
間、銀座・川崎の日航ホテルを

日航開発は、昭和45年7月
に就任すると前後して、急激
な拡大路線、巨額な資本投資が
いわゆるマネージメント型のチ
ェーン化を進めてきた。この形
態だと、短時間に多数のホテル
展開ができる上、損益責任と財
務責任をどうにかすみ、リスク
分散というメリットがある。

有価証券報告書によれば、
日航は、日航開発に対し昭和
60年度末で一六億八九〇〇
万円の債務保障を行っている

日航開発は、昭和45年7月
に就任すると前後して、急激
な拡大路線、巨額な資本投資が
いわゆるマネージメント型のチ
ェーン化を進めてきた。この形
態だと、短時間に多数のホテル
展開ができる上、損益責任と財
務責任をどうにかすみ、リスク
分散というメリットがある。

省航空局監理部は、日航開
発のホテル経営について、日航
開発の代表取締役を交えた
合意委員会では、一度、計画
が報告されるだけで、調査段
階にあるものまで了承された
となつてある。

昭和54年3月22日付、運輸
省監査課は、この2年間に

ロンドンとニューヨークでホ
テルを買収して開業する一方

サンフランシスコ、シカゴ、
香港で相次いでホテルを建設

その投資総額は八百億円に上
つている。

その傘下の会社について、
日航開発は、この2年間に

ロンドンとニューヨークでホ
テルを買収して開業する一方

サンフランシスコ、シカゴ、
香港で相次いでホテルを建設

その投資総額は八百億円に上
つている。

その後、日航開発は、この2年間に

ロンドンとニューヨークでホ
テルを買収して開業する一方

サンフランシスコ、シカゴ、
香港で相次いでホテルを建設

その投資総額は八百億円に上
つている。

その後、日航開発は、この2年間に

“アイ・ホールド・ソーハー”で 数百億が一日航開発—

しかし、これらの発言には説得力がまるでない。何のための協力念書であるか、ますます疑惑が増すばかりである。

また、日航の職務権限基準表によると、資金借入に伴う経営協力念書は出資会社のみを対象にしており、出資会社の資金借入に伴う経営協力念書について「借入額が50億円以上の場合は取締役会に付議する」と規定されている。

組合などが反対してきたにもかかわらず多額の資本を投入し行政指導違反もどきの手段で別会社をつくったあげく、その人件費を負担し、わけのわからぬ念書を提出するといった経営の対応はでたらめとしか言いようがない。そして、でたらめな力

立を急がねばならない。

しかし高い金で航空機を買い運賃も下げられず、還元されるべき利益はこのように闇に消えていくのであれば、いつまでたっても信頼はとりもどせないだろ。

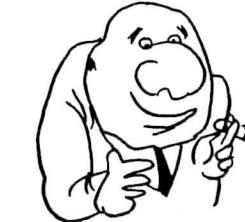
ところが、こうした行政指導を受けたにもかかわらず、日航経営者は、日航開発が大きなホテル事業を計画するたびに、運輸省に一応の報告はしたもの、「子会社の事業なので、概ね参考程度の報告があつただけ」であった。

日航の服部監査役を中心に行われた日航開発の監査報告では、日航開発の発足以来、一昨年まで開かれていた日航と日航開発の代表取締役を交えた合意委員会では、一度、計画が報告されるだけで、調査段階にあるものまで了承されたとなつてある。これに対し、

高額

資金

んで「ダイ・ホープ・ソーラー」ということですね」という言葉によく表れている。



貢収・高利率は

図達の力クレ蓑?

連結ベースで算出した累積損失は、昭和60年度末で31億円だったのが、新ホテルの展開に伴い業績が急速に悪化し、昭和63年には日航開発の資本金百二十億円を上回る債務超過となり、昭和70年には三百億円に達すると予測されている。また不足資金の追加借入

5. 法令や定款に違反するようなことをした時
—以下省略—
- 266条の3・取締役が会社以外の第三者に対して責任を負う場合
- 取締役が職務を行うのにあたり、悪意又は重大な過失があった時は、その
- 株式を取得したり質に取ったとき。
- タコ配当をしたとき。
- 投機取引を営業の目的としている会社が、投機取引をするために、会社の財産を処分したとき。

により、借入金は昭和60年度の五百億円から次第に膨らみ、来年以後の約10年間に一千億円を超し、財務的にも救い難い状況に追いこまれる。

米国マリオット社から買収したエックスハウスホテルに関しては、その買収価格について、不動産鑑定機関の正式鑑定書もとらず、十分な価格交渉もせず、マリオット社の言い値で買い、その資金調達にあたっては、総額の80%余り（当時約三五〇億円）を日本生命米国支社より20年融資年利12%という高金利で借りた。しかも同ホテルは年中満室でも赤字となり昭和74年には約三千万ドルという恐るべき金利支払額となる。

当時ニューヨークでの高級ビル取引値は一平方米当たり三二〇〇から五四〇〇ドル、五番街落する同ホテルを一万八〇〇ドルで買っている。また昭和60年5月での米国長期ブライムレートは10%で、いちどんと下がる傾向にあった。当初日航開発は米国で投資团を募集し、受託経営する計画だったが、契約直後に税制の改革があり、変更したその伊藤氏をして「特別背任」と言われてもしかたない」とま

日本生命の「日航民営化」に対する意欲、さらにはなんらかの理由で、ヤミの資金捻出をはからなければならなかつたのではないとマスコミの一部では曇りかかれているのもうなづける。

日航開発のホテル展開に初めてメスを入れたのが伊藤前会長である。ロンドンのチャーチルホテルのティファニーでさえ六五〇〇ドルだった。それより場所的に落ちる同ホテルを一万八〇〇ドルで買っている。また昭和60年5月での米国長期ブライムレートは10%で、いちどんと下がる傾向にあった。当初日航開発は

日本生命米国支社より20年融資年利12%という高金利で借りた。しかも同ホテルは年中満室でも赤字となり昭和74年には約三千万ドルという恐るべき金利支払額となる。

当時ニューヨークでの高級ビル取引値は一平方米当たり三二〇〇から五四〇〇ドル、五番街落する同ホテルを一万八〇〇ドルで買っている。また昭和60年5月での米国長期ブライムレートは10%で、いちどんと下がる傾向にあった。当初日航開発は

日本生命の「日航民営化」に対する意欲、さらにはなんらかの理由で、ヤミの資金捻出をはからなければならなかつたのではないとマスコミの一部では曇りかかれているのもうなづける。

問題は根深いが、日航の役員会が今までのよき形式的なも

の直接窓口である関連事業の担当役員である萩原氏が会長に、そして後でも述べる「日航内三派閥」労務管理系、萩原グループの渡会信二氏が日航側の関連事業担当になるといわれれない」と監査報告書では断定し、日航にうすく利権の中でヌクヌクと生きのびている日航役員を厳しく糾弾した服装で監査役は、新人事の中で退任させられていいく。

日航経営も最近になって、表現は異なるものの、この監査報告書に沿った形でホテルの運営チーン展開を中止し、調達資金等でも工夫する等の策を打ち出してきているが、日航開発が発表した新人事を見ると、ホテルの急展開に関与した日航を明らかにする必要がある。

制の改革は契約以前にも知り得たことであろうし、大蔵省の説明によつても、米国より低利の日本で借りてもよかつたはずである。

12%の利息といえば日生から借りた一億四五〇〇万ドルの分だけでも年間約四十三億円になる。ホテル業界の売上げ高に対する経営利益率を仮りに4%とする遂行能力が日航開発にはない状況に追いこまれる。

米国マリオット社から買収したエックスハウスホテルに関しては、その買収価格について、不動産鑑定機関の正

式鑑定書もとらず、十分な価

格交渉もせず、マリオット社の言い値で買い、その資金調達にあたっては、総額の80%余り（当時約三五〇億円）を

日本生命の「日航民営化」に対する意欲、さらにはなんらかの理由で、ヤミの資金捻出をはからなければならなかつたのでは



芝にあるユニオン社

首のすげかえでも同じ穴の何とやら

法外な値段での取引き、相場をはるかに超えた高金利での融資、そして同じ日本生命による工社への無担保融資等、何らかの資金捻出に利用されている可能性が極めて強い。

日航経営の責任は「あくまで二義的」と言うが、「一義的責任の遂行能力が日航開発にはない」と監査報告書によれば、

さるに監査報告書によれば、今秋開業予定のサンフランシスコのホテルは、日航の正式決裁を得ないまま計画が進められて

いないことを示している。

また当ホテルを含め、香港、

シカゴのホテルの工事契約や工事費を取り決めることなしに工事を開始していることも指摘している。こうした放漫さは、ただ日航開発のみで出来ることではなく、日航のトップの一部の勢力と一体になってやらなければならないことである。

