

ゴーン逮捕は何を残すか 検察支援のクーデターの行方は

経済ジャーナリスト

八雲豊彦

かつての救世主は金にまみれ晩節を汚した。コストカットで日産をよみがえらせたカリスマ、カルロス・ゴーンの逮捕。検察は巨額報酬を隠蔽した金融商品取引法違反を突破口に個人的な為替取引で会社に損失を与えた特別背任も指弾した。しかし、茶坊主の反乱と功を焦る当局の姿が見え隠れし、明日の日産につながる節目とはいえずにない。

2019年1月8日にあったゴーン氏の初公判。2008年9月のリーマンショック時の相場変動で個人的な



為替取引の損失を防ぐ保証金を日産子会社に出させたことが特別背任の罪状だった。利益が出れば自分で、損すれば会社の金で利益を支える画策。事実なら悪質だが、有罪に持ち込むには、海外ファンドを介した複雑な金の迂回や為替スワップの解明など多くのハードルを越えなければならず、ゴーン氏は金商法違反罪とともに全面的に否認し争う姿勢をみせた。

事件は衝撃とともに始まった。ゴーン氏は2018年11月19日、東京・羽田でビジネスジェットから降り立ったところを東京地検特捜部の係官に任意同行を求められ、逮捕された。朝日新聞のスクープをきっかけに居所をつかんだ新聞、テレビ、雑誌のカメラマンの前での捕り物だった。
 容疑は金商法違反。予め得られる報酬を半額にした虚偽記載だった。日本人が最も嫌う金にまつわる不祥事のスタートだった。当日午後10時の会見。

西川廣人社長は「実力者の君臨の弊害」とゴーン氏を切り捨てた。特捜部の事情聴取に応じた志賀俊之元社長も「過去の貢献は別」とテレビ局のマイクに応えた。会社の危機でもあるトップの逮捕にしては2人とも大きな仕事をなした安堵さえ漂わせていた。3日後の臨時取締役会で早々とゴーン氏の会長職と代表権を剥奪。西川社長ら側近を含めたクーデターだったことが後にわかる。

反逆の狼煙に火を付けたのは2017年9月に発覚した完成車ずさん検査問題の発覚だった。当時、マスコミ各社は事件の背景にあるコストカットを指摘。社内では、ゴーン氏の腰巾着として合理化に辣腕をふるったナンバー2の西川社長に批判が集中した。ゴーン独裁体制では、責任を一身にかぶるのは西川社長であることは本人もよく分かっていた。2018年3月期中間決算では営業

利益が前期比25・4%減の惨憺な数字。検査問題で社会的責任をとらせる形にして業績悪化の下手人として退任させる筋書きも想像できた。
 西川社長は、この時、クーデターを決断したとみられる。2015年ごろから、経営不振に伴う合理化を指導できない日本人役員の入替わりが激しくなり、ゴーン氏への不満も高まっていた。ゴーン批判票を結集することでトップの権力を削ぐ謀議が西川社長周辺で始まったという。

クーデター計画が決定的になったのは、ゴーン氏への忠誠心闘争のライバルだった志賀氏との恩讐を超えた和解だった。志賀氏は2013年11月に2期連続の業績下方修正を理由に日本人トップであったCEOを解任。代わりに昇格したのが西川社長だった。志賀氏も忠犬ぶりが評価された口だが、捨てられた恨みを捨てられそうになった西川社長が利用したといわれている。

ゴーン氏は日本を中心に仏米中などをビジネスジェットで飛び回り、ここ数年の日本滞在は年2カ月程度。鬼が居ぬ間に主人の乱行を犬猿の愛人同士が結託してはらそうとしたというのは言い過ぎだろうか。

ゴーン氏はルノーの会長も兼ね2割近くの株を有するフランス政府から日産との統合を目指していた。西川社長ら逆臣組にとつてはルノーよりはましとはいえ決して業績堅調とは言えない日産が合併によって事実上、ルノーを支援するのは日本政府の国益にも反するという大義も味方になりそうだった。

西川社長らは社内外の検事出身の弁護士と連絡を取り合い内部通報が司法取引で罪が軽減される制度を利用。有価証券報告書を取り仕切る取締役味方に引き入れ、報酬虚偽記載に焦点をあてた。特捜部にとつては、日本版司法取引事件の格好の宣伝材料。拜金外国人の排斥は世論も強い味方になるとみた。

しかし、ゴーン氏の容疑は巨額であるだけに西川社長ら側近が知らなかったとすれば、ガバナンスを放置していた責任も問われることになる。西川社



長らは政府と司法を味方につけたことで、自らがガバナンスの問題で問われることはないともみて内部通報に踏み切った。

だが、責任を追及されないガバナンス不在は、新たな悪習を残すことは日産の歴史が証明しているのではないだろうか。

かつて日産は自動車総連会長だった塩路一郎氏が率いる日産労組に支配されていた。免許も持たず後部座席しか知らない多くの役員はその組合懐柔と高度経済成長時に自動車産業を牽引した当時の通産省対策に追われ、実質的な経営をながしろにしていた。塩路氏は自らのヨットで銀座のホステスとクルージングする姿など豪遊ぶりが当時の社長、石原俊氏らによる週刊誌など雑誌媒体を中心にしたマスコミ戦略

で喧伝されて放逐された。しかし、石原氏ら率いる社内官僚が旧態依然とした国の産業政策によりかかる経営で不作為に会社を食いつぶす体質は改まらなかった。この結果、事実上の破綻を迎え、ゴーン氏の軍門に下つた。

ゴーン氏への反乱は塩路氏の追放劇と同じ構図で、改革者や経営の監視役ともなつた労組が慢心の末に自滅しても、両者に指摘された悪しき体質が復活するという輪廻を思わずにはいられない。

自動車は産業のバロメーターでもあるが、文化でもある。魅力的なフラッグシップカーが社内と業績を一気に変える起爆剤になることもあるが、今後の日産にその意味で青写真は見えない。かつてのライバル、トヨタは量産ハイブリッド、プリウスをヒットさせレクサスを世界の高級ブランドに仕立て上げる一方、水素自動車「MIRAI」の実用化やモータースポーツへの挑戦も絶やさない。独自の経営で躍り出たホンダはビジネスジェットの販売など冒険のDNAは息づき、マツダもロードスターなど自動車文化に新領域を築こうとしている。ユーザーから見た日産でエポックメイキングなのは世

界のスーパーカーにまで昇華したGT-Rの存在が目立つだけだ。

事件を機に、ゴーン氏が乗り込んだ際に旧経営陣からアメリカ法人に追いやられた片山豊氏が開発したフェアレディZを復活させることも思い出した。過去への決別と困難な時期に採算が予測しにくいスポーツカーを打ち出すことで、経営にリスクを問わない姿勢を打ち出した。Zの中には、日産がプリンス自動車を吸収した際にプリンスに源流を持つスカイラインGTRの4バルブ3連キャブDOHC6気筒エンジンを載せたZ432もあつた。少量生産の実験車だったが、自動車文化のアーバンギャルドであり合併の象徴にも感じた。

傲慢トップの忠実な部下であつた西川社長だが、政府、検察、世論を味方につけた権力の力学の変化を明晰な頭脳でかき取つた社内官僚であるに過ぎない。社内の支配力には長けるが、業績面で起爆することはなく再び知らないうちに沈滞する危険すら感じられる。日本の自動車産業と自動車文化の一翼を担つた日産だが、今回の事件を振り返ると、創造なき破壊しか感じられない。