日本航空 OB 乗員
有志の会ニュース

2012. 05. 17

No.12-040

HP：http://jalfltcrewob.web.fc2.com/

Mail：jalfltcrewob@gmail.com

安全で明るい JAL

JAL連結営業利益

当初目標は 757 億円

2011 年 4～9 月の業績で

予想を 1400 億円に上方修正

2011 年 4-12 月の業績で

目標 1800 億円に再上方修正　　そして

２０１２年３月期決算　２０４９億円

2011 年 3 月期の 1884 億円を上回って

2 年連続で過去最高を更新

＜日航＞営業利益２０４９億円…今秋再上場へ追い風

毎日新聞より

経営再建中の日本航空が１４日発表した１２年３月期連結決算は、本業のもうけを示す営業利益が２０４９億円と、２月に予想した１８００億円を大きく上回り、１１年３月期（１８８４億円）に続き２期連続で過去最高を更新した。新中期経営計画を掲げる日航の再建への道筋が明確となり、今秋の株式再上場も後押ししそうだ。

「社員全員が油断することなく、厳しい環境の中で懸命に努力した結果だ。欧州危機や原油高騰など先行き不透明感はあるが、リスクが発生しても着実に収益を上げる経

営体質になっている」。植木義晴社長は記者会見の冒頭、こう強調した。

東日本大震災やタイの洪水などの逆風で、国際線、国内線とも旅客数は減少し、前期比１４．６％減に落ち込んだ。しかし前期末に２２７機だった使用航空機を２１５機体制に整理するなど路線ごとに投入機材を見直して収益性を高めたうえで、コスト削減を徹底。再建のため日航に乗り込んだ稲盛和夫名誉会長が京セラから持ち込み、昨年４月に導入した部門別採算制度も利益を押し上げた。稲盛名誉会長は「倒産となれば普通は気持ちがなえてしまう。だが社員は一丸となり、社会にお返ししようと頑張ってくれた」と神妙な表情で述べ、社員の努力をねぎらった。

１２年３月期の売上高は１兆２０４８億円。一方、１３年３月期は売上高を１兆２２００億円、営業利益を１５００億円と見込む。燃油費の上昇などを考慮し減益予想だが、引き続き高水準を目指す。植木社長は「新中期経営計画で差別化として挙げたブランド力、商品力、コスト競争力向上を確実に実施して必ず達成する。世界最高のサービスを提供すべく努力したい」と語り、同計画を断行する意向を改めて強調した。

◇新中期経営計画◇

日本航空は２月、植木義晴社長の就任と同時に、経営破綻後として初の成長戦略となる新中期経営計画を発表した。再生を目指す中で培った高収益体質を維持しながら、国際線の中長距離線に集中投資して経営の基盤強化を図ることを目指している。

具体的には１２～１６年度の５年間で、グループ全体で４７８０億円の航空機投資を実施▽「戦略的機材」と位置づける高効率のボーイング７８７の発注を１０機増やし４５機に拡大▽１６年度の中小型機比率を１１年度比６ポイント増の８４％に▽５年間で運航コスト５００億円を追加削減▽人員数は５年後も現在の３万２０００人規模を維持▽５年連続で連結営業利益率１０％以上――などを柱として掲げた。

――

極めて高いイベントリスク耐性
解雇の必要性はまったく無い

原告の「解雇時点ですでに計画上の想定を上回る業績となっており、解雇の必要性はなかった」旨の主張に対し、被告会社は
「売上の基礎となる需要の変動可能性が高く，イベントリスク（燃料費の高騰，世界的

金融危機，テロ等による突発的な収益の大幅悪化要因）の発生等によって数百億円から一千億円規模の減益となる航空事業の特性からすれば，一時的に計画を上回った業績であったとしても，たちどころに財務状態が悪化する危険性を有しており（収益の改善は短期的な視点でとらえるべきでなく，長期的視点をも加味する必要がある。），運航に必要となる運航乗務員数を上回る人員を継続して雇用することができる状態にはない」と述べています。（乗員裁判判決より）

しかし、東日本大震災、タイの大洪水、欧州の金融危機などの大きなイベントの中でも、業績が 2 年連続で過去最高を更新しました。解雇の必要性がなかったことがここでも証明されています。

皆様、引き続き整理解雇撤回を支援する為のカンパ（2012 年度）にご協力お願いします

次ページに関連の記事

JAL 純利益過去最高

リストラでV字回復

経営再建中の日本航空が14日発表した2012年3月期の決算は、営業利益が2049億円、純利益が1866億円でともに過去最高だった。売り上げは減ったが、経営破綻にともなう大規模な経費削減が効いた。今秋に予定する再上場に向けて、リストラに順らずもうけを出せるかが問われる。

12年3月期の売上高は1兆2048億円と前年同期より1割減った。東日本大震災の影響による旅行控えや、定員の少ない小型機を増やしたことが原因だ。それでも本業のもうけを示す営業利益は前年同期の1884億円を上回り、2年続けて過去最高を更新した。

減収なのに利益が増えたのは破綻を機に大規模な経費削減を実施したからだ。1万6千人を削減し、燃費が悪い飛行機は売却、赤字路線の廃止も踏み切った。

「放置していたムダを徹底的になくす努力を続けてきた」。稲盛和夫名誉会長は14日の会見でこう語った。経費削減には、稲盛氏が部門別の細かな採算管理を導入したことも奏功した。破綻する前は、路線ごとの収支が2カ月後まで分からない「どんぶり勘定」だったが、翌日に分かるように改め、利用客数に応じて小型機を飛ばす効率化をはかれるようになった。

経費削減だけではない。日航は破綻した会社なので、法人税の負担が軽減されている。銀行団に借金約5200億円を棒引きしてもらったため、利子が減って経費節減につながった。

決算発表する日本航空の（右から）植木義晴社長、稲盛和夫名誉会長、大西賢会長＝14日午後、東京都品川区

稲盛氏 来春退任の意向

日本航空の稲盛和夫名誉会長は14日の会見で「来年2～3月にできれば辞めさせてもらえればと思う」と述べ、会長就任から来春で約3年となるのを機に日航の経営から退く考えを明らかにした。

「3年ぐらいならと言って（会長に）着任した。必死で神経を使ってやってきた」と説明した。稲盛氏は2010年2月、政府や企業再生支援機構の要請を受けて会長に就任。今年2月には名誉会長に退いた。

収益力強化 不安視も

日航の業績のV字回復は、「民主党政権で数少ない成功事例」（航空関係者）とも言われる。ただ、「リストラ頼み」から抜け出し、好業績を続けることができるかは未知数だ。

14日発表した13年3月期の業績見通しでは、売上高が1兆2200億円とわずかに増えるが、営業利益は1500億円と大幅に減る。はやくもリストラ効果が薄れる見込みだ。

日航は今年2月に発表した中期経営計画で、国際線の拡大など、リストラ一辺倒から成長路線への転換を打ち出した。燃費効率が高いボーイング社製の最新鋭中型機「787」を国際線の主力機として計45機発注したが、購入経費もかさむ。

人件費も増える傾向にある。今夏の賞与は給与2カ月分で、11年の1カ月分よりも増えた。「ふつうの会社に戻るため」（日航幹部）というが、全日空の1・5カ月分よりすでに多く、早稲田大学の戸崎肇教授は「人件費の増加に注意が必要」と指摘する。大手との競争に加え、格安航空会社（LCC）がシェアを伸ばすなど経営環境は厳しさを増す見通しのため、経費が増えると競争力が落ちるおそれがある。

日航株の96・5％を持つ企業再生支援機構は、今年9～10月にも再上場させたい考えだ。株を長く持ってくれる引受先を探しているが、日航と同じ航空連合「ワンワールド」に加盟する英ブリティッシュ・エアウェイズの親会社が興味を示しているぐらいで、「本命」とされていた国内大手銀行や生保会社などはそっぽを向いている。日航の収益力が高まることを確信できないでいるためだ。

（南日慶子、伊藤友之）

■日本航空をめぐる主な動き

2010年	1月	会社更生法の適用を申請。企業再生支援機構が支援決定
	2月	稲盛和夫会長らの新体制スタート
	4月	国内、国際線の計45路線を10年度中に撤退と発表
	6月	機構が10年3月末の債務超過額が約9500億円になると発表
	8月	約5200億円の債権放棄などを盛り込んだ更生計画案を裁判所に提出
	11月	裁判所が更生計画を認可
	12月	機構が3500億円を出資し、日航株96.5％を取得
11年	3月	主力行から約2500億円の融資を受けて債務を返済、更生手続き終了
	5月	11年3月期の営業利益が過去最高益に
12年	2月	植木義晴氏が新社長に。稲盛会長は名誉会長に退く
	3月	東京証券取引所の第1部に再上場を予備申請
	9～10月	東証1部に再上場を予定
13年	1月	企業再生支援機構の支援終了期限