

ILZ/C-043

2008年8月27日

日本航空機長組合

執行委員長 清田 均 殿

株式会社日本航空インターナショナル
代表取締役社長 西松 遙

JCA22-34等について

標記については、下記のとおり会社の見解をお伝えいたします。

なお、本件については今後とも協議していく考えであり、是非とも貴組合のご理解とご協力をお願いいたします。

記

「2007-2010年度 JALグループ再生中期プラン」初年度である2007年度決算は、各利益段階において目標を上回る結果となり、自主再建に向けて順調なスタートを切ることができましたが、これは皆様のご努力の賜物であるとともに、臨時手当や退職給付関連制度等についてご協力をいただいた結果でもあると認識しております。

2008年3月時点での年度見通しと2007年度決算との乖離について貴組合からご指摘を受けておりますが、2007年度決算の取りまとめ段階において、燃油価格の上昇局面における燃油ヘッジ益の増加、急激な為替変動の影響による外貨建ての燃油費や整備費の改善等により、営業損益段階では一定度の改善が見込まれる一方で、為替差益の減少による営業外損益の悪化、さらには見通し作成段階では想定し得なかった特別損失の発生が新たに想定される状況であり、全ての利益段階で未確定要素が残っておりました。また、企業存続のため2007年度の利益目標の必達が求められ、各費用項目の見通しについて、従来以上に保守的に判断せざるを得ないなか、2008年3月28日時点においては、一定の還元原資を確保した上で、当期利益段階では年度見通しを修正するという判断には至りませんでした。

従って、これまでの説明等については、すべてその時点で最善と思われる内容をお示したものであり、是非ご理解をお願いいたします。また、退職給付関連制度の改定についても、自主再建を果たすためには、必要不可欠な施策であったという考えに変わりはありません。

2001年度から2006年度まで、6年間実質赤字の影響により自己資本は減少し、財務体質は極めて脆弱となっており、資金調達状況は極めて厳しい環境に陥っておりました。そのなかで、この優先株の発行は、「2008-2010年度 JALグループ再生中期プラン」（以下、「再生中期

プラン」)を遂行し、自主再建を可能にする、唯一の方法でした。従って、優先株の発行なくしては、「再生中期プラン」は成立せず、企業の存続にかかわる事態に立ち至っていたことが想定され、仮にそのような事態に陥っていた場合には、社員の皆さんに与える影響は、今般提示しております人件費施策とは比較にならないほど大きなものになっていたと考えております。

この優先株の発行を可能にしたのは、まずは、皆さんの頑張りにより、2007年度中間決算時に、計画を上回る実績をあげ、また年度を通して目標を上回ることが見通せた、という事実があったからです。これにより、金融機関をはじめ優先株を引き受ける投資家が現れる環境が整い、優先株の発行に向け大きく前進できました。そしてもう一つは、1,000億円程度の燃油費増加への対応も含めた「再生中期プラン」を達成することを前提とした上で、優先株に対する配当原資を安定的・継続的に確保することに、投資家が納得をした、ということです。その施策として、提示しております人件費施策以外にとり得なかったことは慙愧に耐えませんが、優先株の発行にあたっては、単年度の業績動向に応じて具体的な施策を都度検討していくという方式では、投資家の理解を得ることは極めて困難であったことから、会社に残された選択肢のなかでは人件費の制度改定に及ばざるを得ませんでした。さらに、優先株の普通株への転換請求期間は10年後までであること、また、転換後も企業価値を維持・向上させ、株主価値の希薄化を抑制しなければならないという観点からも、いわゆる時限的な対応ではなく、賃金制度の改定が必要であったことについては、縷々ご説明しているとおります。

先日発表した2008年度第1四半期決算は、予算を上回る利益水準となっておりますが、これは、日頃の皆さんのご努力・ご協力に加えて、燃油ヘッジの過渡的な影響が大きく作用した結果でもあり、燃油費・為替等の特殊要素を除けば、ほぼ想定どおりの水準です。しかしながら、第2四半期以降については、燃油価格の極めて不安定な値動きに加え、不透明な景気動向・消費マインドの冷え込み等により、ピーク期である夏休みシーズンを含め、今後の需要の見通しは非常に厳しいものがあり、また新幹線や新規航空会社との競合に伴い国内線の単価が想定を下回っていることなど、収入の大幅な下振れ懸念等を払拭できない状況であり、年度目標の達成は容易ではないというのが現状認識です。

会社としては、「再生中期プラン」が頓挫し、今まで社員の皆さんにお願いしてきたさまざまなご苦勞やご協力が水泡に帰してしまうことは何としても回避すべく、路線便数計画の見直しなど、あらゆる施策を実施していく考えです。燃油搭載量削減施策等、当初の見込みを上回る効果をあげている施策もありますが、これに加えて、さらなる増収と費用削減の努力を続けて、第2四半期以降の非常に厳しい状況に対処していかなければなりません。

これまでお伝えしたとおり、「再生中期プラン」は、数多くの増収策とともに、コスト抑制施策についても社内のあらゆる部門がさまざまな角度から検討を加えた結果策定されたものですが、すでに提示している「増資に伴うさらなる自助努力としての賃金制度改定案」に関して、これまで臨時手当水準、退職給付関連制度等について、厳しいご協力をお願いしているなか、労働条件の根幹となる賃金制度の改定をお願いせざるを得ない状況に立ち至ったことにつ

いては、まさに断腸の思いであります。

しかし、すでにお伝えしているとおり、「再生中期プラン」の完遂によってJALグループが自主再建を果たし、そして、その後も安定した成長を続けていくことが、社員やその家族の皆さんにとって最も重要であるという信念に変わりはありません。

なお、社員のモチベーションにかかわるご指摘に関しては、その背景や必要性を十分ご説明し、その内容にご理解いただくことが現在の会社に与えられた責任であると認識しております。これまで、全国各地で実施してきた役員によるこの施策の説明会や貴組合との交渉等の場において、厳しいご指摘をいただいておりますが、そのなかで、さまざまな負担に耐えていただいている皆さんがモチベーションを維持するためには、将来の具体的ビジョンが必要であることについても十分に認識しております。そのような意味から、全社をあげての努力の結果、「再生中期プラン」期間中の各年度の利益水準が目標を上回った場合の取扱い、また、「再生中期プラン」を完遂し普通株主に対して3円以上の配当ができるようになった後の年間の臨時手当の考え方については、すでにお伝えしたとおりです。

また「賃金の変更」について、配当を決定した場合の利益還元の見直しについても変わりはありません。

会社を取り巻く環境は引き続き厳しいものがありますが、貴組合との関係については、これまでどおり、建設的・安定的な労使関係が企業運営の基本であるという認識に基づく考えであり、ご理解とご協力をお願いいたします。

提示しております人件費施策は、優先株に対し安定的・継続的に配当原資を確保するための施策であり、単年度の業績動向と直接結びつけるものではありませんが、優先株の発行の前提となっている「再生中期プラン」の完遂を果たすためにも、2008年10月1日からの人件費施策の実施が不可欠であるとの考えに変わりはありません。従って、貴組合が指摘する「経営が緊急に実施すべき具体的施策」については採り得ないと考えております。

「再生中期プラン」およびそれに関連する人件費諸施策については、これまでも経営説明会や交渉等の場で必要な説明・協議等を行っておりますが、2008年5月12日付文書(ILZ/C-011)にて提示した内容での実施に向け、今後とも引き続き協議していく考えであります。是非とも貴組合のご理解とご協力をお願いいたします。

以 上