

2012年2月11日 新聞切り抜き情報（JAL関連）

○日経新聞

国際線輸送能力25%増 日航が中計、自己資本50%以上に 2012/2/11 2:00

経営再建中の日本航空の次期中期経営計画の骨子が10日明らかになった。2016年度までに収益のけん引役である国際線の旅客輸送能力を25%増やす。破綻の要因となった財務体質の強化にも取り組み、自己資本比率50%以上を目指す。厳しい経営環境下でも安定的に1000億円以上の営業利益を確保できる体制を築く。

日航は15日に臨時株主総会を開催、植木義晴次期社長のもとで新体制を発足させる。今秋予定の株式再上場に向けて、中期経営計画（12年度～16年度）を策定する。

計画では欧米などで新路線を開設し11年度と比べて旅客輸送能力を拡大。市場全体の伸びと同程度と堅めに見積もる。海外航空会社との連携も強化する。

海外路線でボーイングの最新鋭中型機「787」の活用を中心に、大型機からのダウンサイジングを一層進めていく。一方、国内線の旅客輸送能力は2%減を見込む。コスト削減などによる採算性の改善を進める。従業員数は現在の3万人強から大きく変動させない計画だ。

日航の11年度業績は営業利益が1800億円となる見通し。過去最高益水準だが、今後は減価償却費の軽減効果がなくなり損益面では厳しくなる。海外旅客もほぼ年率5%成長で大きな拡大が見込めない中、これまで推進してきた「部門別採算制度」の浸透をテコに財務・収益力の強化策を継続。営業利益率10%以上を達成し、現時点で32%の自己資本比率の向上につなげる。

○共同通信

日航、国際線を25%増へ 16年度、国内は3%削減



日本航空の本社ビル＝東京都品川区

経営再建中の日本航空が、2016年度の国際線の旅客輸送能力を11年度と比べて25%増やすことなどを盛り込んだ中期経営計画を策定することが10日、分かった。国内線は人口の減少傾向などを考慮して、3%程度を削減する。月内にも発表する。

今年秋の再上場に向け、規模拡大を目指す成長戦略を市場に示すのが狙いだ。不採算路線の廃止や人員削減などのリストラで12年3月期に損益は回復するものの、売上高が減少傾向にあることに対応する。国際線に関しては欧米の拠点を増やすなど、ビジネス客の多い路線を拡充して収益確保の柱とする。 2012/02/11 00:24 【共同通信】

○産経新聞

日航、社員研修で年4回まで国内線に無料搭乗 2012.2.10 15:01

日本航空は10日、社員が国内線に無料搭乗し、サービス内容の確認などを行う研修制度を4月から導入する

ことを明らかにした。他の社員が、機内などでどのようなサービスをしているかを客の立場で深く確認し、改善点の洗い出しにつなげるのが狙い。

導入するのは「スタッフトラベル制度」で、無料で搭乗した機内での自社サービスを確認するとともに、搭乗後に気になる点などを報告させ、今後のサービス強化につなげる。

今回の制度は、破綻後手薄になった社員向けの福利厚生の側面もあるが、支給されるのは年間片道4枚にとどめる予定。このため、「海外航空会社などのように、無制限で無料搭乗できる仕組みとは意味合いが違う」（広報部）としている。

○日経新聞

日航、株主優待を再開へ 今秋の再上場で 社員が無料搭乗できる制度も 2012/2/10 2:00

日本航空は今秋予定の再上場を機に、株主優待制度を再開させる方針を固めた。社員が自社機に無料搭乗してサービスを確認する研修制度も近く導入する。現場を深く知ることで改善点を洗い出す狙いのほか、破綻後に手薄になった社員向け福利厚生の側面もある。経営再建の進捗とともに、制度の見直しや再開が活発になってきた。

株主優待制度については、上場後に再開させる方針。破綻前は正規料金の半額で乗ることができた。優待を要望する個人投資家は根強く、集客策の一つとして有効とみている。

社員が無料搭乗する「スタッフトラベル制度」は、社員が自社サービスを深く知ることを目的とする。制度の詳細は今後詰めるが、行き先や用途を制限しない見込み。搭乗後に報告書を提出させることなどを検討中だ。

過去にも「社機私用搭乗制度」の名称で、社員が無料で乗れる仕組みはあったが、破綻後に廃止していた。今でも他の航空会社では一般的な制度で、全日本空輸なども導入済み。日航は「今回の取り組みは旧制度とは趣旨が異なる」（幹部）としている。

○日経新聞

関空本拠の航空を重点支援 ピーチ念頭に促進協、最大2.3億円 2012/2/11 6:06

関西の自治体や経済団体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会（促進協）は、格安航空会社（LCC）ピーチ・アビエーション（大阪府泉佐野市）を念頭にした就航奨励制度を新設する方針を固めた。2012年度から3年間限定で、1社につき最大2億3000万円程度を支給。国際線の着陸料や予約システムの開発費用などを補助する。関空を本拠地とする航空会社を重点的に支援し、航空ネットワークの充実につなげる。



関西空港にピーチなどのLCCを呼び込もうとしている（昨年11月）

大阪府や関西経済連合会などの構成メンバーで近く詳細を詰め、関空会社とも協議したうえで正式決定する見通し。

着陸料の補助に最大2億円程度を支給する。新路線へ就航したり既存路線で増便したりすると、最初の1年は着陸料の20%を促進協が肩代わりする。関空で初めてとなる路線などの場合、2年目も10%を補助する。関空会社は1年目の着陸料を80%免除しており、合わせると1年目は無料で着陸できる。

このほか就航に伴う予約システムの開発費用などソフト面の支援に最大3000万円程度を支給する。旅客向けに関

西を巡る旅行商品を作る場合の費用も対象となる。

補助の条件は関空に国内線と国際線を両方持ち、約3年先まで関空を本拠として活用し続けることなど。関空発着便が運航全体の大部分を占めれば本拠にしていると認める。国内線がなくても週70便以上の国際線を持つなど関空を本格活用していれば補助の対象とする見通し。現状で該当するのは3月に運航を始めるピーチ1社のみとみられるが、新制度をテコに他の航空会社にも新規就航や増便を促す。

促進協は従来、全ての航空会社を対象に新規就航や増便から1年目は20%、2年目は10%を肩代わりしていた。今後は関空を重要拠点として使わない航空会社については2年目の補助を取りやめる。LCCの新路線就航や増便で、補助額が巨額になる可能性もあるため、新たに2億円程度という上限を設ける。これまでは1社あたりの上限は設けていなかった。

自治体などの予算が限られるなか、全ての航空会社を同様に支援するのではなく、関空を本拠地とする航空会社に手厚く配分する方針に切り替える。航空会社の定着を促し、国際線と国内線の乗り継ぎ機能の強化などを加速させたい考えだ。

○読売新聞 **日航のパイロット一時的余剰、中韓にレンタル**

経営再建中の日本航空は、自社のパイロットを初めて、海外の航空会社に一時的に出向させ始めた。中国南方航空(中国)に1月から約10人が順次出向しているのをはじめ、大韓航空(韓国)とも交渉に入っている。

日航は経営破綻後、エンジンが4基あり燃費が悪いジャンボ機の全廃や、赤字路線からの撤退を急速に進め、パイロットに一時的な余剰が出ている。出向者はパイロット全体の数%にあたる数十人規模を想定している。人件費は派遣先が負担するため年間数億円程度を節約できる。パイロットにとっても、操縦の機会を得られることで技量を維持できるメリットがある。

ジャンボ機のボーイング747—400型機などの操縦をしていたパイロットが別の機種に乗り換えるためには、機種別の操縦資格を取るため新たな訓練が必要。**日航**では訓練機材などの不足で訓練に入れず、待機している人が出ている。一方、航空需要が拡大している中国や韓国ではジャンボ機を含めパイロットが不足している状況だという。**日航**の就航路線は、2009年10月から2年間で国内線は144路線から109路線に、国際線は64路線から47路線まで減少した。(2012年2月9日14時33分 読売新聞)

○沖縄タイムス 2012年2月8日 09時30分 JAL、下地島空港撤退で最終通告

経営再建中の日本航空(JAL)は7日、操縦士の養成訓練のため使用していた県管理の下地島空港(宮古島市)の維持運営費負担を、養成訓練の計画がないことを理由に、3月31日で終了すると県に最終通告した。JALは昨年3月、県に事前通告していた。JALは「公的資金を受けている状況で利用していない空港の費用負担は継続できない」としている。県は継続使用を求める民事調停議案を県議会2月定例会に提出する方針。

下地島空港は1979年、操縦士の訓練飛行場として開港。JALと全日本空輸(ANA)は同年、維持運営費を折半して負担する覚書を締結した。年間の費用負担は1社当たり約3億円の計約6億円。県によると、ANAは1社での全額負担は厳しいと主張しているという。

JALは経営破綻(はたん)に伴う債務処理を理由に10年5月から訓練を中止したが、それ以降も負担し続けている。グループ会社の日本トランスオーシャン航空(JTA)は11年度に72日間の訓練があるが、12年度以降の訓練計画はない。JALは使用分だけ負担する従量制の導入を主張している。

県は12年度以降の継続使用を要求し、航空会社の撤退後の跡利用を検討したい考え。与世田兼稔副知事は「わずか1年の通告期間で契約終了していいのかという思い。跡利用を検討していないので、あと5年は現状のまま利用するよう求めている」と話した。