



JAL経営危機の裏事情・・・

JALの経営危機については、テレビや新聞で毎日のように報道されていますので、皆さんもご存知のことでしょう。

このJALですが、裏話をしますと、色々と事情を抱えているようです。JAL問題に詳しいジャーナリストによりますと、「JALは、政治家、官僚、労働組合、その他利害関係者や既得権益者によって食い尽くされてきた・・・」というのが実際のようなのです。確かに、JALのパイロットの年収は3000万円程（世界の平均は1000～2000万円程？）だという報道もありましたし、しかも、移動はすべてハイヤーだそうです。もっと驚いたことに、以前は、キャピンアテンダント（スチュワーデス）の移動もハイヤーだったそうです。

当然、これは何を意味しているかと言いますと、労働組合が強いのです。労働組合が強いため、中々、改革が進まなかった・・・という見方もあるようです。また、厄介なことに、労働組合は、民主党の支援団体です。前原国土交通大臣にとっては、本当に頭が痛いところでしょう。

JALの財務状況は??

JALの21年3月期決算短信を見る限り、経営の悪化（CFの悪化）は凄まじいです。20年3月の営業利益は「90,013百万円」だったのが、21年3月は「△50,884百万円」です。

また、20年3月の純資産は「471,771百万円」だったのが、21年3月は「196,771百万円」に悪化しています。（実質的には2500億円の債務超過だということが判明しています。）よって、自己資本比率も当然悪化しているわけです。数値で説明しますと、21.4%から10.0%に悪化しています（11.4ポイントのマイナス）。

次に債務償還年数ですが、5.8年から25.2年への激悪化です。インタレストカバレッジレシオは、8.2から1.7に悪化・・・。利息の支払いも急速厳しくなっている状況ですね。

普通に決算書をもてもこれだけ悪いわけですから、もし粉飾等でも発覚したら、さらに問題は深刻化すると思われます・・・。

JALの再生案と中小企業の再生・・・

さる13日に、前原国土交通大臣直轄の専門家チーム「JAL再生タスクフォース」は、再建に向けた素案をまとめました。

その内容は、日経新聞によりますと、「金融機関に対し債権放棄と債務の株式化（DES）で計3000億円規模の支援を要請。日航は1500億円の資本増強や年金支給額の半減、西松遥社長の退陣などが必要とした。素案をもとに金融機関などと交渉し、10月末に計画案、11月末をメドに最終的な再建計画を策定する」とのことです。また、この再生チームは、日航が少なくとも2500億円の債務超過に陥っていると指摘しています。また、一部の報道では、「本当は、その何倍もの債務超過なのではないか？」との見方もあるようです。

再生チーム素案によると、「債権放棄やDESによる金融支援」、「1500億円の資本増強を含む最大4800億円の新規資金調達」、「約3300億円の年金積み立て不足の1000億円への圧縮」などが盛り込まれています。また、私的整理手法の一つである事業再生ADR（裁判外紛争解決）の活用方針も打ち出しています。

このように大企業は至れり尽くせりです。しかしながら、中小企業はこうはいきませんので、自力で再生させるしかないのです。ある程度の規模の中堅企業でしたら、金融機関に対してDESやDDSなどの支援についても堂々と交渉して下さい。

さて、現在のところ、返済猶予の法制化なども進められていますので、それはそれで期待しても良いのではないかと思います（日本の金融への信頼は落ちるでしょうが・・・）。

そうすれば、実質的に債務の返済を3年間は止めることができるようになります。そして、3年間がんばって再生できない場合、事業譲渡などを前提にした事業再生スキームにて、事業の継続と従業員の雇用の確保だけは何とか維持する、というようなことは可能かもしれません。

一先ず、3年間という時間をくれるのは、そういう意味においても朗報だと思います。中小企業は何かと自力でやらなくてはいけないことが多いのですが、全く方法がないわけではない！ということを経営者は知っておくべきでしょう。