

日本航空に対する支援決定について

2010年1月19日
株式会社企業再生支援機構

株式会社企業再生支援機構（以下「機構」という。）は、下記の対象事業者について、株式会社企業再生支援機構法（平成21年法律第63号。以下「法」という。）第25条第4項に規定する支援決定を行いました。

1. 対象事業者らの氏名又は名称

株式会社日本航空、株式会社日本航空インターナショナル及び株式会社ジャルキャピタル（以下「対象事業者ら」という。）

2. 対象事業者らと連名で再生支援の申込みをした金融機関等の名称

株式会社日本政策投資銀行、株式会社日本政策金融公庫 国際協力銀行、株式会社みずほコーポレート銀行、株式会社三菱東京UFJ銀行、及び株式会社三井住友銀行

3. 事業再生計画の概要：別紙参照

4. 主務大臣の意見

内閣総理大臣、財務大臣：意見なし

総務大臣：

地方路線の見直しに際しては、地域主権の確立及び地域の創富力の向上の観点から、今後の我が国の社会資本整備のあり方についての検討を踏まえた航空路線体系の方向性を見極めつつ、政府と十分に連携のもと判断されたい。

厚生労働大臣：

異存がない。ただし、企業再生支援機構は、当該3社に対し、支援決定後速やかに労働者との協議を行うよう指導するとともに、事業再生計画の実施につき助言・指導するに当たっては、関係法令の遵守及び労働者との協議の状況への配慮をお願いする。

経済産業大臣：

航空事業は、国民生活や経済活動の基盤をなすものであり、日本航空の事業継続に支障が生じるような事態にならないよう、また、事業再生に当たっては、取引先企業に影響がないように十分に配慮されたい。

5. 事業所管大臣等の意見

国土交通大臣：

本件支援対象事業者は、我が国の成長基盤である航空ネットワークの形成に重要な役割を果たしている。

このため、引き続き安全かつ安定的な運航を確保するとともに、会社更生計画の策定過程を通じて、航空行政を所管する国土交通大臣の意見を十分聴取されたい。

また、会社更生手続き期間を可能な限り短縮するとともに、早期に再生が達成されるよう努められたい。

6. 買取申込み等期間：2010年1月19日（火）から

2010年3月26日（金）まで（機構必着）

7. 一時停止要請

対象事業者らが、2010年1月19日、東京地方裁判所に対し、会社更生手続開始申立てを行い、同日開始決定を受けていることを勘案し、法第27条第1項に基づく一時停止の要請は行いません。

8. 支援決定についての機構の考え方

本支援決定についての機構の考え方は次のとおりです。

(1) 会社更生申立及び支援申込みの経緯と背景

対象事業者らは、従前からの構造的な高コスト体質からの脱却を図るべく、人的生産性向上による人員数減や賃金制度・退職金制度改定、一時金の抑制など人件費削減、運営体制、業務プロセス見直しによるコスト構造改革、収益性の観点による国際・国内路線の徹底的な見直し、機材更新とダウンサイジングの推進などあらゆる自助努力を行って参りましたが、抜本的な収益改善を行うに至らないなか、2008年秋以降の「金融危機」と「新型インフルエンザ」による需要低迷が直接的な引き金となり、今般の窮境状態に陥りました。

対象事業者らは、短期間で巨額の運転資金が必要となった昨今の厳しい経営状況の中で、対象事業者らの事業再生のため今後新たに必要となるファイナンスについて、一層の透明性・公正性を確保する必要があるものと判断し、機構の支援を受けるため、機構の支援と会社更生手続を併用する事前調整型再生スキーム（以下、「本件手続」といいます。）を利用することとしました。

(2) 事業再生計画について

本件手続は機構の支援決定と会社更生手続を併用するものであるため、対象事業者らの

事業再生計画は、後に提出される更生計画によって修正・変更される可能性があります、対象事業者らの現在の事業再生計画に対する機構の考えは以下のとおりです。

対象事業者らが窮境に至った原因のひとつは、需要に対して路線及び機材の供給量が過剰であり、その供給量をダウンサイジングするという意思決定を適時・適切にできずに問題解決を先送りし、人員をはじめとする固定費等を抱え続けなくてはならないことにありました。

対象事業者らの事業再生計画は、この本質的な課題を抜本的に解決するために、以下の施策を計画しています。

① 安全性の更なる向上

「安全投資」「安全管理」「安全文化」の3つを柱とした取り組みを継続・強化し、安全をさらに揺るぎないものとする。システムの改善、現場の努力だけに依存しないヒューマンエラー対策やトラブルの未然防止対策、社員の安全意識の維持向上などに着目した安全投資を行う。予防的リスクマネジメントの強化、安全情報の更なる活用、PDCA機能の活用、安全管理の組織間リンケージの強化、リスク管理体制の強化などを行い、安全管理を徹底する。安全アドバイザーリーグループの新提言に基づく安全文化を醸成し、揺るぎない「安全の層」の形成とその定着を図る。

② 機材の小型化、効率性向上

対象事業者らは、747-400をはじめとする燃費効率の低い大型機をすみやかに退役させ、燃費効率の高い中小型機・リージョナルジェット機等の新鋭機の積極導入により、全体の燃費効率向上と共に、機材の供給力に柔軟性を持たせる。

③ 不採算路線の大胆撤退及びアライアンス効果の追及

対象事業者らは、不採算路線を大幅撤退しながら、アライアンスを活用し、ネットワーク・カバレッジを維持する。需要に応じて柔軟に増減便、運休・再開などの手段を織り交ぜた供給量調整を可能にする。

④ 人員・組織体制の効率化、柔軟性の抜本的向上

対象事業者らは、本社間接人員、運航乗務員、客室乗務員、整備、グランドハンドリング等、供給量減少に応じた人員調整と併せ、運航乗務員、客室乗務員の硬直的報酬体系の抜本的改革を図る。

⑤ 現場基点の意思決定の早い組織体制の確立

対象事業者らは、現場が主体となり、環境の変化に応じて柔軟かつ適時適切に意思決定できる組織体制を確立するとともに、それを支えるITシステム等への適切な投資を実施する。

JAL 企業年金基金については、年金規約変更について厚生労働省から正式な認可を受けた場合には、本件手続において、必要な変更がされた後の年金基金制度が存置されるための措置をとります。

併せて、当面の事業運営にあたって資金が不足することがないように、株式会社日本政策投資銀行および機構により、総額 6000 億円の追加的な融資枠を設定して、事業運営・運航継続を確保し、抜本的な財務体質の改善を実現するべく、必要となる債権放棄・減増資等を実行することにより、対象事業者らの再生を図ることが可能になると考えています。

なお、機構は、対象事業者らが安全運航を維持し、サービス劣化や風評被害等による顧客喪失のリスクを回避して事業価値を最大限維持するためには、少なくとも、本件手続において、別紙第 3 記載の措置が取られることが必要であると考えています。

9. 法人管財人の選任と職務執行者の指名・通知

対象事業者らは、本日、東京地方裁判所より、会社更生手続開始決定を受け、同開始決定に際して、機構は、法人管財人に選任されるとともに、裁判所と調整のうえ、瀬戸英雄（企業再生支援委員長）及び中村彰利（代表取締役専務）をもって、管財人の職務を行うべき者（職務執行者）として指名することとし、同裁判所及び対象会社らに通知いたしました。

なお、職務執行者瀬戸英雄は、対象事業者らに関する企業再生支援委員会の決定に関しては、関与を行わないこととしております。

以 上

(別紙) 事業再生計画の概要

第1 対象事業者らの概要

1 会社の概要

- ① 対象事業者ら (株)日本航空 (以下「JALS」という。)、(株)日本航空インターナショナル (以下「JALI」という。)、(株)ジャルキャピタル (以下「JLC」という。) 以下、3社合わせて「対象事業者ら」という。
- ② 本社所在地 東京都品川区東品川二丁目4番11号
- ③ 設立日 1951年8月 (前身である日本航空(株))
- ④ 資本金 2,510億円 (JALS)
- ⑤ 株式 JALSの発行可能株式総数 7,000,000,000株
うち発行済株式総数 3,346,383,250株
- ⑥ 事業 航空運送事業、航空運送関連事業
- ⑦ 従業員数 47,526名 (JALS連結) 15,389名 (JALI単体)
- ⑧ 主要株主 日本トラスティ・サービス信託銀行(株)、(株)みずほコーポレート銀行、(株)三菱東京UFJ銀行、三井物産(株)、東京急行電鉄(株)
- ⑨ 主要販売先 (株)ジェイティービー、(株)ジャルパック、(株)ジャルセールス、(株)ジャルツアーズ、その他
- ⑩ 事業所 羽田空港、成田空港、その他国内・国際空港
- ⑪ 取引銀行 (株)日本政策投資銀行、(株)日本政策金融公庫 国際協力銀行、(株)みずほコーポレート銀行、(株)三菱東京UFJ銀行、(株)三井住友銀行
- ⑫ 関連会社 JALSほか子会社203社及び関連会社83社
- ⑬ 財務状況 (2009年3月期)
- (JALS連結) 売上高1兆9,511億円 営業利益▲508億円 経常利益▲821億円
純資産1,967億円 総資産1兆7,506億円
- (JALI単体) 売上高1兆6,647億円 営業利益▲625億円 経常利益▲957億円
純資産916億円 総資産1兆6,523億円

(参考) (2009年9月期) (半期)

(JALS連結) 売上高7,639億円 (前年比▲28.8%)
営業利益▲957億円 経常利益▲1,144億円

2 企業グループ（関連会社：2009年3月31日現在）

対象事業者らのグループは、JALS、子会社203社及び関連会社83社で構成され、航空運送事業、航空運送関連事業、旅行企画販売事業、カード・リース事業及びその他事業を営んでいる。各事業における主な子会社及び関連会社は、以下のとおりである。

- ① 航空運送事業：(株)日本航空インターナショナル、日本トランスオーシャン航空(株)、(株)ジャルウェイズ、(株)ジャルエクスプレス、日本エアークommューター(株)、(株)北海道エアシステム、琉球エアークommューター(株)及び(株)ジェイエアの子会社8社を連結している。
- ② 航空運送関連事業：旅客及び貨物の取扱い業務、機内食調製、航空機及び地上機材等の整備並びに給油等を、子会社95社及び関連会社65社が行っており、そのうち(株)JAL グランドサービス、(株)JAL カーゴサービス、(株)ティエフケー他52社を連結している。
- ③ 旅行企画販売事業：航空運送事業8社による航空運送を含む旅行の企画販売を、子会社35社及び関連会社3社が行っており、そのうち(株)ジャルパック、(株)ジャルツアーズ、(株)ジャルセールス他27社を連結している。
- ④ カード・リース事業：金融業、カード業及びリース業を、子会社19社が行っており、そのうち(株)ジャルキャピタル、(株)ジャルカード他1社を連結している。
- ⑤ その他事業：ホテル事業を子会社16社及び関連会社2社が行っており、そのうち(株)JAL ホテルズ他8社を連結している。また、卸売・販売業、不動産業、印刷業、建設業、人材派遣業及び情報通信業等を、子会社30社及び関連会社13社が行っており、そのうち(株)アクセス国際ネットワーク、(株)JAL エアロパーツ、(株)JAL ビジネス他12社を連結している。

第2 会社更生申立及び支援申込みの経緯と背景

対象事業者らは、従前の構造的な高コスト体質から脱却を図るべく、人的生産性向上による人員数減や賃金制度・退職金制度改定、一時金の抑制など、人件費削減、運営体制、業務プロセス見直しによるコスト構造改革、収益性の観点による国際・国内路線の徹底的な見直し、機材更新とダウンサイジングの推進など、自助努力を重ねてきたが、抜本的な収益改善を行うに至らないなか、2008年秋以降の「金融危機」と「新型インフルエンザ」による需要低迷が直接的な引き金となり、今般の窮境状態に陥った。

対象事業者らは、短期間で巨額の運転資金が必要となった昨今の厳しい経営状況の中で、対象事業者らの事業再生のため、今後新たに必要となるファイナンスについて、一層の透明性・公正性を確保する必要性があるものと判断し、機構の支援を受けるた

め、機構の支援と会社更生手続を併用する事前調整型再生スキーム（以下「本件手続」という。）を利用することとした。

本件手続により、対象事業者らは、短期間で迅速かつ抜本的な改革を目指している。

第3 対象事業者らの事業価値維持のために必要な措置

対象事業者らは、本件手続により事業価値を最大限維持し、金融機関を含む更生債権者等に対して、可能な限りの弁済を行うように努める。機構は、機構の支援のもと、対象事業者らが、安全運航を確保し、かつ、運航停止、顧客喪失、サービス劣化及び風評被害等のリスクを回避しながら、短期間で迅速かつ抜本的にその事業を再生するためには、会社更生手続において、以下の措置が講じられ、対象事業者らの事業価値を最大限維持することが必要不可欠であり、ひいては、これが更生債権者等の満足最大化につながるものと判断しており、関係各位の協力を得て、これらの実現を図っていく予定である。

① 商取引債権が保護されること

対象事業者らが、商取引先の信用を維持し、従前どおりの安全運航を継続するためには、本件手続においても、従前の取引条件に従うことを前提に、商取引債権が保護されることが必要不可欠である。なお、商取引債権には、JAL カードの対象事業者らに対する債権等、対象事業者らと一体となって航空事業やサービスの一端を担うグループ会社の債権も含まれる。

② リース料債権が保護されること

対象事業者らが本件手続において円滑な運航を継続するためには、従前の取引条件に従い、運航に必要な航空機材のリース料が支払われることが必要不可欠である。

③ 顧客マイレージが保護されること

対象事業者らのマイレージ制度は、多くの顧客に利用され、営業上も多大な貢献をしている。

そこで、対象事業者らが売上を維持するためには、本件手続においても、従前どおり、顧客マイレージが全面的に保護されることが必要不可欠である。

④ 既発行株主優待券の一定期間内の有効性維持

既発行の株主優待券については、一定期間内の有効性が維持されることが必要不可欠である。

⑤ 企業年金基金が存置されること

対象事業者らの企業年金である JAL 企業年金基金は、先般、加入者及び受給者に対し、年金支給額減額と受給者の一時金請求権の放棄に関する同意書を送付して、その回収を行い、年金制度改定に必要な数の同意書を確保した。企業価値向上につながる社員の士気を守るためには、加入者及び受給者の意見を尊重し、JAL 企業年金基金が年金規約変更について厚生労働省から正式な認可を受けた場合には、本件手続において、必要な変更がなされた後の年金基金制度が存置されることが必要不可欠である。

⑥平成 21 年 11 月以降の借入金の保護・キャッシュマネジメントシステムの維持

対象事業者らが、平成 21 年 11 月以降支援決定までに、日本政策投資銀行から借り入れた資金（合計 2000 億円）については、危機時期にあることを前提に実行された対象事業者らの事業継続に不可欠な資金であるとともに、支援決定後、同行から協調融資を得て事業価値を維持するために、裁判所の許可を得てその維持を図ることが必要不可欠である。

また、対象事業者らのグループ会社 82 社は、J-Banks と称するキャッシュマネジメントシステムを利用しており、その維持は事業の継続に不可欠であるため、その運営に伴って生じる J-Banks 運営会社である JLC に対するグループ会社からの預け金について、裁判所の許可を得て保護することが不可欠である。

第 4 事業計画の概要

1 窮境原因

対象事業者らが今日の窮境状態に至った原因は、過去の大量輸送時代の構造を引きずり、①事業構造（ハード）と②組織体制（ソフト）両面が非効率且つ硬直的であり、競合他社と比較して需要変動幅の大きい国際線比率が大きい中で、リーマンショックや新型インフルによる世界規模の大きな需要低迷に適時適切に対応できなかったことに基因する。

① 事業構造の硬直化

(i) 大型機材の大量保有

対象事業者らは、成田・羽田の発着枠の制約があったため、大型機材を積極導入し、一時期は 100 機を超える世界最大の 747 保有キャリアとなった。その結果、一度に大量輸送できるようになった反面、燃油等の運航コストも高いため、閑散時には赤字を垂れ流すこととなった。

(ii) 不採算路線の維持

対象事業者らは、政府系企業という出自もあり、過度に公共性を期待され、

採算が取れない路線を多数維持していた。また、旧 JAS との統合により、国内地方路線を中心に不採算路線が更に拡大した。加えて、需要変動の大きい国際線比率が高いという問題も抱えている。

② 組織体制の硬直化

(i) 人員余剰・硬直的組織体制

対象事業者らは、持続的な事業拡大を前提に、正社員の終身雇用中心の人事体系と昇進モデルを維持し、人員数も増加傾向にあった。また、旧 JAS 統合後に人員・組織体制のダウンサイジングをほとんど行わず、更に肥大化、硬直化が発生した。

(ii) 意思決定の遅滞

対象事業者らでは、無謬性を追求する文化と管理部門の肥大化により、意思決定が恒常的に遅滞し、事業環境の変化に即応できなかった。また、適時適切な意思決定を支える IT システム等が老朽化し、意思決定の遅滞を助長していた。

2 事業計画の方向性

以上の窮境原因を克服するための対象事業者らの事業計画の方向性は以下のとおりである。

① 安全性の更なる向上

「安全投資」「安全管理」「安全文化」の 3 つを柱とした取り組みを継続・強化し、安全をさらに揺るぎないものとする。システムの改善、現場の努力だけに依存しないヒューマンエラー対策やトラブルの未然防止対策、社員の安全意識の維持向上などに着目した安全投資を行う。予防的リスクマネジメントの強化、安全情報の更なる活用、PDCA 機能の活用、安全管理の組織間リンケージの強化、リスク管理体制の強化などを行い、安全管理を徹底する。安全アドバイザーグループの新提言に基づく安全文化を醸成し、揺るぎない「安全の層」の形成とその定着を図る。

② 機材の小型化、効率性向上

対象事業者らは、747-400 をはじめとする高齢化し燃費効率の低い大型機をすみやかに退役させ、燃費効率の高い中小型機・リージョナルジェット機等の新鋭機の積極導入により、全体の燃費効率向上と共に機材の供給力に柔軟性を持たせる。

③ 不採算路線の大胆撤退及びアライアンス効果の追及

対象事業者らは、不採算路線を大幅撤退しながらアライアンスを活用しネット

ワーク・カバレッジを維持する。需要に応じて柔軟に増減便、運休・再開などの手段を織り交ぜた供給量調整を可能にする。

④ 人員・組織体制の効率化、柔軟性の抜本的向上

対象事業者らは、本社間接人員、運航乗務員、客室乗務員、整備、グランドハンドリング等供給量減少に応じた人員調整と併せ、運航乗務員、客室乗務員の硬直的報酬体系の抜本的改革を図る。

⑤ 現場基点の意思決定の早い組織体制の確立

対象事業者らでは、現場が主体となり、環境の変化に応じて柔軟かつ適時適切に意思決定できる組織体制を確立するとともに、それを支える IT システム等への適切な投資を実施する。

3 数値計画（概略）

対象事業者らの収支計画は、本件手続の申立及びその他の要因により変わる可能性があるが、本事業再生計画を遂行し 余分な贅肉をそぎ落とすことで、体質を筋肉質化することにより、2013年3月期には、売上高1兆3,585億円、営業利益1,157億円（営業利益率8.5%）と、収益性を大きく向上させることを計画している。

なお、企業年金基金が存置された場合には、2013年3月期の営業利益については904億円（営業利益率6.7%）程度までの収益性の向上が見込まれる。

第5 金融支援の内容（債権放棄、DIPファイナンス及び出融資）

対象事業者らは、債権総額1兆1,578億円に対して、約7,300億円の債権放棄を受けることを見込んでいる。

機構の支援決定直前及び決定後において、対象事業者らは、機構及び日本政策投資銀行から、総額6,000億円の貸付枠によるDIPファイナンスの実行を受ける予定である。

また、機構の買取決定後、対象事業者らは機構から3,000億円以上の出資を受ける予定である。

併せて、対象事業者らは、機構及び日本政策投資銀行並びに主要行をはじめとする関係金融機関等と協調してリファイナンスの実行を受ける予定であり、これらを弁済原資として共益債権たるDIPファイナンス及び更生担保権・更生債権の一括弁済を予定している。

第6 支援基準適合性

1. 有用な経営資源を有していること

対象事業者らは、日本最大の航空事業者として、多数の従業員及び関連会社並びに航空機等の機材を有している。また、海外及び国内において多数の国・都市に運航するネットワークを運営しており、社会インフラの一翼を担う公共交通機関として、極めて有用な経営資源を有している。

2. 過大な債務を負っていること

対象事業者らは約 7,800 億円もの有利子負債を抱えており、収益力に比して過剰な債務を負っている。事業再生のためには、債権放棄等の金融支援が不可欠な状態にある。

3. 事業再生が見込まれることを確認するもの

(1) 申込みにあたっての主要債権者との同意等

対象事業者らの申込みは、日本政策投資銀行、日本政策金融公庫 国際協力銀行、みずほコーポレート銀行、三菱東京 UFJ 銀行及び三井住友銀行との連名によるものである。

(2) 生産性向上基準

生産性向上基準のうち①自己資本当期純利益率については 3 年後に 45.9%ポイント向上し②従業員一人当たり付加価値額については 3 年後に 264.5%向上するため生産性向上基準①2%ポイント以上向上、②6%以上向上を充足する。

なお、企業年金基金が存置された場合であっても①自己資本当期純利益率については 3 年後に 58.2%ポイント向上することが見込まれ②従業員一人当たり付加価値額については 3 年後に 242.9%向上すると見込まれるため生産性向上基準①2%ポイント以上向上、②6%以上向上を充足する。

(3) 財務健全化基準

a) 有利子負債のキャッシュ・フローに対する比率が 10 倍以内

有利子負債キャッシュフロー倍率については 3 年後に 2.2 倍となり 10 倍以内であるため基準を充足する。

なお、企業年金基金が存置された場合であっても有利子負債キャッシュフロー倍率については 3 年後に 3.0 倍となると見込まれ 10 倍以内であるため基準を充足する。

b) 経常収入が経常支出を上回ること

経常収入／経常支出については 3 年後に 114.3%となり経常収入が経常支出を上回るため基準を充足する。

なお、企業年金基金が存置された場合であっても経常収入／経常支出については 3 年後に 112.0%となると見込まれ経常収入が経常支出を上回るため基準を充足する。

(4) 清算価値との比較

対象事業者ら 3 社の清算価値に基づく配当率は最大 1.3%であり、本事業再生計画に従った場合の対象債権の非保全部分の回収率（17%）は、破産手続による回収率を明らかに上回る。

(5) 3年以内の機構の取得債権又は株式等の処分可能性

本事業再生計画の実施により、対象事業者らの財務内容は健全となり、元本弁済・金利負担能力においても問題が発生しないことが見込まれているため、新たなスポンサーの関与等によりリファイナンスがなされる可能性が高いと判断している。

(6) 機構が出資を行う場合の基準

① 必要性

本事業再生計画の実行にはニューマネーの投入が必要であるため、企業再生支援機構が出資し、対象事業者らの支配権を獲得した上で、本事業再生計画の実行を支援していく必要がある。したがって、企業再生支援機構による出資なくして、企業再生支援機構が本事業再生計画の実行支援を強力に推進することは著しく困難である。

② ガバナンス（経営管理）発揮

企業再生支援機構の出資後の対象事業者らについては企業再生支援機構が出資比率の大半（100%）を取得することになるため、適切なガバナンスを発揮できる体制が構築されることになる。

③ メインバンク、スポンサー等の出融資等の見込み

支援決定後速やかに、日本政策投資銀行より、約 1,600 億円の借入れを実行する予定である。

④ 投下資金以上の回収の見込み

本事業再生計画の実施により、対象事業者らの企業価値は向上し、投下資金以上の回収が見込まれる。

4. 過剰供給構造との関係

本事業再生計画の実施により、「供給能力」が増加する事業はないため、我が国の産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法の施行に係る指針第 19 条に照らし、「過剰供給構造の解消を妨げるものではない」と判断される。

5. 労働組合等との話し合いの状況

本事業再生計画の骨子については、企業再生支援機構による支援決定後直ちに、JALI において存在する 8 つの労働組合である、JAL 労働組合、日本航空労働組合、JALJ 労働組合、キャビンクルーユニオン、JALI 乗員組合、JALJ 乗員組合、前任航空機関士組合及び機長組合に対し、その内容について説明を行うとともに、雇用・労働条件等に関する協議を行う予定である。なお、JALS 及び JLC には労働組合は存在しないため、両社の従業員に対しては、全従業員を対象とした説明会を各社にて開催し、参加の機会を与え協議を行う予定である。

第 7 株主、経営者の責任

1 経営者の責任

対象事業者らの取締役は、その全員が退任することにより、経営責任を明らかにす

る（その上で、対象事業者らの事業の遂行に必要な者については、更生手続において別途協力を求めることとする。）。

2 株主の責任

JALS が発行している普通株式及び A 種株式（以下「当社株式」という。）については、いわゆる 100%減資を含む抜本的な株主責任を果たす措置を講じる方針である。（最終的には、今後の更生計画において決定される。）

以上

【参考】

支援決定基準（株式会社企業再生支援機構支援基準 告示）

- 有用な経営資源を有していること
- 過大な債務を負っていること
- 主要債権者との連名による申込みである、又は主要債権者から同意が得られる等の見込みがあること
- 3年以内に「生産性向上基準」及び「財務健全化基準」を満たすこと
 - ・「生産性向上基準」：自己資本当期純利益率の2%ポイント以上向上、有形固定資産回転率の5%以上向上、従業員1人当たり付加価値額の6%以上向上等のいずれかを満たすことが必要。
 - ・「財務健全化基準」：「有利子負債 \leq キャッシュフロー \times 10」、
「経常収入 $>$ 経常支出」のいずれも満たすことが必要。
- 機構が債権買取り又は出資を行う場合、支援決定から3年以内に債権又は株式等の処分が可能であること
- 機構が出資を行う場合、必要性、ガバナンス（経営管理）発揮、メインバンク・スポンサー等の出融資等の見込み、投資資金以上の回収の見込み等を満たすこと
- 労働組合等との話し合いを行うこと