

平成24年11月8日（木）

於：国土交通省4階特別会議室

第1回公的支援に関する競争政策検討小委員会 議事録

国土交通省航空局

【事務局】 定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会航空分科会、公的支援に関する競争政策検討小委員会を開催いたします。ご出席の皆様方には、夕方大変お忙しい時間帯にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただきます航空局航空事業課の久保田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきたいと思います。

クリップにとめておるかと思いますが、まず、1ページ目、議事次第でございます。次いで配席図でございます。その後に委員等名簿がございます。そして、その後に資料1としまして交通政策審議会航空分科会、公的支援に関する競争政策検討小委員会の設置について、1枚がございます。その後ろ、資料2-1としまして日本航空の再生についてという横長のもの、そして資料2-2としまして企業再生支援機構について、そして、資料3ということで参考資料という構成になってございます。ご確認をいただけて、資料の不足等がございましたら、事務局までお申し付けいただきたいと思います。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、次にご出席の委員の皆様のご紹介をさせていただきたいと思います。50音順にご紹介させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、大橋委員でいらっしゃいます。

【大橋委員】 大橋でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 加藤委員でいらっしゃいます。

【加藤委員】 加藤でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 坂本委員でいらっしゃいます。

【坂本委員】 坂本です。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 竹内委員でいらっしゃいます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 多田委員でいらっしゃいます。

【多田委員】 多田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 山本委員でいらっしゃいます。

【山本委員】 山本でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 なお、白石委員につきましては、本日、ご所用のため、ご欠席と伺っております。

また、オブザーバーとしまして、内閣府政策統括官付企業再生支援機構担当室の鵜田参事官、それから株式会社企業再生支援機構の黒岩専務執行役員にご出席をいただいております。

また、公正取引委員会とも必要な相談等を行っていききたいと話をしておりますので、よろしくお願ひいたします。

国土交通省側の出席者につきましては、お時間の関係上、お手元の委員名簿と配席図にかえてご紹介ということにさせていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

なお、長安国土交通副大臣におかれては、本日、他の公務のため、欠席ということになってございます。

それでは、開会に当たりまして、若井国土交通大臣政務官よりご挨拶、よろしくお願ひいたします。

【国土交通政務官】 皆さん、こんばんは。国土交通大臣政務官の若井康彦でございます。

委員の皆様方におかれましては、委員にご就任いただきましたことに、まずは感謝を申し上げますとともに、大変お忙しい中、本日ご出席いただいたことに感謝を申し上げます。

日本航空につきましては、ご承知のとおり、去る9月19日に株式上場を行い、企業再生支援機構が保有していた全株式を売却したことで、機構による再生支援が完了したところでございます。一方で、これまで日本航空の再生に当たっては、公的支援により航空会社間の競争環境に影響があったのではないかと等、公的支援と競争環境のあり方について、さまざまご指摘を受けてきたところでございます。このため、本小委員会におきましては、今般の日本航空の再生過程において講じられた支援措置等について、適切な競争環境確保の観点から議論を行っていただきますと同時に、EUにおける公的支援に関するガイドラインなど、他国の事例も参考としつつ、今後の航空産業における公的支援と競争政策のあり方について検討を行っていただきたいと思いますと考えております。

委員の皆様方におかれましては、大変重要な課題について、集中的にご検討をお願いすることとなりますけれども、ぜひ大所高所から自由闊達なご議論をいただき、今後の航空産業における企業再生と競争政策のあり方について取りまとめいただきますよう、お願ひを申し上げます。

【事務局】 若井政務官、どうもありがとうございました。

続きまして、ご議論を取りまとめていただく、この小委員会の委員長についてでございますが、航空分科会運営規則によりまして、小委員会の委員長は航空分科会長が指名することになってございます。

本小委員会におきましては、竹内委員が委員長に指名されているということから、竹内

委員に委員長をお願いしたいと思いますので、委員各位におかれましては、どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、ここで竹内委員長より一言ご挨拶をいただきたいと思いますので、竹内委員長、よろしくをお願いいたします。

【竹内委員長】 今、ご紹介ありがとうございました東京女子大学の竹内でございます。

今、政務官おっしゃってくださいましたとおりで、JALの破綻、それから急激なV字回復、その後の上昇と、まだ皆さんのご記憶に新しいところだと思います。と同時に、いろいろ、今回のことがよかったのかどうか、あるいはそれをちゃんと検証するべきではないか、そういうご意見もたくさんございます。我々として、やっぱり公的支援ですから、お金が投入されるということになると、いわゆるバリュー・フォー・マネーといえますか、できるだけ大きな効果を上げなきゃいけないと思いますと同時に、ただ、あまりそっちに目を凝らしてしまいますと、今度は競争環境、市場がゆがんでしまうということになる。かといって、また、市場のほうを一生懸命頑張って環境を整備すると、今後は公的支援で投入されたお金が無駄遣いになってしまうかもしれない、つまり、このバランスが非常に難しいところがございます、いかにバランスをとって市場環境をゆがめず、なおかつ、また、効果的な支援ができるかというところ、皆さんのお知恵を拝借して、よりよい成果を上げていきたいと考えております。

ぜひともよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 竹内委員長、どうもありがとうございました。

冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、済みませんが、プレスの方、よろしくをお願いいたします。

それから、若井政務官におかれましては、この後、ご公務があると伺っております。ここまでというふうに伺っておりますが。

【国土交通政務官】 よろしくをお願いいたします。

【事務局】 ここで、この委員会の議事につきまして、運営につきまして、ちょっとご説明申し上げたいと思います。

本小委員会の議事につきましては原則公開としておるところでございますが、会議、議事録、それから議事要旨の公開ということによって、当事者もしくは第三者の権利、または利益、公共の利益を害するおそれがあるというときは、会議、議事録、そして議事要旨の全部、または一部を非公開とする場合がございますので、よろしくをお願いしたいと思

ます。

それから、会議の記録の関係上、委員の皆様方におかれてご発言の際には、マイクをお使いいただきたいというふうに思っております。後ろの担当の者がマイクをお持ちいたしますので、よろしくお願いいたします。

また、委員の皆様には軽食をご用意しておりますので、会議中、遠慮なくお召し上がりいただければというふうに思います。

それでは、以後の議事の進行につきまして、竹内委員長にお願いしたいと思っておりますので、竹内委員長、よろしくお願いいたします。

【竹内委員長】 それでは、議事に入ってまいりたいと思っております。お手元にございますとおり、議事次第に従いまして行いたいと思っております。

まず、事務局のほうから資料1に基づきまして公的支援に関する競争政策検討小委員会の設置について、ご説明いただきます。その次に、資料2に基づきまして日本航空の再生についてご説明いただいて、その後、皆さんと意見交換、いろいろご質問、コメント等を頂戴できればと考えております。そういうことでよろしゅうございますでしょうか。

では、そういうことにいたしまして、最初に事務局のほうから資料のご説明をお願い申し上げます。

【事務局】 それでは、事務局のほうから資料の説明をさせていただきます。

資料1でございます、本小委員会の設置ということで縦長のものでございます。

1ポツ、趣旨のところでございます。政務官のご挨拶の中にもございましたが、日本航空の再生に当たりましては、公的支援によって航空会社間の競争環境に影響があったのではないかと、公的支援と、それから競争環境のあり方のバランスといったことについて、いろいろなところからご指摘をいただいたところです。こういった分野で、EUにおきましては、原則、公的支援は禁止されている中、例外的に企業再生について支援が認められていると。これに関してガイドラインがあるという事実もございます。そういった中、今般、日本航空の再生過程において講じられた支援措置等について、適切な競争環境確保の観点から議論、そして、今後の航空産業における公的支援と競争政策のあり方について、ガイドラインの策定等も含めた検討を行うということで、本小委員会を設置するという趣旨でございます。

2つ目、御議論頂きたい主な論点でございます。日本航空の再生過程において講じられた支援措置、そしてそれにより生じた結果の分析、評価というのが一つ。そして、もう一

つ、諸外国における事例調査・分析等を踏まえて、我が国航空分野における公的支援と競争政策のあり方に関するご検討をいただきたいというふうに思っております。

今後の進め方、スケジュール感でございますけれども、本日が第1回目、年度内、年明けから2回、3回、4回と開催させていただきたいと考えておりまして、今年度末を目途に議論の一定の取りまとめをお願いできないかと考えておるところでございます。

続きまして、資料2につきましてご説明させていただきたいと思います。横長になっておるものでございます。資料2-1、そして資料2-2とございますけれども、大部なものでもありますので、簡潔にご説明したいと思います。

表紙を1ページめくっていただきたいと思います。日本航空の再生への取組み状況ということで、1ページ目から3ページ目にわたりまして、比較的詳細にフォローしたものでございますので、ちょっとこれは時間をかけご説明させていただきたいと思います。

1ページ目、左上をごらんいただきたいと思います。平成21年4月、日本航空に対しまして国土交通省から経営改善計画の策定を指示したという形であります。その6月に日本航空から計画に盛り込む施策の方向性について公表がなされ、その直後、三大臣の会談において、計画が策定されるよう、国交省はしっかり指導・監督していくということを確認の上で、この年の6月、8月にDBJ等が融資を実行しようとする。その際、融資には80%の損害担保を付与するというのが会談として出たわけでございます。その年の8月に経営改善のための有識者会議を国土交通省のほうに設置したという中で、9月に当時の前原大臣によりまして日本航空及び関係金融機関からヒアリングを行い、その結果、大臣直属の顧問団ということで、「JAL再生タスクフォース」を設置し、極めて短期間のうちにJAL問題についての分析等がなされたわけであります。その間、一方でこの年の10月14日に企業再生支援機構が発足し、業務をスタートしたわけであります。タスクフォースにつきましては、10月29日に国土交通大臣に調査報告書を提出するということになり、日本航空は関係機関とも相談の上、企業再生支援機構に支援の検討の申し入れを行い、これを受けて、機構におきましても再生支援の検討を開始したという次第でございます。その翌日から日本航空再建対策本部等が設置され、開催され、また、11月には五大臣による日本航空再建のための方策についての確認が行われた。11月24日には日本航空とDBJの間で運航の継続確保のために必要となる資金、融資枠1,000億ですが、設定されたということでございます。

年がかわって、22年1月3日、松の内でございますけれども、融資枠の追加設定等につ

いて、関係大臣で申し合わせが行われ、それに基づき、1月6日、DBJが追加で1,000億の融資枠を設定したと。1月12日に日本航空においてOBからの企業年金制度改定に関する同意書につき、3分の2を超える同意書をとることできた旨の公表が行われ、1月19日に日本航空は機構に支援の申し込みを行うとともに、会社更生法に基づく更生手続開始の申し立てを裁判所に対して行った。これを受けまして、機構は支援を決定し、裁判所が更生手続を開始したという次第でございます。

次に、2ページ目をごらんください。2月1日には日本航空において新経営体制が発足し、2月5日、また後ほど資料で出てまいります、航空局長通達ということで、運賃等に関する国交省の考え方の通達を發出しておるところであります。その後、更生計画案に盛り込むような事業等につきましての決定が次々となされていき、5月25日、更生計画案の計画が6月30日から8月末までに変更になった。理由につきましては、コスト削減策を追加的に実施して収益力を確保し、危機対応力を高めるという点、それから金融機関等と調整を図り、より確実な更生計画を策定するという点で時間が必要とのことで、8月末までの変更となりました。そして、その期限である8月31日に管財人であります企業再生支援機構が更生計画案を東京地裁に提出すると同時のタイミングで関係大臣会議が開催され、国土交通大臣のコメントということで、更生計画案の内容は評価できるもので、JALは更生計画案の施策を着実に実施すべき、更生手続を早期に終了すべき、その確実な再生に向けて、国土交通省はしっかり指導監督していくというコメントが出されているところであります。更生計画案につきましては、11月30日に東京地裁におきまして認可が出ております。その際にも、国土交通大臣コメントを出しております。日本航空の再生は着実に前進、日本航空においては国民目線に立って真摯に改革に取り組み、一刻も早く再生、日本航空においては業績目標を着実に達成してほしいというコメントを出しております。

3ページ目をごらんいただきたいと思っております。更生計画が認可された翌日、12月1日に株式、債権等の権利変更を実施したということで、まず、既存の株式につきましては100%の減資が行われたわけでありまして、機構からJALに対しまして3,500億円の出資、1株2,000円ですので1億7,500万株ということになります。そして、金融機関からは放棄割合が87.5%と高い数字であります、総額5,215億円の債権放棄を実施したという形であります。その間、日本航空においては希望退職等を募っていたわけでありまして、12月31日に整理解雇を実施した次第でありま

す。

翌年、23年に入りまして、3月15日、取引先等、8社を割り当て先として、総額127億円の増資を行ったと。これはその前の秋からの金融機関等とのお約束の中の一環でございます。3月28日に更生債権2,550億につきまして、金融機関から資金調達を行うことによる一括弁済、いわゆる借りかえをしたという形でありまして、これをもって東京地裁が更生手続の終結を決定したと。その際にも国土交通大臣からコメントを発出しておりまして、更生手続終結ということ踏まえて、再建の進捗状況について、金融機関からも一定の評価、機構の支援が終了するまでの間に株式の売却が可能となるよう再建を進めることが必要、「絶対安全」の確保を大前提に、日本航空として強靱な航空会社を目指して、なお一層の努力を図っていただきたいということを行ったわけでありまして、このページ右側に行きまして、5月、そして8月には新規路線の発表でありますとか、今、飛んでいるジェットスター・ジャパンというLCCの設立ということの発表を行ったわけでありまして。

翌24年になりまして、2月には新たにJALにおきましての新規体制が発表されるとともに、2016年度までを対象とする中期経営計画が策定、発表されたところであります。その後、いろいろな指摘、議論等がありまして、8月に国土交通省から「日本航空の企業再生への対応について」を発表し、9月19日、日本航空が東証一部に上場し、機構は保有する株式を全株売却し、機構による支援が完了した旨、機構からプレスが行われたわけでありまして。あわせて、国土交通大臣からコメントを出しておりまして、日本航空においては国民の理解と関係者の協力によって再生の機会を与えられたという経緯を再確認し、緩むことなく真摯に改革に取り組むこと、国交省としても安全確保を大前提とし、企業再生が適切に行われているか、公的支援によって競争環境がゆがめられていないかを確認するため、進捗状況を監視し、必要に応じ、指導助言を行うという形になった次第であります。このような形で、法的な手続等にのっとりまして、JALにつきましては再生ということがなされてきたという経緯になっておるわけでありまして。

個々にちょっと見ていきたいと思っております。4ページ目をごらんください。これは更生計画の概要ということで、22年11月30日、東京地裁から認可を受けたもののサマリーでございます。これを個々に説明している時間がないので、その効果等について、次の5ページ目をごらんいただきたいと思っております。

更生計画における再生のための措置・取り組みとその効果ということで簡単にまとめて

ございます。再生のための措置、支援として、左側の上のところ、繰り返しになりますが、機構から3,500億の出資、そして金融機関の債権放棄が5,215億、既存株式の100%減資、これは2,510億でございますが、こういったことがなされ、更生計画策定前の融資、3,600億とありますが、こういう措置をとった。一方、右のほうの枠組みですが、JALにおいてはいろいろな形のリストラ等が行われたわけでありまして、そういったことをやることによって、下の枠組みですが、コスト削減によって営業費用の削減、財産評定による営業利益の押し上げ、債権放棄等による金利負担軽減、経常利益の押し上げ、繰越欠損金制度による法人税等の軽減というのがございます。これも後ほどまた資料がありますので、そこで詳しく説明したいと思います。

次に、6ページをごらんいただきたいと思います。JALにおける取り組み、簡単にまとめておるところでございます。事業規模の縮小についてでございます。これ、棒グラフになっておりますが、薄いピンクが基本的に2009年度、濃い赤が2011年度のものであります。左からごらんいただきますと、国際線については、国際線のボリュームを示すものということで、座席キロ、要するに1座席を何キロ運んだかというのがボリュームになりますので、それで比較すると、国際線につきましては約4割の削減。その隣が国内でございます、国内については約3割の削減。貨物につきましては、国際ですが、6割減という形。機材数については3割減。売り上げにつきましては、2008年の比較であります、約4割減。グループ人員数は3分の2になり、1人当たりの平均給与も約3割弱の削減という形の取り組みをしたわけであります。

その結果、ボリューム感の国内、国際が次の7ページ、8ページでございますが、7ページ目が国内の航空各社の輸送実績であります。棒グラフになっておりますが、左側が2009年度、右側が2011年度でございます。航空各社、大手、このような形になってございまして、国内については日本航空と全日空のシェアが圧倒的というのがよく見てとれるのかと思います。

それから、国際につきましては8ページ目をごらんいただきたいと思います。国際については、一番左がお客さんの数であります。真ん中が1人のお客さんを何キロ運んだかのトータルでございます。一番右側は1つの座席を何キロ運んだかということのトータルでございます、それぞれ2009年と2011年の比較、このような形になっておるところでございます。国際については2社だけではありませんが、それぞれアライアンスの一員として、全日空も日本航空のアライアンスの一員として入ってございまして、日本発着

の国際需要の大宗をアライアンスグループで占めていると。

ちなみに、9ページ目のところにアライアンスの動向というのが書いてございますが、全日空はスターアライアンスに、日本航空はワンワールドに属しておりまして、これによりまして日本発着の国際の相当な部分は占められているというわけでありまして。こういった観点から、航空分野におきまして、このような形で先生方にご議論いただくことになった次第でございます。

それから、10ページ目、再生のための取り組みということで、子会社の削減でございます。会社更生法適用時点で110社ございましたが、23年度末で60社になってございます。内訳を申しますと、解散が左側のところですが、12社、売却が真ん中ですが、22社、そして本体に吸収等することによって110が60までになった次第であります。ちなみに、解散と売却をした会社の経営規模、一番下のところがございますが、合計34社、営業収入としては約900億強でございましたが、営業利益ベースではプラスが出ていたという状態でございます。

それから、財務のほうはどうだったかというのは、11ページ、12ページでございます。11ページは日本航空の23年度の決算でございます。左側の表の一番上をごらんいただくと、営業収益は1兆2,000億であります。営業費用が約1兆円でございます。この中には、営業費用としては財産評定による減価償却の軽減とあります。これ、次のページでまたご説明させていただきます。その差し引きで営業利益としては2,049億円という黒字が出ております。それから、営業外費用のところ支払利息109億とございますが、ここで債権放棄によって金利負担の減免効果が出ているわけでありまして。そういった効果があつて、経常利益としては1,977億円という黒字が出ております。それから、特利、特損を除いて税引前当期純利益として、ほぼ同額、1,999になり、法人税等のところで120億を支払っております。これは連結対象ということでありますが、繰越欠損金による法人税の軽減効果がございます。約350億。そういう差し引きをして、当期純利益が1,866、これが23年度のデータであります。

12ページにそれぞれの効果を若干解説してございます。

まず、営業利益に効いてきていた財産評定についてでございます。一番上のところあります。更生計画の認可をもらうと、資産の評価替え、日本航空の場合で言うと航空機がかなりの部分を占めるんですが、それを簿価から時価にやることによって評価損が発生します。約5,500億発生しています。これについては、航空機はどこかで売却することに

なるので、その後に発生する減価償却費を先に計上したという考え方もあるんですが、その分が軽減されて、営業利益としては支出が減ることによって押し上げられるということでございます。23年度は460億の効果、24、25も460という効果を見込んで、それ以降は逡減する予定であります。

それから、2つ目、債権放棄による金利負担の軽減であります。5,215億円の債権放棄に伴いまして、推定約50億の金利負担が軽減され、これが経常利益の押し上げにつながっているところでございます。

それから、3つ目、繰越欠損金による法人税負担についてであります。日本航空においては更生計画の認可に伴って、多額の、約9,000億に上る欠損金が発生してございます。欠損金につきましては、23年度までに法的手続等を経た企業については、7年間は課税所得の全額が控除対象、8年目、9年目は課税所得の80%が控除対象という形になって、その損失は所得と相殺することができることになることによって法人税負担が軽減されるわけであります。私どもの航空局の試算によりますと、23年度以降の控除額については約1,250億という数字かというふうに思っているわけであります。

というところで、次、13ページ、14、15ということで、13ページは日本航空と全日空の23年度の決算と24年度の間決算。中間決算については、先週、両社から発表がなされております。簡単に申しますと、日本航空においては、真ん中、24年度中間決算では、下から3つ目のところ、営業損益ベースで1,121億円という利益を出しております。経常損益で1,110、当期純損益で997という数字でございます。一方、日本航空においては、24年度の間決算、真ん中ですが、同じように下から3つ目、753億、経常損益が634、当期純損益が369という形であります。両社とも今年上半期は非常に好調、当然、コストの削減もされながらでありますけれども、好調な成績で、上期としてはほぼ史上最高をそれぞれが記録しているということでもあります。

今までの経緯を、2003年以降の両社の比較ということで、14ページ、15ページのところで、14ページは売上高の推移ということが上の表にあり、費用の推移が下のところでもあります。売上高の推移をごらんいただきますと、日本航空が上回っておりましたが、2009年度、2009年度のJALの数字は第三・四半期までの分ですので、実態はもう少々多いとは思いますが、2010年度からはちょっと逆転していっているような状態になっています。費用構造としても大体同等のところではありますが、営業収益ベース等で見ますと、15ページのところでございます。

営業損益は15ページのところをごらんいただきますと、折れ線グラフで示しておるところであります。また、純損益につきましては棒グラフで示しておるところでございます。2011年度をごらんいただきますと、JALは営業利益が2,049、そして純損益が1,866、ANAが営業損益が970、純損益が281という水準。今年度の見込みを2012年度、2013年の見込み、それぞれ示しておるところでございます。

では、他社はどういう状態かというのを16ページ、簡単にごらんいただきたいと思えます。羽田に乗り入れている他の4社の部分であります。スカイマーク、AIRDO、スターフライヤー、スカイネットアジアでございます。規模感としまして、営業収入ベースで言うと、スカイマークの23年度決算で見ていただくと約800億、AIRDOが430億、スターフライヤーが220億強、スカイネットアジアが290億というところがございます。この規模感は、先ほどの輸送量もありましたが、JAL、ANAの13ページのところを見ていただくと、全日空の国内が約6,500億、日本航空が4,800億というところと比べると、この規模感という形になるわけであります。

それから、17ページをごらんいただきたいと思えます。不当廉売の規制ということで、更生計画提出前、22年2月に航空局長が通達しているものであります。これは運賃等についての航空局の考え方を示したものであります。上の枠組みの3ポツのところ、アンダーライン引いてございますが、いたずらに運賃の引き下げを行うことは、市場における競争環境を歪めるおそれがあるだけじゃなく、短期的な運賃の引下げは旅客の奪い合いになり、構造的な要因の除去にはつながらず、再生そのものが危惧される事態となりかねない。したがって、国交省としては日本航空の構造的な改革を阻害するものとならないよう、航空会社間の公正な競争環境を阻害するものとならないよう、指導監督を行っていくということで、会社更生手続期間中はJALがANAに先行した運賃値下げが結果として行われていないということでございますし、会社更生手続終了後、これは23年3月28日以降ですが、一定の場合には運賃につきましての取り組みは緩和していくわけですが、引き続き監視を行っていくというステイタスでありました。ただ、この通達自身は今年9月19日の機構による支援終了をもって適用を終了している次第でございます。

18ページ目以下が海外等におけます再生の事例ということで、現段階におきまして調べているところについてまとめたものでございます。

18ページがアメリカにおけます事業再生事例ということで、上の枠組み、2つですが、GMとクライスラー、それぞれ2008年から2010年に大幅な経営危機に陥ったわけ

でありまして、チャプター11という日本の民事再生法に相当する法的手続をとるとともに、政府によりまして出資であるとか株式等の取得等が行われたという次第であります。また、アメリカの航空会社におきましてもチャプター11を申請しているというケースが、大手は全てでございます。唯一、申請していなかったアメリカン航空も昨年11月に申請したということではありますが、ともに各社は申請時点には債務超過状態ではなかったということで、コスト削減ということが主目的であったというふうに聞いております。なお、アメリカンにつきましては、現在、手続が進行中でございます。

それから、19ページ、20ページはヨーロッパの例でございます。ヨーロッパにおきましては、冒頭、政務官のほうからのご挨拶の中にもありましたが、ガイドラインというものがございます。

それは何かというと、20ページをまず最初に見ていただきたいと思います。EUにおきましては条約によって特定の事業者に対して与えられることによって競争を歪曲、または歪曲するおそれがある公的支援は原則禁止であります。しかしながら、一定の例外が認められておいて、経営不振に陥った企業等に対する公的支援も例外の一つであります。ただ、この場合、競争への影響を抑えるため、公的支援の条件がついておるということで、そういった具体的なルールについてガイドラインが策定されているという次第です。下に書いてありますのが経営不振企業の救済と再建のための公的支援ガイドラインの概要でございますが、こういったものを踏まえて、19ページのところを見ていただきたいんですが、幾つか航空会社が破綻等し、政府による支援が行われ、その際にEU委員会が条件をつけている、そういったものを簡単にまとめたものでございます。1994年のエールフランスと97年のアリタリア、そして直近では2009年のオーストラリア航空がございます。ごらんいただくように、条件についてはそれぞれ違ってきているというところでありまして、EUの取り組み、これは私ども、文献から押さえておるところでありますので、もうちょっと調査が必要と考えております。この12月には担当者をEUのほうに派遣し、EU委員会の事務局のほうから綿密なヒアリング等を行い、その結果を、また、この委員会におきましてフィードバックさせていただければと考えております。

それから、21ページをごらんいただきたいと思います。日本における事業再生事例でございます。いろいろな事業再生事例があると思いますが、特徴的なものをここに7例挙げさせていただいてございます。若干、内容をコメントしますと、一番左の上ですが、これはAIRDOの再生であります。これは民事再生法が適用になっておる事例でございます。

す。それから、その下、スカイネットアジア、これは2004年でございますが、産業再生機構による支援が行われ、再生になった事例であります。また、産業再生機構が関与する事例としましては、真ん中の上ですが、ダイエーがございまして、下のマツヤデンキにおいては産業再生機構による支援と民事再生法の適用が併用になった例であります。また、右上、ミヤノという工作機器メーカーなんですけど、これも産業再生機構による支援ですが、エグジットの仕方として、東証二部に上場して、機構の保有株が売却されたというケースであります。また、銀行系について言うと、りそなについては預金保険法に基づく資本注入が行われ、まだ返済途中でございますが、足利銀行については預金保険法に基づく特別危機管理と会社更生法が適用されたという例でございます。

22ページ、23ページは、冒頭の歴史の中で申しました8月10日に国土交通省として出した日本航空の企業再生への対応ということで、各論のところがこの中で検討いただく事項という形になりますし、23ページはJALの東証一部への再上場の際に国土交通大臣コメントとして出したものを載せております。

資料2-2が企業再生支援機構のことでございます。これにつきましては、時間もありませんので、説明を割愛させていただきたいと思っております。

また、資料3は参考資料としまして、自民党におけます決議でありますとか、報道各社等におきます記事、社説等の関係するようなところを極力、ピックアップしたところがございますので、ご参考までにごらんいただければ幸いです。

長くなりましたが、私からの説明は以上でございます。

【竹内委員長】 ご説明、ありがとうございます。

では、これからは残りの時間を使いまして、皆様からいろいろな方面からご質問、コメントをいただきたいと思っております。ただ、先ほど事務局からご説明ありましたとおり、ほんとうならばじっくりと議論していきたいところではありますけれども、一応、4回しか予定されていないということですから、今回でやはりできるだけ多くの論点を出していただくことにしたいと思います。それで、できることなら、ある一定の方向性まで出るようなことになればもっとありがたいと思っております。いろいろと論点を出していただいた後で、2回、3回を進めていくということでございますから、多様な方面からの論点をお出しいただければと思います。

通常ですと、最近はやりの言葉だと、PDCAサイクルというのがあります。要するに、これは考えてみると、JALに公的支援が行われたことが、いわばプランに該当して、そ

れを実際に実行したというところまでがあつて、今度はチェックの場になるということで、この場で議論するのはプラン、ドゥの次のチェックなんだろうと私は勝手に解釈しています。それと同時に、これは私の個人の考えですけれども、プランというときに、プランそのものが行うべきであったかどうかというところも当然、議論になると思います。行ったことが妥当であるとしたときのプランが果たしていいものであったかどうかというところがまた一つの論点であるというように、個人的には頭の中で整理しているところがございます。ただ、もちろん、今、そういったことで私が勝手に仕切って、このことについて議論しましょう、なんてことはしません。あくまで一つのご参考までに申し上げただけでございますし、それから先ほどやはり事務局からありましたとおりで、今後、EUのほうにヒアリングに行ってくださいということもございます。ですから、そういうことがあるなら、ぜひこれは聞いておいてほしいということ、そういうこともありましたら、それも積極的にお出しただければありがたいと思います。

あれこれ申し上げましたけれども、どなたからでも結構ですから、自由な観点からご質問、ご意見、コメント、論点等、お出しただければと思います。いかがでございましょうか。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。今日は第1回目ということですので、小委員会全体のイメージといたしますか、運びについて、申し上げたいと思います。3つあります。

1つは、この委員会で、我々のミッションとして挙げられているものは日本航空の公的支援の分析、検証、評価ということになるろうかと思えます。2回目にヒアリングも予定されておりますので、その内容について、私は今回、立ち入らないつもりですが、確認しておきたいのは、そもそも、この委員会の設置は国交省が8月10日に出したペーパーの中で、JAL再建が競争環境をゆがめているという議論がある中で、行政として一定の方向性を出すための議論を始めることに目的があるのだと思えます。その際、一つの参考になるのがEUのガイドラインであろうということだと理解しております。EU型のガイドラインというものを検討すること自体は必要な措置であり、この委員会が重要な議論の場になると思っております。ただし、これはかなり中長期的な検討を要するものだろうとも思えます。委員会の議論がガイドラインの導入まで行くのかどうか。時間的な制約もあり、かなり厳しいのではないかと思います。私が申し上げたいのは、ガイドラインの検討ということのアリバイづくりにしないということです。中長期的な課題を検討するのと同時に、今、航空局が問題提起している競争環境の是正を並行してやらなければならないと思

います。航空局は、監視、指導、助言という方針を示していますが、実際に競争環境をゆがめているかどうかの判断は、あまり明確にはしていない。航空行政で競争環境を改善しようとしても難しいでしょう。法人税の優遇措置一つとってもそうです。国交省でできることは限られているために、現時点では、指導、助言というふうにおっしゃっているんだと思います。しかし、指導、助言ということに加えてさらに必要な措置があるのか、ないのか。そういったものを考えるべきだと思います。例えば、羽田の発着枠の議論の中でも、直接的ではありませんが、議論になっているわけです。航空行政において、いろいろな観点からこの問題を取り上げるべきだと思います。それが1点目です。

2つ目は、では、ガイドラインを考えていく際に何に留意すべきかということです。EUのガイドラインは航空分野に限らず、様々な業界を対象にしていると理解しております。この場で航空分野におけるガイドラインの議論をすることは大切ですし、今後の政府全体でそうしたガイドラインを導入するためにも貴重な機会になると思います。今回の議論をたたき台にして、製造業などもにらんだものにできればと思います。企業再生と競争政策をどう両立させていくかという問題はますます重要になってくると思います。おそらく行政は、この問題にあまり手をつけていなかった。企業再生がこれだけ重要になってきて、ようやく気付いたということだろうと思います。それを先取りする形でやるべきであると、そういう議論に参加したいというふうに思っております。これが2点目。

3点目ですが、そうなる、これは極めて競争政策に絡む話だということになります。それなのに、公正取引委員会が入っていないのは、理解し難い。3条委員会ですから、こうした場で意見を言うことが、公取の機能、役割としてどうなのかという見方があるのかもかもしれません。だとすると、公取も政府機関ですから、出席して議論に参加された方がいいのではないかと。久保田課長からいろいろ意見を交換するといった説明がありましたが、競争政策に関する公取の知見、各国との情報交換、蓄積があるわけです。EUのガイドラインについても、一番詳しいのは公取ではないでしょうか。公取がこの委員会にもう少し関与すべきではないかと思います。オブザーバー参加でもいいでしょうし、公取からのご説明をお聞きしたいと、そういうふうに思っております。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

委員の数もそんなに多くありませんから、これでまず一つ、お答えいただければと思いますが、いかがでしょうか。何か今の点につきましてございますか。

【事務局】 ご指摘、ありがとうございます。

まず、1点目、監視、指導助言、格差是正、そういったことをもっと広い意味の航空行政の中で取り組んでいることも扱うべきということでございます。私ども、格差是正というか、これは最終的に、要するに利用者利便の向上というところにつながってくると思いますので、そういった意味におきまして、各般の取り組みを今、やっておるところでございます。そういう中で、資料の22ページの8月10日付ペーパーの中には各般に取り組むようなことを書いてございます。例えば、22ページをごらんいただきますと、右側の各論の③のところ、その他の健全な競争環境確保のための措置ということで、今、坂本委員にご参加いただいております羽田等の混雑空港の発着枠の配分、これは利用者利便の維持向上を図るために、そういった配分や空港チェックインカウンター等の施設利用の調整を通じて健全な競争環境の確保を図るということで、それに取り組んでおりますので、どこかのタイミングでそういった取り組みもご紹介できればというふうに思っております。

それから、2つ目、まさしく企業再生と競争環境を考える機会というのは、今までなかったか、確かに私も知る限り、そうかなというふうに思っておりますが、先取りというところの気概を持ってご検討いただければと思っておりますが、ただ、もっと違った場での議論も必要になってくると思いますし、また、そうすると、ほんとうに今年度内だけで終わるのかどうかというところもあろうかと思いますが、その一方で、やはり一定の取りまとめ、一定の方向ということはずひ取りまとめていただくよう、事務局として作業をしていきたいと考えております。

それから、3点目、公取のご意見につきまして、ホットラインを持っておりますので、いただいたご意見、直接伝えて、しかるべく対応をとっていくような形で話をしていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

【加藤委員】 意見というか、私、多分、この中では法律ではないので、航空のことを話せということだろうと思いますので。アメリカのほうではガイドラインというのはないわけですね。EUのほうではあるんですけども。これはやっぱり、アメリカのほうでは航空会社間の競争が既に機能していて、その中で淘汰されたものはチャプター11やりなさいと。ただ、チャプター11した後の航空会社をちょっと見ると、例えばユナイテッドなんかは非常に格付なんかは上がって復帰していると、そういう状況がやっぱりあって、

もちろん、この時点のやつを見るのはいいんですけども、ビフォーとアフターを両方とも見て、やっぱりアメリカとEUでは全く歴史が違うし、そういうところをちょっと押さえないと、いきなり何でEUやねんという話に、若干、僕、そういうことを思いました。

それで、例えば、何でも言っているんですけどね。17ページに不当廉売とあるわけですけども、不当廉売の規制といたしまして、ANAに対する運賃なんですよ。2社でやっていて、その中での相手の、複占みたいな状況で、それで不当廉売ということを行っているんですけども、これ、経済学的に見たら、果たして競争できるかということ、全く競争できないわけですから、そうすると、じゃあ、一方で航空政策というのはどういうふうにやっているかということ、例えば先ほど羽田の話が出ましたので、あそこでは航空競争間の競争を促進しようという政策を一方でとっていますので、今回の話も、JAL、ANAという小さな世界じゃなくて、航空政策全体の中で取り上げていただきたいなど。航空業界の特殊性、スーパーなんかとやっぱり違いますから。そこから、まず取り上げて、全体の中で語るということが一つ。

それから、もう一つは、例えばここで出した結論がよその業界に当てはまるかということ、ちょっと僕、非常に不思議に思っております、例えば飛行機買ったらあかんと、例えば公的資金で買ったらあかんと言うんですが、じゃあ、スーパーの場合、ここを利用したら、店をきれいにしたらだめというのと同じことなんですよ。だから、それはやっぱり業界ごとにそれぞれ違いがありまして、そこはやっぱり考慮してやらないと、一つのことで全部を語るということには、今度は逆にしたくない。そうすると、今度は制度が全く機能しなくなるというふうに思っていますので、ちょっとそこらあたりを念頭に置いてまとめていければなというふうに思っております。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

今の点については、何かそちらのほうからございますか。

【事務局】 海外の事例につきましては、確かに今、文献等で押さえている部分ですので、そういった点を含めて、極力、調べることは調べたいなというふうに思います。確かにEUのガイドラインができてきている経緯もありますし、アメリカはアメリカで非常に競争が効いているという事実もありますので、同一レベルで議論するというのはちょっと無理があると思っております。

それから、不当廉売の話は、まさしくおっしゃるとおりの部分もありますので、先ほど

あえて22ページのところを申し上げたときに、私としましては、利用者利便の維持向上を図るためというところで、そこで競争というものがあるんだらうというふうに思っております。そういった点で、こういった枠の配分であるとか施設の利用調整というものを行っていき、結果として競争環境の確保といったものにつながっていくのかなという発想でございます。

それから、3点目、確かにこれが全ての分野に適用するというのは、冒頭申しましたとおり、国内については2社が非常に大きなシェアを持っている、国際についてもアライアンスという中で持っている中の議論というところを申し上げたところでありまして、そういう認識であります。ただ、他の業界のことについて、航空局としてもあんまりそこは詳しくない部分もあるので、例えば内閣府でありますとか、今、いろいろとお助けをいただきながら、今後の課題ということのまとめるというふうな整理の仕方もあるのかなというふうに思っておるところでございます。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

次はいかがでしょうか。

【大橋委員】 東京大学の橋です。

今回のイシューというのは、いろいろな論点が混ざっていて、航空行政からはみ出ている部分と、そうでない部分とが混在しているので、頭の整理が必要だと思います。まず、私なりに考えると、日本航空にかかわる再生について、事後的にどう評価するのかということは、先ほど竹内先生からお話ありましたけれども、それ自体として確認する意味はあるのかなと思います。ただし、これについて、さらに突っ込んだ評価をするとすると、これは企業再生、今回、支援機構にかかわる部分ですけれども、機構の事案選択を含めた話に行っちゃう危険があるのではないかと考えていて、それは必ずしもここで取り上げるのにふさわしい話題なのかどうか、私にはよくわからない部分があります。よって、今回、公的な支援、3,500億、公的資金が入ったということですがけれども、それが正しかったのかどうかということを議論する場なのかどうかは、議論の際にはっきりやっていただけたらと思います。

2番目に、航空行政からはみ出ているかなと思ったのは、EUのガイドラインにかかわる部分でして、これは来月、ヒアリングをしていただけるということなんですけれども、そもそもEUのガイドラインというのは、私の知っている範囲内ですが、非常にEUは特

殊なガイドライン、ステートエイドと一般に言われているものだと思いますけれども、EU域内における国における競争の公平性を担保する、国間の競争の公平さを保つということなんです。今回、日本一国の話をしているので、どちらかというと、当てはめるルールはWTO上のルールじゃないかというふうに思っていて、必ずしもEUのガイドラインが我が国で考えるべきガイドラインの内容なのかというのは、私は実はいぶかしく思っているところであります。

公取委にかかわる部分については、先ほど加藤委員からお話があったとおり、私も同様のことを思いまして、ガイドラインの作成というときには、航空にかかわるガイドラインというのは、あまりにもこの案件については狭過ぎるガイドラインの作成だと思います。もしEUのガイドライン的なものを考えるんであっても、それは業界横断的なものであるべきで、その業界横断的な競争、政策を管轄するのは公正取引委員会ということに多分なるでしょうから、本来、公正取引委員会が取り上げるイシューだと思います。もっとも今回の件で公取委が取り上げてないということは問題がないということなんじゃないかと私は思っているんですけれども。

最後に、競争環境の整備という言葉なんですけれども、この内容は、国交省が言う競争環境整備という話と、競争法上で言う競争環境整備という話は若干ニュアンスが違うんだろうというふうに思います。競争法上、あるいは独禁法上の競争環境整備というのは、ある意味、私的独占なり、あるいは不公正な取引方法なり、そういうものが行われていないということが競争環境が整備されているということであって、ポジティブに何か政策的に関与するというのではないと思われるので、そういう意味で言うと、この言葉遣いも競争法上のものなのか、あるいは産業政策的なものなのかというのは、実は政策の内容は異なっているんだろうなというふうに思います。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

後半のあたりは、また事務局に後でちょっと振ってしまいますけれども、初めのほうに大橋委員おっしゃった点は、私もそれは思っていたところで確認したかったところです。今回、JALに対して公的支援を行ったというプランそのものがあるべきであったのかそうではないのか、つまり、公的支援をするというプランそのものの存在に対しての疑義があるのではないかという点については、皆さん、いかがですか。この点についてあまり皆さんから意見はないということになると、このことはもう前提として、つまり、公的支援

は必要ではあったとして、それから後がどうなのかということについて、これからは議論を絞っていったいいんだろうと思います。

そこで、その後に大橋委員がおっしゃったような、さまざまな問題等があるんですが、そのことについていかがでしょうか。そちらからありますか。

【事務局】 まず、JALに対する再生支援については、そのことの是非というよりも、我々としては、JALという航空行政の対象となるところがこのような形で再生になったわけですので、そして、その過程においてはいろいろな議論が発生したわけですので、それを受けとめて検討する必要があるということで、この会をスタートしておるわけでありまして。その際に、支援の是非というところまで踏み込むのかどうかという点については、私としては、要するにどんな支援をやったかというレビューはちゃんとしないといけないんじゃないのかなというふうな気持ちでおるところでございます。

それから、2つ目、EUについて、今、おっしゃるように、確かに国家間、ステートエイドの話でありますので、構成として一国ではないというところは、まさしくご指摘のとおりではないかと思いつながら、その一方で、EUの域内の航空というのは、要するにカポターゲットもない形で、一国的な扱いになっている部分もありますので、しかも、そういうEU委員会の条件の出し方とかがなかなか文献ではよくわからないところもありますので、そういった意味で調べていきたい、その結果をフィードバックしていきたいというふうに思っておるところであります。問題点は、私としても理解しておるところでございます。

それから、競争環境整備についての競争法的な観点と産業政策的な観点が違う、これは使用の仕方を注意してやらないと、頭の整理、なかなかうまくいかないと思うので、そこは注意して整理していきたいと思つます。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

【山本委員】 一橋大学の山本です。

私は航空行政は全くの素人で、事業再生というか、倒産法が専門なものですから、ちょっとそういう観点から、ご質問というか、お教えいただきたいところも含めてなんですけれども、まず、この委員会の検討の射程というか、公的支援に関する競争政策ということですが、この公的支援というのがそもそも何を意味しているのかということです。明白なものはもちろん、企業再生支援機構による出資というものなんだろうと思うんですけど

も、いろいろ参考資料なんかをばらばら見させていただくと、ほかにもいろいろなことが取り上げられています。例えば、税金の繰越欠損金による取り扱いによって、本来納付すべきである法人税が納付されなかったことを捉えて公的支援と見ている方もおられるようですし、あるいは債権者の中に公的な資金を出している出し手、例えば政策投資銀行のようなどころがあつて、そこが債権放棄していることをもって公的支援というふうに捉えておられる方もおられるようです。この射程がどこまでなのかということです。繰越欠損金の問題とか債権放棄の問題というのは、これは言うまでもなく会社更生法の中に規定が置かれている、法律として規定が置かれている措置なわけです。そこまでを公的支援と見るとすれば、この議論の射程は非常に広がるということになります。そういう意味で、もし公的支援をとられたら、そういう公的支援と競争環境の問題というのは、我々、倒産法の分野では、必ずしもJALの問題が初めてではなくて、例えばゼネコンの会社更生というのは、かなり一時期多く行われていたわけですが、当然、ゼネコンの1社を会社更生でそういう形で救済すると、他のゼネコンの競争環境というのは大変厳しくなっていくと。次に危ないところが倒れるというような現象というのは、そういう競争関係、非常に厳しい業界では発生するということです。そういう問題もここで扱う射程になるのかどうかということが一つ問題になるかと思われまふ。他方、企業再生支援機構による出資の局面だけを捉えれば、その射程はかなり狭い、つまり、企業再生支援機構もその前の産業再生機構もそうでありましたけれども、基本的には時限の枠組みの中で制度がつくられています。永続する制度とは観念されていない、国がそういう形で事業再生に対して公的資金を出資するという枠組みというのは、前の不良債権問題とか、今回のアメリカ発の金融危機の際のある種、例外的な措置として、そのようなものが設けられたということではないかというふうに思っております。そういう意味では、金融機関に対する公的支援というのは、これは永続的な形であるわけですが、それは金融機関の特殊性を前提にしているんだろうというふうに思っております。ですから、その点を射程にするのかどうかということですね。だから、もし、本件でJALの場合も、そういうことは現実にはあり得なかったかもしれませんが、民間の事業再生ファンドみたいなものが巨額の、アメリカのサーベラスとか、そういうところが巨額の資金を調達して、JALに対して出資をしたと。それで上場でエグジットして、その債権を回収したという事態で、もしこれがあつたとすれば、それが果たしてここで取り上げる問題になったのかどうか、それは公的支援がなかったというふう整理されるのかどうかということが私の第一の疑問です。

それから、第二の点は、仮に支援機構の出資が問題であるとすれば、支援機構はほかに出資しているものは存在するわけです。大きなところとしては、ウィルコムは出資しなかったんですかね。その前の産業再生機構では、ここで取り上げられているように、ダイエーとか、その他のものに対しても出資をしているわけでありましてけれども、先ほど来、ご議論が出ていますけれども、この議論の射程というのが航空業界に特殊なものなのか、それともほかの業界にも及ぶ業界横断的というお言葉がありましたけれども、そういうようなものなのかということ。ダイエーとかに公的資金を投入した場合におけるダイエーの活動が、例えばイトーヨーカ堂との関係でどうかとか、そういうものまで含んでいる射程の話なのかどうか。仮に業界ごとに違うんだとすれば、航空業界の特殊性というものがどこにあつて、どこを捉えてガイドラインと言われるようなものをつくるのかということがやはり説明できるものでなければならないのではないかとこのように思います。ですから、それが議論の射程としてはどうなのかということでありまして、EUのガイドラインというのは、私、全然知らないんですけれども、この資料で見ると、かなり一般的なガイドライン、経営不振に陥った企業等に対する公的支援に関するガイドラインのように見えるわけですが、そうすると、非常に業界横断的なものなのかという気もするのですけれども、それがそういう理解でいいのかどうか。仮にそうだとすると、ここの条件、例えば供給量とか市場シェアの削減というようなものは、航空業界みたいなところには、あるいはこういうのは妥当なあれなのかもしれないんですが、ほかのところ、例えばそういう一般小売業とか、あるいは建設業とか、そういうようなところについても、こういうような同じような基準というのが適用されるべきと考えられているのか、あるいはやはり企業というのに何か限定があるのか、そのあたり、教えていただければということです。

【竹内委員長】　ご質問の、特に公的支援の定義というような、そういうわりと本質的なところにもかかわるところですけれども、それを含めまして、では、お答えいただけますでしょうか。

【航空ネットワーク部長】　ネットワーク部長でございます。

ご指摘をいただいた議論の射程でございますけれども、まずもって、私ども航空局としてご検討をお願いしているということでございますので、今回、政府として企業再生支援機構という公的な機関を使って日本航空というものを再生させましょうという判断をして支援措置を講じてきたということを正面に置きまして、航空会社の再生に当たって公的機関を使って支援をしたけれども、それについてのどのような影響が出ているのか、どのよ

うな効果があったのかというところをご議論いただいた上で、今後、そういう企業再生に公的支援をすると、航空会社を中心にするときにどのようなことを考慮していくべきなのかということをご議論をお願いしているということでございます。私どもとしては、そういう射程距離なんですけれども、しかしながら、こういうご議論をいただくと、結果においては、そういうものが他の産業分野でも参考になることはあるだろうと思っておりますので、こういう点は公取などにもフィードバックをしながら、ほかの分野での議論にも役立てていただくということは有益だと思っております。

それから、EUのガイドラインですけれども、これはご指摘のように全産業に適用されております。全産業の中に実は航空も入っております、航空会社の再生に使われた例も多々あり、ガイドラインとの関係においてどこまでやるかということも議論されるはずでございますので、そういう意味において、このEUガイドラインと航空会社の関係というのは非常に参考になりますので、ここも参考にしながら、じゃあ、航空分野では少なくともどういうことに気をつけて、今後、公的支援をし、企業再生に取り組んでいくべきかということをお考えたいと、こういうところが直接的な査定でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

【多田委員】 東洋大学の多田でございます。

いろいろと委員の方々のご発言になりましたので、一つ二つほど手短かと思っております。まず、いろいろと議論になっているEUのガイドラインにつきまして、これは私も別の機会でいろいろと検討しているところではありますが、そもそもEUで国家補助を規制するのは、もともとのEECを設立した目的が共同市場をつくらうということにあった点からも、普通のカルテル等の事業者の行為だけではなくて、国の関与についても競争をゆがめるから規制をしようということにあります。そうすると、日本をはじめとした普通の単一国家とは、やはり基本的な考えは違うだろうというのは、まさにそのとおりではあると思っております。しかし、そうは言いながらも、EUに特殊な要素というのは何か、それを取り除いてみると、何か我が国にとって参考になることはあるのではないかと見ているところであります。航空の話で言えば、課長がお話になったとおり、97年の4月以降は単一の市場ということになっていますが、EUの規制をそのまま、ガイドラインとあわせて持ってくればよいということではないものの、救済策の実施に際して、どういう条件をつけたのかというところは、やはり参考になる点はあるのではないかと考えているところです。ただ、今回の委員会の目的は、JALの支援措置の結果を分析評価しましよ

うというところになっていますので、ヨーロッパにヒアリングに行かれる際に、もし可能であれば伺っていただけるといいのかなというのは、19ページの3つの例について、そういった救済策を実施して、実際どうだったのかというあたりもフォローしてみると、より参考になるのかなというところは感じております。

また、ヨーロッパの航空業界、これはヨーロッパに限りませんが、航空業界については、外部的な要因で市場環境が大分左右されるというところがあるのかと思います。2001年の9・11のテロで想定外の落ち込みがあったとか、2008年のリーマン・ショックの話もそうですが、当初見込んでいた再生計画というのが外部的な要因によって、当初の見込みよりも違った点も出てくるのではないということもあるかと思います。しかし、こういう形で各国政府が自分の国のフラッグ・キャリアを助けようということによって助けてみた、それが実際にどうなったのかというところもフォローしてみるの参考になるのかなと思っているところです。ここに出ている会社、エールフランスもアリタリアについても、どうですかね、これも助けたところでV字回復かという、必ずしもそうではないように思います。そうすると、救済はしたのだけれども、それが不十分だったのか、それとも外部的な要因で全く見通しが違ってしまったのか、そういうところも含めて、もし可能であれば、ヒアリングで聞いて頂けるとよろしいのかなと考えているところです。

もう一つはガイドラインについてでありまして、EUの事業救済ガイドラインは産業横断的に適用されますが、94年に策定された航空業界のガイドラインというのがございまして、こちらのガイドラインには、救済策の実施にあたり、どういう条件をつけたらいいのかということが示されています。私の承知しているところでは、このガイドラインについては、航空分野、もう一つ、別の飛行場に対する補助金に関する2005年ガイドラインがありますが、こちらと統合する形でガイドラインの見直しをしているというようなことは耳に挟んだことがあります。ガイドラインの見直しがどういう形で議論をされているのか、どうなるのかというところもフォローいただければ参考になるのかなと感じているところです。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

今の点はいかがですか。

【事務局】 わかりました。今の点も調べていきたいなと思っています。12月に担当が行きますのは、EU委員会のほうと、それからフランス、それから現在、オーストリア

のほうの政府及び航空会社のほうに行きたいと考えておるところでございます。今、おっしゃったように、その後どうなっているのかということも含めてやりたいと思います。

それから、ガイドラインを統合するという話、そういった話もあるというふうに聞いております。検討の時期がちょっと延びたという話もありますが、その状況についても、今回調査する中で、きちんとフォローしていきたいと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほんとうに不思議なのは、EUにはガイドラインがあるんだけど、なぜアメリカや他の国にはないのか、その違いがどこから来るのかということも知りたいところだと思うわけですね。交通の分野だと、なぜEUでいろいろなことが言われているのかというと、私の知っている事例ですと、例えばトラックに対する課税について、ドイツなんかで厳しい課税をして国内トラックがひーひー言っているところで、例えば課税が非常に甘いギリシャなどのトラックが走り回ってドイツの貨物をとるということがあってはいけないと、そんなことがあって、EU全体からの全体的な監視といいますか、モニタリングなり、あるいは何らかの指令が必要になるということになったのだと思うわけですね。きっと同じようなことが航空の業界にもあるということでそうなっているのかなと、私は勝手に想像しているわけで、そういうところもご確認していただければありがたいですね。

それから、先ほどもいろいろご意見が出た中で、なぜJALがいわゆる公的支援を受けたのかというのは、これは私の個人的な意見になるかと思いますがけれども、やはりネットワーク産業であるということが原因の一つ、大きな点であったんだろうと思います。銀行というのも非常に大きなネットワークを持っている。ダイエーは、もちろん、この事例にもありましたとおりで、地方ですと別ですけども、ある程度の代替的な店舗があるところはそれにとってかわることもできるんですけども、例えばJALがある地方の路線を撤退したときにそれにかわるものがない、そうすると生活の足が奪われる、そういうところの問題があって、公的支援云々ということもあったのではないかと思うわけです。これは私の推量です。

しかしながら、そういう路線の撤退、市場の縮小ということをしてできるだけ防ぐことが根拠として公的支援があったとすれば、実際にはJALはある程度は撤退をしたところがあります。そういうことを許しているのか悪いのかということも大きな論点だと思うわけですね。ですから、そういうネットワーク産業としての特性ということ、EUでのヒアリングにおいても、そこをいろいろ聞いていただいてもいいですし、あるいは、我々がここ

で議論するときも、そういうところで他産業とどこが違うのかというところを議論するとよいかもしれない。それらのことがまたガイドラインといいますか、何らかの枠を定めるときの一つの有意義な観点になるのではないかと私は個人的には思っているところでございます。

差し当たり、皆さんにご意見いただきましたけれども、まだ1ラウンド目でございますので、まだまだ言い足りない方いらっしゃると思いますから、次、いかがでしょうか。どなたからでも結構ですけれども。

【坂本委員】 先ほどJALの再生については次回以降にということを申し上げたんですけども、その議論をするに当たって、一つ確認したいことがあります。それは、JALに対する公的支援の是非、可否というのは、各先生方のご発言なんかを伺っても、支援しないほうがよかったということは多分ないと思うんですよね。国交省も、もちろん、当事者だったわけですから、JALの再生は必要だったと繰り返している。一方で競争環境をゆがめてはならないということもおっしゃっている。先ほど詳細な説明がありましたけれども、JAL再生に至る過程で、時々的大臣ですとか、局長通達などでそれぞれ評価している。現政権が決断したわけですし、国交省がそれに文句をつけるわけではないのですが、指摘したいのは、この問題は全日空と日本航空それぞれの主張が表面に出てきていて、産業界でも議論を巻き起こしている。そこに感情的な対立があり、議論が感情論に陥りがちだということです。政治的な思惑もあります。自民党が春先から航空問題の検討チームで議論を展開し、国交省も説明を求められていたと聞いています。民主党もしかりですけれども、そういう政治的な思惑が影響して、ハレーションを起こしているような気がするんです。この委員会では、そうした事情を踏まえて、議論することが求められていると思います。つまり、感情論に流されず、政治的な思惑を排除することが大切だということです。

そういうときに、今、国交省がJALの再生について、どういう認識を持っているか、基本的な認識というものを改めてお伺いしたいと思います。以前、航空部会でもお伺いしたことがあります。これから競争がゆがむ可能性があるのか、あるいは現時点でゆがんでいるのかということです。ゆがむ要素があるのか、可能性があるのか、そういう姿が見えるのかということ。それから、今回のJAL支援の中身は、資料で説明がありましたけれども、財務的な面では法人税の優遇措置のみならず、機構の出資や債権放棄など、いろいろなものがある。JAL自身の経営努力で実現した分と、更生手続による強制的な経営

改革みたいな面もある。そのあたりを今、どういうふうに考えているのか、お聞きしたいと思います。

【竹内委員長】 ご質問だと思いますが、いかがでしょう。

【航空ネットワーク部長】 ありがとうございます。

私どもの基本的な、まず、航空行政としての立ち位置、航空行政が目指すものは何かと考えると、そこは航空を利用する方々の利用者利便の確保であり、そのために航空会社間で健全な競争が行われることを通じて利用者の利便がちゃんと図られるようになってなきゃいけないと、こういう問題意識を持っています。そういう意味において、航空会社間の競争というものが健全な競争環境の中で行わなければならないということを前提と考えた場合に、今回、日本航空の企業再生をするに当たって、公的な支援がいろいろ行われたと、こういうことによって健全な競争環境というのはどういうふうに変化したのかというところを、まさに客観、冷静に議論できる場がぜひ欲しいなということで、こういう形で検討をお願いしているということでもあります。

私ども自身が競争環境がゆがんでいるのかどうか、現状、どう認識しているかということについては、実は国会などで私ども、大臣などが答弁させていただいているのは、現状で競争環境がゆがんでいるとは認識はしておりません。しかし、これだけの大きな業績差が生じている、それにいろいろな要素がこれから積み重なっていくということになると、競争環境をゆがめる可能性も否定できないと。したがって、今後、いろいろな施策を講じていく中でしっかりと監視をして、必要があれば指導助言を行っていきますと、こういう立ち位置であります。今の私どものポジションはそういうところであって、今後、我々が監視をしていく中で、どういうことをきちんと考えていかなきゃいけないかということも、この議論の中でいろいろ参考になる要素を出していただけるのかなというふうにも思っております。基本的には、そういうふうな認識でおるところでございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

確かに今の段階では特に著しくゆがんでいるなんてことは少なくともないであろうということ、ただ、それが未来永劫にわたって、今のままで果たしてゆがまないままで行くのかということ、その保障はないと。先ほど加藤委員もおっしゃいましたけれども、JAL対ANAのような狭い話ではなくて、グローバルな競争をやっている国際線まで含まれるわけですね。となると、JAL対ANAというような近視眼的な見方をしていると、もうグローバルな競争の中であつという間に両社とも飲まれてしまうということになるかもし

れない。しかも、JALの再建の途中でアメリカン航空が入ってくるなんて、そんな話もありましたし、そう考えると、今後、我々、議論するのは、今後大きく変わってくるグローバルな競争とか経済環境の中において、今回、たまたまそれほどゆがんでないと思われる、今後、そういう可能性があったときにどうすればいいかという、それも大きな考え方の一つではないかということ、今、坂本委員のお話、あるいは事務局のお話を伺っていて、ちょっと思ったところでございます。

今の点でもよろしいですし、ほかにいかがでしょうか。

【加藤委員】 特殊なことですけれども、私、債権の格付というのをやっています、ムーディーズとかも見ているわけですが、格付自体の是非は別としまして、例えばJALの支援を議論されているときに、実はANAの社債格付が落ちた。それは政府の姿勢が、ちょっと記憶ですけれども、一定しなかったからという、そういう理由だったと思うんですが。少なくともマーケットに対して、今回出したメッセージは、エアラインがこういうことになったら、日本政府は何かしますよということはおそらく言っているんだろうと思うんですね。だから、今後、もし、こういうこと言ったらあれですけれども、どこかのエアラインが破綻したときに、何もしないということは多分、言えない。日本はするんだということを多分、メッセージとして出したと僕は思っています。すなわち、ANAさんもJALさんも、実は相互に影響を受けて、今回、JALさんのことで、実はANAさんの資金調達が難しくなっている可能性がある。それは確かにあると思うんです。だから、そういう影響はあって、ただ、もう一つ言えることは、航空業界全部の格付が低くて、サウスウエストが一番高いんですが、それでもぎりぎりのBaaですから、そうすると、後のエアラインというのはもっと下にあるわけで、だから、そういうこともちょっと念頭に置かないと、やっぱり基本的に政府が何かするというのは、非常に営業、経営に影響を与える業界であるということ、ちょっとやっぱり私、申し上げておきたいかなと思ひまして。だから、ほんとうのフェアというのはどういうことかということ、もし今度、エアラインに何か起こったときに、それを助けるというのがフェア、助けないのがアンフェアというふうに私は思っております。ちょっと話を戻したようで恐縮ですけれども、ちょっと追加の話を。

【竹内委員長】 今回の点で何かありますか。それとも、ご意見ということでよろしいですか。

【航空ネットワーク部長】 一言だけなんですけど、今回、日本航空の支援が決定しまし

たときに政府声明を出しております、そのときに日本航空を支援した理由が書いてございます。その理由は、日本航空が航空ネットワークの重要な部分を担っている、再生を最後まで支援をしなければいけないと、こういうことを明らかにして支援を決定いたしました。私どもの政府の姿勢はそういうネットワーク、国民にとって利便性の高いネットワークをいかに維持していくか、それを支える企業については、必要があればきちんと支援をしますと、こういう考え方でやっているということをコメントさせていただきました。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

引き続き、いかがでしょうか。

具体的に今後、ガイドラインをつくるにせよ、何かある一定の基準というようなものも考えていかなければいけないという気はします。私は法律の専門ではなくて、経済、あるいは交通の分野をかじった人間ではあるんですけども、一番単純に割り切ってしまうと、企業というのは、復活、再生するためには、まず、とにかく利潤を上げなくてはならないということです。そのために一番単純に考えると、収入を上げるという方策とコストを下げるという方策の2つをやらなきゃいけない。そうなったときに、おそらく一つの整理にしかすぎないと思うんですけども、どういうコストの下げ方が許されて許されないのかということと、あとはどういう収入の上げ方が許されて許されないのか、という点の議論も必要かと思えます。先ほどバースデー何とかってありましたね、ああいうのにクレームがついたとありましたけれども、収入の上げ方も、リスクの高い収入の上げ方と低い上げ方がある、それらの中でどういう方策が許されるのかというような、そういう見方も一つあるのではないのかなと思っております。

こういう例えがいいかどうか分かりませんが、例えばあるお家が家計が苦しくなって、助けてくれと言われて、金をあげようということになったとします。お金をもらったときに、その家のお父さんが、じゃあ、これで一発、競馬で大きく当ててやろうなんて言うと、おそらくお金を出した人間はそれを許せないと思うでしょう。そういう、いい例えかどうか分かりませんが、そういうときに、こういうことはやってもいいけれど、こういうことはやっちゃいけないとかいうことがあると思えます。これはシンプルな話ですけども、わりと物事を単純化して考えることも一つの見方ではないかという気がするわけですね。皆さん、ご意見がいまのところないんで、ちょっと私、言葉を挟ませていただいたということなんですが、いかがでしょうか。

【山本委員】 今のお話、あるいは先ほどの委員長のお話を伺って思ったんですが、競

争環境といったときのマーケットをどういうふうに捉えるのかというのがやはり大きな問題のような気がしました。国内のマーケットで考えるのか、グローバルなマーケットで考えるのかということがあるんだろうと思います。おそらくGMとかクライスラーに対して、アメリカが一定の公的な援助をしてチャプター11に入ったわけですけれども、やはりそこでのマーケットとして念頭に置かれていたのは、フォードとどうかという話ではなくて、トヨタとかも含めた、おそらくグローバルなマーケットの中での競争という話だったのかなというふうに思いますので、それが全体の競争環境、そうするとWTOとか、そういうほうの問題になるのかもしれませんが、競争環境といったときに、その範囲というのをやはり考える必要があるのではないかということは確かにそのとおりでいうふうに思いました。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

【大橋委員】 通常、競争環境の整備とか競争環境と言われたときは、一般的には市場の競争環境だと思います。このケースだと航空市場。航空市場をさらに路線で区切ったり、国内と国際に分けるのか、あるいはもっと路線で区切るのかというのはケース・バイ・ケースだと思いますけれども、通常、競争といったときに、特定の企業を指して、競争環境が云々という話はしないだろうと思います。市場全体、つまり、産業全体を見て競争という意味では、先ほど山本先生がおっしゃった内容というのはそのとおりでいうふうに思います。

【竹内委員長】 今、お二方からありますけれども、そのことに関してよろしいでしょうか。ほかはいかがでしょうか。まだお時間はございますが。

そういえばといいますか、そういうグローバルな競争とかということから言うと、当たり前なのか、でもよく考えると不思議なのは、こういうJALに対する支援が行われたことに対して、海外のキャリアは何も言ってこないのかなと思うわけですね。グローバルな競争である限りは、やっぱり世界レベルで競争しているライバルから見ればそのやり方はちょっと困るよななんていうところもあるのではないのか。それとも思っている口に出さないのか、届かないのかわからないんですけれども、この点も私、疑問に持っていました。もちろん、一番影響を受けるのは国際線も競合しているANAということは、これは間違いないことではあるんですけれども、そのほかの海外のキャリアさんなんかどう思っているのかなと思うのですが、そういうのは情報としては入っていませんか。

【事務局】 外国航空会社の中ではルフトハンザから、やはり公的支援と競争環境とい

うところについてのコメントが出ています。

【竹内委員長】 その1社？

【事務局】 私が承知しているのは、その1社であります。

【竹内委員長】 そうですね。その内容というのも、ANAさんがおっしゃっているような、それにわりと近い内容ということですかね、ルフトハンザのおっしゃっていること。

【事務局】 公的支援と競争環境というところで、今後の競争環境といったことに懸念があるとコメントをいただいております。

【竹内委員長】 やっぱり世界もちゃんと注目をしているということなわけですね。はい、ありがとうございます。

いかがでしょうか。いろいろ今までのところで論点は出てきているところではあるんですけども、非常に短期間で上場してしっかりとした成果を出すことができたということで、おそらく疑問に思う人は、その成果が経営努力をした結果、得られたものなのか、あるいは支援があったから、大して努力をしなくても得られたものなのか、そこだと思えます。つまり、支援があったために努力をしなくても得られたものがかなり大きい内部留保としてあるならば、それは不公平だなという意識を持つんでしょうね。だから、その区別がつかないのが難しいんですけども。ただ、できるだけこの点にアプローチしてみないと、やっぱりいけないことなんだと思うんですよね。それについて、私は何もそういうアイデアが特別にないものですから、あれば教えていただきたいですし、また、特になければ、それを今後、検討の課題にしなくちゃいけないのかなと思いますけれども、そんな話でもいいですし、いかがでしょうか。

【加藤委員】 ちょっと今の話で、例えば路便を減らしたのは努力なのか、外生的なものなのかという話になると思うんですよね。資料のつくり方として、合計だけが書いてあるわけですけども、どういう形で変化したかというのを皆さんに見ていただくのも一つの手かなと思います。だから、路便を減らしているわけですけども、それはどこで減らしているかというのを見ていただくほうがいいのかなど。現状認識のためにということですけども。多分、そうすると議論のベースがそろってくるんじゃないかという気もしてまして。そうすると、残った路線の中でどういう競争になったかという、実は1社になったところもあるわけでしょうし、そういうことを多分、言えがいいんじゃないかなと、今、ちょっと直感的な話ですけども、資料のつくり方を思いました。

【竹内委員長】 確かに資料だと、5ページのところには国際線4割削減、国外線3割

削減というのがありましたけれども、要するに削減したことが妥当であったかどうかというのを一つの参考にするために、そういうものがあつたほうがいいんじゃないかなというなのかもしれませんけれども、その点は大丈夫ですよ。

【事務局】 資料のつくり方を工夫したいと思います。

【竹内委員長】 ご指摘ありがとうございます。

【坂本委員】 今回の件に関連してなんですけれども、JALの23年度の決算表が出ていますが、これは破綻前と比べてどうなったかが分かる数字があるとわかりやすいと思うんですよ。売り上げは減っているわけだから、コストを削減した。営業費用ががんと減っている。その営業費用の減少は、人件費とか、財産評定の減価償却費の軽減みたいなものが要因とされています。JALは1万6,000人の人員削減をしましたが、これをJALの努力でやったとする見方もありますが、やはり更生手続上、必要な措置としてやっていると考えべきだと思います。これまでの経緯を見ると、破綻前のJALの業績は相当、悪い。それが破綻後、急回復した。では、なぜ、これができなかったのかなと素朴に思うんですよ。ANAとJALの業績比較にしても、今後の営業利益の見通しでは両社がかなり近づいていくことになってはいますが、全日空の中期計画は、かなり強気の数字だと思うんですよ。実際に実現できるかどうかわからない。JALの予想は堅めに見ている。両社の業績予想が近づいてくるとはいつでも、本当にそうなるのか疑問が残ります。仮にそうだととしても、最終利益ではかなり大きな差がある。ですから、今、竹内先生がおっしゃいましたが、公的支援の評価をする際に、支援内容の何がどれだけ業績に反映しているか、効いているかということを見極めることが、一つのポイントかなと思います。加藤先生がおっしゃったように、路線でのゆがみがどう出るのかという問題もあろうかと思います。ご指摘ありましたけれども、競争環境を考えると、対立するライバル社の業績だけを比較するのではなくて、市場シェアなど全体を見るのかという点はあると思います。一方で、国内航空市場では、JALとANAしか大手はないわけですから、業績の格差というのは、一つの観点になるのかなと思います。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

今の点について、よろしゅうございますか。

【山本委員】 公的支援がどの程度効いているのかというのは、多分、なかなか難しいところがあって、おそらく更生手続を選択することができたというのは、企業再生支援機

構の支援があるということがやはり前提になっていて、先ほどのご説明にもありましたけれども、全く同じ日に機構に支援を申し込んで更生手続開始を申し立てて、機構が支援決定をして更生手続開始決定をすると、全く同じ日にやっているわけですね。これはやはり相互に相互を前提としているような形で行われたんじゃないかというふうに思いまして、そういう意味では、今回のJALは、支援機構というのはもちろん、JALのためにつくられたものではなかったわけですが、たまたまJALの問題がこういうことになったときに、支援機構がちょうど誕生していたと。そこで支援機構を利用するという枠組みでこういう形が出てきたのかなと。更生手続によらなければ、もちろん、あのような規模の債権放棄というのはおそらく難しかったでしょうし、人員の削減、いわゆるレガシーコスト、年金の問題を含めて、あそこまでの対応ができたかという、やはりかなり難しかったんだろうというふうに思いますし、もちろん、路線のカットなどもそうなんだろうと思います。そういう意味では、やはり公的支援が行われ、更生手続が行われ、そういうコストの削減に至ったということで、そういう形での因果関係というのはあるんだろうと思うんですけども、公的支援がなかったら、じゃあ、どうなっていたのかという仮定の話をするのは、なかなか難しい。その前にタスクフォースというのがつくられていましたので、そういうタスクフォースを中核したような私的整理的な枠組みで国の資金を入れない形で行われていたのかもしれない。その場合にどれだけのコストの削減というのが図れたのかというのは、なかなかこれはイフの問題で、検証するのは難しいかなというふうな印象は持ちます。

【竹内委員長】 幾つかご意見出ましたけれども、そちらから何かありますか。

【航空ネットワーク部長】 公的支援の効果と自助努力の部分をどう切り分けるかというのは、実は私ども、ずっと春ぐらいからあちこちでご指摘をいただき、苦しんできた命題でございます。現実にも考えましても、自助努力が相当あったのも事実ですけども、その前提として、今、山本先生おっしゃったように、まさに機構が存在しているからできたとか、会社更生法が適用されているから、もうこれは特別早期退職に応じざるを得ないとか、いろいろな前提、環境条件にもなっていたのは事実で、要は両者が一体となりながら効果を上げてきているということなんだろうというふうに思っています。

明確に切り分けられるものとして挙げられるのは、例えば11ページなどでお示しているように、財産評定という形で簿価を時価評価にすることで減価償却費が減って、それを強制的に損として立てられるとか、債権放棄したら、その部分の金利が明確になくなっ

ていくとか、繰越欠損金によって法人税の軽減が図られるとか、こういうところは明確なので、ここは私どもとしてできる限り数字をお示ししているんですけども、それ以外の部分については、なかなかちょっと切り分けが難しいかなと思っております。まさに総合的な効果、自助努力と公的支援がマッチした効果なんだろうと思っております。引き続き努力はしたいと思うんですけども、非常に難しいものがあります。

【竹内委員長】　そうですね、なかなか、その切り分けが難しいと思います。できる限りのアプローチをお願いしたいというのは、限られた会議の回数で、あんまり時間もないんですけども、お願いしたいところであります。

ほかにはいかがでしょうか。

【多田委員】　一つ考えていたことでありますが、結局、これは仮の話になってしまいますけれども、今回、このJALの問題が大きな問題になったというのは、この前、別のところでもちょっと議論したところですが、結局、日本の中にもしJALしかなかったら、こういう議論、例えば支援をしたのが妥当だったかどうか検証を行う際に、おそらく競争がゆがむというような視点が入ってこなかったのかな、ということも考えています。要するに、JALが圧倒的な存在であって、あとは新規参入の会社が幾つかあるという形であれば、いずれ救済しましょうということになって、どういうふうに競争を維持するかという議論は出なかったのかなという気がします。そうではなく、なまじほぼ拮抗する大きさの会社が2つ並び立っている複占の状況であって、その一方に肩入れしたからということが今回、議論になっているところの根本にあるのかなと思います。現実には、複占の状況にはないとして議論するのは難しいところではありますが、検討する視点として、支援措置そのものの是非を見るときに、ANAの存在を意識に入れて見ると、それともANAを除いて支援の規模が妥当だったのかどうかというふうに分けて見てみると、支援措置が妥当だったかどうかというところを見る際のヒントになるのかなということを感じているところです。

【竹内委員長】　ありがとうございます。

特に国内に関してはANAはJALとほぼ同じ規模であるために拮抗しているところで注目されるんですけども、たまたま私も羽田の発着枠の議論に参加させていただいていると、いわゆる今の小規模な事業者さんの中にもJALのことについて、どうだろうという問題意識を持っていらっしゃるキャリアさんもいらっしゃるということから考えると、先ほど来、グローバルな見方をしましょうということもありましたけれども、と同時に、

今度はそういう、小規模な事業者の立場から見たら、JALに対する手当てがほんとうに公正な競争環境の維持のためによかったのかどうかという、その視点も忘れてはいけないところだと思いますから、そこを含めて考えなきゃいけないかなと、今、お話を伺っていて思ったところでもあります。

そろそろお時間も怪しくなってきた時期ですけれども、ほかにいかがでしょうか。

【坂本委員】 もう一つ考えなければいけない論点としては、JALが収益を上げて、それをどう使うかという問題だと思います。EUのガイドラインは、供給量を減らすという措置を盛り込んでいる。JALは、海外の新規路線を就航したり、ジェットスターへの出資などを行っています。もちろん、JAL自身が成長軌道に乗るために必要な事業展開だと考えての判断でしょうし、一方で、そこまで必要なのかという議論もあると思います。公的支援で投入した資金が果たして妥当だったか、有効活用されたかということもありますが、キャッシュリッチになった体質がどうなるのかということもあると思うんですね。そういうところも議論の対象になり得るのかなと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

あと、加藤委員からちょっとありましたら。

【加藤委員】 1点だけ、ヒアリングをお願いするときに、20ページに再建と救済というのがありますよね。具体的にどういうものを再建と言うのか、具体的に救済って、どれを言うか、これはまず一つ、ちょっと知りたい気もしますので、ここはちょっとヒアリングをぜひお願いしたいと、具体的な事例で、お願いいたします。

【竹内委員長】 大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 時間のない中、済みません。

先ほど市場というお話をさせていただいたんですけれども、要するに、もう既に課長からお話があったんですが、今回議論しなきゃいけないのは、消費者、あるいは需要家の利便性の観点から見てどうなのかということの競争環境整備ということであって、他社との収益と比較とか、そういうふうなことをどこまで論点とすべきかというのは、若干、私はよくわからないところがあります。今の時点で繰越欠損金とか、いろいろベネフィットを得ていることについてどう考えるとか、いろいろあると思いますけれども、ただ、競争環境ということだけを取り上げて見るならば、それはやはり需要家の観点からされるべきであって、それは他社がどれだけ、例えば声を上げているとか、そういうことというのは、必ずしも指標にはならないし、別の例ですけれども、競争政策上よくある話というの

は企業合併の話で、鉄とか最近合併していますけれども、競合他社がかなり文句を言うケースというのがあるわけですね。競合他社がかなり文句を言うケースにおいて、結構社会的に見ていい合併のケースが多いんですよ。つまり、効率性が上がるような合併というのは、競合他社が苦境に立ちますからね。需要家という観点で見ると、効率性を向上するような合併というのはいい合併なんだから、競争事業者が何と言おうと認めるべきなんですよ。だから、そういう観点で、ちょっと今の例えが今回のケースに直接当てはまるとは思いませんけれども、ただ、競合他社だけを見て競争環境整備云々という話をするのは、若干、私は違和感があります。

以上です。

【竹内委員長】 確かに、つつい産業組織論の市場構造的な見方をすると、企業の間でのシェアだ何だということばかり注目しがちですけれども、やはり最終的には国民の皆さんにどれだけ満足、納得してもらえるかということ。やはりお客さんの視線というのも重要な観点で、これは忘れがちになってしまうことは、ほんとうはいけないことなんです。この点もちゃんと思い出して、それも今後、ご議論していく必要があるのではないかと思います。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。そろそろお時間ですけれども、よろしゅうございますか。

いろいろご意見を出してくださいと申し上げておりましたところ、ほんとうにいろいろ出してくださいました。私にはそれらを適切に整理できるだけの能力はないのですけれども、少なくとも皆さんのご意見で確実なことは、公的支援というものは当然必要であったということだと思います。ただ、それを前提として受け入れていくときに、いろいろな物の見方があるということですね。例えば、今、出たばかりの、消費者の立場もあれば、私もちょっと言いました、小規模事業者からの見方もあれば、国際競争という意味での外国のキャリアからの見方もありました。そのほかにも、そもそも公的支援とは何なのか、どこから見ればいいのかというような点であったりとか、それから内部留保といいますか、そういう利益をどう、今後処分するかもそうだし、また、そのうちのどれが自助努力によるものなのかとかいうような話もありました。今、私が思い出したものを雑多に並べただけなので、もちろん、全てではありませんけれども、そういう点を含めて、あとはEUへのヒアリングについても、いろいろ有意義なご意見を頂戴したので、それをなるべく反映して、いろいろお聞きいただければと思いますし、また、今後のヒアリングの調査のときにも、そういう論点を整理して、事務局のほうには、大変で申しわけないんですけれ

ども、ぜひお願いしたいと思います。

まだお時間があるので、もしもご意見があったら、それはメールか何かでお伝えということでもよろしいんですね。ですから、皆さん、あっ、あれがあったということであれば、後ほどメールでお寄せいただければと思います。

それでは、お願いします。

【航空局長】 どうもいろいろと活発なご議論をいただき、ありがとうございました。

この問題というのは、先ほど何人かの先生からご指摘いただきましたように、非常にいろいろな論点があるんですけども、それが結構、普通に議論されるときに混在しているというか、ごちゃ混ぜになっているといいますか、そういう性格のものだというふうに我々も思っておりました。そういう意味では、今日いただいたいろいろな論点に従って、今回の問題というのを、一つ一つ要素を整理して、できるだけ客観的に今後の政策の参考といいますか、糧として取りまとめをしていただくというのがこの場の意義だろうと思っておりますので、今日、いろいろたくさんのご指摘をいただきましたから、それをきっちり整理をさせていただきますして、それぞれの論点について、どう考えていくべきなのかというところも考え方をまとめて、また、いろいろご相談させていただきたいと思います。引き続き、よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

まだまだこれから会議が続きますので、皆さんもいろいろアイデアを出していただきたいと思います。

では、私のほうの司会進行はこれまでとしまして、事務局のほうに進行をお返しいたします。

【事務局】 委員の皆様方におかれましては、活発にご議論いただきまして、大変ありがとうございます。

今、局長が申しましたとおり、本日いただいたご議論をいろいろと整理をしないといけないところがあります。できる限り工夫をして整理していきたいと思っておりますので、ご指導のほど、よろしくお願いしたいと思います。それで、12月にEUのほうに派遣をしますもので、これもいただいたご意見、極力、向こうで拾えるものは拾っていきたいと思っておりますし、事前にとれるものとはっていきたくて考えております。

次回の第2回につきましては、来年1月になりますが、関係者からのヒアリングを予定

してございます。今、日程につきましては、皆様方からいただいている予定をちょっと調整して、後日、メール等でご連絡をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それから、本日の議事の概要につきましては、皆様のご了解を得た後に、国土交通省のホームページに掲載することとしておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして第1回小委員会、これにて終了とさせていただきたいと思っております。どうも長時間にわたりまして、大変ありがとうございました。

— 了 —