

平成25年2月22日（金）

於：国土交通省4階特別会議室

## 第3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】 恐縮でございます。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第3回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。本日は、皆様方におかれましては、大変お忙しいところご出席を賜り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。

それでは、開会にあたりまして、航空局長の田村より一言ご挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

【航空局長】 どうも、おはようございます。先週に引き続きまして、お忙しい中、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。

先週は、企業再生支援機構さん、それから日本航空、全日空、それぞれ関係者のヒアリングをさせていただきました。その中で、それぞれのお立場からいろいろなご意見をいただいたわけでございますけれども、本日は、私どもで欧州、あるいは米国におけますこういう事案における枠組みと申しますか、制度を調査いたしました、そのご報告をさせていただこうと思っております。それに基づきまして、日本で起こった事案と比較した場合にどう考えていったらいいのか。その辺が今回の小委員会の中でも、ある意味中心的な議論になろうかと思っておりますけれども、また引き続き、いろいろ先生方のご意見を賜りたいと思います。それで今後論点の整理、そして取りまとめをさせていただきたいと思っておりますので、またよろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。次に、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ます。

まず一番上に、議事次第。

2枚目に配席図。

3枚目に委員名簿がございます。

資料1としまして、「公的支援が行われる場合の公正取引委員会の関与権限」。

資料2としまして、「諸外国における公的支援と競争政策の調査報告」。

最後に参考資料としまして、これは1回目にご説明させていただきました資料でございます、「日本航空の再生について」という資料でございます。

過不足等ございませんでしょうか。よろしゅうございましょうか。

それでは、進めたいと思いますが、会議の記録の関係上、ご発言ですが、お手元のマイクのところ、この一番右端のブルーのところを押していただくと、ここに赤いランプがつ

きます。ご発言される場合にはランプを押していただき、発言が終わったらまたランプを消していただくという形で、何とぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、以後の議事の進行は竹内委員長にお願ひしたいと思ひますので、竹内委員長、どうぞよろしくお願ひいたします。

**【竹内委員長】** では皆様、今日もお忙しい中をお集まりいただきましてありがとうございます。議事次第に従ひまして議事に入りたいと思ひます。

まず本日は、事務局から資料1に基づいて、諸外国における公的支援と競争政策についてご説明をいただくということ、そしてその次に、その案件につきまして質疑応答、いろいろご意見等をいただきたいと思ひます。そういうことでよろしいでしょうか。

では最初に事務局から資料のご説明をお願ひいたします。

**【事務局】** 事務局としまして、諸外国における公的支援と競争政策の調査報告を行う前に、資料1という形で、1点、前回の委員会におきまして大橋委員から、日本航空の再生に関する公正取引委員会の関与に関し、私ども、公正取引委員会から資料の提出を受けておりますので、そのことを簡単に触れさせていただきたいと思ひます。

資料1をごらんいただきたいと思ひます。企業再生支援機構による公的支援が行われる際の公正取引委員会の関与につきましては、まず内閣府の設置法第58条第8項に、アンダーラインを引いておりますが、「関係行政機関の長に意見を述べることができる」となっております。

ただ、この場合の関係行政機関には、企業再生支援機構は含まれていないという状態でございます。

それから、前回内閣府から説明があったかと記憶しておりますが、企業再生支援機構法、その下でございますが、第25条第9項がございます。これにつきましては、「事業所管大臣等が機構に意見を述べることができる」となっております。ここで言うところの事業所管大臣には、下注がございますけれども、公正取引委員会は含まれていないという整理でございます。事実としましてはそういうところでございます。

続きまして資料2で、「諸外国における調査報告」についてご報告をさせていただきたいと思ひます。

報告自身は、実際に調査に行つてまいりました担当より説明をさせたいと思ひますので、よろしくお願ひします。では、岡野さん、よろしくお願ひいたします。

**【事務局】** それでは資料2に基づきまして説明したいと思ひます。

まず1枚目でございますが、EUの国家補助、公的支援の規制制度について枠組みを示しております。

EUにおきましては、EUの機能に関する条約、TFEU条約107条におきまして、1項で、特定の事業者に対する便益を与えることは競争を歪曲し、またはそのおそれのある支援になるので、そういったものについて禁止するとされてございます。

一方で、第3項で、「次に掲げる支援については認められ得る」となっております。

その中におきまして、C項で、「一定の経済活動の発展または一定の経済地域の開発を容易にするための支援については例外になり得る」とされてございます。

この具体的な中身につきまして、産業横断的なものと分野別のものがございまして。

産業横断的なものにつきましては、左側の箱に書いてございますが、この中に「救済及び再建支援」も含まれてございます。これにつきましてのガイドラインが一番下にございまして、いわゆる「救済・再建ガイドライン」と呼んでいるものでございます。

それから右側の箱でございますが、分野別のルールとしまして、農業をはじめさまざまなものがございまして、この中に航空もございまして。この航空の運用について書かれてございますのが航空分野のガイドラインとなっていることでございます。

1枚おめくりいただきまして2枚目でございます。

最初にこの救済・再建ガイドラインについてご説明いたします。この救済・再建ガイドラインは、産業横断的な、横串的なガイドラインとなっております。先ほども申し上げましたとおり、経営不振企業に対する公的支援というものは市場の競争をゆがめるおそれがある。一方で、雇用の確保ですとか、あるいはその企業が倒産してしまうと市場が独占や寡占になってしまうといった状況を防ぐ観点から正当化されるということで、例外的に認められているものでございます。

このため、支援の透明性を確保し、いたずらに非効率的な企業が救済されることのないようにこのルールは定められているというものでございます。

このガイドラインは、大きく申しまして2つに分かれてございます。1つは救済補助、それからもう一つが再建補助でございます。

ここで補助と申しておりますのは便宜的なものでございまして、実際はステートエードでございますので、公的支援ということで、補助金以外の、融資といったものも含まれます。

救済補助につきましては、まず最初に書いてございまして、企業が再建計画を作成

する間の非常に短期的な支援でございまして、1回限りの支援になってございます。

補助の条件も書いてございますが、基本的に返済期限が6カ月以内の融資保証または融資となつてございます。非常に重大な社会的な困難が根拠となつてございまして、営業継続に必要な最小限のものとなつてございます。

それから再建補助でございまして、こちらは再建計画が策定されて実行に移された後に実施される補助となつてございます。こちら支援は1回限りとなつてございます。

支援に当たりましては、再建計画の策定が必要になりますが、この再建計画には、合理的な期間内に企業の長期的な生存能力を回復するような内容になっていなければならないということでございまして、市場分析ですとか、あるいは構造的な不採算部門の廃止、経営不振の原因分析、それから再建後の予想といったものも含むことになってございます。この再建計画につきまして、欧州委員会で承認して、それから支援が認められるとなるわけでございます。

その際、競争歪曲を回避するための補助の条件として、幾つか掲げられてございます。

まず一つは、企業の存続によるメリットがデメリットを上回るということでございます。

2つ目は、市場への悪影響を可能な限り最小化するための補償措置と呼ばれるものがとられることとなつてございます。

補償措置の内容はケースバイケースでございまして、ガイドラインの中には、資産売却ですとか、供給量の削減、あるいは市場シェアの削減といった例示がされてございます。

なお、不採算事業からの撤退という部分は、補償措置としての供給量削減には含まれないとなつてございます。

それから補助は最小限であること、そして再建に不要な新規投資に補助を回さないことも盛り込まれてございます。

また再建計画の実行状況につきまして、再建期間中すなわち再建計画の期間中でございますが、この期間中は少なくとも年に1回欧州委員会に報告するとなつてございます。

もう1枚おめくりいただきまして、3ページでございまして、3ページは、航空ガイドラインの概要でございまして。

先ほどの横串の救済・再建ガイドラインとは別に、縦割りの航空ガイドラインというのが航空分野にはございまして、こちらは1994年に制定されてございます。

これは、航空分野につきましては、1997年に欧州域内の完全自由化がスケジュールとして予定されてございました。これを控えまして、競争的な環境における航空会社に対

する支援のあり方といったものについて一定のルールを設けましょうということで作られたものでございます。

このガイドラインは、救済・再建のための公的支援だけではなくて、生活路線の維持ですとか、あるいは空港といったものに関する支援に関しましてのガイドラインとなっておりますが、今回議論となっておりますのは、このガイドラインの中の救済・再建にかかわる部分となっております。

航空ガイドラインにおきましても、救済補助と再建補助の部分がございしますが、救済補助につきましては、先ほどの救済・再建ガイドラインに従うとされてございます。

一方、再建補助の部分でございしますが、内容的に横串の、先ほどの救済・再建ガイドラインに不整合な部分があるわけではございませんが、航空特有の規定が盛り込まれてございます。

まず横串のガイドラインと同様に、1回限りのものであること、そして再建計画につきましては、条件を付してございます。

1つとしまして、競合他社に不利益をもたらすような、拡張的なものでないこと。それから、いかなる場合も市場の成長を超えるような航空機数や、提供座席数の増加を伴ってはいけないこと。

また、再建期間中、すなわち再建計画の期間中ではございますが、この期間中は補助によるほかのエアラインの株式取得を控えなければならないとされてございます。

なお、このガイドラインの中には米印のような規定もございまして、EUにおける航空の完全自由化が達成される1997年以降は、極めて例外的な場合であって、非常に厳しい条件下でなければ認められないとされてございます。

4ページでございしますが、昨年12月に事務局でヨーロッパに調査に行っていましたので、その際に聞き取ったことにつきましてご報告したいと思います。

訪問した調査先は、ヨーロッパの欧州委員会競争総局、それからフランス航空局、オーストリア交通・技術革新省、それからオーストリア政府の全額出資の持ち株会社でございますÖIAG、それからオーストリア航空となっております。

主な内容としまして、補償措置に関するものと、モニタリングに関するもの、それから航空ガイドラインの位置づけについて聞いてございます。

まず補償措置についてでございますが、この決定プロセスにつきましては、まず公的支援を受ける航空会社が原案をつくって、欧州委員会と加盟国政府で協議して決めるとなって

ございます。その過程で案を公開しまして、パブコメのような形で、関係者から意見を募りまして、それを踏まえて欧州委員会がディシジョン、決定ということで発効するとなっております。

この補償措置の内容でございますが、ケースバイケースで決められるものでございまして、さまざまな措置があり得るということでございます。

補償措置は競争への悪影響を最小化するためとなっているわけでございますが、これを決定する上で定量的な基準はないということございまして、欧州委員会の立場としましては、協議が整った措置を講じることで競争環境が確保されたと見なすということでございます。

それから後ほど議論になりますけれども、エールフランスのケースでは運賃規制がございまして、オーストリア航空の事例では運賃規制がないということございまして、ここについて質問したところ、運賃規制、価格規制につきましては、現在は健全な価格競争確保の観点から行っていないということでございます。

それからモニタリングについてでございます。補償措置の実行状況に関して、欧州委員会で独自に調査を行っているかということをお聞きしましたが、そういったことは行っていないということございまして、市場全体で監視をされているという立場でございます。

ただし、先ほども申し上げましたとおり、再建計画の期間中、通常3年から5年程度ということでございますが、その期間中は、加盟国政府は毎年欧州委員会に報告書を提出するとなっております。

それから航空ガイドラインの関係、位置づけでございますが、こちらについて質問したところ、完全航空自由化が実施された1997年より前は、航空ガイドラインと横串の救済・再建ガイドラインの双方を適用していたということでございますが、97年以降は横串の救済・再建ガイドラインのほうを一義的に適用してございまして、航空ガイドラインは実質的には適用せず、参考にとどまっているということでございます。

また、現在公的支援に対するガイドラインの見直しをしておりますけれども、この航空ガイドラインのうちの救済・再建にかかわる部分については、今後削除されまして、救済・再建ガイドライン、産業横断的なガイドラインに一本化される方向であるということでございます。

5ページでございますが、先ほど申し上げましたフランスとオーストリアにも行ってまいりまして、エールフランスとオーストリア航空の事例についても調査をしております。

た。

まず5ページは、欧州委員会が決定した支援内容と、主な補償措置でございます。

エールフランスは1994年の決定事案でございます。支援内容としましては、フランス政府が約30ユーロ、200億フランを資本注入してございます。支援の条件として幾つか掲げられてございますが、主なものとしましては、下線が引いてございますけれども、例えば供給量の増加につきましては原則として年2.7%までとされてございます。

またフランス国内と欧州域内を結ぶ路線について、93年の水準を超えて増やさないということもございます。

一番最後の下線でございますが、欧州域内路線について、当該路線で同程度の供給量を有する競合他社を下回る運賃を設定しないことと、エールフランスの場合には運賃に関する規定も盛り込まれてございます。

一方のオーストリア航空でございますが、オーストリア航空の場合は、2009年の決定ということで、最新の事例となっております。

まず最初に救済補助という形で、政府の全額出資の持ち株会社でございますÖIAG、こちらはその当時、オーストリア航空の筆頭株主でございましたが、このÖIAGから2億ユーロの融資をしてございます。そしてこのÖIAGからルフトハンザを経由して、5億ユーロを出資してございます。同時にこのÖIAGが保有してございました株式をルフトハンザに売却してございます。ですので、売却をすると同時に、ルフトハンザを経由してオーストリア航空を救済しているということでございます。

支援の条件としまして、まず供給量につきましては、2010年末までに、2008年1月対比で15%の削減をするという条件になってございます。

また削減だけではなくて、2番目にございますが、その後は2015年末、または収支均衡に達するまでのいずれか早い時点まで、EUのエアラインの供給量の増加率の平均を上限とする、それを超えた成長はしないという条件も課されてございます。

このように、エールフランスとオーストリア航空ではかなり厳しさ、態度が違ってございまして、エールフランスの場合には供給量の削減はないけれども、供給量の増加のキャップはあると。一方でオーストリア航空のほうは供給量の削減もあり、また増加率のキャップもあるということでございます。

6ページでございます。エールフランスの事例とオーストリア航空の事例についても欧州委員会、フランス当局、オーストリア当局からも意見を聞いてございますので、それを

まとめたものでございます。

まず適用したガイドラインでございますが、先ほども申し上げたとおり、97年よりも前でございますエールフランスの事例の場合には、航空ガイドラインと救済・再建ガイドラインの両方を適用している。この時点では、むしろ補償措置の内容につきましては、主に航空ガイドラインに則しているということでございます。しかしながら、オーストリア航空の事例では、救済・再建ガイドラインという、産業横断的なガイドラインを適用しているということで、航空ガイドラインの適用はしていないということでございます。

それから補償措置の決定プロセスにつきましては、どちらも関係者で交渉して決定したということになってございます。

供給量の削減につきましては、先ほど申し上げましたが、エールフランスの場合には、供給量自体の削減はございませんが、供給量の増加につきまして上限が課されているということでございます。オーストリア航空の場合には、供給量の削減と、供給量の増の上限の決定になってございます。

運賃規制に関しまして、エールフランスの場合には規制の条項が盛り込まれてございますが、これは欧州委員会から提案がありまして、それを受けて設定されたものであると聞いてございます。一方のオーストリア航空の事例では、運賃に関しては全く議論にならなかったということでございます。

またこれは参考になりますけれども、エールフランスの事例の場合には、最初の94年の欧州委員会の決定に関しまして、競合他社から、これを不服として欧州裁判所に提訴するということがございました。この結果、裁判所の判決としましては、決定は無効になってございます。1回決定が無効になりますと、欧州委員会は再度決定を出さなければならぬとなってございますので、98年に再度決定を発出してございます。その際、判決を踏まえて、説明を補った上で、支援措置の内容、補償措置の内容につきましては、同じもので再度決定をしてございます。

以上がヨーロッパの調査のご報告でございます。

続きまして7ページでございますが、アメリカにおける公的支援と競争政策の調査結果についてご報告いたします。

米国につきましては、アメリカの日本大使館のアタッシェによるインタビューという形で、米国の運輸省、それから米国の司法省について調査をまいりました。

まずアメリカのチャプター11についてでございます。チャプター11につきましては、

我が国の民事再生法と類似した制度でございまして、経営陣が経営権を維持しながら経営再建を図ることが可能となっております。手続におきまして、競争政策上の観点からの配慮というものはございません。裁判所の管理下で手続が進められまして、債権者の意見が重視されます。航空業界におきましては、チャプター11は債務超過の状況を解消するというよりも、むしろリストラの手段として利用されているのが実態でございまして。

それから公的支援についてでございます。アメリカの場合、苦境に陥っている企業を政府が救済するか否か、これは事案ごとに政府が個別に政策判断をするということでございます。競争当局は、再生計画の内容に関しては関心がございませんので、再生企業であるかどうかにかかわらず、企業が市場略奪的な行動をとるかどうかといったことに関心を持っているということでございます。このため、公的支援を規制するガイドラインといったものもございません。

また、航空会社に関しましての公的支援でございますが、アメリカでは日本の場合と異なりまして、航空会社は多数でございます。また活発な競争が行われているということもございますので、特定のエアラインに公的支援を与えることは基本的にはしないということでございます。このため、航空部門のガイドラインも不要であるという認識であるということでございます。

1枚おめくりいただきまして、8ページでございます。米国における事業再生の事例として、自動車産業を挙げてございます。このGMとクライスラーの事例につきましては、第1回の資料でもご説明してございますので、詳しいご説明は省略いたしますが、いずれの場合もチャプター11を申請しまして、政府による支援を受けているという事例でございます。

この事例につきまして司法省の見解を聞いたところ、一番下の箱にございますが、自動車メーカーの場合、メーカーの数が少なく、また地域経済や雇用に与える影響が甚大であると。一方で民間資金が同じような役割を負うことはできないということから、政府で支援をするという判断をしたということでございます。その際は、競争に与える影響よりも、そもそも破綻企業を政府が救済すべきかどうかという議論であったということでございます。

もう1枚おめくりいただきまして、9ページでございます。米国における事業再生事例としまして、航空会社のことを書いてございます。

レガシーと呼ばれます大手の航空企業につきましては、アメリカンも含め、全てチャプ

ター11を申請しているという状況でございます。各社とも申請時に債務超過状態にはございませんので、人件費等のコスト削減が主な目的ということでございます。また、申請後も通常運行を継続してございます。

それからもう一つ、9.11の同時多発テロ後の政府支援ということで書いてございますが、先ほど申し上げたとおり、アメリカでは航空企業に対して基本的には支援をしないということではございましたが、この9.11の後には、米国政府が航空会社に対して支援をしてございます。損失補償としまして46億ドル、それから融資保証枠の設定としまして、上限の100億ドルを実施してございます。

以上がアメリカの事例でございます。

10ページで、公的支援に関するヨーロッパと米国の考え方をまとめてございます。

まず基本的な考え方としまして、EUのほうは基本的には特定企業への公的支援を禁止としつつも、地域経済や雇用に与える影響、それから競争的な市場環境の確保ということを考慮いたしまして、例外的に特定企業の救済のための支援を認めてございます。一方のアメリカは、地域経済や雇用に与える影響などを考慮しまして、事案ごとに政府が判断するというところでございます。

競争政策との関係でございますが、EUの場合、EUは域内に複数の国家が存在するという特殊事情がございます。このため、域内の公正な競争条件を確保するという目的のためにガイドラインを策定してございます。

また、事前に関係者で競争条件確保のための補償措置を協議することとともに、欧州委員会が競争政策上の観点から再建計画を承認して支援を実施するというところで、事前にある程度競争環境の確保のための措置をとるのがEUのアプローチでございます。

一方のアメリカでございますが、支援の段階で競争当局は関与しない。また、競争条件確保のための措置も求められないということでございます。アメリカの場合には、再生企業であるか否かを問わず、企業が市場略奪的な行動に出れば競争政策上の問題となりまして、競争当局が対応するとなるわけでございます。

それから新規投資への対応でございますが、EUの場合には、再生に必要でない新規投資に公的資金を投入することを禁止してございます。

一方のアメリカは、こういったガイドラインもございませんので、規制はございません。

モニタリングにつきましては、EUの場合、再建期間中は毎年加盟国政府から報告書を提出するとなっておりますが、アメリカの場合には、実質的にモニタリングといったも

のはございません。

駆け足でございますが、以上が欧州とアメリカの事例についてのご報告でございます。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した。では、これまでで資料1と資料2の10ページまでご説明をいただきましたので、そこまでの部分につきましてご質問、ご意見をいただきたいと思えます。どなたからでも結構ですから、挙手にてお知らせください。いかがでしょうか。坂本委員、お願いします。

【坂本委員】 大変精力的な調査、インタビューで、非常に参考になる資料だと思えます。1点質問ですが、エールフランスの場合、再建計画が策定されたことに対して競合他社が提訴し、裁判所は決定を覆す、無効であると判断したという説明がありました。94年のようですが、98年にもう一度決定を再度提示した。中身はあまり変わっていない。当初異論を唱えた競合他社は納得したようですが、これはどういうことなのでしょうか。

【事務局】 お答えいたします。まず、94年の段階で競合他社が提訴したということでございますが、これに対する判決の内容としましては、再建期間中にエールフランスが機材の更新等を行ってございます。こういったものに対する説明が不十分であるという判決でございました。このため、欧州委員会は98年の決定で、不足と言われました説明につきましてきちんと説明をした上で、内容としましては、同じものを妥当ということで決定しているということでございます。これにつきまして、その後、再度競合他社からの提訴といったことはございませんでしたので、その状況を見ますと、一応そこで納得したと理解してございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【坂本委員】 はい。

【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】 よろしいでしょうか。

【竹内委員長】 山本委員、お願いします。

【山本委員】 2点ご質問ですが、1つはこの救済・再建ガイドラインというものは、航空会社以外の業種についても適用された例があるのか、あるとすればどのような業種なのかということが、もしおわかりであればお教えいただきたい。

2点目は、エールフランスやオーストリア航空の例の場合に、債権者の債権放棄等、倒産手続か、あるいは倒産手続外か、要するに債権者の負担というものがあつたのかどうか

について、もしおわかりであればお教えいただきたいと思います。

【竹内委員長】 お願いします。

【事務局】 まず、救済・再建ガイドラインがほかの業種に適用があったかということですが、これは多数あったと思います。ただ、どこというところ、すみません、今手元に資料がございませんけれども、EUのほうで、たしか、2004年の段階で八十幾つ適用事例があったということを言っておりましたので、航空以外に適用があったと理解してございます。

それから債権者の負担でございますが、エールフランスとオーストリア航空の例につきましては、債権者の負担は、ヒアリングの段階では聞いてございません。以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。次、いかがでしょうか。資料1につきまして、大橋委員はいかがですか。これでよろしかったですか。

【大橋委員】 はい、ありがとうございます。

【竹内委員長】 よろしいですね。じゃあそれは特になんないということ。じゃあ資料2、資料1でもいいですけども、いかがでしょう。

【坂本委員】 もう1ついいですか。

【竹内委員長】 坂本委員、お願いします。

【坂本委員】 考え方の整理をするための感想です。今回の案件を巡って、ヨーロッパのガイドラインを参考にすべきという主張がありますが、今回伺った限りでは、横串となる産業界共通の指針はあるが、航空分野の指針は実質上適用されていないようです。一方、アメリカは基本的には公的支援を行わないため、ガイドラインもない。

EUは、加盟国の競争条件を勘案するが、アメリカは1国で、航空会社が多数存在する中で、ガイドライン自体不要だと判断している。我々が検討しているのは日本国内の話ですから、アメリカ的な考え方を基本とするのが妥当かなと思います。ガイドラインを策定して1国の中の競争条件に配慮する手法がいいのかどうか。

一方で、欧州のガイドラインを見て感じるのは、企業再生に際して競争条件への配慮がかなり織り込まれていることです。競合他社の経営を阻害しないと明確に示している部分もある。

JAL再生で、競争条件という観点は価格ぐらいで、それ以外にはほとんど配慮されていない。公取資料を見ても、企業再生に関して公取が絡む仕組みにはなっていません。

日本の場合、忘れてならないのは、かつては大手3社、現在は大手2社と航空会社が非情に少ない。その2社が競い合っている業界の特性を考えると、競争条件をほとんど配慮しない再生が適切だったのかどうか。それが今、問題になっているわけです。アメリカ型とヨーロッパ型それぞれのポイントをうまく取り入れることが重要だと思います。

アメリカでは、同時テロ後、迅速で大規模な公的支援が行われています。米議会も航空会社の救済法案をスピード可決している。アメリカにとって、航空産業が極めて重要な産業と位置付けられていることも背景にあるでしょう。1国内の問題だから、アメリカの制度だけを参考にするのではなく、日本の事情も十分勘案する必要があると思います。

**【竹内委員長】**　今のはご意見ということで、これは後の議題の論点にもかかわることだと思うので、記憶にとどめておいて、また後ほど議論できればと思います。ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。加藤委員、お願いします。

**【加藤委員】**　アメリカの運賃は、データベースがあって、個別に詳しく見られるわけですが、ヨーロッパの運賃の規制に際して当局はどこまでデータを持っているかわかりますでしょうか。

日本の場合、航空会社が、実際の運賃を公表していませんね。多分当局も、動態調査という1時点の調査で把握しておられたとしても、詳細はわからないのではないのでしょうか。ヨーロッパのを調査されましたでしょうか。わかればお答えください。

**【竹内委員長】**　いかがでしょうか。

**【事務局】**　ヨーロッパがどのぐらいデータベースを持っているかという聞き方はしてございません。ただ一方で、エールフランスのケースの件で、航空局に話をした際に、運賃規制が94年の時点でされたけれども、それについてどう思うかという議論をした中で、その当時は国が、航空局が運賃規制をしていたのでそういったこともできたけれども、今はもう規制をしていないので、全く、どうすることもできないんだという言い方をしておりましたので、ちょっと当局のほうの詳細に、タイムリーに把握しているという印象は受けませんでした。

**【加藤委員】**　ということは、大まかなガイドラインという形になっているわけでしょうか。エールフランスのときにはプライスリーダーにならないとか、いう表現になりますね。今はそれが無いというのは、データがわからないという理由もあるのでしょうか。

**【事務局】**　2つ理由があると思います。1つは、今おっしゃったとおり、そもそもわからないし、規制ができないということ、もう一つは、その欧州委員会の考え方として、

価格規制を行うことは健全な価格競争を確保する観点から不適切であるという考え方、この2つがあるんだと思います。

【加藤委員】 ありがとうございます。

【竹内委員長】 よろしいですか。ありがとうございました。多田委員、お願いします。

【多田委員】 資料2の4ページについて、お伺いしたいのですが、2つ目の箱にある補償措置のうち、運賃規制については、現在は行っていないというご説明を頂きました。この点について、質問というか確認ですが、EUにおいてはやはり97年に域内航空市場が自由化されたということと、また、その前後に格安航空会社も入ってきて、価格競争が以前よりも機能するようになった。そうすると、あまり当局が介入するよりも、市場の価格メカニズムに任せよう、というようなこともあるのかなと思っております。

そうしますと、その次の箱のところにあるモニタリングについて、欧州委員会が実行状況についての調査は行わないというのは、一応支援を実施するに際しての条件を整えはするものの、その条件が実施されたかということについては、加盟国政府から報告書の提出を求めても、事後的にどうなったかという検証は行わない。これは、欧州委員会に代わり、市場により監視されているということなので、支援を受けた航空会社がいろいろと決めた措置を守らない、あるいは価格競争を仕掛けるということがあれば、国家補助とは別の文脈で独禁法といいますか、競争法的な観点で規制をしようという形でしょうか。

【竹内委員長】 いかがでしょう。

【事務局】 まず価格規制のご質問でございますが、4ページの価格規制について、現在行っていないという点、これは航空に限った話ではなくて、全体としてお聞きしました。欧州委員会の競争当局としては、そもそも、航空に限らず、産業横断的に価格規制については今は基本的には行わないということでございました。ですので、航空の状況ということではなくて、全体としてということでご理解いただければと思います。ここのコメントはそういったことでございます。

それからモニタリングでございますが、欧州委員会としては、各国から毎年報告書を出してもらっただけで、みずからそれがほんとうかどうかという調査は入らないということがまず1つ。

それから、再建が終わった後に、市場がどうなっているかとか、その企業がどうなっているかについてもフォローアップはしないということでございました。よろしいでしょうか。

【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。大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 資料の4ページ目から明らかなのかもしれないので一応確認なんですけれども、このガイドラインを運用するというか、所掌しているのが、欧州委員会の競争総局、DG COMPと言われるところなのかどうかというのが1点。

あともう一つ、各国においても、競争当局があるはずですが、その役割というのがこのガイドラインの中でどう規定されているのか。あるいは事例の中で実際にどのような役割を果たしているのかという、その2点を教えていただきたい。

【竹内委員長】 お願いします。

【事務局】 まず1点目の所掌しているところは、おっしゃるとおりその競争総局、いわゆるDG COMPと言われるところでございます。

それから各国の競争当局がどのように関与しているかでございますけれども、実際の運用に当たってということになってくると、事案に応じて、政府のどのところが関与するかに応じて決まってくるようでございます。

例えば6ページをごらんいただけますでしょうか。6ページで、同じ航空のケースではございますが、例えばエールフランスの場合、実際のこのガイドラインが適用されて、協議をする際には、フランスの政府というのは航空局になってございまして、フランスの航空局と欧州委員会の競争総局とで協議をしたということでございます。

一方、オーストリア航空の場合には、当時の筆頭株主でございますÖIAGというのが、財務省の100%の出資になってございましたので、協議に当たっては財務省と、欧州委員会とで調整をしたと言っておりました。ですので、実際の運用で一番中心になるところはどこかというところは事案によって変わってくるということになります。

ただ、DG COMPの窓口というのは各国で設定してございまして、その窓口を通じて報告とかは、形式的に提出はするという形になっているということでございます。ですのでその窓口が競争当局になっていけば、そういう形で絡んでくるし、そうでなければそこにも絡んでこないとなってくるのかなと理解しました。

【竹内委員長】 よろしいでしょうか。ほかにはいかがでしょうか。

では、私から1点だけお尋ねがあります。資料だと2ページ、3ページのところに、これはもちろん融資が入ることのご説明だったんですけれども、救済補助と再建補助と、2本立てになっているというお話があります。これがどうして分かれているのかなというこ

とです。どちらか一方だけということは多分あり得ない話だと思うんですけども、どちらか片一方だけということがあり得るのでしょうか。

例えば救済補助のところなんか見てみると、条件として、例えばですけども、「重大な社会的困難が根拠であること」と書いてあります。例えば仮にこれが、そんなに困難でもないねとなったときには、救済補助がなくて再建補助だけということがあるのか。あるいは過去にそういう事例があったか、その点いかがでしょうか。

**【事務局】** その点についても聞いてございまして、救済補助だけということもあり得ますし、再建補助だけということもあり得ますし、両方もあり得るということでございます。

**【竹内委員長】** じゃあ過去にもそういう事例は実際にあったと。

**【事務局】** 救済補助をしたんだけど、結局そのまま市場からいなくなってしまったりしたこともあるということでございます。

**【竹内委員長】** それは、いわば安楽死というのか、それほど影響がないようにしながら、徐々に撤退していたという形になるようなものも過去にあったということですね。

**【事務局】** 詳しい状況は聞いてございませんけれども、事実として、救済補助を出したけれども結局消えてしまったところはあったということでございます。

**【竹内委員長】** わかりました。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。まだ多少時間がございますけれども、よろしいですか。では特にないですね。よろしいですね。

では、ないようでしたら、資料2の前半部分につきましてはご質問はこれまでということにして、もちろん後でお時間が余りまして、お気づきの点があればまたもとへ戻ってもよろしいかと思えます。では続きまして、資料2の10ページまでは終わりました11ページ以降になります。残りの部分につきましては、事務局からご説明をいただいて、またこのことに関する議論をしたいと思えます。ではお願いします。

**【事務局】** それでは、資料2の11ページ以降につきましてはご説明したいと思えます。11ページをごらんいただきたいと思えます。

日本航空の再生への取り組み状況の概要でございます。これは本日参考資料ということで、第1回目のときに説明させていただきました資料の1ページから3ページまでを、ポイントとなる箇所を抜き出したものということでございます。

簡単にご説明させていただきますと、まず平成22年1月19日に日本航空が企業再生

支援機構に支援の申し込みを行い、裁判所に会社更生法に基づく手続開始の申し立てを行った。機構が支援を決定、裁判所が更生手続開始決定をした。

2月5日に、航空局長通達ということで、「日本航空に対する公的支援と公平な競争環境について」を発出している。これは、公的支援によっていたずらに運賃を引き下げていくということは、そもそものJALの再生にとって支障を生じるという考え方を示したものであります。

それから4月28日、これは8月に更生計画を決するわけですが、その中身となります事業規模であります。国際線を4割縮小、国内を3割縮小した。

そして11月30日に、裁判所に提出していた更生計画について東京地裁が認可したということであります。

右側に移っていただいて、平成23年3月28日に更生債権のリファイナンスを終了し、これによって更生手続の終結が決定したというわけであります。

その後、5月に成田ーボストン線の新規開設を発表、実際は昨年4月22日からになっておりますけれども、23年5月に発表し、その8月にカンタスグループ等と共同出資という形で、ジェットスター・ジャパンの設立を発表したというわけであります。

この間は、ずっと機構による出資が続いておりまして、平成24年8月10日に「日本航空の企業再生の対応について」ということで、交通局が発表いたしました、日本航空の中期経営計画の期間中、その再生状況の監視等を行うということであります。

9月19日に日本航空が東証1部に再上場、企業再生支援機構が保有していた株式は全額売却ということで、支援が完了したということであります。

この事態を次の12から13ページで、今ご説明を行いましたEU・米国の事例を当てはめて、ファクトとしてどうだったかを整理しているわけであります。

まず12ページ、一番上のところですが、再建計画の承認について、EUはEU委員会が競争政策上の観点から審査し、承認する。米国におきましては、裁判所が更生計画を認可する。その際には、競争政策上の考慮はありません。

これに対してJALの場合はどうだったかということ、先ほどご説明しました22年11月30日に、更生計画について東京地裁が認可したということであります。

それから2つ目の項目であります。関係者からの事前の意見聴取や補償措置の決定についてどうか。EUにつきましては、事前に関係者の意見を聞いた上で、支援内容と条件、補償措置を決定しております。補償措置の内容はケースバイケースであります。ただ、9

7年、EU域内自由化がなった以降は、運賃規制については健全な価格競争の観点から、各国は行っていない。これは他産業についても、そういった観点はないということであり、ます。

米国につきましては、EUのような措置はなく、債権者の意向が尊重されているということでもあります。

ではJALのケースはどうだったかにつきましては、更生計画につきましては、債権者、それから株主の議決を経て認可されております。その2つ目ですが、公的支援をもとにしたいたずらな運賃引き下げに対しては、国土交通省において指導・監督を実施、これは2年2月に通達を出してやっております。

それから3つ目の項目です。再生に不要な新規投資への公的資金の使用について。EUにおきましては、再生に必要でない新規投資の公的資金の使用は禁止しております。

米国ではこのような規制はございません。これは、再生事案にかかわらず、反トラスト法に違反するような、市場略奪的な行為があるかどうかというところで競争当局が対応するということでもあります。

これに関連するファクトとしましては、公的支援中にジェットスター・ジャパンに出資したこと、また新規路線開設ということで、成田ーボストン等を開設したということでもあります。

13ページをごらんいただきたいと思います。4ですが、モニタリングの実施及びその期間。EUでは、再建計画の期間中は、毎年報告書を提出するという形になっておりますが、米国ではモニタリングというものは実質的にはございません。

日本航空のケースはどうだったかという、更生計画の実施状況については更生手続の期間中、23年3月28日までですが、裁判所に対して毎月報告を実施している。再上場後もということですが、24年8月10日に国交省で発表いたしました、日本航空の中期経営期間中は再生状況を監視し、必要に応じて指導・助言を行うことをしているわけがあります。

それから5、対象市場でございます。EUのガイドラインはEU域内を対象。米国につきましても、反トラスト法、チャプター11も米国国内を対象ということではありますが、これに対して日本航空の場合においては、国交省においては国際線も含めて監視を行っている事態であります。

それから最後、ガイドラインであります。EUにつきましては、現状は産業横断的な救

済・再建ガイドラインと、航空部門のガイドラインがございますが、今説明をさせていただきましたように、産業横断的なものに一本化される方向で進んでおります。

米国は、ガイドラインは不要との立場であります。

日本の、今の現状につきましては、不振企業に対する公的支援については、産業横断的なガイドライン、航空部門に関するガイドラインもないというのがファクトであります。

それから最後、14ページをごらんいただきたいと思います。日本航空に対する支援措置についての検証についての事項ということで、大きく5点の事項を列記させていただきました。

まず1点目は政府による日本航空の救済、2点目、機構を利用した日本航空の支援措置、3点目、機構が支援した際に会社更生法の手続を併用したという点、それからこれらの措置に伴う競争環境への影響、最後、それに関連いたしますが、適切な競争環境維持への配慮はどうか、この5点の検証事項という形でございます。簡単ではございますけれども、事務局の説明は以上とさせていただきます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。資料2の後半、11ページ以降、こちらが、議事で見ますと取りまとめに向けた論点整理につながってくるということでございます。もちろん先ほどの資料の後半のものについてのご質問等があってもよろしいですし、ここで整理してくださったことを、これに基づいて今後の論点を明確にしていくためにいろいろご意見もいただきたいと思います。特に何をどうするか、順番は決めておりませんので、皆様から自由にご意見、ご質問をいただきたいと思います。いかがでございましょうか。では加藤委員、お願いします。

【加藤委員】 おそらく、14ページの下から2つ目の競争環境への影響と13ページの(5)の対象市場ということですね。エアラインのマーケットというのは、路線を言うわけですね。AからBまでというのがマーケットです。その評価をするときに、例えば2社しか競争していないところで、1社が撤退したら、当然残りの1社の平均運賃は上がるはずですね。つまり、残った1社は収益が上がっている可能性もあるということになります。

だから、先ほどの質問には、そういうことまでわかるのかどうかという意味がありました。例えば安い運賃が何席出たかによって平均運賃が変わってきますから、航空会社が出さない限り我々は正確な運賃を知る方法はわからないのではないのでしょうか。

マーケットについて、大まかに航空業界という意味か、それとも路線を積み上げていくというのか、自分の頭が整理できていないものですから、検証事項については、そういう

ことも考えていただければありがたいと思っております。以上です。

【竹内委員長】 特にそれは事務局からはご発言はないですか。よろしいですか。じゃあ1つのご意見ということですが、ほかにはいかがでしょうか。いろいろお出しいただきたいと思いますが。坂本委員。

【坂本委員】 質問ですけれども、公的資金の使用用途のところでは、EUでは再建中の企業は公的資金を新規投資には使ってはいけない。日本の場合に当てはめると、EUガイドラインにある「再建中」という期間は具体的にどれを指すのか。更生手続の終了時点なのか、再上場して機構の支援から脱した時点なのか。JALが行った2つの新規投資、ボストン線の新規就航とジェットスター設立は、ちょうどその間にある。EUの再建中は、この2つの時点のどちらに近いと考えればよいのでしょうか。

【竹内委員長】 ご質問ですが。

【事務局】 私ども、今思っておりますのは、公的支援があった期間と思っておりますので、その意味においては再上場までの期間になるのかと考えております。

【竹内委員長】 よろしいでしょうか。ほかには。多田委員、お願いします。

【多田委員】 1点、細かな点ですけれども、資料6ページの、供給量削減に関する議論、それと今ご説明いただいた11ページ左側の、JALが実施した平成22年4月28日の路線の削減、供給量の削減のところですが、先ほどのオーストリアのお話を伺っていますと、要するにこれ以上削減をすると再建の妨げになるという話かと思えます。これは前回の議論で、再建の妨げになるような足かせをはめないほうが良いという意見もあったところですが、オーストリア航空の方がさらなる削減を反対したというのは、いわゆる収益の上がる路線も含めて削減しろと競合他社に言われて、嫌だと言ったのかなという気が致します。11ページのJALの、数字ベースで見ると、国際線は4割で国内線は3割ということですが、どの路線を削減したのか。要は、ドル箱路線を含めて削減したのか、そうではなくて、むしろ不採算路線で撤退したかかったところを閉めていった結果、このようになったのでしょうか。そうすると、むしろ先ほどのEUの供給量削減のところには、不採算路線からの撤退を含まないということからすると、この数字の見方というのは、後での議論にも関連するかと思えますが、どういう路線を撤退したのか。例えばJALが4割、3割を閉めたというのはむしろ不採算路線を閉められて助かったということなのか、それとも意に反して供給量を減らすという形で、ドル箱路線を含めて閉めたのか。この点は、また競争環境を見ていくという議論にも関連するかな、という気付きの点です。

【竹内委員長】 今の、お願いします。

【事務局】 まずオーストリア航空でございますが、オーストリア航空が、6 ページで、これ以上の供給量削減は困るということで主張したんですけども、最終的には削減したというところにつきまして、ご指摘のとおり、ドル箱と言えるかわかりませんが、赤字ではない路線も含めて削減になったということでございます。

【航空ネットワーク部長】 少し補いたいと思いますけれども、おそらく、推測も含めますけれども、オーストリア航空も日本航空も、再建に必要なリストラをするという観点で、不採算路線を中心にここまで切れば、しかし、再生に必要なだからこの路線は残さないという観点で、一旦削減の案ができたんだろうと思います。日本航空はその意味で4割、3割というものが出てきた。オーストリア航空も、一旦オーストリア航空としての計画が出てきた。一方でオーストリア航空は、競合他社のさらなる供給量削減の主張があって、おそらくオーストリア航空としては維持したかった路線を含めて、さらなる削減が行われたということであつたらうと推測しております。

【竹内委員長】 ありがとうございます。ではほかに。大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 若干大きな考え方の整理をさせていただければと思うんですけども、そもそも、日本の競争にかかわる制度というのは、アメリカの制度に非常に近い形でできていたんだろうと思います。今回ご説明いただいた形で言えば、そもそも公的支援を平常時で行うということは制度上想定されていないのであって、基本的に競争での問題は事後的な規制で行う。資料で言われているのと同じことだと思うんですね。それがそもそもこの考え方だったのかなと思います。

ただ、今回の事例をきっかけにして、公的支援というものが、実は緊急時の非常にまれな事案ではなくなってきたというところが、世の中的にも感じられているようなところがあって、そうするとこれまでの米国型で良いのだろうかという振り返りがあるのだと思います。機構のようなものができると、EU型のようなものが必要になってくるのかもしれない、実は過渡期を考えていくべきなんじゃないかという流れなのかなと思っています。

そういう意味では、当然、支援をした場合には、独占企業でない限りにおいては競争他社が国内にもいるわけですから、そういうものに対してどのような説明責任を果たすのか。それについては、公的支援を行う際の事前の意味での手続をきちんと確立する必要があるということなんだと思います。そうした事例の手続が確立された1つの姿が、今日非常に

丁寧にご紹介いただいたEUの姿であって。そうした意味で、これはどちらかというところの後話をしていただいているんだと思いますけれども、やはりきちんとした手続を確立する必要がある。それは、航空業界という話だけではなくて、産業横断的にきちんとした形をつくる必要があるんじゃないかということ、今回のご説明を伺って非常に強く感じたところでございます。

次に申し上げるコメントは若干ぼやとしたコメントで申しわけないんですけれども、この補償措置というのは、基本的に競争を回復するための措置なわけですけれども、こうした考え方を取り入れる際に、日本で考えてみると、ある種の事前規制なわけですけれども、これは企業結合とか、企業合併の手続に非常に近いように見えます。実際に、ある意味、そうした中で、場合によったら資産を売れとか、あるいは、ある製品の販売権を他社に売れとか、競争回復措置と呼ばれているものがなされるわけで、だから、こうしたガイドラインに言われている補償措置というのは日本の制度にはないわけではないんだと思います。また、実際にはモニタリングは多分やっていないんですけれども、モニタリングをすることは重要だということは競争法の世界でも強く認識されているところでもあるので、そういう意味でいうと、今回のEUのガイドライン、我が国には公的支援に関してはないんですけれども、ほかの分野の規制を見ると、必ずしも驚くべき規制ではないなという印象を持ちました。以上、ちょっと大きなところの議論です。

**【竹内委員長】** ありがとうございます。もちろん大枠の話も必要ですし、細かいところの話も必要だと思いますけれども、特にそれはこだわりませんで、どんどんお出しいただければと思いますが。山本委員。

**【山本委員】** 今の大橋委員のご指摘で、きちんとした手続が重要ではないかということとは全く同感です。その公的資金を導入する際に、法律家はよくそういう、手続的な要件と実態的な要件というのがあるんじゃないかと思うんですけれども、実態的な部分を事前にかなり細かく決めるというのはなかなか難しいんじゃないかと。私、航空業界は全然わからないのであれなんです、産業全体で考えたときに、供給量をどうするか、価格をどうするかということ、これを事前に決めておくのは非常に難しく、結局このEUでも補償措置については、かなり個別の状況に応じて個々に決めていることになっていると思うんですが、やはりそうならざるを得ないのかなと思っています。そういう意味では、やはり手続をどうするかが非常に重要なことだと思います。

私、一応キーワード的に言えば、重要だと思うのは、透明性というものと、予測可能性

というものじゃないかと思っっているんですが、透明性という観点からすれば、今回は結局、企業再生支援機構が支援して、会社更生手続をとったということで、先ほど私、ご質問したエールフランスとかオーストリア航空では、債権者の負担というのが必ずしも確認できなかったというお話でしたが、日本ではおそらく、公的資金を導入する際に、債権者の負担を求めずに投入するというので、世論の理解を得るというのはほとんど不可能じゃないかと思います。何らかの形で債権者、株主ももちろんですけども、負担を求めないといけないことになると思うんですが、その際に、手続というものができるだけ透明なものである必要がある。必ずしも裁判所の手続でなければならないことはないと思いますけれども、JALの案件でも、ある程度私的整理というものが更生手続の前に模索されたと理解しておりますけれども、それが透明な手続に基づいて国民に対する説明責任を果たせるような、なぜここで公的資金を投入することが必要なのか、そのためにだれにどういう負担を求めるのがきちんと明らかになるような手続でなければならないだろうということが1点です。

それからもう一つ、予測可能性というものも非常に重要だと思っていまして、公的資金を投入する際に、債権者その他利害関係人の負担も求める、そういう場面において、こういう条件で公的資金が投入されるんですということを事前に明らかにしておいて、それに基づいて、例えば債権者も、それなら再建できるだろうとか、そういう条件を課されたのでは再建は難しくて協力はできませんということなのか、そこは明らかにしておく必要があるんじゃないか。途中でルールが変わるというか、債権者はある前提で更生計画に賛成して、それを前提に動き出したにもかかわらず、途中でルールが変わってしまっって、こういう条件が課させることになるとか、さらには再上場した後で、一般の投資家が出現した後でまたルールが変わるといっことがあつては、事業の再建を図っていくという目的はなかなか達成できなくなってしまう。前回私も懸念を示しましたけれども、投入した公的資金が、場合によっては焦げつくというおそれも発生しかねないわけですので、やはり事前の段階で関係者の予測可能性、こういうルールでいくんだ、こういうルールで公的資金を入れるんだということを予測可能なものにしておくことは非常に重要なことかなと思っっております。以上です。

**【竹内委員長】** ありがとうございます。今のご意見は、ご意見でよろしいですか。じゃあ白石委員、お願いします。

**【白石委員】** ありがとうございます。白石です。今山本委員がおっしゃったとおりだ

と思います。まず、予測可能性と申しますか、事前に明確になっていることですね。公的支援、どれぐらい支援するかという問題と、それからそれが競争上の問題を起こすとすれば、どういう予防措置を講ずるか、今日のお話の中ではその予防措置というのは、コンペンセトリー・メジャーというものの日本語訳だと思いますけれども、補償措置となっておりましたけれども、それが事前に明確になっていて、初めて支援をするかどうか決められると思いますし、今の債権者の対応もできるということになると思いますので、それが大事だと思います。今回のJALの件で、EUのガイドラインが話題になったわけですが、これも今日のお話のとおり、支援の事前に、場合によってはその支援を禁止するという権限が欧州委員会に与えられている。その個別の案件が出る前に、一般的に条約の規定があって、それに基づいてガイドラインの規定もある。それに基づいて、事前に個別の支援について検討することになっているわけで、そのことをまず大前提として押さえる必要があるのではないかと思います。

それからもう一つ申し上げたいと思いますけれども、これも今の手続の透明性という山本委員のご指摘に関係します。今、大橋委員からも、企業結合、日本の独禁法、外国の競争法も含めてですけれども、企業結合規制での問題解消措置と呼ばれるものにEUのものは似ているのではないかというご指摘があって、これもそのとおりだと思います。そこでも、合併などの企業結合をしたい当事会社と、競争当局の間で交渉が行われるわけですね。今日のご報告の場合には、加盟国政府と欧州委員会との間で交渉が行われるということだったと思いますけれども、それと同じような交渉が行われる。その手続の透明性といっても、厳密に、あらかじめ決めるわけにはいかないもので、結局日本の場合で何が定まっているかという点、当局の場合には、当局はどのような点に懸念を持つのか、求められればきちんと説明して、何が懸念されるから資料を求めているのかを明確にする。その当事会社も、それに真摯に対応する。非常にざっくり言いますとその程度のことになっているし、その程度のことしか決められないのだろうと思います。その中で、適切な運用を図ることにならざるを得ないのではないかと思います。

それに関連してもう一つ申し上げますと、当局が補償措置、問題解消措置としてつけた条件ということが挙がっておりますけれども、これは今の交渉というお話ですから当然のことですけれども、あらかじめ当事者が、もう最初から条件につけて提案している場合があるわけです。それは当局の決定書には載りません。あるいはあらかじめ事実関係のほうに書いてあるので、当局がつけた条件というほうにはリストアップされていない可能性が

あるわけです。当局の条件には書いていないけれども、ある条件がもともと前提になっていたということはあり得ると思いますので、その点にも注意する必要があるだろうと思います。とにかく交渉で行われるので、そのことに注意する必要があるだろうと思います。以上です。

**【竹内委員長】** ありがとうございます。今のはご意見でよろしいですか。

山本委員が先ほどおっしゃったこと、あるいは白石委員が最初のほうにおっしゃったことは、多分、私が前回お話しした例え話で、2階に上がってはしごを外されてしまうという言い方をしました。要するに企業としての健全な長期の経営計画を阻害するような、途中でのルール変更ということがないようにする、そのための決まりというとあれかもしれませんが、安心して計画が立てられる環境でない限りは、企業は安心して長期的な戦略を立てることができないというところはあると思うんです。そういうことから考えると、例えば仮の話ですが、運賃引き下げということについてはもう一切問いませんというように事前に決められていたら、そういう前提ならば航空会社がこうしようと思ってたところでないや、やっぱりやめにしました、やっぱり禁止にしますなどと言い出すと、これは問題になってしまう。事前の取り決めといいますか、一定の枠組みがないと企業は安心して経営計画を立てられないと思いますですから、その点の配慮が必要なのかなと、委員から幾つかご意見が出ましたので、私としては感想を持った次第であります。

ほかの論点、もちろん結構ですが、いかがでしょうか。坂本委員。

**【坂本委員】** 今回の検討作業は、全日空と日本航空の業績格差、経営努力では説明できないほどの大きな格差が生じ、今後、日本の航空市場の競争環境をゆがめるのではないかと、という問題意識から始まっているわけです。それは、日本の航空業界に特有な現象であるという認識を持つ必要があろうかと思えます。今回の日航に限らず、ほかの航空会社の破綻、再生という事態に直面したとき、どういう対応を取るかを考えなければならない。

これまでの企業再生で、公的資金の投入が競争環境をゆがめ、何らかの対処が必要になったという問題は発生していない。競争環境が問題視されるのは、むしろ企業結合の場合です。議論すべきは、やはり航空業界における公的支援と競争環境への影響だろうと思います。他産業を含めた全体の枠組みを意識することはもちろん必要ですが、日本の航空業界の特性を踏まえることが重要です。

それからもう1点お聞きしたいのですが、資料の最終ページにまとめられている「日本航空の再生の検証」という論点があります。これは、それぞれの項目に対して、検証する

ことを考えているのでしょうか。例えば競争環境への影響はどうだったか、適切な競争環境維持の配慮がなされたのか。そういうことを個別に評価し、問題があったか、なかったかといった判断を下し、その先へ進むのか。ガイドラインの可否につながるのか。検証とはどういうイメージでしょうか。

【竹内委員長】 では最初にご意見で、その後は質問でしたから、質問につきまして、いかがでしょうか。

【航空ネットワーク部長】 ありがとうございます。この14ページの検証事項と、今ご指摘いただいた点については、私ども、今回まず我々が行ってきた日本航空の再生に対する取り組みについて、虚心坦懐にどうであったかということを、これは多くの方々からご指摘いただいている項目について、検証評価をいただく必要があるだろうということで、評価対象となり得る項目をここに挙げております。

それから13ページより前の部分で、外国の制度はどうなっていて、それと引き比べて今行われてきた日本航空の再生過程はどうだったであろうかというものも同様に検証評価をしていただいて、そこから学びとして、今後我々はこういう事象に対してどう対応すべきであろうかという問題と、もう一つは、今現に発生している、あるいは発生するであろう、あるいは発生するおそれのあることについて、当面、行政としてもどういう対応が必要であろうかという学びもあると思います。そういうところをくまなく浮き彫りにするために、考えられる検討事項を全て挙げてみたというものでございます。したがって、あらゆる角度から率直な評価、あるいは視点をご提示いただけると、行政対応にも、あるいは今後の政府全体の対応にも役立つのかなという視点でございます。

【竹内委員長】 よろしいでしょうか。今坂本委員がおっしゃったこと、それから先ほど大橋委員がおっしゃったかなと思うんですけれども、1つ考えるべきことは、市場構造ということになると思いますが、アメリカだと非常にたくさんのキャリアさんがいます。一方、日本では基本的には、もちろん小さいところはありますけれども大手2社であるという状況です。ヨーロッパはヨーロッパで、国ごとに大きなものはありますけれども、EU全体で見ればそこそこ大きいキャリアが結構たくさんいる。それらを考えると、国によってハーフィンダール指数ではかなり違いがある。

そういう状況において、日本が米国型とか、EU型という形でそれを踏襲することはどうもできないでしょう。その両方が融合する、あるいは先ほど大橋委員がおっしゃったかな、アメリカ型からだんだんEU型に移るのかもしれない、つまり、日本の独特の市場

構造に基づく考え方をしなければいけないというところが大事なところだと思います。そこで日本のオリジナルな、EUでもない、アメリカでもない、でもいいところはちゃんととっているという、ガイドラインをつくる場合にはそういうところの視点を忘れてはいけないと、そういうご指摘ではないかと、私は勝手に整理したんですが、そう思いました。ほかはいかがでしょう。大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 検証事項というところを幾つかポイントをいただいでいて、1つ1つ、随分重たい事項だなと思って伺っているんですが、特に、今回競争環境にゆがみがあったんじゃないかという、前回の資料でもご指摘があったんですけども、こういうことを考える、1つ経済学的な視点かもしれませんが、先ほど加藤委員がおっしゃった、市場ってどう考えるんですかということと、実は極めて深い関係があります。そもそも、事後的な検証をするのであれば、機構の支援がなかったとしたらJALはどうなっていたんだろうか。ほんとうに、もう全部運航をストップしてしまったんでしょうかと。もしストップしたんだとすると、ANA 1社しか飛ばない状況だということになったときに、そのネットワークはどうなっていたんだろうか。あるいは価格はどれだけついていたんだろうか。そのときに、国交省としてどのような対応をしたらいいかという、ある種仮想的などうか、もし仮に破綻したらどうだったかということの比較でないと、支援が競争をゆがめたかどうかは、本来だと判断ができないはずだと思います。

よって、業績の事後的な数字を見て、差が出たからとか、そこは若干見方が違う可能性があるんじゃないかと。本来比べるべきは仮想的な状況との比較になるべきで、そこをどう考えるかということなんだと思います。

実は企業合併も同じ話をするようになって、合併することをよしとするか、是とするか否とするかというのは、合併しなかったときとの比較で行政は判断しなければいけないということですから、先ほど申し上げた企業合併と近いという意味では、ここの部分の考え方も表れているのかなと思います。

もう一つ、蛇足で申し上げますと、企業合併の世界でそのような考え方が経済学的にきちんと、実務の中で確立しているかということ、実はまだまだ模索の過程にあるんだと思います。全部、これ、競争当局で見てくださいと我が国でやったら、ちょっと荷が重すぎる話になるので、ここは、実質監督されている官庁と協力しながらやっていかないと、なかなかうまくワークしないだろうなという意味で、先ほど座長がおっしゃった、日本的というのは、まさにそのような行政能力の観点から見てその制度をつくっていくべきなんだろう

と思います。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。今のご意見を伺っていて思ったのは、ちょっと私が思い浮かんだ、いい例えかどうかわからないんですけども、よく費用対効果分析、費用便益分析をやるときに、ビフォー・アンド・アフターでやってはいけなくて、ウィズ・ウィズアウトでやらないといけない。まさにある一定の、経過した後での業績の数字だけを見てこれだけ差があるからいい、悪いという判断ではなくて、ウィズ・ウィズアウトでこれがなかったらどうなったか、それと比較しないといけない、ある意味で同じじゃないかという気がするんですね。そうしないと事実を見誤るというご指摘ではなかったかと思います。ほか、いかがでしょうか。では白石委員。

【白石委員】 これは大橋委員などは当然前提にされておられることで、念のために申し上げておきたいと思いますが、今企業合併、企業結合規制と似ているというのは、別にこの再生とかを結合・合併でやるという話ではなくて、事前規制だということですね。行為の事前に判断して規制する。そのときに何を考慮するかというと、行為の後に競争状態がどうなるかを事前に予測して、事前に判断して、事前に規制する。そういう意味で企業結合規制と似ているということだと思いますので、それを念のためにつけ加えておきたいと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。加藤委員。

【加藤委員】 蛇足になるんですが、先ほどからの繰り返しになるのですが、何をもちがめたかという言い方がよく分かりません。もともと完全競争ではないわけです。ゆがめたという表現が間違った発信になるんじゃないかという気がしています。検証事項のところに競争環境への影響というのがありますが、実際にどのように変化したかを書けばよいと思います。その点をご留意いただければと思います。

【竹内委員長】 表現上の問題も気をつけないといけないなということですよ。ありがとうございます。坂本委員。

【坂本委員】 この会議に参加して気になっているのが、今加藤先生がおっしゃったゆがみなんです。1回目の会議で、今競争関係がゆがんでいるのかとお聞きしたら、篠原部長から、「今はゆがんではいない、ゆがむ可能性はある」という説明がありましたが、ゆがみについての考え方を整理する必要があるかと思います。

競争政策上で競争歪曲がどのような状況を指すか、詳しい知見は持ち合わせていませんが、現状が明らかにそうした状況、独禁法上、放置できない状況にあるのなら、当然、公

正取引委員会等が乗り出し、改善措置が取られるはずですが、ところがそうになっていないわけですから、法令上、教義な意味では、競争環境のゆがみとは認定できないということでしょう。

業績格差が生じている事実はあるとしても、それだけをもって競争環境のゆがみとは言えない。格差がどの程度なら、ゆがんでいると言えるのか、それを判断するのは難しい。ですから、ポイントは、その先の行政対応ではないかと思うんです。業績格差は、営業利益ベースで2倍ですが、最終利益では6倍に広がる。JAL自身のリストラ努力はもちろんありますが、やはり手厚い公的支援の効果が大きい。企業努力で追いつけるレベルではない。今後の収益見通しを見ると、2社の差が次第に接近しており、現在の格差がどれぐらい続くか、長期的な展望という観点も大切かもしれません。

JALへの公的支援が過剰だったかどうかは、あまり重要な論点にはならないのではないかと。国交省も含めて当時の関係者で、JALの業績がここまで急激に回復すると予想した人はほとんどいないでしょう。裁判所に提出された利益計画もかなり保守的な見通しで、それを大きく上回った。再生にあたって、予見可能な事業抑制策を講じることはできなかったと思うんです。

論点として重要だと思われるのは、今回の問題が、日本の航空業界特有の事情があるということ踏まえて、将来のための手立てを考えるということです。ガイドラインが適切かどうかという点、それから行政の対応という点。さきほど篠原部長が、行政がどう学ぶかということをおっしゃいましたが、国交省は現在、この問題を「監視する」ということになっています。それも含めて、どういう行政対応が適当なのかを考える必要があると思います。

**【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。

ほかの委員がまだお考えの時間を使って1つ、私も意見を申し上げたいと思います。これは、前回も私は少し触れたところなんですけれども、詳細な、さまざまなことを考えていくに当たって、大もととして、なぜ公的支援という形で再生に対して介入をするのかという、言葉がいいのかどうかわかりませんが、いわゆる大義名分といいますか、根拠、理由ですよね。それがどこにあるのかということが明確にされない限りは、その後の細かいところは決まらないような気がしているんです。

例えば、前回申し上げたのは、今突然JALの運航がとまったとしたときに、例えば国際線の場合に、そのことによってほかの国に迷惑がかかる。大げさに言うと、相手の国益

を損なってしまうといいますか、そういうことがあることは、日本の国としてはそれは避けるべきである。そういうためにやるんだという、それが根拠としていいかどうかは別の話ですが、そういうこともあると思います。もしそれがあるとするならば、そのときはおそらく国際線に関するモニタリング等が当然必要になってくるだろうということにもなります。

あるいはもう一つ例を挙げるとするならば、例えば、突然運航がとまったことによって離島の航路が飛ばなくなってしまったとすると、いわゆるナショナルミニマムの議論で、国としてはこれだけの、国民としての最低限の生活を保障しようとするものが、それによって阻害された。それは国の責任において維持されるべきである。だから介入をするんだという、その根拠が、これもいいかどうかは別にして、あるとするならば、そのときには、離島航路の削減は許されないとなるわけですね。

今、例え話を2つ挙げただけなんですけれども、そういう公的支援の根拠に関する大枠ですよね。そこが決まることによって、さまざまなほかの具体的な事象も決まると思うので、そのあたりの議論、これまでいろいろな方が結構大きな枠組みでお話もしてくださったんですけれども、そういうことも含めて、見ていく必要があるのではないかと、私としては考えているところでございます。

私の意見でしたけれども、ほかにはいかがでございましょうか。ございますか。なかなか、いろいろ議論が出ているので、事務局としてはまとめるのは相当ご苦労だと思うんですけれども、この際、徹底的にいろんなことをおっしゃってもらっていいと思うんですけれども、いかがでしょう。じゃあ加藤委員、お願いします。

【加藤委員】 感想になるかもしれませんが。例えば「再生に不要な新規投資への公的資金の使用」というところで、何をもちて不要というかは非常に難しく、ここの区切りは、ほんとうに恣意的にならざるを得ないかもしれません。例えば新しい路線を開いたから不要だといえるのでしょうか。飛行機、機材を買わないといけないことになりますから必ず投資が要るわけです。それまで禁止してしまうと、その会社は、今度立ち上がっていけないことになるかもしれない。

なぜならば、路線については、不採算路線を全部切ったんじゃないんですよね。必ずしも残ったのが全部採算路線ではないわけです。そうすると、例えばここの成田ーボストン線が不要とは言えないような気がします。

そういう意味で、非常に難しい作業で宿題を出すようで申しわけないのですが、具体的

にご提案をいただければ、逆に議論ができるんじゃないかなという気がしております。

【竹内委員長】 ありがとうございます。経済学をやっている人間はついでこう考えるんでしょうけれども、企業が生き残って、収益を大きくするときには、とにかく費用を下げることと収入を上げること。ついつい思ってしまうのは、経営努力が怠慢で、費用の削減が不十分だということで、費用の切り下げのほうばかり注目されるんですけども、別の方面から言うと、収入の上げ方が下手だということも当然あるわけですよね。マーケティングがうまくないとか、ほんとうはもうかるところを見過ぎていた。そういうところもよくなかったということであるならば、そういう新規路線も、いたずらに全部だめだということも問題であるということがありますから、2つの視点を分けて、それぞれについての考察をするということ、このことで加藤先生のおっしゃりたかったことが言えるかどうか分かりませんが、そういうところから見ていくということだと思います。

ありがとうございます。ほかにはいかがでございましょうか。山本委員。

【山本委員】 このEUの救済・再建ガイドラインを見ていて思うことなんですが、補助の規模について、救済補助の場合は営業継続に必要最小限であることというのがあり、再建補助については、補助は最小限であることということで、これは理念としては正しいと思うんですけども、おそらく事業再生ということの、現場で考えると、前回も瀬戸委員長が言われていましたけれども、この補助をしてほんとうに救済することを考えるとすれば、やはりかなり資金に余裕があるということを見せないと、実際には事業価値が急速に低落して、マーケットの信頼が得られなくなる可能性があって、そこを出し惜しみをすると、結局目的が達成されないことになるおそれが非常に強いような気がするんですね。

これは条件として、理念としては正しいことであるとは思いますが、現実にはこれをしていくということ、それによってうまく救済・再建の目的を達成することはなかなか、現実には難しいことが多いような感じがするというのを申し上げたいと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。ほかにはご意見いかがでしょうか。加藤委員。

【加藤委員】 今度は具体的な話です。14ページの「競争環境への影響」というところで、できるかどうか分かりませんが、例えば複占であるか3占であるか、それがどういう変化をとげたかというのが見られればよいですね。ある路線で2社あったところが1社になりました。あるいは3社が2社になりました。という評価の仕方をすると、よくわかるのではないのでしょうか。とくに運賃がどうなったかということがある程度わかれば、マーケットの変化がよくわかります。

【竹内委員長】 ありがとうございます。1つ、今いろいろとご意見を伺っていて思うのは、ガイドラインなんて要らないよねという意見はあまり出てこなかったような気がします。よろしいですか。むしろそれよりも、いろいろなご意見をいただいた中で、日本のオリジナル、先ほど市場構造という言葉でまとめてしまいましたけれども、今も加藤委員からありまして、複占であったりとか、そういうところがあって、日本の独特な市場構造があるということになると、私が発展的に言い過ぎてしまっているかもしれませんけれども、航空はそういう意味では、ほかの産業とはかなり違う市場構造を持っているから、航空である程度オリジナルな、ガイドライン的なものがあるほうがいいのではないかと判断をしてもいいですか。それはまずいですか。やっぱり全ての産業に横断的にガイドラインがあるべきであるという、いかがでしょう。坂本委員。

【坂本委員】 今竹内先生がおっしゃったところは確かに焦点だと思うんですが、現実問題、この検討会でガイドライン策定が望ましいと判断した場合、国交省がつくるガイドラインが法的にどう位置づけられるのか、が非常に曖昧ですよ。

行政には、さまざまな指針という形のガイドラインがある。国交省が仮につくるとすると、競争制限のあり方、何が望ましいかといったことや、あるいは、企業再生における支援決定のあり方など、国交省の所管や監督権限からかけ離れた問題が多くなる。だとすると、そもそも国交省がガイドラインをつくれるのか、ということです。

竹内先生の話とは逆なんですが、仮にガイドラインが望ましいと言っても、国交省がこれからつくるガイドラインは、航空業界への指導・監督のガイドラインではなくて、航空会社の再建にかかわるガイドラインですから、他府省の権能を抱え込まざるを得ない。そうしたことを考えると、行政の制度上、ガイドラインをつくれるのかどうかを、国交省にお尋ねしたいのですが。

【竹内委員長】 いかがですか。

【航空ネットワーク部長】 ガイドラインという言葉で何をイメージするかということにもかかわるかもしれません。私どもが事務的に考えておりますのは、今回の事柄を外国のものとも含めて比較した上で、今後こういうことが起きた場合に、ちゃんと考慮に入れなければならない論点をきちんと、この際整理をして、明らかにして、今後はこうすべきじゃないかという方向性を、ある程度論点整理をしておきたい。それがあ意味では今後やる上でのガイダンスになるので、ガイドラインといってもいいかもしれませんし、それはガイドラインと呼べないというものでも、位置づけはいずれでもよいんですけども、

今回やった上で、例えばEUの場合は、競合他社の意見も聞いた上で計画を定めていくというプロセスがちゃんと組み込まれているけれども日本はやっていなかった。だから今我々は事後的に監視をしている。今後はやはり計画策定過程で聞かなければいけないんじゃないか。例えばそういう気づきをきちんと整理して、明らかにしておく、これが1つの我々としてのガイドラインかなと考えております。

【竹内委員長】 今回のこの小委員会のミッションとしては、そういう、一字一句確定するようなガイドラインをつくるということではなく、将来的にそれに資するためのことをやるということだと思います。長期的に見ると、確かに坂本委員のおっしゃることも大事なことなので、それをどういう位置づけをしておくかということも、常に念頭に置いて考えていくということですね。その点は忘れてはいけない点だと思います。ご意見ありがとうございます。

今の点でももちろん構いませんし、ほかには何かございますでしょうか。加藤委員、お願いします。

【加藤委員】 僕ばかりで申しわけない。重ねる話ですけれども、私はやっぱり、今の竹内先生のお話、若干気になったのは、よその産業のことがありますので、それが引かかるかどうかかわからないわけですね。だから今おっしゃったみたいに、ガイドラインという厳しいものではなく、こういう業界であると。こういう問題が起こった。だから今後こういう問題点がありますよという形の取りまとめをしていただいたほうが、僕は非常に受け入れやすいなという気がしています。

というのは、我々よその産業のこともわかりませんし、少なくとも私の場合は産業再生機構のことをよくわかっていない。そういう意味で、ちょっと非常にそこは保守的にやっていただければなと思っております。すみません。

【竹内委員長】 ありがとうございます。ほかの論点も加えまして、いかがでしょうか。

【坂本委員】 今回の篠原さんのお話、確認ですけれども、行政で使われるガイドライン、あるいは産業界のガイドラインでもそうですが、われわれが通常イメージするガイドラインというものは、法律や政省令ではないが、従うべき指針であり、場合によっては事実上の強制力を持ったものだと思います。EUにしてもそうです。決定を導くための基準だから、不満があれば裁判所に提訴する。ある種の重みがある。

ところが、篠原さんのお話だと、考え方をまとめたもの、ということですか。検討委員会が提言を出し、それをもとにつくられるのがガイドラインというイメージを持っていた

んですが、でも今のお話だと、検討委員会が出す結論がガイドラインみたいなものになるわけですか。ガイドラインという言葉のイメージとはかけ離れたものではないかという印象を受けますけれども。

【竹内委員長】 いかがでしょうか。

【航空ネットワーク部長】 すみません、ここはある意味、事務局の中でも完全に意志疎通ができていないわけではありません。私が申し上げた事柄は、最低限、先ほど申し上げたようなことをまずしっかりと整理しましょうと。整理した上で、さらにそれをきちんとした法令上の根拠を持ったような、しっかりしたものに持っていけるのかどうか、それを航空分野だけでつくれるのかどうか、産業分野を広げないといけないかとか、ここはさらに議論が必要かなと思っていますというぐらいのことを申し上げたつもりでございます。ここでとめましょうということをお願いしているつもりは全くございません。

【竹内委員長】 よろしいでしょうか。ほかにはいかがでしょうか。基本的にはもう次回でおしまいになるということにはなっているんですけども、そうすると、とにかく今のうちに出せるものは出しておいたほうがよろしいかと思っておりますので。よろしいですか。

年度末までということだと思いますから、まだ時間があるようなないような、微妙な時期ではありますけれども、おありでしたら、またそれは後ほどでも事務局にお伝えいただければいいと思いますけれども、では特に、これ以上論点が出ないようでしたら。

【大橋委員】 小さいことで。

【竹内委員長】 お願いします。

【大橋委員】 あまり小さいことはどうかと思っていたんですけども、次回で最後ということをお忘れだったので、1点言い残したことがあるんですけども、運賃規制とか価格規制というお話がこの中で、EUの中で、基本的にはやらないという趣旨でお話しになったと思いますが、私も、この運賃とか価格の規制というものを、将来に向けて確約させることは、表現が悪いんですが、結構筋が悪いかなと思います。実際、過去、航空会社の合併でも、価格規制をやろうとして、結局は燃料等の高騰で守られなかったという経緯もありますし、やるんだったらこういう行為規制ではなくて、もう少し構造的なところに響くような形の事前規制がいいんじゃないかなという感じを持ちます。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。1点ご指摘だということですね。あと、事務局から何かこの点が落ちているというか、議論しておいてほしいというようなことはありませんか。大丈夫ですか。あるいはほかのご意見とか、大丈夫ですか。わかりました。

では、まだまだ、今お気づきでない点なんかは、また後ほど事務局にご連絡いただければと思いますけれども、時間もぼちぼちということになりますので、以上で本日の議論はおしまいとさせていただければと思います。ちょっと多様な議論が出て、事務局は大変だと思いますけれども、整理していただいて、今後の論点整理に反映していただきたいと考えております。

では、これで本日の議事を終了としたいと思いますので、進行を事務局にお返しいたします。

**【事務局】** では事務局としまして、委員の皆様におかれましては、活発にご議論いただきましてありがとうございます。多くの論点、それから有益なご示唆、そしてまたお気づきの点、いただきました。次回の資料作成に努めたいと思います。資料につきまして、またご相談をさせていただきたいと思います。

次回の会議は3月中をめどに開催を予定しております。改めてご案内申し上げたいと思いますが、次回におきましては、本日までの議論を踏まえまして、論点整理といたしますか、取りまとめに向けた素案と申しますか、そういった類の資料を作成してご議論いただければと考えております。

なお、本日の議事概要につきましては、皆様のご了解を得た後に、国交省のホームページにおきまして掲載をする予定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3回の小委員会を終了したいと思います。どうも長時間にわたりましてありがとうございました。

— 了 —