

(OBからの投稿)

### この道は何時か来た道

最近の新聞によると、JALが株を上場するにあたって、再建の為に整理した不採算国内線を、復活させなければ賛成できない、との出張が自民党内に在るとの事。

自民党が政権党であった当事、あまり必要の無い地方空港を選挙対策として作らせ、地方振興の為に称して、不採算を承知の上で、航空会社に就航を要請してきました。

これも原因の一つとなって、JALは破綻したのです。

政府よりの借り入れ金を清算して、その後、経営が本格的に安定してから検討しても、遅くは無い事です。

地方での選挙対策に利用されては困ります。

民営化後にJALの社員は、親方～意識が抜けないと言われた時期も在りましたが、それは過去の話、未だに大昔の感覚のままの国会議員が居ることは、腹立たしい限りである。

10年前の卒業生(7月18日)

(新聞切り抜き情報)：以下の資料は世話人が参考に添付したものです。

○読売新聞 日航再上場 公正な競争ゆがめない再建を(7月18日付・読売社説)

日本航空が東京証券取引所に株式の上場を申請し、9月の再上場を目指している。実現すれば、2010年1月の会社更生法の適用申請から2年8か月で公的管理を脱するスピード再生となる。

破綻後、日航株は上場廃止となり、官民ファンドの企業再生支援機構が3500億円を出資した。再上場で株式を市場に放出し、出資額を上回る資金が得られれば、公的資金は全額回収できる。経営を軌道に乗せ、国民負担を最小限に抑えるという観点からすれば、日航再生はひとまず順調に進んだと言ってよいだろう。

最大の要因は、業績のV字回復だ。2年連続で営業利益は過去最高を更新し、利益率は世界の主要航空会社を大きく上回った。会長に就任した京セラ創業者の稲盛和夫氏のもと、日航自身が「親方日の丸」の企業風土を改革した努力は評価したい。

ただし、好業績を実現できたのは、公的資金の投入や5200億円もの債務免除などの手厚い支援があったからこそである。1万6000人規模の人員削減や赤字路線廃止など大規模なリストラにしても、裁判所の管理下で初めて可能となった。

問題は、身軽になった日航が全日本空輸に比べて圧倒的に優位となり、公正な競争をゆがめかねない状況が生まれている点だ。12年3月期の日航の営業利益は2049億円で、過去最高益だった全日空の970億円の2倍を超える。法人税が免除される優遇措置により税引き後利益は全日空の7倍近い水準となっている。

経営の負担となる有利子負債は全日空の5分の1にとどまる一方、法人税免除は7年間続く。国の支援で再建した企業が、自助努力を続ける競争相手よりも優遇されれば、結果的に不公平を生むことになる。少なくとも日航は、公共交通機関として地方路線の維持やサービス向上などを通じ、利益を還元する対応を考える必要があるだろう。

自民党の関係部会は、日航への公的支援を過剰と問題視し、新規路線の開設制限などを再上場の条件とするよう求めている。理解できる面はあるものの、政治が過剰に介入してはならないだろう。公

的支援による企業再生と公正な競争環境の両立については、政策面の不備が目立つ。欧州連合（EU）は、公的支援を受けた企業の事業を制限する措置などを取っている。こうした事例も参考に政府は検討を急ぐべきである。（2012年7月18日01時29分 読売新聞）

○東京新聞 JALの再上場 自民PTが反対 2012年7月13日 夕刊

日本航空の再建問題を議論している自民党の「航空問題プロジェクトチーム（PT）」は十三日、日本航空が九月に目指している再上場に反対する決議をした。公的支援で巨額の税金の免除を受けた日航が、国際線で新規路線を開設したり格安航空会社（LCC）への出資で事業を拡大する一方、公共性の高い地方路線から撤退するなど、利益を社会に十分に還元していないことを理由にしている。

PTは再上場の条件として、一定期間、国際線など新しい路線の開設を制限し、全日本空輸と公平な競争環境を確保する対策をまとめることや、地方の住民にとって移動手段として重要な地方路線の維持などを政府に要求。会社更生法の適用で免除された法人税の金額などの情報の開示も求めた。

日航は、現在、国が企業再生支援機構を通じて発行済み株式総数の96・5%を保有する筆頭株主。支援機構は来年一月中旬までに全株式を売却するよう義務付けられている。再上場で株式が売却されれば、日航の経営に対する国の関与がなくなることから、PTは要求が受け入れられなければ上場を見合わせるよう求めている。

○スカイマークホームページ スカイマーク、日本航空再上場についての意見書を国交相に提出  
スカイマーク株式会社は、本日、国土交通大臣宛に、日本航空の再上場について、以下の内容で意見書を提出いたしましたので、ここにご報告いたします。

#### 日本航空の再上場についての意見書

先般より日本航空の再上場について様々な意見が交わされておりますが、航空業界の一部を担う立場として意見を述べさせていただきます。

当社としては日本航空の再上場を歓迎しております。改めて論じるまでもありませんが、航空事業では長期にわたる多額の投資が必要です。全日本空輸においても過去最高の黒字を出しながら2,000億円もの資金調達をしようとしています。事業計画が5～10年先にまで及ぶため景気変動に耐えられる資金計画が必要であり、市場からの資金調達手段は経営をする上で不可欠です。従いまして一度は経営破綻をした日本航空は再上場することで再建が完了するものと考えております。

2年前の破綻時に、金融機関は多額の債権を放棄し、数千億円の税金が投入され、多くの社員が解雇されました。当社も650人ほどの社員を受け入れましたが人員整理全体から見れば微々たるものでした。多くの地方路線も運航停止となり、グループ以外でも数社が倒産に追い込まれ、日本航空の破綻はまことに国益を損なうものでした。再上場を果たすことで業界全体が安定することは、結果的に当社の経営にも安定をもたらすことになり喜ばしいことです。

全日本空輸が再上場に反対しているのは単なる企業間競争の中での論理であり、けっして業界全体の安定を考慮しているものではありません。数年前に北海道国際航空やスカイネットアジアが倒産した際には「業界の安定」を掲げて経営を支援し全日空グループに取り込み、新規航空会社の自由競争を歪めています。業界の安定という錦の御旗を自社の損得で使い分けることは品性に欠けるものではないでし

ようか。行政並びに立法機関の皆さまには企業の競争論理に巻き込まれることなく、航空輸送の安定を第一に考えて頂きますようお願い申し上げます。

平成24年7月13日 スカイマーク株式会社 代表取締役社長 西久保慎一

## ○ブルームバーグ 日航再上場に物言い、議員立法も検討ー国会で議論と自民・石原氏 (2)

7月13日(ブルームバーグ):自由民主党の国土交通部会は13日、航空問題プロジェクトチーム(P T)の会合を開き、日本航空の再上場に反対する決議を採択した。同党の谷垣禎一総裁の了承を得た。再上場の見送りに向けた議員立法も検討するほか、国会で航空業界の競争環境の公平性や日航再建の過程での情報開示などを求める方針。

決議は、日航が公的支援を受けながら法人税が免除され、さらに格安航空会社への出資、新規国際線開設など事業拡大していることを問題視。国民に増税を求めている中では納得が得られないとし、事業についても公平性、公共性の観点から是正措置を求めている。

P Tの会合は29回目で、最近の数回は日航の再建問題に集中して議論を行ってきた。この日の会合では、出席した企業再生支援機構の幹部に対して、これまでの再建の経緯について説明を求めた。

同P T座長の三ツ矢憲生議員は同日、ブルームバーグに対して「正式な党の案件として、不公正の是正や利益還元、情報開示を求める。同時に国の関与なども徹底的に検証する。上場の見合わせも必要なら議員立法を選択肢の一つとして検討していく」と語った。また、P T事務局長の徳田毅議員は「早急に集中審議でこの問題を取り上げるように努力する」と述べた。

自民党の石原伸晃幹事長は、国会内で記者団に対し決議について「きょう部会で決定し、私も説明を受けた。不公正な航空競争が行われているというものを看過してはならないという内容だ。これは国会で徹底的に議論していかなければならない」と指摘した。

支援機構は、来年1月に日航に対する3年間の支援の期限を迎えことになっており、それまでに同社を再上場させることで3500億円の出資金を回収する計画。