

## 日本航空株式会社及び全日本空輸株式会社への追加質問に対する両社の回答

質問	日本航空株式会社の回答	ANAホールディングス株式会社及び全日本空輸株式会社の回答																																																																																																																				
<p>Q1. 日本航空株式会社の事業再生において、会社更生法の手続と公的再生支援を併用したことについてどのようにお考えでしょうか。</p>	<p>企業再生支援機構による弊社へのご支援を頂くにあたり、同機構が会社更生法の手続きの併用が必要であると判断したものであり、その判断について弊社としてコメントはございません。</p> <p>会社更生法の手続き開始以降、お客さま、旧株主の皆さま、社会の多くの皆さまに大変なご迷惑をおかけしましたことを、改めまして深くお詫び申し上げます。また、それ以降、株式上場を経て現在に至るまでに頂戴した多くの皆さまのご協力、ご支援に厚く御礼申し上げます。</p>	<p>本年9月25日に開催された第3回研究会において弊社から提出させていただいた資料にも記載したとおり、日本航空の事業再生においては、会社更生法の適用に加え、公的資金の投入およびプレパッケージ型法的整理の併用という、世界でも類を見ない特殊な再生スキームが用いられました。</p> <p>会社更生法の適用によって、約5,200億円の債権放棄、100%減資、9年間に亘る約4,000億円の法人税減免等の更生会社のみ適用される税制優遇、財産評定に伴う現役稼働機材の簿価の切り下げによる減価償却費の大幅な削減等が行われただけでなく、使途制限のない3,500億円の出資や3,600億円のつなぎ融資といった巨額の公的資金の投入、政府による債権保全声明といった、日本国政府を挙げての全面支援が行われました。本来、日本航空の企業規模であれば、スポンサー探しも容易ではないため、資金繰りが困難となり、費用の支払いにも困窮し、結果、航空機の運航に不可欠な燃料の補給ができなくなる等により運航停止に追い込まれ、ブランドイメージを毀損してしまうことから、再生も容易ではないところですが、政府の全面支援によってそのような事態をすべて回避することができ、強力かつ迅速に再生を果たすことができたものと考えております。</p> <p>強力かつ迅速な再生の結果、日本航空は世界でも極めて稀な収益力・財務体質を有する航空会社となりました。例えば会社更生法適用からわずか1年後の2011年度の日本航空の純利益は1,866億円（当時の為替換算で約23億ドル）でしたが、国際航空運送協会（IATA）が2012年に発表したレポートによると、2011年度における世界の航空会社の純利益の合計は79億ドルであり、実にこの約30%を日本航空たった一社が稼ぎ出したこととなります。こうして弊社との間に生じた企業体力の格差は、自助努力ではとても追いつけるものではなく、競争環境が大きく歪められ、公正・公平とは言い難い状況が現出したものと認識しております（2013年度における国内同業他社との収益力格差・体力格差については、表1・2をご参照下さい）。</p> <p>弊社は日本航空の破綻前から、公的支援によって競争環境が歪められることへの懸念を表明し、日本航空の再生にあたっては透明性を確保し、オープンな場にて幅広く関係者の意見を聞いていただくべきであることを訴えてまいりました。また、欧州連合（EU）においては、公的資金を受けて経営再建する私企業が、当該公的資金を原資として市場略奪的な行動に出て、市場における競争を歪めることがあってはならないという観点から、国家補助に関するガイドラインが制定されており、日本航空のケースにおいても、同様の考え方に基づくガイドラインの制定を検討していただきたいと申し上げてまいりました。残念ながら弊社の訴えが届くことなく、上述のような企業体力の格差が生じてしまったことは、まさに会社更生法、公的資金の投入、プレパッケージ型法的整理の併用という、日本航空への過剰な支援が原因であり、我が国の航空市場における公正・公平な競争環境確保の観点から、このような支援は行われはならなかったものであると認識しております。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1062 1087 1519 1117" data-label="Caption">(表1) 本邦航空会社 2013 年度決算概要</div> <div data-bbox="2089 1087 2635 1117" data-label="Caption">(表2) ANA・JAL2013年度末時点の財務体質比較</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1584 1136 1783 1165" data-label="Text">(金額単位：億円)</div> <div data-bbox="2466 1136 2665 1165" data-label="Text">(金額単位：億円)</div> </div> <table border="1" style="margin: 10px auto; width: 60%;"> <thead> <tr> <th></th> <th>JAL</th> <th>ANA</th> <th>エアドゥ</th> <th>スターフライヤー</th> <th>ソラシド</th> <th>スカイマーク</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>営業収入</td> <td>13,093</td> <td>16,010</td> <td>495</td> <td>330</td> <td>349</td> <td>860</td> </tr> <tr> <td>営業費用</td> <td>11,426</td> <td>15,350</td> <td>487</td> <td>336</td> <td>334</td> <td>885</td> </tr> <tr> <td>営業利益</td> <td>1,668</td> <td>660</td> <td>8</td> <td>▲30</td> <td>16</td> <td>▲25</td> </tr> <tr> <td>経常利益</td> <td>1,576</td> <td>429</td> <td>4</td> <td>▲27</td> <td>14</td> <td>▲4</td> </tr> <tr> <td>当期利益</td> <td>1,663</td> <td>189</td> <td>1</td> <td>▲30</td> <td>1</td> <td>▲18</td> </tr> <tr> <td>売上高営業利益率</td> <td>12.7%</td> <td>4.1%</td> <td>1.6%</td> <td>▲9.2%</td> <td>4.5%</td> <td>▲2.9%</td> </tr> <tr> <td>売上高当期利益率</td> <td>12.7%</td> <td>1.2%</td> <td>0.2%</td> <td>▲9.2%</td> <td>0.2%</td> <td>▲2.1%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="margin: 10px auto; width: 60%;"> <thead> <tr> <th></th> <th>JAL</th> <th>ANA</th> <th>差異</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>流動資産</td> <td>6,050</td> <td>6,963</td> <td>▲913</td> </tr> <tr> <td>  航空機</td> <td>4,470</td> <td>8,638</td> <td>▲4,168</td> </tr> <tr> <td>  建設仮勘定</td> <td>620</td> <td>1,566</td> <td>▲946</td> </tr> <tr> <td>  その他の固定資産</td> <td>2,261</td> <td>4,557</td> <td>▲2,296</td> </tr> <tr> <td>固定資産合計</td> <td>7,352</td> <td>14,761</td> <td>▲7,409</td> </tr> <tr> <td>資産合計</td> <td>13,402</td> <td>21,736</td> <td>▲8,334</td> </tr> <tr> <td>  有利子負債</td> <td>1,329</td> <td>8,348</td> <td>▲7,019</td> </tr> <tr> <td>  その他の負債</td> <td>4,962</td> <td>5,875</td> <td>▲913</td> </tr> <tr> <td>負債合計</td> <td>6,291</td> <td>14,223</td> <td>▲7,932</td> </tr> <tr> <td>  自己資本</td> <td>6,903</td> <td>7,461</td> <td>▲558</td> </tr> <tr> <td>  その他の純資産</td> <td>208</td> <td>52</td> <td>+156</td> </tr> <tr> <td>純資産合計</td> <td>7,111</td> <td>7,513</td> <td>▲402</td> </tr> <tr> <td>負債・純資産合計</td> <td>13,402</td> <td>21,736</td> <td>▲8,334</td> </tr> <tr> <td>自己資本比率</td> <td>51.5%</td> <td>34.3%</td> <td>+17.2%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">(有利子負債は借入金、社債、リース債務の合計)</p>		JAL	ANA	エアドゥ	スターフライヤー	ソラシド	スカイマーク	営業収入	13,093	16,010	495	330	349	860	営業費用	11,426	15,350	487	336	334	885	営業利益	1,668	660	8	▲30	16	▲25	経常利益	1,576	429	4	▲27	14	▲4	当期利益	1,663	189	1	▲30	1	▲18	売上高営業利益率	12.7%	4.1%	1.6%	▲9.2%	4.5%	▲2.9%	売上高当期利益率	12.7%	1.2%	0.2%	▲9.2%	0.2%	▲2.1%		JAL	ANA	差異	流動資産	6,050	6,963	▲913	航空機	4,470	8,638	▲4,168	建設仮勘定	620	1,566	▲946	その他の固定資産	2,261	4,557	▲2,296	固定資産合計	7,352	14,761	▲7,409	資産合計	13,402	21,736	▲8,334	有利子負債	1,329	8,348	▲7,019	その他の負債	4,962	5,875	▲913	負債合計	6,291	14,223	▲7,932	自己資本	6,903	7,461	▲558	その他の純資産	208	52	+156	純資産合計	7,111	7,513	▲402	負債・純資産合計	13,402	21,736	▲8,334	自己資本比率	51.5%	34.3%	+17.2%
	JAL	ANA	エアドゥ	スターフライヤー	ソラシド	スカイマーク																																																																																																																
営業収入	13,093	16,010	495	330	349	860																																																																																																																
営業費用	11,426	15,350	487	336	334	885																																																																																																																
営業利益	1,668	660	8	▲30	16	▲25																																																																																																																
経常利益	1,576	429	4	▲27	14	▲4																																																																																																																
当期利益	1,663	189	1	▲30	1	▲18																																																																																																																
売上高営業利益率	12.7%	4.1%	1.6%	▲9.2%	4.5%	▲2.9%																																																																																																																
売上高当期利益率	12.7%	1.2%	0.2%	▲9.2%	0.2%	▲2.1%																																																																																																																
	JAL	ANA	差異																																																																																																																			
流動資産	6,050	6,963	▲913																																																																																																																			
航空機	4,470	8,638	▲4,168																																																																																																																			
建設仮勘定	620	1,566	▲946																																																																																																																			
その他の固定資産	2,261	4,557	▲2,296																																																																																																																			
固定資産合計	7,352	14,761	▲7,409																																																																																																																			
資産合計	13,402	21,736	▲8,334																																																																																																																			
有利子負債	1,329	8,348	▲7,019																																																																																																																			
その他の負債	4,962	5,875	▲913																																																																																																																			
負債合計	6,291	14,223	▲7,932																																																																																																																			
自己資本	6,903	7,461	▲558																																																																																																																			
その他の純資産	208	52	+156																																																																																																																			
純資産合計	7,111	7,513	▲402																																																																																																																			
負債・純資産合計	13,402	21,736	▲8,334																																																																																																																			
自己資本比率	51.5%	34.3%	+17.2%																																																																																																																			

質問	日本航空株式会社の回答	ANAホールディングス株式会社及び全日本空輸株式会社の回答
<p>Q2. 日本航空株式会社の事業再生に当たっては、税制上の優遇措置が行われているが、その税制上の優遇について、貴社はどのようにお考えでしょうか。</p>	<p>税制は法律により定められ、企業はその定めに基づき納税するものと認識しております。仮に税制の見直しが図られた場合においては、見直された税制に基づき納税致します。</p>	<p>本年9月25日に開催された第3回研究会において弊社から提出させていただいた資料にも記載したとおり、会社更生法の適用によって日本航空が享受している税制上の優遇措置には、繰越欠損金の100%控除（当初7年間、8年目、9年目は80%控除）の他、財産評定による資産評価損の損金算入（通常は資産の除売却時に認識されるべき損金が、当該資産を除売却せずとも財産評定時に損金認識される）、期限切れ欠損金の損金算入があります。金融機関から約5,200億円の債権放棄を受けた際に発生した債務免除益による益金を、期限切れの繰越欠損金によって相殺できただけでなく、再生の過程で獲得した強大な収益力によって、これまで稼ぎ出した課税所得をも相殺し、2018年度まで税金の支払いは発生しない見込みとなっております。</p> <p>こうした法人税等の減免により、年間約460億円のキャッシュフロー押し上げ効果が働いていると考えられます。債権放棄に伴う金利負担の減免分と合わせると年間約500億円のキャッシュフローを押し上げる効果があり、2018年度に税金の減免効果が切れるまで、本来は社外に流出していたはずの約4,500億円のキャッシュが日本航空社内に蓄積されるということになります。これは例えば航空機1機を100億円で調達するとすれば、実に45機分の原資に匹敵する金額です。当該税制優遇措置によって蓄積された資本やキャッシュによって、日本航空の企業体力、投資余力がより強化され、実際に航空機や機内設備等への投資が行われれば、日本航空の競争力がさらに高まるという好循環が実現することは明白です。公的支援によって強大な収益力を獲得した企業が、数々の経営危機においても自助努力を続け、破綻を回避してきた企業の脅威となることは、極めて不公平な状況であると認識しております。</p> <p>もともと会社更生法適用に伴う税制優遇措置は、本来は破綻直後において、担税力の無い企業の税負担を軽減し、企業再生を進めやすくするという意図に基づいて設定された特例措置であることを踏まえれば、日本航空のように莫大な利益を計上し、担税力を十分に有している企業が当該税制優遇を享受し続けていることは、当該社と同一市場で競争している競争社にとっては、極めて不公平かつ過剰な支援が継続しているものと言わざるをえません。</p> <p>弊社としては、かかる状況を到底看過することはできず、競争環境の歪みを是正するための、何らかの事後的措置が速やかに講じられるべきであると考えております。</p>
<p>Q3. 貴社が考える競争の歪みを是正する（市場歪曲是正）措置の妥当な在り方とはどのようなことでしょうか。</p>	<p>・弊社としては、競争環境を不適切に歪めることのないよう平成24年8月10日に国土交通省より発せられた「日本航空の企業再生への対応について」の趣旨を理解し企業活動を行っているところもあり、是正する対象となる競争環境の歪みはないものと認識しております。</p>	<p>質問1への回答に記載したとおり、弊社は企業再生支援機構が日本航空の支援を決定した際に、関係当局に対し要望書を提出し、公正・公平な競争環境を確保するため、我が国における公的再生支援による企業再生について、EUと同等の考え方に基づくガイドラインを設置していただきたいと申し上げてまいりました。</p> <p>EUの国家補助に関するガイドラインでは、加盟国政府等から公的資金を受けて経営再建する私企業が、当該公的支援を背景に、競争環境を歪めることがあってはならないとの観点から、競合企業も含めた関係者へのヒアリングを踏まえ、公的支援は最小限にすること、当該企業の資産圧縮、生産量削減、市場シェア削減等の規制が課されることになっております。日本航空への公的支援についても、同様の観点から実施されていれば、競争環境への影響は最小限に抑えられたのではないかと考えておりますが、ガイドラインの設置に関する検討はまったく行われた形跡が無く、また、弊社等関係者に対する意見聴取も行われませんでした。</p> <p>このように、競争環境への配慮がなされず、関係社の意見もまったく反映されることなく日本航空の再生は進みました。結果、日本航空の事業継続というレベルをはるかに超越した再生が実現し、日本航空は早期に再上場することが可能となりました。このように、市場における競争環境に対し、何らの配慮も行われなまま公的再生支援による再生が行われ、競争環境が大きく歪んでしまったことについては、誠に遺憾です。</p> <p>こうした競争環境の歪みに対し、羽田空港における発着枠配分をはじめとして、事後的に若干の是正措置が講じられましたが、これらは規模においても効果においても非常に限定的であり、抜本的な是正からは程遠いものであると認識しております。過剰な公的再生支援がもたらした格差、市場の歪みを如何に是正するのか、またそれらが放置されることで将来生じるであろう、更に重大な結果をどう回避するのか、具体的かつ実効性のある対策を、早期に講じていただきたいと考えております。</p> <p>この点、我が国の法制上、一般的には遡及効が認められていないことから、現実的には、公的再生支援を受けた企業が想定を超える利益を創出した場合等に限定して、当該企業に対する税制上の優遇措置を停止する等の事後的競争環境是正措置が講じられるべきであると考えております。</p>
<p>Q4. 健全な競争環境確保のため、日本航空株式会社は何らかの措置を講ずることをお考えでしょうか。／全日本空輸株式会社が求めることは何でしょうか。</p>	<p>健全な競争環境確保のため、弊社としては、競争環境を不適切に歪めることのないよう平成24年8月10日に国土交通省より発せられた「日本航空の企業再生への対応について」の趣旨を理解し企業活動を行って参ります。</p>	<p>弊社と公的再生支援を受けた日本航空の間に、収益力や財務体質の大きな格差が現出している状況を踏まえると、市場の機能や自助努力のみで競争環境の歪みを是正するのは極めて困難であると考えております。そのような状況において、少しでも健全な競争環境を回復させるための方策としては、以下のようなものが考えられると思われれます。</p> <p>羽田空港のように発着枠が一杯であり、かつ需要が大きな空港であれば、その発着枠は航空会社にとっては非常に価値が高いため、日本航空から羽田空港の発着枠を回収し、それ以外の航空会社に再配分していただくという案が考えられます。</p> <p>また、質問2の回答で記載したとおり、債権放棄に伴う金利負担の減少および法人税等の減免効果によって、日本航空には年間約500億円のキャッシュフロー押し上げ効果が働いた結果、2018年度に税金の減免効果が切れるまで、本来は社外流出していたはずのキャッシュが約4,500億円、日本航空社内に蓄積されます。日本航空が享受している税制優遇は、破綻直後の企業の乏しい担税力を前提とした当該措置の意図から大きく逸脱していることから、税制改正等によって、是正を図るという案も考えられます。</p> <p>国土交通省による日本航空に対する経営の監視も、競争環境の歪みを是正する上では有効な施策であると考えております。現在は2016年度までが監視期間となっておりますが、日本航空に対する経営上の監視が解除された場合、企業業績、企業体力の格差はさらに拡大していく可能性が大きいです。少なくとも、今回の再生スキームによる税制優遇措置のメリットを日本航空が享受する2018年度までは、国土交通省による監視が継続されるべきだと考えております。</p>