

競争政策と公的再生支援の在り方に関する研究会（第3回会合）議事概要

平成26年10月6日  
公正取引委員会

1 日時 平成26年9月25日（木） 10時00分～13時00分

2 場所 公正取引委員会大会議室

3 出席者

越智 隆雄 内閣府大臣政務官

（研究会委員）

座長 岸井 大太郎 法政大学法学部教授

委員 青柳 由香 横浜国立大学大学院国際社会科学研究院准教授

上村 達男 早稲田大学法学部・大学院法務研究科教授

大山 泰 株式会社フジテレビジョン報道局専任局次長兼  
経済部編集委員兼解説委員

富山 和彦 株式会社経営共創基盤代表取締役CEO

松村 敏弘 東京大学社会科学研究所教授

（ヒアリング対象者）

乗田 俊明 日本航空株式会社常務執行役員経営企画本部長

梅原 秀彦 日本航空株式会社経営企画本部経営戦略部長

伊東 信一郎 ANAホールディングス株式会社代表取締役社長兼  
全日本空輸株式会社取締役会長

菅原 貴与志 ANAホールディングス株式会社執行役員  
グループ法務部長

加藤 潔 株式会社足利銀行常務執行役総合企画部長

大塚 浩樹 株式会社足利銀行総合企画部担当部長

（事務局）

公正取引委員会事務総局 松尾経済取引局長，杉山経済取引局総務課長，  
片桐経済取引局調整課長

問い合わせ先 公正取引委員会事務総局経済取引局調整課  
電話 03-3581-5483（直通）  
ホームページ <http://www.jftc.go.jp/>

#### 4 会議次第

- (1) 開会
- (2) 内閣府大臣政務官挨拶
- (3) 日本航空株式会社からのヒアリング
- (4) 全日本空輸株式会社からのヒアリング
- (5) 株式会社足利銀行からのヒアリング
- (6) 質疑応答
- (7) 閉会

#### 5 議事概要

- (1) 冒頭、越智内閣府大臣政務官から挨拶があった。
- (2) 日本航空株式会社（以下「日本航空」という。）からのヒアリングについて、各委員から出された主な意見・質疑とそれに対する日本航空の発言の概要は次のとおり。
  - 株式会社企業再生支援機構（以下「機構」という。）が再生支援の実施を決定したことや、私的整理ではなく法的整理の方法を選択したことに関連し、機構から競争歪曲の問題について何らかの指導、指摘を受けたり意見を求められたこと等があったか。また、機構は日本航空に対する再生支援を行うに当たり、法的整理を選択した理由の一つとして裁判所の透明性・公正性を挙げているが、この点に関し、裁判所から競争政策上の公正性について何らかの指導等があったか。
    - 競争歪曲等の問題について、機構から指導を受けたり、意見を求められたことは全くなかった。また、当社側から意見を出すこともなかった。同様に、裁判所からも直接的な働きかけはなかった。
  - 航空業界の産業構造は、機構の再生支援により結果的に大手2社体制が維持されることになったが、機構が再生支援を行うに当たっては、そもそも大手2社体制の維持が前提となっていたのか。また、日本航空として、それを認識していたのか。
    - 国土交通大臣が「2社体制で行く」旨の発言をされたという話は聞いていたところ、監督官庁の大臣の発言であり、当社としてはそれを重く受け止め、2社体制の下で競争環境が再構築されていくと理解していた。
  - 機構による再生支援の出口は再上場という選択であったが、その方針は誰がどのように決めたのか。また、その意思決定に日本航空から意見を出すなど何らかの関わりはあったか。
    - 出口の在り方について当社と機構との間で直接議論をし、又は何かを聞いていたという事実はない。ただし、更生計画の中に再上場で（公的

資金を)回収することは有効な選択肢である旨記載されていたので、当社として、出口は再上場ではないかとの認識はあった。

- リーマンショック後、どの企業も厳しい経営環境に置かれている中、日本航空では更生計画に沿って5215億円の債務免除や税優遇によってキャッシュが積み上がっていた。そういった状況を踏まえ、日本航空の経営陣は中期的には競争事業者よりも有利な事業展開ができるという認識を持っていたか。
  - 機構による再生支援期間中においては、国土交通省から運賃に対する考え方が示されており、当社は他社より安い運賃は設定できなかった。公的支援により出資を受けている分、当社の運賃設定は他社より安くできるのではないかというおそれを抱かれる懸念があったが、再生期間中、当社は先の国土交通省の考え方を遵守し、安売り競争はしていない。したがって、当社としては、再生支援を受けたことによって競争環境を歪めるようなことがあったとは考えていない。

当社として、競争環境に留意して、他社に影響を及ぼさないようにするために、例えば、新規投資や新規路線開設時には国土交通省に相談することになっている。実際に、当社における2014年度から2016年度の国際線の輸送量の伸びはマーケット全体の伸びと同水準で計画している。
- 日本航空は採算の合わない地方路線を削減することにより路線本数の総数は削減しているようだが、いわゆるドル箱路線については便数を減らしていないのか。航空分野の市場は路線ごとに画定すべきであると考えているところ、ドル箱路線のシェアは減らしていないということか。
  - 当該路線については、需要に応えるという観点から便数を維持している。当該路線については、使用機材のダウンサイジングで対応している。
- 使用機材についてダウンサイジングをすると乗客数も減るが、それはむしろ事業を適正規模に戻すということであり、いわば効率化することになる。また、公的再生支援による資金で新しい機材を順次購入することになれば、競争事業者から見れば、それは競争上非常に有利にみえると考えられる。実際にはどのような資金で機材の更新を行ったのか。
  - 機材の売却は、市場で売却すればよいだけなので早期に可能であり、更生計画でも可能とされていた。他方で、機材の更新には、投資計画として、その発注から購入まで相当時間を要するものである。当社においては、破綻以前から機材のダウンサイジングの方向性は決まっていた話であり、機構から3500億円の出資を受ける前に、既に当社の営業活動により蓄積されていた手元資金の範囲で取り掛かっていた。

(3) 全日本空輸株式会社（以下「全日空」という。）からのヒアリングについて、各委員から出された主な意見・質疑とそれに対する全日空の発言の概要は次のとおり。

- 当時の日本航空は、アンセット航空やスイス航空のように資金ショートによる運航停止によって破綻、そして清算という道のりを歩む可能性があったと思うが、全日空はどのように認識していたか。
  - 諸外国において、航空会社が運行停止によって破綻することは事例として少なくない。今回の日本航空のケースでは、国が同社を破綻させずに再生させたことそれ自体について、その意義を否定するものではなく、むしろ良かったと考えている。
  
- 日本航空は公的再生支援がなければ機材の更新はできなかったと考えているが、この点について、全日空はどのように捉えているか。
  - また、結果的に、日本航空は中型機への転換を早期に完了させているところ、固定費型という航空産業の特性を踏まえると、この中型機への転換により固定費が削減されたということは、日本航空の競争力が極めて強化されたということであり、競争歪曲はむしろ深刻であるといえるのではないか。
    - 日本航空は簿価の高い機材をたくさん抱えており、会社更生法の適用を受けなければ機材は処分できなかったと思う。会社更生法の適用を受けたことによって、やりたくてもできなかった使用機材の小型化を実現できたのではないかと考えている。
  
- 全日空としては、会社更生法と公的再生支援の併用スキームでなければ競争歪曲はより小さくなっていったという認識なのか。
  - 会社更生法と公的再生支援が併用されたことは日本航空の再生において、非常に大きな原動力になったと認識している。会社更生法が適用された他の会社の中であのようなスピードで再生した事例はほとんどないと承知している。
  
- 日本航空の再生に全日空がエクイティスポンサー（株式出資者）の立場で参加する機会について、機構や裁判所から何らかの示唆はあったか。また、仮にそのような話があった場合には全日空として参加する可能性があったか。
  - オークションに関する機構等からの示唆は全くなかった。独占禁止法等の問題は別として、もしも当社にもそのような機会が与えられていれば検討していたはずである。
  
- 日本航空の更生計画が進んでいく過程で、同社にキャッシュが積み上がっていく状況を見て、全日空としては、どのような危機感を持っていたか。
  - 当然危機感を感じており、社内で危機感を共有し、生産性向上やコ

スト削減に取り組んできている。これまでも多額のコスト削減を行ってきたが、現在取り組んでいる中期計画においても更なるコスト削減を目指している。

- 自助努力として人件費の構造改革に取り組んできたとのことだが、具体的にはどのようなものか。
  - 希望退職を募ったほか、厚生年金基金の代行部分返上や確定拠出年金（いわゆる日本版401(k)）の導入、勤務協定の改定等を行った。
  
- 日本航空に対して公的再生支援の形を採らず、民間主導で会社更生法を適用することもあり得ないことではなかったと思う。仮に日本航空がそういう形での再生を行っていた場合、結果的に債権放棄額や利益が現在の公的再生支援による結果と同程度になったとしても、それは問題ないと考えているのか。それとも、本来、日本航空の再生には5200億円もの債権放棄は必要でなく、裁判所の判断が間違っていたと考えているのか。
  - 会社更生法を執行する者が競争環境に全く目を向けなくて良いのかという点については大いに疑問がある。現在、当社と日本航空とは営業利益ベースで1000億円の差があるが、その半分は資産評価の見直しによる減価償却費の削減等によるものである。この営業利益の差がそのまま最終利益になり、しかも法人税の支払い免除を認められている会社と、同じ市場で同じ機材を使って競争していることはあまりにも理不尽であると考えている。
  
- 公的資金による出資について、機構は株主として、日本航空による資金の使途に意見を言うべきだったのに言わなかったことが問題ということか。
  - そもそも、基本的には企業再生に公的資金は入れるべきではないと考えている。仮に公的資金を入れることが国民経済上妥当だとしても、市場における競争の歪みが起きないように対応することが必要である。
  
- 企業再生に公的資金を入れた後の対応ではなく、公的資金を入れたこと自体が問題ということか。
  - EUの救済・事業再生に対する国家補助に関するガイドラインでは、公的資金はリストラ資金に使うてよいが成長資金に使うてはいけないことになっている。基本的には、新たな機材に投資したり新たな路線を開設したりするなど、公的資金を使って競争力を確保するような行為を公的再生支援を受けている事業者にさせるべきではないと考えている。
  
- 日本航空の再生期間において、どのような規制があれば公的再生支援による競争歪曲が起こらなかったと考えているか。また、事後であっても何らかの措置を採ってほしいとのことだが具体的な措置として何が考えられるか。

→ 更生計画の実行に当たっては透明性を確保することが必要である。前述のEUのガイドラインのような規制をすべきであったと思う。

○ 日本航空の再生に関して、機構から全日空としての意見を聴かれたことはあったか。

→ 機構からのヒアリング等は全くなかった。

(4) 株式会社足利銀行（以下「足利銀行」という。）からのヒアリングについて、各委員から出された主な意見・質疑とそれに対する足利銀行の発言の概要は次のとおり。

○ 国有化時、競争関係にある他の金融機関より有利な取引条件を提示してはいけないといった指導等を金融庁から受けたことはあったか。

→ 当行として、そのような指導を直接的に金融庁から受けたことはない。ただし、業務運営における適切性、透明性を確保する観点から、社外委員を中心とする業務監査委員会を設置して、一定額以上の投融資等について厳しくチェックすることになっており、事前又は事後の監査を受けていた。

○ 一定額以上の投融資等に係る監査はどのような観点から行われていたのか。

→ 金融庁から破綻直後に受けた銀行法第26条第1項及び第52条の33第1項に基づく業務改善命令において、資産悪化を招く貸出しの実行や著しく高金利の預金の受入れなど資産内容の一層の悪化を招くような行為はしないことを明確に示されており、それを担保するという観点からの監査である。

(5) 第4回会合は、10月8日（水）10時～開催する予定。

(6) 次回の会合については、多田英明東洋大学法学部准教授、ケン・シーゲル弁護士（モリソン・フォースター外国法事務弁護士事務所代表）からヒアリングを行うことが了承された。

以上

(文責：公正取引委員会事務総局 速報のため事後修正の可能性あり。)