

2015.8.6

「航空政策不在のスカイマーク再生」

こんにちは、参議院議員の西田昌司です。本日は8月6日の木曜日です。昨日、スカイマークの債権者集会にて、スカイマークの事業再生はANAホールディングスが中心となる再生案に決まったという報道がありました。スカイマークの破綻から漸く出口が見えてきました。

今回はこのANAグループ以外にも、アメリカのデルタ航空がバックにつき、スカイマークの豊富な債権を持っていたイントレビットというリース会社が事業再生に名乗りを上げましたが、結局はANAグループ側が債権者集会で可決されました。

今回の事案を見ていますと、企業再生ということと、もう一つは羽田の発着枠を巡るデルタ対ANAの争奪戦だと書いてありますが、そもそも此の問題の本質は、航空行政全体としての意見がどこまで企業再生に反映されているのかということです。むしろ、国交省航空局が殆どリーダーシップを発揮出来ないままに、企業再生事案としてANA対デルタをどうするのかという話が進められてきたことに非常に違和感を感じています。

元々、羽田の発着枠というのは、JAL と ANA という大手 2 社がありました。そこに第三極を作ることによって、競争原理を導入し、料金を低く抑えるという国交省の思惑があった訳です。ところが、所謂、オープンスカイ政策とも言われる競争政策の結果、一体何が起こったのかが検証されていません。何度も述べていますが、JAL は破綻し、スカイマークも破綻しました。そして、JAL は公的資金を導入し、再上場を果たしました。その他にも色々な航空会社が幾つも出来ましたが、その殆どは破綻をしました。破綻をした航空会社はスカイマークも含めて、全て ANA ホールディングスが出資をし、再生させています。

この結果から見えてくることは、競争政策をした結果、JAL が破綻し、そして、スカイマークも破綻し、残ったのは ANA だけでした。ところが、残った ANA がどの様な状況になっているかと言いますと、ANA は勝者であった筈ですが、実際の財務状況は、売上高でこそ JAL に優っていますが、財務内容を見ると、ANA よりも JAL の方が圧倒的に財務体質は良いのです。事実上、無借金経営です。JAL は非常に収益力があります。負債の返済をする必要がありませんし、利払いも必要ありません。圧倒的な競争力を持っている会社

が事業再生によって出来ました。私が此の事をずっと国会で問題にしてきたのは、潰れた会社の方が生きている会社よりも成績が良い会社になって戻ってくることは有り得ないだからです。事業再生の仕方を間違えているのです。一方で、国交省が行ってきたオープンスカイ政策、この競争自体も ANA 以外の全ての会社の破綻という結末をもたらしました。これをどの様に考えるかという整理を国交省側がしなければなりません。ところが、このような事を全くどの新聞社も書いていません。未だに書いているのは、羽田の発着枠は ANA とデルタの分捕り合戦だったということです。確かにその様な一面はありますが、分捕り合戦という以前に、そもそも、競争政策を行ってきたことへの整理をまず行うべきではないでしょうか。その様に考えると、競争政策自体がかなり行き詰まっているのです。勿論、競争政策によって航空運賃を安くするのは大事な考えです。

しかし、今や航空運賃を安くする方法はこの様な方法では無くなってしまいました。つまり、LCC（ローコストキャリア）と言われる新しい航空会社が沢山出来ました。これは、インターネットで注文出来、広告費用を殆ど使わず、使用する機材も非常に効率化した物を使用しています。更には、成田や羽田等の主要空港でも使わな

い施設を使用し、コストを抑えながら飛行機を飛ばすことだけに専念することにより、かなり安い運賃が作られています。これによって航空運賃を安く抑え、色々な方々に乗って頂けるような航空会社が出来たことは歓迎すべきだと思います。

そのように考えますと、今までのエアライン方式を行っている会社は最早、国内の競争をしている場合ではなく、もっと世界に対して広く目を向けて行かなければなりません。今回のデルタ航空が入ってきたことは、世界は正にそのような方向に動いてきているという事です。国内の熾烈な争いではなく、世界に対してどの様な航空会社を我々は作り、この競争に勝たせる仕組みができるかです。そのように考えると、今回のスカイマーク騒動というのは、結果的にANAホールディングスが取得したことは良かったのですが、そもそも、その前のJALとANAとの経営体力差の問題は未だに解決していません。そして、その体力差を解決させようと思うと、当然の事ながらJALに過大な援助をしてしまったのですから、それを取り戻すか、若しくは、羽田の発着枠を始めとする国交省の政策的な権限で決めていた枠組みを少し調整して、ANAとJALとの体力差を収束させる手立てが必要だったと思います。それには丁度、スカイマ

ークが良い手段だったのです。

私がずっと述べているのは、スカイマークを再生させる必要は無いという事です。どの道、どの再生案でも、殆どの債務は債務免除をされてしまいますから、それよりも一旦清算をして新たにスカイマークが使用していた発着枠を ANA に渡すことによって JAL との体力差を少なくし、国際競争に勝てる仕組みを ANA にも与えないと、忽ち世界との競争に立ち向かう事が出来なくなります。今回、ANA ホールディングスが勝ちましたが、そこには巨額の出資をしていかなければならない現実があります。しかも、羽田の発着枠は、ANA グループが持ったと言っても、20 パーセント以上の株を持ったら支配会社という認定を受け、スカイマークの発着枠自体が ANA の発着枠と同じだと認定されてしまい、ANA の発着枠が減らされてしまいます。結局は、経営権を自分達が握ったことにはならず、中途半端なスカイマークに対する関与の仕方しか出来ません。これで果たして意味があったのでしょうか。

世界の大きな航空会社は全て破綻をして、公的資金の導入をされているのが現実です。日本でも ANA 以外の航空会社は、全てそのような状況になってしまいました。そのような状況であるにも関わら

ず、未だに航空政策の一番の原点であるオープンスカイ政策によって、ただ単に競争をさせて運賃を安くし、第三極枠を残すことにこだわり過ぎてしまい、結局、スカイマークの事業再生は航空業界の行政の歪みを残したまま、事業再生屋の儲けの為に使われてしまっています。本来、スカイマークを一旦破綻させて、発着枠をそのまま再配分するならば、ANAにしても不要な出資をさせる必要が無かったのです。最初にスカイマークに出資したインテグラルは、これから5年後、スカイマークが再上場する時に売り抜けて莫大な上場益を手にするでしょう。つまり、スカイマークの企業再生は、事業再生屋グループの儲けに使われています。結局、航空業界全体の整理にはなっていません。

今回、ANA ホールディングスの案が認められたということですが、これから国交省が行わなければならないのは、羽田の発着枠 20 パーセントを超えると、支配会社として発着枠を ANA の分から減らすことをせずに、資本自体を全て ANA グループに買収させても構わない、つまり、JAL と ANA との経営格差を改善する為に、そのような手段もしなければいけないのではないかと、そのような方向の議論をしていく必要があります。本質的な議論をどの新聞社も報じていな

いのが非常に残念であり、奇異に感じています。是非とも皆様にも本質的なところをご理解頂きたく思います。またこの問題はこれから事実関係が明らかになる度に、追及し報告していきたいと思えます。

本日も御覧頂き、ありがとうございました。