

2015.03.05

「予算委員会で伝えきれなかった JAL 問題」

こんにちは、参議院議員の西田昌司です。本日は3月5日水曜日です。

昨日、私は予算委員会で質問させて頂きました。参議院の基本的質疑は、片道方式という方式で質問しております。つまり、往復の質問時間ではなく、発言者の質問時間が指示された時間に達したら、終了となります。今回、私は23分頂きました。それに答弁を加え、全体で2.5倍の時間になるだろう、という想定でNHKの中継が行われています。私の場合、23分の2.5倍ですから、約50分になりますが、70分以上になってしまい、他の方々にご迷惑をお掛けするところでしたが、全体的には放送は17時に終わったそうです。そういったことで、質問に時間の制限がありましたので、私の思っていることを、十分に伝えきれずに、質問できなかった部分もありましたので、今回はその部分についてお話致したいと思います。まず一つ目に、デフレ脱却、法人税についての問題です。私が資料を示しましたように、法人税減税を行った分、雇用が増え、景気が良くなるといった証拠はありません。20年間法人税減税を行いました。その結果は、設備投資や人件費には使われませんでした。ですから、ここは慎重に考えなければならないと申し上げました。それからこの20年間、デフレが続いてきました。このデフレは、需要不足から起きていますが、需要不足額は幾らかと言いますと、500兆円の2割の100兆円近くあるのではないかと

ということもお示し致しました。そして、企業が人件費を下げていきますと、企業の利益は増えていきます。しかし、国民が貰う給料は減っていきますので、企業の利益が増えても、その分が投資されずに内部留保されます。そして、国民の所得が減り、その分は個人消費で減りますので、結局 GDP は大きくなり、企業利益が増えても、全体として名目 GDP が落ち込んできた、ということを総理にお話致しました。是非、財政主導でデフレ脱却すべきである、ということが一つ目の質問の趣旨です。

そして、2つ目の質問で申したことは、特に公共事業の中でも、国土軸を整備することです。その為には、中央リニア新幹線の同時着工は勿論ですが、成田ー関空エクスプレスにすべきである、と言いました。これにかかる費用は、全体で約9~10兆円になりますが、その大半はJR東海が出すと言っています。これを早期開業するための資金である数兆円分は、政府が何らかの形で、JRに貸付等、様々な政策で十分できます。それを行うと、首都圏、中部圏、関西圏が一体的になり、空港が羽田から成田、関西空港、中部国際空港を約1時間で結ばれ、大きな経済効果が生まれます。さらに、成田ー関空エクスプレスができることにより、伊丹空港を完全に廃港できます。成田がその分の機能を十分果たすことができ、関西圏の中心部まで10分ぐらいで繋がりますので、伊丹空港はいらなくなります。その場所に首都機能を移転すれば、津波、首都直下型地震等のような災害に耐えうる、関西圏で第二の首都を作り、バックアッ

プすることができます。そして、それには大したお金は掛かりません。是非、総理には決断して頂きたいと思います。

そして、3つ目の質問で申したことは、JAL問題です。JAL問題は、過剰な支援をJALに行なってしまいました。JALが国有化のままであれば、過剰支援を後々から、調整することができましたが、その問題点があるにも関わらず、民主党政権時代にそのまま再上場させてしまいました。結果的に、毎年JALには、1000~2000億円近いお金がJALに溜まっていきます。事実上、無借金ですので、数年経ちますと約1兆円まで貯まります。そうすると、JALがANAをそのままTOBにかけて、ANAの株を買い取ってしまうということも出来てしまいます。正に、死んだ会社が生きている会社を飲み込んでしまうという、とんでもない不道德・不正義なことが、まかり通ってしまうことになります。それだけではなく、今現実には起きていることは、JALの有り余る収益力をもって、路線のダンピング合戦を行っています。しかし、ダンピングは不当ですから規制されますが、その定義がとても曖昧です。要するに、原価割れしなければよいのですが、JALの原価は安い訳です。減価償却や利息等がありませんので、利益率は非常に高いです。そうなりますと、JALの利益率は、15%の営業利益があり、他の航空会社の利益率は5%前後です。JALが売上を5%減らすと、他の航空会社もそれに対抗して、売上を5%減らします。すると、JALは売上を5%減らすと、10%の利益がありますが、他の航空会社は全て赤字に

なってしまう、利益が無くなってしまいます。つまり、生きている会社をまた死んだ会社が潰すことになります。その後、**TOB**にかけて全部の株を買ってしまえば、これほど**JAL**にとって有り難い話はありません。売上を5%下げるといったことを公正取引委員会で規制はできません。また、国土交通省、航空局、運輸省等も届出制ですので、規制することができません。事実上野放しになっています。そこで、私が申し上げたかったことはその解決策についてです。規制していこうとすると、天守となる法律が今ありません。そして、今作ったとしても、事後法で民間企業を規制することは事実上できません。ならば、残っている方法は一つだけです。それは何かと言えば、政府が**JAL**に対し、もう一度**TOB**をかけるということです。つまり、もう一度国有企業に戻るということです。そのための資金を、今の時価発行総額が約1兆円ですから、1兆円かけて買い取ります。買い取った後、もう一度競争環境を是正し、それを分割し、オークションに売り出すということです。また、もう一度株を売り、その時には共存環境が阻害されないように、結局、同業他社に売られることになるでしょう。しかし、法整備をしっかりと行いますと、**JAL**が今まで払わなくて良かった税金が、今度は新しくオーナーになった会社の元で、税金を払うことになります。また、**JAL**を買ったときの1兆円という資金も、今度は新しいオーナーに売るときに、当然その金額で売ることになります。要するに、政府は初めにお金がかかりますが、後々損をして、国民負担になるということはありません。

ません。むしろ、税金として入ってきますので、お金が回収され、国有企業にしたときには、旧株主にはご迷惑をお掛けした訳ですから、そういう方々にもう一度、幾らかの割合で株を持って頂く処置をすることも、国有企業にすることでできます。こういったことを私は政府が決断するべきだ、と言うことを申し上げたかったのですが、残念ながら、ここまでは質問時間が足りませんでした。そして、今日はこのビデオレターにお話させて頂きましたが、是非、私の質問と一緒に、このビデオレターをご覧になって頂きたいと思います。これから安倍総理に、JAL をもう一度まともな会社にさせるために、TOB で国有化し、今の問題点を整理する他ないということを、提言させて頂こうと思っています。そのためにも、大きな世論を作らなければなりません。是非、私の質問と一緒に、このビデオレターを拡散して頂きたいということを、皆様方をお願い致します。

本日も御覧頂きありがとうございました。