

2015.12.19

「JAL とスカイマークの業務提携など有り得ない」

こんにちは、参議院議員の西田昌司です。本日は12月19日の金曜日です。本日のビデオレターは、久々にJAL問題についてもう一度お話させていただきます。というよりも、スカイマーク問題を通じてJAL問題をお話させていただきます。

ご存知のようにスカイマークは、A380という大きなジェット旅客機を購入しようとして、買えなくなってしまいました。しかし、既に注文してしまったので、違約金を支払う必要があり、これが大きな問題となっております。これは何百億も支払う事になるので、スカイマークの経営自体を揺るがす事になっております。そこで、スカイマークがJALに支援を要請して、共同運行を行っていきたいという報道が12月3日の選挙が始まる日に報じられました。

私はそのニュースを聞いてびっくりしました。と言いますのは、JALというのは、企業再生を政府主導でやって貰ったのですけれども、これが過剰な再生になって、結局は競争環境を歪めてしまいました。そして、これを正さないと、ゾンビが生きた人間を襲って食い散らかしている様な事になりかねないという事を、随分と指摘し

てきた訳です。

そこで、政府の側も漸く動いて、JAL問題を解決するために、JALは税金を一銭も払っておらず、数千億円の税金を払わないで得になっているのですけれども、これを何とか払わせるということも含めて、歪みを正すことを政府の中でも検討して頂いているのです。その検討している矢先に新たな新規事業を、スカイマークの経営が厳しくなったから助けるという名目で行っているのですけれども、その資格がJALに有るのかということなのであります。つまり、自分達が助けて貰った結果、体力的にも他の会社を圧倒する様な会社になりました。そして、その有り余る体力を武器に、弱っている会社を助けてあげましょうということにはならないのです。そのような事をしてしまうと、歪みが増々大きくなります。ですから、JALはスカイマークの支援をする資格は一切無い訳です。

また、スカイマークにしても、JALと全く立場が違います。要するに、今回のこの経営がおかしくなった原因は経営者側に責任があります。そして、その経営者の責任という事を考えました時に、先ずスカイマークは機材を殆どリースでされていると聞いておりますから、そもそも、そこに財産的な物は全く無いのです。また、従業

員の方がおられますが、現在は航空需要が大きくなってパイロットが不足しておりますから、恐らくそういった方は他のエアラインに就職できるでしょう。そうなりますと、助ける意味は殆ど無く、市場で失敗したのであればそれは自己責任で対応してもらい以外無いのです。そしてスカイマークが飛んでいた路線はもう一回新たに配分し直していくのが一つの筋だと思います。

しかし、そうなる前に潰したくないからスカイマークは JAL 側に打診をしてきた訳ですけれども、そもそも JAL には受ける資格は無いのです。ですから JAL は我々には受ける資格が無いと言って断るべきだったのです。ところが、JAL 側は共同運行を視野に検討しているということなのです。これは勿論、JAL 側がやってあげましようと言っている訳では無いのでしょうけれども、JAL が自分達の立場をわかっていれば、今回のスカイマークの様に経営破綻になりかねない時に JAL が助けるというシナリオには誰が考えてもでき得ないのです。もし、助けるというシナリオがあるのならば、当然全日空等の他のエアラインが手を出すべきです。しかも、それを行うかも含めて、先程も言いましたように本来スカイマークを助ける大義があるのかということも含めて考えるべきですけれども、少なくとも

も JAL 側がそう言った事に手を差し伸べる立場に無いのです。これをクイズ番組に例えて言えば、自分が間違った答えを出して 3 問の間は答えられないという形で立ってマスクをして退場中と言うような状態なのです。その退場中の状態なのに、わかりましたと言って手を挙げるようなことは、ルール上許されません。同じことが、事業再生を受けた JAL にも言えます。ですからそこを JAL にはわかっていかなければなりません。わかっていかなければならないというよりも、わかってはいると思います。しかし、報道を見ていますと、どうもそういった所がわかっていないのではないかと私は記事を見て非常に憤慨をしております。

そして新聞等の報道の仕方も少しおかしいのです。つまり、JAL が支援要請を受けて検討しているという話になっておりますけれども、今言いましたように、JAL には受ける資格はないのです。しかし、記事を見ていますと、純然たる民間企業に JAL はなり、またスカイマークも純然たる民間企業であります。そして民間同士が助けたいと言っているのを国交省側がけしからんという事で許可しない事自体、お上が何故そこに入ってきているのだというニュアンスで書かれた報道があります。そしてそれだけを見ていますと、ま

たぞろ民間の市場の話をお上が出てきて何をしているのだというように取られかねないのですが、元々JALの再建自体が民主党政権の一番の過ちの一つであり、市場環境や競争環境を歪めてしまっていて、そのまま民間会社なので好きにしてくださいとはならないのです。そして、その市場の歪みをどう直していくのかという事がJALにとっても大きな問題なのです。

私はJALが憎い訳でもANAが可愛い訳でも無いのですが、JALを民間企業として本当の意味での再生を完了させる為には、超過収益力を持つようになった体質を、もう一度国や国民に返すべきだと思っております。数千億の税金が彼らの利得になっておりますから、例えばその分を国に寄付するという事です。現在の航空産業はどんどん拡大してパイロット不足になっている状況です。ところが、パイロットを養成するには物凄く大きな金額が必要になります。そしてそれを行っているのは国立の航空大学校という運輸省の機関があるのですけれども、実は今これをどんどん縮小していこうという事が政府の中でも言われていました。私は自民党が政権復帰をした時に、行政改革推進本部の役員になりまして、航空大学校についてどうするのかという話も私が担当したのですが、航空大学校は不要な

ので首を切れば良いのではないか、民間の大学でやって貰えば良いのではないかという意見もありましたが、民間ですと、何千万円という授業料が掛かります。そして、このような形になると、お金持ちしかパイロットになれません。優秀な人を広く集める為には、やはりある程度国が授業料を負担し、国立大学のような形でやらなければいけません。

また、他の国はどのようにしているかと言いますと、いわゆるジェット戦闘機のパイロットが退役してそのまま民間の機長として就任するというケースが圧倒的に多いのです。そう考えると自衛隊のパイロットの方々が民間航空機産業に参入されれば良いのですけれども、それをしようと思うと、防衛省からパイロットを引き抜かなくてははいけません。しかし、あまり引き抜かれると防衛省も困りますから、次々に新しいパイロットを養成しておかなければなりません。ところが、戦闘機の優秀なパイロットを養成しようとするから、民間の航空機の養成以上に桁違いの金額が必要になります。それを航空機産業に回していくというのは、いざとなったらもう一度自衛隊に戻ってもらう事も含めて、国防上はそのほうが良いかもしれませんが、物凄く大きな負担が掛かります。ですから私が政府に

申し上げたことは、航空大学校を切って自衛隊の方にお金をあげる方が予算は大きくなるので、それよりも、予算を少なくしてできるだけ優秀なパイロットを作ろうとすれば、航空大学校に予算を配置する方が良いではないかと言ったことで航空大学校は存続になりました。しかし、それでもまだまだパイロットは足りません。そこで先程の話になりますが、例えば JAL であればこういったところに何千億のお金を国に寄付して航空大学校を沢山の人材が養成できる仕組みを作る事は、勿論 JAL にも恩恵が与えられますし、他のエアラインも同じです。つまり社会全体に恩恵を与えます。正に国民負担によって再生をした事をもう一度国民に利益を還元する事になる訳です。

そういったことも含めて、JAL が独り立ちするためには、JAL の現在の超過収益力の体制を少しでも是正して、それをきっちりすることによって足かせを外すというのが JAL の取るべき態度なのです。ところが、肝心の JAL の方が、口では新規事業は毛頭しませんと言いながら、結局、今回のスカイマークの記事にありますようにスカイマーク側が働きかけたのかもわかりませんが、その話に乗っては駄目なのです。そこが彼らが自分の置かれている立場をわかってい

ないという事なのです。ですから、ここはそういうことは絶対させてはならないと国交省にも釘を刺しておきました。JAL側もそういう気は有りませんと言っているようでありますけれども、であればどうすれば自分達の足枷が外せるのかとすることを考えるべきだと言うことだと思えます。

今日は久々に JAL 問題をお話しましたがけれども、要は、競争環境を歪めた人間がその超過収益力を持って他の航空会社を支援したり、買収したりすることは始めから有り得ない話だと言うことを再確認させていただいたという事であります。

本日も御覧頂きありがとうございました。