

平成二十二年一月二十一日提出
質問 第二一九号

日本航空の会社更生法適用による地方航空行政に関する質問主意書

提出者 山口俊一

日本航空の会社更生法適用による地方航空行政に関する質問主意書

日本航空（以下「日航」とする）は、平成二十二年一月十九日に東京地裁に対して会社更生法の適用を申請し、即日更生手続きに入った。政府は、日航支援の政府声明を同日閣議決定し、その中で、「同社が再生を果たすまでの間、十分な資金を確保するほか、外国政府に理解と協力を得るなど、運航の継続と確実な再生を図るため、必要な支援を行ってまいります」と発表されている。

これを踏まえて、次の事項について質問する。

一 日航の再生計画の骨子によると、平成二十四年までに国内線を一七路線撤退すると明記されているが、現在日航だけが乗り入れしている地方空港への影響について、政府はどう認識しているのかお聞かせいただきたい。また、今後、徳島空港を含む地方路線の減便及び撤退が更に追加される恐れがあるのかどうかも併せてお聞かせいただきたい。

二 政府としては、多額の公的資金を投入して日航の再生を図る以上、日航の再建に大きく関与すべきである。よって、国民の公共交通機関としての国内航空ネットワークの維持のために地方路線にどのような支援策を講じていくのかお聞かせいただきたい。また、新幹線ネットワークのない四国地方への首都圏から

の交通手段について、今後政府はどのように確保される考えなのかも併せてお聞かせいただきたい。

三 公平・公正の観点からも日航のみへの政府の支援は、一民間企業への公的資金投入の事実からも不適當である。よつて、今後政府は他の航空会社への支援や助成をどのように考えているのかお聞かせいただきたい。また、その際に、日航だけが乗り入れていた空港において、日航が撤退及び減便した路線に他の航空会社が就航する場合に、政府としてなんらかの支援を検討する事があるかどうかもお聞かせいただきたい。

四 日航の経営悪化の元凶が、不採算の地方路線との報道がある。しかし、羽田―札幌、羽田―伊丹、羽田―福岡等のいわゆるドル箱路線といわれる路線に就航することで、代わりに不採算路線の損失を補填していると認識しているが、実際に国内路線全体で日航の経営悪化にどれだけ関係しているのかお教えいただきたい。また、海外路線での負債と、人件費や企業年金などのレガシーコストでの負債との経営悪化に対する比較も併せてお教えいただきたい。

五 前原国交大臣は当初、日航の自主再建を目指し、「JAL再生タスクフォース」を設置し「日航は潰さない、法的整理はない」との見解を出された。政府の方針が二転三転したのが日航の再建に大きく影響し

たと見受けるが、前原国交大臣の方針が何故変わったのかお聞かせいただきたい。また、鳩山総理としてはこの多額の公的資金を使う大問題にどのようにリーダーシップを発揮されて、前原国交大臣にどのような指示を出されたのかお聞かせいただきたい。

右質問する。