

平成二十一年十二月二日提出
質問第一五九号

JAL再生タスクフォースに関する再質問主意書

提出者
鴨
下
一
郎

JAL再生タスクフォースに関する再質問主意書

- 一 そもそもJAL再生タスクフォース（以下、「タスクフォース」という。）は、何の法律に基づいて日本航空（以下、「日航」という。）の資産査定と再生計画を行ったのか。
- 二 タスクフォースの委員選任にあたり、選考基準と選考経緯及び委任時の契約の有無及び契約内容を問う。
- 三 答弁書では、平成二十一年十月二十九日にタスクフォースから国土交通大臣に対して提出された調査報告書には「タスクフォースの関与の下で日航が策定した事業再生計画案が含まれている。」とあるが、何をどこまで日航が策定し、何をどこまでタスクフォースが策定したものなのか。
- 四 タスクフォースが関与した資産査定が複数の会計事務所、法律事務所及び経営コンサルティング会社と契約を締結した上で行われ、さらに企業再生支援機構によって資産査定が行われている。今までの日航自社による資産査定は当然あるものとして、何度も資産査定が行われる費用はどのように考えるか。
- 五 平成二十一年十月十三日、「タスクフォースは日航の再建策素案を日航と日本政策投資銀行など主力銀行に説明した。」との報道があり、さらに「日航再建策素案のポイント」なるものも報道されているが、

「資産査定結果等を公表することは日航の正当な利益を害するおそれがある。」とした答弁書との矛盾はないか。

六 日航からタスクフォースの委員に対し、タスクフォースの活動に伴う費用等の支払いはなされていないとのことだが、それぞれの委員が所属する会計事務所、法律事務所及び経営コンサルティング会社と契約を締結し、業務の委託等を行うとともに、助言を得ていたとすれば、委員に対して費用を支払ったことになると思うが見解を求める。（報道されている契約先 株式会社経営共創基盤：富山和彦氏、PWCアドバイザリー株式会社：田作朋雄氏、ボストン・コンサルティング・グループ出身：富山和彦氏など）

七 前原国土交通大臣は、平成二十一年九月二十五日の定例記者会見で、「JALの自主再建案をまとめるためにタスクフォースを立ち上げた」と述べている一方で、平成二十一年十一月十八日の衆議院国土交通委員会において、「法的整理はしないと断ったことは全くない。結果として出てきたのが私的整理という枠組みだったが、私的整理ではどうなるか分からない不安定な状況が続くよりは、より公的な関与が望ましいのではないかとタスクフォースに伝え、企業再生支援機構というものの活用を報告として出してきた」との旨を答弁しているが、これは大臣会見での発言と矛盾するのではないか。また、タスクフォース

が当初の目的や役割を達成することができなかった、ということではないか。さらに、国土交通省により設置された有識者会議において、具体的な経営改善計画が検討されていたにも係わらず、タスクフォースによる資産査定と再生計画に貴重な時間を費やしたことは、むしろ日航の経営を逼迫させているのではないか。

八 日航には、約百社の関連会社があると言われている。タスクフォースの資産査定には、これら関連会社の分も含まれるのか。さらに関連会社について、以下を明らかにされたい。

- ① 関連会社名、日航との連結決算の有無
 - ② 日航との関係、出資（何％）・株式保有（何％）・役員の日航出身者の数（出向も含む）
- 右質問する。