

衆議院国土交通委員会ニュース

平成 24.8.7 第 180 回国会第 14 号

8 月 7 日（火）第 14 回の委員会が開かれました。

1 理事の補欠選任

- ・理事の補欠選任を行いました。
理事 畑 浩 治君（生活）（理事畑浩治君去る 3 日委員辞任につきその補欠）

2 国土交通行政の基本施策に関する件（航空問題等）

- ・羽田国土交通大臣、藤田財務副大臣、奥田国土交通副大臣、吉田国土交通副大臣、大串内閣府大臣政務官、三谷財務大臣政務官、竹島公正取引委員会委員長及び政府参考人並びに参考人に対し質疑を行いました。
（参考人）株式会社企業再生支援機構企業再生支援委員会委員長 瀬 戸 英 雄 君

（質疑者及び主な質疑内容）

谷田川 元君（民主）

- ・航空機燃料税の更なる引下げ及び同税を財源とする社会資本整備事業特別会計空港整備勘定の見直しについて、2 年前の国土交通委員会で当時の前原国土交通大臣が答弁したが、羽田国土交通大臣はこの考え方を踏襲するのか。
- ・既存の鉄道を活用しつつ押上、泉岳寺間に短絡線を整備することにより、成田空港と羽田空港との間を 50 分台で結ぶ構想について、2 年前は調査中とのことだったが、現在はどのような段階になっているか。

徳 田 毅君（自民）

- ・自民党は、平成 24 年 7 月 13 日の国土交通部会において「日本航空の再上場に反対する決議」を行ったが、これを受けて、国土交通省はどのような対応をしたのか。また、この決議に対する国土交通大臣の見解はどうか。
- ・同決議では、日本航空への公的資金支援により生じている不公平な現状を是正するために、公平性を確保するガイドライン策定や新規投資・路線開設の制限等を求めているが、国土交通省において、具体的にどのような措置を講じることを考えているのか。
- ・日本航空は、平成 23 年 3 月 15 日に、取引先等 8 社に対して総額 127 億円の第三者割当増資を行っているが、この時点で本当に第三者割当増資を行う必要があったのか。

塩 崎 恭 久君（自民）

- ・私企業に対し公的資本を投入することは、一般的にどのような場合に認められるのか。国土交通大臣の見解を問う。
- ・日本航空のように、会社更生法による法的破たん処理と

公的資金による出資等の支援を同時に適用して企業再生を行った事例はあるか。

- ・EUのように、国家補助による企業救済を原則禁止としたうえ、公正取引委員会に対し、例外的に国が企業を救済する場合のガイドラインを策定し、競争の歪みを是正するために所管省庁との調整を行うことができる権限を与えるべきではないか。自民党では議員立法により措置することを検討しているが、この点について、公正取引委員会及び国土交通大臣はどのように考えるか。

三ッ矢 憲 生君（自民）

- ・日本航空は、会社更生法の適用と公的資金による支援を受けているが、公的支援が認められるのは、どのような理由か。
- ・企業再生支援機構は、日本航空の支援決定に当たり、リーマンショック直後で多くの国際路線が供給過剰となっていた中で、支援基準である事業再生計画の実施が過剰供給構造の解消を妨げるものでないことを全路線について確認したのか。
- ・公的資金の注入後、日本航空はボストン線等の開設やジェットスターへの出資を行っているが、国土交通省はなぜ認めめたのか。

玉 城 デニー君（生活）

- ・沖縄では、戦前にあった鉄軌道導入への期待が高く、内閣府の調達費用もついている。こうした動きに対し、省庁別の法律ごとの交通への取組では限界があると思うが、交通基本法が制定されたら個別法の法体系との関係はどのようなになるのか。
- ・日本航空は、新型機 787 の購入によるボストン線等の開設など国際線に利益を求める傾向にあるが、国民の生活

の足の確保という観点からすれば、国内において路線を増設する等、利益を還元する必要があると思うが如何か。

- ・EUでは、企業への公的資金による支援においてガイドラインを策定しているが、日本においても同様なものを策定する必要があると思うが如何か。

穀田 恵二君（共産）

- ・航空分野について、100項目もの安全規制の緩和が行われるとの話があるがこれは事実か。規制緩和の目的は何か。また、航空の安全を本当に確保できるのか。
- ・繰越欠損金制度の利用により日本航空は法人税が免除されるが、このようなことが許されるのか。公的資金が投入され莫大な利益を上げている大企業については、制度の対象から外すべきではないか。
- ・公的支援を受けた日本航空が莫大な利益を出す中で、税が免除され、身内企業に第三者割当増資で利益を得させていることや整理解雇問題など、多くの問題が指摘されているが、政府は、日本航空に対する再生支援方法は正しかったと考えているのか。

中島 隆利君（社民）

- ・8月2日に宮城県内の東北自動車道で発生した高速ツアーバス事故の原因は何か。また、事故発生前に国土交通省が実施した監査に問題点はなかったのか。
- ・EUにおける公的資金による支援のガイドラインのように、日本も公的支援を受けた企業の納税や投資活動の在り方などについて一定のルールを検討するべきではないか。

3 交通基本法案（内閣提出、第177回国会閣法第33号）

- ・羽田国土交通大臣から提案理由の説明を聴取しました。

富田 茂之君（公明）

- ・日本航空は、企業再生支援機構からの3,500億円の公的資金注入だけでなく127億円の第三者割当増資を実施したが、この第三者割当増資はどのような経過であったのか。
- ・瀬戸参考人は、日本航空の再生支援の意思決定機関である企業再生支援委員会委員長であるが、なぜ日本航空再生の執行者である管財人に就くことになったのか。
- ・日本航空は、公的資金を受けているにもかかわらず、新規海外路線の開設や航空機材の購入等の事業投資を行っているが、このことについて大臣の見解を伺いたい。

柿澤 未途君（みんな）

- ・日本航空は、公的資金や会社更生法による法人税免除等により業績を上げ、有利子負債が減少している一方、全日空は自力で経営を行っている。このように、日本航空に対して手厚い支援をしている現状を大臣はどう考えているのか。
- ・国土交通省は、公的資金を受けた日本航空が今まで実施してきた事業展開について、公平・公正な市場環境を歪めていないという認識でよろしいか。
- ・日本航空は、成田・ロサンゼルス間等の全日空と競合する新規海外路線を維持して、航空運賃の下落を招く過剰供給の状況を作っているように思われるが、このような状況をもたらした日本航空は、機構の支援基準に沿った再生計画を実行していると言えるのか。