

# 参 考 資 料 集

---

国土交通省 航空局  
平成25年5月

# 更生計画における再生のための措置・取り組みとその効果

## 再生のための措置

- 企業再生支援機構による出資(3,500億円)
- 債権放棄の実施(5,215億円)
- 既存株式の100%減資

※企業再生支援機構によるつなぎ融資(800億円)  
※日本政策投資銀行によるつなぎ融資(2,800億円)

(※)更生計画策定前に実施

## 再生のための取り組み

- 事業規模の縮小
  - 国際線4割削減
  - 国内線3割削減
  - 機材数を3割削減
  - 運航機種数の削減
  - 貨物専用機の運航休止
- 人員削減(48,000人→32,000人)
- 人件費削減(約2割)
- 企業年金削減  
(現役約5割、OB約3割の削減)
- 子会社の売却(110社→60社)

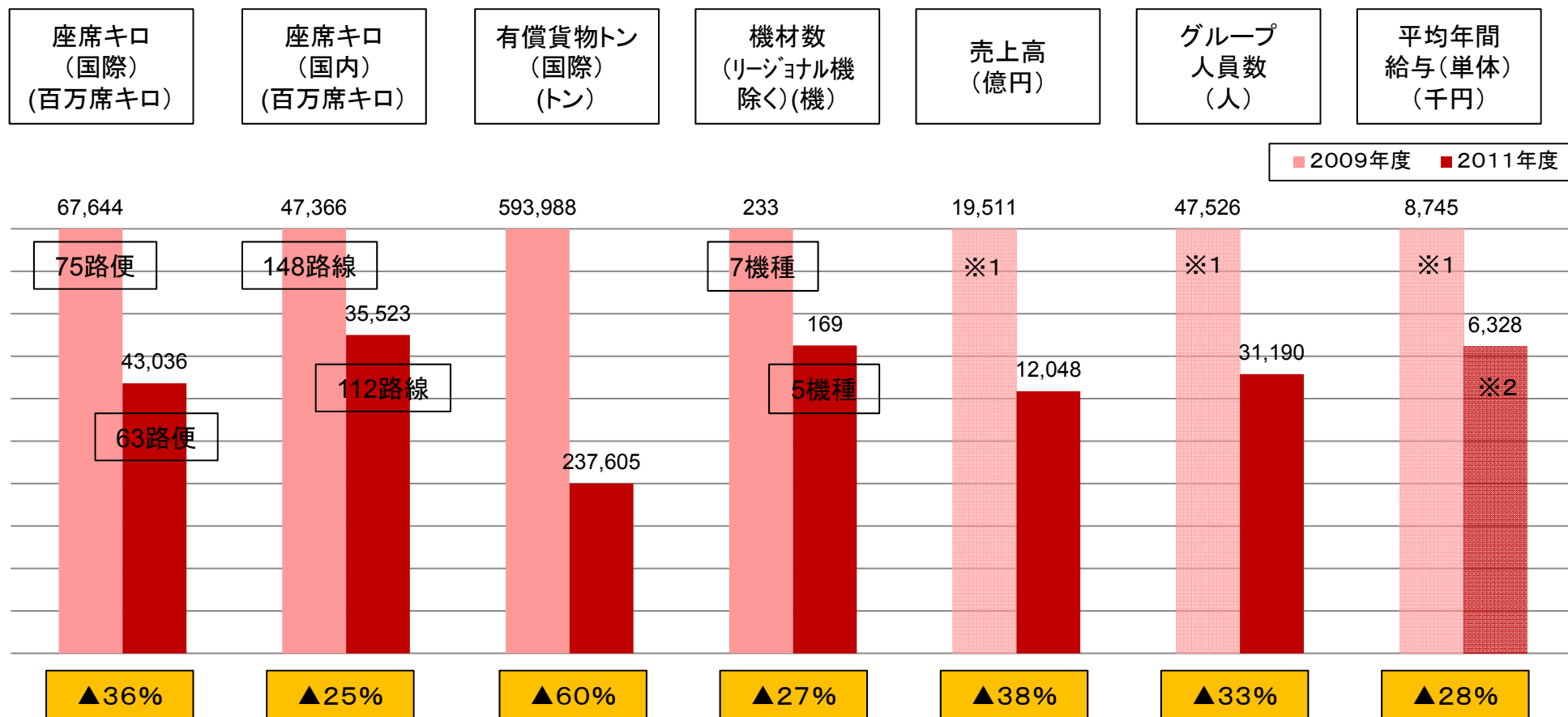
## 措置・取り組みに伴う効果等

- 再建のための取組によるコスト削減に伴う営業費用の削減(営業利益の増加)効果
- 財産評定による営業利益の押し上げ効果
- 債権放棄に伴う金利負担軽減による経常利益の押し上げ効果
- 繰越欠損金制度による法人税等負担の減少



## 再生のための取り組み①(事業規模の縮小)

- ▶ 日本航空は、会社更生手続きにより、国内、国際とも路線数を大幅に削減。これにより、生産量(座席キロ)で約3割、人員数で約3割、売上高で約4割減少。
- ▶ また、2010年10月末で貨物専用機の運航を休止したことにより、国際貨物輸送量は2009年度比で約6割減少。



● 2010年1月～2011年3月 会社更生手続き

■ は削減率

※1 売上高、グループ人員数、平均年間給与のデータは2008年度のデータ

※2 平均年間給与の2011年度については、2012年6月30日時点のデータ



## 再生のための取り組み②(子会社の削減)

会社更生法適用時点(平成22年1月19日): 110社平成24年3月末: 60社

## 【解散: 12社】

旅行業 …… 10社  
物流関連業 …… 2社

## 【売却: 22社】

航空運送業 …… 1社  
(北海道エアシステム)  
旅行業 …… 3社  
空港地上業務 …… 4社  
ホテル関連業 …… 6社  
飲食関連(機内食)  
…… 6社  
その他 …… 2社

## 【吸収合併: 17社】

航空運送業 …… 1社  
(ジャルウェイズ)  
旅行業 …… 4社  
不動産業 …… 1社  
金融・リース業 …… 1社  
その他 …… 10社

※この他、新たに1社(コンピューターシステム業)を子会社化

## 解散・売却した子会社(34社)の経営規模

(2008年度)	解散・売却子会社(34社)計	連結決算	JAL単体決算
営業収入	938億円	19,511億円	16,647億円
営業費用	921億円	20,020億円	17,273億円
営業利益	+16億円	▲508億円	▲626億円

# 日本航空の経常利益、純利益等への影響(平成23年度決算)



		(単位：百万円)
営業収益		1,204,813
営業費用		999,890
事業費		848,726
販売手数料		22,173
貸倒引当金繰入額		165
人件費		46,884
退職給付費用		4,402
社外役務費		15,204
その他		62,334
<b>営業利益</b>		<b>204,922</b>
営業外収益		10,330
受取利息		713
受取配当金		365
資産売却益		3,257
持分法による投資利益		1,073
その他		4,919
営業外費用		▲17,564
支払利息		▲10,900
為替差損		▲2,066
航空機処分損		▲2,648
その他		▲1,948
<b>経常利益への加算額</b>		<b>▲7,234</b>
<b>経常利益</b>		<b>197,688</b>
特別利益		10,119
投資有価証券売却益		3,109
受取補償金		1,576
債務免除益		1,277
退職給付制度一部終了益		1,134
段階取得に係る差益		1,125
その他		1,896
特別損失		▲7,903
固定資産売却損		▲974
減損損失		▲2,433
投資有価証券売却損		—
投資有価証券評価損		—
特別退職金		—
閉鎖年金移行に伴う損失		▲1,282
リース解約損		▲1,203
その他		▲2,008
<b>税引前当期純利益への加算額</b>		<b>▲2,216</b>
<b>税引前当期純利益</b>		<b>199,904</b>
法人税、住民税、事業税		▲12,046
法人税等調整額		3,716
<b>当期純利益への加算額</b>		<b>▲8,329</b>
<b>当期純利益</b>		<b>186,616</b>

財産評定による減価償却費の軽減効果

・・・約460億円

(08年度1,180億円→11年度812億円)

債権放棄による金利負担の減免効果

・・・約50億円

(08年度175億円→11年度109億円)

繰越欠損金による法人税負担の減少

・・・約350億円

# EUの国家補助(公的支援)規制制度

## EUの機能に関する条約(TFEU条約)第107条

1. 加盟国によって供与されるあらゆる補助その他形態を問わず国庫から支給されるものであって、特定の事業者又は特定の商品の生産に便益を与えることにより競争を歪曲し、又はそのおそれのある支援は、加盟国間の通商に影響を及ぼす限り、域内市場と両立しない。
2. (略)
3. 次に掲げる支援は、域内市場と両立するものとみなすことができる。

(c) 一定の経済活動の発展又は一定の経済地域の開発を容易にするための支援。ただし、当該支援が共通の利益に反する程度まで、欧州連合の通商条件を変更しないことを条件とする。

### 産業横断的なルール

障がい者雇用支援  
訓練支援  
地域支援  
研究開発支援  
環境支援  
中小企業投資支援  
救済及び再建支援

経営不振企業の救済と再建のための  
国家補助ガイドライン(2004/C244/02)

### 分野別ルール

農業、ブロードバンド、放送、石炭、  
電機、漁業、郵便、造船、鉄鋼、合  
成繊維、自動車、運輸、航空、外航  
海運、内航海運、鉄道

航空分野における国家補助規則適用  
ガイドライン(1994/C350/07)

# EUにおける航空ガイドラインについて

## 航空ガイドラインの趣旨・概要

- 「救済・再建ガイドラインとは」別に、特殊な産業分野については、分野別ガイドラインが整備されており（農業、郵便、鉄道等）、航空分野においては、1994年に「航空ガイドライン」が制定された。
- 当時、航空分野は1997年の完全自由化（域内路線の参入自由化）を控え、競争的な環境における航空会社に対する支援のあり方について一定のルールを設ける必要があったことが制定の背景。
- 「航空ガイドライン」は、航空会社の救済・再建のための公的支援に限らず、生活路線の維持に対する補助や空港に関する補助、支援等、航空会社に対して直接、間接を問わず利益をもたらす行為が対象となる。

## 救済補助

- 「救済・再建ガイドライン」に従う

## 再建補助

- 追加補助が必要となるものではないこと（一回限りの原則）
- 再建計画は、以下の条件を満たすこと
  - 競合他社に不利益をもたらすような拡張的なものでないこと
  - いかなる場合も、市場の成長を超えるような航空機数や提供座席数の増加を伴ってはいけないこと
- 再建期間中は、補助による他のエアラインの株式取得を控えなければならない

※ 航空の完全自由化が達成される1997年以降は、極めて例外的な場合であって非常に厳しい条件下のものでなければ、再建補助は認められない。



# EUにおける救済・再建ガイドラインについて

## 救済・再建ガイドラインの趣旨・概要

- 経営不振企業に対する救済と再建のための公的支援は、市場の競争を歪めるおそれがある一方で、雇用の確保や、企業倒産により市場独占・寡占となる状況を防ぐ観点から正当化される場合もあることから、TFEU条約第107条3(c)に基づき、例外的に認められ得る。
- このため、公的支援の透明性を確保し、いたずらに非効率な企業が救済されることのないよう、その適用ルールが「救済・再建ガイドライン」として定められている。(1994年制定、現行のガイドラインは2004年の改訂版)

## 救済補助

- 経営難に陥っている企業が再建計画を策定する間に実施される補助
- 補助は一回限り(一回限りの原則)
- 補助を行うための条件は以下の通り
  - 返済期限6カ月以内の融資保証又は融資(金利は健全企業と同程度)
  - 重大な社会的困難が根拠であること
  - 営業継続に必要最小限であること

## 再建補助

- 再建計画が策定され、実行に移された後に実施される補助
- 補助は一回限り(一回限りの原則)
- 再建計画は、合理的な期間内に企業の長期的な生存能力を回復するものであること。「市場分析」「構造的な不採算部門の廃止」「経営不振の原因分析」「再建後の予想売上高」を含み、欧州委員会の承認を受ける
- 競争歪曲を回避するための補助の条件は以下の通り
  - 企業存続による利益が、競争歪曲による不利益を上回ること(当該企業の市場退出が雇用悪化や独占・寡占を招く等)
  - 市場への悪影響を可能な限り最小化するための補償措置が取られること(資産売却、供給量又は市場シェアの削減及び市場の参入障壁の削減等)。なお、不採算事業からの撤退は、補償措置としての供給量削減には含まれない
  - 補助は最小限であること
  - 再建に不要な新規投資に補助を回さないこと
  - 再建計画の実行状況について、再建期間中は少なくとも年に1回欧州委員会に報告すること



# EUのガイドラインに関する欧州委員会の調査結果

## 欧州調査概要

- 調査時期:平成24年12月3日～6日
- 調査対象:欧州委員会競争総局、フランス航空局、オーストリア交通・技術革新省、ÖIAG(オーストリア政府全額出資の持株会社)、オーストリア航空
- 調査方法:事前に送った質問票に基づく担当者へのインタビュー

## 補償措置について

- 補償措置の決定プロセスは、まず公的支援を受ける航空会社が原案を作成し、欧州委員会と加盟国政府で協議。その過程で、案を公開して関係者から意見を募り、それを踏まえて欧州委員会が決定。
- 補償措置については、ガイドラインで例示はされているものの、ケースバイケースで様々な措置があり得る。
- 補償措置を決定する上で定量的な基準はなく、協議が整った措置を講じることで競争環境が確保されたとみなしている。
- 運賃規制(価格規制)について、現在は健全な価格競争確保の観点から行っていない。

## モニタリングについて

- 補償措置の実行状況に関する調査は、欧州委員会では行わない(市場全体で監視されているとの立場)。
- ただし、再建期間(=再建計画の期間。通常3～5年)は加盟国政府は毎年欧州委員会に報告書を提出。

## 航空ガイドラインの位置づけ

- 完全航空自由化が実施された1997年以前は、「航空ガイドライン」と「救済・再建ガイドライン」の双方を適用していたが、1997年以降は「救済・再建ガイドライン」を一義的に適用し、航空ガイドラインは参考にとどまり、実質的には適用していない。
- 現在、公的支援に関する全てのガイドラインの見直しを行っているが、「航空ガイドライン」の「救済・再建」に関わる部分については削除され、「救済・再建ガイドライン」に一本化される方向である。

# EUにおける航空会社の事例について

## 欧州委員会が決定した支援内容と主な補償措置

### エールフランス(1994年決定)

- フランス政府が200億フラン(約30億ユーロ)を資本注入。
- 以下を条件として承認。
  - 民営化のプロセスを開始すること
  - 政府は追加出資又は他の支援を行わない
  - 出資金により他の航空会社を買収しない
  - 稼働機材数を146機を超えて増やさない
  - 供給量の増加は、原則として年2.7%まで
  - フランス国内と欧州域内を結ぶ路線について、供給量を1993年の水準を超えて増やさない
  - フランス国内と欧州域内を結ぶ路線について、1993年に運航していた以上の定期路線を運航しない
  - 欧州域内路線について、当該路線で同程度の供給量を有する競合他社を下回る運賃を設定しない

※ 1998年に再度出した決定では、出資金により機材更新を行うことは問題ない旨も指摘

### オーストリア航空(2009年決定)

- 政府全額出資の持株会社(ÖIAG)による2億ユーロの融資
- ÖIAGからルフトハンザを経由した5億ユーロの出資(同時に、ÖIAGは保有するオーストリア航空の全株式(総株式数の約42%)をルフトハンザに売却)
- 以下を条件として承認。
  - 供給量を2010年末までに2008年1月対比で15%削減
  - その後は2015年末、又は収支均衡に達するまでのいずれか早い時点まで、EUエアラインの供給増加率の平均を上限とする
  - オーストリア航空等がオーストリアの発着調整機関の支配株主とならない
  - オーストリア政府は、ルフトハンザとオーストリア航空の統合に関し設定された条件を遵守すること

※EUにおいては、1997年に航空分野の完全自由化を実施

# 米国における事業再生事例：自動車産業

## GM(2008～2010年)

### 【再建の枠組み】

チャプター11(2009年6月申請)

### 【政府による支援】

- ✓ 総額194億ドル(約1兆9490億円)の融資
- ✓ 301億ドル(約2兆8190億円)を追加出資し、受け皿会社の約60%の株式を取得
- ✓ 政府が保有する債券の株式化

### 【再建計画の概要】

- ✓ 受け皿会社の設立
- ✓ 車種を約3割削減(48→34)
- ✓ 従業員数を2万9,000人削減(96,000人→67,000人)
- ✓ 工場数を約3割削減(47→33)
- ✓ 販売店を概ね半減(6,246→3,000)

## クライスラー(2008～2011年)

### 【再建の枠組み】

チャプター11(2009年4月申請)

### 【政府による支援】

- ✓ 総額99億ドル(約9,670億円)の融資
- ✓ 受け皿会社の8%分の株式取得

### 【再建計画の概要】

- ✓ 受け皿会社の設立
- ✓ 3車種を削減
- ✓ 従業員を3,000人削減
- ✓ 固定費を7億ドル(約660億円)削減

## 司法省(DOJ)の見解

自動車メーカーの救済は、メーカーの数が少なく、また、地域経済・雇用に与える影響が甚大である一方で、民間資金が同じ役割を負う事ができないことに基づく政策判断で実施。競争に与える影響ということよりも、そもそも破綻企業を政府が救済すべきか否かという議論がなされた。



# 米国における公的支援と競争政策の調査結果

## 米国調査概要

- 調査時期:平成24年12月6日、13日
- 調査対象:米国運輸省(DOT)、米国司法省(DOJ)反トラスト局
- 調査方法:在米国日本大使館アタッシェによる担当者へのインタビュー

## チャプター11について

- チャプター11は我が国の民事再生法と類似。経営陣が経営権を維持しながら経営再建を図ることが可能。
- 手続きにおいて競争政策上の観点からの配慮はない。
- 裁判所の管理下で手続きが進められ、債権者の意見が重視される。
- 航空業界において、チャプター11は債務超過状況を解消するためというよりも、むしろ事業再構築の手段として利用されているのが実態。

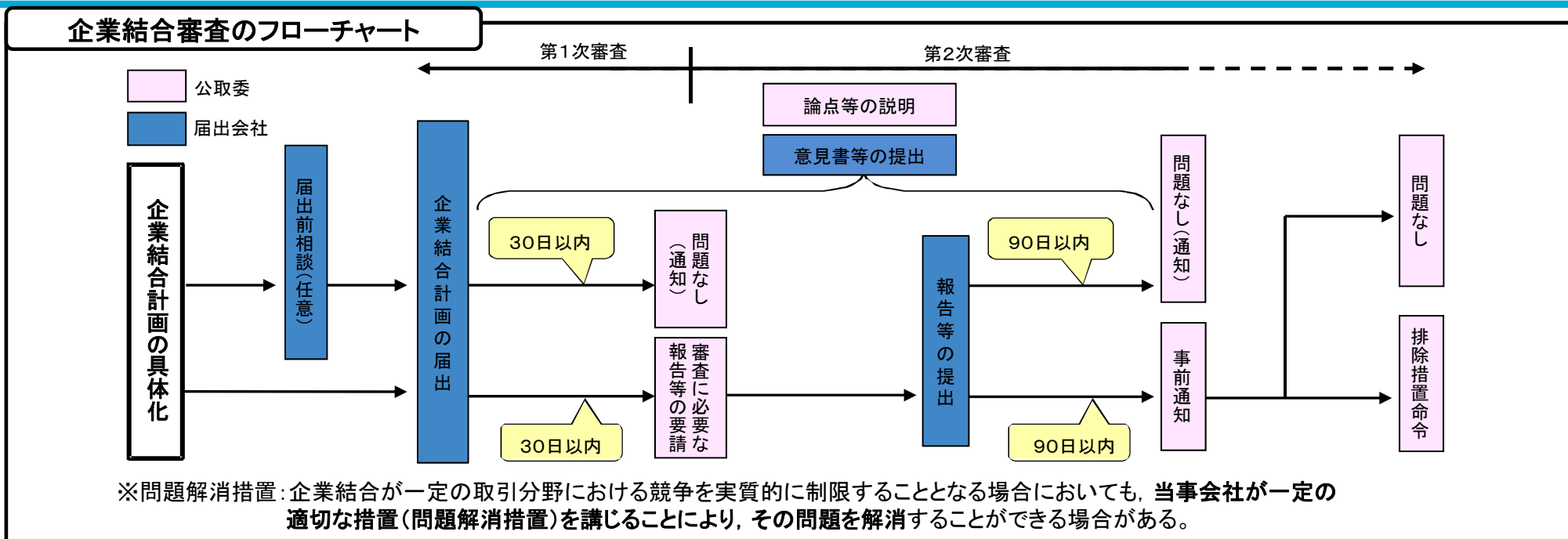
## 公的支援について

- 苦境に陥っている企業を政府が救済するか否かは、政府の政策判断。
- 競争当局は再生計画の内容に関しては関心を持っておらず、再生企業であるかどうかにかかわらず、企業が市場略奪的な行動をとるかどうかに関心を持っている。
- このため、公的支援を規制するガイドライン等の制度もない。

## 航空会社への公的支援

- 米国では航空会社は多数あり、活発な競争が行われているため、特定の航空会社に公的支援を与えることは基本的にない。
- このため、航空部門のガイドラインは不要。

# 企業結合審査における問題解消措置



## 【事例①】 新日本製鐵と住友金属工業の合併(無方向性電磁鋼板)(H23)

- 合併後のシェア約55% (競合A社:約40%、輸入:約5%)
  - 国内市場の事業者 3社→2社 (協調的行動がとりやすくなる)
  - 品質等の観点から海外メーカー品への切替えは容易ではなく輸入圧力が強いとは認められない
- ⇒ 上記により競争を実質的に制限することとなる 等

当事会社から問題解消措置の申出

- 住友商事(株)に対し、合併後5年間、製品の平均生産費用に相当する価格で供給(市場へ製品を供給する有力な事業者を創出) 等

合併5年後には輸入圧力が働く蓋然性が高いと考えられ、それまでの間の有効な牽制力を創出し、競争の実質的な制限にはならない。

## 【事例②】 日本航空と日本エアシステムの統合(H14)

- 大手航空会社 3社→2社 (従来から同調的な運賃設定が更に容易)
  - 就航企業が少ない路線ほど特定割引運賃の割引率等が低い
  - 発着枠の制約等により新規参入が困難であり、新規参入による牽制力は期待できない
- ⇒ 上記により競争を実質的に制限するおそれがある

当事会社から問題解消措置の申出

- ① 発着枠の返上(12枠) → 競争促進枠の創設
- ② 空港施設(PBB、スポット、カウンター等)の一部を新規航空会社へ提供
- ③ 新規航空会社からの航空機整備業務等各種業務を積極的に受託
- ④ 普通運賃を一律10%引き下げし、少なくとも3年間維持 等
- ⑤ 事前購入割引運賃等の設定拡充及び割引率の拡大

①～③→新規航空会社の事業拡大等が可能・容易になる  
④・⑤ → 統合による合理化効果を消費者の利益となるものとして評価  
上記により競争の実質的な制限にはならない。