

平成25年5月23日（木）

於：中央合同庁舎2号館16階国際会議室

第4回公的支援に関する競争政策検討小委員会

議事録

国土交通省航空局

【事務局】 ほぼ定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会航空分科会第4回公的支援に関する競争政策検討小委員会を開催させていただきます。ご出席の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、この会合にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただきます航空局航空事業課の久保田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず最初に、本日の資料の確認をさせていただきたいと思います。お手元の資料、クリップでとめておりますが、確認させてください。

まず、議事次第でございます。それから、配席図でございます。委員等名簿でございます。その後、資料として「報告書（素案）」とありますが、本日、議論いただいた上で取りまとめさせていただきたいということで素案としておる次第でございます。報告書（素案）を構成する本文と、その後ろに参考資料、そして1回目から3回目までご議論いただき、各委員からご発言いただいたものを論点ごとにまとめたものをつけておるところでございます。

ご確認いただきまして過不足等ございましたら教えていただきたいと思いますと思いますが、いかがでございますか。よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

本日の第4回委員会においては、全ての委員の皆様方にご出席をいただいております。改めまして、ご出席いただき、感謝申し上げます。

事務的にマイクの使い方につきましてご案内したいと思います。1人1台のマイクとなっております。左側のこのボタンを押していただくと、マイクのところに赤いランプがつかますので、お話しさせていただきたいと思います。お話が終わりましたら、もう一度、このボタンを押していただいて電源を切っていただくことを、よろしくお願いいたします。

冒頭のカメラ撮りはここまでとなっておりますので、すいませんが、よろしくお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行につきましては、竹内委員長にお願いしたいと思います。竹内委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【竹内委員長】 皆さん、おはようございます。朝の早い時間、だんだん暑くなってきた時期でございますけれども、今日はわざわざお越しくださいませ、ありがとうございます。

では、早速、議事に入りたいと思います。本日は、まずお手元にある資料に基づきまし

て、事務局から報告書（素案）及びその補足資料の内容についてご説明いただきます。その後、一括して質疑応答を行いたいと思っておりますけれども、そういうことでよろしゅうございますでしょうか。

では、最初に事務局よりご説明をお願いします。

【事務局】 事務局から説明をさせていただきたいと思えます。お手元の中にあります「交通政策審議会航空分科会公的支援に関する競争政策検討小委員会報告書（素案）」の本文につきまして、簡単にご説明したいと思えます。本日、議論いただいた上で取りまとめさせていただきたいということで素案としておりますことをご了承いただければと思えます。

簡潔にご説明を申し上げたいと思えます。本文自身につきましては、5つの部分から成っております。

まず、1ポツ、1ページ目、「はじめに」でございます。

第1パラグラフにつきまして簡潔に申しますと、日本航空の再生に関して、公的支援が航空会社間の競争環境に影響を与えたのではないかなど、公的支援と競争環境のあり方について各方面から指摘を受けております。また、競争が激化しますので、今後、将来的に同様の事案が生じる可能性は否定できない。

第2パラグラフでございます。そこで、今回の日本航空の再生過程において講じられた支援措置等について、健全な競争環境確保の観点から検証、そして航空産業における今後の企業再生と公的支援のあり方について外国事例も踏まえて検討を行うために、当小委員会を設置し、議論し、この報告書は小委員会での議論を取りまとめたものと位置づけています。

2つ目の塊、2ポツ、「日本航空の再生過程において講じられた支援措置・取組の検証」であります。

ここは4パラグラフでございます。参考資料に詳しく書いておるところでございます、簡単にこの内容だけ申し上げますと、平成22年1月19日に日本航空が企業再生支援機構に支援の申し込みをし、裁判所に会社更生法に基づく更生手続開始の申し立てを行った。これを受けて、機構が支援決定、裁判所が更生手続の開始を決定。具体的な措置については、機構による3,500億の出資、債権放棄、既存株式の減資のほか、つなぎ融資等がございます。第3パラグラフ、再生のための取り組みにつきましては、事業規模の縮小、人員の削減、人件費の2割削減、子会社の売却、企業年金についても削減が行われた。

4パラグラフ、その結果、財産評定による営業利益の押し上げ、債権放棄による負担軽

減、繰越欠損金制度による法人税負担減で、平成23年度決算では合計860億円の利益改善効果があり、費用削減等を行った結果、約1,870億という過去最高益を計上した。

2ページ目に移っていただきたいと思います。支援措置に関する検証でございます。第2回目にヒアリングをしていただきましたが、日本航空の再生及び再生過程で講じられた支援措置については、当時、以下のような考え方にに基づき実施された。

まず1つ目の丸は、日本航空の再生を政府が支援することについては、同社が航空ネットワークの重要な部分を担っており、また、航空産業における競争環境を維持するためにも、運航の継続と迅速、確実な再生を果たすことが必要ということです。

2つ目の丸であります。機構による出融資等の公的支援については、当時、民間のリスクマネーの供出が枯渇している中で、公的な企業再生ファンドが信用補完のための出融資を行うことが必要であったことから実施されたわけです。その際、日本航空の迅速、確実な再生を図って、公的資金を確実に回収するため、裁判所が関与する透明性・公正性が確保された手続として、会社更生手続がとられた。

3つ目の丸です。機構による3,500億の出資等については、この規模であっても、ようやくバランスシート上にわずかの純資産を計上できるというぎりぎりの計画で、必要最低限の出資であった。航空分野は固定費が高く、わずかな需要のぶれが利益を大きく変動させるという特性があり、当時の状況としては二次破綻の可能性も大いに考えられ、相当な危機感があった等の理由であった。

こういったヒアリングの説明に対し、委員会でどのようなご意見があったかをまとめて書いておるのが、その下であります。

まず、1つ目の丸であります。ネットワークの維持の観点から、日本航空の再生を政府が支援すること自体については特段の異論はなかった。その一方で、再生支援の具体的手法については、どこまで十分な検討が行われたか疑問であるという意見がございました。

2つ目の丸であります。機構による公的支援と会社更生法の適用の併用は二重支援ではないかとの意見がある。その一方で、更生手続は、それ自体が公的支援を構成するものではないという意見や、公的支援を行う場合には、透明性・公正性が高い更生手続をとることは理解できるという意見がございました。

また、3つ目の丸であります。会社更生手続をとることにより、各種の扱いがあるわけですが、それが過大な支援に相当するとの意見があった一方で、これらの扱いは会社更生法を適用した企業に共通する扱いであり、機構を中心とした公的資金の供与の支援とは区

別すべきとの意見があった。

3 ページ目をごらんいただきたいと思います。では、公的支援が競争環境に与えた影響や健全な競争環境に関する検証としてどうかということについて、この委員会では以下のような意見があったとして、3 つ、丸を書いております。

日本の航空産業は、事実上、2 社による実質的な寡占状態で、一方の大手企業の戦略が他方の大手の業績に直接的に影響を及ぼすという特殊事情にある。このため、支援を実施する際には、こうした我が国の航空産業特有の事情にも配慮すべきだという意見がございました。

2 つ目の丸でございます。再生過程においては、健全な競争環境確保の観点から、きめ細かい対応が必要だったのではないかという意見がございました。

また、3 つ目の丸であります。利用者利便の観点から判断すべきじゃないかという議論がございました。

「以上の（2）及び（3）の意見を総合すれば」ということで、4 行でまとめてございます。日本航空の再生に対する公的支援の必要性は認められるものの、我が国の航空産業が実質的な寡占状態にある特殊事情を勘案した場合、支援措置を実施するに当たって、競合他社との間の健全な競争環境の確保への配慮に欠けていたことは否定できないという分析をかけておるところであります。

続きまして、3 つ目の大きな塊は海外事例であります。（1）EU の部分につきましては、第 3 回のときに海外調査も行った結果を披露させていただいたところを簡潔に書いております。

第 1 パラグラフのところでは、EU においては、条約に基づいて、原則として特定企業に対する公的支援は禁止であります。雇用であるとか競争的な市場環境確保という点から例外的に認める仕組みを講じておって、どのような場合に支援が認められるかについては、EU 内に複数の国家が存在するという特殊事情から、域内の公正な競争条件を確保するために、適用ルールを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、救済・再建ガイドラインという形で定めておるということであります。

救済・再建ガイドラインにおいてどのようなことが書いてあるかについては、その下でございます。

まず、救済補助については、例えば営業継続に必要最小限であること等とあるのですが、あらかじめ拡張的な事業活動を規制する仕組みとなっているものであります。

次の4ページをごらんいただきたいと思うんですが、再建補助を行うための条件として、全部で6項目を掲げてございます。これは救済補助の後に実施される補助ですが、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や、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とられること、補助は必要最小限であること、不要な新規投資に補助を回さないこと、モニタリングをすることが書かれてございます。

上から2つ目のパラグラフでございます。支援を受ける企業の再建計画につきましては、欧州委員会が審査・承認する仕組みでございますが、審査・承認するに当たっては、事前に再建計画の概要、支援の概要、補償措置について一定期間、公開し、関係者から意見を募り、その意見も踏まえて補償措置を決定するという仕組みになってございます。

その次のパラグラフであります。このEUのガイドラインにおいて、競争条件がゆがめられているか否かについては明確な基準があるわけではございません。関係者間で合意した補償措置を履行することで競争環境が確保されているとみなすということでありまして、したがって具体的な補償措置はケース・バイ・ケースで、資料の中にエールフランスでありますとかオーストリア航空の例が掲げているところでもあります。

なお、運賃等の価格規制については、現在は行っておりません。

その下、(2) 米国の事例でございます。

米国につきましては、特定の企業に対して公的支援を実施するか否かについては、事案ごとに政府が判断しております。自動車産業に対して公的支援が実施されていますけれども、その時点においては競争に与える影響についての考慮はなされておられません。

一番下のパラグラフであります。支援を実施する場合に、支援段階では競争当局は関与しておりません。補償措置も求められておりません。ということは、支援を受けるかどうかではなくて、その企業が市場略奪的な行動に出れば競争政策上の問題となって、競争当局が事後的に対応する仕組みになっています。米国の航空業界ではCHAPTER 11を適用しておりますけれども、この場合でも競争政策上の考慮はないということでもあります。

5ページ目、(3) 欧米事例を踏まえた検証であります。ここにつきましては、4つの大きな意見があったかと思っております。

まず、1つ目の丸でございます。米国におきましては、多くの航空会社による活発な競争が行われていることから、公的支援を実施するに当たっての条件等を定めていないのではないかと。一方、EUは国の連合ですので、各国の航空会社間の健全な競争環境を確保する必要があるため、ガイドラインによって条件等を事前に定めているのではないかと。そう

すると、日本の航空産業は実質寡占状態ですので、2社間の健全な競争環境を確保する必要がある点ではEUのほうと共通の事情があるのではないかと考えると、日本としてはEUの制度を参考にすべきではないかという意見があったと思います。

2つ目の丸であります。では、EUのガイドラインは何かというと、手続的な要件と実体的な要件があったわけですが、実体的な要件を事前に定量的に決めておくことは困難なので、手続的な要件を導入することが、透明性と予見可能性の確保のために非常に重要ではないかということでありました。

3つ目の丸であります。公的支援の内容を検討する場合には、再生を実現することによって公的資金が確実に回収されることが重視される傾向にあります。産業政策、競争政策等を考慮した幅広い観点からの検討が行われるようにすべきではないか。

そして、4つ目の丸であります。公的支援が企業間の競争環境に与える影響は、航空産業だけのものではなくて他産業にも起こり得るので、産業横断的な議論も必要ではないかというご意見だったと思います。

4つ目の大きなくくりは、5ページの下、「我が国航空分野の再生に関する今後の公的支援のあり方について」ということで、今までの欧米事例等々を踏まえた今後の航空分野における企業再生に関する公的支援のあり方について、以下のとおり、考えをまとめたとしております。

まず、(1)ガイドラインの必要性和盛り込むべき要素であります。日本の航空産業は実質的な寡占ですので、上記3ポツ(3)の意見のとおり、EUの制度・事例を参考に、そのあり方を検討することが適切である。

5ページ一番下には、3ポツで述べたEUの仕組みを簡単に書いてございます。EUのガイドラインでは、公的支援を実施するに当たっての考慮すべき条件が盛り込まれておりますし、具体的な手続を書いているわけでありまして。

6ページに移っていただきたいと思っております。したがって、我が国においても、先ほど2(3)で述べたとおり、日本の航空産業が実質寡占状態である特殊性があるにもかかわらず、競争環境への配慮が欠けていたという反省にかんがみ、①公的支援に当たって考慮すべき事項、②事前に関係者の意見を聴取する等の手続をガイドラインとして明らかにしておくことが、支援内容の透明性・予見可能性を確保し、健全な競争環境を確保する上で適切である。

2つ目のパラグラフです。では、盛り込むべき事項・内容は何かといったときに、EU

のガイドラインを参考にしながら検討を行うことが適切である。ただ、その際には、どの程度の制約を設けるかについては、再生の確実性と健全な競争環境確保、双方の観点から検討を行うことが適切である。

その次のパラグラフです。手続については、EUが採用しているような透明性・予見可能性を確保するための制度的な手続を確立することが適当として、具体的に①再建計画策定時における関係者からの事前の意見聴取の機会の設定や再建計画への有識者の意見の反映、②再建期間中のモニタリング、③再建期間中、支援対象企業からの必要な情報の報告が必要ではないかということであります。

(2) 産業横断的な検討でございます。この小委員会においては航空分野についての検討をしたわけでありましたので、日本の航空業界の特殊事情を踏まえると、航空分野にのみ特化したガイドラインを策定することも考えられますが、一方で、企業再生に対する公的支援が競合他社との間の競争環境の問題を発生させるおそれがあることは共通の課題であります。また、EUにおきましても、ガイドラインは全産業共通のガイドラインに一本化されていくことになっております。EUの補償措置に類似する我が国の企業結合審査における問題解消措置についても、全産業共通の手続であります。ということを見ると、航空分野に特化して検討を行ったが、産業横断的な検討を深めることが適切ではないか。

(3) 現在、行われている日本航空に対する監視についてであります。

最初のパラグラフはファクトであります。日本航空については、昨年9月に再上場を行い、公的支援は終了しましたが、国土交通省は、その前の8月の「日本航空の企業再生への対応について」に基づきまして、JALの発表した中期計画の対象期間である2016年度までの間は日本航空の再生の進捗状況について監視を行うこととしております。

7ページ目に行っていただきます。昨年9月で再生期間は終了したわけですが、再生期間終了後の政府による監視は、実は欧米では行われておりません。ただ、EUのように事前に再建計画の内容について関係者の意見を聴取した上で支援内容を定めるという手続がとられなかったことを考慮すれば、JALの中期経営計画の期間中である2016年度まで、政府が健全な競争環境が確保されているかについて日本航空の監視を行っていくことは必要である。

最後、5ポツ、「おわりに」では、航空分野における考え方を明らかにしたと。政府においては、産業横断的な検討を含めガイドラインの具体化に向けた検討を深めることと、日本航空の再生について、所定の期間中、引き続き適切な監視を行うことを期待するという

締めにしております。

この本文の中で「問題解消措置」という形で触れております点だけ、ご説明したいと思います。後ろにあります参考資料の一番最後のページをごらんいただけますでしょうか。これは、「企業結合審査における問題解消措置」ということで、第1回及び第3回におきまして、大橋委員、白石委員からご紹介、ご指摘をいただいたものであります。

独禁法上、一定規模等の条件を満たす企業結合については届出または報告義務を規定しております。公正取引委員会は、届出が行われた企業結合等について審査を行っております。上の囲みはフローチャートでございまして、事前届出（任意）であるパターンがありますが、企業結合計画の届出をしますと、30日以内に問題あり、なしを手段として決める。30日以内に審査に必要な報告等の要請をした場合には、対象企業には報告等の提出をしていただく。それを、今度は90日以内に問題あり、なしという形で判断して、ある場合には事前通知で、最終的には排除措置命令に至るというプロセスがはっきりしております。この間に、上の枠組みの一番下の米印にございますように、企業結合が一定の取引分野において競争を実質的に制限することとなる場合においては、その会社が一定の適切な措置を講じることによって、その問題を解消することができる場合がある。その適切な措置を問題解消措置としております。

下に事例を2つ掲げてございます。最近の例ですと、一昨年、新日鐵と住金が合併した際に、両社が合併することによって無方向性電磁鋼板というもののシェアが55%になります、国内の供給メーカーが3社から2社になりますということで、このままで合併すると実質的に競争を制限することになるため、会社から、事実上、ライバル社をつくるという形で問題解消措置の申出がありました。このような措置がとられているということのご紹介をさせていただきたいと思っております。

いささか長くなりましたが、私からの説明は以上とさせていただきます。ご議論のほう、どうぞよろしく願いいたします。

【竹内委員長】 ご説明ありがとうございました。

これから、残りの時間を使いまして、今回の会議の目標は報告書を明確にして出すというところから、特にこの報告書に関しまして、皆様から自由にご意見、ご質問等をちょうだいしていきたいと思っております。私に挙手か何かでお知らせくださればと思いますけれども、いかがでございましょうか。いかがですか。よろしいですか。

では、山本委員、お願いします。

【山本委員】 基本的な報告書の内容、方向性には賛成です。私は事業再生の観点からになりますけれども、事案の多様性を考えると、ここに書かれているように、やはり事前に実体的な要件を定めておくことは事業再生のフレキシビリティ、柔軟性を害するおそれがあるので、事前に定めておく実体的な内容は、およそ争いがないようなものに限られて、あとは個別の事案における、こういう手続的な枠組みを踏まえた条件を設定していくことにならざるを得ないだろう。ただ、個別の事案においては、どういう条件で公的支援が行われて、どういう形で、どういう枠組みの中で事業再生が行われているのかが事前に確立していることが、事業再生を実効的に進めていく、それによって最終的には公的支援の回収というか、毀損を阻止する意味でも非常に重要なことではないかと思っているところがあります。

以上が一般的なあれですが、あとは細かいところで若干、気がついたところを3点、言わせていただきたいと思います。いずれも6ページの部分でございます。

第2パラグラフの「ガイドラインに盛り込むべき事項・内容については」というところの最後から2行目で、「どの程度の制約を設けるのか等については、再生の確実性と健全な競争環境確保の双方の観点から検討を行う」と。これは全くそのとおりだと思うんですが、検討を行う視点として、もう一つ、やはり再生の必要性が重要なものとしてあるのかなと思いました。公的支援を行うわけなので、再生が必要だということは、文書としては当然、自明の前提になっているのかなと思いますが、比較衡量の材料として、再生の必要性といっても幅があるものですから、その必要性がどの程度、大きなものかによって健全な競争環境の確保の要請とのバランスが決まってくる部分があるような気がします。EUのガイドラインでもそういうようなことになっているのではないかという印象を持ちましたので、その点は明らかにしたほうがいいかなというのが第1点です。

第2点は書きぶりだけの問題で、その下のパラグラフで①から③まで挙がっていますが、②と③は主語がはっきりしていて、「当局が」、「当局の求めによる」と当局が主語になっていることが明らかなんですが、①が主語がはっきりしない感じがします。私の理解では、おそらく事前の意見聴取を行ったり有識者の意見を聞くのは当局が行うことなのかなと思っているのですけれども、そこを明らかにしたほうがいい。それから、この前提として、例えば「再建計画への有識者の意見の反映」といったときに、再建計画を策定するのは、おそらく支援対象企業が主体的に行うことだと思いますので、私の理解では、当局

が有識者の意見等を聞いて、それを支援対象企業に対して再建計画に反映させるように要請というか指示というか、支援の条件としてそういうことをやるという趣旨なのかなと理解しております、普通に読めばそうなるのかもしれませんが、ここも誤解を避けるのに明確化したほうがいいかなと思いました。

最後、第3点は、②と③で、こういう措置をとるのが「再建計画期間中」となっております。これも、ざっくりはそのとおりかなという感じがするんですけども、公的支援の継続と再建計画の期間が、ニアリーイコールではあると思うんですけども、必ずしも一致しない場合があり得るのかなと思っているんです。「再建計画」が何を意味しているかにもよるんですが、仮に更生計画のことだとすると、更生計画期間中に公的資金を弁済して、弁済した後も更生計画が続いている場合も想定できますし、逆に更生計画期間中には公的資金は弁済できずに、更生計画が終わった後に公的資金を返済するケースも想定できそうな感じがしまして、厳密に言えば、こういうモニタリングや情報の報告を求めるのは、やはり公的支援が続いている期間なんじゃないかなという印象を持ちます。つまり、例えば更生計画が終了しても、公的資金がまだ残っているというか、支援が続いているのであれば、やはりモニタリングをすべきだろうと思いますし、逆に公的資金がもう返済されているのに、更生計画が続いているからといってモニタリングをする必要があるのだろうかという気がしますので、厳密に言えば、私は、これは公的支援が継続している間ということなのかなと思います。ただ、そこはニアリーイコールで、そんなに厳密なことを言う必要はないのだということであれば、別にあえて異は唱えませんが、その点を確認したいということです。

ちょっと長くなりましたが、以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

特にご意見、お尋ね等が3点あったかと思っておりますけれども、この点、事務局はいかがでしょうか。

【事務局】 1点目の再生の必要性のところなんです、確かに自明の前提という形で、公的支援をやるのを決めたときには、まずその精査があったという形だと思っております、そこからスタートしていると考えておいた次第であります。

2つ目の点につきましては、①はイメージは当局でありまして、「再建計画への有識者の意見の反映」というのは、まさしく当局を通じてというイメージでございます。そこは明確化したほうがいいような気がします。

3点目の「再建計画期間中」のところは、EUのガイドラインがそのような形になっているので、そこをそのまま引っ張ってきたというイメージであります。私のイメージも、先生がおっしゃるとおり、公的支援が続いている期間というイメージでとらえてそういった表現にしているところになりますので、意味するところは変わらないかなと思っております。

【航空ネットワーク部長】 同趣旨のお答えでございますけれども、今、3点、ご指摘いただいた点、事務局としてはまさにご指摘のとおりかと考えておりますが、もし委員の皆様方、今、ご指摘のようなラインで修正をすることが適切だということであれば、事務局としても、ぜひそのように修正させていただければと思っております。

【竹内委員長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 私も今と同趣旨の話で、必要性のところは、健全な競争環境確保が利用者の利便になるというところを一言、入れていただければと思います。

その話とちょっと絡めて言いますと、実は今回の話は、もともと利用者にとっては最大の利便が運航の継続だったということなのかと整理しています。そういう意味でいくと、今までの大きな政策の流れからは妥当な判断だったと考えてもよいかなと思っております。

【竹内委員長】 一旦、それで切って、まず、それでそちらのほうで答えがあれば。

【航空ネットワーク部長】 今のご指摘の趣旨は、「健全な競争環境の確保」でとめないで、「健全な競争環境の確保を通じた利用者利便の確保の観点」と書き込んではどうかということでしょうか。

【加藤委員】 はい。競争環境確保が利用者利便につながるという観点です。ちょっと後ろが長くなりますけれども、もし可能であれば、「再生の確実性と、利用者の利便につながる健全な競争環境確保の双方の観点から」ということです。長いですか。

【航空ネットワーク部長】 このあたりは、多分、利用者利便の確保という観点と健全な競争環境確保の観点に若干のずれがある場合もあるかもしれないなという感じは持ちますけれども、場合によっては、その両方をポツでつないで書いていくこともあるのかなと思います。まず、頭のほうは「再生の必要性・確実性」のような形で両方を明記させていただいて、「健全な競争環境の確保・利用者利便の向上」という形で、これも中ポツでつないでいく形がいかかかなと思いますけれども、いかがでございましょうか。

【加藤委員】 結構です。

【竹内委員長】 あるいは、非常に冗長になるので、それがいいかどうかはわかりませ

んけれども、例えば、「はじめに」のところで利用者の利便性などで常に考えているんだと最初に宣言して、あとはそのまま進めるという方法もあるのかもしれませんが。その点は、調整が必要かもしれません。

【加藤委員】 それでも結構です。

【航空ネットワーク部長】 わかりました。では、そこは趣旨を踏まえて、最終的に委員長にご相談しながらやらせていただきます。

【加藤委員】 お願いいたします。

【竹内委員長】 山本委員は、今のところはいかがですか。よろしいですか。

【山本委員】 はい。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

では、加藤委員、残りがあるなら。違う話ですよ。ご意見あれば。今の件は終わったということですから、どうぞ。

【加藤委員】 まず一つは、とりまとめありがとうございましたと。これだけさまざまな意見がありまして、さらに強い意見や弱い意見があって、それらをまとめていただいたことに非常に感謝を申し上げます。

もう一つは、多分、今後の反省ということも含めてなんですけれども、この話が今までの航空政策の歴史上の流れの上にあると思うと、おそらく透明性がいろんな意味でなかったんだろうと思います。それが航空市場の特性、顔が見える競争というところから確保されなかったかもしれないのですが、今後、お互いに機会を確保して意見を開帳したうえで再建計画を考えていくということは、透明性を確保する意味で評価しております。

【竹内委員長】 よろしいですか。

では、大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 今日、最終回ということで、第1回目からのいろいろ非常に難しい問題を、報告書は非常に簡潔かつ頭の整理ができる形でまとめていただいて、そのご苦労を多といたします。ありがとうございます。

まず、言外のところも含めて、ちょっとコメントさせていただきたいと思います。大まかに報告書の立て付けは2段階あって、事例の評価、今回の事案に関する評価と、ガイドラインについてです。

後者については、私は特段、申し上げることはなくて、今後、制度的なところも含めて議論をして詰めていかなきゃいけないということだと理解しております。

今回の事案の評価に関してなんですが、3ページ目の3ポツの前に書かれていますように、今回、支援措置を実施するに当たって、その過程で配慮が欠けていたのではないかと、あるいは、第三者から見て明示的にわかる形で配慮が行われたかと問われれば、それは明らかではないということだと思います。ただし、実は、配慮が欠けていたかもしれない支援措置の結果、競争環境が現在、ゆがめられたかどうかと問われると、その部分は今回、評価はしていないのかなと思います。今回、丁寧に議事録も添付していただいておって、ちょっと見直していたんですけども、基本的にこの評価はIfの問題だという表現もありましたが、支援措置が行われていなければ一体何が起こったのかという見合いで、その支援措置の内容を評価しないといけないし、それによって競争環境は著しくゆがめられたのかどうかについては、極めて難しい問題を含んでいるんだというところだと思います。

そうした観点で、報告書に書かれている内容は間違いではないんですけども、そういうところだということを、まず頭に置いて考えてみますと、今の市場環境については評価はしていない。ただ、配慮が欠けていたかもしれないので、今後の措置として、7ページ目で、今後、健全な競争環境が確保されているかについて監視を行っていくんだというところにつながっていくんだと思うんです。

ちょっと振り返って考えてみますと、途中でEUのガイドラインの説明があるんですけども、今回のこの事案に関しては、実はアメリカ型で行われていたという理解なんだと思います。つまり、EU的な制度はなかったわけですし、ある意味、事前に評価はしなかったけれども、我が国がそうであるように、事後的に競争環境がゆがむのであれば、それはそういう形で事後的に取り締まるという形なんだろう。その事後的に取り締まる形は今回、ご説明いただいています、4ページ目にアメリカの事案とありますけれども、基本的にどういう形で行われているかといえば、市場略奪的行為に出れば競争上の問題になり、それに競争当局が事後的に対応する枠組みになっているんだということだと思います。つまり、今回、監視の内容を考えてみると、これはアメリカ型の監視の仕方になるんじゃないか。適正な市場環境の整備の内容なんですけれども、今回の公的支援の形を使って何らかの市場略奪的行為あるいは明らかに常軌を逸した行為があった場合には、きちっとモニタリングをして、場合によったら公取委か何かに通報するという形の監視なんだろうと思っています。

そういう観点からすると、実は先ほどの加藤先生のお話にも私も同意なんですけれども、「健全な競争環境の確保」という言葉が何を意味しているのかについて、実は我々の中で

ちゃんとした委員会の考え方がないんだと思っています。ただ、もし消費者利便の確保が一つ、非常に大きな眼目として考えてもよいのであれば、健全な競争環境の確保はニアリーイコール消費者の利便性の確保だという感じをもう少し強く押し出していったほうがいいのかなど。

何を懸念しているかといいますと、競争環境の確保について、競争法の中で、競争政策というものは「競争を確保するもの」なのか、「競争者を確保するもの」なのか、どちらなんだ、当然、前者だろう、ただ、一步間違えると後者になるという議論が常にあるんですけども、シェアを取った、取り合う、あるいは価格を低くつけた、つけられた、という競争はやはりあるべきで、そこをなくしちゃうのが必ずしも健全な競争環境の確保ではないと思うんです。当然、競争は消費者利便の確保につながるわけですから、そうした企業の自由な競争を縛るような形での確保のされ方は問題があると思うし、そういう意味でいうと、当然、この中で監視の中身は書いていないので、そういうふうに行われていると思いますけれども、競争環境の確保の中に消費者の利便性というものを強く押し出したらいんじゃないかという加藤先生のご意見には、私も賛同するところであります。

長くなりましたけれども、とりあえず以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ただいまのご意見につきまして、いかがでしょうか。

【航空ネットワーク部長】 航空行政として、大変難しい部分の議論だと思っております。大橋先生、加藤先生からご指摘いただいた点、私どもも、まず基本は競争の確保、利用者利便の確保がベースにあるべきであり、そういう監視をさせていただいているわけですが、一方で、アメリカ型で再生をした中で、実は日本の航空産業の現状は必ずしもアメリカ型ではなかったということを振り返ると、現状、私どもは競争環境が直ちにゆがめられているとは認識しないがゆえに、今後、競争環境がゆがめられることがないように監視をしますという立ち位置をとっておりますので、ゆがめられているという認識には立っていないものの、やはりこの再生過程におけるいろいろな打ち手については、現時点から振り返るとどうかという議論はいろいろあると思います。そういう中で、競争者についても、どのような対応が必要かも行政としては同時に考えていかなきゃいけないという非常に難しい立ち位置の中で、私どもはいろんな判断を迫られていくのかなと思っています。基本の考え方は今、両先生がおっしゃったことをベースに置きつつ、ここから先は行政対応の話だとは思いますが、行政対応では、今回の検証の中でどういう対応が

必要かということで、もう少しプラスアルファがあるように思っております。そこを報告書にどう書くかが難しかったものですから、ご指摘いただいた3ページ目では、「配慮に欠けていたことは否定できない」でとめて、競争環境への結果としての影響については言及をあえて避けてしまったところがございます。このあたり、さらにご意見をいただければありがたいと思いますし、さらに書き込むべきだというご指摘があれば、また考えたいと思いますけれども、そのあたり、また引き続きご議論いただければと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほんとうに、突き詰めていくと、競争がゆがむとは何だろうか、競争とは何だろうかという学術的にも非常に厄介な問題になっていきます。これらはこの小委員会で、ほんのわずかな回数で決着をつけることができるようなものでもないでしょうから、今後こういうことを長期的に考えていくのが、多分、学会でも必要でしょうし、今回の議論を受けて行政でもいろいろそれを考えていくという形になっていくんだと思います。そういう意味では、この回数の中では精いっぱい表現だったのかなという気は私もしております。ただ、逆にこれは我々への宿題でもあって、我々が考えなきゃいけないことでもあるのかもしれない。ありがとうございます。

今の点でもよろしいですが、ほかは。では、坂本委員。

【坂本委員】 今回の検討委員会が議論するテーマは、非常に難しい問題だったと思います。企業に対する公的支援がこの経済状況の中で起きてきて、そこに競争政策をどう絡めていくかという問題は、これまで他産業ではあまり起きておらず、航空業界で初めて発生した。これは、報告書にも何度も書いてありますが、大手2社の実質的な寡占状態であったことが背景にあるということだと思います。他産業に先駆けて航空分野でこういう丁寧な議論をした意味は大きいと思います。我々メディアもよく「欧州型を見習え」などと書いてきたんですけども、その実態がどうなっているのか、課題は何かといったことが明確ではなかった。その点も網羅的に調べいただいて、議論に反映されたと思います。そういう面をとらえても、今回の議論の中身、それをまとめた報告書は非常に意義深いものだと思います。事務局にはお礼を申し上げたいと思います。

その上で感想と、さきほど篠原部長が指摘された行政対応について考えを述べたいと思います。

一つは、大橋先生がおっしゃったとおり、競争環境がゆがめられていたかどうかに関する評価は、報告書にはない。委員会の中でも結論が出ていないわけです。というのは、全

日空と日航の業績格差がかなり大きいのは明白ですが、競争環境をゆがめるといって、市場シェアの変動など様々な観点がある。これに一つの結論を出すのはかなり難しい。したがって、そこは言及を避けたといえますか、あえて結論を出さなかった。ただし、「配慮に欠けていた」という文言は、競争環境がゆがめられているかどうかは明確には言えないけれども、考え方がにじんでいるといえますか、判断の方向を示していると私は理解しております。

報告書は、JAL再生の検証と今後の公的支援のあり方という2つのパートに分かれています。JAL再生の評価に関しては、今、申し上げた部分ですけれども、この案で妥当だと思っております。今後の監視をするという点については、監視するのであれば、現状の制度でも可能です。競争環境をゆがめると、独禁当局も事後的にチェックするなど監視はしているわけです。それを、ここであえて2016年まで監視をするということになりますと、これまでとは異なる行政対応を考えていると私は受けとめております。

というのは、なぜ監視するかの論拠として、関係者の意見聴取がなかったということも挙げています。これは非常に大事なポイントです。今後の公的支援のあり方でガイドラインを導入するときに、手続面で考慮すべきことの眼目は関係者に意見聴取をするということだと思います。つまり、JAL再生の検証を受けた監視という行政対応は、今後のガイドライン策定の際の眼目を先取りしていると考えてもいい。監視の内容は言及されておられませんけれども、現在の独禁法的な監視、チェックではないものになる。日本航空が置かれている現状を遡及して全日空との格差を是正することは無理ですから、今後のさまざまな行政対応の中で、監視行為を具体化することが必要です。そこを明確にしなければ、単に監視すると言うだけの文言になってしまうと思います。

もう一点は、産業横断的なところです。冒頭、申し上げたように、今回の問題が発生したのは、航空業界の特性に基づいている。他産業でこうした問題が起き得ると報告書は総括しているわけですけれども、果たしてそうなるだろうか。航空分野におけるガイドラインの必要性は検討委員会でも大筋で共通認識になっている。それを各省庁に横断的にやるといったときに、他産業あるいはそれを所管する省庁がどこまで熟度と情熱を持ってこの問題に取り組むのか。報告書では政府に対して期待するとなっていますけれども、今回、せっかく航空分野をまとめたんですから、国土交通省が主体となってその取り組みを是非リードしていただきたいと思います。つまり、監視に関しましても、産業横断的なことに関しましても、問われるのは実行体制です。報告書をまとめるのはさほど難しいことでは

ありません。報告書をたなざらしにしないように、成果を出していただきたいと思っております。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、ただいまの坂本委員のご意見につきまして、いかがでしょうか。

【航空ネットワーク部長】 ありがとうございます。2点ございました。

1点目、国交省の監視の中身でございます。私ども、昨年8月に航空局としての考え方を上場前に明らかにさせていただいておりますが、そのときの監視の視点と申しますのが2つございます。1つは、日本航空の再生が、我々がしようとした趣旨に沿った再生になっているかどうか、つまり地域の航空ネットワークあるいは国の発展基盤であるネットワークをしっかりと維持発展させるような再生になっているかどうかという観点から監視をする。もう一つは競争環境の話で、不適切な競争環境、競争環境をゆがめていないかという観点からの監視です。この2つの視点から、実は新規投資、路線開設、運賃も含めていろいろな事業展開について、行政権限には限界はあるものの、対話の中でいろいろなことができていくと思っておりますので、しっかりと対話をしながら対応してきております。これは監視という言葉で終わらせるようなものではなく、日常的にしっかりと対応させていただいていると考えております。引き続き、これからもやってまいりたいと思っております。

2点目の政府全体の対応についてでございますが、実はこれは政府全体でも議論が起きてきております。1つは、産業競争力会議におきまして、公的支援によって競争がゆがめられたり新陳代謝の促進が図られなかったりするような視点があるのではないかということで、来月にもまとめられるという成長戦略の中でもこの論点についても一定の考え方を整理する必要があるという問題意識を持っておられまして、私どもも、今回のこの報告書を彼らにもインプットしながら、政府としての流れをつくっていきたいと思っております。

またもう一つ、産業革新機構ですとか、企業再生支援機構が転身いたしました地域経済活性化支援機構など、いろいろな官民ファンドができてきておりますけれども、これらの支援対象をどうするか、またその支援の過程の透明性をどう確保するかについて、これまた官邸の官房副長官のもとでの委員会もできております。そういう形で、政府全体としても、日本航空の問題も一つの契機としながら公的支援のあり方の議論がかなり関心を高めている中でございますので、今回のまとめていただいた報告書をしっかりと重要な材料として、私どもも働きかけをしてまいりたいと思っております。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。多田委員、お願いします。

【多田委員】 手続的なことについて一言、コメントを申し上げたいと思います。この小委員会の結論の方向性は、7ページの5ポツ、「おわりに」にありまして、本報告書が提示している考え方を踏まえて、今後、ガイドラインの具体化を検討してほしいということだと思います。そうした場合、今回の委員会の検討の範囲から超えてしまうのかなとも思いますが、例えばガイドラインをつくるとなりますと、どういう項目を盛り込むのかという実体面に目が行きがちになると思うのですが、ガイドラインをつくった以上は、そのガイドラインがちゃんと実効性を持って適用されなければ、せっかくつくってはみたものの、残念な結果になるのかなと感じています。

それで、我々が参考にしようとしているEUのガイドラインは、よく読んでみますと、代償措置みたいなものを含めて、いろいろとよく考えられているように見える。実際のEUの運用を見てみても、国家補助の規制が実効性を持って動いている。何でそうなっているのかというと、そもそもEUの枠組みが日本とは全然違うということがあります。EUでは、加盟国の政府が出す補助金を欧州委員会が規制することになっていますが、これを日本に持ってくるとなると、6ページでいえば、山本先生のお話で、当局がこれをいろいろと運用するということになるかと思えます。この場合、補助金を出す主体も政府の一部門で、規制する側も政府の一部門だと見ますと、横の関係のような状況になるのかなと思えます。EUの場合であれば、EUの法秩序においては、加盟国はEUの政策に対して協力する義務を負っているということもありますし、補助金については欧州委員会の承認なしに供与すると返還させられるということですから、随分と実効性を持つような仕組みがあることがあるのかなと思えます。これは別の研究会でも検討しているところなのですが、EUの制度を持ってくる際に注意することは、実体規定にある補助金を承認する際にどのような条件を課すのかということとあわせて、日本に持ってくる場合にはどういう仕組みといたしますか、どういう機関がこれを動かすのかといった、実効性を確保するためにはどうするのか、という視点もあつたほうが参考になるのかなというのを1点、感じております。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ただいまご意見ありましたけれども、いかがですか。何かございますか。

【航空ネットワーク部長】 ありがとうございます。私ども、この報告書の素案をつくらせていただくときに、まさにその部分をもう少し具体的に書き込めないかもいろいろ考えてみたんですけども、現時点ではあまり知見も検討も深まりが足りないということで、ここはちょっと言及を避けてしまっております。ただ、今後の政府全体の議論の中で、まさにその仕組み、どういう機関をやって、どういうツールでそれを確保していくかをしっかり議論していきたいと思っております。実際、JALの議論のときには、機構を所管する役所、私ども国交省、あるいは政策金融機関を持つところの関係者が関係大臣会議みたいなものをつくって自主的な連携をとってきたわけですけども、そういう手法がいいのか、さらにもっとかちっとした姿がいいのか、これからの議論が重要かと思っております。ご指摘ありがとうございました。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでございましょうか。では、大橋委員。

【大橋委員】 先ほどの坂本委員のおっしゃられたラインで、ちょっと追加的に申し上げたいことがあるんです。先ほどの監視の話なんですけど、くどいようで、すいません。

今回、「欧米では行われていない」という文言があって、確かにおっしゃるとおりなんですけど、欧米では行われていないんですけど、欧米で、制度は違うんですけども、共通する競争に関する考え方があって、それは何かというと、一旦、再生が確定したら、それ以降は競争させるというのは両方とも同じなんです。EUの目指しているところは、問題解消措置を、めりはりをつけて一発で終えて、あとはぐずぐずやらない。ここのコミットメントが報告書の文言だと消えちゃっているのを私は若干、懸念していて、競争の評価はなかなか難しいにしても、それを是正するための適切な監視とは何なんだということが実はちょっと見えてこない。そこが過剰な監視になってはいけないし、最終的に利用者の不利益に返ってくる。当然、利用者に戻ってくるということは、健全な競争ですから、業として健全に発展していく中で利用者が利便性を受けるという姿がやっぱり望ましい姿であって、そうした流れを後押しする形での監視が望ましい。この文言からはそれがちょっと見えにくいなと思って、坂本委員のご指摘の流れで改めてコメントをさせていただいた次第です。

【加藤委員】 僕もいいですか、同じところ。

【竹内委員長】 それに関連して。はい、どうぞ。

【加藤委員】 僕も、形容動詞や形容詞が非常に気になっておりまして、「適切な」というところと、6ページの8行目の「不要な新規投資」というのが気になっております。

それで、確認のための質問でもあるのですが、基本的に航空行政は、航空企業を普通の産業と扱おうという大きな流れで来た。その流れにあると私は理解しているので、今回の件によってその流れを変えることはないのかを、まず大枠で確認したい。これが1点です。

もう一つは今の形容詞のところ、何か追加的なコメントがあれば、ここで言うだけで、皆さんの不安が減るんだと思うんです。形容詞で書いてあると、非常に不安に思いますから、局の追加的なコメントがありましたら、お願いしたいと思っております。

【竹内委員長】 今、お二方からありましたけれども、どうでしょうか。

【航空ネットワーク部長】 そのあたりが私どもも一番大切な部分だと実は思っています。行政分野としては、いろいろな方向からご指摘をいただいているわけで、非常に厳しい判断の中でこの報告書もいろいろ書かせていただいているわけですが、その中で、まず大橋先生にご指摘いただいた一発で終わらせるという流れの意味では、あまり目立たないんですけれども、実は私ども、7ページの当該部分では、「おわりに」の前の二、三行で「日本航空の更生計画期間終了後も上記の中期経営計画の期間中」とあえて書いています。これは期間中に限ってというつもりで書いてまして、一定の手続が行われなかったので、プラスアルファでやるけれども、あくまでもこれは期間を限ってやるんだよということをしかりと出していきたいと思っているというのが1点です。

加藤先生のご指摘は、その期間中のやる何が何か、あるいはもっと基本的に、航空行政はどういう方向を目指しているのかということだと思んですが、そこはもう行政の流れをごらんいただければおわかりのとおりで、まさにいろいろな権益を特許という形でお配りしていた時代から、健全な競争をしながら、むしろ事業者の自由な判断の中で、なるべく利用者利便に資するようなサービスを展開していただくという方向へ転換してきているわけですから、今回もそのような流れの中で、あまりにも不用意な競争をやってしまう結果になる不要な投資ですとか不適切な営業施策みたいなものをしっかりと監視していこうということであって、航空事業者の基本的な事業の基本方針に障るようなところに手を入れていくことは避けていくべきだろうと考えております。

【竹内委員長】 ありがとうございます。よろしゅうございますかね。

ほかにはいかがですか。では、白石委員。

【白石委員】 白石です。ありがとうございます。

最初の山本委員のご指摘の必要性というところは、私も賛成です。事務局がおっしゃるとおり、必要性があることは自明なのですが、それを前提とした上で、私が理解す

るところでは、多分、山本委員のご趣旨は、必要性が単にあるという場合と、必要性が大きい、あるいは大変大きいというのに合わせて、比較衡量の中で競争への影響をここまで甘受すべきだ、あるいは補償措置の大きさとしてこの程度まで必要だということをカウントするときの材料として必要性の大きさをお考えなのだろうと思いますので、そういうことを考慮するためのきっかけとして、「必要性」という言葉を入れたほうがよいのではないかと考えました。多分、6ページのこの部分は検討の際の基本方針になると思いますので、この文言も入れたほうがよいのではないかと考えました。ありがとうございます。

【竹内委員長】 ということでしたが、大丈夫ですか。

【航空ネットワーク部長】 大小という観点は重要だと思いますので、「必要性」という言葉をここに明記させていただきたいと思います。

【竹内委員長】 これからガイドラインがどのようになるかはわからないんですけども、何かそういう事案、案件が出てきたときには、おそらく必要性について明確に記述することは必要になってくる。それに基づいて、またこういう話ができるんだと思います。ありがとうございます。

ほかにはいかがでございますか。

では、今、特にないようでしたら、私から、感想のような話になるかもしれませんが、一言、申し上げたいと思います。

今回のこの報告書、内容については、皆さんのおかげで非常にいいものができて、ほんとうにありがたいと思っています。しかしこれで終わりということではなくて、これが出発点だということですね。これで取りまとめておしまいになりましたではなくて、これが今から始まるものなんだということです。今、皆さんにいろいろご意見をちょうだいした中にもさまざまなものがありました。例えば競争をゆがめるとはどういうことなのか、もっと具体的に言うと、新規路線を開設する、しない、あるいは運賃をどうこうするというような議論を、細かくやれば切りがない。ただ、そういうことについての議論は、今回の小委員会では当然、できる余裕もないし、時間もないし、回数も少ないし、詳細なデータもありませんでした。そうした中で我々として精いっぱいできることは、そういうことを今後、議論していくための整理ができたという点が、1つ、大きな意義だと思っています。ですから、ここでの議論を活かして、おそらく今後、産業横断的であれ何であれ、長期的にこの問題を考えて行くことになります。今回は、議論のきっかけとしてJALの問題があったわけですが、この報告書があったからといって、元に戻って、だからJAL

はどうかすべき、あるいはANAがどうかすべきというような矮小化した議論になってはいけなくて、もっと幅広といいますか、前向きといいますか、長期的といいますか、そういう今後のより一層よい公的支援のあり方の枠組みのための議論の整理として今回の議論を活かすというスタンスで、この報告書を使うべきであると私は理解していますし、そのために行政としてもいろいろ対応していただきたい、という気がいたしております。

私が今、いろんなことをしゃべった間に何らかお気づきの点があれば今ご発言いただいてもよろしいですが。あえてということはございませんけれども、何か言い残されたことはございませんか。これが一応、最後ですから、遺言としてあれば。よろしゅうございますかね。

では、まだお時間は残されていますけれども、特にご意見が出ないようでしたら、あえて長くやる必要もないと思います。皆さんにいろいろご意見をいただいて、少し文言の修正が要るかなという点はあったかと思えますけれども、全面的にここが違っていますとか、この段落は全て書きかえが必要ですよというようなご意見はなかったと思います。ですから、細かな点については少し事務局とも相談させていただいて、私にご一任いただければありがたいと思います。皆さんのご意見は、なかなか書き込みにくいところもあるでしょうが、議事録にはちゃんと残りますから、議事録の中でそれは明確にしておいて、そちらできちんと参照できるようにしておくことはもちろんいたしますけれども、基本的には、そういう細かい字句修正は私のほうに任せていただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございます。では、一応これは最終の確認ではありますけれども、そういう前提のもとにおいて、この素案を小委員会としての報告書として発表するというところでよろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございました。

では、これにて本日の議事は終了となります。進行を事務局にお返しいたします。

【事務局】 委員の皆様方におかれましては、本日も活発にご議論いただきましてありがとうございます。今日を含めまして4回にわたりまして、非常に専門的、そして非常に高度なご議論をいただいたと思っております。事務局としましては、航空の分野でこういう検討というのはなかなかできない部分でありまして、そういった意味で専門的な見地からご議論いただきましたこと、心から感謝申し上げる次第でございます。

本日の議事概要につきましては、皆様のご了解を得ました後に、後日、国交省のホーム

ページにおきまして掲載させていただきますので、何とぞよろしくお願いいたします。

この後、直ちに委員長と先ほどご指摘いただいた文言を修正させていただいて完成させていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、最後になりますけれども、航空局長の田村より御礼のご挨拶を申し上げたいと思っております。田村局長、よろしくお願いいたします。

【航空局長】 昨年の11月から4回にわたりまして、大変活発にご議論いただきまして、ありがとうございました。本来ならば平成24年度中にこれを取りまとめるはずでしたがございましたけれども、諸般の事情によりまして今日になってしまいましたけれども、おかげさまで大変いい報告書をまとめていただいたと考えております。

この問題につきましては、私どもにとりまして非常に難しいテーマでございまして、行政として私どもが実際にかかわった政策といいますか、実際に行った措置を検証するというだけでもございますし、しかも、やったことが完結しておれば、それはそれでまた事後の検証としてやりやすいわけでございますけれども、ある意味、行った措置の結果は引き続きオンゴーイングで動いているということでもございます。そういう意味では、先ほどもちょっと幾つかご指摘もいただき、こちらからもお答え申し上げたところで、若干クリアカットに表現ができない部分もあったりもしたわけでございますけれども、そういう限界の中で精いっぱい、私どもも先生方のおかげでいろいろ勉強させていただきました。それから、先ほどまさに委員長がおっしゃいましたように、これが出発点でございまして、今後、政府全体で公的支援にかかわるガイドラインといいますかルールづくりが進められていくことになろうかと思っておりますが、その際に私どもに必要な考え方が整理できていると思っておりますので、この成果はそちらに生かすように、私どもも主体的にかかわってまいりたいと考えております。

改めまして、先生方の活発なご議論、ご協力に感謝申し上げます、私のご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【事務局】 以上をもちまして、この小委員会を閉会させていただきたいと思っております。長きにわたりまして、まことにありがとうございました。

— 了 —