

総 務 企 画 委 員 会 記 録
＜ 第 1 号 ＞

平成21年第6回沖縄県議会（11月定例会）閉会中

平成22年2月3日（水曜日）

沖 縄 県 議 会

総務企画委員会記録<第1号>

開会の日時

年月日 平成22年2月3日 水曜日
開 会 午後1時31分
散 会 午後2時17分

場 所

第4委員会室

議 題

- 1 交通運輸及び通信について（JAL、JTA及びRACの航空路線確保等について）

出 席 委 員

委 員 長	當 間 盛 夫 君
委 員	島 袋 大 君
委 員	吉 元 義 彦 君
委 員	照 屋 守 之 君
委 員	浦 崎 唯 昭 君
委 員	崎 山 嗣 幸 君
委 員	新 里 米 吉 君
委 員	前 田 政 明 君
委 員	金 城 勉 君
委 員	糸 洲 朝 則 君
委 員	新 垣 清 涼 君
委 員	玉 城 義 和 君

委員外議員 なし

欠席委員

山内末子さん

説明のため出席した者の職・氏名

企画部長 川上好久君

○當間盛夫委員長 ただいまから、総務企画委員会を開会いたします。

本委員会所管事務調査事項交通運輸及び通信についてに係る J A L、J T A 及び R A C の航空路線確保等についてを議題といたします。

本日の説明員として企画部長の出席を求めています。

まず初めに、J A L、J T A 及び R A C の航空路線確保等について審査を行います。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

川上好久企画部長。

○川上好久企画部長 株式会社日本航空の再建に係る沖縄関係路線及び日本トランスオーシャン航空株式会社（以下 J T A）、琉球エアークომピューター株式会社（以下 R A C）への影響について、御説明いたします。

お手元の資料 1 ページをごらんください。

これまでの経緯等を記しております。

平成22年1月19日、株式会社日本航空が会社更生法の適用を申請し、株式会社企業再生支援機構が支援を決定いたしました。

政府においても、同日、株式会社日本航空が再生を果たすまでの間、十分な資金を確保するなど、必要な支援を行うとの声明を発表しております。

今後は、ことし7月に再生計画案を裁判所に提出し、8月に認可、9月に再生計画に定めた減資を実施し、株式会社企業再生支援機構に対する第三者割当

増資を行う予定であります。

資料の2ページをお開きください。

下段に、事業再生計画骨子を9項目記しております。その2にあります子会社の売却等による削減につきましては、運航事業に特化していくため、運航と関連の低い事業について整理を行っていく方針であり、J T A、R A Cの株式売却等について、検討されていないとの説明を受けております。

このほか、沖縄関係路線への影響については、現段階において、先に廃止の発表のあった北九州・神戸路線の廃止以外に、沖縄関係路線の撤退は検討されていないとのことであります。

また、株式会社日本航空において、沖縄は重要な拠点であると考えられており、沖縄地区で同社のハンドリング業務等を請け負っているJ T Aは、J A Lグループの中で重要な役割を担っているとのことであります。

次に、J T Aの概要について、御説明いたします。

3ページをお開きください。

J T Aは、昭和42年に南西航空株式会社として、株式会社日本航空51%、地元提携企業49%の合弁会社として発足いたしました。

現在、沖縄県内5路線、県外13路線の計18路線を就航する文字どおり沖縄の翼であり、年間約280万人の方々に利用されています。

続いて、4ページをお開きください。

J T Aの株主等の推移となっております。

沖縄県は、昭和51年の増資の際に、初めて、株式比率12.9% (9912万5千円)の出資を行い、それ以降、その比率を維持しております。これまで3度の出資を行い、出資総額は9億7206万円となっております。

株式の大きな動きとしては、平成18年の那覇空港ターミナル株式会社解散時に株式会社日本航空が同社保有のJ T A株 (17%) を引き受けたことがあり、現在、筆頭株主である株式会社日本航空の出資比率は、70.1%となっております。

次に、R A Cの概要について、御説明いたします。

5ページをお開きください。

R A Cは、昭和60年に座間味村や地元関連企業等の共同出資により設立されました。現在、那覇-奄美、与論の本土2路線、県内離島を結ぶ9路線の計11路線を就航する沖縄圏域の地域航空として、年間約27万人の方々に利用されています。

沖縄県は、平成3年の増資の際に2000万円の出資をし、出資比率は5.1%となっております。筆頭株主はJ T Aであり出資比率は74.5%となっております。

RACの株主等の推移につきましては、6ページのRAC株主及び株式数推移を後ほどごらんください。

最後に、JTA及びRACと株式会社日本航空グループとの関係について、御説明いたします。

JTAは、株式会社日本航空及びそのグループと株式の関係のみならず、営業や整備・運航関係、財務システム等、多岐にわたり連携し業務を行っております。

RACについても、同様に、JTAを介して株式会社日本航空及びそのグループと多岐にわたり連携し、業務を行っております。

現在のJTA及びRACの運航は、株式会社日本航空グループの運航ノウハウやシステムを活用して行われており、単独での運航は困難であります。

沖縄県としましては、株式会社日本航空と株式会社企業再生支援機構が策定する企業再生計画が、県民の不利益となることのないよう、今後の動向を注視し、対応を検討してまいります。

以上で説明を終わります。

○當間盛夫委員長 企画部長の説明は終わりました。

これよりJAL、JTA及びRACの航空路線確保等について質疑を行います。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行い、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

質疑はありませんか。

前田政明委員。

○前田政明委員 これは大変大事なことですが、今沖縄県のお話では、今の沖縄のJTAとかRACの航路そのものは非常に経営的にもよいということで、存続という認識でいいのですか。

○川上好久企画部長 JTAとRACの経営状況そのものは、RACは若干累積赤字はありますが、今のところ経営状況そのものが極端に悪いという状況ではないという認識をしています。

問題は親会社であるJALの経営再建というものが、今後どういう影響があるかという、そこが非常に大きな問題になっているかと思うのですけれども、このことに関しましては、1月19日にJALが会社更生法の申し立てを行っておりまして、その際にJAL沖縄支店長とJTAの役員が沖縄県に説明にまい

りました。その際に県として懸念している沖縄の翼が守れるかどうかということについて説明を受けたわけですが、今回まず1点目は当初話があった株式の放出とか、そういうものはないということと、もう一つはJALの再建に当たって沖縄路線というものが減便とか、そういう影響を受ける可能性があるかということについては、沖縄というものは本来拠点であると、収益の柱としてという意味だと思いますけど、そういう意味合いにおいては減便になるとか影響があるということはないと考えているという説明を受けております。

○前田政明委員 株式会社企業再生支援機構の法的処理の流れの中では、今言っている形の処理というのは可能というのか、全体的な債権処理の中で、全体的に見て、これまでのものの株式の問題とかいろいろ出ていますよね。JALの上場の問題とか含めて、全体的な流れから見て、今沖縄県としては、今言われてきたことに対しては、どういう形で対応しようとしているのですか。

○川上好久企画部長 今の段階では、説明を受けている段階で、会社更生法の適用申請をして、この会社更生計画というものが、今後7月ごろに出るという話になっています。その中で具体的な方向が示されてくるだろうと今認識をしております。現状では沖縄県としても、それ以上の情報を持っている段階ではございません。

○前田政明委員 いずれにしろ離島圏としては、この足はなくてはいけないわけで、唯一の公共、ほとんど海といっても今は空ですよ。そういう面では沖縄県と私たち沖縄県議会ですか、それが今明確な意志表示をして株式会社企業再生支援機構の処理などが全体的に決まる前に、もっと何らかの形での積極的な意志、存続のかかわりを示していかないといけないということですか。

要するに、株式会社企業再生支援機構も含めて法的処理が全体的に行われる前に、今の県なり、私たち県議会としての県民の足を守れという形の明確な、公共的な国民の交通権といいますか、移動の自由とか、そういうものを含めた基本的な権利としてもしっかりと訴えていくことが重要ですよ。そういう面では県としてもそうだけど、我々もそうだけど、県としてもっと何か踏み込んだ形で、今の確保にかかわる行動なり、また知事が、知事が行ったのでしょうか、そういう株式会社企業再生支援機構ですか、その他含めて今の存続にかかわるような行動日程とか、そういうのは改めてどうなっているのでしょうか。

○川上好久企画部長 1月19日に会社更生法の適用を申請する際に関係者から

企画部のほうに説明がございました。それから、その後知事のほうにも J T A の社長のほうからその状況について説明がございました。沖縄県としては今後再生計画に当たって、沖縄関係路線への影響がないような形でやってもらいたいと伝えております。

○前田政明委員　そういう重要な時期に沖縄県議会もありますけれども、それまでに何らかの形で、上京をしたりとか、そういう日程は入ってないですか。

○川上好久企画部長　今のところそういう具体的な日程の予定はしていません。ただ J A L も 1 月 19 日に会社更正法の適用を申請をしたばかりでありまして、その状況を注視してまいりたいと考えています。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。
照屋守之委員。

○照屋守之委員　株式会社日本航空の債務ですが、マスコミ等々で 2 兆 3 千億円ですか、そういうふうに報道されておりますけれども、これは本体のものなのかグループ全体のものなのか、その辺の内訳の把握はしていますか。

○川上好久企画部長　グループ全体のものとして承知しております。

○照屋守之委員　この再建計画の骨子の中で約 3 分の 1 に当たる 1 万 5700 人の人員削減とありますよね。当面は J A L 一株式会社日本航空と関連会社も含めての再生に力を入れて、政府もてこ入れをしてやっていくことになるわけですが、そうなっていくと、おのずと一般的に考えていくと、その関連である我が沖縄県の J T A と R A C も含めて、人員削減とかいろんなものに影響してくるのかなという懸念もあって心配しているわけですが、ここに従業員が 825 名と R A C が 300 何名くらいですかね。これは県内の J T A と R A C の関連会社も含めた従業員というのは、大体どのくらいいるのですか。

○當間盛夫委員長　休憩いたします。

(休憩中に、川上企画部長から質疑内容の確認がされた。)

○當間盛夫委員長　再開いたします。

川上好久企画部長。

○川上好久企画部長 今、資料の3ページにある日本トランスオーシャン航空株式会社の従業員の状況、825人という数字だけを今掌握しております。

この関連でチケットの販売とか、関連するところもいろいろあろうかと思いますが、そこまでの従業員数は把握しておりません。

○照屋守之委員 恐らく2倍、3倍くらいの雇用への影響が出てくると思いますよ。同時にJALというのは、今、沖縄でそういう形でJTAに出資をし、またJTAはRACに出資をしということで、それぞれが非常に経営の相互の依存関係がありますよね。

これは日本全国的にも、それぞれの地域の、地方の航空会社とか、やはりそういうものもあるのですか。今沖縄で、離島圏でそういう状況があって、株式会社日本航空と提携をしていますよね。他都道府県においても別の、地元の航空会社みたいなものとの連携というのはあるのですか。それは把握していますか。

○川上好久企画部長 今我々が承知している情報の中では、北海道で就航している地域航空会社の株式を持っているとかという話はあるわけですが、JTAみたいに75%も持っているとか、そういう大きな株式を所有しているところはほかにはないということを知っています。

○照屋守之委員 せんだって、JTAの幹部が知事とお会いしたという話を聞きましたけれども、JTAとしては今の株式会社日本航空を再生をすることにももちろん力を入れてほしいという思いはあると思いますけれども、それに伴って引き続き株式会社日本航空を再生をさせて、このJTAもグループの中で、これまで同様地域の翼としてやっていきたいのか、あるいはこの機会にJTA独自で、沖縄だったら沖縄単独で、こういう経営をしていきたいというふうな、その辺も意見交換とかもありましたか。それはないですか。

○川上好久企画部長 JTAがJALから離れてやるという話はございませんでした。JALの再建計画の中で一緒に頑張っていくという趣旨の話があったかと思います。

○照屋守之委員 ということは、今のJTAもRACも株式会社日本航空と、

いろんな資本もさることながら、人材派遣や機材、トータルの経営ノウハウも含めて株式会社日本航空に依存をしてやってきて、それを一緒に再建をしていて自分たちも頑張っていくということだろうと思うのですね。私もそれが妥当だろうという思いがあるわけですが、今業績の話がありましたけれども、このJ T AもR A Cも今現在ですよ、新型インフルエンザの問題とか日本全体の景気の問題もあって、沖縄の観光入域客も少し減っておりますよね。そうすると、当然それぞれの会社経営に与える影響というのは少なからずあると思うのですよ。経営状況はどうですか。

○川上好久企画部長 J T Aについては資料の3ページ、それからR A Cについては5ページのほうにございますが、まず3ページのJ T Aの、下のほうに営業成績、財産状況がついてございます。

平成20年4月から平成21年3月までの期つきましては、当期損益は赤字だという形になっています。しかしながら累積の赤字ではないという状況です。

一方、5ページの琉球エアークommuter株式会社のほうですけれども、そこは当期損益は2期連続で黒字であるということであるけれども、その累積赤字を抱えているという状況にあります。

それから、平成21年度は観光客も沖縄県内はかなり、一定程度減少してきているわけですが、その影響は出ているという話は聞いております。

○照屋守之委員 この事業再生計画骨子の2番目に売却、統合、清算という、株式会社日本航空の今本体の再生がこれから進められていくということになると思いますけれども、それを進めていく中で、今はそれぞれのJ T AとかR A Cも含めて余り手をつけないということだと思えるのですけれども、そうやっていった場合に関連企業に株式会社日本航空が出資をしている、J T Aに70%の出資をして経営のほぼ実権を握っているという状態ですよ。R A Cは今度はJ T Aが75%持っているわけでしょう。そうすると、その辺に2番目の統合とか、いろんな売却とかということも含めて、将来的にそういう危険性もあるのかという危惧をしているのですけれども、この辺はどう見えていますか。

○川上好久企画部長 将来のことについては、なかなか予見できない部分があるわけですが、ただ今日的にJ A Lがこのような国を挙げての支援態勢をやらなければいけない状況まで至っているという状況を踏まえると、いろんなことがあり得る可能性もあると理解をしています。

沖縄県としては県民の翼として、やはりJ T A、R A C、あるいはまた本土

路線としてのJALの沖縄路線というのは、しっかり確保をしていかなければならないわけで、その辺の推移をしっかりと見て、適切な対応を考えていきたいと思えます。

○照屋守之委員 JTAもRACも今の株式会社日本航空の再生なしでは、恐らく今後の経営も非常に難しいと思うのですね。それで、もちろん国もそういう形でJALの再生に国を挙げて、国の威信をかけて再生をしていくということに力を入れると思うのですけれど、そうなってきますと、我が沖縄県としてもJTAを抱えRACを抱えということがある現状では、やはり何らかの形で株式会社日本航空を再生させるためのいろんな支援というのか、そういうものも考えてもいいと思うのですけれども、その辺はまだ考えていませんか、どう思ってますか。地方自治体では難しいのですか。

○川上好久企画部長 JALの再生に沖縄県としてどういう支援ができるかという、ちょっと規模が大きすぎて、どのような形でできるかということは、すぐには申し上げられる内容のものではないような気がいたします。

ただ県としては、これは国及び株式会社企業再生支援機構、それからまた裁判所に会社更正手続の申し立てもやっているという状況も見ながら、全体の大枠の中で、動きを見ながら必要な対応を考えて打っていくという、そういうことになろうかと思えます。

○照屋守之委員 地方自治体の財政的なものも含めて、なかなか目に見えるような支援は不可能ですね。ぜひ知事を先頭に内閣総理大臣あるいは国土交通大臣とか、株式会社企業再生支援機構とかに直接会う機会があれば、ぜひこれまでのJALが果たしてきた役割等々も含めて、本県の今の航空事情も含めた形で、積極的に後押しをしていくという態勢は必要であろうと思うのですよ。だから、ぜひその辺はお願いします。

同時にこういうことになっていくと、それぞれの独自の経営だからJTAはJTAで何とかなるのではないの、RACはRACで何とか地元でという形というものも考えられるわけですけど、今の日本の航空業界あるいは世界の航空業界を見ていると、なかなかそういう地方の飛行機会社が単独で経営として維持できるというのは不可能に近いのではないかと、私はそういう考えを持っているのですよ。だからここを沖縄県も県民も含めて株式会社日本航空の再生をお互いが後押しができるような、そういう仕組みをつくって、JTAの存続もRACの存続も、あるいは従業員の雇用いろんなものを積極的に守っていく

ということをしないと難しいのではないかと思うのですね。それを簡単に単独で県民の力でどうのこうのというのは非常に厳しいですよ。この70%の株を、県も少し持っているわけですが、これを我々が引き取って独自の県民の翼としてやっていくということは到底難しいと思うのですよ。この辺は県はどのようなふうに考えていますか。

○川上好久企画部長 J T AもR A Cも親会社であるJ A Lの再建の動向に非常に影響を受けるということにおいては、J A Lの再建がJ T A、R A Cにも影響を与える可能性がある、これは否定できないと思います。

一方J A Lの再建については、これは先ほど申し上げましたように国家的な課題として、今、対応がなされていると。沖縄県としてどういうことができるかというのは、観光客の誘客とかそういう形での支援はあろうかと思われまますが、そういうJ A L全体の支援態勢というのは、やはり1県ではなかなか厳しいものがあるかと思っています。

J T AとR A Cについて、これは県独自でやるかということは、そこまで検討したことはないわけですが、ただ単に経営だけの問題ではなくて、現行のJ T A、R A CというのはJ A Lグループの中で、さまざまな業務の連携をしているわけです。運行管理システムとか営業、整備の関係とか、それは単独でJ T AやR A Cなりができるという状況には今はないだろうと思います。そういう意味では、その部分のさまざまな課題もあろうかと考えております。

○照屋守之委員 とにかく今の株式会社日本航空を株式会社企業再生支援機構のもとで、あるいはJ A Lも新しい社長と会長が就任をして、総力を挙げて再建に向けて取り組みをしていくことになって、必ず恐らく再生はいたしますよ。再生しますけれども、その後に我々のJ T A、R A Cを含めて、これは平行するかもしれませんが、平行するかもしれませんが、非常に厳しい局面になったりということもあわせて考えないといけません。

ですから沖縄県も我々もしっかりそれを注視しながら、できるだけ県民の翼として現状のまま存続できるような、そういうことを今後とも一緒に考えていきましょう。よろしくお願いします。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○當間盛夫委員長 質疑なしと認めます。

よって、JAL、JTA及びRACの航空路線確保等についての質疑を終結いたします。

執行部の皆さん、大変御苦労さまでした。

どうぞ御退席ください。

休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

先ほど、審査したJAL、JTA及びRACの航空路線確保等について議員提出議案として、意見書及び決議を提出するかどうかについて休憩中に御協議をお願いいたします

休憩いたします。

(休憩中に、意見書及び決議の提出及び文案調整について協議を行った結果、意見書及び決議を提出すること、文案、提出者及び提出方法については案のとおりとすることで意見の一致を見た。)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

議員提出議案としてのJAL、JTA及びRACの航空路線確保等に関する意見書及び同決議の提出については、休憩中に御協議いたしましたとおりに決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○當間盛夫委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本日の日程は、終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員 長 當 間 盛 夫