



2009年11月11日(第8号)

JAL再建は何を目指す？

日本航空の再建を巡って、新政権が揺れている。就任後強いリーダーシップを発揮し注目を集めている前原国土交通大臣にとっても、当面の最大課題はこのJAL問題になってきた。これまで、タスクフォースの結成や、支援機構への依存など、すでに多くの変遷がある。さらに近時は、年金の強制減額を行なう新法の議論が出るなど、事態は流動的だ。ここで重要なのは、JALの再建と一言で言っても、いったいどのような成果を目指すべきなのかという基本点だ。新政権の政策能力を見る試金石として、こうした基本点を明確にしておきたい。

航空産業は、世界の中でも最も激しい競争を展開している業種だ。その背景には、市場そのものは拡大傾向が続く有力産業である、との認識がある。有望だからこそ競争するのである。とりわけアジアの航空市場は、中国・インドなどの高い成長にも支えられ、世界の中でも最も有望な市場と見られている。しかし、アメリカや欧州の事例にも見られるように、一つの地域で生き残る巨大な国際航空企業、いわゆるメガキャリアは、せいぜい3社程度と考えられる。そうすると、まず中国・香港を拠点とする企業、シンガポールなど東南アジア拠点の企業、そして日本・韓国を含む北東アジア拠点の企業というかたちで、将来の産業地図が描かれるだろう。日本の航空産業にとってもっとも重要なのは、アジアで3社という厳しい競争に生き残る企業が出現するよう、必要な措置をとることである。JALの再建も、こうした視点を背景にして、戦略的に行なわれる必要が

ある。

このような視点に立つと、ここまで悪化したJALという企業を、政府が融資保証したり、強力で再建を主導したりするのは、決して戦略的では無いことが明らかである。日本のメガキャリアを真面目に議論するなら、日本の選択肢はANAをコアにしつつ、JALの路線やノウハウのうち健全な部分をこれに参加させること以外にはありえない。つまり、JALをいまのままで単純に再建させることに、ほとんど意味はないということになる。

もちろん政策には、本来の主目的のほかに、いくつもの制約条件が伴う。例えば、極端な例として急に信用不安が広がり、航空サービスが提供できなくなるような混乱は避けなければならない。一気に失業者が多数発生するような混乱を、避けなければならない。しかしだからといって、現状の企業形態のままこれを「再建」というのは、筋が通らない。仮に政府が強制介入して、JALをピカピカの健全企業にしたなら、これまで自力で頑張ってきた他の航空会社に対して極端な不公平が生じてしまう。そして何より、今後の世界競争を生きぬくようなメガキャリアを日本に作るという、航空行政の最大の目的を果たせなくなってしまう。

JALの問題は、金融再生の末期のダイエー問題と類似している。自己の責任で悪化した一企業を、政府(当時は経済産業省)がまるがかえで保護しようとして、ますます実態を悪化させた。すでにJALには、十分すぎる政府の保護が与えられてきた。政府

本レポートは、投資判断の参考となる情報の提供を目的としたものであり、投資勧誘を目的として提供するものではありません。投資方針や時期選択等の最終決定はご自身で判断されますようお願いいたします。また、本レポートに記載された意見や予測等は、今後予告なしに変更されることがございます。なお、本レポートにより利用者の皆様に生じたいかなる損害についても、株式会社外為どっとコム総合研究所ならびに株式会社外為どっとコムは一切の責任を負いかねますことをご了承願います。Copyright©2009 Gaitame.com Research Institute Ltd. All Rights Reserved. www.gaitamesk.com



2009年11月11日(第8号)

が、航空サービスの混乱、失業の抑制という制約条件にのみ捉えられて、メガキャリアを育成するという本来の目標を見失わないか…。

新政権の力量を見極める重要な試金石である。

本レポートは、投資判断の参考となる情報の提供を目的としたものであり、投資勧誘を目的として提供するものではありません。投資方針や時期選択等の最終決定はご自身で判断されますようお願いいたします。また、本レポートに記載された意見や予測等は、今後予告なしに変更されることがございます。なお、本レポートにより利用者の皆様に生じたいかなる損害についても、株式会社外為どっとコム総合研究所ならびに株式会社外為どっとコムは一切の責任を負いかねますことをご了承願います。Copyright©2009 Gaitame.com Research Institute Ltd. All Rights Reserved. www.gaitamesk.com