

全日空の経営多角化とその資金供給

——航空規制下を中心として——

鶴田雅昭

Investment and financing by All Nippon Airways

Masaaki TSURUTA

要旨：国際的な航空規制緩和の進展によって、航空会社間あるいはその集合組織であるアライアンス間の競争が激しくなるなかで、全日空は多角化を目的として設立した関連会社を含め、数年間にわたるリストラを敢行し、今日のANAホールディングを中心とする新たな企業グループの基礎を形成した。その中では同社が多角化を目的として、1970年代後半以降設立、あるいは出資した関連会社の統廃合も数多く見られた。そこで本稿では全日空が何時、どのような事業に対して出資し、関連会社を設立したか。および、これら関連会社の事業展開に対して何時、どの程度の資金を供給したかを考察し、明らかにした。

キーワード：全日空の経営、航空会社の経営多角化、航空会社の投資

はじめに

日本の航空産業に対する本格的な規制は、昭和45年の運輸大臣示達と47年のその実施に始まる。それ故、この規制下時代は一般的に「45・47体制」と呼ばれている。そこでの規制は、新規事業参入や路線運航に関する免許制、運賃の変更に関する許認可制のほか、公益事業に課せられた原価主義の適用による営業利益の制約などであった。従来との違いは、航空会社について主要3社体制が確立し、各社の事業範囲が45年の運輸大臣示達において明確にされていたところにある。しかし、この「45・47体制」は、昭和50年代中頃の日本貨物航空就航を目的とする日米航空協定暫定合意によって崩壊し、日本の航空産業が規制時代から規制緩和の時代に移行した。その象徴が日本航空の民営化である。

航空規制緩和はその初期に於いて、航空各社に対する事業範囲が撤廃され、次いで運賃も許認可制から届け出制へと変更された。その目的は3社間の競争促進による航空運賃の低下にあった。規制緩和初期に導入された幅運賃制度もその一貫と云えよう。しかし、主要3社体制という産業構造や航空会社に対する原価主義の適用ははまだ手つかずの状態であったため、監督庁の運輸省（現、国土交通省）が目的とした航空運賃の低下は、その成果が得られずにいた。そのためか、規制緩和初期には赤字路線からの撤退や、旅客需要の少ない路線での航空運賃の大幅な上げが数多く見られた⁽¹⁾。

こうした路線の撤退あるいは運賃の大幅な上昇は、①届け出制への変更により路線の参入撤退や運賃の値上げが比較的容易になったこと、②国内での競争が3社間に限られ、一方で原価主義の適応が維持されていたため、航空3社の利益は各社とも費用に対する6%の範囲内という制約をいまだ受けていたことなどに起因するものであった。航空産業に対する残された規制のうち、前者の業界構造がスカイマークおよび北海道国際航空（現エア・ドゥ）2社の参入認可において見直されたが、原価主義の適応はまだまだ続いている。

ところで、本稿は、全日空が航空規制下において如何に経営多角化⁽²⁾を展開したかについて、拙稿「全日空の多角化政策」を踏まえ、資本金出資、資金貸付など、資金供給の側面から考察するものである。航空会社を巡る経営環境

の変化では、1970のニクソン・ショックに起因する変動相場制への移行、これに続く第1次オイルショック、さらに第2次オイルショックなど国際経済からの要因も小さくないが、本稿では航空会社に対する規制とその緩和の視角にウエイトを置き考察する。加えて、先述のように「45・47体制」が僅か10年足らずで崩壊したこと、規制緩和初期にはいまだ主要航空3社体制が維持されていたことから、本稿における考察の範囲を「45・47体制」の開始と前後する昭和46年度から、スカイマークおよび北海道国際航空2社の新規参入直前にあたる平成6年度までとし、「45・47体制」のうち昭和46年度から53年度までを前半期、昭和54年度から61年度までを後半期、これに規制緩和にともなう航空3社競争期（昭和62年度－平成6年度）を加えた三つの時期に分け、そこでの全日空における関連事業への出資および融資について考察を行い、各時期における同社の経営多角化とその特徴について検討する。

1. 「45・47体制」前半期の関連会社に対する出資および融資

表1・1は「45・47体制」前半期の全日空における各年度末の投資残高、即ち関連会社に対する出資高を示したものである。まずセグメント1に分類する周辺事業を見ると、昭和46年度および47年度の期末残高には、昭和40年代初頭に発生した墜落事故の反省から新明和工業と合弁事業（出資比率各50%）として設立された全日空整備⁽³⁾のほか、東京・大阪の主要空港でのハンドリング会社2社および、地上施設整備・燃料販売会社2社などがあり、これら5社への出資額は176百万円ではなかった。他方、セグメント2に分類する経営多角化を目的とする異業種事業でも、いまだ全日空商事および全日空ビルディングの2社に止まり、その出資額は236百万円と周辺事業を越えていた。両年度の関連事業出資額はともに412百万円であった。

昭和48年度には、周辺事業で新たに大村（長崎）空港給油施設36百万円の出資が見られる。他方、異業種事業では、新たにホテル事業を担当する全日空エンタプライズ⁽⁴⁾への3,000百万円の投資のほか、全日空商事の増資引き受け36百万円などがあった。これらの結果、48年度の関連事業出資額は47年度の412百万円と比較して、3,608百万円へと大幅に増加している。続く49年度は周辺事業および異業種事業ともに新たな投資がなく、関連事業投資額に変化はない。

全日空商事の設立は昭和45年10月設立時の資本金は30百万円であったが⁽⁵⁾、翌46年2月に60百万円に増資されている。これに対して、46年度の全日空商事に対する全日空の出資額は36百万円であった。全日空商事は49年4月に資本金162百万円への倍額増資を実施しており、48年度の期末残高に見られる36百万円の増加は、この増資に対応するものであり、資本金60百万円に対する全日空の36百万円の出資および、48年度の関連事業出資額における36百万円の増加から、全日空による全日空商事に対する出資比率は60%であったことが分かる。

第1次オイルショックの混乱が一段落した昭和50年度は、周辺事業で新たにチャーター便を運航した香港の空港におけるハンドリング会社である全日本空輸有限公司3百万円、名古屋空港の給油施設40百万円などの出資が見られる。他方、異業種事業においても、博多全日空ホテル180百万円、関西空港リムジン36百万円などの新たな出資がある。前者の博多全日空ホテルは地元財界との合弁事業として実施されたものであった⁽⁶⁾。これらへの出資により同年度の関連事業出資額は周辺事業で379百万円、異業種事業で3,444百万円、関連事業全体では3,823百万円となった。翌51年度は、全日空が旧運輸省の要請により設立した日本近距離航空⁽⁷⁾への出資額649百万円が周辺事業に計上され、異業種事業における博多全日空ホテルへの出資130百万円の減額を上回ったため、関連事業出資額が株式の取得価格および簿価で4,290百万円に増加している。

昭和52年度を見ると、周辺事業での出資企業数がそれまでの9社から21社に増加し、周辺事業への出資額が976百万円に増加している。その内訳は各種整備事業3社⁽⁸⁾327百万円、燃料給油施設会社5社⁽⁹⁾に合計226百万円、空港ビル3社⁽¹⁰⁾に合計64百万円であった。このほか日本近距離航空で株式の取得価格と簿価との間に128百万円の減価が見られ、これが以後の各年度における株式の取得価格合計と簿価合計における乖離の原因となった。他方、異業種事業では新たに琉球総合開発への345百万円および、沖縄ケータリングサービス10百万円の出資がある。これらにより、関連事業出資額は株式の取得価格で5,591百万円、簿価で5,463百万円に増加している。

昭和53年度には、周辺事業で新たに日本貨物航空への投資が見られるが、同社は日本郵船など海運数社との合弁事業のため⁽¹¹⁾、全日空の出資分は40百万円と少ない。いま一つ新たに宮崎空港ビルに対する40百万円の出資がある。異業種事業では、新たな事業として海外旅行企画・販売会社の全日空ワールドに対する140百万円の出資ほか、琉球総

表 1・1 昭和46年度から昭和53年度における全日空の関連会社に対する各年度末出資額推移

投資先	1株の金額	セグメント	S46年度残高		S47年度残高		S48年度残高		S49年度残高		S50年度残高		S51年度残高		S52年度残高		S53年度残高		
			株数 (百株)	貸借対照 表上額 (百万円)	株数 (百株)														
1 全日空整備	500 1A3	機材整備品修理等	1,200	60	1,200	60	1,200	60	1,200	60	1,200	60	1,200	60	1,200	60	900	45	45
2 国際空港事業	500 1A2	空港ハンドリング	660	33	660	33	1,660	83	1,660	83	1,660	83	1,660	83	1,660	83	780	39	39
3 大阪空港モーターサービス	500 1A3	地上設備整備・燃料販売	499	25	499	25	994	49	988	49	988	49	988	49	988	49	988	49	49
4 小阪空港事業	500 1A2	空港ハンドリング	880	44	880	44	1,880	94	1,880	94	1,880	94	1,880	94	1,880	94	1,382	69	69
5 全日空モーターサービス	500 1A3	地上設備整備・燃料販売	273	14	273	14	273	14	273	14	273	14	273	14	273	14	273	14	14
6 大村(長崎)空港給油施設	500 1B4	航空燃料給油施設保有等			714	36	714	36	714	36	714	36	714	36	714	36	714	36	36
7 全日本空輸有限公司	HKS100.00	旅客貨物ハンドリング																	
8 名古屋空港給油施設	500 1B4	航空燃料給油施設保有等																	
9 日本近距離航空(ユニーニッポン)	500 1A1	航空運送							10,464	649									
10 大阪ハイランド	500 1A4	航空燃料給油施設保有等																	
11 空港整備	500 1A3	地上設備整備																	
12 日本空港整備	500 1A5	食糧・運搬関連事業																	
13 新日本航空整備(ジャマコ)	50 1C3	機材部品製造・整備																	
14 千歳空港給油施設	500 1C4	航空燃料給油施設保有等																	
15 沖縄給油施設	500 1C4	航空燃料給油施設保有等																	
16 大分空港給油施設	500 1C4	航空燃料給油施設保有等																	
17 新東京空港事業	500 1A2	空港ハンドリング																	
18 鹿児島空港給油施設	500 1C4	航空燃料給油施設保有等																	
19 鹿児島空港ビル	500 1D5	不動産業																	
20 北九州空港ターミナルビル	500 1D5	不動産業																	
21 宮崎空港ビル	10,000 1C1	不動産業																	
22 日本貨物航空	500 1C1	航空運送																	
23 米子空港ビル	10,000 1D5	不動産業																	
周 辺 事 業	出 資 額	合 計	176	176	336	336	336	336	336	336	379	379	379	379	379	379	379	379	379
構 成 比			42.7%	42.7%	9.3%	9.3%	9.3%	9.3%	9.3%	9.3%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%
1 全日空ホテル	500 2A1	ホテル																	
2 全日空エンターテインメント	10,000 2A1	ホテル																	
3 琉球総合開発	1,000 2A1	ホテル																	
4 札幌全日空ホテル	10,000 2A1	ホテル																	
5 全日空ワールド	500 2A2	旅行																	
異 業 種 事 業	1 出 資 額	小 計																	
構 成 比																			
1 全日空商事	500 2A3	総合商社																	
2 全日空ビルディング	500 2A4	不動産業	720	36	720	36	1,440	72	1,440	72	960	48	960	48	960	48	960	48	48
3 関西空港ビル	500 2A5	自動車運送事業	4,000	200	4,000	200	4,000	200	4,000	200	3,600,000	180	3,600,000	180	3,600,000	180	3,600,000	180	180
4 沖縄ターミナルビル	500 2A10	機内食事業																	
異 業 種 事 業	2 出 資 額	小 計																	
構 成 比																			
1 異業種企業	出 資 額	合 計																	
構 成 比																			
1 全日本空輸有価証券報告書	〔昭和46年度から昭和53年度〕	関係会社有価証券明細表より作成。																	
注:	セグメントで左側1は航空運送及びその関連事業、2は異業種事業、中央のAは運輸子会社、Bは持分法適用子会社、Cは持分法適用関連会社、Dは非適用子会社、右側はそれぞれの業種別、うち0は詳細不明を示す。																		

合開発で119百万円の増額が見られる。前者は近畿日本ツーリス子会社の海外団体旅行企画会社、ハロー・ワールド社を全日空が買収したものである¹²⁾。関連事業出資額では前年度と比べて220百万円増加し、株式の取得価格では5,915百万円、簿価で5,789百万円に増加した。

これら関連事業に対する投資を周辺事業と異業種事業に分け、それぞれの企業数と構成比を見ると、次のように変化している。46年度に全日空は周辺事業5社、異業種事業2社に投資していた。その構成比は周辺事業が42%、異業種事業が57%であった。しかし、48年度にホテル関係への巨額の投資を実行したため、周辺事業の構成比は9%台に低下した。しかし、昭和50年代に至って、日本近距離航空の設立、整備関係や給油施設関係、ターミナルビル会社に対する投資などにより、周辺事業の構成比が増加に転じ、51年度が22%台、52年度から53年度にかけて31%前後を示している。

ところで、関連会社に対する資金供給は、新会社設立にともなう出資や増資の引き受けによる追加投資ほか、各社への融資がある。そこで、以下では関連会社に対する融資について検討する。

表2・1は「45・45体制」前半期の全日空における関連会社に対する融資額の増減と期末残高の推移を、長期貸付金および短期貸付金として示したものである。そこでの融資額は複数の案件を合算したのものもある。例えば、昭和46年度の長期貸付金に示す全日空ビルディングは7件の融資、短期貸付金に示す大阪空港事業は3件、国際空港事業は2件の融資に対する期中の増減および期末残高を合算したものである¹³⁾。貸付条件や金利については個々の融資案件によって相違した¹⁴⁾。

昭和46年度を長期融資からみると、新たな融資で大阪空港事業に対する18百万円を実行し、他方で全日空ビルディングでは追加融資282百万円と返済1件20百万円があり、期末残高は1,273百万円となっている。短期融資では、新たな融資で全日空ビルディングを始め3件124百万円があり、うち国際空港事業より前年度期末残高9百万円の返済があったものの、期末残高は124百万円に増加している。これに長期貸付金残高を加えた貸付金の期末残高は1,398百万円であった。

翌47年度は、長期貸付金では追加融資で全日空ビルディング236百万円があり、その反面で80百万円の返済があったため、同社に対する融資残高が1,411百万円に減少した。今一つの大阪空港事業も4百万円の返済があり、長期貸付金の期末残高は1,425百万円に減少している。短期融資では全日空ビルディングより前年度期末残高20百万円の返済があったものの、40百万円の融資を実行している。大阪空港事業も同様に54百万円の返済と、4百万円の融資があった。しかし、国際空港事業から50百万円全額が返済され、短期貸付金の期末残高が44.56百万円に減少した。これらの結果、貸付金の期末残高は1,470百万円に増加している。

48年度は、長期貸付金では全日空ビルディングより112百万円、大阪空港事業より4百万円の返済があり、期末残高が1,308百万円余に減少した。短期貸付金では全日空ビルディングより前年度期末残高に相当する40百万円の返済と、112百万円の融資があった。大阪空港事業でも前年度期末残高に相当する4百万円の返済と44百万円の融資が実行されている。このほか新たな融資で大阪空港モーターサービス200百万円を始めとする3社に530百万円の融資が実行されたが、うち国際空港事業より170百万円、全日空商事より90百万円の返済があり、短期貸付金の期末残高は426百万円に増加した。しかし、長期貸付金の減少額が大きく、貸付金の期末残高は1,735百万円に減少している。

翌49年度は、長期貸付金では全日空ビルディングに34百万円の追加融資が実行されたが、97百万円の返済があり、大阪空港事業でも4百万円の返済があったため、期末残高が1,241百万円に減少した。短期貸付金では既存の全日空ビルディング421百万円および大阪空港事業4百万円の融資が実行されたが、これら2社を始めとする4社より451百万円の返済があり、期末残高が400百万円に減少した。これらの結果、貸付金の期末残高も1,641百万円余に減少している。

50年度は、長期貸付金では全日空ビルディングより151百万円、大阪空港事業より5百万円の返済があったが、その反面で全日空ビルディング対し181百万円の追加融資が実行されたため、期末残高が1,269百万円に増加した。短期貸付金では全日空ビルディングに151百万円、関西空港リムジンに30百万円の融資が実行されたが、前者から408百万円、後者から15百万円の返済ほか、大阪空港事業より5百万円全額の返済があり、期末残高が234百万円に減少した。貸付金の期末残高は短期貸付金の減少が長期貸付金の増加を上回り、1,503百万円に減少している。

表2・1 関係会社に対する貸付金推移

単位：100万円

社名	46		47		48		49		50		51		52		53	
	増加	減少	増加	減少	増加	減少	増加	減少	増加	減少	増加	減少	増加	減少	増加	減少
長期貸付金																
全日空ビルディング	282	-20	236	-80	-112	1,299	34	-97	184	-151	1,269	4	-154	0	-132	987
大阪空港事業	18	18	-4	14	-4	9	-5	4	-5			40			40	40
日本近距離航空																1,460
空港施設														1,481	-21	1,000
全日空商事														1,000	1,000	1,000
宮崎空港ビル														8	8	8
小計	300	-20	236	-84	-116	1,308	34	-102	184	-156	1,269	44	-154	2,489	-153	3,495
短期貸付金																
全日空ビルディング	20	20	40	-20	-40	112	421	-137	151	-408	139	154	-139	132	-154	132
大阪空港事業	54	54	4	-54	-4	44	4	-44	4	-5						180
国際空港事業	50	-9	50	-50	-170	10	-10	-200								
大阪空港モーターサービス						200	-60		110	-15	95	45	-95	500	500	500
全日空商事						60								0	-45	
関西空港リムジン														250	-15	250
日本近距離航空														820	-100	720
札幌全日空ホテル														21	21	21
空港施設														150	-150	
全日空エンタプライズ																
全日空ワールド																
小計	124	-9	124	-124	-304	426	425	-451	261	-428	234	264	-284	1,873	-464	1,623
合計	424	-29	1,398	-208	-420	1,735	459	-553	445	-584	1,503	308	-438	4,362	-617	5,118
期末残高																
増加																
減少																
期末残高																

出典：「全日本空輸有価証券報告書」（昭和46年度から昭和53年度）関係会社有価証券明細表より作成。

注：斜文字は関連事業を、普通文字は異業種事業を示す。

51年度は、長期貸付金では全日空ビルディングへの追加融資4百万円および、日本近距離航空に対し新たに40百万円の融資が実行されたが、前者より154百万円の返済があり、期末残高が1,159百万円に減少した。短期貸付金では全日空ビルディングに154百万円、関西空港リムジンに45百万円の融資が実行されたものの、前者より139百万円、後者より95百万円が返済され、加えて日本近距離航空に対し新たに65百万円の融資を実行し、うち50百万円が返済されたため、期末残高が214百万円に減少した。この結果、貸付金期末残高は1,373百万円に減少している。

しかし、52年度は、長期貸付金では全日空ビルディングより132百万円の返済があったものの、新たに空港施設1,481百万円（うち21百万円は年度内に返済）を始めとする3件⁽⁴⁵⁾2,489百万円の融資が実行されたため、期末残高が3,495百万円に増加している。短期貸付金では日本近距離航空250百万円など既存会社3に対する264百万円の融資が実行されたものの、各社より前年度残高に相当する214百万円の返済があった。このほか新たに全日空商事500百万円、空港施設21百万円の融資が実行されている。このほか全日空エンタプライズに対する150百万円の融資もあったが、年度内に全額返済されている。これらにより短期貸付金の期末残高が1,623百万円に増加し、貸付金の期末残高では前年度の3.7倍に相当する5,118百万円に増加している。

53年度は、長期貸付金では、全日空ビルディングに対する追加融資42百万円が実行されたが、同社より180百万円の返済があり、さらに空港施設からも21百万円の返済があったため、期末残高は3,336百万円に減少した。短期貸付金では全日空ビルディング180百万円、航空施設21百万円の融資が実行され、前者より132百万円、後者より21百万円の返済があった。日本近距離航空では追加融資100百万円があったものの、融資残額350百万円が返済されている。このほか新たに全日空ワールドに対し50百万円の融資を実行したが、期末残高は1,471百万円に減少している。こうした長期貸付金および短期貸付金の減少により、貸付金の期末残高も4,807百万円に減少している。

2. 「45・45体制」後半期の関連会社に対する出資および融資

表2・1は「45・45体制」後半期の全日空における各年度末の投資残高、即ち関連会社に対する出資額を示したものである。まず54年度を見ると、周辺事業における新たな出資企業では下地空港施設270百万円、宇部山口空港ビル80百万円および、熊本空港給油施設22百万円の3社がある。異業種事業では新たな出資としてイースタン・エアポート・モーターズ27百万円、追加投資では博多全日空ホテルに対する50百万円および全日空エンタプライズに対する990百万円があり、関連事業出資額は前年度に対して1,148百万円増加し、株式の取得価格で7,364百万円、簿価で7,238百万円となった。しかし、55年度は、周辺事業では新たな出資で八丈島空港ターミナルビルに対する105百万円および、既存企業に対する出資額等の変化で新日本航空整備に対する96百万円の増加に止まり、関連事業出資額の増加は株式の取得価格および簿価ともに201百万円と小さい。

昭和56年度および57年度は、周辺事業では新たな出資はなく、既存企業に対する出資額等の変化でも全日空モーターサービスに対する6百万円の増額に止まっている。その反面で、異業種事業では新たに沖縄全日空リゾート1,000百万円ほか、ANA ホテルズハワイ1,678百万円、57年度には宇部全日空ホテル24百万円などへの出資が実行されており、関連事業出資額では56年度に株式の取得価格で10,257百万円、簿価で10,131百万円へと大きく増加したが、57年度には株式の取得価格で10,287百万円、簿価で10,161百万円と微増に止まっている。

58年度は、周辺事業および異業種事業ともに新たな出資がなく、日本貨物航空に対する出資40百万円が有価証券明細表の関係会社株式項目から投資有価証券の項目に移されている。しかし、既存企業に対する出資額等の変化を見ると、周辺事業で日本近距離航空629百万円および新東京空港事業15百万円、異業種事業でも全日空エンタプライズ16,000百万円、宇部全日空ホテル24百万円などの増額があったため、関連事業出資額は株式の取得価格で26,988百万円、簿価でも26,862百万円へと大幅に増加している。翌59年度は、新たな出資では周辺事業で鳥取空港ビル50百万円、異業種事業で全日空スポーツ30百万円と少なく、他方で日本近距離航空に対する出資の減額46百万円があり、関連事業出資額は株式の取得価格および簿価ともに4百万円の微増に止まった。

昭和60年度は、新たな出資として周辺事業でオールニッポヘリコプター50百万円、異業種事業でエーエヌエーファイナンス50百万円および、税制面で有利なパハマに設立した投資会社ザ・ワールドウイング・カンパニー1百万円があり、追加出資では異業種事業で全日空商事87百万円があったため、期末投資残高が取得価格で27,253百万円、簿価

で27,127百万円に増加している。61年度は、新たな出資として周辺事業で小松空港給油施設30百万円、広島空港給油施設20百万円、東京旅客サービスおよび福岡エアサービス各5百万円、東京アビエーションサービス9百万円、異業種事業で北京新世紀飯店有限公司123百万円、エーエヌエーホテルフーズ8百万円、全日空システム企画50百万円などがある。他方で既存会社に対する出資額の変更はなかった。これらにより関連事業出資額は株式の取得価格および簿価ともに前年度に対し242百万円増加している。

こうした周辺事業と異業種事業に関する企業数と取得価格ベースの構成比を見ると、昭和54年度では周辺事業の企業数26社は異業種事業の10社を大きく上回ったが、構成比では30%程度でしかなかった。翌55年度は周辺事業の企業数が27社となり、構成比が30%を若干上回ったが、56年度は異業種事業でホテル関連の投資が増加したため、構成比が23%台に低下している。57年度もホテル関連の新たな出資が小さいため、56年度と比べて大きな変化はない。しかし、57年度はホテル関係で巨額の追加出資があったため、周辺事業の構成比は11%台に低下した。翌58年度から61年度までは周辺事業の構成比に変化はない。

表2・2は「45・45体制」後半期の全日空における関連会社に対する融資額とその増減および期末残高の推移を、長期貸付金と短期貸付金に分けて示したものである。まず54年度を見ると、長期貸付金では、新規の融資として山口宇部空港ビルの80百万円、追加融資として全日空ビルディング230百万円、空港施設の35百万円が実行され、他方で年度内に全日空ビルディング182百万円など4件223百万円の返済があり、期末残高は3,458百万円であった。短期貸付金では、新たな融資で日本近距離航空15百万円、宮崎空港ビル2百万円、追加融資で全日空ビルディング182百万円、空港施設22百万円が実行されている。その反面で全日空ビルディング180百万円、航空施設21百万円、全日空ワールドより全額50百万円などの返済があったため、期末残高は6件1,441百万円となった。これに長期貸付金の期末残高を加えた貸付金の期末残高は4,899百万円であった。

昭和55年度は、長期貸付金では新規融資として下地空港施設367百万円、米子空港ビル179百万円の2件、追加融資として全日空ビルディング138百万円、空港施設18百万円、山口宇部空港ビル320百万円など3件が実行され、その反面で同年度内に下地空港施設や全日空ビルディングなど8件982百万円の返済があった。しかし、前者の融資額が後者の返済額を若干上回ったため、期末残高は前年度に比べて40百万円増加している。短期貸付金では全日空ビルディング387百万円を始め5件834百万円の融資が実行されている。このうち全日空ビルディング397百万円など5件687百万円が年度内に返済されたが、先の融資額がこれら返済額を上回ったため期末残高が1,588百万円に増加し、貸付金の期末残高では4,899百万円の増加となった。

翌56年度は、長期貸付金では追加融資が全日空ビルディング33百万円にとどまり、その反面で同社の137百万円を始め5件334百万円の返済があったが、全日空エンタプライズ1,650百万円など3件2,520百万円の新たな融資が実行されたため、期末残高が5,727百万円に増加した。短期貸付金でも、全日空ビルディング116百万円を始め7件313百万円の融資が見られるが、全日空商事640百万円など6社より前年度期末残高に相当する1,568百万円の返済があり、期末残高が333百万円に減少した。しかし、長期貸付金残高の大幅な増加により、貸付金の期末残高は6,060百万円に増加している。

昭和57年度になると、長期貸付金では新たな融資や追加融資がなく、全日空エンタプライズ200百万円を始めとする6件492百万円の返済があり、期末残高が5,232百万円に減少した。短期貸付金では札幌全日空ホテル700百万円など6件493百万円の融資があり、その反面で同6社より前年度期末残高相当額の返済があったものの、追加融資額が返済を上回り、期末残高493百万円に増加した。しかし、長期貸付金残額の減少が大きく、貸付金の期末残高は5,725百万円に減少している。

翌58年度は、長期貸付金では新たな企業への融資はなかったが、全日空エンタプライズに対する融資1,806百万円が全日空商事475百万円など6件の返済額775百万円を上回ったため、期末残高が6,260百万円に増加した。短期貸付金では全日空商事で1,090百万円の融資が実行されたが、融資残額1,230百万円の全額返済があり、全日空ビルディングでも同年度の融資110百万円を上回る169百万円の返済、日本近距離航空では同年度の融資と同額の返済、札幌全日空ホテルでも同様に融資と同額の返済、空港施設では同年度の融資109百万円に対し105百万円の返済などがあったため、期末残高は296百万円に減少した。しかし、貸付金の期末残高は長期貸付金の増加により6,556百万円に増加し

表2・2 関係会社に対する貸付金推移

社名	54		55		56		57		58		59		60		61	
	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少
長期貸付金																
全日空ビルディング	230	-182	138	-196	33	-137	642	-92	609	-33	601	-7	195	-28	768	-67
大阪空港事業																
日本近距離航空	-15	25	-6	19	-6	13	6	-6	0	-6	0	-72	1,173	-115	1,057	-128
空港施設	-24	1,450	18	-60	-49	1,359	1,305	-53	1,245	-60	1,173	-72	1,057	-115	1,057	930
全日空商事	1,000		755	-245	615	-140	475	-140	0	-475	0	-72	1,057	-115	1,057	930
宮崎空港ビル	-2	6	5	-1	3	-2	2	-1	0	-1	0	-72	1,057	-115	1,057	930
山口宇都宮空港ビル	80		160	-240	160	-2	160	-1	160	-1	160	-1	160	-1	160	160
下地島空港施設			222	-145	222	-2	222	-1	222	-1	222	-1	222	-1	222	218
全日空エントナプライズ			367	-179	90		1,650	-200	300	-200	3,456	-300	3,456	-82	3,374	-165
米子空港ビル	179	-89	90		700	-180	1,800	-200	500	-200	300	-300	3,456	-82	3,374	3,209
札幌全日空ホテル			180		180		180		180		180		180		180	180
八丈島空港ターミナル																
鳥取空港ビル																
小計	345	-223	3,458	-982	3,498	-334	5,727	-492	6,260	-775	5,983	-380	6,002	-226	6,002	5,641
短期貸付金																
全日空ビルディング	182	-180	387	-387	116	-172	116	92	33	110	7	7	28	28	28	67
大阪空港事業																
国際空港事業																
大阪空港モーターサービス																
全日空商事																
関西空港ビル	15	15	6	-15	6	-6	6	6	6	12	6	-6	6	-300	300	300
日本近距離航空	720		720	-720	200	-700	200	-200	200	400	300	300	300	-300	300	300
札幌全日空ホテル	22	-21	88	-62	48	-48	49	53	57	109	72	72	115	82	115	129
空港施設																
全日空エントナプライズ																
全日空ワールド	2	-50	3	-3	2	-2	2	1	-3	1	0	1	1	82	165	165
宮崎空港ビル																
下地島空港施設																
小計	221	-251	894	-687	1,588	-493	333	-333	493	1,722	380	381	472	-380	472	362
合計	566	-474	4,899	-1,669	5,086	-2,876	6,060	-825	6,556	-2,694	6,363	-465	6,474	-606	6,474	6,003

出典：「全日空ビルディング有価証券報告書」（昭和54年度から昭和61年度）関係会社有価証券明細表より作成。

注：斜文字は関連事業を、普通文字は異業種事業を示す。

ている。

昭和59年度は、新たな融資で鳥取空港ビル104百万円があったが、札幌全日空ホテルの全額返済300百万円を含む4社より380百万円の返済があったため、期末残高が5,983百万円に減少した。反対に短期貸付金では既存の融資先より前年度期末残高分の返済があったものの、新たな融資で下地空港施設1百万円、既存会社への融資で札幌全日空ホテル300万円を始めとする3社に381百万円が実行されたため、期末残高が380百万円に増加した。しかし、貸付金の期末残高では長期貸付金の減少が短期貸付金の増加を上回り、6,363百万円に減少している。そこで見られた札幌全日空ホテルの短期貸付金300万円は、同社が長期貸付金返済に充当したものかも知れない。

翌60年度は、長期貸付金では全日空ビルディング195百万円および鳥取空港ビル51百万円の追加融資があり、これが空港施設115百万円を始めとする4件の返済226百万円を上回ったため、期末残高が6,002百万円に微増した。しかし、短期貸付金では、新たな融資で全日空エンタプライズ82百万円、既存会社に対する融資で全日空ビルディング28百万円および空港施設115百万円が実行されたが、札幌全日空ホテルの全額返済300万円を含む4件380百万円の返済があり、期末残高が226百万円に減少した。このため貸付金の期末残高は6,228百万円に減少している。

昭和61年度になると、長期貸付金では新たな融資はなく、追加融資も空港施設1百万円に止まり、他方で全日空ビルディング67百万円、空港施設128百万円、下地空港施設1百万円、全日空エンタプライズ165百万円などの返済があったため、期末残高が5,641百万円に減少した。短期貸付金では全日空ビルディング、空港施設、下地空港施設、全日空エンタプライズの4社より前年度期末残高に相当する226百万円の返済があったものの、これら4社に対し長期貸付金返済額に相当する362百万円の融資が実行され、期末残高が362百万円に微増した。しかし、貸付金の期末残高は6,003百万円に減少している。

3. 規制緩和による航空3社競争期の関連会社に対する出資および融資

表1・3は、規制緩和初期の航空3社競争時代における全日空の関連会社に対する各年度末の投資残高、即ち出資額を示したものである。まず62年度から見ると、周辺事業では新たな出資として国際整備サービス10百万円、インターナショナルカーゴサービス6百万円、既存企業に対する出資額の変化として全日空整備に対する45百万円の増額などがあり、出資額が3,332百万円に増加した。異業種事業では新たな出資として石垣リゾート100百万円、千葉ポートハイヤー54百万円、エム・シー・メイト130百万円、ANA デリバリー13百万円、ANA スタントンスクール10百万円、ANA テレマート25百万円などが実行され、既存企業に対する出資額等の変化としてANA ホテルズハワイで696百万円、北京新世紀飯店有限公司で748百万円に増額されたため、出資額が26,027百万円に増加した。関連事業出資額では株式の取得価格で29,359百万円、簿価で29,233百万円に増加している。

翌63年度は、周辺事業では中日本エアラインサービス20百万円、関西空港貨物ターミナルビル15百万円、成田エアロサポート10百万円など3社への新たな出資および、日本近距離航空で1,094百万円の増額、新日本航空整備では29百万円の減額があり、出資額が株式の取得価格で4,397百万円に増加している。異業種事業ではANA ホテル & リゾート USA に対する4,882百万円、ANA テレマート大阪8百万円、東北エムシーメイツ7百万円、ANA ビジネスクリエイト20百万円、エアニッポン商事5百万円、菱空リゾート開発160百万円、マリオットエアポートサービス41百万円、関西空港バス40百万円、ハウススポーツ87百万円、エムシーメイツ九州5百万円、国際ビルサービス8百万円など11社への新たな出資および、宇部全日空ホテルへの増額48百万円が実行され、出資額が株式の取得価格で31,338百万円に増加した。関連事業出資額では株式の取得価格で35,735百万円、簿価で35,609百万円に増加している。

平成1年度は、周辺事業では福岡エアーカーゴターミナル10百万円、庄内空港ビル120百万円などへの新たな出資、他方エアニッポンに対する出資で152百万円の減額があり、出資額が株式の取得価格で4,365百万円に減少した。しかし、異業種事業ではANA HOLDING FTY 14,780百万円、金沢全日空ホテル285百万円、宜野湾リゾート10百万円、トラベル・エー80百万円、旅行計画14百万円、ANA コミュニケーションズ32百万円、メイツ北海道10百万円、ANA リアルエステートハワイ553百万円、アビコム・ジャパン300百万円、ANA テレマート札幌12百万円、ANA テレマート福岡12百万円など11社への新たな出資および、ANA ホテル & リゾート USA に対する増額20,987百万円が実行されたため、出資額が株式の取得価格で68,418百万円に増加した。関連事業出資額では株式の取得価格で72,783百万円、

簿価で72,657百万円へと前年度の2倍を超えている。

平成2年度は、周辺事業では新たな出資としてANAエアロテック130百万円、ワールドエアーネットワーク（現、エアー・ジャパン）390百万円、札幌エアサービス4百万円、エアカーゴターミナルサービス8百万円、成田空港ハンドリング10百万円、長崎エンジニアリング35百万円など6社があり、出資額が株式の取得価格で5,926百万円に増加した。異業種事業ではインフィニトラベル・インフォメーション1,800百万円、WINGSPAN INSURANCE 258百万円、ANA アクアツインズ60百万円、ANA キャリングサービス22百万円、ANA ケータリングサービス50百万円、都市未来総合サービス10百万円、福岡空港ケータリングサービス80百万円など7社への新たな出資および、ANA ホテル & リゾート USA に対する増額⁽⁶⁾1,739百万円などにより、出資額が株式の取得価格で80,238百万円に増加した。関連事業出資額では株式の取得価格で86,254百万円、簿価で86,119百万円に増加している。

翌3年度は、周辺事業では新たな出資としてINTERNATIONAL FLIGHT TRAINING ACADEMY 2,000百万円、ANA IHI エアロエンジンズ249百万円、ワールド・エアポートサービス17百万円、北海道エアサービス15百万円、名古屋空港サービス37百万円など5社があり、中日本エアラインサービスに20百万円の増額が実行され、出資額が株式の取得価格で8,304百万円に増加した。異業種事業では新たな出資として国際エアラインサービス8百万円と関西空港交通20百万円の2社および、増額としてANA HOLDING FTY 5,351百万円、インフィニトラベル・インフォメーション1,800百万円、ANA ファイナンス5,000百万円、千葉ポートハイヤー28百万円が実行され、他方ハウス・スポーツで87百万円の減額があったため、出資額が株式の取得価格で92,5298百万円に増加した。関連事業出資額では株式の取得価格で100,838百万円、簿価で100,707百万円に増加している。

平成4年度は、周辺事業では新たな投資として新関西エアポートサービス45百万円、成田エンジニアリングサービス40百万円、福島空港給油施設15百万円の3社、増額として日本空港動力70百万円、INTERNATIONAL FLIGHT TRAINING ACADEMY 473百万円、ANA IHI エアロエンジンズ210百万円など3社が実行され、他方オールニッポヘリコプターに対する4百万円全額引き上げがあったため、出資額が株式の取得価格で9,153百万円に増加した。異業種事業では新たな投資としてANA ハローツアーツヨーロッパ46百万円、ANA トラベル・オキナワ12百万円、ANA SUB ONE 25. 百万円、ANA スカイパル30百万円、福島航空サービス22百万円など5社および、増額として札幌全日空ホテル255百万円、ANA スタントンスクール5百万円、エアーニッポン商事15百万円、マリオットエアポートサービス156百万円など4社が実行されたため、出資額が株式の取得価格で93,095百万円に増加した。関連事業出資額では株式の取得価格で102,248百万円、簿価で102,122百万円に増加している。

平成5年度は、周辺事業では新たな投資はなく、増額としてエアーニッポン3,077百万円およびANA IHI エアロエンジンズ612百万円が実行され、出資額が株式の取得価格で12,842百万円に増加した。異業種事業では新たな投資としてANA トラベル・オキナワ12百万円、ANA ウイング・フェローズ40百万円、ANA 南国航空17百万円、羽田エアポートフードサービス98百万円など4社が実行され、出資額が株式の取得価格で92,292百万円に増加した。関連事業出資額では株式の取得価格で106,071百万円、簿価で105,945百万円に増加している。

翌6年度は、周辺事業では新たな投資で石見空港ターミナルビル72百万円および、追加投資で日本空港動力130百万円が実行され、他方エアーニッポンで168百万円の減額があり、出資額が株式の取得価格で13,483百万円に増加した。異業種事業では新たな投資としてANA ハローツアーツフランス5百万円およびエーティーエス徳島航空サービス7百万円の2社に加え、追加増資でANA ファイナンス10,000百万円が実行されたため、出資額が株式の取得価格で104,212百万円に増加した。関連事業出資額では株式の取得価格で117,700百万円、簿価で117,574百万円に増加している。

当該期における周辺事業および異業種事業の企業数と株式取得額の構成比は以下のような傾向を示している。企業数の変化について、周辺事業から見ると、昭和62年度は日本貨物航空を除く35社であった。それ以降の出資企業数は翌63年度が38社、平成1年度が対馬空港ターミナルビルを除く39社であった。続く平成2年度は45社、3年度は50社、4年度は53社に増加したが、平成6年度は1社増加して54社となった。他方、異業種事業は、昭和62年度では25社であった。翌63年度には36社、平成1年度には47社、平成2年度には54社に増加し、そこでは増加数で異業種事業2類が異業種事業1類を上回っている。平成3年度以降は増加数が鈍化し、同3年度がハウススポーツを除く55社、平成4年度が60社、平成5年度は64社、平成6年度は66社に増加するに止まった。増加数の傾向については変化がない。

表2・3 関係会社に対する貸付金推移

社名	62		63		H1		H2		H3		H4		H5		H6	
	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少	(a)増加	(b)減少
長期貸付金																
全日空ビルディング	39	-95	644	-102	856	337	-106	1,088	84	-111	971	411	-50	1,331	88	-22
大塚空港事業																
日本近距離航空	7	-130	807	-129	731		-135	595		-105	383	1	-101	282	353	-74
空港施設						569			1,760	-352	1,056		-352	704		
宮崎空港ビル			160		160			-16	1,444	-16	128		-16	112		
山口宇部空港ビル		-1	217	-1	216		-15	201		-15	170		-15	155		
下地島空港施設			89		89					-8	71		-71			
米子空港ビル		-345	2,863	-345	3,068	950	-345	3,672		-345	2,980		-345	2,635		
全日空エンタプライズ		-4	176		176		-176									
八丈島空港ターミナル			155		155											
鳥取空港ビル			4,500	-4,500	25		25		1,950	-933	7,569		-933	7,569		
石垣島全日空リゾート									190	-190	285		-190	285		
エアニッポン									5,000	-5,000	410		-5,000	410		
庄内空港ビル									410	-410	410		-410	410		
エーエスエーファイナンス																
北京新世界飯店有限公司																
ANA HOLDING PTY,LTD.																
小計	4,546	-575	9,611	-5,077	5,476	1,856	-777	6,554	5,779	-1,142	12,203	5,257	-950	16,508	441	-6,267
短期貸付金																
全日空ビルディング	95	-67	95	-95	102	98	-102	98	89	-70	118	50	-41	50	22	-44
大塚空港事業																
国際空港事業																
大塚空港モーターサービス																
全日空商事	1,760		1,760	-1,760	1,760	1,760	-1,760	1,760	352	-352	352	352	-352	352		
関西空港ビル																
関西全日空ホテル																
空港施設	130	-129	130	-130	129	132	-129	132	106	-132	106	101	-105	101	95	-101
全日空エンタプライズ	345	-165	345	-345	345	345	-345	345	345	-345	345	345	-345	345	495	-345
全日空ワールド																
宮崎空港ビル	1	-1	1	-1	1	15	-1	15	15	-15	15	15	-15	15	15	-15
下地島空港施設									16	-16	16	16	-16	16	16	-16
山口宇部空港ビル									8	-8	8	8	-8	8	8	-8
米子空港ビル																
ANA HOLDING PTY,LTD.																
ワールドエアネットワーク																
小計	2,331	-362	2,331	-2,331	2,337	5,396	-2,337	5,396	1,531	-5,392	1,560	100	-600	600	600	-600
合計	6,877	-937	11,942	-7,408	7,813	7,252	-3,114	11,950	3,481	-6,325	9,129	6,836	-2,432	18,087	2,306	-7,500

出典：「全日本空輸有価証券報告書」(昭和年62年度から平成6年度) 関係会社有価証券明細表より作成。
注：斜文字は間接事業を、普通文字は業種事業を示す。

次に、構成比の変化を周辺事業の取得価格ベースから見ると、昭和62年度から翌63年度にかけて11%から12%程度であったが、平成1年度から翌2年度にかけて6%台に低下し、平成3年度から4年度に8%から9%と微増し、平成5年度は12%台に戻したが、続く6年度は11%台と若干減少している。ホテル・旅行業等の異業事業1類は、昭和62年度の86%から平成1年度には91%台に増加したが、平成2年度より緩やかな減少を続け、平成6年度には73%台に低下している。他方、異業種事業2類は昭和62年度から平成2年度にかけて2%から3%で推移していたが、平成3年度以降は増加に転じ、平成6年度には15%台までに至っている。

表2・3は、規制緩和初期の航空3社競争時代における全日空の関連会社に対する融資額の増減と期末残高の推移を、長期貸付金および短期貸付金として示したものである。昭和62年度を見ると、長期貸付金では、新たな融資として石垣島全日空リゾート4,500百万円、追加融資として全日空ビルディング39百万円と空港施設7百万円が実行されており、反面で全日空エンタプライズ345百万円を始めとする5件より575百万円の返済があり、期末残高は9件9,611百万円であった。短期貸付金では、新たな融資として全日空商事1,760百万円および下地空港施設1百万円および、全日空エンタプライズ345百万円を始めとする既存3社に対し570百万円の融資が実行され、その反面で全日空ビルディング67百万円を始め4社より362百万円の返済があり、期末残高は5社に対し2,331百万円となった。長期および短期の貸付金期末残高は11,942百万円であった。

昭和63年度は、長期貸付金では、新たな融資としてエアーニッポン25百万円、追加融資として全日空エンタプライズ550百万円を始め3社に対し917百万円が実行され、石垣島全日空リゾート4,500百万円を始めとする5社より5,077百万円の返済があり、期末残高は5,476百万円に減少した。短期貸付金では、新たな融資はなかったが、既存5社に対する2,337百万円の融資が実行され、反面で同5社より前年度期末残高相当額2,331百万円の返済があり、期末残高は前年度に等しい2,337百万円であった。しかし、貸付金期末残高は長期貸付金の減少により7,813百万円に減少している。

平成1年度は、長期貸付金では、全日空エンタプライズ950百万円を始め5社より777百万円の返済があったが、新たな融資で宮崎空港ビル569百万円、追加融資として全日空エンタプライズ950百万円および全日空ビルディング337百万円が実行されたため、期末残高が6,554百万円に増加している。短期貸付金では、全日空商事を始めとする5社より前年度期末残高相当額2,337百万円の返済があったものの、これら5社に対する2,350百万円および、新たな融資としてANA HOLDING FTY 2,440百万円、ANA ファイナンス600百万円が実行され、期末残高は前年度の2倍を超える5,396に増加した。これらの結果、貸付金期末残高は11,950百万円に増加している。

平成2年度は、長期貸付金では、新たな融資として庄内空港ビル190百万円、追加融資では全日空商事1,760百万円が実行されたが、全日空エンタプライズ345百万円を始めとする7社より933百万円の返済があり、期末残高は7,569百万円の増加となった。短期貸付金では、ANA ファイナンス600百万円を始め既存8社に対する融資1,531百万円が実行され、ANA HOLDING FTY 2,440百万円ほか9社より5,392百万円の返済があり、期末残高は1,560百万円にまで減少した。そのため、貸付金期末残高も9,129百万円に減少している。

平成3年度になると、長期貸付金では、既存8社から1,142百万円の返済があったが、新たにANA ファイナンス5,000百万円および北京新世紀飯店410百万円ほか、既存2社に対する追加融資369百万円などの実行により、期末残高が12,203百万円に増大した。短期貸付金では、ANA ファイナンス600百万円を始め既存8社に対し1,482百万円の融資を実行したが、これら8社より前年度期末残高相当額1,560百万円の返済があったため、期末残高が1,482百万円に減少した。しかし、長期貸付金の増加が影響したため、貸付金期末残高は13,685百万円に減少している。翌4年度は、長期貸付金では新たな融資でANA HOLDING FTY 4,845百万円ほか、全日空ビルディング441百万円および空港施設1百万円など既存2に対する融資が、既存7社からの返済950百万円を大きく上回り、期末残高が16,508百万円に増加した。短期貸付金では、新たにワールドエアーネットワーク100百万円の融資ほか、既存7社に対する1,479百万円の融資が実行され、これが同7社による前年度期末残高相当額1,482百万円の返済を上回ったため、期末残高が1,579百万円に増加した。これらの結果、貸付金期末残高は18,087百万円に増加している。

平成5年度は、長期貸付金では、新規および既存会社に対する融資はなく、既存6社より1,369百万円の返済があり、期末残高が15,139百万円に減少した。短期貸付金では、既存6社に対し1,265百万円の融資を実行したが、8社より1,579百万円の返済があり、期末残高は同年度融資額の1,265百万円に減少した。これらにより貸付金期末残高も16,404百万

円に減少している。翌6年度は、長期貸付金では、全日空ビルディング88百万円および空港施設353百万円など既存2社に対し融資を実行したが、ANAファイナンス5,000百万円を始め既存7社より6,267百万円の返済があり、期末残高は9,311百万円に減少した。短期貸付金では、ANA HOLDING FTY 646百万円の融資ほか、既存7社に対する1,181百万円の融資が実行され、これが既存7社による前年度期末残高相当額1,579百万円の返済を上回ったため、期末残高は1,865百万円に増加した。しかし、長期貸付金の大幅な減少により、貸付金期末残高は11,176百万円に減少している。

おわりに

全日空は「45・47体制」前半期に本格的な多角化を開始し、周辺事業や異業種事業に投資した。そのなかで、周辺事業に対する投資では、空港における各施設に対する分担金的な性格のものや安定的な取引関係を目的とするものも少なくなかった。前者の分担金的な投資では空港ビル会社、後者の安定的な取引関係を目的とする投資では給油施設会社を事例として挙げることができる。本格的に多角化を開始した昭和40年代後半期の構成比を見ると、企業数では周辺事業各社への出資が異業種事業への投資を大きく上回り、その投資総額も少なくなかったが、各セグメントの投資規模ではホテル事業関連への巨額な出資により、異業種事業1類が大きな割合を占めていた。

しかし、昭和50年代前半には周辺事業への投資が増加し、異業種事業1類の比率が60%後半に低下した。「45・47体制」後半期も昭和50年代前半まではこの傾向が見られるが、50年代後半にはホテル関係の投資が増加し、異業種事業1類の比率が増加に転じている。規制緩和による航空3社競争期になると異業種事業で企業数が増加し、とりわけ異業種事業2類で増加数が多く、平成6年度には異業種事業2類に対する投資が周辺事業への投資を上回った。そこでは人材派遣業やスポーツ関連事業などのほか、機材購入に対する資金調達を目的とした投資会社も見られることから、全日空は同時期に異業種事業に対する投資の範囲をホテル・旅行業など従来の限られた業種から、より広い範囲に拡大したと推察できる。

他方、関連会社に対する貸付金は、「45・47体制」前半期の長期貸付金を各年度の期末残高で見ると、全日空ビルディングなど異業種事業に対する融資が大きな割合を占めていた。同様に短期貸付金を見ると、当初は周辺事業に対する融資が異業種事業に対する融資を上回っていたが、末期には長期貸付金と同様に異業種事業に対する融資が大きな割合を占めていた。「45・47体制」後半期になると、長期貸付金で周辺事業の企業数および融資額ともに増加しているが、その理由は前者では周辺事業への融資件数に、後者では異業種事業の融資額にあった。また同時期以降の特徴として、同年度の新たな短期借入金と長期借入金の返済額が等しい場合もしばしば見られた。規制緩和による航空3社競争期は、長期貸付金および短期貸付金ともに異業種企業の件数が次第に増加し、周辺事業と拮抗あるいはそれを上回るに至ったことが貸付額の増加を、異業種事業1社に対する融資が巨額であったことが貸付金の増加をもたらした。また同時期は短期貸付金で新たな融資、年度内返済、期末残高が同じ金額であることなどもしばしば見られる。それは借り入れ企業が借り換えを繰り返したことを示しているのかも知れない。

注

- (1) 航空労組連絡会編・刊「民間航空の現状分析と航空労働者からの提言」(第21回航空政策セミナー討論資料)航空労組連絡会、2002年1月
- (2) 全日空の経営多角化については、拙稿「全日空の多角化政策」『大阪大学経済学』第42巻第3・4号、1993年3月がある。
- (3) 全日空整備については、前掲「全日空の多角化政策」382頁を参照。
- (4) 全日空エンタプライズについては、拙稿「多角化戦略と海外進出—全日本空輸(株)のホテル業への参入の事例—」『産業能率』第416号、大阪府立産業開発研究所監修、1991年、17-18頁を参照。
- (5) 全日空商事については、前掲「全日空の多角化政策」382-383頁を参照。
- (6) 博多全日空ホテルについては、同前386頁を参照。
- (7) 日本近距離航空の設立については、なお、同社は規制緩和にともなう事業範囲の拡大に備え、昭和62年4月にエア・ニッポン株式会社に変更した。
- (8) このうち日本空港動力株式会社は平成12年9月に株式会社エージーピーに商号変更している。株式会社株式会社エージーピー HP (<http://www.agpgroup.co.jp/agp/company.html> 2015/01/08) より。
- (9) 52年度新たに出資会社で航空燃料給油施設保有等のなかに、大阪ハイランド社があるが、ハイランドとは空港内の燃料保管タンク

- クから航空機の駐機場まで張り巡らされた地下パイプラインを経由し、特殊な給油車両を使用して航空機に燃料を給油するシステムをいう。大阪ハイランド社 HP (<http://www.mainami.co.jp/oh.html> 2015/01/08) より。
- (10) このうち、例えば宮崎空港ビルディングは昭和37年に宮崎交通を中心に、宮崎県、宮崎市、宮崎銀行などにより設立され、翌38年にターミナルビルを完成させている。同社の主な出資者等について、平成25年度「事業報告書」を見ると、筆頭株主の宮崎交通が7,865株(39.3%)、ANA ホールディング4,000株(20.0%)、宮崎県および宮崎銀行が各1,000株(5.0%)なのであった。宮崎空港ビル株式会社 HP (<http://www.miyazaki-airport.co.jp/company.html> 2015/01/08) より。
- (11) 日本貨物航空は、昭和53年に日本郵船を始めとする海運数社および日本通運などとの共同出資により設立されたが、2005年8月、全日空は持ち株全てを日本郵船に売却している。
- (12) ハロー・ワールド社の買収については、拙稿「多角化戦略と海外進出—全日本空輸(株)の海外旅行事業への参入事例—」『産業能率』第422号、大阪府立産業開発研究所監修、1992年、20-22頁を参照。
- (13) 全日本空輸株式会社有価証券報告書(昭和46年度)関係会社貸付金明細表、43頁を参照。
- (14) 全日本空輸株式会社有価証券報告書(昭和46年度-平成6年度に至る各年度)、関係会社貸付金明細表を参照。
- (15) このうち空港施設および宮崎空港ビルへの長期貸付金は、建物賃貸にともなう建設協力金とされており、一定期間据置後(その間は無利息)、前者は10年間、後者は5年間の均等返済とされ、ともに2%の利息が付されていた。全日本空輸株式会社有価証券報告書(昭和52年度)関係会社貸付金明細表摘要1および6、38-39頁。
- (16) 全日本空輸株式会社有価証券報告書(昭和46年度)関係会社有価証券明細表、49頁を参照。