

- [小沢政治資金疑惑](#)
- [インド洋給油活動の終結](#)
- [日航破綻](#)

2010年01月

小沢政治資金疑惑

秘書逮捕

東京地検特捜部は、小沢の政治資金疑惑に関してついに強制捜査に踏み切った。1月13日、東京・赤坂の陸山会の事務所や小沢氏の個人事務所、大手ゼネコン・鹿島の本社（東京）や東北支店（仙台市）などを、政治資金規正法違反の疑いで一斉捜索し、1月15日から16日にかけて、石川知裕衆院議員ら、元秘書2人と現役秘書1人を逮捕した。

容疑は、小沢の資金管理団体・陸山会が、04年10月、複数の口座を使って分散入金した原資不明の4億円で東京都世田谷区内の宅地を約3億4千万円で購入したが、会計担当であった石川らが収支報告書に4億円を収入として記載しなかった、というものである。この土地購入と同時期に、岩手県の胆沢ダム工事をめぐってゼネコンの裏金が小沢側に渡ったという供述を検察は下請けのゼネコン幹部からとっており、事件は、公共事業にからむ不正献金に小沢が関与したかどうか問われる疑獄事件に発展する様相を見せている。

特捜部は、石川議員が昨年末以来の数度の事情聴取で精神的にかなり消耗し自殺する危険があったことをほのめかしている。また、週明けに通常国会が始まると国会での逮捕許諾が必要で、民主党多数化の国会では許諾される見込みがないこと、3月に公訴時効が迫っていることで、このタイミングになったと見られる。特捜部による任意の事情聴取を小沢が拒否したことで壁に突き当たった事件解明について、検察側の固い決意を示すものである。

検察と「全面对決」

1月16日は、政権党となって初めての定期党大会の日であった。小沢は、特捜部と「断固戦っていく」とぶち上げ、鳩山首相は小沢に「戦って下さい」と要請、幹事長の続投を容認した。この発言から新聞各紙は「鳩山政権、検察と全面对決」と報じ、行政の長としての見識を責めた。これに対し、鳩山は、検察の捜査に介入する意図はないと弁明した。

1月18日に通常国会がスタートした。与党側は、国会冒頭で景気対策を盛り込んだ09年度補正予算を、さらに年度内の来年度予算を成立させたい意向だが、野党は小沢と首相の「政治とカネ」の問題で政府を追及する構えであり、国会はまったく先が見通せない状況になっている。

1月23日、小沢は、いったん拒否した特捜部による事情聴取を受けた。聴取後に小沢は記者会見を開き、土地購入の原資はタンス預金していた自己資金であること、政治資金報告書不記載には関与していないこと、裏金の授受は一切ないことを再度説明した。

しかし、多額の現金を長年にわたって事務所などに保管していた、多額の資金の不自然な移動（土地購入直後の銀行からの借入など）について小沢がまったく知らなかった、などの説明は理解しがたく、検察が小沢の立件を見送る決定をしない限りは、小沢並びに民主党政権は厳しい世論と対峙し続けなければならないと予想される。

インド洋給油活動の終結

1月15日、海自によるインド洋での給油活動が終了した。2001年の米同時多発テロを機に始まった活動であるが、民主党は野党時代から、イラク戦争を戦う米軍の後方支援に当たり「憲法違反」と批判。政権を獲得し、マニフェスト通り、特措法の延長を認めず活動を終結させた。約8年間の同活動で、給油回数は939回で提供燃料費は244億円。総給油量のうち約75%が米国艦船向けだった。イラク戦争の終結にともなって給油量は急減したが、海自は、各国の臨検船に補給することで、「テロリストの資金源を断ったり、武器の移動を阻止したりなどの効果があった」と自己評価している。

民主党政権は、給油の代わりに、アフガンへの民生支援の強化を選択し、今後5年間で50億ドルの財政支援を約束している。しかし、自衛隊を出す代わりにカネを出すやり方は湾岸戦争時に批判されたやり方に逆戻りだ、として批判もされている。民主党政権にこの批判に答えうる定見があるようには見えない。次の危機が来たときに、民主党政権ならどうするのか？

日航破綻

1月19日、日本航空が東京地裁に会社更生法の適用を申請した。グループの負債総額は2兆3221億円で、事業会社としては過去最大の経営破綻となった。

昨年秋以来日航の日航支援策を検討してきた政府は、「企業再生支援機構」による支援を承認した。機構は日航に3千億円以上を出資し、日本政策投資銀行とともに6千億円の融資枠を設ける。

日航は1万5千人超の人員削減、企業年金のカット（現役53%、退職者30%）、国内外229路線を198路線に縮小、ホテル・旅行業などからの撤退、ジャンボ機全機の退役などのリストラを行い、11年度の黒字化を目指す。経営陣は総退陣し、京セラの稲盛和夫名誉会長を会長に招き、経営再建にかかる見込み。

日航の破綻は、08年秋のリーマン・ショック、09年春の新型インフル流行による世界的な航空需要の減退が引き金となったが、政・官・業がもたれあって不採算路線を放置し、成長期の高コスト体質を改められなかったことが原因として指摘されている。

今回の再建策に関しては、民間企業に対するこのような政府の手厚い支援がはたしてよいのかどうか問われるだろうし、国民の便益に直結する路線の廃止をどう決定していくのかが争点となろう。

作成日: 2010年1月24日