

2・3兆円の負債を負い今年1月に倒産した日本航空の更生計画案の東京地裁への提出期限が、今月末に迫ってきました。

日航はGHQ占領下にあった昭和26年8月に創設された日本航空株式会社(旧)を母体に28年10月に半官半民の特殊会社として設立されました。GHQの



## 格安航空に負けず安全運航を

占領統治から解放された日本が国際社会復帰にあたり、フラッグ・キャリアを必要としたのでした。

1960年代から70年代にかけて日航は、高度経済成長と国際社会における日本のプレゼンスの高まりを背景に成長発展しました。昭和58年にIATA(国際航

空運送協会)の国際定期輸送実績で世界第1位に。62年11月に完全な民間企業になりました。こうした時期に起こったのが520人の乗員乗客が亡くなり単独機としては航空史上最悪となった123便の事故(昭和60年8月12日)でした。

航空輸送事業は、その需要が経済動向やテロ、感染症、天災、燃料価格などに

営判断の誤り▽欧米の航空会社と比べ高い人件費などの高コスト問題です。

こうした問題点はすでに1990年代に明らかになっていきましたが、歴代経営陣は抜本的な経営改革に着手しませんでした。国土交通省(旧運輸省)からの役員の下りが続いたことが航空行政に緊張感を喪失させ、日航の節度を欠いた経

大きく影響されるため、高度な経営判断を求められます。日航の経営破綻は、これらの要因に加え、次にあげるような固有の事情をはらんでいました。

1980年代以降のホテル買収など放漫な海外投資の失敗▽ドル先物取引や燃料のヘッジ予約の失敗や機材更新の立ち遅れなどの経

営を見過ごしてきたという点も否めません。

さらに、90年代の半ば以降、大競争時代に入った世界の航空業界にあって、わが国の高い公租公課(空港使用料など)が運賃に転嫁されることで、日航はいつそう国際競争力を低下させていきました。

今年も「LCC(格安航空)

元年」といわれるほど、海外の格安航空会社がわが国に大挙し就航してきました。関西空港にも韓国

のチェジュ航空やエアプサン、フィリピンのセブパシフィック航空などが乗り入れを始めました。既存の航空会社は顧客層のうち低運賃を選択する層を大量に奪われる時代に入ったといえます。LCCの出現は日航の国際線の分野で大きな制約要因となるでしょう。

こうした状況下では、今後の更生計画の推進は合理化を伴い、ともすれば安全運航へのモチベーションを低下させかねません。しかし、今年25年を迎える123便のような事故を二度と起こすことがないよう、安全運航は当然維持されなければなりません。(安部誠治・関西大学社会安全学部教授)