

はじめてアメリカに旅立った空港は羽田であり、帰国した時に着陸したのは成田でした。そのときの旅客機は JAL であり、ANA はまだ国際便を就航してなく、日本の国際便は、「ナショナル・フラッグ・キャリア」である JAL の独壇場で、今日の経営破綻は思いもかけないことでした。

大庭武年の探偵小説に「旅客機事件」というのがあります。

今とは異なり、単発乗客 4 人乗りの飛行機で、この時は、乗客は 2 人と操縦士、機関士のフライトで、

「 E・S 微風、驟雨（しゅうう）模様の薄曇。……」

目的の H 飛行場の白円が、薄く下を流れる雲の間から見え出した。エンジン・スイッチを切って得意な滑空。と、地面がずんずんふくれるように盛り上って来て、……愈（やが）てずしんと車輪が大地にバウンドした。

さあ—先ず降りて休もう

ピタリと機体を停止さすと、池内操縦士は腰のバンドを解き乍ら、急に痩せたようにさえ見える、陰翳の濃く漂った三枝の横顔に言った。と、その時だった。客室へ出る小さな扉が、邪慳（じゃけん）に外から打ち開かれて、そこから、ここの飛行場旅客係の男の、唝鳴るような声が飛び込んで来た。」

という形で事件が発覚し、その事件とは

「た、大変だ、秀岡（ひでおか）氏が死んでいるじゃないか！ そして、そして綿井（わたい）氏が行方不明だ！」

ということでした。

結末は後にして、JAL の経営破綻を探偵小説の推理手法に従って破綻の責任を考えてみたいと思います。

A JAL の首脳陣に責任がある場合

JAL の経営陣は商業不振より破綻を決心したものの、破綻に対して国が JAL を見捨てないことを知り、更に、主力取引銀行に対し多額の債券放棄を促した事実があるのを幸いに、多額の公的資金を当てに、予定通り自分達は破綻責任の回避を図って成り行きを見守っていました。しかし、国の方針についての判断が甘かったので、裁判所の監督下で再建を図る法的整理、会社更生法の申し立てをせざるを得ない状況に陥りました。（然しこの場合、不審な事は、法的整理で JAL が「親方日の丸」体質からはっきり決別することができるかである）

B 国の空港行政に責任がある場合

国の空港整備勘定（旧空港整備特別会計）で建設された全国で 97 もの空港・飛行場への路線維持に、JAL に対する政治的圧力があつたとも言われ、地方空港・飛行場の廃港を

避けるために、赤字路線を飛び続けていたといえます。ただし、JAL は経営破綻で10年度末の廃止で検討を開始せざるをえなくなりました。

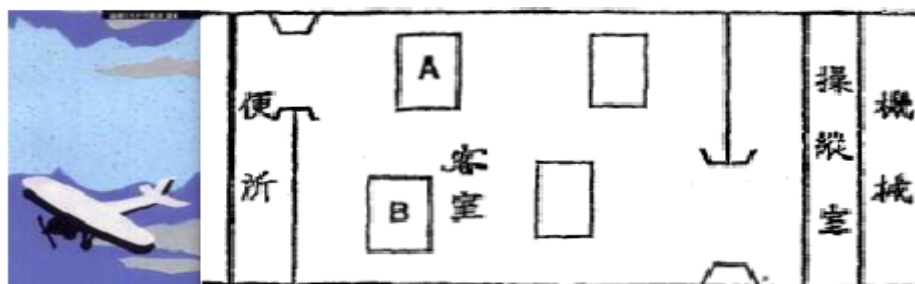
C 利用客に責任がある場合

厳密に言えば、Cの場合は考えられないかも知れません。何故となれば、ANAも不況の直撃を受けて、利用客減少による業績の悪化を余儀なくされています。しかし、公募増資実施による戦略資金の確保に成功し、採算が合えば増便などで海外路線を拡大する考えを明らかにしています。

支援の実務を受け持つ官民ファンドの企業再生支援機構は、混乱を防ぐため、「事前調整型」の法的整理を採用し、昨年、事前調整型の再建を採用した米ゼネラル・モーターズ(GM)の例を参考に、調整を急ぐとされています。

其れと同時に破綻の責任は、Aの場合か、Bの場合か、それともA、B双方の場合か？ JALは8000億円近い債務超過の状態にあるとされ、再建には巨額の公的資金が必要です。民間企業に税金を投入する以上、その手続きは透明・公正に進めると同時に、責任の所在も透明・公正に進めることが重要です。

なお、探偵小説の犯人は「それは練習機からはずれて飛んだ小さな鋼鉄の釘でした。」と明らかになっています。

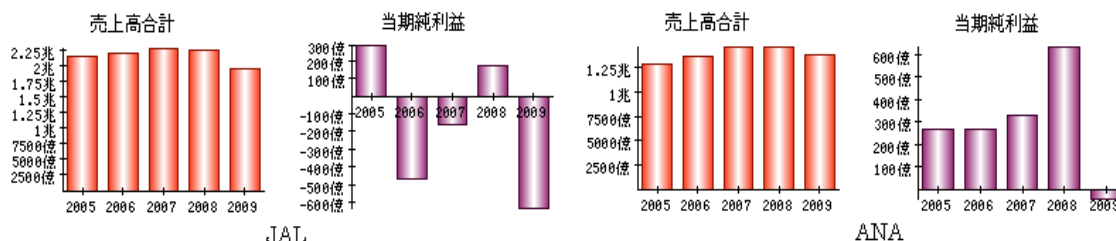


旅客機事件

日経：「日航、営業コスト25%削減 3年後、今期最終赤字1.2兆円」(1/17)

企業再生支援機構の支援で経営再建を目指す日本航空は、今後3年かけて人件費などの営業コストを25%減らす事業計画をまとめた。2010年3月期には2600億円を超す営業赤字を見込んでいるが、19日に会社更生法の適用を申請して大幅なリストラを進め、11年度に黒字転換を目指す。

すでに判明している事業再生計画の最終案には子会社の削減や路線撤退といった具体的な方針を盛り込んだ。これに対し、今回明らかになった「将来事業計画」は機構の支援を前提に、再生に向けた数値目標を明記している。



< 大庭武年 (1904-1945) >

作家、静岡県浜松に生まれ。早稲田大学英文科卒業。

中学を大連で過ごし、その後、早稲田大学に進学。卒業後は大連に戻り、満鉄に勤務。1930年『新青年』10月号に、郷英夫警部の活躍する「十三号室の殺人」で探偵小説の作家としてデビュー、外地風俗の豊かな描写に著者の最大の魅力があると言われている。

作品は郷警部の事件簿の『十三号室の殺人』『競馬会前夜』『ポプラ荘の事件』『牧師服の男』『海浜荘の惨劇』など。

春秋：「日本航空法的整理」(1/13)

万葉集に名の知れぬ旅人の一首がある。「足柄の箱根飛び越え行く鶴(たづ)の羨(とも)しき見れば大和し思ほゆ」。妻が待つ都への望郷の念を鶴に映した歌だ。大空とそこを飛びかう鳥に、翼を持たない人間は古来あこがれ見果てぬ夢を託してきた。

いや、飛行機という翼を得てからも同じだったのかもしれない。これからの苦楽が頭に浮かぶことがある。故国への帰心に襲われることもある。乗って飛び立つときも、あるいは離陸する姿を眺めるだけであっても、飛行機にはそんな作用を促す力がある。いま、JALの名に人はどんな思いを抱いているだろう。

日本航空が会社更生法を使った法的整理で3年以内の再建を目指す方向になった。当事者間で話し合う私的整理と違い、裁判所がかかわり過程が外から見える。例えば「夕鶴」のつうが人目にさらされながら身を削って機を織るような厳しい営みである。もちろん、安全運航という至上命令を背負ってのことだ。

退職者の67%が年金減額に同意したのは、過去の栄光を捨てる長い道のりの一歩であろう。1990年代、経営破綻のふちにあった米コンチネンタル航空を復活させたゴードン・ベスーン氏が、当時の気構えを著書「大逆転！」に書いている。「過ぎ去った滑走路を振り返るな。コックピットにバックミラーはない」



<ゴードン・ベスーン(1941-) >

アロハエアグループ(アロハ航空の親会社)取締役会長。元コンチネンタル航空取締役会長兼CEO(最高経営責任者)。

農薬散布飛行士の息子として生まれ、17歳でアメリカ海軍に入隊、海軍技術学校で航空電子技官として学び、航空機の整備士となり、海軍時代の同僚から招かれ、ブラニフ航空に入社、航空業界でのスタートを切る。

在職中に、整備士資格やアビレーン・クリスチャン大学で学士号取得、その後、ウエスタン航空整備部長、ピードモント航空上級副社長(整備部長の鶴田国昭の紹介で入社)、ボーイング役員を経て1994年コンチネンタル航空再建のために社長兼CEOに招かれる。

再建に当たり、今度は逆に、鶴田国昭を上級副社長に招き、共に、コンチネンタル航空再建に着手、「Go-Forward plan(前進プラン)」と称する再生プランを実行、会社存亡の危機の同社を1995年には単年度黒字に大きく改善、1996年の「エアライン・オブ・ザ・イヤー」を受賞した。

天声人語：「日航会社更生法適用申請」(1/10)

世界初の定期航空は1914年に米国で誕生した。2人乗りの1人がパイロットで、1人が乗客だった。片道20分ほどの飛行は人気だったが、客が1人では採算がとれず、4カ月で営業停止になったそうだ(『飛行機は世界を変えた』岩波書店)

初期のエアラインはどこも苦しかった。だが各国の政府は翼に威信をかけ、中小の会社を一社にまとめて強力で援助した。そうして「ナショナル・フラッグ・キャリア」、つまり国の顔でもある航空会社が生まれていく。

戦後の日本は日本航空がその地位を占めた。花形企業の代名詞だったが、80年代半ばから揺らぎだす。ジャンボ機事故や全日空の国際線進出などで、まず学生の就職人気が逆転した。とはいえ、いつの間にかこれほど凋落(ちょうらく)していたかと、昨夏以来の騒ぎに驚いた人も少なくあるまい。

その日航をめぐる、会社更生法の適用申請が固まったという。あけすけに言えば倒産である。イメージが悪いと反対もあったが、巨額の公金を入れるからには透明性は欠かせない。やむを得ない流れだろう。

週刊朝日の名編集長だった扇谷正造が昔、企業の継続とは「一本の灯を守っていくこと」だと言っていた。日航はしくじった。公金投入は、消えかかった灯は国民の財産でもあるという考えに基づいている。

初の定期飛行から1世紀近く、いまや最大800人が乗る旅客機も飛ぶ。地球はいよいよ狭く、「強い翼」は国の将来に欠かせない。新しい酒を新しい革袋に入れての経営再建になろう。甘えを捨てた辛口でお願いしたい。

< 扇谷正造 (1913-1992) >

評論家、編集者、ジャーナリスト。宮城県遠田郡涌谷町出身。東京帝国大学文学部国史学科卒業。

朝日新聞社に入社後、青森・仙台支局を皮切りに社会部記者、マニラ特派員などを経て『週刊朝日』編集長に就任。

1948年6月、太宰治の心中に際して山崎富栄の遺書入手し太宰特集号を発行、同誌を十万部から百五十万部に伸ばし、『週刊誌の鬼』の綽名で知られる。1953年、菊池寛賞受賞。

朝日新聞社退社後は評論家として活躍。

著書に『立上る比島』『私たちの新聞』『鉛筆ぐらし』『えんぴつ軍記』『人生カバン』『現代のマスコミ 週刊朝日編集長の覚書』『私の大学 次代にささげる』『欧米岡目八目』など。



編集手帳：「日航マーチ」(1/13)

谷川俊太郎さんが詞を書き、芥川也寸志さんが曲をつけた『日航マーチ』という歌がある。その一節に、星を背に 北極の上を / 安らかな眠りをのせながら / ジェットは うかぶ... とある。

歌が作られたのは東京オリンピックの前年1963年(昭和38年)という。スピードが美德とされた高度成長下にあって「飛ぶ」や「翔(かけ)る」ではなく、乗客をそっと両の手で包むかのような「うかぶ」が印象的である。

ジャーナリストの弓狩匡純(ゆがりまさずみ)さんは著書『社歌』(文芸春秋刊)に書いている。「大量輸送時代の到来により、スピードとともに安全性がより一層求められることを(谷川さんは)まるで予見していたかのよう」であると。

日本航空の経営再建をめぐる協議がいよいよ大詰めを迎えている。社内には不安と動揺もあるに違いない。そういうときであればこそ、運航に携わる一人ひとりに、「うかぶ」の一語にこめられた乗客の祈りを、もう一度、胸に刻み直してもらおう。

歌詞には、こうもある。今日の夢 明日へとになうつばさ 日本航空。翼の安全が保たれずして、再建の夢が実を結ぶ明日は来ない。

< 谷川俊太郎 (1931-) >

詩人、翻訳家、絵本作家、脚本家。東京府東京市(東京都)杉並区に生まれ。東京都立豊多摩高等学校卒業。



1948年から詩作および発表を始め、11月に詩誌『金平糖』に2篇の詩を発表、1950年には三好達治の紹介によって『文学界』に「ネロ他五編」が掲載。

1952年には処女詩集『二十億光年の孤独』を刊行、1965年からは絵本の世界に進出、1967年には初の訳書となる『あしながおじさん』(ジーン・ウェブスター)を出版。

出版した詩集・詩選集は80冊以上に及び、子どもが読んで楽しめるようなものから実験的なものまで幅広い作風を特徴とし、英語、フランス語、ドイツ語、スロバキア語、デンマーク語、中国語、モンゴル語などに訳されており、世界中に読者を持っている。

作品として、詩集『二十億光年の孤独』『六十二のソネット』『愛について』、絵本『けんはへっちゃん』『こっぴ』『わたし』、散文集『世界へ』、翻訳『SNOOPY』『マザー・グース』『かみさまへのてがみ』、作詞『鉄腕アトム』『ビッグX』『火の鳥』など。

< 芥川也寸志 (1925-1989) >

作曲家、指揮者。東京市滝野川区(現・北区)田端に生まれ。東京音楽学校本科卒業。



快活で力強い作風と言われ、特に人気のある代表作に『交響三章』『交響管絃楽のための音楽』『絃楽のための三楽章』などが挙げられる。

また映画音楽・放送音楽の分野でも『八甲田山』『八つ墓村(野村芳太郎監督)』『赤穂浪

士のテーマ』などが知られると共に、童謡『小鳥の歌』『こおろぎ』等の作曲者としても知られる。

そのほか、多くの学校の校歌や日産自動車の『世界の恋人』など、団体（企業等）の CM ソングや社歌も手がけている。

歌劇『ヒロシマのオルフェ』、管弦楽『交響管絃楽のための前奏曲』、バレエ音楽『失楽園』『湖底の夢』『河童』、室内楽・器楽『ラ・ダンス』『弦楽のための三楽章』『ヴァイオリンとピアノのための「バラード」』『マイクロフォンのための音楽』など

余録：「日航法的整理へ」(1/14)

江戸時代の彦根侯というから井伊家の殿様だろう。ある時1羽の鶴を射た。すると足に金牌（きんぱい）がついている。見れば何と源頼朝が鎌倉の由比ヶ浜で鶴を放った年代が記されている。侯は驚嘆し、塔を建てて鶴を葬り、儒者の頼惟柔（らいただなご）はこの事を漢詩に詠んだ。

天保年間の随筆に書かれていた話だ。「頼朝の鶴」については他にも駿河の田畑に金の札を翼につけた鶴が去来していたなど、いくつかの言い伝えがある。頼朝の時代から500年以上後のことで「鶴は千年」の寿命が信じられていたのだ。

実際の寿命は野生で30年程度という鶴だから話はむろん作り事だ。しかし人の世の栄枯盛衰を超えて飛び続ける鶴の話は人々に大層好まれたようだ。かつては鶴をシンボルとした日本航空も「日本の翼」としての永続を疑う人は少なかった。

難航が続いていた日本航空の再建問題は、企業再生支援機構の支援を受けての法的整理というかたちに着いた。公的資金投入の障害となっていた退職者の企業年金減額への同意も必要数に達している。経営トップへの就任を要請されていた稲盛和夫氏も、その受諾を表明した。

支援機構の再建計画については、航空事業に特化した新会社に移行する新旧分離案や、大幅な人員削減や路線整理構想が伝えられている。今度こそ安全運航にいささかの不安も与えずに抜本的体質改善を実現できなければ日航に未来はない。

「頼朝の鶴」伝説には渡来地の住民が番小屋まで建て、昼夜を問わず金牌のある鶴を保護したという話もある。いわば国民注視の下で再建支援を受けることになった日航は、空路の安全と利便という金牌の文字を忘れぬことだ。

< 頼惟柔 (1756-1834) >

儒学者。安芸(広島県)竹原の人。名は惟柔、字は千祺、通称は万四郎。号は杏坪、春草ともいう。

1773年大坂に遊学、兄春水に従い混沌社に出入りし、後に、兄と共に江戸に出て、服部栗斎の教えを受け、1785年広島藩の藩儒となる。

宋学の興隆に専念、兄春水に代わり江戸邸の藩侯世子や在府子弟の教育に努めるとともに、甥山陽の教導にも力を注いだ。

1818年『芸藩通志』編修の命を受け、7年で完成、加禄されて三次町奉行専任となる。著作に『原古編』『芸備孝義伝』『春草堂詩抄』『唐桃集』など。

