

## 『日本航空』が民営化された日

2010年1月19日、JALは経営破綻し、政府の保護の下に事実上国営化された。そして2年後(2013年1月)の自立、本当の意味での民営化を図る為、種々の改革がなされ始めた。

1985年12月17日、航空輸送の事業分野を規制した航空憲法『45・47体制』が廃止され、日本の航空業界は自由競争に突入した。航空企業間の競争条件の均等化を図るため、日本航空の民営化は、事業規制廃止の大前提となった。この航空輸送事業の自由化のシナリオは米国大統領、ジミー・カーターにより提唱され、1978年法制化された。

米国の Airline De-regulation Act に端を発した航空自由化の波は、日本にも押し寄せ、日本の航空の事業規制と真つ向対立する事となる。米国は、1983年米国路線の運航許可申請を行なった日本貨物航空を人質にとり、Open Sky Policy の考え方に立って、日本の空の門戸開放を要求した。

日本貨物航空の日米路線参入の見返りとして、日米航空輸送の拡大均衡（日米航空会社の新規参入）が覚書(1985年4月30日調印)に加えられ、JAL以外の航空会社が日米路線に参入しうる枠組みは整えられた。しかし、そのためには、『45・47体制』を廃止する必要がある、国際線の運営体制のあり方、日本航空の民営化の是非につき、JAL,ANA 夫々がマスコミを使い、論争が交わされた。多くの航空関係者、政治家が、JAL『国際線1社体制』を支持し、日本の航空事業の規制緩和の実現には、まだ長い時間を要すると思われていた。

しかし、上記の議論に確たる結論を見ない前に、1985年8月12日、日本航空の御巣鷹山事故が起こり、JALの主張は影が薄れ、長年JALの国際線独占を許した『45・47体制』は、1985年12月17日の閣議で廃止された。その結果、日本の航空業界は、それまでの保護行政から一転、本格的な競争時代に突入し、企業間の競争条件の均等化、Equal-footing な競争環境を整えるため、1987年11月18日日本航空は完全民営化された。

民営化直後は、国の規制から解放され、バブル経済の恩恵を受け、好調な営業成績をバックに、積極的な関連事業展開を行なった。しかし、海外ホテル事業等、多角経営の失敗が財務状態を悪化させ、1998年3月に、財務の健全化を行なうとの名目のもとに、約1,500億円の資本準備金（株式払い込み剰余金）を取り崩して損失補てんを行なった。

JALの最大の失敗であり、落ち目の始まりとなったのは、テロ等の国際線リスクをヘッジするため、2003年に交渉がスタートし、2006年に終了した、JASとの経営統合であった。

これにより、JAS の多額の負債、不採算路線を抱え込むことになり、経営に大きなインパクトを与えたことは、言うまでも無い。

また長年に渡り、減価償却耐用年数の変更（7－10－15－20年）、機体値引き額の利益計上等、保守主義の原則に反した会計処理により帳尻を合わせたことが、JAL の財政状況を不健全なものとした。

2008年9月のリーマンショック後の不況により、ビジネス旅客等の需要が大きく落ち込んだが、早期の判断による、需要変動に応じた生産調整がなされず、2010年1月19日 JAL は破綻した。

JAL は政府の援助の下に、事実上再度国営航空となったが、私は元航空関係者として、JAL の再建を願っている。日本の空に、JAL,ANA の競争は必要だから。競争が有ってはじめて、プレミアム・サービスとコスト削減の両立が実現し、利用者利便の向上が図られる。再建のためには、従来見られた経営幹部の当事者意識のなさを払拭し、ナショナル・フラッグとして誇りを持っていた『日本国空』を再現して欲しい。