

# 視界不良の「道民の翼」

平岡祥孝

二〇〇九年九月に日本航空（JAL）が北海道エアシステム（HAC）からの経営撤退を表明して以降、HACの経営は揺れ続けたことは周知のとおりである。HACは公共性の維持を大義名分として、関係自治体や地元経済界の出資を募って昨年（二〇一一年）三月に新生HACに移行した。しかし、採算性の悪化から経営危機に直面してきた。存廃の岐路に立たされたにもかかわらず、先月末に新体制が始動し、新事業計画も発表された。

あえて誤解を恐れずに言うならば、脆弱な財務体質、経年劣化の使用機材、コストと収入のあり方から見ると、もはやHAC経営は限界にきていると言っても過言ではない。旧日本エアシステム（JAS）とて、コミュニティ航空事業としての成熟化の道筋を描けぬままに、かつてHACを設立した。段階的に増機しつつ規模の経済性の実現を図っていくのが常道である。それなしに経営を維持していくためには、地上支援業務に関して旧JASの破格の対応があったことは想像に難くない。ところが、JALが主導権を握って以降は、純粹のビジネスベースに基づく費用負担を求められてきたであろう。あらためて現段階における装置産業としてのHACの問題点を検証していきたい。

乗員出身者である経営トップは安全性のス

ペシャリストと言え。その反面、整備や運送のスペシャリストが不足しているように思える。各部門に精通した部長クラス四名程度は必要ではないか。また航空ビジネスの視点からは、道が実施した外部監査法人による評価は、すべて正しいとは限らないのではないか。なぜ道外路線が三沢線なのか。常識的には需要面からは仙台線ではないだろうか。単なる不採算路線の運休と同じ発想に基づく、生産体制の大幅な変更を必要としない安易な路線選択といえる。

そして何よりも不思議なことは丘珠空港滑走路延伸も検討課題に含まれていることである。だが、もはや機を逸したのだ。筆者らの研究グループは一五年近くにわたって、リージョナルジェットやB737型機の就航を視野に入れつつ、滑走路一八〇〇メートルの延伸や道外路線の開設を含む丘珠空港の高質的活用を政策提言してきた。しかしながら、滑走路一〇〇メートル延伸のための地元説明として、道外路線ではなくあくまでも道内路線のためであると、札幌市は説明してきた経緯があったと聞く。それを受けて、ANAは道外路線には就航させないことを暗黙の了解事項としてきた。加えて滑走路に制約があるために、ANAはDHCR-Q400型機（七四席）の就航を断念して、同Q300型機（五六

席）を就航させた経緯もある。同Q300型機も製造中止の機材であり、機材性能からは同Q400型機が断然高い。

歴史に「もしも」は禁物である。けれども、北海道や札幌市が航空自由化を見据えて、滑走路を一八〇〇メートルまで延伸してジェット化し、道外路線の就航を以前から認めていたならば、ANAは同Q400型機を当初から導入して効率的な路線と便数を維持し、丘珠空港から撤退していなかったであろう。あの意味、それは政策失敗と言わざるを得ないのではないか。

経営面では利用率よりも収入が重要である。座席数三六席のSABA-B-340B型機では、商品造成や運賃政策に工夫の余地は小さい。さらに問題はコスト構造である。人件費、外部委託費が高すぎる。これでは破綻前の北海道国際航空（エア・ドゥ）の高コスト体質と同じである。部品調達と整備機会を確保したとしても、機材の経年劣化は進む。しかるに、後継機種の選定を見越した内部留保などは、まったく不可能である。むしろ運転資金の確保にも苦勞する。繰り返しになるが、HACの現状の経営規模と経営状態では、新事業計画に基づいても、公共性と採算性の二兎を追うことは、もはや不可能ではないだろう。

下衆の勘繰りかもしれないけれども、HACの命運は次期知事選や国政選挙の政治日程と、HAC支援に向けたJALの本気度という二点にかかっていると考える。純粹な経営論や政策論だけでHACを語れないことこそ、本来は問題であろう。

（八ひらおか よしゆき・札幌大谷大学社会学部教授）