

学生のコメント

[回答 8] 航空業界で働くことの一番の魅力は何ですか？

[回答12] 航空業界の問題点を感じました。 また成長率が低く余り魅力的な市場、産業ではないな、と思いました。

講師のコメント

航空産業で人生の大半を過ごした一人としては、パワー溢れる学生の皆さんが、航空業界を選択し、次代を担ってくれるのは大変嬉しいことです。そこで「職業選択」と「産業分析」を自らの体験を交え整理します。

ヒトの流動、モノの流通を担う「空運」は、例えば人体における血液の役割に似ており、今後共経済社会の活動には欠かせない基本的役割を担っていくだろうと考えます。

ご指摘の“航空産業の成長”は、技術革新による新たな輸送手段への変革でもない限り、限界があるのかも知れません。しかし経済社会における血流としての役割は今後共継続し、その分、産業として安定的な成長が望めるのではないかと私は考えます。勿論、個別企業の盛衰は別ですが。

さて航空会社で働く魅力は？ 私の拙い体験を綴ります。

私が社会人としてスタートした1960年代後半のわが国航空界は敗戦で失った権益を漸く取り戻し、海外渡航自由化、東京オリンピック開催（共に1964年）、ジャンボジェット機導入、大阪万博開催（共に1970年）といった日本経済が世界の注目を浴びる高度成長期の真ただ中にありました。当時航空会社は男女大学生の就職希望のトップクラスにランクされていました。

15年後の1984年、遂に国際定期航空における輸送人員数で日本航空がトップを極め、我が前半生は正しく右肩上がりの時期でした。

しかし栄光は長続きせず、1985年夏の御巣鷹山ジャンボ機墜落を境に社運は次第に翳りをみせはじめました。燃油費の高騰、ANAやアジア系航空会社の

台頭、経営判断のミスと労使関係の悪化、日本の空港コスト高等で次第にコスト競争力を失い、遂には2009年会社更生法に至るまでイバラの20年余が続きます。後半生は一転し、乱気流の中の飛行と化しました。

紆余曲折の中で、私は2007年に退職しました。38年の間、国際旅客輸送の第一線で人の流れに接し、日本と世界の出来事（日中国交回復、比ピナツボ噴火、阪神淡路大震災、米国同時多発テロ等）に遭遇し、ダイナミックな世界の動きを体感しました。

特に海外駐在中、異文化社会で異なる民族に接し、キリスト教、イスラム教、ユダヤ教等に裏付けられる生活文化を眼のあたりにしました。苦楽相交えた内容でしたが、サラリーマンとしては大変貴重な体験だと思っています。

航空会社を例に取りましたが、実はこの講義に顔を連ねている優良企業各社やJR+旧国鉄、海運業等、半世紀を遡ると殆ど例外なく栄光と没落の転変を経験しています。

安定した「働き先」をどこに求めるか、これはなかなか悩ましいテーマです。

先ず、現在の企業、職業の好不調は10年単位（5年単位？）で様変わりする可能性を念頭に置く必要があります。ならば“専門職”は？と周りを見渡すと、例えば最近の弁護士業における需給の変化、将来的には医師の世界ですら相当量の業務がコンピューターによる診断に置き換えられる可能性が予見され、“専門職は長期に安定的な職業”と安心するわけにはいきません。

そこで皆さんはどう生きるべきか？ 混迷に立ち向かえば

- 1 書に問い
 - 2 歴史をひもとき
 - 3 世界を見渡す、世界を旅し、ヒトに問う
- が古来変わらぬ知恵だと思いますが、如何？

[回答40] 航空産業というのは分からない部分が多くある分野だったので勉強になりました。環境問題が叫ばれる中、航空が陸運や海運に勝っていくためには、どのような取り組みが必要になると考えますか？

陸 対 海 対 空運は対峙しつつも、それぞれの特性を活かして役割を担っていくべき、と私は考えています。

輸送モードには各々得失があり、又エネルギー等限りある資源を効率良く使うためには、国土の地理的特質と各モードの特性を最適に組み合わせることが最も肝要と思います。

先ず海運ですが、スピード性に難点あるものの、物流面での大量・安価な輸送手段としての競争力は比類ありません。

一方陸運の花形、新幹線の旅客輸送競争力について

高速軌道鉄道の対空運競争力は500KMから800KMまでは圧倒的に優勢です。新幹線の利用できるこの距離範囲での航空の役割は、天災害による不通時の代替輸送を除き、二次的な役割に留まらざるを得ないかと思われまます（ただし国交省の立案する東京都心上空の飛行が可能になれば西日本方面からの羽田発着便の飛行時間が20分近く短縮されるため、状況はかなり変わるかもしれません）。

800KM超の輸送手段としては航空の競争力は文句ありません。東京～福岡間の実績（90%以上が航空利用者）が明白に物語っています。また海を隔てた地点間の移動、新幹線網にカバーされない地域（紀伊、山陰、四国、沖縄等）の中長距離移動手段として航空は最適です。

この論に従えば、新幹線の金沢乗り入れは○ですが、札幌への延伸は首をかしげざるを得ません。

又物流面でみると、各モードは対抗するよりは合体結合の方がビジネスチャンスが大きくなり、有益と思料いたします。米国の巨大企業 FedEx、UPS、DHL 社等の例を引くまでもなく、Door to Door のシームレスな輸送モードは効率的で付加価値を高めるものです。クロネコヤマトや日本郵便と貨物航空会社の連携・合体が早晚俎上にのる可能性があると思いませんか。

陸・海・空運は競いつつも、日本経済全体の血流が効率的かつ経済的に機能するよう、過剰投資を排し、最適な役割分担に徹すべし、が私の結論です。

以上