

編集後記

まず始めに、一言お詫び申し上げますなければならない。96年10月発行予定の本流通問題研究第28号の刊行が、大幅に遅れてしまったことである。偏に新米編集者の不徳の致すところであり、以後これに懲りて、早め早めの執筆依頼、情に負けないしつこい督促を心掛けていきたい。

さて、96年秋、わが国の航空輸送業界にひとつの新しい風が巻き起こった。新会社設立による国内定期旅客便市場への新規参入の動きである。これまで40年余りに亘り、大手3社系の支配する独占的な市場であったが、97年春に予定されている羽田空港発着枠の拡大を契機に、うまみのある東京-札幌路線などに進出しようという元気な起業家たちが現われた。

格安航空券販売で急成長した旅行会社エイチ・アイ・エスの沢田秀雄社長を大口出資者とする新会社の他、北海道の企業家グループから成る新会社も名乗りをあげている。いずれも航空機はリースで、機体整備は既存の航空会社に委託しようという方針で運航を計画しており、運賃は現行の半額程度を目指すとされている。

ただし問題は「安全」である。地上の交通手段よりははるかに安全であるはずの航空機の事故は、一度おこるとその結果は重大である。96年5月の米バリュージェット航空の旅客機墜落事故は、110人の死者をだした。当航空会社は、格安航空券販売で売上げを伸ばしたが、経費圧縮のために操縦士訓練や機体整備などは外部に委ねていたという。

現在、運輸省は、「自社整備」原則の見直しと外部委託の安全性について検討を重ねている。また、羽田空港の増便枠を新規企業や後発企業に優先的に配分する姿勢もみられるようである。規制緩和の流れの中で、また利用者の利便性向上をより優先的にとらえ競争を促進させるという方向は、まさに時代の要請であると受けとめられる。ただし安全基準のハードルは、絶対に保持されなければならない。

本号冒頭論文の「トラック輸送産業の企業革新」は、大は大で、小は小なりにピリリとからい元気なトラック企業の新展開を探る研究報告である。これに続く「日本の出入国者動向」は、国内定期旅客便事業への新規参入のひとつの要因ともなっている「安い」海外旅行に関連する最近の動静を分析したものである。また、最後の「アメリカのコンテナターミナル」は、コンソーシアム再編に伴うコンテナターミナルの状況を、オークランド港の事例を中心にとりまとめたものである。

最後に、重ねて第28号刊行の遅れをお詫びしたい。

(1996年12月、古井)