

山村 堯 著

米国の航空規制緩和と安全

論評者：小出 五郎

温故知新 - 5

構造改革という名の規制緩和が進んでいる。日本には規制が多すぎるとは、誰しも感じていることだ。

そうした市民感覚を追い風として、市場に任せることを原則に、わずらわしい規制を緩和すれば、そこにはバラ色の未来が待っていると言う。

規制緩和によって、業種間の競争が激しくなれば物価は下がる。そうなれば消費者の購買力が増し、新規のビジネスが生まれる。非効率な業界からは失業者が出るとしても、十分以上に吸収できる新しい雇用が創出される。それがバラ色の中身である。アメリカでは1970年代後半に、日本では20年遅れて90年代にはじまり、小泉内閣になってから本格化した。

アメリカで規制緩和の端緒になったのが航空業界であった。1978年10月、カーター大統領が航空自由法を発効させた時からである。

山村堯さんの「米国の航空規制緩和と安全」は、規制緩和からちょうど10年たったところで、規制緩和が安全面に深刻な影響を与えつつあるという状況をわかりやすく紹介している。

一言で言えば、規制緩和が目標に掲げたバラ色の未来という期待に反して、体の深奥をゆっくりと蝕む慢性病のような、安全を脅かす病が進んでいると言うのである。それは安心と言うにはほど遠い。

「機材の老朽化」の項では、ハワイで発生したアロハ航空事故を具体例に挙げている。B737機が高度7,000mを飛行中、胴体前部の上半分が吹

き飛んだ。乗客は吹きさらしの座席にシートベルトをしているだけの状態で、パイロットの冷静な判断によってかろうじて着陸でき、九死に一生を得たという事故だった。

事故を起こした機体は製造から19年を経ている。老朽化を進行させる離着陸回数は88,300回だったと言う。老朽化が大きな原因になっていることは明らかである。規制緩和による競争激化の中で、コストの安い経年機の割合がどの会社でも増加する傾向にある。安全の見地から危うさを感じさせる。

「整備力の低下」の項では、シカゴで DC10機のエンジンが離陸直後に脱落、同機は滑走路のはずれに墜落して乗員・乗客271人が死亡した事故を取り上げている。原因は、エンジンを修理する時の、いささか複雑なメーカーの指示を無視し、簡略な手抜き作業をしたために、エンジンを吊るすパイロンの主翼結合金具が壊れたことにあった。ここでもコスト削減の圧力が、整備手順の変更や情報伝達の不足などを呼ぶ遠因になっていることがわかる。

「ニアミス急増」で、著者は規制緩和が安全の足を引っ張る影響が、ニアミスの増加にいちばんはっきり現れているとしている。

1982年には311件だったが、年に平均150件の割合で増加し、86年には3倍近い1839件に上っている。ハブ空港を中心に、発着のダイヤを効率よく組むために特定の時間帯に便が集中し、アトランタ空港では午前8時からの30分間に95便が離着陸

する事態をもたらしたという

「パイロットの悩み」では、パイロットの技能低下を取り上げている。新規参入する航空会社が増えたことにより、経験不足のパイロットが当然のように「水増し」状態になった。

1982年1月13日、首都ワシントンを襲った吹雪の中、ナショナル空港を離陸しようとしたフロリダ航空の B737機は、17秒後に氷の塊が流れるポトマック川に墜落し、74人が死亡し5人が重軽傷を負った。ポトマック川に浮き沈みする男性が、ヘリからの命綱を他の乗客に譲って自らは力尽きてゆく。その感動的シーンが繰り返してテレビで放送され、視聴者に強い印象を残すことになった。

この事故の主な原因は、パイロットの経験不足、能力不足にあった。特に冬のワシントン便に乗務するのは事故当日が初めてだったということで、乗客の安全を優先的の考慮した痕跡は皆無であった。

山村論文は、以上のような具体例を示しつつ、規制緩和によっては乗客の不安は解消しないと指摘している。

省みて日本の場合はどうか。山村論文は、今日の事態をかなり正確に予想していると言えるように思う。

ナショナルフラッグを掲げる日本航空に、このところ事故やトラブルが相次いでいる。

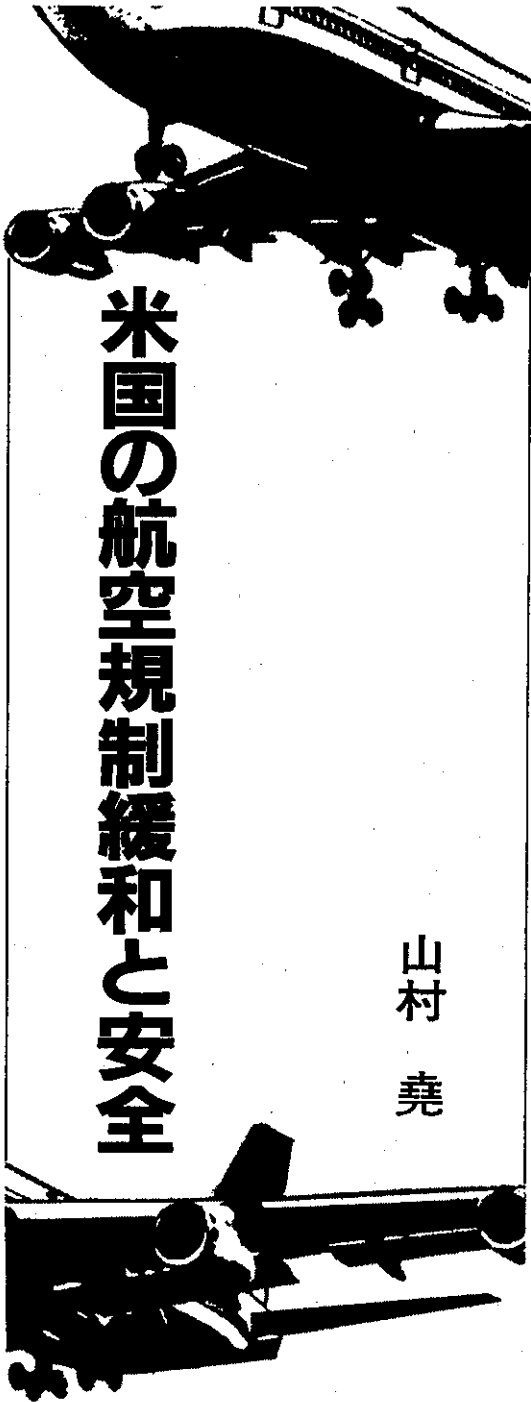
2006年1月7日には、大阪からの3914便が鹿児島空港に着陸した時、逆噴射装置が作動しなかった。パイロットは車輪のブレーキなど他の減速装置を使ったので、ほぼ平常どおりに無事に停止することができた。事故とは言えないトラブルに終わったのは幸いだったが、原因はオソマツなものだった。問題の逆噴射装置を調べたところ、前日の整備の際に作動防止の安全ピンを差し、そのまま抜き忘れていたことが判明したのである。しかも、2005年にもまったく同じトラブルを北海道の新千歳空港で経験していたというおまけまでついた。

大事故の影に29の小事故があり、その影に300の故障やトラブル、ヒヤリハットがあるとする「ハインリッヒの法則」に待つまでもなく、こうした出来事が続発すると、いつかは大事故が起きる予兆ではないかと不安に襲われる。そして、やはり「バラ色の」規制緩和が航空会社を追い込んでいく側面があるのではないかと思う。

1978年に、アメリカが規制を撤廃して完全自由化を行ってから1年で、70の小都市が路線からはずされ、その後も利益の上がない路線からの撤退が続いた。公共性のためには利益を度外視しても路線を維持しなければならないとする規制がなくなったからである。

新規参入した会社は、競争が激化する中でほとんどが潰され、大手の傘下に入った。生き残れたのは大航空会社だけ。イースタン、パンナムのような大手までが倒産した。かえって寡占が進んだことになる。

そうした流れの中で、従業員の賃金は一様にカットされてゆく。従業員のやる気は消える。修理をスキップし、欠陥部品を使う。安全を根底から脅かすシナリオどおりに、事態は進んできたようである。



米国の航空規制緩和と安全

山村 堯

米国の航空規制緩和から10年が過ぎた。自由競争の導入によって運賃を下げ、“空の旅”を一層大衆化させようという民主党カーター大統領の政策で、レーガン政権にも引き継がれたが、現実に来きたのは、体質ぜい弱な航空会社の乱立や自殺行為的な運賃ダンピングによる過当競争であり、航空経営は大混乱に陥った。ここ数年やっと自然淘汰が進んで、業界も再編成期に入っているが、航空の安全性は大きな打撃を受けたままで、その修復のめどさえ立っていない。

航空規制緩和法は1978年10月24日に制定され、米民間航空委員会(CAB)は1982年1月に路線、1983年1月には運賃に関する許認可権限を失い、1985年1月1日には委員会自体が解散した。米国の航空輸送業界は公益性と戦略的価値ゆえに、規制というかたちで保護を受けていたが、これで新規参入も運賃設定もまったく野放しになった。

運賃値引き競争の口火を切ったのは、大手のアメリカン航空。緩和法制定の前年4月に大陸横断路線で45%の新割引制度“スーパー・セーバー”を実施した。このサービスには「搭乗30日前の航空券購入」「復路の利用は7日以上経過後」などの利用条件があり、定期便の空席をレジャー客のために活用するねらいがはっきりしていたが、規制緩和への時流をバックにユナイテッド航空などが直ちに追従。たちまち割引率が50%を超えるとともに、利用条件も形式化し、やがて、コンチネンタル航空が主要路線の昼間便で一律40%割引の“チェックンフィード(鶏のエサ)サービス”を始めたのをきっかけに、ビジネスマンなど一般旅客争奪の有力な手段としての割引制度が全米に広がっていった。

一方、新規参入のエアラインも社員の株主化、管理職化やノンユニオンで賃金を抑え、また、中古機の利用による低コストを武器に、主としてローカル路線に殴り込みをかけ、安売りで大いに人気を集めたが、大手に追従されるとダンピングを重ねるしかなく、結局は急速に体力を消耗させることになった。

1982年5月に倒産した大手ブラニフ航空でさえ、路線・距離・時間帯・季節などによって500種以上の割引制度があったといわれるほど。しかも、各社の改廃が頻繁で実態はつかみにくいが、規制緩和前からエコノミークラス標準運賃を425ドルとしてきたニューヨーク—ロサンゼルス線(距離4,400km)をコンチネンタル航空は212ドル、ピープル・エクスプレス航空(現テキサス・エア)は149ドルにまで下げ、1985年3月からアメリカン航空は129ドルの航空券を売っている。

これは、いずれも正規運賃の値下げではなく、割引制度の適用という形式をとって、週末やクリスマス等の繁忙期にはちゃっかり425ドルを頂く仕組みを残しているが、いずれにせよ、こうした原価割れの運賃が横行するようでは大手といえども経営は至難。また、新規参入組のなかには旅客の安全と引き替えに整備費を極限まで削ったり、無資格パイロットを乗務させるなどの非常手段に訴えながら廃業に追い込まれるケースもあり、規制緩和後のピーク時に246社あった定期運航会社が、1985年末にはすでに132社に激減(全米航空輸送協会資料)、1987年末には78社だけが営業を続けているとも伝えられている。

また、有名エアラインのなかでもブラニフ、ナショナル、コンチネンタル、リパブリック、ピープル・エクスプレス航空などが倒産したり、売却によって経営権を失ったりしており、我が国で特になじみの深い、パンアメリカン航空も1985年4月に歴史を誇る太平洋路線をそっくりユナイテッド航空に譲渡、さらに去る6月にはヨーロッパや中南米を中心とする全国際線の売却による会社再建計画を発表している。

ダンピングの応酬でいかに旅客を集めても実質収入は伸びず、銀行や株主相手の金集めも難行し

て、新機材の購入など“再生産”のための資本投下はもちろん、運航・整備の強化による事故防止策にも容易に手が出せない。たとえ利益が上がっても旅客需要の大きい路線と、有力空港での自社の発着枠を増やしてサバイバル・レースを勝ち抜くために、競争会社の買収・合併にまず注ぎ込むことになり、旅客の不安は一向に解消しない。そこで、いま注目すべき安全上の問題点の幾つかにもう少し触れておこう。

機材の老朽化

ダンピング頼りの経営による財務状況の悪化で各航空会社は投資意欲を失い、使用機材の更新がベタ遅れとなった。

米連邦航空庁(FAA)の1988年6月末の調査で大手9社の保有する2,793機の旅客機のうち、耐久性の一つの区切りといわれる15年以上の経年機は、すでに64.4%相当の1,800機に達している。しかもトランスワールド、ノースウエスト、ユナイテッド、イースタンの4社では80%以上という信じられないような比率である。もちろん、高齢化は幹線用の大型機ばかりでなく、ローカル線用の中・短距離機にも顕著で、これは新規参入組の機材調達に、ほとんど中古機でまかなわれていたため。

もちろん最近では20年以上の経年機さえ目立つが、こうした中・短距離機の高齢化は、安全面で特に警戒が必要といわれている。幹線や国際線用の長距離機に比べて発着回数が3~4倍も多く、そ

表2 大手9社 15年以上の経年機

航空会社	保有機数	経年機数と%
アメリカン	411	233 57%
デルタ	372	100 27%
ノースウエスト	314	267 85%
パンアメリカン	125	54 43%
トランスワールド	213	186 87%
ユナイテッド	382	322 84%
U S エア	343	184 54%
コンチネンタル	350	222 63%
イースタン	283	232 82%

1988年6月末現在

(日航資料)

表1 規制緩和10年大手4社決算 (単位100万ドル △は赤字) 日航資料

航空会社	年	1978	'79	'80	'81	'82	'83	'84	'85	'86	'87
ユナイテッド		287	△101	△23	△105	△11	130	252	△88	△81	33
パンアメリカン		119	76	△248	△19	△485	△51	△207	40	△469	△276
イースタン		67	58	△17	△65	△75	△184	△38	6	△131	△181
アメリカン		134	87	△76	△47	△14	213	209	323	249	214

のたびに機内与圧によって機体の膨張・縮少が繰り返されて、金属疲労が激しくなるのが理由。したがって同じ経年数でも、疲労破壊による事故の危険性ははるかに大きい。

その典型的なケースとみられているのが、ゴールデン・ウィークでにぎわうハワイで発生したアロハ航空ボーイングB737型機の事故。高度7,000mを飛行中、前部胴体の上半部が、突然、円弧状に破壊・飛散したもので、パイロットの冷静な操縦で辛うじて着陸はしたものの、高空にむき出しにされた座席にシートベルト1本で命を託した乗客の恐怖と絶望は、現場からのカラー写真で余すところなく伝えられた。

同機は19年の経年機で、発着回数、いわゆるサイクル数も実に88,300回。同社のモーリス・マイヤーズ社長は「メーカー指示の点検・整備はすべて実施してきた」とコメントしたが、その後の調査で機体の骨格の一つである客室窓下部の縦貫材と補強板をつなぐ多数のリベット孔から金属疲労による亀裂が発見され、破壊もそこから前部胴体(セクション43)全体に及んでいることから、老朽化が起こした事故という推定は動きそうもない。

さて、機体の信頼性の一つの基準である疲労強度の設定についても、ヨーロッパの各メーカーが実大機によるテストを不可欠のものとしているのに対し、ボーイング社など米国のメーカーは大型コンピュータと、機体の経年変化についての世界の航空会社からの膨大なフィードバックを活用しての計算値を重視している。そして、実際に新型機に保証するサイクル数も、ヨーロッパ側はテストでクリアした回数より小さく抑えるが、米国側は部分的テストだけを行い、その実績をさらに数倍して保証値としている。

こうした方式には航空庁でも不安を感じ、1981年には、一定以上の経年機種について、金属疲労による亀裂の発生確率とその成長スピード、発見の難易性を再検討して、「追加点検指示書」(SID)を発給するようメーカーに指示した。しかし、その追加点検を実施するかどうかは、あくまで航空会社の自主的判断に任せており、自転車操業同然

のエアラインや、すでに旅客の人気を失い、長期の運航計画からはずれたような機種への実効は期待できず、また、たとえ実施しても各社ごとの整備環境や整備士のスキルの差まで考えると、高齢機の安全対策としてはあまりにも心もとない。

アロハ航空事故をきっかけに、昨年6月3日には、ワシントンで有力エアラインの技術者による「老朽機対策世界会議」が開かれ、新しい機体検査法の開発、最高齢機体の分解調査、実大機テストや部分テストの補完のための再開など8項目を航空庁に提案したが、いずれも時間がかかるものだけに、結局、1990年代初頭とみられる機材更新のピーク時まで、危険と隣り合わせの“老兵”の酷使が続くことになりそうだ。

整備力の低下

航空経営の混乱は大手エアラインの日常の整備にまで重大な影響を与えた。航空機メーカーは機体引き渡しに際して、整備方法を詳細に説明したメンテナンス・マニュアルを発給する。航空会社はそれをもとに自社の整備方式を決めて監督官庁の承認を受けるが、高度な技術的判断や巨額の出費を伴う修理、改造の実施は、事実上、航空会社側の判断に任されている。

強制力をもつのは機体やエンジンに重大な欠陥が発見され、危険が差し迫っている場合に監督官庁が出す耐空性改善命令(AD)だけで、メーカーからの改善提案(SB)や、同型機使用の他社で発生したトラブルと、その対策の通報はあくまで整備の参考材料として扱われる。また、すべてが実施されたところで、もともと発給の目的は運航の安全の維持にすぎない。したがって、マニュアルを順守するばかりでなく、社内外からの情報を積極的に活用して機材に潜在する欠点を察知し、先行的に手を打つようでなければ十分な整備とはいえない。

ところが、現実には整備費は大幅にカットされ、マニュアル無視の手抜き整備がはびこり、具体的には定期点検の遅延や、修理もしくは装備品交換

が義務付けられている不具合を抱えたまま運航を続ける、いわゆるキャリア・オーバーが急増した。

世界の航空事故による死亡者数が1年で1,233人という最悪を記録した1985年に、連邦航空庁はたまりかねて大手エアラインを中心に特別安全査察を実施、整備諸規定違反でイースタン航空 990 万ドル、パンアメリカン航空 195 万ドル、アメリカン航空 150 万ドル、コンチネンタル航空40万ドルなど厳しい罰金を課したが、大手がこの調子では、新規参入組の実態は想像に難くない。

こうなった理由を、当時の同庁エンゲン長官は「急激な事業拡大が、航空の安全に歪みを生じさせた」としているが、米国航空安全財団（F S F）では、カーター政権の“小さな政府主義”のあおりで同庁のエアラインへの監視力が低下したことを挙げている。たしかに規制緩和前に 680 人いた担当検査官は 240 人も減り、その後、ほぼ半数は回復したものの、相変わらずの人手不足が続いているのも事実である。

規制緩和直後の1979年5月25日、シカゴ・オヘア空港でアメリカン航空のダグラス DC10 型機の第1エンジンが離陸直後に脱落、同機は滑走路末端に墜落して乗客・乗員 271 人の全員が死亡した。このため航空庁が DC10 の型式証明を取り消し、一時は世界で同型機がすべて就航不能になるという未曾有の混乱を生じた。そして事故原因は、同社が修理のためにエンジンを主翼から取り下ろす際、「まずエンジン、次いでパイロン（エンジン吊り下げ支柱）を主翼から外す」というメーカー指示を無視し、エンジンの下にフォークリフトをあてがってパイロンごと外そうとし、しかも、作業途中で長時間の休憩をとったため、パイロンと主翼を結合する金具に無理がかかって亀裂が入った結果とされた。

ところで、この方法はエンジンとパイロン間の電気配線、油圧パイプの着脱の手間を省き、整備費をセーブするねらいで同社が考案したもの。他社機の受託整備 5 機については、新方式の作業仕様書をまとめた技術者自身が立ち会い、整備士にも特別の教育をしたうえで慎重に取り組んだが、

その後は、すでにこの方式が定着したものとして整備の現場だけに任せため、手順はさらに簡略化され、ついに事故を引き起こした。

実は、エンジンをパイロンごと外す方法はコンチネンタル航空でも思いつき、シカゴ事故の半年前の1978年12月にメーカーのアドバイスを受けながら 2 回テストしたが、やはり結合金具が破損したので打ち切っている。ところが、同社もメーカーも、このケースを単にフォークリフトの取り扱い不適切の結果として同庁に報告しなかったため、せつかくの“高価な実験”から得られた教訓も死蔵されてしまった。

この事故で、安易な整備手順の変更、社内教育の不徹底や航空庁を中心とした情報システムの不備などが問題化したが、それはとにかく、整備の密度の低下がどんなかたちで大事故につながっていくかはハッキリと示している。

なお、アメリカン航空では、さらにしばらく大小のトラブルが続いたが、ロバート・クランドル会長は罰金の支払いをきっかけに運航と整備技術の両担当役員を更迭。まったく新たな品質管理基準を定めるとともに、2億2,500万ドルを投入して整備体制の抜本的強化を図り、一機当たりの整備時間の増大による定時出発率の低下に耐えながら機材の絶対的な信頼性を回復し、収益力全米一のタイトルも、ユナイテッド航空からわずか2年間で奪回している。

過当競争のなかでの“整備の復権”はトップマネジメントの意識改革に求めるしかなく、それだけに決して容易なことではない。

ニアミス急増

規制緩和はいろいろなかたちで安全の足を引っ張っているが、なかでももっとも顕著なのは空中衝突一歩手前のニアミスの急増である。

空路への乗り入れが自由化されてから国内線にはハブ・アンド・スポークと呼ばれるパターンが生まれた。幹線の発着する主要都市の大空港がハブ。そこから地方の中小都市へ放射状に伸びるの

がスポーク路線であり、大手エアラインが新規参入組のローカル会社やエア・コミューターを傘下におさめて、幹線とスポークの両路線を通じて旅客を自社ネット内に囲い込むため、路線の再編成を進めたわけ。ところが、そのためにはハブ空港での乗り継ぎ時間を少しでも短縮して利便性を高めることも必要であり、当然のようにスポーク路線のダイヤを幹線に合わせて組んだ結果、特定の時間に発着が集中することになった。

このため、たとえばデルタ航空のハブであるアトランタ・ハーツフィールド空港で午前8時からの30分間に、なんと95便が集中するという極端なケースがみられるなど、どこも朝夕を中心に超ラッシュを現出。そのうえ、幹線そのものの増便も加わって、1987年1月の全米空港の累計では1日17,000便で、2,000時間もの遅延を記録している(日航資料)。

そこで運輸省では、いま利用客の迷惑防止のための航空旅客保護法案の提出準備を進めているが、もともとスポーク路線は幹線の到着が遅れた場合、接続便の出発も一斉に遅らせて初めて役に立つ。そうした強い連鎖性がラッシュ解消をさらに困難にしている。

さて、こうした過密ダイヤは、必然的に空域の混雑を招いてニアミスが多発させ、連邦航空庁の調査によると、1982年には311件だったパイロットからのニアミス報告が、年平均150件も増え続け、1986年には3倍に近い839件にも達している。

もちろん、すべてが危機的状況というわけではなく、航空管制機関が設定した安全間隔を割った程度のもも含まれるが、一方で、ローカル会社やコミューターの使用機の航法装備やパイロットの技量にバラつきがあり、管制指示が正確に守られないのは本質的な悩み。また、アマチュア・パイロットの操縦する小型機の気ままな飛行ぶりはパシフィック・サウスウエスト航空B727機がセ

表3 ニアミス報告 (FAA調査)

年	件数	年	件数
1981	395	1985	755
1982	311	1986	839
1983	475	1987	504
1984	589	(1-6月)	

スナ機と衝突、両機と地上の計144人が死亡した1978年9月のサンジエゴ事故の悲劇などから、旅客機の恐怖の的といわれている。

規制緩和とはやや離れるが、ニアミス増加に拍車をかけているのが航空管制官の不足である。

1981年夏に全米管制官労組(PATCO)が賃上げ、労働条件の向上を求めて突入したストを、レーガン政権は公務員法違反として、スト参加者の70%に及ぶ大量解雇を断行した。このため、管理職者を含めて16,300人いた管制官は半減、その後は軍管制官の転用、OBの復職、新人の養成などに力を注ぎ13,300人まで回復したが、熟練者の比率はスト当時の82%から47%に落ち、管制指示の信頼性は低下したまま。

また、下院公共事業運輸委員会のまとめによると、絶対数の不足から管制官の労働条件は悪化、週平均の労働時間は航空庁の公式調査よりさらに3時間ほど多い44時間となり、疲労やストレスが集中、作業能率に悪影響を与えている。

空中衝突事故そのものは目立って増えてはいないが、1986年8月31日にカリフォルニア州セリトスで起きたメキシコ航空DC9機の小型機との事故(乗客と両機の乗員66人と地上の15人が死亡)では、管制官が小型機は有視界飛行方式で管制機関に連絡しないまま危険空域に入ったうえ「レーダーに機影が映らなかったので旅客機側にアドバイスできなかった」と主張したのに対し、事故調査担当の米国家運輸安全委員会(NTSB)は現場のART-3レーダーの機能を徹底的に解析、当日のレーダー・データ記録をもとに、小型機がスコープ上に連続的に映っていたことを立証、管

表4 主要5空港15分以上の出発遅延増加(1,000便当たり回)

空港名	遅延数
シカゴ	18
	43 (2.4倍)
アトランタ	17
	56 (3.3倍)
デンバー	4
	54 (13.5倍)
ボストン	26
	72 (2.8倍)
フィラデルフィア	4
	48 (12倍)

上 1986/1
下 1987/1

制官の不注意も重要な事故原因の一つであると断定している。

これも航空庁の理解以上に航空管制の実力が低下し、危険状態にあることを示したものの。もちろん同庁も機上搭載型のトランスポンダー（自動電波発信・応答装置）を利用して、とっさの回避操作まで計器面上で指示する空中衝突防止システム（TCAS）、狭い空域でも安全に滑走路までたどりつかせるよう、曲りくねったり、傾斜角が複雑に変わる進入コースでも自由に電波誘導できるマイクロウェーブ着陸システム（MLS）の開発を促進しているが、いずれも、まだ最終評価の段階。また、TCASは民間・軍用や大型・小型を問わず航空機のすべてに装備しなければ実効はなく、そのための経済的負担もばく大なため、完全実用化は'90年代に入ってからのこととみられている。

パイロットの悩み

新規参入の自由化による航空会社の“水増し”は、経験不足の若手パイロットの定期路線への流入を許し、操縦の技量水準を低下させた。それに弱小企業ゆえのずさんな運航管理、つまり、パイロットの疲労や悪天候を無視したフライトの押し付けもあって、旅客の不安はここでも増大している。

運輸安全委員会のレポートには、運航の実態を知る手掛かりとして、次のようなローカル線での事故例が紹介されている。

この会社は、定期便が満席のときに限って“貸し切り”型式で補航便を出すことが認められており、この場合のパイロットには定期航空運送用操縦士資格が要求されない。事故当日、同社は正当な理由なしに定期便をキャンセル、双発小型機による補航便を仕立てて全旅客を移すとともに、同型機による飛行経験がわずか176時間の21歳の事業用パイロットに運航を任せた。このため同機は最大積載量の12%も荷物を積み過ぎたうえ、パイロットが自ら行った燃料補給でタンクに水が混入。離陸直後にエンジン1基が停止して墜落、全旅客8人とともに死亡した。

このケースはあまりにも極端だが、大手エアラインにもみられるパイロットの労働環境の激変は、巨事故につながりかねないものだけに、注目されている。

ここで口火を切ったのはコンチネンタル航空。同社は、経営悪化を理由に大幅な賃下げを社内に提案していたが、1983年9月2日夕、抜き打ち的に会社更生法適用を申請して運航を停止。全面ストに入った労組をよそ目に従業員12,000人の65%に当たる7,800人をレイオフ、残った4,200人には50%近い賃下げを強行、わずか4日後には不採算路線をカットして運航を再開した。これに対し組合側は、ノンユニオン化をねらった偽装倒産であるとして最高裁まで争ったが、規制緩和を継承したレーガン政権の意向が強く働いて、敗訴となった。

当時の同社の総経費に対する人件費率は34%と業界のトップクラスにあったため、賃下げを合理化の第一歩としたわけだが、このドラスティックな手段は、特に高給に裏付けられた“権威”で操縦室に君臨してきたパイロットたちのメンツをつぶして会社との信頼関係を崩壊させたばかりか、安全運転への意欲も失わせることになった。

同社に続いてイースタン航空も会社更生法申請との二者択一のかたちで平均15%の賃下げを提案、交渉が難行しているなかで株式を大量に手離し、テキサス・エアの系列下に入るなど、ほとんどの会社で賃金カットや定期昇給の延期が強行され、またユナイテッド、ノースウエスト、デルタ、アメリカン航空では新規採用者に対する二重賃金制を導入した。

一方、新規参入各社ではノンユニオンが徹底し、勤労時間の延長や、パイロットはフライト・マネージャーと名を変えて、乗務のない日はデスクワーク、スケジュールはカスタマーサービス・マネージャーとして空港カウンターに立つ（ピープル・エクスプレス航空）といった複数業務化で人件費率を19%台に抑え、低コストを実現した。

こうした急激な変革に猛反発したパイロットたちは、多数の救済申請を運輸省に提出したが、航

空規制緩和法にうたわれた勤労者保護条項は1件も適用されず、すべてが泣き寝入りのかたちで終結している。

また、相対的な“運航の地位”の下落は、実機による操縦や路線慣熟訓練の減少、交替要員なしの長時間飛行の一般化をもたらしたほか、労働単価の高いベテランほど一度離職すると戻りにくく、指導パイロット・クラスの空洞化を招き、運航の安全を土台から揺すぶっている。

1982年1月13日、ワシントン・ナショナル空港でフロリダ航空のB737機が離陸に失敗、17秒後に氷塊の流れるボトマック川に墜落、乗客・乗員74人が死亡、5人が重軽傷を負った。この事故は、救助作業の一部始終が、たまたま近くにいたテレビ取材チームによって現場から中継放送され、ヘリコプターからの命綱を他の乗客に譲りながら力尽きて水没していく男性客の姿が、見る者の大きな感動を呼んだ。

直接の墜落原因は、離陸の順番待ち中にかなりの降雪を受けながら充分な点検をせず、地上要員への機体除雪の指示も不適切で、主翼断面が変わり、揚力が減少したこと。さらに対気速度を検知するピトー管のヒーターのスイッチを入れ忘れたため凍結、速度計の指示が狂い、最低必要推力の80%で離陸滑走し、副操縦士の4回にわたる推力異常の警告を無視したことが挙げられている。

しかし、より重視すべきは事故の背景である。同社はずっと温暖なフロリダを主要営業基盤としてきたため雪は苦手。また、規制緩和によって機長昇格が早められたため、事故機のライリー機長(34)も寒冷時運転といえるほどのものは副操縦士時代も含めて8回しか経験がない(ある調査では、機長としての冬期のワシントン線乗務はこの日が初めて)。

また、同機長は1978年10月に入社して初めてジェット機を操縦したにもかかわらず、1年7ヵ月後に早くも機長昇格。1980年5月には社内の技量チェックに落ちて機長資格停止、3ヵ月後に復活したが、1981年4月にも社内チェック不合格となり、3日後の再チェックにやっとパスしたという

記録も残っている。

もちろん法令的な資格という意味では何の違反もない。しかし、同機長の技量未熟は明らかであり、ワシントン線への乗務を組んだ運航管理はいかにも無責任。そして、経営の苦しさが、安全への直接の脅威であることを、ここでも示している。

* * *

米国の産業界は従業員を“下りのエスカレーター”に乗せることで発展してきたといわれる。ベルトコンベアーに象徴される大量生産システムは、作業を次々に単純化し、従業員には新しい作業形態、つまりマニュアルに慣れることだけを要求して生産性を向上させた。ブレーン・ワークはすべて経営側が握り、従業員を考察や判断の場から切り離すことで、労働を単純に売り買いできる商品同然の存在に変え、材料費や運送費と同じような管理手法を用いて経営の効率化を図ったのである。

こうした、いわば非人間化の流れのなかで、従業員たちには職場のなかで生産性の向上や品質管理に頭を使う習慣は育たなかった。そして、彼等のヤル気、生き甲斐を支えたのはただ一つ、仕事の実績をストレートに反映する賃金と、他人よりも金をかけた華やかな私生活だった。

カーター大統領の下で航空規制緩和を推進した民間航空委員会のアルフレッド・カーン委員長は「最高の生産性と最低のコストを実現できる航空会社だけが、消費者のために生き残る価値がある」との信念に燃え、航空輸送業界に自由競争を導入したが、それは暴走して過当競争となり、経営は大混乱に陥った。そして、コスト・ダウンのための賃下げは、従業員のただ一つのヤル気の根元を奪い、モラルを低下させた。したがって、いまの危険要因はいずれも一過性のものではない。

最近、やっと自然淘汰が進み、やがては大手7-8社と、その系列に全航空会社は集約されるのではないかといわれるようになった。しかし、運賃設定に歯止めがないまま寡占状態が現出したとき、はたして金もうけにならない安全投資が改めて重視されるようになるのだろうか。

(やまむら たかし/東京新聞編集局編集委員)