

長谷川社長、事業に専念されたら!!⑦

「ここ一番」勝負の明暗

(株)はせがわ

「7社会」の限界が露呈されてプラスオーナー「10社会」で補強することが決定されたが、この詳細は最後の10回目の結びで触れる。長谷川氏はこの時代認識においては優れていたもので様々な手を打ってきた。JC時代のメンバーを引き連れ次期を担う若手経営者を集めて「博多21の会」を発足させた。同氏の狙いはこの組織を背景に財界への売り込み・認知を得るところにあった。「7社会」だけでは地元をリードするのは無理。我々、オーナー経営者が発言しリードする時代が来た。そのヘッドになる」という野心を抱いていたはず。④のシリーズで触れた「博多21の会」の設立の裏側では長谷川氏の上記した個人的動機が隠されていたはず…。

かつては(2~3年前は)「北部九州の経済界の活性化は今後の10年は長谷川、大迫、榎本によって担われる」と公認されていた。ところがだ、「今後の10年は大迫、榎本が牽引する」ことが定説になった。「長谷川」の一字も出なくなったのである。福岡地所の榎本社長は死ぬ思いで「キャナルシティ博多」を立ち上げて地元の信頼を勝ち得た。長谷川氏は「スカイネットアジア航空」からの撤退を断念して公的信用を失墜させた。「ここ一番の勝負」の明暗が明確になった。

▶スカイネット、明年運行へ目途

日刊航空通信・平成12年2月25日号に次の記事が出ていた。まず見出しは「スカイネット、明年7月から宮崎-福岡線計画、支援持ち株会の募集は順調、服部社長語る」とあった。

スカイネットアジア航空(SNA:Skynet Asia Airways、本社:福岡市)の服部浩行社長は24日、同社が明年7月以降に計画している宮崎-福岡線、宮崎-羽田線および支援持ち株会の集まり状況などについて次のように語った。



昨年8月、新社名選考会で「スカイネットアジア航空」が決定。懇親会が催された。もちろん、この会場に長谷川社長の姿は見えない。写真左は選考委員長を務めた外添要一氏。

- (1) 最初に宮崎-福岡線を開設する理由:2001年7月に6往復を就航させるために、7月から、運輸省への申請手続きを始めます。宮崎-福岡間は、高速バスの利用客が年間35万人、自家用車は100万人近いのに、航空機は65万人。少ない理由は何といっても航空運賃が高いからです。宮崎-福岡間の運賃14,050円は高い。私たちは9千円を目指します。バス、マイカーの利用客を取り込めば、採算は十分にとれると思います。
- (2) 宮崎-羽田線計画:2001年度中に3往復運航させる計画です。航空法の改正に伴い、新規参入と撤退が完全自由化されましたが、大手は黒字路線を増便しても、不採算路線は切り捨てるか、値上げに踏み切るでしょう。他社と競合し

て参入するのは一見危険ですが、宮崎県には潜在力があり、SNAが価格をリードし、18,000円の運賃で飛ばせば大手の追従も見込め、運賃が下がれば移動人口が増え、県内は活性化する。それが狙いです。機材は150人乗りの小型機を使います。搭乗率60%が採算ライン。身軽な低コスト体質だから、値下げができるんです。

- (3) 低コストの要因は:人件費を他社より圧縮し、パイロットの給与条件はスカイマークのように、大手の6割ぐらいにします。客室乗務員には、事務作業など何でもやってもらう。社員は最終的に150人前後採用します。使用する機材も10機までと考えています。
 - (4) 支援持ち株会:宮崎県、宮崎市や町村、および地元企業などに出資を要請していますが、ほかに支援持ち株会を作っています。1口5万円で、今のところ県内を中心に500口集まりました。2月末まで1,000口を計画しています。
- (以上)

「服部社長!! ご苦労さん。よくここまで目途をつけた」と祝福を上げてやりたい。本人は当初、この会社の社長になるつもりはサラサラなかった。もともと航空自衛隊に入隊して除隊後、米国のパイロット派遣・訓練会社で訓練を受け、そのまま教官になった。その経験を生かしてSNAの前身、パンアジア航空に入社し「パイロット指導・スカウトの役割をこなそう」と考えていたにすぎなかった。

▶血へ道を吐いて事業立ち上げへ奔走

なぜ、社長のポストが服部氏に転がりこんだのか? それは(株)はせがわの長谷川社長がこのSNAから手を引いたからである。3年前の1997年7月に当社が「パン・アジア航空」の商号で設立された。服部氏は当初は知人に紹介で入社したにすぎない。

この会社の発足の背景は教育産業関係を経営をしており福岡とは縁も所縁もなかった広谷氏が「飛行機を飛ばしたい」一念で長谷川氏と知り合ったことに始まる。長谷川氏はかつて「博多21の会」を通じて「24時間利用できる新空港の建設」キャンペーンをしてきた。同氏としては「福岡経済界に一目置かれる勝負の事業」と読んでいたのではないかと。新空港建設運動は知らないうちに沈黙化してしまった。「次の一手は?」と思索していた矢先にこのパンアジア航空の設立の話が飛び込んできた。「航空機を飛ばすことは地域のためにもなる。また新空港建設

運動とも連関性がある」と本人が計算したかどうかは定かではない。行動は確かに素早かった。彼の別動隊(長谷川氏本人の解釈)である「博多21の会」の幹部達には「金は俺が出す。君達は運動をサポートしてくれ!!」とゲキを飛ばした。この会で様々な異論は続出したようだが、長谷川氏は当初の設立資金だけは個人でポンと出したのだ。

ところが広谷氏がヨソ者であることが災いしたのか、意外に地元経済界に強力な後押しは得られなかった。長谷川氏としても出資した手前、必死で支援体制を構築する努力をしたのだろうが、本人としては予想外の厳しい展開になってきた。そして勝負の時期がやってきた。本格的な増資をして就航に向けての最終局面にきた昨年6月に長谷川氏は「一抜けた」と意思表示したのだ。周辺の関係者は「航空会社は長谷川さんのもの。彼が引いたら終りだな」と囁いた。

▶「ここ一番」に器量が露呈される

その地獄に転がる矢先に服部氏が社長に就任した。だからこそ冒頭に「この一年は血へ道を吐く思いをしてきた」と表現したのだ。ただ、服部氏自身は「長谷川社長には良い体験をさせてもらった」と感謝している。しかし、世間はそういうわけにいかない。記述している「50口」聞き取りで長谷川氏の評価が悪化しているのはこの航空会社経営から逃げたことに起因している。福岡地所の榎本氏であっても品行方正ではないし全人格者でないことは言うまでもない。悪口が公然化しないのは逃げ隠れせず一身に公言したことは引き受けているからだ。

『ここ一番の勝負』に長谷川氏は逃げた。地元の支援が予想に反して広がらなかった。「負け戦をしたくない」と判断したのだろう。ここに人間の器量が露呈される。細やかな株主としては残念でたまらない。「誇れる会社になってもらうには器量のある経営者が必要なのだが…。器量云々もさることながら身を引いた最大の理由は「金が出せなかった」ことだ。20億~30億円の金を出資してオーナーとして君臨しておればこんな「はせがわレポート」も拍手喝采を浴びなかった(こんなに支持を得るとは考えてもいなかった)。また連載も日の目を得なかった。

アジア投資の資金回収を銀行から「ヤイのヤイの」と催促、指導されていたのだ。そんな状況で航空会社のオーナーになれるはずもない。『ここ一番の勝負』を逸すると人間、二度と立ち直れないことがある。長谷川氏にとって会社を潰すことはなくとも二度と経済界に君臨するチャンスを得られない『ここ一番の勝負』だった。(児玉直)