

園山 玲子氏 [航空コンサルタント]

格安航空と日本を橋渡し

アジアで急成長する格安航空の誘致を目指す地方空港が頼る存在。長年の外資系企業勤務で培った行動力と交渉力で世界を奔走する。日本と世界を結ぶ空の旅が、より自由で手軽になる日を夢見る。

格安航空の水先案内人――。

アジア太平洋の航空業界で、こんな評価を受けている日本人がいる。海外の格安航空会社はマレーシアやオーストラリアで50%のシェアを握るなどすさまじい勢いで成長しているが、保守的な航空行政に守られた日本での知名度はゼロ。日本への就航を考えたくても、交渉窓口さえよく分からない。そんな格安航空と、地域活性化のために路線を誘致したい地方空港との間を取り持つ人物がいるのだ。

航空コンサルティング会社、インターモダル代表取締役の園山玲子。初対面の人は誰もが面食らうという。男社会の運輸業界では女性自体が珍しいうえ、身長150cmそこそこ小柄。まして68歳と聞けば、「最初はこの人をお願いして大丈夫なのだろうかと思ってしまう」(地方空港の誘致担当者)のも無理はない。

商社マンも脱帽の交渉力

だが、日本航空経営企画室で海外の航空業界を研究する丹治隆が「海外の格安航空に通じている第一人者だ」となる知識と人脈、それに流暢な英語を駆使した物おじしない交渉術を目の当たりにすれば、誰もが納得すると思う。空港関連事業のコンサルタント契約を結んでいる伊藤忠商事の物流プロ

ジェクト部長代行、駒井康司は「中国の空港公団の重鎮が相手でも、一歩も引かずにズバズバ物を言える。それでいて陰湿な雰囲気にはならない」と交渉の巧さに舌を巻く。

日本ではこの3月、オーストラリアのジェットスターが海外の格安航空として初めて日本路線に参入したばかり。海外の格安航空はこれから日本参入を本格化させる。園山は今、その誘致を狙う複数の地方空港から引っ張りだこの状態だ。

園山がその名を知らしめたのは、2005年8月。新空港の開業を半年後に控えた北九州市で、海外の格安航空関係者150人を集める国際会議を仕掛けた時だ。多くの日本の空港関係者にとって、これが格安航空とのファーストコンタクトの場となったのと同時に、格安航空が日本でアピールする最初の場ともなった。

しかし、当時の旧・北九州空港は国際線も飛んでいなかった。そんな場所に国際会議を誘致できたのはなぜか。話は2004年2月にさかのぼる。

この年、アジアで初めての格安航空国際会議がシンガポールで開かれた。主催したのは航空業界で強い影響力を持つオーストラリアのシンクタンク、アジア太平洋航空センター(CAPA)。知人からの誘いで参加した園山は、こ

こで2つの衝撃を受けた。1つは、欧米で急成長した格安航空の波が、予想以上の勢いでアジアに押し寄せていたこと。もう1つは、格安航空会社だけでなく各国の空港関係者、行政当局、航空機メーカーが勢揃いしている中で「日本人は私1人だけだった」ことだ。

会議で出会った米ボーイングの関係者は「アジアでは1年以内に25の格安航空会社の新設される見込みで、既に飛行機の発注が来ている」と話し、アジア最大の格安航空会社エア・アジアのCEO(最高経営責任者)トニー・フェルナンデスは「規制の壁なんか打ち破って事業拡大していくさ」と鼻息荒く語っていた。

国際会議が就航の呼び水に

「このままでは日本だけが世界の潮流から取り残される」。園山がそんな危機感を覚えたのは当然だ。何か自分にできることはないか。会議の間中、ずっと考えを巡らせていた園山は閉会式で「名案」を思いつく。司会が「第2回会議の場所はマカオだ」と宣言するのを聞いて、「そうか、北九州空港にこの会議を誘致すればいいんだ」とひらめいたのだ。

2006年3月の開港を予定していた北九州空港が、就航してくれる航空会社を探していたのは確かだ。しかも、既存の大手航空会社は、隣の福岡空港に路線を引いていたから、誘致対象は新興の格安航空会社を中心になる。

「アジアから距離的に近い空港で、周



園山 玲子(そのやま・れいこ)氏

1938年東京都生まれ。57年成城学園高校卒業、藤田観光入社。63年東京ヒルトンホテル入社。65年豪メルボルン・エイジ新聞東京事務所入社、67年エア・カナダ日本支社入社、94年貨物営業支配人。2000年インターモデル設立。会社案内の冒頭には「生きることは借りを作ること、生きていくことはその借りを返していくこと」という禅の教えを引用している。

▲ 格安航空が羽田空港にも乗り入れられる日を夢見ている。(右)北九州市で開いた格安航空の国際会議

辺には自動車やICの工業地帯もあるでしょ。ニーズはあると思った」

そうは言っても、当時の旧・北九州空港はローカル空港。建設中の新空港は、人工島に橋がかかるかどうかという段階だった。シンガポール、マカオに続く国際会議の開催地として、北九州という選択肢は普通なら考えにくい。だが、園山はコンサルティング契

約を結んでいた北九州市に話を持ちかけ、主盤者であるCAPAの会長ピーター・ハービソンとも交渉して、実現させてしまった。園山の武器はどんな難しい内容でも真剣勝負で突破する行動力だ。

この国際会議に参加した韓国の済州航空やビバ・マカオは現在、北九州空港への就航計画を進めている。北九州市空港企画室長の富増健次は「会議を誘致できたことや格安航空と接触できたのは園山さんのおかげ」と言う。2009年に開業予定の静岡空港や茨城空港など、今や複数の空港が園山にアドバイスを求めてきている。中には「北九州のように格安航空の国際会議を誘致して、空港の認知度

を高めたい」という話もある。

海外で隆盛を誇る格安航空も、日本ではいまだ「遠い国の出来事」として見られがち。格安航空後進国の日本では、空港関係者でも情報が不足している。園山の存在は、格安航空と日本市場とをつなぐ橋渡しとなっているのだ。そんな異彩を放つ園山は、経歴もまた異色だ。

1938年、東京に生まれた園山は伯父が藤田観光の創業者、小川栄一という裕福な家庭に育った。小学校から高校までは富裕層の子女が通うことで知られる成城学園。だが、世の中にありがちな“お嬢様”とは一線を画した道を歩むことになる。そのきっかけは渡米とその後の転職にあった。

米国で見た働く女性

生来、好奇心が旺盛だったという園山は高校2年の終わりにフィギュアスケートを学ぶために渡米した。「一時はオリンピックを本気で夢見ていた」というが、米国で何よりも印象的だったのは自由闊達に働く女性の姿だ。お腹が大きくなってもきびきびと働く人、目標に向かって1人で独立して生きていく人。結婚したらそれっきりという当時の日本とは、すべてが違って見えた。「私もこう生きたい」。10代後半の園山には、この思いが強く刻み込まれた。

帰国後、当初は藤田観光が運営する椿山荘や系列の旅行会社に勤務した。業務は米国で身につけた英語を武器にした、外国人向けの接客。だが、間も

なく人間関係のトラブルに巻き込まれて会社を飛び出すことになる。恵まれた環境で育った園山が、この時「女が1人でも生きていける基盤を作らなきゃいけないようになった」。

時は1960年代。女性が長く働ける場所といったら、教師、看護師、外資系くらい。渡米経験のある園山が選んだのは、開業間もない東京ヒルトンホテル(後のキャピトル東急ホテル)だった。ヒルトンで先輩だった加藤秀子は「入ってこられた時はかわいらしいお嬢さんという印象でしたけど、仕事ぶりとはとにかく熱心でバイタリティーの塊のようでした」と振り返る。

後に日米会話学院に転身した加藤のところに、園山が英語を学びに来たことがある。既に相当な英語力があってもかかわらず「基礎からもう一度学びたいので高校の文法からやりたいと言うんです。何事もきちんと極めようと思う方なんですよ」。園山自身は「とにかく真剣でした。生半可な気持ちでは続けられないと思っていたから」と言う。

当時、外資系企業で働く女性のゴールは役員秘書だった。英語と秘書業務をきちんと学びたいと考えた園山は65年、勉強時間を確保するためにいったんヒルトンを辞める。27歳での転職先はオーストラリア・メルボルンの新聞社の東京事務所だ。業務は特派員記者のアシスタント。三島由紀夫のインタビューに同行するなど充実した期間だったが、2年ほどたったところで記者が帰国。彼はこんな言葉を残していった。「家族ぐるみで面倒を見るから、メルボルンにおいてよ」。

園山は行きたかった。仕事の道具である英語を誰にも負けないくらいのレベルにしたかった。「だけどね、今でも覚えているの。オーストラリアまでの航空券は片道17万5000円だった

わ」。民間企業の平均年収が50万円強の時代だ。手が届かない。考えた園山は67年、「航空会社に入れば社員優待で安く航空券を買えるはず」と、採用募集のあったエア・カナダに入社した。貨物部長秘書として入ったが、真剣勝負の仕事ぶりをここでも発揮。やる気と能力を買われ、やがて営業や管



エア・カナダ時代に同僚らと撮った写真(左から3人目)

理業務もこなすようになる。

競合相手だったキャセイパシフィック航空日本支社の貨物部長、横山光春は「荷主や集配事業者にすごい人脈があって、手ごわい相手だった」と言う。86年には最優秀社員賞を受賞、94年には日本の貨物事業の責任者である支配人に就いた。

震災支援で一番乗り

部下だったエア・カナダ日本地区空港支配人の橋本直樹が思い出すのは、阪神・淡路大震災の時のことだ。地震発生から間もなく、カナダ政府は救援物資として仮設住宅を送ることを決めた。真冬に起きた震災で、被災者が待ち望んだ物資だ。しかし当時、日本とカナダの間で空輸できる貨物には行政上の制限があった。日本側で指揮を執った園山は、航空当局との調整に奔走。「これ以上は不可能という早さでまとめてきた」(橋本)。発生から9日後に到着したカナダの仮設住宅は、海外から届いた一番最初の住居支援だった。

99年にエア・カナダを定年退職した園山は、すぐさまコンサルティング会社を立ち上げた。航空業界で32年間働いた経験と人脈を生かそうと考えたのだ。エア・カナダ時代に結婚した夫、健一郎とは、仕事を続けることを条件に結婚。「主人は最初、定年退職したら時間を作ってくれると期待していたみただけで、今はもう諦めているみたいだね」と笑う。子供はいないが、たとえ子供がいても間違いなく仕事を続けていた、というのが本人も周囲も一致した見方だ。ただ、どんなに遅く帰っても炊事洗濯は園山がこなしている。

園山が人生の目標とするのは、ヒルトン時代の先輩だった加藤だ。80歳になった今でも、外国人向けに茶道教室を開いて教えている。その加藤は「人生は長いから、いつも全力投球だとつぶれてしまうこともあるのよね。時にはほどほどにしないと、と心配してしまうことがあるの」。もっとも、加藤がそう考えるようになったのは78歳を過ぎてからのこと。「園山さんのことをとやかく言える立場じゃないんですけど」と苦笑する。

園山の活動は当分続くだろう。格安航空の日本参入の動きも、本番はこれからだ。わずか数年の間で航空業界の地図を塗り替えてきた格安航空は、日本の空にも間違いなく大きな変化をもたらす。

「もっと安い価格で飛行機に乗れる選択肢ができて、人がより自由に移動できるようになって、地方空港も活性化する。そんなふうになってほしいわね」。格安航空が就航すれば、日本人が海外に行きやすくなるだけでなく、海外の人も日本に来やすくなる。30年前にメルボルン行きを実現できなかった園山は今、そんな夢を抱いている。

—文中敬称略(永井 央紀)