

# 民間航空再開

一九五一年、飛行機好きの私の心を揺さぶる大きな出来事があった。民間航空の再開だ。福岡からの航空路も開設されるため、日本航空が事務所を開くこ

## 私の履歴書

江頭 匡 一  
えがしら きょういち

⑩

とになった。しかし、発足当時の日航は寄り合い所帯。資金も乏しく、事務所開設も思うに任せない状態だった。

年の八月、日本航空福岡支所営業所が開かれた。スタート時の人員は支所長の畑康氏以下十四人。翌年、日航の松尾静磨専務が来訪され、支所開設に協力したとして当時の柳田誠二郎社長からの感謝状を手渡された。

そのころだれもが今日のように航空産業が発展するとは信じていない状況だった。事務所を提供するときも、親和銀行の坂田重保専務から「君は日本で航

### 機内食・喫茶 乗り出す

#### 市場拡大信じ赤字辛抱

乗客合わせて四十一人乗り。最初に板付の空港に降りた乗客は思っているのか」としかられた。だが私自身、大空へのあこがれもあり、米国内での航空産業や空

港関連事業のめざましい発展を感じ取っていたので、遠からずその時代が来ると読んでいた。

民間航空再開といっても、東京から大阪経由で福岡までの路線は一日一往復。「とても商売になるはずがない」とだれも見向きもしなかった。しかし、私

は好きな航空に関連した商売ができること、ひそかな興奮を覚えた。五一年十月には、機内食と空港の売店・喫茶について、日航と契約を結んだ。同月二十五日に日航一号機が就航すると同時に、わが社の機内食、空港レストラン事業がスタートした。

飛行機は米ノースウエスト航空からチャーターしたマーチン202双発プロペラ機で、乗員、乗客合わせて四十一人乗り。最



1951年、民間航空再開時の日航福岡空港事務所と待合室

何十便、二百人、三百人乗りの大型機の時代が来る」と話したことを覚えている。航空運賃は、東京―福岡間の片道で一万一千五百二十円。乗れるのは政財界の著名人や炭鉱主をはじめとする一部の富裕層だけだ。搭乗者名簿が新聞に毎

日載っていた。それでもナプキンやつまようじにロイヤルという社名が入れば、金銭では計れない何かを産むと信じていた。

先日、朝の便で東京に出張したとき、離陸するジャンボ機の窓越しに見た福岡空港の姿はうぶりに隔世の感がした。当時

は戦闘機が並ぶなかで、日航機がただ一機。あのころの小さく暗い面影は全くない。新設の国際線ターミナルも雄姿を見せ、空港内には国際線、国内線合わせて三十機ほどの色とりどりの大型機が翼を広げている。

日航は世界のJALとなり、ふろしきから始まった我々の機内食も、成田、関西、福岡と三つの空港で合わせて一日一万五千食を二十数社の航空会社に提供。空港レストラン、売店も全国の主要九空港に二十九店舗を数える。両事業合計の売上高は年間百七十億円超に成長した。

「東京や大阪で機内食事業を展開し、全国の空港にレストランを出してみせる」という夢を描いてから五十年近く。朝もやの中の福岡空港を眼下に眺めながら、空にかけた事業家としての来し方が走馬灯のように駆け巡った。機内食と空港レストランこそロイヤルの、そして私の飲食業の原点だと思っている。

(ロイヤル創業者取締役)