

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報
No. 101 2011. 03. 23.
発行責任者 坂東 貞男
編集責任者 教 宣 部

シリーズ『リニア中央新幹線ってどうなの？』⑭

ベアゼロの厳しい経営環境でも自前建設に邁進！

3月17日、会社は「ベアゼロ、定昇のみ実施」の春闘の回答を行った。

今春闘で会社は、当初より「経済状況が景気は足踏み状態、失業率が高水準にあるなど依然として厳しい状況にある、先行きは予断を許さない、当社における状況は、平成22年度第3四半期累計の輸送状況は、輸送人キロを見ると対前々年度比で新幹線94.6%、在来線97.2%にとどまっており依然として厳しい状況、円高の長期化、高速道路の値下げ、羽田空港の発着枠の拡大などにより引き続き厳しい経営環境、賃金水準については、相当高い水準にまでに達しており将来的な負担を伴うベースアップ等、賃金をさらに引き上げることは極めて困難」としていました。

会社は、平成22年度第3四半期累計の輸送状況が対前々年度比で新幹線94.6%、在来線97.2%にとどまっておりなかなか回復しないと言いますが、同第3四半期連結決算では昨年同期よりも増収増益にありますし、平成22年度通期業績予想についても上方修正を行っています。

このように会社は、増収増益となっており、厳しい状況と言うのはベアを出さないための言い訳のように思えますが、一方で会社は「厳しい状況」「先行き不透明」といいながらもリニア中央新幹線の自前建設に邁進しているのですから矛盾していると思いませんか？

リニア中央新幹線自前建設を取り巻く情勢は益々厳しく！

会社が主張する「輸送状況がなかなか回復しない、高速道路の値下げや無料化、羽田空港の充実などで航空需要増により引き続き厳しい経営環境」というのが本心だとするのならリニア中央新幹線を作っても本当に採算がとれるのか危ぶまれます。

現在、人口が減少している日本でリニア中央新幹線が採算をとるためには、いかに航空機需要から乗客を獲得していくかが一つのカギになると思います。しかし、昨年9月には全日空(ANA)が発表した格安航空会社(ローコストキャリア)設立を始めとした近年アジア域内を席巻する格安航空会社の波が日本にも訪れており、国内線にも参入が検討されていることや羽田空港の充実など、日々刻々と航空機を取り巻く情勢は変化しており、リニア中央新幹線の強力なライバルとなることは間違いありません。

また、3月11日に東日本大震災が発生し、その後の株式市況の大幅下落に見られるように国内経済への深刻な影響が将来的に懸念される大惨事が起き、東海道新幹線の利用者が大幅に落ち込みました。

このようにリニア中央新幹線の自前建設を目指すJR東海を取り巻く情勢は厳しくなってきており、建設費総額約9兆円(東京-大阪間)とも試算されるリニア中央新幹線を自前建設して本当に採算がとれるのでしょうか？