

開業(2025年)から8年で現 長期債務と同じ 社員の犠牲を前提にした試算

働きやすい職場にする飛躍の年にしたいと思っていた矢先の昨年末、衝撃が走りました。「中央新幹線建設へ、JR東海、自己負担で」が（「交通新聞」を含む）マスコミをして社員に伝えられました。

会社は12月25日、2025年営業開始を目標に、リニアをJR東海の自己負担で建設すると発表しました。費用は中間駅とその関連費用（いずれも地域負担を前提としている）を除いて、路線建設と車両費だけでも5兆1,000億円です。建設による長期債務は、現在の長期債務と合わせても、開業から8年目には現在の水準（18年度期末連結決算・3兆4,985億円）に戻る、と試算しています。

かの「交通新聞」ですら「景気後退へ曲がり角」、日本経済に重くのしかかる「3つの不安」、それはアメリカ・サブプライム問題、原油高、改正建築基準法だそうです。さらに「交通新聞」は「民間エコノミストの間では、久しぶりに弱気派が目立っている。唯一の例外は、政府で、予算編成に合わせて策定した経済見通しは、高い目標値を設定している。よほどの神風が吹かない限り、その実現は、至難の業とっていい」と言い切っています。

会社はこれまで、団体交渉や経協で「鉄道は景気の動向に大きく影響されない」と言ってきました。多分今も同じ見解を持っていて、かつバブル崩壊を「乗り切ってきた」自信から、松本社長は長期債務が加重されても債務残高は開業から8年目で現在と同水準なる。運賃が割高でも航空旅客がシフトし、07年度よりも収入が5%増でその後も増加し続ける、と誇らしげに試算を披露できるのでしょう。

労務管理が強化され、専任社員が汗し、荒んだ職場が目に見えます。今以上に休日出勤が増え、身体が持たなくなります。

運輸システムの社員運用の変更、新しい人事・賃金制度など、社員を犠牲にする制度は完成しています。

社員の将来を試算したら、25年後も現在と同じ水準？