

# 2つのJの分かつもの？

## 一方的で傲慢な 勝手解釈

N 1

2009. 8. 5

J R 東海 労 東 二 運 分 会

1ヶ月遅れですが「Tokyo Express」7月号の紹介です。松本所長が日本経済新聞に載った、J R 東海と日本航空（JAL）に関する記事を「2つのJの分かつもの」と題して、2つの「J」の明暗が分かれた、と紹介しています。4枚ですが最後まで読んで下さい。

当然、チームリーダーのお言葉ですが、日経を読んでいないのでどこが記事の引用で、どこがリーダーの想いなのか分かりません。しかし、所内詩に引用と想いの区別なく書かれているということは、全てが我がリーダーの本音だと理解すべきでしょう。

— 略 — 暗は日本航空（JAL）であり、一時は再建が軌道に乗るかに見えたが、世界的不況の直撃で、資金繰りが悪化しました。最後は政府に泣きつき、公的債権保証で急場をしのぎましたが、再生への道筋は見えていません。対する明はJ R 東海です。

長年の悲願でありましたリニア中央新幹線の実現に向けて、先月ルート別の建設費試算を発表しました。着工までには、地元との折衝などの課題も残りますが、それでも夢の巨大プロジェクトに向けて一歩踏み出しました。J R 東海と日本航空（JAL）は共通項が多くあります。どちらも国民の足を担うということだけではなく、J R 各社は以前の国鉄時代には、強力な労働組合に翻弄されました。さらに、政治路線の多さも共通しています。赤字ローカル線を切りたくても、地元の反対や政治介入で思うようにいきません。すなわち、経営の自由度が極めて乏しいのです。いや、正確には、J R 東海やJ R 東日本などの本州3社にとっては、「乏しかった」というべきであります。1987年の国鉄分割民営化を経て、3社は経営の自立化を果たしました。新幹線の時間短縮や通勤列車の増発で乗客の利便性を改善し、旧国鉄からの継承した借金の山も順調に返済し、リニア計画を独力で推進できるまでに財務力

も回復しました。高速道路や私鉄との競争に押され、旧国鉄で生き残る路線は、山手線と東海道新幹線だけ、という声もあったようですが、その危機感が改革の原動力でありました。実は、国鉄改革と同じ1987年に、特殊法人だった日本航空（JAL）も完全民営化されました。日本航空株式会社法は廃止され、政府は持ち株を手放しました、だが、今の日本航空（LAL）は民営化の理念からはほど遠い状態です。米同時テロとSARS（新型肺炎）の流行、そして今回の金融危機と過去10年で3度に渡って公的支援を仰いでいます。政府のつかえ棒なしでは、会社の存続さえも心もとなひのが実態です。

民営化は駄目な組織をよみがえさせる魔法のつえではないのです。民営化を機に、当の事業体の内部から変革のエネルギーが湧きあがれば、組織は再生し、国民経済的なメリットも大きいのです。だが、公社体質を引きずったままでは、看板の掛け替えで終わります。羽田や成田空港の発着枠という既得権益に守られ、3年前には経営危機のさなかのお家騒動を起こした日本航空（JAL）は、残念ながら後者の事例であるという内容の記事でありました。—略—

（長文ですが所内誌の引用で、下線は筆者）

## みなさんは、どう感じますか？

ほとんどが、記事の引用と思われませんが、何とも一方的で傲慢な、勝手解釈だと思いませんか。

その1つ目の傲慢は、JALを「暗」としてJR東海を「明」としているところです。全く一方的で自分さえ良ければ他は関係ない。相手の事情など関係ない、と言っているのです。

2つ目の傲慢は、「国鉄時代は、強力な労働組合に翻弄された」としているところです。国鉄時代の労働組合が「強力」だったかどうかは分かりませんが「翻弄」と表現することで、労働組合にもてあそばれた国鉄として労働組合を完全に否定するものとなっています。

3つ目の傲慢は、「政治路線が多く、ローカル線を切りたくても切れなかった」としているところです。地元の反対を押し切っても、儲からない線路は取り外せ、それが「経営の自由」だ、と言っているのです。名松線の2度の車両逸走事故や飯田線119系車両の連続した速度計誤表示などは、儲からないところには投資しないという姿勢の現れとしか言いようがありません。「切っ飛ばしまえ」という声が聞こえてきそうです。

4つ目の傲慢は、「JALは民営化の理念からはほど遠い」「政府のつかえ棒なしでは、会社の存続さえも心もとない」「既得権益に守られ」（ちなみに、成田空港は世界一着陸料が高いらしい）としているところです。百歩譲って所長の自画自賛を認めるとしても、JALの努力や経営基盤などお構いなしです。呆れかえるばかりです。

## リニアも「政治路線」になるか

ここまで傲慢だから「財務力も回復」し「悲願で夢の」リニア中央新幹線計画を「独力で推進」することが出来るのかもしれませんが。

しかし、これは、わたしたち社員に「改革のエネルギー」を湧きあがらせた葛西会長以下の経営陣の資質がJALの経営者とは違う、と一方的かつ自慢げに言っているようにしか聞こえません。本当にリニア計画を独力で推進するつもりなら「新幹線整備法」に基づくとはいえ、自民党の特別特命委員会、すなわち「政府の要請」など気にせず、JR東海独自の計画で進めなければ国鉄時代のように「政治路線」化したり、赤字になっても廃止出来なくなるのではと心配になってしまいます。

## 日経新聞の読者のこんな声も

JR東海の経営やリニア、日本航空に対する別な声もあります。見方が違うとこんなにも違います。

「経営環境について」

◎営業的に比較的好きな路線に飛ばせる全日空とは異

なり、日本航空の場合は(日本の国策の為に)飛ばしたく無い路線でも容易には切れないという事情も有ります。

- ◎日本の航空行政の煽りを受けて世界一着陸料の高い成田を本拠地にせざるを得ません。
- ◎企業を巡る競争環境が全く違うのです。
- ◎入れ食い、無競争の事業環境で経営しているからこのデタラメでもあれだけの利益が稼げているだけで、むしろこの会社が「日本航空」を経営したらあつという間に潰れるだろう、と思っています。

「リニア建設について」

- ◎問題は膨大な建設費が、将来償却費として経営にがんがん響き、それに見合うだけの増収が望めないという部分です。
- ◎旅客が倍増すれば良いのですが、しなければ既存の路線でそれを負担する事となります。
- ◎今の収益で費用だけ増えるのですから、企業価値を大きく損ねる危険性すら有ります。
- ◎私は、リニアをやるなれば、既存の新幹線をどうするかを考えた方が良いという意見です。
- ◎高速鉄道の技術を高めた方が、今や世界中でセールス出来ますし。

「日経新聞記事について」

- ◎と言う訳で、私はあの記事を読んで大いに違和感を覚えた次第です。
- ◎利益が出ていても、企業の体質がしっかりしていなければ、成功しているとは言えません。

(日経の記事を読んだ東海道新幹線利用・JAL株主の感想の抜粋です)  
注1・全文は、二つの「J」を分かつものを、検索してください  
注2・文は原文のままで、ただし「」のゴシックは筆者加筆

本当に2つの「J」は、明と暗に分かれたと断言できるのかは、わたしたち一人ひとりの判断が大切です。

**「あっぱれだ 見上げたもんだ 超傲慢」** C D 頑爺

《今年度は掲示番号のロゴを「N」とします。その心は、走行中に絶縁板がとんでいかないうN700の安全を祈って、です。前年度は、発行者不明の怪新聞「Z会新聞」の復活を願って「Z」としましたが「Z会新聞」の復活はありませんでした。残念！ちなみに、これまでの変遷はというと、「O→□→〒→Z」です。今後ともご愛読を》