

みなさまからの声 (2011年5月10日)

●また感情的な受給者バッシングが始まりそうです。

私の友人から以下のサイトの紹介がありました。<http://gendai.ismedia.jp/articles/-/4082>

このレポートの中の、企業年金カット＝東電負担の数千億程度増＝国民負担減というロジックは何を根拠にしているのでしょうか。そもそも東電の企業年金が厚生年金基金なのか企業年金基金なのかも明らかにしていませんし、設計（掛金と給付の関係や予定利率）や基金の財政状況について何も説明されていません。もし基金の積立不足（東電本体では未認識債務）がゼロであれば（そんなことはまずないと思いますが）、企業年金をカットしたところで東電が賠償に回せるキャッシュは何も出てこないのです（給付減をすれば会社負担の掛金も多少減るのでその分賠償に回せますが、掛金だけで「数千億円」も減らすには何年もかかります）。積立不足があったところで、単年度で見れば1/13に過ぎません。

このようなレベルの低い学者のいい加減な意見により、謂われなきバッシングを受けるとしたら東電OBはたまったものではないでしょう。世間の感情論に訴え、企業年金が経営悪化の元凶のように仕立て上げられたJALの企業年金問題と同根です。

原発問題や計画停電等に対する東電の対応には腹に据えかねていることも多々ありますが、OBの企業年金減額にまで話が及ぶとすれば話は別だと思えます。決して他人事とは考えられません。JAL退職者懇談会として、東電OBの受給権保護について可能なアドバイスがあればぜひしてあげて下さい。こんな感情論で憲法で保障されている財産権、生存権が侵されるのはJALだけでたくさんです。

(2006年卒業)

●南紀白浜線を残している理由は何なのでしょう

JAL国内線時刻表を見ていて奇異に思うことがあります。それは、不採算路線の見直しを聖域なく徹底的に行ったはずの現在の国内線で、羽田＝南紀白浜線が堂々と運航されていることです。機材はE70（エンブラエル170、76席）で2往復とCRJ（ボンバルディアCRJ200、50席）で1往復（3月26日まではE70で3往復）。

南紀白浜線は一昨年度までMD90（150席）ないしMD81（161席）で運航されていて、最高の搭乗率は08年度の52%でした。E70に機材変更され席数が半減した結果、昨年度は67%にアップしましたが、逆に搭乗者数は前年度より3万5千人以上減って11万人余となっています。

それでもこの路線は採算が取れているのでしょうか。E70でこのくらいの搭乗率を稼げる路線は、運休した他の路線の中にもあると思います。また、貴重な羽田の発着枠をこのような小型機のために使用するのはいらないとも言えそうです。

このような状況の中、南紀白浜線を残している理由は何なのでしょう。路線収支が黒字だからなのでしょう。

南紀白浜空港のある和歌山県は、和歌山社宅の用地取得に絡んで噂のあった某代議士のお膝元です。この問題はコンプライアンス委員会でも「シロ」とされましたが、現在のJALの経営状況下で羽田＝南紀白浜線を維持するのであれば、あらぬ風評が立たぬようその理由をきちんと開示することが必要だと思います。(2006年卒業)