

社長！コンコルドとリニアあまいにも似ていませんか？

「夢の超音速機」というたい文句で登場した「コンコルド」を知っていますか



若い人にはなじみが浅いかもかもしれませんが、欧州と米国をマッハ2で往復する旅客機でした。この超音速旅客機とリニア中央新幹線とをダブらせる人たちが多くいます。欧州と米国を短時間で往來したいというのは、多くはビジネスマンだったようです。つまり利用者は一部に限られていたということです。

鳴り物入りで登場した、超音速機は環境問題、コストなどを理由に2003年に運行をやめました。何よりも限られた利用者では採算が合わなかったようです。

時間を短縮する他に何もメリットがないリニアはビジネスマン以外は需要が望めないのではないでしょうか。そのような事態を教訓的に「コンコルド効果」といわれています。開発を進めたから費用が掛かると分かっても今までの開発がムダになるから続けよう、という心理状態を「コンコルド効果」と言うそうです。

リニア中央新幹線はコンコルドより採算がとれない

先に述べたコンコルドの運航取りやめにかかった費用は機体自体の開発及び製作コストだけでした。運行を取りやめれば損失はそれだけで済んでいます。つまり離発着のための空港そのものは既存のもので済んでいます。

それに引き替えリニア中央新幹線は超伝導という新たな技術に加え施設工事も従来の線路施設と比べものにならないぐらいになります。「維持費」もこれまで以上にかかります。相対的に考えてコンコルドより経済的な損失は大きいと思われます。

JR東海経営陣はコンコルド効果に陥ってはいないか

新幹線の3倍の消費電力、超伝導に使用するヘリウムは空気中に存在しません。ヘリウムの大半は米国が生産していると言われていています。その備蓄量も問題です。何はともあれこれまで開発したコストや社会的な対面、一部経営陣の並々ならぬ思い入れで計画をすすめているのではないのでしょうか。本四架橋や青函トンネルなど巨大プロジェクトも当初予算をはるかに上回ってしまいました。当然リニアも当初予算で収まることは考えられんません。

9兆円ともいわれている建設費をJR東海が自前で負担することになっています。前例を見ても、とても9兆円で収まるわけありません。原発やダムなど巨額のインフラをかかえた電力会社でさえ売り上げの2倍以下なのです。1.2兆円売り上げの鉄道会社がとても負担できる額とはおもえません。今こそ決断する時なのです。

**賢明な経営者は「コンコルド効果」に陥ることはありません。
それとも、社長の決断ができないわけでもあるのでしょうか**