

# NO! リニア

No. 6

2009年10月21日

JR東海労働組合

リニア反対プロジェクト

## 長期債務の完済前?に更に借金! リニアでの借金は5兆円で済むのか!

会社が抱える長期債務残高は、平成20年（2008年）3月期で3兆1,776億円です。2025年にはリニアの費用に、更に約5兆1,000億円（この数字自体も疑問）も負担するといいますが、常識的にこのような投資ができるのでしょうか。

### 新幹線の買い取りで発生した長期債務の返済計画は不明!

東海道新幹線の買い取りによって生じた債務額は、平成3年度で5兆4,562億円でした。順調な経済という追い風もあり、その後債務は縮減され、平成20年度の期末決算では3兆1,776億円です。この17年間で、2兆2,786億円を縮減したことになります。会社は、経営懇談会の中で長期債務の返済は、「平成28年度までに支払える見通しになっている」と答えています。

しかし、17年間で約2兆2,000億円の返済で、残り8年間で約3兆円の返済が可能なのでしょうか?平成28年度までの返済計画も明らかにしていません。にもかかわらず、この長期債務の上に、会社は、約5兆1,000億円を自己負担するというのです。会社は、リニアによる新たな債務は開業時5兆円と試算していますが、現長期債務の完済ができない限り、果たして5兆円程度で済むというのでしょうか?

### 社債は長期債務返済のため!?

今年4月24日、会社は新たに400億円の普通社債を発行し、その全てを長期債務の返済に当てると発表しました。これで、社債の発行残高は約8,000億円となります。社債の買い取り額が増えていき、借金の名目を変えたことにすぎないのです。長期債務の内訳は、社債の比率が年々増加してきています。長期債務の返済のために、社債を発行するような手段、つまり、借金を返済するために借金する対策を講じているのです。

### 「第二の国鉄」に!?

JR東海は、膨大な借金を抱え脆弱な財務体質での経営が続きます。リニアが頓挫すれば、「第二の国鉄」になりかねません。むしろ、会社経営陣には現在の長期債務とリニアで生じた債務を国に面倒を見てもらう、という意図があると思えてなりません。