



千葉労働動向

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)

電話 { (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

※ 電話番号は4月29日から変更になります

92.6.2 No. 3601

分割・民営化 5年間の決算

何のための分割・民営化だったのか 又莫大に借金のツケが

黒字JRは本物か？(その2)

● 新幹線買取りで十二兆六千万円の長期債務

前号でも述べたとおり、昨年十月の新幹線買取りで、本州JR三社の長期債務が膨大な金額に膨れあがり、財務内容は一挙に悪化している。しかも、景気後退に直面して、九二年度(四月～来年三月)の事業計画でもJR各社の経常利益は、平均で六・九%のダウンとなつてい

る。
JR東日本九一年度末の長期債務残高は、五兆四千二百億円、東海は五兆四千七百億円、西日本は一兆六千六百億円、合計で十二兆六千億円にもぼる。一年間の経常利益の五倍もの赤字をかかえているのである。新幹線の買い取り額は別表のとおりであるが、一兆八百二十七億円が上乗せされ「鉄道整備基金」となった。これも、国鉄を民営化してしまつた現状のなかで、整備新幹線などの建設費をどこからひねりだすかをめぐって運輸省が考えついたトリックにすぎない。

● 今後十五年間運賃値上げがつづく?

この問題は、「長期債務対策と経営基盤の安定化」というJR東海の内部資料では、すでに次のように語られている。「現状のまま推移すれば、元本返済額を新規の民間借入金等で賄わなければならない事態となるが、

本州JR三社の長期債務残高 (91年度末)

J R 東 日 本	5兆4,200億円
J R 東 海	5兆5,700億円
J R 西 日 本	1兆6,100億円
合 計	12兆6,000億円

新幹線買取り額の内訳 (億円)

	従 来 分	上 乗 せ 分	合 計
東 日 本	24,280	6,790	31,070
東 海	47,955	3,002	50,957
西 日 本	8,456	1,287	9,741
合 計	80,691	11,076	91,767

……当該借入金を返済するための借入れも次々と発生してくることから、実際の資金調達額はさらに膨らむこととなる。「つまり、借金返済のための借金を重ねる以外ないというのである。そしてこの内部文書の結論は、今後十五年間にわたって、運賃

値上げを繰り返す以外ないというのだ。

● 三九兆円の長期債務!

JRと清算事業団がかかえる現在の長期債務は、驚くべきことに合計三九兆円(一)。そ

れも、十万人の人員削減を行いローカル線を切り捨て、膨大な用地を売却してである。結局分割・民営化の行き着いた先は、清算事業団もJRも、そして鉄道整備基金も国鉄以上の借金まみれになり、そのツケがすべて国民に回ってくるということではなかつたのである。

重大局面!

自・公・民による 強行採決許すな!

金力でのりこみ



国鉄を 総根絶を