

付 .

日本道路公団の財務状況に関するケーススタディー

1 . 経営実態をあきらかにしない財務諸表	1
(1) 償還準備金積立方式の特徴	1
2 . 企業会計方式での財務諸表 (平成 1 1 年度) の組替え	2
(1) 道路公団の認識	2
(2) 高速道路	2
損益計算書	
賃借対照表	
(3) 一般有料道路	3
損益計算書	
賃借対照表	
(4) 国鉄との比較 (高速道路)	4
(5) J R 等との比較 (高速道路) : 負債 / 営業収入レシオ	4
3 . 将来の展望	5
(1) 金利との関係	5
(2) 補助金によるモラルハザードの危険性	5
(3) 失敗を隠し得る事業スキーム	5
償還主義	
全国料金プール制	
改革の必要性	

日本道路公団の経営実態と問題点

1. 経営実態をあきらかにしない財務諸表

・道路公団は償還準備金積立方式という企業会計方式とは異なった財務会計手法をとっており、これが道路公団の経営実態を不透明なものにしている。

(1) 償還準備金積立方式の特徴

当初の固定資産の把握に際して、すでに処分した資産も計上されている。

・完成とともに地方公共団体に引き渡してしまった高速道路に並行建設された市町村道、災害で壊れた橋梁など、実際には存在しないにもかかわらず、会計上は道路公団の資産に計上されている。企業会計方式では、これらの資産は、資産の残価額を除却して費用計上し、その時点で処理する。

取り替えられた資産の除却損が未計上であり、道路資産もその分の減額がなされていない。

・すでに取り替えられた情報案内のための電光掲示板などが、実際には存在しないにもかかわらず、会計上は資産に計上されている。企業会計方式では、これらの資産は、資産の残価額を除却して費用計上し、その時点で処理する。

減価償却による固定資産の各期費用への配分がなく、資産もその分の減額がなされていない。

・企業会計においては、事業資産は将来の収益獲得のための支出であり、その収益に対応するよう減価償却費が費用として計上され、その分資産は減額されていく。高速道路や一般有料道路もまた収益を獲得するための事業資産とみなされるが、この減価償却が採用されていない。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・損益計算書 (P/L) の上では、費用が過小評価され、償還準備金 (利益) が過大評価される。・貸借対照表 (B/S) の上では、資産が過大評価され、償還準備金 (剰余金・自己資本) も過大評価される。 |
|---|

2. 企業会計方式での財務諸表（平成11年度）の組替え

- ・企業会計方式で組替えると、財務状況は悪化する。

(1) 道路公団の認識

「JHでは、平成11年度において、収支差である9213億円を元本償還である償還準備金に繰り入れており、『赤字』ではありません。全体の収支率は50となりました。これは前年度に比し、9ポイント改善しています。...営業中の高速道路の資産総額から、毎年の償還準備金繰入の累計額を差し引いたものが、要償還額です。平成10年度の償還率29%に対し、31%と2ポイント増加しました。...平成11年度までの償還状況を経年的にみると、償還が順調に進んでいることがわかります」『JH日本道路公団の決算と高速道路及び一般有料道路の収支状況（平成11年度）』、日本道路公団、平成12年。

(2) 高速道路

損益計算書

JH方式		企業会計方式	
金利 5,642	収入 18,608	金利 5,642	収入 18,608
管理費 3,754		管理費 3,754	
準備金 9,213		減価償却費 3,727	
		除却費 2,326	
		利益 3,159	

(単位：億円)

収支率：50

費用比率：83

100の収入を得るためのコストが83

貸借対照表

JH方式		企業会計方式	
道路資産 274,012	借入金 189,105	道路資産 203,254	借入金 189,105
	準備金 84,907		余剰金 14,149
		減価償却 46,335	自己資本減 70,758
		除却 24,423	

(単位：億円)

道路資産から減価償却累計、除却費相当額が控除され、その分、自己資本も減少

資産減

償還率：31

自己資本比率：7

* 公表資料では本ケーススタディーp.1(1) - の問題は確認不可のため考慮せず。同 については、現在の償還準備金積立方式での道路価格を道路の開通状況に合わせた各区間の事業費比率で割り振り、開通当初の道路資産振替額を逆算し、各年の減価償却費及びその累計額を計算。なお、減価償却対象資産に土地は含まれていない。同 については、資産の取り替えの状況がわからないため、簡易な減価償却手法として用いられる「取替法」と同様の考えにより、改良費などの開通後の資本的支出額を各期資産取替えに要した額として除却損とし、当該費用及びその累計額を計算。また、減価償却は残価 10%、償却期間 48 年の定額方式。

道路公団が順調に返済しているとする償還準備金の 2/3 が、劣化したり、除却されたりした道路資産のための返済であり、過去からの累計でも 83% が、すでにない道路資産への返済分。

(3) 一般有料道路

損益計算書

すでに当期赤字状況

貸借対照表

すでに債務超過状況

(4) 国鉄との比較 (高速道路)

- ・赤字前の国鉄並。あるいは、部分的には赤字以降の国鉄より悪い。

比較項目	JH	国鉄			
	H11	S38 赤字前	S39 赤字	S46 償却前赤字	S61 最終年
営業費用比率	83.02 (91.83)	90.45	105.38	120.59	147.16
*上記減価償却・除却費抜	50.49 (59.30)	76.21	87.11	103.53	128.15
自己資本率	6.96	63.21	57.91	12.28	
負債/営業収入	10.16	1.35	1.57	2.89	5.74
負債/償却前利益	20.52	5.67	12.15
負債/利益	59.80	14.13

* () 内は補給金 1,640 億円を除いた数字

(5) JR等との比較 (高速道路): 負債/営業収入レシオ

JH	JR東日本	JR東海	JR西日本	東京電力
10.16	1.93	4.06	1.22	2.02

3. 将来の展望

(1) 金利との関係 (高速道路)

- ・金利が上がれば、容易に赤字に陥る。

各年度の利益等の状況

(単位：億円)	H8	H9	H10	H11
税引き前利益：企業会計	2,654	3,604	1,822	3,159
償還準備金：JH方式	7,902	7,959	7,574	9,213

平成8年度の資金コストで推移した場合

(単位：億円)	H8	H9	H10	H11
税引き前利益：企業会計	2,654	3,137	1,175	1,017
償還準備金：JH方式	7,902	7,492	6,937	7,070

(2) 補助金によるモラルハザードの危険性

- ・道路公団が負担する金利には上限があり、金利の上昇は国費負担 (JHへの出資金・補助金) の増加になるだけである。しかし、これによってモラルハザードが生じ、道路公団の企業性を喪失させる。

(3) 失敗を隠し得る事業スキーム

償還主義：

- ・決められた期限までに借入金を返済することを前提に、総収入と総支出が同額となるように料金水準を定める原則。道路公団では、償還計画といわれる資金収支表を作成し、料金水準の根拠として国土交通大臣の認可を経ている。料金水準の根拠とはいうものの、これが実質的には投資回収計画となり、自らの描く計画で収支均衡することが投資の根拠になる。
- ・償還計画は、これまでの事業実績 (未償還残高) を初期値とした、将来についてのみの収支予測表となっている。そして、将来計画については、ほとんどの情報が公開されておらず、このため、道路公団はいかようにも収支予測を描くことができ、計画操作の余地が生まれる。
- ・計画に対して常に順調な経営を行っているということができ、本来ストップされるべき投資も拡大される。

全国料金プール制

・料金水準を定めるに際して、高速道路を一本の路線とみなし全体で収支が均衡するように計算を行うこと。これにより、他の路線からの内部補助が可能となり、不採算路線の建設が可能となる。

償還主義と全国料金プール制によって、投資の失敗は際限ない投資拡大で隠蔽することが可能となる。

改革の必要性

・平成 56 年（高速道路償還期限）、平成 59 年（一般有料道路最終料金徴収期限）に、累積債務はどれほどになるか？



早急なる、情報開示、会計手法の変更、事業スキームの変更が必要

以上