

日本道路公団の財務諸表における 特徴と問題点

加古 宜 士
川 村 義 則

1. はじめに

日本道路公団（以下、「公団」という。）は、全額政府出資の日本道路公団法に基づく特殊法人である。その目的は、「その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等によって、道路の整備を促進し、円滑な交通に寄与すること」（同法第1条）にある。その貸借対照表上の総資産は、37兆円（平成11年度末現在）を超える規模となっている。

本稿では、公団の財務諸表からみた財務上の特徴、経営上の課題等を整理することを主眼に置いている。公団の財務諸表については、その作成に際して企業会計基準とは異なる会計処理が採用されている部分もあるので、まずは公団の財務諸表の特徴について述べ、そのうえでできるだけ客観的に経営状況を整理したい。

（注）本稿は、平成13年3月時点の状況に基づいて執筆されており、平成12年度決算（決算日平成13年3月31日）に関する資料は、織り込まれていない。また、財政制度等審議会財政制度分科会の法制・公企業会計部会公企業会計小委員会において、平成13年6月に報告書「民間企業と同様の会計処理による財務諸表の作成と行政コストの開示」が公表されている。この報告書では、日本道路公団を含む特殊法人等に民間

企業を仮定した財務諸表の作成と行政コスト計算書の作成を求め、その詳細な指針が示されている。行政コスト計算書は、従来の企業会計にはない、機会費用をもコストに含めて計算し、国民の観点から発生したコストに基づいて特殊法人等の事業の効率性を判断するための情報を提供しようとするものである。日本道路公団では、この報告書に従った平成12年度の民間企業仮定財務諸表と行政コスト計算書に関する試算を公表している（詳しくは、これらの財務諸表自体の他、日本道路公団経理部経理課「特殊法人等の会計処理の見直しに伴う『行政コスト計算書の作成』について」高速道路と自動車、第44巻第8号（2001年8月）73—76などを参照）。

2. 日本道路公団の財務諸表の特徴

2-1. 総論

公団は、日本道路公団法により、毎事業年度（3月31日決算）、財産目録、貸借対照表および損益計算書の作成と国土交通大臣への提出・承認が義務づけられている。

しかしながら、貸借対照表（財産目録と実質的に同じ）と損益計算書の作成方法については、企業会計とは異なる方法が採用されており、この点を十分に踏まえて財務諸表の分析を行う必要がある。

公団は、以上のような財務諸表のほかにも、「事業報告書」、「決算報告書」、「附属明細書」等の決算関係の書類を作成し、また、一般的な広報用の資料として「年報——事業の概要と道路統計」、「Highway Report——日本の高速道路経営と料金制度」、「JH決算ファイル」などを作成している。本報告における公団に関する資料は、これらの書類に基づいて作成されている。

2—2．償還準備金方式——投下資本の回収

公団の財務諸表の特徴は、償還準備金方式と呼ばれる投下資金の回収状況を貸借対照表で示すという仕組みにある。公団の貸借対照表には、企業会計と同様、資産、負債及び資本が記載されている。資産は公団が利用者に提供しうる用役の源泉であり、道路資産がその中心である。他方、負債は将来の元利金の支払いを要する債務（道路債券、借入金等）と償還準備金から構成されており、政府出資金が資本の部に計上されている。

公団の貸借対照表は、公団の将来の用役提供能力を表示するという役割よりも、膨大な借入債務の返済状況を示すという役割が重視された結果、過去の借入債務の償還額の累計が償還準備金として負債の部に計上されている。この償還準備金の各年度の繰入額は、毎事業年度の収益から償還準備金繰入額以外の費用を控除した額とされ、その結果として公団の毎年の利益は基本的にはゼロとなる。いいかえれば、企業会計でいう利益に相当する額は、制度的に公団が自由に処分・再投資ができないものであり、それが償還準備金繰入額として表示されている。

ただし、債務の返済そのものは現金によって行われるのに対し、償還準備金は毎期の収支差益分だけ繰り入れられるのであるから、償還準備金の増加額と債務の返済額とは完全には一致しない。また、償還準備金自体は、実質的には過去の利益の累計額（留保利益）の性格を有しており、特定の資産として保有していることを意味しているものではないが、公団の場合には借方の資産の大部分が道路資産であるから、償還準備金に相当する道路資産が維持されていると考えられ、この償還済の道路資産が料金徴収完了後に国などに無償で譲渡される仕組みになっている。

2—2．減価償却を行わない

また、公団は、道路資産について減価償却を行っていない。公団が減価償却

を行っていないのは、上述したように、償還準備金方式によって貸借対照表において過去の資金調達額（道路資産）とその返済状況（償還準備金）を示すことに財務諸表の目的をおいているからである。財務諸表分析をするに当たっては、通常の企業が採用している減価償却等の費用化の方法を前提とする必要がある。もっとも、用地買収費等の土地部分に係る支出は、非償却性の資産の取得原価を構成するので、この部分に限っては減価償却をしないのが適当である。しかし、土地上に建設した構築物（高架設備、アスファルト、防音設備、照明設備など）については、一定期間ごとに廃棄・更新が必要であるから、一定の費用化の処理（減価償却（総合償却）、取替法など）が必要であると考えられる。また、金額的に大きな橋梁やトンネルについては、個別に耐用年数を見積もって、減価償却を行うことが相当と考えられる。

このように考えると、毎期の償還準備金繰入額は、企業会計上の利益に減価償却費を加算したものと考えることができる。いわば、キャッシュ・フロー・ベースでの利益であり、それを原資として債務の返済を行うという仕組みとなっている。

2—3. 廃棄資産が残っている

さらに、償還準備金方式を採用しているので、すでに物理的に廃棄した資産であっても過去に借入によって調達した額として資産に計上され続けている。道路資産には、土地以外にも定期的に取り替えが行われる構築物の部分が含まれているが、この取り替えがあっても資産額が減らされないので、二重、三重に資産が計上される場合もある。

通常、一般的な企業会計では、同種の資産が多数集まって構成される取替資産については、取替法と呼ばれる会計処理が採用されている。取替法では、再調達に要したコストが収益的支出として処理され、旧資産の簿価は貸借対照表に計上されたままとなる。公団の道路資産の構築物部分については、取替法に

日本道路公団の財務諸表における特徴と問題点

よる会計処理が適当であると考えられるが、公団では、取り替えに伴い旧資産に比べて高機能な新資産が導入される場合が多いということも考慮しなければならない。この場合には、廃棄法により、廃棄される旧資産の簿価を収益的支出（廃棄費用）として処理し、新資産の再調達費用を資産に計上する会計処理が行われるべきであろう。

2-4. 公団の財務諸表の特殊性

以上のように、公団の財務諸表は、債務の償還状況を示すという、一般的な企業会計とは異なる課題をもっており、そのために一般企業とは異なる道路資産の評価と償還準備金の積立という特殊な会計処理が行われている。

このような償還準備金方式を簡単に図解してみる。まず、期首における貸借対照表の状況が次のようなものであったとする。道路資産は、全額を借入（債券発行）によって調達している。なお、単純化のために、期首における償還準備金はゼロとする。

期首貸借対照表

現金	
道路資産	債務
	資本金

期中において、資本費（資本的支出）が発生し、これを借入によって賄っているとす。また、料金収入が計上される一方、管理費が発生し、その差額が収支差額となり、債務の返済に充てられる。以上の要素を期首貸借対照表に加えて、試算表を作成すると次のようになる。

試算表

現金(a)	債務(f)
道路資産(b)	
資本費(c)	資本金(g)
管理費(d)	新規借入(h)
債務返済(e)	料金収入(i)

このうち、網掛けをした料金収入と管理費が損益計算書に計上さる。道路資産には資本費の金額が加算され、債務の金額は、新規借入が加算され、債務返済の額が差し引かれる。この結果、期末貸借対照表と損益計算書は、次のようになる。

期末貸借対照表

現金(a)	債務 (f)+(h)-(e)
道路資産 (b)+(c)	
	資本金(g)
	償還準備金

損益計算書

管理費(d)	料金収入(i)
償還準備金繰入額	

このように、道路資産は、減価償却が行われず、資本費が加算される。償還準備金繰入額は、債務の返済額に充てられるので、貸借対照表の貸方には、未

日本道路公団の財務諸表における特徴と問題点

償還の債務と償還済の債務である償還準備金とが表示され、債務の返済状況が明らかとされている。他方、損益計算書では、料金収入から管理費を控除した金額が、償還準備金繰入額とされるので、当期純利益の金額はゼロとなる。

企業会計においては、道路資産が減価償却の対象とされ、他方で収益と費用（減価償却費を含む）の差額は、損益計算書上当期純利益として示され、かつ、貸借対照表には純利益の累計（配当金などは控除する）が剰余金として示される。したがって、上記の試算表は、次のように書き換えられる。

試算表

現金(a)	債務(f)
道路資産(b)	
資本費(c)	資本金(g)
管理費(d)	新規借入(h)
債務返済(e)	料金収入(i)
減価償却費(j)	減価償却累計額(k)

貸借対照表における道路資産には、資本費が加算されるとともに、減価償却累計額が控除される。当期純利益は、料金収入から、管理費と減価償却費を控除した金額として計算され、これが貸借対照表の剰余金を増加されることになる。以上より、期末貸借対照表と損益計算書を企業会計方式で作成すると、次のようになる。

期末貸借対照表

現金(a)	債務 (f)+(h)-(e)
道路資産 (b)+(c)-(k)	
	資本金(g)
	剰余金

損益計算書

管理費(d)	料金収入(i)
減価償却費(j)	
当期純利益	

では、実際の公団の貸借対照表は、どのようになっているか、検討してみる。公団の平成11年度の貸借対照表を示すと、次の図2—1のとおりである。

図2—1 貸借対照表（平成11年度・単位億円）

流動資産	1,219	流動負債	3,894
固定資産	371,960	固定負債	262,947
事業資産	322,926	道路債券	219,573
事業資産建設仮勘定	44,229	長期借入金	29,422
有形固定資産	3,987	割賦未払金	11,727
その他	818	その他	2,225
繰延資産	1,044	償還準備金	86,353
		道路事業損失補填準備金	2,995
		資本金	17,727
		剰余金	307

事業資産（道路）に生じた価値減耗の累計額（減価償却累計額および廃棄資産原価）を α とし、償還準備金をゼロとすると、公団の貸借対照表は、次の図

2—2のように書き換えられる。

図2—2 一般の企業会計方式による貸借対照表（平成11年度・単位億円）

流動資産	1,219	流動負債	3,894
固定資産	371,960 - α	固定負債	262,947
事業資産	322,926 - α	道路債券	219,573
事業資産建設仮勘定	44,229	長期借入金	29,422
有形固定資産	3,987	割賦未払金	11,727
その他	818	その他	2,225
繰延資産	1,044	償還準備金	—
		道路事業損失補填準備金	2,995
		資本金	17,727
		剰余金	86,660 - α

このように、過年度の事業資産に生じた価値減耗（図2—2の α ）を把握することが、公団の財政状態を正確に理解するためには重要である。その方法としては、(1)過去の支出データから適正な費用配分の方法（減価償却、取替法など）を適用し、現在の未償却残高を求める方法と(2)現在の事業資産の再調達価額を求め、現在の簿価の過大計上分を切り捨てる方法との2通りの方法が考えられる。(1)の方法を採用する場合には、これまで道路資産における土地部分（償却不要部分）と構築物部分（要償却部分）との区分経理を行ってきたことが前提となる。(2)の方法であれば、過去の支出に関するデータは不要であり、現在の資産の物的データに再調達に要する取得単価を乗ずればよい。また、過年度の物価変動の影響なども再調達原価に反映されるので、現時点の公団の財政状態を理解する上で有用な情報（とくに、現在の物価水準に照らした道路の収益性の判断の基礎となる情報）を提供することができると考えられる。もっとも、(2)の方法を採用する場合でも、基準日現在の再調達原価を計算した後は、資産の形態に応じた費用配分の方法を適用していくことになる。

なお、供用中の事業資産に生ずると考えられる資本費については、平成11年

度の事業資産と事業資産建設仮勘定に関する資料（表2—1）から、ある程度の状況を推察することができる。

表2—1 事業資産と事業資産建設仮勘定の明細表（単位百万円）

区 分	前年度末残高	当年度増加額	当年度減少額	当年度末残高
道 路	31,117,028	1,185,608	18,650	32,283,987
（高速道路）	(26,381,668)	(1,148,143)	（—）	(27,529,812)
（一般有料道路）	(47,353,359)	(37,465)	(18,650)	(4,754,174)
道路建設仮勘定	3,824,250	1,527,674	929,033	4,422,891
（高速道路）	(3,301,166)	(1,438,864)	(914,663)	(3,825,367)
（一般有料道路）	(523,084)	(88,809)	(14,370)	(597,524)

道路の平成11年度中における増加額は、1,185,608百万円であるが、このうち新規完成分（建設仮勘定からの振替分）は、929,033百万円である。したがって、その差額256,575百万円は、営業中の道路に係る資本費と考えられる。仮に、この金額がすべて道路の機能維持に費やされたものと考えれば（つまり、機能向上のための支出がないと仮定すれば）、この金額は取替法の適用による取替費（収益的支出）となる金額である。平成11年度の償還準備金繰入額が921,411百万円であるから、この資本費は、償還準備金繰入額の28%に相当する金額となる。また、図2—2における α の金額は、この資本費の累計額が含まれている。

ただし、繰り返しになるが、この概算は、営業中の道路資産の増加額がすべて機能維持のための資本費と考えることが前提となっており、例えば、道路の舗装面の高機能化、橋梁補強などに伴う、機能向上のための費用との区別が行われていない点には注意を要する。

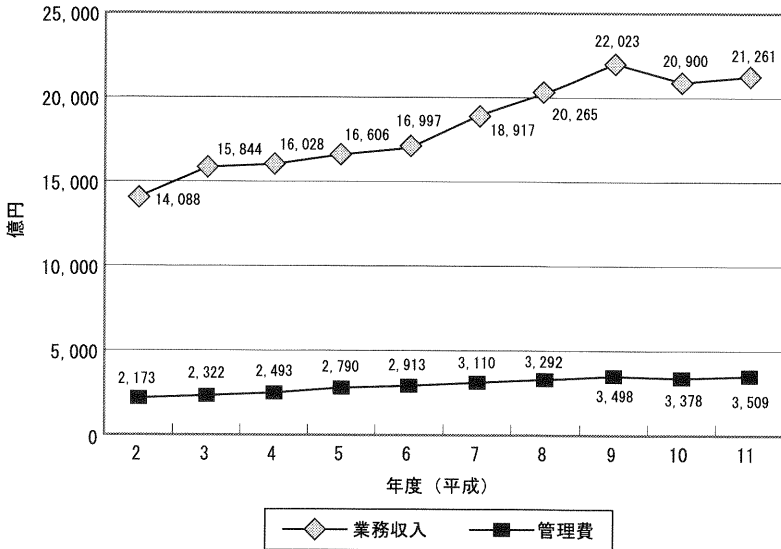
3. 公団の財務諸表分析

3-1. 収益性

(1) 業務収入と管理費

公団の1年間の業務収入と管理費の趨勢は、グラフで示すと次の図3-1のようになる。営業に供している道路の総延長が増えるにつれて、業務収入は堅調に伸びているといえよう。管理費については、コスト削減の努力もあって業務収入の伸びよりも増加分が低く押さえられており、その意味では収益性の強化に寄与している。

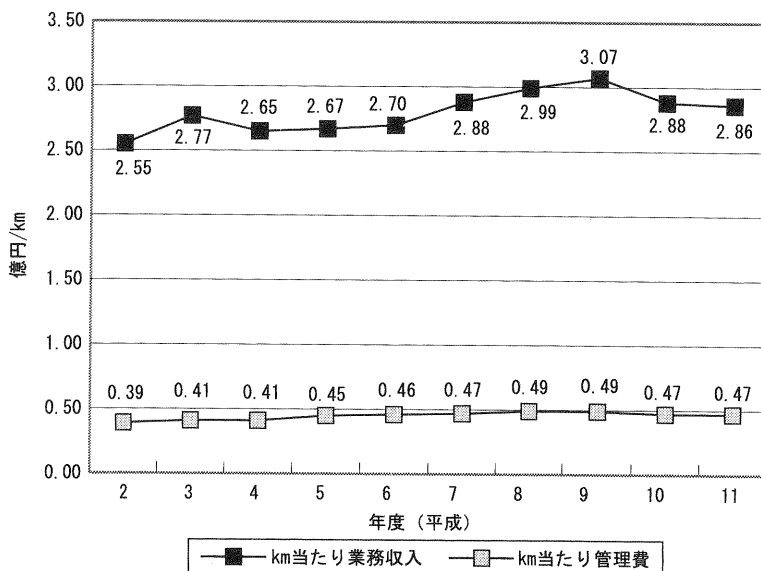
図3-1 業務収入と管理費の推移



他方、図3-2に示すように、業務収入と管理費を道路の総延長で除した1km当たりの業務収入と管理費は、若干異なった趨勢を示している。すなわち、1km当たりの管理費は10年間でほぼ横這いといえるが、1km当たりの業務

収入はここ数年下落の傾向にある。これは、高速道路網が全国的に広がって過疎地域に開通した道路が増えてくることによって1km当たりの業務収入が低下していることが原因の一つと考えられる。このような単位当たり収益性の低下は、今後も続く予想されるので、公団全体の収益力に重大な影響を及ぼす可能性もあり、注意深くその動向を見守っていく必要がある。

図3-2 1km当たり業務収入と管理費



公団は、巨額の負債を抱える特殊法人であるから、最近の低金利は公団の財政に大きなメリットをもたらしている。公団の金利込みの収支率（管理費と金利の合計を収入で除した割合）は、大幅に改善されている。図3-3は、高速道路の収支率の推移を示しており、ここ数年で収支率が大幅に低下していることが分かる。その分だけ早期に債務の償還を行うことができるようになっている。

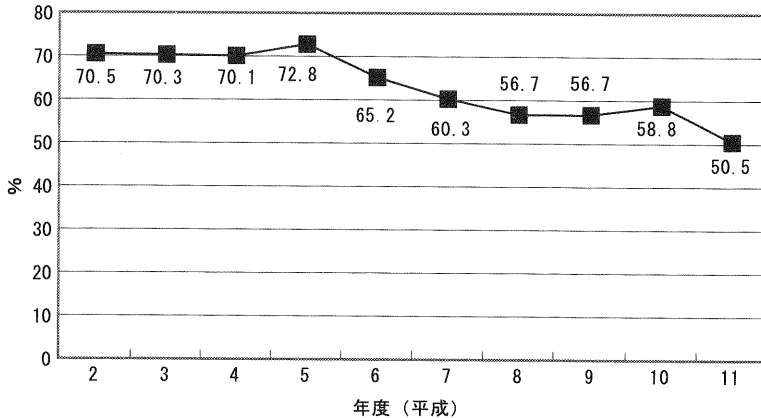
関越自動車道	449	1364	296	549	845	62	25834	58	100
常磐自動車道	200	819	130	248	377	46	11513	58	64
東関東自動車道・新 東京国際空港線	113	660	105	79	184	28	7381	65	66
北関東自動車道	14						684	48	11
中央自動車道	632	3065	544	143	687	22	27492	44	100
第一東海自動車道	347	2692	399	0	399	15	14992	43	100
東海北陸自動車道	109	92	36	212	248	270	7202	66	59
第二東海自動車道	5	3	4	34	38	1230	1451	285	2
北陸自動車道	487	924	281	531	812	88	16808	35	100
近畿自動車道・関西 国際空港線	377	1618	295	343	637	39	21490	57	49
中国縦貫自動車道	543	847	205	257	462	55	12286	23	100
山陽自動車道	417	1276	211	747	958	75	27343	66	94
中国横断自動車道	178	125	53	177	230	184	5286	30	46
四国縦貫自動車道	190	180	62	274	336	187	9661	51	86
四国横断自動車道	125	167	51	222	272	164	6561	53	44
九州縦貫自動車道・ 関門自動車道	437	1175	210	239	449	38	13083	30	100
九州横断自動車道	246	411	90	337	427	104	10458	43	88
東九州自動車道	21						1011	48	6
沖縄自動車道	57	100	39	79	118	118	2114	37	100

ただし、表3—1では、毎期の道路資産への支出額がすべて資産価額に加算されている。例えば、すでに開通率100%に達している高速道路について、平成10年度末の道路価額と平成11年度末の道路価額を比較してみると、次頁の表3—2のようになる。

表3—2では、開通率100%に達している道路について、期中の道路価額の増加額を道路維持に要する資本費とみて収支率②を計算している。この結果、例えば、関越自動車道の収支率は62から146へ、中央自動車道の収支率は22から38へと、それぞれ上昇している。

このような違いは、開通後の道路資産への支出額を資本的支出とみるか収益

図3-3 高速道路の収支率の推移



もっとも、収支率の改善は金利の動向に大きく依存するので、逆にいえば今後金利が上昇する状況となった場合には、公団の財政を大きく圧迫する要因となりうる。したがって、図3-2に示されるような、道路の収益性（金利を除いた収益性）を維持していくことが重要であることに変わりはない。

(2) 高速道路の路線別収支状況

次に、公団では、高速道路の路線別収支状況を、表3-1のように開示している。収支率は、収入に占める管理費と金利の割合であり、100から収支率を差し引いた数字は、キャッシュフロー・ベースでの余剰を示している。

表3-1 高速道路の路線別収支状況（金額単位 億円）

	開通 延長	収入	費用			収支率 (%)	道路 価額	キロ当 りコスト	開通率 (%)
			管理費	金利	合計				
北海道縦貫自動車道	320	364	149	388	536	148	9463	30	67
北海道横断自動車道	131	111	50	98	148	134	3616	28	32
東北縦貫自動車道	66	2306	408	211	619	27	23148	30	96
東北横断自動車道	450	310	136	469	606	195	15135	34	87

表3—2 道路資産増加額を資本費とみて計算した高速道路路線別の収支率
(金額単位 億円)

	収入	期末道路価額	期首道路価額	費用				収支率 ②
				資本費	管理費	金利	合計	
関越自動車道	1364	25834	24691	1143	296	549	1988	146
中央自動車道	3065	27492	27029	463	544	143	1150	38
第一東海自動車道	2692	14992	14219	773	399	0	1172	44
北陸自動車道	924	16808	16399	409	281	531	1221	132
中国縦貫自動車道	847	12286	12130	156	205	257	618	73
九州縦貫自動車道・関門自動車道	1175	13083	12664	419	210	239	868	74
沖縄自動車道	100	2114	2053	61	39	79	179	179

的支出とみるかに起因している。いいかえると、既支出の道路資産の減価償却を行うかという問題とも密接に関係している。おそらくは、表3—2における資本費のうち、道路資産の機能向上のための支出も多く含まれていると考えられるので、その分だけ資本費は本来の額よりも過大となっている。いずれにしても、道路資産の収益性については、開通後の追加的支出の性格を考慮して分析しないと、判断を誤る危険性がある。

表3—2からは、また、100%開通後の高速道路において、道路価額に対する資本費（毎年の増分）の金額が重要性を有していることが分かる。開通時の道路価額と現在営業中の道路価額との差額は、開通後に要した資本費と考えられるが、その金額が大きいということは、道路資産の構築物部分（要償却部分）の耐用年数は比較的短く、その取替更新は数年の間隔で継続的に行われるものであるから、長期債務による調達と償還を前提とした、建設費のスキームで考えてよいのか疑問もある。つまり、構築物の維持に要する部分は、年々の収入から支払われるべきものであり、管理費と同等の扱いをしていくほうが実態に合っていると考えられる。したがって、構築物部分に係る資本費の会計処理も、取得原価に加算して償還準備金を積み立てるという償還準備金方式では

なく、毎期の費用として処理していくべきものと考えられる。

さらに、表3—1における収支率は、債務の未償還残高をベースにした実際の金利の支払額を費用として計算している。このような計算だと、各道路の収支率は債務の償還状況（要償還額）に大きく依存する形になる。例えば、第一東海（東名）自動車道のように、すでに開通してから相当期間が経過し、債務の償還が済んでいるものについては、金利が発生しないので収支率はきわめて低い。

しかし、公団全体での金利を各路線別にも均等に負担させ、各路線別の収益性を測る必要もあると考えられる。そのような収益性の判断に際しては、一般に、資本コストの概念が採用されている。公団の場合、国費の充当額の計算に際し、資本コストを3%としているので、便宜的にこれを用いて金利の計算を行い、収支率を計算し直すと、次の表3—3における収支率③のようになる。

表3—3 資本コストにより金利を計算した場合の高速道路路線別の収支率
(金額単位 億円)

	収入	期末道路価額	期首道路価額	費用				収支率 ③
				資本費	管理費	金利	合計	
関越自動車道	1364	25834	24691	1143	296	758	2197	161
中央自動車道	3065	27492	27029	463	544	818	1825	60
第一東海自動車道	2692	14992	14219	773	399	438	1610	60
北陸自動車道	924	16808	16399	409	281	498	1188	129
中国縦貫自動車道	847	12286	12130	156	205	366	727	86
九州縦貫自動車道・関門自動車道	1175	13083	12664	419	210	386	1015	86
沖縄自動車道	100	2114	2053	61	39	63	163	163

このように、各道路の償還状況に依存しない形で収支率③を計算すると、表3—2における収支率②の場合とは、大分異なる結果が導き出される。道路自体の収益性を判断する上では、きわめて重要な数値と考えられる。このような

日本道路公団の財務諸表における特徴と問題点

計算によってある道路の収支率が100を超える場合、当該道路は現状の公団全体の収益性を低下させる要因として働いていることを意味する。もっとも、表3-3は、単年度の収支率であり、また、後述するような問題点（道路価額に減価償却や廃棄による減耗分が反映されていない）もあるので、一概に結論づけるわけにはいかないが、企業財務的には、このような投資プロジェクトは企業全体の収益性に貢献していないと判断されるべきものである。今後は、（とくに地方の高速道路の建設等の意思決定に際しては、）資本コストの概念にもとづいて投資の収益性を十分に吟味する必要がある。そうしないと、将来にわたって収益性の低い資産を建設し、膨大な債務を長期間にわたって償還していくという問題が生じかねない。

なお、この計算においては、道路価額に減価償却や廃棄による減耗分が反映されていないので、その分だけ金利負担が過大になっている。したがって、収支率も本来の値よりは高く計算されている。

(3) 一般有料道路の路線別収支状況

また、公団は、一般有料道路も多数有している。これらについては、各路線別に債務の償還が行われており、全国プール制を採用している高速道路とは明確に切り離されている。道路価額の大きな主要一般有料道路の路線別の収支率は、次の表3-4の通りである。

表3-4 一般有料道路の路線別の収支率（金額単位 億円）

	開通 延長	収入	費用			収支率 (%)	道路 価額	キロ当た りコスト
			管理費	金利	合計			
千葉東金道路、京葉道路	69	321	134	57	191	59	3750	54
東京湾アクアライン	15	144	54	404	459	318	14099	934
第三京浜道路、横浜新 道、横浜横須賀道路	61	513	195	168	362	71	6031	100
圏央道	20	63	20	89	109	172	2074	105
伊勢湾岸自動車道	6	55	25	114	139	253	2868	470

このように、一般有料道路の収支率の状況は、道路の開通時期、基本的な交通需要やネットワークの整備状況などに依存して、大きく異なっている。とくに、東京湾アクアラインのようなコストの高い道路については、その収益性をチェックするとともに、今後の管理費や資本費の状況などにも十分な注意を払う必要がある。また、一般有料道路は、プール制を採用していないので、個別路線ごとに償還が完了すれば国や地方自治体へ無償譲渡することになっている。このため、収益性の高い道路ほど早期に償還されて公団の資産から切り離される一方、逆に収益性の低い道路が公団に残ることになるので、収益性の高い一般有料道路の償還によってかえって公団の財政にマイナスの影響が生ずることが懸念される。

3—2. 債務の状況

公団は、平成11年度末現在、25兆6,000億円を超える固定負債を負担している。もともと債券発行や民間金融機関からの借入れによって建設資金を調達する構造にあるので、債務の状況を分析することが非常に重要である。ここでは、負担している債務の中身がどのようになっているかと返済が計画どおりに進められているかという問題に焦点を当てて分析を行うことにする。

(1) 未返済の債務の残高と金利

平成11年度における長期借入金と道路債券の明細表は、次の表3—5のとおりである。

表3—5からは、長期借入金と道路債券の直近の事業年度（平成11年度）における変動状況がわかるが、政府借入金の復活に伴い、長期借入金が極端に（2倍以上）増加している。公団の資金調達は、従来は、大蔵省資金運用部資金または簡易生命保険資金による引受けが大部分を占めてきたが、最近の郵便貯金や財政投融资の改革により、公団にとっても従来の資金調達のあり方を変

表3—5 長期借入金と道路債券の明細表（単位 百万円）

区分	細目	前年度末 残高	当年度 増加額	当年度 減少額	当年度末 残高
長期借入金	民間借入金	1,329,827	600,030	107,272	1,822,585
	政府からの借入金	15,283	1,080,000	1,670	1,093,612
	社会資本整備資金借入金	25,746	1,335	1,076	26,006
	合計	1,370,858	1,681,365	110,019	2,942,204
道路債券	政府保証債	1,477,880	236,510	13,080	1,531,310
	資金運用部資金引受	8,755,440	68,210	788,260	8,035,390
	簡易生命保険資金引受	11,095,020	756,370	1,021,110	10,830,280
	縁故債	1,089,902	118,380	115,530	1,092,752
	外債	400,833	90,300	23,540	467,593
	合計	22,819,075	1,269,770	2,131,520	21,957,325

えざるを得ない状況になってきている。今後は、いわゆる財投機関債の発行などによる新しい手段によっても、円滑な資金調達が行われるようにしなければならない。とくに、公団の信用格付けが金利に重大な影響を及ぼすので、将来における円滑な資金調達のためには現在の収益力の維持はきわめて重要である。

さて、表3—5におけるような現時点で公団が負担する債務については、今までのところ、国に準ずる信用力を背景として、より低利の資金を調達している。具体的には、債券については10年債の中で最も低利である利付国債に準ずる条件で、また民間借入金については長期プライムレート（最優遇貸出金利）を下回る条件で資金の調達を行っている（「Highway Report 2000」28ページ）。しかしながら、表3—6にみるように、平成11年度中の債務残高に対する金利の水準は、必ずしも低くはない。

表3—6では、長期借入金と道路債券のそれぞれについて、債務の期中平均残高に対する支払金利と債券発行差金償却の合計額を実質利回りとして計算し

表3—6 長期借入金と道路債券の実質利回り（金額単位 百万円）

区分	期首債務残高	期末債務残高	支払金利	債券発行差金償却	実質利回り
長期借入金	1,370,858	2,942,204	35,932	—	1.67%
道路債券	22,819,075	21,957,325	828,935	16,797	3.78%

ている。これをみると、長期借入金は、表3—5でもみたように、比較的近年に新規に借り入れたものが多く、そのために実質利回りは低く抑えられている。他方、道路債券については、高金利の時代に調達した債務がまだ大量に残っており、それが道路債券の実質利回りを押し上げている状況にある。

例えば、道路債券のうち資金運用部引受債について、その発行年度と年利率との関係を調べてみると、次の表3—7のようになっている。

表3—7 資金運用部引受債の発行年度と未返済残高と年利率（金額単位百万円）

発行年度	平成11年度末現在未返済残高	年利率（下限と上限）（%）
平成2年度	829,460	6.4-7.9
平成3年度	900,100	5.5-6.8
平成4年度	1,252,030	4.3-5.8
平成5年度	1,178,080	3.4-5.1
平成6年度	669,000	4.1-4.7
平成7年度	327,630	2.9-3.7
平成8年度	391,480	2.6-3.4
平成9年度	1,084,450	2.0-2.6
平成10年度	1,334,950	1.1-2.1
平成11年度	68,210	1.8

表3—7からは、平成2年度から平成4年度に発行した資金運用部引受債には、金利が年利5%を超えるものが多く、長期間にわたって高金利の負担を公団に強いる結果となっている。特に、その時期は、道路債券の発行額も多く、現在でも公団の負担する債務の実質利回りを押し上げる結果となっている。

日本道路公団の財務諸表における特徴と問題点

このような高金利の固定利付債務が公団の財政に多大な影響を及ぼしていることは、明らかである。簡単な試算をしてみたい。公団の発行する債券は、通常、10年満期の固定金利支払の条件で発行されている。この前提で、毎期の金利を発行年度の年利率の下限と上限の中間の値をとって、毎年のキャッシュフローを計算する。その上で、平成11年度の適用金利（1.8%）を用いて債務の現在価値を求めてみると、次の表3—8のようになる。

表3—8 資金運用部引受債の発行年度別の現在価値（金額単位百万円）

発行年度	平成11年度末 現在未返済残高	年利率(下限と 上限)(%)	年利率の 代表値(%)	現在価値
平成2年度	829,460	6.4-7.9	7.15	873,051
平成3年度	900,100	5.5-6.8	6.15	976,344
平成4年度	1,252,030	4.3-5.8	5.05	1,369,837
平成5年度	1,178,080	3.4-5.1	4.25	1,288,518
平成6年度	669,000	4.1-4.7	4.4	751,464
平成7年度	327,630	2.9-3.7	3.3	355,345
平成8年度	391,480	2.6-3.4	3.0	422,119
平成9年度	1,084,450	2.0-2.6	2.3	1,124,515
平成10年度	1,334,950	1.1-2.1	1.6	1,312,948
平成11年度	68,210	1.8	1.8	68,210
合計	8,035,390			8,542,351

例えば、平成3年度の現在価値は、次のように計算される。

$$\frac{900,100 \times 0.0615}{(1+0.018)} + \frac{900,100 \times (1+0.0615)}{(1+0.018)^2} = 976,344$$

この計算では、契約上の固定金利が高いほど債務の現在価値は大きくなり、また1.8%を超える固定金利を支払う債務については残存償還期間が長いほどその現在価値は大きくなる。

表3—8からは、高金利の債務を低金利の時代になっても負担していることから、債務の現在価値は膨張していく傾向にあることが分かる。資金運用部引

受債については、 $8,542,351 - 8,035,390 = 506,961$ （百万円）、額面に対して6.3%の債務の評価損が生じていることになる。同様に、簡易生命保険引受債などの他の道路債券についても額面に対して6.3%の率で債務の膨張が生じていると仮定すると、道路債券全体で1兆3,000億円程度の債務の評価損（いわゆる隠れ債務）を抱えていることになる。

このような債務の評価損を解消するためには、現在の金利水準まで道路債券の支払金利の水準を低下させる必要がある。具体的には、借り換えをすればよいわけであって、高金利の道路債券を繰上償還して、新規に債券の発行や借入れをすればよい。もっとも、財政投融资の枠組みの中では、実質的には公団の支払う高い金利が郵便貯金や簡易保険などの支払金利に充当されるような仕組みとなっており、公団が道路債券の自由な借り換えができるとは考えにくい。が、少なくとも上述したような債務の評価損を圧縮する努力は不可欠である。

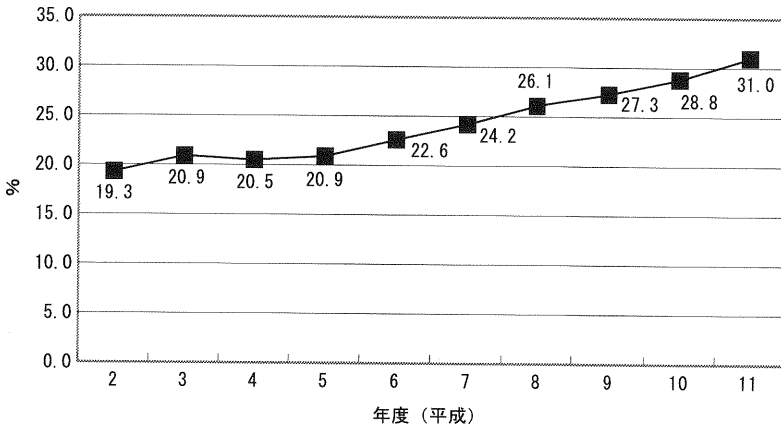
（逆に、将来の金利上昇局面では、資金運用部や簡易保険の側にとって、低金利時代に投資した固定金利の道路債券に対して大きなリスクを負担することにもなりかねない。）

(2) 債務の返済

公団の債務の返済は、高速道路料金の算定の仕組みと密接に結びついて決められている。料金水準が高くなれば料金徴収期間が短縮できるし、料金水準を低くしようと思えば料金徴収期間が長くなる。債務の返済は、この料金徴収期間にわたって行われる。現在のところ、施行命令延長9006kmに対し、平成11年1月を起点として45年（平成56年まで）とされている。

公団では、各年度末における道路資産額に対する償還準備金の割合を償還率として把握している。図3—4は、最近10年間における償還率の推移を示している。この図において明らかなように、低金利の影響もあって、債務の償還は順調に進められている。

図 3—4 償還率の推移



また、公団では、毎期の収支差益を償還準備金へ繰り入れていくが、実際の償還準備金繰入額とは別に、道路価額の未償還残高を料金徴収期間に定額配分する形で、いわば繰入の予定額を計算している。平成11年度の財務諸表の注記において、償還準備金の状況について次のような記述がなされている。

〔3〕償還準備金の状況

① 高速道路

償還準備金 8,490,653,328,406 円は、前期の償還準備金 7,569,400,909,714 円に当期の繰入額 921,252,418,690 円を加えたものである。

なお、毎年度定額を償還するものとして計算した場合の本年度の償還準備金繰入額は 435,623,520,633 円、本年度末までの償還準備金の額は 7,590,084,391,141 円である。

② 一般有料道路

償還準備金 144,619,273,459 円は、前期の償還準備金 147,810,867,908

円に当期の繰入額159,461,603円を加え、藤枝バイパス（ほか3道路）の一部引き継ぎに伴う償還準備金3,351,056,052円を減額したものである。

なお、毎年度定額を償還するものとして計算した場合の本年度の償還準備金繰入額は156,246,606,372円、本年度末までの償還準備金の額は1,251,105,329,755円である。」

このように、償還準備金への繰入に関する予定額と実際額とが示されることにより、公団の意図通りに償還が進められているかどうか分かるような仕組みとなっている。例えば、平成11年度においては、高速道路の収支率の改善もあって、高速道路については予定額の2.1倍の繰入が行われ、一般有料道路はほぼ予定通りの繰入が行われている。このような仕組みをとっているので、料金徴収期間内に予定通り償還が完了するかどうかは、結局は、高速道路料金の設定に際して、将来の道路需要、維持管理費、金利動向などに関する予測が正確に行われ、料金が適正水準となっているかどうかにかかっている。

他方で、このような料金徴収期間内に償還を終えて、公団が解散するという仕組みは、それまで有料道路であった高速道路を無料開放することを意味するが、全国プール制を採用している現状では高速道路全体を一時に無料化することとなる。しかしながら、無料開放後も多額の維持・管理費用がかかると予想され、無料開放に伴う公団の解散という前提は現実的でないという面もある。とくに、このような前提があるために、収益性の低い新規の道路を建設して、料金徴収期限を先延ばしし、ひいては公団の解散を先送りするような動機が働きかねないという問題もあるように思う。このような公団の事業の有限性をめぐる問題は、公団のみならず、高速道路政策全体のあり方といった大きな枠組みの中で検討すべき問題でもある。

また、公団における道路資産の償還は、橋梁・構築物などの要償却部分のみならず、永久資産の土地部分についても行われる形になっている。このこと

は、償還が完了すれば、国などに土地部分も無償で提供することを意味しており、土地部分の価額を料金水準の設定に反映させることで道路利用者に土地代を負担させるような仕組みとなっていることを意味している。本来であれば、永久資産である土地については、土地の価額に生ずる資金コストを毎年の高速道路料金の回収すれば土地の収益性は確保されることを意味するが、現状では資金コストのみならず土地そのものの価額をも回収する仕組みとなっており、一般に高すぎるといわれている高速道路料金の一因となっている。土地部分が永久資産であることを考慮すれば、土地取得に係る債務は高速道路料金の償還せず、国などに道路資産とともに譲渡するという考え方もありうると思われる。

このように、全国プール制のもとで、料金徴収期間にわたり土地部分を含んだ道路資産を回収する現在の償還制度においては、償還期間と無料開放期間における利用者間の公平性、収益性の高い道路と収益性の低い道路の利用者間の公平性などの重大な問題を含んでいる。

もっとも、このような問題については、すでに一定の措置が設けられている。例えば、収益性の高い道路から収益性の低い道路へのいわゆる内部補助については、収益性の低い道路側からみて収入全体の2分の1を超えない範囲とするような限度額が定められている。また、収益性の低い（とくに地方の）路線については、資金コストが3%となるよう、国費による補助が行われている。

4. その他の財務上・会計上の問題

4-1. 連結財務諸表

現在、公団の財務諸表は、法人格を会計単位とする個別財務諸表となっている。最近の企業会計の動向をみるまでもなく、公団が支配する子会社等が存在するのであれば、連結財務諸表を作成すべきことは当然である。

公団が所有する関係会社株式の状況は、次の表4—1の通りである。

表4—1 関係会社株式明細表

出資先	取得株式数(株)	取得価額 (百万円)	貸借対照表計 上額(百万円)	公団の持株割合 (%)
九州高速道路ター ミナル株式会社	116,000	116	116	21.5
東北高速道路ター ミナル株式会社	288,000	288	288	26.6
北陸高速道路ター ミナル株式会社	283,000	283	283	24.5
東京湾横断道路株 式会社	600,000	30,000	30,000	33.3

これらの関係会社は、形式的な持株基準に照らせば、連結の範囲に含まれるものではない。しかしながら、形式的な持株基準で判断しても、支配するまでは及ばないまでも経営上の意思決定に公団が重大な影響を及ぼすことは明らかであるから、少なくとも関連会社の定義をみだし、連結財務諸表上は持分法が採用されるべき会社である。子会社を他に有していないとしても、個別財務諸表上、持分法を適用して、このような関連会社の業績を公団の財務諸表において反映させる必要もある（現在の企業会計で行われているように、個別財務諸表に補足する情報として提供する方法なども考えられる）。

また、しばしば指摘されるように、公団が経常的に業務を委託している会社との関係についても、詳しく分析する必要がある。すなわち、子会社を支配力基準によって実質的に定義する観点からすれば、仮に公団の資本的な持株割合が低くとも、人事や取引関係によって他の会社を支配していると認められる場合には、当該他の会社は子会社となり、連結の範囲に含めなければならない（具体的には、公団の役員または職員であった者が役員の大過半数を占める会社、公団からの業務委託が事業の大部分を占める会社などについて、点検する必要がある）。また、会社の形態を有していない関係公益法人などもあり、こ

れらについても、資本関係がなくとも、支配力基準に照らして支配している場合には、連結の範囲に含める必要がある。

さらに、連結しない場合でも、人事や取引関係について十分なディスクロージャーが必要である。現在のところ、公団の事業報告書などにおいて、関係会社、関係公益法人の概要や公団との関係に関する情報が提供されている。今後とも、このようないわゆる関連当事者間取引などに関する情報について、一般の企業と同様、開示の充実を図っていく必要があると考えられる。

4-2. 退職給付

近年、一般の企業会計において重大な問題となっているのが、従業員の退職給付に係る会計処理である。

公団においては、退職一時金に係る債務を退職給付引当金として引当計上している。この設定額は、役職員が自己都合で退職した場合の期末要支給額の全額とされている。したがって、多くの企業が積み立ててきた期末要支給額の40%程度の水準よりは高い水準で引当処理が行われてきたといえる。しかしながら、現在では、期末要支給額ではなくて、退職給付見込額のうちすでに発生したと認められる部分を現在価値に割り引く方法によって、退職一時金に係る債務を計上する考え方が採用されている。また、退職一時金のみならず、退職年金についても、一般の企業と同様の負担が生じていると考えられるので、この部分についても適切な会計処理を行っていく必要がある。

現行の公団の財務諸表からは、このような退職給付債務の状況は読みとることが困難である。

4-3. 主要支出先に関する情報

公団では、附属明細書において、保有する資産・負債の変動状況についてはきわめて詳しい情報を提供しているが、それに対して、毎期の費用・収益や収

入・支出などに関するフローの明細に関する情報は比較的少なくなっている。

公団の事業内容に照らして、工事費や管理業務委託費などの支出先に関する情報は、道路利用者にとってはきわめて関心のある事項であるので、主たる支出先に関する情報の充実が図られるべきであると考ええる。そのような情報は、損益計算書をベースにしてもよいが、収支計算書をベースにした方が簡単であり、明確であろう。

いずれにしても、このような支出先の分析を通じて、公団の支出額の妥当性を継続的にチェックする体制を整えることが重要である。

5. おわりに

以上、日本道路公団の財務諸表の分析を行ってきたが、その結果確認された経営上の課題は、次のようなものである。

- (1) 道路資産の収益性を確保すること。とくに、高速道路網の拡大に伴って、全体的な道路資産の収益性の低下が危惧されるので、その対応が不可欠である。
- (2) 道路資産に対する追加的支出の内容を吟味し、資本的支出と収益的支出を明確に区分すること。道路資産の収益性を判断する上では、この区別が重要である。(これに応じて、現行の償還準備金制度を修正する必要もあろう。)
- (3) 債務の金利負担を軽減すること。高い金利を支払っている債務については、繰上償還などの方法で積極的に債務の圧縮を図ることができる仕組みを作る必要がある。
- (4) 関係会社、関係公益法人などとの関係を整理すること。支出額の妥当性について、常にチェックを行う体制を整えること。

また、公団の財務諸表は、償還準備金制度という特殊な方法を採用している

ために、一般的な企業の財務諸表とは異なる点がある。このため、次のような諸点について改善の余地があると思われる。

- (1) 道路資産に係る構築物部分（要償却部分）については、減価償却または取替法により、適正な費用配分を行う。これに伴い、過年度の既償却分は資産価額から切り捨て、償還準備金と相殺する。
- (2) 償還準備金制度は、道路資産の土地に係る部分に限定する。要償却部分については、費用配分を通じて投下資金の回収を行う。さらに進めて、損益計算の過程で償還準備金を繰り入れる制度を廃止し、現行の償還準備金繰入額を当期純利益に含め、利益処分を通じて償還準備金（資本の部に表示される）を積み立てる制度に改める案も考えられる。