

第9章 連結経営分析（2）

——JRグループ——

1 はじめに

（1）検討素材の位置づけ

運輸省鉄道局は1992年10月、『国鉄改革後5年間の成果と課題』と題するレポート（以下、単に「運輸省レポート」という）を公表した⁽¹⁾。

同レポートは、①JRグループを構成する主要9法人⁽²⁾のすべてを分析対象としていること、②10項目にわたる広範な問題領域について国鉄改革の前後各5年間（合計10年間）の時系列分析を行っていること、③内部資料や一次資料を分析的に再構成した多くの図表やデータを伴っていること、④以上をふまえたうえで国鉄改革に対する運輸省鉄道局としての総合的評価を提示していることで、他に類例をみない貴重な検討素材となっている。

しかし、運輸省レポートの検討素材としての意義は、以上につきるものではない。本章との関連でとりわけ注目されるのは、同レポートが、JR各法人間における内部取引の相殺消去をふまえた一種の連結決算データ（以下単に「運輸省連結データ」という）を提示し、当該データについてある程度踏み込んだ分析を行っていることである。別稿⁽³⁾でふれたように、問題の重要性にもかかわらず、JRグループの連結決算データ（以下、単に「JR連結データ」という）に類する資料が関係当局によって公表されたことは、それまで一度もなか

った。つまり、運輸省連結データは、関係当局によって公表されたはじめての、そして現時点では唯一の、JR 連結データとなっているのである。本章で運輸省レポートを検討素材としてとりあげるのは、まさに、同レポートのもつこのような意義によるものである。

とはいえ、会計学の観点から運輸省連結データをやや詳細に検討すると、そこには興味深い示唆が含まれている反面、いくつかの無視しえない問題点も含まれていることに気がつくのである。当該連結データは、運輸省レポートで提示された国鉄改革に対する同省鉄道局の評価に連動しているだけでなく、国鉄改革の成否に関する一般の論調や専門研究にも一定の影響を及ぼしつつある⁽⁴⁾。したがって、当該連結データにいかなる示唆と問題点が含まれているかを明らかにすることは、会計学研究に課せられた1つの社会的責務といってもけっして過言ではなかろう。本章は、別稿で筆者が提示した JR 連結データとの比較・検討を通じて、運輸省連結データの示唆と問題点を照射し、もって「国鉄改革後5年間の成果と課題」の正確な理解に接近しようとするものである。

あらためて指摘するまでもなく、この作業は、筆者が別稿で提示した JR 連結データそれ自体の適否を検証することにもつながる。本章での検討をふまえたうえで、その不備を補い、再度、筆者自身が構想する JR 連結データを提示してみたいと思う。

(2) 問題の所在

本題に入る前に、JR 連結データの作成にかかわるおもな問題点について、簡単に言及しておきたい。

JR 連結データの作成作業は基本的には、企業会計における連結決算制度(以下、単に「連結決算制度」という)に準拠して進められる。こうした作業によってはじめて、国鉄改革の財務的成果を企業会計の観点から鳥瞰的に示す JR 連結データを作成することが可能となるのである。

しかし、JR 連結データを作成するためには、連結決算制度が予定していな

い（その意味で「非制度的」な）いくつかの特殊な処理手続も同時に必要となる。そうした処理手続のうち、ここでとくに強調しておく必要があるのは、清算事業団と保有機構の連結である。

清算事業団は、その名称から容易に推察されるように、一種の清算会社として存在している。そして、周知のように、連結決算制度では清算会社は連結の範囲に含めないものとされている（連結財務諸表原則第三の一の3）。しかし、国鉄長期債務等の7割弱を継承すると同時に、国鉄改革5年後の1991年度末時点でJR鉄道7社の発行株式を排他的に所有する（ということは、すなわち連結決算上の親会社に擬制される）清算事業団を連結から除外したのでは、国鉄改革の財務的成果を鳥瞰的に示すようなJR連結データを作成することは全く不可能となるであろう。つまり、この場合、連結決算上の親会社が同時に清算会社でもあるという、きわめて特異な（通常の企業経営ではありえない）企業集団の連結が、不可欠の作業課題となるのである。

他方、保有機構は保有機構法にもとづいて設立された特殊法人だが、同機構は設立にあたっていかなる組織体からも出資を受けていない。つまり、同機構と清算事業団（あるいはJR鉄道各社）とのあいだに、連結決算制度にいう支配従属関係はいっさい存在しないのである。しかし、だからといって、新幹線鉄道施設のすべてを継承した保有機構を連結から除外したのでは、清算事業団の場合と同様、国鉄改革の財務的成果を鳥瞰的に示すようなJR連結データを作成することは全く不可能となるであろう。

すなわち、以上を要するに、JR連結データの作成と分析を通じて国鉄改革の財務的成果を鳥瞰的に把握するという課題からすれば、清算事業団と保有機構の2法人は必要欠くべからざる連結対象となるのである。したがって、本章での課題を遂行するためには、一方で連結決算制度を基本的準拠枠とした連結データ作成作業を進めながら、他方では清算事業団と保有機構の連結という非制度的作業を手がけることが必要となる。そして、このような非制度的作業から、さまざまな理論問題が発生することになるのである。次節以下（とりわけ第4節）での紙幅の多くは、そうした理論問題の検討に費やされている。

2 運輸省レポートにおける「大胆な前提」

運輸省レポートは、JR 鉄道各社（以下、単に「JR 各社」という場合もある）の順調な決算を支えている重要な要因の1つとして清算事業団による国鉄長期債務等の継承措置をあげ、「経営に対する国鉄改革のインパクトを的確に把握するためには、JR 各社の収支と長期債務の多くを継承した清算事業団等との収支を合算し、国鉄の収支と比較してみる必要がある⁽⁵⁾」と述べている。運輸省連結データは、こうした必要性にもとづいて作成されたものである。

しかし、「国鉄の会計処理と JR 各社等の会計処理は大きく異なっている⁽⁶⁾」ので、運輸省レポートでは、「大胆な前提をおいて統一的な会計処理で試算を行い、国鉄改革の前後の収支を比較する⁽⁷⁾」という手続がとられている。同レポートで示された「大胆な前提」を整理すれば、下記 A, B, C のとおりである⁽⁸⁾。

A 国鉄改革以前の決算データ

JR 鉄道各社の会計基準に準じて、以下のような処理を行う。

- (イ) 営業収益には旅客・貨物収入および雑収入を計上する。
- (ロ) 営業費には人件費、物件費および減価償却費を計上する。
- (ハ) 営業外利益（「営業外収益」の誤りではないかと思われる——引用者注）には雑利益を計上する。
- (ニ) 営業外費用には雑損失、利子・債務取扱諸費等を計上する。
- (ホ) 特別利益には固定資産売却収入、助成金受入等を計上する。
- (ヘ) 特別損失には固定資産除却損等を計上する。

B 国鉄改革以後の決算データ

JR 鉄道各社、清算事業団、保有機構および鉄道整備基金の決算を合算して、JR 連結データを作成する。そのとき、以下のような、各法人間の内部的な支払・受取を控除する。

- (イ) JR 鉄道各社相互間の収支（路線使用料、駅相互使用料など）

(ロ) 新幹線リース料（新幹線譲渡）関係の収支

(ハ) 保有機構が清算事業団に支払う借入金利息関係の収支等

C 清算事業団における一部損失の控除

清算事業団の損失のうち、日本鉄道建設公団および本州四国連絡橋公団からの長期債務継承に伴う損失（以下、単に「公団債務継承損」という——引用者注）を控除する。

以上の「大胆な前提」にもとづいて作成されたのが、表9-1の国鉄・JR決算データである。運輸省レポートは、このようなデータに依拠しながら、国鉄改革前後の決算比較を行い、損益数値にみる業績が国鉄改革を契機に大きく好転していることを強調している。とりわけ、「営業損益については、国鉄改革を契機に赤字から黒字に転じており、このことは特筆に値しよう⁽⁹⁾」と、同レポートは述べている。

問題は、運輸省連結データの言明能力いかんである。あらためて指摘するまでもなく、その言明能力は基本的には、以上にみる「大胆な前提」の妥当性いかに依存している。

ところが、運輸省レポートでは、上記A、B、Cに整理した断片的な処理手続が提示されているだけで、「大胆な前提」の全容は明らかにされていないのである。運輸省連結データの言明能力、すなわち、当該データの示唆と問題点を浮彫りにするためには、「大胆な前提」の全容を明らかにしたうえで、その妥当性を会計学の観点から検討することが不可欠の作業となろう。次節以下では、公表決算資料および利用可能なその他の文献・資料によりながら、その作業を進めていくことにしたい。

ただし、表9-1にみるように、運輸省レポートでは損益計算書の連結だけが問題とされ、貸借対照表の連結は考慮外におかれている。したがって、以下の検討も、さしあたりは、損益計算書データに的を絞ったかたちで進めていくことにする。

表9-1 運輸省レポートにおける国鉄・JR決算データ

(単位：億円)

項目	1982年度	1983年度	1984年度	1985年度	1986年度	1987年度	1988年度	1989年度	1990年度	1991年度
営業収益	29,493	29,606	31,027	33,105	34,168	35,329	38,009	39,498	42,447	44,154
営業費	38,774	40,371	39,963	42,262	37,728	32,762	33,781	35,415	36,385	38,960
(人件費)	20,574	21,141	20,939	23,024	21,152	17,842	17,119	18,492	17,448	18,117
営業損益	△9,281	△10,765	△8,937	△9,156	△3,561	2,567	4,228	4,083	6,062	5,194
経常損益	△21,407	△24,896	△24,272	△25,849	△19,706	△13,257	△13,080	△12,866	△10,444	△11,273
特別利益	7,967	8,700	8,084	7,678	7,114	3,752	5,098	9,991	19,410	10,604
(固定資産売却費)	707	1,661	1,531	1,544	3,220	1,328	2,035	2,491	8,110	7,772
特別損失	338	408	316	307	1,019	649	1,142	1,362	2,134	2,318
当期損益	△13,778	△16,604	△16,504	△18,478	△13,610	△10,154	△9,124	△4,317	6,832	△2,987

(原注) 端数処理のため、差し引きが合わない場合がある。

(注) 1. 表の原タイトルは「国鉄の決算の推移(昭和57年度～昭和61年度)とJR各社等の決算の合算の推移(昭和62年度～平成3年度)」である。

2. 本章の他の表との統一性を確保するために、年度表記は西暦に改めた。

3. 「固定資産売却費」は「固定資産売却収入」の誤りではないかと思われる。

4. 1989年度の当期損益「△4,317」は「△4,237」の誤りではないかと思われる。

(出所) 運輸省鉄道局「国鉄改革後5年間の成果と課題」【トランスポート】第42巻第10号, 1992年10月, 36ページ。一部省略。

3 運輸省データの検討（1）——国鉄決算データ——

（1）オリジナル・データにもとづく国鉄決算データの再現

運輸省レポートにおける「大胆な前提」の全容を明らかにするための予備的作業として、本節ではまず同レポートで提示された国鉄決算データに着目し、当該決算データが具体的にどのような集計処理にもとづいて作成されたものかを明らかにしていきたい。国鉄決算データに着目するのは、当該データの集計処理については内部取引の相殺消去が不要であり、したがって、その集計処理のプロセスを追跡することが比較的容易だからである。国鉄決算データの集計処理は、同レポートにおけるJR連結データの作成手続を推定するための重要な手がかりとなろう。

表9-2は、表9-1の国鉄決算データの作成に関連したと思われるオリジナル・データを、国鉄の公表決算書類から集計したものである。これらのオリジナル・データを、下記Dのように再集計すると、表9-1の国鉄決算データをほぼ完全に再現することができる。したがって、下記Dに整理した一連の集計処理は、国鉄決算データの作成に関する「大胆な前提」の全容を示すものと考えてよいだろう。

つまり、これによって、国鉄決算データを「JR〔鉄道各社〕の会計基準に準じて⁽¹⁰⁾」集計したという運輸省レポートの「大胆な前提」を、具体的な勘定科目のレベルで確認することができるのである。

D 運輸省レポートにおける国鉄決算データの集計処理（推定）

(イ) 営業収益 = 旅客収入 + 貨物収入 + 雑収入

(ロ) 営業費 = 人件費 + 物件費 + 減価償却費

(ハ) 営業外収益 = 雑利益

(ニ) 営業外費用 = 利子及び債務取扱諸費 + 繰延資産償却費 + 雑損失

+ 特定長期借入金利子

表9-2 国鉄決算（損益計算書）のオリジナル・データ

(単位：億円)

項目 \ 年度	1982	1983	1984	1985	1986
一般勘定損益計算書					
営業収入	33,130	32,989	33,898	35,528	36,051
旅客収入	25,415	25,797	27,504	29,422	30,269
貨物収入	2,794	2,415	1,985	1,857	1,676
雑収入	1,284	1,394	1,538	1,826	2,223
助成金受入	3,638	3,383	2,871	2,422	1,883
営業経費	47,749	51,401	52,091	55,728	53,052
営業費	34,466	35,740	35,318	37,637	33,119
人件費	20,574	21,141	20,939	23,024	21,152
物件費	13,892	14,599	14,379	14,613	11,967
利子及び債務取扱諸費	7,989	9,785	10,926	12,199	13,253
減価償却費	4,308	4,631	4,645	4,624	4,610
固定資産除却費	338	408	316	286	1,018
繰延資産償却費	648	836	886	982	1,052
営業外収益	931	1,913	1,788	1,819	3,604
見返勘定取崩額	166	199	225	255	284
固定資産売却収入	707	1,661	1,531	1,544	3,220
雑利益	58	53	32	19	101
営業外費用	90	105	99	96	213
特別勘定へ繰入	—	—	—	21	—
雑損失	90	105	99	75	213
本年度純損益	△13,778	△16,604	△16,504	△18,478	△13,610
特定債務整理特別勘定 損益計算書					
財政再建利子補給金	3,457	3,457	3,457	3,457	1,728
特定長期借入金利子	3,457	3,457	3,457	3,457	1,728

(注) 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。

(資料) 1982～85年度については『日本国有鉄道監査報告書』各年度版、86年度については清算事業団『昭和61年度日本国有鉄道の決算について』；横堀 充「国鉄の最終決算と閉止貸借対照表」『運輸と経済』第48巻第10号、1988年10月、69～77ページ；『運輸白書』1988年度版、参考資料、8～9ページにより作成。

(ホ) 特別利益＝固定資産売却収入＋見返勘定取崩額＋助成金受入
＋財政再建利子補給金

(ヘ) 特別損失＝固定資産除却費＋特別勘定への繰入

運輸省レポートにおける国鉄決算データの集計処理は、以上にみるように、基本的には、企業会計（より正確に言えば、1987年2月20日運輸省令第7号「鉄道事業会計規則」）の損益計算書様式に準じたものとなっている。

ちなみに、筆者が別稿で国鉄決算データを作成するときに行った集計処理を前掲表9-2の勘定科目にもとづいて整理すると、下記Eようになる。

E 筆者別稿における国鉄決算データの集計処理

(イ) 営業収益＝旅客収入＋貨物収入＋雑収入

(ロ) 営業費＝人件費＋物件費＋減価償却費－特定人件費

(ハ) 営業外収益＝固定資産売却収入＋見返勘定取崩額＋雑利益
＋助成金受入＋財政再建利子補給金

(ニ) 営業外費用＝利子及び債務取扱諸費＋固定資産除却費
＋繰延資産償却費＋特別勘定への繰入＋雑損失
＋特定人件費＋特定長期借入金利子

運輸省レポートにおける集計処理と筆者別稿における集計処理には共通点（たとえば、特定債務整理特別勘定損益計算書項目を国鉄の損益項目として戻し入れるなど）も少なくないが、同時に、いくつかの相違点も観察される。そうした相違点のうちとくに重要と思われるのは、(1)特定人件費の集計処理（すなわち当該人件費を営業費に算入するか否か）と、(2)損益の区分様式（すなわち、営業外損益と特別損益を区分するか否か）の2点である⁽¹¹⁾。そこで以下では、これら2点について、やや立ち入って検討してみることにする。

(2) 特定人件費の集計処理

「戦中・戦後の職員大量採用と満鉄などの植民地鉄道からの引揚者の受入れによって職員の年齢構成に大きな歪みが生じていたところに、その人達が1980年代に退職期をむかえる⁽¹²⁾」ことになった。特定人件費とは、こうして発生し

た「退職手当と共済年金の異常負担分⁽¹³⁾」をいう。

以上のような性格をもつ特定人件費を企業会計の観点からどう集計処理すべきかを考えるうえで示唆的なのは、国鉄監査委員会の以下のような措置である。ちなみに、国鉄監査委員会は、1956年に設置された国鉄の内部監査機関で、「監査の結果に基いて、日本国有鉄道の業務に関し改善を必要とする事項があると認めるときには、運輸大臣に意見を提出し、又は〔国鉄〕理事会に意見を述べることができる」（日本国有鉄道法第14条第4項）とされていた。

国鉄監査委員会は、国鉄経営再建促進特別措置法（1980年12月27日）にもとづく経営改善計画の成果を明らかにするため、80年度の『日本国有鉄道監査報告書』から「経営成績の試算」（81年度からは「経営改善計画の収支」）を開示しはじめた⁽¹⁴⁾。その際、同委員会は、「国鉄自らの営業活動の成果である営業損益を、より明確には握するため⁽¹⁵⁾」（傍点は原文のまま）に、「構造的問題とされている特定退職手当と特定年金相当額とを特定損失として区分（すなわち、営業損益項目から控除—引用者注）⁽¹⁶⁾」する措置をとっているのである。

つまり、特定人件費は「国鉄の経営責任のらち外にある⁽¹⁷⁾」負担を意味しているので、「国鉄自らの営業活動の成果である営業損益」を把握するためには当該人件費を営業費（ただし、『日本国有鉄道監査報告書』では「営業経費」という用語が使用されている）から控除する必要があるというのが、国鉄監査委員会の立場だったのである。この控除措置は、当該人件費の「異常負担」項目としての性格を期間損益計算に反映させたものであり、「国鉄自らの営業活動の成果」を把握するという同委員会の「試算」の趣旨からすれば、きわめて当然の措置だったということができよう。別稿で筆者が特定人件費を国鉄の営業費から控除したのも、まさにこのような理由からであった。

すでにみてきたように、運輸省データを作成する場合、JR 鉄道各社の会計基準（すなわち、鉄道事業会計規則）に準じたデータ集計が意図されている。そうであればこそ、運輸省レポートでも、「国鉄自らの営業活動の成果」を表わす営業損益の再計算にあたっては、特定人件費を営業費から控除する措置がとられてしかるべきだったといわなければなるまい。

(3) 営業外損益と特別損益の区分

筆者別稿では、国鉄決算データの集計にあたり営業損益と営業外損益の区分だけを行い、営業外損益と特別損益の区分を行わなかった。

というのは、国鉄の一般勘定損益計算書は営業損益と営業外損益の2区分で作成されており、しかも「営業経費」として整理された金額のなかには国政次元の政策的判断に起因する、国鉄にとっての管理不能費（東北・上越新幹線の建設投資にかかわる利子などがその典型であり、企業会計の観点からすれば特別損失として整理するのが適当と思われる項目）も多く含まれているために、一般勘定損益計算書のオリジナル・データを企業会計上の損益区分にもとづいて再集計すること（とりわけ営業外損益と特別損益に区分集計すること）が著しく困難だったからである⁽¹⁸⁾。

つまり、オリジナル・データの集計処理にかかわる仮定や見積りを必要最小限にとどめ、そのうえで「国鉄自らの営業活動の成果である営業損益」のより正確な把握を試みるため、営業損益とそれ以外の損益（すなわち、営業外損益）の区分集計を実施するというのが、筆者別稿での立場であった。

しかし、運輸省レポートにみるような「大胆な前提」にもとづいて国鉄決算のオリジナル・データを、営業損益、営業外損益、特別損益の3区分に再集計することも1つの試みとしては可能であり、あるいはむしろ、そうした再集計を行ったほうが国鉄決算の推移を会計学的直観によって把握するには好都合だったかもしれない⁽¹⁹⁾。

そこで本章では、運輸省レポートにおける「大胆な前提」にならい、公表決算資料のオリジナル・データを上記3区分に再集計したうえで、再度、国鉄決算データを提示することにした。なお、特別損益の区分を設ける以上、「国鉄の経営責任のらち外にある」異常負担項目としての特定人件費は、特別損失として再集計されるべき項目となる。

(4) 小 括

以上を整理すると、国鉄決算のオリジナル・データは、下記Fのように再集計されるべきこととなる。本章で再提示する国鉄決算データも、下記Fの集計処理にもとづいて作成される⁽²⁰⁾。

F 本章における国鉄決算データの集計処理

(イ) 営業収益 = 旅客収入 + 貨物収入 + 雑収入

(ロ) 営業費 = 人件費 + 物件費 + 減価償却費 - 特定人件費

(ハ) 営業外収益 = 雑利益

(ニ) 営業外費用 = 利子及び債務取扱諸費 + 繰延資産償却費 + 雑損失
+ 特定長期借入金利子 - 特定人件費にかかわる利子

(ホ) 特別利益 = 固定資産売却収入 + 見返勘定取崩額 + 助成金受入
+ 財政再建利子補給金

(ヘ) 特別損失 = 固定資産除却費 + 特別勘定への繰入
+ 特定人件費 + 特定人件費にかかわる利子

当然のことながら、上記Fの集計処理は、JR 連結データの作成手続にも連動する。すなわち、JR 連結データを作成するときも、オリジナル・データは、営業損益（その主たる内容は鉄道事業収入とその関連費用など）、営業外損益（その主たる内容は受取利息・支払利息など）、特別損益（その主たる内容は補助金収入および固定資産売却損益など）の3区分に再集計され、特定人件費（相当額）は特別損失として再集計される。

4 運輸省データの検討（2）——JR 連結データ——

(1) JR 各法人の収支の合算処理

既述のように、運輸省レポートにおけるJR 連結データは、「JR 各社の収支と〔……〕清算事業団等との収支を合算」したうえで、各法人間の内部取引を

相殺消去して作成されたものとされている。そこで、以下ではまず、JR 各法人の収支の合算処理について検討してみたい。

運輸省データは、「統一的な会計処理で試算を行い、国鉄改革の前後の収支を比較」したもののだが、すでに見てきたように、そこでいう「統一的な会計処理」とは、「JR〔鉄道各社〕の会計基準」を意味している。したがって、運輸省データでは、JR 鉄道各社の決算データが特殊な加工・再集計を経ることなく、そのまま単純に合算されているものと推定される。運輸省連結データの作成趣旨からみて、このような合算処理にとくに問題はないといってよいであろう。

筆者別稿でも、JR 鉄道各社の決算データについては、これを単純に合算するという処理によった。本章で JR 連結データを再提示する場合にも、1990年度以降に発生する共済年金特別負担の集計処理を除き、こうした合算処理を引続き採用することにした。

これに対し、保有機構の損益計算書様式（すなわち、その背後にある会計基準）は JR 鉄道各社のそれとやや異なっているので、同機構の決算データを合算するときには、若干特殊な合算処理が必要となる。「JR〔鉄道各社〕の会計基準」ならびに前節で検討した国鉄決算データの集計処理にもとづいて、運輸省レポートにおける保有機構決算データの合算処理を推定すると、下記 G のようになる⁽²¹⁾。本章で JR 連結データを再提示する場合にも、下記 G の合算処理によることにした。

G 運輸省レポートにおける保有機構決算データの合算処理（推定）

- (イ) 営業収益＝事業資産貸付収入
 - (ロ) 営業費＝一般管理費＋事業資産減価償却費
 - (ハ) 営業外収益＝受取利息＋雑益
 - (ニ) 営業外費用＝借入金利息＋債券利息＋債券取扱諸費＋繰延資産償却
 - (ホ) 特別利益＝固定資産売却益
 - (ヘ) 特別損失＝固定資産売却損＋固定資産除却損
- ＋新幹線鉄道整備事業資金交付金

合算処理にあたってもっとも多く検討を要するのは、清算事業団の決算データである。というのは、清算事業団の場合、損益計算書様式（すなわち、その背後にある会計基準）の特殊性に加えて、同事業団の事業目的および事業内容の特殊性が、決算データの合算処理を著しく困難なものにしているからである。この問題に関する立ち入った検討は後で行うこととし、とりあえず下記Hに、「JR〔鉄道各社〕の会計基準」ならびに前節で検討した国鉄決算データの集計処理から推定される、運輸省レポートにおける清算事業団決算データの合算処理を掲げておく。

H 運輸省レポートにおける清算事業団決算データの合算処理（推定）

- (イ) 営業収益＝土地等貸付収入
- (ロ) 営業費＝一般管理費＋雇用対策費
- (ハ) 営業外収益＝受取利息＋受取配当金
- (ニ) 営業外費用＝支払利息＋債券取扱諸費
- (ホ) 特別利益＝固定資産売却収入＋土地等貸付収入以外の付帯事業収入
＋補助金等収入＋固定資産交換譲渡額＋雑益
- (ヘ) 特別損失＝固定資産売却原価＋固定資産除却費＋固定資産交換譲渡額
＋固定資産圧縮損＋前期損益修正損
＋公団債務継承損以外の雑損

(2) 清算事業団の固定資産売却収入

清算事業団法第1条第1項によれば、同事業団の事業目的は、「日本国有鉄道の長期借入金及び鉄道債券に係る債務〔……〕その他の債務の償還、日本国有鉄道の土地その他の資産の処分等を適切に行い、もって〔国鉄〕改革法に基づく施策の円滑な遂行に資すること」にあるとされている。このような事業目的から判断すれば、固定資産売却収入（その主たる内容は土地売却収入）は、同事業団の主たる営業活動に伴う稼得収益、すなわち、営業収益とみなされるべき項目となろう。しかし、別稿でも指摘したように、連結企業集団としてのJRグループの主たる営業活動は、鉄道輸送事業とみるのが至当である⁽²²⁾。こ

うした観点から判断すれば、清算事業団の固定資産売却収入は JR グループの特別利益とみなされるべき項目となろう。

つまり、同じ固定資産売却収入であっても、これを清算事業団の事業目的に照らして性格づける場合と、JR グループの主たる営業活動に照らして性格づける場合とでは、連結データ作成上の合算処理が異なってくるのである。本章では、JR グループの主たる営業活動を重視する立場から、当該収入を特別利益として集計することにした⁽²³⁾。

ここではこれ以上立ち入った言及はしないが、以上の問題点は、程度の差こそあれ、清算事業団におけるその他の損益項目についても等しく指摘できる問題点である。本章では、その他の損益項目についても、JR グループの主たる営業活動を判断規準とする立場から、その合算処理を行うことにした。

(3) 清算事業団の公団債務継承損

前掲Cにみるように、運輸省レポートでは、清算事業団の決算データの合算にあたり、公団債務継承損を控除（すなわち、簿外化）する措置がとられている。同レポートによれば、その理由は以下のとおりである。

「国鉄改革以前は青函トンネル、本四架橋等の長期債務に係る金利等の費用については、鉄道建設公団及び本四公団が負担しており国鉄の費用として計上されていなかった。国鉄改革後は青函トンネル、本四架橋等に係る長期債務は、開業等に伴い清算事業団に継承されたため、金利等の費用は清算事業団の費用として計上されることとなった。

したがって、国鉄改革前後における収支の連続性を確保するため、国鉄改革後の清算事業団の費用のうち青函トンネル、本四架橋等の長期債務に係る費用については、清算事業団の費用から控除することとした⁽²⁴⁾。

しかし、私見によれば、「国鉄改革後は青函トンネル、本四架橋等に係る長期債務は、開業等に伴い清算事業団に継承されたため、金利等の費用は清算事業団の費用として計上されることとなった」という事実それ自体が、JR 連結データの作成にあたって認識されるべき1つの重要な経済事象を構成している

のである。したがって、こうした事実を会計的に認識してこそ、「国鉄改革前後における収支」の実態をより正確に JR 連結データに反映させることができるし、国鉄決算データとの集計処理上の「連続性」もむしろ確保されるのである⁽²⁵⁾。

さらに、公団債務継承損の控除措置は、連結決算制度の観点からみても、看過しえない以下のような問題点を含んでいる。すなわち、第 1 に、JR 各法人間の内部取引でも未実現損益でもない公団債務継承損を連結除外とすることは、「連結損益計算書は、親会社及び子会社の個別損益計算書における収益、費用等の金額を基礎とし、連結会社相互間の取引高及び未実現損益を消去して」作成することを求めた「連結損益計算書作成の基本原則」(連結財務諸表原則第五の一)に抵触するということである。

また、第 2 に、公団債務継承損は、たとえば、1987年度約11,500億円、88年度約6,400億円というように、きわめて巨額であり、したがって、当該継承損の連結除外措置は、重要性の原則(連結財務諸表原則注解 1)にも抵触するということである。

とはいえ、その発生の経緯および状況からみて、公団債務継承損が、「通常の損失とは異なる⁽²⁶⁾」臨時・巨額の損失であることそれ自体は、否定しようのない事実である。したがって、当該継承損は、特別損失として集計されるべき項目となろう。また、すでに述べたように、特定人件費(相当額)は営業費から控除され、特別損失として再集計されなくてはならない⁽²⁷⁾。

以上を整理すれば、清算事業団の決算データは、下記 I のように合算処理されるべきこととなる。本章で再提示する JR 連結データも、下記 I の合算処理にもとづいて作成される⁽²⁸⁾。

I 本章における清算事業団の決算データの合算処理

(イ) 営業収益 = 土地等貸付収入

(ロ) 営業費 = 一般管理費 + 雇用対策費 - 特定人件費相当額

(ハ) 営業外収益 = 受取利息 + 受取配当金

(ニ) 営業外費用 = 支払利息 + 債券取扱諸費

－特定人件費相当額にかかわる利子

(ホ) 特別利益＝固定資産売却収入＋土地等貸付収入以外の付帯事業収入
＋補助金等収入＋固定資産交換譲渡額＋雑益

(ヘ) 特別損失＝固定資産売却原価＋固定資産除却費＋固定資産交換譲渡額
＋固定資産圧縮損＋前期損益修正損
＋特定人件費相当額＋特定人件費相当額にかかわる利子
＋雑損（公団債務継承損を含む）

(4) JR 各法人間における内部取引の相殺消去

では次に、JR 各法人間における内部取引の相殺消去について検討していきたい。

JR 各法人間における内部取引項目として運輸省レポートが明示しているのは、前掲Bの3項目（ないし4項目）である。しかし、それによって、JR 各法人間における内部取引項目のすべてが網羅されているわけではない。他方、運輸省レポートで明示されている項目のなかには、公表決算資料からその金額を確認（ないし推定）できないものもある。

そこで、本章では、筆者が別稿でその存在と金額を確認（ないし推定）できた内部取引項目⁽²⁹⁾を援用し、それに若干の補足をしながら、相殺消去を実施していくことにした。本章で相殺消去を実施する内部取引項目とその相殺消去仕訳を示せば下記Jのとおりである。なお、下記Jで例示する仕訳の金額はすべて1991年度の金額（単位：億円）にもとづいている。また、数字（⑥，⑦，……）は、筆者別稿における内部取引項目の整理番号に対応している⁽³⁰⁾。表9-3は、下記Jの相殺消去にもとづいて作成した91年度の連結精算表である⁽³¹⁾。

J 本章で相殺消去を実施する内部取引項目

- ⑥ 保有機構の事業資産貸付収入（新幹線鉄道施設の受取りース料）と本州JRの営業費（新幹線鉄道施設の支払リース料）

表9-3 JRグループの連結精算表（1991年度）

（単位：億円）

	項 目	相殺消去 前の金額	相殺消去		相殺消去 後の金額
			借方	貸方	
貸 借 対 照 表	流動資産	9,882		④ 34	9,848
	鉄道事業固定資産	135,883	⑥ 136	⑤10,827	125,192
	事業資産	90,772		⑤90,726	45
	建設仮勘定	3,594			3,594
	投資等	36,336		{ ① 4,595 ②18,813	12,928
	経営安定基金資産	12,781		③ 8,821	3,960
	繰延資産	5			5
	欠損金	193,009		③ 8,821	184,187
	資産合計	500,466	136	142,637	357,964
	流動負債	21,450	{ ④ 34 ⑤ 1,362		20,054
長期債務	416,875	{ ②18,813 ③ 8,821 ⑤89,364		299,877	
連結調整勘定			① 8,669	8,669	
資本金	11,945	① 4,595		7,350	
資本準備金	12,489	① 8,669		3,820	
利益準備金	62			62	
経営安定基金	12,781	③ 8,821		3,960	
剰余金	15,748	⑤10,827	⑥ 136	5,057	
負債・資本合計	500,466	151,306	8,805	357,964	
損 益 計 算 書	営業収益	52,732	{ ⑥ 7,323 ⑨ 453 ⑩ 9		44,948
	営業費	41,770		{ ⑥ 4,854 ⑨ 453 ⑩ 52	36,412
	営業外収益	2,667	{ ⑦ 1,281 ⑪ 618		768
	営業外費用	20,728		{ ⑥ 2,605 ⑦ 1,281 ⑧ 713	16,129
	経営安定基金運用収入	912	⑧ 713		199
	特別利益	22,615	{ ⑩ 257 ⑫10,827		11,532
	特別損失	9,013		⑩ 214	8,800
	法人税等	1,502			1,502
	当期利益	5,913	⑥ 136	{ ⑪ 618 ⑫10,827	△5,396
			173,059	173,059	

（注） 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。

（資料） 『国鉄改革に関する報告』1991年度版などにより作成。

営業収益 (保有機構)	3,602	営業費 (本州 JR)	3,602
----------------	-------	----------------	-------

ただし、鉄道整備基金の設立以降は、同基金の営業収益（割賦譲渡収入および譲渡管理費等収入）と、同基金の営業費（割賦譲渡原価）ならびに本州 JR の営業外費用（鉄道整備基金未払金にかかわる支払利息および譲渡管理費等）に項目が変更される。その相殺消去仕訳を示せば、以下のとおりである。

営業収益 (鉄道整備基金)	3,721	営業費 (鉄道整備基金)	1,116
		営業外費用 (本州 JR)	2,605

さらに、新幹線鉄道施設の譲渡に伴う追加的な修正項目として、本州 JR の営業費（新幹線鉄道施設の再評価増価額にかかわる減価償却費）とそれに対応する本州 JR の当期損益がある。そして、この修正に連動するストック面の修正として、本州 JR の鉄道事業固定資産と剰余金がそれぞれ増額修正される。

当期損益 (本州 JR)	136	営業費 (本州 JR)	136
鉄道事業固定資産 (本州 JR)	136	剰余金 (本州 JR)	136

- ⑦ 清算事業団の営業外収益（保有機構貸付金にかかわる受取利息）と保有機構の営業外費用（清算事業団借入金にかかわる支払利息）

営業外収益 (清算事業団)	682	営業外費用 (保有機構)	682
------------------	-----	-----------------	-----

ただし、鉄道整備基金の設立以降は、清算事業団の営業外収益（鉄道整備基金貸付金にかかわる受取利息）と同基金の営業外費用（清算事業団借入金にかかわる支払利息）に項目が変更される。その相殺消去仕訳を示せば、以下のとおりである。

営業外収益 (清算事業団)	599	営業外費用 (鉄道整備基金)	599
------------------	-----	-------------------	-----

- ⑧ 3 島 JR の経営安定基金運用収入と清算事業団の営業外費用（経営安定

基金債務にかかわる支払利息)

経営安定基金運用収入 (3島JR)	713	営業外費用 (清算事業団)	713
----------------------	-----	------------------	-----

⑨ JR旅客6社の営業収益(受取線路使用料)とJR貨物の営業費(支払線路使用料)

営業収益 (JR旅客6社)	453	営業費 (JR貨物)	453
------------------	-----	---------------	-----

⑩ JR鉄道7社の営業収益・営業費(支配株主との取引)と清算事業団の営業費・特別利益(子会社との取引)

営業収益 (JR鉄道7社)	9	営業費 (清算事業団)	9
特別利益 (清算事業団)	43	営業費 (JR鉄道7社)	43
特別利益 (清算事業団・JR鉄道7社)	214	特別損失 (JR鉄道7社・清算事業団)	214

⑪ 清算事業団の営業外収益(本州JRからの受取配当金)とそれに対応する同事業団の当期損益

営業外収益 (清算事業団)	618	当期損益 (清算事業団)	618
------------------	-----	-----------------	-----

⑫ 保有機構の特別利益(新幹線鉄道施設の譲渡益=再評価増価額)とこれに対応する同機構の当期損益

特別利益 (保有機構)	10,827	当期損益 (保有機構)	10,827
----------------	--------	----------------	--------

5 JR連結データの再提示

前節で提示した合算・相殺消去処理にもとづいて、1987～91年度のJR連結データを作成し、その結果を一覧表示したのが表9-4である。表9-4では、1982～86年度の国鉄決算データも併せて一覧表示している。ここに一覧表示し

た国鉄決算データは、本章第3節での検討にもとづいて当該各年度のオリジナル・データを再集計したものである。

紙幅の制約もあり、表9-4の連結データそれ自体に関する立ち入った・分析・検討は今後の課題とせざるをえない。ここでは、表9-4の連結データの含意を読み取るうえで重要と思われるいくつかの論点について、必要最小限の補足的説明を行うにとどめておく。

(1) 鉄道整備基金決算データの合算処理

1991年4月19日の鉄道整備基金関連3法（新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律、鉄道整備基金法、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律）の成立を受け、91年9月30日に保有機構は解散され、その権利・義務の継承法人として同年10月1日に鉄道整備基金が設立された。また、これにさきだち、保有機構が保有していた新幹線鉄道施設は、本州 JR に譲渡された。

さて、ここで注目されるのは、JR グループにおける鉄道整備基金の財務的機能である。同基金は「既設新幹線譲渡収入等を財源として鉄道助成を総合的に実施する特殊法人⁽³²⁾」として設立されたもので、受入資金の JR グループへの還元を必ずしも予定していない。つまり、この点で、同基金は、JR 旅客鉄道6社間の内部補助中継ならびに国鉄長期債務等の処理を主たる事業目的とした保有機構とは、その財務的機能を大きく異にしているのである⁽³³⁾。さらにまた、鉄道整備基金の主要財源となる既設新幹線施設の譲渡価額（すなわち、本州 JR の側からみれば同施設買取価額）は当該各資産の再調達価額とされ、同基金の継承債務相当額を約1兆円上回る9兆1,767億円とされたことにも留意しておく必要があるだろう。

つまり、保有機構の解散＝鉄道整備基金の設立という制度改編によって、連結企業集団としての JR グループの事業構造に、大きな非連続性が持ち込まれることになったのである。しかし、紙幅の関係上、本章では、この問題については以上を指摘するにとどめておく⁽³⁴⁾。

以上の諸点、ならびに、これまで繰り返し言及してきた JR 連結データの作

表9-4 国鉄決算データとJR

項 目		年 度			
		国鉄決算データ			
		1982	1983	1984	1985
貸 借 対 照 表	流動資産	7,572	8,532	9,208	7,407
	固定資産	96,789	99,586	100,492	99,626
	鉄道事業固定資産	84,060	85,356	88,129	89,666
	事業資産	—	—	—	—
	建設仮勘定	11,003	12,504	10,602	8,216
	投資等	1,224	1,257	1,321	1,331
	経営安定基金資産	—	—	—	—
	繰延資産	9,501	9,668	11,140	11,546
	未整理資産	48	221	169	449
	欠損金	89,646	106,250	122,754	141,212
	資産合計	203,557	224,257	243,764	260,239
	流動負債	6,523	7,214	7,625	6,091
固定負債	180,457	199,833	218,269	235,610	
長期債務	180,457	199,833	218,269	235,610	
その他負債	8,202	8,836	9,496	10,164	
負債合計	195,182	215,883	235,389	251,865	
連結調整勘定	—	—	—	—	
資本金	4,560	4,560	4,560	4,560	
資本準備金	3,815	3,815	3,815	3,815	
利益準備金	—	—	—	—	
経営安定基金	—	—	—	—	
剰余金	—	—	—	—	
資本合計	8,375	8,375	8,375	8,375	
負債・資本合計	203,557	224,257	243,764	260,239	
損 益 計 算 書	営業収益	29,493	29,606	31,027	33,105
	営業費	33,580	33,742	32,892	31,082
	営業利益	△4,087	△4,136	△1,865	2,023
	営業外収益	58	53	32	19
	営業外費用	11,004	12,471	13,060	13,535
	経営安定基金運用収益	—	—	—	—
	経常利益	△15,033	△16,554	△14,893	△11,493
	特別利益	7,968	8,700	8,084	7,678
	特別損失	6,712	8,749	9,695	14,664
	税引前当期利益	—	—	—	—
	法人税等	—	—	—	—
	当期利益	△13,777	△16,603	△16,504	△18,479

(注) 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。
(資料) 1982～85年度については『日本国有鉄道監査報告書』各年度決算について；横堀 充「国鉄の最終決算と閉止貸借対照；『運輸白書』1988年度版，参考資料，8～9ページ，1987～91金『平成3事業年度財務諸表』などにより作成。

連結データの比較一覧表

(単位：億円)

1986	J R 連結データ				
	1987	1988	1989	1990	1991
12,919	10,735	10,135	10,692	10,170	9,848
100,259	124,060	122,547	123,435	124,308	159,965
92,060	91,509	91,710	90,757	90,441	125,192
—	—	—	—	—	45
6,402	5,665	3,493	4,106	3,832	3,594
1,400	10,429	10,929	11,643	12,293	12,928
—	0	0	1,226	2,544	3,960
11,712	37,796	37,271	36,612	35,882	5
11	—	—	—	—	—
154,821	152,631	170,438	179,066	177,154	184,187
279,724	325,222	340,392	351,031	350,058	357,964
9,536	14,441	15,186	16,343	16,097	20,054
250,650	291,112	304,439	310,408	306,733	308,992
250,650	285,989	298,706	304,323	298,496	299,877
11,162	—	—	—	—	—
271,349	305,554	319,625	326,751	322,829	329,046
—	8,669	8,669	8,669	8,669	8,669
4,560	6,661	6,770	7,296	7,296	7,350
3,815	3,818	3,820	3,820	3,820	3,820
—	—	—	—	—	62
—	0	0	1,226	2,544	3,960
—	521	1,508	3,269	4,900	5,057
8,375	11,000	12,098	15,611	18,559	20,249
279,724	325,222	340,392	351,031	350,058	357,964
34,168	35,994	38,646	40,185	43,209	44,948
29,245	28,362	29,152	30,711	32,190	36,412
4,923	7,633	9,494	9,474	11,019	8,536
101	497	608	723	1,156	768
13,921	14,760	16,343	16,075	15,795	16,129
—	0	0	19	103	199
△8,897	△6,630	△6,241	△5,859	△3,518	△6,625
7,115	4,037	5,591	10,161	18,972	11,532
11,827	18,979	14,852	8,647	9,038	8,800
—	△21,572	△15,502	△4,345	6,416	△3,894
—	1,058	1,318	1,296	1,555	1,502
△13,609	△22,630	△16,820	△5,640	4,861	△5,396

版、86年度については清算事業団『昭和61年度日本国有鉄道の決表』『運輸と経済』第48巻第10号、1988年10月、69～77ページ年度については『国鉄改革に関する報告』各年度版；鉄道整備基

成趣旨をふまえ、本章では、鉄道整備基金の決算データについて下記Kのような合算処理を行うことにした（なお、内部取引の相殺消去については前節で言及したとおり）⁽³⁵⁾。

K 鉄道整備基金の決算データの合算処理

- (イ) 営業収益＝割賦譲渡収入＋譲渡管理費等収入
- (ロ) 営業費＝割賦譲渡原価＋一般管理費
- (ハ) 営業外収益＝事業外収益
- (ニ) 営業外費用＝借入金利息＋債券利息＋債券取扱諸費
- (ホ) 特別利益＝国庫補助金収入＋政府補給金収入
- (ヘ) 特別損失＝新幹線整備助成事業費＋鉄道整備助成事業費

(2) 運輸省連結データとの相違点

次に、本章での検討作業を総括する意味で、運輸省連結データと表9-4のJR連結データのおもな相違点を、ごく簡単に整理しておきたい。

特定人件費（相当額）の集計処理 運輸省連結データでは特定人件費（相当額）は営業費として集計されている。これに対して、表9-4では当該人件費（相当額）は営業費から控除され、特別損失として再集計されている。表9-4におけるこのような集計処理は、第3節で言及したように、当該人件費（相当額）の「異常負担」項目としての性格を期間損益計算に反映させることを目的としたものである。

この集計処理の結果、企業会計的な意味での営業損益が赤字から黒字に転じたのは、1987年度ではなく、85年度だったことがわかる。つまり、国鉄末期にはすでに、国鉄の主たる営業活動としての鉄道輸送事業それ自体は、収益的事業へと転換していたのである。したがって、「営業損益については、国鉄改革を契機に赤字から黒字に転じており、このことは特筆に値しよう」という運輸省レポートの評価は、会計事実の誤認にもとづく不正確な評価といわざるをえないのである。

公団債務継承損の集計処理 運輸省連結データでは公団債務継承損は「収

支の連続性」を阻害するものとして損益項目から控除されている。これに対して、表9-4では当該継承損は損益項目の1つ（具体的には特別損失）として集計されている。表9-4における集計処理は、国鉄改革前後の収支の実態、国鉄決算データとの集計処理上の連続性、連結決算制度との整合性を考慮した結果である。

この集計処理の結果、当期損失は、国鉄改革以後に（一時的にせよ）急激な増大をみせていることがわかる。これは、財源措置のしかるべきめどもないままに実施され続けた国鉄末期の冒険投資の事後的処理が、国鉄改革を通じて、基本的には、JRグループ（より正確に言えば、国鉄長期債務等の実質的継承法人である清算事業団と本州JR、ひいては利用者・納税者たる国民）の負担で実施されることになったという冷厳な事実を反映したものである。運輸省連結データにおける当期損失と表9-4における当期損失との相違の多くは、公団債務継承損の集計処理にみる以上の相違によって説明できるであろう。

内部取引の相殺消去 本章で実施した内部取引の相殺消去は、運輸省連結データにおけるそれとは必ずしも一致していない。運輸省連結データと表9-4のJR連結データとのあいだには、以上でふれた以外の項目についても無視できない相違が散見するが、そうした相違のいく分かは相殺消去手続の相違に起因するものと考えられる。このことは同時に、表9-4のJR連結データに未消去の内部取引金額が依然として残存している可能性を示唆している。しかし、資料の制約から、内部取引の相殺消去に関する以上の問題点を、具体的なかたちで説明することはできなかった。

連結貸借対照表データの提示 運輸省連結データでは損益計算書の連結だけが問題とされ、貸借対照表の連結は考慮外におかれている。しかし、本章では貸借対照表の連結も実施し、その結果を表9-4に一覧表示した。これは、連結企業集団の経済的実態を総合的に把握するためにはフローとストック両面の連結が欠かせないという、通説的な連結会計観にもとづくものである。国鉄長期債務等の継承・処理問題（すなわち、JR各法人間のストックの配分問題）は国鉄改革の核心的問題であるだけに、具体的な分析課題との関連からも、貸

借対照表の連結は損益計算書の連結に勝るとも劣らない重要性があるといえよう⁽³⁶⁾。

しかし、紙幅の制約上、本章ではこの問題にこれ以上立ち入らない。連結貸借対照表データそれ自体の分析・検討は、連結損益計算書データの分析・検討と同様、今後の課題としたい。

6 おわりに

以上で、別稿で筆者が提示した JR 連結データとの比較・検討を通じて、運輸省連結データの示唆と問題点を照射し、もって「国鉄改革後5年間の成果と課題」の正確な理解への接近を図るという本章の課題は、おおむね達成されたものと思われる。とはいえ、本章では、課題および紙幅の制約上、多くの問題について検討を留保せざるをえなかった。とりわけ、連結データそれ自体の分析・検討は、ほとんど行うことができなかった。続稿では、そうした課題についても、ある程度つつ込んだ作業をしていきたい。

ところで、JR 各法人の相互関係を財務的観点から振り返ってみると、JR グループは擬制的債権・債務の巨大かつ複雑なネクサスとして存在していることがわかる。このネクサスが、JR グループの債務償還機能と内部補助機能を支えているのである⁽³⁷⁾。JR 連結データの作成作業は、このネクサスを1つひとつ解きほぐしていく作業に収斂する。

したがって、JR グループの連結決算分析では、こうした作業の最終生産物としての JR 連結データだけでなく、当該作業の進行過程で明らかになった JR 各法人間の内部取引関係それ自体もきわめて重要な意味をもつことになるのである。本章を終えるにあたり、このことをあらためて強調しておきたい。

注

- (1) このレポートの全文は、『トランスポート』第42巻第10号、1992年10月、ならびに『JR ガゼット』Nos. 68~71、1992年11月~1993年2月に、それぞれ

れ収録されている。これら2誌に収録された運輸省レポートには、文章表現、収録されたデータ、図表の種類などに若干の相違がみられるが、それらは全体の論旨を左右するものではない。以下では注記の便宜上、運輸省レポートからの引用は基本的に、『トランスポート』第42巻第10号、1992年10月によることとする。

なお、本章が依拠する主たる公表決算資料は、『日本国有鉄道監査報告書』および『日本国有鉄道の改革に関する施策の実施の状況に関する報告』（以下、単に『国鉄改革に関する報告』という）の各年度版である。以下、単に公表決算資料という場合、それは、これら決算資料のいずれか、あるいはその両方をさすもののご理解いただきたい。

- (2) ここで主要9法人とは、JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州、JR貨物、新幹線鉄道保有機構（以下、単に「保有機構」という）、日本国有鉄道清算事業団（以下、単に「清算事業団」という）をさす。本章では、これら9法人をJRグループとよび、JR連結決算データを作成するときの連結企業集団とみなす。

以上の詳細については、拙稿「JR連結決算分析序説——JR連結財務諸表作成の試み——」『会計検査研究』第7号、1993年3月、81ページ、85ページを参照されたい。なお以下、本章では、この拙稿を「筆者別稿」（あるいは単に「別稿」）と記す。

- (3) 筆者別稿、84ページ。
- (4) たとえば、『日本経済新聞』1992年10月21日付朝刊；桜井 徹「民営化の到達点と課題」玉村博巳編著『民営化の国際比較』八千代出版、1993年、48～55ページなどを参照されたい。
- (5) 運輸省鉄道局、前掲レポート、33ページ。
JR連結データ作成の必要性を指摘した運輸省のこのような見解は、筆者別稿、82～83ページで示した筆者自身の見解とほぼ一致している。
- (6) 運輸省鉄道局、前掲レポート、33ページ。
- (7) 同上レポート、33ページ。
- (8) 同上レポート、33～34ページ。
- (9) 同上レポート、35ページ。
- (10) 同上レポート、33ページ。
- (11) ただし、1986年度の運輸省データと筆者別稿データとの相違の一部（たとえば、営業収益、当期損益などの相違）は、オリジナル・データそのものの相違に由来するものである。この相違は、1986年度については2種類（あるいはそれ以上）のオリジナル・データが存在するために生じたものである。
- (12) 今城光英「国鉄財政の破綻と『改革』」野田正穂ほか編『日本の鉄道——

- 成立と展開——』日本経済評論社，1986年，315ページ。
- (13) 同上論文，315ページ。
- (14) ただし，試行的な意味をもつ「国鉄経営成績の分析試算」は1979年度から開示されていた（『日本国有鉄道監査報告書』1979年度版，125ページ）。
- (15) 『日本国有鉄道監査報告書』1980年度版，175ページ。
- (16) 同上報告書，175ページ。
- (17) 今城，前掲論文，315ページ。
- (18) たとえば，東北・上越新幹線の建設投資にかかわる利子は，「利子」という勘定科目（すなわち，決算処理上の形式）から判断すれば営業外費用となるだろうが，それが国政次元の政策的判断の所産であり，「国鉄の経営責任のらち外にある」異常負担項目をなすという経済的実態から判断すれば特別損失となるであろう。政府の政策的介入を不断に受けてきた国鉄時代の決算には，こうした問題を含んだ項目が少なくない。事実，東北・上越新幹線の建設投資にかかわる費用には，以上の利子のほか，上越新幹線の公団借損料，東北・上越新幹線にかかわる減価償却費，固定資産除却費，繰延資産償却費がある。
- (19) この判断は，連結会計研究会での討論をふまえたものである。とはいえ，このような再集計に付随するありうべき誤謬は当然，筆者個人の責に帰するものである。
- (20) 特定人件費は，(a)特定退職手当，(b)特定年金，(c)以上にかかわる利子の3項目からなる。このうち(a)および(b)は人件費に整理され，(c)は利子および債務取扱諸費に整理されている。特定人件費とそれにかかわる利子を本文第3節（4）Fのように集計したのは，こうした事情による。
- (21) 以下の諸項目のうち，新幹線鉄道整備事業資金交付金は，1989年度から整備新幹線建設の財源として保有機構から日本鉄道建設公団に交付されるようになった交付金である。この点については，『運輸白書』1990年度版，236ページを参照されたい。
- (22) 筆者別稿，85ページ，94ページ。
- 「子会社が採用する会計処理の原則及び手続は，できるだけ親会社に統一しなければならない」（連結財務諸表原則第三の三）というのが，連結決算制度における「会計処理の原則及び手続」の一般基準である。ところが，JR 連結データを作成するためには，逆に，連結決算上の親会社に擬制される清算事業団の勘定科目を，その子会社である JR 鉄道各社の「会計処理の原則及び手続」に統一して再集計する必要がある。JR 連結データの作成にかかわる非制度的作業の一例を，ここにも見いだすことができよう。
- (23) 周知のように，清算事業団は，所有する土地の重要な一部を（再）開発し

たうで売却している。つまり、この場合、同事業団は、一種のデベロッパ―としての機能を果たしているのである。したがって、このような(再)開発事業に伴う固定資産売却収入をも特別利益として集計することには、問題があるかもしれない。

- (24) 運輸省鉄道局、前掲レポート、34ページ。
- (25) 運輸省レポートでは、特定債務整理特別勘定損益計算書に整理されていた(すなわち、一般勘定損益計算書の簿外項目とされていた)特定長期借入金利子および財政再建利子補給金を、国鉄決算データの作成にあたり、国鉄決算上の損益項目として戻し入れる措置がとられている。こうした戻入処理にみるように、同レポートにおいては、広い意味での国鉄の損益項目が、その性格のいかんを問わず、すべて集計処理の対象とされているのである。清算事業団の損失として同事業団の損益計算書に正式に記載された公団債務継承損を控除したのでは、国鉄決算データのそうした集計処理との「連続性」をかえって損なうことになる。
- (26) 運輸省鉄道局「国鉄改革後5年間の成果と課題」『JR ガゼット』No. 69, 1992年12月, 46ページ。
- (27) 特定人件費(すなわち、特定退職手当および特定年金)は1986年度まで、特定人件費にかかわる利子は85年度まで、それぞれ公表決算資料から直接集計することができる。しかし、それ以後は特定人件費(相当額)の開示は行われていないので、当該金額を集計するためには、一定の仮定ないし見積りが必要となる。本章で採用した、特定人件費(相当額)の集計にかかわる仮定ないし見積りについては、続稿で詳論したいと思う。
- (28) 清算事業団の損益項目のうち、営業損益として集計した土地等貸付収入、一般管理費、雇用対策費の会計的性格については、続稿で詳論したい。
- (29) 筆者別稿、88~90ページ。
- (30) 運輸省レポートで明示された項目で、その金額が公表決算資料から確認も推定もできないのは、JR 鉄道各社間の駅相互使用料である。したがって、本章では、当該使用料の相殺消去は断念せざるをえなかった。
- (31) 貸借対照表の連結については、新幹線鉄道施設譲渡に関連する内部取引項目を除き、すべて別稿の手續を援用した。したがって、連結精算表(表9-3)で示した整理番号①, ②, ③, ④は、筆者別稿(85~87ページ)における内部取引項目の整理番号に対応している。
- なお、新幹線鉄道施設譲渡に関連する内部取引項目(連結精算表における整理番号⑤)の詳細については、続稿で詳論したい。
- (32) 1990年末の政府・与党申合せ(楠木行雄「鉄道整備基金による新しい鉄道助成体系について」『運輸と経済』第51巻第6号, 1991年6月, 44ページ所収)

による。

- (33) 保有機構の財務的機能については、土屋比呂幾「新幹線鉄道保有機構の機能」『運輸と経済』第48巻第10号、1988年10月、59～60ページを参照されたい。

- (34) 別稿で筆者が1991年度のJR連結データの作成を差し控えたのは、以上に述べたような事情を勘案した結果である。

鉄道整備基金を連結対象に含めることの適否については、続稿で詳論したい。本章では、運輸省連結データとの比較可能性をできるだけ確保する立場から、とりあえず鉄道整備基金を連結対象に含めることにした。

- (35) 新幹線整備助成事業費および鉄道整備助成事業費の会計的性格については、続稿で詳論したい。

- (36) したがって、運輸省レポートがなぜ貸借対照表の連結を考慮外としたのか、理解に苦しむところである。

なお、表9-4の連結貸借対照表データの作成作業と当該作業をめぐる理論問題については、筆者別稿、85～88ページを参照されたい。

- (37) 相殺消去問題と直接的な関係がないので本文では言及しなかったが、日本国有鉄道改革法第26条の規定により、国鉄の鉄道債券（ないし鉄道建設債券）の継承法人は、すべての鉄道債券（ないしすべての鉄道建設債券）について連帯債務を負うものとされている。つまり、3島JR以外のJR各法人は、清算事業団等の鉄道債券について連帯債務を負っているのである。

そしてまた、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律第4条、日本国有鉄道改革法第26条の規定により、3島JR以外のJR鉄道4社は、総財産を、社債および清算事業団等の鉄道債券の一般担保に供しているのである。

以上の措置は、JR各法人間の擬制的債権・債務のネクサスに打たれた投網ともいべきもので、JRグループの分割・民営体制（とりわけ分割体制）の特殊性を象徴する措置となっている。ここではとくに、以上のような措置が、JRグループの連結決算分析の必要性和重要性をさらにいっそう高めているという事実を強調しておきたい。

（藤井 秀樹）