

道路関係四公団の民営化に伴う SNA 上の対応について

平成 17 年 10 月に道路関係四公団（日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団）が民営化され、組織改変、資産・負債の承継等が行われたところ、17 年度国民経済計算確報（18 年 12 月以降順次公表）においては以下のように対応した。

1. 道路関係四公団民営化の枠組み（別添 1 参照）

2. 民営化に係る主要論点

(1) 民営化後の新組織の格付け（部門分類）

我が国の国民経済計算における現行の分類基準に従い、18 年 2 月公表の四半期速報より、以下の分類を適用。

旧組織		⇒	新組織 (*1)	
日本道路公団 首都高速道路公団 阪神高速道路公団 本州四国連絡橋公団	公的企業 (非金融)		東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社	公的企業 (非金融)
		独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	中央政府	

(*1) 以下、各高速道路株式会社を「道路会社」、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構を「機構」という。

(2) 道路資産の帰属先

【論点及び結論】

道路資産は、旧公団からの承継分、新道路会社による建設分とも、法律上は機構に帰属し、各道路会社に貸し付けられているが、SNA においてはどちらに帰属させるのが適当かどうかを検討した。

結論としては、道路資産の所有に係るリスク及び報酬は事実上道路会社が受けていると考えられることから、道路資産は道路会社に帰属させ、機構側には道路

資産に対応した金融資産（貸出金）を計上することとした。

【判断のポイント】

- SNAにおいて、資産の帰属先は、法律上の所有権の所在ではなく、経済的・実質的な意味において当該資産の所有に係る権利や責任を行使するのは誰かという点により判断される（別添2参照）。

例えば、リース資産の帰属先の判断においては、当該資産の所有に関わるリスク及び報酬の実質的な受け手は誰かという点が重要である。リスクと報酬が借り手に事実上移転されている場合（例えば、契約期間を通じて貸し手にかかる費用をカバーできるような賃貸料を借り手が支払う場合）には、リース期間中、借り手が当該資産の所有権を有するとみなされる。

- 財政赤字及び政府債務に関するESA95 マニュアル（以下、単にESA95 マニュアルという）においても、（政府が企業から実物資産の提供を受けるという今回とは逆のケースが想定されているが）資産は所有に係るリスクと報酬の受け手側に帰属するものと整理されている（別添2参照）。

【今回の事例に関する検討】

- 道路会社が支払う貸付料の額は、機構が引き受けた債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うように設定される仕組みになっていることから、93SNA マニュアルに照らせば、リスクと報酬は道路会社に事実上移転されていると整理される。

- ESA95 マニュアルに示された8つの観点（別添2参照）について整理すると、以下のとおり。

	今回の事例の内容	リスク・報酬の道路会社への事実上の移転
1	道路資産のメンテナンス等に責任を持つのは誰か？ ⇒道路会社が道路資産の維持等の管理を行い、費用を負担。	○
2	契約の中途解除の際、資金返済を行うのは誰か？ ⇒本事例では貸付の中途解除は想定されておらず、中途解除時の債務返済義務に係る規定はない。	判断 できず
3	道路資産の内容を決定するのは誰か？ ⇒工事の内容（工事区間、車線数等）は機構と道路会社の間で締結される協定に含まれるが、基本的には道路の建設やその運営・メンテナンスの方法は道路会社の裁量に委ねられている。	○

	今回の事例の内容	リスク・報酬の道路会社への事実上の移転
4	<p>需要リスクを負うのは誰か？</p> <p>⇒単年ベースでは、計画収入と実績収入の乖離幅に応じて貸付料の額が調整される仕組みになっており、需要リスクは機構が負担。</p> <p>貸付期間全体で見れば、債務返済等に要する機構側の費用を償うよう、必要に応じて貸付料の額が見直される仕組みになっており、需要リスクは道路会社が負担。</p>	△ (期間のとり方により判断が分かれる)
5	<p>道路会社以外の第三者からの収入があるか？</p> <p>⇒道路資産に係る機構の収入は、道路会社からのもののみ。</p>	○
6	<p>道路資産が生み出すサービスの質が不十分であった場合、道路会社から機構への支払額が減額されるか？</p> <p>⇒貸付料の額は、提供されるサービスの質に関わりなく決定される。</p>	○
7	<p>道路資産に係るコストが増加した場合、道路会社から機構への支払額が増額されるか？</p> <p>⇒機構側の費用を償うよう、必要に応じて貸付料の額が見直される仕組みになっており、機構側の費用増は貸付料に反映される。</p>	○
8	<p>道路資産の残存価値に係るリスクを負担するのは誰か？</p> <p>⇒貸付期間終了後、道路資産は政府に帰属する。道路会社は残存価値に係るリスクを負担しない。</p>	×

3. 資産・負債の承継・移転に係る取引の記録方法

【論点及び結論】

道路資産を含む資産・負債の承継・移転に関連するフロー及びストックをどのように記録すべきか（資本調達勘定、調整勘定のいずれに記録するか）を検討した。

結論としては、従来の考え方からの継続性やSNA金融勘定と資金循環統計との整合性に配慮し、資本調達勘定に記録することとした。

【今回の事例に関する検討】

（資本調達勘定に記録する利点）

- 金融資産・負債の承継について、従来のSNAや資金循環統計における取り扱いと整合的になる。

従来、旧国鉄清算事業団解散時（平成10年10月）の一般会計による債務

承継等は、資本移転として資本調達勘定で処理していた。

資金循環統計においても、今回の道路公団民営化の事例を含めて、債務承継等は資本移転として処理がなされている。

(資本調達勘定に記録する問題点)

- 資産・負債の承継に関する取り扱いが、国際基準とは異なる。

各種国際基準において、組織再編に伴う資産・負債の移動や消滅・出現は、調整勘定（その他の資産量変動勘定）に記録することとされている（別添3参照）。

- 資産・負債承継時点で、政府の純貸出／純借入やプライマリー・バランスに大きな影響が及ぶ（平成17年度で▲8兆円程度）。

E S A 95 マニュアルは、調整勘定への記録が推奨される理由の1つとして、政府の純貸出／純借入が人為的に（artificially）変動しない点を挙げている。