

「『固定資産の減損に係る会計基準の適用指針』の検討状況の整理」に対する意見

2003年4月21日  
北海道旅客鉄道株式会社  
東日本旅客鉄道株式会社  
東海旅客鉄道株式会社  
西日本旅客鉄道株式会社  
四国旅客鉄道株式会社  
九州旅客鉄道株式会社  
日本貨物鉄道株式会社

さる3月5日に公表された標記「検討状況の整理」に関して検討した結果、以下のような重大な事実誤認、経営問題等が認められましたので、J Rグループの総意として意見を提出致します。

## 1 国鉄改革の主旨について

以下のとおり、J R各社はその発足以来、国鉄改革の主旨に基づき、承継した鉄道ネットワークを一体として経営することが求められている。

- ・ 国鉄改革は、国鉄の鉄道ネットワークが社会経済上大きな役割を果たしているにもかかわらず、経営状況の悪化により、その役割を果たせなくなる可能性が生じてきたことに対応して行われたものである。
- ・ 国鉄改革の結果発足したJ R各社は、鉄道ネットワークの維持・発展が求められているため、路線ごとの採算性ではなく、新幹線・在来線を含めてネットワークを一体として経営することが必要である。
- ・ また、J R各社は、地方ローカル線への投資など、投資の回収が当初より見込まれない投資も行っているが、その目的は、国鉄改革の目的である鉄道ネットワークの維持・発展を図ることにより、社会的使命を果たすことにある。
- ・ さらに、J R北海道、J R四国、J R九州は、その発足時より営業損失が見込まれており、それを補うために営業外収益を計上できるように、経営安定基金制度が設けられている。これは、J R各社が、路線ごとではなく、営業損益及び営業外損益を含めた会社全体で収支管理することが妥当であることを示している。

## 2 資産のグルーピングについて

公共輸送機関である鉄道事業に対して以下の事実誤認が認められる。

- ・ 運賃改訂は路線の単位ではなく、鉄道事業全体の収支を見て決定される。
- ・ 会社としては路線ごとに経営している訳ではなく、鉄道事業会計規則に則り鉄道事業

とその他事業という事業別に単体の経営をしている。従って、個々の路線をもって減損の測定をするための「継続的に収支の把握がなされている最小の単位」とすることは、根本的に妥当性を欠いている。

- ・ 路線ごとに減損判定した場合、ネットワークとして問題がないにもかかわらず、不採算路線の廃止など短期的な観点からの批判が惹起され、その対応として地方ローカル線への安全投資など、投資の回収を定量的に把握できないものや回収が見込まれないものに対しては投資が困難になる。その結果、特に東日本、東海、西日本の本州3社については、国土交通大臣がJRに対して配慮すべき事項として定めた指針（＊）の遵守が不可能になる。
- ・ 運賃体系は国内全路線に対して距離に応じて賃率が逓減する「遠距離逓減法」が採用されており、路線ごとに固定的に決定されているものではない。
- ・ 日本国内全路線に対する乗車券を発売しているため、JRと民鉄の会社間精算の後に理論的な前提を置いたうえで収入を各路線に配分するという作業をせざるを得ない。このことは路線ごとにキャッシュ・イン・フローを積上げることが不可能であることを示している。
- ・ 設例の「D路線の輸送量の一部しかA路線も同時に使用しないので、相互依存的でない」という論拠が不明である。現実にはどの路線で乗車券を発売しても、A、B、C、D全路線利用可能であり、乗り入れしていないという理由で「一部しか同時に使用しない」とは判定し難い。よって、設例は「合理的な範囲での資産のグルーピング」と矛盾する。
- ・ 投資の意思決定は鉄道事業全体で安全・安定輸送やサービスの維持・向上の観点から決定しており、必ずしも路線ごとには行っていないため、設例のD路線は「管理会計上の区分や投資の意思決定を行う際の単位」と矛盾する。
- ・ JR貨物が保有する資産は車両・建物・貨物駅構内構築物などに限定されている。また、機関車、貨車については「共用資産」として全路線にわたって運用されている。従って路線別あるいは個別資産ごとの減損認識ではなく、ネットワーク全体において判断すべきものとする。

＊ 平成13年11月7日国土交通省告示第1622号

「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」

## II 配慮すべき事項

### 1（省略）

2「国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項」

### 3（省略）

＊ 新会社とは、ＪＲ本州３社などを言う。

以上のような事実誤認のまま適用指針が決定された場合、一部の大都市圏等の路線を除いた路線への設備投資は著しく困難となることが想定される。これは「地方ローカル線等の赤字路線を廃止すべきだ」と言うに等しいものであり、社会的にも重大な問題を引き起こすことが容易に予想される。

### ３ 将来キャッシュ・フローの見積もり期間について

- ・ 将来キャッシュ・フローの見積もり最長期間は２０年とされているが、日本鉄道建設公団から借り入れている路線の貸付料算定期間は新幹線が３０年、在来線は４０年であり、処分・転売等が現実的でない鉄道事業の投資回収期間の超長期性を考慮すると２０年という期間は合理的ではない。

## ４ 結 論

- （１） 「検討状況の整理」設例１－６で示された資産のグルーピングは、鉄道事業の経営実態にまったくそぐわないばかりか、国鉄から承継した鉄道ネットワークを運営するというＪＲグループ会社の社会的使命をも無視したものである。  
このまま行けば地方ローカル線等への安全投資が難しくなるだけでなく、これら路線の存廃すら問題とせざるを得ない状況になる。従って、鉄道会社の資産グルーピングについては、その経営実態に則してネットワーク全体で価値を評価すべきあり、事業者ごとに新幹線・在来線を含めた全線を一括して「継続的に収支の把握がなされている最小の単位」として取り扱うことが必要である。
- （２） 将来キャッシュ・フローの見積もり期間については、設備投資の回収が超長期にわたるという鉄道事業の特殊性を十分勘案すべきである。
- （３） ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ九州の３島会社については、その発足当時より営業損失が見込まれており、それを補うために経営安定基金制度が設けられている。従って経営安定基金運用益の取扱について特段の処理（例えば営業収益に準じて取り扱って、キャッシュ・フローを計算するなど）を行うことが必要である。

以 上