

ストック分析について

公的年金の維持可能性と 道路公団民営化への応用

2004.3.12

経済産業研究所コンサルティングフェロー

高橋洋一

はじめに

- 複数年度分析の必要性
- 社会保障制度と将来世代の負担
2004年年金改革
- 公共財のファイナンスのあり方
道路公団民営化

公会計とコスト分析の現状

- (1) 公的活動を監視する公会計の重要性
 - ・ 国のバランスシート
 - ・ 行政コスト(特殊法人)
 - ・ 政策コスト分析(財政投融资対象事業)
- (2) 行政コストと政策コスト分析

公会計と政策コスト分析

	特殊法人会計	行政コスト計算書	政策コスト
情報	バランスシートと損益計算書	費用 (国民負担)	費用 (国民負担)
特徴	減価償却不足と貸倒引当金不足	減価償却不足と貸倒引当金不足の補正	減価償却不足と貸倒引当金不足は考慮済み
分析対象	特殊法人等	特殊法人等	特殊法人等のうち財投対象事業 財テク事業は含まない
計算方法	現金ベース	資産評価等	将来キャッシュフロー分析
数値の安定度	大	資産評価方法に依存	計算前提に依存
算出根拠	過去データ	過去データ	将来キャッシュフロー

理論的検討

(1) 個別政策に応じたストック分析

(2) スtock分析の種類

- ・ 資産の見方
- ・ 負担とコストの発生主義的な比較
- ・ 政策評価を通じた政策のパフォーマンスを計測
- ・ 政府の債務償還能力の分析

公的年金の維持可能性

- 年金バランスシート
- 二つの基準による積立不足額
- 日本の公的年金の財政状況はアメリカよりも悪い
- 国債よりも将来負担になる年金債務
- 社会保険方式と税方式
- 積立金運用

公的年金の日米比較

	日本	アメリカ
プラン・ターミネーション 積立不足額 GDP比	1997年 490兆円 1.0	1997年 9兆ドル 1.0
オープン・グループ 積立不足額 GDP比 保険料率換算	1997年 910兆円 1.8 13.0%	1997年 3.5兆ドル 0.4 2.2%
積立不足額 GDP比 保険料率換算	2001年 530(900)兆円 1.1(1.8) 7.2(13.3) %	2002年 4.6兆ドル 0.4 1.9 %

(注) 積立不足額は国庫負担考慮ベース、カッコは筆者推計

保険料徴収と積立金運用

- 社会保険方式と税方式

徴収面から社会保険料 = 税

社会保険庁と税務当局の統合

社会保障番号の活用

- 積立金の運用

ALMの欠如

risk-adjusted returnの必要

2004年改正の評価

	現行	改正後
プラン・ターミネーション 積立不足額 同(国庫負担考慮)	2002.3 553 兆円 455 兆円	2005.3 580 兆円 430 兆円
オープン・グループ 積立不足額 同(国庫負担考慮)	2002.3 809 兆円 529 兆円	2005.3 620 兆円 280 兆円

道路公団民営化

- ・民営化委最終報告でも高速道路はできる
- ・道路4公団の債務超過額はいくらか
- ・1キロ当たり25円という高い高速通行料金
- ・もっと高速通行料金は下げられる

道路公団の資産負債差額

	片桐論文	公団発表	政策コストからの試算
資産負債差額	1.3兆円 (2001.3末)	5.7兆円 (2003.3末)	3兆円程度 (2002.3末)
資産評価方法	取得原価	再調達価格	Cash Flowからの時価

高速道路における料金決定

総料金収入 125.6兆円	未償還残高 22.4兆円 (18%)
	建設費 24.9兆円 (20%)
	管理費 40.8兆円 (32%)
	借入金利息 37.5兆円 (30%)

2002 民営化委と2003 政府与党

2002 民営化委報告	2003 政府与党申し合わせ
<p>(1) 10年後をメドに道路買取り</p> <p>(2) 通行料平均1割値下げ</p> <p>(3) 通行料依存の建設認めず (9342kmの建設可能)</p> <p>(4) 40年間の元利均等返済 (50年まで延長可能)</p> <p>(5) 日本全国を5地域に分割</p>	<p>(1) 45年後道路を無料開放 買取りなし</p> <p>(2) 通行料平均1割 + 値下げ 建設コストなど10兆円削減</p> <p>(3) 未供用区間見直し・借入金による建設 (9342kmの建設)</p> <p>(4) 45年間で債務返済</p> <p>(5) 当初6社に分割し経営安定時に5社へ</p>

結論

- 基礎データの公開、客観的な機関での分析
- 政策コスト分析の対象拡大
- 個別政策への適用