

目次

1. 繰延ヘッジ損益	P 1
2. 簿外退職給付債務	P 3
3. 利益操作の爪痕	P 4
4. 魔法の数理差異	P 6
5. 代行返上	P 8
6. 実質債務超過	P 10

1. 繰延ヘッジ損益

経営不振で迷走する日本航空に対して、日本政策投資銀行を中心とする銀行団は、最大1千億円規模の協調融資を6月中にも実施する意向との新聞報道である。日本航空は、世界的な景気低迷による業績悪化を理由として、主力銀行の日本政策投資銀行に対して2千億円規模の金融危機対応融資を要請していたのであるが、銀行団は今回その半額回答だけを行い、残りの1千億円は、今後の日本航空のリストラの進展を見極めて検討するとのことである。これを兵力の逐次投入と言う。兵力の逐次投入は、負け戦に付き物の軍学上の禁じ手である。

金融危機対応融資とは、内外の金融秩序の混乱、大規模災害等の危機発生時において、政府が指定する金融機関が、危機の被害に対処するために必要な資金を供給する制度をいう。昨年9月のリーマンショック以降の金融危機による金融収縮がなければ、当然に資金供与されたであろう企業融資の停滞を、政策的に救済するのが金融危機対応融資制度という事になるのであろう。ならば、日本航空の業績悪化は国際金融危機に伴う金融収縮とは何の関係もない。リーマンショックなどなくとも、普通のまともな金融機関が、現在の日本航空に2千億円もの資金を貸す事などおよそありえないからである。以下に論証する。

かねてより日本航空はその脆弱な資本構造を批判されてきたが、実は、平成18年7月に強行された1485億円の公募増資と、平成20年3月に行なわれた1535億円の優先株による第三者割当増資の結果、日本航空の財務内容は格段に改善されたことになっていた。平成18年3月期には1480億円しかなかった自己資本は平成20年3月期には4710億円にまで拡充されている。ところが、本年5月12日に発表された決算短信を見ると、平成21年3月期の純資産はなんと再び1967億円にまで激減しているのではない

か。

どうしたことかと平成21年3月期の貸借対照表を見てみると、繰延ヘッジ損益に2018億円もの含み損が計上されている。繰延ヘッジ損益とは、デリバティブ等の金融商品についてヘッジ機能の有効性が認められる場合に、金融商品の時価評価による評価損益を損益計上せず、繰延処理することにより発生する含み損益をいう。日本航空は平成21年3月期において、何事か巨額のデリバティブ取引を行い、そのデリバティブに2018億円もの含み損が発生しているのである。この人たちは、平成18年から平成20年にかけて集めた3千億円の虎の子の増資資本を、僅か1年でほぼスッテしまったと言うのである。

(単位百万円)

純資産の部	H20年3月期	H21年3月期
株主資本		
資本金	251,000	251,000
資本剰余金	155,836	155,806
利益剰余金	41,320	-21,874
自己株式	-890	-917
小計	447,266	384,014
評価・換算差額等		
有価証券評価差額	2,578	-1,440
繰延ヘッジ損益	8,167	-201,816
為替換算調整勘定	-4,077	-6,101
小計	6,668	-209,357
少数株主持分	17,136	22,115
純資産合計	471,070	196,772

2018億円もの含み損とは恐れ入るが、一体何のデリバティブに手を出してくれたのか
かと思ひ、デリバティブ取引の開示を見たところ、決算短信では、「ヘッジ会計が適用され
ている取引については、開示の対象から除いている。」と記載されており、その内容は分
からない。恐らく聞いても、「開示義務はない。」などといって詳細を答えないであろう。
分からないけれども、日本航空がこの規模のヘッジをやる対象といえば、ジェット燃料以
外には考えられない。原油価格は平成20年の7月に1バーレル147.27ドルの歴史的
の高値をつけたのであり、その高騰過程において、日本航空はジェット燃料を大量に先物
で手当てしたのではないか。原油価格はその後のリーマンショックを経て暴落し、平成2
1年3月末時点では1バーレル50ドル強となった。

金融商品会計基準に定めるヘッジの有効性判断基準は極めて厳格であるので、日本航空のデリバティブが巨額損失の繰延処理要件を本当に満たしているかどうかは疑わしい。有効性判断基準を満たしていなければ、2018億円の含み損の繰延処理は認められず、平成21年3月期の当期純損失は一気に2649億円となってしまう。デリバティブの含み損に関する会計処理の妥当性は措くとしても、ここで繰延処理をやろうが当期の損失処理を行なおうが、日本航空が現在2018億円の含み損を抱えているという事実は動かない。この含み損は、日本航空の将来の燃料価格に上乗せされる以外に処理の方法はないので、ただでさえ脆弱な日本航空の収益力をさらに悪化させてしまうことになる。

2. 簿外退職給付債務

日本航空の純資産が1967億円でまで毀損しているということは、これまた日本航空で有名なあの巨額の簿外退職給付債務を計上すると、現在の日本航空は実質債務超過の可能性があることを意味する。日本航空の退職給付債務の内訳は次の通りである。

(単位百万円)

項目	H20年3月期	H21年3月期
退職給付債務計算		
退職給付債務	-844,232	-800,971
年金資産	479,214	408,398
退職給付引当金	95,485	94,911
前払年金費用	-54,205	-33,814
差引	-323,737	-331,476
差引内訳		
会計基準変更時差異	-97,534	-75,600
未認識数理差異	-225,654	-256,111
未認識過去勤務差異	-547	235
合計	-327,737	-331,476

日本航空の平成21年3月期末時点の退職給付債務は8009億円である。これ以外に年金費用についての未払が338億円ある。この退職給付債務に対して支払い原資となる年金資産は4083億円しかない。したがって、本来であれば4264億円(8009億円+338億円-4083億円)の退職金債務の引当が必要なところ、日本航空の決算では949億円の退職給付引当金しか計上されていないので、差額の3315億円(4264億円-949億円)は、簿外の退職給付債務ということになる。そこで平成21年3月期

末の日本航空の純資産1967億円より簿外の退職給付債務3315億円を引き算すると、純資産はマイナスの1348億円となる。日本航空は平成21年3月期末現在、なんと1348億円の実質債務超過なのである。

この簿外債務は、会計基準変更時差異756億円、未認識の数理差異2561億円、並びに未認識の過去勤務差異2億円の差引合計であり、それぞれが会計上の特例規定によって未計上が認められているものばかりである。会計基準変更時差異というのは、現行の退職給付会計が日本において適用となった平成12年時点における引当不足額を、15年間の一定年数で分割計上してもよいとする徳政令を認めたことを理由として、現在においても未計上となっているものである。日本航空は15年間という最大期間での分割計上を行っている。

数理差異は、将来の退職給付債務を見積もる際に使われる昇給率や脱退率あるいは割引率などの仮定計算を見直した結果発生する債務の見積修正額のことをいう。要するに日本航空の退職給付債務の見積もり計算はすこぶる甘いということになるのであるが、現行会計上、このような未認識の数理差異は、従業員の平均残存勤務期間内の一定の年数で分割計上することが認められており、日本航空の場合は、これまた最大15年間で分割計上している。要するに、日本航空は3315億円の退職金債務を合法的に簿外債務化しているのである。

日本航空は実質債務超過の議論がまことに不愉快であるらしく、実質債務超過を言い出すと、「実質債務超過などという概念に意味はない」などと言っては激しく反発するのが常である。会計基準に従った適正な会計処理をしているのであるから、違う基準を持ち出して実質債務超過を主張する事はできないというのである。そこで前もって説明しておく、日本航空が3315億円の簿外退職給付債務を全額引当計上したとしても、もちろんそれは現行会計基準に従った適正な決算なのである。現行退職給付会計の適正の幅がこれだけある以上、財務諸表の読者が、その中の最も保守的な水準で実質債務超過を判断するのは当たり前のことであろう。

3. 利益操作の爪痕

日本航空は、平成14年10月2日に、旧日本航空（現日本航空インターナショナル）と旧日本エアシステム（現日本航空ジャパン）が株式移転による経営統合をすることにより設立された持株会社である。したがって、平成15年3月期がこの会社の設立第1期の連結財務諸表ということになるが、そこでこの会社の設立以来7事業年度の連結経営指標を一覧にすると次の通りとなる。

連結

(百万円)

財務指標	H15年3月	H16年3月	H17年3月	H18年3月
事業収益	2,083,480	1,931,742	2,129,876	2,199,385
経常損益	15,840	-71,938	69,805	-41,608
当期純損益	11,645	-88,619	30,096	-47,243
純資産	254,256	159,273	194,746	148,066
総資産	2,172,284	2,113,418	2,162,654	2,161,240
自己資本比率(%)	11.7	7.5	9.0	6.9

財務指標	H19年3月	H20年3月	H21年3月	合計
事業収益	2,301,915	2,230,416	1,951,158	*
経常損益	20,576	69,817	-82,177	-19,685
当期純損益	-16,267	16,921	-63,194	-156,661
純資産	331,873	471,070	196,771	*
総資産	2,091,233	2,122,784	1,750,679	*
自己資本比率(%)	15	21	10	*

業績は低迷している。会社は平成21年3月期の業績悪化を国際金融不安による世界的な景気低迷のせいにしてはいるが、もともとこの会社の事業収益は2兆円内外をウロウロしていたのであり、成長は全く止まったままで、事業年度毎に赤字と黒字を交互に繰り返していたのである。平成20年3月期は169億円の当期純利益を久しぶりに計上したが、世界金融不況などなくとも、実は、この会社の平成21年3月期は、はなから赤字になるに決まっていた。この会社の財務諸表では、2期連続黒字を計上することが、会計技術上、不可能だからである。

この会社は、本当は、設立以来ただの1期の例外もなくずっと赤字を続けているのであり、その中で各事業年度の公表財務指標は、財務会計上の苦心の利益操作を繰り返していたに過ぎない。見よ。平成15年3月期から平成21年3月期にかけての7事業年度の連結経常損益を累計すると196億円の赤字となり、連結当期純損益を累計すると、何と1566億円もの大赤字となるではないか。設立来7事業年度通算の累積巨大損失の前には、平成15年3月期、平成17年3月期、平成20年3月期に計上されたわずかばかりの黒字など、ほとんどその意味を持たない。

平成15年3月期から平成17年3月期にかけての日本航空の苦心の利益操作の種は、機材関連報奨額にあった。機材関連報奨額とは、航空機を購入する際の値引額のことをいう。

購入された航空機の取得原価は、企業会計原則に従って、値引額控除後の実際の購入金額としなければならないのであるが、何と日本航空は、あるかどうかとも疑わしい定価で航空機を購入したことにし、定価との差額の値引額を利益に計上していたのである。もとより個別受注生産を行う航空機に、市場性規格製品を前提とする定価などあるわけがない。証拠として日本航空の平成15年3月期から平成18年3月期にかけての連結営業外収益の内訳を示す。

連結

(百万円)

営業外収益	H15年3月	H16年3月	H17年3月	H18年3月
機材関連報奨額	42,075	29,260	48,386	0
その他	17,174	13,764	16,060	26,378
合計	59,249	43,024	64,446	26,378

平成15年3月期から平成17年3月期にかけての機材報奨額の利益計上額は、順次、420億円、292億円、483億円である。したがって、日本航空の平成15年3月期に計上された116億円の連結当期純利益、および、平成17年3月期に計上された300億円の連結当期純利益は、それぞれの決算期に計上された420億円と483億円の架空利益計上がなければ、立派な赤字だったのである。

「あるかどうかとも疑わしい定価で航空機を購入したことにし、定価との差額の値引額を利益に計上」することは、日本の企業会計原則上認められない。このようにふざけた粉飾会計処理は、世界のどの会計基準でも認められる事はなく、したがって、世界のどのエアラインでもやっていない。普通、こんなふざけた粉飾決算をやれば、経営者は逮捕されて刑事責任を問われるのであるが、日本航空だけは別で、お目こぼしをされていた。捜査当局は見て見ぬふりをしていたのである。ここに日本航空の行政（監督官庁と捜査機関）をも巻き込んだ人には言えない原罪がある。

4. 魔法の数理差異

機材関連報奨額は、激しい世論の批判を浴び、さすがの日本航空も平成18年3月期からはその利益計上をやめている。粉飾決算の公訴時効は3年なので、日本航空の平成15年3月期から平成17年3月期にかけての粉飾決算が刑事事件として立件される可能性は、もはや存在しない。この結果、日本航空は、平成18年3月期以降の利益操作の種を失ったと思うかもしれないが、この会社が利益操作に賭けるど根性はそんなことでは怯みはしない。利益操作の打ち出の小槌であった機材関連報奨額に代わって、前述簿外退職給付の数理差異が救世主として登場するのである。日本航空が機材関連報奨額の利益計上を止め

た平成18年3月期以降の数理差異の推移を示すと次の通りとなる。

(単位百万
円)

項目	H18年3月期	H19年3月期	H20年3月期	H21年3月期
退職給付債務計算				
退職給付債務	-906,240	-862,586	-844,232	-800,971
年金資産	512,000	525,354	479,214	408,398
退職給付引当金	139,753	129,061	95,485	94,911
前払年金費用	-18,674	-57,378	-54,205	-33,814
差引	-273,161	-265,548	-323,737	-331,476
差引内訳				
会計基準変更時差異	-131,338	-116,090	-97,534	-75,600
未認識数理差異	-144,530	-150,252	-225,654	-256,111
未認識過去勤務差異	2,707	794	-547	235
合計	-273,161	-265,548	-327,737	-331,476

さて、日本航空は従業員の退職給付制度の合理化を行なっており、退職給付債務自体は、平成18年3月期の9062億円から、平成19年3月期の8625億円、平成20年3月期の8442億円、平成21年3月期の8009億円と毎年減少している。債務が毎年減少しているのであるから、散々批判され続けている簿外債務もまた減少していけばいいと思うのであるが、こちらの方は平成18年3月期の2731億円から平成21年3月期の3314億円まで膨らんでいる。この3年間の間に、退職給付債務自体は1千億円も減ったのに、簿外債務は逆に583億円も増えたのである。この人たちは簿外債務が望ましくないことだと露ほども思っておらず、巨額の簿外債務の上を開き直って、巨額簿外債務をさらに毎年膨らましているのである。

日本航空の簿外債務が会計上の特例規定によって未計上が認められていることは既に指摘した。日本航空の開き直りの根拠は現行退職給付会計の特例規定にあるが、だからと言って、現行退職給付会計が簿外の退職給付債務を望ましいとしているわけではもちろんない。退職給付会計では、簿外退職給付債務は規則償却により毎年減少させていかなければならない。

そこで、日本航空の簿外退職給付債務の内訳推移を見ると、簿外のほとんどは会計基準変更時差異と未認識の数理差異により構成されていることが分かる。会計基準変更時差異は、

平成18年3月期の1313億円から平成21年3月期の756億円まで557億円減少している。なるほど徳政令の15年償却なのであるから、ほぼ毎年200億円程度ずつ規則的に減少せざるを得ないのである。ところが未認識の数理差異は、平成15年3月期の1445億円から平成21年3月期の2561億円まで、逆に1115億円も増えているではないか。日本航空は、有価証券報告書において、未認識の数理差異を従業員の平均残存年数以内の一定の年数（5－15年）による定額法で償却している旨の注記をしている。毎年償却して減少するはずの未認識の数理差異が、僅か3年でなぜ1115億円も増えるのか？

平成18年3月期の未認識の数理差異は1445億円だったのであるから、日本航空の主張する5－15年による定額法償却が事実であれば、この残高は、少なくとも毎年100億円以上の規模で規則的に減少していかなくてはいけない。ところが、現実には、この3年間で毎年400億円近い未認識の数理差異が増え続けているのであるから、年間100億円の減少要因を相殺する500億円規模で、新規の数理差異が毎年発生していることになる。ならば、増大するばかりの数理差異を未認識のまま何時までも簿外に放置しておく事は許されない。

数理差異とは、「年金資産の期待運用収益と運用成果との差異、退職給付債務の数理計算に用いた見積数値と実績との差異及び見積数値の変更等により発生した差異」をいう。（退職給付に係る会計基準一の6）日本航空の場合には、退職給付の見積と実績の差が、毎年500億円規模で一方方向に出るというのであるから、要するに、日本航空の退職給付債務計算における見積計算は根本的にどこかおかしいのである。

数理差異が一方方向で毎年巨額に出るような退職給付の見積計算は、どんな詭弁を弄してみても、その合理性を主張する事はできない。退職給付に係る会計基準は注解10において、「割引率等の基礎率に重要な変動が生じていない場合には、これを見直さないことができる。」として、数理差異の発生原因となる割引率等が合理的である限り、見直す必要がないことを規定している。従って、日本航空のような常軌を逸した異常な数理差異は、その不合理な発生原因を直ちに直視しなければならぬ。

5. 代行返上

日本航空の増大一方の巨額数理差異は不可解極まりないが、日本航空が有価証券報告書において開示している平成19年3月期、及び、平成20年3月期の退職給付引当金に関する注記を見ると、そこには啞然とすることが記載されており、わが目を疑ってしまう。両事業年度の退職給付引当金に付された注記より、その事業年度の税金等調整前利益に影響している項目を抽出して一覧とすると次の通りである。

平成19年3月期

対象	内容	百万円
日航グループ厚生年金基金	代行返上益	1,524
国内連結子会社	確定拠出年金制度移行	84
日本航空インターナショナル	確定拠出年金制度導入	2,317
日本航空インターナショナル	会計基準変更時差異定額償却	238
日本航空インターナショナル	厚生年金代行返上益	36,639
合計		40,802

平成20年3月期

対象	内容	百万円
空港グランドサービス厚生年金基金	代行返上益	5,629
日本航空インターナショナル	会計基準変更時差異一時償却	-187
日本航空インターナショナル	代行返上益	20,077
合計		25,519

日本航空は、主として厚生年金基金の代行返上を行うことにより、平成19年3月期には408億円、そして、平成20年3月期には255億円の利益を計上している。ここで、代行返上とは、企業側の運営する厚生年金基金が、国の運営する厚生年金の運営を代行していた部分を国に返上することを指し、そもそも厚生年金基金とは、公的な厚生年金の一部を国の代わりに運営しつつ、企業年金を上乗せ（加算部分）した制度を言う。したがって、代行部分とは、厚生年金基金が国に代わって厚生年金の運営を行っている部分である。

ここ10数年来、年金資金の運用環境が厳しくなる中で、厚生年金基金の運用は予定利回りに達せず、不足部分を企業が負担せざるをえない状況になってきた。そうしたことを背景に、企業が代行部分の運営を国に返上する動きが2002年以降に強まったのであるが、ここで厚生年金の代行返上を行うと、代行部分の退職給付債務は国に引き継がれることになる。その引継債務額は、国の制度設計による非現実的な高い予定利回り計算で行われるため、企業にとっては、引当計上していた低い利回り計算による退職給付債務よりはるかに大きな負債が減少する結果となり、巨額の臨時利益が発生することが多い。

さて、日本航空は、平成19年3月期と平成20年3月期に、厚生年金基金の代行返上を行い、408億円と255億円の臨時利益を計上したが、この利益がなければ、平成19年3月期の連結当期純損失は162億円から570億円に拡大していたのであり、また、

平成20年3月期の連結当期純損益は、169億円の純利益から86億円の純損失に転落していたことになる。

日本航空は厚生年金の代行返上により、退職給付債務を負債計上額以上に減少させることに成功し、その結果、平成19年3月期と平成20年3月期に望外の臨時利益を計上した。ということは、代行返上後の退職給付債務は高利回りの代行部分がズッポリと抜け落ちているのであるから、退職給付計算の前提条件は代行返上以前とは決定的に違っていなければおかしい。また、厚生年金の代行返上部分にも巨額の未認識の数理差異があったはずなのであるから、ここで代行返上による負債の減少益を計上するのであれば、その負債に付随する未認識の数理差異も同時に損失計上しなければおかしいではないか？日本航空は、代行返上で負債が減ったと言っては返上益を一方向的に計上し、その負債に対応する未認識の数理差異はそのまま簿外に残しているのである。この人たちは、退職給付債務の益出しをしながら数理差異を簿外に飛ばしている。平成18年3月期以降の機材関連報奨額亡き後の日本航空の利益操作の打出の小槌は、数理差異の益出しにあったという衝撃の結論を得る。

6. 実質債務超過

さて、利益操作の常習犯で実質債務超過の日本航空が2千億円もの金を貸してくれといい、日本政策投資銀行はその可否を判断できないようなので、已む無くこの融資の回収可能性を検討する。

日本航空は平成21年3月期末において1兆円の有利子負債を抱えているが、今後1年内に返済期日が到来する借入金が1804億円ある。日本航空の平成20年3月期の有価証券報告書によれば、今後数年間、年間1千億円を超える有利子債務の返済期日が到来することになっている。また同事業年度の有価証券報告書によれば、日本航空は平成20年3月末現在ボーイング787型機を中心に合計76機の航空機の購入契約を結んでおり、その契約総額は1兆3965億円で、既支払額は1128億円である。未払の1兆2836億円は「主に借入金等により充当予定である」と記載されている。これらの発注済航空機は平成20年度から平成25年度にかけて受領予定であるため、この間年間平均2千億円強の金が要ることが分かる。借入金の返済と航空機の購入で、日本航空は今後数年間、毎年3千億円強の金が要るのである。

一方、日本航空の平成21年3月期決算での当期純損失は631億円の赤字であり、平成22年3月期の業績予測では1080億円の経常赤字が見込まれている。日本航空は平成15年3月期の設立第1期より、ただの一度も利益を出したことがなく、本当は常に赤字操業であったことを論証した。日本航空は平成21年3月期における資本毀損が激しく、

実質資本は1348億円の実質債務超過である事も既に指摘した。これではどこをどう工面しても、借入金の返済原資などどこにもないではないか？現在の日本航空にとって1千億円程度の金は、まさに焼け石に水に過ぎない。日本政策投資銀行が検討中の追加1千億円の融資はおろか、既に融資が決定した1千億円分も、その返済は期待できないのである。

日本航空からの大量の広告出稿に依存する大手メディアは、この不可解な巨額融資を批判できない。ならば国会がしっかりしなくてどうする。

ところで、今回日本政策投資銀行等が出す1千億円には800億円程度の政府保証が付くという。平成19年3月末には、日本航空の債務者区分が破綻懸念先に引き下げられると言う新聞報道があったが、金融機関は、破綻懸念先債権に対しては70-80%程度の貸倒引当金を計上しなければならない。800億円の政府保証はこの破綻懸念先債権に対する貸倒引当額ではないのか？ならば、政府自身が、返済されないことを知りつつ、泥舟の日本航空に国民の血税800億円を投入しようとしていることになる。しかも、一度金を出せば、事は800億円では済むはずがないのである。政権の座が危うい自民党政府はそれでも良いかもしれないが、無尽蔵に金を取られる国民はたまらない。

日本航空は過去における機材関連法報奨額や現在進行中の数理差異の益出しという利益操作について、粉飾決算の刑事責任を問われることがないという特異な特権を持つ民間企業である。その恵まれすぎている日本航空が、何らの超法規的特権を持たない国民の血税投入を求める以上、日本航空は少なくとも利益操作のない本当の財務諸表を国民の前に明らかにすべきである。民主党は、本件巨額融資の実情を、国会の場で追及すべきであろう。

2009年6月30日 公認会計士 細野祐二