

論 文

旅客鉄道にみる企業年金制度への対応

挽 直 治

概 要

本稿では、分割民営化後の本州 3 社（旧日本国有鉄道）を対象企業として、年金会計基準の適用前と適用時にあたり、各企業が年金制度（確定給付型制度）に対してどのような方策を取ってきたのか、それらの意思決定は現代からみてどのような解釈に結びつくのかについて考察する。多面的な背景から影響を及ぼすことになった年金会計の萌芽期と現状について検討する意義としては、各企業経営者は従業員の退職一時金に關しての単なる会計処理という側面ではなく、それぞれ将来の年金戦略を検討する契機となったことから、新たな年金会計基準への対応策に關しての成否を明らかにすることができるからである。

会計制度改革が進行するなかで、年金会計は企業経営者の会計判断が求められる喫緊の課題であったといえる。それとともに各社は株式の上場にむけ企業業績の維持・向上を確保することも重要な会計判断が求められる局面であった。現行の会計基準ではディスクロージャーの拡充とともに年金制度を運営・管理している母体企業の財務諸表及び注記事項において、その実態を把握することが可能になっている。

年金制度を設計する際、財務諸表に負債を認識することが求められていない確定拠出型制度を採用する企業は増加傾向にある。その一方で経営者が運営・管理している企業年金制度（確定給付型制度）においては、経営者の責務として、年金会計情報の開示とともに説明責任が課せられていることに意義があるといえる。

本州 3 社の年金制度を分析した結果、東海旅客鉄道は年金積立充足率が他社よりも高く、とくに積立型制度の年金制度状況が開示された際には積立超過になっていることが判明した。

キーワード 「退職給付に係る会計基準」 年金戦略 退職給付引当金 基礎率の設定

I はじめに

わが国において、1996 年は次の 3 つの視点から上場会社が企業年金対策を講じた元年と位置づけられる。一つは、その翌年 1997 年から厚生年金基金の資産評価がこれまでの簿価から時価評価に変更されることから、改めて企業経営者が運営・管理している企業年金制度（確定給付型制度）の積立状況を認識するきっかけとなったことである。もう一つは、年金会計としての領域が将来の企業業績に影響を及ぼしかねないという懸念が浮上してきたことである。最後に、アメリカでは、わが国と異なり年金会計の歴史がすでに存在しており、投資家は年金会計に係る開示情報の利用をとおし意思決定を下し、ひいて

は格付機関もそれらを勘案しているということを企業経営者が認識したことである。

本稿は旅客鉄道を対象企業として、これまで退職給付制度に対してどのような方策を取ってきたのかについて各企業を考察する。多面的な背景から影響を及ぼすことになった年金会計の萌芽期と現状について、検討する意義としては、各企業経営者は従業員の退職一時金に関しての単なる会計処理という側面ではなく、それぞれ将来の年金戦略を検討する契機となったことから、新たな年金会計基準への対応策に関しての成否を明らかにすることができるからである。

1987年4月(昭和62年)時点において、日本国有鉄道(以下、国鉄と略記する)が負っていた長期債務等の額は約37.1兆円にのぼり、そのうち国鉄清算事業団が約25.5兆円を承継することになったものの、そののうち国(一般会計)と日本鉄道建設公団(現 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構)において、それぞれ24兆円と約4兆円が処理されることになった(国土交通省, 2025)。こうした国鉄が負っていた長期債務に対して処理策を実施するために公布されたのが「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」(法律第136号, 平成10年10月19日)である¹⁾。本稿では国鉄退職従業員等へ支払われる退職一時金・年金等に関しての会計および国鉄清算事業団の施策については取り上げないこととする²⁾。

1987年4月に分割民営化された後には、国鉄の長期債務の一部がJR(Japan Railway)各社に継承されることになった。国鉄が抱えていた全国にわたる従業員数は莫大な人数であり、それに相応する退職一時金の額も当時としては多大であった。

ここで注意すべきは、分割後の東日本旅客鉄道、東海旅客鉄道、西日本旅客鉄道(以下、本州3社と略記する)の各JRが運営・管理することになった年金制度(退職給付制度)の実態と各社の改革方針は経営者の意思決定のもとそれぞれ異なっていることである。当時、将来の株式の上場を見据えるうえでも、企業業績に影響を与えかねない年金会計は企業経営者の会計判断が求められる課題であったといえる。また、今日わが国の鉄道運輸業はコロナ渦で負の影響を受けたなか、従業員の将来を支えるはずの退職給付制度の現状に関しての分析は企業業績とともに重要な視点であると考えられる。

II わが国における年金会計の前身

20世紀末においては退職一時金制度を採用していた企業(上場会社)が多かったものの、冒頭で述べたとおり、企業年金制度への移行が徐々に始まってきた背景がみられる。それとともに、重要な問題点が明らかになってきたことは年金会計の展開史を考察するうえで有益であろう。その一つは、これまで年金会計に対する経営者の関心事はもっぱら年金拠出額が税法上いくら損金算入されるかどうか、つまり税の優遇措置の内容であったことである。もう一つは、特に経済環境を意識することなく慣行として厚生年金基金の資産運用利率は5.5%(予定利率)に設定されてきたものの、従業員への年金給付総額は財政計算の視点から捉えるべきではないとの指摘が大勢になってきたことがあげられる。重要な視点として、拠出金として費用計上さえすれば、従来どおり年金会計を問題視する必要はないということではなく、年金制度を運営・管理している母体企業がその実態を把握する責務があることが明示されるようになったことである。すなわち、財政計算の視点から年金給付総額を捉えるのではなく、会計の視点

1) 同法はその後、令和3年4月に改正され、実施期限は令和13年(2031年)3月31日まで延長することが決定されている。

2) なお、日本経済新聞社編(1996, 76-79ページ)参照。

から従業員の労働債務を捉えなおすことに焦点が移行したことになる³⁾。

わが国においても「年金制度が展開するなかで、会計が年金制度をいかに写し出しているかが課題となる。」（挽 2018, 43 ページ）との指摘がある。退職一時金制度から年金制度へ移行を行った際には、従来とは異なる捉え方により貸借対照表上の（貸方－負債）にこそ注目すべきである。

アメリカの概念フレームワークにおいて負債の定義が明確化されたことに伴い、会計基準の開発をはじめ、わが国の年金会計が展開したことに異論はないであろう。隠れ年金負債と称されるものが顕在化することも年金会計が果たすべき使命であったといえる。

年金（退職給付）会計の重要性を多くの経営者が意識していたことは明らかであった。それは1998年4月に新基準の公開草案が公表されて以降、次第に年金制度への対応策が各企業において活発に見受けられることになったことからもうかがえる⁴⁾。掛金の運用利回りである予定利率（5.5%）と年金債務の割引率が同一数値であることは理論上においても正しい選択ではないことが漸く認識されはじめた。

Ⅲ 年金会計情報の特性—基礎率の存在

年金会計情報の特性の一つとして、アメリカでの長年の会計慣行である遅延認識（delayed recognition）、年金資産と負債の相殺（offsetting）、退職給付費用の純額算出（net cost）の3つの基本原理が継続して採られていることがあげられる（SFAS87, par. 84）。これらは会計基準を開発するにあたり、直ちに理論的な改正を施すことはむしろ実務への混乱を招くことに繋がりがかねないとの判断から、政策的に当初残された原理である。1998年に企業会計審議会が公表した公開草案およびその後の「退職給付に係る会計基準」でもそれらの考え方は踏襲されている。

退職給付会計を捉えるうえで不可避な問題であるのは、それが見積計算に基づいているということである。ここで見積計算であっても、財務報告の使命として投資家に有用な情報を提供しなければならないことに注意しなければならない。経営者には割引率、長期期待運用収益率、退職率、予想昇給率などの基礎率を裁量的に選択する余地が残されている。そのため、退職給付債務の過少算出、退職給付費用の平準化もしくは減額処理などを行う企業がみられるかどうかについては検討することが必要である。挽（2008）は期待運用収益率の選択パターンと退職給付費用への影響について3つの類型があることを指摘し、2007年3月期決算における企業の実態調査を行っている。期待運用収益率の選択パターンとして、第1に、年金資産の運用が好転したものの、期待運用収益率を変更しない選択、第2に、年金資産の運用が好転したことに伴い、期待運用収益率を上方に変更する選択、第3に、年金資産の運用が好転したにもかかわらず、期待運用収益率を下方に変更する選択である。第1の場合のように基礎率の設定に関して、客観的検証を伴うのであれば、むしろその変更は妥当性をもつものといえる⁵⁾。その一方で第3の場合に関しては、経営者の選択適用に問題が生じている。それは年金資産の運用実績と期待運用収益率にかかる予測との乖離幅が大きくなった結果、未認識数理計算上の差異（損）と相殺されることとなり、当該期間の未認識数理計算上の差異の償却額が減少もしくは数理計算上の差異（益）が発生

3) 今福（1996）、序章参照。

4) 中野（1998）が行った実証研究によれば、すでに米国基準のもとで開示されてきた年金会計情報はストック情報、フロー情報ともに、投資情報として有用であることを提示している。

5) 現行の「退職給付に関する会計基準」においては、基礎率の変更に関して「割引率等の計算基礎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。」（注8）と指示している。

することをとおして、退職給付費用の減少もしくは退職給付費用の減額処理の状況を経営者が意図的に創出した可能性を否定できないからである。

2007 年 3 月期の調査結果では、第 3 のパターンとして、期待運用収益率の 0.5% 未満の変更が 18 社、0.5% 以上に及ぶ変更が 41 社も存在したことが示されている（挽 2008, 3 ページ）。

伊藤（1996, 540-541 ページ）は「年金負債や年金費用計算の根底には将来予測を伴うさまざまな仮定が置かれているのである。（中略）そうした変動〔負債の額や費用の額の変動—引用者〕をもたらす要素が多くある。果たして、そうしたメカニズムから導かれる会計利益に資本維持原則を重ね合わせて、債権者の保護がなされるだろうか。」と指摘され、当時の年金会計では、債権者の保護を視野に入れるならば、何らかの工夫が検討されなければならないとする。

IV 分割民営化後の本州 3 社による年金対策・戦略

国鉄が 1987 年 4 月に分割民営化されたことに伴い、保有していた旅客鉄道 6 社と貨物鉄道 1 社は JR 7 社として発足した。設立当初の JR 7 社は特別法である JR 会社法（法律第 88 号）⁶⁾ の規制を受けるものの、その後 2001 年 6 月改正により本州 3 社は規制対象から外れた（佐々木 2011, 423 ページ）。もっとも他の公開会社と同様に会社法（第 435 条 2 項）および金融商品取引法（第 193 条）に準拠し、それぞれ計算書類および財務諸表を作成しなければならない。本州 3 社は 1997 年（平成 9 年）10 月に東海旅客鉄道（JR 東海）が上場を果たしたことにより、すべての本州 3 社は金融商品取引法の適用を受けることになった。

折しも企業会計審議会が会計基準の標準化を指向して公表した「退職給付に係る会計基準」は 2000 年 4 月 1 日以後開始される事業年度から適用されることとなり、したがって本州 3 社を分析対象とするにあたって、1999 年 3 月期と 2000 年 3 月期は基準適用がない会計期間であり、2001 年 3 月期以降は基準を適用しなければならない会計期間として位置付けることができる。そこで前者を（Ⅰ期 a, b）、後者を（Ⅱ期）とし、それぞれまとめて論じることとする。なお、わが国では漸く 2000 年 3 月期より連結財務諸表を主とするディスクロージャーに転換している。

東日本旅客鉄道（JR 東日本）が作成した 2001 年 3 月期の有価証券報告書（連結貸借対照表、固定負債の部）には全く異なる測定方法にもとづき計上された退職給与引当金（441,936 百万円）と退職給付引当金（483,248 百万円）とが併記されている。それらはいずれも引当金であることに変わりはないが、退職給付引当金が退職給付債務と年金資産との差額を表わすことから両者はまさに似て非なる勘定科目といえる。

まず新基準の適用（Ⅱ期）にあたり、本州 3 社は退職給付債務額の数値に影響を及ぼすことになる。割引率の設定と退職給付引当金の計上額に注目したい。周知のように、割引率は大きいほど退職給付債務額は小さくなり、退職給付引当金の多寡はいわゆる年金の積立不足額として利害関係者の投資判断に影響する。もともと本州 3 社の年金制度の規模は支給対象となる（現役）従業員数、連結子会社数等で異なっているものの、2001 年 3 月期は「退職給付に係る会計基準」適用の初年度であることから、会計基準変更時差異の償却額によって退職給付引当金の計上額に対して経営者の会計判断がみられる。すなわち、わが国では会計基準変更時差異にかかる償却期間の選択により、退職給付引当金の計上額を決

⁶⁾ 法律第 88 号「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」。

定することが可能となっていた。

ここで、会計基準変更時差異の費用処理額について3社を比較すると、東日本旅客鉄道（JR 東日本）52,277（百万円）＞西日本旅客鉄道（JR 西日本）33,118（百万円）＞東海旅客鉄道（JR 東海）20,815（百万円）であった⁷⁾。ただし、注意すべきは、JR 東海の選択した償却期間は1年（一括償却）であることから、他のJR 東日本およびJR 西日本が選択した10年の償却期間と比較して、JR 東海は償却による影響を将来に及ぼすことを回避する会計判断を下したといえる（資料1参照）。また、JR 東日本、JR 西日本はそれぞれ会計基準変更時差異の未処理額として、それぞれ448,122（百万円）および275,859（百万円）を認識しており、それぞれ同額が退職給付引当金の減額につながっている。

資料1 本州3社の退職給付引当金に係る開示事項（2001年3月期）

東日本旅客鉄道

退職給付引当金「従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における退職給付債務および年金資産の見込額に基づき、当連結会計年度末において発生していると認められる額を計上しております。なお、会計基準変更時差異500,400百万円のうち497,914百万円については、当連結会計年度より10年による按分額を費用処理しております。ただし、当中間連結会計期間末に10年による按分額を費用処理する予定であった一部の連結子会社においては、会計基準変更時差異の未処理額が実態に合致しなくなったため、一括費用処理しております。数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として10年）による定額法により、翌連結会計年度から費用処理することとしております。」

東海旅客鉄道

「従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しています。数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として5年）による定額法により、主として発生時から費用処理することとしています。なお、会計基準変更時差異20,815百万円については、一括費用処理しています。」

西日本旅客鉄道

「従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における退職給付債務および年金資産の見込額に基づき計上しております。なお、会計基準変更時差異（308,976百万円）については、主として10年による按分額を費用処理しております。」

早期退職優遇制度の改正に伴い当連結会計年度に発生した過去勤務債務（26,336百万円）については、主として一括して特別損失の「退職給付過去勤務債務償却」に計上しております。

数理計算上の差異については、主としてその発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数による定額法により、翌連結会計年度から費用処理することとしております。」

次に新基準の適用前（I期a、b期）における注記事項、重要な方針から各社の方策を検討すること

⁷⁾ 各社の有価証券報告書の注記事項を参照。

としたい(資料2参照)。現行の退職給付情報は飛躍的にディスクロージャー改革が進められているが⁸⁾、旧基準の退職給与引当金計上の根拠については、下線部分のように各社ともほぼ同一内容であり、経営者が年金戦略として打ち出している方策はみられない。

資料2 本州3社の退職給与引当金に係る開示事項(下線は引用者)

東日本旅客鉄道

(1期a, 1999年3月期) 重要な会計方針

退職給与引当金 「従業員分については、従業員の退職金支給に備えるため、自己都合による期末要支給額の100分の40を累積限度額として計上しております。このほか日本国有鉄道改革法に規定する承継計画において設定された額から設立時の累積限度額を控除した額のうち、当期末在職者に係る額を含めております。」

(1期b, 2000年3月期) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項

退職給与引当金 「従業員分については、従業員の退職金支給に備えるため、主として自己都合による期末要支給額の100分の40を累積限度額として計上しております。なお、役員の退職慰労金支給に備えるため、東日本キヨスク(株)等54社は、各社の役員退職慰労金支給内規に基づき、役員退職慰労引当金を計上しておりますが、当該引当金は退職給与引当金に含めて表示しております。このほか日本国有鉄道改革法に規定する承継計画において設定された額から設立時の累積限度額を控除した額のうち、当期末在職者に係る額を含めております。また、東日本キヨスク(株)等25社は適格退職年金制度等を採用しております。」

東海旅客鉄道

(1期a, 1999年3月期) 重要な会計方針

従業員の退職給与の支給に備えるため、期末在職者の自己都合要支給額を基礎とする現価方式により計上しています。

(1期b, 2000年3月期) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項

退職給与引当金 「親会社においては、従業員の退職給与の支給に備えるため、期末在職者の自己都合要支給額を基礎とする現価方式により計上しています。連結子会社においては、主として期末在職者の自己都合要支給額の40%を計上しています。なお、適格退職年金制度を採用している連結子会社が一部あります。また、一部の連結子会社は、役員の退職慰労金の支出に備えるため、内規に基づく期末要支給額を退職給与引当金に含めて計上しており、当連結会計年度末残高は734百万円です。」

西日本旅客鉄道

(1期a, 1999年3月期) 重要な会計方針

「従業員の退職給与の支給に備えるため、退職給与規定に基づく自己都合による期末要支給額の40%相当額を計上しております。なお、このほか日本国有鉄道改革法に規定する承継計画において設定され

⁸⁾ 退職給付情報に関するディスクロージャー改革については、今福(2001)、第8章参照。

た額から設立時の累積限度額を控除した額のうち、当期末在職者に係る額を含めております。」

（1期b、2000年3月期）連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項

同上

ここで本州3社各社の年金制度に係る近年の動向を含めて確認しておこう。図表1にみるように、2001年3月期における退職給付引当金の算出に影響を与える割引率の設定に関しては各社ともほぼ同一であることが確認できる。また、期待運用収益率について、JR東日本とJR西日本は同一である。

図表2は現行の基礎率の設定状況である。日本銀行が2016年（平成28年）に「マイナス金利付き量的・質的金融緩和」の導入に舵を切ったことにより、それ以降割引率の設定はマイナスの利回りも容認されたものの⁹⁾、【参考1】にあるように各社ともプラスに推移している。

図表1の「退職給付引当金」と図表2の「連結B/Sに計上された純額」に基づいて、2001年3月期の「退職給付引当金」を1として、2025年3月期の割合を検証すると、0.896（JR西日本）＞0.823（JR東日本）＞0.567（JR東海）の結果となった。これは連結貸借対照表に計上された負債額のものに着目するならば、JR東海は新基準適用後、退職給付に係る負債額を56.7%に縮小した一方で、JR西日本は89.6%の縮小にとどまっていることを意味している。

年金制度を取り巻く環境および開示状況は時代とともにそれぞれ異なっており、精緻な分析が求められるが、JR東海は基礎率の設定をはじめ会計基準変更時差異の一括費用処理を行うなど他の2社にはみられない年金戦略を取っていることがうかがえる。JR東日本とJR西日本の両社（有価証券報告書提出会社）は会計基準変更時差異の償却期間を10年に定めている。したがって、償却期間終了後の2011年3月期以降においては当該科目の未処理額は「退職給付引当金」の減額につながらないため、ここでは

図表1 基礎率の設定と退職給付引当金計上額

2001年3月期	東日本旅客鉄道	東海旅客鉄道	西日本旅客鉄道
割引率（%）	3.0	2.5～3.0	主として3.0
期待運用収益率（%）	主として3.0	1.5～2.7	主として3.0
退職給付引当金（百万円）	483,248	258,786	231,112

出所：有価証券報告書の注記事項をもとに筆者作成

図表2 基礎率の設定と退職給付引当金計上額

2025年3月期	東日本旅客鉄道	東海旅客鉄道	西日本旅客鉄道
割引率（%）	主として1.4	主として1.4	0.8
長期期待運用収益率（%）	主として0.7	1.2～2.0	2.0
退職給付に係る負債（百万円）	399,184	157,019	211,647
連結B/Sに計上された純額（百万円）	397,600	146,688	207,083

出所：有価証券報告書の注記事項をもとに筆者作成

⁹⁾ 企業会計基準委員会（2017）、第2項。

図表3 旧基準及び積立型制度の年金積立充足率

単位：％

会計年度	2010	2011	2012	2013	2021	2022	2023	2024	2025
JR 東日本	0.70	0.72	0.79	1.08	92.71	88.46	89.06	93.63	98.86
JR 東 海	6.75	6.55	6.60	7.88	114.98	115.66	117.66	141.04	152.01
JR 西日本	2.55	2.49	1.93	2.51	84.05	90.00	87.83	96.67	106.71

出所：有価証券報告書の注記事項をもとに筆者作成

積立型制度の退職給付債務額に対して年金資産をどの割合で充足しているかについて考察することにより、各社の年金戦略を把握したい。

図表3は年金資産を退職給付債務の額で除した割合（旧基準）、すなわち、未積立退職給付債務の割合を示しており数値が小さいほど年金積立充足率は低いことになる。JR 東日本と JR 西日本両社は即時に支払う必要のない額をあえて充足しないことを選択したといえる。

その一方で、旧基準および現行の会計基準のもと、JR 東海はいずれの会計年度において、年金積立充足率が他社よりも高いことが判明する。とくに積立型制度の年金制度については、開示要件があらたに規定された会計期間以降、積立超過の状況にある。もっとも、他の2社も2023年3月期以降、着実に年金積立充足率は上昇している。

V おわりに

わが国の鉄道運輸業の業績がいかにコロナ渦で負の影響を受け、そのもとで退職給付制度がどのように運営・管理されてきたかについての分析は重要であると考えが、本稿では、まず退職一時金制度から年金制度に移行するにあたっての対策を取締役会の議題に提示するなど将来の展望を見直す機会が増えた企業も見受けられた時期を検討の対象としている。その当時年金制度の運営上、主に退職給付費用の平準化、税制上の優遇措置に焦点をあてていた経営者の姿勢に徐々に変化がみられるようになったのである。

「退職給付に係る会計基準」が適用されたのちには退職給付債務の一部がオンバランスすることになった結果、財務体質の悪化、ひいては格付の引き下げを懸念する経営者は将来の株価を含め企業業績に及ぼす影響を考慮して、年金制度改革を視野に入れた取り組みを行うことが顕著になってきた。確かに年金制度を設計する際、財務諸表に負債を認識することのない確定拠出型制度を採用する企業は増加傾向にある一方で、経営者が運営・管理している企業年金制度（確定給付型制度）においては、経営者の責務として、年金会計情報の開示とともに当該年金制度について説明責任が課せられることは上場会社として国際的にみても公正性を明示できるといえる。

本稿では、本州3社が企業年金制度（確定給付型制度）に対して、どのように対峙してきたのかについて検討した。会計制度改革が進行するなかで、年金会計は企業経営者の会計判断が求められる喫緊の課題であったといえる。それとともに各社は株式の上場にむけ企業業績の維持・向上を確保することも重要な会計判断が求められる局面であったため、経営者はそれぞれ異なる意思決定を下した。現行の会計基準ほど開示要件が明確でなかった会計年度において JR 東海は年金積立充足率が他社よりも高くなるよ

う会計行動を実行した。ただし、時間軸が長い将来に向けての年金制度の運用・管理は決して容易なことではないと考える。

退職給付会計は見積計算に依拠することは避けられないが、経営者が運用・管理している確定給付型制度の実態は現行の会計基準での開示要件では一層拡充しているといえる。とくに本稿では取り上げていない年金資産の分類比率が開示されたことにより、株式、債券等の年金資産の運用実績、年金基金管理会社の選別も経営者の重要な意思決定に係る課題として取り上げられるであろう。

参考文献

- 伊藤邦雄（1996）『会計制度のダイナミズム』岩波書店。
 今福愛志（1996）『企業年金会計の国際比較』中央経済社。
 今福愛志（2001）『労働債務の会計』白桃書房。
 企業会計基準委員会（2017）実務対応報告第34号「債券の利回りがマイナスとなる場合の退職給付債務等の計算における割引率に関する当面の取扱い」
 国土交通省（2025）『令和5年度 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律に定める施策の実施の状況に関する報告』
 佐々木重人（2011）「鉄道の会計」安藤英義他編著『企業会計と法制度』中央経済社、399～439ページ。
 中野 誠（1998）「企業価値評価と年金ファクター：P/Lモデルによる実証研究」『企業会計』第50巻第5号、745～751ページ。
 中野 誠（1999）「企業年金会計基準の経済的影響」『企業会計』第51巻第10号、1511～1516ページ。
 日本経済新聞社編（1996）『年金の誤算』日本経済新聞社。
 挽 直治（2003）「退職給付会計と会計行動」『経済科学』第51巻第1号、39～51ページ。
 挽 直治（2008）「退職給付会計情報の特性とディスクロージャー」『会計』第173巻第3号、77～87ページ。
 挽 直治（2018）「新年金制度会計への対応の模索」『会計』第194巻第4号、40～50ページ。
 Financial Accounting Standards Board（1985）Statement of Financial Accounting Standards No.87, “Employers’ Accounting for Pensions,”.

【参考1】割引率の設定

	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期
東日本旅客鉄道	主として0.6%	主として0.6%	主として0.6%	主として1.4%	主として1.4%
東海旅客鉄道	主として0.4%	主として0.4%	主として0.4%	主として1.4%	主として1.4%
西日本旅客鉄道	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%

出所：有価証券報告書に基づき作成

【参考2】長期期待運用収益率の設定

	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期
東日本旅客鉄道	主として2.2%	主として1.7%	主として1.5%	主として0.7%	主として0.7%
東海旅客鉄道	1.2～2.0%	1.2～2.0%	1.2～2.0%	1.2～2.0%	1.2～2.0%
西日本旅客鉄道	3.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%

出所：有価証券報告書に基づき作成