

## 第10回 道路資産評価・会計基準検討会

開催日：平成16年8月31日（火）

場所：国土交通省4階特別会議室

【山本課長補佐】 定刻になりました。ただいまから第10回道路資産評価・会計基準検討会を始めさせていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

それでは、本日の資料を確認させていただきたいと思います。

まず、本日の議事次第。それから委員名簿。配席図。3枚めくっていただきますと、検討配布資料ということで、まず資料1、土工の耐用年数について。その後、資料1-1といたしまして、設計・品質管理・維持管理に関する比較。それから資料1-2、道路構造物点検要領（案）による土工の点検方法。

それから資料2といたしまして、本四連絡橋の海峡部長大橋梁の耐用年数。それから資料3、SA・PA資産の評価方針（案）。資料4といたしまして、本検討会におきまして検討されました道路資産等の評価方針及び高速道路事業の会計基準等の骨子（案）。

それから資料5といたしまして、WG議事メモ、7月26日、8月12日、8月19日、8月24日、それから8月25日、一応5WGの議事メモでございます。

資料は以上でございますが、漏れ等はございませんでしょうか。

それでは、これ以降の議事運営につきましては、黒川委員長にお願いしたいと存じますので、委員長、どうぞよろしくお願いたします。

【黒川委員長】 承知いたしました。

本日は、まず最初に、耐用年数WGから報告をお願いいたします。耐用年数WGにおきましては、既に第9回検討会において、考え方及び方針については報告を受けたところではございますが、具体的な案件である土工及び本四公団の長大橋について、それぞれ道路公団及び本四公団から簡潔に発表していただきたいと思います。

続きまして、土地・地上権WGから報告をお願いいたします。土地WGにおいては、既に第7回検討会において考え方及び方針について報告を受けているところではございますが、SA・PAの土地の評価については、いまだ結論が出ておりませんので、この点について、新日本監査法人から簡潔にご報告をお願いいたします。

その後、本委員会として、以前からのお約束でしたが、これまでの議論の骨子について、事務局で案を作成しておりますので、ご議論したいと思います。

それでは、道路公団、本四公団からの発表をお願いいたします。

【日本道路公団】 道路公団でございます。資料1に従いまして、土工の耐用年数について説明させていただきます。

まず、資料1の1ページ目でございますが、今回は土工の耐用年数ということでございますが、前回の検討会におきましてご審議いただいた内容に従いまして、今回検討しております。その内容につきましてですが、前回示されましたフローチャートの中で、耐用年数につきましては、基本的にこれまでの経験、科学的な知見に基づき、物理的寿命を基本とした耐用年数を設定するということと、あと特に土工等につきましては、既存の耐用年数、例えば税法の耐用年数等と比較評価を行うということになっています。

その中で、税法の耐用年数等ということになりますと、土工の場合、1ページ目の1、括弧の下に書いております、既存の耐用年数(その1)ということで、土造のもの、自動車道ということで40年のものがございます。それと、恐縮でございますが、3ページ目でございますが、3ページ目の一番上に書いております2の部分でございますが、鉄道業及び軌道業の構築物の細目の個別耐用年数ということで、鉄道に用いています線路切取、線路築堤というものが道路における切土、盛土の土工に当たりまして、それが70年を採用しているということで、この2つを比較しております。

1ページに戻っていただきまして、まず、自動車道40年ということでございますが、この40年は何かということでございますが、下に囲みがございます、「減価償却資産の耐用年数等に関する省令」という中でございますが、ここで定義しています自動車道といいますが、「道路運送法の規定により国土交通大臣の免許を受けた自動車道事業者がその用に供する一般自動車道」ということで、基本的に高速自動車国道を対象にしたものではないということ。それと一番下の文でございますが、「切土、盛土、路床、路盤、土留め等の土工施設をいう」ということでございます。この耐用年数を40年ということで決めております。

本来、この自動車道につきましてですが、下の(1)の枠内の「耐用年数通達逐条解説」に載っておりますが、「自動車道につき償却を認めることとしたのは」ということで、本来、自動車道の土工の部分につきましては、非償却資産という扱いをされていたようです。昭和39年に改正されてはいますが、このときに自動車道の耐用年数につきましては、自動車

道以外に転用するものがないということで物理的な寿命をもとに定められたものでなく、投下費用の回収を認めるということで40年を採用しています。従って、物理的な耐用年数を基礎として、40年を採用することは不適切ではないかと思えます。

実際(2)でございますが、JHの管理する道路で、横浜新道戸塚支線、名神高速がございますが、ともに40年過ぎましても、実際に物理的な寿命が終焉を迎えるというふうな兆候もございません。従いまして、物理的な耐用年数として、40年を採用することは適当でないということです。

2ページ目でございますが、参考までに、これは高速自動車国道でございますが、道路管理延長の推移と経過年数ということでグラフをつけております。昭和38年に名神が開通しているわけですが、平成14年度末の時点で供用延長の半分以上が15年以上過ぎているというデータで、当然だんだん経過年数の長い道路が延びていく傾向を表したものです。

3ページ目でございますが、では、鉄道業と比べたものです。これにつきましては、3ページ目の真ん中ほどの(1)でございますが、前回の検討会でご承認いただきました検討内容につきまして、ほかの税法上のものと比べるときに、設計・施工・管理上の考え方について整理しましょうということをお願いしております。その中で、まず、の設計・施工に関する考え方ということでございますが、詳しくは資料1-1、1-2のほうに書いておりますが、それをまとめていますのが5ページ目以降でございます。2ページめくっていただきまして、「土工設計基準等の比較」ということで図面であらわしておりますが、基本的に、これは土工の概念図を示しております。切土は原地盤を切るところ、盛土はその切った土を盛るという道路構成を示しております。

設計上の規定として、例えばのり面勾配、のり面保護工、小段、排水処理など設計上細かく決めております。例えばのり面勾配であれば、それぞれの土質によりまして、いい土であれば、少々のに勾配が急でも大丈夫だけれども、悪いものはちょっと緩やかにするというようなことがございますが、そういうふうな設計的な基準につきまして、JHとJRを比べましても、すべて4項目につきまして特に遜色ないと、同等以上であると判断できます。

あと真ん中に書いています枠が3つございますが、施工管理、品質管理、地震時の検討ということで、これもJHとJRを比較して書いています。施工管理といいますのが、例えば土を盛るときに、どれくらい締固めるかなどの指標でございます。そういう指標につ

きましても、実際、ちょっと専門的になりますが、JHの場合は空気間隙率などで規定しています。JRのほうは上部盛土のところにつきましては、土の強度自体で規定しておりますが、比較しましても、JR以上の強度が保れているということがここで示されております。

品質管理につきましても、地震時の検討につきましても、同等の考えによって、施工されているということが言えると思います。ということで、3ページ目の(1)の設計・施工監督に関する考え方というところにつきまして、JH、JR、特に遜色ないと、JRと同等以上だということが言えると思います。

5ページに引き続きまして、6ページから10ページにつきましては、管理に対する考え方について、JHとJRを比較しております。まず、6ページでございますが、これは例えば盛土を管理するとき、7ページにつきましては切土でございますが、管理するときはどういうふうな着目点を持って管理するかという点ですが、表現の仕方は違いますが、基本的に、JH、JRともに中身につきましては、ほぼ同等の点検を行っているということが言えます。

それで、時間の関係で8ページ目でございますが、防災管理、特に雨のときの管理の仕方というものもまとめておりますが、JHの場合、JRの場合、その管理の仕方は違いますが、例えばJHの場合につきましては、各路線、各区间ごとにそれぞれ連続雨量、連続・時間雨量という規定を設けまして、これ以上雨が降りますと通行止めにするというふうな基準をつくっております。これは今までJHの経験的な値からすべて全国細かくメッシュを切りまして、データをとり、基準をつくっております。

あとJRのほうも同じように雨につきましては、危険度の評価基準をつくっております。例えばJRの場合は全国一律、グラフによって管理しているようでございます。例えば連続雨量と時間雨量を出しまして、グラフの中の安全領域であるとか、崩壊の可能性がある領域ということになりますと、運行に対して何らかの管理がなされると思われま。JRさんにつきましては、「鉄道土木構造物の維持管理」というものを出典として使用させていただいております。

9ページ目でございますが、これは例えばいろいろな判定基準がありますが、それぞれの点検項目を見まして、いろいろ判定をつけるわけですが、判定の区分につきましても、例えばJHの場合は、全体を5区分、JRの場合は6区分、Sの場合の影響なしというものが入っていますから6区分になっていますが、こういうふうな区分分けをしまして、そ

それぞれの項目ごとに、点検したものについて、それぞれ判断しています。判定基準も同じように、それぞれ表現はちょっと違いますが、中身については似たようなものなんです、こういう判定基準をつけながら管理をしているというふうなことでございます。

あと10ページ目でございますが、それぞれ現場で起こりました、例えばのり面に修復があったとか、今まで補修をしたところにつきましての管理につきましては、こういう管理図というものをつくりまして、それぞれJH、JRともに管理をしているということでございます。特にJHの場合につきましては、全国の各支社で管理しておりまして、将来的にはこれをもっと発展させていくような、例えば「アセット・マネジメント・システム」、土工ではなかなか難しいところもあるんですが、そのあたりを研究しながら、今、システム化、オンライン化を図ろうとしているところでございます。

JRにつきましても同じように、これは「のり面の斜面管理マップ」というものをつくっておられるようでして、同じように管理をしていると。図面が小さくて文字が見にくいんですが、それぞれの場所ごとに、ここに何があったと、どういうふうに補修をしたというふうなものをここに書き加えているようでございます。

そういうことで、恐縮でございますが、3ページに戻っていただきまして、(1)に書いていますように、設計・施工・管理すべて比べましても、JHとJRは同等以上であるというふうな結論を得ております。

(2)でございますが、JHにおきまして、学識経験者、土木の専門家の方に以前意見を聞いております。これにつきましては、JHとJRについて、設計・施工基準についてどのようにみなされるかということで見解をいただいているんですが、まず、土工における設計・施工基準の対比については、一番上に書いていますように、「JHの現行の設計・施工基準は、JRと同等以上である」ということで、学識経験者の方、現在東京理科大学でございますが、龍岡先生他に意見をいただいております。

現地における施工実績から見たJHとJRの土工につきましても、JRの場合は、戦前からかなり施工している部分がございます、「盛りこぼし盛土」を人力で施工しているわけですが、その施工が約7割を占めているということです。一方、JHの場合は、名神を施工したときから要領化されておりまして、それに従ってやっているというふうなことで、このあたりもJHのほうがすぐれているんじゃないかというふうなご意見をいただいております。

あと4ページ目でございますが、切土につきましては、JHのほうが切土の大きさは相

対的には大きいということですが、大きければ大きいなりに、例えば小段の部分を広くするとか、適切なのり面保護工を施工しているということで特に問題はないというふうなご意見をいただいております。

あと高速道路におけるのり面災害にいたしましても、安定勾配で設計していれば、かなりの確率で長時間にわかり安定を保持できると考えられるというふうなご意見もいただいております。

あと下のグラフでございますが、供用の経過年数の災害件数ということで、土工の場合の特性が出ていると思うんですが、棒グラフのほうが各年に起こった、特に雨なんかでのり面が崩落というのはちょっと大げさなんです、土砂が流れるような部分も含めてまとめているわけですが、経過年数がたつにつれ、土工の場合はそういうふうな災害件数が減っております。例えば10年の累計で70%、あと30年ぐらい過ぎますと、もうほとんど発生しないというふうなデータもありまして、そういうことから、基本的に土工は経過年数がたつにつれ強度も強くなるんじゃないかというふうなことが言えるような一つの資料でございます。

ということで、結論でございますが、JHとJRの設計・施工・管理の部分について考え方をまとめまして、同等以上であると評価できることから、線路切取・築堤の70年を採用することが適当であると思われるという結論づけをしております。

以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

それでは、本四公団から長大橋についてお話を伺います。

【本州四国連絡橋公団】 本四公団の佐野でございます。それでは、早速ですが、ご説明をさせていただきます。

まず、1ページをごらんいただきたいと思います。ここには目次が示されておりますけれども、この資料の流れとしまして、まず、本四連絡橋というのはどういう設計思想で物がつくられて、それがどういった施工管理が現場でされて、現在どういった管理がされているのかということをお述べまして、その後、これらを踏まえて、物理的耐用年数を3つの側面からアプローチしているという形の資料でございます。

次のページをお願いいたします。1ページですが、「設計条件」でございます。本四の連絡橋というのは、ご存じのとおり、未曾有の大型構造物ということで、今までの構造物の前例をはるかに超えるということで、具体的に道路橋示方書なんかで言っているスパン2

00メートル以上をはるかにオーバーするということで、すべてについてそれぞれの基準・要領・指針というものが示されております。例えば耐風設計、耐震設計、そういったものがそうなのですが、こういうものについて、我が国の土木界の総力を挙げてこの基準が設定されているということでございます。

下のほうには具体的な規格、それから考慮した荷重が示されております。荷重については、要はすべて考えられる荷重を考えたということで、特に架設時の荷重が考慮されているということでございます。

次の2ページをお願いいたします。「自然条件と設計諸元」ということで、シミュレーションするのに当たりまして、1,000メートル級吊橋の代表として大鳴門橋、それから道鉄併用と斜張橋の代表としての岩黒島橋を取り出しております。ごらんいただくとおりの設計条件、特に上から4段目の基本風速のところをごらんいただきたいんですが、大鳴門橋については50メートルという基本風速がとられております。これは海面10メートル10分間平均ということですが、それをさらに高いところの風に補正をして、最終的に80メートル前後の風で設計されていると。下のほうの岩黒島橋については43メートルということで、それぞれの設置条件のローカルといいますか、そういった条件でもって設計風速が変わっているということでございます。

次の3ページをお願いいたします。こちらのほうは設計の耐用年数ということで、本四連絡橋の場合には、基本的に設計の耐用年数は100年を考えております。この100年における非超過確率が50%という条件のもとで、とるべき地震、風が決まってまいりまして、再現期間が150年、つまり150年に1回起こるであろう風、こういったもので設計がされています。ちなみに下のほうには一般の橋梁について示されております。

2点目ですが、施工管理ということで、岩黒島橋の鋼材の例が示されております。当時の鋼材については、支給材という制度がありまして、本四公団がミルメーカーから直接鋼材を買って業者に支給しているということで、材料の種類、強度については何も問題がないんじゃないかなと今も思っています。こういったものをプレハブメーカーが製作をしてつくっていているということでございます。

次の4ページでございますが、当時の体制の状況ですが、ここに示しますとおり、直接の人間として下部工で約10人、上部工でも10人ぐらいの人間が専属で従事しています。組織としては、ここに色が塗ってあるような組織で、それが担当されていますということでございます。

次の5ページの「維持管理」でございますけれども、現在行っています管理の基本方針としては、予防保全ということを基本的に考えていますということでございます。従来ですと、事後保全という対処療法的なことで保全がされているんですけれども、早めに初期症状を見つけて早く補修をしてしまって、構造物の寿命を少しでも延ばしていきましようというのがこちらの思想なんです、真ん中のところに概念図が書いてありますが、こういった形で赤の実線に示しますようなものが予防保全でございます。問題は、縦軸のほうの性能ということでございます。こちらが各それぞれのものによって違っているということがポイントでございます、以下にその代表例を示しております。

まず、塗装ですが、図に示しますとおり、鋼材の表面に無機ジンクリッチペイント、これは非常に防錆の高い電気的な機能を持った塗料なんです、これを守るためにエポキシを塗っております。さらに中塗り、上塗りということで、この中塗りがちょうど消失する前に全部塗り替えを行いましようというのが、我々が今行っている予防保全の基本思想のポリシーでございます。そこらあたりの話を次の6ページにずっと示してまして、こういった形でそれぞれの塗膜を調査しながら、その時期を探っているということでございます。今、得られている知見としては、最大20年ぐらいはもつでしょうということなんです、塗り替えを繰り返していくときに次々に寿命が縮まって、それが18年、16年というふうにどんどん縮まっていくであろうというふうな予測をしています。

それからコンクリートの構造物なんです、こちらのほうはコンクリートの中に入っている鉄筋をさびさせないことが最大のポイントということで、次の7ページにございますけれども、こういった形で塩分量をはかって、必要があれば、表面をコーティングするという、既に右側の写真のとおり、補修をした事例がありますということでございます。

さらに、吊橋のハンガーロープなんです、これは桁をぶら下げている部材なんです、世界の吊橋の管理者が一番頭を痛めている部材でございますけれども、こういった部材が、次の8ページをお願いしたいんですが、外から見ても内部の腐食がなかなかわかりにくいということで非破壊検査という手法を開発しまして、中のさびの進展をつかまえて、それがどういう形で安全率が下がっていくかと。図-2でございますけれども、こちらですと3の安全率を割るのが45年後というようなことで、そのときまでに全部をかえていく必要があるというような管理を行っております。

それから3-3として点検方法ですが、点検として、ここにありますとおり、巡回点検、



これは1カ月から6カ月に1回。基本点検、精密点検、それぞれ1年か2年に1回、精密点検は5年に1回、こういった点検。さらに不定期点検、こういったような点検を行いまして、次の10ページにあります、変状を判定しておりまして、AからEまで判定していきまして、特にAですと、緊急補修をすぐするというような対応をとっております。

点検体制ですが、ここにありまして、基本的にはアウトソーシングしているんですが、1チーム2～3名でもって点検を行っており、この点検結果は、直ちに本四公団の職員に報告されて、必要に応じて補修計画をつくるということでございます。

ここで発見したデータについては、全てパソコンの中に打ち込まれていきまして、最終的に、先ほどご紹介した大鳴門橋ですと、現在までに860件の変状が明らかになっていきまして、それがすべて背番号がつけられて管理されているということでございます。

次のページをお願いいたします。そういった形で毎年の点検結果を評価しておりまして、本四公団の中に「健全度評価委員会」というものが設けられておりまして、毎年橋の健全度を評価しております。当該の大鳴門橋のH15年度の評価ですと、405点満点中319点というような点数がついてございます。

次の12ページですが、物理的耐用年数の推定ということで3つのアプローチをしてございます。まず1つは、維持管理からということで、橋をかけ替える場合に得られるメリット、今の橋をそのまま管理していくのか、新しくするのかということで、橋の管理費が右肩上がりになっていきますので、そういうことを数学的に算出するとどうということになるかというようなことでアプローチをしたものでございます。

次の13ページをお願いいたします。代表例として、先ほどから申し上げています大鳴門橋と岩黒島橋の2例をとってございます。その橋の一般図が、ちょっと18ページの資料2をごらんいただきたいと思っております。上のほうに大鳴門橋、これは吊橋でございますけれども、ごらんいただくとおりのそれぞれの形式でございまして、建設費が1,100億円、それから岩黒島橋のほうはごらんいただくとおりの建設費がかかってございます。

さらに19ページをごらんいただきたいと思っております。こちらのほうが大鳴門橋の長期の管理費の推定試算ということでございます。横軸のほうには非常に長スパンの1,000年というスパンをとってございます。こういった形で管理費を今わかる知見を使いまして積み上げております。縦軸のほうには年間管理費ということですが、1メモリが約5億円とお考えいただいて結構なんです、100年間の間は約5億円ぐらいということで、こちらあたりで建設費の約40%から45%の管理費が100年間かかるというふうなことで

ございます。

具体的にどういうことをしたかといいますと、このケースですと、450年ごとにかえていったときに、初期にかかる維持管理費と、それから450年以降にかかる管理費の差額、ここでいいますと、ちょうど黄色い部分ですが、これが管理費の差額ということでございますけれども、この場合には約2,000億円ぐらいのお金が出てまいりまして、こういったようなことをそれぞれ繰り返していきますと、得られる答えというのが、またちょっと戻っていただきまして、13ページになりますが、ケース1と2ということでそれぞれの建設費が当初建設費の3倍の場合と2.5倍の場合、こういったものを想定しますと、大鳴門橋においては470年から570年、岩黒島橋においては440年という答えが出てまいりまして、既にお気づきだと思いますけれども、若干お金に誤差があったとしても、橋をずっとメンテしていくほうがはるかに有利であるというような結論でございます。

次の14ページでございます。「疲労設計からの推定」ということで、こちらのほうは瀬戸大橋が道路鉄道併用橋になってございます。その溶接部分の溶接欠陥から疲労が始まるということがわかっていきますので、この疲労設計が現在100年間の列車の通過回数をもって疲労設計がなされております。ここにありまして、現在の平成15年のダイヤで将来をずっと推定していきますと、あと残存余命が幾らあるかという計算をしますと、440年から600年という答えが得られるということでございます。

どうしてそんなことになるのかということが、次の20ページの資料4をごらんいただきたいと思っております。一番下のほうに設計時の想定と実績を示しております。設計時の想定としましては、在来線と新幹線合わせて約104本ということで、荷重が1列車当たり1,100トンという荷重で設計してまいっておりますけれども、実績としては、ほぼ遜色のないレベルまでできているんですが、特に本数の多い特急等が600トンということで非常に軽い。ここらあたりがかなり影響してきていまして、最終的には、先ほど申し上げたとおり、440年から600年程度の耐用年数があるという試算でございます。

ちょっと15ページに戻っていただきまして、今度は「設計荷重からの推定」ということでございます。こちらのほうは風荷重ということで、先ほど申し上げたとおり、本四は100年ということで、150年に1回の再現期間を持つ風で設計しております。この表ですと一番上ですが、実際それを200年、300年、400年、500年と延ばしたときに、とるべき再現期間との関係をこの表で示しております。例えば300年もたせようとした場合には433年の再現期間をとる必要があるということで、当然高い設計風速を

採用する必要があるということでございます。

ここらあたりの関係を示したのが、最後のページの21ページの資料5になります。横のほうにしてごらんいただきたいと思いますが、ブルーの線で左から右のほうにずっと上がっていくカーブがございますけれども、これは左のほうに設計の耐用期間100年相当として1とした場合に、とるべきそれぞれの比率が縦方向に示されております。例えば供用期間300年相当を考えた場合には、今の設計風速に対して、あと1.1倍の風速を考えればよいということでございます。つまり、現在の100年という設計期間でほぼ最大の設計がとられているとお考えいただいて結構でございます。そういうことで実際にこの風が吹いたときに、鋼材を一部降伏させてもいいんじゃないかというような思想のもとで逆算していきますと、ブルーの波線でございます。左から右のほう方向にずっと行って、今度下におりてきますけれども、最終的には470年ぐらいが限界ではなからうかということでございます。

それから上のほうの赤のほうにフラッター照査風速ってございますけれども、こちらのほうはタコマナローズの落橋で有名なとおり、風でもって橋が振動して全面崩壊するということの照査ですが、風洞実験ですと、1に対して1.2倍まで照査しているということで、その1.2倍の再現期間ははるかに1,000年を超えているということがわかりいただけだと思います。こういったことで風に対してはフラッター上の問題はないということでございます。

最後の結論でございます。16ページのまとめでございます。今までご説明したとおり、大鳴門橋と岩黒島橋ということで、それぞれ約400年から500年ぐらいの耐用年数が出てきますということですが、この試算には数多くの仮定とか推論が入っているということで、低めに見積もったとしても200年程度は確保できると本四公団では考えておりましたが、先般、行われた耐用年数WGにおきまして、税法上の最長の80年、さらに人知の及ぶ範囲の物理的耐用年数を100年としてはどうかと。こういったご意見が委員から出されておりまして、本四公団も当該の意見を受けて、長大橋の耐用年数を100年としたいと現在考えているということでございます。

以上でございます。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。我々としては、科学的手法に基づく物理的耐用年数というものを基本にするという方針でございましたので、両公団にはその根拠となる資料を、また改めて詳しく調査していただきまして、今のご発表になった次第

でございます。

それでは、ただいまの説明に対しまして、何かご意見がございますでしょうか。

まず初めに、耐用年数WGの担当委員であります小澤委員から、ご意見等はございませんか。

【小澤委員】 70年、100年の導出のプロセスについては、今ご説明いただいたとおりだと思います。私の感想ですが、70年にしても、100年にしても、ある程度コンサーバティブな数字として今回はそれを提示していただいていると私は理解しております。ですから、70年、100年たった時点で管理している資産が急に機能を果たさなくなるというものではございませんし、また、それを目標としているのでもないということもWGのほうでも委員長のほうから確認していただいたということかと思えます。

さらに、これだけ重要な資産を今後維持管理するに当たって、どういう方針で、どういう方法でやるかによって耐用年数そのものも影響を受けるということから、情報開示も含めてWGのほうで資産の維持管理に関する提言をまとめさせていただいて、今回資料として出ています骨子(案)の中で「取りまとめに当たって」という中で述べさせていただいているという状況でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

それでは、他の委員からの意見等はございませんでしょうか。

どうぞ、榎谷委員。

【榎谷委員】 結論が間違っているとかと言うつもりはありませんが、特にしっかりいろいろなところで検討していただいて、私も非常によくわかったという部分があります。

ただ、ちょっと違和感を感じるのは、道路は70年だということなんです、70年が長いのか短いのかというよりも、あと45年使わなきゃいけない道路が、物によってはあと30年で、耐用年数上の話ですけれども、寿命が切れるという、ちょっとおかしなことに計算上はなってしまうことがあるのですが、こういういろいろなほかと比準して、鉄道などのものと土工を比準して決めたというのは、ある意味では合理性がありますので、やむを得ないのかなと思っております。

それからもう一つ、小澤先生もおっしゃったように、よく考えてみたらそうなのかわかりませんが、メンテナンスと耐用年数というのは非常に大きな関係を持っているということがよくわかりました。これは国民の財産ですので、できるだけ長持ちさせるということでしょうか、そういう思想でもって維持管理をしていただきたいと思いますので、

ぜひ機構と会社との関係、あるいは国交省との関係なのか、その辺はよくわかりませんが、維持管理に関する協定をしっかりとつけていただいて、70年でも100年でも200年でも使えるようなものをつくっていただけたらと思っております。

以上です。

【黒川委員長】 ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

それでは、土工及び本四公団の長大橋につきましては、それぞれ70年と100年を耐用年数として使うことといたします。なお、この70年と100年につきましては、今お二人の先生からご意見がありましたように、まずもって予防的保全とか、維持管理、こういうものをきちんとする、そういうこともある程度前提にしている数字だということ、肝に銘じたいと存じます。そういうことをすれば、この70年、100年はコンサーバティブな数字であり、もっと使用できるかもしれないと、そういうような意味合いを持った数字だということでございます。

続きまして、土地・地上権WGの報告を新日本監査法人からご説明願います。

【新日本監査法人】 新日本監査法人でございます。8月25日土地・地上権WGにおきまして、「SA・PA資産の評価方針」ということで取りまとめのご審議をいただきましたので、お手元の資料3に基づきましてご報告を申し上げます。

まず、「SA・PA資産の評価方針(案)」でございます。SA・PAの特性でございますけれども、施設の主な用途はレストラン・売店・給油所ということで、原則として収益用不動産でございます。運営形態は、第三者営業(賃貸型)、直接営業(運営委託型)、無人(土地のみ)の3タイプに分けられます。これらのタイプは後ほどご説明する手法に関連してまいります。

前提条件といたしましては、道路区域外となる場合につきましては、現状は土地・建物の所有者は異なっておりますけれども、同一の所有者であることを前提といたします。また、各々の土地につきましては、新会社所有部分の一体利用を前提といたします。

そしてまず、道路区域外となる場合の評価方針でございます。価格の種類といたしましては、正常価格、これは市場性を有する不動産につきまして、合理的と認められる市場で形成されるであろう市場価値を求めるものでございます。現在の所有状態での継続利用を前提とした価格ではございませんで、想定される市場参加者が個々のSA・PAについて売買可能な価格を求めるものといたします。

続きまして、適用する手法でございます。先ほどの運営形態に基づいて変わってまいり

ます。まず、第三者営業と直接営業についてでございます。第三者営業につきましては、賃貸用不動産、また直接営業の施設につきましても事業用不動産としまして、いずれも収益性が重視されるということでございますので、収益還元法による収益価格を標準としまして、原価法による積算価格を比較考量して土地・建物等の一体の価格を求めるとしてまいります。

ただし、大規模な園地を含む、あるいは交通量が著しく少ないなどの理由によりまして、収益価格が積算価格を大きく下回る場合には、積算価格を標準として、収益価格は参考にとどめるものとします。

また、無人の施設につきましては土地のみ、一部構築物も含まれますが、でございます。取引事例比較法による比準価格によって更地としての価格を求めるといたします。

具体的な積算価格、収益価格の算定指針でございますけれども、まず、積算価格でございます。資料でございますように、基本式としまして、積算価格は、土地価格と建物価格の合計に土地・建物一体としての市場性増減価率を掛けるということでございます。

このうち、土地価格についてでございますけれども、まず、取引事例比較法による比準価格によって更地としての価格を求めますが、S A・P Aの特殊性から留意事項として2点ほど挙げさせていただいております。

まず、敷地の区分でございますけれども、S A・P Aの敷地は、用途から見まして、建物運営に必要となる部分、園地、法地に区分されます。したがって、それぞれの区分に従って価格のアプローチを行ってまいります。特に園地部分につきましては、都市計画法等の公法上の規制による開発可能性の有無に留意することとします。

続きまして、取引事例の収集範囲でございますけれども、敷地区分に従いまして周辺の類似不動産の取引事例を収集いたしますけれども、交通量等から見まして、繁華性の程度が周辺地域と比較して優る場合には、繁華性の程度が同程度と認められる範囲まで取引事例の収集範囲を拡大するものとします。

建物価格につきましては、再調達原価に減価修正を行って建物積算価格を求めるということとございます。

続きまして、収益価格の査定方針でございます。基本式としましては、収益価格は純収益を還元利回りで割るということとございます。こちらにつきましては、第三者営業と直接営業に分けて、2ページにまたがって記載させていただいております。

まず、第三者営業の純収益、純収益は総収益から総費用を控除ということとございます

けれども、このうち総収益につきましては、過去3年程度の実績を分析して、標準的な総収益を査定。また、総費用につきましては、現在エリア全体で発生している費用のうち、新会社が負担することとなる費用項目につきまして、賃貸用不動産の運営・管理に一般的に必要と認められる費用を、過去3年程度の実績、経費削減状況等を勘案して査定するというところでございます。

また、還元利回りにつきましては、類似不動産の取引利回り・投資家の期待利回りを参考に、投資対象としての個別性を勘案して査定というところでございます。現状の利回りの目安としての想定値は、S Aについては6～8%、P Aにつきましては7～9%とさせていただきます。

2ページ目についていただきまして、今度は直接営業の場合でございますけれども、まず、純収益でございます。こちらは直接営業ということでございますので、一般企業経営を想定し、売上高から売上原価及び販売費及び一般管理費を控除しまして、純収益を査定するというところでございます。売上高及び売上原価につきましては、過去3年程度の実績を分析の上、標準的なものを査定、販売費及び一般管理費については、やはり新会社が負担することとなる費用項目につきまして、過去3年程度の実績、経費削減の状況も勘案の上、一般的に必要と認められる費用を査定というところでございます。また、賃貸型で運営することを想定して査定額の検証も行うというところでございます。

還元利回りにつきましてはですが、第三者営業の場合の還元利回りの考え方を基礎としつつ、当該純収益と比較しまして、直接営業の場合には経営に帰属する部分等が含まれているため、これらを考慮いたします。

最後に、これまで道路区域外のご説明でございましたけれども、道路区域内にS A・P Aがある場合、こちらにつきましては、まず、土地につきましては、新会社が引き継ぐか、機構が引き継ぐかにかかわらず、道路資産と同様の評価方法。また、建物についても道路区域内の管理事務所、料金徴収施設と同様の評価手法となります。

以上がS A・P A資産の評価方針案でございます。ご説明は以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。ただいまのご説明に対しまして、何かご意見等はございますでしょうか。

それでは、まず初めに、土地・地上権WG担当委員でございます横須賀委員から何かご意見等ございましたらお願いいたします。

【横須賀委員】 特に意見ということではないんですけども、過日來から検討してお

りましたSAの評価の手法なんですけれども、この表でごらんのとおり、上のほうにありますけれども、適用する手法の欄をごらんになっていただくとわかるんですけれども、まず、SAについては第三者営業、それから直接営業、それから無人と、こういうふうに3つに区分されていて、従来、第三者営業（賃貸型）においては収益還元価格と積算価格とを比較考量するということでしたが、賃貸型の中においては、かなり高収益を上げているというサービスエリアもあるということもあって、その様な賃貸型については、収益還元価格を標準とし、積算価格を比較考量するというふうに明確に打ち出したということでございます。

それから直接営業については、賃貸型にすべきところを賃貸型にできないで直接営業するところが多いということもあって、大規模な園地等を含むというようなこと、交通量が少ないというようなこと、そういったものから収益価格が積算価格を大きく下回っているという場合があるわけで、そういう場合には、むしろ積算価格と収益価格とを比較考量するのではなくて、積算価格を標準として収益価格は参考にとどめると、こういうふうに明確に区分したということ。

それから無人については、もうこれはいわゆる人間が働きかけをしていないものですから、これは更地として評価すると。こういうふうに大きく分けると3つに区分して交通整理をしたということが大きな流れではないかと思っております。

そのほか、主要事項は今ご説明されたとおりでございますけれども、特に問題があるようには思えませんので、評価の方法としてはこんなようなことでやるべきではないかなと、かように思っております。

以上です。

【黒川委員長】 ありがとうございます。ほかの委員の方々から何かご意見ございませんでしょうか。榎谷委員。

【榎谷委員】 SA・PA資産の評価方針ですが、非常に合理的な方法を決めていただけたと思います。収益還元をベースにしながら、収益還元といっても、非常に合理的な収益ということで、むだな経費は省くというような収益還元で非常にいいものできたと思うんですが、一つ、これは今後、上物の会社ですよね、会社の資本金と借入金を決めないといけないということが今後課題になってくると思うんですが、収益還元で決めたものについては、借り入れをしても、収益還元なのか、キャッシュフローなのかいろいろありますけれども、それは十分返済可能であるということだと思んですが、ただ、収益価格が



積算価格を大きく下回る場合とか、無人で収益がないような場合は、これは積算価格でやったり、取引事例法でやったりしているんですけども、もともと収益の財源がないわけですよね。そうすると借金でやったとしても、それは理屈からいうと返せない話になりますので、その辺については、資本金にすれば、キャッシュフロー上は少なくとも助かるとか、そんなようなことも少し配慮しながら、資本金と借入金の大きさ、負担すべき借入金ですね、大きさを決めていただけたらと思いましたので、そういうことを申し上げました。

【黒川委員長】 梶川委員。

【梶川委員】 私も今のちょっと関係するのでございますが、前回のたしかこの検討会でも少し質問させていただいたのとも重複するのでございますが、今、収益価格が積算価格を大きく下回る場合という、こういうような事案の場合、上物を経営される会社として、こういったS A・P Aを閉鎖するという自由が取引前提としておありになるんだろうなど。そういう前提があるからこそ、積算価格もある程度意味合いを持つと。もし閉鎖の自由がないとすれば、当分経営をせざるを得ないということであると、むしろ収益価格に引っ張られてしまうという可能性もあるのではないかと。

ですから、事業経営上の自由度として、万やむを得ない場合には閉鎖ということが保障されているのかなということがちょっと気になった点でございます。これは無人も同じでございますが、これは逆にいうと、比較事例法的なもので言えば、閉鎖をして売却してしまっただろうが、今、榎谷委員のおっしゃられた逆側みたいなもので、利用資産としては非常に有効な利用方法になるという可能性もございますので、そういったことが今後、民間会社として経済合理性にのっとって運営をされると、最大限の経済合理性で託された資源を運営されるサイドとしては、多分、自由裁量が確保されないと、こういう価格で実際に引き受けるというのは少し公平性を欠くのではないかという気がしたものでございます。

【黒川委員長】 ほかにご意見ございませんでしょうか。

ちょっと委員長から少しコメントさせていただきますが、まず、今回の評価でございますけれども、大変細かく分析して、しかも、ある程度客観的な方針が出ていると思います。それで、普通こういうようなものであれば、鑑定評価にのっとるという、一言言って、鑑定評価の先生方にすべてお任せしてしまって終わり。鑑定評価だと言えば、客観的だというふうに見られますから、世の中では。でも、それではあきたらず、我々としては現地視察もみんなで行って、それで非常により細かくこういうものをつくった。そういう意味では、画期的なものと言っては、言い過ぎかもしれませんが、一生懸命頑張っ

くったものだというふうに自負できると思います。

特に横須賀先生がおっしゃったように、こういうパターンを決めたということと、それから榎谷委員も少しおっしゃったんですが、特に収益の見積もりについては、実績値だけではなくて、実績だとすれば、今までの経営のあり方が、ある程度経済合理性を持った経営のあり方だったということそのままだと追認するということになるわけですが、果たしてそれはどうかということまで考えまして、費用項目ですね、それを必要なもの、このぐらいが経済合理性だと、このぐらいの費用になるのではないかとということまで含めて査定するというんでしょうかね、収益のほうを。

それから還元率のほうも、それぞれのリスクに応じて考えると、こういうようなことまで決めているわけですので、大変そういう意味でも、要するに国有財産の民間への払い下げというような我々認識を持ってこの問題について取り組みましたけれども、それでも、そういう観点からいたしましても、ある程度その使命は果たしているのではないかとこの気はいたしております。

それから最後に、榎谷委員と梶川委員がおっしゃった問題ですが、ここの問題は資産の評価でございますので、民間会社にこの金額で資産は渡すけれども、あと負債をどのくらいくっつけるかということで、梶川委員が特におっしゃった問題については解決するということでしょうかね、そういうことになると思います。そこが榎谷委員もおっしゃったところで、今後の、国交省としては、その辺、もう十分わかりだと思っておりますけれども、ご配慮いただいております。我々としては、それ以上は、ここでは我々の使命ではございませんので、一応言い残したということでしょうか、榎谷委員、ということで宿題をお願いしたということでしょうかね、我々としても気がついたというか、お願いしたいと思っております。

それでは、SA・PAの土地についての評価方法は、事務局案のとおりとさせていただきます。

では、最後に、最後というか、お約束の8月いっぱいということの最後にぎりぎり間に合いましたが、検討会の骨子について審議したいと思っております。

これにつきましては、事務局案で案を作成しておりますので、まず、この案について、事務局からご説明をお願いいたします。

【石原企画専門官】 それでは、お手元の資料番号がついていなくて恐縮ですが、  
「道路資産評価・会計基準検討会において検討された道路資産等の評価方針及び高速道路

事業の会計基準等の骨子(案)」について説明させていただきます。

長いものですから、途中で説明者がかわりますので、あらかじめご了承ください。

1ページあけていただきまして、目次でございますが、まず、全体の大まかな方針ということで、「適用の範囲」及び「基本認識及び方針」というものをまとめさせていただいております。この中では、「会計報告の目的」、「会計情報の利用者」、「基本方針」ということを記述させていただいております。

その後、「開始貸借対照表作成にあたって、公団から承継される道路資産等の評価方針の骨子」ということで、大宗を占めます道路資産、それからそれ以外の料金施設や管理事務所等のその他の固定資産。そして、2つ目でありまして、これまで道路関係四公団では、民間企業並財務諸表をつくってまいりましたけれども、その際に資産の評価というのは、かなりいろいろなところでご議論をいただいておりますけれども、今回は「負債の評価」、それから次のページで「資本の評価」というものも記述させていただいております。

その後、章でございますけれども、「民営化後の会計基準の骨子」ということで、一つは高速道路事業の会計基準の骨子、それから会計情報の開示の骨子でございます。

それから、章ということで、先ほど小澤委員からもございましたが、「骨子をまとめるに当たって」ということで提言といいますか、それをまとめさせていただいております。そういう構成でございます。

次のページでございます。1ページ目ですが、「はじめに」というところは、これは平成13年12月に閣議決定された特殊法人等整理合理化計画から、この6月に成立いたしました道路関係四公団民営化関係法案までを簡単に取りまとめてございます。

3つ目のパラグラフからでございますが、高速道路は、現代において、生活、産業面で不可欠な社会資本という位置付けでございますし、特に最近ではこれに対する国民の関心も高いということでございます。最近は特に、公団の経営状況というようなことも注目を浴びてきております。今回成立しました民営化関係四法の目的は、債務の確実な返済、真に必要な道路を会社の自主性を尊重しつつ、早期にできるだけ少ない国民負担のもとで建設するというところでございます。これらを踏まえまして、民営化後の機構・会社の財務状況を広く国民の皆様に理解していただく必要があるということで、そのための資産評価の方針及び会計基準の考え方について、今回骨子を取りまとめたというものでございます。

今後は、この骨子をもとにパブリック・コメントの募集を行う予定でございます、というようなことで、委員長をはじめ6人の委員の方の名でまとめさせていただいたという趣

旨でございます。

2 ページでございますが、「適用の範囲」は、先ほど目次でも申しましたけれども、道路関係四公団の民営化において設立される機構と会社の開始貸借対照表の作成に関して、公団から承継される資産、負債及び資本の評価方針、それと民営化後における機構と会社の高速道路事業に関する会計基準及び会計情報の開示ということでございまして、こちらについては、網羅的ではございませんが、重要な方針についてとりまとめをしているものでございます。

それから基本認識及び方針の中の会計報告の目的がございまして、それから会計情報の利用者ということで、特に会計情報の利用者というのは、高速道路の利用者がまず第1番目であると思います。それから2番目に債権者。そして出資者ということで、国、これは国民ということでございまして、地方公共団体、住民ということであります。将来は上場するということを目標にしておりますので、投資家の皆様ということもございまして、それから機構と会社、これは今後45年間、有料道路事業を担うものでございまして、それらが相互に、またお互いの経営状況を見ていくというようなことかと思っております。

それから3番の「基本方針」ですが、主要なものを説明させていただきます。まず、今回道路関係四公団は解散し、新たに機構及び会社が設立されるということでございまして、これにつきましては、検討会でも十分ご議論いただきました。議論の中では、国と国民等との間に新たな経営資源の委託・受託関係が生じたことを意味するという認識のもとに、今回の道路関係四公団の民営化を位置付けるという議論であったと思っております。

そういう中では、機構及び会社の設立時における資産評価につきましては、フレッシュ・スタート法を採用する。フレッシュ・スタート法と申しますのは、資産を新たな経営資源の委託・受託関係が生じた時点において時価に評価替える方法であるということでございまして、それから同様に、負債も時価評価ということでご議論いただきましたが、現時点では明確な会計慣行が成り立っていないため、一般に公正妥当と認められた企業会計の諸基準、以下企業会計の諸基準と申しますけれども、それによって簿価評価にするということでございます。

それから3番目に書いてございますけれども、会計情報の利用者の視点に立てば、資産の評価に当たっては、可能な限り原価情報を重視することとし、わかりやすい会計基準の作成及び会計情報の開示に努めるということを基本方針と掲げさせていただいております。

それから次のページの4番目でありますけれども、今回、国際的な会計基準の動向や関

係機関、特に公認会計士協会でのご検討をされている内容などにつきましては、この検討会、あるいはWGの中でも関係する方に来ていただきまして、十分な情報収集を行ったという、そういう中で作成したものだと考えております。

4ページでございますが、章の「道路資産等の評価方針の骨子」というところから説明をさせていただきます。これはこれまでも、平成15年度の各公団で作成いたしました民間企業並財務諸表にかなりの部分は反映させていただいておりますが、改めて説明をさせていただきますと思います。

まず、道路資産のうち償却資産でございますけれども、この資産評価方法としては、再調達原価方式を採用するということにしております。議論の経緯の中に書かせていただきましたが、道路資産の時価評価の方法としましては、再調達原価方式と収益還元方式又はDCF、Discounted Cash Flow方式が考えられるということでございます。

この中で、再調達原価方式でございますけれども、原価情報を盛り込んでいるということから、国民に対する公的サービスを供給するためにどの程度のコストがかかったかということについての説明責任が果たせるものだと考えております。

また、今回の枠組みでは、45年で債務を確実に返済するということが重要な課題でございます。債務の返済可能性を示せるという意味では、DCF方式の採用も有効でございますが、他方、債務返済時には道路資産は本来の管理者、国等に帰属されることとされておりまして、引き継がれる国民共有の資産としての価値を明確にすることが重要であるということ踏まえると、今回、再調達原価方式を採用するという議論でございました。

収益還元方式又はDCF方式では、事業開始前の道路事業に伴う無形ののれん価値、正または負の超過収益を評価することになり、現行ではまだその論理が確立されておりません。また、将来収益等の予測という側面では、予測方法として確立されたものがないということもございますので、今回は再調達原価方式ということで評価しているということでございます。

それから再調達原価方式、これは道路公団では標準的単金方式、それから首都公団、阪神公団、本四公団ではデフレーター調整方式ということにしております。これはこれまで各公団が採用している方式と同じものでございます。

この中で、5ページでございますが、標準的単金方式というものは、道路資産の細目を構成する要素ごとに、近年、2年～3年、最長5年間の工事の実績について調査、集計を行って標準的単金を設定し、おのこのの棚卸数量を乗じて計算した数値を合計して資産価

額を算定する方式であり、再調達原価の算定方法の一つであると考えております。

それからデフレーター調整方式は、取得原価に経済指標の経年変化を表わす経済デフレーターを乗じて、最近の資産価額、評価時点の価値に置き換えると幾らになるかということで算定した方式であり、これも再調達原価による時価の推定方式の一つということでございます。

今回、四公団の中で2つの方法を採用していたわけですが、各委員にもご議論いただきました結果、一番下でございますけれども、標準的単金方式とデフレーター調整方式は、算定手法は異なるものの、各公団が、実務上の制約条件のもと、考えられる中で最適な方法を選んだ結果であり、いずれについても再調達原価の算定方法として妥当であると考えられますという結論を得たということでございます。

それから6ページでございますが、「非償却資産」でございますけれども、この再調達原価方式は、鑑定評価に準じた方法としますということでございます。鑑定評価に準じた方法ということで用語の解説に書いてございますが、これは通常の鑑定評価に比べまして、例えばというところで書いておりますけれども、用途的、あるいは価格水準的に類似している土地を1つのグループとして、当該グループに係る標準的な画地の価格（標準価格）を鑑定評価手法を適用して求め、その標準価格を、該当するグループの地積に乗じてグループ全体の価格を求める方法等が挙げられますというようなことで、鑑定評価そのものではございませんけれども、それに準じた方法ということで採用するということでございます。

考え方でございますけれども、今回償却資産につきましては、デフレーター調整方式等を使っておりますので、これまでも平成14年の民間企業並財務諸表ではデフレーター調整方式等、経済指標を用いたものを採用させていただいておりましたが、デフレーター調整方式ではデータの制約により十分過去にさかのぼれない等の問題があつて、鑑定評価方式のほうが土地の実態をより正確に反映する評価方法であるということで、このような結論を得たものでございます。

それから「償却資産・非償却資産に原価算入する費用」ということで、現在、これまではそれぞれ構造物をつくるのに使った投資、あるいは土地を購入するのに使った費用ということでございますが、これに道路事業ですと、さまざまな付随費用というものがございまして、それらについて原価算入するかどうかということをご議論いただきました。

まず、補償費は償却資産・非償却資産ごとにそれぞれ直接付随費用として原価算入する

ということにしております。それから道路の供用後に補償費が発生した場合は、原価算入せずに、発生時に期間費用として処理することとさせていただきます。

それから7ページでございますが、で「償却資産に係る建設中の金利」でございますけれども、これは原価算入するということとさせていただきます。ただし、高速自動車国道に関するものについては資産に計上せず、期間費用として処理したこととするということとさせていただきます。なお、非償却資産に係る建設中の金利は原価算入せずに、期間費用として処理したこととしますということとさせていただきます。これも十分時間をいただいてご議論いただいて、またこの検討会でもご報告させていただいておりますが、改めて説明させていただきますと、考え方でございますが、中段ぐらいにございますが、高速道路事業の実態を見ると、基本的にすべて借入金により道路を建設し、当該道路の供用後、開業後の料金収入によって、当該借入金をはじめ、供用時までには要したすべての費用を返済する仕組みとなっております。

このような仕組みにおいて、当該道路が供用されるまでの間は無収入であるにもかかわらず、仮に建設期間中の金利を期間費用として計上するとすれば、膨大な累積赤字が計上されることとなり、民間仮定企業がこのような会計基準を適用することは、通常あり得ないということが考えられます。ということで、原価算入をして、その後、収益と費用対応の原則もあり、費用処理するというようなこととさせていただきます。

下のほうで「他方」からでございますが、高速道路のうち、高速自動車国道については、昭和47年以降、建設の意思決定が行われた後、今後必要となる建設費、料金収入、管理費等を想定し、必要があれば料金改定を行った上で、事業に着手するという方法がとられております。

従いまして、次のページ、8ページでございますが、高速自動車国道については、建設中の高速道路の供用開始前において、当該建設等に要する費用の一部を前取りしている形になっており、民間仮定企業であれば、その分、利益が計上されることになることから、当然、建設期間中の金利については期間費用として処理することが、当該企業にとって最も合理的な選択であったと判断すべきと考えられますというようなこととさせていただきますので、先ほどのような処理ということとさせていただきます。

それから時間もありませんので、11ページをあけていただきたいと思いますので、でございますけれども、首都公団、阪神公団におきましては、「関連街路分担金」というのがございまして、これは高速道路を高架または地下に整備する際に、既存の街路幅に要す

る費用を首都公団及び阪神公団が負担しているということでございます。これはやはり高速道路を建設するための補償費の性格があるということで、これは償却資産に原価算入するというところでございます。

それから「埋蔵文化財発掘調査費」でございますけれども、12ページの2行目からでございますけれども、埋蔵文化財を発掘する必要が出てくるのは、構築物を建設するために土地の造成を行う時点においてです。土地の取得時よりも、構築物の建設時に近く、土地取得の同時性も直接性もないと考えられますということで、これは構築物の付随費用であるという認識をしているところでございます。

それから「関連公共施設等整備助成金」というのがございます。これは高速道路の通過に伴い生ずる市町村の特別の財政需要に対処するために、公団が市町村に助成金として交付しているものでございます。これらにつきましては、今申しましたように、市町村の特別の財政需要に対処するために交付しているということでございますので、建設のための直接の付随費用という形ではないと考えております。したがって、これについては原価算入はしないということにしております。

それから13ページでございますが、「建設仮勘定のうち、償却資産」でございますけれども、これも基本的に再調達原価方式で採用しております。ただし、道路公団につきましては取得原価としておりまして、これは再調達原価の標準的単金方式のもとになったデータと、それから建設仮勘定を、現在ありますデータの収集期間がほぼ一致しているということでございますので、取得原価によっても、標準的単金方式によっても大きな差異はないということであれば、取得原価方式をとらせていただいているということでございます。それから建設仮勘定のうちの非償却資産につきましても、基本的には鑑定評価に準じた方法で評価を行うということでございます。

それから14ページでございますが、「建設仮勘定の償却資産・非償却資産の原価算入する費用」でございますが、これは先ほどの既に供用している道路資産と同じ考え方でございます。「その他の間接費」でございますが、先ほど申しましたような間接費以外のものがございますけれども、これは原価計算基準というのがございまして、これは大蔵省企業会計審議会の中間報告で、昭和37年にございますが、これに基づいて原価算入、非算入については対応していくということでございます。

それから「資本的支出と収益的支出の区分」でございますけれども、高速道路は新設ばかりではなく、供用後も改築、修繕、維持に対しての支出が必要です。これらについて、



資産の原価情報を把握するため、資本的支出と収益的支出を区分する必要があるということをごさいますて、基本的には新設、改築というものは何がしかの資本が形成されるわけですが、機能向上を伴う修繕にも資本を形成するものがございますので、こういうものを資本的支出とし、それ以外を収益的支出とすることを原則としたいと考えております。

それから15ページでございますが、「減価償却方法」でございます。まず、減価償却は定額法によるということでございます。それから償却単位は最小の効用単位ということで行っております。特に、なお書きで書きましたけれども、個々に償却単位を設定する際に、道路資産の連続性を考慮し、例えばインターチェンジ間に連続する構築物（舗装やガードレール等）につきましては、一つの償却単位とすることも可能と考えております、ということにしてございます。

それから耐用年数につきましては、第9回の検討会でも説明させていただきましたし、本日、道路公団と本四公団からも説明させていただきましたので、詳細は割愛させていただきますが、17ページでございますけれども、考え方に書かせていただきましたが、高速道路の道路資産等の減価償却は、資産の現在価値を適切に評価し、把握するとともに、正確な原価情報について国民への説明責任（アカウンタビリティ）を果たすとの観点から、財務諸表を作成するためには必要不可欠なものであるということでございますので、先ほどご指摘がございましたように、管理のあり方ということと裏腹でもございますので、この耐用年数といえますか、資産の維持ということにつきましては十分配慮すべきというものだと思っております。

それから残存価額につきましては、税法上の取扱いに準じて10%とします。ただし、耐用年数は物理的寿命を採用した構造物、本四公団の長大橋については、残存価額はないものとしております。つまり、ゼロ償却ということになっております。

これは、18ページでございますけれども、今回検討しました議論の経緯ですが、今回検討しました土工、それから遮音壁につきましては、基本的には土工については鉄道用の耐用年数を採用しておりますので、残存価額もこれに倣っております。それから遮音壁につきましては、物理的腐朽化ということではなくて、機能的陳腐化ということでございますので、残存価額を10%としても差し支えないということだと思っております。

本四公団の長大橋の耐用年数は物理的寿命としました。これには安全率を見込んでおり、残存価額を認めるという方法も考えられますが、しかし、理論的にはその撤去費用まで回収する必要があるとの意見もあって、残存価額をゼロとして長大橋の再調達原価をすべて

減価償却して回収するということとしております。

それから、「デフレーター」でございますが、これは幾つか書いてございますけれども、それぞれ支出項目に見合う適切なデフレーターを使うということで、例えば構造物の工事費につきましては土木工事費デフレーターを使うというようなことで、補償費は補償費デフレーターということで、それぞれデフレーターを変えて使うということでございます。

それから19ページでございますが、「その他の固定資産」の「料金徴収施設」でございますけれども、これは道路区域内に存在するということから、一般的な市場性を考慮することができないため、鑑定評価手法のうち原価法を準用して評価することとしております。なお、附属建物等で重要性の低い建物は簿価で評価することもやむを得ないものだと考えております。また、一部構築物については、原価法に代えて標準的単金方式で評価することとしています。

また、機械装置については、原則として簿価で評価することとしてございます。

それから「管理事務所」でございますが、これも道路区域内に存在するということから、鑑定評価手法のうち原価法を準用して評価することとしてございます。それから道路区域外に存在する場合には、土地・建物一体として鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法によって評価することとしております。なお、附属建物等で重要性の低い建物は簿価で評価することもやむを得ないとしております。

それから「道路休憩施設」次のページですが、SA/PAでございます。このSA/PAのうち、土地は現在各公団で所有しておりますので、これについて、先ほど新日本監査法人のほうからご報告がありましたように、「鑑定評価または鑑定評価に準じた方法で評価します。」ということでございますので、詳細は割愛させていただきます。

それから幾つかまだ資産がございますが、簡単に説明させていただきます。「トラックターミナルの土地」がございます。これは道路公団のみでございますけれども、鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法で評価するということでございます。

それから21ページですが、「有料駐車場」がございます。有料駐車場の時価評価方法は再調達原価方式としてございます。これは有料駐車場は収益が見込まれるため、収益還元方式についても議論をしていただきました。しかしながら、耐用年数の大半が経過していることによる大規模修繕の予定等があるなどのことから、収益還元方式を採用することは適当でないということで再調達原価方式としております。

それから「支社等の庁舎、工事事務所、研究所、研修所、職員宿舎、保養所等」がござ

います。これは建物に関するものでございますが、土地・建物一体として鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法で評価ということでございます。

それから宿舎の跡地、代替地、道路残地でございますが、これも鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法でございますけれども、なお、一部の道路残地のように、その位置、形状等から売却可能性が著しく低いものがございます。これは適切に評価を反映させるようにすることが必要と書いてございます。

それからその後は細かなものがございますので割愛させていただいて、23ページございますが、「負債の評価」でございます。これも前回でしたか、前々回でしたかご議論いただきました。借入金や債券につきましては、最初の基本方針で述べましたように、時価評価ということも考えられましたが、明確な会計慣行が成立していないということもあります。それから国際会計基準の検討の場でもご議論いただいているそうでございますが、結論がまとまるまでに時間がかかりそうな状況であるということをご考慮しまして、今の時点では時価評価を行うのは時期尚早であるということで、これまでの商法上の会社分割の会計処理や他の独立行政法人の設立時の処理等における現状での取り扱いを踏まえて、簿価で評価をさせていただいているところでございます。

それから25ページの「資本金」でございますけれども、これも国または地方公共団体からのおおのの公団への出資金は、出資額のまま評価するということとしております。

大変駆け足で申しわけございませんが、以上で資産と負債と資本につきましては、説明を終了させていただきます。

【加藤課長補佐】　続きまして、26ページですが、第 章の「民営化後の会計基準の骨子」としまして、1番、高速道路事業の会計基準の骨子、ここでは重要な会計方針について記載することとします。(2)道路資産の位置付けですが、道路資産は独立行政法人会計基準第86における特定の資産に該当しないものとし、損益外減価償却は行いません。これは貸付料が収益に当たりますので、減価に対応する収益が得られると考えられますので、損益外減価償却は行わない。通常のP/Lを通ず減価償却を採用することにしました。

(3)道路資産の新設及び改築に係る会計処理ですが、当該工事費用に係る債務につきましては、当該資産の帰属先と同じ帰属先とします。道路資産の価額(=債務引受額)は、原価計算基準における間接費を基本として取得原価を算定します。それ以外には用地費とか、工事費、補償費、それぞれあります。その他付替道水路、関連街路分担金につきましては、開始貸借対照表と同様の処理を行うものとします。

ですが、当該道路資産及び負債を機構へ帰属した時点で、非償却資産に係る建設中の金利の額を当該資産額から控除し、その控除額は機構の期間費用として処理することとします。なお、償却資産に係る建設中金利については、開始貸借対照表と同様の考え方により処理することとします。

考え方の第2パラグラフですが、会社から機構への移し替えは、今回の民営化のスキームの趣旨からすれば、会社と機構との間で資産の売買が行われたと見ることができます。したがって、機構に帰属する道路資産の取得原価は、当該取引価額に基づくので、道路資産額には建設中金利も含めて原価算入可能なすべての費用を計上することが適当と考えます。

しかしながら、非償却資産は減価償却せず、これに係る建設中金利も同様に減価償却しないとすると、建設中の金利が土地に含まれ、これが投資の回収ができないこととなります。また、機構の発足時に承継した道路資産と、新たに建設される道路資産はともに機構に所有されるものでありますが、この処理が違うことになるという観点もありますので、建設中の金利を当該資産が機構に帰属した時点で資産額から控除して費用処理するという考え方をとらせていただきました。

最終パラグラフですが、なお、償却資産に係る建設中金利は、開始貸借対照表作成時と同じ料金設定の考え方を踏まえ、当該資産が機構に帰属した時点で、今後の建設費等も算定して、料金設定を行った場合には、資産額から控除して費用処理することとします。これは将来のことですが、こういうことも考えられますのでつけ加えて書いてあります。

(4) 道路資産の修繕又は災害復旧に係る会計処理ですが、こちらは(3)と同様の処理とします。

(5) 道路資産の貸付に関する会計処理ですが、オペレーティング・リースとして処理します。用語の解説はご参照いただいて、考え方ですが、会社は機構から道路資産を借り受け、貸付料を支払って、高速道路を建設、管理、運営することとなりますから、リース取引に相当します。リース取引にはファイナンス・リースとオペレーティング・リースがあります。今回につきましては、収益性に関するリスク負担について、会社の予測が不備だったという理由ですべてのリスクを会社に負担させることにはなるとは思えません。このリスク負担の観点から第一に、まずファイナンス・リースに該当しないものと考えました。

2点目ですが、会社の民営化後の業績の推移を測定する上で、巨額の固定資産の減価償

却と固定資産に見合う負債の支払利息により、会社の損益に期間的なアンバランス問題が生じることとなり、かえって会社の民営化後の事業の業績の推移を不透明なものとしてしまうということもありますので、会社の民営化後の業績の推移を測定するという観点からファイナンス・リースではないというふうに、ファイナンス・リースのこのような効果を避けたいということを挙げさせていただいております。

3点目ですが、国際会計基準委員会等ですが、こちらのほうでファイナンス・リース、オペレーティング・リースの区別なく使用权を認識するという会計方法が検討されております。しかしながら、このような使用权は、現行の一般に公正妥当と認められた会計基準とはなっていないため、現時点においては採用できません。

以上のような観点から、オペレーティング・リースとして会社にはリース資産・負債は計上されず、機構の貸借対照表に道路資産・負債が計上されることとなります。

(6)ですが、減価償却方法。こちらにつきましては、前のほうに書いておりますように、開始貸借対照表作成時と同じ方法とします。

(7)ですが、道路資産以外の資産としましては、取得原価とします。

(8)ですが、減損会計。会社については、民間会社として当然、減損会計の適用になります。機構については、独立行政法人会計基準が減損会計を認めるのであれば、適用されます。独立行政法人のほうは現在検討中ということで、その結果に従うこととなります。

次に、会計情報の開示(ディスクロージャー)の骨子ですが、ディスクロージャーの骨子の基本方針としまして、(1)機構及び会社は、それぞれ独立行政法人会計基準または企業会計の諸基準により開示を求められる情報のみならず、衆議院国土交通委員会における附帯決議等を踏まえ、国民に対して、その経営状況、財務状況等について、これまで道路関係四公団が開示してきた以上の情報を積極的に開示することとします。また、ファミリー企業のディスクロージャー等民営化することで、現行のディスクロージャーが後退することがないようにします。こちらが基本方針となっております。

(2)開示事項としまして、機構としては、道路資産の保有・貸付の実態や債務の返済状況について開示することとします。例としては3点ほど挙げさせてもらっております。会社のほうですが、法定の開示事項に加え、道路の料金設定の合理性、高速道路事業の採算性及び経営の合理性について開示することとします。例として幾つか挙げさせてもらっております。

ですが、なお、公団時代の経営状況との比較が可能となる等、機構と会社を合わせた

会計情報についても積極的に開示できるようにします。

(3) 区分経理等。まず、機構のほうですが、機構は、法人単位の財務諸表以外に、道路事業勘定と鉄道事業勘定ごとに経理を区分します。それ以外につきましては、セグメント情報としまして、会社ごと、高速道路・一有ごとに経営状況がわかるような情報を開示することとします。

2番目ですが、会社のほうですが、財務諸表は一つと。その中で高速道路事業とその他の事業に区分することとします。

(4) 勘定科目の表示区分、配列方法ですが、配列方法は流動性配列法によることとします。貸借対照表、損益計算書の主要部分は事業別に区分して表示することとします。こちらのほうは鉄道事業会計規則も流動性配列法を採用していること等が挙げられております。

(5) ですが、子会社・関連会社等の情報開示。道路関係四公団は、出資関係のない多数の関連会社があります。これにつきましては、引き続き現在と同等の情報が開示できるようにしていきたいと思っております。具体的には、連結行政コスト計算書で開示している子会社等の財務情報、また、関連公益法人については、少なくとも現行の開示水準から後退しないようにすることとします。

以上がディスクロージャーの骨子であります。

あと32ページのほうですが、こちらは先ほど小澤委員からお話がありましたように、今回骨子をまとめるに当たって、提言として書かせてもらっているものであります。こちらについてはすべて読み上げとさせていただきます。

以下については、今回の審議過程において、道路資産評価・会計基準の内容とは直接関係のないものであります。しかし、道路関係四公団の民営化後も高速道路は国民共有の財産であるという大前提は何ら変わらないこと、一方、高速道路も他のインフラ同様、戦後復興、高度経済成長から安定成長を経て、ある程度の資産のストックが形成されるとともに供用年数も経過し、大規模な修繕や更新が必要な時期に差しかかっていることから、その資産としての維持管理だけでなく、用役提供能力の維持増進は、機構及び会社の国民に対する当然の責務(義務)であると考えられます。このことから、民営化後の会社においては、これまで以上の建設・管理コスト削減の努力を行うとともに、関係機関においては、公団がこれまで培ってきた道路事業についての管理能力が民営化会社でも承継、持続、発展するように努力しなければならないとの趣旨から、ここに提言するものです。

1. 高速道路は国民共有の財産であり、国民共有の財産の維持・管理・利用のあり方は、21世紀における国民生活に大きな影響を与えることは言うまでもない。このため、国民に対して、高速道路の経営がどのような状況にあるかなどについては、十分な情報開示を行う必要がある。

特に高速道路の維持管理体制やその点検方法については、国民財産を維持する上で、又は用役提供能力を維持する上で重要である。更に、今後、維持管理は、ライフサイクルコストの観点から、対処療法的なものから予防保全（リスク管理）的なものに移行すべきであり、既に本四公団が長大橋の管理において実践している手法などが参考になるものと考ええる。

道路資産の物理的耐用年数は、このような維持管理の手法や程度によって変化するものである。45年後の負債償還後も高速道路が国民の利用可能な状態にあるよう、道路資産の維持管理体制やその点検方法とともに道路資産の物理的状態（健全度、あるいは劣化度）が、常に情報開示されていることが重要である。

2. 道路資産の減価償却は、その用役提供能力がどの程度持続するのかという観点から行うものであり、企業会計において従来行われてきた減価償却とは異なるものである。また、利用者（国民あるいは住民）は、道路資産がもつ用役提供能力を維持するための支出を供用当初から管理費用として容認すべきであると考ええる。

利用者にとっては、管理費用はできるだけ小さいことが望ましいが、しかし更新費が非常に大きい場合、更新時期はできるだけ遅い（物理的耐用年数は長い）ほうがよい。この点から、今回の道路関係四公団民営化においては、無闇な管理費用の増大を避ける一方、更新期間の延長が図られるような枠組み、あるいはインセンティブ（動機付け）を行うことが必要と考える。このためにも、管理している道路資産の物理的状態がどのような状況にあるのか、維持管理の費用と、これによって物理的状態や更新時期が将来どのように推移するかについての情報が常に開示されている必要がある。

3. 道路資産がもつ用役提供能力を維持するためには、一定の費用の支出と相まって、民営化会社が適正な管理能力を持続させなければならない。

特に、橋梁やトンネル、盛土といった構造物は、その変化が外形的には感知できないうちに進行する場合があって、これを的確に把握できない場合には、構造物の崩壊等により、利用者への用役提供能力の低下のみならず、その人命をも失う可能性も秘めていることは、他分野における最近の新聞記事等により容易に想像することができる。

民営化会社においては、経営の効率化を行う観点から、このような維持管理に関する業務をアウトソーシングすることも考えられるが、アウトソーシングにより、道路資産の維持管理を人任せにし、その結果「無責任体制」となることは避けられなければならない。さらに用役提供能力を持続することをもって、利用者から管理のための支出を容認されているという原点にたてば、国（あるいは機構）は、民営化会社の維持管理能力の程度やその持続可能性について、定期的にチェックする体制を保有するべきであるとする。

以上、骨子のほうをご報告させていただきます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

この道路資産等の評価方針及び高速道路事業の会計基準等の骨子につきましては、本年1月から本日まで10回の検討会と26回のWG、5日間の現地視察、合わせて93.5時間にも及ぶ議論を経た結果であります。また、これ以外にも幾つかの問題につきましては、委員個人個人においてご検討いただきましたので、その時間も合わせると、100時間は超える時間を割いた結果が、中間的ではございますが、まとまったものと考えております。委員の皆様には、文字どおり、夏休み返上で取り組んでいただきました。大変感謝しております。

せっかくでございますので、委員の皆様、順番にお一方ずつ、ご意見、あるいはご感想をお願いしたいと存じます。

それでは、右側から、梶川委員。

【梶川委員】 突然のお話なので。冒頭、黒川委員長が第1回目の検討会のときにお話しになった道路公団民営化に関するこういった処理というのは非常に長い時間、今、耐用年数が話題になったように、100年という単位、それ以上の単位で、今ここで検討したことが何らかの形で国家的事業に影響すると。そういった気持ちを冒頭、黒川委員長がおっしゃっておられたのでございますけれども、こうやって検討していく中で、非常にその辺の責任というのをひしひしと感じた次第でございます。

実際どのような形で、こういうパブリックサービスがきちとした形で孫子の代まで伝わっていくかということは非常に重要なことございまして、今おっしゃられたように、確かに夏休みはなくなったのでございますけれども、1回ぐらいの夏休みで多少なりとも将来の世代に少しでも役に立てたとするならば、非常に光栄な場を与えていただけたというような気がいたします。立てたとすればの話なので、これが孫子の代に恨まれないことだけを祈る次第でございます。



以上、感想とごあいさつでございます。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、榎谷委員、お願いいたします。

【榎谷委員】 私も同じような感想を持ったんですけれども、ほんとうに国の、特に今まで私も、梶川先生もそうなんですけれども、独法の会計基準に関与してきたんですが、道路資産については、特にインフラ資産については、あのときはまだ議論をしないで、しないというか、対象がなかったのしなかったんですけれども、しないできたんですけれども、今回インフラ資産というんでしょうかね、インフラ資産の会計はどうあるべきかというような議論を真剣にしたことになるのではないかと思います。会計的な問題はもちろん非常に重要なんですけれども、それ以上に重要だと思うのは、このインフラをどうやって、守るべきものを守っていくかということですかね。守るべきでないものを守ってしまうようなかわかりませんが、守るべきものをどうやって守っていくかというふうなことを痛切に感じました。

そこで、先ほども申し上げたんですけれども、やはり国と機構と公団との関係の維持管理の協定というんでしょうかね。約束ごとをどうするのかと。余り細かく決めないほうがいいじゃないかという意見もどうもあるようなんですね。それは国が細かく関与していくことが、かえって問題だという意見もあると思いますが、私は、ある程度アバウトにして、後から文句を言うよりも、きちっと決めて、そのとおりやっていって責任を明確にすると。つまり、国の責任なのか、機構の責任なのか、あるいは会社の責任になるか明確にしていけないと、この最後のほうにも書かれておりましたけれども、非常に無責任体制になると。手を抜いてしまう結果になる。あるいは過剰にやってしまう結果になるということになりますので、やはりそれはちゃんとした協定をつくって、その協定が守られているのかどうかを、第三者がいいのかどうかかわかりませんが、どこかでしっかりチェックするという仕組みをぜひつくっていただけたらと、こういうふうに思います。

以上であります。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、横須賀委員、お願いします。

【横須賀委員】 この骨子のまとめに当たってという項目の1番に、「高速道路は国民共有の財産であり、その国民共有の財産の維持・管理・利用のあり方は、21世紀における国民生活に大きな影響を与える」というようなことが載せられておりますけれども、私も

国民共有の財産の評価、そして会計基準の骨子の評価作成にあたっての1人に選ばれたことを光栄に思っております。国民共有の財産というのは、いかに膨大なものであり、しかも、今後の維持管理がいかに大変なものであるかということをつくづく感じた次第でございます。

以上が私の実感でございます。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、長谷川委員、どうぞ。

【長谷川委員】 まずはこのメンバーに加えていただいたことに関しまして、関係者に御礼申し上げたいと思います。といいますのは、ふだん大学で学生に対して話しているような事柄ではとても対応できないような、いろいろな問題が毎日毎日出てまいりました。学部の学生に話すようなレベルですと、ある程度収束していった答えがすぐ出るような会計的な問題があるんでしょうけれども、この場合には、あらゆることを想定しなくてはなりません。たとえば、先ほどの耐用年数のお話もございました。最初45年ぐらいの機構が解散ということ念頭に置いていたら、100年ぐらいの耐用年数が出てきたり、あるいは今日も400年ぐらいという話まで出てきましたが、ものすごく気の遠くなるような話も含めた上で、あらゆる観点からこの骨子ができ上がったものだと思っております。そういった勉強の機会を与えていただいたことに関しまして、まずは御礼申し上げたいと思います。

また、繰り返しになるかもしれませんが、骨子をまとめて当たったところで無責任体制を避けたいというような意見、これはおそらくこの検討会のメンバーの共通した認識じゃないかと思われるんですけれども、それを会計の観点から、例えば収益性であるとか、コストダウンであるとかというようなところに注目したことで、今後、でき上がってきたものを生かしていただけるようになるならば、非常に私が勉強させていただいたことも役に立つようになるのではないかと思います。

以上です。

【黒川委員長】 ありがとうございました。

それでは、最後に、小澤委員、お願いいたします。

【小澤委員】 道路資産の評価・会計基準の検討会という場に参加させていただき、私自身エンジニアとして、あるいはハードな施設、インフラ施設に関する研究をやってきた人間としては、非常に貴重な機会を与えていただいたと思っております。今回これを取り

まとめるに当たって、いろいろなことを私自身勉強させていただいたとともに、実は高速道路というのは非常に重要なインフラの資産ではありますが、日本全体から見れば一部あります。まだまだそれ以外の部分に膨大なインフラ資産を我々はこれまでのストックとして抱えているわけで、最近の公会計の動きであるとか、あるいは公共のサービスを民間がかわってやるという中で、これまで蓄積してきたインフラを、今後もどれだけ有効に活用していくかということを考えるに当たっては、今回非常にいい勉強をさせていただいたと思っています。これを機会に私自身もぜひ、これ以外の部分でインフラ資産の評価なり、会計をどう考えていくかということも今後自分の問題として考えていきたいと思っております。

最後に、この取りまとめに当たっては、私自身も含めてこの委員、あるいはここに並んでいらっしゃる事務局だけではなくて、裏方でいろいろな情報提供、いろいろな資料集めを支えてくださった方々がいて、この取りまとめができたんだと思いますので、その方々に御礼申し上げて、ごあいさつとさせていただきます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

私、委員長といたしまして、まずもってJH、それから本四公団、それから首都高速公団、阪神高速公団の皆様には感謝申し上げます。今回の取りまとめも、見ていただければわかりますように大変多岐にわたる問題でございましたが、それに対して、我々としては、単に会計だけのアプローチではなくて、いろいろな面からアプローチするということを心がけた次第でございます。そのためには、大変資料を集めていただき、また、結論に至る根拠が科学的であり、また客観的であり、説得性のあるものだということを求めていましたので、四公団の方々が一番わかっているわけでございますけれども、その方々には何度も、もっと資料を出してくださいとか、もっとシミュレーションしてくださいとか頼みました。現場の方々には日ごろの仕事プラスアルファでやっていただいたのではないかと感じておりました、まずもって感謝したいと思います。

それから第2番目に、この国交省の事務局、あるいは監査法人の皆さん、この皆さんとも大変ディスカッションいたしまして、会計の論議もいたしましたし、民営化スキームの本質論議も一緒にいたしました。大変事務局は柔軟であり、またかつ有能でありまして、私も大変わくわくドキドキして、ゼミナールをやっているような感じで検討会が進んだ、このような気持ちで感謝いたします。

第3に、国際会計基準の動向や公認会計士協会の検討課題等についてご意見をいただき

ました秋山先生や宮内先生に感謝いたします。

それから最後に、委員各自、それぞれの専門分野で日本を代表する専門委員の方々でございますが、それぞれの専門的知見を思う存分發揮していただきまして、それぞれの担当部分で各委員の専門的知見、並びに使命感というか、あるいは今までの国に対する思いというんでしょうかね、そういうようなものが出ております。ですから、ほんとうに単なる表面的に当たりさわりのないところで終わりにしてしまうというようなことではなくて、それぞれの委員の考え方というのが随所に出ているものだった。そのように思いまして、ほんとうに各委員の方々、ありがとうございました。とてもいいチームワークで仕事ができたと考えています。

ただ、きょうはまだ中間ということで、民営化が無事スタートするまで我々の任期は続き、見守るということになる。あるいは途中段階でご報告があるということで、また招集もかけられるそうでございます。各委員の方々、きょうで終わったわけではございませんので、よろしく願いいたします。

それでは、字句等の修正で、何か気がついた点がございましたら教えていただくとともに、またその点につきましては、委員長に一任させていただきたいということでございますが、よろしいでしょうか。

(「結構です」と呼ぶ者あり)

【黒川委員長】 ありがとうございます。そのようにさせていただきます。

また、今後の日程について、事務局よりお願いいたします。

【石原企画専門官】 それでは、今後でございますけれども、本日の骨子案につきまして、字句等幾つか修正があるかもしれませんが、できましたら今週中ぐらいには、メールでも何でも構いませんのでいただきたいと考えております。それを踏まえまして、9月上旬か中旬ぐらいからパブリック・コメントをかけさせていただきたいと思っております。パブリック・コメントの内容は本日の内容でございますが、そのうち、道路資産等の評価方針につきましては、ある程度骨子としてまとまっておりますので、同時に各公団におきましては、現在実施しております資産評価につきまして、これも踏まえてやっていただきたいと思っております。

資産評価につきましては、今回の民営化法案でいきますと、評価委員が評価することになっておりますので、それらの各公団の棚卸作業を踏まえての資産評価というようなことになると思っております。また、会計基準につきましては、パブリック・コメントのご意

見を踏まえて、これは国土交通省令でございますので、それを作成するに向けて、またいろいろとお知恵を拝借したいと思っております。

そのほか、先ほど榎谷委員からもございましたように、民営化に向けての作業の中で、協定をどうするのかとか、あるいはそのほかご相談したいこともございますので、これまでのような頻繁な回数ではないということではありますが、また、お知恵を拝借したいことがございますので、その際にはよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【黒川委員長】 わかりました。では、パブリック・コメントの準備をよろしくお願ひいたします。

そのほかに何かございませんでしょうか。

【榎谷委員】 全体のスケジュールとして、会計基準という形で最終的につくるんでしょうか。その時期は大体どれぐらいなことを目指しているんでしたっけ。

【石原企画専門官】 会計基準につきましては、省令で定めるということでもありますので、そのほかの政省令との関係もございしますので、そういうものもひっくるめますと年度末、あるいは年度明けぐらいに一括した処理になるかと思ひますが、まだ全体がちょっとつかめませんので何とも言いようがないんですが、そのぐらいだと思ひていただいて現時点では結構かと思ひます。

【黒川委員長】 そのほかに何かございせんか。

それでは、これをもちまして、本日の議事進行は一通り終了いたしました。

それでは、議事の進行を事務局にお返ししたいと存じます。

【山本課長補佐】 黒川委員長、どうもありがとうございました。

それでは、今、ご説明にございました次回の日程でございますが、パブリック・コメントに寄せられました意見に対する回答につきまして、ご意見等お伺ひしたいと考えてございますので、また、準備ができ次第、次回日程につきましては調整させていただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、本日はこれにて閉会することといたします。本日は、熱心をご議論をいただきまして、どうもありがとうございました。

了