

第5回 道路資産評価・会計基準検討会

平成16年4月26日(月)

場所：国土交通省4階特別会議室

【司会(藤井補佐)】 おはようございます。朝早くからお集まりいただきまして、ありがとうございます。定刻になりました。ただいまから第5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。

委員におかれましては、お忙しい中をご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

本日、所用で道路局総務課長の原田が欠席をさせていただいております。なお、都市・地域整備局の総務課長は少しおくれてまいることになっております。

早速ですが、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料1から資料4までございますが、資料1、2については特段のご説明をさせていただく予定はございませんが、特に資料2につきましては、検討課題の整理ということで今回初めて資料を出ささせていただいております。これが全部埋まるようにこれから審議をしていただくということになりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それから、参考資料が1から6まで。それと、前回から今回までの間、ワーキンググループを2回開催させていただいております。その議事メモを配布させていただいております。

よろしいでしょうか。

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

【黒川委員長】 皆さん、おはようございます。

それでは、第5回道路資産評価・会計基準検討会を始めたいと思います。

まず、4月22日に開催されました財務諸表検討委員会の審議結果につきまして、道路公団から説明をお願いいたします。

【日本道路公団】 おはようございます。

それでは、ご報告させていただきたいと思います。まず、JH財務諸表検討委員会に先立ちまして、本日開かれております検討委員会、前回は4月12日に開かれておりますが、その際、道路建設仮勘定等の評価方法について、すなわち他の3公団が取得原価にデフレ

ーターをかけて再調達原価を算出しているのに対して、JHは取得原価を再調達原価とみなしているということについて、再度、JH財務諸表検討委員会のほうに依頼があったということを報告した上で、ご議論をいただいております。その結果につきましては、次のとおりでございます。

まず、JH財務諸表検討委員会の中間整理においては、道路事業固定資産は当該資産の減価償却後再調達原価に基づいて評価することとしている。

これは、平成15年6月、民営化時における新組織の具体的な形態等が明らかになっていない状況のもとにおいて検討されたものであるが、新組織の発足を想定するものとするれば、民営化後の新事業体が旧事業体から受け入れた資産の評価額を当該資産を受け入れた時点の再調達原価に基づいて算定し、これを新事業体の資産の当初の原価とすることは、取得原価主義会計における取得原価決定の論理とも整合的であると考えたからである。

この評価方法は、資産評価・会計基準検討会において、会社及び機構の再編時における資産・負債の評価については再投資額（時価）で評価する方法を採用するとされていること、また、施行法案において、会社及び機構が公団から承継する資産の価額は会社及び機構の成立の日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額とする、とされていることとも整合すると考える。

そこで、既に供用されている道路事業固定資産の場合、市場において現在の状態で取得することを仮定することは一般的には考えがたいため、現時点において建設に要する費用をその構成要素ごとに見積もり、算出した再調達原価をもって資産価額とすることとした。

しかしながら、既に供用されている道路事業固定資産のうち、平成14年度に供用した構築物等にあつては、当該資産を受け入れる時点とほぼ同様な時点での取得原価が判明しており、これは最近の資産価額を反映しているので、取得原価をもって再調達原価とみなすこととしている。標準的単金は平成14年度末時点における償却資産の再調達原価を求めために最新の工事实績を用いて設定しており、標準的単金設定のためのデータの収集期間が平成14年度に供用した構築物等の取得期間とほぼ一致していることから、当該構築物等について標準的単金で再調達原価を算出し直しても取得原価と大きな差異は生じないものと思料される。

建設仮勘定の評価については、現在までに支出した総額によって評価することとしているが、これは、建設仮勘定が取得原価を構成するものであること、現時点で取得途上のものであることから、現在までに支出した総額をもって再調達原価とみなすことによって取

得原価主義会計における会計処理上の一貫性が確保されるものと考えられるからである。

実際、建設仮勘定に計上されている償却資産は比較的近年に取得されていることから、当該取得原価をもって再調達原価とみなすとの整理には妥当性がある。

なお、非償却資産については、償却資産よりも前に取得したものが多く、近年の土地の価格動向を踏まえると一定の下落傾向が認められるものの、資産全体に占める土地の変動部分は少なく、重要性の原則の観点からも当該取得原価をもって再調達原価とみなすとの整理は容認されるものと考えられる。

資産評価の大部分について現時点で建設に要する費用をその構成要素ごとに見積もり、資産価額を再調達原価として算出しているＪＨの道路事業固定資産の評価に当たっては、買い取り資産のような特殊な事情のあるものを除き、その一部のみにはデフレーターによる処理を施すと会計処理上の一貫性が確保されないことになる。

以上から、道路事業固定資産の評価に当たっては、現在のＪＨ財務諸表検討委員会中間整理に示す評価方法を一貫して適用させるべきものとする。

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。

この問題は、前回は思い出すためにもう一度、私のほうから整理させていただきます。

参考資料１の、Ａ４判の横になっているものがあると思いますが、ＪＨはＪＨの論理がありまして、再調達原価を推定する方法として標準的単金方式をとっている。これは、おさらいいたしますと、ＪＨの場合は、非常に路線も長くて、標準的なものが統計的に推定できるということで、標準的単金というようなもので再調達原価を推定していくということでありまして、これは償却資産です。

それから、非償却の土地等については、公的土地価格指標を事細かに見積もりまして、それをグレードごとに当てはめて推定する。こういうことになっているわけでありまして。

それから、首都高、阪高、本四につきましては、標準的な工事とか、標準的な土地というようなものがほとんどない。距離も短い。つまり、東京都等の中のそれぞれの土地の価格は大きく違っているだろう。それから、償却資産については、それぞれの場所ごとによって橋脚の形状が違っているというようなことがあって、ＪＨのような標準的工事というようなものがない。一方、首都高、阪高等は取得原価がわかっている。それぞれ状況が違って、しかも得られるデータも違っているということで、首都高、阪高、本四につきましては工事に関連するデフレーターをかける。ということで前回はそれぞれを再調達

原価方式の推定方式として、それぞれの公団について最も適切であろうということで認められたわけであります。

ところが問題は、ＪＨのほうの平成１４年度、近年に開通した路線の償却資産。構築物ですね。それから、建設仮勘定。ここは、償却資産と土地、両方とも取得原価をもって再調達原価とみなすと。こういうことになっていた。ここが少し目立ったということであります。そこで、この事情についてお詳しいのは加古委員会でございますので、もう一度、この問題についてご検討を願うということになったわけですね。その結果が今、報告を受けたということであります。

標準的単金方式というのは開通路線についてやっているわけですが、その推定方法というのが、最近の工事实績を統計的に処理して、こういうグレードの工事であればこれくらいの単金になるということ推定している。こういうようなやり方なので最近のものが反映されているけれども、平成１４年度に開通したものはまさに最近の実績であるから、標準的単金方式より最近の実績そのもののほうがより正確であろう。というわけで、取得原価のままではいいのではないかと。

次に、建設仮勘定については、平成１４年度に開通した路線が結構だということであれば、より最近の工事实績を反映しているのであるから、償却資産についてはこのまま取得原価でいいのではないかと。

ただし、建設仮勘定中の非償却資産の土地のほうについては、前回も、一体いつごろ買ったものが含まれているのかという質問があったわけですが、それについては、今のお答えですと、非償却資産は償却資産よりも前に取得したものが多く、近年の土地の価格動向を踏まえると一定の下落傾向は認められる。けれども、ＪＨ全体の資産総額に占める下落部分は少なく、重要性の原則から問題はないのではないかと。こういうことを理由に非償却資産も取得原価でよろしいのではないかとのご回答があったわけであります。

それでは、この問題について各委員の方からご質問がございませんか。

【榎谷委員】 今のご説明を聞いて、理解はいたしました。ただ、前回の民間企業並みの財務諸表を作成するというのと、今回の、いわゆる一種の現物出資というんでしょうか、資本金の確定というのは少し考え方が違っていいのではないかなという部分もあるわけですね。先ほどおっしゃったように、土地の下落傾向はあっても、それは重要性の原則から見てそれほど大きなインパクトを与えないという理屈はわかります。財務諸表全体を見るときに若干数字がゆがんでいたからといって、それを問題であると、むしろそのために

やたらにコストをかけるということについては問題だと思いますが、ただ、今回は資本金というものを確定するという作業ですので、もう少し厳格であってもいいのかなというふうな気はいたします。ただ、それがどの程度コストがかかるものなのか、コストと便益との絡みではないかなと思いますけれども、もし土地の部分についてデフレーター方式などが簡単に適用できるのであれば、そのほうがより首尾一貫しているかなと。ただ、償却資産は、ご説明のように最近の工事ですから、それを標準的単金としていると。したがって、それと結果は変わらないということから見たら、償却資産については取得原価を再調達原価とみなすということについてはある意味では合理的であり、もちろん若干の違いがあったとしても、ほとんど差が出ないだろうと。ただ、土地については、何となく私の感覚では、10年前と今とでは相当違っていると。道路資産全体のインパクトは少ないかわかりませんが、建設仮勘定個別だけ見ると部分的には違っているものもあるのかなという気がいたしますので、一部についてのデフレーター方式の採用が技術的にも相当困難であると、あるいはコストがかかるというのであれば、重要性の観点ということも十分理解できます。ただ、それはどの程度の作業がかかるのか、コストがかかるのか、再鑑定まではする必要はないと思うんですけど、デフレーター方式でできるのか、できないのか、もう一度検討をしていただけたらと思います。

【日本道路公団】 まず、建設仮勘定のほうに入っております土地がどのくらいあるかということで、そこをご説明させていただきたいと思うのですが、前回のこの検討会で建設仮勘定に入っているものは10年ほど前の土地からあるというふうなご説明があったかと思いますが、一応、私どものほうでデータが把握できる範囲で数字を積み上げてみましたところ、過去5年間、これは平成11年から15年までの間でございますが、建設仮勘定に入っている土地の部分の全体の約7割が過去5年間に取得されておりました。金額にしますと建設仮勘定に入っております土地は約1兆円ございまして、過去5年間で7,300億円ほど入ってございます。当然、それ以前に取得されたものが残り30%、3,000億円ほどあるわけでございますが。この過去5年間の土地価額に、ごく単純に土地の種類を宅地、農地、林地の3区分ほどに分けまして、デフレーターを年度ごとの3区分に乘じまして平均的に価格の動向を見ましたところ、全体で約7%下落しております、価格にしまして7,300億円が6,800億円ほどになっていたということでございます。この7%の500億円をどう考えるかということだと思っておりますが、一応、先週の財務諸表検討委員会におきましても、この数字についてはご説明をした上でご

議論をいただいて、先ほどご報告させていただいたような結論に至ったということでございます。

それから、委員のほうからご質問がございました、デフレーターを乗じる場合にどのくらいの期間・コストがかかるかということでございますが、これは、デフレーターのかけ方にもよるかと思うのですが、単純に今申しましたように取得した年度にそれぞれの用途に応じてデフレーターをかけていくということであれば、それほど大変な作業ではないと思います。ただ、デフレーターをかける以前の問題として財務諸表検討委員会でのご議論なりがあったわけですので、これを含め、デフレーターをかけるか否か、この検討会でご議論されるべきものかなというふうに考えております。

【黒川委員長】 今のご説明で、70%の土地のほうは約500億円下がると。残りの30%についてはご説明がなかったように思うんですけど。

【日本道路公団】 残りの30%は、デフレーターの計算がまだ、内訳がはっきりしませんので間に合っておりませんが、3,000億円に対して下落率がもっと上がっておりますので、トータルで見ますと、仮に残りの3,000億円にデフレーターをかけて500億円下がったというふうにみなしたとして、土地の変動部分というのは約1,000億円と見積もりました。この1,000億円がJHの総資産額に占める割合、その率を見ますと0.3%ほどであるということで、その0.3%をどう考えるかということで財務諸表検討委員会のほうではご議論があったということでございます。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。

今の事実確認をした上で、何かご意見ございますでしょうか。

【榎谷委員】 金額については全体の0.3%ということで確かに重要性はないかわかりませんが、首尾一貫性というのもありますね。同じ法人をつくるわけですから、1つの下物法人、独立行政法人をつくるわけですから、できれば首尾一貫性というものを重視して処理をしていただけたら、大変ありがたいと思います。ただ、今の金額だけ聞いてみますと、許容できる範囲内であるのかなというふうに思います。ただ、3,000億円がほんとうに500億円しか違ってなかったのか。特に印象として、10年前と今とを比べると半分以下になっているというのが我々の頭にこびりついていますので。ただ、それぞれケース、ケースが違うでしょうから、今だと、3,000億円が500億円ということになると、15%ぐらいの下落ですね。どう見ても15%の下落とは思えないので、その数字が間違っているんじゃないかなと思いますが、そうではないですか。

【日本道路公団】 15%というのはどういふ……。

【榎谷委員】 3,000億円が500億円に減っているという話ですね。ということは……。

【日本道路公団】 というふうになしたということですが。

【榎谷委員】 みなしたということですね。我々の感覚ではもう少し下がっているんじゃないかなというふうに思いますので、要するに首尾一貫したやり方のほうが望ましいわけですね。ただ、道路公団の開通路線については取得原価がないわけですから、標準的単金によるしかしようがないわけですね。また、それは決して合理的でないとは言えませんので、それは問題ないと思うんですけども、ただ、できるものについては首尾一貫していただきたいということで、道路公団独自でやられた民間並み財務諸表、これについてそれぞれの話と、今回は1つの法人をつくるんだという話ですから、同じようなやり方をやっていただくのが一番いいのかなというふうに思います。ただ、ごくわずかな金額のためにお手数をかける必要はないというふうに思うんですが、先ほどのは3,000億円で500億円というふうになればという話だと思うんですけど、それはちょっと金額の認識が違うのではないかなと思います。

【日本道路公団】 済みません。先ほど3,000億円の内訳をご説明しなかったんですが、3,000億円のうちのほとんどが平成8年から現在に至るまで、平成8、9、10年に集中しておりまして、確かに古いものは平成3年くらいに数百億円計上されて、まだそれが残っているというものもありますが、ただ、そのほとんどは8年以降ということでございますので、感覚的に見ても、そうは違わないと。もちろん宅地はかなり大きく動いておりますが、過去5年では、用地を取得している全体のうち、宅地の率というのが3割ほどで、6割が農地、残りが林地というような構成でございますので、変動部分で3,000億円の下落部分が500億円というのはそう……。

【榎谷委員】 だから、ちゃんとしたデータを出してくださいよ。それは見積もりの作業でいいんですよ。それを出してもらって言うのならいいんだけど、言えは違うことを言われるので、ちゃんとしたデータを出してもらって、こうだから問題ありませんというのであれば、我々、一々追求する必要はないので、余計な議論はしたくないので、ちゃんとしたデータを出してください。

【日本道路公団】 わかりました。

【榎谷委員】 見積もった根拠をね。

【梶川委員】 私も全く同意見で、これは理論的には重要性ということ論拠にされているわけですので、その重要性を判断された前提となる数字がないと、議論をする意味もないという。デフレーターなり、公的土地価格指標なり、理屈はそちらなんだけれども、重要性がないからもういいんだというふうにおっしゃっていると思いますので、それを類推された根拠となる資料がどの程度近似的であるかということ以外に議論をする余地は多分ないと思いますので、ぜひそこのところをお願いできれば、それで論点としては解決してしまうのではないかと思います。その上でほんとうに重要性がないということであれば、さしたる問題にはなりませんし。

ただ、私、1つだけ重要性の判断で、会社全体で重要性を見る意味がどれほどあるのか。資産価格の評価の問題で、資産価格に何らかの簡便な評価方法を使うというのは、その資産価格に占める割合で重要性というのは判断するようなもの。それをやるのによほど不都合な理由があるということであれば、簡便計算がよほど論理的整合性がないというのであれば別ですけれども、類推されたある程度の値があるのなら、それをういたっていいわけでございますし、別にそれがコストを引き起こすことでもないですし、類推している以上、その値を用いることに何か特段の不都合があるのかということもあるんじゃないかと思うんですね。いずれにしろ、簡便計算で取得原価を使うと言っているわけですから、その辺も含めてご検討をいただければと思います。

【黒川委員長】 今の問題なんですけど、加古委員会としてはデフレーターを使うのは論理の首尾一貫性がないという趣旨のことは言っています。というのは、JHのほうは標準的単金方式系統なので、アクアラインは買い取ったものですのでデフレーターなんだけれども、アクアラインを除いたものについては一切、デフレーター方式系統は使っていない。ですから、参考資料1の、建設仮勘定中の土地だけを限って、そこだけセルを分けてデフレーター方式を入れるというのは、JHだけを見れば、首尾一貫していないということは言っているんです。当委員会では全部の公団を横並びして見て、しかも、再調達原価の推定方式の違いと我々は考えているんですけれども、加古委員会のほうは、JHだけについて首尾一貫したやり方を主張しておりますので、デフレーターを入れるというのは論理の首尾一貫性がないと言っているようであります。

【梶川委員】 私のほうはもちろん、論点は、償却資産は抜いて、非償却だけなんですけれども、公的土地価格指標に基づくものを建設仮勘定のほうにおろすことも論理的一貫性がないというように、加古委員会ではお考えだったんでしょうか。土地に関して公的土

地価格指標を用いるということが建設仮勘定に影響されるのは、コスト面というか、算定コストが、手数がかかるから、やめられただけかなと私は思ったので、コストと類推される結果との比較衡量だけかなと思ったものですから、そこは論理的でないということのご結論があるのなら、私の立脚する点は全然違ってまいります。

【黒川委員長】 その点は、加古委員会ではないけれども、一応、事務局として、どうだったでしょうか。

【日本道路公団】 同じようなご質問が委員のほうから出まして、そのとき事務局としてご説明申し上げたのは、公的土地価額指標を建設仮勘定部分に適用しようとするすと、まさに工事中の土地や、虫食い状態に取得した土地がありまして、それは今現在工事中ですので、更地になってしまって、境界もはっきりしないというような状態のところがございます。そういったところに公的土地価額指標をどうやって適用するのかという技術的な問題で、おそらく数字を積み上げるのは困難なのではないかというようなことをご説明させていただきました。

【黒川委員長】 要するに、建設仮勘定中の土地はまだ道路になっていないから、平成14年度に開通路線、あるいは既開通路線のようなやり方はとれない。そうするとデフレーター方式だけになるんだけど、JHのほうではデフレーターというのはどこにもないということでしょうか。梶川委員の質問は、その首尾一貫性の論理の話をご質問されたんですね。

【日本道路公団】 まず、技術的に土地価額指標を使うことは難しいということをご理解いただけたと思います。デフレーターをかけるという点については、先ほどご説明しましたように技術的にはそれほど難しい話ではなく、できると思います。なお、首尾一貫性という問題については、むしろ財務諸表検討委員会の委員の皆様がご議論すべきことと思いますので、立場上、JHのほうから意見するのはご勘弁いただきたいと思います。

【黒川委員長】 そうですね。

【榎谷委員】 道路公団の中で民間企業並み財務諸表をつくる時に、こういうやり方というのは道路公団の中で首尾一貫しているんですね。また、首都高、阪公、本四も全部首尾一貫しているわけですから、それについて問題にしているわけではないんですね。ただ、今回の作業はまた別な作業なわけですね。1つの法人をつくるという作業だから、できればその中で首尾一貫性があつたほうがより合理的ではないかなと、こういうふうに言っているわけです。だから、道路公団のかつてのやつを、ここはデフレーターを使った

ほうがよかったんじゃないかということではなくて、それはそれなりに首尾一貫しているわけですから、この批判ではなくて、今回の作業は、道路公団の財務諸表を作成するのではなくて、新しくできる下物の独立行政法人に出資する価格ですから、できるだけ歩調を合わせたほうがいいと。しかし、合わせられないものがどうしてもあるのならば、それはやむを得ないですねということだと思っんですね。

【黒川委員長】 ほかの委員の方、何かご意見ございませんでしょうか。

【横須賀委員】 参考資料1ですよ。私の認識が間違っているのかどうかわからないんだけど、この前の委員会では、資産の評価ということで、道路公団は取得価格がわからないので標準的単価によるよと。それから、首都公団と阪神、本四は、取得価格がわかっているんでデフレーター方式によるよと。このように資産評価について議論をしたと思っんですね。だけど、その資産評価の中では非償却資産は除くということで議論を展開したように思っんだけど、この表を見ると、3公団のほうは非償却資産についてもデフレーター方式によるというふうになっていますけど、こういうふうに打ち合わせをしたんでしょうか。ちょっとそれを確認してください。

【日原公団監理室長】 前回の議論でございますけれども、非償却資産について3公団をデフレーター処理するかどうかということについては議論をされておりませんので、それは今後の議論というふうを考えております。ただ、やり方として、3公団は現在はデフレーター方式によっているということでございます。前回議論になりましたのは、いずれにしても、デフレーター方式にしる、公的土地価格指標にしる、何らかの形で評価時点の価額を出しておりますので、そういった意味では同じ考え方ということかなと。評価時点の価額を出す出し方として、公的土地価格指標によるのか、デフレーター方式によるのかというのは、今後の議論ということで整理させていただいたかなというふうに思っております。

【黒川委員長】 そうしましたら、それを踏まえて、先ほど樫谷委員のほうからの、状況をもう少しJHのほうに調べてくださいという質問もあわせて、この問題については、償却資産の中の平成14年度開通した路線、ここを取得原価をもって再調達とみなすことでよろしいかどうかと、建設仮勘定中のやはり償却資産ですね。その部分についてだけ本日決めまして、公的土地価格指標と道路公団の建設仮勘定の土地については状況を聞いた上で次回以降決める。それから、本四、首都、阪高の非償却資産のデフレーター方式、これもあわせてそのときに一緒に決める。このようにさせていただきます。

そこで、償却資産の平成14年度開通路線と建設仮勘定、これを取得原価でよろしいかどうか。ここについていかがでございましょう。

皆さん、よろしいということですので、それでは、先ほどの加古委員会からのご説明をもって、このままでいくということにさせていただこうと思います。

どうもご苦労さまでございました。

では、次に、前回から積み残しになっております資産評価方法に関する個別の論点について、まとめて事務局よりご説明をお願いいたします。

【石原企画専門官】 委員長、その前に。資料1と2については先ほど司会のほうから説明がありましたけれども、資料1については、これまでご議論していただいたのをそのまま議事録どおりで掲載しておりますけれども、ページも大分かさんでまいりましたので、少し要点をまとめるというような方向で、一覧性といいますか、そういうものを少し検討させていただきたいと思っています。

それから、資料2につきましては、今回初めて提出いたしました、左側の部分につきましては、昨年度3回ご議論いただいて、検討課題をほぼ網羅できていると思っております。今年度は右側の部分につきましては1つ1つ解決していただきたいと思っておりますけれども、また議論の中で新たな課題も出てきますので、そうするとまた左側に追加することになるのでございますので、きょうは、これにつきましては説明はございませんが、各委員におかれましては、参考に横に置いて見ていただきながら、ご議論をしていただきたいと思っております。

以上です。

【黒川委員長】 ありがとうございます。そのようにさせていただきます。

【加藤補佐】 それでは、今回の資料の説明ですが、前回の検討会から本日の検討会の間において、資産評価方法ワーキンググループが2回行われました。その議事メモが入っております。内容としましては、4月19日……。

済みません。資料のほうは、WG議事メモということで、参考資料6の下に、平成16年4月19日と平成16年4月23日、資産評価方法WG議事メモとなっております。

【山根都市公団監理室長】 委員長、申しわけありません。話の腰を折って恐縮ですが、もう15年度の決算の作業に入っております、スケジュールがちょっとタイトになってきておりますが、先ほどのご決議、ちょっと確認させていただきとうございますけれども、14年度等近年に開通した路線、あるいは建設仮勘定、道路公団については取

得原価を償却資産については採用するというところでございますが、こちらの右側のほうの、首都公、阪公、本四の3公団の償却資産についてはデフレーター方式でよろしいというご決議と理解していいですか。

【黒川委員長】　そうです。

【加藤補佐】　資産評価方法WGの議事メモ、4月19日ですが、主な内容としまして、補償費についてご議論がありました。補償費につきましては、付随費用として原価算入すべきであることについては、全員一致しました。

問題は、補償費を土地の取得原価に配賦するのか、構築物の取得原価に配賦するのかということです。

「土地つき建物」を評価する場合には、税法上は、「土地価格を評価して、残余を建物価格とする方法」と「建物価格を評価して、残余を土地価格とする方法」、いずれも認められています。

加古委員会において、「土地として利用できる状況にするために費やした支出が原価の構成要素と考え、更地を取得するための補償であれば、土地の取得原価に算入する」という考えに立っております。

公共事業の用地取得の場合には、半ば強制的に事業が推し進められるため、素地価格に補償費を乗せた価格で買収される。これに対し、民間の取引の場合には、素地価格から除却費を控除した価格で買収されることが多い。この点をどう考えるか。

土地が非償却資産であるという考え方の背景には、物価変動を考慮しなければ取得価格で売却可能であるという前提があると思うが、素地価格に補償費を加えた額を取得原価としても、その価格では売却不能ではないか。

「再調達価格」というのは、時価評価といってもあくまで「支出系統」の概念である。したがって、「どれだけ費用がかかったか」がポイントであって、「いくらで売れるか」ということを意味するとは限らない。

いわゆる「地上げ」においては、相当の補償費を払っているはずである。しかも、さらに「地上げ屋」の手数料を乗せて転売している。したがって、開発業者から見れば、補償費等も算入された価格が取得原価になっている。これが可能となるのは、細分化された土地がまとまることにより資産価格が大幅に上昇するからであり、転売価格が正常価格ということになる。

一般の業者にとっては、道路のような帯状の土地は価値が低いかもしれないが、道路

事業者にとっては、真っ直ぐにつながった帯状の土地というのはかけがえのない価値があると考えられる。道路は将来的にも道路であり続ける（他用途への転売は考えない）とすれば、再開発の場合と同様に、帯状にまとまることにより資産価値が大幅に上昇したと考えることもできるのではないか。

道路資産の評価がどうであれ、貸付料の額は長期負債と資本金の額から決められるし、無料開放時の道路管理者への引き継ぎ価格とも無関係である。

補償費以外の資産評価方法については、4公団での補償費以外の資産評価方法の扱いを調査し、考え方が異なっているものについて整理をすることにした。なお、埋蔵文化財等については、各公団で考え方が異なるようなので、次回整理したい。

ということで、今回の資料に入っています。

続きまして、4月23日の資産評価方法WG議事メモです。

資産評価における原価算入一般について。

貸付料及び通行料金の算定は、機構の負債及び資本の額によって決められるものであり、資産価格がどれだけであるということは無関係である。そうした中で、「機構の資産評価はいかにあるべきか」ということは、原点に立ち返って議論をする必要がある。

一般の企業の場合には、利益が上がっているのであれば、できるだけ速やかに費用化を図ろうとするはずであり、民間での取り扱いをそのまま理論的な正解と考えるわけにはいかない。逆に、税務当局からすれば、税込確保の観点からはなるべく費用化される範囲を限定する方向となっていると見ているべきであり、費用化より資産化、それも非償却資産への資産化という傾向があるのではないか。実際には、企業の実態や意向等を踏まえてさまざまな修正や選択処理が認められているものの、資産化の範囲を考える上で税務上の取り扱いは上限としての一つの目安になるのではないか。

補償費について。

補償費については、付随費用とすることについて異論はないものの、土地価額に算入するのか、構築物価額に算入するのかについては、具体的な事例に即してきめ細かく検討する必要があるということになった。

建設中金利について。

加古委員会では、建設中の金利については「付随費用ではない」と考えており、それだからこそ「土地に係る建設中金利は原価算入しない」という考え方もある。

加古委員会において償却資産に係る建設中金利を原価算入したのは、あくまでも「費

用収益対応原則」と「世代間の公平」という2点によるものである。

その意味では、料金を均衡させるための繰延資産に近い性格のものと考えられるべきではないか。

加古委員会においては、新会社が資産を保有することを前提として、料金設定についても減価償却費を含む総原価主義がとられるであろうことを念頭に置きつつ、「費用収益対応原則」等の議論をしてきた経緯がある。したがって、今回のようなスキームは想定していなかったはずであり、必ずしも加古委員会の結論がそのまま適用できるかどうかはわからない。

建設中の金利の扱いについては、理論的には「複利」による処理が正しいことがわかった。ただし、複利計算は複雑なため、実務上は「単利」で行うことも認められている。

道路公団において建設中金利の扱いについては単利で計算しているが、その利率まで着目すれば、実質上、複利とほとんど変わらないのではないか。

金利の原価算入は、機会費用を考慮するのではなく、実際に支出された金利の取り扱いである。したがって、各公団において金利を返済している以上、単利・複利の議論はあまり意味がないのではないか。

機構と会社の関係。

機構と会社の関係については、既存制度の中でぴったり合うものがないので、引き続き検討する。

いずれの形態と認識するにせよ、会社は機構に道路資産を移管するに当たり、それまでに要した費用に係る債務をすべて機構に引き受けてもらうのであるから、それが機構の取得価格となるのだろうが、その中には当然、会社が支出した補償費・金利等が含まれることになる。

機構が完成前に引き受けた道路資産を機構において「道路資産」として資産計上するのか、「建設仮勘定」として資産計上するのか、それとも単なる「土地」または「構築物」として資産計上するのかは、よく検討する必要がある。

埋蔵文化財調査費用について。

埋蔵文化財調査費用については、当該土地をその後どのように利用するかにかかわらず、不可避免的に発生する費用であるとして土地の取得費用に算入する考え方と、土地の取得後に構築物を建設する準備として発生する費用であるとして構築物の取得費用に算入する考え方がある。

現在、4公団でも取り扱いはさまざまであり、引き続き検討する必要がある。

以上、WG議事メモのほうからご報告させていただきます。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。

ワーキングでございますので、必ずしも1つの結論に至っているというわけではなくて、意見がこれだけ出たということの皆様方にディスクロージャーいたします。

それでは、まず補償費について……。

【加藤補佐】 資料のほうの説明も引き続きやったほうがいいと思いますので。

【黒川委員長】 そうですか。

【加藤補佐】 今回、資料としまして資料3で、建設仮勘定、補償費、建設中の金利、埋蔵文化財発掘調査費があります。建設仮勘定については、先ほどJHさんから説明がありましたので割愛させていただきます。

資料3-2ですが、補償費があります。こちらにつきましては、基本的には前回の資料と同じですが、他社事例としまして2ページ目に、鉄道会社、電力会社、不動産会社等を入れさせてもらっております。下のほうに、漁業補償として電力会社の事例を書かせていただいております。電力会社の場合は、建物、構築物、機械装置のほうに原価算入しているということであります。

3ページ目ですが、上のほうに、今回、ワーキンググループで議論がありました、収用の場合と民間での売買の場合の比較ということで、価格や補償費に対する考え方は同じか。公共補償においては、素地価格に上物の価値及び移転費用等の補償費を上乗せした価格になっている。一方、民間取引においては、買い手に主導権がある場合には、素地価格から上物除却費を減じた価格となり、売り手に主導権がある場合には、素地価格に上物の価値及び移転費用等の補償費を上乗せした価格になることが多いと思われる。この点をつけさせていただきます。

あと、補償費の範囲と具体例ですが、1カ所、修正があります。阪神の非償却資産の真ん中辺に残土補償とありますが、残土じゃなくて残地です。残地補償です。済みません。

あと、下のほうの2で、漁業補償、旅客船対策交付金につきましては、償却資産がないため、構築物の取得に不可欠な場合、構築物に原価算入していいかどうか、ご議論をお願いしたいと思います。これは前の2ページの電力会社の事例が役に立つと思います。

以下、前回と同じ資料で、計算例を書かせていただいております。

次に、資料3-3の建設中の金利ですが、こちらについても基本的には同じ資料ですが、

今回、わかりやすいように、それぞれの項目につきまして、案1、案2、案3ということで、どういう選択肢があるかどうか、つけさせております。済みません。補償費についても同じように案をつけさせております。案のほうを見ていただいて、以下、その説明として、どういうものが理由づけとしていいかどうかということでご議論お願いしたいと思っております。

資料3 - 3の2ページ目ですが、こちら、現在、自家建設しております公団の資産を機構に移すときに建設中の金利をどうするのかというご議論をお願いしたいと思っております。

3ページ目に行きまして、こちらは、移行後の話ですので、ご参考までにつけさせております。

4ページ目につきましても前回の資料と同じでして、損益的にも、キャッシュフロー的にも、基本的には影響がありませんということです。これも、ケース1、ケース2がありますが、移行後の話ですので、ご参考でつけさせております。今回決めていただきたいのは、開始B / Sのほうをお願いしたいと思っております。

続きまして資料3 - 4ですが、埋蔵文化財発掘調査費ということで、今回、これは新しくつけさせていただきます。考え方としまして、補償費と同じように固定資産の取得に要する直接的な付随費用として取得原価に算入するべきかどうか、ご議論をお願いしたいと思います。案1としましては、償却資産に全額算入する。案2としまして、非償却資産に全額算入する。案3としまして、償却資産と非償却資産に配賦する。按分して配賦する。案4としましては、全額を費用処理する。ということが考えられますので、理論的にはこの案1から案4ですが、実務上不可能という場合もありますので、その場合どうするかという扱いもご議論をお願いしたいと思います。

下のほうに、電力会社の場合と不動産会社の場合について事例を書かせていただいております。のほうは、法人税法の基本通達の扱いについて書かせていただいております。

次のページですが、埋蔵文化財発掘調査費の会計処理について、現在、各公団がどうやっているかということですが、JHは非償却資産に原価算入しております。首都につきましては、償却資産と非償却資産に資産比で按分して原価算入しております。阪神と本四につきましては、償却資産に原価算入しております。これが前回の民間企業並み財務諸表においてこういう処理を行っているということでございます。

下のほうに行きまして、それでは埋蔵文化財発掘調査費を把握できるかということですが、JHさんは過去5年間分しかありませんので、過去5年間分から推計計算して資産に

按分するということをとっていると思います。首都につきましては、把握資料が今となつてはありません。なぜかといいますと、測量費、試験費、全体として把握していますので、区分することが不可能だということです。阪神につきましては、同じように資料が残ってなくて、こちらのほうは付帯工事費全体として把握しておりますので、今となつては区分することができない。本四につきましては、把握できる資料が残存しておりますので、やろうと思えばできるという状態になっております。

埋蔵文化財についての資料の説明を終わります。

次に資料4ですが、機構と会社の取引の実態についてですが、こちらについては今後すべての議論にかかわりますのでご審議をお願いしたいと思いますが、まず、左側に今回のスキームが書いてあります。右側に、参考となる事例としまして、建設会社の場合と、不動産会社の場合と、自家建設でセールアンドリースバック取引の場合と、PFIのBOT型の場合について書かせていただいております。

今回、特に留意していただきたいのは、道路をだれがつくるかということですが、建設の主体性として、今回のスキームのところなんですが、会社の意思と双方の合意によってつくりますということになっています。一方、ケースAの建設会社の場合は、発注者側、要するに買い手側の意思と双方の合意でつくります。不動産会社の場合は、売り手側の意思でつくります。セールアンドリースバックの場合も、売り手側の意思と双方の合意で行います。PFIの場合は買い手側の意思と双方の合意によつていますが、まず、意思決定がだれなのかということと、その後、建設した資産の使用者はだれかということから考えることになると思います。建設会社の場合につきましては基本的に金利を入れない。それはなぜかといいますと、通常は着手金、中間金の受け入れがあるため、建設中の金利を多額に負担することがないということが想定されておりますので、建設業会計の場合には取得原価に金利を入れない。一方、不動産会社の場合は、開発ですので、自分の意思でつくりますので、自分で資金調達をしなければいけないということですので、金利がかかります。それについては仕掛不動産に金利を原価算入することが容認されております。次にセールアンドリースバック取引なんですが、自家建設につきましては、こちらも同じように金利の原価算入は容認されております。最後になりますが、PFIですが、こちらにつきましては会計慣行が確立しておりませんので、原価算入していいかどうかということ、基準としてはありませんということになっております。これらについて、今回のスキームがそれぞれのどのケースに似ているのか、似ていない場合についてはどのケースを想

定して議論をしていくかということについてお願いしたいと思います。

以上、私のほうからの資料の説明については終了させていただきたいと思います。

【黒川委員長】 それでは、まず補償費について議論をさせていただきます。ご意見ございますでしょうか。

もう一度確認いたしますと、補償費の問題は、期間費用処理はしない。何らかの形で資産に計上するというところまでは前回、合意が得られたというふうに私は思っております。そこで、問題は、それを土地に入れるか、構築物ですね。これによって開始時において、土地に入れていれば補償費は全部資産に計上されますし、構築物になっておりますと、経過した期間分だけは減価償却により、未償却残高部分についてだけ計上される。このような違いがあるというわけでありまして、そこで、この問題に限定いたしまして議論を進めたいと思います。

何か、ご意見ございますでしょうか。

ワーキングのほうは、樫谷委員、梶川委員と私だったわけですがけれども、このメモに書いてあるようなことを我々は議論をしたわけでございますけれども、どうでございますでしょうか。この問題について、ワーキング以外の先生方で何か、このWGメモ等も含めて、わからない点とか、ご質問ございますでしょうか。そういうのも含めてご意見をお願いしたいと思います。

【長谷川委員】 中身ではなくて、文字づらで申しわけないんですけど、ちょっと確認させていただきたいのは、ワーキングの議事メモ、4月23日のほうの一番最初の部分、2つマルがございましてけれども、2行目に資産価格と書いてあります。これは価格なんですか。価額なんですか。

【黒川委員長】 済みません。ここは、ちょっと急だったものですから、価額がいいのではないかと思います。

【長谷川委員】 何力所かあって、価格と価額が入り乱れているんです。

【黒川委員長】 あります。きょう、説明者のほうも価額と言っている。読んでいて気になったと思いますけれども。

【長谷川委員】 発音はそうなさっていたんですけども、そのあたりの確認です。

それと、2つ目の同じところなんです、「利益が上がっている」というのは、利益が継続的に右肩上がりという意味なのか、単純に利益額が出ているという意味なのかということなんですけれども。これは文字づらの話だけなんです。

【榎谷委員】 計上されている。

【長谷川委員】 という意味ですね。計算した結果、利益なのかという意味ですね。それだけです。済みません。

【榎谷委員】 補償費なんですが、資料3 - 2の1ページ目の補償費の会計処理案に案1、案2、案3と、こうあるわけですけど、私は個人的には、案1でも案3でもなく、案2のなのかなと、こういうふうにいるんですね。ただ、「直課できるものは直課し、それ以外」となっていますので、直課できるものというのは何なのか、それ以外というのは何なのかということももう一遍議論をしないといけないのかなと思いますので、日本道路公団のほうで、標準的単金の中でどういうものが補償費としてかかるんだということをも分リストしていただきましたですね。そうですね。もう一度それを見ながら、直課できるものとは何なのか、それ以外のものとは何なのかというものも含めて議論をしないといけないのかなというふうに思います。案1とか案3の場合は、いずれにしてもどっちかに入れるわけですから、そういう議論は必要ないと思いますが、案2の可能性のほうが高いかなというふうに私は思っておりますので、直課できるものと配賦するものというものに区分をするために内容の精査が必要なのかなという感じです。

【黒川委員長】 今の質問について、事務局のほうでどなたが……。以前、費用項目みたいものがございましたよね。補償の中身の表。

【加藤補佐】 資料3 - 2の3ページのほうに、各公団の補償費の範囲と具体例について書かせていただいております。こちらを見ていただいてご判断をお願いしたいんですが、もっと詳しい資料というのであれば、それは次回ということになると思います。

【榎谷委員】 前の資料で、補償費と移転費と幾つか、取得原価に入れているやつがありましたね。A3の資料で。あの中の補償費ということだったですね。わかりませんか。こういう長い資料の中に、補償費があったり、あるいは人件費なんかも入っていたと思うんですね。

【加藤補佐】 済みません。それは参考資料3とは違うものでしょうか。

【榎谷委員】 これではなかったと思います。

【加藤補佐】 すべての補償費なり……。

【榎谷委員】 補償費を取得原価に入れているやつが……。土地の直接の取得価格がありますね。それに補償費だとか、あるいは文化財の発掘調査費だとか、人件費を。ありましたね。

【加藤補佐】 それはありました。それは今回つけてないんです。

【樫谷委員】 その中の補償費ですか。

【加藤補佐】 その中の補償費です。

【樫谷委員】 その補償費はこれで全部だということですか。資料3 - 2の3ページに範囲と具体例と書いてありますが、これがすべてと。

【加藤補佐】 すべてだと思いますが、ちょっと「等」があるので、若干違うのがもう少し入っているかもしれません。

【梶川委員】 私も結論的には案2なんですけど、案2の場合は確かに直課という概念が一番難しくなると。その直課という概念等を整理するに当たって、ワーキングの議事メモなんでございますけれども、結論的なことで申し上げれば、この委員会で論点として挙げていただきたいと思う点では、土地つき建物を評価する場合云々という、土地を決めて建物を残りとするか、建物を決めて土地を残りとするかという、道路という全体の事業構造の中で今回の評価目的に合った形ではこの辺をどう整理していただくのが一番いいかということが論点の1つの部分。

2つ目は、資料3 - 2の3ページの上のほうの、ないしは議事メモで言えば5つ目ぐらいのマルですか。公共事業の民間取引との違いの特殊性、この辺がいわゆる基礎取引価格自身に少し違いがあるということを前提にどのような整理をしていくのが一番理論的に合うのかという部分。

そして、その結果として、最後に土地で何を今回表現したのが一番、いわゆる我々に与えられた使命に合う土地価格なのかという、その3つあたりを整理した上で案2の整理に行けるのではないかなと思っています。

【黒川委員長】 今の梶川委員のご説明を補足いたしますと、土地の取引において、更地の場合と、何か建っている場合では、一般の場合であれば、更地のほうがすぐに利用できますから高く、むしろ何か建っていると、それだけ取り壊し費用みたいなものがかかってしまうので逆に、土地自体の価格は下がっているはず。ですから、一般の土地取引では、土地自体の取引価格が下がって、取り壊し費用がプラスアルファになってちょうど更地の金額みたいになるんだけど、道路の場合にはそういうことではなくて、様々な補償によって更地金額よりも上乘せになった金額になってしまう。それを理論的に言うと、資料3 - 2にあるように、主導権の違いというんでしょうか、そういうことで解釈もできますねということなんです。路線を決めてしまうと、そこにいる人たちに対しては、細

長い土地を確保しなくてはならないから、普通の購入価額より高くなっても、ともかく立退いてもらわなくてはならないというわけで、ぐっと上がってしまう。JHの場合も何十%が補償費であり、首都高とか阪高の場合は首都圏とか阪神圏でありますから補償の割合がそれよりもかなり高くて、価額が上がっているわけであります。それをどういうふうに解釈するかという問題なんですね。

どうぞ、横須賀委員。

【横須賀委員】 道路は公共財ですから現実の市場に売りに出すということはあり得ないという前提で評価をしていかないと、普通の正常な価格をベースにして評価するということは現実に即さない。だから、資産評価方法WG議事メモの下から2番目に再調達原価というのが書いてありますけど、「再調達原価というのは、時価評価といってもあくまでも支出系統の概念である」という、この考え方で評価せざるを得ないのではないかと、私は思っております。ですから、これは自由な市場をベースにして物を考えるべきではないと、こういうふうに思います。

【黒川委員長】 そういうことであれば、土地というんでしょうか、補償費の部分を、もちろん補償費の中の性質にもよるんでしょうけれども、資料3-2の土地のほうに入っているこういう項目については土地のほうに上乘せしてもよろしいと、こういうご意見でございましょうか。

【横須賀委員】 はい。

【黒川委員長】 ほかにご意見ございますでしょうか。

【榎谷委員】 おっしゃるように調達、つまり、最終的には土地を買いきたいのではなくて、道路をつくりたいんですね。土地を買って、道路をつくりたい。道路という完成品のための再調達原価だというふうに、私は理解しております。そうすると、その中で間接的な諸経費ですね。補償費等について、それを土地の取得のためと見るのか。要するに構築物をつくりたいということと、それからもう1つは、これは公共用の道路ですから、公共事業ですから、ある意味では無理やり線を引くわけですね。線を引いて、ある意味では売りにたくないものを売っていただくというような作業が必要なわけですね。したがって、土地は正常な価格で買う。それプラス、移転のためのいろんな細やかな配慮が必要なわけですね。そのためのコストというのは果たして土地を取得するためのものかと考えるのか。あるいは、道路という上物をつくるためにかかるので、それは、上物というか、構築物の取得原価に入れて、コストとして、償却費として、耐用年数にわたって償却資産は合理的な

のかというような議論の中で、土地の値段があまりにもというか、物によっては相当、通常の地価とかけ離れるので、その地価の離れた部分は果たして土地の取得原価なのか、道路資産のためのいわゆる支出なのか、その辺について相当議論が分かれたということであります。

【黒川委員長】 いかがでございましょう。結構難しいんですね。確かに、更地のまま置いておくわけではなく道路をつくるということなので、構築物をつくるためであるとして、償却資産だということなんですね。

何かご意見ございますでしょうか。

【日原公団監理室長】 今のお話で、先ほどちょっとご紹介させていただきましたが、他の業態がどうなっているかというのが資料3 - 2の2ページのところにございまして、非常にアバウトに書いてあるのでよくわからない部分もあるかと思えますけれども、例えば、電力会社が発電所、あるいはダムをつくるというような場合には、土地の取得についてということで、例えば、立ち木の補償なんかは土地のほうに入れているというような事例はございます。

あと、土地の素地価格にプラスアルファするのか、マイナスアルファにそもそもなっているのに戻すだけなのかという概念につきましても、電力会社の場合は基本的に収用対象で公共補償と同じ考えをとっておられますので、基本的には道路と同じだろうというふうに思っております。

【黒川委員長】 2つの考え方があり、いつまでたっても決められないのかもしれませんが、作業が進まない状況は避けたいということで、きょうはここを決めたいと思います。私、これまで言及された論点以外についても少し考えたのですが、土地に補償費を計上すると土地の金額が、素地価格、あるいは横須賀委員がおっしゃった正常価格というんでしょうか、そういうものに比べると非常に高くなってしまふことは確かなのですが、逆に言えば、こういう公共物をつくるときには、現地の皆様方に立退いてもらわなくてはいけないということで、やはり高くつくんだと。一般的な売買をもし仮にしていればという金額よりも単価が高いかもしれないけど、そういうのが公共事業なんだと。こういうふうにも言えるわけです。償却資産に入れると償却を通じてそれは消えてなくなってしまうわけですが、土地に入っているとこれはずっと資産に計上される。だから、公共事業をするというのはこんなにお金がかかるんだということを貸借対照表の土地を見ればわかる。これが補償費を土地に入れる1点目の理由であります。

それからもう一つの理由として、構築物としての道路はいずれ寿命は来る。しかし、我々が対象としている道路は、不必要になることはないだろうと思う。東名高速をやめてしまって、そこを宅地にして住宅を建てるということはあり得ない。ですから、構築物としての道路に寿命が来たとき、建てかえというのでしょうか、そういうことをすると思うのですけれども、そのときに補償費がもう1回かかるかという、かからないわけでありませぬ。補償費は2回目以降、建てかえのときにはかからないわけですね。そうすると、補償費が直接どちらのほうの原価に付着していたのかということを見ると、構築物ではなくてやはり土地なのではないかと思うのです。この問題は、気持ち悪いかもしれませんが、一応、直接関係しているという意味でも、土地の付随費用なのではないかと思うのです。

こういうことでいかがでございますでしょうか。いつまでたっても決められませんので、土地ということはいかがでございますでしょうか。もちろん、異論がございましたら、また議論はしたいと思えますけど、どうでございますでしょうか。

【榎谷委員】 異論があるというか、気持ち悪いという意味で異論があるんですけども、そういう考え方もあるのかなというふうに思いますので、そういう考え方のもとに整理をするということでもよろしいんじゃないかなと思います。ただ、土地に入ってしまうとコストが出ないので、その分が気持ち悪いんですね。確かに、それだけかかっているんだということはそうなんです。間違いなくそうだと思います。無理やり買うのと、合理的な取引の、採算が合うか、合わないかということでは違うので、かかるというのはわかるんですけども、それがちゃんと開示されるわけでもないし、土地勘定の中に含まれてしまっているわけですから、その分の気持ち悪さが残るということですが、ただ、加古委員会の考え方に私は反対ではございませんし、取得原価、更地までだという考え方はそれなりの説得力もありますので、しょうがないかなと、こういうふうに思います。

【梶川委員】 私も、そういう意味では、結論としては結構でございます。立場として。なぜゆえかという意味で言えば、議事メモの2つ目にあるんですが、土地は今、公共事業というのと同義に近いんですが、道路は道路として使い続けられるという大前提はあると思いますし、道路事業者にとっての付加価値というのは、ないしは道路事業に対する付加価値というのは、やはりこういう形でしか取得できないと。そういう形で総合的に何千キロとわたる土地がつながっているということは、それを個別に切って宅地として売る値段とは意味が違う。かえって理屈のつく付加価値がついているというふうにも私は理解しますので、そういう整理をして結構だと思っております。

【黒川委員長】 ほかの3委員の方々、いかがでございましょうか。

【長谷川委員】 土地の取得にかかったコストは土地の取得原価に算入するというのはおそらく大前提ではないかと思われま。榎谷委員がおっしゃったように、ある意味で補償費というのは特別なコストの部分だと思います。それを回収するんだという考え方に立つのなら、おそらく、一般的な企業で申し上げますと、何らかの形で製品にそのコストをオンして、コストを回収し、かつ資金も回収するという考え方にならざるを得ないと思うんですね。ただ、これは転売を考えていない土地であるということと考えますと、先ほどの素地価格ですか、あるいは横須賀委員のおっしゃった正常価格になるんでしょうけれども、それが高くなるのは仕方がない部分はあるかと思しますので、これは土地を取得するときにかかったコストだという意味合いで考えますと、やはり土地の取得原価に算入するというほうが筋が通るのではないかと、私も考えております。

【小澤委員】 公共事業用の土地という特殊性があるにせよ、合理性という意味で、わかりやすさという意味で、土地の取得にかかった費用は土地に乗っけるというのは、私も、理解しやすい考え方かなと思います。

一方で、確認ですけれども、構築物の建設に伴って必要となった補償はそちらに配賦するというところでよろしいのでしょうか。

【榎谷委員】 今、長谷川委員がおっしゃったこと、そのとおりだと思うんです。今回少し形が変わっちゃったのであれですが、利用料で回収するというのが前提になっていますので、それならばそうなのかなと思ったんですね。利用料でなくて、全く通常の国道をつくるというのであれば、それでもいいのかなというふうに思います。

【黒川委員長】 小澤委員のご質問のほうですけれども、多分、資料3-2の3ページですか、このような表を前提に置いて、一部は償却資産のほうに行くと。こういうことだと思います。ですから、ある意味で、資料3-2の冒頭で言えば、案2なんだろうとは思いますが。その中での資料3-2のこの表です。あわせて2も決めなくてはいけないということですが、ここについては土地がないのだから構築物のほうに計上される。これもあわせて決めたいと思いますけれども、いかがでございましょう。

よろしいですか。

では、補償費についてはこういうことで認めると。細部については、事務局のほうで整理していただくということにしてください。一応、この原則でいきます。

では、次に建設期間中の金利の問題でございまして。これについて、初めに榎谷委員が梶

川委員のほうから、ワーキングでどういう議論だったのかということ、説明していただけますでしょうか。

【榎谷委員】 私が代表して言うのも何ですが、私は私の意見を言わせていただきますので代表はしておりませんが、2つの観点で建設中金利を取得原価に含めるかどうかの中で、まず、大きく分けまして土地の部分と構築物の部分の建設中金利があります。現在、建設中金利につきましては、土地については期間費用として各公団とも費用計上している。構築物の部分については、取得原価に算入して、耐用年数にわたって償却をしているということなわけですが、加古委員会の議論の中で2つ。1つは、取得原価に入れるとしたときに、単利なのか、複利なのか。単利計算をして取得原価に入れるのか、複利計算をして取得原価に入れるのかというような扱いがありました。それからもう1つは、加古委員会で、取得原価に算入をしても構わないと。つまり、構築物について算入してもいいということなんですけれども、それはもともと取得原価だと、取得付随費用だということを前提に取得原価に算入するのか、そうではなくて、もっと別の観点から取得原価に算入するのかという議論がされたということで、私、それを聞いておりました、そのとおりなのかなという気はいたしました。それは、加古委員会では建設中金利を、取得のための付随費用ではなくて、別途の観点からということで、4月23日の資産評価方法WG議事メモの下のほう、建設中金利についてとなっておりますが、その上のマルは付随費用ではないという考え方。ただし、2つ目のマルは、建設中金利を原価算入したのはあくまでも、取得原価ではないんだけど、費用収益対応。つまり、利用料から回収するんだという観点と、それから、世代間の公平。これは、金利が発生した期間の世代が負担するのではなくて、長期にわたった、耐用年数に応じた世代がコストとして負担して、それが利用料に反映されるんだというようなこと。この2点から建設中金利を償却資産の取得原価に入れたんだということです。

したがって、これは加古委員会にはなかったのかもわかりませんが、繰延資産に近いようなものとするべきではないかなというようなことでありました。

何か、そのほかにありましたか。

【梶川委員】 いいえ。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

というような議論で、補償費とは全く違う観点で加古委員会では議論されていたわけがあります。何度も言いますように、加古委員会が考えていたのは、議事メモの4ページの

一番上の議論もありまして、上下分離というんでしょうか、今回のような保有機構と民間委託というようなことではなくて、新会社が資産を保有して民間化するというようなことを、スキームがどうなるかわからない中で念頭に置き、ある程度、料金算定問題と資産の回収計算の関連を考えていたと、私は記憶しております。ですから、今回のスキームのように、保有機構のほうはまさに債務を返済するだけであり、各民間会社の貸付料は債務返済のスケジュールの中で決まるということで、保有機構のほうにもし仮に資産が計上されているとするならば、そこでの資産の回収問題というのはあまり関係がないというか、加古委員会が考えていた観点とは少し違う状況に至ったと。こういうことで、我々としてはもう一回検討をしようということでありませう。

【小澤委員】　そういう議論があつて、結論がなくてもいいんですが、ワーキングではどの案が出てきたのかというのがこの議事メモから推測できないんですけども、どう理解すればよろしいんでしょうか。

【榎谷委員】　議事メモから推測できないように、結論がまとまっていないんですね。首尾一貫した考え方をすると、建設中金利の償却資産に入れるものは、費用収益対応の原則とか、あるいは世代間の公平。つまり、かかったコストはだれが負担するのだと、こういう観点ですね。つまり、公共事業についてはいろんなコストがかかります。今の補償費もそうだと思うんですね。コストがかかります、プラスアルファの。それをだれが負担するのだと。つまり、それはコストとして出てくるわけですね。そのコストについて、償却資産は耐用年数にわたってということだけれども、土地の分については、考え方によっては、土地はずっと取得原価に入れて、コストとしては出ないんだから、計上したものの永久にということでしょうか、補償費と同じように繰り越すんだという考え方もないわけじゃないと思うんですね。ただ、それが健全なのか、どうなのか。会計理論で健全性の原則みたいなものがあることはあるので、そういう観点からどうなんですか。加古委員会が土地に係る建設中金利は原価に算入しないというふうにお考えになったのは、今後、コストが発生しないから、健全性ということですか、安全性という観点から期間費用と、こういうふうにしたという理解でよろしいんですか。

【黒川委員長】　私も向こうの委員長代理なのでもう少しここを説明しますと、先ほど何度も言いましたように、補償費と違ひまして、金利は一応、財務費用なんですね。ですから、物を取得するための付随費用ではなくて、財務取引から発生しているものなので、そもそも原価ではない。ですから、土地であろうと、構築物であろうと、どちらの原価に

も入れられないという問題なんですね。だけれども、4ページの一番上にあったような総括原価方式による料金を算定するときに資産価額も一緒に合わせて考えるでしょうと。非常に莫大な先行投資がかかる、建設期間が長くて、そこに金利がかかっていく。この金利について発生時に費用とするよりも、一たん資産に計上しておいて、その後、利用者の料金で回収しましょうと、こういう観点で、特別に資産に計上しよう。そのときに土地に計上すると償却できませんから、その後の費用計算に算入されないわけですね。もちろんオポチュニティーコストみたいなものを考えれば別でしょうけれども、明示的にはコストにできない。だから、構築物のほうに入れておいて、償却を通じて利用者に負担してもらう計算のほうに入れよう。こういうことを入れたんです。ただ、この問題については、後で私もいろんな会計学者と話し合ったときに、3ページの一番下のよう、構築物勘定はちょっと便法であって、もし仮に今言ったような論理であるならば、繰延費用というんでしょうか、期間配分をするための費用の繰り延べであります。今の論理をあらわすのであれば、そういう科目のほうの方がよかったのではないかということなんですね。ともかく加古委員会としては、その後の料金算定を通じて資産の回収を行うことも念頭に置いていたことは確かなんだけど、今回のスキームはそうではなくて決まるんだらうということなので、状況が違うのではないかと。そうすると、原則は加古委員会も原価ではないと言っている。財務費用なんですから、普通は期間費用なんですね。だから、どうしようかと。こういうことなんでありませう。

【榎谷委員】 そうすると、今回の第一の目的というのは、独立行政法人に出資する金額を確定する、こういう作業が入るわけですね。そういう意味では、繰延資産的な性格のものを出資として計上する……。これは結果的に構築物に入っているんですけども、そういう性格のものを入れていいのか、どうなのかということなんではなかろうか。

【黒川委員長】 多分そうだと思います。理論的に言えば、そういうことだと思います。

【梶川委員】 そういう意味では、今の先生のお話と重複してしまうようですが、従前、先生方が加古委員会でご議論されていたのは、事業継続を前提とした、かなり歴史的な原価に色合いの強いご議論であったのではないかと思うんですね。そういう中で、何かの資産に計上して、かつ2つ目は、むしろ原価から料金というものを設定できる公的事業というものを色彩に世代間の公平を維持しようとしたと。これが民間的事業であれば料金をどう設定できるかわからないわけですから、そういった資産として繰り延べて将来に継続していくということは非常にリスクな、会計の保守的な発想からはなかなか現には認めがた

い部分が多いと。それは、公的事業の料金設定という論理の中である種の資産性を見出しで行われた。今回、事業自身のある種のフレッシュのスタートであるということと、料金設定のいわゆる根拠となる財務情報というものが、どちらかという償還金額に限って基礎として料金を設定していくという、この2つの前提が少し変わってきたという中で、さらに言えば、繰延資産というのは、今回、移行される独法の会計の中では極力計上を控えてきた資産だと思うんですね。ですから、そういう意味では理論的構築をよほど精緻にしないと、ここでご納得いくような取得原価算入という話は、2つ、3つの障害を越えていかざるを得ないんじゃないかなというような気がいたしました。

【黒川委員長】 何かご意見ございますでしょうか。

【榎谷委員】 済みません、たびたび。今のところで、今回の出資価格を前提とするときの処理と、それから、今後、新しい道路をつくり、上物を会社のほうでつくって機構のほうで買い取ります、というときにやはり同じような問題が出てくる可能性がありますので、今の論理と、出資のときの論理と、それから、新しい機構と会社との関係、これは次に議論をすると思うんですが、これは切り離して議論をするのかということなんですが、今回は切り離して議論をしたほうがいいのか。今回は出資のための繰り延べ的性格的なものは計上しないと。ただし、機構と会社との関係で、どういう形態になるのか、まだ頭の中で整理できていないし、実態も整理できていないのかもわかりませんが、会社が機構に譲渡するときどのようなパターンで譲渡されるのかによって金利の扱いが実質的に違ってくることになるのかなと、こういうふうに思います。いずれにしても上物の会社のほうは当然、かかったコストは、金利であろうと、何であろうと、すべて実費は機構に請求する、一定の金額以下のものについては計上すると請求することになるので、必然的に金利が取得原価に入ってくるわけですね。そうすると、土地と構築物にどういうふうに分けるんだという議論がその次に必要になってくるのかなと思います。

【黒川委員長】 今のご議論は、新規資産については買い取りということになるので、そこでもう一回議論をしようということで、一応、開始時に限って議論をしようということですね。

何かご意見ございますでしょうか。

ここは、論理的に考えると、会計に詳しい委員の意見としては、どうも加古委員会のときの状況とは違うから、金利を資産算入しないと。理論的にはそうなるのではないかとのご意見ですね、お2人とも。かなり大きな問題なんです。開始時における資産の評価額

と、それから、資産の評価額が下がりますから、開始時において資本の額が小さくなります。その問題を含んでいるので慎重に検討をする必要があるんですけども、何かご意見ございませんでしょうか。

【横須賀委員】 評価をするということなら金利を原価に入れるというのはおかしな話なんです。それだけ申し上げておきます。

【黒川委員長】 別の論点はございませんか。事務局からでも構いませんが。

【日原公団監理室長】 大きな話なのでにわかには答えにくいんですけども、基本的に機構の財務諸表、特に資産が、毎回、この場でも、あるいはワーキングの場でも議論になっているんですけども、そもそも何のために何を評価してどういうふうにあらわすのかというところの議論とかかわってくる話なのかなと。何がしかの金を使ってつくってきた資産というものの価格というものをどういうふうの評価していくのかということとかかわってくるんだろうというふうに思っておりまして、ただ、先ほど樫谷委員が言われたように、それは今後の話であって、ここはここで出資金の額を決めるんだから、すばっと決めればいいんだと言われれば、それもそのとおりかなというふうに思っているという状況です。

【黒川委員長】 其他のご意見はございませんか。

【樫谷委員】 料金を均衡させるための繰延資産に近い性格で、繰延資産的にもそういう勘定科目を計上するとしたら、償却だけじゃなくて、土地についても同じなんです、考え方としては。だから、そういう意味で収益との対応関係から見ると確かに財務的な調達コストではあるけれども、こういう公共的に10年もかかって、かつ、それを料金から、つまり公共的な料金から回収すると。こういう見方をすると、企業では確かに財務活動であるから期間費用にするんですけども、こういうような公共的な事業について果たして、道路を償却資産と非償却資産に分けてやるのではなくて、同じような考え方としては、つまり利用料を決めるときに金利の分については、道路料金の回収計算として少なくとも金利の部分も、40年か、50年か、60年か、70年かわかりませんが、わたって計算するという計算根拠にはなっているはずなんです。したがって、もしこういう論理であるならば、土地の建設中金利についても同じ繰延資産的な性格としたほうがより合理的なのかなと。料金との関係で見るとですね。というような気がいたします。

【黒川委員長】 そうすると、樫谷委員としては、土地のほうにも全部算入しろという意見になるんですか。

【榎谷委員】 　ただ、資本金の確定ということから見ると、その部分は実は利用料と賃借料収入とコストとが切り離されてしまっているんですね、今回の仕組みについては。そうすると、そんなにそれにこだわる必要はないのかなというふうな気がして、今回は、4月23日の議事メモの2ページ目の一番上のマルに書いてありますように、加古委員会は料金設定についても減価償却費を含む総括原価主義がとられていることを念頭にしてやったんだと。今回のスキームはちょっと違うと。独立行政法人のコストから賃借料が決まったのではないわけですね。あくまでも45年でこれからの借入金と金利を回収するということが前提で、コストと切り離されていますので、少しそれは別の観点で見てもいいのかなというふうな気がいたしております。

それから、独立行政法人の会計基準では少なくとも繰延資産については計上しないと、こういう考え方が原則にありますので、これも独法ですから、独法の考え方を強く主張するとしたら、少なくとも現物出資の段階では入れないという考え方が合理的なのかなと、こういうふうに思います。

【長谷川委員】 　オーソドックスな会計学の理論からいくと、金利というのは切り離すというのが一般的なというか、おそらく学校でテストの答案に書くときにはそういった解答を書かないとマルがもらえないんじゃないかと思っております。その場合、蒸し返すつもりではないんですけれども、おそらく先ほどの、補償費のところでは榎谷委員がおっしゃっていたのは、私もちょっと申し上げたように、資金もしくはコストの回収という面が気になっていらっしゃるんじゃないかと思うんですね。金利の問題につきましては、資産に仮に取得原価の中に算入しなくても、損益計算もしくは収支計算上は絶対的に発生するコストですね。負債のほうから必ず出てくるコストですから、当然、機構のほうから賃借料みたいな形で新会社に、つまり、機構のほうからしますと新会社から収入もしくは収益が上がってくるときの料金設定のところの見合いで収益と対応させていくべきコストだと思うんですね。そうすると、必ずしも資産のほうに金利を入れなくても、損益計算もしくは収支計算のベースのところではそれを必ず入れて回収すれば、資金的もしくはコスト的にも回収できるのではないかという気はいたします。

【黒川委員長】 　ここは日原さんのほうにちょっと投げたいんですけど、一応、賃借料の設定は、負債の元利合計を45年以内で回収するように設定するということですね。それでよろしいんですね。

【日原公団監理室長】 　さようでございます。

【黒川委員長】 長谷川委員、そういうことだということなので、そちらのほうの系統で回収額が決まってしまうということです。

いかがでございましょう。これはほんとうに大きな問題なので慎重に議論したいのですが。

【日原公団監理室長】 ちょっと大きな話なので、特に電力の場合、過去においては強制算入させていた例もあるようでございますし、こういう長期間にわたる事業をどう考えていくか。先ほどもちょっと申しましたが、要は資産というものが何を意味するものなのかということに非常にかかわってくると思いますので、私としては、B / S、機構の資産は何を表すものなのかという議論を次にやろうかなと、今、資料をつくり始めたところなんですけれども、その辺の中でもう一遍議論をしていただければありがたいというふうに思っております。よろしくお願ひしたいと思います。

【黒川委員長】 わかりました。これは開始時の資産と資本に非常に大きな金額の変動が生じます。私も慎重に検討したいと思うので次回以降に結論を出したいと。このようにさせていただきます。

次に、埋蔵文化財の調査費なんでございますが、あと3分ですけれども、これはどういたしましょうか。資料3 - 4でございますけれども、ここは4公団違うやり方をしているんですね。JHは非償却資産の原価に算入していて、首都高は按分し、阪神と本四は償却資産のほうに入れているんです。JHのほうは、補償費に似たというんでしょうか、埋蔵文化財の調査は、土地を土地として利用するためには1回は必ずしなければならないものだから土地だろうと、こういう考え方で土地のほうに入れたわけです。しかし、阪神と本四の場合はそうではなくて、埋蔵文化財の調査の時系列的なタイミングをどうも重視されておりまして、土地を購入した後、その上に上物を建てるというか、道路をつくる、その間で調査費用がかかるから、土地の取得時点の後だから構築物のほうだと、こういうふうにも考えているようなんですね。ですから、観点が違うわけです。首都高のほうは資料3 - 4の2ページにあるように両方ということなんですけれども、きょう決める問題ですか。

【石原企画専門官】 きょう決めていただきましたかったんですが、会場は1時から別途が入っておりまして、その会場設営もあるそうですので、済みません、次回に繰り延べさせてもらえませんかでしょうか。

【黒川委員長】 わかりました。それでは、次回検討させていただきたいと思います。

本日の議論はこの辺で終わりにしたいと思いますので、議事の進行を進行役の事務局のほうにお返ししたいと思います。

【司会（藤井補佐）】 どうもありがとうございました。

時間が参りましたので、次回の開催日程でございますけれど、ゴールデンウィークを挟んで非常にタイトになっておりますけれど、5月10日の月曜日、9時半からの開催ということでお願いしたいと思います。

本日、時間いっぱいご議論いただきまして、どうもありがとうございました。

了