

第 2 回資産評価委員会議事録（案）

2005年7月13日（水）

【吉木専門官】 　　では、定刻になりました。ただいまから第2回高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構資産評価委員会を始めさせていただきます。

　　本日は、委員各位におかれましては、大変ご多忙のところ出席をいただき、まことにありがとうございます。本日は、梅田委員がご欠席のため、代理として鉄道局財務課長の室谷様にお越しいただいております。そのほかの委員の方々につきましてはご出席ということで、委員会の過半数の出席を得ておりますので、定足数を満たしているということを確認いたしております。

　　本日、お配りしております資料、分厚い資料になっておりますけれども、資料1から5までと参考資料が4つほどございます。これは後ほど説明の際にご確認をいただければと思っております。

　　では、これ以降、黒川委員長に進行をお願いいたします。

【黒川委員長】 　　承知いたしました。それでは、早々ですが、議事の1つ目であります資産区分ごとの評価方法につきまして審議したいと思います。まず、1) 道路資産の資産評価につきまして、資料1から順に各公団から説明をお願いいたします。

【八木調査役】 　　失礼いたします。日本道路公団でございます。資料1-1に従いまして説明させていただきます。資料1-1、「標準的単金方式」ということですが、1枚おめくりいただきまして1ページでございます。ここに、国交省の道路資産評価・会計基準検討会の検討報告内容の骨子を書かせていただいておりますが、ここの2の(1)に書いておりますように、基本的に資産の評価につきましては再調達原価方式で評価するということですが、JHの場合は、標準的単金方式というものを採用させていただいております。

　　標準的単金方式というもので、基本的に直接工事費、実際に工事にかかった費用というものを算出しております。その後(2)に書いておりますような資産に原価算入すべき項目というものを間接費として算入いたしまして、基本的に最終的な再調達原価を求めるという方式をとっております。間接費につきましては後ほど出てきますので、次へページをおめくりいただきたいと思っております。

標準的単金方式について記載しておりますが、基本的に道路資産の細目を構成する要素ごとに工事の実績について調査・集計を行って、標準的単金というものを設定しております。特に、再調達原価ということでございますので、工事の実績につきましても近年の実績というものをとっております。具体的にはここに書いておりますように、最近の2年から3年、最長でも5年の工事の実績というものをとりまして、標準的単金を設定しております。

そういうふうに設定しました単金に構成する要素ごとの数量をすべて棚卸ししております。すなわち、棚卸数量を乗じることによりまして、直接工事にかかる価額を算定するという方式をとっております。

次へページをおめくりいただきまして、ここに書いていますのは標準的単金を設定する方法のフローを書かせていただいておりますが、右のフローにありますように、工事のデータにつきましても全国的に調査をかけております。地域に偏りとかそういうことはなくて、すべての工事を対象に全国調査を行いまして、データの分析を行っております。最終的に単位当たりの単価である標準的単金というものを設定してまいりました。

具体的に以下のページ、トンネルにつきまして例を示しております。次のページをおめくりいただきたいと思っております。

具体的な例としてトンネルを紹介させていただきますと、トンネルを構成する要素としては単にトンネルだけではございませんで、トンネル本坑、実際に車が通る大きなトンネルの本坑と、あと走行中は実際には見えませんが、緊急時に人が通る避難坑、例えば、上下線がある長いトンネルの場合は、それをつなぐ避難連絡坑というものとか、換気坑、あとトンネルの坑口に設置している壁に当たります坑門工とか、トンネルの中を明るくするための内装板、それぞれトンネルといいましても、このような資産を構成する要素がございます。この構成する要素ごとに単価を求めているということでございます。

次へページをおめくりいただきまして、これは実際にトンネルのイメージを書かせていただいておりますので、後ほどごらんいただければと思っております。

次のページでございますが、これにつきましては、ただいま紹介させていただきましたのは構築物ということで、実際にコンクリートとか土を動かしながらつくるものでございますが、それとは別にトンネルには機械装置というものがございます。それも右に書いています資産を構成する要素がございまして、こういう設備ごとにそれぞれ単価を求めているというふうな形になっております。

7ページにつきましてはその一例でございますが、例えば、機械設備の一例としまして、排風機とか集塵ファンというものを例として載せさせていただいております。

あと、次のページでございますが、トンネル本体、トンネル本坑の標準的単金を設定する場合におきましても、単にすべての山が同じような状態ではございません。ですので、そのトンネルごとにトンネルのかたさ、ここに書いております地質とか、あとトンネルの断面積、車線数によりまして、大きく掘削断面とか施工費は変わってきます。ということで、例えばトンネルの地質とか車線別、またトンネルの中は一般的に2車線断面でトンネルを構成しておりますが、長くなりますとトンネルの中、非常駐車帯ということでちょっと膨らんでいるようなところがございます。そこも当然断面が違いますので、単価が違います。それぞれに単価を設定しているということでございます。

次、9ページでございますが、トンネルの入り口がある坑門工というものもいろいろなケースがございます。

次へページめくっていただきまして10ページでございますが、トンネルの坑門工の形にしましても、こういうふうになんかいろいろな形式がございます。その形式ごとに単価違いますので、この単価を形式ごとに単価を算出しているということでございます。

11ページをごらんいただきたいんですが、今まで説明申し上げましたような項目ごとに単価を設定している例でございます。例えば、大項目の内容のところがございますが、ここに地山等級BとかCとかございます。これは山の地質やかたさによって定められるパラメータです。岩とか土のかたさによって単価を変えています。あと小項目の中で2車線、3車線とございます、こういうふうになんか車線の大きさによって単価を変えています。それごとに全国の工事をすべて集計して出た単価といいますが、右に書いてます標準的単金ということですので設定させていただいております。

それで、次へページをおめくりいただきたいんですが、最初に説明申し上げましたように、標準的単金と申しますのは、それぞれの単価に数量を掛けて直接工事費を求めるという部分でございます。上の表でございますが、上の表の中の大きな①の部分を求めるために設定している部分でございます。それに資産に算入すべき間接費ということで4番から9番までございます。例えば、補償費、測量費、施工費、労務費、埋蔵文化財、建設中の金利ということでございますが、それぞれを間接費としてすべて直接工事費に足しまして、再調達原価というものを求めております。

具体的には次のページから示させていただいておりますが、簡単に説明させていただきます

すと、例えば、補償費から施工管理費につきましては、それぞれ補償費、測量費、近年の実績がございます。その実績が実際の直接工事費に対して補償費が何%あるかという実績を、これも全国調査しております。そういう調査をいたしまして 直接工事費に対する比率を求めまして求めるということで、例えば、それぞれの直接工事費が出ましたら、その比率を掛けてそれぞれ測量費を算定していくというような形にしております。

建設中金利につきまして説明させていただきたいんですが、19ページでございます。建設中金利の設定の仕方につきましては、19ページに事業着手からの経過期間とそれに対する投資率というグラフがございますが、一般的に高速道路をつくるのに要した期間の平均が約10年ということでございます。その10年間にどういうふうな形で投資をしているかということでございます。例えば、これを見ていただきますと1年から5年の間はほとんど投資をしていないということで、例えば、測量とかいろいろな調査を行うような形になります。ということで事業費はあまりかからないということでございます。そして、工事が始まるということで、供用の二、三年前が事業費のピークになりまして、10年目の供用を迎えるという形で、こういうふうな投資パターンを決めるような形にしております。

それで、21ページをごらんいただきたいんですが、この建設中金利の算定ということで表をつくっておりますが、それぞれ1年目から10年目までで投資比率を決めまして、それぞれ現在から10年前までにさかのぼりまして、各年度の平均利率を仮定しております。この利率の設定につきましては、借入金残高の平均金利を使っております。これが左の表からいきますと5段目に書いております仮想年度の平均利率ということで書いておりますが、例えば、10年目というものを16年度供用といたしますと、その10年前の1年目という形で平成7年からずっと10年間かかっているわけですが、それぞれの平均借入金残高の金利を入れております。それに対して各年度の投資比率というものがわかりますので、それで金利を算定いたしますと、計の一番下に書いておりますように、実際に投資した額の6%が金利相当分として加算されますという形で金利を算定しております。したがって、かかりました投資額に対して1.06倍したのが、建設中金利を含めた実際の価額という形で算定しております。

22ページ以下でございますが、これは実際のトンネルの算出例を入れさせていただいております。これは東海北陸自動車道の、トンネルとしましては最も標準的なトンネルでございますが、立花トンネルというものの例という形で記載させていただいております。先ほ

ど説明させていただきましたような順序で算定しているということでございます。

それで、23ページに標準的単金を使った直接工事費を求めました。それに間接費をそれぞれ比率を掛けて足し合わせまして、最終的に再調達原価というものが求められるという形になっております。ここで、建設中金利がゼロになっていますが、東海北陸自動車の立花トンネルの場合、高速自動車国道ということでございますので、建設中金利は加算されていないということでございます。

24、25ページでございますが、これは例ということで東海北陸自動車の帳簿価額とそれに伴う減価償却累計額というものの計算例を出させていただいております。

25ページの下に書いております減価償却累計額、帳簿価額というような形で、実際の16年度期末の価額というものが算出されるということの例でございます。

足早で大変恐縮でございますが、資料1-1の補足1というものがございます。これは道路資産の評価ということで、平成14年度以降に供用した道路資産ということで、これも道路資産評価・会計基準検討会の中で、これにつきましては取得原価という形で求めて、それでデフレーター処理をしましょうというような形で決めていただいております。東京湾の例を出させていただいておりますが、デフレーター方式につきましては、首都高さんのほうが説明されるということですので、割愛させていただきたいと思っております。

足早で申しわけございません。あと資料1-1の補足2でございます。道路資産の評価ということで、建設仮勘定の償却資産ということで考え方を示させていただいております。あけていただきまして、1ページでございますが、基本的にJHの場合、建設仮勘定の償却資産にかかわる再調達原価方式につきましては、取得原価をもって再調達原価という形にさせていただいております。これにつきましては、基本的に標準的単金を求める工事の実績が、最近の工事の実際の契約書等を用いて算出したものでございますので、基本的に建設仮勘定のデータとほとんどイコールになります。建設仮勘定のデータを使って求めたのが、逆に言えば標準的単金の数字ということも言えますので、基本的に標準的単金で求めても建設仮勘定は一緒だということで、また、建設仮勘定につきましては、契約書等もございまして、取得原価方式ということで積み上げたものを再調達原価ということにさせていただいているということの説明でございます。

資料1については以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。それでは、続いて資料1-2ですか。

【森山経理部長】 首都公団でございます。資料1-2に基づきまして引き続きご説明

申し上げます。

まず、1 ページをあけていただきますと、今、JHさんのほうからもご説明ございましたように、償却資産の再調達原価方式につきましては、首都公団・阪神公団及び本四公団はデフレーター調整方式をとってございます。首都公団・阪神・本四公団につきましては限られた用地の中で設計せざるを得ないため、複雑な線形で、しかも重層的な構造にせざるを得ないということで、特殊な構造物が多く、標準化が困難でございます。そのため、標準的単価はなじまないということでデフレーター調整方式をとっているところでございます。

1 ページをめくっていただきますと、ここで首都公団の道路網図でございしますが、この中の都心環状線の右側にございしますが、都道首都高速 6 号線の中の箱崎ジャンクションの例をとりましてご説明したいと思います。

1 枚めくっていただきますと写真が載ってございしますが、箱崎ジャンクションの概況を申し上げますと、左側が都心環状線でございします。右側が 6 号向島線でございまして、下から 9 号深川線が通じているところでございします。なお、この箱崎ジャンクションの下には東京シティエアターミナルのロータリーもございまして、かなり複雑な構造でございします。

1 ページめくっていただきますと、ここの横断図を書かさせていただいているところでございします。この横断図は下が橋梁基礎部ということで例に挙げさせていただいておりますが、その上に下部工、さらにはその上に上部工を載せたところでございしますが、5本の橋脚の上に 9本の路面を載せているということで、複雑なラーメン構造を形成しているところでございします。

次のページをあけていただきますと、デフレーター方式ということで、使いますデフレーターにつきましては、構築物の工事でございますが、国土交通省所管の土木工事費デフレーターということで、首都公団の数字を使用しているところでございします。また、補償費につきましては、ここに書いてございますような国土交通省所管の補償費デフレーター各公団の数字を使用しているところでございします。なお、デフレーターにつきましては、経済量を異なった時点で判定いたします際に、その間の価格変動、物価上昇等を考慮した物価指数だということで、そもそも工事につきましては、構成要素としまして労務費だとか石材、骨材、セメント製品や鉄構物等いろいろまざってございしますので、それぞれの価格変動をそのウエートに応じまして算出したものでございします。

1枚めくっていただきますと、土木工事費デフレーターの例を示させていただいているところでございます。今、平成7年度基準のデフレーターがございませけれども、今回使いますのは、平成16年度基準のデフレーターということで一部、推計をしてございます。その過程で平成7年度を100としましたのが、平成7年度基準のデフレーターでございませますが、16年度を推計しますと、たまたま平成7年度と同じ100ということになりましたので、平成16年度基準のデフレーターは、7年度と同じ数字になっております。

さらに1枚めくっていただきますと、これは大まかな、基本的なデフレーター調整の考え方でございませが、例えば昭和44年度でございませ。この間、昭和44年度におきまして、首都高速道路公団で実際に事業を行いました工事費総額は305億円余でございませ。これを今、申し上げました昭和44年度のデフレーターは33.3という数字になってございませるので、これで割り戻しますと、約3倍の918億円の現在価格になるというような調整をやっているところでございませ。

次に、8ページをめくっていただきますと、具体的な計算方法ということで、先ほど申し上げました首都高6号線の例をお示ししてございませ。ここではまず、橋梁基礎部にかかります再調達原価の計算ということで載せさせていただいてございませが、先ほどJHさんの説明がございませましたように、その原価の構成は工事費、間接経費としまして、建設中金利だとか、埋蔵文化財発掘調査費や労務費等で構成されているところでございませ。

まずは、工事について説明申し上げます。ただ、この首都高速6号線の向島のところにつきましては昭和36年度に着工しまして、10年後の昭和45年度に竣工してございませ。その間の工事費は、右から2番目に示しました数字のような実績をたどってございませるので、それぞれの年度に対応しましたデフレーターを個々にかけまして、再調達原価を集計しているところでございませ。

これで求めますと、再調達原価は工事費の実績額に比べまして約3倍、デフレーターに直しますと32.2ということで、共通のデフレーターが算出されるところでございませ。

次ページをめくっていただきますと、それに基づきまして、今、申し上げました資産ごとの工事費全体でございませが、その中の橋梁基礎部につきまして、今、共通のデフレーター求めました32.2を考慮しまして、実際にかかりました工事費、4億5千万円余を再調達原価に直しますと13億9,000万円余になるところでございませ。

次に、10ページでございませが、今、申し上げましたのは、直接工事費でございませが、それ以外に間接費がございませ。これらにつきましては、次のページ以降、ご説明申

上げます。

11ページをあけていただきますと、今、申し上げました間接費につきましてもデフレーターを使って調整させていただいているということを書かさせていただいております。

12ページ目をあけていただきますと労務費の計算を書いておりますが、ここで用いますデフレーターは、人事院勧告の給与改善率を使って補正しているという例でございますが、説明は割愛させていただきます。

それから、建設中の金利でございますが、先ほどJHさんのほうにもございましたが、ここにおきましては再調達原価ということで、それぞれの工事につきまして、16年度末に完成したというものにすべて金利等もおき直してございます。そこがあらわれているのは、次の14ページでございます。右から4番目の表でございますが、実績金利というところが、実は昭和36年度の実績の率でございます。これを平成16年度末完成したとみなしまして、平成7年度から平成16年度にかかります利率にスライドさせて金利をおき直して計算しているところでございます。説明につきましては割愛させていただきます。

なお、今、申し上げましたようなことで計算いたしますと、15ページでございますが、ここに書いてございますような工事につきましては13億円余、原価算入項目としまして、2番目の建設中金利が7,700万円余、埋蔵文化財等発掘調査費が1億円余、労務費につきまして8,000万円余、合計16億6,000万円余という数字が出てくるところでございます。これはちなみに当初の帳簿の実績の工事に比べますと約3倍程度の金額に膨らんでいるところでございます。

それで、今、申し上げましたのは、デフレーターによりまして再調達価格を算出したわけでございますが、16ページをごらんになっていただきますと、現在価値ということで減価償却を行ってございます、本614工区の橋梁基礎部につきましては、供用開始が昭和46年3月でございますので、既に34年たつてございます。これにつきましては、耐用年数が45年ということで決まっておりますので、定額法でやりますと、下に書いてございますような減価償却後価格が、4億9,000万円余になるところでございます。先ほど申し上げた再調達価格16億6,000万円余が4億9,000万になって、減価償却後の資産額ということで、財務諸表には記載させていただいているところでございます。

私のほうからの説明は以上でございます。

【黒川委員長】 はい。ありがとうございました。続きまして資料の1-3です。こち



らは JH です。

【萩原調査役】 日本道路公団でございます。それでは資料の 1 - 3、「道路敷地の評価方法について」ご説明させていただきます。

1 ページ目でございますが、高速道路等の本線敷地の評価方法につきましては、先の道路資産評価・会計基準検討会の報告にありますとおり、再調達原価方式のうち、特に鑑定評価に準じた方法によって行うとの報告を受けたところでございます。したがって、この表のように、土地代につきましては、鑑定評価に準じた方法によりまして単価を算出し、それに道路本線の敷地の棚卸数量を乗じて土地代を算出します。この土地代に加えまして、付随費用である補償費、測量費、用地事務委託費、労務費及びその他経費を加算しまして、道路敷地の再調達原価を算出するという方法をとっております。

続いて具体的な土地の評価方法についてご説明をさせていただきます。2 ページ目につきましては、3 ページ目のイメージ図をご覧くださいながら、説明をさせていただきたいと思っております。

3 ページでございますが、これは A という市において高速道路が通過している状態を模式図にしたもので、左右に高速道路が走っているという状況を示してございます。今回、道路本線の敷地の評価に当たりましては、高速道路を 1 本の土地として評価するというのは事実上不可能ですので、高速道路を上下線別に 200 m ごとにブロック分けをしまして、それぞれのブロックに隣接する土地の利用状況であるとか、都市計画法上の規制であるとか、そういったものを考慮しながら、それぞれのブロックについて用途区分を判定し、評価するという手法を採用しております。なお、この用途につきましては、恐れ入りますが、8 ページ目をご覧ください。8 ページ目にカラーの資料を添付してございますが、用途につきましては、全部で 12 区分の用途に分けておりまして、特に金額的に大きい宅地については 8 区分、農地 2 区分、林地 2 区分という具合に、合計 12 区分の用途を判定することにしております。

また、3 ページに戻っていただきまして、このページでは、A 市における住宅地の具体的な評価方法と価格の決定方法を記述しております。まず用途の判定方法ですが、例えば、この道路の左端にある A ブロックの土地の用途を判定する際には、隣接する土地が林地であるということから、この A ブロックについては林地という用途に判定をしています。

また、その隣の B ブロックにつきましては、農地と林地がかかっていますが、その過半を占めているのが農地であることから、用途については農地という判定を行います。同

様にCブロックからVブロックまで用途を判定していくわけですが、この中で特に宅地につきましては、このA市においては、上下線で4カ所接しておりますが、それぞれの宅地について価格を算出するということではございませんで、このA市の中で最も標準的な利用状況であると考えられる住宅地を代表エリアとして選定いたします。

これはあくまでもイメージですが、例えば、Aという市が大都市近郊のベッドタウンのような位置づけの市であったとしますと、この代表エリアで選ばれますのは宅地の面積として60坪ぐらいの新興住宅地というイメージを持った住宅エリアがその市の性格をあらわす上で、また、市全体を見た際の住宅地の性格を計る上で最も標準的な利用と考えられますので、そういった地域を代表エリアということで選定することになります。

さらに、代表エリアを選定した上でその宅地の利用状況を見て、その代表エリア内に標準画地というものを設定いたします。これもイメージですが、例えば、新興住宅地の中で、土地の形状として60坪ぐらいの整形の土地で4メートルぐらいの道路に接しているという宅地が最も標準的で一般的であると考えられるのであれば、それが標準画地という位置付けになります。

この標準画地を代表エリア内に想定いたしまして、近隣の取引事例等を参考に標準画地の価格を決定して行きます。この標準画地の価格が決定しましたら、その価格に応じた面積を乗じまして、さらに、12区分の用途毎に積み上げたものが路線別、市区町村別の道路敷地の価格になります。

4ページでございますが、このようなブロック分けから標準画地の価格を算出するまでの作業につきましては、鑑定機関において作業を行っていただきまして、その結果を私どもがいただいて、この価格に面積等を乗じて道路敷地の価格を算出するという作業を公団で行っております。

5ページ以降に具体的な市町村の名前や金額を入れた資料をつけておりますが、時間の都合もございますので、以下の資料について、説明は割愛させていただきます。

以上でございます。

**【黒川委員長】** はい。ありがとうございました。続きまして、資料1-4をお願いいたします。

**【森山経理部長】** それでは、資料1-4につきましてご説明申し上げます。内容につきましては、日本道路公団、JHとおおむね同じでございますが、若干、首都公団、阪神公団におきまして違う点がございますので、そこにポイントを絞ってご説明申し上げます。

まずは、5ページを見ていただければよろしいかと思います。ここに評価の単位のとらえ方等につきまして、JHさんと首都公団・阪神公団ということで並べさせていただいておりますが、異なる点を申し上げますと、首都公団・阪神公団につきまして、事業エリアの関係で道路敷地が都心部にあることですので、至近距離にある画地ではございまして、駅からの距離、道路の幅員、都市計画法上の規制といった諸要因を価格形成要因と呼んでいるところでございますけれども、これによりまして鑑定評価額は少なからず異なってくるところでございます。

このような状況の中で、より正確に評価を行いますためにJHさんのほうにつきましては、評価の単位を200メートルピッチということでやっておられるところでございますが、首都公団・阪神公団におきましては、価格形成要因が類似している任意の固まりを一つの評価単位としてございます。そのため評価単位につきましても、きちっとした距離はございませんで、おおむね100メートル前後、100メートルを超えるのもございますが、100メートル前後の区間という状況になっているところでございます。

それから、次いで標準画地でございますが、JHさんにつきましては路線別、市町村別、用途区別に設定しておられるところでございますが、首都公団・阪神公団につきましては、今、申し上げました評価単位を価格形成要因が類似している任意の固まりとしていることもございまして、標準画地につきましても評価単位ごとに設定している、この、今、申し上げました2点がJHさんと異なるところでございます。

資料の3ページ、2枚ほど戻っていただきますと、その事例を載せてございますので、後ほどご参考にごらんいただければと思います。

私のほうは説明、以上でございます。

**【黒川委員長】** はい。ありがとうございました。ただいまのご説明、1から4あるいは5も含めてということだったのかもしれませんが、ご説明を承りました。これについて各委員、何かご意見等ございますでしょうか。

日野委員。

**【日野委員】** 道路施設の評価についてお伺いしたいと思いますが、資料でいいますと、資料の1-3でございます。再調達原価を算出して評価するというお考えですけれども、その前提として、例えば、近傍の取引事例をもとに標準画地の価格を求めて、これに所要の面積を乗じて道路施設価格を算出し、その上で補償費等の間接費を加算して求める、こういうご説明だったかと思います。時価で評価するということですが、時価というのは一

般に市場で取引される価格ということでしょうから、素人的に考えますと、この道路施設価格が時価ではないのかなと思うわけですし、なぜ補償費等の間接費を加算したものが時価になるのか、どうもすっきり理解できないので、その辺をご説明していただければありがたいなと思います。

【黒川委員長】 はい。わかりました。事務局、どうぞ。

【加藤課長補佐】 道路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、あるいはDCF方式が考えられます。再調達原価方式については、原価情報を盛り込んでいることから、国民に対する公共、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ということについて説明責任が果たせます。また、今回の枠組みでは、45年で債務を確実に返済することが重要な課題とされております。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あると考えられますが、他方、債務返済時には道路資産の本来の管理者、国等に帰属することとされ、引き継がれる国民共有の財産としての価値を明確にすることが重要であることを踏まえると、再調達原価方式が有効であると考えます。

収益還元方式またはDCF方式では、事業開始前に道路事業に伴う無形ののれん価値が正または負の超過収益なんですが、これ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いません。

また、将来収益等の予測という意味では、予測方法として確立されたものがないということから、国民に対する説明責任を果たせるかという問題があります。

以上の点を踏まえ、再調達原価で評価することが妥当と考えましたというところなんです。

【黒川委員長】 再調達原価というのはわかったわけですが、日野委員のご質問は、その再調達原価の中身のことまでご質問されたのでしょうか、土地代がというお話なんですが、それは再調達原価ということの意義を把握された上で日野委員はご質問されますか。

【日野委員】 評価の素人なので、そもそも論として教えていただきたいんですけども、時価として土地を評価するというのは、それが例えば売ったときにどのような価格が値付けされるかという価格だろうと思うわけです。今回のこの評価に当たって、それぞれブロックに分割されて、その近傍のブロック周辺の土地の利用状況などを考慮して細かく用途区分を決めて、そして、取引事例等をもとにそれぞれの画地を精緻に評価しているの

ですから、それ自体が通常、時価ではないのか、つまり一般市場で値付けされるであろう価格というのは、そういうものではないのかなと感じるわけです。

先ほどの事務局の説明ですと、いわば、ここにどれだけのお金を投じたのかという国民に対する説明責任を果たす上で、こういう計算方式が有効ではないかというお話だったんですけれども、通常の市場で土地が取引をされる価格、時価というそもそも論に立ち返ると、先ほど言いました間接費を上乗せする前の価格こそが時価ではないのかなという、素朴な疑問なんですけれども、そこについてわかりやすく解説していただければありがたいなということです。

**【黒川委員長】** 私のほうから、ちょっと日野委員にご質問なんですけど、ここでは、道路資産の評価という話と一般的な時価に対する疑問というのが錯綜しているように思うんですけれども、日野委員のご質問は一般的には時価とは何ぞやというようなご質問ですか。道路敷地についてフレッシュスタート時に当たってどのような評価をするかという問題に関して、「骨子」の中でもいろいろな考え方、どのような方式がいいだろうか、どのような目的方針で評価するかということが書いてあるわけです。そういうことを踏まえた上でご質問されているのか、ただ時価とは何ぞやというご質問なのか、そこをまず明らかにしないと事務局としても答えにくいのではないかと思います。

**【日野委員】** こういった独立行政法人の資産評価の根本というのは、法律上、時価で評価すべきだということになっているわけですね。そのときに時価とはどういうもののかなと考えますと、それは市場で一般的に取引されている価格を時価であると考えたのではないかなと私は思っています。

そうだとすれば、先ほどの道路施設の評価について、細かくブロック別に分け、それぞれの用途区分がどうであるということで積み上げ計算をしたそのものが、いわば市場で取引される価格、時価ではないのかなという疑問であります。時価とは何ぞやというそもそも論を展開しようということではなくて、私なりに時価というのは通常、一般に市場で取引される価格と観念しているわけですし、この資産評価をするというのは時価で評価をするという原則論、前提に立った上で、この間接費を含めるということが、結果的には、時価よりも高い値段がついたことになっているのではないかという疑問でございます。

**【黒川委員長】** 路政課長。

**【日原路政課長】** ここで出そうとしているのは基本的に再調達原価でございますので、今つくるとしたら幾らかかるかというのが基本的なベースになってございます。日野委員

のご質問のように、いわゆる普通の建物敷地のような場合ですと、建物敷地としての取引がございしますので、建物敷地としての取引事例からすれば、おそらくそれがイコール原価になる場合がほとんどだと思いますけれども、道路の場合には、今、つくろうとしても道路上の細長い何十キロに及ぶものが世の中、存在しているわけではありませんので、仮に今、つくろうとしても、今の土地の価格で土地を調達し、それに先立っては測量等やっつけて分筆等も行い、補償費を払い、そういった形で土地というものをやっとの思いで手に入れますので、同じこと、同じ作業を今、繰り返した場合どうなるかということでございます。

今、仮にそういうことをやった場合に、今の会計基準でいけば、そういう付随費用については原価算入をするのが基本でございますので、現在やったとしても同じようにこういった補償費等の付随費を原価算入されるということでございますので、同じことを過去にさかのぼってやり直しているということでございます。

端的に言うと、道路上の土地をそのまま取引している直接取引事例がないと言っただけかと思えます。

**【黒川委員長】** 再調達原価ということを前提にすると、今の路政課長がご説明になったような道路をつくる状態におくまでには、こういう付随費用もかかってくるだろうということなので、それを含めたところのご説明だったわけです。しかも、それも最近の価格で買ったならば、幾らであったろうかということなのです。日野委員が再調達原価方式を否定して、もっといろいろなやり方もあるじゃないかということになると、先ほど事務局が言及したDCFもあるでしょうし、売却時価みたいなものもあるかもしれません。日野委員がどの状況までは認め、その先でさらに問題があるご質問されているのか、そこをもう少し明らかにしていただけますか。

**【日野委員】** 近隣の宅地とか農地とかといった状況を勘案して、かなり精緻に積み上げ計算をしているものですから、そのものが時価と見る見方もあり得るのかなと考えて、それでお伺いしたということで、今ご説明があったように、例えば通常の宅地とか農地というものとして取得することと、道路用敷地として取得することとの違い、そこでの特殊性で取得原価方式を採用するんだということであれば、そういうこととして理解いたします。

**【黒川委員長】** はい。わかりました。ありがとうございました。ほかに何かご質問ございますか。この際ですから。この道路資産というのは、今、日野委員からご質問があったようにほんとうのところ難しい問題なんです、ですから、どうぞ何なりと疑問、疑念ご

ございましたらご質問していただければと思います。ないですか。

それでは、また次の話題に移りますが、1番のところとの関連性もありますので、ご質問がございましたら、また後で受けることにいたしまして、2つ目の議事であります料金徴収施設の評価、資料2から資料5の鉄道施設の評価まで、一括して資料の順に各公団からご説明をお願いしたいと思います。

【岩田経理部長】 阪神公団でございます。私のほうからは料金徴収施設の評価方法につきましてご説明させていただきたいと思います。1ページに今回の示されました会計基準検討会の検討報告が示してございます。これの基準に沿いまして評価を行っております。

2ページに具体的な施設の概要を示させていただいております。この施設につきましては、阪神公団の料金徴収施設を例にとりましてご報告させていただきますが、左の料金徴収施設につきましては構築物、機械装置などからなっております。また、右には建物、さらには附属建物等に大きく分けましてこの3分類という形で分けてございます。

まず構築物と機械装置でございますが、左側の写真に示してございますとおり、これは私どもの松原線の喜連瓜破料金所というところの写真でございますが、料金徴収ブース、大屋根、E T Cの門構、E T C設備などがございます。

次に、右の建物と附属建物でございますが、やはり私どもの湾岸線にございます泉佐野営業所、また附属建物についても同様のところを示してございます。営業所とってございますが、これにつきましては料金計算所と言われておりまして、料金徴収の回収なり精算業務というのをこの場所で行っているところでございます。阪神公団につきましては、料金所につきましては133カ所、営業所につきましては15カ所でございます。

次に、3ページに移らせていただきます。ここには料金所の機械装置のイメージを記載してございます。左から車が入っていきますが、これはE T C装置というイメージで示してございますが、E T Cの一部といたしまして、車両の位置を把握する車両検知器や、また車両に搭載しました車載機との間で無線通信を行う路側アンテナなどが主に、ごらんのような機械装置が存在いたしてございます。

続きまして4ページで、料金徴収施設の具体的な評価事例についてご説明させていただきます。4ページにつきましては、先ほど写真で例示いたしました泉佐野営業所の資産価格をまとめた表になってございます。営業所の建物につきましては、鑑定手法のうち原価法を準用ということが示されてございます。それに従いまして、鑑定機関に建物については鑑定の業務発注をいたしてございます。17年3月31日時点の評価額を算定していた

できました。その結果、この泉佐野営業所の建物につきましては、期末簿価といたしまして、約1億6,500万円程度の建物でございましたが、調査の結果、約6,400万円程度ということになったものでございます。なお、右側にこの根拠となりました積算価格査定調書というのを示してございます。これは鑑定機関より受領いたしました調査書でございます。

次に、5ページに移っていただきたいと思えます。ここでは、料金所の構築物の評価事例を説明させていただきます。先ほど2ページにちょっと示してございました喜連瓜破料金所の料金徴収ブースを挙げてございます。料金徴収ブースは重要性の低いということでございまして、評価方法といたしましては簿価をもって評価してございます。期末簿価の算出過程ですが、料金徴収ブースの取得原価については、882万6,000円、取得年月日は15年3月、耐用年数は45年、減価償却の方法は定額法という形で評価してございます。具体的には下のほうで計算してございますが、期末簿価844万5,000円というのを算出し、その価格をもって資産評価額としてございます。

次に、6ページに機械装置の評価事例について掲げてございます。ここでは3ページの写真に示してございました機械装置のイメージの一つにございましたプリペードカードの処理機について、その評価方法を掲げてございます。これらの機械装置につきましては、評価方法としては、簿価で評価してございます。期末簿価の算出過程ですが、プリペードカード処理機の取得原価は、179万8,000円、取得年月日は平成8年11月、耐用年数は機械ということで10年を採用させていただいております。減価償却の方法は定額法という形で、具体的には下に示してございます計算方法によりまして期末簿価43万6,000円というのを算出して、それをもちまして資産評価としているところでございます。

次に、7ページに全体の評価額をちょっと示してございます。ここでは先ほど写真で示させていただきました料金所の主要な資産ごとの評価額を示してございます。個別に例示してまいりました料金徴収ブースやプリペードカードの処理機などの料金徴収機械設備のほかにも大屋根とかETCの門構、またはETCの設備、その他電気設備などの資産がございまして、この項目だけでも60項目に分類されてございます。耐用年数につきましても、機械等につきましては6年からものによっては17年、特にETCなどにつきましては9年で減価償却ということを行ってございます。また、構築物で示してございます料金徴収ブースとか大屋根というものについては一応建物という概念と同様、20年なり45年という耐用年数を使ってございます。それぞれの評価額はごらんとおりとなっております。



まして、構築物につきまして約6,200万円弱、機械装置につきまして6,750万円弱という形で、あわせまして約1億3,000万程度の評価額となっているところでございます。

簡単ではございますが、以上で料金徴収施設の評価方法につきましてご説明させていただきました。

【黒川委員長】 ありがとうございます。では、続きましてSA/PA資産の評価をお願いします。

【萩原調査役】 SA/PA資産の評価方法について説明させていただきます。SA/PA資産につきましても、評価方法は鑑定評価または鑑定評価に準じた方法によるということで、道路資産評価・会計基準検討会の報告書でまとめられているところでございます。

まず、評価方法の説明に先立ちまして、評価に当たっての前提条件を1ページ目に整理しております。まず、土地・建物の所有者は同一であることを前提としています。現在、サービスエリア、パーキングエリアにつきましては、私どもJHが土地を保有しております。レストラン・売店等の営業施設については、財団法人が所有するという形で運営されておりますが、今回の資産の評価に当たりましては、民営化後の状態を前提としておりますので、土地・建物の所有者は新会社で、同一であることを前提としております。

次に、新会社の承継する資産については、道路区域外に存することを前提としています。これも現在、SA/PAについては道路区域内にございますが、新会社が承継する時点においては、その営業施設であるとか、園地、法面等については道路区域外になることから、区域外となることを前提として評価を行っているところでございます。なお、SA/PAの評価については専門の鑑定機関が実施しております。

続いて2ページ目でございますが、鑑定評価を行うエリアの数は、JHにおきましては673エリアで、うち営業施設のあるエリアが515、営業施設のない無人のエリアが158ございました。なお、外環道の新倉PAであるとか、近畿道の東大阪PAなど、高架下にあつて道路区域から外れないエリアにつきましては、道路敷地と同様の評価を行うという整理をしております。

続いて3ページでございますが、実際の評価方法について整理をしております。

資料の中程に道路資産評価・会計基準検討会の報告書の要旨を載せておりますが、営業施設のあるエリア、現在は、財団法人が保有しておりますが、その財団法人が第三者に営業を委託して営業している形態と、財団法人みずからが営業する形態がございますが、ど

これらの形態でも収益性が重視されることから、評価の方法としましては、「収益還元法による収益価格を標準として、原価法による積算価格を比較考量して、土地・建物一体の価格を求める」という整理をされているところでございます。

ただ、大規模な園地を含む場合とか、交通量が著しく少ない場合などについては、収益価格が積算価格を大きく下回るというケースもございますので、そういった場合には、積算価格を標準として、収益価格は参考に留めることとされております。

また、営業施設のない無人エリアにつきましては、収益力を計ることができないことから、取引事例比較法による比準価格によって土地価格を求めるという整理がなされたところでございます。

続いて4ページに、積算価格の算出方法を整理しております。

積算価格につきましては、土地の価格と建物の価格、それぞれについて算出をしております。

まず、土地の価格ですが、エリア周辺における取引事例に基づく比準価格によって、建物のない更地としての土地価格を求めるということにしておりますが、このときにSA/PAの敷地を3つに区分して評価を行っております。3つと申しますのは、建物運営に必要となる敷地、即ち、現在営業施設がある敷地が1つです。2つ目として、その周辺に存する園地、3つ目はさらにその園地に接続する法地で、それぞれ土地の利用状況や価格も異なりますので、評価精度をある程度維持するとの観点から、3つに区分してそれぞれ評価を行っているところでございます。

なお、取引事例比較法を採用する場合には、通常ですと、エリア周辺の類似施設等の建物等の事例から、その比準価格を求めるのですが、SA/PAの評価の場合、エリア前面の交通量がエリア近隣の国道、県道等の交通量と必ずしも一致するというわけではありませんが、やはり高速道路等のエリアのほうが繁華性が高いということもございますので、そういった点を考慮して、事例地についてその範囲を拡大するような評価を行っている聞いております。

次に、建物価格ですが、再調達原価に経過年数に応じた減価修正を行って建物積算価格を求めることとされております。

続いて5ページ目でございますが、収益価格の算出方法について整理しております。

収益価格につきましては、直接還元法を用いて、純収益を還元利回りで割って算出しますが、その純収益は、総収入から総費用を引いたものですので、それぞれの総収入、総費

用について、どのように査定、計上しているのかについて整理しております。

まず、総収入ですが、先ほど説明しましたように、財団が第三者、即ちテナントに営業を委託している場合には、財団の収入として営業料が入ってきますので、このようなエリアについては営業料収入を基礎として総収入を査定しております。また、財団が直接直営をしているエリアにつきましては、直営事業収入を基礎として総収入を査定しており、特に過去3年程度の実績をもとに、標準的な総収入を査定するという形で整理しております。

次に、総費用ですが、現在、エリアで発生している費用項目のうち、特にエリアと同様に第三者に営業を委ねる形の賃貸用不動産の運営・管理に一般的に認められている費用を、やはり過去3年程度の実績を勘案して計上しているところでございます。したがって、現在、エリアにかかっている全ての費用を総費用として計上しているわけではございませんで、あくまでも類似の事業の形態等を考慮して、査定の上、総費用として計上していると聞いております。

また、還元利回りにつきましては、標準エリアを選定した上で、その標準エリアの特性を総合的に勘案して還元利回りを査定しておりまして、私ども JH のエリアの場合、常磐道の守谷 SA を標準エリアとしてっていると聞いております。

また、この標準エリアの還元利回りを基準として、各エリアの個別性を総合的に専門の鑑定機関のほうで勘案しまして、各エリアの還元利回りを個別に査定をしていると聞いております。

次の6ページ目に東名の足柄 SA 上りと常磐道の守谷 SA 下りの、それぞれ積算価格、収益価格の内訳と評価額を載せております。また、7ページには無人エリアの、これも先程ご説明しましたように、収益がありませんので、取引事例比較法に基づく比準価格として算出されたものを載せております。

また、8ページ以降に SA / PA の概要をつけておりますが、説明は省略させていただきます。

SA の評価方法につきましては、以上でございます。

**【黒川委員長】** ありがとうございます。

続きまして、資料4をお願いいたします。

**【加藤課長補佐】** 資料4につきましては、事務局から説明させていただきます。

資料4、ページをおめくりいただきまして、東京湾横断道路株式の評価についてということで、評価方法についてですが、東京湾横断道路株式会社（以下、「TTB」という。）

は、関係会社株式であります。

評価方法は、割引現在価値に置き直した場合を想定した収益還元法で評価します。

考え方ですが、市場価格のない株式の評価方法としては、一般的に、収益還元法、時価純資産方式、簿価純資産方式、簿価が挙げられます。

今回、会社はフレッシュスタートするものであり、承継する T T B 株式も新たな取得としてとらえられるところ、T T B の業態等にも配慮した適切な評価方法が選択されるべきです。

株式を継続保有する企業の期末評価と会社スタート時の評価は違います。公正な第三者取引価額の評価が必要になります。

簿価純資産方式や時価純資産方式によれば、簿価と近似しているため、簿価をもって時価とする方法も考えられます。

しかし、T T B 株式には、これまで配当実績がないこと等を考慮し、保守的にとらえ、T T B の建設事業未収入金が回収される時点（債務が完済され、かつ、資本金と同額の現金預金が積み上がると想定される時点）までの期間について、割引現在価値に置き直した場合を想定した収益還元法による時価評価を行うことが適当であると考えます。

解説ですが、T T B の事業には、建設事業（アクアラインを建設し道路公団へ売却）、管理関係（アクアラインの管理）、休憩施設関係（海ほたる P A の営業）があります。

T T B の資本金 9 0 0 億円は、アクアラインの建設資金に充当されたものです。このうち、道路公団は 3 0 0 億円出資しました。

T T B の主たる資産は建設事業未収入金 7, 4 0 8 億円で、その見合いは社債・借入れ 6, 5 0 9 億円、資本金 9 0 0 億円の合計 7, 4 0 9 億円で、金額はほぼ一致しています。

また、東京湾横断道路の建設に関する協定により、建設事業未収入金は利付き債権であり、アクアラインの建設にかかった借入金・社債の支払利息相当額の利息を受け取ることになっています。

アクアラインの建設事業未収入金が回収される時点、これは平成 5 9 年ですが、この時点で債務が完済され、かつ資本金と同額の現金が積み上がると想定される時点となります。

よって、株主の合意があれば、平成 5 9 年の時点で、有償減資することが想定されます。

つけ加えますと、こちらの金利の決め方ですが、金利につきましては、T T B は国からの借入金は無利子、民間からは変動金利、政府保証債や他の借入金は固定金利となっています。T T B が支払う支払利息相当額は道路公団が負担するスキームとなっていますが、

1つ目として、受取利息と支払利息の計上時期のずれということ、2点目としまして、道路公団が、TTBが発行している社債の償還時に、社債発行差金、これは額面と発行額の差額をいい、これを補てんすることになっています。

一方で、TTBのほうですが、社債発行差金については、これは償却済みになっています。なぜかと申しますと、アクアラインの工事の完成、引き渡しのときに社債発行差金を全額建設事業費に振り替えているためです。このため支払利息と受取利息の差額が発生しておりますので、お手元の資料の一番最後の決算公告を見ていただきますと、営業外収益と営業外費用なんですけど、差額で約4億円ほど利益が出ていますが、こちらにつきましては、その支払利息と受取利息の支払いのタイミングと社債発行差金の処理の違いによって、TTBとしましては、先に費用が出て、後から利益が出るということになっています。しかし、借り入れ全期間を通じて見ますと、利益と損失は相殺され、TTBの実質の損益はない状態となっております。

お手元の資料に戻りまして、2ページ目ですが、割引現在価値に使用する割引率としまして、次の方法が考えられます。

1つ目としましては、30年国債の最終利回りと同水準として、これを42年の割引率として計算する方法。

2つ目としまして、残存プレミアムを考慮した補外を行うというのは、30年国債を仮に42年まで延ばしたら、どれくらいの金利になるかということ想定しております。こちらについては、まだ正確な金額は算出しておりませんので、おおむねこの数字になるであろうという想定で、ちょっとこちらは仮置きの数値となっております。

3つ目ですが、道路関係四公団の債務返済イメージの試算例において用いられている機構の将来調達コスト、道路事業の償還計画上の資金コストとして使用されている数値とします。こちらですと、1.96%から4%を使用した割引率になります。

あと、4番目ですが、政策コスト分析の利率を割引率とする。こちらとしましては、1.96%から4.77%ですので、このような数字になるのではないかとということで、試算値を書いております。

以上、簡単でありますけど、東京湾横断道路株式の評価について、ご説明申し上げました。

**【黒川委員長】** ありがとうございます。

それでは、資料5について、お願いいたします。

**【藤井経理室長】** 資料5、鉄道施設の評価につきまして、本四公団からご説明させて

いただきます。

資料の 1 ページ目は、本四連絡橋の概要を示してございます。本四公団では、瀬戸内海の海峡部におきまして、合計 17 本の長大橋を建設いたしまして、本州と四国の間を 3 つのルートで連絡いたしておるところでございます。このうち鉄道が走っておりますのは真ん中のルートでございまして、このルートでは、中央の海峡部、約 13 キロメートルございますが、この 13 キロメートルの間に吊橋や斜張橋など 6 つの長大橋を建設し、連絡いたしております。この 6 つの長大橋を一括いたしまして瀬戸大橋と呼んでおります。瀬戸大橋は道路と鉄道の併用橋になってございます。

次、2 ページでございまして、本四鉄道の概要をお示ししております。左側の鉄道の図でございますけれども、岡山県の茶屋町駅を始点といたしまして、瀬戸大橋を渡りまして、四国の宇多津駅まで、全長 32 キロメートルでございます。そのうち瀬戸大橋を主要部分といたします道路と鉄道の共用部が約 13 キロメートルでございます。また、図の右側の下に大鳴門橋を示しておりますが、この橋も道路、鉄道の併用橋といたしまして建設いたしました。現在、鉄道は走ってはおりません。

次に、道路と鉄道との共用部とはどのようなものかを見ていただきたいと思います。

3 ページの写真は瀬戸大橋の一番四国寄りの南備讃瀬戸大橋でございます。道路・鉄道併用橋でございます。

次の 4 ページでございまして、これは今の橋を真横から見たものでございまして、上が道路面、下が鉄道でございます。ダブルデッキになっております。

次に、5 ページでございまして、共用部の構造ということで、断面図を見ていただいております。この図の箱型の形状のもの、これ全体を補剛桁と呼んでおります。補剛桁の上段に 4 車線の道路、下部の補剛桁の中に鉄道線を複線で敷設しております。グレーの色でお示ししております部分が、道路・鉄道の共用部でございます。上のほうのケーブルも共用部でございます。この図に示しておりますケーブル、それから補剛桁のほかに、共用部といたしましては、塔、タワーでございまして、塔と、それにその塔を支えております下部工などがございます。

これらの鉄道資産の評価方法につきまして、次の 6 ページをごらんいただきたいと思います。鉄道事業の用に供する資産につきましては、公団におきまして、既に減価償却や除却を行うなど、民間企業と同様の会計処理を行ってきております。また、鉄道の建設に係る債務が存在しないという点もありまして、道路資産と大きく異なる特殊性がございます。

今回の独立行政法人化に当たりましては、鉄道資産の保有形態や使用形態、あるいは負担の枠組みに何ら変更はございません。そういったことを勘案いたしますと、鉄道資産の開始貸借対照表の評価につきましては、引き続き帳簿価格とすることが適切ではないかと考えてございます。

なお、鉄道資産のうち、非償却資産であります土地でございますが、土地につきましては、上部の鉄道構造物と一体不可分であること、また、具体の土地の状況につきましては、丘陵地帯、あるいは工場地帯に位置いたしております、ごく小幅の細長い形状をした特殊な用地であることから、土地だけの転売可能性、あるいは市場性は極めて低いものではないかと考えてございます。したがって、鉄道施設として一体として評価することが適切であると考えまして、帳簿価格による評価を行っているところでございます。

しかしながら、土地につきましては、第1回のこの委員会におきまして、いろいろ議論がございました。また、平成14年8月の独立行政法人化に伴う承継資産の評価基準などを踏まえ、鑑定評価に準じた方法で評価することといたしたいと考えているところでございます。

また、大鳴門橋につきましては、鉄道の建設は中断し、現在、鉄道の用に供してはおりませんが、基本計画は存続しておりますところから、引き続き簿価で評価することといたしたいと考えているところでございます。

7ページに、鉄道の土地の時価の算出方法を記載してございますが、土地の時価は鑑定評価に準じた方法を用いまして算出したいと考えておるところでございます。

簡単でございますが、以上でございます。

【黒川委員長】      ありがとうございます。

ただいまの説明に対しまして、各委員、何かご意見等ございますでしょうか。どの資料でも結構でございます。ご質問ございませんでしょうか。

それでは、日野委員、どうぞ。

【日野委員】      ただいまご説明のありました資料5の鉄道施設の評価の点でございます。できれば、会計がご専門の委員から教えていただければありがたいのですけれども。

今ご説明のあった大鳴門橋の鉄道部分についてですけれども、約18年もの長期にわたって建設が中断し、現在、鉄道の用に供していない、そういう状況で、近い将来も具体的な建設再開が見込まれていないと聞いておるわけです。こうした場合に、この鉄道資産につきまして、建設仮勘定に、しかも簿価で計上することが、会計処理上適正なのかどうか、

その辺についてお伺いしたいということと、それから仮に建設仮勘定に計上したとして、来年度から導入される減損会計によって減損処理の対象になるのかどうか。なるのであれば、今回の資産評価において、この点をあらかじめ考慮した方がよいのではないか。その2点をお伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

**【黒川委員長】** これは事務局か、あるいは会計の専門家というご指名だと梶川先生ですけれども、どうでしょうか。どちらか手を挙げてください。

**【藤井経理室長】** 財産整理上の建設仮勘定について、まずご説明させていただきたいと思えます。

本四連絡橋の建設に当たりましては、大臣から基本計画の指示を受けまして、私どもも実施いたしておるわけでございます。大鳴門橋の鉄道関連の基本計画の指示は、昭和48年に運輸大臣からいただいております。

先ほど申し上げましたように、大鳴門橋の鉄道部分の建設は中断しておりますが、鉄道建設の基本計画は存続していると認識致しております、建設途上にあるという扱いのために、建設仮勘定というふうにして計上しているところでございます。

仮勘定の件につきましては、以上でございます。

**【黒川委員長】** はい、わかりました。

それでは、梶川委員、何かございますか。

**【梶川委員】** 私は会計の専門家というご指名でございまして、今おっしゃられたことを前提に、第1番目にご質問である仕掛かり勘定として、建設仮勘定として置いておけるかと。これはもう全く事実をどう認定するかという問題でございますので、建設途上であるのか否かという事実関係で、これは建設仮勘定というのは、あくまでも事業の用に供するということが前提でございますので、いわゆる、この事実関係をどう認定するかということが会計の基本的判断の材料でございますので、その事実関係については、ちょっとここでは申し上げていない。あくまでも建設仮勘定に置くということは、当然、事業の用に将来的に供するということが前提であるというふうにお考えはいただきたいと。

それから、2つ目は、仮にということなんですが、その後、建設仮勘定に置いた状態で、次年度以降の減損会計がどうか。私も独立行政法人の減損の会計の基準というのを、ついせんだってまで検討する会計基準検討会に参加していたんでございますが、このケースでは、独立行政法人という事業の特殊性といいましょうか、ある意味では、ここで主に議論の中心となったものは、独立行政法人は本来、民間ではなし得ない公的なサービスを行う



ということが、そもそも存在している理由であると。この性格より、当該性格を持つ独立行政法人が持つ固定資産を、どのように民間で導入されてきた、企業会計で導入されてきた減損会計基準を適用していくか。この場合には、独立行政法人の場合は、いわゆる市場で交換する経済的なベネフィットを出すんですが、それは市場交換をするものばかりではないので、あくまでも公的な事業という性格を重視して、サービスの提供能力というものに着目をして、当初予定されたサービスの提供能力が維持されていないものに関して減損をさせようという、大きな言い方ですけども、そういう議論。この場合のサービスの提供能力というのは、いわゆる、それがあつて一部分が金銭でキャッシングフローを生むものもあるかもしれませんが、極端に言えば、公的なサービスでございますから、それ自身、全くキャッシングフローを生まないというケースもあります。ですから、当初から予定された意図どおりに当該施設が使われ、それが公的なサービスを提供している限りは、いわゆる企業会計で言う減損という対象にはしないんだということでございますが、そもそも、その資産の性格が、あまりに独立行政法人本来の事業の性格の、いわゆる公的サービスの提供ではなくて、むしろ、かなり民間に近い資産としての事業形態を持っているというものであれば、むしろ民間に準じた形の減損会計を適用する余地も、もちろん残してはおります。ですから、そもそも、この事業をどう考え、位置づけるのかということから、民間並みの減損を適用するのか、独立行政法人の減損を適用するのかということもご検討される余地はあつたと。独立行政法人の減損だということになれば、重ねて申し上げますが、当初、どのような公的サービスを提供しようとする意図を持っていて、それが現状の段階で、そういったサービスがもう提供できないという状況が明らかに外から見える、かつ、それが将来にわたつても、もう提供しないであろうという意思決定が、かなりの確度で蓋然性を持つというケースでは、減損ということは存在するということで、お答えになればと思います。

【黒川委員長】 はい、どうぞ、梅田委員。

【室谷委員代理】 今、梶川委員から、この事業をどう認識するのかということについてご指摘がありましたので、その点につきまして、鉄道局のほうから、少しご説明をさせていただきますと思います。

2点ありましては、1つは、先ほど本四公団の委員の方からご説明がありましたように、この大鳴門橋のプロジェクトでありますけれども、現在、四国新幹線ということで、基本計画路線ということで決定を見ていると。これは全国新幹線整備法という法律に基づいた

基本計画の決定という状況にあるわけでありますが、これが今後どうなるのかということにつきましては、まだ結論は出ていないということでありまして。ということは継続中であると認識しております。

2つめは、全幹法の手続によりますと、次は整備計画ということになるわけでありましてけれども、そのためには、いろんな調査をするということになっております。例えば、地質であるとか、海流であるとか、そういった調査をして、新幹線として整備すべきかどうかということを審議会に諮るというような手続になっております。現在、この大鳴門橋を含めた四国新幹線については、調査を引き続きやっていると。17年度も、そのための調査費もいただいております。ということでありまして、継続中というふうに、我々は認識しているところでございます。

以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ほかに何かご意見ございますでしょうか。ございませんでしょうか。

それでは、私のほうから一つ。

SA/PA資産の評価方法について、資料3をあけていただきたいんですけども。それは収益還元法と積算価格、こういうようなものを両方判断しながら鑑定評価を行うということでございますけれども、6ページに足柄サービスエリアの具体例が挙がっておりますので、この物件の概要を見ますと、宅地と園地と法地のうち法地はないので、宅地と園地を、いわゆる民間会社のほうに引き継ぐという例だと思います。質問というのは、積算価格のほうの土地価格について、宅地というのは、建物が建っている、その付近の、実際に収益を生んでいると思われるところの付近の土地だろうと思いますけれども。一方、園地というのは、その背後にあるのか、3万平米もある園地。どういうふうに、そこは評価しているのか。

それから、収益価格のほうは、建物と土地を一体となって評価するというふうに「骨子」では決めたんですけども、この場合、収益価格の算定の内容のところ、この園地部分はどのように関連してくるのか、お聞きしたいと思います。

【戸張不動産鑑定士】 今回、評価を担当させていただきました、日本不動産研究所でございます。具体的なお質問でございますので、私どものほうからご回答させていただきたいと思います。

まず、園地というものの取り扱いでございますけれども、一般的に、このサービスエリ

アやパーキングエリアについては、各委員の皆様もご利用になられているかとは思いますが、公園のようなものが周辺にあらうかと思えます。いわゆる施設の周りにあります緑地部分のようなものでございます。これをどのように取り扱うかということでございますけれども、積算価格の中の土地価格を出す場合におきましては、まず一般的に宅地と思われるところについては、周辺の取引事例を基に宅地として利用できる価値を出しております。園地につきましては、現況の利用状況を見まして、利用価値が劣ると、あるいは公園状になっているという利用現況を考慮して、宅地に対する一定の減価を行って、いわゆる宅地部分の附属地のような扱いで価値を把握して、一体で評価しております。

一方、収益価格でございますけれども、現況評価が、いわゆる時価を反映しているものでございますので、施設によりましては、たまたま園地が多い場所もございましたら、少ないところもあります。それは個々ばらばらでございますけれども、あくまで現況評価を視野に置きますと、園地が広ければ広いなりの評価、園地が狭ければ狭いなりで、収益価格というのは、そこから収入と支出が出ているものでございますので、園地が広くても、その園地の管理費というのは、このキャッシュフローの中の経費ということで織り込んで、一体の収益価格というものを算定しております。

以上です。

【黒川委員長】 そうしますと、園地も収益は生んでいるというような仮定ですか。日本不動産研究所の方にご質問ですけれども。

【戸張不動産鑑定士】 結果としては、一体として利用されているエリア全体からの収益ということでございますので、どのように収益に貢献しているかというのは、なかなか宅地部分と区分して考えるのは、把握するのは難しいんですけれども、エリアを利用している方は、その公園状の施設を遊歩道のような形で利用したり、何らかの形では貢献していると思っております。逆に、明確にそれを区分して収益価格を適用するというのは、実務上困難であると思っております。

【黒川委員長】 もう一度お聞きしますが、そうすると、この足柄の場合には、営業料収入は、売店とかスナック、レストランがありますけれども、その背後にある3万平米の園地も含めて営業収入が上がっていると。そして、当然ながら広いわけですから、環境整備費のところは、その3万平米の園地を維持するためには、かなりコストがかかっているわけですね。ですから、このコスト部分は収益価格を下げる働きがありますけれども、要するに、営業収益への貢献部分が環境整備費、よりも価値があると。一体となっているから、

ともかく資産価値としてマイナスではなくてプラスであるというような仮定ですか。

【戸張不動産鑑定士】 その園地部分が、マイナスとかプラスとかという切り離れた議論ではございませんで、あるがままに評価をしているという状況でございます。一般の不動産におきまして、大きな公園を含んでいるような施設とか遊歩道を含んでいる施設は多々あるわけですが、それが収益に貢献していないからといって、その部分の維持費は別個に考えるとかというようなことは現実的ではございませんので、あくまで今回の売買の対象となりますエリア一带というところに着目しまして、そこから得られる収入、支出というものを素直に把握して、評価している次第でございます。

【黒川委員長】 私が聞いておりますのは、園地部分も一体となって収益が上がっている物件なのかどうかということなんです。ですから、土地と建物を一体となってという、その「骨子」のところの考え方の適用にあたっては、その背景にある3万平米、この足柄ですとそうですが、園地も含めて、一体となって収益が上がっている物件であると、このように考えるということですね。

【戸張不動産鑑定士】 ええ。特に足柄の場合は、3万平米のうち1万平米というのは、実質上、公園のような場所で、残りの1万平米は調整池のようなもので、これは施設を維持するために必ず必要なものでございまして、これを切り離して考えるということは実務上できないということで、調整池が収益を単独で生んでいるかということ、それは別だと思わうんですけれども、一体となって、このような収入を得ているという意味では、あくまで現況どおり全体で把握することが、正しい時価のとらえ方だと考えております。

【黒川委員長】 なるほど、わかりました。

そうしますと、500カ所以上あるエリア、その園地の部分は、足柄と同じように、いわゆる民間会社のほうで、必要不可欠な園地、要するに、サービスエリアと一体となって収益が上がっている物件であると、こういうふうに認定して、ほとんどが民間会社に移るものばかりですか。それとも民間会社のほうで、この部分は要らないよと言って引き受けない、こういうようなものもあるんでしょうか。

【日原路政課長】 要するに、民間のサイドから見て、ここは欲しいとか欲しくないとかいう話ではなくて、道路区域として、どこが道路として必要かという部分から決まってしまうので、道路区域としては、基本的に駐車場の部分とトイレの部分、それが道路に関連します施設の部分でございますので、そこ以外は基本的には道路区域から外れますので、道路から外れた部分というのは会社のほうへ承継されるという形になってまいりま

す。ですから、本来、こんな山みたいなところをもらっても困るという場所もあるかもしれませんが、それはそれとして承継していただくという形になると考えております。

【黒川委員長】 わかりました。そうすると、基本的には、園地と思われるようなものも、いわゆる民間会社のほうに一体となって移り、この足柄と同じな評価方法でみんな計算すると、こういうことでございますね。はい、わかりました。

何か、ほかに。どうぞ。

【八木委員】 TTBの株式の評価についてなんですが、現在価値の割引率について、ここに4点挙がっておりますね。これは今回のプロジェクトを考えた場合には、どれが妥当だと、考えれば良いのでしょうか。引き取る側にしたら4つのうちどれを取るかで随分違うんです。淡々と聞いていていい話なのかどうなのか、今までの検討過程までどんなご意見があったか、ご紹介いただけませんかでしょうか。

【黒川委員長】 では、八木委員のご質問に対して……。

【吉田監理室長】 TTBの評価につきましては、これまでいろいろ事務的にも議論してまいりました。ここで言うように、割引現在価値でやる方法、また、簿価純資産方式でやる方法等含めて、いろいろな議論を経てまいりましたが、基本的には、ここでご提案申し上げていますような割引現在価値方式で評価させていただいたらというご提案と整理させていただいてございます。

検討状況はそんな状況でございましたので、じゃあ、具体的に、割引率についてはどういふものを適用するのかといったようなことについては、申しわけございませんが、まだ事務局的にも、正直、詰め切れていない部分がございます。ここもあまり例がないものですので、幾つかの考え方ということで挙げさせていただきましたが、最終的には、次回の評価委員会に向けて、また個別にいろいろご相談させていただきながら、決めさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

【八木委員】 わかりました。

【黒川委員長】 八木委員、いいですか。

【八木委員】 はい。

【黒川委員長】 ほかに何かご質問はございませんでしょうか。

この辺も含めて、基準とか評価の仕方については、第1回目にご説明がございましたように、150時間を超えるような議論をしてきた大変複雑なものなので、それをこの数時間で皆様方にご理解していただくのは大変難しいと思いますので、何なりと、ご質問がご

ございましたら、今していただきたいと思っておりますけれども、いかがでございましょう。

それでは、ないようでございまして。どうもありがとうございました。

引き続きまして、議事のその他について、事務局からご説明をお願いいたします。

**【石原専門官】** それでは、参考資料の3についております、「日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団の業務の引継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する基本方針」につきまして、説明をさせていただきます。

これにつきましては、施行法に定めております各公団が廃止しまして、それぞれ6つの会社と1つの独立行政法人に、業務、資産、それから債務等を承継するわけですが、その基本方針を大臣が定めるということになっておりまして、予定でございましたら、本日には財務大臣との協議も終了いたしまして、各公団のほうへ大臣から指示をさせていただくというような段取りでございまして、本日、説明をさせていただくものでございます。

本体の資料の前に、参考資料3-1というのがございまして、「承継資産の基本的考え方」というのがございます。これは、これまで法律が定まる以前から、4公団の総裁、それから理事長にお集まりいただきまして、その都度、作業の段取りごとに合意していただきました連絡会というのがございます。そのときの資料でございまして、基本的には、ここに書いてあるものに従って基本方針は定めてあるというものでございまして、こちらから説明させていただきたいと思っております。

基本的な考え方でございますが、道路資産は、料金徴収施設を除きまして、原則「機構」へ承継するというものにしております。

サービスエリア、パーキングエリアにつきましては、高速道路利用者へのサービスの維持等の観点から、駐車場、トイレを除きまして、原則「会社」へ承継するということで、先ほどのSA/P Aの資産の評価の部分で説明をさせていただいたような形になってございます。

機構承継資産ですが、もう少し詳しく書きますと、道路資産というものには供用中の道路がございまして。それから、管理事務所、車庫、倉庫、それから道路情報施設ということで、管理上必要な施設も含めるということでございます。それから、先ほど出ましたようなSA/P Aの駐車場とトイレ、それから、本四公団関係では鉄道施設があるということでございます。

それから、会社の承継資産でございまして、道路資産の中で、特に有料道路事業を運営していくということで必要な資産でございまして、料金徴収施設、それから管理用の車

両、それから収益事業の資産としましては、SA/PA内のレストラン、売店の建物、これは敷地も含めてでございますが、そして、その周辺の園地でございます。それから、その他会社が営業していく、あるいは運営していくのに必要な庁舎、宿舎ということでございます。

資産の区分としましては、そのようなことを前提にいたしまして、資料3に戻らせていただきますけれども、その部分につきましては、2番のIですが、資産のところに書かせていただいております。

前後しますけれども、1番には、法律で定めておりますように、業務の種類と範囲を書き込むことになっておりますので、機構と、それぞれ6つの高速道路会社について書くということでございます。

機構につきましては、主な業務ということで、承継する業務ということで、高速道路に係る道路資産の保有、それから承継した債務の返済に関する業務、それから高速道路の道路管理者の権限の代行に係る業務、それから鉄道施設の管理及びこれを鉄道事業者に利用させる業務というものがございます。

一方、高速道路株式会社につきましては、高速道路の新設または改築に関する業務、高速道路の維持、修繕等に関する業務、高速道路の休憩所及び給油所の建設及び管理に関する業務、それから国または地方公共団体の委託に基づき、主に道路の新設とか改築とかということでございますが、そういうものの業務、それから自動車駐車場の管理に関する業務、それからトラックターミナル、貨物保管施設その他の施設の管理ということで、特に5番、6番につきましては、高速道路以外で、現在、公団が行っている業務がございますので、それにつきましては、引き続き高速道路株式会社へ承継して、業務をしていただくというようなことにしてございます。

2番の資産につきましては、今ほど述べたとおりでございますので、説明は省略いたします。

II番の債務でございますが、ここにつきましては、機構につきましては、これは「政令で定める」と書いておりますが、資産に対応する債務でございますので、非常に今回、検討で重要と申しますか、かなり留意いたしましたのは、会社に承継させる債務でございますが、これにつきましては、会社の債務の返済能力、経営の安定性、収益力を勘案して会社に承継させることが適当と認められる額のものというようなことにしてございます。

その他の権利及び義務でございますけれども、契約に係る権利等、公団が解散いたしま

して、新会社、機構が成立するわけですが、現時点で業務が引き継いでいくというようなものにつきましては、引き続き、それぞれ会社及び機構に承継をしていただくというところでございます。

その他でございますけれども、職員等の雇用の安定及び確保、それから利用者の安全及び利便の確保ということで、(1)番は言わずもがなのところでございますけれども、(2)番のところにつきましては、特に高速道路の安全性であるとか、あるいは利用者の利便性というようなことにも、十分、承継する時点で配慮するようというところでございます。それから、民営化時点で継続しています訴訟の参加、そして、最後、平成17年度における政府の債務保証契約に係る限度額ということで、平成17年度の予算の際に、政府保証債の限度額を認めていただいておりますので、それを引き続き……。未使用額といいますか、それについては、引き続き、会社及び機構に承継するというものでございます。

ここに書いております基本方針に基づいて、これから公団のほうで実際に作業をしていただくということになります。特に道路資産であれば、個々の道路の資産につきまして、どの会社に承継するかというようなことであるとか、先ほどの債務につきましても、どの債務を機構に、または会社に承継するかというようなことを、個々の債務ごとに決めていただくということになりますので、本日、予定でございますけれども、これで各公団に指示をし、作業をお願いしたいと考えているものでございます。

説明は以上です。

【黒川委員長】      ありがとうございます。

【吉木専門官】      それに関連して、追加で説明します。

以上のような承継の基本方針に基づきまして、これは現段階でございますけれども、資産評価委員会でご議論していただいている内容を現時点で想定いたしまして、民営化時点での資産額というものを試算させていただいておりますので、ご紹介したいと思います。

資料につきましては、資料の一番下のほうに、「委員限り」という形で資料をつけてございますので、それをごらんになっていただきたいと思っております。

これは現時点での、ある一定の仮定をもちまして想定をされる金額を記したものでございます。現在の4つの公団、それぞれの資産額を、日本道路公団になりますと約33兆円、首都高速道路になりますと6兆1,700億円、阪神高速道路でありますと3兆7,200億円、それから本州四国連絡橋公団になりますと3兆900億円といったものだろうと想定をしております、これが民営化後、6つの会社と、それから1つの機構という枠に分



けられるわけでございます。この分ける考え方を、先ほどご説明いたしました基本方針に基づきまして承継をしていくというふうに想定しておりまして、この中身でございますが、次の2枚目のほうに、細かい数字ではございますけれども、現在での見込みを記載しております。本日、各公団からご説明いたしました道路資産の評価の方法でありますとか、料金徴収施設、道路休憩施設、それぞれ今現在の考え方で評価をすると仮定いたしますと、それぞれこのような数字になっておりまして、これが道路資産でありますと、大層がこの機構のほうに承継される。それから鉄道施設のほうは、やはり機構と。それから、その他の固定資産のうち、料金徴収施設については6つの会社、それから道路休憩施設についても会社のほうにということで、それぞれ分けていったのが、その最初の1枚目のペーパーでございます額でございます、100億単位でとりあえず丸めておりますけれども、各会社、東日本になりますと●●億円程度、中日本でありますと●●億円、それから、西日本でありますと●●億円、首都高速道路のほうでありますと●●億円、阪神でございますと●●億円、それから本州四国連絡道路株式会社でありますと●●億円というふうに、現在のところでは見積もっているということでございまして、今後、これから公団のほうでの、いろんな決算の作業でありますとか、先ほど言いました承継計画の精緻化といった作業も経て詰めてまいりたいと思っております。ということで、ご紹介をさせていただきました。

【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、各委員、何かご意見等ございますでしょうか。

ないようでございます。

最後に、資料の非公開について審議したいと思います。事務局からご説明をお願いいたします。

【吉木専門官】      本日の資料の中で、各公団からご説明いたしました具体の評価方法につきましては、今後、ホームページ等におきまして会議資料として公開を考えておるわけでございますけれども、中の数字につきましては、個々の資産の額の情報になるということで、あるいは個々の鑑定手法のノウハウにかかわるところもございまして、その部分につきましては非公開とさせていただきたいと考えております。さらに、最後にご説明いたしました「委員限り」の資料につきましても非公開と考えているところでございまして、ご確認をいただければと思っております。

【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、各委員、何かご質問等ございますでしょうか。

ないようでございます。

以上をもちまして、本日、予定しておりました議事は、これにて終了いたしますが、何かほかにご質問等ございますでしょうか。

ないようです。

それでは、ほかに質問ないようですので、進行を事務局にお返しいたします。

【吉木専門官】 黒川委員長、どうもありがとうございました。

委員の皆様方のおかげをもちまして、本日の会合は、つつがなく、すべての議事を終了することができました。ご協力、まことにありがとうございます。

本日の議事概要につきましては、前回と同様、速やかに議事概要を作成いたしますので、後日、委員の方々のご確認をいただきたいと思っております。

次回でございますけれども、本日、決定にまだ至っていないような項目が少々残っておりますので、それについてご確認をしていただきながら、資産額の算定作業のほうも順次進めてまいりたいと思っております。あらかじめ、皆様方のご予定を確認したところ、9月12日というのが、比較のお時間がとれると考えておりますので、次回を9月12日の午後2時からというふうにご案内させていただくことを予定しておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

なお、繰り返してございますけれども、最後にご説明いたしました、公団、それから機構、会社の資産額の資料につきましては、委員会終了後、回収させていただきたいと思っておりますので、そのままテーブルのほうに残しておいていただければと思っております。

これをもちまして、第2回の資産評価委員会を終了させていただきます。本日は、ご多忙中にかかわらずご参集いただきまして、まことにありがとうございました。

— 了 —