

検討課題に係る質疑応答の整理（道路資産評価・会計基準検討会）

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	1. 評価の対象となる資産	(検討の進め方)	<p>Q 資産評価の手法も多分何を目的に評価するかで、例えば（機構に）移す前、それを移した後どう取り扱うか。機構と会社のほうの基本的な枠組みなり、中の仕組みがまだ完全には固まってなくて、それがこれから次第に固まっていくのと、こちらで議論を進めていくのはどんなスケジュールで、どんな感じになるのか。今現有の資産がどうなっているかということ資産評価なり、耐用年数なり、議論すべきところをまずは絞って、そこからスタートというイメージでよいか（小澤委員）。</p> <p>A 基本的にはまず開始貸借対照表をどうつくるのかというのが大きな課題。全体の枠組みは基本的には3月上旬に法案を出すので、そこで明らかになる。そこから先の部分は、また政省令、実際の運用、機構と会社の協定とかいるんところで決まってくる部分もあり、どのような会計になってくるのかということもイメージしながら、決めていきたいと思っている。その宿題を私どもに投げただけであれば、またそれを宿題と思って勉強していく（日原室長）。</p>	【第1回】 (H16.1.29)
	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(2) 道路事業に係る償却資産の再調達原価の算定方法	<p>Q 再調達原価に補償費とか支払い金利をいれているが、どのような把握の仕方をしているのか。現況有姿で評価を求めているのではないのか。ゴーイングコンサーンのいわゆる開始貸借対照表が行われた後の事業の運営に当たっては、補償費や支払い利息の問題はできるかもしれないけれども、開始貸借対照表の資産を評価するときに、どうして補償金とか支払い利息というのが飛び出してくるのか意味がよくわからない。補償費を払った時点の補償費にデフレーターをかけて出してくるのか、また金利はどういうふうな計算をして求めているのか（横須賀委員）。</p> <p>A 道路は10年間で大体完成するというので、1年目はこれくらい、2年目はこれくらいという投資パターンをつくり、それぞれの投資の10年前の金利、9年前の金利などの積数を出している。現実に払った金利であり、補償費も同じである（日本道路公団）。</p>	
		(7) 耐用年数	<p>Q 現有資産の耐用年数を評価するという意味で考えたとき、この耐用年数を評価する目的は何になるか（小澤委員）。</p> <p>A 実際に物理的に何年もつかという個々の資産について評価するという趣旨ではなく、開始貸借対照表をつくる時のスタートラインの資産評価をする上で、取得原価なり、再取得原価なり、減価償却額が幾らになるかということを決めるためのものという意味で考えていただければと思う（日原室長）。</p>	
		(9) 補償費の取扱い	<p>Q 土地を近隣の価格で評価しているとすれば、その土地の評価というのは既に補償費を含んだものになっているから、そこにまた補償費を入れたらダブることにはならないか（横須賀委員）。</p> <p>A 基本的な考え方として、現在は道路についてはいつきに取得するということができないので、基本的に道路を取得する以上は、まず補償費についていえば山林なり原野なりを取得する。要するに、山林や原野を取得して、その上で道路のほうにかえていくということなので、取得原価の中に入れていくと補償費については考えている。金利についても同じで、1度に今道路を買えるわけではないので、10年間かけて買うものをその中に入れていくということで、横須賀先生のおっしゃっている現に土地の評価というものは道路の評価ではなくて、山林なり原野の評価になっているということではないかと思っている（日原室長）。</p> <p>Q 土地については金利は入っていないが、補償費は入れているのか（横須賀委員）。</p> <p>A 補償費は入れている（日本道路公団）。</p>	
		(10) 建設中の金利の取扱い	<p>Q 金利は変化がないのか（横須賀委員）。</p> <p>A 変化した金利は、それを算出したものに修正して出している。なお土地については金利を算入しておらず、その年の費用で落としている（日本道路公団）。</p>	

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	5. 会社の開始貸借対照表における資産の評価方法	(3) 関連事業に係る土地の再調達原価の算定方法	<p>Q サービスエリアとパーキングエリアと本線とは別な評価方法でとらえているというふうを考えてよいか（横須賀委員）。</p> <p>A 従来はそれぞれを含めて、全体を道路という形になっていたが、民営化に伴い、サービスエリア等の自由な事業展開ができるようにという趣旨から、サービスエリアの部分は道路区域を外して、自由に使える土地という形になってくる。そうすると、いわゆる道路と同じように考えてよいか、あるいは沿道のドライブインの土地と同じように考えるのかという問題が出てくるので、その辺が多分評価の中には勘案されていくのではないかと（日原室長）。</p> <p>Q サービスエリアの職員は裏側の荷物搬入路から出入りしているとする、これを独立して評価することになると、道路とはとらえ方が違ってくる。民営化すれば（外部の土地との）併合の可能性というのが出てくる。サービスエリアの背後によっては、土地の値段が極端に違ってくるということにならないか。そういうことは今の評価の中に織り込んでいるか（横須賀委員）。</p> <p>A そういった問題点をいろいろお聞かせいただいて課題に反映させていただけたらと思っている。土地の評価そのものがまだスタートしたばかりという状況であり、具体的なものが出ていない（日原室長）。</p>	
				【第2回】 (H16.3.2)
機構関係	2. 機構の会計基準	(2) 区分経理	<p>Q 償還債務が、お金には色がないとして、全体として45年で返済するのか。あるいは首都高速は首都高速の中で45年以内に料金を決めて、そこで債務を返済するようなスキームにするのか。郵政省のときの三事業間でのやり取りがあるのかないのかと同じで、お金のやり取りができるのかどうかによってかなり違う。もしできないとすると、保有機構も1つのエンティティのようでありながら、4つのセグメントみたいなものも同時につくることになってしまうかもしれない。その辺はどのようなスキームになっているか（黒川委員長）。</p> <p>A 細かいところはまだ決まっていないが、基本的には勘定区分を分けるというのが一番はっきりするが、それに近いようなものが何らかの形でできてくるというふうに思っている。お金のやりとりはできず、資産と債務の償還については、きちんとそれぞれ4つのものが独立して管理運営されていくという理解である（日原室長）。 (注：勘定区分については検討中)</p> <p>Q 由来する公団からの債務の残高を個別的に管理するということで、個別的残高、債務残高について、返済もある程度個別的に管理される。債務残高の不均衡が出た場合にエリアごとに、例えば今の組織解散みたいなものと同じようにリンケージされるのか（梶川委員）。</p> <p>A 詳しいことはまだ決まっていない部分もあるが、現公団に由来するところの債務を全部返済してきた段階で、その部分に関する貸し付けは終わるというふうを考えている。したがって、業務が段階的に縮小することになると思う。多少の誤差があるか知らないが、現在の考え方ではほぼ一致するというふうには思っているし、逆に一致するような額の料金設定になるのではないかと（日原室長）。</p>	【第1回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
機構関係	3. 機構と会社の協定に係る会計処理	(1) 道路資産の建設及び移管に係る会計処理	<p>Q 貸付料を決めるときに、利潤を含まない理論的な費用を計算しなければならないが、それはこの検討会では検討する必要はないということか（櫻谷委員）。</p> <p>A 費用が適正かどうかという議論はこの検討の課題ではないが、例えば土地についての金利は資産として見ないということであれば、土地についての金利は会社の費用として計上していかなければならぬので、費用として会社に計上していくというふうに考えていくのか、あるいは資産のほうに計上しておいて、リース料の形で支払っていくのか。結局、払う額は変わらないと思いますが、取替資産であれば毎期の費用で落としていくか、減価償却としたほうがいいのか、リース料としたほうがいいのかなど、どういうふうに落としていくのかというあたりは、この検討会でぜひご議論いただきたいと思っている（日原室長）。</p> <p>Q 新規資産をつくるときに請け負った会社から保有機構のほうに移すとき、貸借対照表上の資産と負債がバランスしていなければならないという制約は我々には課されていないことでよいか。例えば金利をどうするかという土地部分、これについてそういう資産と負債はバランスしていなければならないことになると、負債は総額対価として払った金額で、全部対価として払った金額が資産の取得原価になってしまい、そこが制約されてしまう。それがバランスしていないということであれば、調達してくるときは負債だったものが、金利部分だけは保有機構の費用に落としてもよい。初めから移管されたときの資産と負債を必ずバランスということになると、今言ったような処理はリジェクトされてしまう。それは何も決まっていないことでよいか（黒川委員長）。</p> <p>A それは決めていない。全体としてどういうふうに費用化するか、処理するか、全体としてどういう形で処理したらよいかという最も適切なものを決めていただければと思っている（日原室長）。</p>	
		(2) 道路資産の貸付・運営取引に対するリース会計の適用	<p>Q 45年がアッパーということで、償還に充て得る見込みが少し違っていたら、随時リース料を修正しながら、ともかく45年におさめるようにということ想定するのか（黒川委員長）。</p> <p>A 基本はそうなると思うが、首都高速、阪神高速については、例えば国、地方と会社との間でつくり方のスキームを変えとか、要するに費用負担の割合を少し変えとか、そういったことも含めて45年で閉じるようにしている。なお、本州四国連絡橋公団は、巨額の資本金をもっているんで、厳密に言うと45年では返し切らないことになるので、それについての債務処理は今後の課題として残ることになる（日原室長）。</p>	
	4. その他	(1) 地方公共団体からの出資の取扱い	<p>Q 保有機構は国だけではなくて、地方公共団体も出資するという形になるのか（櫻谷委員）。</p> <p>A 高速国道については基本的に国のもので、国だけが関与していて、出資等も国が行っていたという実態がある。これに対して首都高速道路、阪神高速道路については、基本的に都道、府道などであるため、国と地方が2分の1ずつそれぞれ出資するという形を行っている。ただ、本州四国連絡橋については、国と地方が2対1で出資するという形で行っている。今の公団に対する出資は、別に公団に関する経営権を確保するという意味では全くなく、調達金利の引き下げという意味合いにおいて出資が行われている。したがって新しい機構に移った後も、同じような意味での出資はあり得るだろうと思っている。その場合に、出資したものが今度会社のほうとの関係をどうするかというのは、今まだ議論している最中で、会計面でももう一つテーマが増えるということになる（日原室長）。</p>	
	機構の解散時の会計処理等	-	<p>Q 機構がもし終わって解散するとなったら、出資の割合で分配するのか（櫻谷委員）。</p> <p>A 資金調達コストを下げるという趣旨での出資になっており、言ってみれば、無期限の無利子貸し付けと同じような意味合いであり、返済するといっている債務の中には、出資金を含むという扱いを考えている。したがって、45年後に機構が解散する際には、出資金もすべて出資者の手元に戻るといった形になっている。道路資産は、それぞれ各法律に基づいて道路管理者が決められており、道路公団、本四公団の持っているものは国のものになり、首都高速、阪神高速の持っているものは都、府、市という形で、ばらばらになる（日原室長）。</p>	

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
機構関係	機構の解散時の会計処理等	-	<p>Q 出資を返すというのはどういう意味なのか。資本金ならば残余財産の分配があり、無利子借入ならば借入金で返済しなければならない。出資なのか、借入金なのか説明してもらいたい(榎谷委員)。</p> <p>A 正しくは出資金で、残余財産のときに道路資産プラス出資見合いのキャッシュがないといけないということかなと思う。手続上は最初のうちは債務を返していき、途中ですべての有利子債務を返し終わった段階で、出資金だけが残る形になってくると思う。出資金と道路資産だけが残った段階でさらに料金徴収が続き、入ってきた料金をもとに減資して、出資資本金の額を減らしていくという形の手続になるのではないかと考えている。料金徴収を続ける都度、資本金を減額していき、ちょっといびつではあるが、最後には道路資産だけが残って、貸方がゼロとなる(日原室長)。 (注：その後の検討の結果、その都度減資するのではなく、解散の日までに少なくとも資本金に相当する額を残余財産としなければならないことへ変更されている)</p> <p>Q 巨大な資本金になれば、借金を完済しても機構は45年で終わらない可能性があるのではないかと。借金はゼロになったが、まだ巨大な資本金があるから、それを返すのに時間がかかるということか(榎谷委員)。</p> <p>A 可能性としてはあるが、その場合にはいずれにせよ機構を解散するので、解散するときどのように処理するかという問題は残る(日原室長)。</p> <p>Q 機構の存続期間は45年が前提にあって、45年たてば債務が返済されなくても解散ということではないのか。債務が返済されれば解散なのか。債務が45年たって残っていた場合には、機構はどうなることを前提にこの会計等を話し合ったらよいのか(梶川委員)。</p> <p>A 45年がアッパーであり、45年までに債務を返していないという時点は基本的にはあまり想定していない。そうであればそのとき何らかの処理しなければいけないということで、その上限という期間になっている。業務としては、すべての債務を償還し終わった段階で貸付業務は終わるので、その段階で解散の議論は出てくると思う(日原室長)。</p> <p>Q 資料1にある償還期間50年を上限としてコスト引き下げ効果などを反映させることとの関係はないのか(黒川委員長)。</p> <p>A 整理合理化計画で50年が上限となっていたが、その後の議論の中で、45年後で解散というふうになり、民営化から45年後には債務を完済という表現になっている。5年間縮めたということになると思う(日原室長)。</p>	【第2回】
会社関係	1. 会社の財務構造	(1) 通行料金の設定	<p>Q 料金設定に当たって利潤は含めないということがあるが、この利潤という意味はどういう意味で考えたらよいのか。株式会社の道路事業に関しては利益は出さず、保有機構においても損益計算上利益が出ないというふうな制限がかかってしまうのか。そういう制限がかかるとすれば、例えば減価償却方法等損益計算上のものとキャッシュフローとを合わせるように初めから条件が設定されてしまうことになると思うが、利益という意味はどういうふうに定義づけられた言葉と考えたらよいのか(梶川委員)。</p> <p>A もっと一般的な意味で、通常の公益事業の認可基準であると、能率的な経営に基づく適正原価に適正な利潤をのせて認可するというような規定があるが、そういうたぐいの意味での適正な利潤というものは入れないというのが基本の趣旨であるので、機構において会計経理をやったときに、結果的に減価償却、利益が出たり損失が出たりということはこの段階で否定しているという意味ではない(日原室長)。</p>	【第1回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
会社関係	1. 会社の財務構造	(1) 通行料金の設定	<p>Q ほんとうに利益を常にゼロにするということは、それを賃借料で調整することを意味しているのか。努力をすれば当然コストダウンになるわけで、そのときにそれは道路事業の利益で上がる。それは例えば配当でもらう意味なのか、その辺がもう1つ理解できない。全く利益を認めないということは、広い意味でのファミリー企業をつくって、利益を吹飛ばしたほうがいいわけである。そういう意味では、子会社にするかどうかは別として、きちんとした会社をつくって、きちんと利益が出るような仕組みにしないと、ほんとうの意味でのコストダウンにならないと思うのだが、その辺はどうなのか。子会社をつくること自体は認められていることでよいか（榎谷委員）。</p> <p>A 決算ベースにおいて利益も損失も出ないということイメージしているわけではない。貸付料そのものを決算ベースで事後修正をかけることになると、貸付料の定義に降りかかり、それが損金として認められるとか、単なる利益調整ではないかとみなされる可能性があるのでは、そういったことを考えているわけではない。利潤が全くなければ経営改善が進まないのではないかという点については政府与党申し合わせの中でも有料道路事業の経営効率化のためのインセンティブのあり方を検討するとなっており、その具体的な中身が決まっておらず、何らかのインセンティブを認めていく必要があるだろうと認識している。この辺の中身がまだ決まっていないので、決まり次第報告させていただきたいと思っている（日原室長）。</p>	
	2. 会社の会計基準	(1) 適用すべき会計基準	<p>Q 当委員会（検討会）に対する付託（について）であるが、例えば、東日本高速道路株式会社としての会計全体を考える必要が我々に付託されているのか。あるいはその中を分別して、保有機構が管理していく、その料金に関連する事業について我々は考えるのか（黒川委員長）。</p> <p>A この委員会では道路事業会計規則をつくっていただく前段だと思っており、それ以外のサービスエリアのほうは一般の企業会計でやっていただくというふう考えている（日原室長）。</p>	【第1回】
		(2) 勘定区分	<p>Q 道路事業に関連しては公共用資産であるからということで利益を出してはいけなく、インセンティブを与えるためにパーキングエリアとかサービスエリア、特にサービスエリアの中のサービス、そういうものについてはほとんど民間の発想を取り入れてもうけることだろうと思う。そうすると、東日本高速道路株式会社の中に2つの事業があって、そこから稼いでくるものはきちんと分別管理される。きちんと公的機関が管理する部分と、民間で自由にやってくださいということが厳然とあって、しかもそこにまた大きな壁があるというふうな理解でよいか（黒川委員長）。</p> <p>A 鉄道事業においても、鉄道事業については鉄道事業会計、その他のものについては一般の企業会計に基づいており、また認可料金においても鉄道事業会計の中で適正な原価に適正な利潤を上乗せするというコスト主義といった形で料金認可がおこなわれているので、そういった意味はあるのだろうと思っている。ただ、全く金の出入りがないかと言われたら、そこまで高い壁を立ててしまうと実際にはどうなるのかという点があるが、料金の認可、貸付料の算定とかの中では、そういったものは適切にわかるようにきっちりと管理する必要があるというふう思っている（日原室長）。</p>	
会社への出資の形態 等		-	<p>Q 会社は機構の100%子会社になるのか、それとも国から直接出資された形になるのか（榎谷委員）。</p> <p>A 形としては国の出資会社、あるいは国と地方公共団体の出資会社という形を想定している。機構は株式を保有しないという形を考えている（日原室長）。</p>	
会社への出資の形態 等		-	<p>Q 国を親とすると、機構と会社は兄弟会社だというふうに理解しよいか（榎谷委員）。</p> <p>A 対等というところは、そういうことだと思っている（日原室長）。</p>	
	会社の事業と上場 等	-	<p>Q 道路を無料開放しても会社は当然存続し、無料の道路のサービスエリアと道路の管理を運営していく会社の事業内容の将来的変遷について、どういうイメージがあるのかをお聞きしたい。そのケースで、ここで上場を目指すという流れの中で、事業内容の変遷についてどういった形で考え、上場等収益源泉についてどういう整理が行われるのかお聞きしたい（梶川委員）。</p> <p>A サービスエリア等については有料道路のサービスエリアではなくて、無料道路のサービスエリアとして展開していく。関連の情報提供サービスとか、いろいろな形の新規事業が考えられるのでそういったものは展開していただくことになると思う。道路管理については、どうなるかはっきりしないが、現段階においても道路の部分から利潤を認めない形になっているので、インセンティブの議論はあるが、それを除外すれば利益はないということであるため、配当原資としては基本的にサービスエリア等になる。その部分が45年後に仮になくなったとしても、その部分は上場には影響しないというふう思っている（日原室長）。</p>	

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
会社関係	会社の事業と上場 等	-	Q (会社について)JRの三島会社のように閣議決定して、株式放出を決定しているが、そのような形は今回は当初はとらないということなのか(榎谷委員)。 A 上場を目指すというふうに書いてあるが、それは経営状態を見ながら、あるいは投資家なりのご意見も聞きながら、徐々に考えていくことかなと思っている(日原室長)。	
				【第2回】
ディスクロージャー関係	1.ディスクロージャーの基本方針	-	Q いわゆる民営会社のファミリー企業の扱いについて、民間並みという以上は、日本の会計基準でも主たる会計情報になっている連結会計をベースに利益が出ているか、出ていないかということを考えるという理解でよいか(黒川委員長)。 A 基本的におっしゃるとおりだと思っている。これに付言すると、現在の公団のファミリー企業は公団に出資規制がかかっており、出資がゼロで、人的、取引的關係のもとに実質的支配力を及ぼしているということで、子会社、関連会社を形成しており、一般常識でいうと相当程度不自然な関係になっているので、それが民営化されたときに完全に子会社から外れていくのか、あるいは資本関係が入っていくのか、資本関係が入っていくといっても、既存の株主があり、その移行過程において今と同じような考えでいくのかというあたりは、この検討会でも課題で取り組んでいただければありがたい。課題がどうかかわからないが、その辺はまた1つの課題だろうというふうに思っている(日原室長)。	【第1回】
		-	Q ファミリー企業がどちらにつくのかによっても、我々は国民に対してどこまで実態を明らかにするかということで注目しなければならないものもあるかもしれない。東日本高速道路株式会社の中の道路事業の勘定だけで済むかということについては国民から見て、ほんとうに民間だからよいということでのよいのかどうか。仮に東日本高速道路株式会社は民間企業だとしても、この出資関係がどうなるか。要するに100%どこが持つかによるが、財務諸表等の会計データが当分の間公開されていない会社であるから、どのように国民は知ることができるのか。そのデータはどのようなルートをもって国民は見られるのか、あるいは見られないのか(黒川委員長)。 A 基本的に特殊会社の場合には財務諸表データは主管大臣に届け出義務が課されており、主管大臣までは届くが、必ずしもディスクロージャーが義務づけられているというわけではないようなので、その辺は今後よく勉強していきたいと思っている(日原室長)。	
	2.ディスクロージャーの対象範囲	(2)会社	Q 民営化推進委員会の意見では、SA、PAの業務は子会社方式にするようなことが書いてあったが、子会社方式でやって、道路事業とかSA、PA等を別会社にして(開示を)明瞭にするのか(榎谷委員)。 A そこは(現状においては)わからない(日本道路公団)。	
				【第2回】