

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
総論	1. 会計の目的(財務報告の目的)	(1) 会計基準設定の対象	<p>(意見) 現行の日本の会計基準だけでなく、類似事例、国際的会計基準の動向をしんしゃくするということ。道路事業以外のものについてのディスクロージャーのあり方も検討ということだが、櫻谷委員がおっしゃった特殊性というか、合目的性というか、この辺も考えなければならない。ともかくこのスキームは国際的に見ても、ジャイアントであり、国際会計基準のほうで想定しているものとは比べものにならないくらい大きいものなのということがわかってきたわけで、道路公団に関しては、ある意味で特殊性というものも勘案しなければならないと思う。一応(資料4の)2ページのところの留意事項に特殊性というものも根本方針として入れたいと思う(黒川委員長)。</p>	【第2回】 (H16.3.2)
		(2) 会計情報の利用者	<p>(意見) 会計情報の利用者に経営者の観点が入ってきて、経営者がきちりとその組織を運営していくんだ、経営していくんだ、結果的に赤字になり得るかもしれないけれども、できるだけコストダウンしていくんだというインセンティブをどこかに入れておかないと、なかなか難しい問題があるのではないかという気はする(長谷川委員)。</p> <p>(意見) 予算を組むときに、いわゆる管理会計的な予算を組むのかどうか。公会計的な予算なのか、企業会計的な予算を組むのかといったところも少しかかわってくるのかなと思う。そこが少し織り込まれるかどうかによって、梶川先生がおっしゃったガバナンスという観点に関わらせると、その前提となるマネジメントの問題がかなり大きな論点になってくるのではないかなという気はする。</p> <p>だから、会計基準そのものが想定している会計情報の利用者は、確かに経営者、運営者というのは入ってこないのかもしれないが、そういった観点、マネジメントの観点からすると、あえて入れるかどうかも論点である。もしこれを入れたとしても、例えば(資料4の)4ページ目のところのには財務報告の利用者ということになっているので、管理会計的な利用者もいると想定するならば整合するし、マネジメントの情報は合理的な意思決定というのには非常に有用なはずだから、そういった論点もあるうかと思う(長谷川委員)。</p>	
		(3) 財務報告の目的	<p>Q SA/PAのサービスというのは、これは民間会社であれば勝手にやってくれということなのだが、それについて必ずしもそうではないという議論をしている。そこで(資料4の)4ページ目の財務報告の目的の会社のほうの国民財産の合理的な管理・運営状況の表示というようなところに今言ったものも入っているのか。事務局としてはそういうつもりで抽象的に言っているということによいか(黒川委員長)。</p> <p>(A 黒川委員長長の趣旨でよいことを事務局が確認：議事録での発言記録なし)</p> <p>(意見) 財務報告の中で、これは抽象論的には受託会計責任の説明を果たすこととして十分書かれているが、あえてディテールになってしまおうと思うが、ぜひお入れいただき、かつそれはどちらの主体がより責任を持って報告するかということも論点として入れていただきたいのは、公共サービスの対価設定の合理性・透明性、この部分について、ぜひ、損益計算の結果がそのとおり、利益が出ているから下げるとか、利益が出てないから上げろという意味ではなくて、フローの財務情報の内容と公共サービスの料金設定についての説明性の向上ということをぜひ財務報告の目的に入れていただきたい。そういう観点があるからこそ、(「(資料4)6ページ 経営主体と国民の間に新たな経営資源の委託・受託関係が生じた」という) 番の新しい組織で行われる新しい見直しということが成立するのではないかという気がする。投下した資本と機構サイドのコスト計算とリース料との設定というもののリンクがあるのかなという議論は、所与の前提としてお聞きしたい。特にJHの3つの中で、投下した資本とリース料は関係ないんだと。だからもしそこで正確に区分経理したら、あるJHの1エリアは真っ赤かだと。だけど、あるエリアはすごく利益が出ているという、こういう情報を何らかの形で透明性を上げることを前提として今のお話をしたということを一応念頭に置いていただきたい。(梶川委員)。</p> <p>(意見) 少なくとも会社の場合は自主運営していくということであるならば、財務報告の目的として、やはり会社を運営する、一般企業で言えば経営者に対する重要な意思決定のために会計データというものが出てくる仕組みにしておいたほうがよるしいのかなと思う。管理会計、マネジメント・アカウントティングといった観点を少し入れたほうが、会社の自主性を重んじて会社の経営者の判断で、例えばコストダウンにつなげていき、結果的には、45年ではなくて40年ぐらいで負債を返せるということもあり得るのかなという観点があるので、指摘させていただければと思う(長谷川委員)。</p>	

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。今現在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ろいろ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ならば、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	(1)開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	<p>(意見)合目的な会計基準との関係なのだが、企業会計はおおむね、資産を評価して、その金額を回収するんだということに、回収して損益を計算する。それ以上の回収をすれば利益だという構造になっている。そうすると資産を再調達で評価するということと、負債を返済するということと必ずしも整合性がとれない。その辺、どのような理解をすればいいのか。資産の評価と、負債は負債で返済するというところと、目的が2つあるのかどうか、ちょっと違うところに今回難しいところがあるのかなと思う。一方、国の資産を独立行政法人である機構に現物出資という一種の譲渡をするということ、それは時価でしないといけないことになる。出すほうも、もらうほうも時価である。ただ負債は一定の金額を引き継ぐ。それを45年間で返せばいいんだということになっている。その辺がコストの測定という部分と借入金の返済というスキームと若干矛盾するものが2つの目的が出るのかなというような気がする。その辺をイメージしてしっかり検討しなければいけないのかなと思っている（榎谷委員）。</p> <p>(上記意見に対する対応)その点について、まことにもっとだと思つたので、次回以降、典型的なモデルも考えて、こんな姿になっていくであろうというようなことを事務局のほうにお願いしたいと思っている。（榎谷）先生がおっしゃったように、イメージを持って検討していきたい。ただ、前半の部分の（榎谷）先生が今おっしゃった資産評価についてはスケジュールの問題があるので、そこは少し分けて進めたいと思っている（黒川委員長）。</p> <p>(意見)独法会計基準というか、会計基準の前提と言ったほうがいいのかもわからないが、損益ニュートラルという、通常の経営をすれば、損益はゼロだと。努力したものはその分プラスになるという制度設計になっている。そうすると、コストと料金収入、つまり再調達価額によるコスト計算と料金収入、家賃収入、そういうところが必ずしも連携されないというのであれば、赤字になるか黒字になるか。特に黒川先生とこの前別のところでお話したときに、当初はすごく赤字になるというお話があって、それはそうかなというふうには私は思ったが、金利の影響ですごく赤字になる。しばらくずっと赤字になって、それから大黒字になるという構造になっていて、その辺の損益、国民に下手したら誤解を与える可能性がないわけではない。その辺の説明のことも意識して基準を決めておく必要があるのかなと思う（榎谷委員）。</p> <p>(上記意見に対する対応)もし仮に定額償却とか、一般的な会計基準であればということだと、当初赤字が出て、その後黒字になる可能性は高い。この問題は、今度きちんと事務局のほうに設例をつくってもらい、それから考えるということにさせていただきたいと思う（黒川委員長）。</p>	【第2回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(1)開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	<p>(問題提起) 新経営組織の性格はそろそろ確認しておかないと、資産評価も順次やっていかないと間に合わない。今まで1番(「(資料4の)6ページ 経営主体と国民の間に新たな経営資源の委託・受託関係が生じた」ということ)を所与あるいは前提として議論が進んでいることが多い。また独立行政法人も実質的にのスキームで再評価している。それから、9ページのもので昭和60年とか62年のころは、20年ぐらい前であるからその当時の会計基準、あるいは会計の考え方と今は違っているので、一番参考になるとすれば、平成15年の日本郵政公社になると思うが、そこでは原則時価ということになっている。だから類似事例を見て時価でいいのではないかということもできるのだが、あえて、もう1回きちんと確認したいということで事務局としては出してきたと思う。今回の新しいスキームは、一体経営主体である国と国民等の間に新たな経営資源の委託・受託関係が生じたと認識するものだというのがポイントだと思う。それについて、再編の前で事業の実態に変化はないという意見はあるか。というのはのほうをもう少し擁護すると、実際に持分関係を形式的に考えると、保有機構のほうは独法なので形式的に考えると国のものとなる。民営会社のほうも国交省と東京都とか公共団体も入っている。いずれにせよ、持分関係の形式的な面では継続しており、形式だけ見ると、持分の継続があるからということで、これまでやってきた会計の基礎というか、資産負債の評価を変える必要はないのではないかとということについては会計理論上はあり得る話である。一応我々としてはそうではないのかどうかということを確認はしないといけないだろうと思う。前例とかではなくて、ここで、もう1回論理として 番なのかどうかを確認したい。我々の責任として決めなくてはいけない(黒川委員長)。</p> <p>(意見)それが一番気になっていて、(資料4の)6ページの で、今までの独法の流れからいうと、 のような仕組みが多い。ところが、今回の保有機構の目的は、借金を返すというのが第1の目的で、終わったら解散することになると、再調達価額で再評価をしてみて、どのような意味があるのかその辺がどうもよくわからない。それなら簿価が回収できているかどうかというような論理で十分、つまり借金の返済というのであれば、簿価が回収できているかどうかということで十分ではないかというふうに、合目的な観点からいうと十分ではないか。 は時価をベースにすると書いてあるので、これは法律ではなくて方針なのかわからないので、必ずしもこだわる必要はないのかもわからないが、実態から見ると、投資した金額を回収するという、つまり、それが借金の返済につながるという行為、これが今の保有機構の役割なのかなという気はする。</p> <p>を見ると、再投資をするということが書いてある。再投資をするということは、小澤委員がいったような意味で再調達もしていく(ことになる)。取り替えもしていくという論理になっていくと、確かに再投資して、再投資の金額を回収するという論理になる。ただ、再投資まで回収を求められているのかどうか。その辺も事実がよくイメージがついておらず、再投資して、再調達価額までの回収をする必要があるのかどうか。もし再投資をして、再調達価額でやるとしたら、当然、これからも何年かに1回再調達価額で見直しをして、そこを回収するという論理でない、スタート段階で再調達だけでいいということには、理論的には、ならない(榎谷委員)。</p> <p>(意見)(上記の)榎谷先生の2番目の(の論点)については、要するにスタート時の評価をするということ、それからその後継続的に、毎年再評価するというのは、会計の構造として違うものである。だから、スタート時というものを再評価したとしても、その後は取得原価会計のスキームの中での話と、毎期末の再評価というの、取得原価会計のフレームではなくなるので異なる。新たな建設をしたならば、そのときにかかった支出が費用あるいは資産になり、これは取得原価会計の枠内ということによろしい(と考える)(黒川委員長)。</p> <p>Q (上記の榎谷委員の1番目の論点である)スタート時の負債返済について民営化委員会とってよいか、そちらのほうの考え方というのは一体何であったのか。何を目標しているのか(黒川委員長)。</p>	【第2回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(1) 開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	<p>A 榎谷先生がおっしゃるとおり、機構の業務が借金の返済に特化しているから、そういう意味では財務諸表をつくっても、その資産価額がどういう意味を持つのかというのは大きな論点であるというふうに思っている。ただ、今回開始貸借対照表をつくるにあたり、借金の返済だから簿価でよいのではないかとこのように考えるとするならば、そもそもの簿価について、現在公団でやっているような、既に使った金はすべて簿価にのせてくる、資産価額をどんどん膨らませるといふ形をとらないと、話は完結しないので、昨年6月にやったような民間企業並財務諸表という形で減価償却をし、いろいろな形で除却をし、というようなことをやっている、借金をどれだけ返したかという概念からずれてしまうので、そういった意味では、そもそもまさに独立行政法人である機構の会計基準を今の公団の会計基準と同じような考え方でとられるかどうかということとかかわってくるのかなというのが1点目である。</p> <p>もう1点は、現在道路として構成されているものが、今後、会社と機構の2つに分離するので、会社のほうについては、おそらく例えば料金所のようなものをもってみても、それについては取得原価を、現在の再調達価額をとって、それで更新費等も含めて、まさに投資価額の回収という概念を持ち込まないと成り立たないのではないかとこのように思っている。そうすると、同じ道路を評価するのに、一方は時価で、一方は簿価でということがいえるのかなということについては異論があるかなと思っている。結論的なことをいうと申しわけないが、法律的には時価を基準としということを書くことにいたしておるといふことである（日原室長）。</p> <p>（意見） 私の理解は、一応収入のほうは負債返済のためリース料という形で決まってしまうから、そちらで決まってしまう。だから資産評価はこれとは独立して決まるんだろうと思う。それらを連動する必要はないのではないかな。要するに資産評価は資産評価のほうの考え方でよしいのではないかな。</p> <p>そうすると、資産評価は、新しい経営資源の委託・受託関係が生じたかどうかというところの実態をどう考えるかというところにいくと思う。一応私の理解するところでは、例えば東名、名神のような古いところは非常に安い価格でつくられている。ところが、特にパブルのころの、建設費も高い、あるいは用地費も高いようなところは非常に高い金額になっている。そういう建設時によっていろいろなものがあるようなものをそのままの金額で引きずっていいのかわかるかという点である。</p> <p>だから、ここで国民と機構等との間で新たな経営資源の委託・受託関係が生じた、要するに新たなスキームになったんだと。過去のものとは違った新たなスキームで、道路の運営について民間に任せてコストダウンをするとか、そういうことを国民は望んでいるんだとすれば、（資料4の6ページの）になるんだろうと、こういうふうに私としては理解している。しかし、ここは合議制であり、意見をいただきたい（黒川委員長）。</p> <p>（意見） 単なる疑問であって、これでなければいけないということではない。というのは、45年で終わって、つまり土地も考えてゼロと考えるのか、どうなのかということである（榎谷委員）。</p> <p>（意見） ある種将来のパフォーマンスに関係する損益構造をどんな形で会計的に扱うかということと、それからそれがもたらす財務報告の目的と、そしてこの期首のB/Sというのはリンケージするから、どういうふうに念頭に置くかによって、期首の話というのもどうしても影響を受けるんだと思う。</p> <p>ただ、ここでその影響の順番を少し整理して、純粹に経営組織の性格という意味で意見を申し上げるとすれば、所有関係等について、それほどの変化はない可能性があるかもしれないが、やはり組織ガバナンスとして、今回、下は独立行政法人、上は株式会社、上というのは私の場合には物理的に上をイメージしてしまうので、管理かつ所有関係にしても、今はそれほど変化はないかもしれないが、その変化を予定される一部の所有関係の予定があると。なおかつ経営組織として大きくガバナンスを変更すると。この2つの観点で考えると、必ずしも所有に実態が、連続性があるといつて、（資料4の6ページの）番の資源の委託・受託に関して新しい関係が生じているというふうにも十分にガバナンスという観点では考えられるのではないかと。そういう意味で言えば、私は経営組織の性格としては、番というのととり得る考え方ではないかと思う（梶川委員）。</p> <p>（意見） 私も（資料4の6ページの）でなければしかたがないかなというふうに思っている（榎谷委員）。</p>	【第2回】
				【第2回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(1)開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	<p>(意見) 私自身は(資料4の6ページの) がいいか がいいか正直判断する能力をきちんと持っているとは思えないが、感覚として機構にとっての意味と会社にとっての意味が、これをどうするかでかなり違うような感じはしている。会社にとってのほうがよりインパクトが大きい、どうセットするかインパクトが大きい問題なんだろう。だとすると、会社の45年間のパフォーマンスを上げてもらうのに、いいパフォーマンスを出してもらうのにどちらがいいのかというのが一つの判断基準になり得るのかなという気がしている。最後は委員長に一任する(小澤委員)。</p> <p>(意見) フィーリングとして何となく(資料4の6ページの) 番のほうがいいように思う(横須賀委員)。</p> <p>Q この問題については、事務局として最終的にいつごろまでに決めればいいのか。帳簿価額だとすれば、資産評価のために棚卸しをする必要がないということにもなってしまうかもしれない。道路公団みたいに取得原価と減価償却の情報がないというものに対して、ではどうやってそれを推定していくのかという別の議論をしなくてはいけない。これでいくんだということを決めるのは今日か。それとも次回か(黒川委員長)。</p> <p>A こういうことを申し上げると失礼なのかもしれないが、法律の中では、独立行政法人通則法だけでなく、今回の法律の中でも会社なり機構なりの資産価額をどう評価するかという規定を置いており、その中では時価を基準として評価委員が評価した価額というふうに一応書いている。そういう意味では国会へ提出するのが来週9日(H16.3.9)に提出するつもりでいるので、もしこれが間違いであるということであれば、今この場で言っていただければ、慌ててどうするかということになるかと思う(日原室長)。</p> <p>(意見) 私は、合目的からいうと、DCF法だと思う。ちょうど借金ゼロになるというのが合目的からいうと資産の価値である。それは1つの時価なわけである。ただ、それでいいのかどうかということも、実は頭の整理ができていない。(資料4の6ページの) 番なんだけれども、番の中で、時価としても、何をもって時価とするんだと。合目的からいうと、借金を返せば、45年後にゼロである。そうすると論理を押し進めるとDCFしかない。だから借金返せば終わりではなくて、コストの測定もあるということである。その辺をあわせて考えていただきたい(榎谷委員)。</p> <p>(意見) 会計報告の目的をどうするかでいいと思う。コストの情報を提供するというのも非常に大事なことであるし、かつ借金の返済というのも両方大事なわけであるから。コストの情報となると再調達、もともと簿価がないわけであるから、何か推定しなければいけない。そういう意味では再調達というフレッシュスタートという考え方は私は十分理解できるので、それについて何か言っているわけではない(榎谷委員)。</p> <p>(まとめ) 一応我々としては、9日は今の原案どおり時価をもってということにする。どうするのがいいかということについては、いろいろ代替案を出しているわけで、それを踏まえて議論したい。DCFであるということになると、今やっている棚卸しは要らなくなる。だから、これも早めに決めないと、むだな労力をかけさせてしまうので。そうすると次回ぐらいには、開始貸借対照表の時価の中身を議論しないといけない(黒川委員長)。</p> <p>Q 会計理論的に言うと、DCFでやったとしても、再調達でやっても、開始時の取得原価とみなして原価情報になる。それと再調達原価とDCFでやった差額は会計理論上でいうと、のれん、あるいは負ののれんというところで吸収することはできる。また、1つ1つの道路資産が45年間幾ら稼ぐか確定していない。リース料をどうするか次第だが、それはフィックスしていない。だから45年先までの予測の数字もって1つ1つの資産価額にしてしまうということにはならないわけである。もし仮に総額としてDCFにしたとしても、再調達原価情報を、こういうフレッシュなスタートの機会だから、きちんと把握しておいて、その差額はのれんとして計上し、評価替えが将来必要であればやっていくという方法はある。そのほうが会計情報としては非常に信頼できる。そうすれば再調達原価の今棚卸しを、JHさんは今までの経緯からいってやっているということはむだにはならない。(榎谷)先生のおっしゃったような観点を入れてもである。そこも踏まえて、次回決めなくてはならないか(黒川委員長)。</p> <p>A ぜひ次回に決めていただきたいと思う(日原室長)。</p>	【第2回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(1)開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	<p>Q 資料5の「諸課題の検討」の9ページ目にJRの例が出ているが、そこに三島旅客会社の償却資産で収益調整措置と書いてある。これは何をやったのか(櫻谷委員)。</p> <p>A JRをつくったときは、資産の評価は、簿価をベースにしながら多少時価評価を入れてつくり、債務のほうは、うまく1割配当ができるような形で債務を決めるというふうにして、それから、資本金の額をちょうど1割配当するようにした。借り方と貸し方の考え方を切り離してそれぞれつくっていて、それをバランスさせなければいけないので、それを収益調整措置と称して償却資産を少し調整した(日原室長)。</p> <p>Q 三島会社の分だけをそういうふうにしたということか(櫻谷委員)。</p> <p>A 基本的に、最後のところで収益調整を行ったので、それを資産として計上しましたというふうになっている(日原室長)。</p>	【第3回】 (H16.3.29)
			<p>(第3回発言の修正)三島会社は非常に収益状況が悪いので、簿価で引き継いだとしても、当初、その減価償却費が出ないという実態があったようであり、現実に必要な管理費、あるいはその更新費等の額をはじいて、それに見合うように逆に資産価格の方を逆算したという計算をし、収益調整価格としたということだそうである(日原室長)。</p>	【第4回】 (H16.4.12)
			<p>(意見)資産評価のほうは開始貸借対照表日の時価とし、それから毎年減価償却していくとすると、例えば5年とか10年たったときにどのぐらいの未償却残高が残っているのかというものが、貸借対照表でわかる。再調達原価方式でやればそういうデータがある。ところが、そうすると、負債の返済パターンがほんとうにうまくいっているのかどうかということ、資産のほうではわからない。それについては、負債の返済パターンについては、パターン表みたいなものを、貸借対照表とは別に作成し、例えば5年たったならば、残り40年間でどのぐらいの負債が返済できるのかどうかということ、判断していく。こういうようなやり方になるかと思う(黒川委員長)。</p>	【第3回】
			<p>Q 返済が合理的にできているかどうかを、どのような財務諸表でやるのか別途の表でやるのかということだが、その中で、資料2の16ページの機構法第24条「返済計画」というのがあって、機構は毎事業年度の返済計画を立てる。そこで評価委員会の意見も聞かなければいけないと書いてある。ここで書くのは毎事業年度の意味であって、長期的な見通しまではここで承認とか報告をするということにはならないのか(櫻谷委員)。</p>	「ディスクロージャー関係」/2. ディスクロージャーの対象範囲 / (1) 機構」と同時記載
			<p>A 機構法の24条にある返済計画は、単年度のもの。長期的なものは、業務実施計画のほうになる収支予算の明細になる。それが長期的な意味での金の出入り計画になってくる。資料2の8ページの中の機構法14条の7号、「収支予算の明細」というのが長期的な見通しになっている(日原室長)。</p>	
			<p>Q そうすると、これは最初に出すだけか。それとも、どういうタイミングで収支計画、収支予算の明細というのを出すのか(櫻谷委員)。</p>	
			<p>A 最初の段階で出すが、あと、これは協定を受けて直すので、5年ごとに行われる検討によって、その結果、協定が見直されれば、それによって、見直しの中身によるが、例えば、貸し付けの額が変わるとなってくれば、当然この部分も直していかなくてはならない(日原室長)。</p>	
			<p>Q そうすると、全体はここでチェックをしようと思えばできるということか(櫻谷委員)。</p>	
			<p>A そうということになるかと思う(日原室長)。</p>	
			<p>(意見) そうすると、会計はコスト情報と資金キャッシュフローに割り切って、財務諸表で表現すればいいと。こういうふうに割り切っているのかも知れない(櫻谷委員)。</p>	
			<p>(意見) DCFというのは、もちろん一つの理論として存在すると思うけれども、このケースでは、返済に見合ったキャッシュフローを生むようにリース料が設定されるという流れで言うと、コスト情報と収入との、どちらがどちらを説明するかという決定変数とその説明変数がわからなくなってしまうような気がする(梶川委員)。</p>	

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(1) 開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	<p>(意見) そもそもDCFの収入というものが何かということが、一般企業会計のようにマーケットから得られる収入というものが今の資産価値を説明するんだという理論の整理が原点にはあるという中で、もちろん公会計全部共通のテーマであるけれども、今回の場合には、多少対価性で微妙なところがあるけれどもという流れだが、基本的には返済ができるように収入が決定されるという部分が非常に明確に出ているので、それに基づく資産価値という、今度は資産のコスト情報は全く収入との対応を見る理由もないという話になってしまうので、なかなかそこで整理がしづらいのではないかと(梶川委員)。</p> <p>Q 先ほど資料1で説明があった、独立行政法人日本高速道路保有・返済機構法案を概説しているところの3ページの(3)の矢印がついている2段目の矢印の「日本道路公団系の三社の債務は」というところで、高速道路、「今後の建設にかかる債務は会社ごと料金収入により貸付料で返済することを基本とする」と。この部分というのは、新たな建設に関するコストとその料金、リース料、今後設定されるリース料が、その道路ごとにある程度リンケージされるということを前提に読めばよしいのか。むしろそういうお話のように読めただけでも、そうすると、まさに資産ごとのコスト情報というのは、リース料を決定する説明変数になるという理屈から言うと、その辺を考えていかないと、既存のものと説明変数が違ってしまうということになりかねないんじゃないかと思うので。ここは、もともとここに書かれた意味は、私はそういうふうに説明していただいたような気がするが。道路公団三社の中でも、今後新規のものはコストを反映した形でリース料を整理していかれるというふうに読んでいいのかという質問と、もしそうだとすれば、今、最初の話の、説明変数がどちらかということ、やっぱり国民に対する説明としては重要な点になってしまうんじゃないかという気がする(梶川委員)。</p> <p>A 個別の新たにつくられた路線の、その路線でもってその路線の貸付料を決めるのかと言えば、それはそうではなくて、貸付料はあくまで会社単位で決めていくので、その意味では、会社単位で貸付料は決められる。そのときに、会社単位の貸付料の総額は、新規路線の建設費よりも当然大きいということが明らかに明示されるようにし、それがどのようにになっているかということを示明していくということで、ある意味では、会社単位ではプール制が動いているということになるかと思う(日原室長)。</p> <p>Q 会社単位のプール制というのは、そういう意味で、新規資産ができたときに、そのできたものに対するリースが決定されるが、その会社単位での既存のリース料も、逆に上がったり下がったりしてしまうということなのか。新しい道路ができた場合に、既存の道路のリース料というのはある程度決定されていると。で、新しい道路ができた場合、一体としてプールになるとは思うが、既存の分まで変わるとすると、会社単位じゃなくて全部のプール制になると思うが、その辺はどういうふうに考えたらよしいか(榎谷委員)。</p> <p>A 要は、最初の会社がスタートした直後に、ある程度今後の建設対象を決めてしまうので、その決めてしまうということでもって大体それぞれの会社の持ち分の範囲が決まってくる。その後は、その最初に決めたのと別な形で入ってくるものは、それはそれぞれの会社の中でまたご判断いただくということになるかと思う(日原室長)。</p> <p>(意見) 新規資産については再調達ではなくて、そのときの取得原価で資産に上げればよいということだろうと思う(黒川委員長)。</p> <p>(まとめ) 既存資産の開始時の評価をDCFにするかどうかなんですけども、原価情報のもつ独自の有用性というのは、コンセンサスが得られたということでよしいですね(黒川委員長)。</p> <p>(意見) DCFというものをやろうとすると、のれんという形ですれば、何とかそれも取り込めるということになる。そのようにすれば、やはり有力な方法だと思う。のれんを計上したときに、貸付料の協定期間5年の中で毎年の状況でどのぐらいののれんが増えたり減ったりするのかとか、そういうようなものがあるのかないのか。5年ごとに見直しをして、債務と出資金が回収されるような貸付料等のスキームになるはずでしょうから、そこで資産と負債がとんとんになってしまうんじゃないかと(黒川委員長)。</p>	【第3回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(1) 開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	<p>(意見) 問題は、保有機構としては、5年間だけはフィックスで賃借料が決まっているから、資産評価額は動かないけれども、リース会計でファイナンスリース型になったときに、DCFということになると、リース料ではなくて、会社のほうの収益性が反映されてくるかもしれない。ケースの状況だとすると、毎年会社の収益性の評価をしたときにのれんが上がったり下がったりという、こういう意味が出てくる。</p> <p>というわけで、実を言うと、このファイナンスリースにするかどうかということにも今の問題は絡んでいるけれども、差し当たって、ファイナンスリースになるかどうかは置いておき、ケースの保有機構側で資産が上がると考えると、DCFでやっても、DCFたる有用性というものが、協定によって決まる貸付料の見直しによってあんまり意味がないということになるのかなという気はする(黒川委員長)。</p> <p>(意見) DCFも理論的に非常に説得力はあるけれども、説明責任というか、客観的な予測というものが入ってくるわけで、かなり難しくなってくるような気がしてならない。僕個人としては、やっぱり再調達原価でやったほうが、何となく国民に対する説明責任も果たせるし、収益の予測ということについても、筋が通るような気がしてしょうがない(横須賀委員)。</p> <p>(意見) 会計理論的には、原価情報を残しておいて、のれんの部分ですと先までの予測を反映させ、資産総額を変えるような貸借対照表のイメージになると思う。私自身は、国際的に見れば、無形資産ののれんの時価評価というか、DCFも含めたそういう傾向はあると思うが、現行においては、まだそこまでは至っていない段階だと思う(黒川委員長)。</p> <p>Q 今後新たにできる道路が、仮にコスト積み上げでやれば不採算だというケースの場合、今後5年間、会社ごとそこまで、その不採算まで見積もって貸付料を事前に決めておられるということで理解してよろしいか。もしその場合に、既存の道路のDCFを計算するときに、新たにできた道路は取得原価で計上するということは所与のものだとすると、そこに表現されるべきDCFの目減り分というか、それがこちら、どういうふうにDCF計算になるのか。新たな分が、仮に不採算が今からある程度、特に当初何年間か不採算が見込まれた場合に、ただ、それは取得原価で表現するというにはもう決まっているか(梶川委員)。</p> <p>A 資産が保有機構に計上されることのほうを前提に。私の理解では、不採算であったとしても、既存のものと合わせて貸付料として、民営会社のほうから取らなければならないだから、不採算でも関係ないんだと思う(黒川委員長)。</p> <p>Q その不採算の分の賃借料は、既存のものDCF価値として上げるということになるか。既存としては、将来出てくる不採算分を既存の価値の資産のDCF価値として上げてしまうと、今のうちに(梶川委員)。</p> <p>A 資産を保有機構のほうで持つとすれば、総額としての貸付料は決まっているから、資産総額も決まってくる。イメージとして個々の資産にそれを割り振るかどうか(黒川委員長)。</p> <p>Q 割り振るほうを先生は考えておられるか、差額をのれんにしないで(黒川委員長)。</p> <p>A はい。追加の分は取得原価で表現するという、新しくできているものは取得原価という個別資産価値が表現されるものですから、その残りのほうを……。残り、既存は全部一つずつのDCFとは考えていないが、残りの価値にはやっぱり、新設が取得原価である以上、こちら側には何か載せないとDCF評価にならないんじゃないかと(梶川委員)。</p> <p>Q これは制度設計の問題にも関係するんですけども、その新規の道路についての賃借料というものを個別に決めるのか。それとも、一緒にプールしてしまっただけで決めるのか(黒川委員長)。</p> <p>A 会社単位で決めるので、個別にどこの資産がどこということはない。ただ、本来の既存の道路について需要が伸びてくる部分があるし、それがあれば、道路ができたときに若干ステップアップする部分があるから、その差額のところをいろいろ見ていると、ネットとしての増加分はわかる。ただ、新規分はどんどん増えて、既存の道路は減ったかもしれないので、そういうところの区別は全然見ていない(日原室長)。</p>	【第3回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(1)開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	<p>(意見) 不採算の新規路線について貸付料を対価総額で決めるということはかなり不可能だと思う。もし、新規資産について、そこだけの貸付料を決めるとすれば、梶川委員のご質問のように、取得原価でいくとすると、そこに差額が出て負ののれんが発生することになると思う。しかし、今の事務局からのご説明を伺っていると、その新規資産だけについて貸付料は決めない。こうなってくると、測定の仕様がいないというんでしょうか、貸付料自体がそこだけについて出てきませんから、貸付料の現在価値という意味でのDCFは存在できなくなるということになる(黒川委員長)。</p> <p>(意見) 賃借料自身がある種の区分性を持たないということを前提にした場合には、確かにそういう部分で整理するしかない。実際、新しい道路ができて、その採算性があるとかないとかという、会社の払うリース料じゃなくて、いわゆる外部から入ってくる収入、これも区分性がないんだということ言えばもちろん、そもそもその資産が減価するという理由もないんだとは思(梶川委員)。</p> <p>(意見) 民間会社のほうでどのくらい収入が上がるか判るか否かがそこに出てくると思う。路線ごとに、もし民間会社のほうで情報を出していただければ。しかし民間会社ですから、どこまでそういうセグメント情報を出すかどうか全くわからない。もし仮に民間会社のほうで出してくださるのであれば、こういうもので賃借料の全体のほうを割り振って分析してみるということではできるかもしれない。あるいは、増分コストみたいなもので分析するというのは、民間会社のほうでできるということになるんじゃないかと思う(黒川委員長)。</p> <p>(まとめ) 再調達原価方式で一応資産評価するということにする(黒川委員長)。</p> <p>P/Lの特別な会計処理をするかしないかというあたりは、何かご意見はいただけるか(日原室長)。</p> <p>(意見) 当初において費用が非常に大きくて、それで赤字が出るというのは、こういう財務構造を持つと必ずおこる。ケースのように保有機構のほうで資産を持つということになると、保有機構のほうでそういう問題が出るし、ファイナンスリースという形にして民間会社のほうに資産を計上させると、民間会社のほうで損失が出る、当初において、どちらにしろ、定額法償却みたいなものをする、必ずその問題は資産を持ったほうで出てしまう。そこで、それを解消する手段として事務局のほうであげたのが、償還準備金方式という減価償却しないというやり方が解決する手段の一つ。それから、償却基金方式という、言ってみれば、利子と減価償却を込みで平準化させるという会計のやり方であり、減価償却を当初において非常に小さくしておく。要するに、支払い利息が大きいときには減価償却費自体を小さくしておいて、負債が小さく支払利息部分が小さくなっていくと減価償却のほうは逆に大きくしていくというやり方を会計は長らく代替案として持っている、会計学の知恵として。</p> <p>ただ、これを適用するというのは、極めてまれだし、非常に操作性というのがある。今言ったような減価償却のパターンについて、そこまでして平準化させるのかどうかという問題。独法会計基準では減価償却をやる。だから、償還準備金方式はとれないんじゃないかと思う。そうすると、減価償却のパターンを普通の会計では考えられない逓増法でやるかどうか(黒川委員長)。</p> <p>(意見) 少し無責任に言えば、減価償却費と金利だから、赤字になっても企業会計ではしょうがないという話になると思う(榎谷委員)。</p> <p>Q 民間会社の借入金について保証するという当初か、長期的かどうかわかりませんが ことなんだが、これは国が保証するか、機構が保証するのか(榎谷委員)。</p> <p>A 会社のほうの借入金につきましては国のほうでその一部を保証することがあり得るということで、全額ということとは全く考えていないし、それも「当分の間」ということで考えている(日原室長)。</p> <p>Q そのときに、機構が保証しないで国が保証するんだったら、機構がどう財務状態であろうと関係のないという言い方をしまえばそうなのかわかりませんが、その機構の財務状態によって調達コストが上がるとか下がるとか、そのことは考える必要があるのか(榎谷委員)。</p>	【第3回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(1)開始B/S作成のための資産評価方法としての時価	A 機構については、会社の調達に対する保証をするかといえば、それは予定していない。そういう問題以前に、みずから40兆円の債務の借替資金があるので、その調達が円滑にいくかどうかという問題がある。基本的には、そもそも先ほどの資料6で説明したような財務構造がある。要するに、放っておいても、これはモデルケースです。現実がこれと同じになるかどうかは別なんですけれども、通常のような形をとればU字型のカーブを描くことが必然であるということが、理解していただければ、先ほど申しました返済計画が順調にいつているかどうかだけで判断してもらえれば問題ないというふうに思いますけれども、投資家サイドからやはりP/Lも見たい、P/Lが赤だと嫌だという話が出てくると、この辺は何か考えなければいけない。投資家の判断がどこまでいくのかというあたりとかかわってくる。今までは道路公団のときには、その辺を気にしていた部分も半分あり、償還準備金方式をとってきた（日原室長）。	【第3回】
		(2)道路事業に係る償却資産の再調達原価の算定方法	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が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求めているのか（横須賀委員）。 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。現実には払った金利であり、補償費も同じである（日本道路公団）。	【第1回】
		(3)道路事業に係る非償却資産（土地、地上権等）の再調達原価の算定方法	Q スケジュール観を聞きたいが、不動産の鑑定は、（この検討会での）作業を早めに進めないと間に合わないということになる。そうするとどういふもので引き継ぐのかという議論を早めにしておかなければならないというふうに理解してよいか（榎谷委員）。 A 不動産の関係については、各公団で既に不動産鑑定士、会社のほうに委託しており、機会を見て、またご報告をし、そのときにご議論いただければというふうに思っている（日原室長）。 Q 鑑定評価の基準に従って評価する準備ができているというふうに理解しているが、それでよいか（横須賀委員）。 A それで結構である（日原室長）。	【第2回】
		(7)耐用年数	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）。 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際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）。	【第1回】
		(8)残存価額	（意見）要するに土地まで償却、45年間しかないの、耐用年数が100年続いても45年でおしまいというふうに見えるのか。いや、それはその段階での45年後の簿価でいいというふうに見えるのか。それによっても違うと思う。土地まで償却し、45年間でゼロにする。つまり、返せる資本金の金額にぴったり合わせると。こういう論理からいくと、つまり赤字になる。土地まで償却するわけだから。多分、資本金の分だけマイナスになるのではないかと。借金の返済分しか家賃収入をもらわないので、赤字になるのではないかと。その辺はどういう理解をしたらいいのか。つまり、45年の姿、そこはあくまでも調達して、自然の流れで償却して行って簿価で残して、それは関係ないというのであれば、それはそれで正しいコスト測定をすればよいということになる（榎谷委員）。	【第2回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
			<p>(意見) その辺につき、そのうち事務局から資料を出してもらおうと思っているが、未償却残高、残存価額をどうするかという問題がある。45年無料開放になると、一般道路、あるいは一部は地方道になるわけで、そこで国民の財産という点からすると、そのときに評価額があることになる。だから、残価をゼロ評価して全部減価償却するかどうか。土地と償却資産の未償却残高、ここがやはり論点になってくると思う。全部ゼロにしてしまうかどうかはわからないから、赤字になるか黒字になるか、これはそれ次第だと思う。</p> <p>もし仮に民間並みということで第1案から考えると、土地は未償却とすれば、土地の金額はどのくらいになるかわからないが、ほんとは45年先だから45年先まで見積もればいいのだけれども、それはわからないから、現時点でできる限りはそこまでだということで、それが残るとすれば、黒字になるかもしれない。要するに借金は全部ゼロになるから(黒川委員長)。</p>	【第2回】
開始B/S関係	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(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に取得するということはできないので、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、取得原価の中に入っ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度に今道路を買うわけではないので、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れていないが、補償費は入れているのか(横須賀委員)。</p> <p>A (土地については)補償費は入れている(日本道路公団)。</p> <p>(第1回意見の修正) 前回、自由市場を前提とした発言をしてしまったので、道路は公共財であるので自由市場はないわけで、そういう意味では積み上げ方式で評価するしかないのかなと思う。そういったことを踏まえると、補償費をどういふふうに算定するかはまた別の話だが、原則として、取得に必要な補償費は加算すべきであるというふうに訂正させていただきたいと思っている(横須賀委員)。</p>	【第1回】
		(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>	【第1回】
	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に考えてよいか(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と、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くか(横須賀委員)。</p> <p>A そういった問題点等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1回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
	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 サービスエリアなどは公法上の規制とか私法上の制約についてはどのような前提の上に不動産の評価が行われようとしているのか。例えば、道路法の延長線上にあるサービスエリアととらえるのか、自由なマーケットの中での価額としてとらえるのか。そういった公法上の規制が分からないと、評価の前提が狂ってしまうと思うが、その辺はどうなっているか（横須賀委員）。</p> <p>A まだ勉強段階であって、当初は道路区域がかかった前提でどう評価するかということをやっていたと承知している。ただ、今の段階では道路区域は外れるということになるので、その場合どういうふうにやったらいいかということ自身を原点に戻って今勉強している最中かなというふうに聞いている。基本的には道路公団をはじめ各公団で委託しているので、なるべく早い機会にこちらの場でその検討状況をご報告させていただければというふうに思っている（日原室長）。</p>	【第2回】
開始B/S関係	7. 会社の開始貸借対照表における負債の評価方法	(2)引当金の評価方法	(意見)負債の評価も必要である。特に退職金の関係なんかもあるので、負債についての評価もやらないといけないのではないかと考えている（榎谷委員）。	【第2回】
機構関係	1. 機構の財務構造	(3)剰余が出る場合の取扱い	<p>Q 独立行政法人では、剰余金の取扱いが中期期間でちょっと特別な取扱いをする。45年間はゴーイング・コンサーンに一応なっているの、そういう意味でちょっと扱いを変えなきゃいけない部分が成り行きから出てくるのではないかと（榎谷委員）。</p> <p>A 独法通則法によると、それぞれ剰余金が出た場合には、それを中期計画で使っていいことになっているが、今回の場合はひたすら借金返しに充てるとのことなので、通則法の規定は適用除外にしており、ひたすらとにかく借金を返せという規定にするつもりである（日原室長）。</p> <p>(意見)それからもう一つは、やはり赤字構造は常に起こるといのは、上物は別として、下物会社のインセンティブが全く働かないので、それについて会計的にどう考えれば、ニュートラルの考え方が、努力をすれば利益出るとい構造ができるのか。その辺もあわせてお考えいただけたらいいのかなと思っている（榎谷委員）。</p> <p>(意見)要するに再投資をすると、そこからスタートして、つまり再調達価額でスタートして、そして償却していく。つまり毎期毎期のコスト計算をしていく。そのコスト計算の結果と、いわゆる家賃、賃貸料収入はどういうふうな整合性がとれているのか。コストの発生と家賃収入は関係ないと。つまり、コストが100かかり、返済するなら、70でよいと。そうすると70、例えば家賃をもらえばいいわけで、ずっと赤字が30続いても、借金を返せる。その辺が、コストの測定という側面、正しいコストを測定して情報提供するという側面と、借金との、普通は投下資本の回収の中で賃貸料が決まるわけだが、どの程度結びついているのか。その辺がちょっとイメージがわからないので、そういう質問をしている。つまり、赤字でも平気なのか、あるいは大赤字でも平気なのか。必ずしも賃貸料と関係ないので。賃貸料はあくまでも借金の返済、かつその適切な一般管理活動は当然あると思うのだが（榎谷委員）。</p> <p>(意見)管理会計の立場からは、この(資料4の)6ページの「か」というのは判定がつかないと思う。これは財務会計の問題である。ただ、梶川先生のおっしゃった、そろばん用語でいえば、御破算で願ひまして、新しい再スタートを切るんだという意味合いは非常に強いかと思っている。</p> <p>ややシンボリックな言い方をすれば、まず、6ページ目の「か」というと、のほうはインパクトがあるのではないかなという気はする。ただ、その後の問題で、毎年毎年の話、先ほど当初は赤字になるかもしれないというような話もあるとすると、これは難しい問題と思うが、通常企業の場合でも会計基準といった場合、やはり外部報告の目的が多い。ただ、その裏側で企業の場合は、経営計画があり、それに基づいて予算を組み、予算といっても公共ではなく、企業予算を組み、それで単年度計画をきっちり行っていくという運営スタイルがある。そのため、会計基準なのかどうかちょっと私も微妙なところであるが、ガバナンスという観点からすると、そういった仕組みも少し会計情報の利用という観点から入れておく必要があるのかなという気はする（長谷川委員）。</p>	【第2回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
機構関係	2. 機構の会計基準	(1) 適用すべき会計基準	<p>Q 機構は独立行政法人で、上物の会社は株式会社であるという事の成り行きで、当然機構については独立行政法人会計基準に従うが、そこに書いていないところとか、そこで特に問題があるところは、理由があるものは調整してもいいということになるんだろうということとは基本的な了解事項と考えてよろしいか。というのも、今までは基準に従うんじゃなくて仕組みに合目的な基準を作るのか、それとも、もう既に独法会計基準があって、それをベースに考えるのかを最初に検討しておかないといけないのではないかなと思う（榎谷委員）。</p> <p>A 基本の考えはおっしゃるとおりだと思う（日原室長）。</p> <p>(意見) 独法会計基準が想定している独法は、研究開発法人等があって、道路公団の資産を承継・管理する機構が独法基準の想定している独法にあうのかどうかということも少し問題があるのではないかなと思う。だから、必ずしも独法会計基準にすべて準拠する必要があるかどうか。あるいは道路公団のような移行法人がでてくることによって独法会計基準自体をもう一度改訂しなくてはいけないのかということになるかもしれない。だから、現行の会計基準をそのまま所与だということでそれを持ってくるということでなくてもよろしいのではないかな（黒川委員長）。</p> <p>Q 独法には中期目標期間があるが、同じような論理で保有機構にも行えるのか（榎谷委員）。</p> <p>A 独法通則法に基づき、大臣から中期目標を示し、それに従って独法が中期計画をつくる形にするつもりである。目標期間としては3年から5年くらいと言われているが、機構に関して言えば、交通センサスが5年おきに出るので、5年単位でやるのが一番いいかなと考えている状況である（日原室長）。</p> <p>Q ここで会計基準を設定するという形で考えた場合、この設定された会計基準を当然メンテナンスする必要も将来的に出てくると思うが、いわゆる会計基準には設定主体があって、そこがメンテナンスしていくという形になると思う。そのあたりをどういう前提で考えたらいいのか。これは本則の独法会計基準があり、企業会計原則がありということであれば、一たんモディファイするところだけをここで決めて、あとはすべてそちらのほうで後の議論に委ねるというふうに考えるのか。多分、今後の議論の中で後にゆだねるという部分も出てくる可能性もあると思うので、その設定主体の考え方について話を聞きたい（梶川委員）。</p> <p>A ベースは独法会計基準なり企業会計基準だろうと。まだ結論を先に急いではいけなかもしれないと思うているが、基本的に細かいところは省令でつくることになるので、ここでご審議いただいたものをベースに省令を作成して基準をつくると。また省令自身が実態に合わなくなってくれば、また国土交通省で委員会をつくり、省令の改正を行なうというようなことになるんじゃないかなというふうに、想像ではあるが思っている（日原室長）。</p>	<p>【第2回】</p> <p>「会社関係/2. 会社の会計基準/(1) 適用すべき会計基準」と同時記載</p>

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
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ので、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どういうふうに関連づけられるのか（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にいる。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思っている（日原室長）。</p>	【第1回】
		(2) 区分経理	<p>Q 債務の地域エリア別管理というような形で、旧来の組織を引き継いだ形の区分経理というのは、当然、下の機構部分で区分別管理が行われるのではないかと思うが、そういう形で区分経理した場合、資産と負債のバランスが地域によっては、例えば負債の方が多くなるというようなことがもしありえた場合、それがまず可能なのか。また可能な場合、どんな表現方法があるかという財務会計上の表現についても少し検討が必要なのではないか。さらに言えば、資産の回収計算というフローにつながるリース料の設定の方法論であったり、将来の損益構造に対するアプローチというようなものも、視野に入れざるを得ないんじゃないかと。そこまで入ると、その評価をどういうふうに見るかという財務損益情報が何を表現するかということにも独法会計上もリンクしてつながってくるということだと思ふ。大前提は、資産と今の負債は、当然、従来の歴史的経緯をリンクした形で区分経理をするということによろしいか。負債をアロケーションするようなことはしないということによいか（梶川委員）。</p> <p>A 4公団由来の部分は4公団の従来のものを引き継ぐ形で区分経理を行うという形になる。道路公団系の3社の債務は基本的には機構が一体的に管理となっており、基本としては区分経理はしないと。ただし、独立行政法人の通則法に基づく中期目標の中で、それぞれの会社がその料金収入の中でどういうふうには債務を返していくかというあたりの目標、あるいはその返済状況を、言ってみれば厳密な意味での区分経理とは違う形で目標管理的な意味において明示していこうということを考えている。したがって、区分経理という概念でいけば、JH系については1本で管理されるということになる（日原室長）。</p>	【第2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ないので、費用として会社に計上していくというふうを考えていくのか、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うが、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よいのかなど、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のか。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、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くてよいのか(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の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>	【第1回】
		(2) 道路修繕に係る会計処理	<p>(意見) 今回の機構だと、負債を返済するのが第1の目的になるので、資産の評価をどう考えるかということ、非常に難しい部分があると思っている。ただ、現実問題として、管理している資産をこれからお守りしていくために費用がどんどん出て行く部分があって、特に大規模な構造物について更新が必要となると、また大変なお金が必要になってくる。そういう意味で私自身は、物理的に今お守りしている資産がどういう状態にあって、これからどれだけ費用が出て行く可能性があるのかという部分については、これから確実に費用として発生する項目に関する話なので、できるだけ早くきちんと押さえおいていただくのが大事だと思っている。定期的更新をしてきたものについては、過去の経験がそのまま生かされると思うが、特に橋梁とか、そもそもこれまでの手当ての仕方は、更新することをあまり念頭におかないで維持管理が行われてきたと思う。財務省令上、耐用年数は決めているが、物理的耐用年数をそもそも何年と考えているかというというのは、構造物により違う話であるし、万が一45年の間に更新が必要になったら、これは大変なことになる。だから、その辺をどうとらえておくかは、今後の貸付料をどう設定するか、あるいは費用をどう考えるか、仕分けをどうするかということにも影響してくるのではないかと意味で考えていただければということである(小澤委員)。</p>	【第2回】
機構関係	3. 機構と会社の協定に係る会計処理	(2) 道路修繕に係る会計処理	<p>Q 橋など、少なくとも45年は今あるものは全部大丈夫なんだろうと思うが、途中で橋1本架け替えるとか、あるいはトンネルもちょっと危ないので別のところにもう1本つくるとか、そういうことはあるかもしれない。そうすると、これは新規資産になるのか。あるいは、首都高速で橋梁を今補強しているが、もしかしたらそれでは十分ではなくて大規模に何キ口にもわたって作り直すとか、そういうのは新規資産になるのか、修繕なのか。それが会社の話なのか、機構の話なのか。今の段階で何が決まっているのか(黒川委員長)。</p> <p>A 決まっているかと言われると決まっていらないが、1つのやり方としては、会社が機構に将来、通常の新規建設の場合と同じように、資産と債務を引き受けてもらうという協定の上で、会社でそういう修繕を行うということもあり得ると思う。ただ、実際上、それをやるとなると相当な大きな費用負担になってくるので、現実には恐らく本来の道路管理者と会社との間でどういうふうに役割分担をするかということを決めた上で、それに応じて今言ったような仕組みも含めて対応されるのではないかとこのように思っている(日原室長)。</p>	【第2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	(2) 道路修繕に係る会計処理	<p>Q 橋の取り替えもあるが、中央高速などでこんなトンネルからこんなトンネルにかわった。ああいうものは、既に計画に織り込まれていると考えてよいのか。あれは再調達している。機能が劣化したので新しく作り直しているのか何かで、その資本の回収ということも起こりうると思うが、バイパスをつくるみたいな、今のものが古くなったので作り直すというようなことについては、既に決まっていると考える方がいいのか。それともそれも意識して再調達管理をしていかなければならないのか（榎谷委員）。</p> <p>A 詳しいことはわからないが、改良費の中に含まれているものもあると思うし、場合によっては、その時になってみると計画外のもが出てくる可能性もあるのではないかというふうに思う（日原室長）。</p>	【第2回】
		(3) 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 今の問題については、きちんとまだ決まっていないし、それから閣議決定というところでも議論になっていないというふうに理解してよいか（黒川委員長）。</p> <p>A そういう細かいところまで確認したらそうであるが、実際には、ある程度は計画に入っているし、計画を超えたものをどうするかというものについては入っていないというお答えにしかならない。どこまでは計画に入っているかというのは、今この場ではわからない（日原室長）。</p> <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 基本はそうなるかと思うが、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作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年で閉じるようにということをしている。なお、本州四国連絡橋公団は、巨額の資本金をもっているの、厳密に言うと45年で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>	【第1回】
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（榎谷委員）。</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1つテーマが増えるということになる（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 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（榎谷委員）。</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う形になっている。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>	【第1回】
		-	<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）。</p>	【第2回】
		-	<p>（第1回発言の修正）資本金の機構解散時の処理の問題で、その後いろいろ議論した中で、出資金が債務に入るのはどう考えてもおかしいという法制的な議論があった。現在では、最後の解散の日までに資本金に相当する額を残余財産とすることとし、結局、残余財産をみんなで解散時に分けるという形で処理することとなった（日原室長）。</p>	【第2回】
		-	<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が、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>	【第1回】
		-	<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>	

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 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かと思う（日原室長）。</p>	【第1回】
			<p>Q 資料2の9ページ目に機構法第31条「機構の解散」、その2項「機構は高速道路勘定において、前項の規定による解散の日までに承継債務等の返済を完了させ、同日において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」とあるが、これは現金を持ってなきゃいけないとは書いてない。事務局の説明は、すべての現金、つまり、資本金の分が現金で残っていて現金で分配する、それとは別に、いわゆる実物資産があるというようなイメージの図だと思う。機構法とこの説明との関係はどのように理解したらよろしいか（榎谷委員）。</p> <p>A 機構法の解散のところには必ずしも現金という表現はないが、まずは無料開放の時期と解散の時期がどっちが先かという問題があり、論理的に先に無料開放が生じて、その後機構の解散が起きるのではないかと考えられる。資料2の10ページで説明したが、料金徴収期間の満了した日の翌日に道路管理者に資産が帰属するので、その段階で現金以外の資産というか、いわゆる道路資産という形での資産は機構には残っていないという前提に立っている。その後解散が生ずるとすると、現金で持ってなければいけないという形になるかなと思っ</p>	【第3回】
			<p>Q 仮に土地をも含めて減価償却をやったとして、資産の評価額はゼロになるかもしれないけれども、道路、もしくは、それにかかわる物理的なものは残るといふことか（長谷川委員）。</p> <p>A 料金徴収期間が満了した日に道路資産が機構から道路管理者に帰属するので、その段階で残存価格があれば、当然損失を立てて、機構のバランスシートから消えてなくなっているという前提かと。要するに、物理的にはあるが、物理的にあるものは、その段階では機構のものではなくて道路管理者のものになっているから、機構のバランスシートからは消えてなくなっているという前提である（日原室長）。</p>	
			<p>Q 45年たった段階でなくなるというのが、減価償却によってなくなるのか、あるいは、残存価額がもしあった場合、評価額上、どうなるのかという確認をしたい（長谷川委員）。</p> <p>A 残存価額があった場合にしても、原則無料で道路管理者に行くというふうに考えているので、無料で行くということになれば、その部分を損失を立ててバランスシートから消すという形に、料金徴収期間の満了日の翌日ということになりますが、その日に資産が道路管理者に移管するということですので、その移管した瞬間に消えてなくなる、消すということである（日原室長）。</p> <p>Q 除却損ということでもいいか（長谷川委員）。</p> <p>A はい（日原室長）。</p>	

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 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に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> <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、利益を吹っ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を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、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、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ようになっており、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> <p>（意見）必ずしも利潤を出す必要はないのかもしれないが、やはりコストダウンをしていくというのは非常に重要なことだと思う。コストダウンの結果が表れるような何らかの指標がないと、やはりインセンティブが働かないということはあると思う。コストダウンの結果が表れるような損益計算書の形というのもし少し念頭に置く必要があるのではないか（長谷川委員）。</p>	【第1回】
		(2) 会計の整理	<p>Q 有料道路事業というのは、会社のほうは道路の管理運営と建設の請負の部分と、その他の事業と分れるとしたら、建設の部分も有料道路事業に入っていると考えるとよいか。そうすると、（会社の行う有料道路事業は、）管理運営と用地等の取得と建設と、こういうふうな理解でよろしいということか（榎谷委員）。</p> <p>A そういう理解でよろしいということである（黒川委員長）。</p>	【第2回】
	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に考えている（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	2. 会社の会計基準	(1)適用すべき会計基準	<p>Q (会社は株式会社であるので、)商法なり、証券取引法が該当するのかわからないが、証券取引法などの規定に従うということになるんだということは基本的な了解事項と考えてよろしいか。というのも、株式会社で区分経理という、勘定区分という考え方は通常は考えられないので、その辺、一体論理をどうすればよいのか。今までは基準に従うのではなくて、仕組みに合目的な基準をつくるのか。それとも、既に株式会社についての企業会計の基準があって、それをベースに考えるのかを最初に検討しておかないといけないと思う(榎谷委員)。</p> <p>A 基本の考えはおっしゃるとおりだと思うが、会社の区分経理の部分だけちょっと補足すると、公益事業をやっているものは、電気事業であれ、鉄道事業であれ、それぞれ、表現上は本来事業とその他の事業とを区分しなければならぬ、会計の整理にあたってはという表現で書かれているものであって、それと同じというふうにご理解いただければと思う(日原室長)。</p> <p>Q ここで会計基準を設定するという形で考えた場合、この設定された会計基準を当然メンテナンスする必要も将来的に出てくると思うが、いわゆる会計基準には設定主体があって、そこがメンテナンスしていくという形になると思う。そのあたりをどういう前提で考えたらよいのか。これは本則の独法会計基準があり、企業会計原則がありということであれば、一たんモディファイするところだけをここで決めて、あとはすべてそちらのほうで後の議論に委ねるといふふうに考えるのか。多分、今後の議論の中で後にゆだねるといふ部分も出てくる可能性もあると思うので、その設定主体の考え方について話を聞きたい(梶川委員)。</p> <p>A ベースは独法会計基準なり企業会計基準だろうと。まだ結論を先に急いではいけないうちかもしれないと思っているが、基本的に細かいところは省令でつくることになるので、ここでご審議いただいたものをベースに省令を作成して基準をつくる。また省令自身が実態に合わなくなってくれば、また国土交通省で委員会をつくり、省令の改正を行なうというようなことになるんじゃないかなというふうに、想像ではあるが思っている(日原室長)。</p> <p>(意見) 現行の企業会計のほうも日々変わっており、ある程度先の方をにらみながら考えていく必要があるのではないかと思っている(黒川委員長)。</p>	【第2回】 「機構関係/2. 機構の会計基準/(1) 適用すべき会計基準」と同時記載
		(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と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どんどん民間の発想を取り入れてもらうということだろうと思う。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ると、そこまで高い壁を立ててしまうと実際上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に思っている(日原室長)。</p> <p>(意見) 独立行政法人でも区分経理どが勘定区分というのは出てくるが、多分、同じ言葉を使っても大分意味が違うのではないかと。そういう意味で、株式会社の論理の中の区分経理というか、セグメントというか、あるいは資金管理というか、そういう意味であれば、問題はないと思う(榎谷委員)。</p> <p>(資料の訂正) 本四について、さらに鉄道事業について別途、勘定区分を設けると書いているが、検討の過程でこの部分はなくなり、会社のほうは本四関係の鉄道は受託業務だけなので、あえて勘定区分を設ける必要はないという考えに立っている。ただ、機構のほうで道路事業と鉄道事業は区分経理をするという考えに今立っている(日原室長)。</p>	【第1回】 【第2回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考		
会社関係	2. 会社の会計基準	(2) 勘定区分	<p>Q 会計というより事実関係の問題だと思うが、(勘定間の)資金移動を禁止する等、あまり会社の中では考えられないと思うが、こういうことを検討の題材にしているのか。そういう事実関係に近い、法律的关系というか、その辺を確認させていただきたい(梶川委員)。</p> <p>A どちらかという、こんなことをする必要がないなと思いつつ(検討会資料に)書いている部分であって、正確に言うと、法律上も機構は区分経理ということで勘定を設けよと明確に書いてあり、会社は会計を整理するにあたって区分するというふうになっているので、法律上もその意味では書き分けになっているのかなというふうに思っている(日原室長)。</p> <p>Q 今の有料道路事業の中に道路用地を取得して建設をするという事業と、それから有料道路の管理運営とあるが、株式会社であるからいろいろな行動ができる。例えば、通常の道路、普通の無料の道路であるが、それを受け取って建設してということも可能だと思う。要するに能力さえあればできるわけである。そういうようなことも想定していると考えてよいか(櫻谷委員)。</p> <p>A そういう事業を行うことも可能だが、その事業についてはその他事業というか、有料道路事業の外側であるというふうに理解している(日原室長)。</p>	【第2回】		
			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(櫻谷委員)。</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> <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(櫻谷委員)。</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>	【第1回】
			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に思っている(日原室長)。</p> <p>Q (会社について)JR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(櫻谷委員)。</p> <p>A 上場を目指すというふうには書いてあるが、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)。</p>	【第1回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
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	-	<p>Q いわゆる民間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）。</p> <p>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。課題かどうかわからないが、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）。</p>	【第1回】
		-	<p>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ると、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）。</p> <p>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）。</p>	
			(意見)会社について、ほんとうに民間会社であれば、しかも、当初において非公開であれば、 非公開の商法上の会社がどの程度のディスクロージャーで済んでいるのか を確認したい。商法は債権債務関係を重要視していると思うので、証券取引法とは違う（黒川委員長）。	【第2回】
	2. ディスクロージャーの対象範囲	(1) 機構	<p>Q 返済が合理的にできているかどうかを、どのような財務諸表でやるのか別途の表でやるのかということだが、その中で、資料2の16ページの機構法第24条「返済計画」というのがあって、機構は毎事業年度の返済計画を立てる。そこで評価委員会の意見も聞かなければいけないと書いてある。ここで書くのは毎事業年度の意味であって、長期的な見通しまではここで承認とか報告をするということにはならないのか（櫻谷委員）。</p> <p>A 機構法の24条にある返済計画は、単年度のもの。長期的なものは、業務実施計画のほうに収支予算の明細になる。それが長期的な意味での金の出入り計画になってくる。資料2の8ページの中の機構法14条の7号、「収支予算の明細」というのが長期的な見通しになっている（日原室長）。</p>	「開始B/S関係/4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法 / (1)」と同時記
		(2) 会社	<p>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（櫻谷委員）。</p> <p>A そこは（現状においては）わからない（日本道路公団）。</p>	【第1回】