

## 資産評価方法 WG 議事メモ

平成 16 年 5 月 6 日

## ( 議事内容 )

## ( 建設中の金利について )

機構の開始 B/S における道路資産の評価は、次のような原則によることとしてよいのではないか。

「自家建設」を前提とした場合の資産評価を、機構の開始 B/S における資産価額とみなす。

その際、各公団は公益的事業を行う民間企業であると仮定し、当該民間企業（以下「民間仮定企業」という。）は、一般に認められた企業会計の基準に基づいて会計処理を行っていたものとする。

この場合、民間仮定企業が具体的にどのような会計処理を行っていたと考えるかは、当該企業の実態に照らし、一般に認められた企業会計の基準が許容する範囲内で、（当該企業にとって）最も合理的な方法を選択していたと考えるべき。

有料道路事業の実態を見ると、基本的にすべて借入金により道路を建設し、当該道路の供用後（開業後）の料金収入によって、当該借入金を始め、供用時まで必要とするすべての費用を返済する仕組みとなっている。

このような仕組みにおいて、当該道路が供用されるまでの間は無収入であるにもかかわらず、仮に建設期間中の金利を期間費用として計上するとすれば、膨大な累積赤字が計上されることとなり、民間仮定企業がこのような会計基準を適用することは、通常あり得ない。

企業会計原則においても、このような場合には、建設期間中の金利を資産化し、減価償却を通じて費用化することが許容されており、実際に、電気事業、鉄道事業等においてそのような会計処理が行われている。そうであれば、民間仮定企業においても、同様の会計処理が行われていたと考えることが合理的である。

（非償却資産の取得に係る金利を資産化することについては、企業会計原則上は禁じられているわけではないが、費用化の時期が当該非償却資産の売却時まで繰り延べられることから、「自家建設」の場合には好ましくないとされている。）

もっとも、高速自動車国道については、昭和 47 年以降、建設の意思決定が行われた後、今後必要となる建設費、料金収入、管理費等を想定し、必要があれば料金改定を行った

上で、事業に着手するという方法が採られている。

したがって、上述したような会計処理方式は、

単独採算制が採られているため、料金徴収は供用開始後から行われる一般有料の場合や

建設が完了した後、供用開始時点において、過去に投資した建設費及び将来の料金収入、管理費等を想定して、必要があれば料金改定が行われている首都高速・阪神高速・本四道路の場合

には当てはまるとしても、高速自動車国道についてまで、そのまま適用することに問題はないか。

高速自動車国道については、全国プール制による高速道路建設を進める観点から、建設中の高速道路の供用開始前において、当該建設等に要する費用の一部を前取りしている形になっている。民間仮定企業であれば、その分利益が計上されることとなることから、当然、建設期間中の金利については期間費用として処理することが、当該企業にとって最も合理的な選択であったと判断すべき。

(47年以前については、高速自動車国道についても他の有料道路と同様の方法が採られていたが、

今回は、現時点での再調達原価を算出することとしていること、

47年以前の資産については、減価償却が進んでいることから、建設期間中の金利の算入・不算入の影響が小さいこと、

から、資産の取得時期によって会計処理を区別する理由はない、と考えられる。)

以上を踏まえれば、開始B/Sにおける道路資産の評価については、

高速自動車国道については、建設期間中の金利は資産化しない(期間費用として処理する)。

それ以外の有料道路(首都高速・阪神高速・本四道路・一般有料)については、建設期間中の金利(償却資産に係るものに限る。)を資産化する。

ことが適当である。

独立行政法人においても、「コストの測定」という概念は必要であり、上記のような考え方は、そうした観点からも妥当であると考えられる。

なお、加古委員会において、高速自動車国道についても建設期間中の金利(償却資産に係るものに限る。)を資産化することとしていたのは、民営化後に道路資産を新会社が保有し、総括原価主義による料金決定が行われることを想定したためであり、その前提が異なる以上、今回の結論と矛盾するものではない。

( 民営化後において機構が会社から移管を受ける道路資産の評価について )

民営化後においては、機構は会社からの債務引受額がそのまま取得価額となるだろうが、その中には、補償費や金利等も含む会社が当該道路の建設に要したすべての費用が含まれることとなる。

したがって、その場合には土地の金利も含まれることとなるが、それは一般の企業間取引において資産を購入する場合においても、同様である。

( 民営化後における機構における金利の取扱いについて )

民営化後においては、機構の主たる収入源である貸付料については、当該道路資産の額とは関係なく定まるものであるから、収益・費用の対応を意識する必要はなく、また、独立行政法人のコスト測定という観点から見ても、道路資産に機構における調達金利を算入する理由はない。

したがって、供用開始前における機構所有資産に係る調達金利を含め、機構における調達金利は、純粋な財務費用として期間費用化すべきである。