

鉄道事業に係る固定資産の評価

開始B / Sの評価方法としては時価(再調達原価)を採用するものとしているが、道路事業に係る償却資産のうち直近のものについては取得原価によることも認めることとしている(JHが適用)ため、鉄道事業に係る固定資産についても検討が必要

算定 方式	再調達原価により算定	取得価額により算定
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開始B / Sの評価方法として道路事業資産と整合性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 算定済み ・ 鉄道利用料が変わらない
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価額が帳簿価額より大きくなれば、鉄道利用料が高くなる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開始B / Sの評価方法が時価(再調達原価)であることと整合性が課題となる ・ 道路資産の時価評価との整合性に欠ける。 JHを除く3公団の道路資産は、直近取得のものもデフレーター処理し、時価に引き直している。

道路事業と鉄道事業共用の長大橋の耐用年数

(論点1)

本四公団において、道路事業と鉄道事業共用の長大橋がある。同一の固定資産で異なる用途に使用する場合において耐用年数はどうすべきか。

税務上では建物について特別の規定を設けている。2以上の用途に使用される建物の一部に特別な内部造作他の施設をしている場合には用途ごとに区分してそれぞれの耐用年数を適用できるとしている。

長大橋においても同様な考え方が採れるのではないか。

(論点2)

公共財となる道路(無料解放後国に承継)と当初より民間企業が使う鉄道では、耐用年数に差異があっても問題ないのではないか。

道路のような公共財と民間が営業活動のために使う鉄道資産とはおかれている環境がもともと違っており、鉄道事業資産のほうが道路事業資産に比べて耐用年数が短いには、経済面からの合理的な理由がある。

< 参考 >

耐用年数通達

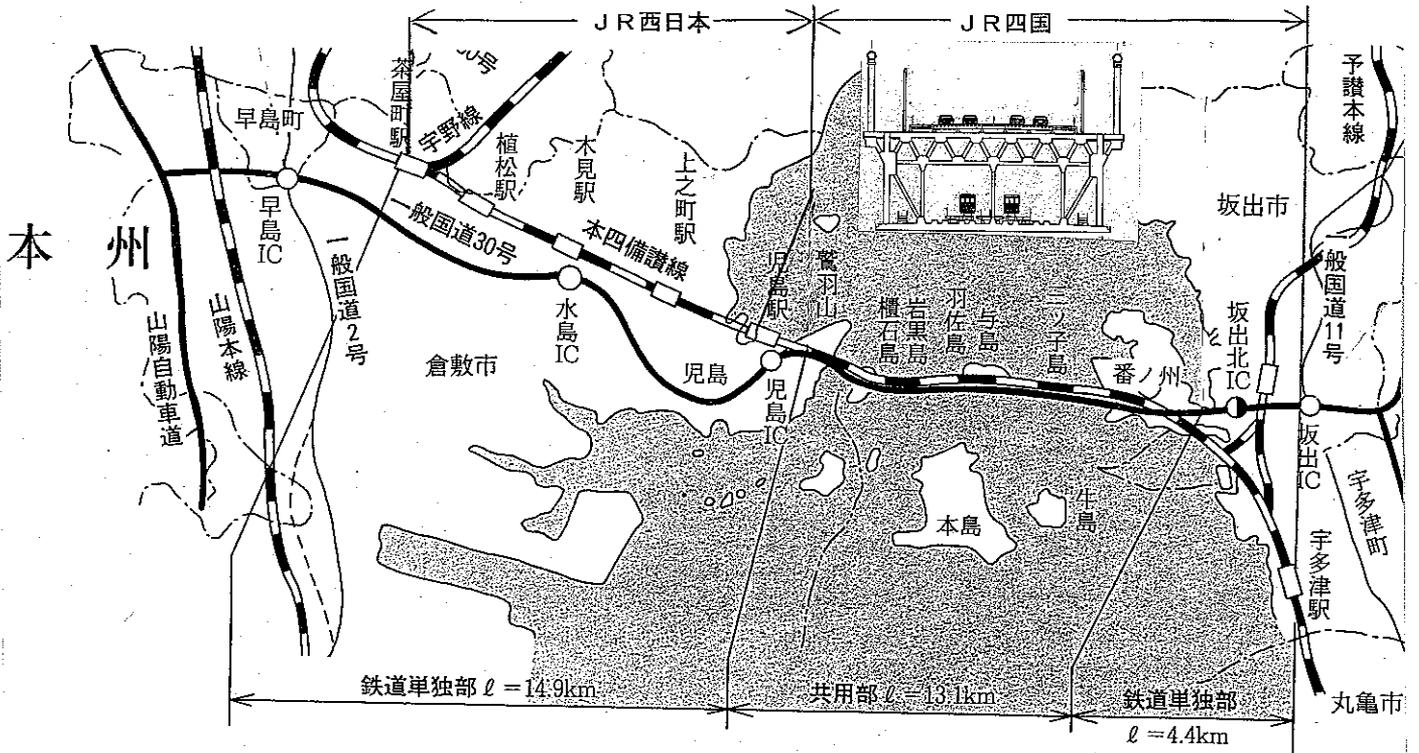
(2以上の用途に使用される建物に適用する耐用年数の特例)

1 - 2 - 4 一の建物を2以上の用途に使用するため、当該建物の一部について特別な内部造作その他の施設をしている場合、例えば、鉄筋コンクリート造の6階建のビルディングのうち1階から5階までを事務所に使用し、6階を劇場に使用するため、6階について特別な内部造作をしている場合には、1 - 1 - 1にかかわらず、当該建物について別表第一の「建物」の「細目」に掲げる2以上の用途ごとに区分して、その用途について定められている耐用年数をそれぞれ適用することができる。ただし、鉄筋コンクリート造の事務所用ビルディングの地階等に附属して設けられている電気室、機械室、車庫又は駐車場等のようにその建物の機能を果たすに必要な補助的部分(専ら区分した用途に供されている部分を除く。)については、これを用途ごとに区分しないで、当該建物の主たる用途について定められている耐用年数を適用する。

1. 鉄道事業に係る固定資産の評価方法

(1) 鉄道事業の現状

① 本四備讃線（瀬戸大橋）茶屋町駅～宇多津駅



・ 利用料の算定方法

大臣通達に基づき算定した管理費及び固定資産税等の合計額

ア) 固定資産税及び都市計画税・・・取得価額（共用部は持分 45 %）

を基に定率法により減価償却した課税標準額を算出し、市町村に申告。

課税標準額＝取得価額×減価残存率

イ) 管理費・・・橋体共用部維持管理費の 45 %、人件費及び物件費、消費税

② 本四淡路線（大鳴門橋）

・ 道路鉄道併用橋として建設し、当面道路のみを供用。

・ 橋体供用部の維持管理費の一部を鉄道負担分として、執行年度の翌年度に補助金（国の一般会計）を公団に交付。

(2) 鉄道施設の会計処理

- ① 公団会計規程（第39条）に基づき、「鉄道施設の減価償却は、毎事業年度末において、その取得価額を基礎として定額法により、その帳簿価格（ゼロ）に達するまで行う。」
- ② 減価償却は、「原価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和40年大蔵省令第15号。）別表に定める耐用年数とする。」

(注) なお、道路資産については減価償却を行っていない。

2. 鉄道施設の評価方法を再調達原価とする場合の問題点

- ① 償却資産の取得価額が増加することから、課税標準額が高くなることを見込まれ、この結果、鉄道利用料が増加することとなる。

$$\text{税額} = \text{課税標準額} \times 1.4\% \text{ (税率)}$$

- ② 再調達原価に評価方法を合わせたとしても、鉄道構築物と道路構築物の耐用年数は、もともと違っている。(参考資料①)
- | | | |
|------|---------|---------|
| 橋梁 | 50年(鉄道) | 60年(道路) |
| トンネル | 60年(鉄道) | 75年(道路) |

※ 資産評価額そのものは、固定資産税以外の鉄道施設利用料及び大鳴門橋の維持修繕費補助金の算定には影響が無い。

(参 考) H14年度決算

	公団方式(現行)	再調達原価
固定資産(鉄道施設)	3,615億円	3,887億円

長大橋に係る道路資産と鉄道資産の資産区分・耐用年数比較

道 路				鉄道施設			
施設区分	施設名	構造又は用途	耐用年数	内訳科目	品名	構造又は用途	耐用年数
橋梁(海峡)	下部工			線路設備(償却)橋体共用	〇〇橋	鉄筋コンクリート造のもの	50
	本体	鉄骨・鉄筋コンクリート造	60		〇〇橋	鉄骨造りのもの	40
(平均45年)	電気設備	電気設備	15				
	上部工						
	ケーブル	金属造	45				
	塔	金属造	45				
	塔電気設備	電気設備	15				
	塔エレベータ	昇降機設備	17				
	補桁・鋼床板	金属造	45				
	支承	金属造	45				
	伸縮装置	金属造	45				

注)道路資産の資産区分は平成14年度民間企業並財務諸表作成時のものである。