

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。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、経営者がきっ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ていただければ、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	(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ので、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うので、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違ってよいが、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った形をとらないと、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ようなことである（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ことにいくと思う。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この点である。</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】

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、今この場で言うだけだければ、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、次回決めなくてはいけないか(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(榎谷委員)。</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(榎谷委員)。</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> <hr/> <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> <hr/> <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> <hr/> <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(榎谷委員)。</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> <hr/> <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(榎谷委員)。</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(榎谷委員)。</p> <p>A そうということになるかと思う(日原室長)。</p> <hr/> <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(榎谷委員)。</p> <hr/> <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>	<p>【第3回】 (H16.3.29)</p> <hr/> <p>【第4回】 (H16.4.12)</p> <hr/> <p>【第3回】</p> <hr/> <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>

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ろしいのか。むしろそういうお話のように読めたけれども、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も明示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働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料が決定されるが、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ろしいかと(櫻谷委員)。</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れども、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もよろしいですね(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うかと思う。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うかと思うが、現行においては、まだそこまで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	<p>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</p>	【第3回】
		(2)道路事業に係る償却資産の再調達原価	<p>Q 4ページに各公団の考え方というのがあり、JHのところ、上から3行目のところ、工事原価に地域差はあるが、3ないし5年の全国的な平均値をとっていると、だからトータルでは問題ないのだという書き方をしているが、この地域差というのは、どの程度、例えば資料でも出ているものか、それとも何となく感触的な話なのか。それがまず1点。</p> <p>それから、建設仮勘定の評価のところの5ページのところ、いわゆる建設仮勘定のというのは、もちろん建築中ですから、10年も20年も前というのはあり得ないと思う。大体どのぐらい前、年齢調べという言い方を我々はするが、どのぐらい前のものが残っているのか、これはJHも、多分、首都高、阪高も含めて、どのぐらい前のものが残っているのか、わかればお答えいただきたいと思う。(榎谷委員)</p> <p>A 最初のほうはちょっとわからないので、JHが来ているのでわかればお答えいただきたいと思う。</p> <p>仮勘定は、基本的に道路、特殊な、例外的なものを除いて、基本的に大体10年でできるので、用地については10年前から7年ぐらい前のものがある。それから、建設がその後入るというような感じで考えていただければと思う。仮勘定という意味でいけば、平均すれば10年の、半分の5年が大体平均年数だと思うが、古いものは10年近く前のものもあるというような形になってくる。(日原公団監理室長)</p> <p>Q そういう意味では、この標準的単金方式は、3ないし5年の平均単価か。(榎谷委員)</p> <p>A はい。(日原公団監理室長)</p> <p>Q そうすると、今のJHの建設仮勘定の取得原価と近いと、こう考えてよろしいということか。(榎谷委員)</p> <p>A 基本的にはほぼ近いとは思う。ただ、特に土地についての扱いが、片やデフレート処理、あるいはJHの中でも、その基準時の公的土壌評価指標を使っている、仮勘定だけが取得時になっているから、その辺をどう扱うのかというあたりがちょっと気になったということである。(日原公団監理室長)</p> <p>Q 土地の部分が違うということか。(榎谷委員)</p> <p>A もちろん償却資産も違うが、償却資産に比べて変動が大きいものだから、ちょっと気になったということである。(日原公団監理室長)</p> <p>Q そうすると、建設仮勘定、10年ぐらい前のやつが土地として残っているということか。(榎谷委員)</p> <p>A そうということである。(日原公団監理室長)</p> <p>Q ということは、建設仮勘定の中の土地については取得原価がわかっているということか。(榎谷委員)</p> <p>A わかっている。(日原公団監理室長)</p> <p>Q ということは、その分を例えばデフレーターでとることは、理屈は可能だということか。(榎谷委員)</p> <p>A やるうと思えばできる。(日原公団監理室長)</p> <p>Q そんな作業をするかどうかは別として。(榎谷委員)</p> <p>A 最初の質問、地域差に関して、もともと標準的単金というのが、全国的な平均という観点から算出しているものである、地域差は幾らあるというデータは、ございません、というのが実情である。(日本道路公団)</p> <p>Q 地域差があると書いてあるけれども、感覚、感触の話だということか。(榎谷委員)</p> <p>A 国土交通省で使っているいろいろな物価資料とか、労働力指数の資料とか、そういうものはあるしますので、それを見ると地域ごとに単価が出ているから、そういう意味では、資材ごと、あるいは労働力単価も地域単価は出ているので、予定価格をはじくときは、その地域価格を反映して予定価格をつくっているという形になりますから、ある程度の地域差はあるとは思いますが、大きな差ではないと思う。(日原公団監理室長)</p>	【第4回】 (H16.4.12)

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	(2)道路事業に係る償却資産の再調達原価	<p>(意見) まず、建設仮勘定のほうは後にしまして、本勘定のほうをまず議論をしたいと思うが、2ページの、再調達原価ということについては結論を我々は得ているわけだが、その再調達原価というものの中の推定方法のバリエーションの違いかと、このように解釈するかどうかというのがAの考え方。Bというのは、これはバリエーションではなくて、やっぱり違う方法なのかという、もうちょっと大きな違いというふうに見て、しかし、それでもなおかつどちらかに統一、あるいはまた第3の別の方法にするのか、あるいは違っているのかと、この辺が我々の選択肢というか、考え方だろうと思う。そこで、今、私が言いました考え方の中で、どれに一体決めるかと、こういうことになっているのではないと思う(黒川委員長)</p> <p>Q 標準的単金方式というのは、3ないし5年の平均をとってということだが、理屈からいうと、それはデフレーターも、建築費のこれはデフレーター、こういう構造物のデフレーターをとっているのか。一般的な物価水準をとっているわけではないのか。(櫻谷委員)</p> <p>A 首都高、阪高、本四についてか。(日原公団監理室長)</p> <p>Q はい。(櫻谷委員)</p> <p>A 建設工事費デフレーターの中に、土木工事の中の有料道路というがあり、その中にさらに公団別のデフレーターというのが出ており、その公団別のデフレーターをそれぞれ使っている。よって、首都公団では首都公団のデフレーター、阪神公団は阪神公団のデフレーターということで、公団別に細かに出ているということである。(日原公団監理室長)</p> <p>Q そういう意味から見ると、理屈としては同じになる、個別な問題は若干あるにしても、基本的には、理屈としては同じになるはず、そういうことじゃないのか。(櫻谷委員)</p> <p>A 基本はそうだと思う。(日原公団監理室長)</p> <p>Q 理屈は同じですか。平均にするか個々にするかの違いはあるにしても、建築費というのを取っているのだから、つまりそれを並べてみると、物価で並べてみると、同じものを同じようにするだったら、この単金方式もデフレーター方式も同じになるという理屈になるのですか。(櫻谷委員)</p> <p>A 基本的には同じこと、基本的にはというのは、例えば極端な話、昔は非常にお金のかかる工法だったものが突然安くできるようなものがあつたとすれば、それは最新工法で設計をはじき直すから、標準的単金の場合には、場合によっては、そういうものは下がるものがあるかもしれないが、それは希有の例だと思うので、基本的には同じだと思う。(日原公団監理室長)</p> <p>Q デフレーターと今の再調達原価を個別資産ごとに考えるということは、基本的に全体平均と固有性というのか、資産の固有性との関連だと思うが、この4ページの資料の中で、これは償却資産じゃないが、土地のほうにしまして、首都高速のところ、土地の利用状況が一変してしまつて用地補償費の算定ができないと、これは、困難性のことについてお書きになられているが、反対に言う、この土地の利用状況が一変してしまつていくということ、資産の固有価値がかなり大幅に平均値と異なるのではないかとこのふうにも考えられるが、その辺について、現実に平均値と固有の資産の積み上げ等に乖離性がどのように説明できるのか、また、何か把握されているものがあるのかということをちょっとお聞きしたい。(梶川委員)</p> <p>A あとから首都高に補足してもら。首都高も阪高も同じではあるが、基本的に首都高を例えば道路の真ん中に入れるために、両側の土地を買って道路を拡幅して真ん中にこう入れるというようなことをやっているの、あるいは、その民地を買収してやる場合もそこにつくつたりすると、その結果、もともとの土地と相当状況が一変してしまうのと、それと、街中なものですから、1筆ずれても値段が随分違うものだから、なかなか平均的にどうというのが出しづらいというような趣旨である。ここで使っている指数としては、6大市街地の土地指数、市街地価格指数というのを使っており、そういう意味では、6大市街地の全国平均なので、平均的なものではあるが、そういうものを使用して出しているということである。</p> <p>本四については、市街地価格指数ではなく、別途、本四は新しいものですから、公示地価制度ができた後のものであるということと、市街地でないものだから、地価公示のほうの変動率を出しているということである。(日原公団監理室長)</p> <p>Q 確認をとりたいが、今の例の単金方式とデフレーター方式の違いというのを確認すると、当然工法の違いというのか、工法その発展というのか、それによる違いはあると。それから、単金方式とデフレーター方式の違いは、個別に見るか平均で見ると、この2つの違いだと考えてよろしいか。(櫻谷委員)</p> <p>A おそらく、そういうことになると思う。(日原公団監理室長)</p>	【第4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	(2)道路事業に係る償却資産の再調達原価	<p>(意見) やっぱり違うといえば違うが、1点、会計理論的に確認するとすれば、デフレーター方式でも採用する指数によって、例えば、一般購買力指数みたいなものを使うと、これはかなり購買力変動会計に近いというのか、そういう考え方になるので、いわゆる時価の評価とは違って考える考え方だろうと思うが、工事に関する投資財指数というのか、工事に関する指数でしょうか、そういうようなものだとすると、かなりこの個別価格の変動というものを反映している、そういう意味では、時価評価をしているのとそう変わりがないと言ってもいいかもしれない。</p> <p>それから標準単金方式のほうは、標準単金ではなくて、個別の工事ごとに見積もればそれがまさに時価、再調達の時価ということになるのだろうが、それがなかなか大変だということ、標準的なものを決めて、それでやっていくということである。しかも標準的といっても、それぞれの工事のグレードに統計的に推定し標準単金というものを示して、それをグレードごとに当てはめていくと、こういうことだったと思うので、ある意味で再調達時価の推定方式の1つと、こういうふうにもいいかもしれない。だから、理屈としては、Aの両方式の評価額は、再調達原価の中の、簡便的と言ってもいいかもしれないが、その推定方式の違いかと、そういうふうに、まあ解釈できないことはない。もう少し肯定的に解釈できないことはないというふうにする。</p> <p>そこで、どちらかに決めなくてはいけなくていいところだが、これは、大変やっぱり気持ち悪いことは確かである。確かだが、委員の方々にもう1回確認したいのだが、ヒアリングをして、何ていうのか、4ページにあるように、JHはJHのもっともらしい理由がある。もっともらしいというのは、もうどうしようもない、取得原価がないのでデフレーターがとれない、どうしてもゆずれない、こう言っているわけである。それから、そのほかの公団は取得原価はあると、また標準的な工事なんていうのはないんだと、距離もそんなにJHに比べてほかのところは少ない、特殊なものであるというわけで標準単金はできないんだと、そのかわり取得原価はあるからデフレーターでできると。こういうことで、どちらかに統一したいのだが、JHとその他の三公団の間には特殊な違いがあるというのか、事情の違いというのか、それが浮かび上がってきて、果たして私どもとして、気持ち悪いが、どちらかに統一するということが実行可能かどうかという点が非常に問題になった。</p> <p>そこで、今私が説明しました1番目の理由と、それから2番目の事情というのか、そういうようなことを考えると、JHとほかの三公団がやっているのが違っていても、どうしようもないんじゃないか。これは1人の意見ですから、もちろんほかの意見がございましたら、多数決で決めたいと思うので、何かほかにご意見は。(黒川委員長)</p> <p>(意見) 今の意見でこもともだと思ふ。ですから、無理に同じ手法をとる必要はなく、各公団ごとに最も精度の高いものを選んでいけば、そのほうがかえって客観的ではないかと、こういうように思っている。(横須賀委員)</p> <p>(意見) 私も、今お聞きした範囲内では、確かに若干の違いは出るんだけど、やむを得ないというふうなのがまずあるし、若干の差が出るけれども、その程度は、そのことによってその全体のコストが異常な形で出てくるということはちょっと考えられないので、このやり方でいいのかなというふうに。こういうやり方で確かに気持ちは悪いんですけども、その気持ち悪さは、実際にコストにどの程度出てくるかということ、そういうゆがんだようなコストは出てこないんじゃないかなと、こういうふうにする。(榎谷委員)</p> <p>Q JHを3社に分けたときに、資産の評価の、つまり、真ん中はどうしても高くなる。地方は少し安くなるのか、その地域差ということから見た場合。そういう微妙なところでしょうからインパクトは少ないのかもわからないが、そういう評価の大きさによってハンデを何か背負うというようなことはあるのか、ないのか。(榎谷委員)</p> <p>A この間、前回のときも議論になったが、貸付料の額の算定と資産評価の額というものは全くリンクしていないので、そういう損得はないのではないかと思う。また、現状が、中が一番高いかといわれると、それも昔のほうが、多少カーブがきつなくても平場をぬっていったり、最近のほうが山の中を走ったりしているので、どっちが高いか、これははじめてみないとよくわからないというのが現実である。(日原公団監理室長)</p> <p>Q それはないということですね。わかりました。(榎谷委員)</p>	【第4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	(2)道路事業に係る償却資産の再調達原価	<p>(意見) 私、先生方、特に黒川委員長及びお二人の公認会計士の先生方ほどは違和感というのが少ない。その理由は、多分、初步的な原価計算で説明をするときに、個別的にしかならず生産できないものはしようがないから個別原価計算をやる、でも、大量生産のときには総合原価計算をやるという言い方をします。それとの類推で考えるならば、首都、それから阪神、本四については、個別的に計算をしないと原価が出てこないという事情があるかと思われるが、これまでヒアリングでお話を伺った限りでは、JHの場合には、標準的な物のつくり方をしているということであるならば、まさしく総合原価計算的な原価算定の方式であってもおかしくはないのではないかという気はする。そのあたりで類推すると、先生方ほどは気持ち悪さを私は感じないというような気がする。</p> <p>それともう一つは、コスト・オブ・コストイングという言葉がある。つまり、原価計算をやるためのコストということがあり、今までデータを積み重ねてきてせっかくやってきたものをまた御破算にしてデータを取り直すというのは、先ほど榎谷先生がおっしゃったように出てくる結果が大きく違うのであるならばそれは意味があることだと思うが、ありていに申し上げてしまうと、どちらも類推計算でしかない。そこでどれだけ正確な原価をお金をかけて時間をかけて求めようと思っても、その違いが誤差程度のものであるならば、ある程度計算の方式が違って出てくるものにそれほど大きな違いがないのであるならば、それほど手間隙かけてやる必要があるのかというところは、むしろ疑問に私は感じている。</p> <p>その意味では、最初に委員長がおっしゃった方向でよろしいのではないかというふうに、個人的には思っている。(長谷川委員)</p> <p>(意見) 私も今の長谷川先生とほぼ同意見なので、あえてご発言をさせていただく必要もないが、私もこの標準単金に対するその物量の単位のグルーピングの違いというふうに考えれば、ロジックとしてはほぼ近い形をとっておられる、今、言い方を変えているだけであり、総合原価計算か、個別原価計算かというような形で言えば、非常に平均的に単金をとる単位が非常に差異があるので、個別に見る部分と、ある程度グルーピングをして標準単金を出す部分と、少なくとも物量単位のグルーピングの問題と整理をすれば、かなりロジックとしては整理が、同じ論理を通してというふうにも考えられるのではないかと思う。あとは、単価の適用について、多少その辺が.....、ですけれども、これは榎谷先生のご質問の中でほぼ同じような公団単位でのデフレーターがあるということであれば、多分標準単金のほうも同じような単価の出し方をされるのであれば、ほぼこれは、ちょっと表現方法が違うだけで、理論的には同一の方法にかなり近いのではないかと思っている。(梶川委員)</p> <p>(意見) 多分それぞれの事情の、考えられる中で一番いい方法を選ばれているのだと思うので、今、ほかの先生方もおっしゃったご意見に私も全く賛同をしておりますので、その方向で進めていただければと思う。(小澤委員)</p> <p>(まとめ) 一応全員一致ということで、これは両方式、それぞれ今までやっていただいた方式を再調達原価の1つだと、このようにくくって認め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> <p>Q 償却資産についてはいかがか。JHの考え方は、近年開通した路線には取得原価情報があるということなので、こちらのほうが正確だろうと。標準単金はあくまでも推定方法なので、取得原価があって最近のものであれば、逆にあんまり変わらないんじゃないかという考え方なんだが、この辺についてはいかがか。(黒川委員長)</p> <p>A 大きい理屈からいうと、やはり平成14年に開通したというのはかなり前から取得しているわけだから、デフレーター方式がとれるのではないかなという気はしないでもない、その辺の作業性というのがちょっとよくわからない。同じような論理ができないことはないのかなという気はする。(榎谷委員)</p> <p>(意見) 私も、その資産評価の一貫性としては、これはデフレーター方式をおとりになれるということが前提のような気がする。ただ、その数字が結果的にネグリジブルであるからあえて補正はしないということは、これは具体的な数字で考える話であって、論理的な整理ではなくて、ほぼ無視できるデフレーターの動きであるとか、標準単金の動きであるとかということが前提で、何も加工しないで取得原価でいけるというお話しじゃないかと思われる。資産の評価全体に関しては、ある種の時価、大きな意味の時価、かつそれが再調達価格というふう整理を今しているわけですから、この部分だけを無条件に取得原価でいいという話にはならないのではないかと。ただ、補正するほどの意味もないほどの現実の価格帯の動きであるということが前提だとは思われる。(梶川委員)</p>	【第4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	(4)道路事業に係る建設仮勘定（償却資産・非償却資産）の再調達原価の算定方法	<p>（意見） 建設仮勘定の、これは参考資料1のところを見ているが、公団のほうは、取得原価を再調達原価とみなすということで、償却資産も非償却資産もそうだとことだが、先ほどお聞きしたことによると、今現在、建設仮勘定というのは、10年ぐらい前にどうも取得した土地、特に非償却資産ですね、になってるといことになると、10年前というと、何かイメージとしては相当高いものになっているのではないかなというイメージがある。いや、事実は違うかもわからない。そうすると、それは今現在再調達をしたら、恐らくもっと安く買えるのではないかなという気がするので、その辺、その再調達原価とみなすというこの時点のずれ。時点のずれをどのように見たらいいのか、常識的にいうと、土地の評価というのは10年前と今現在と相当差があると思うので、その辺の差、それほど差がないと見るのか、いや相当あると見るのか、いかがか。</p> <p>また、あるいは建設、償却資産は、その後償却、建設をするのだから、平均的に見ればそれほど差がないという見方もできると思うが、土地の分が若干気になるといのか。多分、首都、阪神、本四、本四はあんまり土地がないかも、少ないかもわからないが、多分土地部分は、10年ぐらい前に買ったやつを、今、デフレーターすると相当低い、相当低いといつか差が低くなるのではないかなと。ところが、道路公団のほうは、逆に出るといのか、10年前のやつがそのまま据え置かれた形になるので、それはコストにはね返らないので、わざわざもう一遍取り直すまでのコストをかけてやる理由があるのかどうかということなのだが、デフレーターを、この非償却資産については、取得原価があればその分だけデフレーターをとれないわけじゃないかなというふうな気がするが、いかがか。（櫻谷委員）</p> <p>Q 参考資料の1のJHの建設仮勘定のところの償却資産と、非償却資産は次回以降ですが、一応は今問題になっていて、それから、平成14年度等の近年に開通した路線についての償却資産の取得原価が今問題になっていて、お2方から出ているものは、この償却資産の、建設仮勘定については、デフレーター方式、それから、14年度開通路線についてもデフレーター方式があり得るかもしれないということ。それから、非償却の見解については、デフレーターか、あるいは上の公的土地価額指標といふのはあるんですけども、これもあるかもしれませんが、ともかくこのセルからいって3つぐらいといふのか、ここの部分が問題になるが、何かご意見はございますでしょうか。（黒川委員長）</p> <p>A 非償却資産の話だが、デフレーター方式にしる、公的土地価額指標にしる、いずれにせよ基準日の価格を出そうとしているということは共通だと思う。それを両方併存するかどうかということ、次回ご議論いただければというふうに思っているが、建設仮勘定のところだけが、基準日がちょっとずれているといふので、やや異質なものだから、償却資産も非償却資産とあえて分けるほどでもなく共通の話でしょうから、その部分は、できたら今日あわせてご議論いただければというふうに思う。基準日をそろえた上でどういうやり方をとるかといふのは次回お願いして思っている。基準日をそろえなくてもいいといふのであれば、そもそもそこはまた別の話ですけども、ちょっとそこところが気になっているということである。（日原公団監理室長）</p> <p>Q 今の基準日というのを想定した議論にしておく必要があるんですか。（黒川委員長）</p> <p>A 最終的に補正をどうかけるかという議論はあるでしょうけれども、基本的には、公的土地価額指標では、直近の地価公示価格を使うとか、そういうやり方をとっておりますので、要は直近のものを使っているということかと思う。デフレーターの場合も、直近の年度までのデフレーター処理をしているという意味では直近のものを使っていると。仮勘定だけが、仮に用地であれば、極端な話、10年前のものもあり得るということである。（日原公団監理室長）</p>	【第4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	(4)道路事業に係る建設仮勘定(償却資産・非償却資産)の再調達原価の算定方法	<p>Q その直近というのは、開始貸借対照表日が来年の秋ぐらいだろうという、何となくそういうお話だったと思うんですけども、そういう時点にどこかの段階でそろえるというお話なのか。それとも、その前に、例えば標準単金方式でもある一定時点でやっている。すぐに来年の例えば秋ぐらいの標準単金なんていうことはできないから、作業上、今、粛々としてやっているわけですが、そこでやった上で、例えば1年とか1年半とかかわからないが、補正をかけるというのか、そういうようなお話を想定しているのか、事務局のほうで。(黒川委員長)</p> <p>A 最終的に1年なり1年半延ばすという意味の補正というのはあり得ると思っているが、今の議論としてはその議論をしているわけではなく、要は、非償却資産の評価が何年かずれている可能性があるのでは、それをどうするかという話である。(日原公団監理室長)</p> <p>(意見) それでは、この問題については、JHの加古先生のところで取得原価をもって再調達原価とみなすという方針を打ち出されたわけである。これについて、先ほど、梶川委員、櫻谷委員からありましたように、何か特殊な事情というのか、大きな差がないとか、そちらのほうが正確だとか、何かそういうような事情をもってここをそのように決めたかもしれない。私も向こうの委員長代理なので、私に預らせていただいて、JHの問題については、一番よくわかっているのは加古委員長の委員会であるので、我々の委員会として、気持ちが悪いですか、デフレーター方式を入れてみることはできないかというようなことを、加古委員長のほうにご検討をお願いするということではいかがか。(黒川委員長)</p>	【第4回】
			<p>(意見) 前回の民間企業並みの財務諸表を作成するというのと、今回の、いわゆる一種の現物出資というか、資本金の確定というのは少し考え方が違ってもいいのではないかなという部分もあったわけですが、土地の下落傾向はあっても、それは重要性の原則から見てそれほど大きなインパクトを与えないという理屈はわかる。財務諸表全体を見るときに若干数字がゆがんでいたからといって、それを問題であると、むしろそのためにやたらにコストをかけるということについては問題だと思うが、ただ、今回は資本金というものを確定するという作業なので、もう少し厳格であってもいいのかなというふうな気はする。ただ、それがどの程度コストがかかるものなのか、コストと便益との絡みではないかなと思うけれども、もし土地の部分についてデフレーター方式などが簡単に適用できるのであれば、そのほうがより首尾一貫しているかなと。ただ、償却資産は、ご説明のように最近の工事だから、それを標準的単金としていると。したがって、それと結果は変わらないということから見たら、償却資産については取得原価を再調達原価とみなすということについてはある意味では合理的であり、もちろん若干の違いがあったとしても、ほとんど差が出ないだろうと。ただ、土地については、何となく私の感覚では、10年前と今とは相当違っていると。道路資産全体のインパクトは少ないかもしれないが、建設仮勘定個別だけ見ると部分的には違っているものもあるのかなという気はする(櫻谷委員)。</p>	【第5回】 (H16.5.26)
			<p>Q 一部についてのデフレーター方式の採用が技術的にも相当困難であると、あるいはコストがかかるのであれば、重要性の観点ということも十分理解できる。ただ、それはどの程度の作業がかかるのか、コストがかかるのか、再鑑定まではする必要はないと思うんですけど、デフレーター方式でできるのか、できないのか、もう一度検討をしていただけたらと思う(櫻谷委員)。</p> <p>A デフレーターを乗じる場合にどのぐらいの期間・コストがかかるかということですが、これは、デフレーターのかけ方にもよるかと思うが、単純に取得した年度にそれぞれの用途に応じてデフレーターをかけていくということであれば、それほど大変な作業ではないと思う。ただ、デフレーターをかける以前の問題として財務諸表検討委員会での議論なりがあったわけなので、これを含め、デフレーターをかけるか否か、この検討会で議論されるべきものかなというふうに考えている(日本道路公団)。</p> <p>Q 今のご説明で、70%の土地のほうは約500億円下がると。残りの30%についてはご説明がなかったように思うが(黒川委員長)。</p> <p>A 残りの30%は、デフレーターの計算がまだ、内訳がはっきりしませんので間に合っていないが、3,000億円に対して下落率がもっと上がっているの、トータルで見ると、仮に残りの3,000億円にデフレーターをかけて500億円下がったというふうにみなしたとして、土地の変動部分というのは約1,000億円と見積った。この1,000億円がJHの総資産額に占める割合、その率を見ますと0.3%ほどであるということ、その0.3%をどう考えるかということで財務諸表検討委員会のほうではご議論があった(日本道路公団)。</p>	【第5回】 (H16.5.26)

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(4) 道路事業に係る建設仮勘定(償却資産・非償却資産)の再調達原価の算定方法	<p>Q 金額については全体の0.3%ということで確かに重要性はないかもしれないが、首尾一貫性というのもある。同じ法人をつくるわけだから、1つの下物法人、独立行政法人をつくるわけだから、できれば首尾一貫性というものを重視して処理をしていただけたら、大変ありがたいと思う。ただ、今の金額だけ聞いていると、許容できる範囲内であるのかなというふうに思う。ただ、3,000億円がほんとうに500億円しか違ってなかったのか。特に印象として、10年前と今とを比べると半分以下になっているというのが我々の頭にこびりついているので。ただ、それぞれケース、ケースが違うだろうから、今だと、3,000億円が500億円ということになると、15%ぐらいの下落ですね。どう見ても15%の下落とは思えないので、その数字が間違っているんじゃないかなと思うが、そうではないか(榎谷委員)。</p> <p>A 3,000億円が500億円というふうにみなしたということだが(日本道路公団)。</p> <p>Q みなしたということか。我々の感覚ではもう少し下がっているんじゃないかなというふうに思うので、要するに首尾一貫したやり方のほうが望ましい。ただ、道路公団の開通路線については取得原価がないから、標準的単金によるしかしようがない。また、それは決して合理的でないとは言えないので、それは問題ないと思うけれども、ただ、できるものについては首尾一貫していただきたいということで、道路公団独自でやられた民間並み財務諸表、これについてそれぞれの話と、今回は1つの法人をつくるんだという話であるから、同じようなやり方をやっていただくのが一番いいのかなというふうに思う。ただ、ごくわずかな金額のためにお手数をかける必要はないというふうに思うが、先ほどの3,000億円で500億円というふうにすればという話はちょっと金額の認識が違うのではないかなと思う(榎谷委員)。</p> <p>A すみません。先ほど3,000億円の内訳をご説明しなかったが、3,000億円のうちのほとんどが平成8年から現在に至るまで、平成8、9、10年に集中していて、確かに古いものは平成3年くらいに数百億円計上されて、まだそれが残っているというものもあるが、ただ、そのほとんどは8年以降ということなので、感覚的に見ても、そうは違わないと。もちろん宅地はかなり大きく動いているが、過去5年では、用地を取得している全体のうち、宅地の率というのが3割ほどで、6割が農地、残りが林地というような構成なので、変動部分で3,000億円の下落部分が500億円というのはそう……(日本道路公団)。</p> <p>Q だから、ちゃんとしたデータを出してください。それは見積もりの作業でいい。それを出してもらって言うのならいいんだけど、言えば違うことを言われるので、ちゃんとしたデータを出してもらって、こうだから問題ありませんというのであれば、我々、一々追求する必要はないので、余計な議論はしたくないので、ちゃんとしたデータを出してください(榎谷委員)。</p> <p>A わかりました(日本道路公団)。</p> <p>(意見) 重要性の判断で、会社全体で重要性を見る意味がどれほどあるのか。資産価格の評価の問題で、資産価格に何らかの簡便な評価方法を使うというのは、その資産価格に占める割合で重要性というのは判断するようなもの。それをやるのによほど不都合な理由があるということであれば、簡便計算がよほど論理的整合性がないというのであれば別であるが、類推されたある程度の値があるのなら、それを用いたっていいわけで、別にそれがコストを引き起こすことでもないし、類推している以上、その値を用いることに何か特段の不都合があるのかということもあるんじゃないかと思うんですね。いずれにしろ、簡便計算で取得原価を使うと言っているわけですから、その辺も含めてご検討をいただければと思う(梶川)。</p> <p>Q 公的土地価格指標に基づくものを建設仮勘定のほうにおすすことも論理的に一貫性がないというように、加古委員会ではお考えだったのか。土地に関して公的土地価格指標を用いるということが建設仮勘定に影響されるのは、コスト面というか、算定コストが、手数がかかるから、やめられただけかなと私は思ったので、コストと類推される結果との比較衡量だけかなと思ったものだから、そこは論理的でないということのご結論があるのなら、私の立脚する点は全然違ってくる(梶川委員)。</p> <p>A 同じようなご質問が委員のほうから出て、そのとき事務局としてご説明したのは、公的土地価額指標を建設仮勘定部分に適用しようとする、まさに工事中の土地や、虫食い状態に取得した土地があって、それは今現在工事中なので、更地になってしまっ、境界もはっきりしないというような状態のところがある。そういったところに公的土地価額指標をどうやって適用するのかという技術的な問題で、おそらく数字を積み上げるのは困難なのではないかというようなことをご説明した(日本道路公団)。</p>	【第5回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(4) 道路事業に係る建設仮勘定（償却資産・非償却資産）の再調達原価の算定方法	<p>（意見） 道路公団の中で民間企業並み財務諸表をつくるときに、こういうやり方というのは道路公団の中で首尾一貫している。また、首都高、阪公、本四も全部首尾一貫しているわけですから、それについて問題にしているわけではない。ただ、今回の作業はまた別な作業なわけで、1つの法人をつくるという作業だから、できればその中での首尾一貫性があったほうがより合理的ではないかなと、こういうふうに言っているわけだ。だから、道路公団のかつてのやつを、ここはデフレーターを使ったほうがよかったんじゃないかということではなくて、それはそれなりに首尾一貫しているわけだから、この批判ではなくて、今回の作業は、道路公団の財務諸表を作成するのではなくて、新しくできる下物の独立行政法人に出資する価格だから、できるだけ歩調を合わせたほうがいいと。しかし、合わせられないものがどうしてもあるのならば、それはやむを得ないですねということだと思う（榎谷委員）。</p> <p>（まとめ） 公的土地価格指標と道路公団の建設仮勘定の土地については状況を聞いた上で次回以降決める。それから、本四、首都、阪高の非償却資産のデフレーター方式、これもあわせてそのときに一緒に決める。このようにさせていただく。 償却資産の平成14年度開通路線と建設仮勘定、これを取得原価でよろしいかどうか。 皆さん、よろしいということなので、それでは、先ほどの加古委員会からのご説明をもって、このままでいくということにさせていただこうと思う（黒川委員長）。</p> <p>Q 先ほどのご決議、ちょっと確認させていただきたいが、14年度等近年に、最近開通した路線、あるいは建設仮勘定、道路公団については取得原価を償却資産については採用するということだが、こちらの右側のほうの、首都高、阪高、本四の3公団の償却資産についてはデフレーター方式でよろしいというご決議と理解しているのか（山根室長）。 A そうだ（黒川委員長）。</p>	【第5回】
		(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>	【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	<p>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）。</p> <p>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）。</p> <p>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）。</p> <p>A それで結構である（日原室長）。</p>	【第2回】
		(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とき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>	【第1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	(9) 補償費の取扱い	<p>Q この補償費の実額というのは、JHのほうではわかるのか。取得原価がわからないわけだが。（横須賀委員）</p> <p>A 補償費のほうは、1筆ごとの土地の補償費がすべてわかるということではなく、開通区間ごとの補償費の総額が開通区間ごとにわかっている。だから、14年度の民間企業並財務諸表をつくる際は、その開通区間、例えば昭和43年に開通した区間であれば、その区間の補償費の総額にデフレーターをかけて現在価格に置き直すというような作業をして、補償費全体の積み上げをしている。（日本道路公団）</p> <p>Q そうすると、JHとほかの三公団は、補償費はわかるわけですか。それで、JHはわからないのか。そうすると、わかるものはデフレーターでいいんでしょうけれども、わからないJHの補償費というのは、何にデフレーターをかけるのか。</p> <p>例えば、つくったときの地域要因と現在の地域要因というのは変わっている。その辺をちょっと私はよく理解ができないのだが、地域要因が変われば補償費の額も変わるわけだから、その辺はどういうふうにして出そうとしているのか。（横須賀委員）</p> <p>A 細かくは、パワーポイントの17ページ、18ページに、JHの場合の補償費の算定方式が書いてありますので、ちょっとそれをごらんいただいて、それを前提でJHから説明してください。（日原公団監理室長）</p> <p>A 確かに横須賀先生のご指摘のとおり、土地のほうにつきましては、再調達ということなので、現状の高速道路の隣接する土地の状況を、今買うとすればその状況で買ったのであろうということで、道路の隣接地が宅地であれば宅地で買ったという前提を置いているが、補償費については、現状が宅地だからといって、その宅地にどういう建物が立っているかによって数字が全く変わってくるので、再調達という考え方で、今現在買ったらという前提を置くことができなかつた。そこで、地域性もある程度加味したほうがいいのかという財務諸表検討委員会からのご指摘もあったので、いろいろ調べたところ、1筆ごとの土地の補償費というのはわからないけれども、過去、開通区間ごと、開通区間ですから3インターから4インターくらいございますが、その開通区間ごとの補償費の総額がわかっているということで、それを元にしてデフレーター処理をして現在価格を出した。確かに、ご指摘のとおり土地等の評価の考え方はアンバランスが生じてはいる。（日本道路公団）</p> <p>-----</p> <p>（意見） 横須賀先生にワーキングを設けていただいて、JHのこういう推定方法ももう1回見直していただいて、それでこの本委員会のほうにご意見を出していただき、場合によっては変更する、あるいは加古委員会にもう1回投げるとか、こういうことにさせていただきたいと思うがよろしいか。（黒川委員長）</p> <p>-----</p> <p>Q 意見というより事実関係の問題で、通常の会計基準の付随費用という、ごく普通の市場商取引で想定されるものと、この公的事業においてのいわゆる補償費というものが、例えば、購入価格に対する現実に占める割合であるとか、それから、強制的に行われるに近い事業であるがゆえにその特殊事情、そういった経済取引に関する特殊事情において、どういうその、要するに購入価格に対して占めてくる割合みたいなものを少し事実関係をお聞きしたい。</p> <p>付随費用というのは、通常、常識的な市場取引で起こるケースでは、あるパーセンテージというものが当然想定されると思う。ただ、こういう公的事業で何かそういう、また特定の地域に対しては特に補償費が必要になるとか、これは、資産の取得価額を構成するかどうかという意味合いでいくと、1度事実関係をつかんだ上で、大きな論理構成としては、私は、補償費を入れるのは問題ないと思うが、何ていうのか、原価計算上正常な補償費といったらおかしいが、そういう概念は余りないが、ごく普通の会計基準を準用するに値する補償行為というものについては、少し事実関係をつかんだ上でご検討をいただければという気はする。（梶川委員）</p>	【第4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	(9) 補償費の取扱い	<p>A 14年度の民間企業並財務諸表では、土地全体で7.3兆円ほどありまして、そのうち補償費は1.1兆円ほど入っている。(日本道路公団)</p> <p>Q 7.3のうちの1.1ということか。(榎谷委員)</p> <p>A はい。(日本道路公団)</p> <p>Q 首都高はもっと大きいのか、首都高はもっと割合が大きくなりますよね。(日原公団監理室長)</p> <p>A まだ、正確な……。正確な数字は持っておりませんが、やはり首都高の場合は補償費の割合が高い。また整理はするが、そういう状況である。(首都高速道路公団)</p> <p>Q 2割弱か。(榎谷委員)</p> <p>Q 7.3兆円のうち1.1兆円はJHで、首都高はもうちょっとかなり高い。(黒川委員長)</p> <p>Q 今の補償費1.1というのは、補償費は全部土地に算入しているのか。(榎谷委員)</p> <p>A 今の1.1兆円というのは、土地に算入している分の補償費だけ。(日本道路公団)</p> <p>Q 補償費全額ではないのか。(榎谷委員)</p> <p>A 全額ではない。(日本道路公団)</p> <p>Q そうすると、土地に算入する部分と、構築物に入れる部分の割合は、何か金額で按分するか何かするの。何かそういう基準があるのか。(榎谷委員)</p> <p>A 土地に算入すべき補償費は、例えば、建物の移転に必要な建物の家屋移転料であるとか、動産移転料、それから立木、庭木や何かを、これも移設するために必要な費用ということで、あくまでも土地を取得するためにその支障になったもの、そういったものは土地に算入しましょうという整理をしている。その一方で、構築物に入れております補償費というのは、例えば漁業補償、橋をつくるために魚がとれなくなるとか、そういったことで補償をするものがある。それから、事業損失といって、工事をやっている最中に井戸が枯れてしまったとかで井戸枯れの補償を行うが、そういった、構築物を設けるがために生じた補償については、構築物に入れるという整理をしいる。(日本道路公団)</p> <p>(意見) この問題については、加古委員会で議論がなされた。土地に入れるかどうか、経営学的にもいろんな議論がなされた結果なんだが、人が変われば意見も変わるだろうということで、榎谷委員、もう1回議論をしたいということであれば、ワーキングにおいて加古委員会の議事録等をもう1回再検討していただいて、それで違う意見であれば、加古委員会の結論に至る前提に対する反論をつけてこの本委員会に出していただくと、こういうことではいかがか。(黒川委員長)</p> <p>(意見) 過去のことでもそれはさることながら、今後、民間会社が建築をするということになっている。それを独法がしかるべき価格で買い取ると。買い取ったときに、当然民間会社は、利益を取るかどうかは別として、土地代、それからあとは建築費代、あるいは補償費代、あるいは金利も含めて請求をするから、当然それが独法の取得原価になる。取得原価の分け方。この分け方、つまり土地代と、それから構築物と、あるいはいろんなものがここに出てくる。その分け方ということもつながっていきますので補償費の処理についても慎重に。つまり、どういう引き取り方をするのかちょっとわからないが、いずれにしてもそういうトータルの金額で金利も含めた請求が来るはず。それをどういふうに今度は分けるのだということもあるので、それも意識してここを検討しておかなきゃいけないんじゃないかなと、ここの会計基準で、というふう思ったからそういうことを申し上げた。つまり、過去の問題だけではないだろうということ。今後のモデルだと。(榎谷委員)</p>	【第4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	(9) 補償費の取扱い	<p>(意見) 先日、4つの公団からヒアリングをさせていただいたときに、もし記憶が間違っていたら訂正していただきたいが、首都高と阪神の場合は、土地というよりも構築物をつくることによる補償費のほうが多いような気がするが。例えば、首都高の場合というのは、昔の川とか堀の上につくるので、土地を取得するための補償費というよりは、先ほどあったようなもしかすると漁業権があるかもしれないし、日照権があるかもしれないし、阪神の場合でしたらビルの間をこう抜けていくような写真も拝見しましたが、地上権の補償もある。そうすると、これは直感的なイメージだが、多分構築物にかかわる補償費の割合のほうが、土地取得に関わる補償費よりも高いような気がする。そうすると、先ほど、榎谷先生がおっしゃったように、全部が全部土地に入れるというよりは、やはりその辺の区分を少し念頭に置いておいたほうがいいような気がする。その辺も、補償費については1つの区分の仕方というんでしょうか、見方として入れておいていただいたほうがよろしいかなという気がする。(長谷川委員)</p> <p>(意見) 今の首都高については、加古委員会はJHなので、そういうことについては余り念頭に置いてなかったように思うが、ともかく土地に入れるか、構築物に入れるかワーキングのほうで検討をして、それでこの本委員会のほうに出していただくと、そういうことにさせていただきたいと思う</p> <p>それから、あと新規資産についての問題、これは、やはり私も気になるが、そもそも新規建設というのは何なのかということから考えなくてはいけないのかなということもあるので、これについては、また、榎谷委員がおっしゃったことはごもっともであるので、それもあわせてまた検討をしていこうと思っております。(黒川委員長)</p> <p>Q 補償費について今ご意見が出ている範囲では、補償費全部を費用にしろという意見はないと思う。一応資産だろうと。梶川委員のご意見は費用ということも含めておっしゃったか、先ほどの、現状の認識というのは、確認ですが。(黒川委員長)</p> <p>A ちょっと私は事実関係を確たるものとしてつかめていないので何とも申し上げられなくて、その事実関係をちょっと知りたいということをお先ほどは申し上げたんですが、正常ないわゆる経済取引自体、いわゆる普通の民間の、そういったものが前提とする附帯費用の中ですべてが入るその公的事業の場合には、補償費というのは、性格をもち得るかどうかということについて、ちょっと事実関係をつかみながら知りたい部分もあるということだったので、事と次第によっては、一部はその事業を行うという費用性もあるのではないかなということ、潜在的と言っておかしいんですが、ご質問の前提にはあった。(梶川委員)</p> <p>(意見) わかりました。それでは、結論が出そうもないので、この補償費の取り扱いについては、本日は結論を出さない。今、ご議論あったことも踏まえて、すべてワーキングのほうで検討をいただきまして、なるべく早く本委員会のほうに出していただこうと、このように思うが、いかがか。</p> <p>ワーキングのほうについても、横須賀先生ということだけでも、榎谷先生と梶川先生もかなりご関心があるということなので、事務局のほうで、その辺も考慮していただいて、それぞれ論点がちょっと違っているかもしれない、同じ補償費についても、両方のワーキングで取り上げていただくということでもいいんじゃないか。(黒川委員長)</p> <p>(意見) 私のほうは、推定の方法はわかりませんが、むしろ横須賀先生のほうがおわかりだと思う。私もそれを会計処理としてどうあらわすのだということにはその関心はありますけれども、このような推定の方法は専門外ですので、梶川先生はちょっとわかりませんが、お任せする。(榎谷委員)</p> <p>(意見) わかりました。クリアになりましたので、ワーキングのほうでそれぞれ分担を決めて補償費についてご論議していただきたい、このように思います。(黒川委員長)</p>	【第4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	(9) 補償費の取扱い	<p>(WG報告) 資産評価方法WGの議事メモ、4月19日だが、主な内容として、補償費についてご議論があった。補償費については、付随費用として原価算入すべきであることについては、全員一致した。</p> <p>問題は、補償費を土地の取得原価に配賦するのか、構築物の取得原価に配賦するのかということである。</p> <p>「土地つき建物」を評価する場合には、税法上は、「土地価格を評価して、残余を建物価格とする方法」と「建物価格を評価して、残余を土地価格とする方法」、いずれも認められている。</p> <p>加古委員会において、「土地として利用できる状況にするために費やした支出が原価の構成要素と考え、更地を取得するための補償であれば、土地の取得原価に算入する」という考えに立っている。</p> <p>公共事業の用地取得の場合には、半ば強制的に事業が押し進められるため、素地価格に補償費を乗せた価格で買収される。これに対し、民間の取引の場合には、素地価格から除却費を控除した価格で買収されることが多い。この点をどう考えるか。</p> <p>土地が非償却資産であるという考え方の背景には、物価変動を考慮しなければ取得価格で売却可能であるという前提があると思うが、素地価格に補償費を加えた額を取得原価としても、その価格では売却不能ではないか。</p> <p>「再調達価格」というのは、時価評価といってもあくまで「支出系統」の概念である。したがって、「どれだけ費用がかかったか」がポイントであって、「いくらで売れるか」ということを意味するとは限らない。</p> <p>いわゆる「地上げ」においては、相当の補償費を払っているはずである。しかも、さらに「地上げ屋」の手数料を乗せて転売している。したがって、開発業者から見れば、補償費等も算入された価格が取得原価になっている。これが可能となるのは、細分化された土地がまとまることにより資産価格が大幅に上昇するからであり、転売価格が正常価格ということになる。</p> <p>一般の業者にとっては、道路のような帯状の土地は価値が低いかもしれないが、道路事業者にとっては、真っ直ぐにつながった帯状の土地というのはかけがえのない価値があると考えられる。道路は将来的にも道路であり続ける(他用途への転売は考えない)とすれば、再開発の場合と同様に、帯状にまとまることにより資産価値が大幅に上昇したと考えることもできるのではないか。</p> <p>道路資産の評価がどうであれ、貸付料の額は長期負債と資本金の額から決められるし、無料開放時の道路管理者への引き継ぎ価格とも無関係である。</p> <p>補償費以外の資産評価方法については、4公園での補償費以外の資産評価方法の扱いを調査し、考え方が異なっているものについて整理をすることにした。なお、埋蔵文化財等については、各公園で考え方が異なるようなので、次回整理したい。</p> <p>ということで、今回の資料に入っている。</p> <p>続いて、4月23日の資産評価方法WG議事メモ。</p> <p>補償費について。</p> <p>補償費については、付随費用とすることについて異論はないものの、土地価額に算入するのか、構築物価額に算入するのかについては、具体的な事例に即してきめ細かく検討する必要があるということになった(加藤補佐)。</p>	【第5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	(9) 補償費の取扱い	<p>Q 資料3 - 2の1ページ目の補償費の会計処理案に案1、案2、案3とあるけれど、私は個人的には、案1でも案3でもなく、案2のなのかなと、こういうふうに思っている。ただ、「直課できるものは直課し、それ以外」となっているので、直課できるものというのとは何なのか、それ以外というのとは何なのかということももう一遍議論をしないといけないのかなと思うので、日本道路公団のほうで、標準的単金の中でどういふものが補償費としてかかるんだということを多分リストしていただきましたね。もう一度それを見ながら、直課できるものとは何なのか、それ以外のものは何なのかというものも含めて議論をしないといけないのかなと思う。案1とか案3の場合は、いずれにしてもどっちかに入れるわけだから、そういう議論は必要ないと思うが、案2の可能性のほうが高いかなというふうに私は思っているので、直課できるものと配賦するものというものに区分をするために内容の精査が必要なのかなという感じがする（榎谷委員）。</p> <p>A 資料3 - 2の3ページのほうに、各公団の補償費の範囲と具体例について書いている。こちらを見ていただいてご判断をお願いしたいんですが、もっと詳しい資料というのであれば、それは次回ということになる（加藤補佐）。</p> <p>（意見）道路は公共財ですから現実の市場に売りに出すということとはあり得ないという前提で評価をしていないと、普通の正常な価格をベースにして評価するということは現実には即さない。だから、資産評価方法WG議事メモの下から2番目に再調達原価というのが書いてあるけど、「再調達原価というのは、時価評価といってもあくまでも支出系統の概念である」という、この考え方で評価せざるを得ないのではないかと、私は思っている。だから、これは自由な市場をベースにして物を考えるべきではないと思う（横須賀委員）。</p> <p>（意見）2つの考え方があり、いつまでたっても決められないのかもしれませんが作業が進まない状況は避けたいということで、きょうはここを決めたいと思う。私はこれまで言及された論点以外についても少し考えたが、土地に補償費を計上すると土地の金額が、素地価格、あるいは横須賀委員がおっしゃった正常価格、そういうものに比べると非常に高くなってしまふことは確かだが、逆に言えば、こういう公共物をつくるときには、現地の皆様方に立退いてもらわなくてはいけないということで、やはり高くつくんだと。一般的な売買をもし仮にしていればという金額よりも単価が高いかもしれないけど、そういうのが公共事業なんだと。こういうふうにも言える。償却資産に入れると償却を通じてそれは消えてなくなってしまうわけだけれども、土地に入っていると、これはずっと資産に計上される。だから、公共事業をするというのはこんなにお金がかかるんだということを貸借対照表の土地を見ればわかる。これが補償費を土地に入れる1点目の理由である。</p> <p>それからもう一つの理由として、構築物としての道路はいずれ寿命は来る。しかし、我々が対象としている道路は、不必要になることはないだろうと思う。東名高速をやめてしまって、そこを宅地にして住宅を建てるということはあり得ない。だから、構築物としての道路に寿命が来たとき、建てかえというのか、そういうことをすると思うのだけれども、そのときに補償費がもう1回かかるかという、かからない。補償費は2回目以降、建てかえのときにはかからないわけだ。そうすると、補償費が直接どちらのほうの原価に付着していたのかということを見ると、構築物ではなくてやはり土地なのではないかと思う。この問題は、気持ち悪いかもしれませんが、一応、直接関係しているという意味でも、土地の付随費用なのではないかと思う（黒川委員長）。</p> <p>（意見）異論があるというが、気持ち悪いという意味で異論があるんけれども、そういう考え方もあるのかなというふうに思うので、そういう考え方のもとに整理をするということでもよしいんじゃないかなと思う。ただ、土地に入ってしまうとコストが出ないので、その分が気持ち悪い。確かに、それだけかかっているんだということはその分が。無理やり買うのと、合理的な取引の、採算が合うか、合わないかということでもやるのでは違うので、かかるというのはわかるけれども、それがちゃんと開示されるわけでもないし、土地勘定の中に含まれてしまっているわけだから、その分の気持ち悪さが残るということだが、ただ、加古委員会の考え方に私は反対ではないし、取得原価、更地までだという考え方はそれなりの説得力もあるので、しょうがないかなと思う（榎谷委員）。</p>	【第5回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
	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>(意見) 私も、そういう意味では、結論としては結構だ。立場として。なぜゆえかという意味で言えば、議事メモの2つ目にあるが、土地は今、公共事業というのと同義に近いが、道路は道路として使い続けられるという大前提はあると思うし、道路事業者にとっての付加価値というのは、ないしは道路事業に対する付加価値というのは、やはりこういう形でしか取得できない。そういう形で総合的に何千キロとわたる土地がつながっているということは、それを個別に切って宅地として売る値段とは意味が違う。かえって理屈のつく付加価値がついているというふうにも私は理解するので、そういう整理をして結構だと思っている(梶川委員)。</p> <p>(意見) 土地の取得にかかったコストは土地の取得原価に算入するというのはおそらく大前提ではないかと思われる。樫谷委員がおっしゃったように、ある意味で補償費というのは特別なコストの部分だと思う。それを回収するんだという考え方に立つのなら、おそらくは、一般的な企業で申し上げると、何らかの形で製品にそのコストをオンして、コストを回収し、かつ資金も回収するという考え方にならざるを得ないと思う。ただ、これは転売を考えていない土地であるということを見ると、先ほどの素地価格ですか。あるいは横須賀委員のおっしゃった正常価格になるんだろうけれども、それが高くなるのは仕方がない部分はあるうかと思うので、これは土地を取得するときにかかったコストだという意味合いで考えると、やはり土地の取得原価に算入するというほうが筋が通るのではないかと、私も考えている(長谷川委員)。</p> <p>(意見) 公共事業用の土地という特殊性があるにせよ、合理性という意味で、わかりやすさという意味で、土地の取得にかかった費用は土地に乗っけるというのは、私も、理解しやすい考え方かなと思う(小澤委員)。</p> <p>(まとめ) では、補償費についてはこういうことで認めると。細部については、事務局のほうで整理していただく。一応、この原則でいきます(黒川委員長)。</p>	【第5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	(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> <p>（意見）考え得る代替案としては3つしかないのではないと思うが、償却資産であろうと、非償却資産であろうと、建設期間中の金利を全く算入しないで貸借対照評価額にするのか、両方とも入れた金額を何とかはじいていただいて、それで、それぞれ開始時の貸借対照表の計上額にするのか、あるいは、4つの公団が処理しているように、非償却の土地については建中金利を資産に計上せず、償却資産についてだけ金利を推定して、資産に計上するのか、この3つだろうと思う。</p> <p>建設期間中の金利について加古委員会が、土地と償却資産で違う扱いにしたという理由が12ページにあるわけだが、加古委員会のときには、今回決まった上下分離、保有機構と営業するのが民間会社だというスキームに決まっていない段階で検討しているのだから、状況が違っている。だから、12ページにあるような理由で言えるのかどうかという点もあわせて、ご議論あるいはご意見を言っていたいただければと思っている。</p> <p>11ページの「開始時移管道路資産の取扱い」という表が問題になるわけだが、この11ページのもの、13ページの「新組織スタート後の取扱い」が、必ずしも同じである必要がないかもしれないということを前提に置いて、私個人の意見を言わせていただく。</p> <p>開始時の移管道路資産の取り扱いのほうだけを考えると、これは、今まで公団として、一つのエンティティとして自家建設をして、そして運営していた。そこで料金も決めて、償還期間は途中で延びましたけれども、ともかく、その中で、将来無料開放になるという想定のもとで会計をしてきたと思う。それを想定して、加古委員会も、新たなフレッシュスタートになった時点でどうするのか考えた。だから、その自家建設をする場合に、建設中の金利については、加古委員会が結論したように、償却資産については原価算入をして、その後で費用処理できるじゃないかと。しかし、土地については回収ができないのだから、不算入にしておこうというように考えていたと思う。</p> <p>それを、今回の新たなスキームでは道路資産の所有権は一応機構のほうを持っているから、そのJH等がそういう会計処理をしていたと考えて、既存資産については、そのまま受け入れるというのが一つの考え方。</p> <p>新規資産については、一番初めに言いましたように、必ずしも同じでないかもしれない。というのは、新しいスキームとしての機構と民間会社になって、また別途考えよう。</p> <p>状況が違っているのだから、同じ道路資産の建設と言っても、新しいスキームで新たな建設が始まっていくというふうな考えて、議論を整理してというのか。そういう別々のものだと考えてはどうかという一つの考え方を、私個人の意見として述べておきたいと思う。（黒川委員長）</p> <p>Q 資料1の12ページのところで、おそらくこういうことになるのではないと思うが、ここに書いてあることで、誤解する部分があるんじゃないかと思うのは、例えば「世代間の負担関係」で、「原価算入し、減価償却を通じて回収すれば、将来の受益者が料金を負担することになる」と。あるいは、非償却資産については、「償却を行わないために、金利の回収ができないことから期間費用」と書いてあるが、これは、仕組みから言えば、償却しようとしまいと、金利も含めて回収はする。ただ、費用収益との関係で、コストとして反映されるかどうかということであって、今、国内の仕組みが少し変則的になるけれども、金利も含めて回収はすると理解してよるのか。いずれにしても、土地部分は回収しなくていい、料金計算に入っていないという見方ではないということか。（櫻谷委員）</p> <p>A それは違う。（日原公団監理室長）</p> <p>（意見） それは、今回の新たなスキームになった段階で、そういうことになったので、一番初めに言いましたように、条件が違ったということ。</p> <p>ですから、私が先ほど言ったのは、過去のものについては公団がそうやっていたと考えて、それを再調達価に直して、開始時に引き継ぎましょう、しかしこれから建設するものについては違いますという考え方である。（黒川委員長）</p>	<p>【第1回】</p> <p>【第4回】</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	(10) 建設中の金利の取扱い	<p>Q 間違っているかわからないが、特に非償却資産について、土地代がある。補償費も一部ある。これは、もし建中金利を乗っけるとしたら、既に回収したものがかなりある。建設中のものは別として、既に稼働しているものがほとんどである。そうすると、金利部分は既に回収していると。つまり、もし取得原価に入れたら、それは今後の収益から回収するという話になる。</p> <p>だから、既に回収しているものが相当あるのではないかと思う。その回収かどうかという観点から見ると、既に回収済みのものが相当あると。特に金利は、非償却資産については、経費で費用算入しているとしたら、過去の料金から既に回収したという見方ができるのではないかと思うけれども、その辺はどうなのか。(榎谷委員)</p> <p>A それは言えると思います。私がJHの代弁をする必要はないが、一応そういうふうには計算した上で償却しておりますから、その部分については回収が終っているというのだろうか。(黒川委員長)</p> <p>Q 償却資産の回収は、その分は終っているし、非償却資産も、費用計上している、期間費用を計上しているということは、今までの収益から回収していると見てもよろしいということですね。(榎谷委員)</p> <p>A そうということですね。</p> <p>ですから、開始時において、どこが変わるのか。この問題については、3つの方法があったんですけども、おそらく一番関心がありなのは、非償却資産への金利算入をするかしないかという点だろうと思う。先ほど言いましたように、新規資産を置いておいて、開始時の貸借対照表だけを考えると、おそらく非償却資産への金利算入をしておくほうが、未償却残高の中の金利分だけ、資産と資本剰余金が大きくなっているはずだろうと思う。資産については、今後45年間償却していくが、なおかつ、残存価額というんでしょうか、道路の耐用年数はもう少し長いでしょうから、何年か分だけは未償却残高が残るだろうと思うんですね。その分が変わってくるだろうと思う。</p> <p>途中段階ではどうなるかという、この資産が、仮に保有機構のほうで計上されていたとすれば、金利分を償却資産に乗せたほうが、償却費は大きくなるんですね。ですから、当初において、資本剰余金が大きくなりますけれども、毎期の計算においては、算入しない処理よりは利益が小さくなります。</p> <p>差し引きすると、さっき言ったように、最後の段階では、未償却残高の部分だけ、資本剰余金のほうが、ちょっと大きくなっている。資本剰余金と利益剰余金ということを考えれば、大分違つかもしれないが、同じ資本の中身を見れば、結局、耐用年数が45年よりも少し長い部分だけのところが差が出てくる。そのぐらいの違いだろうと思う。</p> <p>どういたしましょうか。これは難しい問題なんですね。非常に大きな考え方というんでしょうか、私が言った、新規資産と全く分けて考えるというの、あまりにもクリアにし過ぎているかもしれませんが、各委員のほうから、急に、そうだとも言えないだろうし、もうちょっと考えたいところなのかもしれませんが。(黒川委員長)</p> <p>Q 先生がおっしゃられた、従前のものと新資産を分けるというのは、新しい組織スタート後のことは、この後でまたディスカッションをするということなのか、それとも、例えば、片や金利を入れているけれども、片や金利を入れないというようなことを念頭に置かれておっしゃられているのか、新組織になったことについては、次回以降、一からもう一度、話し合おうということなのか。(梶川委員)</p> <p>A 新規資産については、全く次回以降。資料2、一体全体、新規資産の建設というのは、ケースAなのか、Bなのか、Cなのか、Dなのか、あるいはPFIなのか、これは、やはり厳密に、厳格に議論したい。新規資産のところは、大変重要だと思う。これについては、また室長にもよく説明していただいて、今回のスキームが一体何なのかということ、きちんと議論した上で、どうするか。</p> <p>対価については、総額はわかっているだろうと思う。これは、先ほど榎谷委員がおっしゃったように、対価はわかるでしょうが、その対価を受け取ったときに、どういうふうにするんだという問題。これは、次回以降、よく考えよう。</p> <p>差し当たって、開始時について、4公団とも、こういう3つの案の中の一つをとって、推定計算をしている段階なので、どうするかという問題。(黒川委員長)</p>	【第4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	(10) 建設中の金利の取扱い	<p>Q 償却資産は、一応その取得原価に金利相当分を入れて、減ったことを前提に償却、例えば20年たっていれば20年分の償却をしてしまう。ところが非償却資産については、もし原価算入するとすると、その建築期間中のものを、そのままバランスシート、貸借対照表に金利相当分として乗っけてしまうということになる。(榎谷委員)</p> <p>A 新規資産のほうですか。(黒川委員長)</p> <p>Q 新規じゃなくて、開始バランスシートを見るときに、土地プラス補償費プラス土地分の金利総額ということになる。(榎谷委員)</p> <p>A そうです。もし非償却資産に乗せればですね。(黒川委員長)</p> <hr/> <p>(意見) 金利相当については、既に回収したものがかなりあるので、じゃあ、そのトータルを今後回収するのかということ、多分違うと思う。そういう意味では、私は、非償却資産は原価不算入が合理的なのかなと思っている。償却資産については原価算入するべきだと思うし、それを取得原価に入れて、経過期間については償却するという形にして、それを開始バランスシートに乗けると。この考え方でよろしいんじゃないかなと思う。まだ頭のほうは多少ぼやっていますが、そういうやり方でいいんじゃないかなと思う。(榎谷委員)</p> <hr/> <p>(意見) こういう公式のところでは発言させていただく上では、整理がついていないことを発言するのは、あまりに穏当ではないので、今、控えていたんでございますけれども、結論的に、今、榎谷委員がおっしゃられたように、償却資産については原価算入、非償却資産については費用処理ということが理屈的に合うとは思いますが、今の資産評価、時価、再調達価格で、この期首を評価するという流れの中で、償却資産の金利算入を、どういう形の整理に持っていくかということが、私自身、100%理論的に、自分の中で整理がつかない。フロー概念の中で金利算入ということは、こちらに書かれているような理由であったり、ある意味では今後の損益、ないしは、ある種フローの財務情報としての将来収益での料金負担というのは、料金算定の流れの中での公的機関の特殊要因は非常によくわかるが、現時点で、切った場合の時価というものの流れの中で、再調達原価として表現していく場合に、どういうふうな整理をしたらいいか、教えていただきたいなという気もしているところがあった、そこが、今、自分でも考慮しているところ。(梶川委員)</p> <hr/> <p>(意見) 一応先ほどの流れからいって、もう一度説明すると、開始貸借対照表では、道路公園自体が、自家建設でどういうふうにやっていたんでしようというものをキープしたいということ。再調達原価というのは、時価といっても、支出系統の時価。そこがポイント。だから、今まで公園がやっていたものの処理として、例えば、それが企業会計並みであったならば、それを再調達原価に直して、開始資産になったという整理を考えたらどうか。</p> <p>これは大変難しい。参考になるようなものがないので、この状況を、一つ論理的に何とか解釈しなければいけない。他方、新規のものについては、また別途に考えましょうという整理。</p> <p>第二は、3つしか代替的方法がないんですね。その3つのどれかをとらざるを得ない。では、全部の資産原価に金利を入れたとき、どういうふうに論理をつけるか、あるいは全部の資産に建中金利を入れないとしたら、どういうふうに論理をつけるかという問題。私としては、今のところ、それは思いつかないというだけ。</p> <p>3つ目は、榎谷委員がおっしゃっているように、この4公園が、今、行っている方法は、極端なものではなくて、中庸というのか、45年たっても、そう問題ないだろうし、開始時においても、問題は一番ないのではないかという中庸の折衷案みたいなものである。そういう3つの理由で、異論を出そうと思えばいくらでもあるかもしれないが、どれかに決めなくてはいけないので何とか理由を付けようということ。(黒川委員長)</p> <hr/> <p>(意見) もし、梶川先生がもう少し考えたいということであれば、ワーキングで少しご議論をいただいてもよろしいかと思う。先ほどの補償費のお話と同じように、もう少しワーキングでたたいていただいて、それで次回ということでも。(日原公園監理室長)</p>	【第4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	(10) 建設中の金利の取扱い	<p>(WG報告) 4月23日の資産評価方法WG議事メモ。建設中金利について。</p> <p>加古委員会では、建設中の金利については「付随費用ではない」と考えており、それだからこそ「土地に係る建設中金利は原価算入しない」という考え方もある。</p> <p>加古委員会において償却資産に係る建設中金利を原価算入したのは、あくまでも「費用収益対応原則」と「世代間の公平」という2点によるものである。</p> <p>その意味では、料金を均衡させるための繰延資産に近い性格のものとするべきではないか。</p> <p>加古委員会においては、新会社が資産を保有することを前提として、料金設定についても減価償却費を含む総原価主義がとられるであろうことを念頭に置きつつ、「費用収益対応原則」等の議論をしてきた経緯がある。したがって、今回のようなスキームは想定していなかったはずであり、必ずしも加古委員会の結論がそのまま適用できるかどうかはわからない。</p> <p>建設中の金利の扱いについては、理論的には「複利」による処理が正しいことがわかった。ただし、複利計算は複雑なため、実務上は「単利」で行うことも認められている。</p> <p>道路公団において建設中金利の扱いについては単利で計算しているが、その利率まで着目すれば、実質上、複利とほとんど変わらないのではないか。</p> <p>金利の原価算入は、機会費用を考慮するのではなく、実際に支出された金利の取り扱いである。したがって、各公団において金利を返済している以上、単利・複利の議論はあまり意味がないのではないか(加藤補佐)。</p> <p>Q 首尾一貫した考え方をすると、建設中金利の償却資産に入れるものは、費用収益対応の原則とか、あるいは世代間の公平。つまり、かかったコストはだれが負担するのだと、こういう観点ですね。つまり、公共事業についてはいろんなコストがかかる。今の補償費もそうだと思う。コストがかかる、プラスアルファの。それをだれが負担するんだと。そのコストについて、償却資産は耐用年数にわたってということだけでも、土地の分については、考え方によっては、土地はずっと取得原価に入れて、コストとしては出ないんだから、計上したものの永久にというのは、補償費と同じように繰り越すんだという考え方もないわけじゃないと思う。ただ、それが健全なのか、どうなのか。会計理論で健全性の原則みたいなものがあることはあるので、そういう観点からどうなのか。加古委員会が土地に係る建設中金利は原価に算入しないというふうにお考えになったのは、今後、コストが発生しないから、健全性、安全性という観点から期間費用と、こういうふうにしたという理解でよいか(榎谷委員)。</p> <p>A 私も向こうの委員長代理なのでもう少しここを説明すると、先ほど何度も言ったように、補償費と違って、金利は一応、財務費用である。だから、物を取得するための付随費用ではなくて、財務取引から発生しているものなので、そもそも原価ではない。だから、土地であろうと、構築物であろうと、どちらの原価にも入れられないという問題である。けれども、4ページの一番上にあったような総括原価方式による料金を算定するときには資産価額も一緒に合わせて考えるでしょう。非常に莫大な先行投資がかかる、建設期間が長くて、そこに金利がかかっていく。この金利について発生時に費用とするよりも、一たん資産に計上しておいて、その後、利用者の料金で回収しましょうと、こういう観点で、特別に資産に計上しよう。そのときに土地に計上すると償却できないから、その後の費用計算に算入されない。もちろんオポチュニティーコストみたいなものを考えれば別だけれども、明示的にはコストにできない。だから、構築物のほうに入れておいて、償却を通じて利用者に負担してもらおう計算のほうに入れよう。ただ、この問題については、後で私もいろんな会計学者と話し合ったときに、3ページの一番下のように、構築物勘定はちょっと便法であって、もし仮に今言ったような論理であるならば、繰延費用というのか、期間配分をするための費用の繰り延べとなる。今の論理をあらわすのであれば、そういう科目のほうがよかったのではないかとということなんです。ともかく加古委員会としては、その後の料金算定を通じて資産の回収を行うことも念頭に置いていたことは確かだけれども、今回のスキームはそうではなくて決まるんだらうということなので、状況が違うのではないかと。そうすると、原則は加古委員会も原価ではないと言っている。財務費用なんだから、普通は期間費用となる。だから、どうしようかと(黒川委員長)。</p>	【第5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	(10) 建設中の金利の取扱い	<p>(意見) 今の先生のお話と重複してしまうようだが、従前、先生方が加古委員会でご議論されていたのは、事業継続を前提とした、かなり歴史的な原価に色合いの強いご議論であったのではないかと思う。そういう中で、何かの資産に計上して、かつ2つ目は、むしろ原価から料金というものを設定できる公的事業というものを色彩に世代間の公平を維持しようとした。これが民間の事業であれば料金をどう設定できるかわからないわけだから、そういった資産として繰り延べて将来に継続していくことは非常にリスクな、会計の保守的な発想からはなかなか現には認めがたい部分が多い。それは、公的事業の料金設定という論理の中である種の資産性を見出して行われた。今回、事業自身のある種のフレッシュのスタートであるということ、料金設定のいわゆる根拠となる財務情報というものが、どちらかという償還金額に限って基礎として料金を設定していくという、この2つの前提が少し変わってきたという中で、さらに言えば、繰延資産というのは、今回、移行される独法の会計の中では極力計上を控えてきた資産だと思う。だから、そういう意味では理論的構築をよほど精緻にしないと、ここで納得いくような取得原価算入という話は、2つ、3つの障害を越えていかざるを得ないんじゃないかなという気がした(梶川委員)。</p> <p>(意見) 今のところで、今回の出資価格を前提とするときの処理と、それから、今後、新しい道路をつくり、上物を会社のほうでつくって機構のほうで買い取ります、というときにやはり同じような問題が出てくる可能性があるで、今の論理と、出資のときの論理と、それから、新しい機構と会社との関係、これは次に議論をしようと思うが、これは切り離して議論をするのかということなんだが、今回は切り離して議論をしたほうがいいのかかな。今回は出資のための繰り延べ的性格的なものは計上しないと。ただし、機構と会社との関係で、どういう形態になるのか、まだ頭の中で整理できていないし、実態も整理できていないのかもわからないが、会社が機構に譲渡するときどのようなパターンで譲渡されるのかによって金利の扱いが実質的に違ってくることになるのかなと思う。いずれにしても上物の会社のほうは当然、かかったコストは、金利であろうと、何であろうと、すべて実費は機構に請求する、一定の金額以下のものについては計上すると請求することになると思うので、必然的に金利が取得原価に入ってくる。そうすると、土地と構築物にどういうふうに分けるんだという議論がその次に必要になってくるのかなと思う(榎谷委員)。</p> <p>(意見) 評価をするということなら金利を原価に入れるというのはおかしな話だ。それだけ申し上げておく(横須賀委員)。</p> <p>(意見) 料金を均衡させるための繰延資産に近い性格で、繰延資産的にもそういう勘定科目を計上するとしたら、償却だけじゃなくて、土地についても同じである、考え方としては。だから、そういう意味で収益との対応関係から見ると確かに財務的な調達コストではあるけれども、こういう公共的に10年もかかって、かつ、それを料金から、つまり公共的な料金から回収すると。こういう見方をすると、企業では確かに財務活動であるから期間費用にするんだけれども、こういうような公共的な事業について果たして、道路を償却資産と非償却資産に分けてやるのではなくて、同じような考え方としては、つまり利用料を決めるときに金利の分については、道路料金の回収計算として少なくとも金利の部分も、40年か、50年か、60年か、70年かわからないが、わたって計算するという計算根拠にはなっているはずだ。したがって、もしこういう論理であるならば、土地の建設中金利についても同じ繰延資産的な性格としたほうがより合理的なのかなと。料金との関係で見ると。というような気がする(榎谷委員)。</p> <p>Q そうすると、榎谷委員としては、土地のほうに全部算入しろという意見になるのか(黒川委員)。</p> <p>A ただ、資本金の確定ということから見ると、その部分は実は利用料と賃借料収入とコストとが切り離されてしまっている、今回の仕組みについては。そうすると、そんなにそれにこだわる必要はないのかなというふうな気がして、今回は、4月23日の議事メモの2ページ目の一番上のマルに書いてあるように、加古委員会は料金設定についても減価償却費を含む総額主義がとられていることを念頭にやってんだと。今回のスキームはちょっと違うと。独立行政法人のコストから賃借料が決まったのではない。あくまでも45年でこれからの借入金と金利を回収するということが前提で、コストと切り離されているので、少しそれは別の観点で見てもいいのかなというふうな気がする。</p> <p>それから、独立行政法人の会計基準では少なくとも繰延資産については計上しないと、こういう考え方が原則にあるので、これも独法だから、独法の考え方を強く主張するとしたら、少なくとも現物出資の段階では入れないという考え方が合理的なのかなと思う(榎谷委員)。</p>	【第5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	(10) 建設中の金利の取扱い	<p>(意見) オーソドックスな会計学の理論からいくと、金利というのは切り離すというのが一般的なというか、おそらく学校でテストの答案に書くときにはそういった解答を書かないとマルがもらえないんじゃないかと思う。その場合、蒸し返すつもりではないけれども、おそらく先ほどの、補償費のところで榎谷委員がおっしゃっていたのは、私もちょっと申し上げたように、資金もしくはコストの回収という面が気になっていらっしゃるんじゃないかと思う。金利の問題につきましては、資産に仮に取得原価の中に算入しなくても、損益計算もしくは収支計算上は絶対的に発生するコストである。負債のほうから必ず出てくるコストだから、当然、機構のほうから賃借料みたいな形で新会社に、つまり、機構のほうからすると新会社から収入もしくは収益が上がってくるときの料金設定のところの見合いで収益と対応させていくべきコストだと思う。そうすると、必ずしも資産のほうに金利を入れなくても、損益計算もしくは収支計算のベースのところを必ず入れて回収すれば、資金的もしくはコスト的にも回収できるのではないかという気はする(長谷川委員)。</p> <p>(WG報告) 去る5月6日に資産評価方法ワーキンググループにおいて、建設中の金利についての議論が行われた。 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と。 「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における資産価格とみなす。 その際、各公団は公益的の事業を行う民間企業であると仮定し、当該民間企業は、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、当該借入金をはじめ、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、鉄道事業など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。 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、管理費などを想定し、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とられている。 したがって、上述したような会計処理方式は、単独採算性がとられているため、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、管理費などを想定して、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、当該建設など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。</p>	<p>【第5回】</p> <hr/> <p>【第6回】 (04.05.10)</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	(10)建設中の金利の取扱い	<p>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費用化しない(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は、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引き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り扱いについて。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といった議論が、去る5月6日の資産評価方法ワーキングで行われたところであるので、ご報告させていただく(新日本監査法人)。</p> <hr/> <p>(WG報告) 説明はすべて資料2の中に入っているので、特に追加するところはないけれども、要するに土地と構築物ととりあえず分けてということと、あと、高速自動車国道と一般有料道路、それから首都・阪神・本四と分けて議論をしたわけだ。つまり、制度設計が違うので、首尾一貫性という意味では若干問題があるのかなという気もしないでもないけれども、逆に制度設計がそれぞれ違うものだから、違う扱いをしたほうが合理的ではないかと私も考えて、これに賛成した次第である。 それからもう一つは、民営化後の話については、資料2の一番最後に書いてある、民営化後における機構における金利の取り扱いについてということだが、これは全部期間費用として計上するんだという扱い。もちろん移管を受ける部分については自動的に取得原価に入るだろうなど。これは購入だから、いろいろなものを、金利も含めて会社のほうは機構に請求してくるだろうから、当然取得原価として機構はそれを採用しなきゃいけない。ただ、土地と構築物をどういうふうに分けるかという議論は別にあるけれども、そういう認識でよろしいんじゃないかなと。 それから民営化後における機構の話であるけれども、これはどういう形で機構が上物会社から譲渡を受けるんだと。つまり、完成した段階で一括で受けるのか、部分完成みたいな形で受けるのか、あるいは土地をある程度のロットで取得できた段階で取得するのか、それによっても少し違ってくるのかなというような気はするが、いずれにしても資料2の一番最後に書いてあるような整理の仕方しかしようがないのかなという気がしている(榎谷委員)。</p> <hr/> <p>(WG報告) 榎谷先生におっしゃっていただいたように、事業の形態というか料金、もともと金利を資産化するという意味は秋山先生のご説明の中でもあったように、いわゆる料金回収に対する費用と収益の対応という点であって、その論点から言えば、高速道路の料金回収が実際には建設期間中から始まっているということと、その他の事業体が違うということで、きょうのご説明を聞いても、この整理は整合するのではないかと、意を強くしたところである。 また開始バランスシートで、いわゆる公益事業を前提とした民間仮定だということの中で言えば、きょうのご説明のレギュレーションタイプとまさに合致するものであって、そのような観点からも、このご説明を聞く前に私どもはディスカッションしたのだけれども、論点としてわりと、今後の動向とも合っているのではないかと、議論に参加した立場でいうと我田引水なのだけれども、そういう意味ではこのメモの流れでないかと思っている(梶川委員)。</p> <hr/> <p>Q 意見というよりまた確認なんだけれども、資料の2ページ目の1つ目の のところ、「したがって、上述したような会計処理方式は」というのは、1枚目の下から2つ目の の「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」という会計処理を指していると考えてよろしいのか(長谷川委員)。</p>	【第6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	(10) 建設中の金利の取扱い	<p>A ちょっとこだわらようだけれども、開始貸借対照表はこれでいいと思っているのが、開始後の形についてこれで決まりと考えると、どうもこれで決まらざるを得ないかなという気はないわけではないが、特に「民営化後における機構における金利の取り扱いについて」というところで、買い取りの形態によっては期間費用で落とせばすべていいというふうには必ずしもならない場合もあるのではないかと私は思っている。民間企業の場合は、できれば健全な処理をすることが望ましいと、もともと財務費用であるし、取得原価に入れるよりも期間費用で計上するほうが健全でいいと思うが、幸いか不幸かちょっとわからないが、下物会社は独立行政法人のパブリックセクターですから、むしろ理論的に考え得るやり方のほうがいいのかなと。先ほどの秋山先生のお話をずっと聞いていても、必ずしも金利を、状況によっては取得原価に入れるのか繰り延べ資産的な発想にするのかは別として、期間費用にしなきゃいけないということはおっしゃっていませんでしたので、これはもう少し検討の余地があるのかなという気はしているので、この最後の部分、とりえずこういう結論で私はいいと思うが、改めて検討する機会が、最後のほうに、急がなくていいのであれば、していただいたら幸いかと思う（榎谷委員）。</p> <p>Q 前回の委員会のときの私の理解は、原則、期間費用として扱うべき性格のものじゃないかということになっていたの、加古委員会の結論と違うということについては私はあまり気にならない。今回提示していただいたのは、高速自動車国道についてはそれでいくけれども、首都高、阪神、本四、一般有料道路については、少し経営の考え方が違うので、建中金利を資産化する方向で扱いたいという理屈についてはおおむね理解できるものだった。ただし、償却資産に係るものに限るところについての理論武装というか、理屈はどういうふう理解すればよろしいのか（小澤委員）。</p> <p>A この問題についてはもともと収益・費用の対応で、土地に入れてしまうと回収できない。ですから土地には入れないということで……（黒川委員長）。</p> <p>Q 最初に投資した費用全体がどうだったかという意味では、すべて入っているわけですね。回収するかどうか……（小澤委員）。</p> <p>A 入っているけれども土地は償却しないので費用化できない。また、補償費との違いは、補償費については原価性があるというものだった。補償費も費用化すべきなのか、資産に上げるか大いに悩んだのが、一応土地取得に直接的にかかわり原価性があるということで資産に計上した。しかし、財務費用については原価性はないということは我々も確認しているし、加古委員会もそうだから、原価性がないものを資産に上げるというのは、まさに将来の収益に対応させるという論理だということである。そこところで高速と一般有料及びほかの3公団とは違っていたということだ（黒川委員長）。</p> <p>（意見） 私も前回の検討会で申し上げたとおり、基本的には金利というものは資産化しないのが原則だろうということは考えていた。ただ、直前に小澤委員もおっしゃったように、前回の方向性とやや違う点は、首都高、阪神高、本四のところについては建中金利について資産化するという結論が出てきた部分だと思う。これについても、前回の別の議論でも同じだが、私自身はやはり対象というか、現象が違えば異なる会計処理をするというのは、ほかの先生方ほどは違和感を感じないものだから、現象が違うということであるならば、それに合った会計処理をするという観点からするならば、こちらの結論というのは納得できるものだと考えている（長谷川委員）。</p> <p>（まとめ） それでは、このワーキングのメモの2ページの下から3つ目の、「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」、要するに期間費用として処理していたと想定するというにすることにする。それから、「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、建設中の金利を資産化する」ということが適当であるという結論でいきたいと思う（黒川委員長）。</p> <p>（意見） 今の結論だが、秋山先生から情報開示の話がちょっと出たので、今、道路公団のほうも脚注等に建中金利を開示していると聞いているので、これについても高速道路のほうは含まれなくなるわけだけれども、それ以外のところは含まれることになるので、脚注等での情報開示もあわせてどこかに入れておいていただけたらいいと考えている（榎谷委員）。</p> <p>（まとめ） それからもう一点、金利を資産に計上するときに、会計理論的に言うと、それから本日秋山先生にご講演いただいたように、繰延利息という項目のほうが会計理論的に正しい、あるいは適正かもしれないが、そういう議論はこれまであまりなされてこなかったし、費用化の効果もほぼ同じだということと、さらにこれまで電気事業等においても、ここでいう構築物に入れるのが会計慣行であったということで、私としては少々心残りもあるが、構築物にかかわる金利を構築物に含めるという結論にさせていただきたいと思う（黒川委員長）。</p>	【第6回】

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るわけではない（日原室長）。</p> <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1回】
	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	<p>(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（櫻谷委員）。</p>	【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だから、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（櫻谷委員）。</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いうことなので、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う構造ができるのか。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（櫻谷委員）。</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、返済するならば、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、あるいは大黒字でも平気なのか。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（櫻谷委員）。</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	(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ふふうに思っている。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ふふ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ふふうに考えている。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、現在の考え方はほぼ一致するといふふうに思っているし、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考えている（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、その評価をどういふ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ケージしてつながってくるということだと思う。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ケージした形で区分経理をするということによるしいか。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ふふうに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、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係する話なので、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。定期的に更新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、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、改良費の中にも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、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>-----</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、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>	【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、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1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ている（日原室長）。</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をお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お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> <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、その他の事業と分けるとしたら、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考えている（日原室長）。</p>

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
会社関係	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ない、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とはなら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>	<p>【第2回】</p> <p>「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</p>
		(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>	<p>【第1回】</p> <p>【第2回】</p>

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るとよいか(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はよいのかどうか。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>	【第2回】
		-	<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）。</p>	【第2回】
ディスクロージャーの対象範囲	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（榎谷委員）。</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（榎谷委員）。</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】