

検討課題の整理

検討課題の整理	審議結果
<p>総論</p> <p>本検討会の目的</p>	<p>(1) 資産評価 会社及び機構の開始貸借対照表の作成に関する事項</p> <p>(2) 会計基準の設定 会社及び機構の財務諸表に適用すべき会計基準の設定及び開示に関する事項</p>
<p><u>1. 会計の目的（財務報告の目的）</u></p> <p>(1) 会計基準設定の対象</p>	<p>当検討会において検討する会計基準の設定対象</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 独立行政法人である「機構」 ・ 特殊会社である「会社」の有料道路事業 <p>基準を設定するにあたっては、わが国の現行の企業会計及び類似の事例のみならず、国際的な会計基準設定の動向等将来を見据えつつ、わが国の有料道路事業が極めて大規模かつ唯一無二であること等、その特殊性を勘案して検討し、民営化の趣旨に沿うものとする</p> <p>会社の有料道路事業以外の事業については、企業会計の基準に従うこととなるが、株式が非公開であること、業務を子会社化して行う場合等を踏まえ、そのディスクロージャーのあり方についても検討する</p>

検討課題の整理	審議結果
<p>(2) 会計情報の利用者</p>	<p>以下の利用者を念頭において検討する。</p> <p>機構（債務の返済を主目的とする）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 出資者（国（国民） 地方公共団体（住民）） ・ 債権者（将来を含む） ・ 監督官庁 ・ 会社 等 <p>会社（将来、上場を目指す）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 出資者 ・ サービスの受益者（国民） ・ 債権者（将来を含む） ・ 監督官庁 ・ 機構 ・ 経営者 等

検討課題の整理	審議結果
<p>(3) 財務報告の目的</p> <p>機構の場合</p> <p>【提出法案】</p> <p>機構は、高速道路に係る道路資産の保有並びに会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することを目的とすることとされている（機構法 4 条参照）</p> <p>会社の場合</p> <p>【提出法案】</p> <p>会社は、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とすることとされている（会社法 1 条参照）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・報告主体の受託責任を明らかにする ・財務報告の利用者の合理的な意思決定に有用な財務情報を提供する 等 <p>具体的には、以下のようなことが考えられる</p> <p>機構の場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路資産の保有・貸付の実態、行政サービス提供能力の表示 ・高速道路等に係る債務の返済能力の表示 等 <p>会社の場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共サービスの対価設定の合理性の表示及び有料道路事業の採算性の表示 <p>報告主体の受託責任の観点からは公共サービスの対価設定の合理性の表示が、利用者の意思決定に有用な財務情報の提供の観点からは有料道路事業の採算性の表示が財務報告の目的になると整理することができる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国民財産の合理的な管理・運営状況の表示 等

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>(4) 各公団から会社及び機構への再編行為の実態の考え方</p> <p style="padding-left: 20px;">会社への再編行為、機構への再編行為それぞれについてどうか</p> <p style="padding-left: 40px;">法律的側面を踏まえた経済的実態面からの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国等の持分が清算・再投資された状態 ・ 国等の持分が再編行為の前後において継続している状態 <p style="padding-left: 40px;">商法上、現物出資についての計算規定は存在しないが、目的物の評価は、検査役の調査による規制等から時価以下で行うことが求められている</p> <p style="padding-left: 40px;">独立行政法人として設立される機構が、各公団の資産の総額から負債の総額を控除した額につき国から出資を受ける、すなわち現物出資的な組織再編構成をとって設立される場合には、出資時の資産・負債の評価については時価を基準とすることが原則となる（中央省庁等改革推進本部決定「中央省庁等改革の推進に関する方針」平成11年4月27日、5（4））</p> <p>(5) 再編時の会計処理方法（再編行為の経済的実態に即した資産評価方法）</p> <p style="padding-left: 20px;">機構の開始貸借対照表は何れに観点から作成すべきか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 再投資額（時価）で評価する方法（フレッシュ・スタート法） ・ 当初の投資額（帳簿価額）で評価する方法（持分プーリング法） <p>【提出法案】</p> <p style="padding-left: 20px;">会社及び機構が公団から承継する資産の価額は、会社及び機構の成立の日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額とすることとされている</p> <p style="padding-left: 40px;">（施行法 15 条 3 項参照）</p>	<p>今般の民営化のスキームにより、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・受託関係が生じていると認識するものとする</p> <p>（理由）</p> <p>各公団から会社への再編行為、機構への再編行為それぞれ国等の形式的な持分関係に変化はないが、その実質に変化が生じている、すなわち新たなガバナンスの仕組み等による新経営組織の大きな変更が生じているため 第2回検討会</p> <p>(4) を踏まえ、会社及び機構の再編時における資産・負債の評価については、再投資額（時価）で評価する方法（フレッシュ・スタート法）を採用するものとする 第2回検討会</p>

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>2. 区分経理等</p> <p>開始貸借対照表に係る資産評価に影響する部分について優先して検討するものとする</p> <p>(1) 機構</p> <p>区分経理とは、個別法など法令の規定によって、特定の事業に関する経理を他の事業に関する経理と区別することが義務付けられていることをいい、その目的は、国の複数の会計から法人に交付金等が支出される場合等、ある業務のためのものとして充当された資金が他の業務に使用されることを防止することとされている</p> <p>【提出法案】</p> <p>機構は、道路事業に係る業務と鉄道事業に係る業務ごとに経理を区分し、それぞれ勘定を設けて整理しなければならないこととされている（機構法 19 条参照）</p> <p>(2) 会社</p> <p>【提出法案】</p> <p>会社は、その営業年度並びに勘定科目の分類及び貸借対照表、損益計算書その他の財務計算に関する諸表の様式を定め、その会計を整理した上で、有料道路事業とそれ以外の事業とを区分しなければならないこととされている（会社法 14 条 1 項・ 2 項参照）</p>	<p style="color: red;">基本的には勘定区分を設ける方向で検討中（各会社による債務の返済状況は、独立行政法人通則法に基づく中期目標を公表することにより明らかにすることとされている）</p> <p style="color: red;">公的機関による料金認可等の観点から、有料道路事業とそれ以外の事業の会計を区分して整理するものとする</p>

検討課題の整理	審議結果
<p>開始B/S関係</p> <p>1. 評価の対象となる資産</p> <p>機構、会社それぞれにおいて、主として以下のような資産が対象となると考えられる</p> <p>(機構)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路事業に係る償却資産 (構築物等) ・ 道路事業に係る非償却資産 (土地) ・ 道路事業に係る建設中の固定資産 (建設仮勘定) ・ 鉄道事業に係る固定資産 (構築物、土地等) (本四) <p>(会社)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 料金所 (構築物、土地等) ・ SA/PA 事業に係る固定資産 (建物、土地等) ・ 管理事務所・宿舍 (建物、構築物、土地等) (・ 営業権等 (無形固定資産)) 	

検討課題の整理	審議結果
<p>2. 機構における開始貸借対照表の資産の分類</p> <p>リース会計の適用については別途検討するものとし、現段階では、機構において道路事業に係る資産を計上する場合を前提とする</p> <p>(1) 表示区分</p> <p>固定資産の表示区分</p> <p>その他の資産の表示区分</p> <p>(2) 固定資産の計上区分</p> <p>区分の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 用途 ・ 構造 ・ 特性 <p>各公団における現在の区分方法を統一する必要があるか否か</p> <p>資産区分の方法が各公団によって異なるかどうか</p> <p>(3) 配列方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 流動性配列法 ・ 固定性配列法 	

<p>検討課題の整理</p>	<p>審議結果</p>
<p>3. 会社における開始貸借対照表の資産の分類</p> <p>リース会計の適用については別途検討するものとし、現段階では、機構において道路事業に係る資産を計上する場合を前提とする</p> <p>(1) 表示区分</p> <p> 固定資産の表示区分</p> <p> ・ 道路事業固定資産、関連事業固定資産、その他の固定資産等</p> <p> 建設中の道路の表示科目についても検討する</p> <p> その他の資産の表示区分</p> <p>(2) 固定資産の計上区分</p> <p> 区分の考え方</p> <p> ・ 用途</p> <p> ・ 構造</p> <p> ・ 特性</p> <p> 公団における現在の区分方法を統一する必要があるか否か</p> <p>(3) 配列方法</p> <p> ・ 流動性配列法</p> <p> ・ 固定性配列法</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法</p> <p>リース会計の適用については別途検討するものとし、現段階では、機構において道路事業に係る資産を計上する場合を前提とする</p> <p>(1) 開始 B/S 作成のための資産評価方法としての時価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 正味実現可能価額 ・ 再調達原価 ・ 収益還元価値 (DCF 法等) 等 <p>機構の財務構造の特性を踏まえつつ、その財務報告の目的に照らして適切な評価方法とは何かについて検討する</p> <p>【提出法案】</p> <p>国土交通大臣は、会社の成立の日から 4 月以内に、高速道路のうち会社が新設又は改築を行うべきもの及びその会社を指定することとされている (施行法 31 条 1 項参照)</p> <p>(2) 道路事業に係る償却資産の再調達原価の算定方法</p> <p>算定方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 標準的単金方式 (JH が採用) ・ デフレーター調整方式 (JH (一部の資産)、首都、阪神、本四が採用) ・ 取得原価 (直近のものについて JH が採用) <p>開始 B/S の作成時に、基準時点を設け、時点修正を行うかについても検討する</p>	<p>再調達原価を採用するものとする</p> <p>(理由)</p> <p>再調達原価は資産の原価情報を表すことはできるが、債務の返済額から決定される貸付料とは連動するものではない</p> <p>この点、DCF法ならば原価情報は失われるが、貸付料と連動して債務の返済能力を表すことはできる</p> <p>しかし、道路資産の保有実態を示すにあたって、原価情報の有用性を優先する</p> <p>第 3 回検討会</p> <p>標準的単金方式とデフレーター調整方式は算定方法としては異なるものの、いずれについても再調達原価のひとつの算定方法として認めるものとする</p> <p>第 4 回検討会</p> <p>JHの直近の償却資産については、取得原価によることも算定方法として認めるものとする 第 5 回検討会</p>

検討課題の整理	審議結果
<p>保有資産の特徴に応じた算定方法として、どのような方法が考えられるか</p> <p>各公団の現在の算定方法に基づく評価額は同一のものとみなされるか</p> <p>同一のものとみなされない場合、算定方法を統一する必要があるか</p> <p>(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> <p>算定方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公的土地指標(公示地価、地価基準価格等)(JHが採用) ・ デフレーター調整方式(首都、阪神、本四が採用) ・ 鑑定評価額 等 <p>鑑定評価額による場合には、コスト等の観点から標準各地を設定し鑑定評価を行い、その鑑定価格に面積を乗じる方法が考えられるが、どうか。また、この方法は小規模土地や不整形土地にも適用できるか</p> <p>保有資産の特徴に応じた算定方法として、どのような方法が考えられるか</p> <p>各公団の現在の算定方法に基づく評価額は同一のものとみなされるか</p> <p>同一のものとみなされない場合、算定方法を統一する必要があるか</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>(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> <p>現段階では、建設中・計画中の道路事業に係る資産は建設仮勘定として固定資産に計上されていることを前提とする</p> <p>算定方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 取得原価 (直近のものについて JH が採用) ・ デフレーター調整方式 (首都、阪神、本四が採用) ・ 鑑定評価額 等 <p>各公団の現在の算定方法に基づく評価額は同一のものとみなされるか</p> <p>同一のものとみなされない場合、算定方法を統一する必要があるか</p> <p>(5) 鉄道事業に係る固定資産の再調達原価の算定方法</p> <p>鉄道事業会計との平仄をどう考えるか</p> <p>(6) 減価償却</p> <p>償却単位</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 個別法 ・ 総合償却 ・ グループ償却 等 <p>平米単位、一式単位等</p> <p>償却方法等</p>	<p>建設仮勘定 (償却資産) は、JHについては取得原価、他の3公団についてはデフレーター - 方式を算定方法として認めるものとする 第5回検討会</p>

検討課題の整理	審議結果
<ul style="list-style-type: none"> ・ 定額法（四公団が現在採用している方法） ・ 定率法 等 <p>（ 7 ）耐用年数</p> <p>減価の要因をどう捉えるか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 物理的減価 ・ 機能的減価（経済的減価） <p>地域特性要因等、これに加味する要因があるかについても検討する</p> <p>適用すべき耐用年数を統一すべきか</p> <p>耐用年数を統一すべき場合には、税務上の耐用年数につきどう考えるか</p> <p>土工（盛土、切土）など長期の物理的耐用年数を持つ資産の取扱いをどう考えるか</p> <p>（土工の税務上の耐用年数）</p> <p>鉄道事業の線路切取・線路築堤：70年（JHが採用）</p> <p>自動車道：40年（首都、阪神、本四が採用）</p> <p>（ 8 ）残存価額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 0円 ・ 備忘価額（1円） ・ 取得価額の5%又は10% ・ スクラップ売却価額 	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p style="text-align: center;">45年後に高速道路等を道路管理者に移管し無料開放するスキームとの関係についても整理する</p> <p>(9) 補償費の取扱い</p> <p style="padding-left: 20px;">会計処理の考え方</p> <p style="padding-left: 20px;">補償費は、固定資産の取得に要する直接付随費用として取得原価に算入すべきものと考えられるが、どうか</p> <p style="padding-left: 40px;">補償費とは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物件移転補償（立ち退きのための引越費用、建物取壊・再築費用等） ・特殊物件補償（ライフラインの移設費用） ・事業損失補償（工事に伴う破損の補修費、TV 電波受信障害の補償費等） ・漁業補償、航路廃止補償 <p style="padding-left: 20px;">* 取得原価の算入対象となる非償却資産はないが、どのように取り扱うか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その他の補償（残地補償） <p style="padding-left: 20px;">四公団の民間並財務諸表においては、償却資産・非償却資産とも原価算入している</p> <p style="padding-left: 20px;">原価算入とした場合には、原価算入する補償費の範囲等についても検討する再調達原価の算定方法としてデフレーター調整方式を採用する場合におけるデフレーターの取扱い</p> <p style="padding-left: 20px;">どのようなデフレーターを採用すべきか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設工事費デフレーター（建築総合） 等 <p style="padding-left: 20px;">標準的単金方式を採用する場合の単金への反映</p>	<p style="padding-left: 20px;">補償費は、固定資産の取得に要する直接付随費用として取得原価に算入するものとする</p> <p style="padding-left: 20px;">償却資産・非償却資産に直課できるものは直課し、それ以外は配賦する 漁業補償、旅客船対策交付金については、原価算入の対象となる非償却資産がないが、構築物の取得等に不可欠の場合、構築物に原価算入する</p> <p style="text-align: center;">第5回検討会</p>

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>(10) 建設中の金利の取扱い</p> <p>会計処理の考え方</p> <p>道路の建設・計画中に発生する金利は、固定資産の取得に要する直接付随費用として取得原価に算入することが容認されているが、どう考えるか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原価算入 ・ 発生時費用処理 <p>民間並財務諸表における取扱いは、四公団とも償却資産については原価算入、非償却資産については発生時費用処理</p> <p>国際的な会計基準、税務上の取扱いも踏まえ検討する</p> <p>原価算入するとした場合には、原価算入すべき債務の範囲、算入対象の期間、どのような利率を使用するか等についても検討する</p> <p>非償却資産（土地）の取扱い</p> <p>非償却資産（土地）については原価算入しないなど償却資産と異なる取扱いをすべきか</p> <p>各公団で会計処理が異なる地上権の取扱いについても検討する（JHは資産計上せず、首都、阪神、本四は資産計上しているが、いずれも金利を取得原価に算入していない）</p> <p>再調達原価の算定方法としてデフレーター調整方式を採用する場合におけるデフレターの取扱い</p> <p>デフレーター調整の対象とすべきか否か</p>	<p>建設中金利は償却資産に係るものについては資産計上する。ただし、高速自動車国道に関しては資産計上しない（これまでに期間費用化したものとする）。</p> <p>第6回検討会</p> <p>【理由】</p> <p>有料道路事業は、供用時までには建設に要した費用を供用後の料金収入により全て返済すること仕組みとなっていることから、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合理的。</p> <p>しかしながら、建設中の高速自動車国道については、このような経営形態ではなく、全国プール制による高速道路建設を進める観点から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ため、期間費用として処理することが合理的であるため。</p> <p>非償却資産に係る建設中金利は資産計上しない（期間中費用化したものとする）。</p> <p>【理由】</p> <p>非償却資産は減価償却しないことから、資産計上しても、費用化できないため。</p>

検討課題の整理	審議結果
<p>(1 1) その他支出及び費用の取扱い</p> <p>取得原価に算入すべき付随費用には、どのようなものが含まれるか</p> <p>付替道水路に要する支出</p> <p>付け替えた道水路に要する支出の取扱いをどうするか</p> <p>償却資産の取得に直接関連する費用</p> <p> 上記費用には、測量費、施工管理委託費、労務費等があるが、どうか</p> <p>非償却資産の取得に直接関連する費用</p> <p> 上記費用には、測量費、用地事務委託費、埋蔵文化財発掘調査費、労務費等があるが、どうか</p> <p> 税務上の取扱いも踏まえ検討する</p> <p>間接費</p> <p>原価配賦することでよいか</p> <p> 原価配賦するとした場合には、配賦基準についても検討する</p> <p>改良費</p> <p>資本的支出と修繕費の具体的な区分方法をどうするか</p> <p> 税務上の取扱いも踏まえ検討する</p> <p>再調達原価の算定方法としてデフレーター調整方式を採用する場合</p> <p>におけるデフレターの取扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デフレーター調整の対象とすべきか否か ・どのようなデフレーターを採用すべきか 	

検討課題の整理	審議結果
<p>(1 2) その他の資産の評価方法</p> <ul style="list-style-type: none"> 金融資産 有価証券については、金融商品会計基準を適用し、その保有目的に応じた評価を行うことでよいか たな卸資産 無形固定資産（ソフトウェア等） 繰延資産 	
<p><u>5 . 会社の開始貸借対照表における資産の評価方法</u></p> <p>リース会計の適用については別途検討するものとし、現段階では、機構において道路事業に係る資産を計上する場合を前提とする</p> <p>(1) 開始 B/S 作成のための資産評価方法としての時価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 正味実現可能価額 ・ 再調達原価 ・ 収益還元価値 (DCF 法等) 等 <p>(2) 関連事業に係る償却資産の再調達原価の算定方法</p> <p>道路資産の再調達原価の算定方法と同じ方法でよいか。同じ方法が適</p>	

検討課題の整理	審議結果
<p>(2) 引当金の評価方法</p> <p style="padding-left: 20px;">退職給付引当金</p> <p style="padding-left: 20px;">修繕引当金</p> <p style="padding-left: 20px;">道路資産に係る大規模な維持更新工事及び改良工事等に係る引当金を計上するか。計上する場合にはどのように算定するか</p> <p>(3) 連帯債務の取扱い</p> <p style="padding-left: 20px;">民営化に伴い承継される債務については、機構と会社が連帯債務を負う等、債権者保護のための制度が設けられることが想定されるが、この場合の会計処理はどうか</p> <p>【提出法案】</p> <p style="padding-left: 20px;">会社又は機構が、公団の借入金又は債券の一部を承継したときは、承継の時まで債務については、会社及び機構が連帯して弁済することとされている（施行法 1 6 条 1 項参照）</p> <p>(4) 見返負債の承継</p>	
<p>7 . 会社の開始貸借対照表における負債の評価方法</p> <p>(1) 借入金及び債券の評価方法</p>	

検討課題の整理	審議結果
<p>(2) 引当金の評価方法</p> <p>退職給付引当金</p> <p>数理計算上の差異等未認識債務の取扱いを統一するかどうか</p> <p>修繕引当金</p> <p>道路資産に係る維持更新工事及び改良工事等に係る引当金を計上するか。計上する場合にはどのように算定するか</p> <p>(3) 連帯債務の取扱い</p> <p>6 . (3) 参照</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p><u>8 . 機構の開始貸借対照表における資本の評価方法</u></p> <p>(1) 資本金以外の資本項目 法定の資本金額を超える資本項目は、資本剰余金とすることでよいか</p> <p>【提出法案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機構の資本金は、政府及び地方公共団体から出資があったものとされた金額の合計額(承継出資額 = 政府等による公団への出資金相当額 - 国等が承継した会社の株式の総数の価額相当額) とすることとされている (機構法 6 条 1 項・施行法 15 条 11 項参照) ・ 機構が承継する資産の価額から負債の金額及び承継出資額の合計額を差し引いた額は、積立金又は繰越欠損金として整理することとされている (施行法 15 条 11 項参照) 	
<p><u>9 . 会社の開始貸借対照表における資本の評価方法</u></p> <p>(1) 資本金以外の資本項目 法定の資本金額を超える資本項目は、資本剰余金とすることでよいか</p> <p>【提出法案】</p> <p>会社の設立に際して発行する株式については、発行価額の 2 分の 1 を超える額を資本に組入れないことができることとされている (施行法 5 条 2 項参照)</p>	
<p><u>10 . その他</u></p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>(1) 消費税の取扱い 税抜方式を採用することでよいか</p>	
<p>機構関係</p> <p>1 . 機構の財務構造</p> <p style="padding-left: 40px;">【提出法案】</p> <p style="padding-left: 40px;">機構は、高速道路勘定において、45 年後の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こととされている（機構法 31 条 1 項・ 2 項参照）</p> <p>(1) 道路資産の位置付け 道路資産を特定資産（損益外減価償却）とするか否か</p> <p>(2) 運営費交付金 運営費交付金の受入を予定しているか</p> <p>(3) 剰余が出る場合の取扱い 会計基準の設定の仕方により毎期剰余が出る財務構造となる場合があることを、どう考えるか</p> <p style="padding-left: 40px;">【提出法案】</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>機構の高速道路勘定において剰余金が生じた場合の独立行政法人通則法第 44 条 1 項ただし書、3 項及び 4 項の規定は適用せず、各事業年度において「積立金」として整理し、中期目標期間の最終事業年度においては「次期中期目標期間繰越積立金」として整理しなければならないこととされている（機構法 21 条 1 項・2 項参照）</p>	
<p>2. 機構の会計基準</p> <p>(1) 適用すべき会計基準 独立行政法人会計基準を原則適用することでよいか 有料道路事業が、ゴーイング・コンサーンではなく期間限定型の事業であることについてどう考えるか</p> <p>(2) 区分経理 基本的には勘定区分を設ける方向で検討中 【提出法案】 機構は、道路事業に係る業務と鉄道事業に係る業務ごとに経理を区分し、それぞれ勘定を設けて整理しなければならないこととされている（機構法 19 条参照）</p> <p>(3) 減価償却 償却単位 ・個別法 ・総合償却</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>・ グループ償却 等 平米単位、一式単位等</p> <p>償却方法等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 定額法 ・ 定率法 ・ 取替法 ・ リース期間定額法 等 <p>取替法とは、軌条、信号機、送電線、需要者用ガス軽量器、工具器具等、同種の物品が多数集まって一つの全体を構成し、老朽品の部分的取替を繰り返すことにより、全体が維持されるような固定資産に対して適用される会計処理方法であり、減価償却法とは全く異なり減価償却の代りに部分的取替に要する取替費用を収益的支出として処理する方法をいう（大蔵省企業会計審議会中間報告「企業会計原則と関係所法令との調整に関する連続意見書」有形固定資産の減価償却について、第一、七参照）</p> <p>舗装の表層部分等に関して取替法の採用を検討する</p> <p>(4) 減損会計</p> <p>リース会計の適用については別途検討するものとし、現段階では、機構において道路事業に係る資産を計上する場合を前提とする</p> <p>減損会計の適用の有無</p> <p>道路事業に係る資産が45年後に無料開放されることを踏まえれば、それに減損会計を適用することについてどう考えるか</p> <p>減損会計適用の単位</p>	This cell is currently empty in the provided image

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>減損会計適用の単位として、資産のグルーピングについてどのように考えるか</p> <p>減損会計の適用における資産のグルーピングは、他の資産又は資産グループのキャッシュ・フローから概ね独立したキャッシュ・フローを生み出す最小の単位で行う</p>	
<p>3 . 機構と会社の協定に係る会計処理</p> <p>【提出法案】</p> <p>協定では以下のような事項が盛り込まれ、おおむね 5 年ごとに協定の内容を見直すこととされている（機構法 13 条 1 項・5 項、会社法 6 条参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機構が会社から引受けることとなる工事費用に係る債務の限度額 ・ 機構が会社に貸し付ける道路資産の内容・その貸付料の額及び貸付期間 ・ 会社が徴収する料金の額及びその徴収期間 等 <p>(1) 道路資産の建設及び移管に係る会計処理</p> <p>会社における道路資産の建設に係る取引の性質をどのようにとらえるか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家建設 ・ PFI ・ 請負契約 <p>これら取引の特徴及び会計上の取扱いはどうか</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>請負契約の場合は建設業会計が、PFI の場合は施設の所有権をどちらが有するかによって会計処理が異なる（施設整備完了後、直ちに施設の法形式上の所有権が公的部門に移管される場合には施設建設代金の延払すなわち通常の売買取引として会計処理し、民間事業者が施設の所有権を有する場合は、リース会計を準用した会計処理を行う。公会計委員会研究報告第 8 号「独立行政法人における PFI に係わる会計処理」参照）</p> <p>移管資産・負債の譲渡価額</p> <p>時価を原則とするが、簿価譲渡も認められる余地があるか</p> <p>道路事業に係るリスク協定における価格変動リスクの取り決め内容にも依存する</p> <p>45 年後の債務完済及び無料開放の枠組みとの関係はどうか</p> <p>【提出法案】</p> <p>会社が高速道路の新設又は改築のために取得した道路資産は、工事完了の日までは会社に帰属し、その翌日以後に機構に帰属することとされている（特措法 51 条 1 項・2 項参照）</p> <p>移管時の負債の分割・評価</p> <p>社債等、分割が困難な負債の分割及び評価をどうするか</p> <p>移管時に差額が出た場合の処理</p> <p>(2) 道路修繕に係る会計処理</p> <p>会社で行う道路の維持更新工事等の修繕に関し、機構との間で、どのような会計処理を行うべきか</p>	

検討課題の整理	審議結果
<p>(3) 道路資産の貸付・運営取引に対するリース会計の適用 ファイナンス・リース取引に該当するか 以下のようなファイナンス・リースの要件を充たすかどうか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中途解約不能 ・ フルペイアウト（経済的利益の実質享受） <p>ファイナンス・リース取引に該当する場合の取扱い 所有権移転外ファイナンス・リースに容認されている賃貸借処理 によるかどうか 税務上の取扱いも踏まえ検討する</p> <p>ファイナンス・リース取引に該当しない場合の取扱い 会社において独占的使用権を計上すべきか</p>	
<p><u>4 . その他</u></p> <p>(1) 地方公共団体からの出資の取扱い</p> <p>(2) 共通経費（一般管理費）の配賦方法</p> <p>(3) 消費税の取扱い</p> <p>(4) 税制・災害復旧・金融上の支援措置</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>【提出法案】</p> <p>機構は、協定に基づき会社が災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務を引き受け、当該債務を返済することとされている（機構法 12 条 1 項 3 号参照）</p>	
<p>会社関係</p> <p><u>1. 会社の財務構造</u></p> <p>(1) 通行料金の設定</p> <p>機構に対する貸付料等を回収し、料金認可ベースで利益が出ないよう設定される</p> <p style="padding-left: 20px;">通行料金により回収する費用として、貸付料のほかに借入金の調達による金利、一般管理費も含まれるか</p> <p>【提出法案】</p> <p>高速道路の料金の額は、協定の対象となる高速道路ごとに、当該高速道路の貸付料及び会社が行う当該高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用を料金の徴収期間内に償うものとされており、具体的には政令で定めることとされている（特措法 23 条 1 項 1 号参照）</p>	

検討課題の整理	審議結果
<p>2. 会社の会計基準</p> <p>(1) 適用すべき会計基準 企業会計を原則適用することでよいか 鉄道事業に関しては鉄道事業会計を採用する</p> <p>(2) 会計の整理 公的機関による料金認可等の観点から、有料道路事業とそれ以外の事業の会計を整理するものとする 会計の整理を行うことの趣旨は、合理的な料金の算定の基礎とすることにあることから、例えば有料道路事業から得られたキャッシュ・フローを道路関連事業及びそれ以外の事業に充当するといった勘定間の資金移動までも禁止する必要はないものと考えられるが、よいか</p> <p>【提出法案】 会社は、その営業年度並びに勘定科目の分類及び貸借対照表、損益計算書その他の財務計算に関する諸表の様式を定め、その会計を整理した上で、有料道路事業とそれ以外の事業とを区分しなければならないこととされている（会社法 14 条 1 項・2 項参照）</p>	
<p>3. 道路建設に係る会計処理</p> <p>(1) 建設中の道路の会計処理</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>機構関係 3 . において、自家建設とされる場合には、開始貸借対照表における資産評価（開始 B/S 関係 4 . (4) ）と同じ取扱いでよい か。また、それ以外の場合は、どうか</p> <p>(2) 資産・負債の移管に係る会計処理 前掲機構関係 3 . 参照</p>	
<p>ディスクロージャー関係</p> <p>1 . <u>ディスクロージャーの基本方針</u></p> <p style="padding-left: 40px;">機構、会社いずれの場合も、所管大臣に提出される資料については すべて、ディスクローズするということによいか</p>	
<p>2 . <u>ディスクロージャーの対象範囲</u></p> <p>(1) 機構</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 債務の返済に関する事項 ・ 道路資産の建設・計画・移管に関する事項 等 <p>(2) 会社</p>	

<p style="text-align: center;">検討課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">審議結果</p>
<p>会社における有料道路事業の実態を把握するためには、どのような開示が必要か</p> <ul style="list-style-type: none"> ・セグメント情報（道路事業、道路関連事業） ・その他特別な開示情報 <p>また、会社においては有料道路事業から（料金認可ベースで）利益を出さない仕組みとされていることから、たとえば、以下のような開示が必要と考えられるが、どうか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ファミリー企業を連結の範囲に含めて連結財務諸表を作成し、開示する <ul style="list-style-type: none"> 商法上の連結計算書類の義務付けの対象となる会社は、当分の間、大会社のうち有価証券報告書提出会社とされており、それ以外の会社については対象外とされている 出資関係のないファミリー企業を連結の範囲に含める、いわゆる「ゼロ連結」を行う必要性についても検討する ・コストダウンの結果が明確になる指標等、会社のインセンティブを確保するための開示方法についても検討する 	
<p>3. 開示手段</p> <p>どのような開示手段が考えられるか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官報 ・日刊新聞紙における公告 ・ウェブサイト 	

検討課題の整理	審議結果
<p>その他</p> <p>審議の過程でその他追加的に必要とされた項目を検討するものとする</p>	