

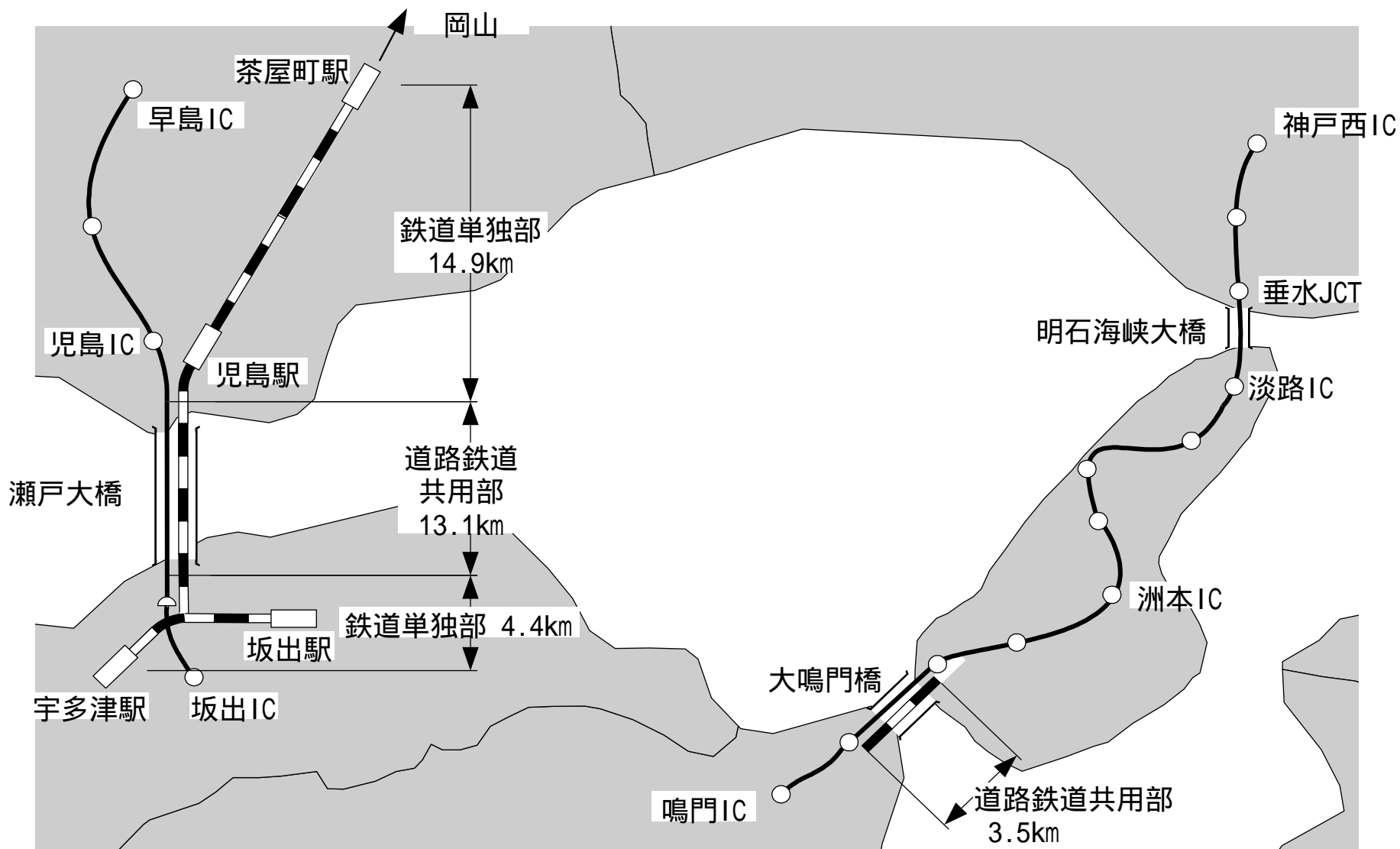
# 鉄道施設の評価

平成17年7月13日  
本州四国連絡橋公団

# 本州四国連絡橋の概要



# 本四鉄道の概要



# 瀬戸中央自動車道 南備讃瀬戸大橋

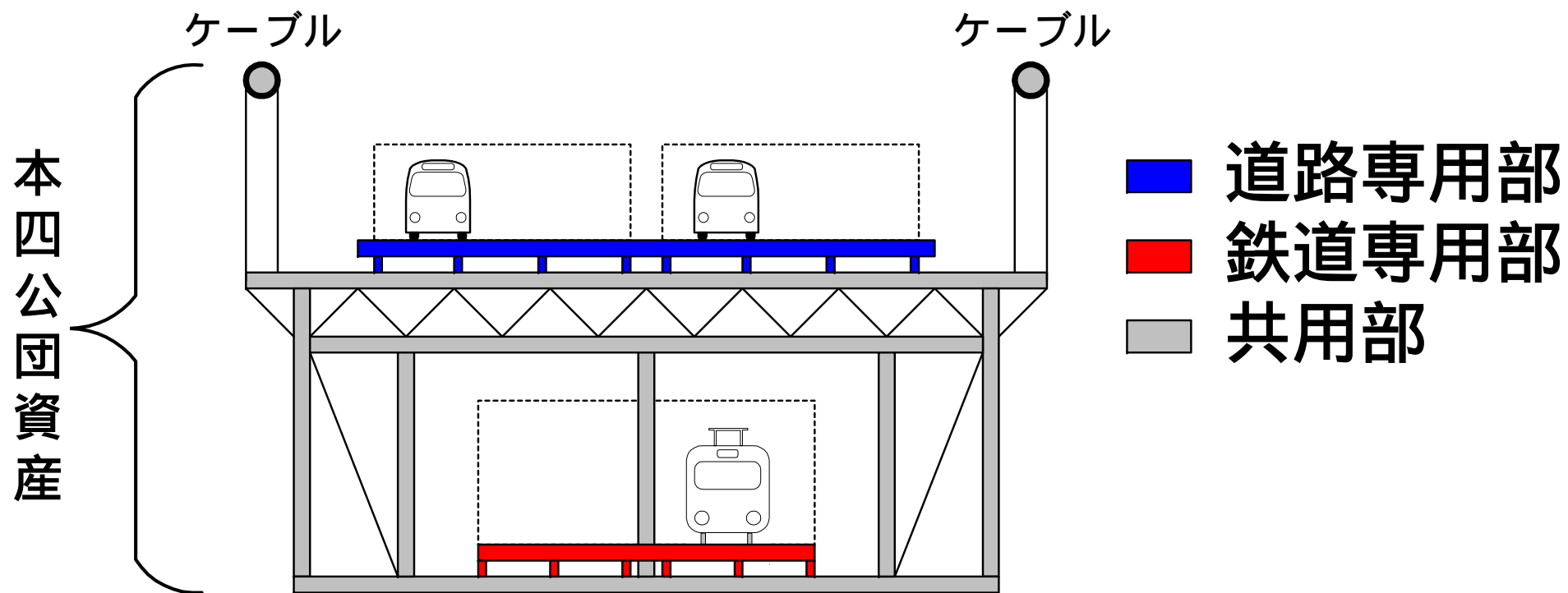


# 列車走行

---



# 道路鉄道共用部の構造



# 鉄道施設の評価方法について

本州四国連絡橋公団の保有する鉄道事業の用に供する資産については、既に公団時代から減価償却や除却を行うなど、民間企業と同様の会計処理を行ってきており、しかも建設に係る債務が存在しないという点で、道路資産と大きく異なる特殊性がある。

今回の独立行政法人化に当たっても、鉄道資産の保有形態や使用形態、負担の枠組みに何ら変更はなく、従前から、帳簿価格が租税や利用料などの関係者による負担の算定基準として適用されてきていることを勘案すると、鉄道資産の開始 B / S の評価については、引き続き帳簿価格とすることが適切であると考えられる。

なお、鉄道資産のうち非償却資産である土地（線路敷等）については、上部の鉄道構造物と一体不可分であること、また、具体的な土地の状況は、トンネル区間が多くを占める丘陵地帯、埋立地に広がる工場地帯に位置し、極小幅の細長い形状をした極めて特殊な用地であることから、土地だけの転売可能性や市場性は極めて低い。

従って、鉄道施設として一体として評価することが適切であると考え、帳簿価格による評価を提案したところである。

しかしながら、土地については第 1 回資産評価委員会における議論から、平成 14 年 8 月の独立行政法人化に伴う承継資産の評価基準を踏まえ、鑑定評価に準じた方法で評価することとしたい。

大鳴門橋については建設は中断し、現在鉄道の用に供していないが、基本計画は存続していることから、引き続き簿価で評価することとしたい。

# 鉄道土地の時価の算出方法

| 土地代 | 鑑定評価に準じた方法による単価(円) | 棚卸数量(m <sup>2</sup> ) | 補償費 | 測量費 | 用地事務委託費 | 労務費及びその他経費 |
|-----|--------------------|-----------------------|-----|-----|---------|------------|
|     |                    |                       |     |     |         |            |

鑑定評価に準じた方法を適用して算出された市区町村別・用途区分別の単価に棚卸数量を乗じて算定

鉄道敷地に隣接する土地の利用用途に応じて用途区分を判定し、鑑定評価に準じた方法を適用して市区町村別・用途区分別の単価を設定

管理上使用している図面、台帳に基づき数量を把握

デフレ - タ - 調整後の補償費

デフレ - タ - 調整後の測量費等

デフレ - タ - 調整後の用地事務委託費

デフレ - タ - 調整後の労務費及びその他経費