

第6回 道路資産評価・会計基準検討会

平成16年5月10日(月)

場所：国土交通省4階特別会議室

【司会(山本補佐)】 おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから第6回道路資産評価・会計基準検討会を始めさせていただきますと思います。

委員の皆さんにおかれましては、お忙しい中、朝早くからご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

なお、本日、都市局総務課長、所用のため欠席させていただくということでございますので、よろしくお願いいいたします。

早速でございますが、お手元の資料の確認をさせていただきますと思います。本日の議事次第、委員名簿、配席図のほか、4枚目に本日の配付資料の一覧がございます。資料1といたしまして「サービス・コンセッションの会計」、資料2「16年5月6日資産評価方法WG議事メモ」、資料3「資産評価方法に関する諸課題の検討」、資料4といたしまして「承継資産の分類と評価の考え方(イメージ)」、資料5といたしまして「建設仮勘定における用地費の時点修正について」ということで、以上5点でございます。

その他参考資料といたしまして、1「質疑応答の整理」、参考資料2といたしまして「検討課題の整理」、参考資料3といたしまして「建設中の金利の取扱い」、参考資料4といたしまして「H14年度民間並財務諸表における資産評価方法」という資料になってございます。漏れ等はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

本日の会議の進行でございますが、多摩大学経営情報学部の秋山純一教授から国際会計の動向につきましてご講演をいただきまして、その後、意見交換を行う予定でございます。引き続き資産評価方法に関する諸課題の検討についてご審議いただきたいと思っております。

早速でございますが、秋山教授、よろしくお願いいいたします。

【秋山教授】 おはようございます。秋山でございます。

前回、2月19日の懇談会では、まだ国際会計基準審議会の解釈指針委員会が仕事を始めたばかりのことについて、どちらかというインフォーマルにお話ししたんですが、その後、指針委員会のほうの作業も多少進んで、輪郭が見えてきていると、そういう現在の状況をご報告して、委員の皆さんがお考えになる参考になればと思っています。

今回は、サービス・コンセッションとは何かというお話をいたしました。サービス・コ

ンセッションの中で、資料の5枚目ぐらいになるかと思いますが、サービス業務の委託型と、インフラの建設とサービス業務を委託するという、大きく分けると2つのタイプがあります。いずれの場合も、契約期間が終わりましたら使用しているインフラは、政府なり地方公共団体、もしくはそれを代行する機関（これらを総括して、コンセッション・プロバイダー＝CPと申します）に無償で返還するものだという話をいたしました。

日本で今お考えになっている道路の関係と少し違いますのは、サービス・コンセッションの場合は、初めから民間会社がコンソーシアムを組んで受託をするということで、完全民営化ということですから、今目指されていることの少し先を初めからやってしまうのかなという感じです。

それぞれの国によってかなり違いがあるようでございまして、ただ、国際会計基準審議会の解釈指針委員会（IFRICと申します）が今検討していますのは、初めから完全民営化とした場合にどうなるかということを考えております。

資料の7枚目にまいりますが、そのとき申し上げたのは、サービス・コンセッション契約に伴って、会計上考慮するのは、資産とか（サービス）業務をCPから後程説明しますCOに移したときに企業結合の会計を適用するのしないのかというのが1つ出てくるでしょう。2番目は、政府もしくはその代行機関つまりCPから資産を借りるときに、リース会計の基準を適用するかどうか、適用するのであれば、それがファイナンス・リースになるのか、オペレーティング・リースになるのか、更に、世間相場よりも非常に安いリース料だったとしたら国庫補助金の問題を考えるべきなのかどうか、そういうことが問題になるでしょうということをお知らせしました。

それから、今度は受託した方、コンセッション・オペレーターと申しますが、これをCOと略してあります。COが新規資産を購入または建設する場合、どのような会計処理をするのかは当然考えなければなりません。COは何の資産を計上するかは、後ほどお話し申し上げますけれども、建設期間が終わったところで、CPに資産を移転してしまったとしたら何が残るのかを考えなければなりません。ここで考えている多くの場合には、必ずしも資産の移転に伴ってCPからCOにお金を払わないで全部資産を移転します。そういう場合に、負債だけが残るわけですが、それをどのように会計処理するのですかということが問題になります。

更に、COは収益とか費用等はどのように認識するかが問題になっています。各国、例えばフランス、スペイン、チリ、オーストラリアなど、現実にやっている国のことを調べ

てみますと、インフラ資産を返還するときには、例えばあと15年使えるとか、あと10年使えるということが義務づけられているわけです。そのようなときにはどのような会計処理をするのかも問題になります。これはあまりないケースだそうですが、COがCPから債務を引き継ぐ場合も考えなければならないのではないかと、問題提起した上で、検討を始めました。

検討を始めた結果気が付くと、実は解釈指針委員会が言われているのは、2004年12月までとにかく指針を出せという、むちゃな話です。この検討会の委員の皆さんが言われているのも同じようなことです。それで国際的にも日本も共通しているなと思ひ(笑)コンバージェンスになっているといいましたら、他の委員から「おまえ、何ばかなことを言っているんだ」と怒られました。

そこで、とりあえず、絶対にやらなければならないテーマ5つに絞り込みました。第1番目は、どのような場合にCOはインフラ資産を認識するのかです。第2番目はCOがインフラ資産を認識しない場合は、どのような性格の資産を認識すべきなのか、特に営業許可権を認識するのかどうかというテーマです。3番目は、費用・収益をどういうふうに認識するか、これはインフラ資産の建設をしたときに、利益を見るのか見ないのかということも含めて検討しようということになっています。それから第4番目は、建設契約にかかる金融費用(支払利息)をどのように処理するのか、特にいつ、どのような条件であれば、金融費用を資産に計上していいのかということを検討しようとしています。

(忘れるとだめですから、ここで申し上げておきますが、先程本日の資料を拝見していただき、参考資料2で国際比較をしているときに、米国のFASBのステートメントの34号をお使いになっていることに気が付きました。ただ、それ(FASB第34号)がぴったりかどうかはわかりません。帰りに事務局に置いていきますけれども、我々IFRIC委員はFASBの71号とか90号とか、92号、98号、101号、143号、144号あたりを見えています。わかりにくいのは、それらはどちらかという電力会社等の会計だというふうに日本では認識されている方が多いのですが、正確にはレギュレテッドインダストリーという、政府が料金の認可権を持っているところに適用する会計ということで、たまたまアメリカの場合には、その種の会社があまり多くないから、電力会社が主になっているという事情です。むしろ今挙げましたステートメントの方が非常に幅広い適用力があり、参考になるのではないかと思います。何か余計なことをしゃべっているとすぐ忘れるものですから、先に申し上げておきます。)

それから5番目に、契約期間終了時に、インフラ資産を政府に返還する義務をどのように会計処理するかというテーマです。この5つを当面取り上げようとしています。実は、黒川先生の方から4月20日過ぎにこの検討会に来てもらえないかというお話がありましたけれども、5月の連休中にロンドンでIFRICの会議がありましたので、その後の方が、検討会の参考になるのではないだろうかということで、本日まで延期していただきました。

11枚目から14枚目ぐらいは、IFRICでどういうふうにして指針を決めていくかを一、二分で説明します。IFRICは以前にはSIC（シック）といいまして、これをやるとsickになるからやめてほしいと、そういう冗談を僕ら言っていました。そこで、今度はIFRICになりましたが、sickになる状況には変わりありません。

ところで、指針の決め方ですが、僕から見ると、初めの6割か7割は本当に仕方がない議論をしています。例をあげますと、これは資産になるのかならないのか、それでは、資産とは何であるか、負債にしなければならないのかどうか、ところで、負債とは何であるのかというように、延々と議論をやるわけです。日本人の僕にとってはどっちでもいいじゃないかと、目的適合性はないなどと申しまして、他の委員から「おまえはよく分かっていない、そこが一番大事なんだ」と怒られています。逆に、そのような議論を六、七割やりますと、バーッと収束します。そこが固まりますと、あとはリサーチスタッフが文章を書く問題だと考えて、スタッフに任せ、その次は、その草案の詳細な検討に入ります。その辺は我々が日本で審議しているのとはかなり違うアプローチだということを説明しておいたほうがよろしいかなということです。

それから、時間がありませんので具体的なことを言ったほうが良いと思います。15枚目にいってください。ほんとうは図を入れるとよろしかったんですけども、時間の制約があり、図がなくて申し訳ありません。まず、インフラ資産というのは受託会社、COの資産なのか、あるいはコンセッション・プロバイダー、つまりCPの資産なのかという点で、2つに分けて、その後どうなるかという図を書いて、我々IFRICは作業をしています。この意味するところは、インフラ資産がCOの資産であったら当然に建設の契約は存在しないことになります。したがって、国際会計基準でいきますと、16号の固定資産の会計を適用します。そこで、関係の政府機関は資産の使用権があるのか、ないのかを検討し、あるならばサービス・コンセッションの期間だけオペレーティング・リースが存在し、なければリースは存在しないというふうに整理しています。

それから、インフラ資産はC Oの資産ではなくてC Pの資産だということになりますと、建設及びサービス契約が存在します。

その次に会計の単位と書いてある意味は、建設の部分とその後運用する部分を分けて、会計処理するのかどうかという問題です。なぜこのような問題を取上げるかといいますと、建設の部分を分けたら当然そこに利益が出るはずであるから、それについて適切に会計処理できるようにしなければならないという問題を処理するためです。

それから、これは3 - 6でやりますけれども、契約上の義務は何だということをはっきりさせて、関連する会計基準を適用するということがあります。一遍に5月に検討できないので6月以降に検討することになっています。

その次の17にまいりまして、インフラ資産がC Oの資産でない場合には、使用权があるかないかということで、使用权があればオペレーティング・リースが存在するのかもしれないかということを検討すべきであるということ議論をしています。

その次の3番目の問題としては、だれが資産を認識すべきであるかということですが、要するにすべての経済的な便益を享受してリスクを負うのはだれか、その者が当然所有しているかどうかということです。それからその場合に、法形式よりも経済的な実態により判断することは結論としてはっきりしています。国際会計基準はいつもそう言うのですが、その反対はどうなんだと言って質問すると、いや、そんなことあり得ないというコメントと共に、おまえはどうもおかしなことばかり言うと言われていました。納得はいかないのですが、そういうふうには（法形式よりも経済的な実態により判断することに）決まっています。

それから、資産の売却、買い戻しが行われる場合の会計処理をどのようにするかです。それはどういうことかということ、C PがC Oにインフラ資産を契約期間の初めに売却する。そして契約期間終了時に予め定めた値段で買い戻したら、売却益は認識してはならないことになる。それでは、その時の時価で買い戻す契約にしている場合には、C Pは売却益を認識していいのであろうという話です。

それから、セール・リースバック、リース・リースバックを含むその他関連のある取引についても検討しています。（リースの取引は結構話がややこしいというのが実情です。）

それから、受託会社C OがC Pの土地にインフラ資産を建設して、契約期間終了時に無償でC Pに引き渡す場合には、C OはC Pに建設請負契約を履行したのであって、自分の資産を建設したのではないと決めています。これは僕が提起した問題なのですが、C Oが

CPのために土地を調達しても、無償引き渡しは義務づけられている限り、会計処理は変わらないであろうということです。ただし諸外国の例を見ますと、あまり受託会社が土地を取得することはない。その理由は、最終的には強制収用しなければならないケース等があって、公権力をもってしなければ土地の取得は難しい場合が多いからといわれています。したがってそういうものを民間会社に委託するというのは、事務手続を委託するのはとにかくとして、権利そのものは、政府もしくは地方公共団体が保持し続けるということのようです。正式の回答ではなくて、ワインを飲んでいるときの話です。(笑)実はワインを飲んでいるときが一番重要なことをやっているかもしれませんが、どこの国でも同じだなと思っております。日本の検討会でそうかどうかは知りませんが。

それから、今、リースのお話をしたのですが、現行のリース会計というのは、ご存じのようにファイナンス・リースとオペレーティング・リースに分かれています。しかし、国際会計基準審議会はリース会計についてのできがあまりよくないというか、非常に悪用が多いということから、現在、再検討に入っています。多分、二、三年かかるだろうと思うのですが、ただ方向は比較的是っきりしています。つまり、オペレーティング・リースをなくして、リース契約全部を現在のファイナンス・リースと同じように会計処理しようという方向です。それでは、耐用年数が10年の資産を5年リースしたらどうなるか言いますと、5年分だけファイナンス・リースに計上なさいということです。分かりやすくするために、非常に乱暴な言い方をしていますが、ただ、そのときに借りた方が固定資産を計上するかどうかは現在の段階では分からず、リース資産というようなものをつくり上げるつもりようです。

なお、審議会も解釈指針委員会と同じように、非常に概念的なことを何回も何回もやります。それも詰めてやるんじゃないしに、1回に1時間半とか2時間とかやって、一応打ち切り、また次回に検討するというやり方をして、幾つもの話題について同時に進めていくというやり方をしますので、もう少し時間がかかるかなということです。

それから、次に会計単位というのは、建設とサービスと分離するかどうかという話です。これは分離しなければならないだろうという結論にほぼ達しています。それではどのように区分するかを現在議論しています。少し話がややこしくなっているのは、インフラ資産の建設をする過程そのものを区分しなければならないのではないかという議論が出ているからです。要するに工事進行基準を適用するのですが、その適用に当り、プロジェクトを区分して、プロジェクトごとに適用しようという考え方です。

22ページの下に書いています、インフラ建設完了時にCPが代価を支払わない場合の会計はどうするのですかというテーマです。これはすばらしい考え方で、(政府とか地方公共団体に)お金がないからそうしているというのですが、(民間会社に)膨大な金をかけて(道路などの)資産を建設させる、それが完成した時点でCPに所有権、管理権などを移転させるという仕組みです。その代償としては、(その資産を)メンテナンスしたり、(サービスを提供するために)使用する権利は無償で与えると同時に、一定の期間、例えば45年間、認可した料金をとる権利を認めるという仕組みです。そういう時に、(負債は移転しないのですから)COには資産はないと言ったら、デビットとクレジットが合わなくなりますので、資産は認識せざるを得なくなります。それでは、何を資産として認識するかと言ったら、45年間料金をとるという権利を得るためのコストです。それを営業許可権という仮の名前をつけたんですが、そういう資産を認識しておいて、料金が入ってくるたびに償却する。この償却方法が定率法なのか定額法なのか、一種の生産高比例法であるのかは、まだ、未定です。(しかし、このうちのどの方法により償却しても)COの方は間違いなく、多分全契約期間の(最初の)3分の1ぐらい(の期間)は赤字になります。したがって、これは会計ではないのかもしれないのですが、(契約期間の最初の償却を抑え)将来の償却が増えるようなやり方ができないかという提案があったのですが、これは明確に否定しました。

その次、建設期間中の金利は間違いなく資産に計上する、それを取得価格に入れるかどうかは別として資産に計上します。多分、将来料金として回収できるものということで資産にしますので、繰延資産にするものと思います。問題は、オペレーションが始まってからの金利はどうするかです。(今いいました契約期間の最初は赤字になるが、契約期間全体の累積で見れば黒字になるので)僕はいいかげんだから、明確に区別した上で、それも(オペレーションが始まった後も)一定期間(金利を)資産に計上しちゃったらと言って、他の委員から怒られています。(資産は定義から考えると、将来にキャッシュ・フローとして回収できるものですから、小生の主張にも根拠があると思います。勿論、その場合には、減損処理も考えなければなりません。)

多分そんなことでも考えない限り、幾らコンソーシアムの中に金融機関が入っていますので 国際会計基準審議会で考えているCOの場合には、通常投資目的のために、その中に金融機関が入っているそうです、初めから猛烈な赤字になったりしようものなら、今度は出資していたり、貸し付けている金融機関の監督官庁は黙っていないわけですから、

とんでもないことが起こるわけです。実態はどうであれ、将来回収できるなら資産に計上するよりほかに手がないと思います。資産の定義に合うというのは僕の意見ですけども、みんなは、あいつはばかじゃないかといえます。そうかなとも思いますが、(契約期間全体を見れば累積黒字になる場合に、契約期間開始から暫くの間)赤字を出すことだけが目的じゃないわけです。

I F R I Cには12人の委員がいて、元会計士で今は、ほんとうに大学の先生かどうか知らないけど、大学の先生面しているのは僕だけで、あとは実務から来ている人とかいろいろいるわけですが、おもしろいのは実務から来ている人と僕は、とにかくそんなにやたらと赤を出しちゃ困ると言うのですけれども、会計士をやっている人たちは、それは現実を反映していないと主張します。おまえどうやって経営するのだと言いたいのですが。(いずれにしても)そのような議論をしています。

それから23ページにまいりまして、金融費用ですが、(先程申し上げましたように)プロジェクトに直接関連する金融費用は資産に計上するという、これは間違いありません。どの(勘定)科目を使うかという問題ですが、多分構築物、つまりインフラ資産の取得価格には含めないという方向にいくのではないかと思います。将来、料金等で回収できるから資産に上げるんだという理論づけをするはずですから、そういうふうになると思います。その(注)のところは先ほども申し上げました。

それから、収益稼得に入れば、金融費用の資産計上はできなくなりますが、金融費用の回収が保障されている場合には、別途の方法を考える必要があるんじゃないかなということも先ほど申し上げました。ここでF A S B 71号、Accounting for the Effects of Certain Types of Regulationというのが参考になるのではないかというふうに思っておきました。

それから、契約上の義務というのはどういう意味かということ、民営化会社が最終的に契約が終わって、政府なりその代行機関に資産を返還する、もしくは管理権を返還するときに、使える状態で返還しなさいという義務です。(返還後)1年や2年で使えなくなるとは困りますということで、それに対して当然、C Oの側に義務が生じることを指しています。それ(そのような義務)をどういうふうに認識するのかを考えなければなりません。

前回の懇談会のときにちょっと申し上げたのは、国際会計基準では、日本のように特別修繕引当金が計上できませんので、何らかの手当てをしないとだめだということです。ただ、だんだんすごい人が出てきまして、普段ちゃんとメンテナンスしていたら、返すとき

もいい状態にあるから、それは特別な作業は必要でなく、従って、負債を認識していなくていいと、新説が出てきたりしています。おい、ちょっと待て、それはないだろうと言っています。それで、飛行機のエンジンも同じかと疑問を投げかけています。(I F R I C の委員には飛行機のエンジンを製造、リースしている会社の C F O がいる。)ただ、このテーマについてはまだあまり議論が進んでいません。

その次のページで、ここに対して現金を得る権利とかオペレーティング・リース上の権利とか、第三者から収益を回収する権利とかというのは、契約上の義務に伴ってどんなものが発生するかということテーマにしていることを示しています。(26ページの表現は少し分かりにくく、「3.報酬を得て、契約上の義務を負う場合に、どのような資産を認識すべきか」と変更しておく必要がありました。)

次の27ページでも、これ(義務に関連する権利を)をいつ認識し、どのように測定するのかを指摘してあります。先ほど申し上げましたように、この分野については、まだ、まとまった議論をしておりません。

一番最後の28から入りますが、C O が資産を認識した場合の会計というのは、これはC P が既に持っているものをリースするのではなく、コンセッション・アグリーメントに基づいて資産を建設して、そしてサービスを供与するという、そのときに建設した資産はC O 自体の資産としてやる場合を取上げています。そういうときに幾つぐらいの問題があるかといいますと、そこに1)から7)までの問題があるのではないかということです。これは列記しただけで何もしていません。これも6月以降に討議することになると思います。

29ページにいきますと、C O が資産を認識した場合、しない場合ともに、建設工事などの中止に伴う費用・損失の問題も起こるのではないかということですが、通常、対象となる土地の100%とは言わないけど、ほぼ全部C P の側で、つまり政府及びその代行機関のところ取得が終わった時点で契約に入るので、ほとんどこれは起こらないだろうという意見もあります。ただ、考えておかなければならない問題であることは確かだという程度で、あまり優先順位に置かれていないということです。

一番最後の30ページに書いてある若干のコメントというところですが、これはロンドンからの帰りの飛行機の中でちょっと考えたことです。(資産を保有する機関、運営する会社などのように)いろいろなところに分かれていますと、それらが全体として一体どういう業績になっているかわからないので、連結財務諸表に類似した結合財務諸表 英語でい

いますとコンバインド・ステートメンツと言います - を作成して、開示しないと、政府あるいは金融機関等は判断できないと思います。金融機関が判断できないから、政府が保証してくれなければ、金を貸さないということになりましょう。

僕の隣に座っている委員で、モルガン・スタンレーのリサーチディレクターなどは、プロジェクトと関連する全体が分かる財務資料がなければ、融資しない、社債は引受けない、あるいは株式を買わないと言っていますので、これは大変なことです。とにかくお金がなかったら何もできませんので、そういうことは考えておかなければならないだろうなと思いました。何か黒川先生に、また課題を1つ増やすのかと怒られそうな話ですけども。

5分ほど超過しましたがけれども、以上で小生のプレゼンテーションを終わらせていただきます。

【司会（山本補佐）】 先生、どうもありがとうございました。

それでは意見交換に入りたいと思いますが、以降の進行につきましては、黒川委員長にお願いしたいと思います。

委員長、よろしく願いいたします。

【黒川委員長】 先生、どうもありがとうございました。いつもながらの冗談を交えてのお話なんです、大変重要なご示唆を受けているわけであります。

私どもも国際会計基準委員会あるいは解釈指針委員会の討論で参考になるものがあれば大いに参考にしたいと、そういうオープンな気持ちで、この検討会を進めていきたいと思って、今までやってまいりまして、秋山先生から懇談会等でご示唆も受けていたわけでございます。

本日、最新の動向をご講演いただいたわけですけども、委員の先生方、何かわからない点とか、もう少しこの辺説明していただけないかというところがございましたら、どうぞご発言ください。

【長谷川委員】 2つほどございまして、1つ目は用語の確認という程度のものなんですけれども、16ページもしくは22ページのところで、会計の単位という言葉が先生は使われていらっしゃる。これはおそらくアカウンティング・ユニットという言葉だと思わんですが、いわゆるアカウンティング・エンティティーと同義語と考えてよろしいんでしょうか。

【秋山教授】 そうではなくて、後で使った言葉が日本語としては適当でなかったなと自分で思っているんですけども、ユニット・オブ・アカウンティングというか、ユニッ

ト・オブ・アカウントで、建設の契約とサービスの契約とを別々に2つに分けてやるかどうか、それから建設の契約そのものを段階に分けてやるかどうかという、それが会計の単位、つまり会計処理する単位という意味で使っている。申しわけありません。何かこれ、適切な日本語にならないので、会計の単位と直訳したのですが、さっき電車の中で眺めて、まずい言葉を使ったなと思いました。やっぱりすごいですね、まずいと思ったところをぱっと突かれますから。

【長谷川委員】 そうしますと、原文ではユニット・オブ・アカウントですね。

【秋山教授】 ユニット・オブ・アカウントとか、ユニット・オブ・アカウンティングとか。

どっちがどっちに相当するか知らないけど、英語は2つあるでしょう。イギリスの英語とアメリカの英語とがあって、それがチャンポンになって出てくるから、どっちでもいいけれども統一しろというのは僕の言い分ですけれども、なっていませんね。だから厳密に言うとどっちなのか僕はわかりません。ネイティブスピーカーの人で決めてくださいといつも言っているんですけれども。

【長谷川委員】 ありがとうございます。

2つ目なんですけれども、一番最後の30ページのところで、財政状態につきましては、結合財務諸表というご提案がございました。もう一つ、先ほどの債権者の立場からは、やはり収益性というのは一つのポイントになってくるかと思われるんですけれども、その場合に、これまでのこの検討会でも申し上げたんですけれども、損益計算書の構造というんでしょうか、通常の日本の企業会計原則のような形ですと、一般的なフォーマットで、売上高から費用を引いていって段階的に利益を計算するという方式をとっているわけですね。ところがやはりこういった、ある意味で特殊な、通常の企業と違うような業態の企業ですと、やはりそれなりの損益計算書のフォーマットというのは必要ではなからうかとかこのところ考えておるんですが、そのあたりについて、先生方の検討されている会議体のほうでは、何かご意見というのは出たんでしょうか。

【秋山教授】 いや、まだここまではいっていませんで、たまたま僕の隣に座っているフランスの代表が証券屋なものですから、盛んに人を突っついて、おまえやっているんだろう、日本で、これやらなきゃだめだよというような、そんな段階ですけれども、当然に彼らはやっぱりPLも見なきゃだめでしょうね。ですから、その中で通常の営業に伴うものと、過去の金融費用の償却の部分と、現在の金融費用という、少なくともそういうこと

がはっきりわかるものじゃないとだめだというのが彼らの意見です。実際にフォーマットまでいけるかどうかはわからない。国際会計基準審議会及び各委員会というのは、ある意味で非常に不親切というか、そこまでしばっちゃうとみんなが従わなくなりますので、原則とかガイドラインだけ決めておいて、あとのフォーマットとか何とかは、ある程度みんなに任せちゃうというところで、依然としてコンバージェンスにならないところがあるんですけども、それは根幹のところのコンバージェンスを考えるんで、フォーマットまではいかない、あるいは例の1とか2とかとして示すことは将来あり得るかもしれませんが、本文に入ってくることは絶対にあり得ないですね。

【黒川委員長】 ほかにどなたか。榎谷委員。

【榎谷委員】 23ページの金融費用のところ非常に気になっているのでお聞きしたいと思っております。

ここでは建設期間のプロジェクトに直接関連する金融費用は資産計上するということなんですが、IASは土地の取得については考えていない模様というのは、これはIASはそうだけれども、ここでは土地の取得についても資産計上する可能性があるということを言っているわけですか。IASは考えていない模様というのはどういう意味を持っているのか。ただここで見ると、実際は政府が買うんで関係ないと書いてあるんですけども。

【秋山教授】 考え方は、今ここで国際会計基準審議会の指針委員会が検討しているのは、CP・トゥ・CO、要するに官から民へ委託した、民の側の会計にとりあえず絞ろうということです。いろんな形態があると思うんですけども。これは官の方だから、官が困ってやるだろうと思います。そっちの委員になりたくないという冗談を言いながらやっています。そのときに一体どうするのと聞いたら、非常に豊かな国だったら予算をとって費用に落としちゃうだろうなといいます。だけどそうじゃなかったら、民がやっているように、将来これは回収できるのだからというので、資産に計上する人が出てくるだろうなという、結構いいかげんな話です。なぜかといったら、自分たちの目の前に置かれて審議して、採決とらなきゃだめなものじゃないから、かなりいいかげんなのですが、それは出身国によってみんな、かなり言っていることは違います。南米なんかはみんな、どうも資産に計上しちゃわないと何ともならないといいます。そのうちおれたちが世界一成長になるんだなんて言っている連中ですから、それは回収できると思っているんでしょうね。

【黒川委員長】 先生、今のところに関連して、24ページですけども、その資産計上の要件というんでしょうか、建設期間中の金利について、資産計上と費用処理の両方が

認められている。ただし、その場合、資産に計上できるといってもそこには何か条件があると、こういうような先生の書きぶりでございますが。

【秋山教授】 資産に計上できるのは資産の定義を満たす場合だけというので、過去の事象に基づいて将来の経済的便益が流れ込んでくる予測があって、その権利が組織、つまり、エンティティーに帰属して、そして合理的に測定できるというその要件ですよ。だから今経済的便益という言葉、多分キャッシュフローと同じに使っていいのだろうと思うのですが、そうしますと、そういうキャッシュフローインがあって、それに対応して実現するというか、回収するというか、そういうことがなければ資産に計上してはならないという大原則がありますから、将来、料金の計算の中でそれが考慮されて回収されるということであれば、資産に計上していいということになります。実際に解釈指針委員会では料金の設定については全く考えていないわけなのですが、これは冗談として出てくるのは、むしろ料金の設定をするときには、そういうものがきちんとわかっている方が料金が設定しやすいとも考えられます。というのは、そんなことという政府に怒られますけれども、政府ですといろいろなところに突っ込んでそれで終わりということも可能ですが、民営化しますと、かくかくしかじかだということがわからない限り資金調達できなくなってしまう、あるいは株主等から責任を追及されるということになります。むしろその方が望ましいのではないかと考えられますが、その場合には、どのようにして資産に計上するのかを考えようということで根拠探しをしています。国際会計基準にはないのですが、アメリカの会計基準にあるから、あれを借りてこようという意見があり、それを借りてくる理屈を探しています。ある意味で乱暴な議論ですけれども。

【黒川委員長】 そうすると、この文章は収益と費用対応みたいなもので解釈してよろしいですか。収益稼得に入ればもう資産に計上できないと。収益の計上が後になっていればそれまでの段階だけは資産に計上できると、こういうふうに読んでいいですか。

【秋山教授】 一番大きい問題は、ここにちょっと余韻を残してあるのは、まだ話題になっておらず、僕が心配していることなんです。収益稼得期になっても金融費用を回収できないのではないかとということです。例えば1,000の資産があって、1,000の借金があるとします。(SCの場合の資金調達は)おそらくほとんど全部借金だと思います。今は非常に金利が安いですが、8%ぐらい考えておかなければだめですね。そこで、1,000の借金のところに8%の金利がかかるとしたら年80ですよ。多分収益というのは30とか40しか上がってこないわけですよ。おまけに1,000の方(構築物なり、営

業許可権)も償却し、それに(金融費用分を損失に)プラス80なんていったら、それはもう10年ぐらい(COの損益は)真っ赤です。だからそれをどうするのかということは非常に重要な問題だと思うのです。

ただ、そこまで資産に計上しているという国はほとんどないようです。各国が何をやっているかを事務局に調べさせているのですが、そこまで(開業後も金利を資産に計上することを指す)はやっていなくて、やはりそれが成り立つように政府が何らかの処置を講じているようです。そうでなければ、誰もやろうという人は出てこないでしょうから、契約そのものが成り立たないということです。日本の場合よりもはるかに独立性が高いといえますので、条件が悪ければ、誰も手を挙げる人がいないことがあり得るので、そういう点では、政府としては(民間に)任せましたと、だから頑張ってもらってちょうだいというわけにはいかないという話です。従って、秋山が言っているような極端なことは起こらないから、そのようなケースは考えなくてよいという意見もあります。そうはいつでも、起こる国もあるかもしれないから、そんなこと言わないで考えてくださいと言っています。

僕が考えているのは、(先程申し上げましたように)初めのうちの金融費用の一部または全部は、資産にとりあえず計上して、将来回収するというものです。けれども、その理論的根拠をどうするか、減価償却と金利とが平均するように計算する減価償却方法をやるのであれば、まさに会計理論としては理論的根拠がゼロの議論で、これだけはもうだめですということははっきり言わせていただきます。そのほかのことで考えなければならないかというのが私の個人的な意見です。これはもう少し考えなければならない分野で、変な言い方ですけども、何かを見てやるのではなしに、考えてこういう方法があったらこれはどうやって理論づけることができるかという、その逆にもっていかない限り新しい考えは出てこないというのがこの間から考えていることです。

【榎谷委員】 今の黒川先生のおっしゃった24ページのやつは、収益稼得に入ればというのは、いわゆる供用が開始された後の話と、そういう理解でよろしいですか。

【秋山教授】 そういうことです。

【黒川委員長】 このCPとCOとの関係が、ここで検討している道路公団の状況、これは先生の方にもこういうことだというのはその都度ご説明というか、資料はお送りしているわけですけども、どういうところが同じで、どういうところがかなり違うスキームというんでしょうか、その辺でお感じになることはございますか。

【秋山教授】 まず、保有機構というのはCOに入らず、むしろまだCPじゃないかな

と思います。勉強が足りないのかもしれませんが、いただいた資料から判断すると、国際会計基準審議会なんかでやっている……。

【黒川委員長】 民間の方ですか。

【秋山教授】 民間ではなしに保有機構の方はC Pだろうと思います。C Oの方も政府が持っているわけです。一部地方公共団体が入る場合があるかもしれませんが、両方とも英語で言えばガバメントですから、それが持っているわけです。そうすると、国際会計基準のところで検討しているサービス・コンセッションというのは、例えば道路のサービス・コンセッションをやる場合には、建設会社のコンソーシアム、プラス、サービスとかいろいろなことをする人たちが全部出資して、それから営業許可権を得て、それを担保にお金を借りて、その中に、そこと取り引きをしたいのであれば出資しなければならないという条件をつけて、金融機関にも全部出資させる。その上で、一括してそのコンソーシアム(C O)が(C Pから業務を)引き受ける。コンソーシアムは引き受けたら責任ははっきりさせておくのですが、メインの業務は自分でやるのがあっても、大半は出資者に対してアウトソーシングしてしまう。アウトソーシングするとき、競争入札なので、出資者は、ほかの入札者と同じ条件にすることができるなら、第一次的に受注する権利を与えることによって出資者を募るという方法です。ある人にいいましたら、あまり大きな声で言うとぜひ日本もそれの方がいいからと首相なんかがい出して、国土交通省から怒られるというアドバイスもありました。自分が資金調達しないで人に資金調達させ、(インフラ資産を建設し、サービスに供する)わけですから、政府にとっては非常に魅力がある方法です。(このプロジェクトを引受ける民間企業があったらの話ですが。)

ただ、非常に案件に限られるのではないかと思います。なぜかといいますと、収益性がすごく問題になるからです。具体的に言ってもいいかどうか分かりませんが、例えば日本だって仙台から下関ぐらいまで行くところはみんながやりたがっても、僕が育った四国の山の中に通じるようなところなんていうのはだれも受託してくれないということが起こり得るなということです。(外国の方に)みんなに、そのような場合は具体的にはどうしているのかと聞きましたら、実際にはサービス・コンセッションというのはよその国も始まってから長くて10年とか15年で、正直言ってまず民間会社が飛びついてくる場所しかできていないというのが実情のようです。あとはやはり政府が直轄で、その経済計画とか何かに基づいて開発しているようです。(政府が資金を調達し、リスクも負い、建設とかインフラの運營業務を民間に委託している場合はあるようですが、これらはサービス・

コンセッションに相当しないと思います。)従って、全面的にやるというのは非常に難しいのが現状のようです。

ですからその辺が、日本の民営化とは異なっているようです。(現在の日本の民営化は)国営事業を民間に払い下げている明治時代の民営化とは大分違うと思います。現在の民営化は払い下げるのではなく、とりあえず民営化する第一歩として株式会社にしますが、政府ないし地方公共団体が当面その株を持っている。そして、ある程度うまくいくということが確かめられた段階でその株を売るというのが日本で言われている民営化だと思います。そういう点では、サービス・コンセッションの場合には初めから(期間を限定して)民間会社に全部任せる。例えば具体例をあげますと、道路ではないのですが、刑務所をなぜ民営化できるのか、出資しているのは誰なのかと聞きましたら、警備会社、清掃会社、ケータリングつまり食事のサービスの会社とか、もっとすごいのは人をトレーニングする会社などが、出資するそうです。そしてむしろそういうふうな人に任せて、一定の基準でもってやったら社会復帰も早いといいます。本当かねと言いたいのですけれども。

したがって、黒川先生も前にちょっとおっしゃっていたのですけれども、道路でも日本ほど大幅に民営化するところはないように思います。勿論、この民営化がサービス・コンセッションというのかどうか分かりませんが、依然として民営化ではないという人が出てくるとは思います。逆に言ったら、日本のような形態だからできる。というのは完全な民営化じゃないわけですからね。極端なことを言ったら、(会社を)作って、すぐ潰れるということでは困るから、当初債務保証するかしないということになります。実際にはそれ(=政府が債務保証)をしない限り(民営化会社が)成り立たないのだということになれば、当然そういうことにせざるを得ない。しかし、サービス・コンセッションでは(会社は)つぶれていいんだ、つぶれたら(営業認可権を)取り上げる、つまり、権利はなくする。だからユーロトンネルもつぶれました。つぶれてみんなが大損かぶったんだけど、大損かぶった後に引受けた人は安く資産を引き継ぎましたので、今は採算があっているとのこと。だから1回目に出資した人はばかを見て、1回目に出資してばかを見ているけれども、やっぱり2回目も出しておこうという人は得したという、初めのロスを全額は取り戻せなかったけれども、現在の投資に対するリターンを見れば、採算にあっている。あちらでは、投資に失敗すると、それを担当者はみんなクビになっているので、現在の担当者には関係ないそうです。

だからサービス・コンセッションというのはその辺がある意味で乱暴だなと思います。

例えば道路でサービス・コンセッションやる場合、道路を借りて、管理もしている会社が倒産したらどうなると言ったら、日本と違って、契約の中で倒産したらどうなるかを、きちんと決めておいて、それからどの段階でもって政府のほうが入ることができるということをはっきり決めておかないと大変なことになります。だから、そういう点では、日本の場合にはものすごい細かいことを決めないでできると思うんです。ただ、会計だけは細かく決めなければだめだというのがないわけではないのですけれども、その辺がちょっと違うのではないかと思います。

【梶川委員】　そういう意味では、ここで今ご対象になられている会計の対象というのはもちろん民でありCOであり、かつ同じCOでもビジネスリスクがかなり独立して存在しているCOであるということで、それが検討対象となられている領域だということによるしいわけでございますか。

【秋山教授】　そのとおりです。もう一つは、ビジネスリスクの中で何が一番であるかといったら、ディマンリスクだと思います。道の場合のディマンリスクというのはどうなるのだからよくわからないのですけれども、ほかのものだったらディマンリスクはかなりある。みんなの話だと、今ここで考えているのは刑務所も入っているの、あれが一番ディマンリスクがないだろうなんていっております。常に満員だからその心配はないと。ひどい話ですよ。

【梶川委員】　今おっしゃっていただいたことと関係するんですが、そういう意味でのディマンリスクが逆にある種低いということから、先ほどの金融費用の、何らかの形で繰り延べするという、FASの71のレギュレーションという意味は、このレギュレーションのあるタイプの事業というのは、ディマンリスクがある程度低くて、レギュレーションによって料金回収がかなり確実であるということを前提に、こういう費用収益対応を、ある程度資産性を見出せるということが議論の前提というふうに考えてもよろしいんでしょうか。ディマンリスクがかなり高いCO業務だとすると、この辺の資産性の問題というのが非常に、もう一回スクリーニングにかからなきゃいけないのかなという気が、同じレギュレーションというか、公益的な事業であっても難しいのかなと。

【秋山教授】　アメリカの場合、電力といえども每期見直しています。向こうにいて仕事をしていて一番もめたのは、連邦政府ですとか州政府の料金認可権を持っている委員会の委員がかわったら収益性が落ちるのではないかとあって、ライトダウンして殴られそうになったことが何回もありますけれども。だけど多分80年代の半ばぐらいまでは、アメ

リカなんかでも比較的電力会社をつぶそうなんて考え方は政府にはなかったのです。ところが、その後は電力会社は、経営の自由度を認めるものの、料金設定には非常に厳しい規制をかけるという事情になりました。アメリカの場合、高速道路というのはほとんど州とか連邦政府が無料でつくっているものですからあまり（料金規制の）対象にならなくて、（料金規制の対象になる会社のうち）一番大きいのはやはり電力会社です。だから値上げを申請しても認められなくて、値上げを申請したら値下げしたらどうだと言ってくるぐらいです。その結果として、みんなが設備投資しなくなり、それがこの前の大停電が起こった間接原因ともいわれています。非常に変な言い方ですが、ディマンドリスクよりポリティカルリスクだと僕は言っているんですけども、そういうものが非常に強いと思うのです。

それともう一つは、やはり運営しているところがいろいろな情報を開示して、こういうふうにしてお金はかかるのだということを言わなければだめだと思います。そういう点では、例えば、もうお決めになったようですけども補償費なんかでも、単にどこかに突っ込んでわからなくするのではなく、これだけ払ったものがあるんだということを明らかにしないと、ほんとうに民営化したときにはやっていけないだろうなと思います。例えば、これは州政府の話ですが、80年代、日本の企業がたくさんアメリカに進出しました。ほとんどの場合、7、8年たつと各州でもめ出すわけです。州は膨大なお金をつぎ込んで日本企業を呼んだのに、州の経済発展に貢献していないという批判です。ケンタッキー州だけがうまくいったのは、トヨタを呼んだときに当時のケンタッキー州知事は、例えばトヨタを呼んだら税収はこれだけ増えます、雇用はこれだけ増えます、それはどうやって計算するということをケンタッキー州立大学の経済研究所に委託して、毎年測定して州議会に報告する。それが、トヨタが非常に成功したから、毎年、ターゲットにしたものをはるかに上回ったわけです。数量化の効果です。やはり公開することによってだれが考えてもこれが必要なんだということを説得しなければならず、それがリスクを少なくすることにつながります。もちろんそれをやるとすごくやりにくいと思います。だけど最終的にはそれが一番いいのではないかなと僕は思っています。これは特にいろいろなところでディスカッションしたわけではありませんけれども、私の経験に基づいたら多分そういうことになるのではないかと思います。

ですから、例えばアメリカの電力会社なんかでも、認可権を持っているところと比較的良好な関係にある会社と、そうじゃない会社とがかなりはっきり分かれてきます。良好な

関係にあるところはやはり資金調達にそんなに苦労していませんし、業績もいい場合が多いと思います。ただ、今の電力の場合には(お客は)どこかに逃げるすることができますから、(ダイヤモンド・リスクが高くなっていますが)道路(のお客)は逃げないといえます。でも分かりません。(高速料金が)あまり高くなったら、例えばさっき言った瀬戸内海の本四橋は、道路がフェリーと競争しています。このように、代替手段が出てくる場合には、やはりダイヤモンド・リスクはあります。

【黒川委員長】 先生、今回の検討は大きく分ければ開始貸借対照表の問題と、これからの新規建設の問題があって、先生のこのサービス・コンセッションだとこれからやるということが大体念頭に置かれているとすると、新規建設のところがさらにより直接的に関係するかなというふうに思うんですけども、その場合であっても今回のスキームとの違いでお感じになるものがありますか。

【秋山教授】 一番大きく違うだろうと思いますのは、日本の保有機構というのは大変親切だったなということです。現在の計画を見ていて思いましたのは、建設が完了した段階で資産も取り上げるかわりに負債も引き継いでくれるわけです。ところがここで想定している、諸外国で行われているのはどういうふうに行っているのと聞いたら、C Oにお金を調達させて全部建設させる。建設が終わったらC Pに、所有権も管理権も全部取り上げる場合が多いそうです。(道路の建設費を)払ってくれるのと聞いたら、いや当然払わないという(ただし、土地はC Pのものであるのが普通とのことである)。そのかわりライセンス(営業認可権)をくれるそうです。総理大臣なんか聞こえたら、こういう話があるけれども国交省としては検討したかねというような話になるから、秋山、大きな声で言わないほうがいいよと、そういう人もいます。(勿論、このサービス・コンセッションが出来るのは、民間会社がこの契約に入ることに魅力を感じ、更に、資金調達できる場合だけです。)

ただ(諸外国の話は)日本ほど規模が大きな話ではないと思うんです。ユーロトンネルにしても40兆円はかかっていないはずですから、そういう点では小さいと思います。だからできるのでしょうか。それでは、建設会社とかがなぜそういう受け皿になるのかというと、やはりそれによって自分たちの仕事を確保できるし、例えばレイオフする場合には、すごくお金がかかるんだけれども、そういうことをしなくて済む。政府がやってくれるのを待っていたらいつまでたっても何もできない。そういう点では両方にベネフィットがあるのだという説明です。正直言って、その場に行って見てきていないから何とも言えないのですけれども、ほんとうにそういう説明のとおりしているのかなというのは僕の疑問

です。一番大きく違うのはそこでしょうね。もちろんCPの方が全部お金を払って買い上げてくれる。ですから建設はスタートさせる、その間に予算措置をする、それでもって買い上げる、あるいは部分的に買い上げていくという、そういう場合も当然にあるみたいで
す。

もう一つは、そのときに気がついたのは、どうも日本の国家予算とか地方公共団体の予算のやり方と諸外国のは少し違うのではないかということです。アメリカが典型のようですけれども、どうも政府の予算も（単年度予算ではなく）事業予算のようです。そして借入金の限度額を議会が押さえている。したがってそれを超えるようになったら何もできない。そういうやり方にしている、事業予算らしいので、もちろん年度のファイナンスの問題もありますから、その事業予算のこの部分を今年度これだけ執行するという、それは行政府に任されていることみたいです。それと日本みたいに単年度主義で、この年度のもはこの年度でやらなきゃだめだというきっちりしたところがないので、多少のフレキシビリティがあるのかもしれないです。その辺も当然にCPとCOの関係に影響してきます。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。そろそろ先生にお願いした時間になるのですけれども、何かご質問が各委員のほうでございましたら、あと1つぐらい受けたいと思いますけれども、いかがでございますか。

【梶川委員】 今、先生のおっしゃった、そういう意味ではこれは資産の所有権と営業の許可権というのが非常に峻別されているというか、ある種その営業の許可権のコストが建設コストで代替されたという形で、COのほうは営業許可権を収受すると。そのために払われた対価が建設に対する自己のコストであったというような形の、資産は無償でお渡しになるので、その逆側の建設コストが営業許可権の取得のコストであるというような意味でございますよね。

【秋山教授】 そうですね、これは逆に先生が今おっしゃったのは、営業許可権でも認識しないと右と左が合わないということです。もらったCPはどうなるのだろうと思うのです。資産があって、負債というのは営業許可権を与えたことに伴う債務を計上するかなとって、まあいいや、公会計だから右と左が合わなくてもいいだろうなんてみんな勝手なことを言っているのですけれども、だけど当然にCPの側も負債を認識しないとだめだと僕は思うのです。（CPはCOに一定期間無償で使用する権利を付与する訳ですから、その債務を認識する必要があるのかもしれませんが。）ですから単にリースしたりした場合だけでしたら、その場合の営業許可権というのは無形資産に計上しないというのだから、変で

すよね。それも計上しようという説もあります。それに伴う債務を計上しようともいいます。もっと乱暴なのは、その債務と資産との差額、一発で収益に計上しようとの考えです。時価会計を考える人たちが考えそうなことですが、一体、毎期の損益はどうなるのか、全く、分からなくなります。とても、この考えにはついていけません。

【梶川委員】 例えば建設事業から上がる利益とか、将来のアウトソーシングから期待できるであろう利益みたいなものが非常に営業許可権の当初のユニット、さっき会計単位をお分けになるという話にすごくリンケージするような気がしまして、その建設利益等々、ここのユニットを分ける場合に、むしろ分けてしまうと本来の経済実態を表現しないんじゃないかというような気がした部分があったもので、要するに将来の想定、ないしは建設でもうかるから、その分も当てにしてこういうビジネスにCOとして手を挙げるという部分で、非常にそこはリンケージをして計算されるのかなという気が逆にしたもので、その辺が会計的ユニットの分けとどういう話になるのかなという気がしたものでございます。

【秋山教授】 おっしゃっていることはよくわかります。僕個人が一番初めに考えたのは、完成したときにもしCPが買ってくれないのであれば、当然、建設に伴う利益が計上できない。コストだけを資産に計上して、それは営業許可権という何か知らないけれども（資産に）計上するのだというふうに考えたのですけれども、どうも僕以外の方が考えていることは、予定された利益は計上して、それを営業許可権の中に入れる。それで（会計単位を）分ける必要がある。なぜ分けるかという、通常、建設に伴って得られる利益は少なく、オペレーションから得られる利益は多いというように、利益率が違うからであるといえます。どこの国でもそうなっているとは決まってないぞと僕は言ったのですけれども、それはそういう構造だから引き受けるのであって、そうじゃなかったらだれもビIDDリングしないから大丈夫だと言います。

そういう点では先生がおっしゃっているように、ただあくまでも建設とサービスとは別のものであるから分けようという、まだ最終的に決まったわけじゃないですけれども、ほぼそれは決まりだと僕は思います。あとは僕が主張するように、その場合に、利益は入れないのだというのか、いや、利益を入れて、償却するかを決めることになります。利益を入れることを否決するためには、IFRICで4票とらなければなりません。

【黒川委員長】 今の先生のところはおもしろいですよね、会計理論的にも。何か一番初めにのれんを計上して繰り延べ利益を計上しちゃうみたいなものですよ。それで繰り延べ利益を実現させていくというのは、これからの会計はもしかしたらあるのかもしれない

いけれども、今までの会計からすれば、初めにのれんを計上して、しかもある意味で自己創設のれんみたいなものですよね。あるいは逆に言うと、企業結合を前提として、パースみたいなものを前提とするんでしょうかね。もしのれんを計上するとすれば。

【秋山教授】 彼は研究開発費を繰り延べているのと同じ理屈だと言うのですよ。

【黒川委員長】 でも、営業をすることによって生じる将来の利益の部分ですよ。その部分はまさにのれん……。

【秋山教授】 それは変なんです。変な言い方ですけども、国際会計基準審議会の、特に解釈指針委員会では、時価会計主義者が、人数は少ないけれども、普通の人の倍しゃべります。だから、彼らがしゃべっている事項について採決をするとどうなるかというのは全く別です。僕みたいな悪いやつは、あんまり（議論を）やらなくても、（絶対反対の事項については）4票集めるわけですね。（いつも成功するわけではありませんが、）自分以外に3票集めて、それでこの4人で、議論は行き過ぎだと言って圧力をかけるわけです。

もう一つは、アメリカのSEC（正式にはIOSCO代表）、別のIOSCOの代表としてヨーロッパのセキュリティーレギュレーターとEUの会計アドバイザーのグループが、それぞれオブザーバーを送っています。その人たちの意見というのは、別に投票権はないのですけれども、結構大きな影響力を持ちます。行政当局としてはそこまでは受け入れられないということを言います。理屈はとにかくとして、そんなことをやったらレギュレーションがめちゃくちゃになるという話も時にはあります。最終的には説得されることも多いのですけれども、それはかくかくしかじかだからと、かなりはっきりしたことがないといけません。時価主義者たちは日本で言われているほど天国じゃなくて、彼らは言いたい放題言って全部否決されちゃったということだってあるわけです。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。ちょうど予定していた時間になったわけでございますけれども、大変参考になるご講演をいただきました。秋山先生、ロンドンからお帰りになったばかりでご多忙のところ、これだけのレジュメをつくっていただきまして、すべてに対して感謝を申し上げたいと思います。ほんとうにどうもありがとうございました。

それでは引き続きまして、前回からの懸案でございます資産評価方法に関する個別の論点のうち、建設中の金利についてご説明をお願いいたします。

【新日本監査法人】 新日本監査法人の山下でございます。去る5月6日に資産評価方法ワーキンググループにおきまして、建設中の金利についての議論が行われたところでご

ざいます。お手元の資料2でございますけれども、こちらのご紹介をさせていただく形でご説明させていただければと思います。

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。

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。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ございますので、ご報告させていただければと思います。

【黒川委員長】 ありがとうございます。ただいまの建設中の金利の問題につきましては、去る5月6日のワーキングにおいて、私及び榎谷委員、梶川委員とともに議論いたしました。この件について、榎谷委員から何か補足説明のようなことがございましたらお

願います。

【榎谷委員】 説明はすべて資料2の中に入っておりますので、特に追加するところはないんですけども、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です。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んですけども、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ります。

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ります、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ですが、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。これは購入ですから、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りますけれども、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なんですけれども、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いたしますが、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おります。

以上です。

【黒川委員長】 続いて梶川委員のほうから、さらに何か補足がございましたらお願いいたします。

【梶川委員】 私もございません。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ございまして、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ございます。

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んですけれども、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いう、議論に参加した立場でいうと我田引水なのでございますけれども、そういう意味ではこのメモの流れでないかと思っております。

【黒川委員長】 ありがとうございます。それでは、他の委員の方のご意見、あるいは我々のワーキングに対するこの検討結果についてご質問がございましたらお願いいたします。

もう一回整理いたしますと、この問題は、土地についての建中金利は全く考慮外ということで、償却資産について、要するに構築物についての建中金利をどうするかという問題です。加古委員会の結論は、構築物については資産に計上するということだったわけであり、その論理については2回前のこの検討会で議論されたわけですが、前回の検討会においては、加古委員会の想定していた状況と、今回新たに上下分離という方式での保有機構と民営会社という状況が異なっているので、もう一回、一から検討すべきではないか、また、開始貸借対照表上の資産と資本の金額が大きく変動する可能性がございますので、もう一度慎重に検討しようということで、前回結論を出さなかったわけでございます。

そこで、今回もう一度加古委員会の前提というものを、加古委員会がどうしてそういう結論になったのか考えてみたところからまず出発したわけでございますけれども、考える要素としては収益・費用の対応という、これは先ほど秋山先生も再三ご説明になっておりますけれども、ご講演いただきましたけれども、そういう観点はありました。それから、総括原価方式による料金算定という観点がありました。さらに、この2つの観点のさらに前提となる考え方として、現在の道路公団、加古委員会は道路公団（JH）だけを想定しておりますけれども、道路公団自体が一つの固まりとなって民営化するんだということを想定していたわけでございます。そこで加古委員会は、そういう状況を考えると、すべて民間会社がこれからもずっと存続していくのであれば、しかも総括原価方式等で料金も算定されていくのであれば、やはり資産に計上してその後の収益で回収するという、要するに先ほどの秋山先生が言うデマンドリスクが民営化会社に全部あるのではないかということで、料金設定にも関係するだろうからということで、損益計算書の形態も考えつつ加古委員会はそのような結論に至った。要するに、民間会社であればそうするであろう、

合理的であろうと考えたわけでございます。このような民営化後の経営形態を想定した上で、その状況を既存の道路もそういうふうにしていただろうと考えて開始貸借対照表の金額を算定した。こういうちょっと複雑、私が皆様方に説明していてもご理解いただけるか不安ですが、ともかくも、将来の民営化後の姿形を想定しつつ、それを既存の道路についてもそのように会計処理していたのだらうと考えて、それで建設中の金利について資産に計上し、開始貸借対照表の金額にしたわけでございます。

ところが、今回のスキームは、先ほど言いましたように民営化後の形態が上下分離ということになってしまいましたので、現在の道路公団が過去においても上下分離していたと考えることは非常に難しかったわけです。ですから、加古委員会の想定していた状況とは全く異なっていて、加古委員会の結論と異なることもやむを得ないというのでしょうか、あるいは加古委員会との比較自体、意味がないと考えたわけでございます。

さて、新たな考え方は、ワーキング資料にございましたように、一応今までの道路公団はそれ自体存在し、自家建設を前提として営業していた。将来については自家建設はしないわけですから、過去についてだけ切り離れた上での議論というふうに、そもそもの議論の出発も加古委員会とは変えました。それで、自家建設を前提にしたならばどうなるということになったときに、もう一度JH、首都高速、本四、阪神についての経営形態及び料金の回収の仕方を詳しく調査いたしました。その結果、JHについての高速道路と一般の有料道路で経営形態というのでしょうか、経営の状況、あるいは回収政策というものが異なっていたということがわかったわけでございます。そこで先ほどの収益・費用の対応ということを考えつつ、その場面において最適な経営ポリシーというのでしょうか、会計方針の選択ということがどういうふうに行われるだろうかと考えたときに、会計理論の収益・費用の対応から考えると、高速道路については、建設中についても既に収益は上がっている可能性が高い。だからここについては資産に計上することはできない。しかし、一般有料については、一般供用後から収益が上がるので、それは資産に計上して、その後に回収するという方針をとるのが合理的な選択だったのではないかと。それから、ほかの本四、阪神、首都高速も供用開始後に収益が上がるということについては全く同じであるからという論理で、高速道路だけは費用化していたと仮定する。それからそのほかについては構築物の資産に計上するというふうに仮定すると、こういう結論にいたしました。

なお、この問題について、ワーキング会議の翌日の7日に加古委員長と2時間ほど懇談をいたしまして、加古委員会の結論とは一部違ったことになったということについてご説

明をいたしたと同時に、加古先生のご意見も伺いました。我々としては、櫻谷委員も先ほどおっしゃいましたように、すべての道路について同一の方法をとらないということがやや気持ちが悪いわけでございます。ややというより、かなり気持ちが悪いわけでございますけれども、この問題について加古先生は同じ会計エンティティーの内部であっても、経営形態が異なるような事業が複数ある場合には、それぞれの事業ごとに異なる会計方針がとられる場合が存在するとおっしゃっておられました。例えば、工場ごとに減価償却方法と耐用年数が違うということも現行の会計理論では認められているし、実務でもあるわけでございます。それぞれの工場ごとに経営形態、あるいは実態が違っていれば、違う方法が採用される。それと同じように考えて、同じJHの中でも高速道路と一般有料では全く経営形態が異なっているんだから、それぞれ異なる会計方針をとっても、これは現行の会計理論等からいって当然あり得ることである。こういうふうに加古先生からもご意見を承って、同意するというところでございました。

以上がご報告及び補足でございます。これを踏まえて、本日は結論に至りたいと思いますが、何かご意見がございましたらお願いいたします。

【長谷川委員】 意見というよりまた確認なんですけれども、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でしょうか。それでよろしいですね。

【櫻谷委員】 ちょっとこだわるようなんですけれども、開始貸借対照表はこれでいいと思っているんですけれども、開始後の形についてこれで決まりと考えて、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んですけれども、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んですね。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りますし、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んですが、幸いか不幸かちょっとわかりませんが、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まして、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おりますので、この最後の部分、とりあえずこういう結論で私はいいと思うんですが、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です。

【黒川委員長】 わかりました。本日、結論にしたいというのは開始貸借対照表のほうでございまして、3ページの問題については本日ではなくて、後日ほかの問題とあわせて結論をしたいと思っておりましたので、ちょっと言葉足らずで申しわけございませんでした。

また、今の榎谷委員の民営化後の金利の問題でございます。これについては、前回とか前々回も構築物等の資産に入れるというよりも繰延利息ではないかという、私の友人の会計学者と加古委員会の後で議論をしているときにそういう話が出ておりましたことを、この検討会でも何度かお話ししたところで、これは先ほどの秋山先生のご講演でも言及されたところです。もしこれを繰延利息とすると、負債の償還期間に応じて、減価償却とは別に償却するという方法もあり得るかもしれないということも、この検討会でも議論になっておりましたので、それもあわせて後日結論に至りたいと思います。ですから、本日は前半というか、開始貸借対照表の項目に限り結論に至りたいと思いますけれども、何かご意見ございますでしょうか。

【小澤委員】 前回の委員会の際の私の理解は、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ましたので、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りません。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と思います。ただし、償却資産に係るものに限るという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に理解すればよろしいでしょうか。

【黒川委員長】 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……。

【小澤委員】 回収できるかどうか問題……。

【黒川委員長】 そうです。それについては加古委員会もそういう結論で、土地の建中金利は全く考慮外なんです。だから償却資産に限っているということでございます。

【小澤委員】 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……。

【黒川委員長】 入っておりますけれども土地は償却しないので費用化できません。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でした。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ですけれども、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わけです。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、加古委員会もそうですから、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なんですね。その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でございます。

意見はございますでしょうか。

【長谷川委員】 おそらくはワーキンググループ以外の委員について、委員長は意見を求めていらっしゃると思いますので、私の意見を申し上げます。

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おりました。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います。これにつきましても、前回の別の議論でも同じなんですが、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がないものですから、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おります。

以上です。

【黒川委員長】 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ところでございます。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にご異論ございませんでしょうか。

それでは、この結論でいきたいと思えます。ありがとうございました。

【榎谷委員】 今の結論なんですけれども、秋山先生から情報開示の話がちょっと出ましたので、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おりますので、これについても高速道路のほうは含まれなくなるわけですが、それ以外のところは

含まれることとなりますので、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おります。

【黒川委員長】 わかりました。開示条項につきましては、また一括して、これは長谷川委員が主として担当でございますが、きょうの秋山先生からのご提案もございました補償費もあわせて、開示条項についてそこで検討したい。今の榎谷委員のご意見もテークノート、ぜひとも長谷川委員の記憶にとどめておいていただいて、ご検討していただきたいと思っております。

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んですけども、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りますけれども、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っておりますが、いかがでございましょうか。

では、そういうことで、本日、建設期間中の開始貸借対照表における金利の取り扱いについては結論を見たということで確認させていただきます。

それでは引き続きまして、承継資産の分類と評価の考え方について、これもやはり新日本監査法人の山下さん、お願いいたします。

【新日本監査法人】 引き続きまして、資料4になります。承継資産の分類と評価の考え方（イメージ）をご説明させていただきたいと思っております。

こちらは資産区分、具体例、資産の性格、承継先、資産の内容、評価方法、独法の期首評価、備考という項目、及びその資産区分でさまざまな項目が出ております。これは今後の検討をしていく上での網羅的なイメージということで、今回まずご提示させていただくものでございます。また、この取り扱い等につきましても、ほかの委員の先生方のご議論をいただければというところでございます。

資産区分といたしましては、まず営業中の道路。これには道路、橋梁、トンネル、照明などがあり、資産の内容としましては土地、構築物、承継先としましては、*1にございますように、「民営化法案において、実施計画において定めることとなっている」ということではございますが、仮にここでは機構とさせていただいているところでございます。評価方法については、再調達原価が想定されるのではないかと。

続きまして、建設中の道路につきましては、具体例としましても建設中の道路ということとございまして、承継先としては機構という仮の想定のもと、資産の内容としましては土地、構築物、評価方法としては再調達原価が想定されるところでございます。

また、無料化後には不要な道路施設といたしましては、料金徴収施設があるわけですが、これは現状としては道路の付属物であり、会社に移管されることが想定されるといたしまして、建物、構築物、機械装置などによって構成されることとなろうかと思われまます。また、評価方法としては再調達原価が考えられるところでございます。

道路管理上必要だが道路施設ではないものとしたしまして、管理事務所がございまして、これは会社の利用が前提でございますが、承継先としてはここでは機構、資産の内容としては土地、建物、評価方法としては再調達原価あるいは鑑定評価額が想定されるところでございます。

道路管理上必要だが道路施設ではないもののうち、短期で償却する、例えば管理用車両につきましては、会社が承継し、再調達原価の評価ということが想定される。再調達原価と申しましても、結果として簿価ということがあるのかもしれませんが、再調達原価が想定される。

会社の収益対象とするもの、土地が主でございますが、S A・P A、サービスエリア・パーキングエリア（道路区域外）でございますが、自家利用が前提だが売却も可能という性質のものでございまして、承継先としては会社が想定されるところでございます。資産の内容といたしましては、土地、建物、構築物がございまして、評価方法としては市場価格、あるいは収益還元法による評価などが検討されるのではないかと。こういった評価方法が検討対象となるのではないかと想定されるところでございます。

会社の収益対象とするもの（構築物が主）といたしまして、有料駐車場があるわけですが、これはやはり再調達原価、収益還元法による評価方法が想定されるところでございます。

関係会社株式として、現状、トラックターミナル、東京湾横断道路株式会社の有価証券を保有しているところでございます。この評価方法については特段想定されるものは記入しておりませんが、こういったものも含めて今後ご議論いただければということとでございます。

会社の経営上必要なものということで、事務所・庁舎、研究所、研修所、宿舎などがございますが、こういったものも会社に引き継がれることを想定し、再調達原価、鑑定評価

額などでの評価方法があるのかなというところでございます。

その他、保養所などがございますが、これは正味実現可能額という評価方法も視野に入ってくるのではないかとということで書かせていただいております。

また鉄道がございますけれども、線路、橋梁、トンネルなどがございますが、資産の内容として土地、構築物、承継先としては機構が想定されているところがございます。

このほか知的財産権として、特許権、ソフトウェアが考えられるところがございますが、無形固定資産ということになるんでしょう。また什器、備品、これは動産でございますけれども、こういったものの評価方法についても今後のご議論がいただければということでございます。

以上、雑駁ではございましたが、資産の網羅的な評価方法というのを、こういう切り口で進めていってはどうかということでございますので、よろしく願いできればと考えております。

【黒川委員長】 ありがとうございます。この問題につきましては、特に承継先が会社の場合には、差し当たって民間会社は政府が100%株式を保有いたしますが、その後、順次株式を公開していく、あるいは民間に引き受けてもらうということでございますので、ある意味で民間会社になっていく会社でございます。したがって、国有財産の払い下げという性格もございますので、その評価方法につきましては慎重に、よく検討しなければならぬだろうと思っておりますので、それもあわせて今後ワーキングにおいて精査し、そして検討会にご報告していきたいと考えております。本日は、この表については一応イメージということでご理解いただきたいと思っております。

次に、前回の検討会で榎谷委員のほうから報告を求められました、建設仮勘定における資産評価に関連して、日本道路公団の土地の部分の時価下落がどの程度になっているのかの調査結果について、日本道路公団からご説明をお願いしたいと思います。

【日本道路公団】 道路公団でございます。それでは資料5についてご説明させていただきます。

まず初めに訂正をさせていただきたいのですが、今回まとめましたものも結局確定値ではございませんで、わかる範囲でデータを集めた見積りでございます。しかし、見積りの段階の数字といいながらも、持っているデータは再度チェックいたしました。そうしましたところ、前回、建設仮勘定に入っている用地費が約1兆円ほどあって、そのうち過去5カ年のものが約7,300億円ほどあったということでご説明申し上げたのですが、このペ

ーパーにありますように、用地費については8,540億円、それから過去5カ年の用地費については5,900億円ほどでございました。おわびして訂正をさせていただきます。

この過去5カ年の5,900億円に対して、用途区分であります宅地、農地、林地、この3種類の用途に対して、それぞれの時点修正率を乗じましたところ約5,480億円ということで、約420億円、7%ほど下落しておりました。

それから次のページでございますが、これが8,540億円の建設仮勘定中の用地費全体の数字でございますが、これも用途区分を3つに分けて、それぞれの用途区分に応じた時点修正率を乗じたところ、全体で約750億円、9%の下落ということでございます。

ちなみに3ページに具体の数字を載せておりますが、約6年から7年ほどさかのぼったところが大きな用地の取得時期でございまして、それぞれ時点修正率を乗じたところ、茶色で着色されている部分が、それぞれの年度ごとに時点修正された用地費の総額になります。そして、その差額のトータルが約750億円の下落であったということでございます。

以上です。

【黒川委員長】 ありがとうございます。この問題について、樫谷委員のほうからご質問ございますでしょうか。

【樫谷委員】 調べていただいてお手数かけて申しわけありません。ということはこれは、資料の2枚目の750億円の分が、違っていたというとおかしいけれども、こういう考え方で整理すると750億円違っていたということですね。それは全体の総資産から見てそれほど重要性がないので、取得原価で開始貸借対照表を作成するというふうに理解してよろしいわけですね。

【日本道路公団】 そのとおりでございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。これにつきましてもワーキングにおいてご検討いただき、この検討会へ後日ご報告していただきたいと考えております。

それでは今までの審議を踏まえまして、平成15年度の民間並財務諸表の作成に反映できるものを整理し、次回の検討会に事務局から報告をお願いします。

そのほかに何か委員の方々からご意見ございますでしょうか。

【長谷川委員】 たびたび申しわけない、これもまた確認なんですけれども、資料4で承継資産の分類ということで、一番最後の注記の3で、上記の他にも、原材料、貯蔵品云々というのがありますが、これは当然、流動資産も承継資産の中に入れられると考えてよろしいんですね。現在の複数の道路公団があって、そこから新会社と機構のほうにいく流

動資産の部分があるということは当然といえば当然なんですけれども、それについては基本的に、それぞれの現在の公団が民営化した新会社にほぼそのままいくという考え方によるしいのでしょうか。

【日原公団監理室長】 今のご質問でございますけれども、まだ十分整理がついていないという、要は金融費用などがありますので、借りかえ、あるいは返済のタイミングがいつであって、それに向けてどれだけ、要するに機構も流動資産がゼロでは困るので、そこをどうするかというのは今後の検討課題で、会社と機構の両方にそれぞれ分配されるというんでしょうか、移っていくであろうということはわかるんですけれども、具体的にどれぐらいの割合なのかどうか、そういうことはまだわかりません。

【長谷川委員】 そういたしますと、一番最後の注記のところには、当然流動資産も含まれるという考え方でまずはよろしいですね。

それと、これも当然といえば当然で、確認なんですけれども、でき上がったときの貸借対照表というのは流動性配列法と考えるよろしいんですね。まさか固定性配列法になるのでしょうか。まだ決まっていないんですか。

【黒川委員長】 それも検討したいと思います。当委員会としてはなるべく幅広く、いろいろな意見を募って決めたいと思います。

ほかに何かご意見ございますでしょうか。いつも終了時刻が遅れるのですけれども、本日は早く終わりそうで、負債を少し返済したかなと思っております。それでは議事の進行は一通り終了いたしましたので、進行役を事務局にお返ししたいと思います。

【司会（山本補佐）】 黒川委員長、どうもありがとうございました。

最後に次回の開催でございますが、6月上旬を目途に開催いたしたいと思います。日程につきましては後ほど調整させていただくことといたしまして、本日はこれにて閉会することといたします。

本日は長時間にわたり、熱心なご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。

了