

合同WG（資産評価、土地・地上権、耐用年数）議事メモ

平成16年5月25日

（議事内容）

（資産（道路以外）の評価方法）

本来は再調達原価で評価すべきものも、重要性がなければ簡便的に簿価で評価することも認められる。ただ、重要性の有無は実際の金額や数量などを見て検討しなければ判断できない。

会社の経営上必要な事務所、庁舎、研究所、研修所、宿舍などについては、少なくともそれらの土地については鑑定評価によることとすべき。なお、建物について個別に鑑定を行う必要があるかどうかは、建物の実態や簿価等をみて判断する。

保養所についても事務所等と同様に、基本的に鑑定評価によることとすべき。

関係会社株式については、東京湾横断道路（株）はスキームについて調べて検討を行う。トラックターミナルの株式は時価評価によるべきであるが、その評価手法として収益還元方式によるのか時価純資産方式によるのか等は、簡単に含み益などの実態をみてから検討する。

什器、備品については金額に重要性はなく、減価償却も行っているので簿価で評価する。

独立行政法人で問題になったことがあるので、ソフトウェアや特許についてもきちんと計上しておくことが重要。その具体の評価方法は独立行政法人のやり方が参考になる。（ソフトウェア・・・簿価、特許権・・・申請手数料）

（鉄道資産の評価方法）

本四の鉄道は、所有権は本四にあるが、運営はJRが行い、本四は固定資産税相当額をJRより受け取っている。道路と鉄道が一体の構造物となっているため、所有を本四に統一している。建設費用は清算事業団からすでに受け取っており、見返債務としている、との説明を受けた。

固定資産税が発生するのは、鉄道事業が課税対象となるからである。固定資産税につ

いて法人税と異なり、公団は主体非課税ではなく、道路事業が非課税なのはそれが物的非課税であるためである、との説明を受けた。

見返債務は補助金収入の繰延に当たる。これをどう処理するか。資本の一部に組み込まれるのではないか。

橋梁部分については、鉄道と道路で耐用年数が異なる。そのまま並存させるということではどうか。

適格法人等についての考え方は、持分プーリング法を採るかフレッシュスタート法を採るかの一般原則を述べたものにすぎないので、これを根拠として固定資産税を小さくするために「持分プーリング法」を採ることはできない。（法人の性格論に関わる事項であり、道路と鉄道を区別する理由はなく、道路については既にフレッシュスタート法によることを決めている）

固定資産税の基礎となる評価額は市町村長が各々決定するが、実際には承継時の評価額が、固定資産税評価額に反映されるおそれがあり、引き続き慎重に検討する必要がある。

（駐車場の評価方法）

将来の収益見通しに不確実性があるため、収益還元法は採らず、再調達原価で評価することが適当。

（付替道水路の評価方法）

高速道路の建設に伴い失われる既存の道水路の機能を補償しようとするものであり、そのために支出した費用（非償却資産の取得費を除く。）は道路の建設のための付随費用であり、構築物（償却資産）の資産に加えてもよいのではないか。

この場合、本四公団の跨道橋のように地方公共団体に移管したものであっても同様に考えてよいのではないか。

地方公共団体に移管・寄付された道路の敷地については、それが交換によるものであろうと、又は単純に寄付したものであろうと公団が所有していないことには変わらないのではないか。それとも、これらの違いが資産価額に反映されるべきか。

特に、JH以外の3公団を含め、基本的に（簿価デフレーター方式ではなく）鑑定評価によることとした以上、地方公共団体に移管・寄付された側道等の土地を評価対象

にすることは適当なのか。

土地の交換手続が完了していない場合についても、実態的に交換が行われているのであれば、（法形式よりも）実態を優先して評価すべきではないか。

以 上