

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こと。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、榎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だ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った、経営していった、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った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、榎川先生がおっしゃったガバナンスという観点に関わせると、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とも論点である。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る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ケージがあるのかないのかという議論は、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エリアは真っ赤っかだと。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。(榎川委員)。</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ろしいのかなと思う。管理会計、マネジメント・アカウン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。今現有の資産がどうなっているかというところを資産評価なり、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なところで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ただけならば、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ところに、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ことと、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に気がするので、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（櫻谷委員）。</p> <p>-----</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ことを事務局のほうにお願いしたいと思っている。（櫻谷）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（櫻谷）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>-----</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（櫻谷委員）。</p> <p>-----</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このところ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ならない(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ということになる、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は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(櫻谷委員)。</p> <p>(意見)(上記の)櫻谷先生の2番目(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は、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)櫻谷委員の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比べてどうか、そちらのほうの考え方というのは一体何であったのか。何を狙っているのか(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ふ形をとらないと、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が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とってみても、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い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ふようなことである（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ろ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ところに行くと思う。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、特にバブルのころの、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いう点である。</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）になるんだと思うと、こういうふうには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係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、期首の話というので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、純粋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）でなければしかなかった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よいのか。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行けない。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、今この場で言うのであれば、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のも、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。そうすると論理を推し進めると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り、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。どういう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というと、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、次回決めなくては行けないか(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かつ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ふふうにして、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> <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、その減価償却費分が出ないという実態があったようであり、現実に必要となる管理費、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> <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われる(黒川委員長)。</p> <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> <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かなくなれば、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> <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。こういうふうに分けていいのかも知れない(榎谷委員)。</p> <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> <p>【第4回】 (H16.4.12)</p> <p>【第3回】</p> <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こと、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ク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、そうなると、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、既存のものとの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、それがどのようになっているかということを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は思うが、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はなく、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はよろしいですね(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のれんが増えたり減ったりするのとか、そういうようなものがあるのかないのか。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、のれんの部分でずっ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、まだそこまでは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、それがあると、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、測定の仕様がないうんではないでしょうか、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) 貸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、その採算性があるかないかという、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) 民営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、こういうもので貸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あるかもしれない。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に(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、償却基金法方式という、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。 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。そうなると、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(櫻谷委員)。</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 ことなんですが、これは国が保証するか、機構が保証するのか(櫻谷委員)。</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としたら、機構がどういう財務状態であろうと関係のないという言い方をしてしまうようなのかもわかりませんが、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(櫻谷委員)。</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し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も半分あり、償還準備金方式をとってきた(日原室長)。</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いますが、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地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 やらうと思えばできる。(日原室長)</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、ただ、大きな差ではないと思う。(日原室長)</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、あるいは違ってもいいかと、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、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、土地のほうに關しまして、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、反対に言うと、この土地の利用状況が一変してしまつてしまつていふことは、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いう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つて。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、両側の土地を買つ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つると、それと、街中なものですから、1筆ずつで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つており、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おつてお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、工法の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が、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来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の、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で、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出して、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、こういうふうに言って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、そういうふうには、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見える。</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と、どうしてもゆずれないと、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があると、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) 今の意見でごもつともたと思う。ですから、無理に同じ手法をとる必要はなくて、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、こういうふうに思っている。(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、やむ得ないというや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は、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、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、こういうふうには思う。(櫻谷委員)</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、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やうなことはあるのか、ないのか。(櫻谷委員)</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、それも昔のほうで、多少カーブがきつても平場をぬっていったり、最近のほうは山の中を走ったりしているので、どっちが高いか、これははじいてみないとよくわからないというのが現実である。(日原室長)</p> <p>Q それはないということですね。わかりました。(櫻谷委員)</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2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、初歩的な原価計算で説明をするときに、個別的にしか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。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うかと思われるが、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こと、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的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、個別的に見る部分と、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園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ふ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ですが、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なん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に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。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	(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 首都高、阪高さんの土地の評価方法の資料1-2のほうの3ページを見ると、デフレータで掛けたものと、評価したものと、この数字の違いというのはどういうふうに読めばいいのか。これはかなり違うと見るのか、許容の範囲と見るのか。その辺はどのような考え方をすれば、よろしいのか。現在はデフレータで見るといふような見方をしたのか。(榎谷委員)</p> <p>Q そうですね。平成14年度はデフレータ処理の数値が一応報告されていたところを、このようなやり方で詳しく、鑑定評価に近いというのでしょうか、正確に言えば標準画地法と呼ぶのでしょうか。この委員会の独自のものかもしれませんので、そういうふうにとまず呼んでおきますが、そういうのでやってみた。3ページのこの数字、それぞれ違う動きをしているところを幾つか我々のためにピックアップしていただいて、本日、ご説明いただいたんだらうと思うんですけども、どのように読み解けばいいのかというご質問なんだが、いかがか。(黒川委員長)</p> <p>A まだ最終の全体のあれが出ておらないわけだが、再調達価格というような場合に、全部出た段階でどういう形になるか。やっぱりご承知のとおり、相当古い段階に買ったのが、相当価格が上がるのではないかと推定される。だけど、今ご説明しましたように、細かいピッチで評価したものと、仮にこちらの検討会で、首都高、阪神の開始貸借対照表というので標準画地方式を採用するという方向で決まったときに、今の段階でこういうばらつきがある。最終的にトータルで出してみないとわかりませんが、やはり古い時代のものが多いものですから、価格に差が出てくるのではないかというも含めて、こういう形の状況になっていますというのをご説明させていただいたというものである。(首都高速道路公団)</p> <p>A 若干補足させていただくと、お手元の資料の次の次の5ページにデフレータについてという資料があるが、昨年はちょっと作業を急いでおりましたような状況の中で、首都高速、阪神高速はそれぞれ首都高が34年、阪高が37年に設立されておりまして、オリンピック、万博に合わせて直ちにできるところから供用していきましたが、土地のデフレータについては、ご案内のように地価公示制度が昭和45年からスタートなので、それ以前のデータにはかなり制約があって、30年代からとれる土地のデフレータというのは6大都市の市街地価格指数というもので、6大都市は東京、大阪だけじゃございませんで、名古屋等も入っているので、若干データの制約という中で、一番アベイラビリティーの高いということで、このデータを使わせていただいた。</p> <p>今回、資料として比較で、東京都の45年以後の地価公示制度をごらんいただくと、昭和45年を両方100で合わせますと、一番下の平成14年ですと、かなりのギャップが出る。この辺はまだ十分分析しておりませんが、ちょっとデフレータの制約があったということも1つの原因かなと思っております。ただ、今回のご議論はどちらかといいますと、土地についてはデフレータ処理をするというよりも、より正確なものとして鑑定評価ないしは簡易な評価手法をとるといふことなので、その問題は自動的にクリアされるのかなと認識している。(山根室長)</p> <p>Q ということは、この標準画地というやり方でやると、道路公団のやり方とより近くなると考えてよろしいか。(榎谷委員)</p> <p>A そうだらうと思う。この3ページの図は、今、事務局からご説明があったように、東京都心のデフレータと6大都市のデフレータの違いがあって、おそらく東京都心のほうのデフレータのほうが、時期は少しずつ遅れていますが、上がり方が全体的に大きいという感じがする。ですから、同じデフレータ処理だとしても、6大都市ではなくて、東京なら東京だけというのにすれば、もう少し上がったであろうということが1つ言える。第二に、東京都心といっても、場所ごとにそれぞれ値上がり、値下りの状況は違います。ですから、細かいところを見ていけば、デフレータはすべて一括してやってしまいますから、今回の標準画地法を行なうと、そういった地域ごとの違いがわかるということになる。</p> <p>第三に、必ずしも値上がりばかりではなくて、最近、取得したところは当然ながら、我々の推測どおり、値下がりもかなりしているということである。この表5を読み解くとすれば、大体この辺でよろしいんじゃないかな。(黒川委員長)</p>	【第7回】 (H16.6.1)

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	(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>(WG報告) 5月25日に開催された土地及び地上権のWGにおいて議論された、土地に係る再調達原価の算出方法について</p> <p>土地については、4公団ともに鑑定手法による評価の準備を行っているとの説明があり、(デフレーター方式ではなく)鑑定方式のほうが、より実態を反映するものであるから、これを採用すべきである。具体的な鑑定手法については、6月1日の検討会において、実例を含めて、より詳細な説明を受ける必要がある。(地上権・区分地上権の考え方についても同様)。</p> <p>ラフな試算によれば、首都高速については、デフレーター方式に比べ鑑定方式のほうが大幅に価格が上昇する可能性があるが、デフレーターとして六大都市の数値の単純平均として算出された「六大都市市街地価格指数」を用いている以上、東京の地価上昇率がそれより高いのは当然の結果であると言える。</p> <p>かつて農地だったところが宅地化されるなど、土地利用形態の変化はデフレーターには反映されないので、鑑定評価のほうが高くなるのは当然である。</p> <p>ただし、誤解されるといけないので、鑑定結果のほうが理論的に正しいということをわかりやすく、きちんと説明する必要がある。</p> <p>・今後の検討事項 標準画地の設定方法等、具体の鑑定手法については、各公団が実態に応じて適切な方法によっているか。 土地の再調達原価に含まれる補償費等について、各公団が採用しているデフレーターは何を採用するのか。 非償却資産の評価方法について第3回WGで取りまとめを行う。(新日本監査法人)</p> <hr/> <p>(WG報告)資産評価WGにおいて議論された、土地・地上権の評価について</p> <p>土地を取得するときには道路は建設されていないが、現段階で鑑定評価する際には、道路の存在が前提として地価が形成されてしまっている点についてどう考えるのか。</p> <p>デフレーター調整方式においては、建設時と今の土地の利用状況が変わっているのであるから、鑑定評価額とデフレーター調整方式が一致することはあり得ないのではないかと。</p> <p>償却資産や補償費のものを含め、使用したデフレーターを詳細に説明してほしい。(加藤補佐)</p>	【第7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、になっているということになると、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ふうな気がするの、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うのか。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、デフレーターですると相当低い、相当低いという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、逆に出るというのか、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、もしそうだったら、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ではないん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う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つぐらいというのか、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は、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うので、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う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うのであれば、そもそもそこはまた別の話ですけども、ちょっとそこのところが気になっているということである。(日原室長)</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、そういう時点で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ため、それをどうするかという話である。(日原室長)</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いかもしれない。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は、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に、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ないか。(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が、資本金の確定というのは少し考え方が違って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っていると。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年前と今で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> <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というのであれば、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くらいの期間・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%の土地のほうが約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も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なみなしたとして、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で、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
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 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、首尾一貫性というものもある。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500億円しか違っていなかったのか。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、残りが林地というふうな構成なので、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(梶川委員)。</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ろ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て、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
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) 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、できればその中の首尾一貫性があつ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つ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ふ(櫻谷委員)。</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きます。</p> <p>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きます(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ているのではないのか。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、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か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ことで、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(櫻谷委員)。</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】

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	(5) 鉄道事業に係る固定資産の再調達原価の算定方法	<p>(WG報告) 資産評価WGにおいて議論された、鉄道資産の評価方法についての説明 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既に受け取っており、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っているからである。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り延べに当たる。これをどう処理するのか。資本の一部に組み入れられるのではないか。 橋梁部分については、鉄道と道路で耐用年数が異なる。そのまま併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とるか、フレッシュ・スタート法をとるか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とることはできない。法人の性格論にかかわる事項であり、道路と鉄道を区分する理由はなく、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おの決定するが、実際上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。(加藤補佐)</p> <p>(意見) 道路資産との整合性から見れば、理論的に言えば再調達原価方式でやるべきところである。ところが、これが固定資産税にかかわってきて、再調達原価でやりますと、試算だが、先ほどもう時間がなくて省かれましたが、資料7-3の2ページ目の最後のところ。現行ですと、帳簿価額のままにすると3,615億円。ところが、再調達原価でいくと、どうも260億円ぐらい増えそうだ。 そうすると、もしかすると固定資産税も増えてしまうかもしれない。その固定資産税についてはJRに負担させている。そうすると、JRは固定資産税が増えた部分を鉄道料金に上乗せして料金が高くなるかもしれない。そうすると、消費者、利用する人にとっては迷惑な話だ。というわけで、道路資産評価との整合性からすると時価になりそうだけれども、そうすると鉄道利用者に迷惑をかけるかもしれない。そういうことで、我々としては整合性をとるか、あるいは利用者のためを考るかということに悩んでいるということだ。(黒川委員長)</p>	【第7回】
		(6) 減価償却	<p>(WG報告) 資産評価WGにおいて議論された、減価償却方法についての説明 機構のB/S上の資産額は、別紙のような考え方に立てば、道路資産の価値についての国民へのアカウントビリティを果たすものと考えられる。一方、独立行政法人においても、その成果を得るためにどれだけコストをかけているかという分析は重要であり、そのためには投下資本を期間配分して機構のコストを的確に把握する必要がある。独立行政法人(機構)の会計が取得原価会計であるのはそのためである。機構は45年後に解散することとされているが、道路としての価値はその時点で失われるわけではないので、投下資本を配分すべき期間については、機構の存続期間にとらわれることなく、当該施設の物理的耐用年数によるべきである。 開始B/Sにおける耐用年数と、民営化後の耐用年数を別の考えとするのは説明がつかない。 機構は非課税法人であり、機構の資産には税法上の耐用年数ではないものを適用してもよいが、会社は課税されるので、その資産には税法上の耐用年数を適用することが考えられる。節税の機会を逃すことは想定しにくい。が、有税償却はあり得るであろう。 税法の耐用年数にとらわれずに合理的な耐用年数を定めるとしても、道路本体だけでも膨大な資産区分に分かれているため、そのすべてを検討し直すことは困難である。したがって、耐用年数ワーキングにおいては、機構の資産のうち税法と異なる耐用年数の検討が必要なものについて、物理的減価を基本とした耐用年数の検討を行うこととする。 物理的に存続期間を基本とした合理的な耐用年数を定めることができれば、残存価額はゼロとすることも考えられるが、税法上の耐用年数によるものも多いとすれば、その点はよく検討する必要がある。 税法における耐用年数の定め方は非常に参考になる。(加藤補佐)</p>	【第7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)。 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際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> <p>(WG報告) 資産評価WGにおいて議論された、耐用年数についての説明 6月2日に耐用年数ワーキングを開催し、耐用年数の検討が必要な資産区分について四公団からヒアリングを行う。(加藤補佐)</p>	【第1回】 【第7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	(8)残存価額	<p>(意見) 要するに土地まで償却、45年間しかないの、耐用年数が100年続いても45年でおしまいというふうに見るのか。いや、それはその段階での45年後の簿価でいいというふうに見るのか。それによっても違うと思う。土地まで償却し、45年間でゼロにする。つまり、返せる資本金の金額にぴちっと合わせると。こういう論理からいくと、つまり赤字になる。土地まで償却するわけだから。多分、資本金の分だけマイナスになるのではないかと思う。借金の返済分しか家賃収入をもらわないので、赤字になるのではないかと思う。その辺はどういう理解をしたらいいか。つまり、45年の姿、そこはあくまでも調達して、自然の流れで償却してって簿価で残して、それは関係ないというのであれば、それはそれで正しいコスト測定をすればよいということになる(榎谷委員)。</p> <p>(意見) その辺につき、そのうち事務局から資料を出してもらおうと思っているが、未償却残高、残存価額をどうするかという問題がある。45年無料開放になると、一般道路、あるいは一部は地方道になるわけで、そこで国民の財産という点からすると、そのときに評価額があることになる。だから、残価をゼロ評価して全部減価償却するかどうか。土地と償却資産の未償却残高、ここがやはり論点になってくると思う。全部ゼロにしてしまうかどうかはわからないから、赤字になるか黒字になるか、これはそれ次第だと思う。 もし仮に民間並みということで第1案から考えると、土地は未償却とすれば、土地の金額はどのくらいになるかわからないが、ほんとうは45年先だから45年先まで見積もればいいのだけれども、それはわからないから、現時点でできる限りはそこまでだということ、それが残るとすれば、黒字になるかもしれない。要するに借金は全部ゼロになるから(黒川委員長)。</p>	【第2回】
		(9)補償費の取扱い	<p>Q 土地を近隣の価格で評価しているとするれば、その土地の評価というのは既に補償費を含んだものになっているから、そこにまた補償費を入れたらダブることにはならないか(横須賀委員)。</p> <p>A 基本的な考え方として、現在は道路についてはいつきに取得するということはできないので、基本的に道路を取得する以上は、まず補償費についていえば山林なり原野なりを取得する。要するに、山林や原野を取得して、その上で道路のほうにかえていくということなので、取得原価の中に入っていくと補償費については考えている。金利についても同じで、1度に今道路を買えるわけではないので、10年間かけて買うものをその中に入れていくということで、横須賀先生のおっしゃっている現に土地の評価というものとは道路の評価ではなくて、山林なり原野の評価になっているということではないかと思っている(日原室長)。</p> <p>Q 土地については金利は入れていないが、補償費は入れているのか(横須賀委員)。</p> <p>A (土地については)補償費は入れている(日本道路公団)。</p>	【第1回】
			<p>(第1回意見の修正) 前回、自由市場を前提とした発言をしてしまったので、道路は公共財であるので自由市場はないわけで、そういう意味では積み上げ方式で評価するしかないのかなと思う。そういったことを踏まえると、補償費をどういうふうに算定するかはまた別の話だが、原則として、取得に必要な補償費は加算すべきであるというふうに訂正させていただきたいと思っている(横須賀委員)。</p>	【第2回】
			<p>(意見) 補償費も取得原価に算入するというのは、私は合理的だと思うが、それをその土地に入れるのか、あるいはその構築物に入れるのか、あるいはその割合で入れるのか、それも非常に重要なことではないかと思っておる。</p> <p>基本的に、土地の評価というのは、この前のところでもあったように、公的土地価額指標によるということで、公的な金額プラス補償代がかかるわけである。土地の評価はだから公的指標であって、あとはその付随費用、つまり補償費というのは、土地の取得のためではなくて、もちろん取得が目的ではなくて上に構築をするということが目的なのであるから、むしろその構築部分に入れて償却をするべきではないかというふうには私は個人的に考えておる、取得原価に入れるにしても、土地ではなくて構築物に入れて償却するべきじゃないかと、こういうふう思うが。(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>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るますので、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とはアンバランスが生じてはいる。(日本道路公団)</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>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。(日原室長)</p> <p>A まだ、正確な……。正確な数字は持ってありませんが、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よ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、こういうことでいかがか。(黒川委員長)</p> <p>(意見) 過去のこと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。それをどういうふうにもう一度分けるのだということもあるんで、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、というふうにも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。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はする。(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ところ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た範囲では、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に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ということは、潜在的と言っではおかしいんですが、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でだけれども、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議論していただきたい、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推し進められるため、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公団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、各公団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。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、こういうふうになっている。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は何なのか、それ以外というのは何なのかということももう一遍議論をしないとイケ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う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イケないのかなと思う。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は私は思っている、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で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事はあり得ないという前提で評価をしていかなないと、普通の正常な価格をベースにして評価するという事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イケないということで、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ないけれども、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） 異論があるというか、気持ち悪いという意味で異論があるけれども、そういう考え方もあるのかなというふうには思うので、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うなんだが。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は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
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) 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と。そういう形で総合的に何千キロとわたる土地が繋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>	【第5回】
			<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。榎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>	
			<p>(WG報告) 5月25日に開催された土地及び地上権のWGにおいて議論された、補償費についての説明 補償費のデフレーターについて、JHは「建設総合」、その他3公団は基本的に「建築総合」を使っているが、その根拠については、引き続き説明を受ける必要がある。 JHについては、元の土地の利用形態がさまざまであり、一律のデフレーターを使うのではなく、宅地、農地、林地など用途に応じたデフレーターを使えないのか。(新日本監査法人)</p> <p>(補足説明) 過去の数値を現在に引き直すというところでデフレーターをかける。そのときに補償費は土地の取得原価に入るが、そのデフレーターについては建設総合とか建築総合というデフレーターを使っている。 土地については土地の価額として払うわけだが、補償費を払うというのはそういう意味で、広く言ってしまうと生活補償と言うのか、もう1回、同じような商売をするのだったら同じようなお店を建てる。それから、住宅があったところだったらまた住宅を建てる。そこで、過去に比べて、今だったら、どのくらい建築費が上がっているか下がっているかということで建設総合とか建築総合のデフレーターにするのだと、こういうような説明を受けた。(黒川委員長)</p>	【第7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>(説明) 使用するデフレーターについてということで説明させていただく。</p> <p>デフレーターにつきましては、いろんな費目に応じまして、どのようなデフレーターを用いるべきかという議論があったわけだが、資産ワーキング等における議論の結果、一応のとりまとめを踏まえて議論いただければという趣旨である。</p> <p>続きまして、補償費だが、先ほどの右側の横になっている数字の2ページの次に、横になっている3ページというものがあるが、国土交通省所管土木補償費デフレーターというものがある。この補償費につきましては、ワーキングなどにおきましては、補償費の内容に応じて、建設工事費デフレーターなどを使い分けて用いようかという議論もあったかと思うが、調査の結果、補償費デフレーターというものが見つかった。そこで、補償費デフレーターは補償項目の割合でもウエートづけされているということもあり、補償費に最も適合するデフレーターと考えられ、これを採用するのが望ましいという話も、議事メモとしてはあったかということで、これを踏まえて、建設省所管土木補償費デフレーターというものを使ってみてはどうかという案を出させていただいている。</p> <p>ただし、先ほどの話と同様に、本四公団さんにつきましては、昭和59年以前のデフレーターが存在しないため、次のデフレーターで代替する。漁業補償については、卸売物化指数（生鮮食品の魚介類）、それ以外については、建設工事費デフレーター（建設総合）ということであるが、理由としては、本四公団の補償費の約2分の1は漁業補償である。明石大橋関連（神戸西～洲本）の例を見ると、漁業補償を除く補償費の約8割が、建物または工作物の移転補償であって、それ以外のものはごくわずかであること、また、建設省所管土木工事費デフレーターの作成に当たって、漁業補償については平成10年から消費地水産物物流統計（生鮮魚介）、9年までは卸売物化指数（生鮮食品の魚介類）が用いられ、建物または工作物の移転補償については建設工事費デフレーター（建設総合）が用いられているということをもって、本四公団につきましては、以上のようなデフレーターで代替させていただければということである。（新日本監査法人）</p> <p>(説明) 若干補足させていただく。 補足だが、まず、デフレーターの名前が、建設省所管と書いてあるのは、全部、国土交通省所管に今、名前が変わっておりますので、直していただければと思う。ちょっと使っていた資料が、最初、古い資料を使ってつくっておりましたのが、最近のものに差し替えましたので。ちょっと似たような名前の工事費デフレーター、補償費デフレーター、事業費デフレーターと3つ、似たようなものがあるが、お手元の資料の4ページをごらんいただくと、これはまだ古いものしかなかったので、古いもので掲載していますので建設省所管となっているけれども、表の下半分だけちょっとごらんいただければと思うのだが、一番大括りのところは事業費デフレーターという部分でございまして、それが2つに分かれて工事費と用地補償費に分かれる。工事費というのはいわゆるトンカチ部分、用地補償費が用地補償である。その用地補償費がさらに用地費と補償費に分かれるということで、今回使用しますのは、関連街路分担金については一番大きい用地と工事費を全部含んだ土木事業費デフレーターで、その他については、補償費のデフレーターを使うということであって、あと、道路建設に要した工事費については、工事費デフレーターを使うということで、その3つを使い分けるということである。（日原室長）</p> <p>Q 確認ですが、今の説明、土木工事費というのは、いわゆる構築物ということか。用地費というのは、要するに、土地の取得だと。補償費というのは、用地と工事と両方、道路をつくるための補償のためのデフレーターだと考えてよろしいか。だから、要するに、工事費は構築物にスライドする。それから、用地費は土地勘定、補償費は状況によっては両方にかかってくると理解してよろしいか。（櫻谷委員）</p> <p>A そういことだ（日原室長）</p>	<p>【第8回】 (04.06.30) 「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)その他支出及び費用の取扱い」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	(9)補償費の取扱い	<p>Q それから、資料8の1ページだが、本四について、「59年以前のデフレーターが存在しないため」、その後、「他の3公団のデフレーターを対象とした重回帰分析により推計したデフレーターを使用する」というのは、確認だが、59年以前のところだけについてこれをやる。資料があるものは、原則どおり、本四公団も他のものと同じ当該デフレーターを使うという、これはそういう文章か。(黒川委員長)</p> <p>A そういふことだ。(日原室長)</p> <p>Q ちょっと文章をこのまま読むと「59年以前はデフレーターが存在しないため」、「59年以前において」という主語がないので、その後の句点以下が全部にかかるのかどうか、わからない。文章を補っていただきたいなと思うのだが。(黒川委員長)</p> <p>A 補償費のほうも同じ趣旨でございます。(日原室長)</p> <p>Q わかった。そこも主語を補っていただけるか。(黒川委員長)</p> <p>Q 何か今の説明も踏まえまして、意見はあるか。ここは、ワーキングでも当初、補償費というものの中身が何であるかということ、事細かに各公団にも調べていただいて、検討も始めた。要するに、補償費については、建設総合という建物を建てるほうのデフレーターでやっていて、何で補償費が建物を建てるデフレーターなのかと疑問に思ったものだから、そういうことを始めたところだった。</p> <p>かなり手間をかけてやっていたら、何と国土交通省の中に補償費デフレーターという、そのものずばりのデフレーターがあったということがわかったという、その間の事務局のほうで何か弁明いただきたい。(黒川委員長)</p> <p>A 先生方に大変お時間をとっていただき申しわけない。</p> <p>もともと、どういふデフレーターを使うかということで、大半が家屋、工作物の移転だろうということで、建築総合または建設総合を使っておりましてですが、そのほか、立木について何かないかということで、立木のデータだとか、その他、いろいろ集めているうちに、補償費デフレーターというものがあることが判明して、なぜ知らなかったと言われると、弁解のしようもないのだが、一番最も適切なものであると。</p> <p>デフレーターのつくり方につきましては、お手元の資料の7ページ、8ページのところに書いてございますけれども、ちっちゃい字でほとんど読めませんが、、、。まず、9ページのところにあるように、それぞれの要素ごとに分けて公になっているデフレーターを用いることとし、それぞれの公団における実績データをもとに重みづけをして加重平均をして、公団ごとのデフレーターを算出するというやり方をとっているため、一番適切なのかなと。</p> <p>先ほど小さい字でごらんいただいた7ページ、8ページの現データとの加重平均をかけるためのウエートづけをするためのデータであるが、毎年、そのデータを集めて、ウエートづけを行った上でデフレーターを算出しているということであるので、これであれば、一番合理的なのかなと考えるということだ。(日原室長)</p> <p>Q ということだそうで、このデフレーターは、国民経済計算のような研究目的で使っていたのか。(黒川委員長)</p> <p>A いろんな目的で使われてはいるのだが、一番多く使われるのは、例えば、一定規模の投資をしたときに、産業連関分析によってどれぐらいの誘発係数が生じるかというような計算を行う際に使われている。あと、工事費デフレーターにつきましては、それとは別に、インフレ条項を発動するかどうかというところで使ったりもするので、工事費デフレーターはかなりなじみが深かったんですけども、補償費の方はあまりなじみがなかったので申しわけない。(日原室長)</p>	【第8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 そういう産業連関分析で使っていた指標があったということで、間違いのないものだろうと、ウエートづけもされてあるし、式を見させていただいたが、間違いのないと思いますが、何か意見はあるか。何か、梶川委員、榎谷委員、何かあるか。(黒川委員長)</p> <p>A いえ、私は特段に。非常にいいデフレーターが見つかって、よろしかったということだけだ。(梶川委員)</p> <p>(意見) 僕は何となく、これはわかるのだけれど、今の形ではない、このもとは。例えば、漁業補償を払ったというのは、何十年か前に払った。今はもう漁業補償は払う状況じゃない。TPOが変わっちゃっているわけである。</p> <p>ですから、何十年か前に払った状態の、その何十年か前の日本の経済状態のベースを踏まえた上での補償費は幾らかを、今の土地の価格に加えるわけであるから。何となくすきつとしないのだが、じゃあ、どうしたらいいのと言われると、おれも困るんだけど。</p> <p>今度は、この補償費は、今、現況有姿の形でこういう補償費がかかるのかというと、かからないかもしれないし、これ以上かかるかもしれない。何かいい方法はないかと思って、考えているのだが、それだけである。問題提起として。(横須賀委員)</p> <p>(意見) そうすると、ここの問題だけではなくて、デフレーター系統のものはみんなそうである。それぞれのその時期に支出したものにデフレーターをかけて、再調達とみなすという方式全般にかかわる問題かもしれない。</p> <p>ですから、大変重要なところなんだが、一応、補償費については、取得した時点にかかった補償費という実際支出額を、現在の水準であればこのぐらい払っているであろうというものに交換するという意味でのデフレーターなのである。</p> <p>どうですかね。先生のおっしゃっていることはわかるのだが、もし仮にそうだとすると、例えば補償費 JH だけでも7,000キロくらいですか、それを今買ったならば、土地の部分でも標準単金方式をやっているわけですが、それをどうやって今、補償費の支出額を推定するのか、7,000キロすべて……。(黒川委員長)</p> <p>(意見) これ、割り切るしかないね。(横須賀委員)</p> <p>(意見) 割り切るというか。もし仮に実際今幾らかということになると、何か土地を区切って、標準的補償費方式みたいなやり方になるかもしれないということもあって、先生のおっしゃることもわかるのだが、実際問題として、実行可能性、さっき長谷川委員がおっしゃったように、コスト・オブ・コストイングですか、そういうようなものもあるし、正確性という点でも、このデフレーターがかなり信頼がおけるということであれば、こちらのほうがいいのかなという気もしないではない。(黒川委員長)</p> <p>(意見) いや、これでいいと思うのだが。どうか、と聞かれちゃうとね。(横須賀委員)</p> <p>(意見) わかりました。どうかと私が聞いといて、どうかと言われて、私も今、どきとして、回答をまた考えるということだが。(黒川委員長)</p> <p>Q この工事費の部分の本四公団のデータがない部分ですけれども、ほかの3公団のデフレーターを対象とした重回帰分析というのをちょっとイメージがわかんなかったんですが、どういう分析……。 (小澤委員)</p>	【第8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 ほかの3公団、60年以降のデータがあるので、60年以降の3公団のデータと本四公団のデータとで重回帰分析をとるといふ趣旨である。(日原室長)</p> <p>A ちょっとわかりにくくて申しわけないが、それぞれ3公団のデフレーターを加重平均させていただいて、それをそのまま本四公団がもし3公団と同じような動きをしていたならばという過程を置いたということだけなので、特に重回帰という言葉が難しくてあれなんだが、加重平均をしたということだけである。(藤井補佐)</p> <p>Q 2ページか。ほかの、補償費はいいのか。(黒川委員長)</p> <p>A 補償費につきましては、漁業と個別ケースごとに要素分解してやるということにしている。(日原室長)</p> <p>Q すみません、間違えました。2ページですね。2ページを見ると、小澤委員がおっしゃったように、阪神が近いのか。(黒川委員長)</p> <p>A 先ほど、藤井が説明した加重平均という言葉が適切でないだと思ふのだが、要は、本四公団の数字になるように、道路公団、首都公団、阪神公団、どういう係数を掛ければ、一番最も近似値であるかということ、60年以降のデータから逆算して求めて、そのデータを結局、59年以前に当てはめていると、そういう趣旨である。(日原室長)</p> <p>Q なるほど、そういうタイミングについて、そっちでするわけか。(小澤委員)</p> <p>Q やっぱり、重回帰分析はするのか。本四公団を非説明変数として、3公団を説明変数として、3公団のそれぞれの係数を決めておいて、59年以前を推定するのか。(黒川委員長)</p> <p>(意見) では、そういうことで、私は間違えてしまったが、そういう重回帰ということにさせていただきたい。</p> <p>それから、先ほどの横須賀委員の疑問は、デフレーターを再調達の推定に使うということについて初めのほうの検討会で議論したところだ。現況のものなのか、要するに、現時点の状況なのか、あるいは、取得した時点のものなのかという本質的なところにさかのぼる問題である。一応土地の評価みたいなものは現在の状況になっているわけですね。現時点の標準単金というのはそういうことなだけけれども、すべてデフレーターのほうは、近似値ではあるかもしれないけれども、よく考えてみると、そうでないかもしれないというのは、ごもっともである。</p> <p>そのときには、論理としては、実行可能性、あるいはコスト・オブ・コストイングですか、長谷川委員のおっしゃった、こういうこともあるかもしれない。そういうことも含めて、ご了解、我々としては納得しようということではいかかと思う。(黒川委員長)</p> <p>(まとめ) それでは、資料8の「使用するデフレーター」、この原案ということによろしいか。原案どおりということにさせていただきます。ありがとうございます。(黒川委員長)</p>	【第8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>	【第1回】
			<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かと思うが、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てみると、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と。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に考えて、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かと思うが、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しいのか。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。（榎谷委員）</p> <p>A それは違う。（日原室長）</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てと考えて、それを再調達時価に直して、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がという考え方である。（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 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、大分違うかもしれないが、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ないし、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ない。(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てしまうということになる。(櫻谷委員)</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。(櫻谷委員)</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> <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、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。この考え方でよしいんじゃないかなと思う。まだ頭の ほうは多少ぼやっとしていますが、そういうやり方でいいんじゃないかなと思う。(櫻谷委員)</p> <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、控えていたんですが、結論的に、今、櫻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 に持っていかかということが、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て、そこが、今、自分 でも考慮しているところ。(梶川委員)</p> <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、道路公団自体が、自家 建設でどういうふうにやっていたんでしょ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、今まで公団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、櫻谷委員がおっしゃっているように、この4公団が、今、行っている方法は、極端なものではな く、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、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> <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 ろしいかなと思う。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。 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。 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。 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。 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。 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。 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と。 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と(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、計上したも永久にというのか、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(櫻谷委員)。</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。だけれども、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資産価額も一緒に合わせて考えるでしょうと。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、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ね。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ろ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、かなり歴史的原価に色合いの強いご議論であったのではないかと思います。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と。これが民間的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たい部分が多いと。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、ここでご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感じがした(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ま、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、これは次に議論をすると思うが、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と。今回は出資のための繰り延べ的な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かと思う。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い話だ。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、繰延資産的にもし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やったんだと。今回のスキームはちょっと違くと。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、補償費のところでは、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際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ではそれ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。 「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、供用時まで要した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> <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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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すが、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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んですが、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。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、期間費用にしないといけないということはおっしゃっていただけなかったので、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、とりあえずこういう結論で私はいいいと思うが、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 前回の委員会での私の理解は、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いか（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。そここ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、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	4. 機構の開始貸借対照表における資産の評価方法	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>(WG報告) 資産評価WGにおいて議論された、付替道水路の評価方法についての説明 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(オーバブリッジ)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・寄附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、または単に寄附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りはないのではないか。それとも、これらの違いが資産価格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場合、地方公共団体に移管・寄附された側道等の土地を評価対象と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、実質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。(加藤補佐)</p>	【第7回】
			<p>(WG報告) 付替道水路の性格 ・費用処理するのか、構築物や土地の付随費用とするのか、そのものを資産計上するのか ・付替道水路について、土地部分と構築物部分を分けて考えるのか ・何の付随費用と考えるのか 論点 ・法定道水路、交換の場合、「土地交換に関する契約」があるが、会計上、これは等価交換と整理できるのか ・法定外道水路、移管の場合、敷地の移管を会計上、寄附と整理できるのか ・付替道水路の構築物移管が補償としてどのような性格を持ち、会計上はどのように反映させるのか ・各公団で処理方法が違っているため、今回の検討会において会計処理の方針を決定する必要がある 会計処理事務局案 ・付替道水路の敷地については、交換又は寄附により、地方公共団体等の所有となったものであり、新組織の資産には計上しない ・旧道水路の敷地については、現に公団が所有しているものについて、鑑定評価を行うこととする。法定外道水路については無償使用している実態はあるが、それを資産として評価することはしない ・付替道水路の構築物(償却資産)については、構築物(本線)の建設に伴う付随費用として、構築物(本線)の原価に算入する 理由 ・法定道水路の交換の場合、『土地交換に関する契約』が締結されており、少なくとも当事者間の意思においては経済等価性があり、等価交換と考えられる。すでに譲渡してしまい所有権のない土地と公団が取得した旧付替道水路の土地をそれぞれ鑑定評価し、交換が等価であるかどうかを検証することは、仮にそれが理論的に正しいとした場合であっても、過大にコストもかかり合理的ではない ・法定外道水路は、従来、国有財産として扱われ、市町村の所有ではないのだから、付替道水路の敷地を市町村に移管する必然性はない。市町村に対しては旧道水路の機能を構築物によって補償すれば足り、敷地の移管は会計上も寄附に当たると考えられる。法定外道水路の場合において、仮に付替道水路の敷地代を補償費の一部として道路構築物の取得原価に算入するという考え方をとったとしても、既に譲渡してしまい所有権のない土地を鑑定評価することは過大にコストもかかり合理的ではない。 ・付替道水路の構築物は補償費の性格を持つが、旧道水路の機能の補償に主眼があり、財産価値の補償に主眼のある一般の家屋移転補償費等とは異なる。また、本体工事とほぼ同時に付帯工事として施工され、移管契約は付替道水路の完成後に行われるなど、土地取得との直接性は薄い。</p>	【第8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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>事務局案による場合の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交換の場合につきましては、鑑定手法を今後とることですので影響はない。無償使用の場合については、阪神公団に影響がある。構築物については、本四公団の会計処理に影響がある（加藤補佐） <p>（意見）付替道水路について、理屈の立て方については、こういう意見もあるし、違う意見もあるのかもしれないが、結論の部分としては、余計なコストをかける、若干のコストであれば別として、過大なコストもかかる、わざわざこういう会計処理を理屈を一つ通して、過大なコストをかけることも合理的ではないし、理屈も決して間違っている理屈ではないということから、こういう処理というのは、開始バランスシートの段階では、十分、我々、実務家ですので、実務に耐えるだけの内容になっているのかなと思っております。</p> <p>ただ、今度、新しくつくるということになったときに、この論理と少し違うということも考えられるので、とりあえず、開始貸借対照表を作成することに限定してこの処理を認めるというふうにさせていただきたいと思っている。（榎谷委員）</p> <p>（意見）問題は、付替道水路の部分の渡してしまった土地、あるいは、交換に供した土地という部分が、もしかしたら、一般の補償費としての性格があるのではないかとということが論点になった。一応、本日の事務局案は、こういうことで整理をしたということで、それぞれ区々の会計処理というのでしょうか、統一的というよりは、交換の場合と、法定外の場合は寄附ということになるわけですが、土地部分については、会計処理を分けるということも論理的には一応通る。特に法的な手続、あるいは、実体を見ると、やはり別ではないかということで整理をしたというわけである。</p> <p>構築物部分については、道路資産の構築物のほうと一体となってやっているということで、そこに入れるということ。（黒川委員長）</p> <p>Q 付替道水路についてのところの用語の確認だが、審議理由のところの論点を3つ挙げている。ここで整理という言葉が出てくるが、こちらは会計処理と読みかえてもいいか。資料2-1の「付替道水路については次のような論点がある」と真ん中あたりに3つ論点を挙げていますが、「整理できる」という言葉が2つ出てきているが、これは会計処理と読みかえてよろしいか。（長谷川委員）</p> <p>A そうだ。（加藤補佐）</p> <p>（意見）用語の確認は以上だが、全体については、このあたりは、非常に難しい問題だと私も拝察する。そもそもまず各公団で処理方法が違う。それぞれやはり、これまではよって立つ論拠が異なっていた。ところが、できるだけ統一的にルールを決めなくてはいけない。ただし、統一的に決めたからといって、そのとおりに収集できる資料がすべて完全に確保できるわけではないというところを考えると、やはり私は何回か申し上げた、コスト・オブ・コストイングということと、こちらの重要性という言葉はほぼ類似用語でご説明なさっているとは思のだが、そのあたりを勘案した上でこのような原案を出されたと思いますので、私自身は、こちらの原案でよろしいかと思っている。（長谷川委員）</p> <p>（意見）私はメンバーではないのだが、ワーキングには出席させていただいていて、議論を聞かせていただいで、大変難しい問題の一つの筋道をつけていただいたと評価させていただきたいと思う。ここに今回示していただいた案、その理由については、私は納得できる案をつくっていただいたと思っている。</p> <p>いろんな考え方があるかと思うが、ワーキングも含めて、議事録をきちんと残していただいでいて、かつ、案だけではなくて、その案に対する理由もきちんと整理して、これを世の中にオープンにさせていただいている。それで一つ責任を果たせるのかなと思うので、これで進めていただければと思う。（小澤委員）</p>	【第8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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>(WG報告)</p> <p>関連街路分担金の論点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該費用は補償費としての性格を持つのか ・原価算入先は土地かあるいは構築物か <p>会計処理事務局案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・構築物の取得原価に含める <p>理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路を高架又は地下に整備する際の、既存道路拡幅のための分担金であり、拡幅をしないと既存道路をふさぐことになるので補償費としての性格がある。この場合には高速道路では土地の取得がないため、漁業補償と同様に、構築物に含めることが妥当と考えられる <p>事務局案によった場合の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし (加藤補佐) <hr/> <p>(WG報告) 関連街路分担金については、当初、付替道水路と似ていそうだなと思ったが、経済的取引として違っているということで、構築物の取得原価に含めるということになった。実際問題として、土地を取得してないので、漁業補償と同様ということで、構築物になるのかなということ。</p> <p>私の説明がわかりにくいと思うが、関連街路分担金については、補償費としての性格があると書いてあるところだが、先ほどの付替道水路のほうとは性格が違うのではないかと言った説明である。付替道水路のほうを補償費とみなすと関連街路分担金と同じようになってしまうのだが、付替道水路をそういう扱いにはしなかったという論理に我々として立ったので、ここでは違うということになるということである。そこで、補償費とみなした場合、実体としては土地ない。私の言い方が間違っていれば、補正していただきたいと思うが、論理が非常に難しく錯綜していたので、そのような説明にさせていただきたい。(黒川委員長)</p> <hr/> <p>(WG報告)</p> <p>埋蔵文化財発掘調査費の論点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地に原価算入すべきか、構築物に原価算入すべきか、費用処理すべきか ・各公団で処理方法が違っているため、これを統一する必要がある <p>会計処理事務局案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・構築物を建設するための付随費用として償却資産の原価に算入する。但し、首都公団については、これまで測量及び試験費として一括把握されており、過去の埋蔵文化財発掘調査費に係る支出実績を抽出するのは煩雑な作業を要する一方で、直近の金額実績がなく計上額全体としても重要性がないと考えられるため、測量及び試験費として総額を資産価格比で償却資産と非償却資産とに配賦することもやむをえないものとする。 <p>理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地の取得後に埋蔵文化財包蔵地を土木工事等により発掘する時点でかかる費用であり、土地の取得と『同時性』、『直接性』がない一方、構築物建設のための不可避の費用であることは明らか ・税務上は原則、費用処理可能となっているが、資産評価にあたっては税法にとらわれず純理論的に考えればよい <p>事務局案によった場合の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路公団につきましては、非償却資産の原価に算入していたため、償却資産の原価に算入する処理に変更することになる (加藤補佐) <hr/> <p>(意見) 埋蔵文化財については、これはJHの処理を変えるということで、資産総額についてかなり影響があるところだが、ここについては、3案ある。土地に含めるのか、償却性資産、要するに、構築物に入れるのか、費用処理か。埋蔵文化財発掘調査費がかかった時点で費用処理していたと考えれば、期首の貸借対照表上には資産として計上されないということになる。この3つの会計処理がある。</p>	【第8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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>土地に入れるということになると、これまで7,000キロ以上つくってきたところのかかった総額、累積額がすべて開始貸借対照表上の土地に計上される。それから、第2案の構築物に入れれば、減価償却が進んでおりますから、償却した残りの金額だけが構築物勘定に計上される。これは、ちょっと正確ではないが、多分、総額で3,000億以上はあった。したがって、全額土地に計上されるか、あるいは、償却していれば、大体あらあ半分ぐらいが資産に上がる。(黒川委員長)</p> <p>(意見) 支出した時点で費用処理していれば全額オフバランスになるという違いがあって、JHの中間整理処理とは違うということで、影響があるというのはそういうことである。3案それぞれ論理があるのですけれども、土地という非償却資産の付随費用とするには、土地取得時とほぼ同時にかかるという同時性、あるいは、直接性、その取得に直接かかったのかどうかを重視したらどうか。</p> <p>これは抽象的な言い方をしているわけだが、具体的に言うと、取得しても、大規模にそこに建物をつくるとか、あるいは、掘り返すとかをしない限りは、まだ埋蔵文化財を発掘する必要はない。だけど、何かしようとして、その直前にちゃんとやっておかなくてはいけないということで、土地取得時というよりは、その後の構築物をつくる直前ぐらいなので、土地のほうとの同時性はないのではないかと。それから、直接性もそういう意味で、構築物のほうとの直接性があるのではないかとということ。</p> <p>それ以外にも、いろいろ細かいことも議論、理由もあった。例えば、自分で土地を持っていたとしても、今まで住んでいた住宅をビルに建て替えようとして、深く掘るといことになると、埋蔵文化財発掘費がかかるということもあるので、土地取得じゃなくても発生する場合もある。そうすると、やはり構築物のほうに入れるのではないかとということで、資産に上げるとすると、構築物かなと。</p> <p>それから、費用処理するというのも、税法上は認められているということなのだが、独立行政法人のほうで道路資産を持つわけだから、税法を適用するわけでもないし、また、これまで3,000億以上、こういう公共施設をつくるときには、こういう費用もかかっているんだということを、もし仮に費用処理していたとすると、全部オフバランスになってしまう。オフバランス、貸借対照表にのらないようなものを、これまでこれぐらいかかったんだということをずっと注記し続けるということは、企業会計上考えにくい。何か貸借対照表にのっているということであれば、その由来というものを注記等々でディスクローズするということはあるのかもしれないけれども、貸借対照表にのらないようなものを、まず企業会計上はディスクローズすることは考えにくい。</p> <p>税法にとられることはないし、また、ディスクローズするという観点から言っても、これだけ公共施設についてはお金がかかったということは何らかの形でディスクローズするということになると、資産に計上しておいたほうが国民にも理解しやすい。これ以外にも理由があったかもしれないが、私の印象ではこういうことがワーキングの議論では強くて、償却する資産のほう、構築物のほうに計上したということだったのではないかと思う。(黒川委員長)</p> <p>(意見) 文化財の調査費だが、いわゆる土地の取得というものをどういふふうで考えるかということだと思ふ。土地の取得というものを、いわゆる通常の購入及び購入に関連すると見るのか、目的に従って使える状態にするまでを取得と見るのかという違いだと思ふ。従来、道路公団は使える状態にするまでを土地の取得と見ていくと。ところが、それ以外のところは、いわゆる通常の購入に直接関連するという見方をしているのではないかなと思っている。</p> <p>これは考え方の違いですので、今回は、いわゆる購入、使える状態にするというよりも直接の購入という整理をしたということですから、それはそれで一つの決めですので合理的かなと思っている。</p> <p>それから、税法は、費用処理をしないと言っているわけじゃなくて、費用処理をすることが可能ということですから、これは強制的にいずれにしても法的に負担させられる費用、金額ですから、税法はそういうものは基本的には損金を処理、つまり、早期費用処理を認めているということですから、理論的には、費用処理ではなくて、やはり土地に入れるか構築物に入れるかは別として、論理的には取得原価を構成するということになるのではないかと私は思う。</p> <p>したがって、今回、土地に入れないとすると、やはり構築物に入れて一定の償却期間に分けて償却をするというのが理論的かなと思ふ。(櫻谷委員)</p>	【第8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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>(意見) わかりました。そういうことでJH方式と変わるのだが、以前のものも、今、榎谷委員が述べたように、どちらの論理もあったのだが、我々としては、今度は償却性資産のほうに入れるという論理をとったということである。どちらが間違っているということはない。私もJHの委員なので、私が間違っていたと謝る必要はないということをお願いしたい。ありがとうございます。(黒川委員長)</p> <hr/> <p>(WG報告)</p> <p>関連公共施設等整備助成金の論点</p> <ul style="list-style-type: none"> 各公団で処理方法が違っているため、これを統一する必要がある 会計処理事務局案 全額費用処理し、資産計上しない <p>理由</p> <ul style="list-style-type: none"> 関連公共施設等整備助成金は、特別な行政需要が生じている市町村に納めているもので、建設の付随費用とは考えられない。また、支払い形態は、限度額内の金額を市町村との協定によって定めた支払時期に支払うこととなり、支払時期が建設期間中に限定されない <p>事務局案による場合の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 首都公団、本四公団については、助成路線が建設期間中の場合に資産計上していたため、これを費用処理することになる (加藤補佐) <p>(まとめ) それでは、一応、付替道水路、関連街路分担金、埋蔵文化財発掘調査費、関連公共施設等整備助成金までについては、事務局案というか、原案と呼んだほうがいいのかもしれない、原案で異議はないか。</p> <p>では、原案どおりということに決定させていただく。(黒川委員長)</p>	【第8回】
			<p>(WG報告) 資産評価WGにおいて議論された、改良費についての説明</p> <p>維持・改良費について、収益的支出とすべきものと資本的支出とすべきものとの区分は、会社の業績(P/L)に影響するので、よく検討する必要がある。(加藤補佐)</p>	【第7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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>(説明) 使用するデフレーターについてということで説明させていただく。</p> <p>デフレーターにつきましては、いろんな費目に応じまして、どのようなデフレーターを用いるべきかという議論があったわけだが、資産ワーキング等における議論の結果、一応のとりまとめを踏まえて議論いただければという趣旨である。</p> <p>まず、資料8、一番上の工事費だが、建設省所管土木工事費デフレーターというものがあって、これを使ってみてどうかということある。後ろについている資料でいくと、ちょっと横になってしまうが、右側に2ページと横で数字を打っているのがあって、この有料道路のところに道路公団、首都公団、阪神、本四と出ている、このところであるが、各公団ごとの数字を用いる。ただし、本四公団につきましては、またちょっと2ページのところを見ていただくとわかるように、59年以前のデフレーターが存在しないため、他の3公団のデフレーターを対照とした重回帰分析により推計したデフレーターを使用するということではいかかということである。</p> <p>続きまして、補償費だが、先ほどの右側の横になっている数字の2ページの次に、横になっている3ページというものがあるが、国土交通省所管土木補償費デフレーターというものがある。この補償費につきましては、ワーキングなどにおきましては、補償費の内容に応じて、建設工事費デフレーターなどを使い分けて用いようかという議論もあったかと思うが、調査の結果、補償費デフレーターというものが見つかった。そこで、補償費デフレーターは補償項目の割合でもウエートづけされているということもあり、補償費に最も適合するデフレーターと考えられ、これを採用するのが望ましいという話も、議事メモとしてはあったかということで、これを踏まえて、建設省所管土木補償費デフレーターというものを使ってはどうかという案を出させていただいている。</p> <p>ただし、先ほどの話と同様に、本四公団さんにつきましては、昭和59年以前のデフレーターが存在しないため、次のデフレーターで代替する。漁業補償については、卸売物化指数（生鮮食品の魚介類）、それ以外については、建設工事費デフレーター（建設総合）ということであるが、理由としては、本四公団の補償費の約2分の1は漁業補償である。明石大橋関連（神戸西～洲本）の例を見ると、漁業補償を除く補償費の約8割が、建物または工作物の移転補償であって、それ以外のものはごくわずかであること、また、建設省所管土木工事費デフレーターの作成に当たって、漁業補償については平成10年から消費地水産物流統計（生鮮魚介）、9年までは卸売物化指数（生鮮食品の魚介類）が用いられ、建物または工作物の移転補償については建設工事費デフレーター（建設総合）が用いられているということをもって、本四公団につきましては、以上のようなデフレーターで代替させていただければということである。</p>	<p>【第8回】</p> <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/(9)補償費の取扱い」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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>次の3番目の黒ボツ、関連街路分担金であるが、こちらはまた先ほどの横の資料のほうに戻っていただいて、国土交通省所管土木工事費デフレーターという紙であるが、そここのところの真ん中あたりに、街路というものがある。道路、一般有料道路の中に街路 というものがございすけれども、この街路 の数字が関連街路分担金の内容を端的にあらわしているということでございますので、こちらのデフレーターを用いさせていただきますはどうかということである。</p> <p>最後、4番目の黒丸でございますが、一般旅客定期行路事業等交付金、これは東京湾アクアラインと本四公団さんに関連して発生してあるものだが、1号、2号、3号A、3号C、3号B、4号といういろんな種類がございます。これはそれぞれ内容に応じまして、不用資産の売却損補てんについては、国民経済計算GDPデフレーター、2号、棧橋などの撤去費用につきましては、建設工事費デフレーターを、3号Aの営業利益補てんにつきましては、国民経済計算GDPデフレーターを、Cの時価・簿価差額補てんにつきましては、国民経済計算GDPデフレーターを、3号Bにつきましては、改造費用につきましては、建設工事費デフレーター（建設総合）、4号の割増退職金については、賃金指数（船員計）でございますけれども、それぞれ極力内容に応じたデフレーターということで、こうしたデフレーターを用いさせていただきますはどうかという案である。（新日本監査法人）</p> <p>（説明）若干補足させていただきます。</p> <p>補足だが、まず、デフレーターの名前が、建設省所管と書いてあるのは、全部、国土交通省所管に今、名前が変わっておりますので、直していただければと思う。ちょっと使っていた資料が、最初、古い資料を使ってつくってあったのが、最近のものに差し替えましたので。ちょっと似たような名前の工事費デフレーター、補償費デフレーター、事業費デフレーターと3つ、似たようなものがあるが、お手元の資料の4ページをごらんいただくと、これはまだ古いものしかなかったもので、古いもので掲載していますので建設省所管となっているけれども、表の下半分だけちょっとごらんいただければと思うのだが、一番大括りのところは事業費デフレーターという部分でございまして、それが2つに分かれて工事費と用地補償費に分かれる。工事費というのはいわゆるトンカチ部分、用地補償費が用地補償である。その用地補償費がさらに用地費と補償費に分かれるということで、今回使用するのは、関連街路分担金については一番大きい用地と工事費を全部含んだ土木事業費デフレーターで、その他については、補償費のデフレーターを使うということであって、あと、道路建設に要した工事費については、工事費デフレーターを使うということで、その3つを使い分けるということである。（日原室長）</p> <p>Q 確認ですが、今の説明、土木工事費というのは、いわゆる構築物ということか。用地費というのは、要するに、土地の取得だと。補償費というのは、用地と工事と両方、道路をつくるための補償のためのデフレーターだと考えてよろしいか。だから、要するに、工事費は構築物にスライドする。それから、用地費は土地勘定、補償費は状況によっては両方にかかってくると理解してよろしいか。（榎谷委員）</p> <p>A そうのことだ（日原室長）</p> <p>Q それから、資料8の1ページだが、本四について、「59年以前のデフレーターが存在しないため」、その後、「他の3公団のデフレーターを対象とした重回帰分析により推計したデフレーターを使用する」というのは、確認だが、59年以前のところだけについてこれをやる。資料があるものは、原則どおり、本四公団も他のものと同じ当該デフレーターを使うという、これはそういう文章か。（黒川委員長）</p> <p>A そうのことだ。（日原室長）</p> <p>Q ちょっと文章をこのまま読むと「59年以前はデフレーターが存在しないため」、「59年以前において」という主語がないので、その後の句点以下が全部にかかるのかどうか、わからない。文章を補っていただきたいなと思うのだが。（黒川委員長）</p> <p>A 補償費のほうも同じ趣旨でございますので。（日原室長）</p> <p>Q わかった。そこも主語を補っていただけるか。（黒川委員長）</p>	【第8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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>Q 何か今の説明も踏まえまして、意見はあるか。ここは、ワーキングでも当初、補償費というものの中身が何であるかということ、事細かに各公団にも調べていただいて、検討も始めた。要するに、補償費については、建設総合という建物を建てるほうのデフレーターでやっていて、何で補償費が建物を建てるデフレーターなのかと疑問に思ったものだから、そういうことを始めたところだった。</p> <p>かなり手間をかけてやっていたら、何と国土交通省の中に補償費デフレーターという、そのものずばりのデフレーターがあったということがわかったという、その間の事務局のほうで何か弁明いただきたい。(黒川委員長)</p> <p>A 先生方に大変お時間をとっていただき申しわけない。</p> <p>もともと、どういうデフレーターを使うかということで、大半が家屋、工作物の移転だろうということで、建築総合または建設総合を使っておりましてですが、そのほか、立木について何かないかということで、立木のデータだとか、その他、いろいろ集めているうちに、補償費デフレーターというものがあることが判明して、なぜ知らなかったと言われると、弁解のしようもないのだが、一番最も適切なものであると。</p> <p>デフレーターのつくり方につきましては、お手元の資料の7ページ、8ページのところに書いてございますけれども、ちっちゃい字でほとんど読めませんが、、、。まず、9ページのところにあるように、それぞれの要素ごとに分けて公になっているデフレーターを用いることとし、それぞれの公団における実績データをもとに重みづけをして加重平均をして、公団ごとのデフレーターを算出するというやり方をとっているの、一番適切なのかなと。</p> <p>先ほど小さい字でごらんいただいた7ページ、8ページの現データとの加重平均をかけるためのウエートづけをするためのデータであるが、毎年、そのデータを集めて、ウエートづけを行った上でデフレーターを算出しているということであるので、これであれば、一番合理的なのかなと考えるということだ。(日原室長)</p> <p>-----</p> <p>Q ということだそうで、このデフレーターは、国民経済計算のような研究目的で使っていたのか。(黒川委員長)</p> <p>A いろんな目的で使われてはいるのだが、一番多く使われるのは、例えば、一定規模の投資をしたときに、産業連関分析によってどれぐらいの誘発係数が生じるかというような計算を行う際に使われている。あと、工事費デフレーターにつきましては、それとは別に、インフレ条項を発動するかどうかというところで使ったりもするので、工事費デフレーターはかなりなじみが深かったんですけども、補償費の方はあまりなじみがなかったので申しわけない。(日原室長)</p> <p>-----</p> <p>Q そういう産業連関分析で使っていた指標があったということで、間違いないものだろうと、ウエートづけもされてあるし、式を見させていただいたが、間違いないと思いますが、何か意見はあるか。何か、梶川委員、榎谷委員、何かあるか。(黒川委員長)</p> <p>A いえ、私は特段に。非常にいいデフレーターが見つかって、よろしかったということだけだ。(梶川委員)</p> <p>(意見) 僕は何となく、これはわかるのだけれど、今の形ではない、このもとは。例えば、漁業補償を払ったというのは、何十年か前に払った。今はもう漁業補償は払う状況じゃない。TPOが変わっちゃっているわけである。ですから、何十年か前に払った状態の、その何十年か前の日本の経済状態のベースを踏まえた上での補償費は幾らかを、今の土地の価格に加えるわけであるから。何となくすきつとしないのだが、じゃあ、どうしたらいいのと言われると、おれも困るんだけど。</p> <p>今度は、この補償費は、今、現況有姿の形でこういう補償費がかかるのかということ、かからないかもしれないし、これ以上かかるかもしれない。何かいい方法はないかと思って、考えているのだが、それだけである。問題提起として。(横須賀委員)</p> <p>-----</p> <p>(意見) そうすると、ごこの問題だけではなくて、デフレーター系統のものはみんなそうである。それぞれのその時期に支出したものにデフレーターをかけて、再調達とみなすという方式全般にかかわる問題かもしれない。</p>	【第8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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>ですから、大変重要なところなんだが、一応、補償費については、取得した時点にかかった補償費という実際支出額を、現在の水準であればこのぐらい払っているであろうというものに変換するという意味でのデフレーターなのである。</p> <p>どうですかね。先生のおっしゃっていることはわかるのだが、もし仮にそうだとすると、例えば補償費 JH だけでも7,000キロくらいですが、それを今買ったならば、土地の部分でも標準単金方式をやっているわけですけれども、それをどうやって今、補償費の支出額を推定するのか、7,000キロすべて……。(黒川委員長)</p> <p>(意見) これ、割り切るしかないね。(横須賀委員)</p> <p>(意見) 割り切るといふか。もし仮に実際今幾らかということになると、何か土地を区切って、標準的補償費方式みたいなやり方になるかもしれないということもあって、先生のおっしゃることもわかるのだが、実際問題として、実行可能性、さっき長谷川委員がおっしゃったように、コスト・オブ・コストイングですか、そういうようなものもあるし、正確性という点でも、このデフレーターがかなり信頼がおけるということであれば、こちらのほうがいいのかなという気もしないではない。(黒川委員長)</p> <p>(意見) いや、これでいいと思うのだが。どうか、と聞かれちゃうとね。(横須賀委員)</p> <p>(意見) わかりました。どうかと私が聞いていて、どうかと言われて、私も今、どきっとして、回答をまた考えるということだが。(黒川委員長)</p> <p>Q ワーキングのほうでは検討なさっていると思うのだけれども、この資料の一番最後の一般旅客定期航路事業等交付金というのが初見のような気が私自身がするので、ちょっとこの辺、補足説明していただけるか。(長谷川委員)</p> <p>A 一般旅客定期航路事業等交付金というのは、一種の、補償ではないのだけれど、補償費と同じような性格を持ったJHと本四公団において支出をした経費なものであるから、これも同じように、補償費と同様に、支払ったものに対してデフレーターをかけていこうということで、ここに同じように記載させていただいているものである。</p> <p>こちらのほうは、いずれにしても、土地にかかるものではないので、償却資産のほうに算入をさせていただくということで、今、現在の民間並の財務諸表も償却資産に算入をさせていただいているものである。</p> <p>ただ、こちらのほうも、それぞれ性格が違うものであるから、それぞれ1号だとか3号のA、Cのようなものについては、物価上昇に見合ったものということで、経済価値として国民経済計算、GDPデフレーターを使ってということで、それぞれ分類をさせていただいているものである。</p> <p>長谷川先生がお聞きになりたいのは、この1号、2号、3号、4号の中身のことなのか。それとも、このデフレーターをなぜ使っているのかということなのか。(藤井補佐)</p> <p>Q 前者で、中身とその支出先というのか。どういった形でということである。基本的な話で恐縮なただけども。(長谷川委員)</p> <p>A それでは、一般旅客定期航路事業等交付金ということで、道路公団と本四公団において、いわゆる橋梁をかけたときに影響を受ける船舶事業者に対して、お支払いをしているものだ。</p> <p>その内訳が4号まであって、1号というのが不用資産の売却損補てんということで、旅客船事業を縮小したり廃止したりしますと、不用になる資産が出てくる。その不用になった資産を売却損と言ってありますが、簿価よりも売却額が低いことが多々生じてくる。それについては、売却損を補てんしてあげましょうというのが1号である。</p> <p>2号の棧橋等の撤去費用というのは、まさしく事業縮小ないしは廃止したときに、棧橋のようなものが全く要らなくなる。それをそのまま放置しておけないので、撤去費用がかかる。それについて、事業者が撤去した費用分については、公団のほうで、2号交付金として補てんしてあげましょうというものである。</p>	【第8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	(11) その他支出及び費用の取扱い	<p>3号の中には、内訳が3種類ほどあるが、Aの営業利益補てんというのは、一般的に営業者が廃止をしたりするときに、利益の2年分を補償してあげるといのが一般的にやられているものですから、こちらのほうも、営業利益の2年分については補てんしてあげましょうといのがAである。</p> <p>Cの時価・簿価差額補てんというものについては、もともと正規に売れば、時価というものがあるのだが、それと簿価との差額について、3号で補てんしてあげましょうといのがCである。</p> <p>Bというのは、まさしくこれから転業しようというようなときに、その転業するに当たって、資産を改造したりする費用についても、面倒を見てあげましょうといのが3号のBである。</p> <p>最後、4号交付金というのは、実際に今まで船舶で働いておられた船員さんとか、売店で働いておられたような方が失業するというので、これは特別な失業ということで、事業主が一般的に支払う退職金以外に、事業主が特別の加算金として、5月を割り増すとか、そういう割増退職金について、その分も公団のほうで補てんしてあげましょうというものである。</p> <p>以上です。(藤井補佐)</p> <p>Q ありがとうございます。もしかすると、以前にご説明いただいたのかもしれないけれども、今の議論が難しい方向にあって、頭の中が混乱していて、念のため、確認のために伺った。ありがとうございました。(長谷川委員)</p> <p>Q この工事費の部分の本四公団のデータがない部分ですけども、ほかの3公団のデフレーターを対象とした重回帰分析といのをちょっとイメージがわかんなかったんですが、どういう分析.....。(小澤委員)</p> <p>A ほかの3公団、60年以降のデータがあるので、60年以降の3公団のデータと本四公団のデータとで重回帰分析をとるとい趣旨である。(日原室長)</p> <p>A ちょっとわかりにくくて申しわけないが、それぞれ3公団のデフレーターを加重平均させていただいて、それをそのまま本四公団がもし3公団と同じような動きをしていたならばという過程を置いたことだけなので、特に重回帰という言葉が難しくてあれなんだが、加重平均をしたということだけである。(藤井補佐)</p> <p>Q わかった。では、地域的には、本四公団が一番近いのは阪神のような気がするのだが。(小澤委員)</p> <p>A そうなんだけれど、もともとの工事がどちらかといえば、道路公団さんのほうが近い。本来なら、道路公団さんだけでもいいのかもわからないのだが、そうは言っても、地域性を考えると、阪神さんが近かったり、そういうこともあるんで、3公団さんをそれぞれ加重平均すれば、問題ないのかなというところで、現在はそうさせていたでいてると。(藤井補佐)</p> <p>Q わかった。(小澤委員)</p> <p>Q そこは、例えば3ページの表を見ると、小澤委員がおっしゃったのもごもっともである。データがある1985年度以降のデフレーターを見た場合に、本四さんだけ94.8から始まって、こういう90ぐらいがずっと続いているのだけれども、ほかのところは、横のほうを見ると、87.6とか、89.2とか、何かちょっと違う数字なので。(黒川委員長)</p> <p>Q 多分、工事費ですか、そのもう一個前の、2ページだ。(小澤委員)</p> <p>Q 2ページか。ほかの、補償費はいいのか。(黒川委員長)</p> <p>A 補償費につきましては、漁業と個別ケースごとに要素分解してやるということにしている。(日原室長)</p> <p>Q すみません、間違えました。2ページですね。2ページを見ると、小澤委員がおっしゃったように、阪神が近いのか。(黒川委員長)</p> <p>A 先ほど、藤井が説明した加重平均という言葉が適切でないんだと思うのだが、要は、本四公団の数字になるように、道路公団、首都公団、阪神公団、どういう係数を掛ければ、一番最も近似値であるかということ、60年以降のデータから逆算して求めて、そのデータを結局、59年以前に当てはめると、そういう趣旨である。(日原室長)</p>	【第8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	(2) 関連事業に係る償却資産の再調達原価の算定方法	<p>さて、収益還元価値で評価するかといった場合に、資料7-2にございますように、仮定を置かなければならぬので大変だろうということで、再調達、要するに現在つくったならばどのくらいかという系統の時価で評価したらどうかというのが、ワーキング等を通じての有力な意見ですけれども、この問題について何かご意見いかがでございますでしょうか。これよろしいでしょうか。(黒川委員長)</p> <p>(まとめ) それでは、有料駐車場につきましては、再調達原価方式で原則やっていただくということにしたいと思います。(黒川委員長)</p>	【第7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、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るか（横須賀委員）。</p> <p>A そういった問題点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>	【第1回】
			<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。基本的には道路公園をはじめ各公園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2回】
			<p>（説明）これからは一般的な収益用不動産の鑑定評価手法の説明でございます。具体的には積み上げ方式である原価法による積算価格と収益性の観点から求める収益還元法による収益価格の両価格を検討の上、建物及び敷地、いわゆる土地・建物全体の価格をまず求め、次に、その全体の価格をSA・PAの土地と建物に配分すると考えている。次ページにおいては、個別の価格を求める各段階を簡単にコメントさせている。積算価格については、まず土地と建物の価格をそれぞれ個別に出して単純に合計する。それから、番で土地・建物一体としての検討を行うということで、番で建物及びその敷地の積算価格が求められる。</p> <p>次に収益還元法による収益価格だが、現状施設の収益をまず基礎として総収益を求める。これはキャッシュ等に置きかえていただいても構わない。それから、現状施設の費用を基礎とした支出、総費用というものを査定し、総収益から総費用を引いた純収益を番で求め、これを物販・飲食等の施設の実際の投資利回り等をもとにした還元利回りを個別に査定して、その還元利回りで割り戻すことによって収益価格を求めるという流れになっている。これらの価格を比較検討して全体の価格を求める。</p> <p>さらに、その価格について、例えば資産価格の資産価格比率で配分する、もしくは建物価格を控除するなどの方法によって土地と建物に配分するということが考えられる。実際、不動産の価格というのは個別性が強いので、具体的には個別的に検討していかなければならないと思います。特に（SA・PA）全体でかかっている費用が、どのように配分されるかということについても検討の必要があると思っている。（日本不動産研究所）</p> <p>Q 毎回、毎回、用語の隅をつつくようで申しわけないんですけども、今のご説明の中の収益還元法のところで純収益という用語があったんですけども、これは委員長にお尋ねしたほうがよろしいのか。収益から費用をマイナスすると純損益というのが私どもの教科書によく書いてあるので、その純収益という言い方をしてしまうと、純売上高という意味合いでの純収益とこれは混同されてしまうような気がしますので、ここは損益という用語を使ったほうがよろしいのかなと思うが、これは何かこちらの評価のほうの手法で、そういう用語の決まりというものはあるのか。（長谷川委員）</p> <p>A ある。（日本不動産研究所）</p> <p>Q そのあたりはどのように調整したらよろしいのかというのが1点なんだが。（長谷川委員）</p> <p>A 私も土地ワーキングで用語を1つ質問したんですけども、その専門家の方々には、その専門家の中では使われている、よく知られている用語があるようだ。ですから、それを尊重しようということで、この用語も不動産の鑑定では、こういう用語が使われているということであれば、あえて我々の会計の用語に翻訳しなくともいいのではないかと、そういうふうに思った次第だが、いかがか。（黒川委員長）</p> <p>Q 承知した。（長谷川委員）</p>	【第7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 もう一つは単純な質問なんですが、この場合の収益還元法ですと、ある程度の期間を想定して、その収益と費用とを見積もった上で純収益を計算すると思うが、この場合は何年ぐらいを想定して計算することになるのか。(長谷川委員)</p> <p>A 基本的には収支の資料をどの程度見させてもらえるかということにもよると思うが、過去の収支分析というのがまず重要になると思う。少なくとも3年程度というのは必要になるかと思えます。それをもとに将来の収益予測というものはしますけれども、あくまで現状の分析が大事かと思えますので、一概に将来何年という言い方は今の段階ではできないかと思っている。(日本不動産研究所)</p> <p>Q 今の長谷川委員のご質問は非常に重要なところでありまして、過去の収支分析をして、将来どのくらいになるのかというめどをつけるという問題に対してはわかったんですけども、その毎年、毎年上がるものを、例えば5年分だけを割引現在価値にするか、あるいは10年分を割引現在価値にするか、あるいは40年分を割引現在価値にするかという何年分の収支を持ってくるかというのでプレゼント・バリューは全然変わる。ですから、そこについてのご質問が長谷川委員から出たのだらうと思うのだが、いかがか。(黒川委員長)</p> <p>A 基本的に収益還元法の考え方は割引キャッシュフローの考え方と同じであって、年々の純収益の現価、すなわち現時点にすべて割り戻すという考え方になっているが、例えば建物については建て替えにおける費用というのを各年度に仮に配分するという形のやり方で各年度の純収益をどんどん足すことになるが、モデル的に年々の純収益が、ある程度の標準的な純収益をもって一定と仮定すると、これは純収益が一定の割引率で年々無限大まで続くということになるので、単純にある一定の純収益を還元利回りで戻すというモデル式になる。考え方としては、現時点では、どんどん再投資するという発想に立てば無限大まで純収益が続くということだし、ある時点で例えば売却ということが想定されるのであれば、その時点までは当然、期間に区切ってやりますので、考え方としては割引キャッシュフローの考え方と同じある。(日本不動産研究所)</p> <p>(意見) わかりました。そうすると、すべて一律でないかもしれない。今ご説明があった中で、無限流列を仮定すれば、しかも、毎年の純収益が一定だと仮定すると、それを割引率で割れば現在価値になる。例えば毎年1億円の純収益が無限に続く。割引率を5%と仮定すれば単純に0.05で割ればいいわけで現在価値は20億円ということになる。それを今おっしゃって……。だけでも、途中で売却ということになると、無限流列は仮定できないので、そういうものについては細かい計算になるかもしれない。今の段階だと、ここまでしか言えないということか。わかりました。(黒川委員長)</p> <p>Q 2つお聞きしたいんですが、収益還元法の中の還元利回りの話なんですけど、ここでは物販・飲食施設の投資利回り等をもとに還元利回りを選定するんだということなんですけど、SA・PAについては、物販とか飲食施設ではあるんですけども、施設という意味は、物販とか飲食を直接やっているのではなくて、主に賃貸業をやっている。賃貸業の中での物販・飲食施設の投資利回りとして理解してよろしいのか。(櫻谷委員)</p> <p>A はい。(日本不動産研究所)</p> <p>Q もう一つは、1ページですけども、原価法と収益還元法を比較検討の上と書いてあるんですが、これは比較検討の上、どういう判断をするのか。収益還元法と原価法があって、どちらか高いほうにするとか低いほうにするとか、どのような判断を、比較検討という意味はどういう意味なのか。(櫻谷委員)</p> <p>A 基本的には、積算価格というのは幾ら費用をかけたかという点に着目して求められた価格であって、収益還元法というのは幾ら収益を得られるかという投資採算性みたいなものに着目して、いずれも立場、立場に応じてそれぞれ妥当なアプローチであって、それぞれの手法のやり方が適切であれば、限りなく近い数字というものが出ようかと思うが、各不動産の持っている個別性といいますか、特殊性に応じて収益価格を重視すべきか、もしくは積算価格を重視すべきか。今、一概には判断できませんけれども、適用できる手法というのは、可能な限り適用して、それぞれのアプローチの仕方を両方の側面から検討すべきであるということで、今時点でどっちをどう見るという回答はなかなかできかねる。(日本不動産研究所)</p> <p>Q とりあえず両方やってみようということか。(櫻谷委員)</p> <p>A さようでございます。(日本不動産研究所)</p> <p>Q それでは、この問題については土地ワーキングを開きましたので、その議事メモを、この後、ご報告していただきますので、不動産研究所さんからのご説明についてはひとまずここで打ち切りたいと思う。ところで、この道路区域外となるSA・PA資産の評価方法については、不動産研究所さんが公団さんからの依頼によって検討したもののなか。(黒川委員長)</p> <p>A 今とはとにかく一般論ということだ。(日本不動産研究所)</p>	【第7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>(WG報告) 5月25日に開催された土地及び地上権のWGにおいて議論された、SA・PAの評価方法についての説明 収益還元法による収益価格と原価法による積算価格とを組み合わせ、「土地付建物」を評価し、その上で土地と建物を配賦するという日本不動産研究所の基本的な考え方についてはおおむね了解。 グルーピングは同一性が前提であり、採算性が異なる各SA・PAをグルーピングするのは適当ではないのではないかと。還元率の算定にも問題が出てこないか。 あるSA・PAの売り上げ増は、近接するSA・PAの売り上げの減少をもたらすことは想定されるが、それを全体として一つと見るかどうかは引き続き検討が必要。 不採算SA・PAが存在することは事実としても、不採算の原因がどこにあるのか、その実態をよく見る必要がある。 新たな設備投資を伴う収益拡大の可能性については、リスクを伴うものであるため、どこまで評価に織り込むことが可能なのか(評価に恣意性が入り込まないか)。</p> <p>・検討事項 SA・PAについて収益還元価値をどのように評価するのか。 第2回WGでSA・PAの現状についてヒアリングを実施する。(新日本監査法人)</p> <p>(WG報告の補足説明) 不動産研究所の先生の説明だと、非常に大きなSAがあれば、その前後は暇というか、あまり立ち寄りなくなるかもしれないとか、あるいは、改修工事をする、そこに人々が集まって、その前後は暇になるかもしれない。 結局、路線全体としては、それほど顧客の数は変わらないのではないかと。そういうようなことも考慮してグルーピングして、全体として評価したらどうか。 将来どういふふう計画するのかというのを資産評価に盛り込むことは大切かもしれないけれども、5年先、10年先になってくると、いろいろな改修工事ということがあって、将来のことを盛り込んでいくとしても、どこまで盛り込めるかということについては難しい問題がある。ですから、過去のデータをもとにして、現時点での各パーキングあるいはサービスエリアの収益状況というものを見て、個々にもうかっているところは非常に高く、もうかっていないものは低いプレゼント・バリューにして、それではよしいのではないかと。これがグルーピングをする必要はないというほうの論拠。(黒川委員長)</p> <p>(意見) グルーピングをするとしたと仮定して、例えば10カ所のところのグルーピングをしたとする。だけど、これらのSA・PAというのは、個々の施設に市場性が認められることになるわけである。そうすると、10カ所で収益価格が幾らと出したものを個々に分けなければならない。その分けるのは何を基準にして分けるかという問題が出てくるわけで、その辺も検討する必要があるのではないかと。(横須賀委員)</p> <p>Q 今のグルーピングの話にも間接的に関係するかもしれないが、ひょっとしてまだ何も決まっていなかった話かもしれないが、機構と新会社との間でSA・PAが提供するサービスについての何か、どちらかという不採算を考えたときに、自由に売却してくださいということになるのか。あるいは、例えば何キロおきには最低限こういうサービスは提供してほしいという、ミニマムリクワイアメントみたいなものが契約上つくのか。その辺はどういう見通しか、ちょっと教えていただければと思う。(小澤委員)</p> <p>A すみません。まだあまりその辺のところは詰まっていはいないが、ただサービスエリアにつきましては連結施設の許可が必要。もちろん、今から会社に渡すのは全部その許可を出して渡すんですが、というのは、あまり変なものをつくられてもいけない。変なものというのは、用途でどうかというよりも、道路交通本体に影響を与えるものとか、著しく風紀を乱すものとか、そういうものはぐあいが悪いということがある。 そういった面で、ですから、その部分の条件を満たさない施設をつくられる方に転売されると、ぐあい悪いというのはあると思うが、そもそもそういう施設がなくなったら困るかという議論は、実は非常に悩んでいるという状況。極端な話、自動販売機だけあればいいのではないかと議論も一方ではあるので、まさに民間の創意工夫で自由にと言っている以上、あまりいろいろな規制はかける必要もないとは思っているが、非常に難しい状況にある。(日原室長)</p> <p>Q 今の1ページ目の再調達原価の上から4つ目ののところだが、確認ですが、かつて農地であったところが云々と書いてあるんだが、今、現状が宅地だったら、当初取得したときが農地だった場合と、後で宅地になったとき、その場合の評価。あと、宅地であったことを前提に評価するのであったか。農地だったのだから、農地を前提に取得すると見るのではなかったか。(櫻谷委員)</p> <p>A いや、現況でやるんじゃないか。(横須賀委員)</p>	【第7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 現況か。そうすると、厳密に言うとも再調達、再調達は再調達だけれども、少し違うのか。どうなのか。(榎谷委員)</p> <p>A 再調達という意味は、現時点で仮にそれをつくったならばですから、道路を通すということであれば、現状が宅地になっていれば宅地に通すということになる。(黒川委員長)</p> <p>Q 議論したときに、ちょっと違う印象を持ってしまったんだが。(榎谷委員)</p> <p>A ああ、そうですか。(黒川委員長)</p> <p>Q というのは、今、我々がやっている部分もある。あの部分についても一番最初の状況を意識していた気がするのですが、私の誤解かもわからないのだが、では、それは確認ということで、まず現況を前提にやることになっているということか。(榎谷委員)</p> <p>A 道路公園の施設だと、それほど変化がない場合も多いと思うが、典型的なのは、例えば首都高の環八の近くというんでしょうか、練馬とか世田谷の西だと、東京オリンピック時代はあの辺ははっきり言って畑地だった。それが今やああいう状況なので、今現在、東京に環状線、あるいはいろいろ放射線をつくらうとすれば、畑地を前提にしてつくことは考えられないので、そうすると現況を前提にせざるを得ないと思っている。(日原室長)</p> <p>Q 今現在でもう一遍つくり直すということか。(榎谷委員)</p> <p>A はい。(日原室長)</p> <p>(意見) 開始時の評価は、そういう意味では時価に近いわけである。現時点で道路をつくったらどのぐらいかかっていたんだろうということに近い数字になると思う。(黒川委員長)</p> <p>(WG報告)資産評価WGにおいて議論された、SA・PAの評価方法についての説明 SA・PAの土地は公団から新組織に形成される。一方、建物は現在、SA・PA財団が保有しており、民営化後に財団から会社に有償譲渡されることになっている。なお、借地権の価格は考慮しない(無償とする)こととしている。 SA・PAは収益施設であり、土地と建物が結合して収益を上げていると考えると、土地付建物として評価し、それぞれの評価額に分けるという方法が考えられる。 本検討会は、公団から機構または会社に承継される資産の評価を行うものであり、財団所有資産の評価は本来対象外であるが、建物の評価額は、土地と建物に評価額を分ける際に土地の価格に影響するので、本検討会においても検討する必要がある。 土地の価格を評価する際に、SA・PAを独占的に利用することにより生ずる利益を土地の建物に算入するのが、それとは別個に「のれん」のようなものを計上するのはよく検討する必要がある。 日本不動産研究所がSA・PAの評価方法について検討している。これらについて、5月25日の土地・地上権ワーキングにおいて日本不動産研究所からヒアリングを行う。(加藤補佐)</p>	【第7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	(4) その他の資産の評価方法	<p>関係会社株式の評価方法についての説明 関係会社株式については、東京湾横断道路株式会社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、その評価方法としては、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見てから検討する。(加藤補佐)</p> <p>(WG報告) 資産評価WGにおいて議論された、資産(道路以外)の評価方法についての説明 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見て判断する。 保養所の評価も同様に基本的に鑑定評価(加藤補佐)</p> <p>(意見) ワーキングでは、やはりこれも会社に行きますので、土地については現在の鑑定評価額、要するに時価で移すべきではないか。ただし、建物については、鑑定評価することが必要かどうか重要性等をかんがみまして、必要なければ簿価でもいいのではないかと。この辺が、資料に書いてありますように、土地については鑑定評価額、建物については必要に応じて鑑定評価、あるいは必要なければ簿価というワーキングでの有力な意見です。</p> <p>保養所についても同じ。これらの問題について、何かご意見ございますでしょうか。ワーキングでの有力の意見でよろしいか。(黒川委員長)</p> <p>(まとめ) では、事務所から保養所までについては、ひとまず土地は鑑定評価額ということで、また建物は必要に応じて鑑定評価、必要なければ簿価ということで方針決定したいと思う。(黒川委員長)</p> <p>Q 具体的な話だが、経営上必要なもの、あるいはその他と書いてあるんだが、これは全部上物の会社が引き取る、こういうものは全部引き取るということが前提になっているのか。それとも、引き取らないという選択もあり得るのか。(榎谷委員)</p> <p>A まず事務所は、上から4つ目の管理事務所として機構自身が必要と考える。機構といっても機構自身ではないんですけども、将来的には道路管理者ですが、必要と考えるものはそちらに行くし、そうでないものは会社に行くという前提に立っている。</p> <p>多分、そもそも要らないものがあるかというお話だと思うが、保養所の中にもそもそも要らないものはあると思っておりまして、その中でも要らないものを機構が引き取って機構が売却するのがいいのか、会社に渡して会社に売却してもらったほうがいいのかという選択だろと思うている。</p> <p>明確に決まっているわけではないんですけども、機構は相当人数も限られているので、おそらく会社に売却も含めてやってもらったほうが合理的なのではないかと、今の段階では考えている。まだ決まったものではない。(日原室長)</p> <p>Q では、本日の段階ですと、一応、会社に行くという前提で方針決定ということによろしいか。(黒川委員)</p> <p>A はい。(日原室長)</p> <p>(意見) というわけで、会社にひとまず移すときに、鑑定評価額ということであれば妥当ではないか。(黒川委員長)</p>	【第7回】
			<p>(WG報告) 道路資産以外の継承資産(不動産)の評価方法 ・事務所・庁舎、研究所、研修所、宿舍、保養所については、土地・建物一体として鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法による評価 ・宿舍等跡地・代替地・道路残地については、鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法による評価 ・トラックターミナルの底地については、鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法による評価 ・料金徴収施設(建物・構築物)については、鑑定評価に準じた方法による評価 (加藤補佐)</p>	【第8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	(4) その他の資産の評価方法	<p>(意見) 道路資産以外の承継資産の評価についてということだが、これは道路資産以外なので、こういうやり方なのかなという気はするが、いずれにしても、現在の日本道路公団とか本四、あるいは首都高、阪神という公団がつくってしまったものであるから、これはやっぱりだれが見てもこの値段で譲渡するんだという値段をちゃんとつけてもらって、何か安く払い下げたという形がないように、ちゃんとした評価をしていただきたいと思っている。</p> <p>そういう観点で見ると、事務所・庁舎とか、研究所、研修所、宿舍、保養所、この辺について、取得原価、再調達原価で見ると、売却時価で見るとかということについても、やはり単に売却ということを前提に 保養所なんかでも売却することが前提になっていますから、売却することが前提になっているものを売却可能な時価で見ないということはおかしいと思うが、やはり使うものは、売却時価というだけ見て、ほんとにいいのかどうかということも私は疑問に思っている。</p> <p>そういう意味で、もう一度というとおかしいが、実際、評価をする段になった段階では、道路公団あるいは公団の財産というのは一種の国民の財産ですので、単なる払い下げというようにならないように、払い下げは払い下げですけれども安い払い下げにならないよう、合理的な払い下げになるように評価を適切にしていきたいと思っている。</p> <p>ただ、かといって、過大な負担をさせるわけにいかないもので、その辺のバランスは必ずあると思うので、実際適応する場合には、ぜひ配慮していただきたいと思う。(櫻谷委員)</p> <p>(意見) それでは、その次に、「道路資産以外の承継資産の評価方法」というところだが、ここは櫻谷委員が述べた「鑑定評価方法及び鑑定評価に準じた方法による評価」というところが若干難しいところである。</p> <p>何が難しいかということ、特に保養所等の問題で、かなりの部分はもう売却する予定だということだが、従業員の数が七、八千人いるかもしれないね、会社のほうになると。その方のために、福利厚生施設を残したいというものもある。これは当然のことでございます。その保有し続けたいと思うようなものについて、どういう評価になるのかということ、櫻谷委員が先ほどおっしゃったところだと、保有し続けるものと売却予定では、もしかすると評価方法が違う可能性があるということである。会計理論的にも考えていても大変難しいところである。(黒川委員長)</p> <p>(意見) 櫻谷先生の疑問につきましても、私どもも問題、論点の1つとして、実はこのページについて、専門家である日本不動産研究所のほうにいろいろと聞いていたところだが、櫻谷先生の疑問というのは、おそらく売却するのであれば、当然、更地にして売却せざるを得ないものが多いのではないかと。そうすると、素地価格から除却費用を控除した額というものが資産評価額になるおそれがある。一方、使うのであれば、もう少し素地価格に建物の利用価値みたいなものをのせた形で評価されるのではないかと。売る場合と使う場合では評価の仕方が変わるのではないかと。というご質問だろうと思って、その趣旨を伝えた上で、研究所のほうに話を伺ったところ、評価の仕方はいろいろあるんだけど、あえて特に売り急いでいるわけでもないという前提に立てば、よほどぼろくて、ほとんど事実上使えないという前提であれば、当然、除却費用を見るんだけれども、そうでない以上は、素地価格、更地価格に一定の利用価値というものをのせた、いわゆる保養所なら保養所として使うという前提での評価を行うので、そうであれば、売却の場合であろうと自家利用の場合であろうと、そこには評価額に差が出てこないというご説明をいただいて、そういうふうにしていただく、ここではそういうふう整理したということだ。横須賀先生から何か補足があればと思うが。(日原室長)</p> <p>(意見) そのとおりだと思う。(横須賀委員)</p> <p>(意見) 通常、私も不動産のことは詳しいことは知らないが、保養所というのも、合理的な値段で売れない。そういうところに問題があって、今売れる値段というのは、ほんとうに二束三文である。もともと保養所を持たないという企業、福利厚生をやらないというとおかしいけれども、やらないという会社が多くなってきてしまいましたので、そういうところに無理やり売ろうと思うと、どうしても安くなってしまふ。ただ、つくるとなると、それなりのコストがかかる。</p> <p>そういう意味で、売るとなったらやっぱり売れる値段にしてあげないと、当然、すぐ損が出るということでは困る。ただし、使うとなると、それは今のマーケットの値段とはちょっと違うというのが私の理屈である。</p>	【第8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	(4) その他の資産の評価方法	<p>それが、鑑定やり方によってはそれほど変わらないというのであれば、そういうことに配慮させていただければ、このやり方が間違っていると私は思っていない。(櫻谷委員)</p> <p>(意見) 今の先生のおっしゃった、売るとなったらという話だが、売るにもいろいろ売り方があるわけで、今すぐ金にしたいという売り方もあるし、長期的に見て売りたいという売り方もあるわけだから、何とも言えないが、評価するときには、少なくとも取引の実体というものを把握した上で評価されるはずだから、現況有姿の状態での資産価値というものが把握できるものと思っている。(横須賀委員)</p> <p>(意見) 多分そうだと思うが、合理的な値段で今売れないだろうというところで若干の疑問を感じているということですね。(櫻谷委員)</p> <p>(意見) 売れるとか、売れないとかという話になっちゃうと、これはなかなか難しい話で、例えば特殊な資産の場合は、我々が評価した値段で売れるのかというと、特殊な人じゃないと買わないわけだから、それはまた話が別だが、ただ、現況有姿の状態で売るとしたらどのぐらいの程度で売れるのかと、いわゆる公開市場の中でどのぐらいのものが売れるのかという価格を把握する以外に、評価のしようがないのである。</p> <p>じゃあ、一体どんな評価のことを前提とするのか、所有を前提とするのであれば、早期売却を前提とするわけではないわけだから、そういった状態を指標とした取引の価格は幾らでしようかということでも求めるわけだから、現況有姿の時価を反映した評価額になると思っている。(横須賀委員)</p> <p>(意見) おっしゃる意味はよくわかるが、実際、しばらく非常に長期的に持っただけで、価値が下がるだけなかなか売れない。むしろ下がっていくというのが私なんか全部知っているわけじゃありませんが、私のごく身近な状況でしかわかりませんが、全体の動きはわかりませんが、その中で、もうほんとうに安く売らないといけない。それだって、売り急いでいるわけじゃないんだけど、安く売らなきゃいけないというのが、少なくとも今までの実体だった。</p> <p>ただ、これからまた少し景気も回復しますからわからないが、合理的なところと違う部分が出てくるので、合理的なところが違うのであれば違うんだという前提で評価をしてあげないといけないし、それでいいんだというのであれば、そういう評価でいいということだと思うので、多分、横須賀先生の言っているのと私のと、そんなには違わないと思うのだが、ただ、売ることを前提でやるならば、売ることを前提の値段をつけてあげる。そうでなければ、それ以外の値段もあるんじゃないかということでもあります。(櫻谷委員)</p> <p>(意見) これは不動産鑑定というところの問題の他に、会計理論的にいうと、当初の資産が変わるということは、それがもし仮に開始時の、イコール、資本ということになると、要するに、維持すべき資本金額が変わるのである。</p> <p>特に、この場合は、土地と建物なわけだが、土地の部分については、ずっと非償却で維持すべき資本が固定される。あるいは、償却資産であると、その後、減価償却を通じて費用が計上される一方、将来民営化される会社の維持すべき資本金額を決定することになる。</p> <p>場合によって、この保養所に付随して負債を会社に負わせるということになると、対価をもって民間会社に渡したというようにも解釈できるわけである。</p> <p>このような2つの問題があり、一応横須賀先生がお答えになった不動産鑑定ということであれば、そうは差がない、現況のままという。櫻谷先生は、それ以外のことも含めて、あるいは、社会的公正というのは、櫻谷先生がおっしゃったように、あるいは、我々委員がみんな思っているが、将来、民間会社になりますから、国有財産の払い下げという経済的取引になるわけで、慎重にすべきであろう、そういう観点も含めて、櫻谷先生はおっしゃった。</p>	【第8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	(4) その他の資産の評価方法	<p>大変難しい。どのようにしたらいいかというのは難しいのだが、一応本日は、これは不動産鑑定ということで、というのが原案ということなのか。この部分、土地建物一体として鑑定評価、もしくは、鑑定評価に準じた方法による評価ということだろうか。これでいっても、鑑定評価をしてもらうわけですから、中立性というか客観性は担保されていると思うのだが、会計目的というほうの、第2番目のほうからすると、果たして、目的適合性という点で、こういうことでよしいのかという疑問は私もあるが、実をいうと、この1週間ぐらい考えていたんですけども、会計目的からいって、維持すべき資本をどうするかということについて、なかなか答えが見つからない。</p> <p>そこで、ほとんどのものは売却する予定でしょうし、残すものといっても、もしかしたら、その後、売却してしまうかもしれないし、そうなると、高い金額で渡して、その後売却するというふうにすると、売却損が会社に計上されてしまう。逆に言うと、高い金額で払い下げたと。その後、民間会社になってから売却しようと思ったら、売却損が出ると。そういう影響を会社に与えていいのかという問題がある。維持すべき資本としたものが、ほんとは維持すべき資本じゃなかったのかという問題が起こる。</p> <p>というようなことも考えて、不動産鑑定という客観的な評価をやっていただくということかどうかということをお諮りしたいと思う。(黒川委員長)</p> <p>(意見) 結論については、全く異存はない。こういう議論に参加させていただいたという、黒川先生の言う意味でいえば、将来に対する責任として、私の解釈としては、一応私なりにはっきり理解したいというところは、この合理性、ある価格とか社会公正。今、先生のおっしゃられる、それと、私は、ここでの鑑定評価という価格に、何らかの齟齬があるということは前提にしないで、今の結論に賛成であると。これに齟齬があるということを前提とするのであれば、きちっと議論はさせていただきたい。合理性がある金額がほかにあって、なおかつ、この鑑定結果が違う数字があるということが議論の中で前提だということは、私の参加した立場としては置いていない。非常に何か議論のための議論好きみたいな話で恐縮なんだけれども、そこはもしあるとするのであれば、また鑑定のご専門の先生であったり、その他、どういうふうに考えられているのかお聞きしたい。あり得ることであるとすれば、もうちょっと理解を進めた上でもう一度その結論について私なりに解釈をしたいという部分なんだけど。</p> <p>何となく今の価格は変だなという主観的価格形成というのはあると思うのだが、果たしてそれが合理性といい、かつ、鑑定結果と齟齬するところについては、私はちょっと正直言うと前提にはなかなかしにくいところがあって、その辺、ちょっとどういうふうに解釈するか。</p> <p>あと、会計目的も、いわゆるフレッシュスタートで今の時価という、一番大枠の中の時価という概念の中に、合理性があり客観性があるという話の中の算出方法として鑑定というのが出ているという理解でいて、そこにまた何らかの齟齬の出る可能性があるかということについては、私はむしろ政策的とか、そういうむしろ違う社会的価値判断を導入した上で、マネジメントの責任論のような形で議論をしているということなのか、フレッシュスタートで今の時価であるということ議論しているのかということもちょっと、どちらかというと、マネジメントが今までつくってきたんだから、少し高めでも持っていて、あんた、責任とりなさいという議論であれば、またそれは違う議論の価値判断を今ここで求められているということになりますので、そこは私は実はとってなくて、これが正しい、今考え得る人知で、ときとして価格は動き続けるんですが、公正なマーケットということを前提とした合理性があり、かつそれが鑑定価格と齟齬がないという全体の議論として賛成であるということ。(梶川委員)</p> <p>(意見) 私もこの前提条件がよくわからないからなんだけれども、これは現況有姿のまま引き継ぐという状態で考えればいいんでしょう。そういうことですね。ですから、金にして清算価値で譲渡するというわけじゃないわけだね。現況有姿の状態を引き継ぎますよということを考えればいいわけでしょう。</p> <p>それならそれで、やっぱり鑑定だって、今ここで売ったらどのぐらいになるんだということも頭に置いてやるわけだから、それは別に何の抵抗もなく評価できると思うんです。ただ、同じ保養所にしても、もう何千坪もあるような保養所を金にしると言ったら、それはなかなか売れませんよ。今、金にしると言ったら、売れませんよ。だけど、それじゃ売れないから資産価値ないの、ゼロなんですかという理論だと、今度、それは説明つかなくなる。</p> <p>だから、その点は専門家による鑑定評価というものに託するしかやりようがないんじゃないかと思っている。(横須賀委員)</p>	【第8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	(4) その他の資産の評価方法	<p>(意見) 道路資産のほうは再調達ベースなんだが、これは必須の資産である。道路を売るということは考えられないのだが、保養所については、今仮にとりあえず持ち続けるとしても、いつ何時やめるかわからないし、そういう意味からすると、今仮に売ろうと思っているようなものも、保有し続けようと思っているものも、そう差はない。</p> <p>また、本体事業を続けるための必須の資産と、こういう道路資産以外のものとの整合性が若干違っていても仕方がないのかなという気もするので、この問題については、いかがか。原案ということで、異議ないか。よろしいか。(黒川委員長)</p> <p>(まとめ) では、原案ということで、道路資産以外の承継資産(不動産)の評価については、原案ということにさせていただきます。(黒川委員長)</p> <p>(意見) それから、次に資料6の「管理用車両・料金徴収施設」なんだけれども、これは料金徴収施設の中の、特にこれは機械装置ということなので、あえて鑑定するという事もなくともなろうということで、簿価ということで、これも議論はなかったと思う。</p> <p>(まとめ) ということで、管理用車両・料金徴収施設(機械装置)資料6だが、これもご異議ないか。原案どおりでよろしいか。</p> <p>それでは、原案どおりということで決めさせていただく。どうもありがとうございました。(黒川委員長)</p> <p>(WG報告) 什器・備品の評価方法についての説明 金額に重要性はなく、減価償却も行っているので、簿価を評価する。(加藤補佐)</p> <p>Q 什器、備品ですけれども、そうすると、これも機構で使うものもあるかもしれないということか、両方ということか。(黒川委員長) A はい。(日原室長)</p> <p>(まとめ) これにつきましては、什器、備品なので、一つ一つ見れば重要性がないので簡便的に現在の簿価、一つ一つ時価が幾らだということも必要ないだろうということで簿価ではどうかというのが有力な意見だが、いかがか。(黒川委員長)</p> <p>知的財産権の評価方法についての説明 独立行政法人について問題となったことがあるので、ソフトウェアの特許についてもきちんと計上しておくことが重要。その具体的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。(加藤補佐)</p> <p>Q では、次に知的財産権、特許権とかソフトウェアでございませうけれども、これらはそもそもそんなにはないと聞いているんですけども、たくさんはないんですよね。(黒川委員長) A 基本的に自家利用分ですので、今、ソフトウェアをいろいろ持っているが、外に向かって売れるような代物ではないという趣旨。(日原室長)</p> <p>Q わかりました。失礼いたしました。そういうことで、たくさんはあるけれども、自家利用だということ。そこで、ソフトウェアの利用価値あるものについては、自家利用だということで、売却する予定のものはないということで簿価でいいのではないか。(黒川委員長)</p> <p>Q それから、特許権についても売却するようなものはほとんどないということですか。 A 基本的に橋とかトンネルの工法に関する特許なので、それを使ってだれかやってくれるということもないので、自分で使うときに特許料を支払わなくて済むという消極的な意味でのメリットという感じである。(日原室長)</p>	<p>【第8回】</p> <p>【第7回】「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/(12)その他の資産の評価方法」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	5. 会社の開始貸借対照表における資産の評価方法	(4) その他の資産の評価方法	<p>Q なるほど。というわけで、申請手数料相当ぐらいでどうかということでございますけれども、いかがか。(黒川委員長)</p> <p>Q 承継先は会社と考えてよろしいか。(榎谷委員)</p> <p>Q そうですね。承継先は会社ですよ。(黒川委員長)</p> <p>A そのように考えている。(日原室長)</p> <p>A すみません。ソフトウェアにつきましては、おそらく機構が使うソフトウェアもあるので、部分的に機構に移るものもあると思う。(日原室長)</p> <p>Q よろしいでしょうか。大体こういう原則でいきたいということですが。では、方針としてはここに書いてある方向で、ソフトウェアについては利用価値あるものは簿価。ないものは何なんですか、ゼロということですか。(黒川委員長)</p> <p>A ゼロではないでしょうか。(日原室長)</p> <p>Q ゼロ、あるいは1円ぐらいにするんでしょうか。(黒川委員長)</p> <p>A ごみでいいのでは……。(日原室長)</p> <p>(まとめ) ごみですか。はい、わかりました。では、利用価値あるものについては簿価。特許権については、内容調査の上、申請手数料相当という方針にさせていただきます。(黒川委員長)</p> <p>(WG報告)</p> <p>特許権等の会計処理事務局案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・申請手数料相当を資産計上 ・ソフトウェアの会計処理事務局案 ・利用価値があるものについては簿価、ないものについてはゼロまたは備忘価額で評価 (加藤補佐) <p>(意見) それから、知的財産権につきまして、資料7でございますけれども、これも私の記憶している限り、それほど議論はなくて、これでよろしいんじゃないかということだったと思う。(黒川委員長)</p> <p>(まとめ) ということで、知的財産権、資料7だが、これもご異議ないか。原案どおりでよろしいか。</p> <p>それでは、原案どおりということで決めさせていただきます。どうもありがとうございました。(黒川委員長)</p>	【第7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	(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(榎谷委員)。	【第2回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
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で、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（榎谷委員）。</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る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のことなので、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（榎谷委員）。</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。そうなると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、あるいは大赤字でも平気なのか。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（榎谷委員）。</p>	【第2回】
		(3) 剰余が出る場合の取扱い	<p>(意見) 管理会計の立場からは、この（資料4の）6ページの か かというのは判定がつかないと思う。これは財務会計の問題である。ただ、梶川先生のおっしゃった、そろばん用語でいえば、御破算で願ひまして、新しい再スタートを切るんだという意味合いは非常に強いかなと思っている。</p> <p>ややシンボリックな言い方をすれば、まず、6ページ目の か かというと、のほうインパクトがあるのではないかなという気はする。ただ、その後の問題で、毎年毎年の話、先ほど当初は赤字になるかもしれないというような話もあるとすると、これは難しい問題と思うが、通常企業の場合でも会計基準といった場合、やはり外部報告の目的が多い。ただ、その裏側で企業の場合は、経営計画があり、それに基づいて予算を組み、予算といっても公共ではなく、企業予算を組み、それで単年度計画をきっちり行っていくという運営スタイルがある。そのため、会計基準なのかどうかちょっと私も微妙なところであるが、ガバナンスという観点からすると、そういった仕組みも少し会計情報の利用という観点から入れておく必要があるのかなという気はする（長谷川委員）。</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	(1) 適用すべき会計基準	<p>Q 機構は独立行政法人で、上物の会社は株式会社であるという事の成り行きで、当然機構については独立行政法人会計基準に従うが、そこに書いていないところとか、そこで特に問題があるところは、理由があるものは調整してもいいということになるんだらうな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、今まである基準に従うんじゃなくて仕組みに合目的な基準を作るのか、それとも、もう既に独法会計基準があって、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のではないかなと思う（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（日原室長）。</p> <p>-----</p> <p>(意見) 独法会計基準が想定している独法は、研究開発法人等があって、道路公団の資産を承継・管理する機構が独法基準の想定している独法にあうかどうかということも少し問題があるのではないかなと思う。だから、必ずしも独法会計基準にすべて準拠する必要があるかどうか。あるいは道路公団のような移行法人がでてくることによって独法会計基準自体をもう一度改訂しなくてはいけないのかということになるかもしれない。だから、現行の会計基準をそのまま所与だということを持ってくるということだけでなくてもよろしいのではないかな（黒川委員長）。</p> <p>Q 独法には中期目標期間があるが、同じような論理で保有機構にも行えるのか（榎谷委員）。</p> <p>A 独法通則法に基づき、大臣から中期目標を示し、それによって独法が中期計画をつくる形にするつもりである。目標期間としては3年から5年くらいと言われているが、機構に関して言えば、交通センサスが5年おきに出るので、5年単位でやるのが一番いいかなと考えている状況である（日原室長）。</p> <p>-----</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んじゃ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>【第2回】</p> <p>「会社関係/2. 会社の会計基準/(1) 適用すべき会計基準」と同時記載</p>

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いうふうに関係されるのか(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、現在の考え方で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クしてつなげ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クした形で区分経理をすることによってよろしいか。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、それぞれの会社はその料金収入の中でどういふふうに関係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（樫谷委員）。</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を考えていくのか、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よいのかなど、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 新規資産をつくる時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と、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ないことでよいか（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> <p>（意見） 本日のところまでで大体開始 B / S の議論というものはほぼご議論いただけて、もちろん、ペンディングにして、ちょっと難しい問題で残してあるものもあるけれども、大体ご議論いただけたかなと思い、次回以降、会社と機構との間のそれぞれの会計処理をどのようにするかという問題を主にご議論いただければと思っている。</p> <p>その前提として、機構と会社が一体どういう関係になっているのかというのが、前々から何度か資料をお出しして、そのままになっているのだが、もう一度、ちょっとここが多分基礎になるんじゃないかと思われるので、そこをベースに少しご議論いただければということである。</p> <p>参考資料 4。似たような、といっても、全く同じものがなかなかないが、右のほうに 4 つのケースを挙げている。1 つが、いわゆる建設会社等の請負の場合、2 つ目のケースが不動産会社がものをつくって売る場合、3 つ目が、いわゆるセールアンドリースバックと言われている取引の場合、4 つ目が P F I の場合ということで、今度のものどどこら辺が似ていてどこが違うのかというあたりを整理させていただいたものである。</p> <p>特に問題になるのは、建設の主体性とか、どういう手続でものができていくのかということであろうと思っている。請負の場合には、当然、つくるかつくらないかの意思は発注者の側にあるわけで、受注者の側はそれに従ってつくり、でき上がったら渡すという関係になるわけである。</p> <p>不動産会社の場合には、これは逆であって、不動産会社のほうが意思決定を行って、買い手があればそれを売るというスタイルになってくるということである。</p> <p>セールアンドリースバックの場合は、売り手と買い手の双方の意思があるわけであるが、売り手のほう、もともとの資産所有者というのが売りたいという意思があり、買い手のほうであるリース会社のほうも、それを買い取るということで、また実際上の使い手もまた売り手のほうに戻ってくるという、そういうスタイルになっている。</p> <p>P F I の場合は、これは事業者ではなくて、公共主体のほうに、要するに、発注者の側にやはり主体、意思があって、それを P F I 事業という形で受け手である P F I 事業者が行うということになってくようかと思う。</p> <p>その辺の発意の問題があるかと。</p>	<p>【第 1 回】</p> <p>【第 8 回】</p>

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>今回のスキームというのは、その形だけ見れば、非常にセールアンドリースバックに似ておりまして、売る側、つくる側の意思と、それで引き受ける、機構のほうが、一種のそういう資金調達面でのサポートをするという意味においては、セールアンドリースバックに似た部分もあるということかなと思われるけれども、というのがまずある。</p> <p>ただ、だれが最終的に使うのかということにつきましては、建設会社は当然、発注者が最後まで使い、不動産会社の例でも買い手が使う。セールアンドリースバックとPFIは、それぞれ事業者のほうが、売り手のほうが使うというようになっている。</p> <p>今回のスキームは、売り手というのかどうか、よくわからないが、会社のほうが使うという形になってまいる。そういう意味では、CないしDに近いものと思われる。</p> <p>そういう形ではあるが、最終的に、将来的にだれの持ち物になるかということ考えたときには、今回のスキームは最終的に、機構というよりは、その背後にいる道路管理者の持ち物になるようなスキームになっておりまして、それがAないしBは同じようなスキームで、Cは将来的にといっても、セールアンドリースバックの場合、基本的にはほとんど所有は、事実上、すべて会社という意味では、売り手側にあるという前提で、形式上、リース会社に所有権が移るだけなので、将来的に考えた場合は、売り手側にあるんだろと思われる。</p> <p>PFIの場合は、今回のスキームに非常に似ておりまして、将来的には本来管理者に戻るというスキームでございますので、そこだけ見ると、A、B、Dが一番近いのかなということだ。</p> <p>またA～Dの、それぞれどういう会計が適用されるのかということで、ケースDの建設会社の場合は、建設業会計ということで、仕掛品の場合は未成工事支出金という形で計上されるということであるし、不動産会社の場合には、仕掛不動産という形で不動産業会計において処理されることになっている。</p> <p>セールアンドリースバックの場合は、基本的に、売買が事実上ないという前提で処理されるので、このところが違ってくる。</p> <p>それから、PFIの場合は、これは会計慣行が実は確立しておりませんので、ちょっと今ひとつよくわからないという感じがなと思われる。</p> <p>そういう前提のもとに、今回の処理をどうするのか。特に、開始B/Sの場合には、費用処理だといって落としおった、例えば、建設期間中の金利 非償却資産の金利であるが の問題でありますとか、そういったものについても、会社側としては、当然かかった経費である以上、債務引受とセットで渡すときには、その分も、当然、機構には払ってくれという話が出てくるはずなので、そういう意味では、経理を処理するときはどうするのかという問題が、おそらく出てくるであろうというのが1つと、それと、費用処理をするのか、仮定定というのか、未成工事支出金というのか仕掛予算というのか、何か名前は別にして、途中のものについて、費用処理と、そういった資産計上するべきものの選択処理を認めるのかどうかというものも、実は大きな問題かなと思っている。その辺のところをある程度ご議論いただく前提として、この辺のところでもフリーにご議論いただければと思って、議論の参考になる材料としてお示ししたものである。(日原室長)</p> <hr/> <p>Q ほかには何か事務局のほうで、こういう論点もあるよということはあるか。予告ですね、我々に対する。(黒川委員長)</p> <p>A 細かいことはもういろいろ出てくるが、一番大きなところは、今申したように、そもそも会社が建設中持っているもの、道路を一生懸命つくっている最中の資産を、どういうものとして認識し、どういう形で計上していくのかということと、計上するときに、そこで計上しなきゃいけないというのか、あるいは、費用処理として、一般の処理も選択的に認めるのかどうかというあたりが一番の根幹で、そのあと、いろいろと既に開始B/Sのときにもいるんなご議論をいただいている中で、でき上がった後、どうするのだからかという、会社の後の話を随分ご議論いただいているので、そういったところが出てくるのかなと思っているところだ。(日原室長)</p>	【第8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>(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、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係る話なので、できるだけ早くきちんと押さえておいていただくのが大事だと思っている。定期的に更新を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とか、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 言う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> <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ロにもわたってつくり直すとか、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。今の段階で何か決まっているのか(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のよ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いうふうに思っている(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な、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たらいいのか。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くて、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、実際上は、ある程度は計画書に入っているし、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>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>	【第1回】
機構関係	3. 機構と会社の協定に係る会計処理	(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>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たりとか、要するに費用負担の割合を少し変えたりとか、そういったことも含めて45年で閉じるようにしている。なお、本州四国連絡橋公団は、巨額の資本金をもっているんで、厳密に言うとなら45年では返し切れ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、国だけが関与していて、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全くなく、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（櫻谷委員）。</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（櫻谷委員）。</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かと。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（櫻谷委員）。</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（櫻谷委員）。</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ちら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、その後に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。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を考えているので、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いのか。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のであれば、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いのか（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は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と、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みなされる可能性があるのでは、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>	【第1回】
			<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念頭に置く必要があるのではないか（長谷川委員）。</p>	【第2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、その他の事業と分れるとしたら、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 そうい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、そこ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に考えている（日原室長）。</p>	【第1回】

検討課題	項目	細目	検討状況等	備考
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(櫻谷委員)。</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んじゃ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と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ほとんど民間の発想を取り入れてもうける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、そういう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とか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思う。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(櫻谷委員)。</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いいのか。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で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、法律上も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をしていると考えてよいか(榎谷委員)。</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(榎谷委員)。</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(榎谷委員)。</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をお聞きしたい(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(榎谷委員)。</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 いわゆる民営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のか（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、取引の関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。課題がどうかかわからないが、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て、ほんとうに民間だからよいということでのよいのかどうか。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	(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>	「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)」と同時記載
		(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】