

S A/P A資産の評価方法について

平成17年7月



SA/PA資産の評価方法について

1. 前提条件

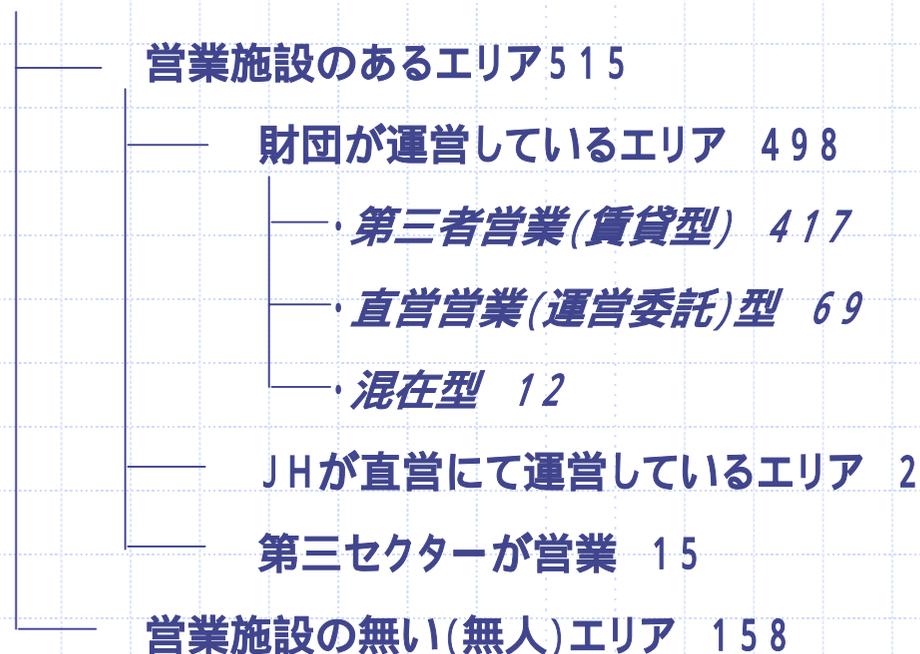
- ◆ 民営化後の状態を前提として、土地・建物一体として評価を行い、一体としての価格を土地と建物に配分。

【前提条件】

- 土地/建物の所有者は同一であることを前提(現状は土地:JH、建物:財団)
- 新会社の承継する資産は**道路区域外に存する**ことを前提(一部道路区域内に存するエリアは道路資産同様の評価手法による)
- 鑑定評価は国土交通省「資産評価・会計基準検討会」の報告書に基づき鑑定機関が実施

【評価対象エリア】

鑑定評価を行うエリア数 673エリア



新倉PA、東大阪PA等の高架下などにあり、道路区域から外れず、土地を承継しないエリアについては、道路敷地と同様の評価を行う。

2. 評価方法

- ◆ 「収益還元法による収益価格」を標準として、「原価法による積算価格」を比較考量して土地・建物一体の価格を算出

国土交通省「資産評価・会計基準検討会」の報告書の要旨

第三者営業型及び直接営業型

- 収益性が重視されるため、「収益還元法による収益価格」を標準として、「原価法による積算価格」を比較考量して土地・建物一体の価格を求める。
- ただし、大規模な園地を含む場合や交通量が著しく少ない場合など、収益価格が積算価格を大きく下回る場合には、積算価格を標準として、収益価格は参考に留める。

(営業施設のない)無人エリア

- 無人エリアについては、取引事例比較法による比準価格によって土地価格を求める。

3. 積算価格の算出方法

◆ 土地価格については、対象SA/PAと類似の土地に係る取引事例価格等を比準し、これに建物に係る積算価格を合算のうえ、土地・建物一体の価格を算出

(1) 土地価額の考え方

- 取引事例比較法等による比準価格によって更地としての土地価格を求める。
- SA/PA施設の敷地は、建物運営に必要となる敷地、園地、法面等に区分されるため、土地価格を評価する場合には、それぞれの区分に従って価格を算定する。
- 基本的には、周辺の類似不動産の取引事例を収集するが、交通量等から見た繁華性の程度を考慮し、事例地の収集範囲を拡大する。

(2) 建物価格の考え方

- 再調達原価に減価修正を行って建物積算価格を求める。

4.収益価格の算出方法

◆ SA/PA施設は収益施設を有することから、収益還元法による収益価格を算出

(1)純収益(総収入 - 総費用)

総収入

- ▶ 営業料収入・直営事業収入等を基礎として総収入を査定。

総費用

- ▶ 現在エリア全体で発生している費用項目のうち、賃貸用不動産の運営・管理に一般的に必要と認められる費用を過去3年程度の実績等を勘案して計上

(2)還元利回り

- ▶ 標準エリアを選定したうえで、当該エリアの特性を総合的に勘案して還元利回りを査定。これを基準として、各エリアの個別性を総合的に勘案して、他のエリアの還元利回りを個別に査定。

(参考)

鑑定機関による評価事例(営業施設の存するエリア)

道路名		東名道	常磐道
箇所名		足柄	守谷
上下		上	下
物件概要	施設	売店・給油所・スナックコーナー・レストラン・ファーストフード・レストラン (ホテル)	売店・給油所・スナックコーナー・レストラン
	所在	東京ICより約80km	三郷JCTより約16km
	宅地面積		
	園地面積		
	法地面積		
I 積算価格	①土地価格		
	②建物価格		
	③土地建物一体としての増減価		
	④積算価格 (①+②)		
II 収益価格	①営業料収入等		
	②敷金等一時金の運用益相当額		
	③収入合計 (①+②)		
	④休憩施設運営費		
	環境整備費		
	新会社負担維持費		
	⑤環境整備費・トイレ等の維持費		
	⑥一般管理費		
	⑦仕入		
	⑧道路案内所費等の実費		
	⑨土地公租公課・連結料		
⑩費用合計 (④~⑨)			
⑪純収益 (③-⑩)			
⑫還元利回り			
⑬収益価格			
調査結果			

(参考)

鑑定機関による評価事例(無人エリア)

道路名	東北自動車道	北陸自動車道	
箇所名	蔵王	安宅	
SA・PA区分	PA	PA	
上下	下	上	
概要	所在	仙台宮城ICより約28km	金沢西ICより約28km
	公法上の規制	非線引き都市計画区域 用途地域の規制はない	市街化調整区域
①	宅地としての土地単価		
②	園地価値率		
③	園地単価 ①×②		
④	園地面積		
⑤	園地価格 ③×④		
⑥	法地価値率		
⑦	法地単価 ①×⑥		
⑧	法地面積		
⑨	法地価格 ⑦×⑧		
⑩	査定結果 ⑤+⑥		

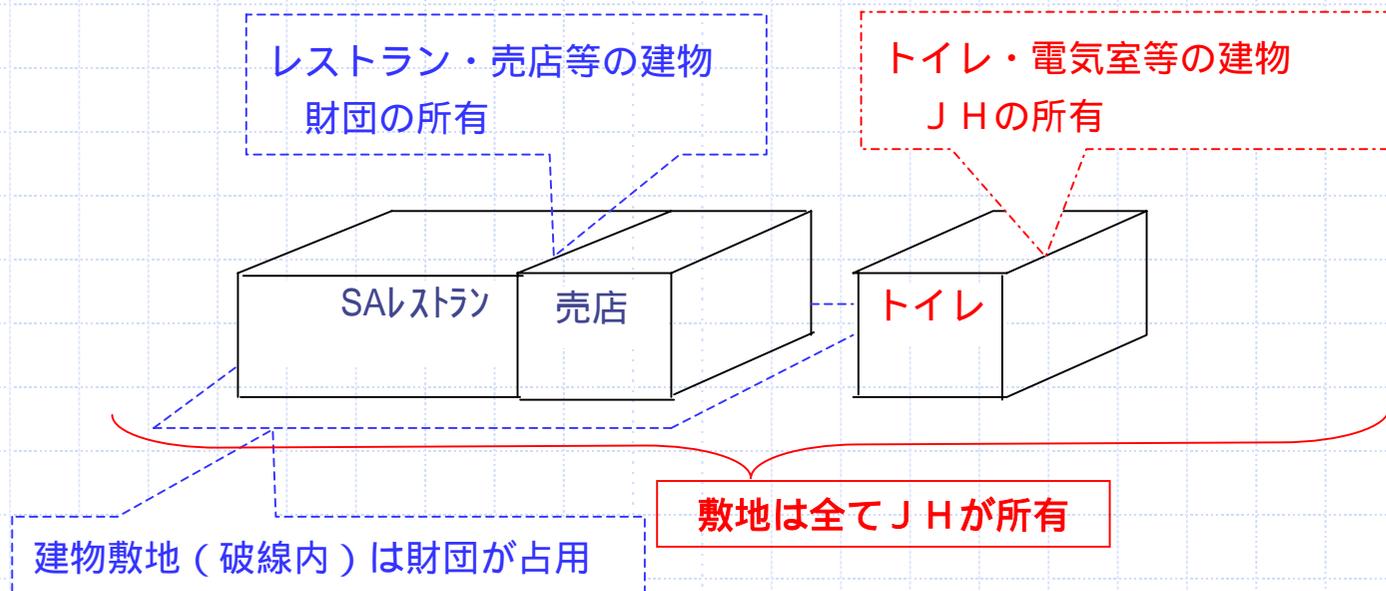
現在のSA・PAの概要（民営化前の現状について）

1 主な施設

道路サービス施設

- 休憩所
- レストラン・売店
- 道路案内所
- 給油所
- 駐車場
- トイレ
- 園地（遊具、ベンチ等）

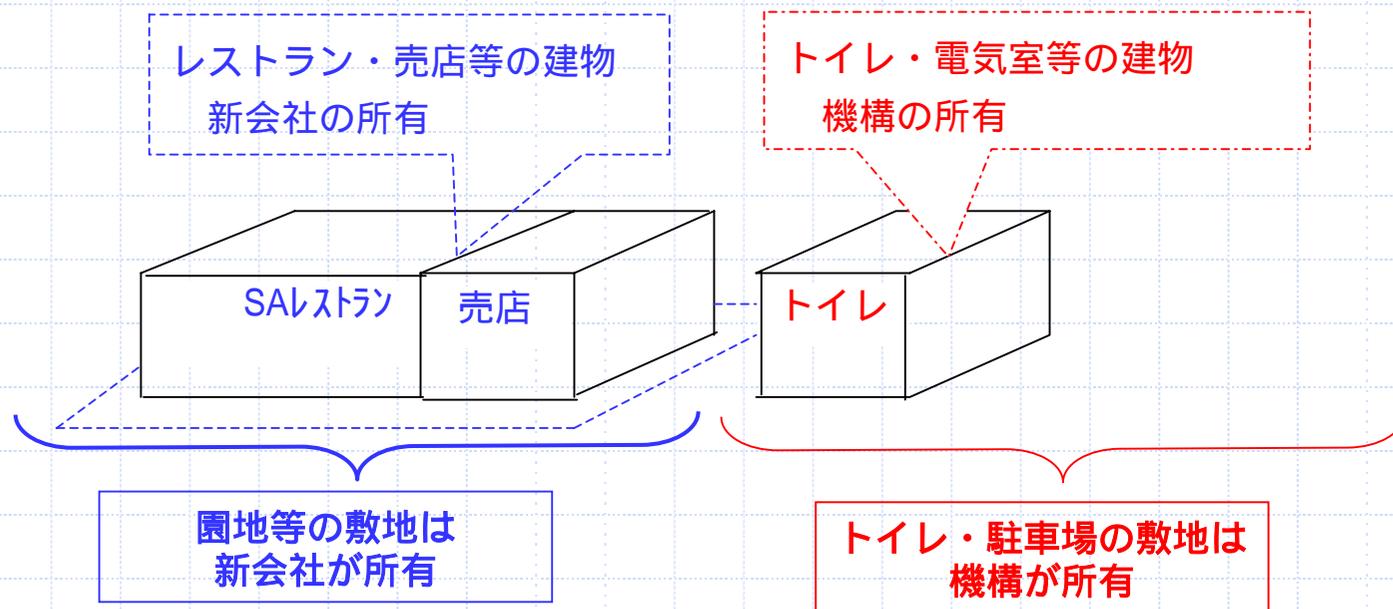
2 権利関係



民営化前の現状における法的位置付け

- ・サービスエリア、パーキングエリアは道路区域内にある。
- ・道路サービス施設は、占有者（財団等）が道路管理者（JH）から道路占用許可を受けて建設し、管理運営している。
- ・道路サービス施設は、道路占用物件であるため、道路法の適用及び占有許可条件の制約を受ける。
- ・一部直営箇所を除き、占有者と営業委託契約を締結した営業者が実際の営業を行っている。
（道路案内所、休憩所等占有者が直接提供しているサービスもある。）

3 民営化後の権利関係

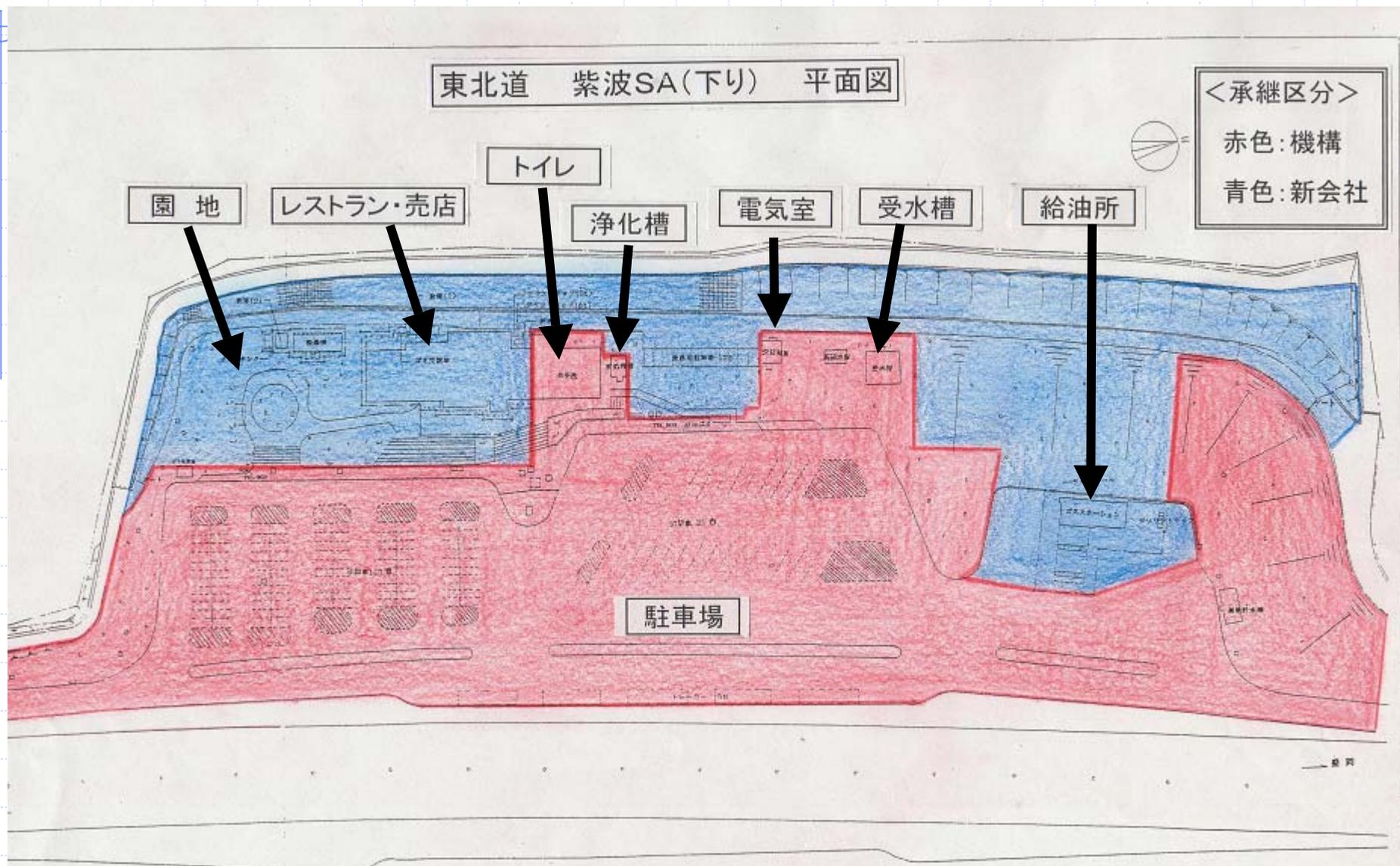


法的位置付け

土地/建物の所有者は同一であることを前提(現状は土地:JH、建物:財団)

新会社の承継する資産は道路区域外に存することを前提

4 会社と機構の承継範囲（例）





東北自動車道 紫波サービスエリア（下り）

東北自動車道 紫波サービスエリア（下り）



進入路からみたSA全景



入り口付近



ガソリンスタンド



道路案内所



東京湾横断道路株式会社株式の評価について

平成17年7月13日

東京湾横断道路株式会社株式の評価について

【評価方法について】

○東京湾横断道路株式会社(以下、「TTB」という。)は、関係会社株式であります。

評価方法は、割引現在価値に置きなおした場合を想定した収益還元法で評価します。

【考え方】

市場価格のない株式の評価方法としては、一般的に、収益還元法、時価純資産方式、簿価純資産方式、簿価(既投資額)があげられます。

今回、会社は、フレッシュスタートするものであり、承継するTTB株式も新たな取得としてとらえられるところ、TTBの業態等にも配慮した適切な評価方法が選択されるべきです。

株式を継続保有する企業の期末評価と会社スタート時の評価は異なります。公正な第三者取引価額の評価が必要になります。

簿価純資産方式や時価純資産方式によれば、簿価と近似しているため、簿価をもって時価とする方法も考えられます。

しかし、TTB株式には、これまで配当実績がないこと等を考慮し、保守的にとらえ、TTBの建設事業未収入金が回収される時点(債務が完済され、かつ、資本金と同額の現金預金が積みあがると想定される時点)までの期間について、割引現在価値に置きなおした場合を想定した収益還元法により時価評価を行うことが適当であると考えます。

【解説】

TTBの事業には、建設関係(アクアラインを建設し道路公団へ売却)、管理関係(アクアラインの管理)、休憩施設関係(海ほたるPAの営業)があります。

TTBの資本金900億円は、アクアラインの建設資金に充当されたものです。このうち、道路公団は300億円出資しました。

TTBの主たる資産は建設事業未収入金7408億円であり、その見合いは社債・借入金6509億円、資本金900億円の合計7409億円で、金額はほぼ一致しています。

また、東京湾横断道路の建設に関する協定により、建設事業未収入金は利付き債権であり、アクアラインの建設にかかった借入金・社債の支払利息相当額の利息を受け取ることになっています。

アクアラインの建設事業未収入金が回収される時点(平成59年)とは、債務が完済され、かつ、資本金と同額の現金預金が積みあがると想定される時点となります。

よって、株主の合意があれば、平成59年時点で、有償減資することが想定されます。

【割引現在価値に使用する割引率】

割引現在価値に使用する割引率については次の方法が考えられます。

(1)30年国債の最終利回りと同水準とし、これを42年の割引率と算出する。

(2)残存期間プレミアムを考慮に入れて補外を行う。

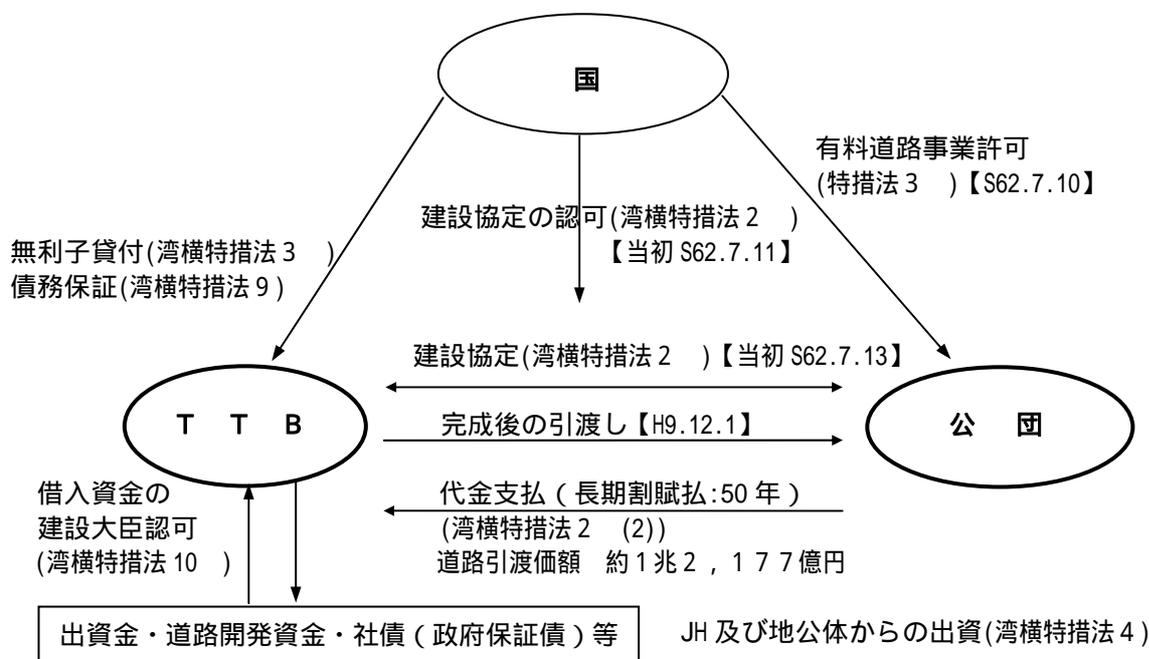
(3)「道路関係四公団の債務返済イメージの試算例」において用いられている機構(会社も同率と仮定)の将来調達コスト(道路事業の償還計画上の資金コスト)として使用されている数値とします。

(4)政策コスト分析の利率を割引率とする。

TTB 業務概要

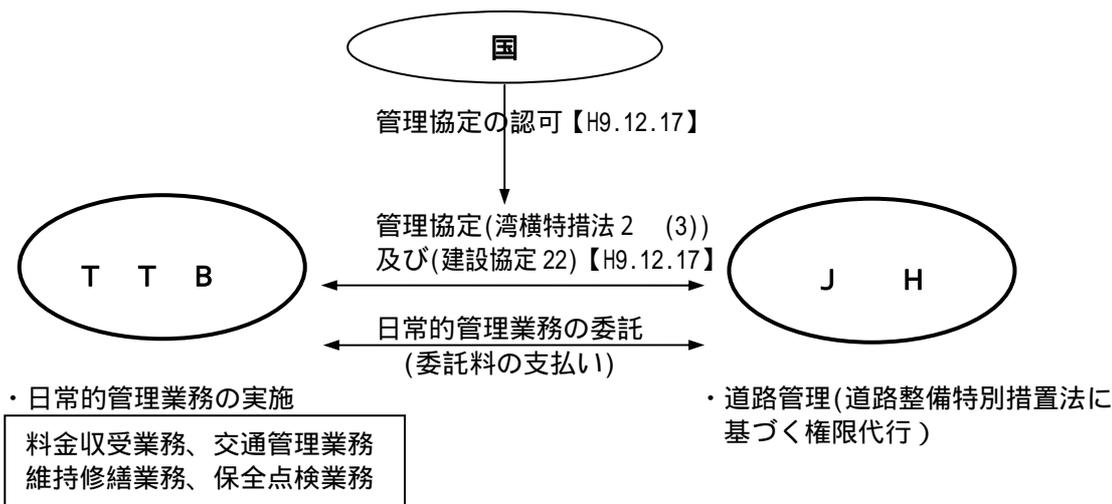
1 建設関係

JHが道路整備特別措置法に基づく一般有料道路の事業許可を受けた後、東京湾横断道路の建設に関する特別措置法(S61.5.7)に基づき、東京湾横断道路株式会社との間で建設協定を締結し、JHと会社の役割を分担して建設事業を遂行した。JHは基本的な調査及び設計、用地の取得及び漁業補償、陸上部の詳細設計及び工事等を行い、会社が海上部の詳細設計及び工事を行い、平成9年12月1日に引渡しを受け、同月18日に開通している。



2 管理関係

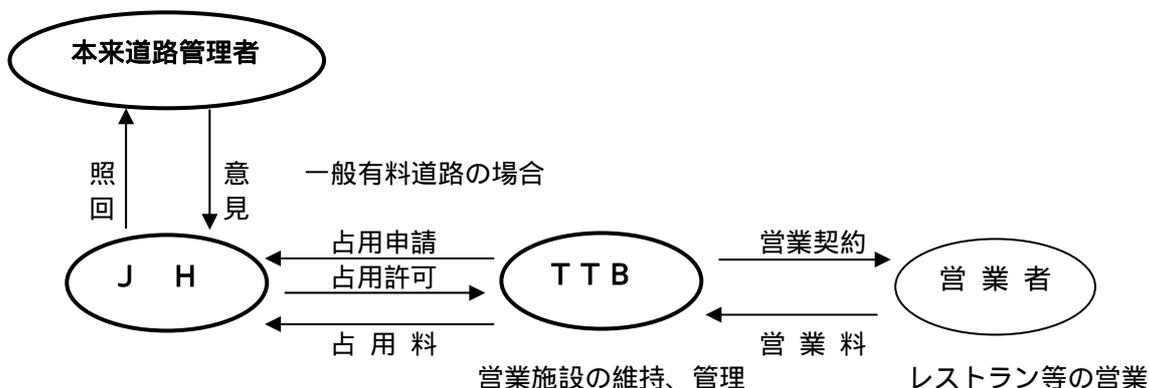
東京湾アクアラインの開通に伴い、東京湾横断道路の建設に関する特別措置法第2条に基づき、平成9年12月17日にJHと東京湾横断道路(株)で管理協定を締結し、東京湾アクアラインの管理業務についてJHと会社の役割を分担している。



注 (「特措法」とは「道路整備特別措置法」いう
「湾横特措法」とは「東京湾横断道路の建設に関する特別措置法」をいう
「建設協定」とは「東京湾横断道路の建設に関する協定」をいう
「管理協定」とは「東京湾横断道路の管理に関する協定」をいう)

3 休憩施設関係（海ほたるパーキングエリア）

TTBは、海ほたるパーキングエリアの占用許可を得て、レストラン等の道路サービス施設の運営を行っている。

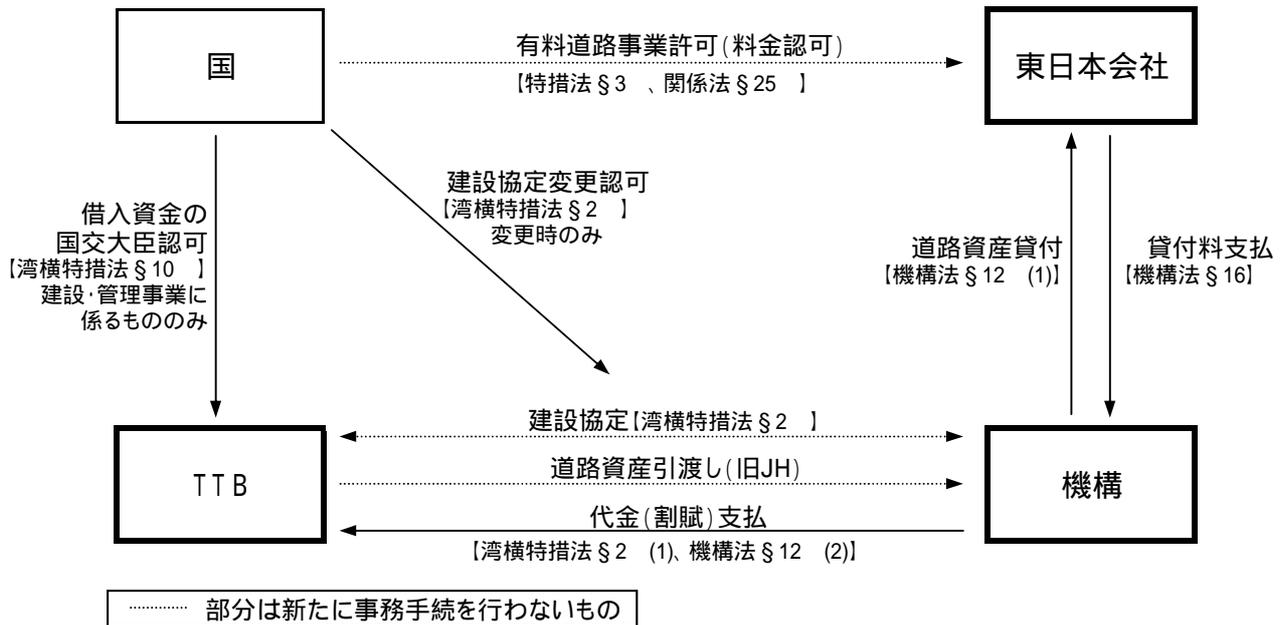


高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所の取扱いについて（昭和42年11月14日道路局長通達）
占用許可条件

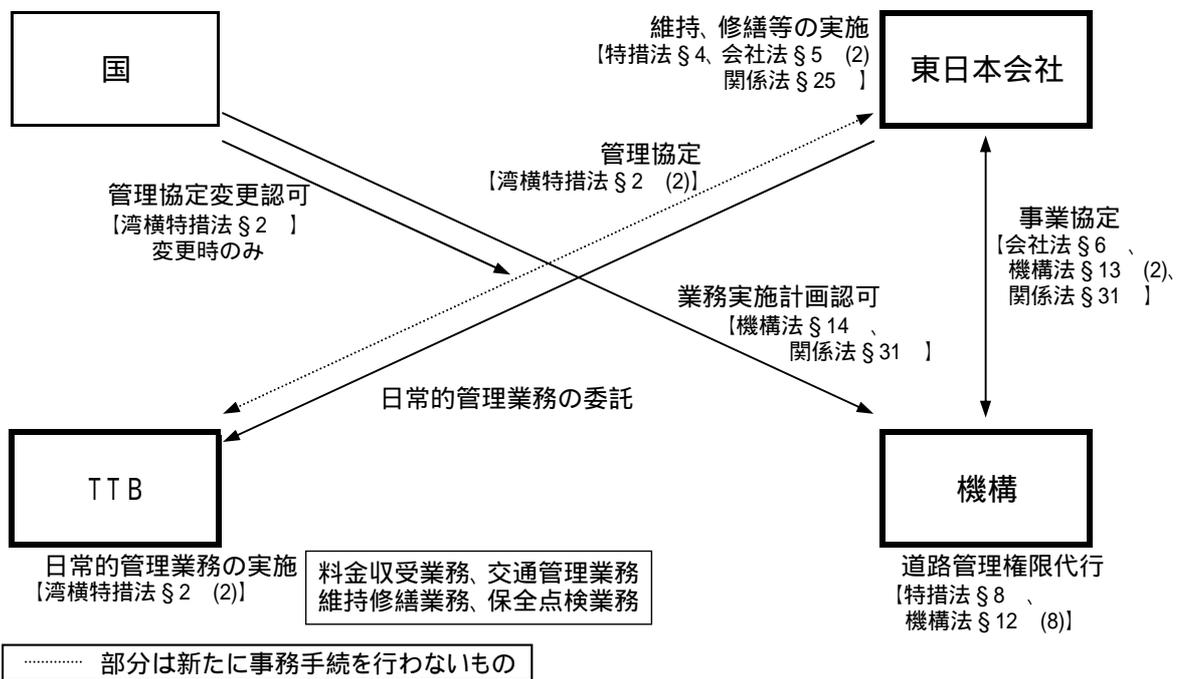
- イ 高速自動車国道又は自動車専用道路上で発生した事故その他の緊急事態を発見し、又はこれについて連絡を受けた場合は、速やかに道路管理者、警察、緊急医療機関等へ連絡すること。
- ロ 災害その他の非常事態に備え、防災訓練等に努めるとともに、非常事態が発生し、又はその発生が予測される場合は、通行者の避難誘導その他の措置を講ずること。
- ハ 必要に応じ、路側駐車場（トイレ、園地及び歩道部を含む。）の清掃、除雪その他の管理を行うこと。
- ニ 路側駐車場の区域内に、必要に応じ、ベンチその他道路サービス施設の利用者の利便の向上に資するために必要な施設の設置及び管理を行うこと。
- ホ 通行者に対し道路案内等を行うこと。
- ヘ その他の道路管理者の要請により道路の管理に協力すること。
- ト 道路サービス施設に係る経理とその他の経理とを区分して経理すること。

東京湾横断道路(株)と東日本会社及び機構との関係

1 建設事業

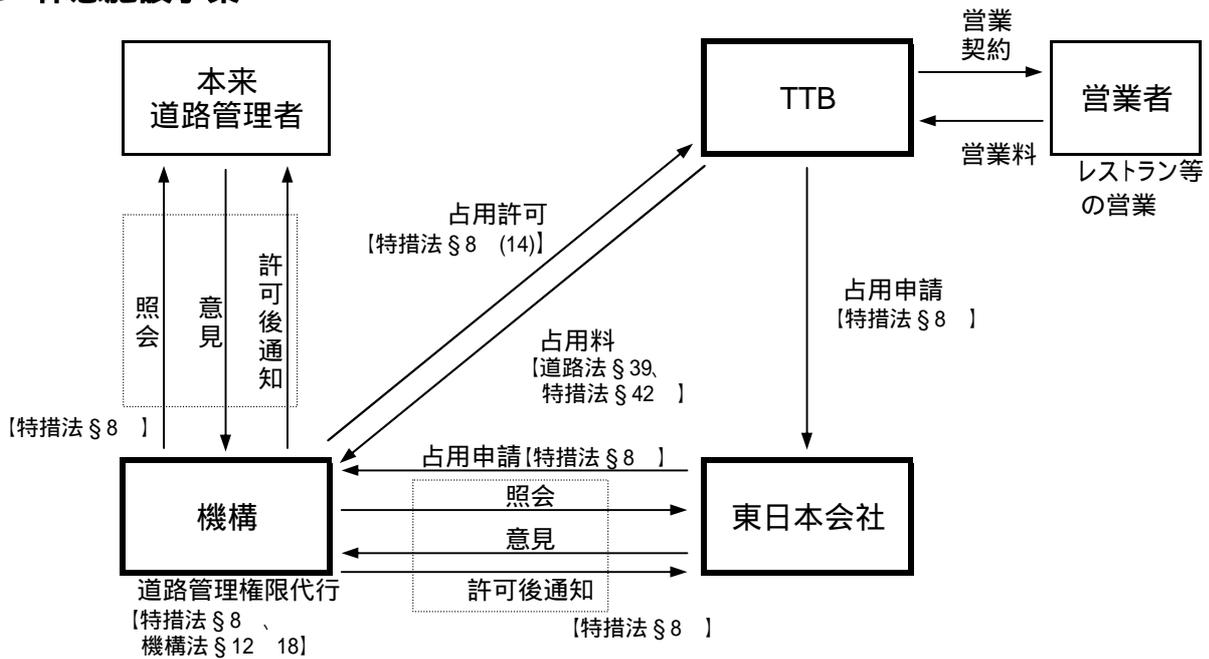


2 管理事業



「特措法」とは「道路整備特別措置法」をいう
 「湾横特措法」とは「東京湾横断道路の建設に関する特別措置法」をいう
 「会社法」とは「高速道路株式会社法」をいう
 「機構法」とは「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法」をいう
 「関係法」とは「日本道路公団等民営化関係法施行法」をいう
 「建設協定」とは「東京湾横断道路の建設に関する協定」をいう
 「管理協定」とは「東京湾横断道路の管理に関する協定」をいう

3 休憩施設事業



「特措法」とは「道路整備特別措置法」をいう
 「機構法」とは「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法」をいう

関係法律（抜粋）

日本道路公団等民営化関係法施行法

第13条第3項 基本方針は、会社及び機構の成立の際現に公団が行っている業務並びに公団の権利及び義務(第十五条第二項の規定により国及び出資地方公共団体が承継するものを除く。)のうち、機構法第十二条の業務に該当する業務並びに当該業務に係る資産、当該資産に対応する債務その他の政令で定める債務その他の権利及び義務を機構に、当該業務以外の業務並びに当該権利及び義務以外の権利及び義務を会社に引き継がせるよう定めなければならない。

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法

第12条 機構は、第4条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- 一 高速道路に係る道路資産を保有し、これを会社に貸し付けること。
- 二 承継債務の返済(返済のための借入れに係る債務の返済を含む。以下同じ。)を行うこと。
(以下略)

東京湾横断道路の建設に関する特別措置法

第2条 東日本高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構は、東京湾横断道路の建設及び管理に関する事業を行う会社と日本道路公団等民営化関係法施行法第57条第1項の規定により締結したものとみなされる次に掲げる事項をその内容に含む協定に従いその事業又は業務を行わなければならない。

- 一 機構は、国土交通省令で定めるところにより、東京湾横断道路の建設工事に要した費用を、その供用開始後長期間に分割して東京湾横断道路建設事業者に支払うこと。
- 二 東京湾横断道路建設事業者は、東京湾横断道路の維持、修繕等の管理を、別に締結した協定(以下「管理協定」という。)に従い行うこと。

日本道路公団等民営化関係法施行法第57条第1項により締結したものとみなされる協定

- ・東京湾横断道路の建設に関する協定【建設協定】
- ・東京湾横断道路の管理に関する協定【管理協定】

第 19 期 決 算 公 告

平成 17 年 6 月 24 日 東京都大田区大森北一丁目18番18号

東京湾横断道路株式会社

代表取締役社長 石井 清

貸借対照表の要旨

(平成17年3月31日現在) (単位：百万円)

資 産 の 部		負 債 及 び 資 本 の 部	
流 動 資 産	743,433	流 動 負 債	138,181
現 金 預 金	2,003	1 年以内に期限	
建設事業未収入金	740,895	到来の固定負債	137,277
そ の 他	534	そ の 他	904
固 定 資 産	2,374	固 定 負 債	514,260
有形固定資産	1,271	社 債	114,598
無形固定資産	128	長 期 借 入 金	399,096
投資その他の資産	974	そ の 他	565
		負 債 合 計	652,442
		資 本 金	90,000
		利 益 剰 余 金	3,365
		資 本 合 計	93,365
資 産 合 計	745,807	負 債 及 び 資 本 合 計	745,807

(注1) 有形固定資産の減価償却累計額 1,448百万円

(注2) 一株当りの当期純利益 158円69銭

損益計算書の要旨

(自 平成16年4月1日)
(至 平成17年3月31日) (単位：百万円)

営 業 収 益	1,598	税引前当期純利益	290
営 業 費 用	1,711	法 人 税 等	4
営 業 損 失	113	当 期 純 利 益	285
営 業 外 収 益	21,320	前 期 繰 越 利 益	79
営 業 外 費 用	20,916	当 期 未 処 分 利 益	365
経 常 利 益	290		

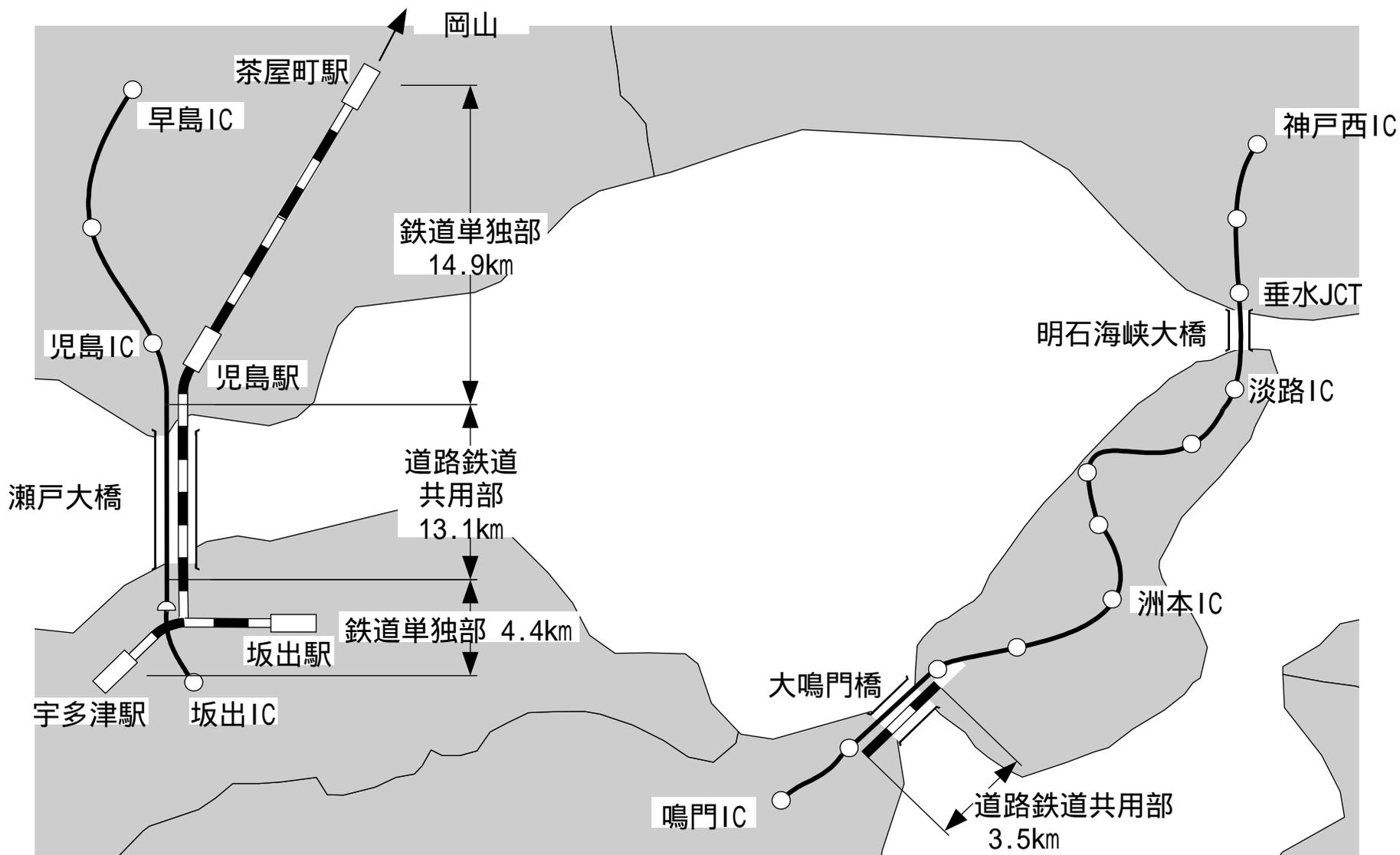
鉄道施設の評価

平成17年7月13日
本州四国連絡橋公団

本州四国連絡橋の概要



本四鉄道の概要



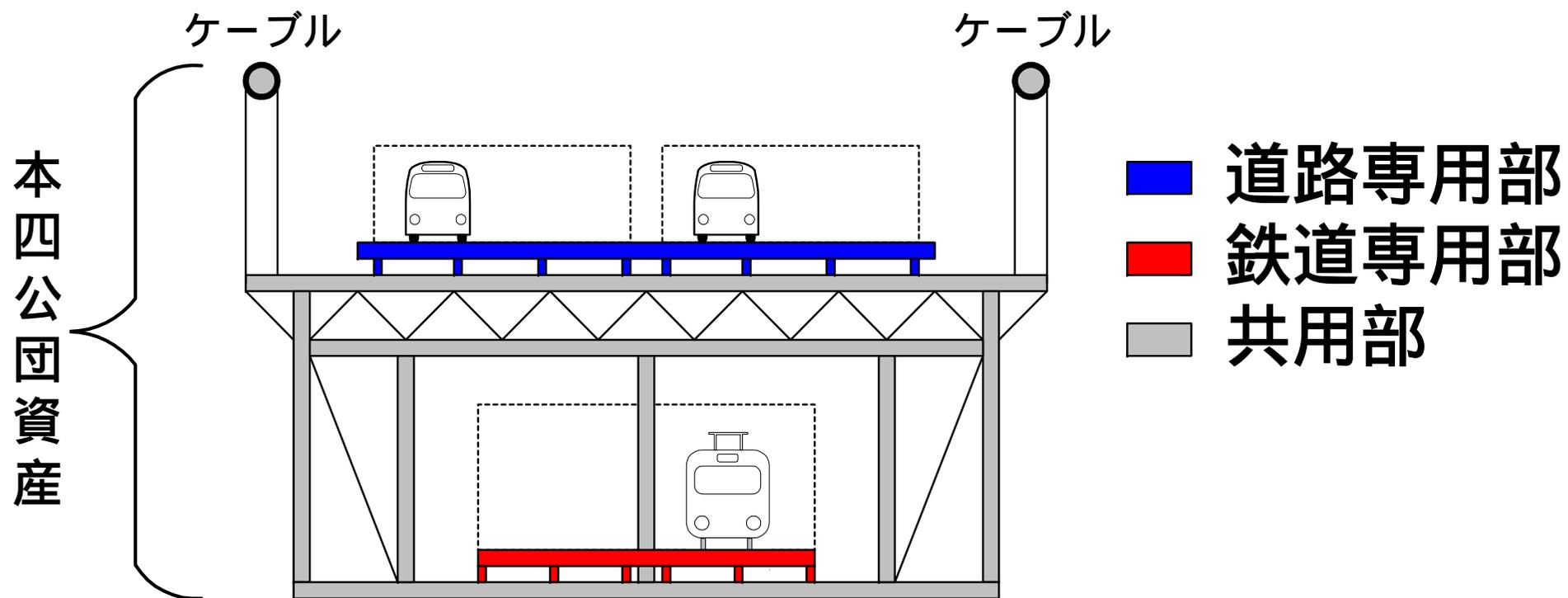
瀬戸中央自動車道 南備讃瀬戸大橋



列車走行



道路鉄道共用部の構造



鉄道施設の評価方法について

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

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

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

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

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

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

鉄道土地の時価の算出方法

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

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

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

管理上使用している図面、台帳に基づき数量を把握

デフレ - タ - 調整後の補償費

デフレ - タ - 調整後の測量費等

デフレ - タ - 調整後の用地事務委託費

デフレ - タ - 調整後の労務費及びその他経費