

第1回道路資産評価・会計基準検討会 議事録

2004年1月29日

場所：国土交通省4階特別会議室

【事務局(藤井)】 定刻には少し早いですが、小澤先生からは所用で少しおくれでお越しになられるというご連絡をいただいておりますので、ただいまから第1回道路資産評価・会計基準検討会を始めさせていただきます。

まず、冒頭ではありますが、会議に先立ちまして、石原国土交通大臣よりごあいさつをお願いします。

【石原国土交通大臣】 本日は仕事の時間を終わっている時間にお集まりいただきまして、黒川委員長をはじめ、今回、委員をお引き受けいただきました先生方には、まず心から感謝、御礼を申し上げたいと思います。

と申しますのも、国民の多くの方々が大変期待もし、また注目をしているこの道路公団改革で、きょうこうして道路資産の評価、そして会計基準の決定をめぐって専門家の先生方にご議論をいただき、この問題の最終決着はこの通常国会に法案を提出し、その法案を提出することによりまして道路公団を民営化していく。民営化は私が申しますまでもなく、目的ではなくて手段でございます、40兆円に上る巨大な債務を確実に返して、そしてまたできる限り少ない費用で必要な高速道路をつくっていくこの事業を、あるいはこの法案を審議していく上で、先生方にこれからご議論をいただきます道路公団の持つ資産の評価と会計基準というものは、ほんとうに重要な最大要因と言っても過言ではない問題点だと思っております。

きょうは各公団から専門家の方もおいでいただいておりますが、平成13年12月に整理合理化計画を決め、昨年12月に民営化の枠組みというものを政府与党で決めさせていただきました。そんな中で、先生方のこれからのご議論を心からお願い申し上げまして、簡単ではございますが、所管する大臣としての御礼のごあいさつにかえさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局(藤井)】 どうもありがとうございました。大臣はこのあいさつの後に所用のため失礼をさせていただきますが、よろしくお願いいたします。

それでは、申しおくれましたが、私、国土交通省道路局総務課の課長補佐をしております藤井でございます。議事に入りますまでのしばらくの間、私が司会を務めさせていただきます。

きますので、よろしく願いいたします。

ご列席の皆様方には道路資産評価・会計基準検討会の委員にご就任いただき、また本日、早速ご参集いただきましたことを厚く御礼申し上げます。

まず、ご就任いただきました委員の皆様を名簿順にご紹介させていただきます。

最初に、慶応義塾大学教授の黒川行治委員長です。

【黒川委員長】 黒川でございます。よろしく願いいたします。

【事務局(藤井)】 日本公認会計士協会公会計委員会特殊法人・独立行政法人会計専門部会長の梶川融委員です。

【梶川委員】 梶川でございます。よろしく願いいたします。

【事務局(藤井)】 日本公認会計士協会理事の榎谷隆夫委員です。

【榎谷委員】 榎谷でございます。よろしく願いいたします。

【事務局(藤井)】 早稲田大学教授の長谷川恵一委員です。

【長谷川委員】 長谷川でございます。よろしく願いします。

【事務局(藤井)】 日本不動産鑑定協会会長の横須賀博委員です。

【横須賀委員】 横須賀でございます。よろしく願いします。

【事務局(藤井)】 なお、先ほどご案内いたしましたように、東京大学大学院助教授の小澤一雅委員は所用で少しおくれでお越しになられるとのご連絡をいただいております。

早速ですが、黒川委員長よりごあいさつをお願いいたします。

【黒川委員長】 それでは、私、今回の道路資産評価・会計基準検討会の発足に当たって、抱負を2点ばかり書いてまいりましたので、若干時間をいただきまして述べさせていただきます。

まず第1に、今回、決定されました道路関係四公団民営化の基本的枠組みは、保有機構が独立行政法人であること。現行の公団は3分割し、合計6つのいわゆる民営会社ができ、道路事業等を運営すること。また、もし仮に道路を新規につくることになった場合、道路に関する民営会社側での資金調達及び保有機構への移管など、会計基準を検討する上で解決すべき問題が多岐にわたるのみならず、世界を見渡しましても決して同一のものはない枠組みであります。また、私も含めここにお集まりいただいた委員で、45年後の決着を見守ることのできる人はいないのではないかと、このように思います。

したがって、子供たちの世代に迷惑をかけないためにも、熱意を持って誠実に審議を尽くすとともに、現行の会計基準、類似の事例、これまでの検討結果の検証だけでなく、国

際会計の動向など将来を見据え、幅広く専門的意見を聞きながら会計基準の検討を進めていきたいと、そのように存じます。

第2に、国民の願いは、通行サービスという公共財を少しでも安価で、かつより利便性の高いサービスを受けたいということだと思います。効率的かつ有効な公共サービスの提供のために、会計がどこまで貢献できるかについては一言では申せません。しかし、少なくとも公共サービス供給過程に関する財務情報及び関連情報を広く国民にディスクロースし、その実態を明らかにすることは大切であり、会計の使命であります。この視点に立ち、中立・公正に審議を尽くしたいと、このように思います。

以上で私の抱負とさせていただきます。

【事務局（藤井）】 どうもありがとうございました。

続きまして、事務局側の出席者を紹介します。

まず、都市・地域整備局長の竹歳誠です。

【竹歳都市・地域整備局長】 竹歳でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（藤井）】 道路局長の佐藤信秋です。

【佐藤道路局長】 佐藤でございます。よろしくお願い申し上げます。

【事務局（藤井）】 都市・地域整備局総務課長の上田信一です。

【上田都市・地域整備局総務課長】 上田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（藤井）】 道路局総務課長の前田保夫です。

【前田道路局総務課長】 前田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（藤井）】 また、道路関係四公団からも出席いたしております。後ほど説明をお願いいたします。

なお、本日出席しております竹歳都市・地域整備局長、佐藤道路局長も所用のため、ここで失礼をさせていただきます。

また、カメラはこれで終了させていただきますけれども、もうおられませんか。

それでは、早速ですが、お手元の資料の確認をさせていただきます。

お手元の資料ですが、まず議事次第がございまして、委員名簿、配席図がございまして、道路資産評価・会計基準検討会設立趣旨、それで資料配付という一覧表をつけておりますけれども、この資料のとおり、資料1が民営化の基本的枠組みについて、資料2-1、資料2-2、資料2-3、資料2-4、資料2-5、資料3、A3の参考資料1、参考資料2、参考資料3と、お手元のほうにございますでしょうか。よろしいようですね。

なお、本日の会議では、報道機関の方々の傍聴を認めております。かなりの方が傍聴にお見えになっております。

それでは、これ以降の議事運営は黒川委員長にお願いしたいと存じますので、どうぞよろしく願います。

【黒川委員長】 はい、承知いたしました。

それでは、議事に入りたいと存じます。

本日予定されております議題に沿って説明を一通りいただきまして、その後、まとめて審議に入りたいと存じます。

まず、道路関係四公団の民営化の基本的枠組みについて、国土交通省から説明をお願いいたします。

【日原公団監理室長】 道路局の公団監理室長の日原でございます。よろしく願います。

それでは、お手元の資料1に従いまして、ご説明させていただきたいと思っております。

先ほど黒川委員長から大体の概略のお話はいただいたところでございますけれども、本日のこの委員会の議題にかかわりますことを中心にしてご説明したいと思います。

まず、道路関係四公団の民営化につきましては、平成13年12月の特殊法人等整理合理化計画におきまして、下の四角の真ん中あたり、1の道路公団のその次のところに書いてございますが、平成17年度までの集中改革期間内のできるだけ早期に発足するということが、ここで方針として決まったところでございます。

1枚おめくりいただきまして、これを受けまして民営化推進委員会でいろいろご議論いただいた後、昨年12月22日に政府・与党申し合わせということで、道路関係四公団民営化の基本的枠組みが定められたところでございます。

今委員会に関係するところだけはしよってご説明いたしますが、1は目的ということなので省略させていただきまして、2番の民営化に向けた有料道路の対象事業等の見直しということで、こちらもどちらかという計画論の話でございますが、高速国道の整備計画区間の扱いとか、建設コストを含めた有料道路事業費の縮減ということでございまして、これを計画論としてどのようにするかということが書かれてございます。

3番目、ここからは関連する部分でございます。

まず、新たな組織とその役割ということで、今回、公団につきましては会社と機構をつくらうということになってございます。会社につきましては、道路の建設・管理・料金徴

収を行う特殊会社であるということでございます。それと、将来は上場を目指すものということになってございます。また、機構につきましては、独立行政法人として設立するということになってございます。

この辺は資料の5ページをごらんいただけますでしょうか。5ページの上のところに図がございますけれども、現在、道路公団、首都公団、阪神道路公団、本四公団の4つの公団がございます。それを下のような形に変えるということ、横長に色分けして書いてありますのが機構のイメージでございます。機構の上に6つ箱が並んでおりますが、右のほうからそれぞれ本四公団は本四の会社、阪神公団は阪神会社、首都公団は首都会社というふうになって、道路公団が3つに分割されるというふうになってございます。

機構の中に色分けがしてございますが、これはそれぞれの債務等を独立に管理するというイメージを持っておりますので、機構の中で色分けしてございます。

JHの3社につきましては、同じ色で塗ってございますが、これは後ほど説明しますが、債務につきまして3社を一体として管理するということをイメージしているために、そのようなイメージ図になってございます。

先ほどの2ページ目にお戻りいただきまして、機構のところでございますけれども、今申しましたように、独立行政法人として設立いたしまして、資産・債務を保有し、会社からの貸付料収入で債務を返済する。それから、その次の行に書いてございますが、45年後に解散するということが書かれてございます。

その次に、地域分割ということでございます。が今申しましたように、道路公団につきましては3社に分割しますが、それにつきましては、債務について機構で3社分を一体として管理するというふうになってございます。首都・阪神・本四を承継する会社はそれぞれ独立するというのは、今申し上げたとおりでございます。本四につきましては、経営安定化時点で、道路公団の近接会社に合併するというふうになってございます。

債務返済につきましても、機構が民営化から45年後に債務返済し、その時点で道路を道路管理者に移管して、無料開放するというふうになってございます。

また、機構の有利子債務につきましては、高速国道・本四関係分は非拡大、その他も極力上回らないよう努力ということで、この辺は有利子債務の管理を会計の中でしっかりしていく必要があるということになります。

3ページでございます。料金の設定に当たっては、利潤を含めないということが書かれてございます。あとは、特に会計の話とは直接関係ないかなと思います。

5番の建設・管理・料金徴収というところでございますが、これはどういう道路をだれがどのようにして建設していくかという仕組みの部分でございますけれども、特に関係いたしますのは(5)でございます、会社による建設における資金調達と返済等というのがございます。これにつきましても、もう1度、5ページをごらんいただければと思います。

下の図でございますけれども、先ほど申しました機構は、まず高速道路を保有するということと債務を償還するということを基本的な大きな役割としておりまして、債務を償還する財源としては、保有しております高速道路を会社に貸し付けを行いまして、その貸付料で債務を償還していくという形になってございます。それは現在もあります既存の高速道路についても、同じような形になってまいります。

今後、新規につくられる高速道路につきましては、会社のほうをごらんいただきますと、建設・管理・料金徴収となっておりますが、特に建設のところ矢印がございまして、会社が資金を借り入れまして建設を行い、それができ上がった段階で、資産の帰属、債務の引受と左向きの矢印がございまして、会社から機構のほうに道路の資産と、それに要した債務をすべて一たん移す。その上で改めて機構から会社に道路資産の貸し付けが行われ、貸付料が支払われるというような、かなり複雑な仕組みをとることになってございます。そういたしますと、会社から機構に引き継ぐ道路資産についてどのように認識するかとか、あるいはその引受債務をどうするかとか、それぞれをまたそれぞれの会社の中でしっかり管理していく必要がございますので、そういった意味で会計的ないろんな課題が出てくるのかなというふうに考えているところでございます。

恐縮でございますが、またもとにお戻りいただきまして、3ページでございます。大きな6番のところでございます。承継する資産・債務の内容ということでございまして、今申しましたような道路資産につきましては、基本的に機構が承継していくという形になります。ただ、例えば料金徴収施設のようなものは、必ずしも本来無料の道路として必要なものではありませんので、そういったものにつきましては会社が承継するというのも出てまいるということでございます。

また、サービスエリアとかパーキングエリアのような関連事業資産につきましては、会社が承継し、そういった意味では営利としてしっかり稼いでいただく資産として承継するという仕組みになってございます。

その他税制上とか金融上のいろんな支援措置、あるいは災害復旧のための財政上の措置

等も規定されるということになってございます。

また、スケジュールの問題でございまして、今の国会に提出いたしまして、来年の17年度中に民営化を実施していくということになってございます。残された期間は大変短い時間になってございますが、先生方のご意見をいただきながらしっかり準備してまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

それでは、民間企業並財務諸表の作成経緯及び現在の作業状況について国土交通省から概括を説明していただいた後、具体的な経緯等については本日お越しの四公団からそれぞれ説明をお願いしたいと存じます。

それでは、よろしく願いいたします。

【石原企画専門官】 それでは、公団監理室の石原でございまして、資料2-1から説明をさせていただきます。

民間企業並財務諸表ということで、昨年6月に各公団からその試算値が公表されたんですが、これは平成14年12月6日の道路関係四公団民営化推進委員会におきまして、その意見書の中で民間企業並財務諸表の作成ということがうたわれてございます。これは2ページの資料1の意見書の抜粋ということでございまして、2003年9月を目途に、道路関係四公団において進められている企業会計原則に基づき、財務諸表を作成ということで記述されております。

これを受けまして当時の扇千景国土交通大臣より、それでは民営化の作業に間に合わないということもありまして、昨年の通常国会中の公表の指示がございました。それを受けて、平成15年6月に各公団から試算値が公表されたところでございます。

これは資料2-1Bの3ページでございまして。これは記者発表資料でございまして、目的のところでございますように、1つは新組織の組織形態のあり方を検討するための資料ということで作成をしていただきました。それからもう1つは、でございますが、現在の道路関係四公団が民間企業であると仮定して、会計基準を適用した場合の財政状態と経営成績ということで、ゴーイングコンサーンということで作成をしております。

この際に、各公団のほうでかなりアウトソーシングを行ったり、あるいはかなり人員も増強したりして作成したところでありますが、公表したときに幾つかの論点がございました。これは一番最後のページを見ていただければと思いますけれども、各公団のほうで若干資産の評価方法であるとか、勘定項目の違いとか、そういうものがございました。

特に大きな点としてここに表で掲げております。資産評価方法ということで、償却資産と書いておりますが、土木構造物につきましては、四公団とも再調達価額方式ということで採用しておりますが、後ほど道路公団のほうから説明をしていただきたいと思いますけれども、道路公団では標準的単金を用いて算出するという事になっています。

それから、非償却資産でございます。土地のようなものにつきましては、道路公団では公的土地価額指標ということで、公示地価などに基づいて算出をしているところでございます。一方、首都公団、阪神公団、本四公団におきましては、同じく再調達価額方式でございますが、取得価格にデフレーターによって調整をした価額を採用しているところでございます。

減価償却方法は定額法で、これら四公団とも共通でございます。

耐用年数につきましては、基本的には税法上の耐用年数を用いているところでありますが、一部につきまして構造物の管理状況を勘案して、道路公団のほうでは土工盛土とか切土というものでございますが、これを税法上の鉄道業用の土工設備、線路切取、線路築堤の70年を使っております。一方、首都公団、阪神公団、本四公団の3公団におきましては、土造のものという自動車道の40年を適用しております。

建設仮勘定でございますが、これにつきましても道路公団では現行の決算の残高をもとに、非原価算入項目という土地に係る金利等を控除しております。一方、3公団のほうでは、現行決算の残高をもとに非原価算入項目を控除するとともに、それをデフレーターで調整しているというものでございます。

主にはこの3点が異なっているところでございます。

最初のページに戻って恐縮でございますが、真ん中の補償費及び建設中金利の取り扱いということで、今回の資産の評価に当たりましては、償却資産におきましては補償費及び建設中の金利を資産に計上し、非償却資産は補償費を資産に計上し、建設中の金利は費用で処理するという、これは四公団共通の処理をしております。

減損会計につきましては、今回は適用してございません。

というようなところが主な論点でございました。

それでは、引き続いて各公団のほうから、その作業経緯あるいは現在の作業状況や課題について説明をお願いします。

【黒川委員長】 それでは、まず道路公団、よろしく願いいたします。

【日本道路公団(鶴岡)】 道路公団の経理部長の鶴岡と申します。よろしく願いしま

す。

それでは、私のほうから、今の作業状況、その経緯等について説明させていただきます。

資料2 - 2の1ページから説明させていただきますけれども、まず作成の経緯でございます。これにつきましては先ほど国土交通省さんのほうからご説明がありまして、重複する点もございますけれども、まず14年8月に民営化推進委員会の中間整理というのが出されまして、そこで直ちに取り組むべき事項といたしまして、民間企業並財務諸表を2002年度決算、遅くとも2003年度中間決算からやりなさいという指示がございました。

そこで、私どもは公会計しかやっておりませんでしたので、平成14年10月に会計学者からなります財務諸表検討委員会を私どもの公団の中に設置させていただきました。これは委員長が早稲田大学の加古教授でありますとともに、後ろの4ページ目の右の下のほうに先生方の名簿がございますけれども、黒川先生以下5人の方に8回のご審議をいただきまして、中間整理として平成15年6月に取りまとめられたものでございます。

この中間整理につきましてはですが、これの一番の主体はいわゆる道路事業固定資産の資産評価方法でございます。こちらの4ページ目の中間整理の要約を簡単にご説明させていただきますけれども、1番目は中間整理のあれですが、2番目の固定資産の区分でございます。これにつきましては道路事業固定資産、関連事業固定資産、その他の固定資産の3つに分類しなさいと。それから、その大宗を占めます道路事業固定資産については、17の施設の大きな区分、355の施設の中区分、1,598の細目を設定するというところでございます。

3番目のいわゆる道路事業固定資産の評価でございます。これにつきましては、減価償却後の再調達原価に基づいて評価するというところでございます。この理由なんですけれども、括弧書きに書いてございますが、民営化時におきましては新組織の発足を重視する立場に立てば、時価によって評価することが適当であろうと。それから、現行の会計処理の償還準備金積立方式では、個別資産ごとの取得原価による評価は行われておらず、減価償却もやっていない状況でございます。現時点におきまして、固定資産ごとの当初の取得原価を算出するために必要な大部分の契約書等の文書保存期間が経過しておりまして、取得原価による評価は実際的にはできない状況にある。これに対しまして、個別資産を現時点で新たに取得すると仮定した場合の取得原価を求めまして、減価償却をやった場合の減価償却後再調達原価を算定することは可能であるという理由からでございます。

次に、再調達原価の構成要素ですが、償却資産につきましてはここに書いてござ

いますように、直接工事費、補償費、測量費等々、それから非償却資産については土地代、補償費、測量費等々でございます。

そこで、特に補償費の資産原価算入理由でございますけれども、企業会計の基準によりますれば、資産取得に要しました付随費用につきましては、当該資産の資産原価に算入しなければならないとされておりまして、補償費は土地、構築物の取得・設置等に不可欠な付随費用であるということで原価に算入してございます。

次に、右のほうにいつていただきまして、償却資産に係ります建設中の金利の資産原価算入でございます。この理由でございますけれども、企業会計の基準によりますれば、資産の取得のために調達した借入金等の金利で、当該資産の稼働開始前の期間中に発生した金額につきましては、資産原価に算入することができるものとされておりまして、米国その他、国際的に見ても、資産原価への算入を強制ないしは許容されているということでございます。

2番目といたしまして、費用収益対応の原則によりまして、建設中の金利は減価償却を通じて稼働後の収益に対応させるべき費用であると考えられること。それから、建設中の金利を供用前において費用計上し、これを料金決定に反映させる場合には、便益を享受していない現在の利用者に過大な料金負担を強いることになるが、資産原価に加算し、減価償却を通じて回収することとすれば、供用後の将来の受益者から料金徴収を通じて金利を回収することになりまして、世代間の公平な負担につながるということでございます。

それから、非償却資産の土地に係ります建設中利息につきましては、減価償却を行わないために、後日、回収ができないということで、発生期間にその時々で費用で処理することとしております。

減価償却方法ですけれども、この償却単位ですけれども、ここに書いてございますトンネル本坑その他につきまして、単体で道路上に存在する償却資産については個別償却を行い、切土、盛土など、道路上に連続して、存在して集約することが適当なものについては、グループ償却を行うということでございます。

次に、道路事業固定資産は、時間の経過、使用に伴いまして減価はしますけれども、急激な価値の低下ということはありませんので、いわゆる定額法を採用する。

耐用年数につきましては、必要に応じまして、物理的、機能的な耐用年数に基づいて設定することがよろしいんじゃないかということでございまして、先ほど国交省のほうからご説明がございましたけれども、特にJHの場合は土工につきまして70年と。これは、

いわゆるJRの土工の施工基準等が同等になっておりますので、70年というものを採用しております。

中間整理の要約は以上でございます。

1ページに戻っていただきまして、1ページの1.の(2)でございますけれども、そうすることで道路事業固定資産の資産評価方法につきましては、償却資産と非償却資産ともに(減価償却後)再調達原価に基づいて評価しております。

この中身でございますけれども、償却資産につきましては再調達原価の構成要素でございます下の参考の表を見ていただきますとわかるんですけれども、直接工事費、補償費、測量費等、施工管理委託費、労務費及びその他の支出、建設中の利息ということでやってございます。

そのうち直接工事費につきましては、細かく分けましてもろもろの構成する要素をもとに設定いたしました標準的単金におのおのの棚卸数量を掛けまして、数値を合計した価額としてございます。この標準的単金につきましては、細目または細目を構成いたします要素ごとに近年の工事の実績に基づいて、調査・集計を行って設定いたしました。標準的単金は約1,200種類の単金を設定してございます。

表の中は省かせていただきまして、次の2ページを見ていただきたいと思います。2ページにつきましては、今度は非償却資産のほうでございます。土地の評価ですけれども、再調達原価の構成要素につきましては土地代、補償費、測量費等、用地事務委託費、埋蔵文化財発掘調査費用、労務費及びその他の支出としてございます。このうち土地代につきましては、周辺の土地価格を基準として評価を算定しております。

具体的には、土地価格は道路本線を上下線それぞれ200メートルごとに全部区切りまして、その隣接いたします土地の用途に応じて区分するとともに、鑑定評価手法を用いて算出されました市町村別・用途地域別の単価を評価対象の土地の当該区分面積に掛けまして算定するというということ、中間整理ではそういうことになってございましたけれども、今回は時間の関係上、鑑定評価は14年度はできませんでして、中間整理の認める簡便な方法として、鑑定評価にかえまして、公的土地価格指標、地価公示とか地価基準価格、こういったものを使いまして、約8,000の市町村別・用途地域別の単価を設定いたしまして、評価額を算定しているところでございます。

道路事業資産については以上でございます。

下のほうにまいりまして、現在の作業状況ですけれども、1つ目は資産の棚卸作業でござ

ざいます。資産の全数調査は、償却資産、非償却資産でございます土地の実地棚卸を、先の実地棚卸に引き続きまして実施しておりまして、16事業年度の上半期に完了するよう鋭意実施しているところでございます。

14事業年度の民間企業並財務諸表につきましては、いわゆる道路管理上使用しております図面、台帳等によりまして、全数により把握いたしましたけれども、実地棚卸につきましては時間の関係上、各管理事務所の所掌延長に対しまして償却資産については10%程度、非償却資産については5%程度を実際に実地棚卸をやりました。

次に、(2)の土地の鑑定評価状況ですけれども、これにつきましては14事業年度の民間企業並財務諸表につきましては簡便な方法でやっておりますけれども、現在は鑑定評価手法を用いまして市町村別・用途地域別の単価の設定作業を実施しているところであります。15事業年度の民間企業並財務諸表をつくる際には、同手法によりまして概算値を算出いたします。それから、16年中には確定値を算出する予定になってございます。

次に、3ページ目をごらんいただきたいと思います。今後の課題ですけれども、17年度の民営化に向けまして、開始貸借対照表作成のための課題でございます。資産評価方法の早期確定が必要になってくると思っております。それから、私どもがこう言っているのかどうかわかりませんが、機構、新会社におけます承継資産等の範囲の確定、特にPA(パーキングエリア)SA(サービスエリア)等々ございますので、そういったもの。

それから、(2)といたしまして、その他資産評価、会計基準等に関する問題といたしまして、新会社、機構の会計基準の策定を早期にやっていかなければいけない。そうしませんと、システム開発をやらなくてはならない関係上、早期に確定をお願いしたいということでございます。それから、資産区分の細目ごとの物理的、機能的耐用年数の設定がございます。それから、舗装のようなもので取替法適用資産の検討もありますし、機構と新会社の関係でリース会計をどうやっていくかということ。それから、減損会計。機構は独立行政法人でありますから、それと新会社間の連結決算をどうしていったらいいのか。その他たくさんあるんですけれども、大きいところだけを載せさせていただきました。

以上で説明を終わらせていただきます。

【黒川委員長】 ご丁寧にもありがとうございます。

それでは、引き続きまして首都高速道路公団、よろしく願いいたします。

【首都高速道路公団(菊池)】 首都高速道路公団の菊池でございます。よろしく願いします。

お手元の資料 2 - 3 をお開きいただきたいと思います。2 - 3 の表紙をめくっていただきまして、民間企業並財務諸表の作成経緯。これは先ほども国交省さんからございましたが、原則、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本四連絡架橋公団、同じような考え方でまとめてございます。

まず、1 ページでございます。ちょっと前提が長くなるかもわかりませんが、当公団におきましては、従前から各公団法に基づきまして財務諸表（法定財務諸表）を作成してまいりました。この会計処理が民間で行われています会計処理とちょっと異なっているという指摘がございました。それで、特殊法人の特性を捨象しまして、特殊法人が民間企業として活動を行っているとは仮定した場合の財務書類として、行政コスト計算書、民間企業仮定財務諸表などを平成 1 2 年度決算から法定財務諸表とは別に作成しておったわけでございます。これは財務省の財政制度審議会からの指摘等でございます。

次の 1 ページの後段でございますが、この民間企業仮定財務諸表におきましては、資産区分に基づく個々の資産評価がなされておられません。道路資産の総額を対象といたしました、平均的な耐用年数によりまして減価償却費の概算額を計上してきたところでございます。民間企業の会計原則と合致しないという意見がございまして、平成 1 4 年 8 月、道路関係四公団民営化委員会から、より一層民間企業の会計原則に合致した財務諸表を作成するようという中間取りまとめを受けまして、資産区分を明確にした財務諸表を平成 1 4 年度決算において作成することになったわけでございます。

2 ページをお開きいただきたいと思います。まず、道路資産評価に当たったの考え方でございます。もちろん、これは各公団とも公認会計士さんの意見などをお聞きしながらまとめたというものでございます。

1 でございます。取得原価で評価することについての整理でございます。企業会計原則第 3 の 5 には、貸借対照表に記載する資産の価額は、原則として、当該資産の取得価額を基礎として計上しなければならないということがございました。といたしまして、法定財務諸表におきまして、道路資産を取得原価で計上しておりまして、道路資産の総額を把握できたということでございます。でございます。高速道路の最初の供用から今日までの工事完了検査調書が存在しておりまして、その集計によって、道路資産の総額を資産区分ごとに把握することができたということで、取得原価という形で整理しています。

次に 2 でございます。時価（再調達原価）で評価することについての整理でございます。先ほど申しました取得原価に年度ごとのデフレーターを乗じて算出してございます。

参考は省きますが、次の3ページでございます。まず取得原価によります道路資産額の把握でございます。道路資産の取得原価の確定に当たりましては、まず道路資産を構成いたします道路構造物を用途または構造ごとに分けまして、次いでそれぞれの資産に対応いたします取得原価を高速道路の最初の供用から平成13年度までの間、公団内部資料、先ほど申しました工事完了検査調書などを用いまして年度ごと・路線ごとに整理いたしまして、最後に平成14年度内の道路資産の移動履歴を追加いたしまして、14年度末の取得原価を確定したものでございます。

4ページをお開きいただきたいと思います。そこをもう少し細かく整理いたしましたのが1.資産区分。ちょっとダブるかもわかりませんが、現行の財務省令の種類、用途または構造を準用いたしまして分類を決定いたしました。過去の工事完了検査調書及び決算書類等に基づきまして、工事費、用地費、補償費などについて供用区間ごと・資産区分ごとに整理いたしまして、道路資産の取得原価を算定いたしましたわけでございます。

2.耐用年数でございます。財務省令の耐用年数を採用しました。また、附属施設におきましても、原則として財務省令の適用区分で決定してございます。

3.減価償却費及び除却損でございます。減価償却費につきましては、JHさんと同じに定額法を用いてございます。除却損につきましては、実績などに基づいて算出してございます。

4.の補償費、建設期間中の借入金に係ります利息の扱いでございます。補償費につきましては、取得原価には算入してございます。建設期間中利息につきましては、償却資産（道路構造物）については取得原価に算入してございます。非償却資産（土地）につきましては、取得原価に算入してございません。

次、5ページでございます。これは細かいので、左側に書いてございますように、貸倒引当金の計上を民間並みに近づけてやっていると。道路資産とダブりますけれども、調査費の処理とか、1年以内の償還予定の長期債務を分けましたというので、これはご参考でございます。

引き続き6ページをお開きいただきたいと思います。時価によります道路資産の把握でございます。先ほど申しました資産の評価でございますが、この右側の黒枠で囲ってございます各資産の取得原価を基礎といたしまして、道路事業固定資産につきましては、それぞれの取得年度に当該年度のデフレーターを乗じて現在価値を算定いたしました。

をした欄外のところを見ていただきますと、使用いたしましたデフレーターは以下の

ものでございます。

工事費につきましては、3公団共通で、建設工事費デフレーターというのを使っています。

用地費につきましては、首都と阪神は都市部ということで六大都市市街地価格指数を用いています。本四さんにおきましては、地価公示価格、地価調査価格などを使っています。

次に、補償費でございますが、建設工事デフレーター（建築総合）というのを用いて現在価値を算定したというものでございます。

引き続きまして、消費税の会計処理方法でございますが、消費税においては一般的な企業は消費税の取り扱いにならしまして、税抜き方式という形で算定をしております。

6ページの後段に、取得原価に年度ごとのデフレーターを乗じて時価を算定した理由を書いております。ご承知のとおり、首都高速は構造物比率が高うございまして、首都高の例でいきますと、橋梁が82.7%、トンネルが5.5%。その構造も過密都市を有効に活用するために一般街路や河川の上空を利用するなど、特殊区間の連続したものとなっております。標準化した再建設費の算定が困難であったためでございます。

また、近年施工しております構造物と既供用路線の構造物は構造種別が異なることから、近年の工事積算データだけではすべての構造種別の再建設費を算定する根拠とならなかったという理由もございます。

また、本四さんでございますが、首都高も阪神さんもございますが、長大橋、沈埋トンネルなどの特殊構造物につきまして再建設費を算定するためには、個々に設計をし直すことになるという状況から、デフレーターを採用したというものでございます。

次に、7ページでございます。これは首都高速道路の個別の部分でございますが、今後の課題でございます。補償費、建設期間中の借入金に係ります利息の扱いについて、どのような処理をいたしますかというものでございます。

2番に土地の評価でございます。新会社等の開始貸借対照表において、土地をどのような基準で評価するかというものがございます。

次に、8ページでございます。現在の作業状況でございます。平成17年度の民営化への準備といたしまして、平成15年度から主に以下の作業を行っております。

新財務会計システムの構築でございます。新会社は株式会社として早期に決算を完結させる必要があることから、新しいシステムを構築することとしております。具体的には、

本検討会において決定された内容を取り入れまして、他の民間企業で稼働しているシステムと同様のものを新会社に導入するべく準備を行っているところでございます。

土地の所有権などの精査でございます。開始貸借対照表におけます資産評価においては、本検討会や法律に基づく評価委員の決定を踏まえたものという認識はしておりますが、決定時におきまして適切かつ迅速に引き継ぎなど対応できるように、外部のご協力を得まして、土地の所有権、占有権、地上権などの精査を行っているという状況でございます。

【黒川委員長】 わかりました。ありがとうございました。

それでは、次に阪神高速道路公団、お願いいたします。

【阪神高速道路公団(岩田)】 阪神高速道路公団の岩田でございます。よろしくお願います。

私どもは、今、首都高速さんに説明していただきましたように、ほかの3公団一緒ということでございますので、14年度までの作業経緯というのは割愛させていただいております。考え方は一緒ということでご理解いただければよろしいと思います。

そういうことで資料2-4でございますが、2枚もののちょっと短い資料になってございますが、こちらで説明させていただきたいと思っております。

まず、現在の民営化に向けた作業状況でございますが、土地につきましては先ほどの首都高さんと同じように、全線にわたりまして路線測量を実施中でございます。また、資産の評価方法につきましては、本検討委員会の検討結果を受けて決定されるものと考えておりますが、迅速に対応できるように、現在、土地の権利形態等の精査を行っているところでございます。

また、構築物などの償却資産につきましても、全数調査のための資産区分の精査を実施中ということでございます。道路の管理台帳というのはまた別な台帳を用意しておりますので、その辺は問題ないんですが、あくまでも資産に限定した台帳等が整理されてない関係上、それらと突合しながら調査をしているという状況になってございます。

また、新組織への移行に伴いまして、現行の業務フローなりデータフローを見直しまして、企業会計原則に対応した会計処理、民間企業並みのスピードでの決算処理、資産データの処理・管理ができるように、新会計システムを構築しているということでございます。そのような形になっておりますので、今委員会の結論を得てすぐに対応できるような形の取り組みを既に行っているということでございます。

次に、2ページでございますが、今後の検討課題ということで、これは先ほど道路公団

さんなり首都高さんと同じような感じでございます。資産の評価基準なり開始貸借対照表をどういうふうに決めていただくのか。原価計算をどうするのか。また、リース取引会計処理、いわゆるファイナンスリースということで、そちらに会社としての賃貸資産を資産計上して、リース料金を負債計上するやり方をとるべきか否かとか、また減損会計も全路線でいくのか。私どもの場合はネットワークということでございますので、全路線一体で考えるべきとか、会計資産等について議論しているところでございますが、料金圏別なり、また路線別という形でいきますと、これは大きく変わってくる可能性がございますので、こういう点につきましてもご検討いただけるものと考えております。また、連結会計なり耐用年数等につきましても、今回、決定いただけるものと考えておまして、私どもの内部でも今検討しているという状況になってございます。

大変短い説明でございましたが、以上でございます。

【黒川委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、本四連絡橋公団、よろしく願いいたします。

【本州四国連絡橋公団(山内)】 本四公団の山内でございます。よろしく願いします。

本四公団も民間企業並財務諸表の作成経緯につきましては、首都さん、阪神さんと同様ということで説明は省略させていただきます。

資料の1ページですが、現在の資産棚卸作業・土地の鑑定評価状況ということでございますが、道路資産の棚卸作業につきましては、当検討会における議論を踏まえて、資産区分の見直しを含め棚卸作業の方法を検討し、平成16年度上半期を目途に実施する予定といたしてございます。

土地につきましては、この検討会の検討に先立ちまして、場合によっては引き継ぎ価額が時価評価となることも想定しまして、平成14年度民間企業並財務諸表で算出した再調達原価の精度を上げるべく鑑定作業をアウトソーシングして、平成16年3月末を期限として実施中でございます。

1枚めくっていただきまして、資産評価、会計基準に関する課題でございます。ここでは5点ほど項目を挙げてございますが、項目的には他の公団さんと同様かなと思っております。

ただ、細かい記述はしておりませんが、本四公団特有の問題について説明させていただきますと、まず資産評価方法の確定ということでございます。本四公団におきましては、取得価額での評価は可能ということでございますが、道路資産の約7割が長大橋に係る資

産という状況にあることから、再調達方式による積算がなかなか難しい。そのために、時価評価につきましては、取得価額にデフレーターを用いて評価せざるを得なかったということでございます。

それからもう1点、評価方法で、本四公団につきましては、他の3公団と異なりまして道路資産とともに鉄道資産を保有してございます。本四公団は3ルートございますが、児島坂出ルートが道路と鉄道の併用橋になっているということでございます。現在、鉄道資産につきましては、既にごございます鉄道会計基準により経理しているということでございますが、道路資産評価、道路会計基準を検討する場合には、それとの整合性についてもどの程度調整をとるかという話もございまして、あわせて検討する必要があるんじゃないかというふうに考えてございます。例えば鉄道会計基準では、取得価額をベースに減価償却等を行っているということでございます。道路資産を仮に時価で評価すると、一物が取得価額と時価の合計額になるという危険性もはらんでいる。その辺も調整する必要があるのかなと考えてございます。

耐用年数でございますが、長大橋につきまして管理さえちゃんとやれば、200年、300年もつと技術者から聞いているわけですけれども、実耐用年数との大きな乖離があるということで、今後、耐用年数についてどう考えるかということでございます。この長大橋の耐用年数についても、道路、鉄道ということで、現在、鉄道につきましては、現行の財務省令の耐用年数でやっているということですので、一物に2通りの耐用年数があってもよいのかという検討を関係機関と調整する必要があるということでございます。

簡単でございますが、私からの説明は以上でございます。

【黒川委員長】 わかりました。どうもありがとうございました。今お聞きただけでも、それぞれの公団は特殊事情もございまして一律ではなさそうですし、また検討すべき会計基準も大変多いということで、我々は身の引き締まる思いでございます。

それでは、初めに申しましたように、ご説明を受けてから一括してご審議ということでございますので、今後の検討課題とスケジュールについて国土交通省からご説明をお願いいたします。

【石原企画専門官】 それでは、資料3であります。今後の検討課題とスケジュールについてということで、このペーパーを（案）という形で出していただきました。事務局としまして、これまでの経緯、各公団からの課題等を説明いただきまして取りまとめたところではありますが、本日、各委員の方からのご意見を踏まえて、ブラッシュアップしてい

きたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

検討の目的でございますが、平成17年度中の民営化前には、開始貸借対照表の作成が必須ということになっております。このためには、現四公団の資産を共通の土俵で評価する資産評価方法や会計基準を作成する必要があると思っております。これらのうち共通の課題の検討を、この有識者による検討会の中でご議論いただきたいと思いますと思っております。その中で、事務局としては国土交通省のほうでやらせていただきますけれども、道路関係四公団の方にもご協力をいただきたいと思いますということでございます。

これまでの説明でもございましたので、再度ということで恐縮でございますが、主な検討すべき課題ということで掲げさせていただいております。

1つは資産評価に関する検討課題でございます。資産評価手法の検討という大きなものがございます。今、説明がございましたように、再調達価額方式ということで今大きく2つの方法をとっておりますが、この妥当性であるとか、あるいはその算出方法につきまして、どのように評価するかということをご議論いただきたいと思いますと思っております。あわせて耐用年数についても、幾つか現在の税法と異なるものを使っているのもございますし、あるいは非常に高い管理水準にございますので、何年たって取りかえるということではなく、長く利用していこうということもございますので、その辺の考え方も整理したいと考えております。

2つ目でございますが、土地等の評価方法の検討でございます。これは本線と書いておりますのは道路の本体のことでございますし、また今後、民営化会社のほうで管理運営していきますサービスエリア、パーキングエリアにつきましても、現在、鑑定作業を進めておりますが、その中で特に留意すべき事項であるとか、方法について検討いただきたいと思いますと思っております。

3番目でありますが、付随費用の原価算入ということで、付随費用、すなわち補償費、建設中の金利でございます。現在、構造物につきましては原価へ算入する。土地につきましては補償費は資産に算入して、金利は費用処理しているというものでございます。これは四公団共通でございますが、この処理の方法につきましてどう評価するかというものがございます。

それから、民営化会社と資産を保有します機構との間で新たにリースの関係が出てきます。このリースにつきまして、会計処理をどのようにするかという問題がございます。

除却方式と書きましたけれども、例えば舗装の表層部につきましては定期的に取りかえ

るといふことでやっております。あるいはガードレールであるとか排水路につきましては、同様な管理をやっているところがございますが、このようなものを取替法として除却するのか、あるいはどのような方法があるかということでご議論いただきたいと思います。

それから、平成17年度から実施されるということで、減損会計の扱いについてもご議論いただきたいと思います。

でございますが、改良費の中の資産形成に占める費用と維持管理に占める費用の取り扱いと書いてありますが、改良費の中に機能の回復あるいは機能の向上を図る、例えば遮音壁の設置であるとか、橋桁の補強であるとか、そういうものがございます。一方で、修繕ということで施設の更新、例えばトンネルの施設の更新、通信施設の更新というのが一緒にまざっております。現在、それを簡便な方法で分けておりますけれども、そこは大変多岐にわたるものでございますから、どのような方法でやるのが資産評価のレベルとして適当かどうかということが課題でございます。

でございますが、開始貸借対照表の作成のときの資産評価でございます。ある1つの時点をとらえて基準年度を時点としますけれども、それから民営化の会社が発足するまでの間の処理をどのようにするかということでございます。

会計基準に関する検討課題ということで、今回は新会社、機構に適用する会計基準と、それから、に書いてありますが、これは主に開始貸借対照表の作成に係ることではありますが、特に資産評価になりますけれども、そのときの会計基準と、この大きな2つがございます。

一方で、民営化後につきましては情報の公開といいますか、説明責任あるいは透明性の拡大ということで、ディスクロージャーに対する基本的な方針もあわせてご議論いただきたいと思います。

2ページ目の検討スケジュールでございます。本日が第1回の検討会ということで、これまでの経緯、現在の作業状況、このペーパーにございます検討課題とスケジュールについてご議論いただきたいと思います。今回をまずキックオフの会議ということで位置づけさせていただきたいと思っております。

それから、本年度残りおよそ2カ月ほどしかございませんけれども、第2回の検討会ということで、2月下旬から3月上旬に開催させていただきたいと思っております。1つは専門家からのヒアリングということで、今回、ご議論いただく中で最近の会計の動向であるとか、そういうものも踏まえましてご議論いただきたいと思いますので、これは後ほどまたお願

いしたいと思いますが、本日、どのような方からヒアリングをしたらいいかということでアドバイス等をいただければ幸いと考えております。

平成15年度の決算に向けての論点整理ということで、1ページ目に書いてありましたこと、本日ご議論いただきますこと、それから私どものほうで今回こういう検討にあわせて、業務委託ということで監査法人の方を対象に、現在、一般競争入札で業務の検討を発注しようとしております。明日が入札ということで、委託先も決まるわけでございますけれども、そういう中で検討していただいたものをひっくるめまして、平成15年度の決算に向けての論点整理、それから当然、民営化に向けての論点整理もあわせて行いたいと思います。

それから、専門家の方からのヒアリングにつきましては、日程の調整もございますので、随時、必要に応じて開催をさせていただきたいと思っておりますので、ご協力をお願いしたいと思います。

3月下旬には本年度の取りまとめということでございます。

本年度につきましては、検討課題を再整理したいと思っております。課題の設定に間違いがないとか、新たな課題はないかということ再度整理させていただきたいと思っております。

平成15年度の決算でございますが、通常、6、7月ごろになると思いますが、各公団の決算に向けて取り込める課題について、前倒して検討・整理したいと思っております。

当然、民営化に向けてこれだけでは済みませんので、平成16年度にもご協力をいただきまして、会計基準策定までに検討していきたいと思っております。先ほど説明いたしました資産評価手法の検討、土地等の評価方法の検討、リース会計や減損会計等の扱い等々でございます。それを受けまして、会計基準の策定やディスクロージャーに対する基本的方針等につきましてご議論させていただきたいということで、大分長くおつき合いしていただくこととなりますが、よろしくお願ひしたいと思います。

それで、少し補足の説明をさせていただきたいと思っております。

【日原公団監理室長】 今、ご説明させていただきましたが、事前に黒川委員長のほうから特に会計がどういう場面で、だれに向けて、どういうふうに使われるのかというご質問をいただいております、資料は用意してないんですけれども、簡単にご説明させていただきます。

まず基本的には、投資家なり債権者、あるいは国民の方に対するディスクロージャーと

いう部分はあると思います。ただ、それに加えて、今回のシステムに伴いますやや特殊な用途がありますので、その辺についてご説明させていただきたいと思います。

まず1点目は、今回の有料道路事業というものが通常のゴーイングコンサーンの会社ではなくて、一定期間を限った期限限定型の有料道路事業であるということでございます。具体的に申しますと、道路の建設に要しましたすべての費用を料金で、結果は貸付料という形を経由いたしますが、その結果、機構の債務が全部ゼロになった瞬間に一応終わるといふ仕事であるということがございます。したがって、道路の建設にどれだけ費用を要したのか、あるいはどれだけ金額を返したのかということの管理が重要になってくるというのが1点目でございます。

それとの関連で、債務残高を適正に管理していくということが必要になってまいります。先ほど申しましたように、機構は1つの組織となりますが、その中で4つの公団に由来する債務はそれぞれのところで管理する必要もございまして、またJH系については3社に分かれますけれども、それぞれの債務については一体として管理するということがございますので、そういった管理の問題がございます。

また、特に高速国道につきましては、より債務を増やさないということもございまして、そういった意味での管理というものも必要になってくるのかなというふうに思っております。

それからもう1つの場面といたしまして、貸付料の問題でございます。先ほど最初にご説明させていただいた中で、料金には利潤を含まないということが決められておまして、そういったことから申しますと基本的には会社におきます料金収入と、会社におきます必要な経費を除いたものが貸付料の算定の基礎になってまいりますので、そういった意味では収入のほうはあまり考えることはないのかもしれませんが、費用のほうをどのように認識するかというのが大きな問題になってくるのかなと思っております。

それからもう1点、これもかなり特殊な事業部分でございますけれども、会社のほうで建設されました道路資産につきまして、供用前に機構のほうに移すという形になってございます。そういたしますと、その資産をどのように認識して、どのように評価するのかということ、機構のほうの受け取り資産が決まっておりますし、その際あわせてその建設に要しました債務も機構のほうに移すという形になりますので、それぞれをどのように認識するか、あるいはそれがうまくバランスするのかしないのかというあたりも大きな課題になってくるのではないかなと認識しております。

以上でございますが、とりあえず思いつきの部分でございますので、ほかにもあるかもしれません、よろしくお願いいたします。

【黒川委員長】 わかりました。ますます気が重いというか、先ほど言いましたように、世界に類のないシステムであり、まさに総合問題なので、我々としてもクリエイティブなものにチャレンジしていくというか、ほんとうに大変だなと。おそらくすべての人を納得させるというのができるかどうかというのはなかなか難しいかもしれません。いろんな論点、あるいは考え方があろうかと思えますけれども、その中にあって我々としてはとにかく、先ほど言いました熱意と誠実さを持って、いろんな専門家の方から意見を聞いてやっていきたい。これしかないだろうと、こう思っております。

それでは、今までいろいろとご説明いただきましたけれども、まだ不明な点が多々あると思います。どうぞご審議いただきたいと思います。どなたからでもどうぞ。聞きたい点とか、ここはわからなかったとか、具体的なところでも結構でございます。

【横須賀委員】 まだ、全体像をつかんでいないものですから、ちょっと認識不足のご質問をするかもしれませんけれども、再調達原価を採用する。これはいいとして、補償費とか支払い金利を原価に入れていますね。これはどのような把握の仕方をして入れているのでしょうか。現況有姿で評価を求めるのではないのでしょうか。その辺を公団の方に教えていただければと思います。今、道路は出来ているわけですよね。出来ている道路を評価するときに、補償費を入れるとか、支払い利息を入れるとかというのが出てくるんですけれども、それは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に、どうして補償金とか支払い利息というのが飛び出しってくるのかなという意味がよくわからない。

道路は、例えば田とか畑を、あるいは山を買って造成して、補償費を払う。金利も払うかもしれませんけれども、そして現在の現況有姿の宅地同様のものになっているわけですから、今の（近隣の）宅地の価額を評価すれば、補償金も金利も全部入ってしまうということになるわけです。それをデフレーターでやっていくとなりますと、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して求めているのか、その辺を教えてもらえると有難いんです。

【黒川委員長】 わかりました。これはJHさんと他のところでは若干違うのかしら。では、まずJHさんのほうからもう1度、繰り返しになるのかもしれませんが、も

う少し詳しくお願いします。

【日本道路公団（鶴岡）】 金利ですけれども、金利につきましては私どもは再調達の、うちの道路は10年間で大体完成するというので、10年前に今ある道路をつくり始めて、今、完成しましたといったときに大体の投資パターンがありまして、1年目はこれくらい、2年目はこれくらい、そういう投資パターンをつくりまして、それぞれの投資の10年前の金利は幾らだった、9年前は幾らだった、その積数を出しまして金利を掛けております。

【横須賀委員】 そうすると、現実に払った金利ですね。

【日本道路公団（鶴岡）】 考え方はそういうことです。

【横須賀委員】 補償費も同じですか。

【日本道路公団（鶴岡）】 同じです。

【横須賀委員】 （例えば）10年前に払った補償費を加えておるといいますか。

【日本道路公団（鶴岡）】 10年前というか.....。

【横須賀委員】 そういうことになりますね。例えば一度に道路はできるわけじゃないから、補償費を払ったときもある、金利についてもいろいろあるでしょうから、そういったばらばらのものをデフレーターを掛けて、今の価格を出しているということですか。

【日本道路公団（鶴岡）】 はい。

【横須賀委員】 それはそれで一応いいんだけど、土地を近隣の価格で評価しているとすれば、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ちゃっているわけですから、そこにまた補償費を入れたらダブっちゃうことになりませんか。ちょっと質問がまずいんでしょうか。

【日原公団監理室長】 もし間違っていたら訂正していただければいいと思うんですけども、基本的な考え方として、現在は道路についてはいつか取得するということはできません。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と。要するに今現存しているものは道路が現存しているわけじゃなくて、山林なり原野なりが現存しているだけですので、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、取得原価の中に入れていくというふうに補償費については考えている。

金利についても同じでございまして、1度に今道路をばっと買えるわけじゃございませんので、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っているもの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じゃないかと思っております。

【横須賀委員】 それで評価しているわけですね、土地は。そうですね。調査費用というならわかります。ところで金利は変化がないんですか。

【日本道路公団（鶴岡）】 あります。

【横須賀委員】 じゃ、その変化した金利は、それを算出したものに修正して出していると。

【日本道路公団（鶴岡）】 そうということです。

【横須賀委員】 わかりました。

【黒川委員長】 その辺は資料2 - 2の1ページの参考の四角の中のちょっと飛ばされたところの8番とか、この辺に。

【日本道路公団（鶴岡）】 すみません。土地については金利を算入しておりません。費用でその年、その年で落としております。

【横須賀委員】 土地については金利は入れていませんね。補償費は入れているんですか。

【日本道路公団（鶴岡）】 補償費は入れております。

【横須賀委員】 じゃ、投下資本を修正して、現在価額に置きかえたというだけのことですね、これは。

【黒川委員長】 よろしいですか、そこで。ほかには何か。

【梶川委員】 前提のお話なんです、機構の存続期間というのは45年が前提にあって、45年たてば債務が返済されて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いいのかというところを、組織前提としてお聞きしたいと思います。

【日原公団監理室長】 基本的にまず45年がアッパーであるということをございまして、45年までに債務を返さないという時点は基本的にはあまり想定してないんですが、そうであればそのときに何らかの処理をしなきゃいけないということをございまして、その上限という期間になってまいります。

それと、あと業務としては、先ほどちょっと申しましたように、すべての債務を償還し終わった段階で貸付業務は終わりますので、その後ずるずる延ばしてもしょうがないでし

ようから、終わればおそらくその段階で解散の議論は出てくると思います。

【黒川委員長】 今のところは、先ほどの資料1の民営化の基本的枠組みについてというところで、償還期間は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と。このことは関係ないんですか。

【日原公団監理室長】 資料1の段階では、整理合理化計画で50年が上限となっておったわけでございますけれども、その後の議論の中で、次の2ページの機構のところから45年後で解散というふうに書いてございまして、またその下の3のところでは、で民営化から45年後には債務を完済という表現になっています。5年間縮めたということになるのかと思います。

【黒川委員長】 わかりました。どうぞ。

【梶川委員】 先ほど、当初、由来する公団からの債務の残高を個別的に管理されるというお話があったと思うのでございますけれども、この個別的残高、債務残高について、返済もある程度個別的に管理される。この場合、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どういうふうに関連づけられるのか、その辺についての組織前提をお聞きしたいと思います。

【日原公団監理室長】 そこまで詳しいことはまだ決まってない部分もあるんですけども、基本的にはそれぞれの公団からというか、現公団由来するところの債務を全部返してきた段階で、その部分に関する貸し付けは終わるというふうに考えております。したがって、業務が段階的に縮小することになるんじゃないかと思います。おそらく多少の誤差があるかどうかは知りませんが、現在の考え方ではほぼ一致するというふうに思っておりますし、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おります。

【梶川委員】 あともう一つ。これはいわゆる会社がサービスエリア等の事業をされるということなのでございますけれども、ここで機構が終わられた段階で、機構は道路の無料開放をされると。道路を無料開放されてもこの会社は当然存続して、無料の道路のサービスエリアと道路の管理を運営されていくという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おありになるのかお聞きしたいと思います。

そのケースで、ここで上場を目指されるという流れの中で、事業内容の変遷についてどういった形を考えられて、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と思います。

【日原公団監理室長】 まず、事業の形としては、今おっしゃられたように、サービス

エリア等につきまし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。そのほか関連の情報提供サービスとか、いろんな形の新規事業が考えられると思いますので、そういったものは展開していただくということになると思います。

また、道路管理につきましては、どうなるかはっきりしないところがございます。ただ、いずれにいたしましても、現段階におきましても先ほど申しましたように、道路の部分から利潤を認めないという形になってございますので、もちろん関連してインセンティブの議論はあるんですけども、それを除外すれば利益はないということでございますので、配当原資といたしましては基本的にサービスエリア等になりますから、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おります。

【榎谷委員】 4つに保有機構を分けるわけですね。これは、道路公団以外のほかの3つについては増資というのがあるわけですね。保有機構の資本金の話なんですけれども、これは国だけではなくて、地方公共団体もいわゆる資本金を保有するというんですか、出資をするという形になるんですか。国だけじゃなくて、地方公共団体も入るんだということですか。

【日原公団監理室長】 機構についてということでございますね。先ほどちょっとご説明をいたさなくて、申しわけありませんでした。高速国道につきましては基本的に国のものでございますので、今のところは国だけが関与しておりまして、また出資等も、ほとんど最近はないんですけれども、国が行っていたという実態がございます。

それに対しまして首都高速道路、阪神高速道路については、基本的に都道だったり府道だったりするものですから、国と地方が2分の1ずつそれぞれ出資という形を行っております。ただ、本州四国連絡橋につきましても、国と地方が2対1で出資するという形で行っております。

それぞれの出資の意味というのは、今の公団に対する出資でございますけれども、別に公団に関する経営権を確保するとか、そういう意味では全くございませんで、単純に言いますと、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おります。したがって、新しい機構に移りました後も、同じような意味での出資はあり得るのだろうというふうに思っております。

ただ、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ございますので、その辺は先ほども説明しましたが、また新しい意味で、会計面でももう1つテーマが増えるということになってまいります。

【榎谷委員】 普通、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んですか。例えば本四架橋は半分半分、国半分、地方公共団体に戻ってくるとか、そういう形になるんですか。それとも全部、国のほうに入っちゃうんですか。

【日原公団監理室長】 まず出資というのが、今、申しましたような資金調達コストを下げるといふ趣旨での出資になってございますので、言ってみれば、無期限の無利子貸し付けというのと同じような意味合いになってございまして、先ほど申しました債務を返済するといっております債務の中には、出資金を含むという扱いを考えております。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ふ形になってございます。

戻った後、道路資産がどうなるかというのは、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ますので、道路公団の持っておりますものとか、本四公団の持っておりますものは国のものになりますし、首都高速、阪神高速の持っておりますものはそれぞれ都だったり府だったり、あるいは市だったりという形で、ばらばらになるということになります。

【横須賀委員】 これもまたよくわからないで、誤解しているのかもしれませんが、検討すべき課題の中の土地の評価方法の検討で、本線とサービスエリアとパーキングエリアがあって、独立していますね。これがわざわざここで独立したということは、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を考えていいんですね。

【日原公団監理室長】 そのようにおそらくなっていくのかなという趣旨でございます。

と申しますのも、従来はそれぞれ含めまして、全体を道路という形になっておったわけでございますが、今度、民営化に伴いまして、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を従来の道路から通常の、端的に言うと道路区域を外しまして、自由に使える土地という形になってまいります。そうすると、いわゆる道路と同じように考えていいのか、あるいは沿道のいわゆる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まいりますので、その辺が多分評価の中には勘案されてくるのではないかとということで、結果は同じということもあるのかもしれませんが、そういった意味で分けて書かせていただいております。

【横須賀委員】 そうすると、サービスエリアって、また非常識なことを聞いて悪いんですけれども、サービスエリアの職員というのはどこから出入りしているんですか。

【日原公団監理室長】 サービスエリアの職員って、サービスエリアで働いている売店の職員の意味でございますね。そういう人たちは裏側に……。

【横須賀委員】 料金を払っていくんですか。

【日原公団監理室長】 裏側に荷物搬入路がありまして、その荷物搬入路から出入りしているというのが通常でございます。もちろん急いでいるとき、高速道路の料金を払って入っている人もいるとは思いますが、そういうことでございます。

【横須賀委員】 そうすると、これを独立して評価するということになる、道路とはとらえ方が違って来るんですね。これは独立して、裏の職員の出入り口を拡大することができますね、民営化すれば。(外部の土地との)併合の可能性というのがそこで出てくるんですね。ですから、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来るということになりませんか。そういうことは今の評価の中に織り込んでいるんですか。

【日原公団監理室長】 これからでございますので、そういった問題点等をいろいろお聞かせいただきまして、課題に反映させていただけたらなと思っております。

【横須賀委員】 今は道路として評価しているんですね、これは。

【日原公団監理室長】 評価をやらうとしているところでございますので、まだ。

【横須賀委員】 いやいや、考え方は。

【日原公団監理室長】 評価全体が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ございます、具体的なものが出ておるわけではございません。

【榎谷委員】 すみません。しつこいんですけれども、今の出資を返すというのはどういう意味なのかもう一遍説明してもらえますか。

というのは、それは資本金ならば残余財産の分配があるわけです。ところが、無利子返済ならば借入金で返済しなきゃいけないわけですね。だから、出資なのか、借入金なのか、どんなのかよく頭の整理ができなかったのもう一遍説明していただければと思います。

【日原公団監理室長】 表現が悪かったかもしれませんが、正しくは出資金でございますので、出資の扱いになりますが、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います。手続上は最初のうちはずうっと、ほんとうのいうんですか、債務を返していきまして、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います。

【榎谷委員】 出資金と道路資産が残るとい形。

【日原公団監理室長】 はい。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ますので、料金徴収が続いた段階では料金が入ってまいります。入ってまいりました料金をもとに減資いたしまして、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いうふうに考えております。

【榎谷委員】 借金がゼロになっても、しばらく資本金がゼロになるまでは料金徴収を続けるということですね。

【日原公団監理室長】 そういうことでございます。

【榎谷委員】 その都度、資本金を減額していくと。

【日原公団監理室長】 減資するというところでございます。

【榎谷委員】 そうすると、最後には道路資産だけが残って、何も残らないと。貸方がゼロです。そうですね。

【日原公団監理室長】 ちょっといびつではありますが、そういう形になろうかと思えます。

【黒川委員長】 これはまた難しいですよ。参ったな。今のところで45年というのはそれも含めてですか。

【日原公団監理室長】 含めてです。

【榎谷委員】 ということは、資本金の大きさによって、少なくとも巨大な資本金になれば、おそらくそんなことはないと思いますけれども、借金を完済しても機構は45年で終わらない可能性がありますよね、資本金の評価の仕方によっては。そういうことですかね。借金はゼロになったけれども、資本金はまだ巨大な資本金があるから、それを返すのにすごい時間がかかるということですか。

【日原公団監理室長】 可能性としてはもちろんございますが、その場合にはいずれにせよ機構を解散いたしますので、解散するときにはどのように処理するかという問題は残るということでございます。

【黒川委員長】 なるほど。そのときに、45年がアッパーということですから、リース料というんでしょうか、償還に充て得るそれを途中で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んですか。

【日原公団監理室長】 基本はそうなるかと思いますが、特に首都高速、阪神高速につきましては、その辺、若干言及がございまして、例えば国、地方と会社との間で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年で閉じるようにということをしております。

なお、若干、付言しますと、本州四国連絡橋公団につきましては、先ほど榎谷委員が言われたとおり、巨額の資本金を持っておりますので、厳密に言うと45年では返し切れないことになってまいりますので、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ってまいります。

【榎谷委員】 要するに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きゃいけないんですが、それはこの検討会では検討する必要はないわけですね。

【日原公団監理室長】 費用が適正かどうかという議論においてはここの検討の課題ではありませんが、費用として見るときに、例えば項目の挙げ方によっては、先ほど言った貸付料として処理できるものと、そうではなくてうまく、例えばの例でございませけれども、建設したものについては資産と債務を機構のほうに完成時点で移すというふうに申しましたが、そのときに先ほどバランスするかどうかという話を申し上げましたけれども、例えば土地についての金利は資産として見ません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くちゃいけませんので、そういう意味においてはそれを費用として会社のほうに計上していくというふうに考えていくのか、あるいは資産のほうに計上しておいて、それは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いますけれども、そういう問題が出てきたり、あるいは先ほどの取替法の話にも同じような話が出てくるとは思いますけれども、取替資産であれば毎期の費用で落としていくとか、物によってこれは減価償却としてカウントしたほうがいいんじゃないとか、リース料としてカウントしたほうがいいんじゃないとか、毎期の費用で落としたほうがいいんじゃないとか、費用の落とし方も3種類ぐらいとっさに思いつきますので、その辺をどういうふうに落としていくのかというあたりは、この会でぜひご議論いただきたいと思っています。

【黒川委員長】 今のところで新規資産をつくるということになって、請け負った会社から保有機構のほうに移すときに、いわゆる資産と負債、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課されていませんよね。

ですから、今の問題で、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ということになると、負債というの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っ、そこが制約されてしまいます。しかし、それがバランスしてないということであれば、払った金額、それは調達してくるときには負債だったわけですから、金利部分だけはその期の費用というんでしょうか、保有機構の費用に落としてもいい。要するに貸借対照表に上げなくてもいいということもできるわけです。

ですから、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ってしまくと、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わけですね。そういうふうに解釈していいですか。

【日原公団監理室長】 それは決めておりません。ただ、その場合は、ほか全体としてどういうふうに費用化するかとか、処理するかとか、そういった項目もあわせて決めていかなきゃなりませんので、その辺、全体としてどういう形で処理したらいいのかという最も適切なものを決めていただければというふうに思っています。

【黒川委員長】 それでは、お考えになっていただいているうちに、私も疑問。

まず、会計基準として何と何をつくらなくてはいけないかという問題。そこで、確認ですけれども、保有機構の会計はつくらなくてはならない。それから、このイメージ図で見ると、その保有機構についてもどうも今お伺いしているところだと、薄緑色と黄色とオレンジとブルーになっていますけれども、保有機構も債務償還に関連して、それぞれもとの筋が首都高速のものはそこで債務償還を45年以内でやっていくのか。要するにこの黄色、オレンジ、青、緑の中の債務償還が、お金には色が無いとして、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、これは大きいわけです。

要するに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、どうもこれは保有機構のほうも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ません。要するに資産と負債の管理は全くそこに壁があるわけですから、その辺はどのようなスキームになっておりますでしょうか。

【日原公団監理室長】 細かいところまではまだ決まっておらないんですが、基本的には勘定区分を分けるというのが一番はっきりいたしますが、それに近いようなものが何らかの形でできてくるんだろうというふうに思っております。

【黒川委員長】 ということは、スキームとしてもそこに壁があると。要するにお金のやり取りはできない。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よろしいわけですね。

【日原公団監理室長】 そのようなご理解で結構でございます。

【黒川委員長】 では、まず今のことで、全体のものも何か出さなくちゃいけないかもしれないけれども、勘定区分のものも考えなくちゃいけないということが保有機構については1つわかってまいりました。

それから、今度、上にある6つの運営会社ですね。ここで、どうも先ほどから聞いておりますと、いわゆる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で、利益は出してはいけないようだ。ところが、一生懸命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どんどん民間の発想を取り入れてもうけてくださいと。こういうことだろうと思います。

そうすると、東日本高速道路株式会社の中にあっても2つの事業があって、しかもそこから稼いでくるものはきちんと分別管理というんでしょうか、普通の会社だといろんな事業があったとしても一緒になるわけですけれども、結局そこは国の管理というんでしょうか、きちんとどこが管理するのか、国交省が管理するのか、あるいは保有機構が管理するのか。多分、保有機構を通じてだろうと思いますけれども、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。こういうふうな理解でよろしいんでしょうか。

【日原公団監理室長】 壁の強さの問題に入らんですけれども、鉄道事業におきまし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すし、また料金認可におきまし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通常のコスト主義ですけれども、そういった形での料金認可が行われておりますので、そういった意味ではあるんだろうというふうに思っております。

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どうなるかというのがありますが、料金の認可とか、貸付料の算定とか、そういう中ではそういったものは適切にわかるように、そこがごちゃごちゃにならないようにきっちり管理する必要があるというふうに思っております。

【黒川委員長】 なるほど。そのときに、この当委員会に対する付託なのでございますけれども、例えば東日本高速道路株式会社の会計を考える上で、今この東日本高速道路株

株式会社の事業を大きく2つ分けておきましょう。両方をあわせた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、注目していく、その料金に関連する事業について我々は考えるのか。いずれにせよ東日本高速道路株式会社は、全体の情報と2つの事業を勘定区分みたいなものでもやらずにやらなければならないだろうということはわかっているんですけども、我々としてどこまで、要するに2つの勘定、東日本高速道路株式会社について民間の知恵を使ってという部分と、それからある程度利潤は得てはいけないという部分、両方の会計も我々は考えなくちゃいけない。それから、全体のものも考えなくちゃいけない。

この辺はどうかということですが、私自身は初めに抱負で言いましたように、ここは非常に難しいところだと思うんですけども、先にお伺いしてから。

【日原公団監理室長】 私どもの認識としては、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ますので、それ以外のサービスエリアの商売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おります。

【黒川委員長】 なるほど。そのときに一般の事業のサービスエリアの会計基準は民間並みですから、この後、税金の問題がどうなるかということとはわかりませんが、民間の企業であれば節税の問題とか、耐用年数の決定もそういうような配慮もあるでしょう。ですから、我々がここで先ほどから言っている耐用年数は、公的機関としての耐用年数と民間企業がやっている場合では必ずしも一致することはない。それはわかります。しかし、東日本高速道路株式会社が行うSAにおける事業というものも、かなり独占的なものに近いかもかもしれません。

それから、いわゆるファミリー企業、これがどうなっているかよくわかりませんが、ファミリー企業の実態についてもまたいずれお聞きしようと思っておりますが、このファミリー企業のもの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、注目しなくちゃならないものもあるかもしれません。

ですから、必ずしも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、きちんと我々はそれでよろしいと思うようにしていただかないとなかなか。国民から見て、そこはほんとうに民間だからいいんですねということでもよろしいのかどうかですね。

なぜそのように言っているかという、もし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%どこが持つかによりますけれど

ども、財務諸表等の会計データが当分の間公開されてない会社ですから、未公開ということになると、どのように国民は知ることができるのか。要するに非公開の民間会社。そういうようになったときに、そのデータはどういう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。民間会社ですから。これもちょっと考えておく必要があるかと思うんです。その辺についてはいかがですか。今のところ何か。

【日原公団監理室長】　　そういうので頭がいっぱいになりそうですけれども、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ます。そういった意味では主管大臣までは届くんですけれども、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でございますので、その辺は今後よく勉強していきたいというふうに思っております。

【黒川委員長】　　そうですか。では、今の点も踏まえて、事務局のほうでどういうことになるのか。私が初めに言いましたように、ディスクローズという点も踏まえて、今、検討している財務諸表がそれぞれいっぱいありそうですけれども、それぞれ財務諸表はどういうルートで、ここは国民にこういうルートで開示される、ここはこうですよ。これもちょっと念頭に置いて、よく審議していかなければならないことだろうと思っております。

【榎谷委員】　　民営化推進委員会の意見では、S A、P Aの業務は子会社方式にするようなのが書いてありましたよね。これは今はまだ決まってないのかもわかりませんが、子会社方式でやって、道路事業とS A、P A等を別会社にして明瞭にするのか。一緒にしちゃうと、確かに今黒川先生がおっしゃったようなことができると思うんですが、親子会社でしてしまいますとそういう問題は出ないと思うんです。それは意見であります。

【黒川委員長】　　それはまだわからないんですか。

【日本道路公団（鶴岡）】　　ちょっと私もそこはわかりません。

【梶川委員】　　これは基本的枠組みのところ、会計の話は今後の議論だと思うんですが、3ページの料金設定に当たって利潤は含めないという言葉があるんですけれども、この利潤という意味はどういう意味で考えたらいいか。

上の株式会社の道路事業に関することに関して利益は出さない。保有機構において一応これは会計を行うわけですが、ここ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。そうではなくて、もしこれはそういう制限がかかるとすれば、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ぴったり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んですが、減価償却等々も含めて今後の

議論だとすると、45年後にどういう資産に残高が残るかということも含めて、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いのか。そこはフリーハンドでこの会計の手續上考え、かつこの利潤というのは趣旨だけ合えばいいのか、そのところが理解できないんですけれども。

【日原公団監理室長】　ここで言っている趣旨はもっと一般的な意味で、通常の公益事業の認可基準でありますと、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りますが、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ませんというのが基本の趣旨でございますので、機構において会計経理をやったときに、その中で結果的に減価償却、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ございません。

【梶川委員】　わかりました。そういう意味では機構のほうの損益計算というのは、また別の整理でよろしいということでございますか。

【榎谷委員】　利益の件で、きょう新聞で総理のお言葉で、新聞の言葉ですから、間違っているかもわかりませんが、インセンティブの話で少しの利益は認めるべきじゃないかという話が出たんですけれども、実際、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ということの意味しているのか、どういうことを意味しているのか、意味がよく理解できないんです。つまり努力をすれば当然コストダウンになるわけですね。それを努力してコストダウンしたときに、それは利益で上がるわけですね、道路事業の。それは例えば配当でもらっちゃうという意味なのか、その辺がもう1つ理解できないので。多分まだ決まってないのかもわかりませんが。

それからもう1つ、全く利益を認めないということは、それは努力しないほうがいいのか、今の道路公団の批判をしちゃいけないんですが、むしろ子会社じゃなくて、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すね。そういう意味では、子会社にするかどうかは別として、ちゃんとした会社をつくって、ちゃ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んじゃないかと思うんです。その辺はどうなんですか。子会社をつくること自体は認められていますよね。

【日原公団監理室長】　はい。まず、利潤の話でございますけれども、完全に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ございませんで、仮にそうしようと思いますと、結果的に貸付料そのものを決算ベースで事後修正をかける

ということになりますので、そうなりますとそもそも貸付料とは何だという定義に降りかかってまいりまして、まさにそれが損金として認められるかとか、そういう大問題に、要するに単なる利益調整じゃないかというふうにみなされる可能性がありますので、そういった大それたことを考えているわけではないということが1点目でございます。

それから、一方、利潤が全くなければ経営改善が進まないんじゃないかということにつきましては、この要約の中に入ってなくて恐縮だったんですけども、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いうふうになってございまして、その具体的な中身が決まってないものですから、きのうも民営化委員会で話になり、けさの新聞でも道路局長とやり取りがかみ合わなかったとか、いろいろ書いてございましたが、そういった意味では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いうふうに認識しております。

ですから、そういう意味では、インセンティブにはプラスのインセンティブと、マイナスのインセンティブと両方あると思いますけれども、要するにそれぞれの中で形を決めていくということで、この辺の中身がまだ決まっておりませんので、決まり次第またご報告させていただきたいというふうに思っております。

【黒川委員長】 今に関連してなんですけれども、それぞれの運営会社、いわゆる民営会社のファミリー企業の扱いなんですけれども、一応、会計としては連結会計、これが今や日本の会計基準でも主たる会計情報になっておりますので、ここでも民間並みという以上は、連結会計をベースに利益が出ているか、出てないかということを考えるんだらうと私は理解しておりますけれども、いかがですか。

【日原公団監理室長】 基本的におっしゃるとおりだと思っております。

それに付言させていただきますと、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ますので、出資がゼロで、人的、取引的關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まして、一般常識でいうと相当程度不自然な関係になっておりますので、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。また、資本関係が入っていくといっても、もちろん既存の株主さんがおられるわけですので、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、実はこの検討会でも課題で取り組んでいただければもっとありがたいんですけれども、課題かどうかわかりませんが、おそらくその辺はまた1つの課題だろうというふうに思っております。

【黒川委員長】 いや、参った。

【榎谷委員】 連結対象になるかどうかは検討しないといけないと思うんですね。

【黒川委員長】 審議時間を長くすれば長くするほど我々は宿題が増えてばかりで、もうほんとうに困りました。何かほかに。もうこの際ですから、どうぞ。

【小澤委員】 資産評価の手法も多分何を目的に評価するかで、例えば移す前、今どうなっているかを調べるため、それからそれを移した後、それをどう取り扱うか。それも機構と民間ではそれぞれ違ってくるということで、同じ資産評価の手法であってもどの場面のことを議論しているかによって、そもそもみんな変えなきゃいけないということかなと思って、頭が今こんがらがっていますが、今お伺いしていると、何となく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というのを少し。

その意味は、まずはそうすると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、もちろんその全体を視野に入れて議論する必要はあると思うんですが、まずはそこからスタートというイメージでいいのかなということを確認させていただければと思います。

【日原公団監理室長】 おっしゃるとおりでございます。基本的にはまず開始貸借対照表をどうつくるかというのが大きな課題でございますので、そうすると現有資産をどういうふうに評価するかということになってこようかと思っております。

それから、全体の枠組みがいつの時点で見えるのかというご指摘でございますけれども、基本的には3月上旬に法案を出すことになっておりますので、その段階で今モニョモニョ言っている部分のある程度の部分までは、そこで明らかになると思っております。

ただ、そこから先の部分は、まだ政省令もございますし、実際には運用とか、あるいは機構と会社の協定とか、いろんなところで決まってくる部分もありますので、そういったものにつきましては、逆に言うと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、やってみたらとんでもないものになったということにならないように勉強しながら決めていきたいというふうに思っておりますので、逆に言うとその宿題を私どもに投げただけければ、またそれを宿題と思って勉強していくということになってまいりますので、よろしく願います。

【黒川委員長】 なるほど。わかりました。ほかに何か。どうぞ。

【榎谷委員】 子会社という表現がいいかわかりませんが、民間会社は機構の100%子会社になるんですか、それとも国から直接出資された形になるんですか。どうなるんですか。

【日原公団監理室長】 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おります。

【榎谷委員】 株式会社ですよ。

【日原公団監理室長】 はい。機構は株式を保有しないという形を考えております。

【榎谷委員】 いわゆる兄弟会社会的な扱いになるということですね。国が機構を持つわけですね。また、国が特殊会社を持つという意味では、国を親とすると、機構と株式会社は兄弟会社だというふうに理解してよろしいんですね。国または地方公共団体ということですね。

【日原公団監理室長】 対等というところは、そういうことだと思っております。

【榎谷委員】 そうすると、連結になるかどうかというのはあれですよ。

【黒川委員長】 そうですね。兄弟会社であれば、ただ、その上にある特会か省庁別会計のところでは連結になる。それは財務省のほうに任せて。

【榎谷委員】 それからもう1つ、例のJRのように今、三島会社がありますね。あれも閣議決定して、株式放出を決定しておりますよね。そのような形は今回は当初はとらないということですか、特殊会社については。

【日原公団監理室長】 上場を目指すというふうに書いてございますが、それは経営状況を見ながら、あるいはいろんな投資家なり何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いうふうに思っております。

【榎谷委員】 閣議決定でやるというわけではないですね、当初。

【黒川委員長】 わかりました。

先ほども言いましたように、ますます時間が延びれば延びるほど課題が増えるばかりなので、きょうはこの辺にしたいんですが、今後のスケジュールでございますけれども、本日、ご審議いただきました検討課題、それから小澤先生からも言われましたように、どこの部分が差し当たって解決できるのかとか、そういうのも含めて考えていただきたい。それから、また具体的なアイデアが出ましたら、各委員はどうぞ随時事務局のほうに言っていただいて、先ほど室長がどんどん宿題をくれとおっしゃっていましたので、随時投げてください。

それから、あと一番初めに私が申しましたように、専門家からのヒアリング、これが一般的なリースの会計はどうなっているのかとか、それから初めに申しましたように、45年先までを見据えているということは到底できないんですけれども、現行のいわゆる会計基準だけじゃなくて、会計というのは財務会計もどんどん変わっていておりますから、そういう将来の動向も少しぐらいは我々知っておかないと。45年先の子供たちまで、少し10年とか20年でも長く最新の会計でありたいと思いますので、一般的なヒアリングというんでしょうか、国際会計の動向とか関連しそうなところ、この辺を具体的なスキームが固まる、固まらないはともかくとしてお聞きしておこうと。こういうときも入れたいと思います。

これについて一番初めに事務局からお話になったように、あまりにも専門的だし、あまり関係がないということもあるかもしれませんが、これについてはどうするかは決められませんけれども、いずれにせよヒアリングの機会を設けて、勉強会でもいいですし、していくということではいかがでしょうか。

では、それについては、そういうことで人選とか、あるいはどの点について国際動向を聞くかということも私及び事務局のほうに任せていただき、また各委員のほうから意見がございましたら、随時言っていただきたいと思います。よろしいですか。

【榎谷委員】 ぜひ会計士協会のほうの意見も聞いていただけたらと。リース会計にしましても、国際会計的なことも、あるいはインフラ資産についてもいろいろ検討しておると思いますので、ぜひ対象に挙げていただけたらということでもあります。

【黒川委員長】 わかりました。ありがとうございました。会計士協会だと榎谷先生と梶川先生に適切な人選をお願いします。ということで、我々も専門家からヒアリングを受けて、熱意を持ってこのいっばいの宿題について対処していきたいと、このように思っております。

何かほかにご意見ございますでしょうか。ございませんか。どうぞ。

【小澤委員】 1つだけ。この資産評価手法の中にある耐用年数の問題なんですけれども、これを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に、この耐用年数を評価する目的は何になるかというところを確認させていただければと思います。

【日原公団監理室長】 実際に物理的に何年もつかという個々の資産について、ここの道路は何年、ここの道路は何年ということの評価するという趣旨ではございませんで、おそらく営業譲渡みたいなことを考えれば、そういう議論はあるんだろうと思いますけれど

も、ここで考えたのはそういうことではございませんで、まさに開始貸借対照表をつくる
ときのスタートラインの資産評価をする上で、取得原価なり、あるいは再取得原価なり、
そこから減価償却をしなければいけませんから、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います。

【小澤委員】 なるほど。わかりました。ありがとうございました。

【黒川委員長】 そのほかに何かございますでしょうか。

確認ですけれども、ここできょうご議論されたことは、後日きちんとした議事録が公開
されるということですね。それから、きょういろいろと質疑応答があって、よくわからな
いということはよくわかったんですけれども、その一覧というか、こういう質疑があっ
て、これに対して事務局は今の段階でこう答えたという、そういうサマライズしたもの
というのは議事録のほかに何か予定があるんでしょうか。

【日原公団監理室長】 そういうものを作成いたしまして、先生方にはお届けしたいと
いうふうに思います。よろしく申し上げます。

【黒川委員長】 そうしていただくと。我々も忘れてしまうといけませんので、きょう
決まったことというか、質問とそれに対する回答がそれぞれ1つ1つ整理されていくと、
次回以降それを踏まえて審議できるということで、大量の宿題に対して少しでも効率的に
やっていかないと到底終わりませんので、事務局は大変かと思えますけれども、それも踏
まえてよろしく願いいたします。

それでは、議事の進行は一通り終了いたしましたので、進行役を事務局のほうにお返し
したいと存じます。

【事務局（藤井）】 黒川委員長、どうもありがとうございました。

最後に、議事次第の7.にございますその他でございますが、第2回の検討会を先ほども
検討課題及びスケジュールのところでちょっとご説明をさせていただきましたけれども、
2月下旬から3月上旬を目途に開催したいと思っております。先ほどご議論のありました
専門家からのヒアリングも予定しておりますので、日程の調整は後日、事務局のほうから
させていただきたいと思えます。

それでは、本日は大変お忙しい中、ご出席を賜り、まことにありがとうございました。
これにて閉会することといたします。

最後に、資料ですけれども、郵送をご希望の方は封筒にお名前を記入しておいていただ
ければ、事務局のほうで郵送させていただきますので、資料は机にそのまま置いておいて

いただければと思います。

長時間のご議論ありがとうございました。

了