

第13回 道路資産評価・会計基準検討会

開催日：平成17年3月28日（月）

場所：国土交通省11階特別会議室

【山本課長補佐】 申しわけございません。定刻を若干回っておりますので、それではただいまから第13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。委員におかれましては、お忙しい中、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

それでは、早速でございますが、本日の資料の確認をさせていただきたいのでございますが、まず本日の議事次第、委員名簿、配席図。それから、今回の配付資料ということでございますが、まず資料1、「会社から機構への取引価額の範囲と会社及び機構での会計処理」。資料2「共通経費、金利、共用資産の配賦方法」といたしまして、資料2-1、「共通経費、金利の配賦方法」、資料2-2、「共用資産の配賦方法」、それから、資料3といたしまして、「重畳的債務引受の場合の処理」、資料4、「管理会計」、資料5、「道路資産評価・会計基準検討会の検討報告（案）」。

あと、参考資料といたしまして、参考資料1「WG議事メモ」が添付されておるところでございます。漏れ等はございませんでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

なお、谷口道路局長につきましては、後ほど出席の予定でございますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これ以降の議事運営につきましては黒川委員長をお願いしたいと思っておりますので、委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【黒川委員長】 はい、承知いたしました。本検討会においては、昨年1月より審議してまいりましたが、今回の検討会において、最終的な報告を取りまとめたいと思います。

それでは、早々ですが、資料の順に、事務局よりご説明をお願いいたします。

【新日本監査法人（山下）】 承知いたしました。まず、資料1から資料3まで順にご説明申し上げたいと思います。

まず、資料1でございます。右上、資料1「会社から機構への取引価額の範囲と会社及び機構での会計処理」でございます。

審議理由といたしましては、機構法では、会社が当該高速道路の新設、改築、修繕または災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務を引き受けなければならないこととなっております。

また、道路資産の価格は、直接工事費、用地費、補償費、建設中金利、原価計算基準において原価算入することが認められた間接費を基本として取得原価を算定することとされておりあります。

会社から機構への取引価額の範囲と機構における会計処理を検討する必要があるということでございます。

この点につきまして事務局案といたしまして、まず、会社の会計処理といたしまして、会社は、直接工事費、用地費、補償費、建設中金利、原価計算基準において原価算入することが認められた間接費のほか、一般管理費、既存道路の除却工事費用、寄付した付替水路の土地代、関連公共施設等整備助成金など、高速道路の新設、改築、修繕または災害復旧に要する費用として債務引受の対象となるものはすべて取引価額に含めるものとするということではどうかということでございます。

また、債務引受の対象となる費用すべては、会社側におきまして棚卸資産、すなわち仕掛道路資産にも含めることとするということではどうかということでございます。

次に、機構側での会計処理でございますけれども、機構では、取引価額のうち直接工事費、用地費、補償費、建設中金利、原価計算基準において原価算入することが認められた間接費用を基本として算定した価額等を道路資産の取得原価に含めることとし、一般管理費など開始貸借対照表作成時に取得原価に算入されていなかったものは道路資産の取得原価に含めないこととしてはどうかということでございます。

なお、建設中金利に関しては、非償却資産については取得原価に含めず、償却資産分については供用開始前の建設費等も算定して料金設定を行った場合には取得原価に含めないこととしてはどうかということでございます。開始貸借対照表時の取り扱い等を予測を合わせるといって形になってございます。

1枚おめくりいただきまして採用理由でございますが、会社の会計処理につきましては、機構と会社の取引は資産の売買が行われたものと見ることができる。売買の場合の取引価額は通常、当該資産を形成するためにかけた費用に利益を加えたものである。機構と会社と取引において利益は想定されないんですけれども、費用部分について通常の売買等、特別区別すべき理由はない。

会社においては、高速道路事業からは利潤の発生を想定していないところ、道路資産の形成にかかった費用をすべて仕掛道路資産とし、売上原価としなければ利潤が発生していないかどうか、損益計算からは明確にならない。

一般管理費については、長期請負工事について棚卸資産高に算入することも認められております。これは企業会計原則の規定でございます。

一方、機構側の会計処理でございますが、機構においては開始貸借対照表作成時と同様の取り扱いをすることが適当と考え、一般管理費、既存道路の除却工事費用、寄付した付替道水路の土地代、関連公共施設等整備助成金などは道路資産の価額には含めないこととし、また、建設中金利に関しても開始貸借対照表作成時と同様の考え方により、非償却資産部分については取得原価に含めず、償却資産分についても供用開始前の建設費等も算定して料金設定を行った場合には取得原価に含めないことが適当ということではいかがなものでしょうかということでございます。

駆け足で恐縮でございますが、右上、資料2 - 1、「共通経費・金利の配賦方法」でございます。審議理由といたしましては、コスト管理を適切に行い、高速道路事業に配賦する費用に恣意性が介入しないよう、配賦方法を定めておく必要があるということでございます。

事務局案といたしましては、一般管理費につきましては、配賦単位といたしまして高速道路事業の建設事業・維持管理事業とその他事業、事業ごとに配賦するというところでございます。

配賦方法といたしましては、費目・科目ごとに勤務時間比、人員比、経営資産金額比、面積比またはその他の合理的な割合により適正な配賦基準を設定するというところではいかがかということでございます。

次に、建設中の金利を除く金利についてでございますけれども、配賦単位といたしましては高速道路事業の維持管理事業、施設の更新など与其他事業、これも事業ごとに配賦するというところではいかがでございますでしょうか。

配賦方法といたしましては、実際発生額を各事業の用に直接供する固定資産金額比などの合理的な割合によって配賦するというところでございます。

採用理由といたしましては、一般管理費、建設中の金利を除く金利とも会社法第14条第2項では、高速道路事業とその他の事業に区分して整理するものとされているところでございます。

2ページ以降は一般管理費、金利の他の鉄道事業会計規則、ガス事業部門収支計算規則などにおける取り扱いの事例を載せさせていただいております。

一まとめになっておりますけれども、そのつづりの一番後ろのページでございます。

右上、資料2 - 2でございます。「共用資産の配賦方法」。

審議理由といたしましては、鉄道事業会計規則の運用方針におきましては、鉄道事業と兼業とに供用される共用固定資産について分類整理することが原則とされており、その際の分割基準として専属固定資産の価額、従業員数、使用面積、車両走行キロ（軌道業を兼営する場合）などが挙げられております。

会社において高速道路事業とその他事業とに共用される固定資産についても検討が必要かと存じます。

これに対しまして事務局案といたしましては、共用資産については、高速道路事業とその他事業とに分割整理することを原則として、分割基準は専属固定資産の価額、従業員数、使用面積など合理的な基準によることとする。なお、本社、支社局、宿舍など、直接建設・維持管理運営の用に供しないもので、分割整理することが妥当でない認められる固定資産については、各事業共用固定資産に一括して整理することができるものとするということでございます。

採用理由といたしましては、共用資産を分割基準によって分割整理することにより、減価償却費の各事業への配賦計算が明瞭になるためということが挙げられようかと思えます。

下につけておりますのは鉄道事業会計規則の運用方針でございます。

続きまして、右上、資料3でございますけれども、「重疊的債務引受の場合の処理」ということでございます。新組織移行の後、機構は会社から引き受ける新設、改築、修繕または災害復旧に要する費用に係る債務の限度額の範囲内で、会社が当該高速道路の新設、改築、修繕または災害復旧に要する費用に充てるため負担した債務を引き受けることとなっております。当該引受、債務引受について会計処理を検討する必要があるかと存じます。

事務局案といたしましては、機構が会社から道路資産とともに債務引受を行う場合、これが重疊的債務引受となる場合は、機構は債務引受額を負債計上し、会社は当該金額を注記するものとしてはどうかというものでございます。

採用理由といたしまして、当該債務引受が重疊的債務引受と考えられる場合、金融商品会計基準によれば、機構による債務引受が重疊的債務引受であり、原債務者である会社が第一次債務者の地位から免責されない場合には、金融負債の消滅を認識することができないこととされております。

しかし、次の理由により機構は引受債務額を負債計上し、会社のほうでは当該金額を注記する方法が妥当ではないかということでございます。

理由といたしまして、(1)債務とともに求償権を計上するのであれば、資産・負債とも貸借対照表に計上する実益に乏しいため、注記による開示で足りるものと考えられるということ。

(2)といたしまして、金額は巨額にのぼることが想定されております。債務とともに求償権の計上を求めることは、いたずらに会社の債権と債務が両膨らみになってしまうということが予想されること。

(3)といたしまして、施行法16条1項により会社及び機構が連帯して弁済の責めに任ずる開始時の債務引受について、債務額のうちみずからの負担額を負債に計上し、負担額を超える金額は注記することとしたこととの整合を図る必要もあろうかと存じます。

以上のような理由から、機構は引受債務額を負債計上し、会社は当該金額を注記することとしてはどうかということでございます。

2ページ以降は開始時の取り扱いのときと同様の理由ということになりますけれども、金融商品会計基準における重畳的債務引受の場合の取り扱いと会社分割の場合の取り扱い。1枚おめくりいただきまして、会社分割に関する会計処理に関しましての研究報告、日本公認会計士協会の会計制度委員会の研究報告になってございます。

以上のような理由をもちまして、会社側の当該金額を注記で足りるものとしてはどうかということでございます。

以上、駆け足で恐縮ではございますが、資料1から3までのご説明でございました。

【黒川委員長】 ありがとうございます。ただいまのご説明に対しまして、各委員、何かご意見等、ございますでしょうか。まず、資料1からまいりましょうか。この資料1は新設、改築、修繕または災害復旧といったようなものにかかった費用について、負担した債務を機構のほうで、会社がまずは負担するわけですが、それを機構のほうで引き受けなければならない、そのときの案ということですね。主には新規建設、これからもし仮に新しい路線を建設した場合の処理ということを主に念頭に置けばよろしいかと思えますけれども、何かご意見、ございますでしょうか。どうぞ、榎谷委員。

【榎谷委員】 すいません、確認事項ということなんですが、会社が建設をし、機構が引き受けるということなんですが、会社と機構との間で予定価格があってそれ以下の場合と以上、超えた場合とがあると。予定価格のイコールあるいは以下の場合はいい

思うんですが、超えた場合というのはあまり想定されないかもわかりませんが、あり得るわけですね。その超えた部分について機構は負担しないことになるわけですね。それについてはもしあったとしたら、その差を分析、例えば、超えた理由を分析して、土地の取得が高かったのか、建築費が高かったのか、建築のところのどの部分が高かったのかというようなところが分析できるようになっているのでしょうか。もしなっているとしたら、それに従って取得価額を修正するというのでしょうか、引き受けるというように理解してよろしいのでしょうか、どうなんでしょうか。

【吉田公団監理室長】 協定の枠組みとも関係してくるご質問かと思えますけれども、今現在、その枠組みについて検討中でございます、債務引受限度額は供用区間単位で設定することを考えていますがそうしますと10年ぐらいは工事期間としてかかります。協定を結ぶ際に工事着手当初のものについては設計も概略設計のようなものしかできていないといったようなことで、それが5年ですとか時期がたつと詳細な設計になって参ります。その際、債務引受限度額の内訳もさらに精査して、固めの数字でセットしていくといったようなことになろうかと思っております。基本的に5年ごとに協定を見直すといったようなことになってございますので、そういう過程の中で債務引受限度額の個々の工事費の内訳を機構と会社双方で確認し合っ、必要なものについては見直していくといったようなスキームになろうかと考えてございます。

【榎谷委員】 そういう意味では、具体的にこういう数字が詰まるということですね。引き受けるべきものが総額だけではなくて、土地枠の部分、建築額の分という形で細かく詰まっていくというふうに考えてよろしいですか。

【吉田公団監理室長】 はい。協定上は債務引受限度額が明示されることになりましてけれども、その付属書類というようなものの中で工事費の内訳書といったようなものを双方で確認し合うことになろうかと考えております。

【黒川委員長】 この点につきましてほかに何か。今のところで私も確認ですが、もし仮に予定価格よりも低く抑えられたという場合はすなわち原価低減努力部分ということですねけれども、この点については会社のほうのご褒美というのか、この辺について何か事務局のほうで考えていらっしゃることはございますか。

【吉田公団監理室長】 あらかじめ債務引受限度額を設定するときの工事の内訳書では、基本的に標準的な工法でやればどのぐらいかかるかといったようなことでセットすることになると思います。それを会社の経営努力によって下回った場合には助成することができ

るというスキームに法律上なっておりますので、結果として出てきた経営努力分の利潤といったものを否定するものではございません。仮に出てきたときにその全額を会社に残すのか、その割合については今後、調整していく必要があると思っております。いずれにせよ会社の経営努力に基づいてコスト削減した部分については一定部分、会社に還元するといった枠組みで今考えているところでございます。

【黒川委員長】 その点につきまして、機構発足後のモニタリングというのは国土交通省に設置される評価委員会、機構は独立行政法人の1つですから、独立行政法人の評価委員会が設立されることになろうかと思えますけれども、この評価委員会などが今言ったインセンティブ部分と、国民への還元部分というところなんかモニターすることはできるようになるのでしょうか。

【吉田公団監理室長】 そこは基本的には機構と会社間の協定に基づく処理ということになろうと思えますけれども、機構は独法でございますので、独法評価委員会というのがございます。独法評価委員会が年度年度の機構の業務の進捗状況についてはチェックしていくということになります。例えば、助成につきましても機構の業務の一部でございますので、そういう観点から独法評価委員会でもチェックしていただくといったようなことになると考えております。

【黒川委員長】 そうしますと我々のこの委員会の意見に基づいて会計基準が決まる。それから、その方針に従って資産の評価額が決まっていく。それらに基づいて業績から測定され、あるいはセグメント報告とか、いろいろな細かい付属表も要請しているわけでございますけれども、そういうようなものの資料等を使って、モニタリングを独法の評価委員会が今後していくであろうと、このような理解でよろしいわけですね。

【吉田公団監理室長】 そのようなことになろうかと考えております。

【黒川委員長】 わかりました。梶川委員。

【梶川委員】 事実関係なんでもございますが、今の仮称インセンティブといいましょうか、引受価格が予定価格よりもよかった場合、悪かった場合、これは基本的には引き受け時の会社でいえば売却損益という形で出るのでしょうか、それとも一たん引き受けられた後、何かインセンティブの違う計算方式でレポート的といったのはおかしいんですけれども、何か戻されるという余地もあるのでしょうか。

【吉田公団監理室長】 このインセンティブの付与の、具体的なやり方については今後詰めなくてはいけない部分が残っております。いずれにせよ、債務引受限度額を超え

た場合、また経営努力によって下回った場合のインセンティブ、この部分については会社の損益に反映されてくることになろうかと思っております。

【梶川委員】 売却損益で出るのか、後から整理して戻すかということはまだ今後、事例が起こってからという意味ですか。

【吉田公団監理室長】 当然、民営化スタートするまでには詰めなくてははいけませんけれども、実際の引き受け時のやりとり、具体の処理の仕方はもう少し検討させていただきたいと思っております。

【梶川委員】 あとその辺の数字が、かなり確度よろしく推測される時期というのは最終段階になるまでわからないのでしょうか。というのは会社の損益を予測され得る時期というのでしょうか、これがどのぐらいのタイミングで最後、査定が行われるかというのをちょっと参考までにお聞きしたかったんでございますけれども。

【吉田公団監理室長】 それは今の債務引受限度額の話でいいますと、個々の工事についてどのぐらいの利幅が出てくるかというようなことではございましょうか。

【梶川委員】 はい。それがどの段階で大体わかってくるかということは、もう引き受け時まで、最終のネゴシエーションをし終わるまではわからないのかどうかということだったんです。

【吉田公団監理室長】 そこは例えば、供用区間単位で債務引受限度額を設定いたしますと、工事が始まったばかりのものもあれば、供用間近いもの、いろいろあるかと思っております。具体の工事ごとにどれだけの利益が出そうなのか、また限度額をオーバーしそうなのかといったことについては、引き受けに近い段階になってみないと個々の工事ごとには見通すことが難しいと考えております。

【梶川委員】 そのほぼ引き渡し時というか引き受け時に確定した数字で出てくるといふことだということではございましょうか。

【吉田公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 その辺は先ほどのお答えにあるように、一番初めの予定がだんだん工事が進捗して、より現実的な数字に改定されていく。この改定の仕方とともに利益部分のうちの会社の努力部分もどこかで決まるというふうには今は理解していけばよろしいですね。

【吉田公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 わかりました。工事引き受けの単位というのでしょうか、今、室長が

おっしゃった工事ごとのというこの単位は大体どのぐらいの距離ごとに引き渡しがあって、金額的には、平均でいうと幾らぐらいずつの単位ぐらいで引き渡しが行われるというふうに想像すればよろしいのでしょうか。

【吉田公団監理室長】 基本的には供用区間単位ですので、高速自動車国道でいうとインターチェンジ間では、だいたい1,000億ぐらい。

【黒川委員長】 1,000億ぐらいの単位ごとに移ってくると。その1,000億ぐらいのが1つの工事区間というか、工事単位だとすると、それは平均的に工事を始めてから何年分ぐらいの工事期間？

【吉田公団監理室長】 だいたい10年ぐらいになるかと思います。

【黒川委員長】 そうすると10年ぐらいの工事が会社のほうの棚卸資産に少しずつ積み上がって行って、それで10年の間に、先ほどからの議論にあるような検討、再検討が行われて最終的に引き渡しが行われると、このように考えればよろしいですか。

【吉田公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 わかりました。ほかに何か。榎谷委員、どうぞ。

【榎谷委員】 おそらく個々の資産ごとに細かく引受価額の内容を分析して、検討して、交渉していくということだと思うんですが、国土交通省の航空局で今やっています羽田の拡張工事がありませんよね。あそこは設計、施工、あるいは保守まで一括発注になっていまして、あれにもインセンティブがあるように聞いていますので、あと、コストについて交渉で決めるといっても何となく機構と会社との間でなあなあで決めているんじゃないかみたいなイメージがないような仕組みを、つまり、これは市場で決めるというわけにはいかないわけですね。

そういう意味で、できるだけ公平に決めるような仕組みをおつくりになったらより説明責任が結果的に果たせるようになるのではないかと。全部内容をおそらく示せない部分も、企業機密の面もあるかも知れませんが、できれば透明な第三者機関になるのかどうかよくわかりませんが、そういう機関でチェックをするというんですか、そういうことがあれば会社と機構がなあなあでやっているんじゃないかみたいなイメージがなくなるのではないかと思います。これはご参考です。

【黒川委員長】 今の榎谷先生の意見の要点は、独法の評価委員会とは別の機関の存在、評価委員会から委託してもいいんでしょうけれども、第三者機関というのはそういうようなものを念頭に置きつつおっしゃっていることですか。

【榎谷委員】 これはおそらく独法の評価委員会はそこまで、コストの細かいところまで多分見れないと思いますので、そういうコストの削減をしているということについても、第三者の起案がないとコストの引き受けの部分の注目をしたものでないと、どういうふうな決め方をするのか。機構と会社が、発注側と受注側だから個々にやったらいいんじゃないかということを経済者同士だったら別に問題はないわけですが、機構と会社との間でどのような仕組みになるのかよくわかりませんが、もと同じような会社だというような、世の中から見れば、もともと同じじゃないかというようなところもあるので、できるだけ説明責任が必要だと思うんですが、かといっても会社ですから、工事の細かなところまで、どこまで公表していいのか、競争の関係もおそらくあると思うんです。そういう意味で、そういうところをチェックする機関があったら、そこに依頼して評価をしてもらってそして決めたんだというほうが、非常に合理的に説明できるんじゃないかなと思ったりしているので、これはあくまでもご参考で、いろいろな事例があると思いますので。

【黒川委員長】 ありがとうございます。それでは、参考意見ということで参考にさせていただきたくお願いいたします。

では、この資料1の会計処理ですが、一口に言えば、先ほど山下さんがおっしゃったように開始時の処理に合わせるということだろうと思うんですね。この会計処理についてはよろしいでしょうか。したがって、新規道路をつくったときに道路資産に計上されない部分が結構ある。つまり、会社の会計処理上、棚卸資産に計上されていたとしても、機構に移ったときに一挙に費用処理されるという部分もかなりあるということを想定している会計処理ということになります。普通の売買であれば、会社のほうは売った資金は、買った機構のほうの資産に全部上がってもおかしくはないんだけど、一部については費用に落ちる、貸借対照表には計上されない、こういうことを想定しているということでございます。

それでは、皆様方よろしいということで、この会計処理でいきたいと思います。

次に、資料2 - 1ですね。一般管理費の部分でございますけれども、これについて何かご意見ございますでしょうか。

榎谷委員、どうぞ。

【榎谷委員】 資料2 - 1に書いてあるようなことだと思うんですが、実際はそのプロジェクトごと、工事区間ごとに詳細に配賦しないとおそらくいけないんだと思うんですね。そのときにおそらく実績でつくってしまいますと、決算が終わらないと決まらないという

ことになりますので、予定のコストで配賦していくほうになると思います。そうすると予定と実績との差が出てきて、その配賦などの問題にもおそらく出ると思いますので、この中にはそういうことも含まれているというふうに理解してよろしいということによろしいでしょうか。

【黒川委員長】 これについては山下さんかな。

【新日本監査法人(山下)】 原価差額の配賦につきましても適切に行うということでございます。

【黒川委員長】 これは会社のほうの会計を言っているわけでございますけれども、費目・科目ごとに勤務時間比、人員比、経営資産金額比、面積比、その他合理的な割合ですから、まだほかにも配賦基準があるのかもしれませんが、あらかじめルールで決めておくということですよ。

【新日本監査法人(山下)】 はい、さようでございます。

【黒川委員長】 今日は傍聴人の方々もたくさんいらっしゃるので、これだけだと何を言っているのか少しわかりにくいと思うので、その方々のためにも一つ例示を、例えば、本社の人件費なんか配賦されるものはありますか。具体的に決まっていますか。例えば、マネジメント階層というんでしょうか、トップクラスの階層の方々の人件費を高速道路事業の建設事業と維持管理事業とその他の事業、S A / P Aの事業なんかはまず想定されますが、そういうのに分けるということはあるわけですか。

【新日本監査法人(山下)】 あり得る。そういった方向で実務的な検討が行われているものと認識してございます。

【黒川委員長】 そういう場合には、例えば勤務時間比が何か、そういうので決まるといようなイメージでしょうか。

【新日本監査法人(山下)】 具体の配賦方法につきましては、すべて記憶しているわけではございませんので、間違ったことを言ってもなんでもございますけれども、適切な配賦基準のもと配賦することで検討されているものと考えております。

【黒川委員長】 何かこの資料2 - 1の範囲でご意見ございますでしょうか。どうぞ、榎谷委員。

【榎谷委員】 いずれにしても、これは建設事業などについては請求というか、債務の引き受けの対象になると思うので、その辺はこのような基準を決めておけば、そういう債務の引き受けについてあまり後で議論になるというようなことは出てこないんですか、ど

うなんですか。このような決め方で一般管理費についての債務の引受額を決めるということで問題というのは生じないと考えてよろしいですかね。ちょっとイメージがピンとこない面もあるので。それが一般企業だったら利益ということでぼんとチャージされちゃいますので、あまりそういうことはないと思うんですが、利益、細かな費用の積み上げになってくるわけですね。そうすると、それをどのように交際費についてどうするかとか、細かな費目ごとに言い出すと切りなくなってくるわけですよ。それを実務的にもどのようにやりやすく、かつできるだけ国民に説明しないといけないと思いますので、そのような方法というのをぜひん考えたいだいたいという意味で発言しているんです。あまり細かくなり過ぎて泥沼に入ってしまうと一件一件の伝票をどうするかとかという話になると、抜き差しならなくなってしまうと思いますので、合理的な基準というものをつくっていただきたいと思いますかと思うんです。

【黒川委員長】 この部分の重要性というのは、例えば、高速道路事業に配賦されるとそれは会社の費用であったとしても機構のほうで負担をすとか、そういうような部分に実質的に影響するのでしょうか。補足説明をお願いします。

【吉田公団監理室長】 会社の行う事業は大きく概念的に3つに整理できるとしております。一つは高速道路の建設事業、いわゆる先ほどからの議論でありますように債務引受限度額に関係してくる部分。そして高速道路事業の管理事業、これは料金から貸付料を除いた部分が計画管理費になるわけですが、そういった部分。あとは関連事業といえますか、収益事業といえますか、大きくこれらの3つに分かれるとっております。

ですから、一般管理費についても、一定の合理的な考え方で3つに的確に分けていくことが必要になってくると思います。建設事業については債務引受限度額に入ってくる一般管理費が適切なのかどうかというような形でコストを管理していくということになるかと思えます。

また、高速道路の管理事業につきましては貸付料を設定する際に料金と貸付料の差が管理費になりますので、そういった貸付料の設定に際して管理事業にどのぐらいの一般管理費が適切なのかといったような形でチェックしていくことになろうかと思っております。

したがって、一般管理費部分で高速道路事業、建設事業なり管理事業に充てられる部分については、基本的には料金の対象経費になるということです。

【黒川委員長】 ということで重要。梶川委員、どうぞ。

【梶川委員】 今の建設事業に充てられる管理費等に関して配賦されるというんでしょ

うか。この辺はその期その期で機構のほうは先ほどの協定の範囲内に入られるかどうかというオーソライズをされていくんでしょうか。と申しますのは、何年かたってからということ、例えば、もし配賦について査定上問題があるというようなことになると、過年度の関連事業の損益もずれてくるわけですよ。これは会社の期間損益にかなり大きな影響を及ぼすのではないかとということがありますので、確定している費用等については先ほどのインセンティブではないんですが、最終的な差額調整という範囲内におさまるとは思うんですが、万が一こういう配賦費用についてのコンセンサスがとれなかった場合にはかなり大きなインパクトがある可能性もあるのではないかと気がいたしましてお聞きしたい。基本的には動機づけとしては関連事業のものを管理に、管理のものを建設にというのは、利益追求型の形態でいえば経費をそちらにより多く配賦していきたいというのが多分、会社のほうには潜在的にはそんなことはしませんけれども、潜在的にはわく動機があるので、その辺の配賦についてどのタイミングできちんとオーソライズしていけるのかなと。

これは協定上のオーソライズと会計上の監査なんかの影響もあるんですけども、これは協定上のオーソライズがないものを適正に配賦されていると、会計上オーソライズしていった場合、その差額が万が一出てしまったときにはこれはどういう費用としてつかむかというのは非常に難しい問題なんだと思うんですけども、その両者、万が一にも一致していないことはないんだということが、会計上の前提にはなると思うので、ちょっとそこが気になったんです。

【石原企画専門官】 一般管理費に毎年度出来高が上がってきますので、そのときにどのぐらいの一般管理費が各会社で仕掛道路資産、棚卸資産にのっかってくるかということにつきましては、毎年度の決算のときの決算報告書でチェックをしていくということになりますので、その時点で当初の協定より人件費がかかるとかというようなことは、そこでチェックができるというように考えております。基本的には最後に資産と債務を引き受ける際に機構のほうでは、ある程度チェックをかけるということになりますが、毎年度でもチェックは可能となるようなことで進めていきたいと思っています。

【黒川委員長】 梶川委員のおっしゃったところは、協定上、建設事業であれば債務引受限度額というのがあり、維持管理費用、賃借料の認定に使われるということになると、会計上算定される金額と協定上の金額は違ってくるといふ場合があり得るのかなのか、こういうことをお聞きしているんじゃないかなと僕は理解したんですが、そういうことも

ありますか。

【梶川委員】 そうですね。

【黒川委員長】 難しいですね、難しい話なんだけれども、まだ想定……。

【石原企画専門官】 基本的にはずれないということで、仕組みはつくっていく方向でやっておりますけれども。

【黒川委員長】 梶川委員、どうぞ。

【梶川委員】 そこが事務局もあれなんですけれども、ずれないことが担保されないという毎期の期間損益に例えば会計士、私はそのものの立場で意見をつけていくということが非常に難しさもあるのかなということなので、かなり制度的にその部分はずれないんだということはどう担保していくかということが結構、監査上の判断、財務としての適正性とのリンクがあるのではないかという気がしたものでございますので、ちょっと気になってお尋ねしました。

なおかつ、配賦基準の継続性とかそういった問題に関しましても、何を基準に判断していくのか。いわゆる会計的な基準で判断していくのか、取引実態としての基準で協定サイドと別の判断基準で判断できるのかというダブル・スタンダードみたいな判断基準が存在し得るのかということも少し気になったもので、ちょっと追加的にお聞きしてしまったんですけれども、いずれにしろ会計の基準と協定の判断基準とのダブル・スタンダードという問題がどういうふうに整理されるのかなということで、多分、それはないんだろうということでここで確認はしておきたかったんでございます。

【黒川委員長】 私のイメージだと、もしかすると違っていたほうがいいのかもしいないなという気もしないではないんですけどね。会計上のほうはあくまでも実績、ほんとうにお金がかかってしまったならばそれを報告することによって、例えば、維持管理事業にどの程度の効率性があつたのかとかそういう判断ができるのかもしれないなと。もし仮に認定された金額にしてしまうと、それをオーバーした部分はその他の事業、会社のほうの負担に属するその他の事業にみんな振り替えてしまうのかなという、そこにみんなしわ寄せになるのかなというイメージもあるものですから。これも想像上です、すべて想像上の話をしているんですけれども、難しい、どちらがいいのか僕もわからない。そう思いませんか？

【梶川委員】 もちろんダブルで、かえってそのほうが良いということもあると思います。ただ、このダブルの協定のほうは売り上げを決めることであり、コストはコストを決

めることだというその辺がはっきりしていれば。ただ、このケースの場合、いつのタイミングで2つが差異があるかということはどう認識できるかということで、私が一番恐れているのは最後まで持って行って、最後でずれが出るということは、当初のコスト計算がずっと違っていたということになりかねないので、每期每期ずれているんだとわかれば、それは私は一番ダブル・スタンダードで、今、黒川先生がおっしゃられたようにかつ潜在的に出ている売買損益が認識されていくという形で、それはもちろん全然認められることだとは思いますが、どうしても協定サイドに寄って行ってしまって、ある種の概算売り上げ的な発想になって、それがイコールだということになって行って、5年後、10年後にまとめてということになると、損益の期間帰属みたいなものにすごく影響してしまうのかなという気がしたものでございます。これは協定のほかのこと全部同じといえれば同じなんですけれども、ただ、この手の期間費用としては非常に重要なことかなと思ったものです。

【黒川委員長】 それでは、きょうは最後の委員会なんですけれども、協定次第で会計も変わるのかなという意見をこれまで何度も言ってきましたが、協定が最後まで詰まっていなかった部分があったということで、我々としてはそういうことも考えて、今後あと半年の間に協定とともにそのときの会計のあり方、あるいは、どういう情報が必要なんだろうなという我々の意見を事務局としても十分判断されているし、今までもご配慮いただいてきたわけですから、それにのっかって検討しておいていただきたいなと。これは事務局への宿題みたいなんですけれども、よろしく願いいたします。

それでは、資料2 - 1の各事業ごとへの配賦というのは、ともかくそれぞれの発生項目の最も適切な指標を選んで配賦するんだということで、ご意見はよろしいですか。

では、資料2 - 1に関してはこの事務局案でよろしいということにさせていただきます。次に、資料2 - 2の共用資産の配賦方法でございますが、これは資産を、共用で使っている場合の事業ごとへの分割なんです、山下さんのほうでここは特にポイント、ここが気をつけなければならないという点は何がありますか。

【新日本監査法人(山下)】 特には書いてある以上のことはございませんけれども、分割整理することが妥当でない認められる固定資産については、各事業共用固定資産に一括して整理することができるということをご確認いただければなというところでございます。

【黒川委員長】 要するにできる限り分割するけれども、どうしても一括せざるを得な

いものはそれでいいですねと、こういうことですね。

【新日本監査法人(山下)】 はい。

【黒川委員長】 よろしいでしょうか。では、この資料2 - 2についてもこの案でお認めするというにさせていただきます。

次に、資料3です。重畳的な債務という耳なれないことなんですけれども、金融商品の会計基準に従うかあるいは会社分割等の処理に従うかによって2つの処理があるということですね。

【新日本監査法人(山下)】 金融商品会計基準を単純に見る限りでは、会社のほうの貸借対照表からオフバランスすることができないようにも思えるんですけれども、会社分割の際の取り扱い、特則的な取り扱いになってくるわけなんですけれども、こちらを援用した形で会社の貸借対照表からは落としまして、注記にとどめることが財務諸表の読者にとって有用な開示になるのではないかと。そういった会計処理をお認めいただければということでございます。

【黒川委員長】 新規建設が一番多いと思うのでまたそれを例にとりますと、新規建設をして会社から機構のほうに10年ぐらいたって移った。しかし当初、会社が建設してそれで債務を負っているわけなんですけれども、その債務、債権者に対する返済義務は機構のほうに移ったとしても法的にはなくなるということなんです。順調にいけば機構が返すわけで、会社のほうは、義務は負わないんだけど、法的にはあるということで、それをそのままオンバランスすると会社のほうには債務は残っている、しかし、機構に対する求償権はあるということで、機構が返済し終わらない間は、両立てで会社のほうに計上されると、そういうことですね。

【新日本監査法人(山下)】 はい、さようでございます。

【黒川委員長】 会社に両立てですべて金額が載っているのは、かえって読者に誤解を与えるかもしれない。財務指標もいろいろな指標値が変わりますからね。だから、それはしないで、ただし、注記には一応書いておくと。

【新日本監査法人(山下)】 はい。

【黒川委員長】 そういうことで、これも開始時の処理と合わせて……。

【新日本監査法人(山下)】 同様でございます。

【黒川委員長】 皆さん、これでよろしいですか。

では、これは金融商品会計基準を形式的に適用したのとは違う処理をここであえてやる

と、今言った理由でそういうふうにしたいと思います。

それでは、資料3までは一応、事務局案どおりで決定したということにさせていただきます。引き続きまして資料4のご説明をお願いいたします。

【新日本監査法人(山下)】 承知いたしました。そうしますと右上、資料4でございます。「管理会計について」でございますけれども、まず、上2枚が概要ということでございまして、下3ページ以降が管理会計についてという、本文と申しますか詳しく書いたものでございます。少々長くなってございますので、概要版を軸にご説明させていただければと思います。

民間企業として設立される会社の経営効率を高めるために、管理会計を導入することが有効であると考えられます。どのような管理会計手法を導入するかは、各社においてさまざまであると考えられますが、その際には原価を引き下げるために活用できる会計情報を適時に提供するためにどのような体制を構築すればよいか検討する必要が出てこようかと存じます。ただし、高速道路事業は予算段階(事業計画段階)では利益を予定してございません。しかし、45年間で確実に債務を返済するため、原価管理は重要になってこようかと存じます。

会社におきましては、管理会計は各社の経営努力の範疇に属することではございますけれども、このようなことも参考にしていってはいかがでしょうかという位置づけでございます。

管理体制の構築でございますが、民間企業としての予算管理というものが意識されることになるところかと思えます。新会社における予算は民間企業としての予算管理が必要となつてまいります。予算実績差異分析をタイムリーに行い、経営判断の材料にしていくことが求められていこうかと思えます。また、機構においても独立行政法人として中期計画・年度計画の達成に向けて民間企業と同様な予算管理を行うことが重要と考えられます。

こうした点を考えますと、月次決算体制というものが考えられてくることとなります。管理会計は計画と統制に役立つ経営情報を経営管理者にタイムリーに提供することが目的でございます。月次決算を行うことのメリットは、迅速に経営情報を入手することが可能となり、会社の現状把握、予算管理及び対応策の検討に役立つということでございます。なお、月次決算については必ずしも公表する必要はございません。

原価管理でございますけれども、原価管理の目標といたしましては、建設コストの低減、管理コストの低減などがございます。コストの低減は言わずもがなでございますけれども、

将来にわたって不断の努力が必要となってくるものでございます。

具体的管理手法といたしましては、例えば、次のような管理手法が想定されるのではないかと考えてございますが、建設コストの低減におきましては原価企画の手法が有効と考えられます。一般企業の例を見れば、建設の企画・設計段階を中心に関係部署の連携を図り、原価低減を図るといったこととございます。原価企画委員会などの担当プロジェクトチームを設置することも考えられるかと思えます。

一方、管理コストの低減でございますけれども、管理コストの低減におきましては予算管理、原価改善、ABC、ABMの手法を用いられることが考えられます。例えば、予算実績差異分析を通じた予算管理を実施して、分析結果を踏まえ管理コストの低減を図ることがございます。特に会社内部で発生する一般管理費などの原価の低減につきましてはABC・ABMの手法を用いた管理が有効ではないかと考えられます。

なお、予算管理の実施に当たっては費用のほとんどが固定費となるため、費用をマネジド・コストとコミットド・コストに分類する必要がございます。また、その分類におきましては経営努力による利益というものを把握するための工夫も必要になってくようかと存じます。

続きまして、プライス・キャップ制というものもございます。プライス・キャップ制をとれば、低減すべきコストの目標が明確になって、ABMの実施において削減する業務の選択に資するという効果が期待できようかと存じます。

管理の対象とするセグメントでございますけれども、基本的に各社の判断によることとございますけれども、例えば、路線別による管理なども考えられるということとございます。

3ページ以降は、今、ご説明申し上げました概要版の詳細版ということになってきておりまして、5ページでございますが、管理手法のところをごらんいただきますと建設コストの低減のところ、6ページ、管理コストの低減のところ、いろいろ先ほどご紹介しました管理手法につきまして原価企画であればダイムラー・クライスラーの例、ABMであれば、アメリカの通信会社のAT&Tの例、プライス・キャップ制であれば、英国BAAなどの紹介を簡単にさせていただいているところでございます。

また、8ページ、9ページでございますけれども、今、申し上げました予算管理、建設コストと管理コストの予算管理でございますけれども、例えば、こんなイメージでの管理というものもあるのかなというのを表のイメージでご紹介させていただいております。予算

をセグメントごとに立てまして、セグメントごとに予算と実績の差異を分析して、翌期の予算への反映を検討材料としていくということが柱になってございます。

雑駁ではございますが、以上、管理会計のご説明をさせていただきました。

【黒川委員長】 ありがとうございます。それでは、これについては専門家でいらっしゃいます長谷川委員が監修というか、いろいろ案を出していただいているんじゃないかと思えますけれども、ご意見ございましたら、よろしくお願いたします。

【長谷川委員】 民間企業として新会社がこれからやっていく限り、必ずしも民間企業だけではなくて、場合によっては非営利の組織である機構も、やはりコストの管理というのは非常に重要であります。とくに、民間企業として設立される新会社の場合には、まずは一般的に企業で行われている予算管理を中心とした管理会計システムというのが必要ではないかということになるかと思われまます。

ここでご説明いただいたとおり、予算については一般的といいましょうか、ジェネリックなものをまずは想定していただいて、導入の検討をしていただければよろしいかと思えます。

ただ、ほとんどの予算の議論がこれまでの場合は、製造業を念頭に置いた形で説明がされ、かつ私も学校の授業では教えてまいりました。ただ、製造業といいましても、日用品的なものをつくっているイメージで学生などには学校では説明しておりますので、その事例とこういった道路関係の事業とでは幾つか違う点が出てこようかと思われまます。

まず、原価計算の形態で申し上げれば、食品製造業のように同じものを何年にもわたって連続してつくり続けるという状態はあり得ませんので、個別原価計算にならざるを得ないでしょうし、それも単年度でつくり終えないということがございます。

それと管理運営でも、よく管理会計のテキストでは直接原価計算という方法もしくはCVP分析という方法を説明し、後ほどの用語集でも変動費と固定費という説明をつけていただいていますけれども、一般的にはそれらに分けて管理していくという話になるんですが、検討してみた結果、この変動費というのがコストの全体の中で果たしてどれぐらいの割合があるのかということかなり少ないのではないかと。ほとんどが固定費になってしまうのではないかと考えました。

そうすると、直接原価計算で考えた場合に、固定費の管理というところに目を向けていきませんと原価管理ができないのではないかということになりまして、そこで2ページ目の概要の2つ目のパラグラフにありますように、単に固定費として分類して原価管理はお

手上げだというのではなく、その固定費を幾つかに段階的に分類していったら、そこでどういった管理ができるのかということを考えていかないと、年間でこれだけかかってしまうからどうしようもないんだという発想になりかねないということになりました。

ここにありますようにマネジド・コストとコミットド・コストというのが、いわゆるキャパシティーコスト論の中で出てまいります。このマネジド・コストというのは例えば会社で申し上げればある程度裁量がきく、固定費なんですけれども、さじかげんによってその年度年度の費用発生額を調整できるコストということになっております。

コミットド・コストというのは、一たん決まってしまうとしばらくの間はだれが何をしようとするか動かないコストということになりまして、例えば、減価償却費などが挙げられるわけでありまして、その資産を所有してしまっていて、耐用年数の期間にわたって使っていくのであるならば、もし定額法による減価償却であるならば、毎年度毎年度同じ金額が発生してしまうというものになるわけでありまして。

したがって、このマネジド・コストのところにはまずメスを入れていって、どのようにコスト管理をしていったらいいのかという発想が必要だろうということになります。

もう一つは、1ページ目あたりの大きく分けると建設コストと管理コストが大きな割合を占めるのではないかとということになりまして、先ほど、資料2 - 1のところでも一般管理費をどのように配賦するのかという審議をしたわけなんですけれども、このところで配賦基準についていろいろ実例を出していただきました。このところとも、場合によると、密接にかかわってくる議論になってまいりまして、そこでこの管理コストはやはりほとんどが固定費であるとするならば、従来の部門別の原価配賦の基準みたいなものやっても、固定費ばかりですから問題が発生しやすいのではないかと考えられます。

そうするとここ十数年ぐらい検討されたABCおよびABMという手法があります。またあれは閣議決定で、ABCをある会計基準に取り入れたというお話も聞いたことがあります。あれは非営利組織の会計基準でしたか、独立行政法人の会計基準でしたか、細かいところは失念しておりますけれども、そういった流れからいっても、やはりこの固定費というのがなぜ発生するのかということまで立ち戻って、発生する原因を特定していくABCおよびABMという手法は有効であると思います。

とくに、ABMの理論では、コスト発生の原因をコストドライバーという概念でここ数年、管理会計、原価計算の世界では説明しているんですけども、コストドライバーをまず把握して、そのコストをドライブ、つまりそのコストを発生させる原因を突き詰めてい

って、そのコストが発生した結果が、いろいろな活動の中で必要であれば認めるけれども、不要な活動でコストを発生させている場合は、その活動をどんどん排除していく、そこで原価管理ができるという話になってまいります。そのあたりのA B CやA B Mの議論というものは、固定費の管理に非常に有効であると思っております。

もう一つは、先ほどの配賦基準のところでも、このコストドライバーというところまで少し考えて配賦基準を決めていただければ、先ほどの榎谷委員のご質問にもありますように、事細かく配賦基準を決めていくと、結局手間がかかりまして、私がたまに申し上げるコスト・オブ・コストイングという問題に非常にかかわってくるわけでありまして、そこで、どのようにコストの括りをしていくのかという考え方をまとめるにあたり、このA B Cの議論では、階層別にコストを体系付けることになっていきますので、その辺をご検討いただければいいのではないかと考えております。

さらに、もう1点、建設コストのほうであります。建設コストにつきましては、先ほどダイムラーの例で説明がありました。もう一つは最近の話題で申し上げれば、例のいよいよ博覧会が中部地方で始まりましたが、この開催にほぼあわせてでき上がった中部国際空港の話であります。その事例も書いていただいているかと思うんですけども、ここで有名な話がありまして、10ページに出ていますけれども、そのときの設計者が非常に格好いい設計をして、空港のビルディングをつくった。ところが、必要な部分とむだな部分はどうしても出てくる。そのむだな部分をそぎ落としていくと、かなりコストダウンできるという発想になるわけでありまして。

ここで重要なのが、単にコストダウンしていくと機能だとか仕様や品質といったものが損なわれるのではないかというご心配もあろうかと思いますが、実はそうではありません。11ページの用語解説の下から4つ目のところに原価企画という用語がございます。これは日本会計研究学会のプロジェクトチームで検討した結果の定義なんですけれども、ここで重要なのが顧客という言い方がこの場合当てはまるかどうかは別にいたしまして、ニーズの適合する品質だとか価格、信頼性、納期などの目標を設定して、それを踏まえた上でコストダウンしていくということでありまして。したがって安かろう、悪かろうではなくて、機能ですとか品質だとかそういったものを一定の水準で保った上でむだな部分を排除していくという手法であります。一例として中部国際空港の例もありますので、原価企画という手法を利用した形でのコストダウンというのが可能であるならば、建設コストは通常は莫大な金額なんでしょうけれども、莫大な金額だからこそ、機能を変えずに材料を変えれ

ば億単位でコストダウンということが図れるのではないかと考えております。

理論的にはそういうお話になるわけでありまして、建設にかかわるコストと一般管理費などのコストもこういった方法を使っていくと、これまでの管理会計の理論を援用することによって不要な部分、むだな部分を排除することによってコストダウンができるのではないかと考えております。

大体、大ざっぱなところを補足させていただきました。

【黒川委員長】 ありがとうございます。大変勉強になりました。これはここで我々が会計基準として決めるというような性質のものではないんですけれども、これから建設する場合にはとにかく機能は維持しながら、いかにして国民負担が減らせるかということが課題なので、こういうのが参考になるのではないかと。それから、道路事業を毎期していくに当たっても、むだな部分を減らしながら、なおかつ機能は維持すると。特に固定費が多いだらうと予想されますので、そういう場合にABCとかABMというような手法を高速道路事業に当てはめて適用、対応するような形で会社としてはやってほしいということとを管理会計の専門家の長谷川委員がいらっしゃるので事務局とともに一緒にまとめていただいと、こういうことでございます。

各委員、何かご意見ございますか。どうぞ、榎谷委員。

【榎谷委員】 意見というよりは、まさに書いていただいているとおりだと思うんですが、独立行政法人、機構のほうで中期計画、目標値計画、目標は主務大臣なんですが、計画をつくっていくわけですね。そのときにコスト削減の何かの目標というものが出たときに、これは機構のコスト削減というのはほんとうに機構の運営ぐらいしかないわけですね。その先の建設コストという話になってくると、会社との連携というのがどんなようなイメージになるのか。それも独法としてはコスト削減というのは管理費だけであって、コスト削減についてはすべて会社に丸投げするんだという発想なのか、どのような整理の仕方になるのか。

これは会計の話ではなくて、たまたま私もそっこのほうに少し関係しているので、関心があるのでもし今、わかっているようなことがあれば簡単に言っていただきたいということと、それから、最初に資料1のほうで申し上げたところなんですが、インセンティブもぬれ雑巾で絞るのか、ガチガチの雑巾で絞るのかという話だと思うんです。ガチガチでやったらだれもやる気がなくて、リスクばかり負っちゃいますからだれもやらないだろうと。かといって絞れば、ざあっと出てくるというぬれ雑巾ではやはり利益とインセンテ

イブと言われても困ると。その辺の数字の判断というんですか、今のこれだと全部会社に任せているような仕組みになって、つまりそれについて独法が何の関与もしない、つまり会社だけに全部一任するというような方針なのか、それとも独法で何か関与するのか、それともそれ以外のところで関与していくのか、第三者機関がやるのか、あるいは国交省がやるのか、その辺ももし今、回答できたら簡単で結構ですから回答していただけたらと思います。

【黒川委員長】 これは室長ですね。お願いします。

【吉田公団監理室長】 榎谷委員、ご案内のとおり独法評価委員会等でチェックしていただくのは直接的には機構の費用ですので、制度的には人件費等を含めた非常にわずかばかりのところを中心になると思っております。

一方、大宗の建設事業ですとか管理事業、高速道路の主体は会社なわけですが、それに対してあまり機構がくちばしを挟むということは会社の自主性との観点で、今回の全体的な民営化のフレームワークの中で適切かどうかといったような議論も一方ではあるのかなと思っております。

今回、今まで公団として一体でやっていた部分が会社と機構に分かれるわけでございます。機構は最終的には45年で債務を確実に返済するということが基本的な使命でございます。ですから、建設コストについても将来、引き受けることになるわけですので、なるべく低くといったようなことで、協定に当たっては会社に対して臨むでしょうし、管理費についてもなるべく効率的にといったようなことで、協定を結ぶときにはそういう立場で会社に向かうことになるかと思っております。

そういった意味ではこれまで公団という一つの組織でやっていたものが、会社と機構という立場が違う組織に分かれて、協定の締結なり見直しということを通じて、お互いに相互チェックをしながら、全体的な事業の効率性ですとか償還の確実性をチェックしていくようなスキームになったと理解してございます。

協定で結んだ債務引受限度額ですとか管理費については、機構としての業務実施計画を国交省に提出するということになりますので、そういった観点から国もチェックできるでしょうし、また、協定に基づいてそういった事業を機構が行うことになりますので、そういった機構の業務をある意味では、債務引受限度額はこのぐらい、コストはこのぐらい想定しています現状はこうですといったようなことは独法の評価委員会のほうにも報告できるような形になると考えてございます。

【黒川委員長】 よろしいですか。何かほかにご意見はございますか。先ほど長谷川委員が財務会計のほうに関連することもおっしゃっていたので、私、ちょっと失念していたんですが思い出しました。一般管理費の配賦基準等について、ここで言うA B Cのような管理会計的センスをもってこういうようなものと一体となった、ある意味で会計データベースなんですから、それでソフトを設計したらどうかというご提案をされていたように思いますので、この辺は具体的に作業中というのは山下さんのところに関係していると思えばいいのかな、そうでもない？ どこに言えばいいんだかわからないんですけども。

【新日本監査法人(山下)】 実務的には各公団ないしは機構の準備室のほうで進めているところがございますので。

【黒川委員長】 そうですか。そこに今日の議事録を回していただいて、きょうの最後の検討会では、そういう意見が出ていたということで参考にさせていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

では、この資料4についてはよろしいですか。ほかにはないですか。では、この4というのはよく勉強させていただきましたということでありがとうございました。

それでは、検討項目について議題にのっている審議は終了したということでございますので、本検討会の報告(案)について事務局よりご説明をお願いしたいと思います。

【石原企画専門官】 はい。それでは、資料5に基づいて説明をさせていただきます。

これまで冒頭に委員長のほうからもお話がありましたように、昨年1月から今日が13回目でございますので、大変長い間でかつ集中的にご議論いただきました。その経過としましては、8月には資産評価と会計基準に関します骨子を取りまとめでいただき、公表もさせていただきました。その後、パブリックコメントも募集いたしまして、それに対するご回答もこの検討会でご議論いただきました。そういうところを含めまして、本日取りまとめということでございますので、資料5のような形にさせていただきます。

ページをめくっていただきまして、資料5はちょっと量が多かったものですから、両面コピーになっております。目次でございますけれども、まず最初に「はじめに」ということで、巻頭言のような形でまとめさせていただきます。二でございますが、「骨子について」と書いておりますけれども、これが8月末に取りまとめでいただきました骨子でございます。三がこの骨子に対するパブリックコメントでございます。

その後、8月以降にご議論いただきましたのを四、五、六というような形で取りまとめさせていただきます。

まず、最初に「はじめに」でございますけれども、2ページでございますが、最初のパラグラフは今回の検討会を開催するに当たった経緯でございます。特に、昨年の1月26日には石原大臣にもご出席いただきまして、第1回を進めております。

それから、13回の検討会、ワーキングが34回ございました。合計しますと141時間というような大変多大なお時間をいただき、ご議論をいただきました。

その後が8月に取りまとめました骨子、その後の9月10日から行いましたパブリックコメントについての経緯でございます。

最後に、秋山先生と宮内理事、現在の副会長でございますが、大変いろいろとご示唆をいただきましたので、感謝の言を書かせていただいているものでございます。

これが「はじめに」でございますが、次が3ページから「骨子」でございますが、これは8月に取りまとめいただきましたものをそのまま添付させていただいております。詳細な説明は割愛させていただこうかと思っております。

それから、38ページが9月10日から行いました「パブリックコメントの意見と回答」でございますが、11月30日の第11回の検討会でご検討いただきました。パブリックコメントは、ご意見が2つございましてそのうち1つは公認会計士協会からのご意見もございました。それについてもご議論いただきました。ここももう既にご検討いただいたものでございますので、説明は割愛させていただきます。

49ページが四で「資産評価に関するその他の重要な方針」というタイトルにいたしました。これについては骨子以降でご議論いただきましたものを取りまとめております。

50ページでございますけれども、まず、道路資産（償却資産）の引き継ぎ方法でございます。これは「未償却残高を取得原価として開始貸借対照表に計上し、残存価格を当初再調達原価（減価償却前再調達原価）の10%、残存耐用年数は未経過年数とします。

当初再調達原価（減価償却前再調達原価）及びその減価償却累計額は附属明細書において開示することとします」ということになっております。

ご議論いただきました中で、考え方にまとめましたけれども、今回の資産評価については「可能な限り原価情報を重視する」という視点に立って実施しているところでございますので、それに基づいて引き継ぎ時の道路資産の評価というものの引き継ぎ方法を取りまとめております。

(2)でございますけれども、これはSA/PAを一体として評価した後の土地と建物の配賦方法ということでございます。SA/PAにつきましては現在、公団が土地、建物

を関係財団が所有しているということをごさいます、骨子の時点におきまして一体として評価するというごさいました。ただ今回、民営化ということ資産の承継をしていかなければならないんですけれども、先ほど申しましたように土地は公団、建物は関係財団ということごさいますので、それぞれの評価額というものをどのようにして決めるかということごさいました。

今回は一体として評価した評価額を土地と建物に案分するというごさ、その配賦方法につきましては、土地と建物の価格比をもって全体評価額を案分するというごさしております。「案分率は積算価格の査定に当たって個別に求めた土地価格と建物価格の比率とします」というごさいます。

次の51ページごさいます、消費税の取り扱いごさいます、これは「開始貸借対照表における消費税等の扱いは、会社、機構ともに税抜き方式によることとします」というごさしております。これは一般的に考え方ところに書きましたが、括弧書きの会社ところに書いていますけれども、「納税義務者である会社においては税抜き方式を採用することが適当です」というごさ、一般的に税抜き方式であるということごさいます。

それから、機構ごさいますけれども、これまでの、独立行政法人というものにつきましては税込み方式を採用しているということごさいました。しかしながら、今回機構におきましては、ごさいますけれども、貸付料収入に消費税等が課税されるということ、消費税等の最終負担者となっていないということ、機構は消費税相当分も含んだ運営交付金が大宗を占める独立行政法人ではなくて、貸付料によって運営される法人であるということ、貸付料収入が税抜きの金額を把握することは容易であるということ、この独立行政法人の機構は税抜き方式を採用するということごさしております。

それから、固定資産の勘定科目ごさいます、ここもご議論いただきましたけれども、他の事業会計規則、特に資産の類似性のある鉄道事業会計規則を参考として検討し、資産区分を「款・項・目・節」の4区分、それから、貸借対照表の表示科目は「款・項」というごさ、一般的なには有形固定資産、無形固定資産及びその表示科目というごさ、まとめているものごさいます。

それから、会社のほうも2行目の後ろから書いてありますが、事業別に高速道路事業固定資産、その他の事業固定資産等々に分けるというごさ、区分をしていくということごさいます。これが四の資産評価に関するものごさいます。

それから、次のページが五の「会計基準に関するその他の重要な方針」でございます。おめくりいただきまして、53ページからでございますが、(1)は会社から機構への取引価額の範囲と会社及び機構での会計処理でございますが、これは本日ご議論いただきましたことございまして、「会社は直接工事費、用地費、補償費、建設中金利、原価計算基準において原価算入することが認められた間接費のほか、一般管理費、既存道路の除却工事費用、寄付した付替道水路の土地代等々など、高速道路の新設、改築、修繕または災害復旧に要する費用として債務引受の対象となるものをすべて取引価額に含める」というものでございます。

それで、機構におきましては取引価額のうち直接工事費、用地費等々、開始貸借対照表においても資産額ということで算入いたしましたものを基本としたものが取得原価ということで、一般管理費等、開始B/S時に取得原価に算入されていなかったものにつきましては、機構において費用処理をするということでございます。

それから、下の(2)でございますが、共通経費・金利の配賦方法でございますが、これも本日ご議論いただきまして、一般管理費の中では建設事業・維持管理事業とその他の事業に配賦すると。配賦方法につきましては、勤務時間比、人員比、経営資産金額比、面積比またはその他合理的な割合により適正な配賦基準を設定するというところでございます。

それから、次のページでございまして、金利でございますけれども、これも建設中の金利を除くとありますので、その他でございますから維持管理事業とその他の事業に分けるということでございます。

それから、共通資産の配賦方法につきましても、原則としては高速道路事業とその他の事業等に分割整理するというようなことでご議論いただきました。

それから、最後が(4)で重畳的債務引受の場合の処理でございますが、これも本日ご議論いただきまして、「機構が会社から道路資産とともに債務引受を行う際、重畳的債務引受となる場合は、機構は引受債務額を負債計上し、会社は当該金額を注記するものとします」ということでございます。これが会計基準に関しますその他の重要な方針ということでございます。

それから、六で「管理会計」を取りまとめさせていただきましたが、あまりお時間がございませんで、長谷川委員には大分いろいろとサジェスチョンいただきましたけれども、十分盛り込めなかったかと思いますが、本日、取りまとめておりました概要につきまして、

ここで添付をさせていただいております。

それから、参考資料ですが、まず名簿がございまして、その後59ページに検討会の経緯ということで、第1回からの経緯を書かせていただいております。その後にワーキングも34回ということで資産評価ワーキング以下ご議論いただきました中身はもっと盛りだくさんでございますが、主な議題ということで大変簡略化しておりますけれども、それを掲載させていただいております。

あとは骨子のときに添付しました参考資料をその後、添付をさせていただいております。全体としてこのような構成で報告書を取りまとめさせていただいております。

説明は以上であります。

【黒川委員長】 ありがとうございます。ただいまのご説明に対して各委員、何かご意見等ございますでしょうか。骨子発表後、パブリックコメントに対する回答を経て、その後、四と五あるいは六というところについて、さらに我々、引き続きやってきたわけですが、検討会等でももう少し細かいところの資料も、今日の管理会計も含めて出たかと思うんですが、この最終報告案では非常にサマライズしたものが示されている。例えば、勘定科目についてもあったかと思うんです。ですから、そういうような資料は一応今までもディスクロージャーはされているということを前提にここではその中のサマライズした部分だけ取りまとめたと、このような理解でよろしいですか。

【石原企画専門官】 はい。これまでも第1回から各委員の皆様にもご協力いただきまして、資料につきましては検討会の資料はすべて公表させていただいております。それから、本件報告書、それまでつけますとこれだけでも50ページを超えるということでございましたので、検討会の報告書はこういう形にさせていただきまして、全体的に検討会でどのような資料を使ったのかというようなことにつきましては、新日本監査法人さんのほうに業務委託を出しておりますので、それで報告書、これは分厚くなってどのぐらいの厚さになるのかまだちょっと見当もつかないんですけれども、提出をしていただきたいと思います。

【黒川委員長】 わかりました。そういうことでもう少し細かいことも我々は検討していたということは、そちらの報告書、何て呼べばいいのかわかりませんが、それにはちゃんと残ると。先ほど言いましたきょうは最終回、我々の委員会としては最終回だけれども、まだまだこれから詰めるということにも関係しているところも多々あるかと思っておりますので、それは大いに参考にさせていただけると、こういうふうに期待してよろしいわ

けですね。

【吉田公団監理室長】 ここではほんとうのエッセンスだけこういう形でまとめさせていただきます。これまでいただいた数々の貴重なご意見を踏まえて、今後の作業に反映させていただきたいと当然思っておりますし、また、今後もいろいろな形でアドバイスを頂戴しながら、我々も作業を進めていきたいと思っております。

【黒川委員長】 わかりました。この検討報告について何かご意見はございますでしょうか。

それでは、この報告書の取りまとめにつきましては、てにをは、特にそういうようなところが中心だと思いますけれども、委員長に一任させていただきたいと思います。よろしいですか。

(「はい」の声あり)

【黒川委員長】 そのほかに全体を通して何かご意見はございますでしょうか。はい、どうぞ。

【小澤委員】 じゃあ、一言だけ。協定が確立されていない部分があるので、昨年の夏休み以降に開始貸借対照表をどうつくるかという以降の検討について、ある程度、予定で、想定で検討してきたという経緯があるので、全体の方針をある程度示して、実際にはこれから協定をつくる中でうまく合理的な基準にしていっていただければということかなという印象を持っております。

それからあと、この検討会、会計、お金をどう表現するかという部分が中心ではありませんが、この検討会の中で私自身が考えたのはそれと対になっている、でき上がったものが、どれだけいいものが後に残るか。あるいは、今まで管理してきたものがどれだけ長くちゃんとうまく生かしていけるかという質であるとか機能であるとか、あるいはもう少し総称でバリューの部分はどう高めるか。コストを下げるだけではなくて、そちらをどう高めるかという部分での基準というのか、仕組みというのかわかりませんが、そこについてもぜひこれを機に考えていただければと思っております。

例えば、きょうの長谷川委員の話の中に月次決算体制みたいな、こういう方法を導入することは大変いいことだと思うんですが、実際にこれを現場で実施するには、今の現状の体制を考えるとかなりいろいろなところで見直しをしないとできない部分があると想像されます。したがって、これをほんとうにちゃんと受けていただけるのであれば、今までの道路公団の中での事業の実施方法、事業のマネジメントの方法そのものも、これを機に少

し見直していただくということが大事なのかなという印象を受けました。

私自身もこの検討会を通していろいろ勉強させていただきましたけれども、フレッシュスタートというか、これから新しくまたスタートできる、スタートするチャンスであるというふうにとらえていただいて、ぜひいいものを、いい仕組みを考えていただければと思います。ありがとうございました。

【黒川委員長】　ありがとうございました。全体を通して何かほかにご意見ございますでしょうか。

はい、わかりました。それでは、これをもちまして本日の議事の進行及び昨年1月29日より数えて1年2カ月にわたった検討会の審議は一通り終了しました。

この検討会は非常に私どもに優しく、最後に委員長に一言あいさつすると、そういう時間も設けていただきまして、ほんとうに感謝しております。

そこで小澤委員もおっしゃったところと少しダブるかもしれませんが、最後に「道路資産評価・会計基準検討委員会を終えるに当たって」ということで、委員長のあいさつをさせていただきます。3点ほど述べさせていただきたいと思います。

まず第一に、今回決定されました道路関係4公団民営化の基本的枠組みは、世界を見渡しても決して同一のものはない枠組みでありまして、会計基準を検討する上で解決すべき問題が多岐にわたり、かつ新しく考える必要がある事項が多々ありました。しかも、当委員会で決定した会計基準が将来変更されない限り、45年間にわたり我が国の高速道路事業に関する経營業績及び財務実態がこの会計基準に基づいて測定されるという重要なものでありました。

そこで、私たちは現行の会計基準、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まいりました。そのため150時間弱、実際には結構延びておりますので、先ほどは141時間でしたが、150時間を超えていたかもしれませんけれども、そのくらいの時間をかけて直接審議、あるいは専門的知見を有する会計専門家、会計システムの構築にかかわるシステムー、道路事業にかかわる技術者、不動産鑑定専門家等の皆様方にもヒアリングをさせていただき、さらに幾つかのサービスエリアだけでなく、新規建設の現場、さらには海面上60メートルに位置する橋脚下の補修現場までも視察をさせていただきました。

また、検討過程につきましてはできる限り情報を開示し、検討過程の中立性を国民の皆

様が納得できるように努めました。しかし、このように熱意を持って審議し、検討過程をディスクロースしたからといって、当委員会を構成する私たち委員の責任が解消されたとは言えません。これはちょっと冗談ですが、45年後、最終的にどういう状況になるかということを経験で確認できる方は多くはないと思いますので、当委員会で決めた会計基準に基づき、あるいは当委員会の方針に従って評価された道路資産額とを基礎にして、民営化スキーム後の業績が測定される以上、私たちはその決定責任を抱えてお墓に入るつもりだと、こういうふうに思います。

それから第二に、国民の願いは道路通行サービスという公共財を少しでも安くかつより高次元の利便性をもって受けたいということでございます。今回のいわゆる民営化はそのための手段であったはずで、そこで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を考え、審議を進めたつもりであります。

例えば、本日議題にのりました管理会計システムの構築、セグメント報告、あるいは路線別報告などの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の皆様方にディスクロースし、その実態を明らかにするようなディスクロージャーシステムの構築はそのためのものです。

さらに、8月に公表いたしました骨子で提案した長大橋についての物理的耐用年数を100年とする償却のような、これまでの会計基準では大体、税法を援用している例が多いのですが、それと比べると全くその異質な大きく異なる会計基準にしたのは、建設投資及び取壊費用額が極めて大きく、日々の点検・補修にコストをかけることで、少しでも既存の施設の耐用年数を延ばすことが、孫子の代まで長期に考えた場合には国民負担が小さくなるというシミュレーションの結果を踏まえたものなのです。

したがって、民営化されても短期的業績を重視するあまり、点検・補修費用をケチルことのないよう、つまり、少なくとも100年経過しても立派に道路として通行サービスが提供できるような経営を我々としては期待し、そしてそういうようなものを前提とした会計基準をつくっている。前提ということは、そういうことを求めているというふうに受け取ってくださっても結構でございます。

次に第三に、当委員会の各委員はそれぞれの専門分野を持っていますが、審議検討する上で会計システムの構築を請け負っているシステムの方や全国のサービスエリア等の評価を実際に行う不動産鑑定士の専門家の方々の専門領域、すなわち我々の専門以外と思われる点についても、かなり意見を言わせていただきました。特に、骨子発表後の最近の6

カ月はこのような議論がメインであったといっても過言ではありません。

具体的な承継資産の評価額の認定は、法律により当委員会解散後に新しく発足する委員会で検討されることになっており、当委員会での決定議題として公表されるものではありません。

しかし、このような一見、専門外かもしれないことについても意見を何度となく申しましたのは、我々専門家が陥りやすい失敗に思いをしたからであります。専門家が時に失敗するのは、解決すべき問題の専門性が高ければ高いほど、専門的知見に依拠して判断するあまり、常識あるいは経済の一般原則からすると違和感のある議論に陥る危険性であります。

どうか今回の民営化に当たって、現場で具体的作業に従事されている各専門家の皆様には、これまでの議論の過程で我々の物言いについて気分を損ねられた経験もあったかと思いますが、我々の価値判断が国民の目線にあったということをご理解いただき、これまでの不躰をご容赦いただきたく存じます。そして、これから民営化までの半年間の具体的現場作業では、どうか一般経済原則などとの整合性にも目を向けて続行されますようお願いいたします。

もちろん、これまでの当委員会での決定事項につきましては、我々はやはりこの部分については専門家でございますので、我々の決めたこと自体が一般常識からして違和感のあるものがあるとしたならば、それは第一に申しましたように、その責任は我々が背負うものであります。

最後にこの1年2カ月もの間、不躰な我々のために献身的に調査・検討し、資料作成並びに代替案作成に尽力されました国土交通省事務局、新日本監査法人の特別チーム、また途中までは中央青山の監査法人の特別チーム、それから、鑑定評価の専門家、各道路公団の関係事務局、貴重なご意見を賜りました秋山純一多摩大学教授と宮内忍公認会計士協会、副会長等の皆様に対し、心より感謝いたします。

また、身内ではございますけれども、献身的に議論に参加し、意見形成を行った各委員を心よりねぎらいたいと存じます。

以上でございます。

それでは、議事の進行を事務局にお返しいたします。

【山本課長補佐】 黒川委員長、どうもありがとうございました。

最後に谷口道路局長よりごあいさつを申し上げます。谷口局長、よろしく願いいたし

ます。

【谷口道路局長】 道路局長の谷口でございます。年度末また夕刻、足元が悪い中、第13回の検討会に黒川委員長はじめ各委員の方々のご出席をいただきましてまことにありがとうございます。今、また黒川委員長のほうから丁寧なる経過等を含めてのメッセージをいただきまして、少し重なるところがあるかと思えますけれども、御礼方々、一言ごあいさつを申し上げたいと思います。

昨年の1月から数えて1年2カ月に及びまして、道路関係4公団の資産評価及び民営化後の会計基準につきまして大変熱心にご審議いただき、まことにありがとうございました。感謝申し上げる次第でございます。

ただいまお話がございましたように、検討会が計13回、ワーキングが計39回、150時間に余る審議をいただいたほか、ワーキンググループ、検討会等々で研究室なり、皆さんのところに夜含めてお伺いして、懇切丁寧なるご意見、ご指導をいただきまして本日、報告書という形にまとめていただいたということでございます。

また、昨年の8月にはそれまでの審議の過程を「骨子」という形にまとめていただきましてパブリックコメントを実施していただくなど、節目節目で民営化の作業に一つ一つ生かしていただいたということでございまして、重ねて御礼を申し上げたいと思います。

ご案内のとおり、道路関係4公団の民営化につきましては、昨年の通常国会で法律が通りました。それを受けた形で今年の10月1日を目標にさせていただいておりますが、これまでの4公団が6つの新しい会社と1つの独法に生まれ変わるということでございます。

今、委員長のお話にございましたように、我々としても世紀の事業、未曾有の経験ということでございますが、今、4公団ともども連携を緊密にしながら、諸般の準備をさせていただいているところでございます。諸外国に例のないとか45年にわたる、また、国家百年の大計というようなお話をいただきまして、私どももそういうつもりで臨んでおるところでございます。

この報告を踏まえて、道路資産の評価及び民営化後の会社及び機構の会計基準の策定を行い、民営化組織への円滑な移行を図りたいと考えておる次第でございますが、改めて委員の方々、またサポートしていただきました公認会計士協会等々の方々、新日本監査法人の方々もおられるという先ほど委員長のお話でしたが、いろいろな方々に改めて感謝を申し上げたいと思います。

今後ともいろいろな形でご指導いただく場面があるかと思いますが、よろしくご指導いただきたいという願いも含めまして、意は尽くせないところがありますが、私からの感謝のごあいさつにかえさせていただきたいと思います。

本日はほんとうにありがとうございました。

【山本課長補佐】 どうもありがとうございました。それでは、本日の検討会はこれにて閉会することいたします。

1年2カ月の長きにわたり熱心なご議論をいただきましてまことにありがとうございました。

了