

第3回道路資産評価・会計基準検討会 議事録

平成16年3月29日(月)

場所：国土交通省4階特別会議室

【司会(藤井補佐)】 それでは、定刻を大分過ぎてしまいましたが、ただいまから第3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。

早速ですが、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料番号に従いまして、資料1、2、3、4、5、6、7と、7が今後の進め方ということで、資料としてはこの7まで。その下に参考資料といたしまして、1から6まで。6が採用デフレーター比較というものでございますが、よろしいでしょうか。

それから委員の先生方には、高速道路株式会社法案関係資料以下、独立行政法人通則法が配られてございます。以上が、資料一式でございます。よろしいでしょうか。

それでは、これ以降の議事運営を黒川委員長にお願いしたいと存じますので、どうぞ、よろしく願いいたします。

【黒川委員長】 はい。それではまず、民営化法案についてご説明をお願いいたします。

【日原公団監理室長】 それではお手元の資料1、資料2に従いまして、民営化法案の概要についてご説明させていただきます。

資料1につきましては、民営化4法案をそれぞれ法律ごとに並べて説明したものでございまして、これにつきましては、以前骨子のときにご説明したものを、もう少し詳しくしただけでございますので、必要に応じて参照するという形で、資料2のほうで、会計的に特にかかわりの深い部分を中心に説明をさせていただきたいと思います。

まず4ページをごらんいただきたいと思います。組織としては機構と会社ができるわけでございますが、それぞれの業務内容がどのようになっているかということでございまして、機構のほうは、まず道路資産を保有し貸し付ける。それから債務の返済を行う。それから会社がつくりました道路につきましては、その債務を返済するというので、ここでは引き受けのほうは後で出てきますが、資産のほうも当然引き受けるとい形になります。それから首都高速、阪神高速につきましては、国、地方公共団体から出資を受けたものを財源として、それを会社は無利子で貸し付けるという規定がございます。

それから5号でございますが、これは国から災害復旧補助をもらったときに、その補助金を財源として会社のほうに無利子で貸し付けるという業務でございます。

それから6号は、首都高、阪高でございますけれども、これにつきましても、地方公共団体から交付された補助金を財源として費用の一部を会社へ貸し付けるというようなものがございます。

それから7号といたしましては、会社の経営努力による費用の縮減を助長するために助成を行うという仕組みがございます。あとは、とりあえず細かいことを列記しておりますが、そのような中身が、会計的に、お金の出入りにかわります業務だろうと思います。

5ページ目でございます。本四の関係だけ一番上に、鉄道関係がございます。

それから会社のほうでございますが、会社はまず高速道路の新設、改築を行う。それから2号で、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行います。それから3号では、いわゆるサービスエリアの建設、管理を行います。あとは、工事受託、研究等をいろいろ行いますというのがございます。

それから本四につきましては、鉄道の管理を行いますというのがございます。これも本四の場合は受託でございます。それからあと、ちょっとずっと飛ばさせていただきます、6ページ、最後の5項というところでございますけれども、今申し上げましたような事業以外にも、道路事業に支障のない範囲内で事業を営むことができるということでございまして、ただし届出が必要だという形になってございます。

7ページ以降が、今度は協定でございます。事業を行うに当たりまして、会社と機構との間で協定を結ぶこととされてございます。協定の中身として、特に重要なものをゴシックで書いてございますが、1つは3号のところがございますけれども、株式会社が道路の新設、改築を行って、その資産と負債を引き受けると先ほど申しましたけれども、その引受限度額というものを協定上定めることにいたしてございます。それから6号では貸付料、7号では料金の額とその期間がそれぞれ定められることになってございます。それから協定の中身につきましては、おおむね5年ごとにその内容について検討を加えまして、変更を申し出ることができるという規定になってございます。下に会社法の規定がございまして、全く対になってございまして、今度は会社のほうから変更を申し出ることができるようになってございます。変更を申し出た後、どのように決まるかというのは、おそらく最初の原始協定の中で、どういう場合にどういうふうに変更するかということを決めておくということになるかと思えます。

それから8ページ、業務実施計画でございます。これは、機構のほうが決めます業務実施計画で、基本的には協定の内容をほぼなぞった中身になってございます。国土交通大臣

の認可の内容でございます。唯一違うのは7号のところでございます。協定のほうでは、ここでは料金の額及び料金徴収期間が入ってあったんですが、ここでは機構の収支予算の明細というのが入っています。基本的には45年間にどういう収入 収入というのは貸付料ですけれども、貸付料があり、あるいは借換えの収入があり、最終的には債務をどのように返済していくかという、いわば債務返済計画がこの中で書かれてくるということになってまいります。

9ページでございます。9ページは、今の貸付料に關します規定でございます。貸付料につきましては、高速道路ごとに占用料その他の収入で政令で定めるものと併せまして、その高速道路に係る機構のもろもろの費用を、貸付期間内に償うものでなければならないということです。収入でもって業務に要する費用その他政令で定める費用、基本的には新たな建設費に相当する債務、それから承継債務および出資金分と言ってもいいのかもしれませんが、これらを返すということにしています。高速道路ごとに書いているところで、例えば高速自動車国道とか、あるいは首都高速であるとか、あるいは本四道路であるとか、そういった形で、単位ごとに返すということになるわけでございます。

31条では、45年を経過する日までに機構は解散しますということと、もう1つ重要なのが、出資金に關しまして、前回も申しましたけれども、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いう規定で資本金も返すということの中であらうということでございます。

駆け足で申しわけありません。10ページでございます。今度は会社が徴収します料金のほうでございます。料金につきましては、貸付料及び会社が行う当該高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用で政令で定めるものを、料金の徴収期間内に償うものということで、料金が貸付料プラス維持管理費になっていますということでございます。実際上は、今回の場合は料金のほうが先に決まっています、まあ正確には決まっているというわけではないんですけれども、高速国道でいえば、現行料金から平均1割下げなさいというようなことが別途決まっておるものですから、先にそっちが決まると、足し算引き算の関係で、料金から管理費を除いた部分が貸付料として設定されてきますという関係がここから出てまいります。このポイントは、貸付料がそのような形で決まるということと、その結果利潤が料金中に含まれていないということがここから出てくるわけでございます。

それから、特措法52条のところ、今度は料金徴収期間が満了したときにどうなるかということですが、料金徴収期間が満了すると、道路管理者に帰属すると書かれて

ございます。

それから11ページ、ここが道路資産及び債務の引受けでございます。道路資産をいつ引き受けるかということでございますが、原則は工事完了の日の翌日以後は機構に帰属するという形で、これは引受けというよりも、法定で自動的に帰属するという形になってございます。ただし、3項でございますが、道路資産帰属計画というものをつくった場合には、工事完了の日よりも前に、この計画に従って資産を帰属することとなります。

例えば用地買収が済んだ段階で、用地だけは先に引き受けようということが計画上定められておれば、構造物に入る前に用地だけは引き受けることとなるということでございます。

それから下のほうに書いてあります機構法15条というのが、債務の引受けの関係でございます。今申しましたような形での資産が機構に帰属されるときにおいて、先ほど、協定の中で申しました、債務の限度額の範囲内で、新設、改築、修繕、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となっております。

それから12ページからは、開始B/Sにかかわるものを書いてございます。1つは、資産承継計画でございます。これがまず施行法の13条に基づきまして、国土交通大臣が基本的な方針を定めまして、それに基づいて、14条で、各公団のほうが実施計画を策定するという形になってございます。そのときに資産の評価をどうするかということでございますが、前回申しましたけれども、会社及び機構の成立の日現在におきます時価を基準として評価委員が評価した価額となっております。

13ページは出資金の扱いでございますが、出資金につきまして、ここはちょっと長くてややこしいんですけども、基本的には公団に対する出資金の額が機構の出資金になります。普通独立行政法人をつくと、資産の評価額と負債の評価額の差額が出資金だと見なされるんですけども、ここはそうではなくて、公団に対する現行出資金の額が、原則として機構の出資金となります。ただし、控除額がございます。会社の資本として出資されるものがございますので、それに相当する額は控除させていただきますという形になっています。もう一度申しますと、現在の公団への出資額から、会社の株式として出資された部分を除いた部分が機構の出資金となりますということで、当然そうすると差額が出てまいりますので、差額の部分を積立金、または繰越欠損金として整理するというので、発足時から積立金なり繰越欠損金があるという構造になっているというのが、普通の独立行政法人とやや違う点でございます。

それから連帯債務に関します規定でございますが、これは現在、道路公団等の各公団が発行しています公団債券につきまして、あるいは借入金につきまして、それぞれ機構と会社の両方に承継されますので、その承継債務について、それぞれ互いに連帯保証し合うという関係を考えてございます。ただし、借入金につきましては、個別に債権者の了承をとればいいということで、機構に移るこういう借入金については個別に同意を得ることを前提として連帯債務にしておりません。会社が承継するものについては必要があるかもしれないということで、連帯債務にしてございます。いずれにしても、この辺注記をどうするかとか、どういうふうに表示するかというあたりが問題になってくるかと思っております。

それから14ページでございます。これは会計規定関係でございますが、まず機構のほうでございますが、独立行政法人通則法に基づきまして、原則として企業会計原則によるとなっております。

38条では、財務諸表を作成し、主務大臣の承認を得ることが書いてございます。

39条では、会計監査人の監査の規定がございまして。

それから49条につきましては、最初に37条のところ、主務省令で定めるとなっていますが、具体的な細かな事項の規程につきましては、各独立行政法人によって定めるということになってございます。

それから今回の機構法19条区分經理の規定がございまして、ここでは第1項の業務、または第2項の業務ということで、これは道路に関する業務と鉄道に関する業務を分けなさいということが書いてございます。

それから通則法44条のところでは、利益及び損失の処理というのがありますが、今回、1項の中の括弧書きの部分と3項、4項の括弧がつけてございますけれども、この部分は本来通則法にある規定ですけれども、これを適用除外とした部分でございます。要するに、基本的に積立金について自由に処分するということを認めないということでございます。それが21条に書いてございます。

その次、16ページに移りまして、機構法の24条でございますが、ここでは毎事業年度、長期借入金及び債券の返済計画を立てて大臣の認可を得なさいということが書いてございます。

以上が機構関連のもので、会社のほうはシンプルでございますが、省令に定めるところによって財務諸表の様式を定め、会計整理をなさいということ。その際、5条1項1号

および2号ということで、これは道路の新設、改築、修繕等の道路の管理を指していますが、それに関する事業とそれ以外の事業とを区分しなければならない。これは会計整理に当たってという部分でございます。非常に駆け足でございますが、関連した法案をご説明しました。

あと補足でございますけれども、資料1の3ページをごらんいただきたいと思うんですが、3ページの中の小さい字で矢印が3つ並んでおりますけれども、特に3つ目の矢印でございます。これは道路公団系の3会社がございますが、基本的に債務は一体として管理する中で、会社間の競争原理を確保するために、今後の建設に係わる債務は会社ごとの料金収入で返済することを基本としますということで、先ほども全体の中で申しましたけれども、各会社ごとに今後の建設がどれだけあって、各会社から貸付料という形で料金収入をどれだけ頂戴するのかと、その中で、どういうふうに債務を返していくのかというあたりは見えるような形に、これは会計上というよりは、業務実施計画の中でございますけれども、あらわすようなことを考えてございます。ただ、これは法律事項ではございません。

非常に駆け足ですが、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。それでは続きまして、第2回検討会で行われた質疑応答の整理、検討課題の整理についてご説明をお願いいたします。

【小森(中央青山監査法人)】 小森でございます。資料3と4につきまして、ご説明させていただきたいと思います。前回、幅広くご議論いただいたわけですが、要点のみ簡潔に申し上げたいと思います。

まず資料3でございますが、論点を赤い字で、キーワードというか出してあります。それからおめくりいただきますと2ページのところにブルーの点があります。これは事務局への宿題、課題ということでございます。

それから飛んで恐縮なのですが5ページをお開きいただきたいと思います。ブルーのシャドウでかかっておりますが、これがまとめということで、前回の結論としまして、開始時の資産評価は時価でいきますという合意がなされたということで、ここをブルーで囲っております。

1ページにお戻りいただきまして、会計の目的のところでのご議論でございますが、一番上のところですが、特殊性とか、合目的性といった観点を考えていかなければいけないということがございました。

それから長谷川先生からは、会計情報の利用者ということで、経営者の観点、あるいは

管理会計的な立場ということで、コストダウン等、道路事業に関するインセンティブをどうクリアしていくのか。道路事業は利潤がないということですので、その点とインセンティブをどう考えていくのかという指摘がございました。そしてマネジメントの問題も考慮すべきということでございます。

それから(3)のところ、梶川先生からのご指摘で、公共サービスの対価設定の合理性・透明性、こういったものを説明責任の上でどう表現していくのか。

それからそのところですが、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というご指摘もございました。

2ページ目でございますが、榎谷先生から、下から2段目のところでございます。基本的にこの点が本日の主要な 이슈になると思うのですが、再調達価格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。こういうご指摘でございます。敷衍させていただきますと、機構サイドでは貸付料は負債をベースにして決定されます。それが収入になると。一方、それに対応するコスト情報たるものは、再調達原価をベースにしますと、それから切り離されていくということがございますので、そういったご指摘でございます。リンクしなくても構わないのかということでございます。

それから先ほどの5ページでございます。今申し上げたような観点から、榎谷先生が、合目的性から言うと、DCF法が適当ではないのかというご意見でございます。ただ、コスト測定という面もあるだろうというご指摘ございました。

それに対して委員長のほうから、DCFでやったとしても、一番下の箱でございますが、DCFでやったとしても、再調達で行っても、開始時の取得原価と見なして原価情報が取れるんだと、どちらでもいいのではないかと。ただ、再調達原価情報は会計情報としては非常に信頼性のあるものという、客観性のあるものという観点から、両方賄うためにはのれん、資産というものも持ち込むことも可能なのではないかとご示唆がございました。

それから次のページ、6ページでございますが、残存価格に関する議論でございます。下の2つでございますが、45年後の姿に関してでございます。45年後の無料開放になると、残存価格をゼロ評価するのか否かということ、ここから最終の累積剰余金が赤になるのか黒になるのかと決まってくるのではないかとご指摘がございました。これは黒川先生のご指摘でございます。これに関しましては資料6のほうで後ほどご説明させていただきたいと思っております。

それから7ページの一番下の行でございます。横須賀先生のほうから、サービスエリア

の評価に関しまして、公法上、あるいは私法上の規制というものがどうなのかという質疑がございました。

それから最後になりますが、10ページ。小澤先生のほうからでございますが、一番下のところです。道路修繕に係る会計処理ということで、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いく可能性があるのかという部分については、確実に費用として発生する項目に関係する話なので、できるだけきちんと押さえておいていただくのが大事だと。これはライフサイクルコストなども踏まえた上で、現状を押さえておくのが大事だというご指摘でございます。簡単でございますが、資料3については以上でございます。

それから資料4でございますが、こちら赤字で浮き上がらせております。キーワードを赤くしております。それから星を打っているところがありますが、6ページをごらんください。

6ページに黒い星が幾つか打ってございますけれども、これは意識として、重要な論点ですということをつけさせていただきました。

それから資料の中味なのですが、今回の提出法案を書き込んであります。例えば3ページですと、(5)のところ提出法案の記載事項を書かせていただいております。

それから本日の主要なご議論いただくテーマということで、先ほどの6ページのところですが、項目だけお話しさせていただきたいと思っております。

本日は4の機構の開始バランスにおける資産の評価方法ということで、(1)(2)(3)それからおめくりいただきまして(4)8ページ目の(8)それから(9)それと9ページ目の(10)建設中の金利までという予定になっております。

資料3と4については、簡単ではございますが以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。ただいまの質疑応答の整理の事実確認について、ご意見ございませんか。

なお、検討課題の整理については、今年度は3月31日でございますけれども、この委員会の成果となりますので、後ほどご審議いただきます。

ないようでございますので、続きまして、資産評価方法に関する諸課題の検討についてのうち、第1部の機構の開始バランスシートにおける資産評価額についての論点整理についてご説明をお願いいたします。

【小森(中央青山監査法人)】 資料の5と6を使ってご説明させていただきたいと思っております。

唯今ご案内がございましたように、資料5は第1部と第2部に分かれております。第2部が21ページまでとなっております。道路局の加藤補佐のほうから2部については後ほどご説明があろうかと思えます。

まず資料5の第1部の2ページですが、検討の視点ということで、機構の開始バランスにおける資産の評価方法を検討するに際しましては、次の2つの点を踏まえる必要があると認識しております。1つが財務報告の目的、もう一つが財務構造の特殊性ということを踏まえる必要があると認識しております。

まず第1点目の財務報告の目的でございますが、2つありまして、独法の普遍的な目的というものがまず考えられます。それが3ページでございます。これは独法会計基準の前文に書かれておるわけですが、2つございまして、業務の遂行状況についての的確な把握に資することということで、運営状況でありますとか、財政状態についても補足し得るものでなければならないという点。

2点目が、適正な評価ということで、業績評価が正しく行われなければならないと、これが一般的な独立行政法人の財務報告の目的でございます。

4ページは、機構の業務から、業務の特性からする目的ということで、提出法案の4条によりますと、機構の業務の特性は上の2つでございます。道路資産の保有と貸付。2点目が承継した債務並びに新設等に伴う債務の早期の確実な返済、この2つが掲げられております。

5ページですけれども、前回財務報告の目的のところでご議論いただいた結論といえますか、確認でございますが3つございました。1ポツ目が、道路資産の保有及び貸付の実態の表示を目的とする。2ポツ目が、行政サービス提供能力の表示。これが後ほど出ますコストの測定というところに絡んでくる事項です。3点目が債務の返済能力の表示、この大きく分けて2点、上2つと下の債務の返済能力。こういった観点だと思えます。

6ページ以降は、これ前回の確認ということで、冒頭にも申し上げましたが、開始バランスにおける資産評価の基準は時価で行くということでございました。フレッシュスタート法に基づいて時価で評価していくということ。これは前回の資料をそのままつけてございます。

それから7ページでございますが、ここは参考資料でございますけれども、その時価の場合に、企業会計における資産評価の基準ということで、ここでは企業結合会計をお示ししてございますが、米国基準及び国際会計基準ではどうなっているかということで、時価

はいずれも新品の再調達原価から減価償却の見積額を控除した金額となっております。

I A S (国際会計基準)のほうでは、償却後の再調達原価ということになっております。

ちなみに、一番下のところですが、問題提起ということで、機構の資産承継の資産評価の基準と、会社の評価基準が同じにする必要があるのかどうかということです。当然のように、会社のほうは企業会計が適用されます。きょうのご議論は機構のほうの資産評価ということで、その整合性も論点としてあるのではないかとということでございます。

8ページから10ページまでは時価の過去の事例をお示ししてございます。8ページは、郵政公社における評価額の問題です。郵政公社の場合は土地は時価評価でございました。路線価、あるいは鑑定評価額によっております。それ以外の固定資産、建物および動産については基本的に簿価でございます。正味資産価額と書いてございますが、これは簿価の意味でございます。

9ページにまいりますと、国鉄からJR各社への移管時、昭和61年ということでありましてけれども、このケースでは、鉄道用の事業資産は原則として帳簿価格で評価されたということです。ただ時価評価につきましては、関連事業用資産、駅ビルの敷地でありますとか、ホテルあるいはマンション用地への貸地とか、こういったものが時価で評価されたということです。

それから10ページ目でございますが、新幹線鉄道保有機構からJR本州三社への移管のときは、下のイに書いてございますが、デフレーター方式による再調達価格になったということでございます。イをごらんいただくと、物価変動率を使っておりますので、デフレーター方式による再調達原価、再調達価格による評価が行われたということでございます。それは新幹線鉄道施設ですね。土地も当然のように時価評価になっております。

それから11ページですが、ここで本日ご議論いただきたい主要なテーマを示してございます。11ページは考え方その1と言っていいと思うのですが、先ほどの4ページの業務特性の資産の保有というところを際立たせようとする、道路資産の保有実態を示すためには、資産の原価情報が有用ではないか。これは考え方のその1でありまして、これを重視する立場ですと、再調達原価による資産評価という帰結になってくるのかなということです。

ただ、検討すべき点としましては、先ほどご説明したところでありますけれども、貸付料が債務の返済額から決まってくるということで、それに対応するコスト情報としての再調達原価とは切り離されている、必ずしも連動しないという点がございます。この点がど

うかということです。

12ページは職務報告の目的からくる資産評価の方法の2番目の考え方でございます。債務の返済能力を重視する立場でありますと、債務の返済にかかるキャッシュ・アウト・フローと連動する資産情報が有用なのではないか。繰り返して恐縮ですが、債務の返済というファクターから貸付料が決まると。それが資産評価額に反映されるべきではないかというご意見。この立場がDCF法による資産評価ということにつながってくるということです。

の2番目のところですが、その論理一貫性からしますと、45年後の無料開放時における道路資産の評価ということで、それはゼロに、負債額とイコールという視点に立ちますとゼロということになるかと思われま。

13ページですが、DCF法の検討すべき点を上げさせていただいております。1ポツ目が土地も含めて償却するなど、原価情報としての有用性が失われてしまうということです。コスト情報と言いかえられると思うんですが、どうか。

2番目は、45年後にゼロとなることに合理性があるかもしれませんが、国民経済的に見て十分価値のある資産の価格はゼロで評価することに問題はないのかという点です。残存価格の問題でございます。

3点目が、開始時と45年後に仮にゼロとすれば、債務額と資産評価額はスタートとエンドで一致するわけですが、その間でリンク、整合性がないと、両者は一致しませんということです。両者を一致させるためには、資産（のれん）の評価を随時行う必要があるのではないかという、前回黒川先生からのご示唆もあったということでございます。

それから4ポツ目ですが、45年後に資産評価額を仮にゼロとする場合には、例えば30年後に道路建設をしたとすると、15年間で償却しなきゃいけないのかということになります。償却期間をそのような不定期間にするに問題はないかという論点です。

最後は一般論としてですが、将来推定値を使いますので、計画上の数値によって資産総額が左右されることになるということが挙げられると思います。

14ページはイメージ図でございます。再調達原価とDCF法による評価額との関連ということです。

まず再調達原価のケースですと、右上のところですが、10というスタートの数字がございます。これがだんだんだんだん減っていきます。これは元利均等払いということで仮定すれば、徐々に減っていくということです。

一方、再調達価格はそれとは関係なく決まりますので、ここでは12という評価額になっている。その差額は資本剰余金になるのかなど。差額は資本の部に追加されるということです。

これは残存価格を残したケースをお示ししてございますけれども、ストレートラインで減っていくという関係です。

DCFのほうを見ますと、右側の負債資本の額という、10をちょうど返し切るような形で資産額が連動して決まるといことですので、資産は10ということです。ここではゼロ評価ということだと、ストレートのラインで減っていくという、こんなイメージ図、両者の関係はなるということでございます。

それで15ページですが、資産評価の関係と、それから債務の返済とも関連するのですが、債務の返済能力を表示するための財務情報は、B/SとかP/Lだけであらわされるのかという認識がございます。B/Sとか基本財務諸表以外の書類によってもアディショナルな情報開示ということがあるのではないかということで、債務返済についての計画およびその実績の対比表でありますとか、計画の前提となった諸条件と実績値との対比、こういったものも考えられるということです。

16ページですが、今度はフローのほうの話ですけれども、2つございました。コスト情報と債務返済の状況をあらわすということでありましたけれども、コスト情報のほうを重視する立場によれば、通常の企業会計方式によることのほうがベターではないかということがございます。

17ページでも、独法会計基準のご参考ということですが、そういう工夫ということもあろうかもしれませんが、会計基準設定においては、コストとベネフィットについての配慮も要るのではないかとことを掲げさせていただいております。

それで18ページが、先ほど冒頭に申し上げました2ページ目の検討の視点ということで、今までは財務報告の目的という観点からのお話でございましたけれども、18ページは、機構の財務構造の特殊性ということでございます。

返済すべき債務の額が大きいことから、当初は支払利息の負担が大きく損失が累積してまいります。これは概ね元利均等払いに近いものになりますので、こういった傾向になります。だんだん支払利息が減ってまいります。減ってくることによって、損益が改善し利益が出て、累積損益が回復していくという姿になっております。こういう財務構造の特殊性についてどうなのかということでございますが、ここで資料の6にまいります。

資料の6をおあげいただきますと、このペーパーは、一番上がスタートとエンドを示した表でございます。その2枚目以降、1ページからはシミュレーションになっております。まず一番最初の上の図ですけれども、数値を置きました。開始バランスにおいては資産評価額が2万8,000と7,000。負債が3万、資本が3,000その差額で資本剰余金が2,000と、こういうスタートが仮にあったとしました。

数値を動かす場合の前提が3つございます。一番目が45年間貸付料一定ですという前提を設けております。それから2点目が貸付料の総額が、負債および資本と金利合わせた額とイコールになっている。それから3番目が貸付料、の2でございますけれども、貸付料は会社において、料金認可ベースで利益が出ないように設定されていると、この3つが前提としてございます。

機構の開始B/Sのところをごらんいただきたいのですが、今そのように負債が3万と資本が3,000。先ほど日原室長のほうからご説明がありましたように、資本金額は法定されております。これで負債と資本が所与になっています。資産の差額が資本剰余金になると。こういう姿からスタートしています。負債と資本を返し切るように貸付料が設定されますので、貸付料の6万6,293円も所与ということになります。

一方利息のほうは3万3,293円でございますけれども、これとの差、6万6,293との差が3万3,000。負債と資本の額の合計額ということになります。

ちなみに黒字は既定値ということでありましてけれども、ブルーのところは条件によって変化するという意味でブルーにしております。これで45年間たちますと、45年後には資本金返済に見合う額、キャッシュが3,000残って、後は借方側に償却資産と土地、貸方側は資本剰余金と利益剰余金が残るということになります。これは非常に簡単な話なのですが、3のところですけれども、左右は当たり前ですが同額になります。

財務構造の特徴ということで、一番のところ、機構の45年後における剰余金の額ということで、45年後における資本剰余金及び利益剰余金の額は、現金以外の償却資産、および非償却資産の帳簿価格の合計と当然のことながら同額になります。何を言うかということ、償却によって、この利益剰余金が動いているということになります。2番目でありまして、資本剰余金と利益剰余金の額についてということですが、機構のエンドのバランス、45年後のバランスシートの右側の関係です。貸方の関係ですけれども、2つございます。

資本剰余金と利益剰余金の関係を見ますと、開始時の資本剰余金の金額が大きいほど、45年後の利益剰余金の額が小さくなる。これは何を言っているかということ、開始時の資

産の評価額が大きいほど45年後の累積の利益剰余金が少なくなる。あるいは赤字になるということがございます。ちょっとパラドックス的なのですが、スタート時の評価額が多ければ多いほど、エンドは利益剰余金が少なくなってくるということです。

したがって、今開始に当たって資産評価を決めれば、自動的に45年後の剰余金の額がある程度決まってしまうということになるわけでございます。

それから のほうですが、資産の減価償却額が大きいほど利益剰余金の額は少なくなると。一番と同じなんですけれども、これは何を言っているかと申しますと、残存価格の問題でございます。左上の、45年後のB/S、仮に土地まで償却してゼロにしますと、償却資産も仮にゼロだったとしますと、利益剰余金がマイナスの2,000ということになってしまいます。したがって、残存価額のセットによってもエンドの利益剰余金の額がかわってくるということになります。

それでシミュレーションでございますが、左上のところ、ケース4つ、1から4までになっております。ケース1は、通常の企業会計をセットしております。残存価格は償却資産の5%、土地につきましては、償却せずということで7,000というケース。

は、無料開放を前提にしまして、償却、非償却ともに残存価額ゼロとして償却するという方法。 は償還準備金方式ですので、減価償却しないという方法でございます。 はファイナンスリースに該当しまして、会社側で資産が計上されるというケース。会社側で減価償却を行っているというケースということでお示ししております。

1ページお聞きいただきまして、機構の財務構造ということで、ケース 、これは通常の償却を企業会計方式によった場合ということで、債務の返済状況表がまず出ておりますが、こういった関係になります。最後に3,000残ると。機構に留保されている。これはケース 以下においても全く同じです。キャッシュフローは変わりませんので、同じと。

それで、1ページ目の下ですが、機構のP/Lでございます。オレンジ色のカーブをごらんいただきたいのですが、これが累積の損益、剰余金の姿をあらわしております。支払利息が当初は多いということと、償却が一定ということで、主として支払利息が当初多いということで、最初は損失からスタートしています。最終的に単黒が実現されるのが21年目ということで、残り24年間は黒字ということになります。累積の解消が37年目で、最終的に6,400の剰余金が残るということでございます。重要なことは、いずれにしても、当初損失が累積していくということになるかと思えます。

2ページ目ですが、会社のP/Lです。利益が出ないような仕組みになっておりますので、

常に損益はゼロということになります。これはケースと同じでございます。

3ページ目がケースでございます。これは45年後の資産価格を償却しきってゼロとした場合ということになります。機構のPLをごらんいただくと、オレンジ色の累積損失のカーブが、先ほどのケースよりもきついわけですが、債務超過がこのモデルですと12年目に訪れるということで、40年目に債務超過を解消して、最終的にはマイナスの2,000ということになるわけです。

それから、4ページ目は先ほどと同じです。

5ページ目は償還準備金方式ですので、オレンジ色のラインも横にずっといくということです。焦げ茶のラインは繰り入れ前の損益をあらわしてございます。

6ページが、償還準備金方式における累計損益のグラフでございます。

7ページも、先ほどと同じです。

8ページは、ちょっと複雑になるんですが、機構のカーブがやはり水面下でございます。最終的にはマイナスの2,000ということになります。

一方、会社のほう、9ページですが、ラインも同じような形でございまして、最終的にこのモデルでは法人税が発生するというにしておりますので、10ページをごらんいただければおわかりになるのですが、法人税が30年目に発生して、その部分が欠損金として残るとということになります。

逆になりましたが、8ページのところで、機構側のバランスシートを見ますと、リース債権ということが開始バランスにおいて計上されます。10ページのところで、会社のほうは、リース資産とリース負債が両立して上がると。こういう姿になります。

以上、おまとめしますと、11ページですが、いずれにしてもU字カーブというか、水面下からスタートして、ケースの場合は、累積損益がU字カーブ、下に向かっていく。ただ、回復しまして、最終の利益剰余金はプラス。

ケースですと、土地も含めて償却しますので、よりも深いU字カーブになる。で、最終的の利益剰余金は、資本剰余金と同額のマイナスになって残ります。

ケースにつきましては、償還準備金方式ですので、損益も全く出ない。リース会計をとりますと、よりは浅いU字型のカーブで、ケースと同様に、資本剰余金と同額が残るということでございます。

いずれにしても、これは長期の期間で金利の負担が当初重いものですから、20年とか、そういう長期にわたって累積損失が生じてくるということの構造は、いずれの、あるいは

は、をとっても変わらないということになってございます。

こういう構造にシミュレートできるわけですが、資料5のほうにお戻りいただきまして、18ページです。こういう財務構造の特質が機構にはあるということですが、どのように考えるのかということで、ポツのところですが、資金調達に影響するようなおそれがあるのかということで、では、特殊な処理を入れてみたらどうかということも、これに対応するためということで考えられる方法は2つあるんですが、償却基金法とか償還準備金積立方式ということが考えられるのですが、それぞれ難点があるのではないかとということで、ほんとうにこら辺を検討しなければならないのかということにつきましてご議論いただければと思っています。

19ページ、それから、20ページ以降は、償却基金法と償還準備金積立方式のご参考ということでおつけしてございます。

雑駁でございますが、以上でございます。

【黒川委員長】 大変詳しく説明していただきまして、また、わかりやすい図、それから、前回に宿題をお出ししましたことに対して答えていただきまして、45年後の姿形もイメージできたかと思えます。さあ、それでは、いよいよ議論をしたいと思えますが、何かご意見ございますでしょうか。

【榎谷委員】 機構法のことと今の説明と違うのかというのがよくわからないんですが、資料2の9ページ目に機構法第31条「機構の解散」となっていますが、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」とここに書いてあるんですが、これは現金を持ってなきゃいけないとは書いてないですよ、ここによると。ということは、このご説明が、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んだと。それとは別に、また、いわゆる実物資産があると。こういうようなイメージの図だったと思うんですが、それとこの関係はどのように理解したらよろしいんでしょうか。

【日原公団監理室長】 この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んですが、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ございまして、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ます。そうすると、先ほどの資料2の10ページのところでご説明しましたけれども、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してしまいますので、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おります。その後解散が生ずるとすると、現金で持ってなきゃいけないという形になろうかなと思っております。

【榎谷委員】　そういうことですか。実物資産を、9ページの3項ですけれども、機構法31条の資料ナンバー2ですけれど、「残余財産を分配する」となっているのは、これは実物を分配するのではなくて、現金を分配するという意味なんですね。

【日原公団監理室長】　そういう認識でございます。

【榎谷委員】　だから、ものがなくなっちゃうから。だから、現金が残ってないといけないという理解ですね。

【日原公団監理室長】　はい。

【黒川委員長】　ほかに、どうぞ、何か。

【長谷川委員】　今のご質問に関係するんですけど、45年後の最終日の貸借対照表の資産の中身は現金というお話だったんですが、現物はあることはあるわけですよ。あるというのは、物理的にはあるわけですよ、少なくとも。

【日原公団監理室長】　はい。

【長谷川委員】　つまり、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わけですよ。

【日原公団監理室長】　先ほど申しましたが、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いたしますので、その段階で残存価格があれば、当然損失を立てて、要するに、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なと。要するに、物理的にはありますけれども、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おりますから、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ございます。

【長谷川委員】　それは、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なんですけれども。

【日原公団監理室長】　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に考えておりますので、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っちゃうという……、消しちゃうということですね。

【長谷川委員】 除却損ということですね。

【日原公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 今の問題は先ほどのシミュレーションの中で、ケースのように土地をも含めて、45年間償却費用にしていけば、そこでもうなくなりますし、また、ケースですと、最後の段階でその分利益が少し出てくるわけですから、それを資産の除却損と相殺した形で消えてなくなると。それは我々の会計の決め方として、どちらをとるかによって異なりますが、いずれにせよ、キャッシュ的には榎谷先生がおっしゃったようなことで現金だけ残るということになる。

何かほかにご質問はございますか。

それでは、制度設計については、いつでもご質問させていただくことにして、本日は開始貸借対照表の資産評価について、考えなくてはいけない問題です。何らかの形で時価ということは前回我々として結論をしたわけですが、その中身がDCFにするのか、再調達価格にするのかということがまだ未解決の問題でございました。

それに対して、きょう事務局のほうから、このDCFの利点というんでしょうか、長所と、それから、その短所というんでしょうか、問題点、これが両方挙げられていたわけ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。まさに事務局としては、どちらかというつもりはないというような書きぶりでございますので、ここで我々として判断したいと思うわけでございます。

【榎谷委員】 資料5の「諸課題の検討」のところの9ページ目にJRの例が出ていますが、このJRの例がいいのかどうか、大分古い例なので、これが適当かどうかもなんですけれども、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りますね。これはおそらくその収益が悪いので調整したんだというような、つまりDCFなのか、収益還元かわかりません。これはどういうことをやったのか。

【日原公団監理室長】 これは、実はJRをつくりましたときは、資産の評価は基本的に左側に書いてある考えで、簿価をベースにしながら、多少時価評価を入れてつくりまして、それから、債務のほうは、それでもってうまく1割配当ができるような形で債務を決めますというふうにして、それから、資本金の額をちょうど1割配当するようにしながら、そういった負債の借り方の考え方と貸し方の考え方を結構切り離してそれぞれつくって

まして、最後の瞬間に、じゃあそれをバランスさせなきゃいけないなと思ったときに、微妙にバランスしない分が当然出てまいりますので、それを収益調整措置と称して償却資産を少しいじりましたということをやっております。

【榎谷委員】 これ、三島会社だから、多分北海道と九州と四国ですよ。つまり、トータルの話ではなくて、幾つかに分けたわけですよ。その三島会社の分だけをそういうふうにしたということなんですか。

【日原公団監理室長】 すみません、細かいところまでわからないんですけども、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聞いておるんですけども。

【榎谷委員】 まあ、ただ、これは株式会社ですからね。

【黒川委員長】 よろしいですか、榎谷委員。

【榎谷委員】 はい。

【黒川委員長】 JRは昭和62年ごろでしょうか、過去の委員会の決めたことについて、ここでまたもう一回歴史を掘り起こすということは、時間的にもきょうはございませんので、その問題はさておきまして、大体ほかの先行事例、最近のものを見れば、大体再調達系統の時価ということで、DCFというのはあまりないのでございます。しかし、論理としてはやはりあるということで、我々としては客観的に代替案はなるべくここで審議したい、門前払いはしたくないというスタンスでございますので、きちんと考えたいのでございます。DCFということをやれば、確かに、きょうの事務局の説明資料でいくと、負債と資本の返済のところと、途中経過が多少ずれたとしても、ずっと同じ金額でいってしまうようなイメージだと思えばよろしいんだろうと思うんですけども、そういうものに対してどれだけの情報の有用性があるかという問題が1点あるかと思えます。要するに、資金の返済パターンと一致するような資産評価で果たしてよろしいのかと。

そこで、前回も議論になった、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。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は、資産のほうではわからないわけでありまして。ですから、それについてはどうするかと言うと、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年たっていたならば、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、判断していくんだと。こういうようなやり方になるかと思うわけですが、その辺について何かご意見ございますでしょうか。

【榎谷委員】 返済が合理的にできているかどうかというものを、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なんですが、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んだと。そこで評価委員会の意見も聞かなきゃいけないと書いてあるんですが、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わけですか。

【日原公団監理室長】 機構法の24条にございます返済計画は、単年度のものでございます。長期的なものは、業務実施計画のほうにございます収支予算の明細になります。それが長期的な意味での金の出入り計画になってまいります。資料2の8ページの中の機構法14条の7号、ここの「収支予算の明細」というのが長期的な見通しになっています。

【榎谷委員】 そうすると、これは最初に出すだけなんですか。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のを出すんでしょうか。

【日原公団監理室長】 最初の段階で出しますが、あと、これは協定を受けて直しますので、5年ごとに行われます検討によって、その結果、協定が見直されれば、それによって、見直しの中身によりますけれども、例えば、貸し付けの額が変わるとかなってくれば、当然この部分も直していかなくてはいけないということになります。

【榎谷委員】 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ですかね。

【日原公団監理室長】 そういうことになるかと思えます。

【榎谷委員】 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。こういうふうに割り切っているのかもわからないですね。どうなんでしょうか。

【黒川委員長】 難しいところなんですけど。

【梶川委員】 私も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んですが、ございますけれども、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んですね。

そもそもDCFの収入というものが何かということが、これ、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なんですけれども、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ですが、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おりますので、それに基づく資産価値という、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いますので、なかなかそこで整理がしづらいのではないかと。

これは一つ質問なんです、先ほど資料1でご説明をいただいた、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ただいているところの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ケージ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んですけども、そうなりますと、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っております。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ご説明していただいたような気がするんですが。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ご質問と、もしそうだとすれば、今、最初の話に戻った、説明変数がどちらかということは、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します。

【黒川委員長】 ここについては室長が答えられますか。

【日原公団監理室長】 はい。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まいりますので、その意味では、会社単位で貸付料は決められると。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ございますので、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っております。

【黒川委員長】 今のところで、資産をどうするかということではなくて、やはりあくまでも債務、要するに対価ですね。新規資産についてどのくらい総額としてかかったのかということ全部債務というふうに読みかえれば、それで貸付料が決まるわけですね。保有機構の資産をどうするかという問題については、そのうちの一部が費用になる項目も、例えば建設中の金利なんかこれから先また検討しなくてははいけませんけれども、資産は資産でまた独自に考えていくということだろうと思うんですけどね。

【榎谷委員】 今おっしゃられた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んですが、その会社単位での既存のリース料も、逆に上がったたり下がったりしてしまうということなんじゃないですか。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思うんですが、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思うんですけど、その辺はどういうふうに考えたらよろしいんでしょうか。

【日原公団監理室長】 ここは、要は、最初の会社がスタートした直後に、今後のある程度今後の建設対象を決めてしまいますので、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と。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えます。

【黒川委員長】 何か難しいですね。今のはどういうことなのかな。今、我々としては、DCFが再調達かということを考えているんですけど、新規資産については再調達はなくて、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いますね。きょうはともかく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れども、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によろしいですね。そこで、なおかつ、DCFというものをやろうとすると、私が前回も言って、事務局も整理していただいたように、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なんです。そのようにすれば、やはり有力な方法だと思います。さて、のれんを計上したときに、貸付料の協定期間5年の中で毎年状況でどのくらいのれんが増えたり減ったりするのかとか、そういうようなものがあるのかないかなんです。というのは、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。

そこで問題は、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わけですから、資産評価額は動かないわけですが、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というんでしょうか、それが反映されてくるかもしれないですね。ですから、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んですよ。

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わけですが、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んでしょうか、そういうことになるのかなという気はするんです。

そんなことも踏まえて、いかがでしょうか、ほかに意見はございますでしょうか。

【横須賀委員】 DCFも理論的に非常に説得力はあるんですけども、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すから、かなり難しくなってくるような気がしてならないんですけどもね。ですから、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んですけどね。意見として申し上げておきます。

【黒川委員長】 わかりました。今の横須賀委員のご議論は、もし仮にファイナンスリース型になったとしても、DCFだとすると、残存期間の収益性を予測して資産価格を決定することについて説明責任がどうかという、そういうことでございますね。

会計理論的には、原価情報を残しておいて、のれんの部分です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かと思うんですけど。

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んでしょうかね、DCFも含めたそういう傾向はあろうかと思うんですが、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います。

難しいですね。この代替案2つ、私としてはなるべく中立に議論をしたいんですけども、今の感じだと、再調達価格による時価評価というのがどうも皆さんのご意見になってきているように思うんですけど、何かDCFのほうがいいんだというご意見があれば言っていただけませんかでしょうか。

【梶川委員】 もう一回確認させていただいて。すみません、これは、私もどちらかと考える、先ほどの話なんでございますけれども、これ、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わけでございますよね。もしその場合に、私ちょっとよくわからないんですが、既存の道路のDCFを計算するとき、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、どういうふうにDCF計算になるのか、その辺、事務局はどんなふうにシミュレートされますでしょうか。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わけでございますよね。

【黒川委員長】 資産が保有機構に計上されることのほうを前提にします。そうすると、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、民間会社のほうから取らなくちゃいけないわけですよ。だから、不採算でも関係ないんだと思うんですよ。

【梶川委員】 その不採算の分の賃借料は、既存のもののDCF価値として上げるということになるのでしょうか。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。

【黒川委員長】 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ますから、で資産総額も決まってくるよ。それを割り振るかどうかなんですよ、イメージとして個々の資産に。割り振るほうを先生は考えていらっしゃるでしょうか、差額をのれんにしないで。

【梶川委員】 そうです。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ちゃうものですから、その残りのほうを……。残り、既存は全部一つずつのDCFとは考えていませんが、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。

【黒川委員長】 なるほど、意味がわかりました。そうすると、ちょっと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んですか。それとも、一緒にプールしてしまっただけで決めるんですか。

【日原公団監理室長】 会社単位で決めますので、個別にどこの資産がどこということはありません。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りますし、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りますから、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と。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ません。

【黒川委員長】 それでわかりましたか、梶川委員。

【梶川委員】 今、一瞬の出来事なので、このシミュレートのイメージを取って見ないとぴんと来ないかなと思ったんですが。

【黒川委員長】 今の話で、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んですね。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れんが発生することになると思うんです。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と。こうなってくると、測定の仕様がなくなってしまうので、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わけですね。

【梶川委員】 賃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です。実際、新しい道路ができて、その採算性があるとかないとかという、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いますが、確かに。

【黒川委員長】 民間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んです。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ですよ。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、こういうもので賃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はあるかもしれませんね。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。こういうことになるんじゃないかと思えます。

ほかに何かご意見ございますか。

それでは、再調達原価方式で一応資産評価するということにさせていただきたいと思

ます。

では、きょうは決めなくちゃいけないものが幾つもありますので、個別論点のほうのご説明に移らせていただきます。

【日原公団監理室長】 すみません、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ませんかでしょうか。

【黒川委員長】 何ページ、どの辺ですか。

【日原公団監理室長】 18ページのところでございますけれども。

【黒川委員長】 18ページ。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んですね、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んですね。そこで、それを解消する手段として事務局のほうで言っていたのが、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かなと思います。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んでしょうか、そういう会計のやり方ありまして、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、支払い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んですね、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んですね。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なんですけどね。どうでしょうか。独法会計基準ですと減価償却やりますからね。だから、償還準備金方式はちょっととれないんじゃないかと思うんですね。そうになると、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、ここについて、皆さん、ご意見ありますか。

【櫻谷委員】 少し無責任に言えば、減価償却費と金利ですから、赤字になっても企業会計じゃしょうがないという話になると思うんですけどもね。特に、これ、民間会社の借入金について保証するという 当初です、長期的かどうかわかりませんが ことなんです、これは国が保証するんですか、機構が保証するんですか。

【日原公団監理室長】 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おりませんし、それも「当分の間」ということで考えております。

【榎谷委員】 そのときに、機構が保証しないで国が保証するんだったら、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えばそ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んでしょうか、どうなんでしょう。

【日原公団監理室長】 機構につきましては、会社の調達に対する保証をするかといえ、それは予定していないんですが、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りますので、その調達が円滑にいくかどうかという問題かなと思っています。基本的には、そもそも先ほどの資料6でご説明したような財務構造があると。要するに、放っておいても、これはモデルケースですので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いつ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きゃいけないと。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のかなと。それで、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って、償還準備金方式をとってきましたということでございます。

【黒川委員長】 今事務局のほうから連絡がございまして、議論に時間を非常にとりました。そこで、個別論点についてあと2つ解決しなくてはならなかったんですけども、次回の……。

【石原企画専門官】 すみません、大分時間が経ってしまいましたので、第2部につきましては次回ということで、本日はこの今のご議論までというようなことで。

【黒川委員長】 わかりました。申しわけございません。開始が20分過ぎてしまったこともございますし、議論を尽くすということでございますので、当初の予定どおりいきませんでした。申しわけございませんでした。それでは今、事務局からご説明がありましたように、第2部の個別論点については、すべて次回に回すということで、よろしいですか。わかりました。それでは、今までのところで他にご議論ございますでしょうか。もうよろしいですか。

それでは、最初に戻りまして検討課題の整理、これは本年度の当委員会としての成果でございますので、こういう検討課題で大体網羅されているということによろしいのかどうか、何か追加があるかどうか、その辺いかがでございますでしょうか。

事務局のほうできちんとつくっていただきました。それから、我々の意見のほうも、色も変えてきちんと漏れがないようにつくっていただいておりますので、多分大丈夫だと思うんですけども。では時間も来ましたので、何かございましたら個別に、と言っても3月31日までの成果ということでございますから、なるべく早く事務局のほうに言っていただくということで、ひとまず検討課題の整理として成果物とさせていただきたいと思えます。

それでは、最後に今後の進め方について事務局より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7でございますが、今後の進め方ということで、今年度3カ月ということでございましたが、皆様にはかなり精力的にご議論いただきました。ありがとうございました。ただ、かなり解決しなければならない課題はたくさんございますし、今の資料4に網羅的に記述させていただいておりますので、これを来年度以降に移りまして、来月以降ですが、詰めていきたいと思っております。

それで、資料7の4番に書きましたが、第4回以降の進め方ということでございまして、資料4でも星印等で印をつけさせていただいておりますが、幾つかの大きなテーマがございます。事務局としましては、ここに掲げました5つが大きなものかと考えておりますが、そのほかにもあるのであれば、またご意見をいただきたいと思っておりますが、1つは資産評価方法でございます。償却資産をどう評価するか。本日DCFの件もございましたけれども、再調達価格ということで資産を評価していくということになりましたが、それでは、その算定方法、算出方法というのも、これまで四公団の中で二通りございます。どういう方法がよいのかということにつきまして、まだ課題があると思っております。それから、減価償却方法、残存価格を含むもの、残存価格を幾らにするかということも含めましてご検討いただきたいと思います。それから、サービスエリア、パーキングエリアというような関連事業の資産をどのように評価するかというものもございます。この点につきまして、榎谷委員と梶川委員を担当委員とさせていただいて、今後事務局と詰めながら検討会への提出資料を考えていきたいと考えております。

それから、耐用年数の設定につきましては、今回はあまりご議論する時間はございませんでしたけれども、現状でも税法の耐用年数と異なったものが物理的な耐用年数としてい

いのではないかということで、公団のほうからの報告もございました。この点につきましては小澤委員にお願いしたいと思います。

それから、土地・地上権等の評価方法、現在土地の鑑定を進めておるわけでございますけれども、これにつきましては横須賀委員にお願いしたいと思います。

開始貸借対照表につきましては、この最初の から のところが大きな議論かと思っております。それから、民営化後の組織におきましては、 のリース会計の方法、それから、ディスクロージャーのあり方、連結も含めまして、それから、管理会計につきましては、こういう課題がございます。それぞれ樫谷委員、梶川委員と長谷川委員にお願いしたいと思います。

進め方としましては枠囲みの中に書きましたが、委員と事務局でワーキングを設けて、6月末までを目途に、順次検討会へ報告するというような形をとりたいと思います。黒川委員長には、いずれのワーキングにも可能な限りご参画いただきたいと考えております。それから、これらの議論を進めていく中で、他の委員の方、それから、有識者、専門家の方にもご参画いただき、意見をいただきサポートいただくというような体制を組みたいと思っております。

それから、(2)「資産評価・会計基準の骨子の作成」ということでございます。このようなご議論をしていただきまして、その結果を8月末までを目途として取りまとめて、骨子として作成・公表したいと考えております。と言いますのは、基本的にはパブリックコメントをするということを考えておりますので、そういう時間も踏まえまして、8月末を一応の目途とさせていただきたいと思っております。その後、9月または10月を目途としてパブリックコメントをさせていただき、これらを踏まえて資産評価及び会計基準の作成に関して検討会としての意見を取りまとめたいと考えております。以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。ただいまの説明に関してご意見をいただきたいのですが、いかがでございますか。ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。分担、これは事務局案でございますけど、委員の方々にはお忙しいと思うんですけど、よろしいですか。専門家も随時、必要に応じて招聘していただいて。それでは、お忙しいでしょうけれども、ワーキングのほうもよろしくお願いたしたいと思っております。

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いたします。

【司会(藤井補佐)】 黒川委員長、どうもありがとうございました。最後になりますが、次回の開催ですが、4月中に開催したいと思っておりますけれど、本日時間ももう過ぎてまいりましたので、事務局のほうで日程調整をまた後日させていただきます。

これにて閉会することといたします。どうも長い時間にわたりまして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。どうもご苦労さまでした。

了