

第4回 道路資産評価・会計基準検討会 議事録

平成16年4月12日(月)

場所：国土交通省4階特別会議室

【司会(山本補佐)】 それでは、定刻を若干回ったようでございますので、ただいまから第4回道路資産評価・会計基準検討会を始めさせていただきたいと思います。

なお、榎谷委員におかれましては、10分程度ちょっと遅くなるということでございますので、開催させていただきたいと思います。

委員におかれまして、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。

ここで、事務局側のメンバーに変更がございましたので、紹介をさせていただきたいと思います。都市・地域整備局総務課都市高速道路公団監理室企画専門官の吉木務でございます。

また、お手伝いをしていただきます監査法人が今年度から新日本監査法人に変わりましたので紹介をさせていただきます。今回から担当をいたします新日本監査法人の主任技術者でございます山下康彦でございます。

【山下(新日本監査法人)】 新日本監査法人の山下でございます。4月から事務局業務を務めさせていただくことになり、私は主任技術者を務めさせていただくことになりました。よろしくお引き回しのほどをお願い申し上げます。担当技術者も3名ほど来ておりますので、では、これで失礼します。

【司会(山本補佐)】 ありがとうございます。

また、本日、所用で道路局総務課長の原田は欠席させていただいております。

早速でございますが、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。まず、議事次第、名簿、配席図、それから会計基準検討会の配付資料の一覧ということになってございまして、資料の1「資産評価方法に関する諸課題の検討」、それから、資料2「機構と会社との取引の実体をどう見るか」とございまして、資料が2件でございます。

それから、参考資料といたしまして、1「H14年度民間企業並財務諸表における資産評価方法」、それから、参考資料2「補償費の会計処理」、それから、3といたしまして「建設中の金利の取扱い」、それから、参考資料4「PFIの会計処理」、最後に参考資料5といたしまして「検討課題の整理」ということでございます。

それから、あと1点でございますが、「道路関係四公団の債務返済イメージの試算例」と

ということで今日の資料となっております。漏れ等はございませんでしょうか。よろしく
うございますか。

それでは、これ以降の議事運営につきましては、黒川委員長にお願いしたいと存じます
ので、委員長、どうぞよろしく願いいたします。

【黒川委員長】 はい、承知いたしました。

最初に、事務局から前回の検討会での説明の訂正があるということですので、ご説明を
お願いいたします。また、あわせて、この「道路関係四公団の債務返済イメージの試算例」、
これについてもご説明いただければ幸いです。

【日原公団監理室長】 済みません。それでは、前回、JRのB/Sをつくるときに、
三島会社について収益調整価格というのがございまして、これはどういうものかというご
質問がありました。そのときに、B/Sの貸し方と借り方、それぞれ違う考え方でつくる
ので最後に調整したものだというふうに申し上げたんですが、ちょっとそれは間違いでござ
いまして、その三島会社は非常に収益状況が悪いものですから、簿価で引き継いだとし
ても、当初、その減価償却費分が出ないという実態があったようでございまして、現実に
必要となる管理費、あるいはその更新費等の額をはじきまして、それに見合うように逆に
資産価格の方を逆算したという計算をし、収益調整価格としたということだそうござい
ます。訂正させていただきたいと思います。

それと、あと、急遽、本日、お手元に配らせていただきました債務返済イメージの試算
例というものがございます。あくまで試算例ということでございますが、ちょっと概略ご
説明させていただきたいと思います。

1枚おめくりいただきますと、前提条件を書いております。具体的には、会社と機構
が発足した後に、それぞれ協定を結んでどういうふうにつくっていくとか、どういうふう
に管理するとか、管理費をどう見るんだとかいろんな話が出てきますので、この段階では
そういったものが出せないものですから、特に国会等でご質問になられている、いつも4
0兆がどうなるんだというお話がありますので、基本的にその40兆全体の債務を返せる
かどうかという観点で出しておりますので、個別路線ごととか、個別会社ごとというよう
な対応はとっておりませんが、これはあくまでも試算の前提ということでございます。

条件といたしましては、機構のほうは、基本的に要償還額を対象といたしまして、それ
で、総決算額の44.7兆円から道路資産以外の資産に対する負債ということで1.5兆円
を差し引きました。都合43.2兆円につきまして要償還額としました。この中には、無利

子貸付金とか出資金も含んでおりますし、出資金と同等の扱いをしています。

それから、試算の簡略化のために、会社の建設あるいは更新などの費用は、会社がまとめてためておいて移管する時に債務も付け替えるのではなく、毎年機構に付け替えるという前提で試算をしております。それから、調達コストは将来4%、これは新規調達分でございますが、そういうことにしております、会社の調達も同額というふうにしております。

それから、会社につきましては、残事業費ということで、これはちょっと資料の後ろのほう、4ページと振ってあるところが、枝番がいっぱい入っておりますが、枝番を飛ばしていただきまして、4ページというところをごらんいただきますと、平成17年度以降の残事業費をどう見るかという計算式が入っております、平成15年度以降の残事業費、高速国道10.5兆円、あと一般有料1.3兆円とかございます。こういったものに、それぞれ前年度からの繰り越しとかいろいろなものを考慮いたしまして、最終的にトータル10.8兆円というものを前提にして計算をしております。

1ページ目にお戻りいただきますと、その10.8兆円をどういうふうにするかということで、最初の5年間は1兆円、その後はもう少し額を減らして32年度までということをやっております。

それから、管理費につきましては、14年度予算の30%減の額でできることを前提とし、ただ、新規供用分については延長費で計上、それから、新たな更新経費として、道路資産額の0.2%を22年度以降計上するというようなことをしております。

料金収入も、16年度の伸びをもとに今後の交通の推計の伸び、あるいは新規供用の伸びを踏まえて32年度の額を推計しまして、あとは直線補完をしているというやり方をしております。

それから、特に高速国道については、料金を平均1割引するということになっておりますが、価格弾性値は0.3として、結局7%の料金収入のダウンになると、そういう前提で出しております。消費税の問題もありますが、これは3.1%ということで計算しました。ということで、あわせたものがその次のページでございます。

2ページ目が機構の債務返済のイメージでございまして、これは、最後のほう、出資金も最後は本当はキャッシュをためておいて解散時に処理することになっているんですけども、計算上は債務と同じように減らしていきまして、そうすると44年で返し切りますという計算になってございます。

3ページは、同じことを今度は会社側から見たものでございまして、このような形になってまいります。

それから、次に、3 - 1というペーパーがございます。これは、建設を行わない場合にはどれぐらいで返し切るのかという計算でございまして、1つは、今ある仮勘定も含めた借金を料金で返していくとした場合には、35年で返すという形になってくるということでございます。仮勘定を返済しない場合というのを計算しておりますが、これは、やめた場合といっても、本当にもうほとんどでき上がったものをつくらないのかということ、多分そうはいかないものもあるだろうということで、ここは計算上の問題ですので、仮につくるとすると、つくりかけのものをどう処分、始末するのかということで、何らかの金の取引があるというようなことも考えられると。会社側としては、そんな仮勘定の分まで面倒を見切れないという議論もあろうかということで、そういうケースも想定して試算をしております。その場合には、27年間で返せるという試算をしているということでございます。試算については駆け足でございまして、以上でございます。

あとは、何かご質問等があれば伺いいたします。よろしく申し上げます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

何か今のご説明に対してご質問はございますでしょうか。

それでは、本題に入りたいと思います。まず、本日の第1番目の論点でございます資産評価方法に関する再調達原価の算定方法、この点についてからご説明をお願いしたいと思います。加藤補佐のほうから、よろしく伺いいたします。

【加藤補佐】 公団監理室の加藤と申します。よろしく申し上げます。

きょうの論点としまして、再調達原価の算定方法、補償費、建中金利があります。お手元の資料の資料1ですが、対象となるのは14ページまでです。15ページ以降は、本日のご審議を踏まえ、後日ワーキンググループで検討すると思われるものを上げさせていただいております。ご参考までにご紹介という形になっております。

それでは、「再調達原価の算定方法」についてご説明いたします。

2ページ目を開いていただきまして、まず、2ページから5ページについて最初に説明させていただき、委員の方にご審議という形をとらせていただきたいと思います。

まず、「四公団の資産評価基準」ですが、現状は2つのやり方があります。1つは、標準的単金方式、もう1つはデフレーター方式です。これら両者について、両方式の評価額が再調達原価として同一のものとみなせるかどうか、あるいは、同一とみなせない場合、方

式を統一する必要があるかどうかをご審議していただきたいと思います。

あと、簡単にですが、標準的単金方式の計算方法の考え方としましては、評価時点で同じものをつくると幾らかかるかと、過去数年間の標準的な単金を出しまして、それに数量を掛けて現時点のものを算出します。これは、減価償却後の再調達原価になっています。もう1つのほうは、デフレーター方式といいまして、過去の取得原価にデフレート処理をかけまして再調達原価を出します。それを減価償却します。この2つのやり方があります。この2つのやり方についてご議論をお願いしたいと思います。

次に、3ページに行きまして、この2つの方法の方式の比較ですが、2つの方式を統一する場合、以下の点をどのように考えるかという議論があります。まず、標準的単金方式ですが、こちらはJH日本道路公団が採用しております方式であります。算定方法の考え方としましては、現時点で新たに取得すると仮定した場合の取得原価、評価時点で同じものをつくると幾らかかるかをまず算定しています。もう一方は、首都、阪神、本四が採用しておりますデフレーター方式です。こちらは、実際の取得原価に一定のデフレーターを乗じた調整額、評価時点の価値に置きかえると幾らになるかということで算定しております。

次に、投資額の把握の有無と前提となる資産の性質ですが、標準的単金方式の場合には、個別資産ごとの投資額、取得原価がわからない場合でもこちらは採用できるというメリットがあります。また、新たに現有資産をつくり直すことが前提であるため、標準的なものに採用することができます。一方デフレーター方式ですが、こちらについては、個別資産ごとの投資額がわかれば、過去に実際に取得したものがわかりますので、それが前提でこちらはできます。あと、もう1つとしては、個別性が強いものにも採用できますという、これらの特徴があります。

次に、4ページに行きまして、「資産評価基準に対する各公団の考え方」としまして、それぞれの公団がなぜ使ったかと申しますと、標準的単金方式を採用しましたJHは、契約書類は文書保存期間の関係で、最近10年ぐらいのものはあるが、それ以前のものはないので取得原価が把握できません。工事原価に地域差がありますが、標準的単金は、最近、3年から5年の工事实績の全国的な平均値をとっており、トータルでは問題ないと考えている、これがJHの考え方です。

それに対してデフレーター方式を採用しております首都、阪神、本四ですが、まず、首都ですが、取得原価として幾らかかったかは把握しているが、首都高速道路の特殊性とし

てかなり複雑な構造となっており標準化が困難であること、土地利用状況が一変してしまっており用地補償費の算定ができないことから、現時点で同じものが幾らかかるかを算定することは困難と考えている。

次に、阪神ですが、取得原価の算定のための基礎資料が基本的にそろっている。一方、標準的単金方式の採用は、特殊構造物が連続しており、一から設計し直すような作業が必要と考えられるため、非常に難しいと考えている。

本四ですが、四公団の中で建設が一番新しく資料の保存状態もよいため、取得原価が一番よくわかる。また、長大橋は1本1本個別性があり標準化にはなじまないというそれぞれの考え方があります。

以上が、今回議論をしていただくのは主に償却資産のほうで、お手元にあります参考資料1のほうを見ていただくとわかりだと思えますが、道路公団については、開通路線は標準的単金、そして、直近の、上記のうち平成14年度等近年に開通した路線は取得原価を再調達原価とみなすというふうになっています。一方では、首都、阪神、本四のほうは、デフレーター方式を採用しておりますので、こちらについてきょうご議論いただきたいと思えます。

あわせて、次の5ページですが、パワーポイントの5ページ目は、建設仮勘定についても書いてあるんですが、この参考資料1のほうを見ていただきますと、道路公団のほうは取得原価を再調達原価とみなすと、それ以外の公団についてはデフレーター方式ですので、同じ建設仮勘定で違うやり方が今併存しておりますので、これらについても議論をしていただきたいと思えます。

パワーポイントのほうの5ページに戻りまして、建設仮勘定の償却資産、非償却資産はいかなる価額で評価するかと、取得原価、あるいは再調達原価、2つ考えられると思えます。その再調達原価で採用する場合でも、最近のものは取得原価をデフレーター処理せず、再調達原価とみなすことができるのかできないのか、こういう考え方もありますので、こちらもご議論をお願いしたいと思えます。

現状の方法としましては、参考資料1のほうに書いてございます。こちらの表を見ていただくとわかりますように、JHのほうは単金方式を採用しておりまして、それ以外はデフレーター方式を採用しているので、その結果として、同じ建設仮勘定でも違う処理になっていると思えます。

私のほうからは、以上でおしまいさせていただきたいと思えます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に関しましてご意見をいただきたいと思います。この問題は、我々もＪＨ、その他の三公団からもヒアリングをさせていただきまして、大体我々の聞いたところもこの事務局がまとめていただいたこのような状況であったというふうに私は理解しておるわけでございますけれども、それを踏まえまして、今回どうするか、決めたいと、このように思っております。

何かご意見はございますでしょうか。

【榎谷委員】 まず、４ページなのですが、４ページに各公団の考え方というのがあります。このＪＨのところ、上から３行目のところですが、工事原価に地域差はあるけれども、３ないし５年の全国的な平均値をとっていると、だからトータルでは問題ないのだという書き方をしているんですが、この地域差というのは、どの程度、例えば資料でも出ているものなんですか、それとも何となく感触的な話なんですかね。それがまず１点。

それから、建設仮勘定の評価のところの５ページのところなのですが、いわゆる建設仮勘定のというのは、もちろん建築中ですから、１０年も２０年も前というのはあり得ないと思うんですね。大体どのぐらい前、年齢調べという言い方を我々はするんですが、どのぐらい前のものが残っているのか、これはＪＨも、多分、首都高、阪高も含めて、どのぐらい前のものが残っているのか、わかりましたらお答えいただきたいと思います。

【黒川委員長】 これについて、まず事務局のほうでわかりますでしょうか。

【日原公団監理室長】 済みません、最初のほうはちょっとわからないので、ＪＨが来ていますのでわかればお答えいただきたいと思います。

仮勘定は、基本的に道路、特殊的な、例外的なものを除きまして、基本的に大体１０年でできますので、用地については１０年前から７年ぐらい前のものがあると。それから、建設がその後入るといような感じで考えていただければというふうに思います。仮勘定という意味でいけば、平均すれば１０年の、半分の５年が大体平均年数だと思えますけれども、古いものは１０年近く前のものもあるというような形になってまいります。

【榎谷委員】 そういう意味では、この標準的単金方式は、３ないし５年の平均単価ですよね。

【日原公団監理室長】 はい。

【榎谷委員】 そうすると、今のＪＨの建設仮勘定の取得原価と近いと、こう考えてよろしいということですかね。

【日原公団監理室長】 基本的にはほぼ近いとは思いますが。ただ、特に土地についての扱いが、片やデフレート処理、あるいはJHの中でも、その基準時の公的土地評価指標を使っている、仮勘定だけが取得時になっているものですから、その辺をどう扱うのかなというあたりがちょっと気になったということでございます。

【榎谷委員】 土地の部分が違うということですね。

【日原公団監理室長】 もちろん償却資産も違うんですけども、償却資産に比べて変動が大きいものですから、ちょっと気になったということでございます。

【榎谷委員】 わかりました。そうすると、建設仮勘定、10年ぐらい前のやつが土地として残っているということですか。

【日原公団監理室長】 そういうことでございます。

【榎谷委員】 そうですね。ということは、取得原価が既に、これはわかってはいないんですか、わかっているということですか、建設仮勘定。JHの建設仮勘定の部分については、土地の取得原価はわかっている。

【日原公団監理室長】 わかっております。

【榎谷委員】 そういうことですね。

【日原公団監理室長】 はい。

【榎谷委員】 ということは、その分を例えばデフレーターでとることは、理屈は可能だということですね。

【日原公団監理室長】 やろうと思えばできます。

【榎谷委員】 そんな作業をするかどうかは別として。

【日原公団監理室長】 はい。最初の問いについて、JHのほうから答えていただくということでよろしいでしょうか。では、お願いします。地域的なばらつき。

【日本道路公団】 JHでございます。最初の質問でございます、地域差に関してですが、もともとその標準的単金というのがここで説明がございますように、全国的な平均という観点から算出しているものでございますので、地域差は幾らあるというデータは、ございません、というのが実情でございます。

【榎谷委員】 地域差があると書いてあるけれども、感覚、感触の話だということですね。

【日原公団監理室長】 国土交通省で使っておりますいろいろな物価資料とか、労働力指数の資料とか、そういうものはございますので、それを見ると地域ごとに単価が出てい

るものですから、そういう意味では、資材ごと、あるいは労働力単価も地域単価は出ておきますので、予定価格をはじくときは、その地域価格を反映して予定価格をつくっているという形になりますから、ある程度の地域差はあるとは思いますが。ただ、大きな差ではないと思うんですけれども。

【榎谷委員】 それは、大したあれはないだろうと思います。

【黒川委員長】 ほかにございますか。まず、建設仮勘定のほうは後にしまして、本勘定のほうをまず議論をしたいと思うんですけれども、2ページの、再調達原価ということについては結論を我々は得ているわけですが、その再調達原価というものの中の推定方法のバリエーションの違いかと、このように解釈するかどうかというのがAの考え方なんです。Bというのは、これはバリエーションではなくて、やっぱり違う方法なのかという、もうちょっと大きな違いというふうに見て、しかし、それでもなおかつどちらかに統一、あるいはまた第3の別の方法にするのか、あるいは違っていてもいいかと、この辺が我々の選択肢というんでしょうかね、考え方だろうと思うんです。そこで、今、私が言いました考え方の中で、どれに一体決めるかと、こういうことになっているのではないと思うんですけれども、何かご意見はございますでしょうか。榎谷委員、どうぞ。

【榎谷委員】 これは、標準的単金方式というのは、3ないし5年の平均をとってということなんですが、理屈からいうと、それはデフレーターも、建築費のこれはデフレーターですよ、こういう構造物のデフレーターをとっているわけですよ。一般的な物価水準をとっているわけではないんですよ。

【日原公団監理室長】 首都高、阪高、本四についてでしょうか。

【榎谷委員】 はい、そうです。

【日原公団監理室長】 これは、建設工事費デフレーターの中に、土木工事の中の有料道路というがありまして、その中にさらに公団別のデフレーターというのが出ておりまして、その公団別のデフレーターをそれぞれ使っております。ですから、首都公団では首都公団のデフレーター、阪神公団は阪神公団のデフレーターということで、公団別に細かに出ているということでございます。

【榎谷委員】 なるほどね。そういう意味から見ると、理屈としては同じになる、個別な問題は若干あるにしても、基本的には、理屈としては同じになるはずですよ、そういうことじゃないんですか。

【日原公団監理室長】 基本はそうだと思います。

【榎谷委員】　　そうですね、理屈は同じですね。平均にするか個々にするかの違いはあるにしても、建築費というのを取っているのだから、つまりそれを並べてみると、物価で並べてみると、同じものを同じようにするだったら、この単金方式もデフレーター方式も同じになるという理屈になるんですかね、なりますよね。

【日原公団監理室長】　　基本的には同じこと、基本的にはというのは、例えば極端な話、昔は非常にお金のかかる工法だったものが突然安くできるようなものがあつたとすれば、それは最新工法で設計をはじき直しますから、標準的単金の場合は、場合によっては、そういうものは下がるものがあるかもしれませんが、それは希有の例だと思いますので、基本的には同じだと思います。

【榎谷委員】　　わかりました。ありがとうございます。

【黒川委員長】　　ほかに何か、意見はございますでしょうか。梶川委員。

【梶川委員】　　デフレーターと今の再調達原価を個別資産ごとに考えるということは、基本的に全体平均と固有性というんでしょうか、資産の固有性との関連だと思うんですが、この4ページの資料の中で、これは償却資産じゃないんですけれども、土地のほうに關しまして、首都高速のところ、土地の利用状況が一変してしまって用地補償費の算定ができないと、これは、困難性のことについてお書きになられているんですが、反対に言うと、この土地の利用状況が一変してしまっているということというのは、資産の固有価値がかなり大幅に平均値と異なるのではないかというふうにも考えられるんですけれども、その辺について、現実に平均値と固有の資産の積み上げ等に乖離性がどのように説明できるのか、また、何か把握されているものがあるのかということをお聞きしたいんですが。

【黒川委員長】　　わかりました。ここについては、首都高の問題ですが、室長からお答えになれますか。

【日原公団監理室長】　　あとから首都高に補足してもらいます。首都高も阪高も同じではございますが、基本的に首都高を例えば道路の真ん中に入れるために、両側の土地を買って道路を拡幅して真ん中こう入れるというようなことをやっておりますので、あるいは、その民地を買収してやる場合もそこにつくったりしますと、その結果、もともとの土地と相当状況が一変してしまうのと、それと、街中なものですから、1筆ずれても値段が随分違うものですから、なかなか平均的にどうというのが出しづらいのかなというような趣旨でございます。ここで使っております指数としては、6大市街地の土地指数、市街地価格指数というのを使っておりまして、そういう意味では、6大市街地の全国平均ですか

ら、平均的なものではございますけれども、そういうものを使用して出しておるとい
とでございます。

本四については、市街地価格指数ではなく、別途、本四は新しいものですから、公示地
価制度ができた後のものであるということと、市街地でないものですから、地価公示のほ
うの変動率を出しているということでございます。

【黒川委員長】 何か、首都高、補足説明はないですか。ないそうですが、梶川委員、
今の室長の説明でよろしいですか。

【梶川委員】 そうですね、ご説明はわかりました。

【黒川委員長】 本日は、非償却部分については先に延ばしまして、償却資産について
決定したいと思しますので、非償却の土地については、回を改めまして議論をしたいと思
います。

【梶川委員】 わかりました。済みません。

【黒川委員長】 何かほかにご意見はございますでしょうか。樫谷委員、どうぞ。

【樫谷委員】 確認をとりたいんですが、今の例の単金方式とデフレーター方式の違い
というのを確認いたしますと、当然工法の違いというんですか、工法のその発展というん
ですか、それによる違いはあると。それから、単金方式とデフレーター方式の違いは、個
別に見るか平均で見ると、この2つの違いだと考えてよろしいですかね。

【日原公団監理室長】 おそらく、そういうことになると思います。

【樫谷委員】 そうですね。

【黒川委員長】 難しいところですね。やっぱり違うといえば違うんですけども、1
点、会計理論的に確認するとすれば、デフレーター方式でも採用する指数によって、例え
ば、一般購買力指数みたいなものを使いますと、これはかなり購買力変動会計に近いとい
うんでしょうかね、そういう考え方になりますので、いわゆる時価の評価とは違ってくる
考え方だろうと思うんですけども、工事に関する投資財指数というんでしょうか、工事
に関する指数でしょうか、そういうようなものだとすると、かなりこの個別価格の変動と
いうものを反映していますから、そういう意味では、時価評価をしているのとそう変わり
がないと言ってもいいかもしれません。

それから標準単金方式のほうは、標準単金ではなくて、個別の工事ごとに見積もればそ
れがまさに時価、再調達の時価ということになるんでしょうけれども、それがなかなか大
変だということで、標準的なものを決めて、それでやっていくということなんです。し

かも標準的といっても、それぞれの工事のグレードに統計的に推定し標準単金というものを
出して、それをグレードごとに当てはめていくと、こういうことだったと思いますので、
ある意味で再調達時価の推定方式の1つと、こういうふうに言ってもいいかもしれません。
ですから、理屈としては、Aの両方式の評価額は、再調達原価の中の、簡便的と言っても
いいかもしれませんけれども、その推定方式の違いかと、そういうふうに、まあ解釈で
きないことはない。もう少し肯定的に解釈できないことはないというふうに思えるわけ
ですね。

そこで、どちらかに決めなくてはいけないところなんですけれども、これは、大変やっ
ぱり気持ち悪いことは確かなんです。確かなんですけれども、委員の方々にもう1回確認
したいんですが、ヒアリングをして、何ていうんでしょうかね、4ページにあるように、
JHはJHのもっともらしい理由があります。もっともらしいというのは、もうどうしよ
うもないんですね、取得原価がないのでデフレーターがとれないと、どうしてもゆずれな
いと、こう言っているわけです。それから、そのほかの公団は取得原価はあると、また標
準的な工事なんていうのはないんだと、距離もそんなにJHに比べてほかのところは少な
い、特殊なものであるというわけで標準単金はできないんだと、そのかわり取得原価はあ
るからデフレーターでできますよと。こういうことで、どちらかに統一したいんですけれ
ども、JHとその他の三公団の間には特殊な違いがあるというんでしょうかね、事情の違
いというのでしょうか、それが浮かび上がってきて、果たして私どもとして、気持ち悪い
んだけれども、どちらかに統一するということが実行可能かどうかという点が非常に問題
になりました。

そこで、今私が説明しました1番目の理由と、それから2番目の事情というんでしょう
かね、そういうようなことを考えると、JHとほかの三公団がやっているのが違っていて
も、どうしようもないんじゃないか。これは1人の意見ですから、もちろんほかの意見が
ございましたら、多数決で決めたいと思いますので、何かほかにご意見はございますで
しょうか。

では、横須賀委員から。

【横須賀委員】 今の意見でございともだと思っんです。ですから、無理に同じ手法
をとる必要はなくて、各公団ごとに最も精度の高いものを選んでいけば、そのほうがかえ
って客観的ではないかと、こういうふうに思っておりますけれどもね。

【榎谷委員】 私も、今お聞きした範囲内では、確かに若干の違いは出るんだけれども、

やむ得ないというようなのがまずありますし、若干の差が出るけれども、その程度は、そのことによってその全体のコストが異常な形で出てくるということはちょっと考えられませんので、このやり方でいいのかなというふうに。こういうやり方で確かに気持ちは悪いですけれども、その気持ち悪さは、実際にコストにどの程度出てくるかという、そういうゆがんだようなコストは出てこないんじゃないかなと、こういうふうに思います。

ただちょっと気になるのは、特にJHの話ですけれども、この資産の評価、つまり、3つに分けるんでしたっけ、3つでしたっけ、4つでしたっけ、JHを。

【黒川委員長】 3社です。

【榎谷委員】 3社ですよ。3社に分けたときに、資産の評価の、つまり、真ん中はどうしても高くなるわけですよ。地方は少し安くなるんでしょうかね、その地域差ということから見た場合。そういう微妙なところでしょうからインパクトは少ないのかもわかりませんが、そういう評価の大きさによってハンデを何か背負うというようなことはあるんでしょうか、ないんでしょうか。

【日原公団監理室長】 この間、前回のときも議論になりましたけれども、貸付料の額の算定と資産評価の額というものは全くリンクしておりませんので、そういう損得はないのではないかと思います。また、現状が、中が一番高いかといわれると、それも昔のほうが、多少カーブがきつくて平場をぬっていったり、最近のほうが山の中を走ったりしていますので、どっちが高いか、これははじいてみないとよくわからないというのが現実でございます。

【榎谷委員】 それはないということですね。わかりました。

【黒川委員長】 他に何か。

【長谷川委員】 私、先生方、特に黒川委員長及びお2人の公認会計士の先生方ほどは違和感というのが少ないんです。その理由は、多分、初歩的な原価計算で説明をするときに、個別的にしか生産できないものはしょうがないから個別原価計算をやるんだ、でも、大量生産のときには総合原価計算をやるんだという言い方をするわけです。それとの類推で考えるならば、首都、それから阪神、本四については、個別的に計算をしないと原価が出てこないという事情があるかと思われるんですが、これまでヒアリングでお話を伺った限りでは、JHの場合には、標準的な物のつくり方をしているということであるならば、まさしく総合原価計算的な原価算定の方式もあってもおかしくはないのではないかという気はいたします。そのあたりで類推すると、先生方ほどは気持ち悪さを私は感じないとい

うような気がします。

【黒川委員長】 なるほど。

【長谷川委員】 それともう1つは、コスト・オブ・コストイングという言葉がご案内のようにございます。つまり、原価計算をやるためのコストということがありまして、今までデータを積み重ねてきてせっかくやってきたものをまた御破算にしてデータを取り直すというのは、先ほど榎谷先生がおっしゃったように出てくる結果が大きく違うのであるならばそれは意味があることだと思ふんですけれども、ありていに申し上げてしまうと、どちらも類推計算でしかないわけです。そこでどれだけ正確な原価をお金をかけて時間をかけて求めようと思っても、その違いが誤差程度のものであるならば、ある程度計算の方式が違って出てくるものにそれほど大きな違いがないのであるならば、それほど手間隙かけてやる必要があるのかというところは、むしろ疑問に私は感じております。

その意味では、最初に委員長がおっしゃった方向でよろしいのではないかというふうに、個人的には思っております。

【梶川委員】 私も今の長谷川先生とほぼ同意見なので、あえてご発言をさせていただく必要もないんですが、私もこの標準単金に対するその物量的単位のグルーピングの違いというふうに考えれば、ロジックとしてはほぼ近い形をとっておられる、今、言い方を変えているだけでございまして、総合原価計算か、個別原価計算かというような形で言えば、非常に平均的に単金をとる単位が非常に差異があるので、個別的看着部分と、ある程度グルーピングをして標準単金を出す部分と、少なくとも物量単位のグルーピングの問題と整理をすれば、かなりロジックとしては整理が、同じ論理を通してというふうにも考えられるのではないかと思います。あとは、単価の適用について、多少その辺が……、ですけれども、これは榎谷先生のご質問の中でほぼ同じような公団単位でのデフレーターがあるということであれば、多分標準単金のほうも同じような単価の出し方をされるのであるとすれば、ほぼこれは、ちょっと表現方法が違うだけで、理論的には同一の方法にかなり近いのではないかと考えております。

【黒川委員長】 ほかに何かございますでしょうか。

【小澤委員】 委員長がおっしゃる方法で結構でございます。

【黒川委員長】 そうですか、どうぞ、小澤委員。

【小澤委員】 多分それぞれの事情の、考えられる中で一番いい方法を選ばれているのだと思いますので、今、ほかの先生方もおっしゃったご意見に私も全く賛同をしております。

すので、その方向で進めていただければと思います。

【黒川委員長】 わかりました。ありがとうございます。

それでは、一応全員一致ということで、これは両方式、それぞれ今までやっていただいた方式を再調達原価の1つだと、このようにくくって認めるということにさせていただきたいと思います。

それでは、次に、5ページの、今の問題の派生なのでございますけれども、「建設仮勘定の評価」ですね。もう1度確認をいたしますと、今、私どもが決定を見たのは本勘定の、既に開通をしているというんでしょうかね、そういうものについての償却資産について決定をしたわけですが、建設中のものというのも、開始時に貸借対照表に載せなくてはなりません。ですから、これをどのように評価するかということで、この参考資料にもありますように、本日は償却資産について議論をしているわけですが、違っているということなんですね。これについては、何かご意見はございますでしょうか。

違っているというのは、首都高、阪高、本四はデフレーター方式で、これは同じなので、これは自動的に認められるということになるんでしょうけれども、JHについて、標準単金方式と違って、取得原価を再調達原価とみなすと、こういうことでございますけれども、これは、もちろんJHの事情というんでしょうか、こういうふうに決めたという事情はあるわけでございますけれども、これについて何かご意見はございますでしょうか。

【榎谷委員】 建設仮勘定の、これは参考資料1のところを見ているんですけども、公団のほうは、取得原価を再調達原価とみなすということで、償却資産も非償却資産もそうだとということなんです。今、お聞きした、先ほどお聞きしたことによると、今現在、建設仮勘定というのは、10年ぐらい前にどうも取得した土地、特に非償却資産ですね、になってるということになると、10年前というと、何かイメージとしては相当高いものになっているのではないかなというイメージがあるんですね。いや、事実は違うかもわかりません。そうすると、それは今現在再調達をしたら、恐らくもっと安く買えるのではないかなというような気がするので、その辺、その再調達原価とみなすというこの時点のずれですね。時点のずれをどのように見たらいいのか、常識的にいうと、土地の評価というのは10年前と今現在と相当差があると思いますので、その辺の差、それほど差がないと見るのか、いや相当あると見るのか、いかがなのでしょう。

また、あるいは建設、償却資産は、その後償却、建設をするわけですから、平均的に見ればそれほど差がないという見方もできると思うんですが、土地の分が若干気になるとい

うんですか。多分、首都、阪神、本四、本四はあんまり土地がないかも、少ないかもわかりませんが、多分土地部分は、10年ぐらい前に買ったやつを、今、デフレーターですると相当低い、相当低いというか差が低くなるのではないかなと。ところが、道路公団のほうは、逆に出るといいますかね、10年前のやつがそのまま据え置かれた形になるので、それはコストにははね返らないので、わざわざもう一遍取り直すまでのコストをかけてやる理由があるのかどうかということなんですけど、もしそうだったら、デフレーターを、この非償却資産については、取得原価があればその分だけデフレーターをとれないわけではないんじゃないかなというふうな気がするんですけども、いかがでしょう。

【黒川委員長】 今の榎谷委員のご意見は非償却資産のほうですね。償却資産についてはいかがですか。JH の考え方は、近年開通した路線には取得原価情報があるということなので、こちらのほうが正確だろうと。標準単金はあくまでも推定方法なので、取得原価があって最近のものであれば、逆にあんまり変わらないんじゃないかという考え方なんですけれどもね、この辺についてはいかがでしょうかね。

【榎谷委員】 大きい理屈からいうと、やはり平成14年に開通したというのはかなり前から取得しているわけですから、デフレーター方式がとれるのではないかなという気はしないでもないんでね、その辺の作業性というのがちょっとよくわからないんですけどもね。同じような論理ができないことはないのかなという気はするんですけども。

【黒川委員長】 なるほど。

【梶川委員】 私も、その資産評価の一貫性としては、これはデフレーター方式をおとりになられるということが前提のような気がします。ただ、その数字が結果的にネグリジブルであるからあえて補正はしないということは、これは具体的な数字で考える話であって、論理的な整理ではなくて、ほぼ無視できるデフレーターの動きであるとか、標準単金の動きであるとかということが前提で、何も加工しないで取得原価でいけるというお話なんじゃないかと思われまして。資産の評価全体に関しては、ある種の時価、大きな意味の時価、かつそれが再調達価格というふうに整理を今しているわけですから、この部分だけを無条件に取得原価でいいという話にはならないのではないかと。ただ、補正するほどの意味もないほどの現実の価格帯の動きであるということが前提だとは思われます。

【黒川委員長】 何かほかに、ご意見はございますでしょうか。

参考資料の1のJHの建設仮勘定のところの償却資産と、非償却資産は次回以降ですけれども、一応は今問題になっていて、それから、平成14年度等の近年に開通した路線に

ついでに償却資産の取得原価が今問題になっていて、お2方から出ているものは、この償却資産の、建設仮勘定については、デフレーター方式、それから、14年度開通路線についてもデフレーター方式があり得るかもしれないということですね。それから、非償却の見解については、デフレーターか、あるいは上の公的土地価額指標というのはあるんですけども、これもあるかもしれませんが、とにかくこのセルからいって3つぐらいというんでしょうかね、ここの部分が問題になるんですけども、何かご意見はございませんでしょうか。

【日原公団監理室長】 非償却資産の話でございますけれども、デフレーター方式にしる、公的土地価額指標にしる、いずれにせよ基準日の価格を出そうとしているということは共通だと思います。それを両方併存するかどうかということは、次回ご議論いただければというふうに思っているんですが、建設仮勘定のところだけが、基準日がちょっとずれているというので、やや異質なものですから、償却資産も非償却資産とあえて分けるだけでもなく共通の話でしょうから、そこの部分は、できましたら今日あわせてご議論いただければというふうに思います。基準日をそろえた上でどういうやり方をとるかというのは次回お願いしてと思っておるんですけども。基準日をそろえなくてもいいというのであれば、そもそもそこはまた別の話ですけども、ちょっとそこのところが気になっているということでございます。

【黒川委員長】 今の基準日というのを、想定した議論にしておく必要があるんですか。

【日原公団監理室長】 最終的に補正をどうかけるかという議論はあるでしょうけれども、基本的には、公的土地価額指標では、直近の地価公示価格を使うとか、そういうやり方をとっておりますので、要は直近のものを使っているということかと思えます。デフレーターの場合も、直近の年度までのデフレーター処理をしているという意味では直近のものを使っていると。仮勘定だけが、仮に用地であれば、極端な話、10年前のものもあり得るということでございます。

【黒川委員長】 その直近というのは、開始貸借対照表日が来年の秋ぐらいだろうという、何となくそういうお話だったと思うんですけども、そういう時点にどこかの段階でそろえるというお話なのでしょうか。それとも、その前に、例えば標準単金方式でもある一定時点でやっているわけですよね。すぐに来年の例えば秋ぐらいの標準単金なんていうことはできませんから、作業上、今、粛々としてやっているわけですけども、そこでやった上で、例えば1年とか1年半とかわかりませんが、補正をかけるというんですし

ようかね、そういうようなお話を想定しているのでしょうか、事務局のほうで。

【日原公団監理室長】 最終的に1年なり1年半延ばすという意味の補正というのはあり得ると思っておりますけれども、今の議論としてはその議論をしているわけではございませんで、要は、非償却資産の評価が何年かずれている可能性があるもので、それをどうするかという話でございます。

【黒川委員長】 そうですか、わかりました。何かほかにご意見はございませんか。

それでは、この問題については、JHの加古先生のところで取得原価をもって再調達原価とみなすという方針を打ち出されたわけです。これについて、先ほど、梶川委員、櫻谷委員からありましたように、何か特殊な事情というんでしょうかね、大きな差がないとか、そちらのほうが正確だとか、何かそういうような事情をもってここをそのように決めたいかもしれません。私も向こうの委員長代理なので、私に預らせていただいて、JHの問題については、一番よくわかっているのは加古委員長の委員会でございますので、我々の委員会としては、気持ちが悪いというんでしょうか、デフレーター方式を入れてみることはできないかというようなことを、加古委員長のほうにご検討をお願いするということがございましょうか。

ありがとうございました。

それでは第1点目の再調達原価の問題についてはこのくらいにいたしまして、2点目の、「補償費」についての論点に移りたいと思います。加藤補佐、ご説明をお願いいたします。

【加藤補佐】 パワーポイントのほう、資料1の6ページ、7ページが補償費についての審議内容でございます。6ページから行きます。

補償費は、固定資産の取得に要する直接付随費用として取得原価に算入すべきか、あるいは否かという問題があります。現状では、四公団の民間企業並財務諸表では、償却資産・非償却資産とも原価算入をしています。下にあります建設中の金利の取扱いとの整合性について留意というのは、建設中の金利のところの説明をさせていただきたいと思います。

次に、7ページですが、「補償費(付随費用)の取扱い」となっていますが、付随費用の考え方としまして、企業会計上、連続意見書というのがありまして、購入時の付随費用は、原則として取得価額に算入すると。

2つ目に、電気事業というのがありまして、こちらのほうの土地については、取得に要した費用(買収代等)を整理すると。直接、補償費ということには言及はされていませんが、

こういう書き方になっています。同じように建設仮勘定については、補償費を整理するというふうになっています。

最後に税法ですが、税法のほうは、土地、建物等の取得に際し支払う立退料等は取得価額に算入すると。立退料も補償費の一種で、「立退料等」とありますので、税法は原則取得原価に算入すると。企業会計のほうも同じように算入するというふうになっています。

こちらのほうの、実際の条文のほうですが、お手元にあります参考資料2のほうに、左側にあります日本基準というのは実際の条文が書いてあります。パワーポイントのほうは要約して記入させていただいています。

一方で、国際会計基準のほうですが、IAS 16「有形固定資産」、資産を意図した使用目的で稼働可能な状態にするための直接付随費用（たとえば整地費用）は取得価額を構成すると。直接付随費用、「たとえば」となっておりますが、直接、補償費と言及はしていませんが、付随費用は取得価額を構成するというふうになっております。

以上で補償費の説明が終わりますが、この補償費の扱いについて、取得価額に入れるのか、期間費用にするのか、ご議論をお願いしたいと思います。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明に関しましてご意見をいただきたいと思います。

この補償費については、四公団そろい踏みというんでしょうか、すべて同一で原価算入ということになっているわけですが、何かご意見はございますでしょうか。

【榎谷委員】 補償費も取得原価に算入するというのは、私は合理的だと思うんですが、それをその土地に入れるのか、あるいはその構築物というんでしょうか、入れるのか、あるいはその割合の入れるのか、それも非常に重要なことではないかなと、こういうふうに思っておるんですね。

基本的に、土地の評価というのは、この前のところでもありましたように、公的な、何ですか、何たらかんたら書いてありましたね、公的土地価額指標によるということで、公的な金額プラス補償代がかかるわけですね。土地の評価という……、土地の評価はだから公的指標であって、あとはその付随費用、つまり補償費というのは、土地の取得のためではなくて、もちろん取得が目的ではなくて上に構築をするということが目的なのであるから、むしろその構築部分に入れて償却をするべきではないかというふうに私は個人的に考えておりますので、取得原価に入れるにしても、土地ではなくて構築物に入れて償却すべきじゃないかと、こういうふうに思いますが。

【黒川委員長】 何かご意見はございますでしょうか。

今の確認ですけれども、一応、どちらにせよ補償費は取得原価に入れるということについては、これでよろしいということですか。細かい点については、またこれから議論をしよう。わかりました。

ほかに何かご意見はございますでしょうか。では、横須賀委員。

【横須賀委員】 この補償費の実額というのは、JHのほうではわかるんですか。取得原価がわからないわけですね。

【日本道路公団】 補償費のほうは、1筆ごとの土地の補償費がすべてわかるということではございませんで、開通区間ごとの補償費、その総額が開通区間ごとにわかっているのです。ですから、14年度の民間企業並財務諸表をつくる際は、その開通区間、例えば昭和43年に開通した区間であれば、その区間の補償費の総額にデフレーターをかけて現在価格に置き直すというような作業をして、補償費全体の積み上げをしております。

【横須賀委員】 そうすると、JHとほかの三公団は、補償費はわかるわけですね。それで、JHはわからないわけですね。そうすると、わかるものはデフレーターでいいんでしょうけれども、わからないJHの補償費というのは、何にデフレーターをかけるんでしょうか。

例えば、つくったときの地域要因と現在の地域要因というのは変わっているわけですね。その辺をちょっと私はよく理解ができないんですけども、地域要因が変われば補償費の額も変わるわけだから、その辺はどういうふうにして出そうとしているのでしょうか。

【日原公団監理室長】 細かくは、パワーポイントの17ページ、18ページに、JHの場合の補償費の算定方式が書いてございますので、ちょっとそれをごらんいただいて、それを前提でJHから説明してください。

【日本道路公団】 確かに横須賀先生のご指摘のとおり、土地のほうにつきましては、再調達ということですので、現状の高速道路の隣接する土地の状況を、今買うとすればその状況で買ったのであろうということで、道路の隣接地が宅地であれば宅地で買ったという前提を置いているのですが、補償費については、現状が宅地だからといって、その宅地にどういう建物が立っているかによって数字が全く変わってきますので、再調達という考え方で、今現在買ったらという前提を置くことができませんでした。そこで、地域性もある程度加味したほうがいいのではないかという、財務諸表検討委員会からのご指摘もありましたので、いろいろ調べましたところ、1筆ごとの土地の補償費というのはわからない

けれども、過去、開通区間ごと、開通区間ですから3インターから4インターくらいございますけれども、その開通区間ごとの補償費の総額がわかっているということで、それを元にしてデフレーター処理をして現在価格を出したということでございます。確かに、ご指摘のとおり土地の評価の考え方とはアンバランスが生じてはおります。

【黒川委員長】 この具体的な方法、17ページぐらいから書いてあるんですが、これはもっと検討しなくてはならない問題なんですね。これについては、前回お願いしましたワーキングを設けまして、多分この補償費については、榎谷先生と梶川先生がご担当……、横須賀先生でしたか……。

【石原企画専門官】 土地や地上権の評価方法につきましては、横須賀先生です。

【黒川委員長】 横須賀先生ですか、そうですか。済みません、では、横須賀先生にワーキングを設けていただいて、こういう推定方法ももう1回見直していただいて、それでこの本委員会のほうにご意見を出していただき、場合によっては変更する、あるいは加古委員会にもう1回投げるとか、こういうことにさせていただきたいと思いますが、いかがでございでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日は……、ほかに、梶川委員どうぞ。

【梶川委員】 ちょっと、私、意見というより事実関係の問題で、通常の会計基準の付随費用という、ごく普通の市場商取引で想定されるものと、この公的事業においてのいわゆる補償費というものが、例えば、購入価格に対する現実に占める割合であるとか、それから、強制的に行われるに近い事業であるがゆえにその特殊事情ですね、そういった経済取引に関する特殊事情において、どういうその、要するに購入価格に対して占めてくる割合みたいなものを少し事実関係をお聞きしたいというのがございます。

附帯費用というのは、通常、常識的な市場取引で起こるケースでは、あるパーセンテージというものが当然想定されると思うんですね。ただ、こういう公的事業で何かそういう、また特定の地域に対しては特に補償費が必要になるとか、これは、資産の取得価額を構成するかどうかという意味合いでいくと、1度事実関係をつかんだ上で、大きな論理構成としては、私は、補償費を入れるのは問題ないと思うんですけれども、何ていうのか、原価計算上正常な補償費といったらおかしいんですけれども、そういう概念は余りないんですけれども、ごく普通の会計基準を準用するに値する補償行為というものについては、少し事実関係をつかんだ上でご検討をいただければという気はいたします。

【黒川委員長】 今の問題について。

【日本道路公団】 14年度の民間企業並財務諸表では、土地全体で7.3兆円ほどありまして、そのうち補償費は1.1兆円ほど入っております。

【榎谷委員】 7.3のうちの1.1ということですか。

【日本道路公団】 はい。

【日原公団監理室長】 首都高はもっと大きいのかな、首都高はもっと割合が大きくなりますよね。

【首都高速道路公団】 まだ、正確な……。正確な数字は持っておりませんが、やはり首都高の場合は補償費の割合が高うございます。また整理はいたしますけれども、そういう状況でございます。

【榎谷委員】 2割弱ですね。

【黒川委員長】 7.3兆円のうち1.1兆円はJHで、首都高はもうちょっとかなり高いという。

【榎谷委員】 今の補償費1.1というのはあれですか、補償費は全部土地に算入しているわけですか。

【日本道路公団】 今の1.1兆円というのは、土地に算入している分の補償費だけです。

【榎谷委員】 補償費全額ではないんですよね。

【日本道路公団】 全額ではございません。

【榎谷委員】 そうすると、土地に算入する部分と、構築物に入れる部分の割合は、何か金額で案分するか何かするんですか。何かそういう基準があるのでしょうか。

【日本道路公団】 土地に算入すべき補償費は、例えば、建物の移転に必要な建物の家屋移転料であるとか、動産移転料、それから立木ですね、庭木や何かを、これも移設するために必要な費用ということで、あくまでも土地を取得するためにその支障になったもの、そういったものは土地に算入しましょうという整理をしています。その一方で、構築物に入れております補償費といいますのは、例えば漁業補償、橋をつくるために魚がとれなくなるとか、そういったことで補償をするものがございます。それから、事業損失といまして、工事をやっている最中に井戸が枯れてしまったとかで井戸枯れの補償を行いますが、そういった、構築物を設けるがために生じた補償につきましては、構築物に入れるという整理をしております。

【黒川委員長】 この問題については、加古委員会で議論がなされたんですね。土地に入れるかどうか、経営学的にもいろんな議論がなされた結果なんですけれども、人が

変われば意見も変わるだろうということで、どうぞごさいましよう、榎谷委員、もう1回議論をしたいということであれば、ワーキングにおいて加古委員会の議事録等をもう1回再検討していただいて、それで違う意見であれば、加古委員会の結論に至る前提に対する反論をつけてこの本委員会に出していただくと、こういうことではいかがでございましょう。

【榎谷委員】 といいますのも、過去のこともそれはさることながら、今後、民間会社が建築をするということになっているわけですね。それを独法がしかるべき価格で買い取ると。買い取ったときに、当然民間会社は、利益を取るかどうかは別として、土地代、それからあとは建築費代、あるいは補償費代、あるいは金利も含めて請求をしますから、当然それが独法の取得原価になるわけですね。取得原価の分け方ですよね。この分け方、つまり土地代と、それから構築物と、あるいはいろんなものがここに出てきます。その分け方ということともつながっていきますのでね、補償費の処理についても慎重に。つまり、どういう引き取り方をするのかちょっとわからないんですけども、いずれにしてもそういうトータルの金額で金利も含めた請求が来るはずなんですよ。それをどういうふうに今度は分けるのだということもありますので、それも意識してここを検討しておかなきゃいけないんじゃないかなと、この会計基準で、というふうに思ったからそういうことを申し上げたわけです。つまり、過去の問題だけではないだろうということですね。今後のモデルだと。

【黒川委員長】 よくわかります。どうぞ、長谷川委員。

【長谷川委員】 先日、4つの公団からヒアリングをさせていただいたときに、もし記憶が間違っていたら訂正していただきたいんですけども、首都高と阪神の場合は、土地というよりも構築物をつくることによる補償費のほうが多いような気がするんですけども。例えば、首都高の場合というのは、昔の川とか堀の上につくるので、土地を取得するための補償費というよりは、先ほどあったようなもしかすると漁業権があるかもしれませんし、日照権があるかもしれませんし、阪神の場合でしたらビルの間をこう抜けていくような写真も拝見しましたが、地上権の補償もあるわけです。そうすると、これは直感的なイメージなんですけれども、多分構築物にかかわる補償費の割合のほうが、土地取得に関わる補償費よりも高いような気がするんですね。そうすると、先ほど、榎谷先生がおっしゃったように、全部が全部土地に入れるというよりは、やはりその辺の区分を少し念頭に置いておいたほうが良いような気がするんです。その辺も、補償費については1つの区分の仕方というんでしょうか、見方として入れておいていただいたほうがよろしいかなとい

う気はするんですけれども。

【黒川委員長】 わかりました。今の首都高については、加古委員会はJHでございますので、そういうことについては余り念頭に置いてなかったように思いますけれども、ともかく土地に入れるか、構築物に入れるかワーキングのほうで検討をして、それでこの本委員会のほうに出していただくと、そういうことにさせていただきたいとしたいと思いますけれども、いかがですか。

それから、あと新規資産についての問題、これは、やはり私も気になるんですけれども、そもそも新規建設というのは何なのかというところから考えなくてはいけないのかなということもありますので、これについては、また、榎谷委員がおっしゃったことはごもっともでございますので、それもあわせてまた検討をしていこうと思っております。

補償費について今ご意見が出ていた範囲では、補償費全部を費用にしるという意見はないと思うんですね、一応資産だろうという。梶川委員のご意見は費用ということも含めておっしゃいましたか、先ほどの、現状の認識というのは、確認ですけれども。

【梶川委員】 ちょっと私は事実関係を確たるものとしてつかめていないので何とも申し上げられなくて、その事実関係をちょっと知りたいということ为先ほどは申し上げたんですが、正常ないわゆる経済取引自体、いわゆる普通の民間の、そういったものが前提とする附帯費用の中にすべてが入るその公的事業の場合には、補償費というのは、性格をもち得るかどうかということについて、ちょっと事実関係をつかみながら知りたい部分もあるということだったので、事と次第によっては、一部はその事業を行うという費用性もあるのではないかとすることは、潜在的と言っておかしいんですが、ご質問の前提にはありました。

【黒川委員長】 わかりました。それでは、結論が出そうもないので、この補償費の取り扱いについては、本日は結論を出しません。今、ご議論あったことも踏まえて、すべてワーキングのほうで検討をいただきまして、なるべく早く本委員会のほうに出していただくこと、このように思いますが、いかがでございましょうか。

では、よろしく願いいたします。

では、ワーキングのほうについても、横須賀先生ということでございますけれども、榎谷先生と梶川先生もかなりご関心があるということなので、事務局のほうで、その辺も考慮していただいて、それぞれ論点がちょっと違っているかもしれませんが、同じ補償費についても、ですから、両方のワーキングで取り上げていただくということでもいいんじゃない

ないかと思うんですね。

【榎谷委員】 私のほうは、推定の方法はわかりませんのでね、むしろ横須賀先生のほうがおわかりだと思います。私もそれを会計処理としてどうあらわすのだということにはその関心はありますけれども、このような推定の方法は専門外ですので、梶川先生はちょっとわかりませんが、お任せいたします。

【黒川委員長】 わかりました。クリアになりましたので、ワーキングのほうでそれぞれ分担を決めて補償費についてご論議していただきたい、このように思います。

それでは、続きまして、3点目の「建設中の金利」、これについて加藤補佐のほうから資料のご説明をお願いいたします。

【加藤補佐】 資料1の8ページから14ページまでが建設中の金利の話になっております。そのうち、資料の8ページから12ページまでが開始B/S、13、14ページが移行後の話になっています。今回決めていただきたいのは、開始B/Sのほうでして、移行後については問題提起ということで、ご議論いただければいいなという感じで思っております。

あと、お手元の参考資料の3、4があわせて関係する資料でございます。

では、8ページから行きます。

建設中の金利を原価算入すべきか。固定資産の建設中の金利は、取得に要する直接付随費用として取得原価に算入することが容認されているが、どう考えるか。原価算入が容認で、原則の処理としては発生時費用処理となっています。

あともう1点ございまして、建設中の金利の処理を統一すべきかどうかという問題があります。この意味は、仮に容認となったときに、6社それぞれやったりやらなかったりというのは困りまして、6社一斉に原価算入をするか、一斉に費用処理するかということをやちょっと議論していただきたいと思います。

次に、9ページですが、こちらは「建設中の金利の取扱い」で、日本基準と国際的な基準が書いてあります。日本における企業会計、こちらは連続意見書であります。建設に要する借入資本の利子で稼働前の期間に属するものは取得原価に算入できると、できる容認です。

あと、鉄道事業・電気事業についても、こちらは連続意見書と同じであります。電気事業につきましては、平成10年までは支払い利子の資産化が強制となっていました。これは、料金統制上、時点を異にする需要者間の負担及び投資者間の利益を公平ならしめる

ことが目的だったそうです。

あと、最後になります。税法のほうは、原則取得原価算入だが費用処理も認められると、こちらは、企業会計と税法では、原則と容認がひっくり返っている状態になっています。

次に、右側の国際的な会計基準ですが、こちらはIAS 23で、標準的処理としましては費用処理、認められる代替処理としましては、適格資産について借入費用を資産化すると。米国会計基準につきましては、適格資産についての借入費用を資産化するとなっています。こちらの詳しい条文等は参考資料3のほうに記載してありますので、ご参照ください。

次に、非償却資産についてですが、10ページになります。非償却資産(土地)について金利を原価算入しないなど、償却資産と異なる扱いをするかどうかです。これはなぜかといいますと、四公団の民間企業並財務諸表では、償却資産は原価算入、非償却資産は発生時費用処理となっています。この点が、補償費……、補償費はちょっと今回決まらなかったもので、ここはちょっと割愛させていただきます。

その償却資産と非償却資産で取り扱いが違っていいかどうかということをご議論をお願いしたいと思います。

あと、次に、14ページ以降になりますが、新組織スタート後において建設中の金利を回収できるかという問題がありまして、こちらはあとで説明をさせていただきます。

次に、11ページになります。

「開始時移管道路資産の取扱い」としまして、平成14年度決算における民間企業並財務諸表では、各公団、自家建設ということで、有形固定資産に上がっています。建設中の金利としましては、償却資産は原価算入、非償却資産は原価不算入、費用処理をしているということです。それが、新スキームになりまして、機構の貸借対照表に持ってきます。完成資産の現物出資及び建設中の資産を含めて現物出資するということになります。その期首貸借対照表について、償却資産、非償却資産、それぞれ建設中の金利の原価算入についてご検討をお願いしたいと思います。

各公団、その非償却資産に原価不算入ということになっているんですが、代表的な考え方としまして、次に、12ページにありますJHの考え方が入っております。償却資産の原価算入の理由としましては、費用収益対応の原則、あと、世代間の負担関係。世代間の負担関係のほうを読みますと、費用計上は現在の道路の利用者に過大な負担料金を強いる。

原価算入し、減価償却を通じて回収すれば、将来の受益者が料金を負担することになるとい、こういう考え方で、償却資産のほうは原価算入をしております。一方で、非償却資産のほうを発生時費用処理しておりますのは、減価償却を行わないため、金利の回収ができないことから、期間費用として処理するとなっております。

もう1度ちょっと11ページに戻りますが、公団としては、もともと自家建設で保有して道路収入を得るというスキームでしたが、新たに今回の4法案に伴ってスキームが変わりましたので、自家建設をしたものを機構に出資するという形になっております。

一方で、13ページになりますが、「新組織スタート後の取扱い」としまして、会社と機構の関係がありますが、1つは、会社のほうとして、この取得をした建設中の道路が仕掛品なのか建設仮勘定なのかと。建設の形態ですが、建設業なのか、あるいは建売なのか、有形固定資産のセール・アンド・リースバックなのか、PFIなのかという議論があると思います。

あと、建設中の金利の取扱いですが、これについて、金利を算入するのかどうか、償却資産、非償却資産をあわせてご検討をお願いしたいと思いますが、この13、14ページについては、開始B/Sではなくて移行後ですので、今回は問題提起ということで述べさせていただきたいと思います。

そのときに、下のほうにあります、会社において建設中の金利を原価算入する場合において、完成資産を機構に譲渡したとき、金利の取扱いをどうするのかという問題があります。2点目に、建設費用と別に請求することにより、機構の取得原価に金利を不算入することはできるのかどうかという、この2点が移行後の会社と機構の間で問題になると思いますので、書かせていただいております。

あと、最後になりますが、14ページのほうは、建設中の金利の、どうやって回収するかという話でありまして、現在、2パターンを考えておりまして、ケース1のほうは、建設中の金利を土地の取得原価に算入して、それで回収する場合を想定しております。ケース2のほうは、建設中の金利を土地の取得原価に算入せず期間費用にした場合を想定しています。それぞれケース1、ケース2ですが、P/L的にはどちらもゼロになるようになっております。また、キャッシュフローも、この1、2両方あわせると結果としてゼロですので、P/L影響もゼロ、キャッシュフロー影響もトータルとしてゼロになるようになっております。

ただし、ケース1についてですが、下のほうの2ののところですが、金利相当分を機

構に渡すときに、建設仮勘定に入っております支払利息を機構のほうで費用処理するの
否かという問題もありますので、この辺もあわせてご議論をお願いしたいと思います。

あと、次に、資料2というA3横長の資料がありまして、これは、移行後の話ですが、
左側に今回のスキーム、右側にケースA、B、C、Dとありまして、それぞれ建設会社の
場合、不動産会社の場合、セール・アンド・リースバック取引の場合、PFIのBTO型
の場合について、それぞれの事業形態がどうなっているのかと、建設の主体性、だれが道
路をつくるのかという意思決定権限者ですね。3番目に、建設した資産の使用者はだれな
のかと、会計処理についてはどういうものが採用されているのか、建設中の支出の会計処
理はどのような仕訳を切っているのか、完成時の会計処理としてどのような仕訳を切るのか、
譲渡時の会計処理としてどのような仕分けを切るのか。あと、譲渡価格についてそれぞれど
ういう価格になっているのか。建設中の金利の原価算入は容認されているのか、あるいは
不可なのかということが書いてあります。

下のほうには機構側とありまして、取得資産の計上価額を購入価額で上げるのか、その
ときにその金利を含むのかどうか、別にわかるように明記して請求するのかという、いろ
んなパターンがあると思います。それについて、それぞれ建設会社の場合、あと不動産会
社の場合、セール・アンド・リースバック取引の場合、PFIのBTOの場合で、それぞ
れ似たようなものを持ってきておりますので、比較でこれを検討していただいて、移行後
の会計処理についてご検討をお願いしたいと思います。

あと最後になりますが、参考資料4というのがございまして、こちらがPFIの解説に
なっております。今回、ケースDで想定しておりますPFIは、参考資料4の2ページ目
にありますBTOタイプで、かつ独立採算型を想定しています。8ページに、今回のケー
スDの場合は、この一番左側にあります売買処理になるのではないかと。この売買処理に
ついてどういう会計処理をするかと申しますと、次のページの9ページにあります、こう
した会計処理が行われるのではないかとということが公認会計士協会の研究報告として出て
います。ただし、この研究報告は、民間事業側の会計処理については言及してなくて、独
法側の会計処理としてこういうふうと考えられるということになっています。これは研究
報告ですので、会計基準といいますが、まだ一般に認められたという程度ではないのかな
と、ただ、極めて参考になりますので添付させていただいております。

以上、建設中の金利の説明について終わらせていただきたいと思います。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

本日、金利に関しての主たる論点は、前半部分というんでしょうか、新組織スタート後については参考ということで、開始時のほうの取り扱いをどうするかという問題でございます。

考え得る代替案としては3つしかないのではないかと思いますけれども、要するに、償却資産であろうと、非償却資産であろうと、建設期間中の金利を全く算入しないで貸借対照評価額にするのか、両方とも入れた金額を何とかはじいていただいて、それで、それぞれ開始時の貸借対照表の計上額にするのか、あるいは、4つの公団が処理しているように、非償却の土地については建中金利を資産に計上せず、償却資産についてだけ金利を推定して、資産に計上するのか、この3つだろうと思います。

建設期間中の金利について、加古委員会が、土地と償却資産で違う扱いにしたという理由が12ページにあるわけですけれども、加古委員会の中には、今回決まった上下分離というんでしょうか、保有機構と、営業するのが民間会社だというスキームに決まっていない段階で検討しておりますから、状況が違っております。ですから、12ページにあるような理由で言えるのかどうかという点もあわせて、ご議論あるいはご意見を言っていたらと思っております。

大変難しいのですが、11ページの「開始時移管道路資産の取扱い」という表が問題になるわけですが、この11ページのもの、13ページの「新組織スタート後の取扱い」が、必ずしも同じである必要がないかもしれないということを前提に置いて、私個人の意見を言わせていただきます。

開始時の移管道路資産の取り扱いのほうだけを考えてみると、これは、今まで公団として、一つのエンティティとして自家建設をして、そして運営していたと。そこで料金も決めて、償還期間は途中で延びましたけれども、とにかく、その中で、将来無料開放になるという想定のもとで会計をしてきたと思うわけです。それを想定して、加古委員会も、新たなフレッシュスタートになった時点でどうするのか考えた。ですから、その自家建設をする場合に、建設中の金利については、加古委員会が結論したように、償却資産については原価算入をして、その後で費用処理できるじゃないかと。しかし、土地については回収ができないのだから、不算入にしておきましょうというように考えていたと思うんですね。

それを、今回の新たなスキームでは道路資産の所有権は一応機構のほうが持っておりますから、そのJH等がそういう会計処理をしていたと考えて、既存資産については、その

まま受け入れるというのが一つの考え方なんです。

新規資産については、一番初めに言いましたように、必ずしも同じでないかもしれない。というのは、新しいスキームとしての機構と民間会社になって、また別途考えよう。

状況が違っておりますから、同じ道路資産の建設と言っても、新しいスキームで新たな建設が始まっていくんでしょうというふうに考えて、議論を整理してというんでしょうか。そういう別々のものだと考えてはどうかという一つの考え方を、私個人の意見として述べておきたいと思います。

【榎谷委員】 資料1の12ページのところなんですけど、おそらくこういうことになるのではないかと思うんですけども、ここに書いてあることで、誤解する部分があるんじゃないかと思うのは、例えば「世代間の負担関係」で、「原価算入し、減価償却を通じて回収すれば、将来の受益者が料金を負担することになる」と。あるいは、非償却資産については、「償却を行わないために、金利の回収ができないことから期間費用」と書いてあるんですけども、これは、仕組みから言えば、償却しようとしまいと、金利も含めて回収するんですよ。ただ、費用収益との関係で、コストとして反映されるかどうかということであって、今、国内の仕組みが少し変則的になっちゃうんですけども、金利も含めて回収はすると理解してよろしいわけですよ。いずれにしても、土地部分は回収しなくていい、料金計算に入っていないという見方ではないですよ。

【日原公団監理室長】 それは違います。

【黒川委員長】 それは、今回の新たなスキームになった段階で、そういうことになったので、一番初めに言いましたように、条件が違ったということですね。

ですから、私が先ほど言ったのは、過去のものについては公団がそうやっていたと考えて、それを再調達時価に直して、開始時に引き継ぎましょう、しかしこれから建設するものについては違いますよと。こういう考え方なんです。

【榎谷委員】 間違っているかもわかりませんが、特に非償却資産について、土地代がありますと。補償費も一部ありますね。これは、もし建中金利を乗っけるとしたら、既に回収したものがかなりありますね。建設中のものは別として、既に稼働しているものがほとんどですね。そうすると、金利部分は既に回収していると。つまり、もし取得原価に入れるとしたら、それは今後の収益から回収するという話になるわけですね。

だから、既に回収しているものが相当あるのではないかと思うんです。その回収かどうかという観点から見ると、既に回収済みのものが相当あると。特に金利は、非償却資産に

については、経費で費用算入しているとしたら、過去の料金から既に回収したという見方ができるのではないかと思うんですけども、その辺はどうなんでしょうか。

【黒川委員長】 それは言えると思います。私がJHの代弁をする必要はないんですけども、一応そういうふうに計算した上で償却しておりますから、その部分については回収が終っているというんでしょうかね。

【樫谷委員】 償却資産の回収は、その分は終っているし、非償却資産も、費用計上している、期間費用を計上しているということは、今までの収益から回収していると見てもよろしいということですね。

【黒川委員長】 そうということですね。

ですから、開始時において、どこが変わるのか。この問題については、3つの方法があったんですけども、おそらく一番関心がおありなのは、非償却資産への金利算入をするかしないかという点だろうと思うんですね。先ほど言いましたように、新規資産を置いておいて、開始時の貸借対照表だけを考えると、おそらく非償却資産への金利算入をしておくほうが、未償却残高の中の金利分だけ、資産と資本剰余金が大きくなっているはずだろうと思うんです。資産については、今後45年間償却していきますが、なおかつ、残存価額というんでしょうか、道路の耐用年数はもう少し長いでしょうから、何年か分だけは未償却残高が残るだろうと思うんですね。その分が変わってくるだろうと思います。

途中段階ではどうなるかというのと、この資産が、仮に保有機構のほうで計上されていたとすれば、金利分を償却資産に乗せたほうが、償却費は大きくなるんですね。ですから、当初において、資本剰余金が大きくなりますけれども、毎期の計算においては、算入しない処理よりは利益が小さくなります。

差し引きすると、さっき言ったように、最後の段階では、未償却残高の部分だけ、資本剰余金のほうが、ちょっと大きくなっている。資本剰余金と利益剰余金ということを考えれば、大分違うかもしれませんが、同じ資本の中身を見れば、結局、耐用年数が45年よりも少し長い部分だけのところが差が出てくる。そのぐらいの違いだろうと思います。

どういたしましょうか。これは難しい問題なんですね。非常に大きな考え方というんでしょうか、私が言った、新規資産と全く分けて考えるというのも、あまりにもクリアにし過ぎているかもしれませんが、各委員のほうから、急に、そうだとも言えないだろうし、もうちょっと考えたいというところなのかもしれませんが、どうぞございましょう

か。何か……。

【梶川委員】 先生がおっしゃられた、従前のものと新資産を分けるというのは、新しい組織スタート後のことは、この後でまたディスカッションをするということなのか、それとも、例えば、片や金利を入れているけれども、片や金利を入れないというようなことを念頭に置かれておっしゃられているのか、新組織になったことについては、次回以降、一からもう一度、話し合おうということなのか。

【黒川委員長】 新規資産については、全く次回以降ですね。資料2でしょうか、一体全体、新規資産の建設というのは、ケースAなのか、Bなのか、Cなのか、Dなのか、あるいはPFIなのか、これは、やはり厳密に、厳格に議論したいんですね。新規資産のところは、大変重要だと思うんです。これについては、また室長にもよく説明していただいて、今回のスキームが一体何なのかということ、きちん議論した上で、どうするかですね。

対価については、総額はわかっているだろうと思うんですね。これは、先ほど榎谷委員がおっしゃったように、対価はわかるでしょうけれども、その対価を受け取ったときに、どういうふうにするんだという問題です。これは、次回以降、よく考えよう。

差し当たって、開始時について、4公団とも、こういう3つの案の中の一つをとって、推定計算をしている段階なので、どうするかという問題なんですね。

【榎谷委員】 償却資産は、一応その取得原価に金利相当分を入れて、減ったことを前提に償却、例えば20年たっていれば20年分の償却をしてしまうわけですね。ところが非償却資産については、もし原価算入するとなると、その建築期間中のものを、そのままバランスシート、貸借対照表に金利相当分として乗っけてしまうということになりますよね。

【黒川委員長】 新規資産のほうですか。

【榎谷委員】 新規じゃなくて、開始バランスシートを見るときに、土地プラス補償費プラス土地分の金利総額ということになりますよね。

【黒川委員長】 そうです。もし非償却資産に乗せればですね。

【榎谷委員】 金利相当については、既に回収したものがかなりあるので、じゃあ、そのトータルを今後回収するのかというと、多分違うと思うんですね。そういう意味では、私は、非償却資産は原価不算入が合理的なのかなと思っています。償却資産については原価算入するべきだと思いますし、それを取得原価に入れて、経過期間については償却する

という形にして、それを開始バランスシートに乗っけると。この考え方でよろしいんじゃないかなと思います。まだ頭のほうは多少ぼやっとしていますけれども、そういうやり方でいいんじゃないかと思います。

【黒川委員長】 ほかに何か、ご意見はございますでしょうか。

【梶川委員】 こういう公式のところでは発言させていただく上では、整理がついていないことを発言するのは、あまりに穏当ではないので、今、控えていたんでございますけれども、結論的に、今、榎谷委員がおっしゃられたように、償却資産については原価算入、非償却資産については費用処理ということが理屈的に合うとは思いますが、今の資産評価、時価、再調達価格で、この期首を評価するという流れの中で、償却資産の金利算入を、どういう形の整理に持っていくかということが、私自身、100%理論的に、自分の中で整理がつかない。フロー概念の中で金利算入ということは、こちらに書かれているような理由であったり、ある意味では今後の損益、ないしは、ある種フローの財務情報としての将来収益での料金負担というのは、料金算定の流れの中での公的機関の特殊要因は非常によくわかるんですけれども、現時点で、切った場合の時価というものの流れの中で、再調達原価として表現していく場合に、どういうふうな整理をしたらいいか、教えていただきたいなという気もしているところがあって、そこが、今、自分でも考慮しているところです。

【黒川委員長】 わかりました。一応先ほどからの流れからいって、もう一度説明しますと、開始貸借対照表では、道路公団自体が、自家建設でどういうふうにやっていたんでしようというものをキープしたいということなんです。再調達原価というのは、時価といっても、流出系統の時価なんですね。そこがポイントなんです。ですから、今まで公団がやっていたものの処理として、例えば、それが企業会計並みであったならば、それを再調達原価に直して、開始資産になったんですよという整理を考えたらどうか。

これは大変難しいんですよ。参考になるようなものがないので、この状況を、一つ論理的に何とか解釈しなければいけないんですね。他方新規のものについては、また別途に考えましょうという整理なんですね。

第二は、3つしか代替的方法がないんですね。その3つのどれかをとらざるを得ないんです。では、全部の資産原価に金利を入れたとき、どういうふうに論理をつけるか、あるいは全部の資産に建中金利を入れないとしたら、どういうふうに論理をつけるかという問題なんです。私としては、今のところ、それは思いつかないというだけなんですね。

3つ目は、櫻谷委員がおっしゃっているように、この4公団が、今、行っている方法は、極端なものではなくて、中庸というんでしょうか、45年たっても、そう問題ないだろうし、開始時においても、問題は一番ないのではないかという中庸の折衷案みたいなものです。そういう3つの理由で、異論を出そうと思えばいくらでもあるかもしれませんが、どれも、どれかに決めなくてはいけないので何とか理由を付けようということなんです。

【日原公団監理室長】 もし、梶川先生がもう少し考えたいということであれば、ワーキングで少しご議論をいただいてもよろしいかとは思いますが。先ほどの補償費のお話と同じように、もう少しワーキングでたたいていただいて、それで次回ということでも。

【黒川委員長】 そうですね。そのほうが私としても気が楽なんです。私も、委員長といっても一人の委員ですから、この難しい状況で、自分が踏み絵みたいなことをしなくてはならないので、考えてみたというだけであって、ほかの先生方に、いいアイデアがあれば、そちらのほうに賛成するわけです。

では、本日は時間になりましたので、3つ議題に乗せましたけれども、一番初めの再調達原価方式の問題について確認いたします。JHの標準的単金方式と、その他の3公団のデフレーター方式については、今それぞれの公団がやられている方式を、再調達原価方式の推定方法の一つというふうに我々としては考えて、両方併存と言っていいのかどうかわかりませんが、両方式を相当なものだと認めると。これが結論として、きょう、得られたということで、あとの2点、補償費の問題と建中金利については、ワーキングでじっくりと考えていきたいということにさせていただこうと思います。

何か今の問題について、ご意見はございますか。よろしいですか。

それでは、ありがとうございました。一番目については結論が出ましたので、平成15年度の決算に反映させていただきたいと思います。事務局で整理をお願いしたいと思います。

それでは、これで議事の進行は一通り終了いたしましたので、進行役を事務局にお返しいたしたいと思います。

【司会(山本補佐)】 黒川委員長、どうもありがとうございました。ご苦労さまでございました。

最後でございますが、次回の開催日でございます。日程的に非常にタイトでございますが、4月下旬を目途に開催いたしたいと考えております。後ほど調整させていただきたい

ということで、本日は、これにて閉会することとさせていただきます。

本日は、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