

第7回 道路資産評価・会計基準検討会

平成16年6月1日(火)

場所：国土交通省4階特別会議室

【司会(藤井補佐)】 それでは皆さん、おそろいになられましたので、ただいまから第7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。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、またお疲れの中、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

議事に入ります前に、1点だけご報告をさせていただきたいと思います。既にご承知おきかと思いますが、本日、参議院の国土交通委員会におきまして、道路関係4公団民営化関連4法案が可決されました。その際、この委員会にも多少関係するかと思います次の附帯決議が付されましたので、紹介させていただきます。「民営化に伴う公団の資産、負債その他の権利及び義務の承継については、適切に行われるよう指導、監督するとともに、その詳細について公表すること。また、関係財団から会社への財産の譲渡等についても、厳正に行われるようにすること。」という附帯決議もつけられておりますので、ご紹介させていただきます。

それでは早速ですが、本題に入らせていただきまして、お手元の資料を確認させていただきます。資料1として2つ、道路公団と、首都公団、阪神公団の土地の評価方法ということで資料1が2点。それから資料2、3、4、5、6。資料7が3点、まとめてとじてございます。それと8、9、10という資料が10点。それと参考資料といたしまして、3点つけさせていただいております。お手元のほうにはすべておそろいでしょうか。

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

【黒川委員長】 承知いたしました。

それでは、非償却資産の評価方法について、日本道路公団と首都高速道路公団からそれぞれ説明をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【日本道路公団】 日本道路公団でございます。

それでは、説明させていただきます。資料は1-1と書いた横長のペーパーでございます。

本日、ご説明させていただきますのは、平成15年度民間企業並財務諸表の作成に当たりまして行った土地の評価方法でございます。このペーパーの右端のほうには、14年度の民間企業並財務諸表のフローが書いてございますが、こちらのほうは前年度との比較という意味でございいただければと思います。

また、2ページ目をごらんいただきながら、説明を聞いていただければと思います。

まず、土地の評価に当たりましては、高速道路を上下線別に、200メートルごとにブロック分けをしております。次に、このブロックごとに隣接する土地の公法上の規制であるとか、周辺の土地の利用状況といったものを勘案しまして、ブロックごとに、その土地の用途区分を判定しております。

例えば、この2ページ目のイメージ図で、左端上のほうにAブロックというのがございますが、ここは側道を挟みまして林地となっておりますので、Aブロックはおそらく林地であつたらうと。Bブロックについては農地と林地がかかっておりますが、その過半を占めているのが農地であるということから、このBブロックについては農地というふうにご利用を判定していきます。

ちなみにこの用途でございますが、これは略図ですので、林地、農地、住宅地というふうにはしか分けておりません。実際には3ページ目にカラー刷りのものがございまして、用途は、宅地関連で8区分、それから農地が2、林地が2ということで、全部で12区分の用途を用いて判定することにしてあります。

また、戻っていただきまして、この用途を判定した上で、次に用途ごとにここはAという市をイメージしておりますが、このAという市の中で道路に隣接する宅地なら宅地でそれぞれ最も標準的な利用状況であるところをまず選定します。この例でいきますと、住宅地の1、2、3、4と4カ所が高速道路に接しているわけですが、この中で住宅地の1というのを、この市の中で最も標準的な利用であろう代表エリアということで選びまして、この代表エリアに接しているブロックのうち、そのちょうど中央に位置するブロックを標準ブロックということで仮置きをいたします。この標準ブロックの中に、この代表エリアにある最も標準的な画地と申しますか、標準画地と呼んでおりますが、標準的な利用、代表的な利用の状態の画地が標準ブロック内にあると想定しまして、この標準画地について取引事例比較法等を用いまして、この標準ブロック内の標準画地の価格を決定するという作業を行っております。

繰り返しになりますが、この標準画地ごとに価格を出す場合も、先ほどの12区分の用

途区分ごとに価格の決定をしております。この価格づけの作業でございますが、時間等の制約がございまして、15年度におきましては、取引事例比較法を用いるまではいきませんで、基準地、公示地から、この標準画地の価格を決定しております。なお、16年度には取引事例等を反映した詳細な数値をはじきたいと考えております。

したがって、15年度の民間企業並財務諸表におきましては、こういった鑑定評価の手法は用いますけれども、公示地等から比準する概算値という形で数値を確定していくということになります。

こういった形で価格を用途区分ごとに決定した上で、その用途区分ごとに面積を乗じて、道路本線敷地の価額を算出しております。

最後の4ページ目になりますけれども、4ページ目の表の左側のほうに土地代とございますが、先ほどご説明しましたとおり、の鑑定評価手法を用いて、市町村ごと、用途区分ごとに設定しました単価に、その用途区分に応じた面積を乗じて土地代を算出した上で、～までの用地の取得等に伴って生じた経費を加えまして、非償却資産の再調達原価を算定しているところでございます。

土地の評価方法については以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

それでは引き続きまして、首都高速道路公団のほうからお願いいたします。

【首都高速道路公団】 首都高速道路公団でございます。

お手元の資料1-2をお開きいただきたいと思います。首都と阪神ということで、首都高速道路公団の私がまとめてご説明させていただきます。

表紙をめくっていただきまして、道路敷地の再調達原価の算定方法ということで、価格水準が同水準と推定されます標準画地の鑑定価格に評価対象面積を乗じる方法という形をとるという考え方でございます。下の印に書いてございますように、標準画地を密に設定することによりまして適当な精度を保ちつつ、現時点の要調達価額を把握することが可能ではないかというものです。それから、個々の敷地を評価する方法に比べまして、やや正確性には欠けるとは思いますけど、費用が相当安くでき上がる。また後ほどご説明いたしますが、標準画地を密に設定することによりまして、個々の敷地評価に近い価額が得られるのではないかと考えてございます。

資料2ページをお開きください。この作業に当たりまして、この点線の中に入っている左側でございます。公団の作業、それから鑑定評価をお願いする作業ということでござい

ます。公団におきましては、評価対象区間の設定。資料編のページが書いてございますが、資料が1つになっていきますので、後ほど関係資料をまとめてご説明させていただきたいと思っております。それで、こういう形の評価区間を設定いたしまして鑑定士さんに評価をお願いするわけでございますけど、価格形成要因関連資料の収集とかをしていただきまして、価格の形成要因の分析という形です。中ほどでございますが、評価単位の設定。

点線の右側の印を見ていただきますように、どのようなことで評価単位を決めるかというもので代表的なものをご説明します。土地建物の利用状況(用途の差異)、それからあと公法上の規制があるか。どういうものがあるか。市街化区域外とか用途地域とか建ぺい率、容積率等。それからあと都心との距離、交通施設(駅等)との接近性。道路の幅員などという形のものでお決めいただくということでございます。それをもちまして公団のほうに戻ってまいりまして、評価単位別の評価対象、筆の抽出と対象面積の算定をいたします。

それで次に不動産鑑定士さんのほうでございますが、標準画地の設定をしていただきまして、取引事例比較法の適用とか、公示価格、標準価格との規準等を検証いただきまして、標準画地の土地の水準(単価)の査定をする。後ほどご説明しますが、地上権・区分地上権についても割合などを査定していただいて、その結果を当公団にいただきまして、当公団、阪神さんも同じでございますが、土地の面積に掛けまして、価格を出すという方法でございます。

次に、お手元の3ページ。これはまだ概数でございます。まだ全路線ができていないわけではございませんが、ある程度進捗の進んでいるところを代表に入れました。まず試算の上のほうでございますが、首都高の5号線の1期、次のページに図がございますが、千代田区一ツ橋から豊島区池袋。土地を取得いたしましたのが36年から46年。簿価でございますが48億円。それにデフレータを掛けたものが211億円。今、評価作業が進んでおりますが、270億円ぐらいになります。

それから2期はこれに続いているわけでございますが、高島平のほうまでいくわけでございます。44年から49年。取得価格は14億。それが34億。約50億と。

それから最近できました板橋足立線でございますが、この土地取得は昭和61年~平成14年まで。簿価は337億円。またデフレータの資料もつけてございますが、126億円。それで今回の作業で約100億円ということで下落しています。

それから次に市道の高速2号線、横浜のほうでございますが、中区の山下から狩場のと

ころ。これは46年から。もちろんバブル前、それからバブル期も含めて平成2年まで取得した土地。取得価格282億円、それからデフレータで249億円。今回、評価して約280億円。相殺されているのかなという状況でございます。

次の4ページで赤で抜いてあるところが、今3ページでお示ししました路線でございます。

次の5ページでございます。縦になったり横になったり申しわけございません。これはデフレータ。14年度にやったときの六大都市の市街地価格の指数ということで採用したわけでございます。東京都の地価公示を例にとると、どういう形の推移になっているか。東京都の場合を見ていただきますと、昭和63年のところが978.8というピークで、あとは下がっていくという状況の変遷をたどっているというものでございます。

次に6ページでございます。地上権、区分地上権の評価方法でございますが、その前に7ページで地上権を設定する場合はどういうふうに設定するかというのを図であらわしてございます。浦安のところ。下は県の所有地でございます。そこに当公団の橋脚をつくり、道路を通してあり、上空のほうを占有するような形になるわけでございますが、そのとき、県との話し合いにおきまして、ここに地上権の割合70%という形を設定している。もちろん下のほうの橋脚のところは県なりがお使いいただいているという状況でございます。

次に8ページが区分地上権でございます。これは湾岸線の扇島のところです。ここに書いてございます横浜、川崎のところで区分地上権を設定いたしました。これは、底地は横浜市の所有、それから橋脚部分のみ、ここに書いてございますように当公団で買っております。そこで上のほうも大体5%という形でございますが、地面から大体30メートルの高さ、それからあと上空、うちの道路から両端に出ていましたけれども、街路灯までが一応設定区域ということで全体に占める割合の5%。もちろん30メートルという高さがございますので、その下は市としてはいろんなものに使えるということでございます。

6ページにお戻りいただきまして、その地上権、区分地上権の評価方法。各標準画地の土地の価格に対する割合として、どう評価するかです。先行事例、それから周辺市街地における標準的な割合、それから中央用地対策連絡協議会「公共用地の取得に伴う損失補償基準細則」というものを参考にいたしまして、所有権に対します権利割合を個別に設定したということでございまして、地上権割合が90%から50%。それから区分地上権が75%から5%という形の割合で設定しているというものが地上権・区分地上権でございます。

す。

次に9ページでございます。この評価のほかに、いろいろとまたご示唆をいただきたいものとしたしまして、個別の論点ということで、建設仮勘定の土地の評価を今後どのようにするか。それから、今後の道路事業のために買収する土地はどのように評価するか。これは民間会社後にどういう形で評価していくのかということをお願いいたします。それから代替地といたしまして保有しているのはございます。ちなみに代替地でいきますと、大体70筆ぐらいのもの、2万7,000平米というのを今、当公団では持っています。それは点在しておりまして、そこら辺の評価をどうするか。それから残地として保有している土地をどう評価するかというのが、今後お願いしたいというものでございます。

次に資料編でございます。

資料編のページをめくっていただきまして、基礎データと書いてございます。まず首都高でございますが、全体で780万平米でございます。そのうち黒枠で囲ってございますのが所有権、地上権、区分地上権ということで260万平米、約33%でございます。ここを、今申しましたような方法で評価作業をしているというものでございます。

次の2ページ目が阪神高速道路でございます。阪神さんは920万平米。黒枠の所有権550万平米、それから10万、20万ということで、後ほどご説明しますが、六甲の山を買った分を含んでいるために阪神さんの所有権が多いというものでございます。

次に3ページでございます。標準画地につきましてはどのような考え方をしたかと申しますと、ここに書いてございますように、評価対象区間を含みます地域の中で土地利用等価格形成要因が類似します一定の地域を把握いたしまして、近隣地域の中に含まれます首都高(阪神さんもそうでございますが)の評価単位を設定する。各評価単位に設けました標準画地とは、近隣地域の中で規模・形状等価格形成要因が標準的な状態にある画地ということでございます。

それで評価でございますが、先ほどのような考えをもとにしまして、作業の効率化・合理化と一定の精度を保つために取引事例比較法を適用し、標準地の公示価格等の均衡に配慮を求めます。ここにポンチ絵が書いてございますが、真ん中の赤いのが首都高、(阪神)の道路でございます。それで類似の地域というのが点線で囲っている地域。評価単位というのは、また後ほどご説明しますが、斜線、メッシュになっているところでございます。これは外に出ておりますけれども、その中に標準画地というのを設けるというものでございます。

それで次のページでございますが、首都高の場合は、白抜きのところが所有権、区分地上権などがありまして評価したものでございます。

それで、先ほど説明しました評価単位は何個設定したかと申しますのが5ページでございます。首都高につきましては1号線から川崎縦貫線、供用しているところにつきまして323の評価単位を設定したというものでございます。

次に6ページでございます。阪神でございます。考え方は同じでございますが、都心、臨海、山間ゾーン、外周ゾーンという形で分類しています。

次の7ページでございます。同じように1号線から31号線まで275の評価単位を設定したというものでございます。

それでは、具体的にどのような作業をしているかというのを次の8ページからご説明させていただきますと思います。8ページでございますが、この赤いのが首都高の1号線でございます。右のほうが京橋、左は新橋のほうに行くわけです。これだとわからないのでございますが、次のページをお開きいただきますと、評価単位をメッシュごとに切る。例えば、この中で一番左に評価単位10というのがございます。ここは平米当たり240万円です。次のところが、下のほうに緑で書いてございますが、90メートルぐらいの評価単位。標準評価単位の1区画が、この場合は大体90メートルでございます。それで大体150万と。それから例えば、次の真ん中のほうにございます評価単位7と評価単位8については1本でやっているわけじゃございませんで、大体280メートルは同じわけでございますが、評価単位7のほうは東京駅のほうに近いという形で評価単位を140万。それから評価単位8のほうは120万。そのような形で細かくメッシュを切っているというものでございます。

それからお願いでございますが、ここに書いてございます評価単位の価格は、(また後ほど出てまいります)まだ作業中ございまして、今後精査をするということでございますので、この価格につきましては十分取り扱いにご注意いただければと思います。よろしく申し上げます。

次の10ページでございます。先ほど説明しました5号線の関係でございます。5号線につきましては、1期のところで具体的に今作業が進んでいるところございまして、公園の下の左上のほうを400メートルぐらいの単位でとりまして、大体平米30万円。それから次のほうが32万円。

次の11ページでございますが、例えば30万円をどういうふうにしたかと申しますと、

所有権を持っていますのは、この点線のところでございます。30万掛ける、このうちの平米をかけたというので算出しているというものでございます。上の高速道路でございですが、残りはここに書いてございますように無償使用させていただいておりまして、現況は歩道などになっているというものでございます。

次に12ページでございまして。そういう形の密にしているところと、阪神さんの例で、都市部においては阪神さんも首都高も大体同じような考え方で区域を設定しております。阪神さんの場合、13ページでございまして、先ほど言いました六甲の山のところで、1つの評価単位が長いというので、左側のほうの1,400メートルというのがございます。これは評価単位が2と書いてございますが、平米4,000円。それで、次の評価単位1というのが900メートルで9万円という形で、その状況に合った評価単位を設定して、密に計算の作業をしているというものでございます。

ご説明は以上でございまして。

【黒川委員長】 はい。具体的な例も交えていただきまして、ほんとうにありがとうございました。

ただいまの非償却資産の評価方法につきまして、何かご質問、ご意見はございませんでしょうか。

この問題については現在、土地ワーキングのほうで検討しているところではございますけれども、JHにつきましては、平成14年度から15年度になって、より用途区分を細かくして、精度を上げているという途中段階。それから、それ以外の首都高、阪高の場合については、これまでデフレータ方式であったものを、今ご説明があったような方式でも推定計算しているというところの説明でございまして。

何かご質問はございますでしょうか。はい、どうぞ。榎谷委員。

【榎谷委員】 首都高、阪高さんの土地の評価方法の資料1-2のほうの3ページを見ると、デフレータで掛けたものと、評価したものと、この数字の違いというのはどういうふうに読めばいいのかです。これはかなり違うと見るのか、許容の範囲と見るのかです。その辺はどのような考え方をすれば、よろしいでしょうか。現在はデフレータで見るといふふうな見方をしたんですね。

【黒川委員長】 そうですね。平成14年度はデフレータ処理の数値が一応報告されていたところを、このようなやり方で詳しく、鑑定評価に近いというのでしょうか、正確に言えば標準画地法と呼ぶんでしょうか。この委員会の独自のものかもしれませんので、そ

ういうふうにとまず呼んでおきますが、そういうのでやってみた。3ページのこの数字、それぞれ違う動きをしているというところを幾つか我々のためにピックアップしていただいて、本日、ご説明いただいたんだろうと思うんですけども、どのように読み解けばいいのかというご質問なんです。いかがでございましょうか。

【首都高速道路公団】 まだ最終の全体のあれが出ておらないわけでございますけど、再調達価格というような場合に、全部出た段階でどういう形になるか。やっぱりご承知のとおり、相当古い段階に買ったのが、相当価格が上がるんじゃないかと推定される。だけど、今ご説明しましたように、細かいピッチで評価したものと、仮にこちらの検討会で、首都高、阪神の開始貸借対照表というので標準画地方式を採用するという方向で決まったときに、今の段階でこういうばらつきがございます。最終的にトータルで出してみないとわかりませんが、やはり古い時代のものが多いものですから、価格に差が出てくるんじゃないかというのも含めまして、こういう形の状況になっていますというのをご説明させていただいたというものでございます。

【黒川委員長】 はい、どうぞ。事務局。

【山根公団監理室長】 若干補足させていただきますと、お手元の資料の次の次の5ページにデフレータについてという資料がございますが、昨年はちょっと作業を急いでおりましたような状況の中で、首都高速、阪神高速はそれぞれ首都高が34年、阪高が37年に設立されておまして、オリンピック、万博に合わせて直ちにできるところから供用していきましたが、土地のデフレータについては、ご案内のように地価公示制度が昭和45年からスタートいたしましたので、それ以前のデータにはかなり制約がございます、30年代からとれる土地のデフレータというのは6大都市の市街地価格指数というもので、6大都市は東京、大阪だけじゃございまして、名古屋等も入っておりますので、若干データの制約という中で、一番アベイラビリティの高いということで、このデータを使わせていただきました。

今回、資料として比較で、東京都の45年以後の地価公示制度をごらんいただきますと、昭和45年を両方100で合わせますと、一番下の平成14年ですと、かなりのギャップが出る。この辺はまだ十分分析しておりませんが、ちょっとデフレータの制約があったということも1つの原因かなと思っております。ただ、今回のご議論はどちらかといいますと、土地についてはデフレータ処理をするというよりも、より正確なものとして鑑定評価ないしは簡易な評価手法をとるということでございますので、その問題は自動的にクリア

されるのかなと認識しております。

【黒川委員長】 ありがとうございます。榎谷委員、何かございますか。

【榎谷委員】 ということは、この標準画地というやり方でやると、道路公団のやり方とより近くなると考えてよろしいでしょうか。

【黒川委員長】 そうだろうと思います。この3ページの図は、今、事務局からご説明があったように、東京都心のデフレータと6大都市のデフレータの違いがあって、おそらく東京都心のほうのデフレータのほうが、時期は少しずれていますけれども、上がり方が全体的に大きいという感じがします。ですから、同じデフレータ処理だとしても、6大都市ではなくて、東京なら東京だけというのにすれば、もう少し上がったであろうということが1つ言えます。第二に、東京都心といっても、場所ごとにそれぞれ値上がり、値下がり状況は違います。ですから、細かいところを見ていけば、デフレータはすべて一括してやってしまいますから、今回の標準画地法を行なうと、そういった地域ごとの違いがわかるということです。

第三に、必ずしも値上がりばかりではなくて、最近、取得したところは当然ながら、我々の推測どおり、値下がりもかなりしているということでもあります。この表5を読み解くとすれば、大体この辺でよろしいんじゃないでしょうか。

何かほかにご質問、ございますでしょうか。

それでは、本日は、この問題につきましては結論をいたしません。土地ワーキングのほうで、より詳細に、先ほどの附帯決議もございましたように、より詳細な数値を把握しながら検討を進めたいと思いますので、この問題につきましては、このぐらいにさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

続きまして、日本不動産研究所にお越しいただいておりますので、早々ですけれども、道路区域外となるサービスエリア・パーキングエリアの資産の評価方法について、現在考えていらっしゃるやり方についてご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【日本不動産研究所】 日本不動産研究所でございます。よろしくお願いたします。

資料につきましては、お手元の資料2をごらんいただきたいと思います。3枚目のほうにサービスエリア・パーキングエリアの概要を書かせていただいておりますけれども、これらの基本的な内容については既にご説明してあるということで、ここの説明は割愛させていただきます。

非償却資産の話が今までありましたけれども、特に道路資産については、素地の値段に造成等の費用を積み上げて再調達価格を出すわけですけれども、それと比較しまして、S A・P A資産の評価について特に切り分けて説明する理由につきまして、の検討事項でご説明させていただきたいと思います。現状のサービスエリア・パーキングエリアにつきましては、道路区域内に所在して道路法の規制を受けるということですから、現状では道路の敷地と同じ扱いになっております。また、これは日本道路公団様のケースでございますが、土地は道路公団様が持っておりますけれども、建物は関係財団の所有になっている、すなわち土地・建物は別々の所有者になっています。道路区域内に存在するものですから個々の施設を切り売りするという、いわゆる個別施設の市場性というのは基本的には認められないというのが現状でございます。

しかしながら、民営化後におきましては、道路区域外となって道路法の規制が外れるということが予定されております。それから、財団さんが所有する建物については、新会社所有になるということでございますので、土地・建物の所有者が同じになります。以上から、個々の施設につきまして、通常の町中に見られるような不動産と同じように、個々について市場性が認められるのではないかとということで大きな違いが認められます。したがって、民営化の前後で、このS A・P A資産の価格形成要因というのが異なってきますので、民営化後の状態を前提とした評価を検討して、新会社の開始貸借対照表に反映させる資産価格を検討する必要がS A・P Aについてはあると思われます。

これらを受けました評価指針でございますが、S A・P Aは、一般的には、皆様、ご存じのとおり、物販、レストラン等の飲食を中心とした収益用不動産としての性格を有しておりますので、評価をする際には、これらの収益性を反映した価格を求めるべきであると考えられます。

なお、S A・P Aにつきましては大きな施設でありますS Aの前後には比較的小規模なP Aという施設がありまして、相互に関連し合っていることが想定されるため、この収益性の検討に当たっては、路線別を含めましてグルーピングを行って、そのグルーピングをした上での全体の収益性の検討も行う必要があると考えます。

特に個別のS A・P Aを取り出して、今、余っている土地があるとか、老朽化している施設があるからといって、どんどん追加投資をしても、それに見合った収益がほんとうに上がるのかといったことも考えられると思いますし、既存（施設）の改修の話も、おそらく実績としてあるのかと思いますので、その辺の相互の関連性というのを見ないといけな

いのかなということも踏まえまして、このグルーピングの話を記載させていただいております。あくまでグループ全体での評価をすべきであるというような言い方にはなっておりませんので、ご留意いただきたいと思っております。

続きまして、評価手法でございますけれども、これからは一般的な収益用不動産の鑑定評価手法の説明でございます。具体的には積み上げ方式でございます原価法による積算価格と収益性の観点から求めます収益還元法による収益価格の両価格を検討の上、建物及び敷地、いわゆる土地・建物全体の価格をまず求め、次に、その全体の価格をS A・P Aの土地と建物に配分すると考えております。次ページにおきましては、個別の価格を求める各段階を簡単にコメントさせております。積算価格につきましては、まず土地と建物の価格をそれぞれ個別に出して単純に合計いたします。それから、一番で土地・建物一体としての検討を行うということで、一番で建物及びその敷地の積算価格が求められます。

次に収益還元法による収益価格ですけれども、現状施設の収益をまず基礎として総収益を求めます。これはキャッシュ等に置きかえていただいても構いません。それから、現状施設の費用を基礎とした支出、総費用というものを査定し、総収益から総費用を引いた純収益を一番で求め、これを物販・飲食等の施設の実際の投資利回り等をもとにした還元利回りを個別に査定して、その還元利回りで割り戻すことによって収益価格を求めるという流れになっております。これらの価格を比較検討して全体の価格を求めます。

さらに、その価格について、例えば資産価格の資産価格比率で配分する、もしくは建物価格を控除するなどの方法によって土地と建物に配分するということが考えられます。実際、不動産の価格というのは個性が強いので、具体的には個別的に検討していかなければならないと思っております。特に(S A・P A)全体でかかっている費用が、どのように配分されるかということについても検討の必要があると思っております。

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S A・P A資産の評価方法につきまして、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

【長谷川委員】 毎回、毎回、用語の隅をつつくようで申しわけないんですけども、今のご説明の中の収益還元法のところで純収益という用語があったんですけども、これは委員長にお尋ねしたほうがよろしいのでしょうか。収益から費用をマイナスすると純損益というのが私どもの教科書によく書いてあるので、その純収益という言い方をしてしま

うと、純売上高という意味合いでの純収益とこれは混同されてしまうような気がしますので、ここは損益という用語を使ったほうがよろしいのかなと思うんですが、これは何かこちらの評価のほうの手法で、そういう用語の決まりというのはあるんでしょうか。

【日本不動産研究所】　　ございます。

【長谷川委員】　　ありますか。

【日本不動産研究所】　　はい。

【長谷川委員】　　そのあたりはどのように調整したらよろしいのかというのが1点なんですけれども。

【黒川委員長】　　私も土地ワーキングで用語を1つ質問したんですけれども、その専門家の方々には、その専門家の中では使われている、よく知られている用語があるようでございます。ですから、それを尊重しようということで、この用語も不動産の鑑定では、こういう用語が使われているということであれば、あえて我々の会計の用語に翻訳しなくともいいのではないかと、そういうふうに思った次第ですけれども、いかがでございましょうか。

【長谷川委員】　　承知しました。

もう一つは単純なご質問なんですけれども、この場合の収益還元法ですと、ある程度の期間を想定して、そこの収益と費用とを見積もった上で純収益を計算すると思うんですけれども、この場合は何年ぐらいを想定して計算することになるんでしょうか。

【日本不動産研究所】　　基本的には収支の資料をどの程度見させてもらえるかということにもよろうかと思えますけれども、過去の収支分析というのがまず重要になろうかと思えます。少なくとも3年程度というのは必要になろうかと思えます。それをもとに将来の収益予測というものはしますけれども、あくまで現状の分析が大事かと思えますので、一概に将来何年という言い方は今の段階ではできないかと思っております。

【黒川委員長】　　今の長谷川委員のご質問は非常に重要なところでありまして、過去の収支分析をして、将来どのくらいになるのかというめどをつけるという問題に対してはわかったんですけれども、その毎年、毎年上がるものを、例えば5年分だけを割引現在価値にするか、あるいは10年分を割引現在価値にするか、あるいは40年分を割引現在価値にするかという何年分の収支を持ってくるかというのでプレゼント・バリューは全然変わる。ですから、そこについてのご質問が長谷川委員から出たのだらうと思うんですけれども、いかがでございましょうか。

【日本不動産研究所】 基本的に収益還元法の考え方は割引キャッシュフローの考え方と同じでございます。年々の純収益の現価、すなわち現時点にすべて割り戻すという考え方になっておりますけれども、例えば建物については建て替えにおける費用というのを各年度に仮に配分するという形のやり方で各年度の純収益をどんどん足すこととなりますが、モデル的に年々の純収益が、ある程度の標準的な純収益をもって一定と仮定をさせていただきますと、これは純収益が一定の割引率で年々無限大まで続くということになりますので、単純にある一定の純収益を還元利回りで戻すというモデル式になります。考え方としては、現時点では、どんどん再投資するという発想に立てば無限大まで純収益が続くということでございますし、ある時点で例えば売却ということが想定されるのであれば、その時点までは当然、期間に区切ってやりますので、考え方としては割引キャッシュフローの考え方と同じでございます。

【黒川委員長】 わかりました。そうすると、すべて一律でないかもしれない。今ご説明があった中で、無限流列を仮定すれば、しかも、毎年の純収益が一定だと仮定すると、それを割引率で割れば現在価値になる。例えば毎年1億円の純収益が無限に続く。割引率を5%と仮定すれば単純に0.05で割ればいいわけで現在価値は20億円ということになりますね。それを今おっしゃって……。けれども、途中で売却ということになると、無限流列は仮定できないので、そういうものについては細かい計算になるかもしれない。今の段階だと、ここまでしか言えないということでございますね。わかりました。

長谷川委員、よろしいですか。

【長谷川委員】 はい。

【榎谷委員】 2つお聞きしたいんですけれども、収益還元法の中の還元の利回りの話なんですけど、ここでは物販・飲食施設の投資利回り等をもとに還元利回りを選定するんだということなんですけど、S A・P Aについては、物販とか飲食施設ではあるんですけども、施設という意味は、物販とか飲食を直接やっているのではなくて、主に賃貸業をやっているわけですね。賃貸業の中での物販・飲食施設の投資利回りと理解してよろしいんでしょうか。

【日本不動産研究所】 はい。

【榎谷委員】 もう一つは、1ページですけれども、原価法と収益還元法を比較検討の上と書いてあるんですけれども、これは比較検討の上、どういう判断をするのかですね。収益還元法と原価法があって、どちらか高いほうにするとか低いほうにするとか、どのよ

うな判断を、比較検討という意味はどういう意味なのでしょうか。

【日本不動産研究所】 基本的には、積算価格というのは幾ら費用をかけたかという点に着目して求められた価格でございます。収益還元法というのは幾ら収益を得られるかという投資採算性みたいなものに着目しております。いずれも立場、立場に応じてそれぞれ妥当なアプローチでございます。それぞれの手法のやり方が適切であれば、限りなく近い数字というものが出ようかと思えますけれども、各不動産の持っている個別性といえますか、特殊性に応じて収益価格を重視すべきか、もしくは積算価格を重視すべきか。今、一概には判断できませんけれども、適用できる手法というのは、可能な限り適用して、それぞれのアプローチの仕方を両方の側面から検討すべきであるということで、今時点でどちらをどう見るという回答はなかなかできかねます。

【樫谷委員】 とりあえず両方やってみようということですね。

【日本不動産研究所】 さようでございます。

【黒川委員長】 それでは、この問題については土地ワーキングを開きましたので、その議事メモを、この後、ご報告していただきますので、不動産研究所さんからのご説明についてはひとまずここで打ち切りたいと思います。ところで、この道路区域外となるS A・P A資産の評価方法については、不動産研究所さんが公団さんからの依頼によって検討したものののでしょうか。

【日本不動産研究所】 今はとにかく一般論ということですよ。

【黒川委員長】 一般論ですか。

【日本不動産研究所】 はい。

【黒川委員長】 不動産研究所さんと公団さんを中心として細かい個々の検討が行われていくことになるかと思いますが、今後、この問題は、前回も言いましたように、国有資産の払い下げという性質もございますし、先ほどの附帯決議を、私ども重く受け取りましたので、今後、検討が進むに従って、不動産研究所さんからも、あるいは各公団さんからも本検討会へ報告をいただきまして、そして、各委員の皆さんも交えてご審議させていただきたいと思えます。

続きまして、5月25日に開催されました土地及び地上権のWGの議事メモと土地・地上権の評価について事務局からご報告をお願いしたいと思います。

【新日本監査法人】 新日本監査法人でございます。

お手元の資料3に基づきまして、去る5月25日に開催されました土地・地上権WGの

議事内容についてご説明をいたします。

まず、土地に係る再調達原価の算出方法。

土地については、4公団ともに鑑定手法による評価の準備を行っているとの説明があり、(デフレーター方式ではなく)鑑定方式のほうが、より実態を反映するものであるから、これを採用すべきである。

具体的な鑑定手法については、6月1日の検討会において、実例を含めて、より詳細な説明を受ける必要がある。(地上権・区分地上権の考え方についても同様)。

ラフな試算によれば、首都高速については、デフレーター方式に比べ鑑定方式のほうが大幅に価格が上昇する可能性があるが、デフレーターとして六大都市の数値の単純平均として算出された「六大都市市街地価格指数」を用いている以上、東京の地価上昇率がそれより高いのは当然の結果であると言える。

また、かつて農地だったところが宅地化されるなど、土地利用形態の変化はデフレーターには反映されないので、鑑定評価のほうが高くなるのは当然である。

ただし、誤解されるといけないので、鑑定結果のほうが理論的に正しいということを知りやすく、きちんと説明する必要がある。

続きまして、SA・PAについて。

SA・PAについては、収益還元法による収益価格と原価法による積算価格とを組み合わせ、「土地付建物」を評価し、その上で土地と建物を配賦するという日本不動産研究所の基本的な考え方についてはおおむね了解。

SA・PAを路線別等にグルーピングすることについては、検討そのものは必要だとしても、直観的には問題が多いのではないか。

グルーピングは同一性が前提であり、採算性が異なる各SA・PAをグルーピングするのは適当ではないのではないか。還元率の算定にも問題が出てこないか。

次のページにさせていただきます。

あるSA・PAの売り上げ増は、近接するSA・PAの売り上げの減少をもたらすことは想定されるが、それを全体として一つと見るかどうかは引き続き検討が必要。

不採算SA・PAが存在することは事実としても、不採算の原因がどこにあるのか、その実態をよく見る必要がある。

新たな設備投資を伴う収益拡大の可能性については、リスクを伴うものであるので、どこまで評価に織り込むことが可能なのか(評価に恣意性が入り込まないか)。

続きまして、補償費について。

補償費のデフレーターについて、JHは「建設総合」、その他3公団は基本的に「建築総合」を使っているが、その根拠については、引き続き説明を受ける必要がある。

JHについては、元の土地の利用形態がさまざまであり、一律のデフレーターを使うのではなく、宅地、農地、林地など用途に応じたデフレーターを使えないのか。

上記を含め、適用すべきデフレーターの種類等については、引き続き詳細な検討が必要。

第1回土地・地上権ワーキングの議事内容は以上でございます。

これを受けまして、お手元の資料4でございます。土地・地上権WGの今後の検討事項。

1.としまして検討事項。

まず、(1)非償却資産の評価方法について。

標準画地の設定方法等、具体の鑑定手法については、各公団が実態に応じて適切な方法によっているか。

土地の再調達原価に含まれる補償費等について、各公団が採用しているデフレーターは何を採用するのか。

(2)としまして、道路区域外となるSA・PA資産の評価について。

SA・PAについて収益還元価値をどのように評価するのか。

検討事項は以上のようなことでございまして、今後の進め方でございますが、第2回土地・地上権WGを6月中旬、第3回土地・地上権WGを6月下旬をめどに開催する。

第2回土地・地上権WGにおいては、非償却資産の評価方法についての論点について検討するとともに、SA・PAの現状についてヒアリングを実施する。

第3回土地・地上権WGにおいては、非償却資産の評価方法について取りまとめを行う。

なお、SA・PA資産の評価方法については、今後、公団等の作業状況に応じてWGでも検討を行う。

以上のように考えております。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明に関しまして、何かご質問ございますでしょうか。先ほどのもあわせて何かご質問ございましたら、どうぞ。

それでは、議事メモのところ、私も出ておりましたので状況を少し説明させていただきます。1ページの再調達原価の算出方法の部分は、先ほどのデフレーターと標準画地方式との違いがここでもう1回確認されたということですね。

それから、グルーピングの問題が数多く出ていると思うのですけれども、これは先ほどの不動産研究所の先生からのご説明があったところのグルーピング、幾つかのS A・P Aをグループ化して評価する必要があるかもしれないという、その問題について、そういう議論が活発にあったということでもあります。ここは難しいのですけれども、先ほどの不動産研究所の先生のご説明ですと、非常に大きなS Aがあれば、その前後は暇というか、あまり立ち寄りなくなるかもしれないとか、あるいは、改修工事をする、そこに人々が集まって、その前後は暇になるかもしれない。結局、路線全体としては、それほど顧客の数は変わらないのではないかと。そういうようなことも考慮してグルーピングして、全体として評価したらということをご説明になったように私は記憶していますね。

そこで、将来どういうふうに計画するのかというのを資産評価に盛り込むことは大切かもしれないけれども、5年先、10年先になると、いろいろな改修工事ということがあって、将来のことを盛り込んでいくとしても、どこまで盛り込めるかということについては難しい問題があるわけですね。ですから、過去のデータをもとにして、現時点での各パーキングあるいはサービスエリアの収益状況というものを見て、個々にもうかっているところは非常に高く、もうかっていないものは低いプレゼント・バリューにして、それでよろしいのではないかと。これがグルーピングをする必要はないというほうの論拠なんですけれども、そういうことで活発な議論が行われて、結論は見えていないわけがあります。それが1ページから2ページにかけて4つか5つ、がついている論点です。

それから、補償費についてのデフレーターの問題がわかりにくいと思うんです。これは補償費を払った段階から現在までの間に時間経過しておりますから、現時点で補償費を支払ったならばもっと高いであろうと。もちろんピーク時に支払ってれば安くなっている場合もございますけれども、いずれにせよ、過去の数値を現在に引き直すというところでデフレーターをかけるのです。そのときに補償費は土地の取得原価に入りますが、そのデフレーターについては建設総合とか建築総合というデフレーターを使っている。

各委員、初めてお聞きになるとわかりにくいかもしれませんが、補償費を、そこに住んでいた方々が、どういう理由で受け取るかというと、例えば住んでいたならば移ってそのままというわけにはいきませんから、新たに家を建てるでしょう。あるいは事業者であれば、新たに、その事業のための建物ですね。お店をつくったり、あるいは工場をつくったり、そういうことで建築をするということに対して補償している部分が大きいらしいの

です。ですから、土地については土地の価額として払うわけですが、補償費を払うというのはそういう意味で、広く言ってしまうと生活補償と言うのでしょうか、もう1回、同じような商売をするのだったら同じようなお店を建ててみましょう。それから、住宅があったところだったらまた住宅を建ててみましょう。そこで、過去に比べて、今だったら、どのくらい建築費が上がっているか下がっているかということで建設総合とか建築総合のデフレーターにするのだと、こういうような説明を受けたわけでありませう。

横須賀先生、何か補足があれば……。私は不動産鑑定については素人だったものですから、そのぐらいが、このワーキングでの私の覚えていることなんですけれども、何か補足があれば、お願いいたします。

【横須賀委員】 それでいいと思うんですけども、今、ちょっと気がついたんですけども、この前の検討会のときに言い忘れたんだろうと思うけれども、グルーピングをするとしたと仮定して、例えば10カ所のところのグルーピングをしたとしますね。だけど、これらのSA・PAというのは、個々の施設に市場性が認められることになるわけですよ。そうすると、10カ所で収益価格が幾らと出したものを個々に分けなければなりませんね。その分けるのは何を基準にして分けるかという問題が出てくるわけで、その辺も検討する必要があるのではないかと思いますけども。それだけちょっと追加しておきます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ということがワーキングで出た問題状況だったわけですから、それを受けて、各委員の方々、何かご質問ございましたら、あるいはご意見ございましたら、どうぞおっしゃってください。

【小澤委員】 今回のグルーピングの話にも間接的に関係するかもしれないんですが、ひょっとしてまだ何も決まっていな話かもしれませんが、機構と新会社との間でSA・PAが提供するサービスについての何か、どちらかというとな採算を考えたときに、自由に売却していただくということになるのか。あるいは、例えば何キロおきには最低限こういうサービスは提供してほしいという、ミニマムリクワイアメントみたいなものが契約上つくのか。その辺はどういう見通しか、ちょっとお教えいただければと思います。

【日原公団監理室長】 すみません。まだあまりその辺のところは詰まっていなんですけれども、ただサービスエリアにつきましては連結施設の許可が必要です。もちろん、今から会社に渡すのは全部その許可を出して渡すんですけども、というのは、あまり変なものをつくられてもいけない。変なものというのは、用途でどうかというよりも、道路

交通本体に影響を与えるものとか、著しく風紀を乱すものとか、そういうものはぐあいが悪いということがあります。

そういった面で、ですから、そこの部分の条件を満たさない施設をつくられる方に転売されると、ぐあい悪いというのはあると思いますけれども、そもそもそういう施設がなくなってしまうたら困るかという議論は、実は非常に悩んでいるという状況でございます。極端な話、自動販売機だけあればいいのではないかという議論も一方ではありますので、まさに民間の創意工夫で自由にと言っている以上、あまりいろいろな規制はかける必要もないとは思っておるんですけれども、非常に難しい状況にあります。

【小澤委員】 わかりました。ありがとうございました。

【榎谷委員】 今の1ページ目の再調達原価の上から4つ目ののところですが、確認ですが、かつて農地であったところが云々と書いてあるんですけれども、今、現状が宅地だったら、当初取得したときが農地だった場合と、後で宅地になったとき、その場合の評価。あと、宅地であったことを前提に評価するんですけど。農地だったのだから、農地を前提に取得をすると見るんじゃないかなかったです。

【横須賀委員】 いや、現況でやるんじゃないでしょうか。

【榎谷委員】 現況ですか。そうすると、厳密に言うと再調達、再調達は再調達だけれども、少し違うんですか。どうなんですか。

【黒川委員長】 再調達という意味は、現時点で仮にそれをつくったならばですから、道路を通すということであれば、現状が宅地になっていれば宅地に通すということになるわけです。

【榎谷委員】 議論したときに、ちょっと違う印象を持ってしまったんですが。

【黒川委員長】 ああ、そうですか。

【榎谷委員】 といいますのは、今、我々がやっております部分もありますよね。あの部分についても一番最初の状況を意識していた気がするので、私の誤解かもわからないんですけど、では、それは確認ということで、まず現況を前提にやることになっているということですね。

【日原公団監理室長】 道路公団の施設ですと、それほど変化がない場合も多いと思いますけれども、典型的なのは、例えば首都高の環八の近くというんでしょうか、練馬とか世田谷の西あたりですと、東京オリンピック時代はあの辺ははっきり言って畑地でした。それが今やああいう状況でございますので、今現在、東京に環状線、あるいはいろいろ放

射線をつくろうとすれば、畑地を前提にしてつくることは考えられませんので、そうなる
と現況を前提にせざるを得ないと思っております。

【榎谷委員】 今現在でもう一遍つくり直すということですね。

【日原公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 開始時の評価は、そういう意味では時価に近いわけですが。現時点で道
路をつくったらどのぐらいかかっていたんだらうということに近い数字になるかと思い
ます。

それでは、ワーキングで精力的に、自分で自分に言っているようではすけれども、検討を
お願いいたしまして、何とか方針を取りまとめて報告していただく、これも自分に言い聞
かせているわけではすけれども、よろしくお願ひしたいと思います。

次に、各種資産の評価方法につきまして、資産評価ワーキングの議事メモ及び配付され
た資料について、事務局からご説明をお願いいたします。

【加藤公団監理室課長補佐】 公団監理室の加藤と申します。

お手元の資料5と6が議事メモになっております。この2つは合同ワーキングでして、
一部、土地ワーキングと重なる部分があります。

資料5からいきます。道路の土地・地上権の評価について。

土地を取得するときには道路は建設されていないが、現段階で鑑定評価する際には、道
路の存在が前提として地価が形成されてしまっている点についてどう考えるのか。

デフレーター調整方式においては、建設時と今の土地の利用状況が変わっているのであ
るから、鑑定評価額とデフレーター調整方式が一致することはあり得ないのではないかと
思います。

償却資産や補償費のものを含め、使用したデフレーターを詳細に説明してほしい。

5月25日に土地・地上権ワーキングを開催し、四公団が進めている土地の鑑定作業、
予定している資産評価作業手順についてヒアリングを行う。

S A・P A資産の評価について。

S A・P Aの土地は公団から新組織に形成される。一方、建物は現在、S A・P A財団
が保有しており、民営化後に財団から会社に有償譲渡されることになっている。なお、借
地権の価格は考慮しない（無償とする）こととしている。

S A・P Aは収益施設であり、土地と建物が結合して収益を上げていると考えれば、土
地付建物として評価し、それぞれの評価額に分けるという方法が考えられる。

本検討会は、公団から機構または会社に承継される資産の評価を行うものであり、財団

所有資産の評価は本来対象外であるが、建物の評価額は、土地と建物に評価額を分ける際に土地の価格に影響するので、本検討会においても検討する必要がある。

土地の価格を評価する際に、S A・P Aを独占的に利用することにより生ずる利益を土地の建物に算入するのか、それとは別個に「のれん」のようなものを計上するのかはよく検討する必要がある。

日本不動産研究所がS A・P Aの評価方法について検討している。これらについて、5月25日の土地・地上権ワーキングにおいて日本不動産研究所からヒアリングを行う。

2ページ目に行きます。減価償却方法について。

機構のB / S上の資産額は、別紙のような考え方に立てば、道路資産の価値についての国民へのアカウントビリティを果たすものと考えられる。

一方、独立行政法人においても、その成果を得るためにどれだけコストをかけているかという分析は重要であり、そのためには投下資本を期間配分して機構のコストを的確に把握する必要がある。独立行政法人（機構）の会計が取得原価会計であるのはそのためである。

機構は45年後に解散することとされているが、道路としての価値はその時点で失われるわけではないので、投下資本を配分すべき期間については、機構の存続期間にとらわれることなく、当該施設の物理的耐用年数によるべきである。

開始B / Sにおける耐用年数と、民営化後の耐用年数を別の考えとするのは説明がつかない。

機構は非課税法人であり、機構の資産には税法上の耐用年数ではないものを適用してもよいが、会社は課税されるので、その資産には税法上の耐用年数を適用することが考えられる。節税の機会を逃すことは想定しにくい、有税償却はあり得るであろう。

税法の耐用年数にとらわれずに合理的な耐用年数を定めるとしても、道路本体だけでも膨大な資産区分に分かれているため、そのすべてを検討し直すことは困難である。したがって、耐用年数ワーキングにおいては、機構の資産のうち税法と異なる耐用年数の検討が必要なものについて、物理的減価を基本とした耐用年数の検討を行うこととする。

物理的に存続期間を基本とした合理的な耐用年数を定めることができれば、残存価額はゼロとすることも考えられるが、税法上の耐用年数によるものも多いとすれば、その点はよく検討する必要がある。

税法における耐用年数の定め方は非常に参考になる。

維持・改良費について、収益的支出とすべきものと資本的支出とすべきものとの区分は、会社の業績（P / L）に影響するので、よく検討する必要がある。

6月2日に耐用年数ワーキングを開催し、耐用年数の検討が必要な資産区分について四公団からヒアリングを行う。

続きまして、資料6に行きます。資産（道路以外）の評価方法。

本来は再調達原価で評価すべきものも、重要性がなければ簡便的に簿価で評価することも認められる。ただ、重要性の有無は実際の金額や数量などを見て検討しなければ判断できない。会社の経営上必要な事務所、庁舎、研究所、研修所、宿舍などについては、少なくともそれらの土地について鑑定評価によることとすべき。なお、建物について個別に鑑定を行う必要があるかどうかは、建物の実態や簿価等を見て判断する。

保養所についても、事務所と同様に基本的に鑑定評価によることとすべき。

関係会社株式については、東京湾横断道路株式会社はスキームについて調べて検討を行う。トラクターミナルの株式は時価評価によるべきであるが、その評価方法としては、収益還元方式によるのか、時価純資産方式によるのか等は、簡単に含み益などの実態を見てから検討する。

什器、備品などについては、金額に重要性はなく、減価償却も行っているので、簿価を評価する。

独立行政法人について問題となったことがあるので、ソフトウェアの特許についてもきちんと計上しておくことが重要。その具体的評価方法は独立行政法人のやり方が参考になる。ソフトウェア 簿価、特許権 申請手数料。

鉄道資産の評価方法。

本四の鉄道は、所有権は本四にあるが、運営はJRが行い、本四は固定資産税相当額をJRより受け取っている。道路と鉄道が一体の構造物となっているため、所有を本四に統一している。建設費用は清算事業団から既に受け取っており、見返債務としているとの説明を受けた。

固定資産税が発生するのは、鉄道事業が課税対象となっているからである。固定資産税について法人税と異なり、公団は主体非課税ではなく、道路事業が非課税なのはそれが物的非課税であるためであるとの説明を受けた。

見返債務は補助金収入の繰り延べに当たる。これをどう処理するのか。資本の一部に組み入れられるのではないか。

橋梁部分については、鉄道と道路で耐用年数が異なる。そのまま併存させるということ
でよいか。

適格法人等についての考え方は、持分プーリング法をとるか、フレッシュ・スタート法
をとるかの一般原則を述べたものにすぎないので、これを根拠として固定資産税を小さく
するために持分プーリング法をとることはできない。法人の性格論にかかわる事項であり、
道路と鉄道を区分する理由はなく、道路については既にフレッシュ・スタート法によるこ
とを決めている。

固定資産税の基礎となる評価額は市町村長がおのこの決定するが、実際上は承継時の評
価額が固定資産税評価額に反映されるおそれがあり、引き続き慎重に検討する必要がある。

駐車場の評価方法。

将来の収益見通しに不確実性があるため、収益還元法はとらず、再調達原価で評価する
ことが適当。

付替道水路の評価方法。

高速道路の建設に伴い失われる既存の道水路の機能を補償しようとするものであり、そ
のために支出した費用（非償却資産の取得費を除く）は、道路の建設のための付随費用で
あり、構築物（償却資産）の資産に加えてもよいのではないか。

この場合、本四公団の跨道橋（オーバブリッジ）のように、地方公共団体に移管した
ものであっても同様に考えてよいのではないか。

地方公共団体に移管・寄附された道路の敷地については、それが交換によるものである
うと、または単に寄附したものであるうと、公団が所有していないことには変わりはない
のではないか。それとも、これらの違いが資産価格に反映されるべきか。

特に、JH以外の3公団を含め、基本的に（簿価デフレーター方式ではなく）鑑定評価
によることとした場合、地方公共団体に移管・寄附された側道等の土地を評価対象とする
ことは適当なのか。

土地の交換手続が完了していない場合についても、実質的に交換が行われているのであ
れば、法形式よりも実態を優先して評価すべきではないか。

以上です。

続きまして、資料7-1ですが、今回、土地ワーキング、合同ワーキングがありまして、
それで決まったことを挙げてさせていただいております。

左側の端にあります につきましては、現在、ワーキングで検討中のものであります。

決定と書いてありますものは、既に償却資産につきましては、JHは標準的単金方式、他の3公団はデフレーター方式ということで決定とさせていただいております。

につきましては現在調査中のものでして、内容としましては、重要性について調査するものと、サービスエリア、パーキングエリアについては引き続きまだ調査中ということで、をつけております。

残りましてですが、こちらについては、本日、一定の方向をお決めいただきたいものとなっております。

それでは、上から順番に行きますと、まず営業中の道路、建設中の道路につきましては、土地については土地ワーキングで検討中。その下の償却資産につきましては決定となっております。

料金徴集施設、管理事務所、管理用車両については、現在、原則として再調達原価、重要性がなければ簡便的に簿価という方向になっております。重要性については現在調査中となっております。

サービスエリア、パーキングエリアにつきましては、土地ワーキングで引き続き検討ということになっております。

有料駐車場につきましては、後で紹介させていただきます。

トラックターミナル、東京湾横断道路につきましては、原則時価評価、収益還元方式によるのか、時価純資産方式によるのか等は、簡単に含み益など実態を見てから検討するということ。東京湾横断道路につきましては、スキームに対応した評価方法を検討するということで、資産評価ワーキングで引き続き検討ということになっております。

その後にあります会社経営上必要なもの、事務所、庁舎、研究所、研修所、宿舎、それと保養所につきましては、土地は鑑定評価額、建物は必要に応じて鑑定評価、その重要性がなければ簿価にさせていただいております。これにつきましては、各公団に評価を行ってもらい、報告してもらう方向であります。

その他、鉄道ですが、資料6で鉄道資産の評価方法ということで、時価にするか簿価にするかにつきましては、引き続き資産評価ワーキングで検討とさせていただきたいと思っております。説明資料は、資料7-3に書いてあります。これも後で紹介させていただきます。

残りまして知的財産権としまして、ソフトウェアにつきましては、利用価値のあるものは簿価。特許権については、内容調査の上、申請手数料相当と書かせていただいております。

什器、備品につきましては、重要性がないので簡便的に簿価ということになっております。

続きまして、資料 7 - 2 ですが、有料自動車駐車場の J H の場合の資料となっております。

日比谷の場合と福岡の場合がありまして、下を見ていただきますと、簿価としては日比谷は 3.7 億円、福岡は 2.1 億円となっております。これをデフレーター処理しますと、日比谷は 1.7 億円、福岡は 8 億円となっております。

下の ですが、収益還元法で評価する場合の問題点としまして以下の問題があります。耐用年数の大半が経過していることによる大規模修繕の予定があります。事業終了時における事業資産の撤去方法についても不明な点となっております。民営化後の占用期間、占用料等の扱いも不明というか、正確に見積もれないという問題点がありますので、とりあえず仮としまして再調達原価と書かせていただいております。これについては後でご議論をお願いしたいと思います。

続きまして、資料 7 - 3 ですが、鉄道事業に係る固定資産の評価としまして、開始 B / S について時価をとるのか簿価をとるのかという問題があります。

まず、再調達原価による算定としましては道路資産の評価方法と整合します。デメリットとしましては、評価額が大きくなりますので、鉄道利用料が高くなる可能性があります。これは、固定資産税評価額が上がりますので、J R 四国に実費を負担してもらいます関係上、J R 四国としては価格転嫁で鉄道運賃が上がる可能性があります。

取得価額による算定ですが、減価償却後、簿価で既に算定済み、現行やっている処理ですので、特に影響はありません。ただ、デメリットとしまして、道路と整合性がとれないという問題点があります。

次のページに行きますが、長大橋の耐用年数としまして、本四公団は道路事業と鉄道事業の長大橋が、同じ橋に道路と鉄道を使っておりまして、それぞれ耐用年数についてどうしていくべきか、そのまま分かれていくかという点があります。一つの考え方としまして、公共財となる道路と、民間企業が使う鉄道では違ってもいいのではないかという考え方があります。

それにつきまして、税法の参考資料と、本四公団からの説明資料を添付させていただいております。

鉄道につきましては、引き続き資産評価ワーキンググループで検討をお願いしたいと思います。

います。

続きまして、付替道水路ですが、資料8になります。

まず、イメージしてもらうために、一番最後につけております資料8 - 6を見ていただきますと、赤線が既存の道路でした。それに重なるように高速道路をつくりました。そのときに黄色い道をつくり、本線をくぐるカルバートをつくりました。既存の道路を新しい道路に付け替えたので付替道路となっております。この場合は道路ですが、水路の場合も当然あり得ます。

次に、資料8 - 2ですが、道路というのは法定道路と法定外道路がありまして、法定道路というのは、登記上、道路管理者が、道路所有者が明らかなもの。法定外道路というのは、いわゆる赤道というもので、昔から道路だったものです。

JHと本四は、法定道路については交換、法定外道路については無償使用というスキームになっております。これについては後ほど詳しく説明させていただきます。首都公団の場合につきましては法定道路の事例しかありません。本四につきましては原則交換でありまして、無償使用とすることは例外的になっております。

資料8 - 3ですが、これが交換の場合です。JHと本四で言えば法定道路の場合ですが、まず建設前の道路、それぞれAがありまして、それについて高速道路をつくります。そのときに、Aの土地を得るためにBの土地を買いまして、道路構築物をつくってAの元の所有者に渡します。土地はAとBを交換します。Bの構築物は先方に渡します。

あと、横断するための方法としてカルバート、高速道路の下をくぐるトンネルみたいなものをカルバートといいまして、その上をまたぐもの、跨道橋（オーバブリッジ）のどちらかをつくることによって、高速道路の機能を痛めることなく、また既存の道路利用者も横断できるようにやります。土地は公団保有になっています。

続きまして、資料8 - 4ですが、基本的には同じですけれども、今の土地につきましては、Aの土地とBの土地は交換するということではなくて、Aの土地は既存の管理者からただで永久に借ります。Bの土地につきましては、公団が買いまして、付け替えの道路をつくって、相手に寄附します。寄附なり移管の場合がありまして、土地は寄附で、道路構築物は移管の場合が多いと聞いております。土地の交換なのか、相手に寄附採納するかという、ちょっと微妙な違いとなっております。

これらにつきまして、各公団どうやっているかといいますと、資料8 - 5にありますように、新しくつくりました償却資産Bにつきましては、付随費用とする考え方と、相手方

にもう渡してしまっているので付随費用ではない、寄附金みたいに費用処理する考え方があります。

償却資産Cは、オーバブリッジ、カルバートでして、カルバートの場合は自分のものになっておりますので自分のもの。オーバブリッジにつきましては相手方に移管しますので、これについて必要な付随費用と考えるのか、相手に渡してしまっているのもう自分のものではないということで非算入、費用処理するという考え方があります。

続きまして、元の土地のAとBですけれども、こちらにつきましては交換しておりますので、交換とみなしてやる方法と、そうではなくてAはAの土地で鑑定するやり方があります。

一方、無償使用の場合につきましては、交換でなくて、Aの土地はただで貸してもらいます。Bの土地は渡してしまうので、これを自分が持っていないので費用処理にするのか、あるいは高速道路をつくるためにどうしても必要だった付随費用として取得原価に算入する。その場合につきましても、土地に入れるのか、構築物に入れるのかという議論はあると思います。

これらが現在、各公団まちまちでして、この点について各先生方にご議論いただいて、お決めいただきたいと思います。

その論点としましては、資料8 - 1に書いてあります。私が今、申し上げたようなことを書いておりますが、おさらいしますと、論点1、まずAとBの土地の交換につきまして、交換と見るのか見ないのかという考え方があります。償却資産と非償却資産を分けるのか、分けないかという論点があります。

次のページに行きまして、論点2、新しくつくりましたBについては、案1としましては付随費用と見る。案2としましては、等価交換みたいに見る。案3としましては、もう渡してしまったので、自分の資産からあげませんという考え方があります。この案2ですけれども、きのう気がつきまして、無償使用の場合には案2はとれないということをご申し上げさせていただきます。また、償却資産の扱いについて、非償却と同じ扱いにするかどうかという論点があります。

論点3につきましては、案2なり3について、整合する考えとしてはこうなる。1つは、AはAで考えます、Bは持っていませんという考え方。もう一つは、交換という考え方があります。無償使用の場合については交換ではないので、Aは自分のものではない、永久にただで使えるので資産計上はできないということを書かせていただいております。

論点4につきましては、高速道路をまたぎますカルバート、オーバブリッジについて、カルバートは自分のもの、オーバブリッジは先方に移管なり寄附しますので、この論点につきましては、論点2のBの償却資産と同じ扱いにするのかどうかということがありません。

最後になりますが、移管手続ですけれども、道路ができたからといってすぐ移管されるわけではなくて、ちょっとタイムラグがありまして、移管は既に終わったとみなすのか、法形式を重視して、まだ終わっていないのであればそれぞれ評価するのかという考え方があります。

なお、平成15年度につきましては、4公団とも標準画地を使用します鑑定手法によって土地を評価しますので、その点を考慮いただくということと、去年まではデフレーター処理だったということで、土地Aと土地Bについては交換してデフレーター処理するほうがやりやすかったという点がありますので、この2点を考慮いただいて、付替道水路についてはご議論をお願いしたいと思います。

資料9につきましては、専門官からお願いしたいと思います。

【吉木企画専門官】 資料9でございますが、先ほどの付替道水路とよく似ておりますので、一括してご説明をしておきたいということをつけております。

資料9、2枚ありますけれども、既存の道路があり、その上に、あるいは下に都市高速道路をつくる場合の話でございます。平面図でいいますと、2枚目にありますイメージでありますけれども、例えば下の図は、現状として道路があった、そこに高速道路を高架の構造でつくりたいという場合、下の道路の拡幅を普通の公共事業としてやっていただく。

したがって、用地買収等は公共事業でやられるわけですけれども、結果的に高速道路で、この図で言えば真ん中の道路を無償占有させていただいて、使わせていただくという形になります。結果的に高速道路側では資産を所有することにはならないわけですけれども、この事業をやるに際して、下の道路の公共事業に必要な事業費を一定割合負担するということが、今、法律で決められておりますので、これにかかわる費用を、表紙に書いてございますように、それぞれの道路と、今度つくろうとしています高速道路の幅員に応じて、かつ、高架にするのか、あるいは地下のトンネルにするのかで若干考え方を変えまして、こういった費用負担をして、その分、公団が地方公共団体に費用を支払っているというのが関連街路分担金でございます。

現在、支出については高速道路をつくる際の、資産を形成する際の費用として、償却資

産の資産として計上しているというのが、昨年の財務諸表をつくる際の考え方でございます。これにつきまして、付替道水路と同様ないろいろな論点があるかと思っておりますので、これも含めてご議論をしていただければと思っております。

詳細の説明は省略させていただきます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

資料8 - 1から資料9あたりは、今、10分ぐらい説明を受けただけでは全くわからないのではないかと思うわけでありまして、とにかく非常に大きな問題でありまして、ワーキング、その後も事務局とも毎日のように議論している問題で、会計学上も大変おもしろい問題です。初めて私も遭遇した、学者としてもこういうときでないと遭遇できないのではないかと思うのです。

それはそうとして、もう時間もありませんので、本日はまず資料7 - 1、7 - 2、7 - 3を見ていただきまして、特に資料7 - 1についてはワーキングでもほぼ結論が見えているところでございます。これについて、できれば本日の成果にしたいということで、
について何かご議論、あるいはご意見ございますでしょうか。

一つ一つ行きますと、まず有料駐車場でございます。資料7 - 2でございますけれども、日比谷と福岡中央が例に載っております。金額も、まだ概算値ということでございますけれども、載っております。これは会社に行くものでございますので、国有資産の払い下げということになるわけですが、何らかの時価、あるいは収益還元価値が求められると思うんです。現在の簿価というわけにはいかないと思うわけでありまして。

さて、収益還元価値で評価するかといった場合に、資料7 - 2にございますように、仮定を置かなければならないので大変だろうということで、再調達、要するに現在つくったならばどのくらいかという系統の時価で評価したらどうかというのが、ワーキング等を通じての有力な意見ですけれども、この問題について何かご意見いかがでございましょうか。これでよろしいでしょうか。

それでは、有料駐車場につきましては、再調達原価方式で原則やっていただくということにしたいと思います。

2番目というか、番号はついておりませんが、資料7 - 1の会社の経営上必要なもの、事務所、庁舎、研究所、研修所、宿舎につきましては、細かい個々の庁舎とか研究所一つ一つの評価額についてはまだ無理でございますが、どのような方針で評価するかということを当検討会で決めないと作業が進みませんので、どのような方針で行くかというこ

とです。

ワーキングでは、やはりこれも会社に行きますので、土地については現在の鑑定評価額、要するに時価で移すべきではないか。ただし、建物については、鑑定評価することが必要かどうか重要性等をかんがみまして、必要なければ簿価でもいいのではないか。この辺が、資料に書いてありますように、土地については鑑定評価額、建物については必要に応じて鑑定評価、あるいは必要なければ簿価というワーキングでの有力な意見です。

保養所についても同じでございます。これらの問題について、何かご意見ございますでしょうか。ワーキングでの有力の意見でよろしいでしょうか。

では、事務所から保養所までについては、ひとまず土地は鑑定評価額ということで、また建物は必要に応じて鑑定評価、必要なければ簿価ということで方針決定したいと思います。

【榎谷委員】 具体的な話ですが、経営上必要なもの、あるいはその他と書いてあるんですけども、これは全部上物の会社が引き取る、こういうものは全部引き取るということが前提になっているのでしょうか。それとも、引き取らないという選択もあり得るのでしょうか。

【黒川委員長】 これは事務局でお答えいただけますか。

【日原公団監理室長】 引き取らないというのは、売ってしまうという意味ですか。

【榎谷委員】 だから、引き取って売ってしまうのか、そうではなくて初めから要らないという話になるのか。

【日原公団監理室長】 まず事務所は、上から4つ目の管理事務所として機構自身が必要と考える 機構といっても機構自身ではないんですけども、将来的には道路管理者ですが、必要と考えるものはそちらに行きますし、そうでないものは会社に行くという前提に立っています。

多分、そもそも要らないものがあるかというお話だと思いますが、保養所の中にもそもそも要らないものはあると思っております、そのそもそも要らないものを機構が引き取って機構が売却するのがいいのか、会社に渡して会社に売却してもらったほうがいいのかという選択だろうと思っております。

明確に決まっているわけではないんですけども、機構は相当人数も限られておりますので、おそらく会社に売却も含めてやってもらったほうが合理的なのではないかと、今の段階では考えております。まだ決まったものではございません。

【黒川委員長】 では、本日の段階ですと、一応、会社に行くという前提で方針決定ということでよろしいですか。

【日原公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 というわけで、会社にひとまず移すときに、鑑定評価額ということであれば妥当ではないか。

では、次に知的財産権、特許権とかソフトウェアでございませけれども、これらはそもそもそんなにはないと聞いているんですけれども、たくさんはないんですね。

【日原公団監理室長】 基本的に自家利用分ですので、今、ソフトウェアをいろいろ持っておりますけれども、外に向かって売れるような代物ではないという趣旨でございます。

【黒川委員長】 わかりました。失礼いたしました。そういうことで、たくさんはあるけれども、自家利用だということです。そこで、ソフトウェアの利用価値あるものについては、自家利用だということで、売却する予定のものはないということで簿価でいいのではないか。

それから、特許権についても売却するようなものはほとんどないということですか。

【日原公団監理室長】 基本的に橋とかトンネルの工法に関する特許なので、それを使ってだれかやってくれるということもございませぬので、自分で使うときに特許料を支払わなくて済むという消極的な意味でのメリットという感じでございます。

【黒川委員長】 なるほど。というわけで、申請手数料相当ぐらいでどうかということでございますけれども、いかがでございましょうか。

【樫谷委員】 承継先は会社と考えてよろしいですか。

【黒川委員長】 そうですね。承継先は会社ですよね。

【日原公団監理室長】 そのように考えております。

【黒川委員長】 よろしいでしょうか。

【日原公団監理室長】 すみません。ソフトウェアにつきましては、おそらく機構が使うソフトウェアもありますので、部分的に機構に移るものもあると思います。

【黒川委員長】 はい。

よろしいでしょうか。大体こういう原則でいきたいということですが。では、方針としてはここに書いてある方向で、ソフトウェアについては利用価値あるものは簿価。ないものは何なんですか、ゼロということですか。

【日原公団監理室長】 ゼロではないでしょうか。

【黒川委員長】 ゼロ、あるいは1円ぐらいにするのでしょうか。

【日原公団監理室長】 ごみでいいのでは……。

【黒川委員長】 ごみですか。はい、わかりました。では、利用価値あるものについては簿価。特許権については、内容調査の上、申請手数料相当という方針にさせていただきます。

什器、備品ですけれども、そうすると、これも機構で使うものもあるかもしれないということですね、両方ということですね。

【日原公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 これにつきましては、什器、備品ですので、一つ一つ見れば重要性がないので簡便的に現在の簿価、一つ一つ時価が幾らだということも必要ないだろうということで簿価ではどうかというのが有力な意見ですけれども、いかがでございましょうか。

ありがとうございました。では、資料7-1に載っている方法を基本方針として、いずれにせよ具体的なものについては各公団で評価をしなければなりませんので、各公団さん、よろしく願いいたします。そして、それらにつきましては、また何度も言いますが、附帯決議がありますように、当委員会にもリストアップして報告をしていただくということで決めさせていただきます。

次に、もう時間は過ぎましたが、資料8の付替道水路と、資料9の関連街路分担金の問題でございます。先ほど言いましたように、とにかく非常に難しい問題であるということで、他の委員につきましてもご検討いただいた上で、次回以降、本格的な議論をしたいと思うんですが、いかがでございましょう。よろしいですか。

どうも申しわけございません、では、そのようにさせていただきます。

それでは、本日、各種資産の評価方法のうち結論が出たものを、資料7-1で確認したいと思えますけれども、有料駐車場、事務所、庁舎、研究所、研修所、宿舍、保養所、特許権、ソフトウェア、什器、備品の問題について結論が出たということにさせていただきます。その評価方法については、資料7-1にあるとおりであります。

また、次回送りとして、幾つもあったのですけれども、付替道水路と関連街路分担金については次回送り。

それから、先ほど忘れましたが、ご説明があった中の鉄道事業の問題については、これも大変難しく、今、悩んでおります。一応、確認だけさせていただきますが、資料7-3ですけれども、何を悩んでいるかだけ少し確認させていただきます。

道路資産との整合性から見れば、理論的に言えば再調達原価方式でやるべきところがございます。ところが、これが固定資産税にかかわってきて、再調達原価でやりますと、試算でございますけれども、先ほどもう時間がなくて省かれましたが、資料7-3の2ページ目の最後のところです。現行ですと、帳簿価額のままにすると3,615億円。ところが、再調達原価でいくと、どうも260億円くらい増えそうだ。

そうすると、もしかすると固定資産税も増えてしまうかもしれない。その固定資産税についてはJRに負担させている。そうすると、JRは固定資産税が増えた部分を鉄道料金に上乗せして料金が高くなるかもしれない。そうすると、消費者、利用する人にとっては迷惑な話だ。というわけで、道路資産評価との整合性からすると時価になりそうだけれども、そうすると鉄道利用者に迷惑をかけるかもしれない。そういうことで、我々としては整合性をとるか、あるいは利用者のためを考えるかということで悩んでいるということでございます。

これについて、ほかに論理もあるかもしれませんが、一応あらあらの問題点だけ指摘させていただきまして、本日はここまでということにさせていただきます。

それでは、最後に、平成15年度の民間並財務諸表に反映させる事項について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【石原企画専門官】 それでは、資料10でございます。1枚ですが、これまで検討会でご議論いただきました結果を取りまとめたものでございます。読み上げさせていただきたいと思います。

平成15年度民間企業並財務諸表に反映させる事項（案）

1. 基本方針

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）の開始貸借対照表については、国民と機構及び会社（高速道路株式会社をいう。）との間に新たな経営資源の委託・受託関係が生じた（フレッシュ・スタート）という認識に立って作成するものとする。

この基本方針を踏まえ、平成15年度決算時に道路関係四公団が作成する民間企業並財務諸表は、機構の開始貸借対照表作成のための準備段階と位置付け、本検討会にて決定した以下の事項について反映するものとする。

2. 反映させる事項

開始貸借対照表における道路資産の評価について、

時価評価の方法は再調達原価方式とする。

償却資産の再調達原価方式は、日本道路公団は標準的単金方式、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団はデフレーター調整方式とする。

補償費は、固定資産の取得に要する直接付随費用として原価に算入する。

償却資産に係る建設中の金利は、資産に計上。ただ、高速自動車国道に係るものについては資産に計上せず、期間費用として処理する。(なお、民営化後に供用する道路資産の評価・移替は別途検討するものとする。)

3. その他の留意事項

評価の基準年度は、平成14年度決算時のものを変更しない(昨年度決算時に評価した資産額の時点修正は行わない)。平成15年度に取得した資産の価額は取得原価に基づくものとする。なお、日本道路公団が作業を行っている非償却資産(土地)の再評価(鑑定評価手法を用いた再評価)については、平成15年度末日を基準とする検討成果を反映させるものとする。

機構及び会社の成立日を基準とする開始貸借対照表の作成が円滑に進むように、平成16年度決算においては、基準時点の見直しを行うものとする。

下に小さく書いておりますけれども、評価の基準年度を平成14年度決算時と変更しない理由として、再調達原価を算定するためのデフレーターに何を採用するのか未定であること 合同ワーキングでもございましたが、補償費等のデフレレーターがまだ確定していないということ また、近年の建設工事費の傾向から基準年度の変更が資産価格に与える影響が小さいと見込まれることから 参考資料3に近年の建設工事費デフレーターの資料をつけてございますが、平成14年度と平成15年度を比べまして、特に大きく下落といたしますか、デフレーターが変化しているものはございません 評価の基準を変更しないこととする 昨年度評価したものをそのまま、時点修正を行わないことにしたいと思っております。

以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明に関しまして、何かご意見ございますでしょうか。

ないようですので、平成15年度民間並財務諸表に反映させる事項につきましては、この方針どおりの作成を各公団にはお願いをいたします。

そのほかに、委員の方々から何かご意見ございますか。

それでは、議事の進行は一通り終了しましたので、進行役を事務局にお返しいたします。

【司会（藤井補佐）】 どうもありがとうございました。

最後に、次回の開催ですが、来月上旬ぐらいを目途に調整をさせていただきたいと思いますが、検討会が終了した後、この場で調整をさせていただければと思います。

それでは、これにて閉会することといたします。本日も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