

# 耐用年数 WG 議事メモ

平成 16 年 7 月 9 日

## (耐用年数設定の考え方について)

小澤委員より、別添(以下「耐用年数の考え方」という。)について説明があった。

原則として、個々の構造物の耐用年数をできるだけ科学的に算定し、できないものについては税法上の耐用年数を用いるという言い方もできるのではないか。

## (土工の耐用年数について)

耐用年数の考え方に基づき、科学的に算定することについて、道路公団に意見を求めることとする。

## (カルバートの耐用年数について)

設置実績が少ないことから、物理的耐久性、機能的陳腐化のいずれの観点からも合理的な耐用年数の算定が困難であると考えられるため、「耐用年数の考え方」に基づき、現時点では税法上の「合成樹脂造のもの 10 年」を採用することについて、道路公団に意見を求めることとする。

## (遮音壁の耐用年数について)

更新実績を有することから、「耐用年数の考え方」に基づき、更新されたものの平均経過年数から 18 年を耐用年数として採用することについて、首都公団に意見を求めることとする。

## (長大橋の耐用年数について)

「耐用年数の考え方」に基づき、科学的に算定することについて、本四公団に意見を求めることとする。

### (償却単位について)

原価情報を適切に表すという基本方針に基づき、最小の効用単位(独立して本来の効用をあげることができると考えられる資産の単位であり、土管、鉄管、煙突、電動機、ベルトコンベヤー等は最小の効用単位である)を償却単位とすることについて、各公団に意見を求めることとする。例えば、橋梁については、上部工と下部工を別々に取替することも想定されるため、それぞれを償却単位とし、また、支承などについても橋梁本体の耐用年数に比べ明らかに短期の取替が想定されるため、個別の資産として償却する。

### (取替法について)

各公団から開始貸借対照表の作成にあたっては、取替法を採用するという積極的な意見がなかったことから、取替法に基づいた資産評価は行わないこととする。

### (減価償却方法について)

償却方法については原則として個別償却を採用する。ただし、道路公団が行っているグループ償却については、グループを一つの償却単位ととらえ、個別償却を採用しているものと考えられる。これは、道路公団が行っている標準的単金方式によるものと考えられるため、開始時においては認めるべきである。

切土、盛土、のり面工(鉄筋コンクリート造)、標識(単柱)、防護柵(金属造)等の道路上に連続して存在し、集約することが適切な道路事業固定資産は、インターチェンジ及びインターチェンジ間の単位で各々の細目ごとに価額を集計し減価償却計算(グループ償却)を行う。

残存価額については資産評価WGにおいても検討することとする。

以 上

## 耐用年数設定の考え方

### 1. 耐用年数設定の意味

- (1) 開始 B / S 作成のための減価償却算定
- (2) 民営化開始後の減価償却算定
- (3) 民営化開始後のアカウントビリティ(更新時期、維持管理費用等)

### 2. 耐用年数を支配する要因

- (1) 物理的耐久性
- (2) 機能的陳腐化

### 3. 構築物の耐用年数

- (1) 構築物の耐用年数は、主として上記(1)物理的耐用年数によって決定される。
- (2) 現行の財務省令における耐用年数も、物理的耐用年数を基本として、安全率等を考慮して決定されている。
- (3) 物理的耐用年数は、以下の影響を受ける。
  - a) 設計(構造・材料)
  - b) 施工
  - c) 維持管理の程度
  - d) 構築物のおかれた環境
  - e) 構築物に作用する荷重の変動

したがって、同種の構築物であっても、上記のうちどれかが異なれば、耐用年数はそれぞれ異なる。

- (4) さらに、投資的経費をかければ、寿命を延ばすことも可能である。

したがって、維持修繕費(期間費用)と投資的経費の区分、寿命の定義を明らかにしなければ、耐用年数を決定することも困難である。

### 4. 開始 B / S 作成のための耐用年数設定の考え方

- (1) 原則、税法上の耐用年数を用いる
- (2) 税法上の耐用年数と異なる耐用年数を設定するものについては、以下の手順による
  - a) 更新実績を有するもの;更新実績耐用年数の平均値を用いる
  - b) 更新実績のないもの;
    - 1) 耐用年数の決定要因が、物理的耐久性と機能的陳腐化のどちらが支配的か判断する
    - 2) 物理的耐久性が支配的な場合、上記3.(3)および(4)を明らかにした上で、その寿命を予測し、その平均値をもって耐用年数とする。ただし、最大 100 年とする。
    - 3) 機能的陳腐化が支配的な場合、その平均年数を予測する。予測が困難な場合、10 年とする。

### 5. 今後の課題と提言

(1) 道路資産を国民に帰属する公共財と考えれば、その減価償却は、企業会計において行われる減価償却と異なる考え方で適用するべきである。公共機関がこれを利用する場合には、耐用年数とともに減少する価値分を費用として計上するのが妥当である。一方、用役提供能力を公共機関が維持する必要がある場合は、その維持にかかる費用を管理する機関の費用として計上するのがよい。

(2) 道路資産のうち構築物については、その資産価値が大きく、さらに更新する場合の費用は莫大なものとなる。

(3) 道路資産を機構が保有することに鑑みると、国民にとっての関心事は、構築物についての現在の物理的状态と民営化開始後の維持管理に要する費用、更新の時期と費用であり、国民にとっては、費用はできるだけ小さく、更新時期はできるだけ遅いほうがよい。

(4) 耐用年数によって算定される減価償却費は、一部の情報にすぎず、民営化開始後においては、上記の情報が毎年国民に開示されるようにすべきである。

(5) したがって、民営化開始までに個々の構築物について、できるだけ上記の情報を整理し、国民に開示する準備を始めるべきである。