

## 第9回 道路資産評価・会計基準検討会

日時：平成16年7月27日（火）

場所：国土交通省4階特別会議室

【司会（山本課長補佐）】 おはようございます。それでは、定刻を若干回りましたので、樫谷先生、じきにお見えになられるということでございますので、ただいまから第9回道路資産評価・会計基準検討会を始めさせていただきます。

委員におかれましては、お忙しい中、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

会議に先立ちまして、事務局に人事異動がございましたので、紹介いたします。

都市・地域整備局総務課、牛島清課長でございます。

なお、道路局、林部史明総務課長は、所用のため、本日は欠席させていただきます。

続きまして、都市・地域整備局都市高速道路公団監理室、下山洋文室長でございます。

道路局日本道路公団本州四国連絡橋公団監理室、吉田光市室長でございます。

では、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えます。議事次第をめぐっていただきますと資料があると存じますが、まず、資料1「負債・資本の評価方法」ということで、資料1-1「独立行政法人設立時の負債の評価について」、資料1-2、これは資産評価のワーキングの7月12日、15日の議事メモでございます。

資料2「耐用年数・減価償却」のところでございますが、資料2-1、これはワーキングからの報告、資料2-2「道路構造物のライフサイクルについて」、資料2-3「税法上の耐用年数について」、資料2-4「各公団からの課題提案について」、資料2-5「課題に対する処理方針（案）」、資料2-6、「海外における耐用年数の調査結果」、資料2-7といたしまして、6月2日、22日、7月9日、21日の耐用年数ワーキングの議事メモでございます。

資料3といたしまして、「土地・地上権WGからの報告」ということで、3-1と2という資料構成になってございます。

資料4といたしまして、「機構と会社の財務構造・会計基準」、4-1「機構と会社との取引の実体について」という資料でございます。

それから、参考資料1といたしまして、「質疑応答の整理」、参考資料2といたしまして、「検討課題の整理」ということで、本日の資料並びに参考資料でございます。

漏れ等はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

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】 承知いたしました。

事務局におかれましてはたくさんの資料を用意していただきまして、まことにありがとうございました。

なお、私どもは委員として、先週、22日、23日とJH東北支社に現地視察に参りまして、道路工事現場、そこでカルバートとか、盛土、付替道水路の現場を見させていただきました。また、橋の補修、修理状況、あるいは除雪のときの除雪車とか、また、料金所の施設も見させていただきました。また、SA/PAの現状も幾つか、非常に業績が上がっているところ、上がっていないところ、あるいは園地が大きいところ、小さいところ、そういうところを見せていただきまして、これまでの検討の確認と今後の検討の参考に大いになった次第でございます。JHの皆様方には深く感謝申し上げます。

それでは、それらを踏まえまして、負債・資本の評価方法から土地地上権について、一括して説明をお願いいたします。

まず、負債・資本について加藤補佐のほうからよろしく申し上げます。

【加藤公団監理室課長補佐】 道路局の加藤と申します。

お手元の資料の1ですが、「継承負債・資本の分類と評価」ということで、科目としましては、道路債券、借入金、賞与引当金、退職給付引当金、特別修繕引当金、資産見返補助金・負担金、道路事業損失補てん引当金、償還準備金、資本金、剰余金、資産再評価差額金ということで、負債・資本の評価についてご議論をお願いしたいと思います。

まず、案としまして、その前に資料1-1ですが、独立行政法人設立時の負債の評価ということで、考え方としまして、資産評価委員会は、方針及びこれに基づく個別法の規定により、資産を時価で評価することとされているが、負債については特段の規定は設けられていない。

負債については独立行政法人会計基準を踏まえた評価が必要と解されている。

独立行政法人会計基準及び独立行政法人会計基準が基礎とする企業会計原則を踏まえ、旧法人の簿価をもって評価することとなる。

2ページ目をおめぐりいただいて、2になりますが、独立行政法人における負債評価の事例。国から分離したいいわゆる先行独立行政法人においては、負債の引き継ぎは行われて

いない。移行独立行政法人の事例からは、独立行政法人会計基準の規定に従った評価が行われていること、借入金、債券は未償還残額で評価されていること、債券発行差金の引き継ぎも行われていることが読み取れます。

ご参考で、郵政公社の事例をおつけしております。

また資料1のほうに戻りまして、道路債券、借入金ですが、評価方法・処理案として簿価を掲げさせていただいております。論点としまして、時価、あるいは簿価ということがございますが、これにつきましてはお手元の資料1-2の7月12日資産評価ワーキング議事メモの上のほうにありますように、道路債券、借入金は、債務額が法定されている。時価評価すると債務額と異なる金額で評価することになるが、負債の時価評価について会計慣行は成立していない。国際会計基準の検討の場で議論が行われているが、結論がまとまるには時間がかかりそうな状況である。

負債の時価評価についての議論の進展ぐあいを考慮すると、今の時点で時価評価を行うのは時期尚早ではないのか。商法上の会社分割の際の整理、他の独立行政法人等、現状の扱いを踏まえつつ、簿価があまりにも楽観的な数字でないのならば、簿価で評価することによいのではないか。

なお、時価評価額が債務額よりも大きいということは、評価時の金利よりも高い金利で借り入れを行っているということを示す。時価評価は将来の負担をあらわすことができるため、財務情報の有用性の観点から検討する必要はある。

ということになっておりますが、時価評価は時期尚早ということで、今回は簿価で評価することを掲げさせていただいております。

次に、賞与引当金のほうでございますが、こちらは支給見込額のうち当期負担分と。

退職給付引当金につきましては、各公団、未認識の数理差異がございますので、期首においては未認識の数理差異につきましてはすべて認識する。移行後、機構については人数が少なくなることもありますので、簡便法の採用も認めるということをご掲げさせていただいております。

特別修繕引当金ですが、こちらについては、期首においては計上しない。移行後においては計上することも考えられるということで、期首については計上しないということをご掲げさせていただいております。こちらについては移行後においては会社と機構で協議するという関係がございますので、それで期首についてははっきり決まっていない部分がありますので、計上しないということをご掲げさせていただいております。

あと、見返勘定ですが、こちらについては資本剰余金。

2つ下の償還準備金ですが、これにつきましては計上しない。償還準備金に類似するものとして道路事業損失補てん引当金というのがございまして、こちらも性格が似ているということで計上しないということをご披露させていただきます。

また、資本のほうですが、資本金につきましては、法令の規定がございますので、法令の規定に従った金額を上げる。資産から負債を引きまして、資本を引きますと、残りは利益剰余金になりますが、期首においては資本剰余金とすると。

下にございます資産再評価差額金ですが、こちらはJH以外の3公団につきましては、デフレーターで調整した金額をこの科目に入れておりますので、これを含めまして、資本剰余金とするということで、ワーキングを踏まえました事務局案としましては、これらの評価方法でいきたいと思っております。

【石原企画専門官】 それでは、資料2のほうの説明を……。

【黒川委員長】 それでは、耐用年数について、石原専門官のほうから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2-1以降の資料でございますので、説明をさせていただきます。

耐用年数に関するワーキングにつきましては、6月2日、6月22日、7月9日、7月21日の4回にわたりまして、黒川委員長、小澤委員を中心にご議論をお願いいたしました。その結果としまして、ある程度まとまりましたので、報告させていただきたいと思っております。

資料2-1が報告のレジメと申しますか、骨子でございますので、これをまず説明させていただきます。その後、議論の経緯等につきまして概要を説明させていただきます。

まず、資料2-1ですけれども、耐用年数の設定に関する基本的な考え方ということで、高速道路の道路資産等の減価償却は、資産の現在価値を適切に評価し、把握するとともに、正確な原価情報について国民への説明責任（アカウンタビリティ）を果たすとの観点から、民間企業としての財務諸表を作成するためには必要不可欠であるということ。

それから、民営化移行後、日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路株式会社の業務を評価するためにコストの把握が重要であるということで、適切な耐用年数を設定するという基本的な考え方でございます。

耐用年数の設定方法につきましては、これまでの各公団のほうで培ってまいりました経験や

科学的な知見に基づいて、物理的寿命を基本とした耐用年数を設定することとし、その考えは別添のフローチャートによるということにしております。

また、このフローチャートに基づき、科学的な手法により耐用年数を設定した場合には十分な説明責任を果たす必要があるということでございます。

2枚めくっていただきまして、フローチャートをつけてございます。簡単に説明させていただきますと、上のほうからスタートということではまっておりますが、これまでの経験、科学的な知見から、個々の構造物の物理的寿命を評価するというところからスタートいたしまして、既存の耐用年数、例えば税法の耐用年数とか、あるいは既に民間企業のほうでとられている個別の耐用年数と比較評価するというようなことをやりまして、これと同等であれば、その耐用年数を採用するというところで、これが左側のほうへ行きます。

評価方法ですが、1枚めくっていただきまして、次のページにございますけれども、(A)のところ。既存の耐用年数と比較・評価する場合ということで、今申しましたように、税法上の耐用年数、既存の民間企業でも使っているというようなことで、複数の耐用年数の採用が考えられるという場合につきましては、それぞれについて評価していかなければならないということになります。

そうしますと、最初の丸ですけれども、既設の構造物の経過年数、例えば該当するのが、後ほど出てきますけれども、盛土とか切土のような土工の構造物の経過年数、老朽化によって更新した年数、こういうものをまずデータとして整理しなければいけないと思います。

それから、当該耐用年数を採用している同種の構造物があれば、その構造物と比較するというところで、例えば比較項目としては設計に関する考え方、設計条件をどうとらえているのかとか、設計の耐用年数がどうなのかとかいうことでございます。

それから、施工監督に関する考え方。これは設計条件に適應するような施工を行っているのかという、これは一般的に、各公団であれば、検査を行うということになりますので、検査項目とか、方法等でございます。

それから、管理に関する考え方、せつかく耐用年数を高くもって、耐久性のあるものを設計しても、管理ができていなければ、性能といいますか、耐用年数を維持できないということでもありますので、管理に関して、管理の指標と目標値とか、点検の方法とか、あるいはそれらのデータをどのように管理していくのか。点検の指標などでは、客観的に公正なものであるのかということとか、管理が可能な費用が確保されているのかというような

ことでございます。この管理が可能な費用が確保されているかどうかということは、定期的な取りかえと比較して、ある程度の管理水準を維持したほうが経済的なものがあるというような観点から、説明をする必要があるということでございます。

このような観点で、既に使っている耐用年数と同じレベルにあるかどうかというような評価をする必要があるということでもあります。

1枚前のページに戻っていただきまして、そこで、同等でない——例えば既存の耐用年数よりも長かったり短かったりすると思いますが、同等でないということであれば、個々の構造物の物理的寿命をできるだけ科学的に算定するということになります。そうしますと、耐用年数として検討すべきものは、物理的な老朽化によるものなのか、機能的陳腐化によるものなのかということになります。

物理的な老朽化でありますと、左のほうに行きまして、(C)のボックスになりますけれども、老朽化により更新した実績があるかどうかということになります。老朽化によって更新した実績が十分あるということであれば、それをもとにした耐用年数というものが考えられると思います。ないということであれば、これらの更新実績以外のデータを使って、科学的な方法によって物理的寿命を算定しなければならないと思います。

これは先ほどの(A)のボックスで説明しましたように、設計、施工、管理に関して一通りのデータを整理し、説明していくということになると思います。

それから、(B)のボックスに戻りますが、右側の機能的陳腐化といいますのは、社会的な要請等で、老朽化まで至らなくても取りかえなければならないという要請の高い構造物があるということでございます。その耐用年数を算定するには、機能的寿命を科学的な方法により算定可能かということございました。

また1枚めくっていただいて、一番下の(E)のところに書きました。機能的寿命の算定に当たっては、環境基準の変更等の社会的要請が原因となった更新年数、関連する科学または技術分野の発展状況についてのデータ等を用いて説明するというようなことでございます。この場合、機能的寿命よりも、老朽化によって求められる耐用年数というのは長いというのが当然でございますので、それも一緒に説明しなければならないということになります。

これらのアプローチを行いまして、それでもなかなか科学的な証明が不可能であるといえますと、右の一番下になりますが、基本的には材質を重視して——これは税法の耐用年数が材質を重視した書き方になっておりますので、既存の類似した耐用年数を採用すると

というようなアプローチを考えております。

それでは、一番最初のほうに戻っていただきたいと思います。Ⅲの減価償却単位でありますが、これは最小の効用単位を減価償却単位とするということでございます。最小の効用単位といたしますのは、例えば橋梁であれば、それぞれの部材ではなくて、橋梁1橋の単位でありますし、トンネルはトンネル1本というようなことになると思います。ただし、橋梁のように、今後の補修や更新方法を考慮した場合、上部工と下部工を分けることが適当な場合は分別して個々に償却単位とし、上下一体とすることが適当な場合は一体として償却単位とするということで、これは今後の管理の方法等によってくるものかと思えます。

この場合、支承や伸縮装置のように、上部工または下部工の耐用年数よりも短い期間で更新するものがありますけれども、その重要性を考慮すれば、個別償却せず、上部工または下部工に付随したものとして償却するというので、上部工や下部工の資産額に比べまして、支承や伸縮装置の資産額がかなり小さいということで、全体的な耐用年数を左右するということではないということから、このようにしたいと考えております。

したがって、取りかえた場合は、期間費用として処理したこととするということでございます。

また、個々に資産単位を設定する場合には、道路資産の連続性を考慮したものとするということでもあります。例えば、舗装とか、照明灯等でございますけれども、インター間でかなりの数がございまして、それらについてはそういう資産単位を把握するというようなことでございます。

それから、減価償却方法でございますが、これは基本的には定額法によるということでございます。

なお、残存価額につきましてはまた十分な議論ができておりませんので、引き続き検討を要するというにしております。

それから、取替法につきましては、今回、開始貸借対照表の資産評価ということでありまして、これまで各道路関係4公団が行ってきた作業においては取替法を行っていないということでもありますので、その採用の可否についての詳細な検討は行っておりません。

次のページがポイントの整理ということでございますので、今の1枚目で書いておりますので、省略させていただきたいと思えます。

以上が耐用年数のワーキングの概要の報告となります。

資料2-2でございますが、道路構造物のライフサイクルについてということでありま

して、これにつきましては一般的な構造物の耐用年数の考え方ということで説明をいたしましたけれども、この場合は6ページをあけていただきたいと思うんですが、ライフサイクルのシナリオというものが中段から下のほうに書いてございます。

橋梁の鋼橋でつくった橋でございますが、それについての考察ということでありまして、シナリオAというのがございます。これは従来型の設計を行って、施工、対症療法的な維持管理すら十分に行われたい。ほったらかしというようなものであれば、寿命は30年というようなことかと思えます。

シナリオBであります、同じように従来型の設計を行ったとしても、対症療法的な維持管理を行う。例えばペンキがはがれたら塗りかえるとか、そういうものだけでも、寿命が倍の60年には延びるということであります。

従来型の設計でなくて、耐久性を考えた設計を行う。リスク管理的な維持管理、つまり、損傷が起きる前に予防的に対策を講じるということで、今日はございませんけれども、また具体的には説明をしなければならぬんですが、例えば本四架橋のように、一定のサイクルの中で塗装を繰り返していくというようなことであれば、寿命が120年、もっと長く延びるのではないかと。個々の橋梁について述べたものではありませんが、シナリオとしてはそういうことが考えられるというような説明をワーキングのほうでは行ったところがあります。

時間もありませんので、資料2-5-1まで飛んでいただきたいと思えます。今回の耐用年数の中で、特に税法の耐用年数を使わなかったというものがございまして、1つは日本道路公団の土工でございます。同じくカルバート。首都公団、阪神公団に特に多くございますが、遮音壁。それと、本四公団の長大橋というものであります。

まず、資料5-1から説明させていただきますが、土工の耐用年数につきましては、道路公団で、これまでの民間企業並み財務諸表の中で、鉄道事業の土工設備の総合耐用年数の算定基礎年数を個別の資産ごと——長いんですけど、次のページを見ていただいて、JRなどの鉄道業では、土工の設備は耐用年数57年とつくっておりますが、これはそれぞれ線路の切取——切土ですね。線路の築堤——盛土。川道付替。土留め。あわせて57年というような耐用年数になっております。今回の場合は、道路公団のほうは切取と築堤の70年を切土、盛土に用いたということでもあります。

1ページに戻っていただきまして、処理方針（案）ということではありますが、土工のように既存の耐用年数のうち複数の採用が考えられる場合には、設計、施工監督、管理に関



する考え方を十分に検討し、同等であると考えられる耐用年数を採用する。当然、地形の状況や地質条件等により、同種の構造物でも物理的寿命が異なる場合もございますが、そういうアプローチをするというようなことで如何かということになってございます。

3ページを見ていただきますと、そういうことで、70年を使ってはおりますが、同じような分析を行いますと、鉄道用が57年ということでありますが、道路公団についても同じように分析をしますと、一番下に書いてありますように、複合的なのか、総合的な償却になりますけれど、58年というような数字でありますので、そういう点からも妥当かというようなことにはなっております。

いずれにしろ、この点につきましては、再度道路公団のほうから説明をとということで、本日はその部分については後日説明ということになると思います。

5ページの後がまた1ページになって恐縮ですが、資料2-5-2でございます。合成樹脂造のカルバートの耐用年数についてということであります。道路公団の民間企業並み財務諸表では、合成樹脂造のパイプカルバートにつきましては、税務上の合成樹脂造のもの10年では実情に合わないということで、鉄筋コンクリート造のもの、下水道の35年を採用しているということでございます。

これにつきましては、現在、合成樹脂造のカルバートにつきまして、製品化からの歴史が短く、更新実績もないというようなことでございますので、先ほどのフローチャートでいきますと、物理的な、科学的な算出というのができないということであれば、材質を重視して合成樹脂造のもの10年を採用するというのでいかがかというものでございます。

次のページが遮音壁の耐用年数でございます。遮音壁につきましても、首都公団のほうから、税法上の耐用年数でいけば、金属造のものへのいを用いて10年ということになりますが、実績等を勘案して、25年を採用するというのでいかがかということでございます。

これにつきましては次のページを見ていただきたいと思いますが、遮音壁の更新時の経過年数を首都公団、阪神公団のほうで出していただきました。加重平均をしますと——その前に、これにつきましては老朽化というわけではなくて、環境基準等、あるいは周辺の住民からの要請等がございまして、遮音壁を更新したときに、その前に設置していた遮音壁の経過年数が何年かというような整理でございます。これによりますと、首都公団のほう18.6年、阪神公団のほう18.2年ということございましたので、先ほどのフ

ローチャートからいけば、機能的陳腐化のものということで、その平均をとって18年を耐用年数とするということではいかがというものでございます。

それから、もう一枚めくっていただきまして、長大橋の耐用年数、資料2-5-4でございます。ここにつきましては、本四公団の長大橋の維持管理というのは、一般橋梁と異なって、リスク管理的維持管理が実施されている。また、設計上も、取りかえるというようなことはあまり考えておらず、巨額の投資をしたものでございますので、できるだけ長く使えるということが社会的な便益ということでやっているものでございます。これを踏まえると、一般橋梁と同じ耐用年数を採用するということが妥当でないのではないかとということでございます。

それで、処理方針ですが、長大橋のように、物理的老朽化が支配的である場合には物理的寿命の考え方、設計、施工監督、管理に関する考え方について十分検討し、物理的寿命を予測して、これを耐用年数とするというようなことで、先ほどのフローチャートの設計、施工監督、管理について十分な説明をしていただきたいというようなことでございます。

次のページが、本四のほうからのご意見をいただいておりますが、長大橋につきましては、現在、道路橋示方書というのが基本的な技術基準になってございますけれども、これは橋長が200メートルまでというのが基本的な範囲でございますから、長大橋につきましてはこれを超えているということで、独自の設計基準を採用して建設したという過程がございます。

それから、点検管理につきましても、先ほどのシナリオの(C)になります。予防保全というような考え方で、構造物の性能低下を引き起こさせないようなことを目的として実施するというので、劣化の初期段階で補修を行うというようなことでございます。一般的には事後保全ということで、性能低下の程度に応じて保全していくということになります。本四の長大橋につきましては管理レベルを高く持ってやっているというようなことでございますので、具体的な説明は後日ということになるかと思いますが、そういう方針でいきたいと思っております。

減価償却単位につきましては、先ほど説明しましたように、最小の効用単位ということでございます。

耐用年数のワーキングにつきましては以上でございます。

【黒川委員長】      ありがとうございました。

また後ほど議論いたしますけれども、耐用年数については、来週、本四架橋の長大橋に

ついて現地視察に行きます。そこでまた、今の石原専門官からご説明があったところを現地でも確認させていただきたいと思います。

次に、土地・地上権等について、新日本監査法人の香山さん、ご説明をお願いします。

【新日本監査法人（香山）】 新日本監査法人の香山でございます。

土地・地上権ワーキングからの報告ということで、資料3-1をごらんください。これまで、土地・地上権ワーキングで検討してまいった事項についてご報告させていただきます。

まず1点目、道路資産（非償却資産）の評価についてということで、土地に係る再調達原価の算出方法は実態をより反映するものとして鑑定評価による方式とするということでございます。この点につきましては第7回の検討会におきましても、道路公団、首都公団さんからヒアリングを実施させていただきまして、ご議論をいただいたところでございます。

続きまして、(2)の道路区域内の建物等の評価について。料金徴収施設、管理事務所につきましては、道路区域外の資産の評価方法との整合性を図る必要があるが、一般的に市場性を有しないということでございますので、鑑定評価手法を準用して、市場性を考慮しない評価とするということでございます。

なお、料金徴収施設につきましては特殊な構築物でございますので、このような構築物の評価は積算価格によるということでございます。

3点目、道路区域外の土地・建物等の評価でございます。事務所、庁舎、研究所、研修所等につきましては、土地建物一体として鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法により評価する。

道路区域外の土地、宿舍等跡地、代替地、道路残地につきましては、鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法によることとする。この(2)、(3)につきましては第8回の検討会でもご報告しているところでございます。

(4) 関連事業資産の評価について。SA/PAについては原価法による積算価格と収益還元法による収益価格を考慮して土地付建物を評価し、その上で土地と建物に配賦することとするということでございます。この点につきましては第7回の検討会におきましてもヒアリングを実施させていただきまして、ご議論いただいて、その後7月に入りまして、ワーキングでも検討させていただいているところでございます。

1枚おめくりいただきまして、7月20日の土地・地上権ワーキングの議事メモという

ことで、ご議論いただいたところをご紹介させていただきたいと思います。

まず、収益還元法と原価法を組み合わせるというところでございますが、収益還元法につきましては賃貸型と直営型によって、費用、還元利回りの見方が若干異なるが、直営型については賃貸型を想定して評価する方法も併用してはどうか。

続きまして、収益還元法により求める価格の精度を上げていくためには、休憩施設運営費、環境整備費、一般管理費についてより詳細に検証していく必要がある。

続きまして、SA/PAの評価におきましては、土地価格算定における類似の取引事例の収集範囲、収益価格における費用の標準化、還元利回りの査定指針等まだ改善の余地があるということでございます。

評価の基礎をSA/PAの現在の営業形態を基礎としつつ、ある程度の経営合理化を踏まえた承継となることを前提に、費用等については民間市場を考慮した適正な水準に見直しすることが必要ではないか。

また、今後、評価方法の精緻化を図るとともに、SA/PAの現在の損益状況についても効率性の観点から分析を行っていくことで評価の精度を高めていくことが必要である。

以上のようなご議論をいただきました。

前のページに戻っていただきまして、(4)の2つ目の丸でございます。トラックターミナルの土地につきましては借地権付土地であるため、更地価格より低い価格であるべきで、鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法により評価することとする。この点につきましては第8回の検討会でご報告申し上げているところです。

(5)といたしまして、使用するデフレーターについてでございます。工事費に適用するデフレーターにつきましては、国土交通省所管土木工事費デフレーターの公団ごとの値とする。

補償費に適用するデフレーターは国土交通省所管土木補償費デフレーターの公団ごとの値とする。

関連街路分担金に適用するデフレーターは国土交通省所管土木事業費デフレーターの「街路Ⅰ」とするというところでございまして、この点につきましても第8回の検討会でご報告済みのものでございます。

ご説明は以上です。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

それでは、まず、負債・資本の評価方法から検討させていただきます。

なお、負債の評価方法につきましては、資産評価ワーキングにおいて検討いたしました  
が、そこでは、国際会計基準の手続委員会に出ている秋山純一多摩大学教授  
にもご参加いただきまして、国際会計基準の動向等も斟酌させていただいております。

それでは、資産評価ワーキングのメンバーでございました、どちらでもいいんですが、  
梶川委員から何かコメントはございますでしょうか。

【梶川委員】 先ほどご紹介のあった議事メモのとおりでございますけれども、借入金  
というか、債務に関しましての時価評価という、かなり意欲的なテーマについて、少し検  
討をさせていただいたということございまして、実際に経済取引的に考えれば、高金利  
の債務を継承するということは、ある種の債務負担が重い負担を持っていくということな  
ので、その辺、新しいエンティティーに移っていく場合にどうしたものかという検討があ  
ったんですが、今ここに議事メモにもあるように、会計理論的に国際的にもスタンダード  
なものになっているとまだ言い切れるものではなく、今後、この辺のテーマは保険会計な  
ども含めて議論が進んでいく中で検討されていくものであって、ワーキングを含み、この  
検討会だけ突出するというような時点ではないのではないかとということで、そういったこ  
とを検討した上で、あえて現状の会計制度の中では簿価で引き継ごうという議論になった  
というふうに私は理解しています。

ただ、このメモの後半にもあるんですけれども、そうは言うものの、新会社のほうに引  
き継がれる債務というのは、ステークホルダーが変わっていく、民営化される会社にかか  
わる株主等は将来的に言えば変わっていくということですので、経済的に実質行為として  
高い固定金利のものを引き継ぐのではなくて、会計の領域ではないんですが、変動金利で、  
いわゆる簿価と時価の評価がニアリーなもので新会社等は引き継いでいったほうが、会計  
の簿価なのか、時価なのかという論点を実質的に回避して、かつ理論的にも経済実態的  
にも整合するというのもあるのではないかと、少し会計の領域から踏み出た議論だっ  
たと思うんですが、そんな附帯的な話もあったというふうに記憶しております。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

次に、榎谷委員、コメントをお願いいたします。

【榎谷委員】 私も梶川委員と基本的には同じでございまして、機構のほうは独立行政  
法人ですので、独立行政法人の会計基準もありますし、先行独法、あるいは移行独法の基  
準との整合性もあるでしょう。それから、国際会計基準で秋山先生からいろいろお話を聞  
いたんですけれども、負債の時価というのは、国際会計基準でもいろいろな議論があって、

すぐになるようなことはまだ考えられないというようなお話をお聞きして、簿価ベースで考えるべきではないか。特に機構につきましては、基本的には簿価ベース、現在ある負債、あらゆる負債を45年で返済しないといけない、こういうような仕組みになっているようなので、簿価ベースで負債を考えるべきではないかというふうに私は個人的には思っております。

特に資産との関係。確かに資産サイドは時価なんですけれども、DCFによるわけではありませので、そういう意味では、資産サイドが時価だからといって、負債サイド、金利をディスカウントしたような負債でなくてもいいのかな、こういうふうに考えております。

以上であります。

**【黒川委員長】** ありがとうございます。

今のコメントを踏まえまして、何か他の委員からご意見ございますでしょうか。

この問題は、委員長からも解説いたしますけれども、資料1-2の資産評価ワーキング議事メモが非常に重要でございまして、特に道路債券、借入金については資産に見合う負債の金額があるわけですね。これを時価評価するか、あるいは通常のこれまでの会計慣行であります簿価評価するかという大きな問題がありまして、かなりの金額の違いが出てくるわけであります。

ここでいう時価評価というのは、元金返済と支払い利息からなるキャッシュフローを現在の市場割引率で割り引いたらどうなるかという話なので、そもそもの借入金等の債券の契約形態が変動金利であれば、時価と簿価はほぼ一致するのです。ところが、固定金利で契約しておりますと、その固定金利の約束金利と現在の市場金利との間で違いが出てくると、時価が変わる。固定金利の約束金利のほうが大きくて、現在の市場金利が小さいと、分母の割引率が小さくなりますので、全体としては大きくなってしまいます。逆に、現在の市場金利のほうが高くなっていると、今度は現在価値である時価のほうが小さくなるという、市場の金利の水準によって、時価というのは大きくなったり、小さくなったり、変動するわけです。さしあたり現在の日本の状況からすると、皆さんご存じのように、今、市場金利は最低のラインになっておりまして、それから、債券とか借入金は、一部変動金利のものもございますけれども、固定金利のものもあって、全体的に見れば、現在の市場利子率のほうが約束利子率よりも小さいという状況になっているので、この議事メモの時価評価額が債務額よりも大きいとなっているというのはそういう意味でございます。

時価が簿価よりも高いというのは、約束金利が現在の市場利子率よりも高く契約している状況を示すという、時価を擁護するような説明からすれば、大変有用な情報ではございますけれども、先ほど言いました将来の市場動向等で每期每期負債額が変わっていいのかとか、国際会計的にもいろいろな論議がありまして、秋山先生からもよく聞いたのですが、大変大きな問題で、全く結論は見えないというような状況らしいです。というわけで、当然我が国でもこれは簿価でやっているわけでございます。

そういうような状況を踏まえまして、今回は特に保有機構のほうにほとんどの負債は継承されるだろうと思っておりますけれども、簿価評価としてはどうか。ただし、会社のほうにS A/P A等の資産を移す時、国有財産の払い下げというような意味合いから言って、対価というような性質として、一部の負債を将来民間会社になるであろう運営会社のほうにも割り当てるとこのことのようにございます。そこにおいて資産の割り当て——S A/P Aは後で議論いたしますけれども、時価を考えて割り当てようと言っているときに、負債は簿価評価で問題はないのか。キャッシュフローからすれば、元本相当が同じであっても、契約利子が高ければ、利子額のキャッシュフローは大きいわけです。ですから、元本が同じであっても、契約利子が大きいか小さいかによって、負債の評価額が変わるというのは、経済合理的に当然なわけですね。そこで会計上の簿価評価での負債額が同じでも、契約利子が大きいか小さいかで、実質的には借入金というものは違うんだということを榎谷委員、梶川委員は先ほど説明したというわけで、我々もそれはよくわかっているということで、負債の会社への割り当てについては国交省として十分に考慮すべきではないか。

変動金利の借入金については、時価と簿価が近いので、負債の割り当てにあたっての問題が小さいであろうということでございます。

ちょっと長くなりましたけれども、わかりにくい問題であり、また、非常に大きな金額でありましたので、これについては詳しくお話ししました。

どうそ、榎谷委員。

**【榎谷委員】** 例えば負債を時価にしてもキャッシュフローは変わらないというふうに考えてよろしいわけですね。キャッシュフローの大きさは変わらない。

**【黒川委員長】** 契約金利が固定していればそういうことです。

**【榎谷委員】** あくまでも元本と利息の分け方が違うだけだというふうに理解してよろしいわけですね。

**【黒川委員長】** この道路債券及び借入金については、資料1に沿いまして、時価か簿

価かという大きな問題ではございますけれども、簿価ということにさせていただきます。

次、賞与引当金、退職給与引当金等につきまして、何かご意見はございますか。これも常識的なというか、会計の専門家から言えば、常識的な案だろうと思います。特に退職給与引当金については大きい金額になろうかと思っておりますけれども、そこに書きましたように、会社のほうに移られる方が大変多くなるということで、会社については原則的に退職給付会計基準を適用し、また、未認識の数理計算上の差異については、すべて認識するというところで、理論的にはいい方法ではないかと学者としては思っておりますけれども、それを採用する。それから、機構については人数が少ないということのようでございますので、簡便法、要支給額ということですね。これでいったらどうかというわけであります。これについてよろしいですか。——では、この案でいきたいと思っております。

次に、特別修繕引当金につきましては、先ほど事務局からも説明がございましたけれども、移行時においてはどの程度の特別修繕をするかということの計画がまだ定まっていないということで、実質的に引き当てできないということでございます。しかし、移行後においては、新組織発足後においては、おそらく修繕計画が定まる可能性があります。そういう場合には、特別修繕引当金を引き当てていくという必要性もあるであろうということでございます。これについていかがですか。よろしいでしょうか。——では、とりあえず開始時においては計上しないということにいたします。

それから、資産見返補助金と道路事業損失補てん引当金等でございますが、まず、資産見返補助金・負担金につきましては、特殊なものなのでございますけれども、今回はこれを資本剰余金、このように見なして、承継時においては処理したい。

それから、償還準備金については特別法上の引当金ということになっておりますけれども、民間企業並みの会計基準ということで、償還準備金方式をとらないということを決めた以上は償還準備金を計上する余地はない。

それから、道路事業損失補てん引当金については自家保険的な性質があるわけでありませう。この問題についても会計理論上、自家保険については引当金ではないだろう。こういうことで計上しない。こういうことにさせていただきたいと思っておりますけれども、いかがでございますでしょうか。——それでは、資料1の表のとおりとさせていただきます。

次に、資本金と剰余金の関係でございますけれども、開始時において純資産というんでしょうか、資産と負債が定まりますとその差額が純資産になって、貸方側は現在においては資本の部になっているわけですがけれども、その中身の区分が問題です。一応法定資本と



呼んでいいのでしょうか。これについては、我々の会計の検討以前に、今回のスキームで法令で決まっているんですね。室長、そうでございますね。

【吉田公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 ということで、資本金はもう決まっているということでございますので、残りをどうするかということなんですが、積立金というような名称になっているんですか、室長。

【吉田公団監理室長】 はい。

【黒川委員長】 ですから、この積立金というものを会計上は資本剰余金の性質があるということで、資本剰余金という理解でいくということでございます。

それから、資産再評価差額についても開始時においては資本剰余金、こういうことで理解すると。そういうことでございます。いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。——それでは、資産、負債、資本の評価につきましてはこの資料1のとおりということにさせていただきます。どうもありがとうございます。

次に、耐用年数・減価償却に関しまして、先ほど石原専門官から詳しく説明がございましたけれども、これについて小澤委員よりコメントをお願いしたいと思います。

【小澤委員】 耐用年数ワーキングでは、先ほどご説明がございましたが、主として資産評価が大きい、あるいは維持管理に必要な費用が大きいと思われる構築物の耐用年数の設定をどう考えるかという議論を主としてやってまいりました。結論は、先ほど説明していただいたとおりなんですが、議論のプロセスでは、まず、現行の税法上の耐用年数の考え方がどういうものでできているか。本日も資料の中に入れてございますが、新日本監査法人のほうでいろいろ調べていただいて、基本は物理的寿命をベースに耐用年数がこれまで設定されてきた。もちろん、一部では機能的陳腐化をそこに考慮するという場合もございますが、基本は物理的寿命であるという理解をまずいたしました。

それに基づいて、今回の耐用年数設定の考え方をどうするかという基本方針を、資料2-1の2枚目にポイント整理と書いてございますが、これの原案を提案させていただいて、それを議論していただいて、最終的に先ほどのフローチャートに基づいて個別について検討しようというふうにしてまいりました。

基本方針については、先ほど道路保全技術センターのほうで整理していただいた過去の構築物の寿命がどう決まっているか。あるいは、物理的寿命の予測を現状の最新の知見に基づくと、どういうふうに見える可能性があるかということ。それから、国土技術政策総

合研究所のほうで調査していただいた、世界各国ではそもそもこういうインフラについての耐用年数をどう考えているか。きょう用意していただいている資料では、資料2-1の一番最後についておりますが、その辺の考え方も参考にさせていただいて、今回、こういうフローで検討してはどうかということを提案させていただいております。

個別の耐用年数については、このフローに従って、とりあえず何年と設定できるものと、もう少し調査して、何年にするかという議論が必要なものがまだ若干残っております。例えば本四の長大橋のようなものについては現行よりも多少長くなる可能性があると思っておりますが、その辺についてはもう少し科学的算定を詰めた上で次回にでも提案させていただければというふうに思っております。

今回、開始後のB/Sにおける減価償却算定のための耐用年数ということで議論しておりますが、民営化開始後についても、国民からすると、インフラのような大規模構築物の維持管理にどれぐらい費用が必要なのか。あるいは、もしそれを更新するということが発生するんだとすると、それがいつぐらいの時期になるのかということは非常に大きな関心事だと思います。その辺のことについて、黒川委員長とも相談させていただいた上で、今後の課題、あるいは提言という形でこの委員会に資料をまとめて提案させていただきたいというふうに考えております。

以上です。

**【黒川委員長】**      ありがとうございました。

今のコメントを踏まえまして、また、先ほどの説明を踏まえまして、何かご意見はございますでしょうか。

どうぞ、樫谷委員。

**【樫谷委員】**      ご説明を聞かせていただいて、大変よくわかりました。私も勉強不足のところがたくさんあって、非常によくわかりました。特に、維持管理のレベルによって耐用年数というのは変わるんだということが、当然と言えば当然なのかわかりませんが、改めてご説明いただきまして、よく理解できたということでもあります。

ただ、問題は45年後に機構が解散する。45年以内かもわかりませんが、解散することなんですが、45年後にどのレベルの道路資産としての価値が維持されているんだと。これは計算上の価値じゃなくて、実質的な価値なんですけれども、維持されているんだということを前提に議論していかないと、例えば、今耐用年数は70年と書いてあるんですけれども、既に名神とか東名は40年たっていますから、あと30年しか使えなけ

れば、これから45年という話はあと15年不足してしまいますので、ない話になっちゃいますのでね。おそらくもっと使えるんだらうなど。したがって、45年後にどういう姿で返してもらえるんだということを前提に、リスク管理的維持管理なのか、従来対症療法的維持管理なのかわかりませんが、もう一度議論していただいて、その上で耐用年数を決めていただけたら、こういうふうに思います。いずれにしても機構そのものは45年しかないわけですから、機構の耐用年数というんですか、寿命という意味ではなくて、耐用年数としては機構としては45年しかないわけですね。ただ、残存価格は、多分45年後にゼロではなくて、相当の価値があるものであろうと。したがって、耐用年数だけではなくて、残存価格との関係ですか。例えば、まだ半分ぐらいの価値があるとしたら、耐用年数は45年かもわからないけれども、残存価格はゼロではなくて半分かもわかりませんし、その辺、残存価格との関係でも整理していただければ、もっとすっきりした議論になるのではないかと、こういうふうに思っております。

以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

今の問題も踏まえまして、提言というか、最後に小澤委員を中心に言わせていただきたいと思っております。

何かございますでしょうか。

梶川委員。

【梶川委員】 榎谷先生がおっしゃられた点というのは、今後、機構と会社で負担していく修繕費と投資的経費の区分けに非常に影響する部分ではないかと。通常の税務基準で言う修繕であったり、投資的経費であったりというものがそのまま当てはまるものではなく、最新の考え得る科学技術で最高の修繕をしていくということが、そうなると、修繕というよりは、その時代時代の付加更新的な機能向上というものの作業にもなると思うんですけれども、その辺、非常に影響するテーマだと思いますので、難しい論点だと思うんですが、そういうものも視野に入れた上でのご検討をお願いしたいと思います。せんだっての視察の中でも、道路の舗装の高機能化というようなものが何に当たるんだらうというのも少し雑談をしていた——雑談といつては不見識ですけども、通常の修繕費と資本的支出というような、会計ないしは税務が従来言っていた区分けが非常に難しくなり、それが機構と会社の負担関係というものに少し連携するというので、ぜひその辺をあわせてご検討いただければと思います。

【黒川委員長】      ありがとうございました。

ほかに何かございますか。

それでは、この耐用年数に関しましては、資料2-1が重要でございますが、フローチャートが非常によくでき上がりました、大変すばらしいものと自負しているというか、事務局、ご苦労さまでした。それで、特に今回、耐用年数というものを、物理的寿命、これは小澤先生の言葉なんですけれども、科学的な知見に基づく、あるいは科学的な調査に基づく物理的寿命という、これを中心に考える、これがキーワードでございます。今まで会計だけ考えておりますと、どうしても経済計算ということになってしまいますので、何年で回収するんだというような、回収計画で耐用年数を決めたりするのが多かった。あるいは節税とか、そういう税金問題というようなもので考えるのが多かったわけですけれども、今回、公会計の大きな議論にも結びつくかもしれませんけれども、ひとまず、構造物、道路資産というものが保有機構にある。保有機構のほうとすれば、公的セクターにあるという、そういうようなことを踏まえまして、単なる経済計算を超えたものがあるのではないかという発想で、今議論している最中でございます。そこでの重要なキーワードが科学的な知見を踏まえた物理的寿命、こういうことを中心に考えるということです。これが先ほどの樫谷委員、あるいは梶川委員がおっしゃったように、45年後の姿形がどうなっているのか。あるいはその後の世代がどの程度使うのか。それから、修繕をどの程度すれば、どのように寿命が延びるのかという、両方とも変数になっている関係がありますので、大変難しい。

そこで、長くなりますが、もうちょっとだけ解説させていただきますと、ヒアリングの過程で、私は初め、会計学者として、長期的に考えて、更新費と修繕費を合わせてコストミニмумになる、そういう耐用年数というようなものが最善であろうから、それで決めたらどうかというようなことも考えたわけです。ところが、公団、あるいは技術者、あるいは科学者の方から、あるいは小澤先生がよく調べてくださって、聞いておりますと、何世代にもわたって100年とか何十年というタームで更新と修繕、この2つでどこかのコストミニмумになる最善点があるのかということ、なさそうだと。要するに、新品をつくるというのは大変金額がかかる。更新というのはそういう意味ですけれども、とにかく修繕をしてできるだけ耐用年数を延ばす。新たなものをつくるときには、今あるものを取り壊さなくちゃいけないわけですが、その金額も非常に大きいので、なるべく修繕をして、とにかく耐用年数を延ばすほうが何世代にもわたってこういうインフラ資産のコストを低くす

するためにはどうもよさそうだというようなことがわかってきたわけです。

そこで、先ほどからの問題で、物理的耐用年数、しかも、できる限り修繕をうまくやって、そういうことの中で、社会的なコストが最小になる、そういうことを念頭に置きつつ、しかもその状況が、耐用年数上何年たっているという状況がわかるような会計でありたいなどということで、このようなワーキングでの検討の状況をご提案しているわけであります。

以上、長くなりましたけれども、この問題、特に土工について、70年なのかどうかという問題についてはもう少し科学的に調査をさせていただきまして、後日、ご提案させていただきたいと思っております。

それから、合成樹脂造のカルバートにつきましては、先ほどのフローチャートに従いまして、最後の右下まで行っちゃうわけですね。それで、10年ということになります。右下に行くルートは、(A)、(B)、(C)、(D)と通って右下に行くのだらうと思っております。

それから、遮音壁につきましては、(A)、(B)を通して機能的なほう、遮音壁は地域住民の騒音とか美観とか、そういうような物理的にはもっと持ちそうだけれども、早目に取替えたり、高機能化というんでしょうか。そういう意味での社会的要請により取替えが要請されるという(E)のほうを通して、しかも、耐用年数がわかるということで、18年、こういうことをございます。

以上の合成樹脂造のカルバート10年と遮音壁の耐用年数18年につきましては、本日決めさせていただきたいと思っておりますけれども、いかがでございましょうか。——よろしいでしょうか。ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。

もう一つ長大橋につきましては、来週、小澤委員と一緒に見てまいりますけれども、そこでまたもう少し検討させていただきたい、このように思っております。

それから、償却単位につきましては、これは一般方針ということでございますけれども、こんなことでいきたいと現在考えております。償却単位、これもよろしいでしょうか。では、一応、了承と。ありがとうございます。

耐用年数、減価償却につきましてはまた残った問題についてワーキングで随時検討させていただきます。

次に、土地・地上権の問題でございまして、これも非常に大きな問題で議論しております。横須賀委員よりコメントをお願いいたします。

【横須賀委員】 横須賀でございます。

お手元にあります資料3-1と3-2が主な議論の中身なんですけれども、その前に過

日東北のほうに視察に行きまして、頭の中ではわかっているけども、肌になかなか感じられなかったいろいろなことかわかってきたので、非常に参考になりました。

その1つは、都心を離れることによって、かなり車の台数が減少しているという。バスに乗りながら、対面から来る車の数を一生懸命数えていたんですけども、何秒間に1台通るかということを生懸命頭の中で描きながら通っていたんですけども、都心から離れるごとに非常に車の台数が少ないし、車の中身が乗用車に限ってくる。トラックがない。そういう傾向が見られます。

それはそれでいいんですけども、問題は20日にワーキンググループで議論したんですけども、もともと土地や地上権というものは、マーケットを頼りにするしかすべがないわけですね。ですから、マーケットの的確なとらえ方というものによって価格が左右されるということだろうと思うんですね。

例えば、道路の場合は、道路の近隣の土地の価格を持ってくればそれはそれでいいんですけども、サービスエリアとか、そういった人間が働きかけることによって収益が動くという、そういうものの評価というのは、隣近所の価格から持ってくるものではなくて、1つのマーケットとしてとらえていかなければならない。

具体的に申し上げますと、例えば20日に議論したのは友部のサービスエリアを議論したんですけども、茨城県友部の人口というのは3万5,500人ぐらいなんですね。そうすると、友部の3万5,500人の人口の商業地の中から求められる価格というものをサービスエリアの積算価格として求めてくると、こういう考え方が1つありますね。

ところが、その友部の中にあるサービスエリアというのは、友部のまちを対象にしているのではないんですね。関東一円を対象にしているんですね。ですから、関東一円がお客さんなんですね。ところが、友部の商業地というのは、友部の住民の3万5,500人を頼りにした、そういったものの購買力をベースにした価格が商業地として成り立っている。そこに積算価格の求め方というものが非常に難しくなってくるということになるわけです。

具体的には、例えば友部の例をとりますと、友部の積算価格の2割5分から3割くらいの収益が年間に上がるような形になっている。そうすると、完全に積算価格の位置づけというものがぐらついてくる。

ですから、都心に近いサービスエリアの場合は、むしろ積算価格と収益価格とを比較検討するというのではなくて、収益価格を標準としてしまう。一定の収益価格以上の収益が上がるころは、収益価格を標準としてしまうというふうに割り切らないと、積算価格と

考慮すると言ったのでは、価格がぐらついてしまうような気がするんですね。

それじゃ、一方、都心から離れていくということになると、収益価格が積算価格よりも低くなりますね。これは道路と同じような評価をしなきゃならないわけですから、積算価格を標準とするという、比較考量という言葉から、片や都心に近いSAは収益価格を標準とする、片や都心から離れているSAは積算価格を標準とするというふうな割り切り方がある程度必要ではないのかな、こういうふうに思っているんですね。

我々は東北のほうしか見ていませんからわかりませんが、本来、西のほうを見ても、都心から離れることによって車の台数も減少するとするならば、収益価格も東北道と同じような減少が行われてくるんだらうと。ですから、通行量との比較ということも非常に大事なので、その辺を比較考量して1つの割り切りを持って評価していかないと、説明責任を全うすることはできない。個別的に評価したのでは、何とも国民に対して説得力がなさ過ぎてしまうのではないかと、こういう感触を受けております。

私も全体のサービスエリアを見たわけではありませんけれども、ある一部のサービスエリアの説明の中から芽生えた疑問というものがそんなものだ。

以上でございます。

**【黒川委員長】** ありがとうございます。

非常に大きな問題提起でございますし、1つの案をご提示していただいたわけでございますけれども……。

どうぞ、樫谷委員。

**【樫谷委員】** 今、横須賀先生がおっしゃったのは非常に合理的だと考えております。ただ、この前視察に行ったときに、自動販売機すら置いてないパーキングエリアが相当――3分の2でしたっけ。結構多い。普通、自動販売機ぐらい置いてあるのかな、立ち食いそばぐらい置いてあるのかなと思ったんですが、何も置いてないということは収益が全くゼロなんですね。むしろ、維持コストがかかるわけですね。そんなものをどういうふうに移管するのかどうかというもっと原点の問題があるかもわかりませんが、移管するとしたら、収益がなくて、コストだけかかるものをどういうふうな見方をすればいいのかというような課題もあるのかなと思いましたが、わりと広い敷地の中で、公園的なものもあったり、公園のものをどう見るかという。特に収益に直接関係ない。将来は、どこか造成して、施設をつくるということもあり得るかもわかりませんが、そういうようなものも結構あったりして、パーキングエリア、サービスエリアといってもいろいろあるんだなとい

うことがよく理解できました。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ほかに何か。他の委員、ご意見ございませんか。

梶川委員。

【梶川委員】 今、横須賀先生からのご説明の遠隔地の積算価格と収益価格のアンバランス、こういった場合は、経営を引き受けて行われる会社の合理的行動としては、時とすれば、積算価格を生かして、処分してしまう、閉鎖してしまうというようなことのほうが経営合理性が出るということは十分にあり得るんだと思うんですね。そういった場合に、今後の経営意思決定にどれほどの裁量自由度があるかということも1つ所与の前提として資産価値の算定には必要になってくるのではないかと。もうかるところは収益価格であるけれども、もうからないところは積算だというと、積算部分の実現化というものをどういうふうにシナリオが描けることを前提とするかということも少し検討の余地があるかなという気はした点でございます。

【黒川委員長】 わかりました。もうからないところについては、積算価格の他に正味売却価格というんでしょうかね。そういうようなものもあるかもしれないというご意見ですか。

【梶川委員】 私の説明の中で、多分もうからないところはそちらに近い。積算なり正味実現。この資産価格というのは、とじたりというか、むしろ一番正味実現的で言えば、売れると。会社資産として売れるということが前提になった資産評価に近いんじゃないかと思うんですが、果たしてパーキングエリアがもうからないからと言ってどんどんとじて売ってしまったり、多目的利用が全然可能な経営になるのかという点が、私の中でわからなかったものでございますから。将来、機構と会社と道路管理者との絡みで、どんどん売れるんだったら、つじつまは合うんだと思うんですけども。そういう点でございます。

【黒川委員長】 なるほど。何か。

【横須賀委員】 売れるかどうかという話になっちゃうと、また混乱するんですけどもね。積算価格より収益価格が低いということは道路と同じに考えればいいんじゃないかと。道路は収益価格というものは考えないで、道路を取り巻く近隣の価格から持ってくるのをベースにしているわけですね。それなら、サービスエリアも、もうからない、収益価格が積算価格よりも低いというなら、積算価格だけをベースにしてとらえれば、道路と同じ評価になるんですから、いいのではないかと、こういうふうに思っております。



ただ、私が申し上げているのは、積算価格よりも著しく収益価格が高いと。例えば、還元利回りが2割とか3割という高い還元利回りを適用すると、積算価格と合うというようなもの、もともと積算価格というものとのとらえ方が、地元のマーケットをベースにしてとらえているからなんです。サービスエリアというのは全国のお客さんが対象なんです。少なくとも関東一円のお客さんが対象なんです。ところが、積算価格というのは、関東一円の土地の価格を求めるということは不可能に近いわけですよ。どうしたって、サービスエリアの近隣の商業地の価格を持ってこざるを得ない。だから、近隣のまちというのはそれほど消費購買力があるわけではないわけです。ですから、そこで芽生える収益価格というのは、まちで芽生える収益価格というのは、非常に低いわけです。それは収益価格と積算価格とが合っているわけです。その価格を関東一円を対象にするサービスエリアの価格にぶつけても、もともと合わない。合わないものをベースにして比較考量して評価することになりますと、収益価格よりも著しく安い価格になってしまうのではないかと、こういうふうに僕は疑問に思う、こういうことを言っているわけです。

**【黒川委員長】** この土地・地上権ワーキングも、単に鑑定評価によるとして終わらせ鑑定評価の方々に任せてしまうのではなくて、一体どういうふうに鑑定評価の方々はやるんだということを細かに聞いているわけです。それで、今、横須賀委員がおっしゃったような鑑定評価の方々も悩んでいる。我々も一緒に考えているというような中で、横須賀先生から非常に重要なご意見があるということでもあります。

SA/PAにつきましては、いずれにせよ国有財産の払い下げというような状況もありますし、また、その後、民間会社は3分の2ですか、ずっと将来先になりますと、株式公開ということでもありますから、まさに民間会社。民間会社としての使命もございますから、SA/PAの評価というのは、両方のことを考えつつ、我々としてはなるべく客観的、中立的、公平に評価しなくちゃいけない。そこで、もう少し時間をいただきまして、鑑定評価の方々とも一緒に頭を寄せ合わせながら考え、また、サンプル数ももうちょっと増やして、また今の横須賀先生のご意見も踏まえて、なるべく先ほど言った、中立性、公平性、透明性という言葉が今はやっておりますけど、そういうような方法で考えたいということで、本日は結論を出せないということで、ご容赦いただきたい、そのように思います。

どうぞ、榎谷委員。

**【榎谷委員】** 資料3-1のところ、(4)、関連事業資産の評価の2つ目の丸なんですけど、トラックターミナルについては借地権付土地であるため、更地価格より低い価格、

こういうふうになっているんですが、この前お聞きしたところによると、契約書を確認したわけじゃありませんので何とも言えませんが、使用貸借であるというふうに聞きました。ただ、使用貸借であるから、実態から見て、すぐに更地価格でやるということにはならないかもわかりませんが、これは借地権付土地であるためと書いてあるんですけれども、実態から見てそうなんだ、こういうご判断をされたんですか。

【吉田公団監理室長】 契約関係は最終的に確認できておりません。おそらく使用貸借契約という形だと思えますけれども、実態から見てという意味で、ここはこういう表現をさせていただいております。

【横須賀委員】 あれは建物は少ないですね。借地借家法にいう建物ではないですね。ですから、建物の体をなした管理事務所みたいなものがありましたけれども、借地借家法上の建物は少なく、建物でない部分が多いということなんですけれども、土地は運営会社と地主とは違うんでしょう。だから、土地の地代を払っているわけですね。借地契約は結んでいるんじゃないんですか。借地契約を結んでないのに、借地法を適用して、底地という概念は僕にはわからないんですけれども……。おそらく借地契約を結んでいるから、あの場で、地代の計算はどんなふうになっているんですかという質問をどなたかにしておいたはずなんですけれども、その辺は使用貸借なのか。使用貸借であんなことをできないから、借地契約を結んでいて、建物をつくっていないというだけのことなのではないかと思うんですけれどもね。地代の計算とも絡めて、果たして借地人が借りどく部分があるのかどうかということも含めて、検討する必要があるのではないかと考えております。

【黒川委員長】 視察に行きましたので、これも含めて、次回までによく事実関係を確認させてください。

では、一応、先ほど事務局よりご説明いただきました問題につきましてはこれまでとさせていただきます。続きまして、機構と会社の財務構造・会計基準につきまして、ご説明をお願いします。これは新日本の山下さん、よろしくをお願いします。

【新日本監査法人（山下）】 事務局の山下でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の資料でございますけれども、資料4-1①と書いてございます「機構と会社の取引の実態について」とございますA3の資料をまずおあげくださいますでしょうか。

こちら、今回のスキーム会社側というのが書いてございまして、売り手側として参考となる事例ということで、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の場合という参考となる事例を掲げてございます。

もとより、今回のスキームはもちろん今回のスキームということですので、ぴったりどれかに当てはまるというわけではないのかもしれませんが、考えていく上で、どういった会計処理を基本にして考えていくのがいいのか。そういった視点でこの4つの事例というものを軸にいろいろな観点から検討を進めていこうということになります。

一番左側に事業の形態というところがございますけれども、その中で「会計処理の考え方」の下のところに、建設中の支出額の会計処理、完成時の会計処理、譲渡時の会計処理、譲渡価格、建中金利の原価算入などの論点を掲げさせていただいております。

こういった観点を中心に、1枚おめくりいただきまして、資料4-1②でございますけれども、機構と会社の財務構造、会計基準に関する検討課題というところでございますけれども、本日は、本格的にご議論をこの点に関しましてちょうだいするというところでございますけれども、まず論点1) 機構と会社の取引の実態は現在行われている事例と比較してどれと近似しているのかという大きな論点のもと、(1) 建設中の支出額の会計処理はどうだろうかという観点から、まず見てまいりたいと思います。

建設会社の場合は、通常、土地を未成工事支出金には含めてございません。そういった意味で、棚卸資産の価格に何を含めるかというところでございますけれども、この点で、そのほかの2パターン、不動産会社、セール・アンド・リースバックの場合は、土地を含めてございます。

ただ、セール・アンド・リースバックの場合は、業として行う場合、通常、セール・アンド・リースバックですと、建設仮勘定という固定資産の価額を使うわけでございますけれども、棚卸資産となるのではないかというふうにも考えられるところでございます。

また、PFIは、PFIだからといって特別な会計処理があるというわけではございませんで、経済実態に即して、現行の会計基準を適用することとなるため、上記の3パターンを比較していくことでよいのではないかということになります。

続きまして、完成時の会計処理はどうであろうかということになりますけれども、特措法の51条第2項では、工事完了の翌日以後に会社から機構への道路資産が帰属することとされております。完成と移管を分けて把握する場合、不動産会社のみ完成時の会計処理が行われるため、参考となるのではないかということになります。不動産会社の場合は仕掛不動産を販売用不動産へ振りかえるということになってございます。

また1枚おめくりいただきまして、譲渡時の会計処理というところに着目いたしますと、

譲渡にかかわる収益の表示について、譲渡にかかわる収益を総額表示とするか、純額表示とするかという観点から見てまいりますと、建設会社の場合には、工事完成高を計上し、未成工事支出金を完成工事原価に振りかえるということでございますので、収益費用が総額表示される。不動産会社の場合は、不動産売上を計上して、販売用不動産を不動産売上原価に振りかえる。収益費用がこれも総額表示されることになってございます。セール・アンド・リースバックでございますけれども、建設仮勘定の売却、固定資産売却益の計上というものを行うわけでございますけれども、基本的には収益費用が純額表示されることとなります。ただ、業として行う場合どうかということについてははっきりしない点がございまして、また、業として行う場合には固定資産ではなく、棚卸資産ということにも、先ほどの話にもございましたように、なるとすれば、結局、不動産会社の場合に近くなってくるとはならないかということでございます。

また、どのような会計処理が経済的実態を適切にあらわすかという観点から少し考えてみるといたしますと、新会社の建設部門における経営努力を損益計算上表現するためには、資産価格にフルコスト、あるいはこれに準ずるコストを集計いたしまして、譲渡原価と対応させることが有用なのではないかという視点もあろうかと思えます。

建設業務から利潤を出さないことが想定されておりますので、この点の検証も建設中の金利の原価算入を行った上で、譲渡価格と原価を対比させる損益計算の仕組みが有用とも言えるかと思えます。

こういった点からしますと、不動産会社の考え方、金利の原価算入が容認されております。セール・アンド・リースバックの場合も容認されておりますけれども、これは先ほどご紹介しましたように、業として行う場合は、結局、不動産会社のパターンに近くなるのではないかとこともございます。

以上のように、会計処理の個々のポイントに着目して見てまいりますと、どちらかというところ、不動産会社の会計処理を参考にするのがよいのではないかとこのふうにも考えられるところでございます。

続きまして、1枚おめくりいただきまして、4ページ目の道路資産を移管する場合の価格はどのように算定するのかということでございます。譲渡価格の構成についてということでございますけれども、先ほども若干触れましたように、譲渡価格に建設中の金利や一般管理費を含むフルコストとするのか、譲渡価格には建設中の金利を含めないこととするのかということでございますと、不動産会社の場合とセールス・アンド・リースバックの場

合が認められているということでございます。

こういった現行の会計処理を参考にするというところでございますけれども、さらに、次のような観点からの検討もあるのではないかとということで、ご参考までに掲げさせていただいているところでございますけれども、(ア)といたしまして、原価性の有無ということでございます。建設に長期を要しているという点や、支払いリスクと棚卸資産の関係が密接であるという点は不動産開発事業を行う場合に支払い利子の原価算入が容認されていることとの比較において、建設中の金利の原価性を認める理由を備えているというふうにも考えられるところかと思えます。

また、(イ)でございますが、料金収入で回収されるのは債務の元本のみか、建設中の金利まで含まれるのかということでございますけれども、この点は資料4-1③、下のページでいきますと、7ページでございますけれども、建設中の金利の回収スキームということで、結局のところ、貸付料の増減を通じて調整されるということになると考えられますので、基本的にはこの点は会計処理には影響を与えないのではないかとというふうにも考えられるところでございます。

また1枚おめくりいただきまして、収益費用の対応ということでは、会社の建設部門の収益費用の対応をどのように考えるかということでございますけれども、建設中の金利の取り扱いによって変わってくる。例えば論点3、最後のページ、6ページになりますけれども、棚卸資産価格に建設中の金利を算入する方法、会社から機構に立替請求するという方法とか、会社の管理費用に含める方法によりまして、会社側での建設後の収益費用の対応が異なってくるというふうにも考えられます。

(エ)でございますけれども、設立時の取り扱いとのバランスということでは、設立時の建設中の金利の取り扱いは、一応、自家建設を行っていた各公団が、一般に認められた企業会計の基準が許容する範囲内で最も合理的な方法を選択していたという前提に検討されていたところでございます。設立後の取り扱いは別途の議論となろうかと思えますけれども、この点についての観点もあろうかと思えます。

続きまして、取得した資産の計上価格ということでございますけれども、今お話ししておりましたのは、棚卸資産の価格に建設中の金利を含めるかどうかという観点でございますけれども、取得した資産の計上価額（機構側）といたしますと、購入価額には建設中の金利、一般管理費を含むフルコストとするか、購入価額には建設中の金利を含めないこととするかという観点もございます。こういった観点もございますけれども、最後に書き

ましたように、上記の考え方はございますけれども、建設中の金利が購入価額に含まれるかどうか、協定により最終的には決定されることであろうと思われまますので、それに従って会計処理は影響されると考えられるところでございます。

先ほど来出ております3パターンでは、取得資産の計上価額は購入価額、買った値段であげるということになってくるかと思えます。

最後、6ページ目でございますけれども、建設中の金利の支払いは機構が行うのか、会社が行うのかということでございますが、建設中の債務は会社にあるので、直接支払うのは当然会社が行うということになるわけですが、当該金利の処理方法としては、以下の方法が考えられるというところで、これは先ほどもご紹介しましたような棚卸資産価格に算入する方法、会社から機構に立替し、請求する方法、会社が会社の管理費用に含めて、これは貸付料で調整するという方法などが、例えば考えられるところでございます。

以上のように、今回のスキームを踏まえて会計処理を考えていく上で、さまざまな観点等ございまして、こういった観点を一つのきっかけにご議論いただければと考えております。

**【黒川委員長】**      ありがとうございます。

この問題、議題につきましては本検討会では初めて登場したものでございますけれども、民営化後の機構と会社の会計を議論する上で、非常に重要、基礎となるものであります。本日は論点を幾つか整理したものを事務局より説明していただきました。これについてご意見等ございませんでしょうか。

樫谷委員。

**【樫谷委員】**      済みません。整理していただきまして、ありがとうございます。

ただ、会計というのは事実を会計処理するわけですから、その中で、ここにも書いていただいているように、どういう協定が結ばれるかによって会計処理が異なってくる部分があるわけですね。とはいっても、会計というのは事実を整理する道具でもありますので、協定を結ぶときにも、こういう会計処理も意識——会計処理があるから結べというわけではございませんが、意識しながら協定の結び方も考えていただけたら、協定、あるいは会計処理がぴたっと来るのではないかな、こういうふうに思います。

あまり会計処理を意識せずに協定だけ結ばれてしまいますと、ある部分は建設会社でやったり、ある部分は不動産会社でやったりしますと、なかなか処理が首尾一貫しませんので、ぜひ意識した協定の結び方をしていただけたら大変ありがたいと思います。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ほかに何かございませんでしょうか。

梶川委員。

【梶川委員】 全く補足的というか、榎谷先生がおっしゃられたとおり、特に協定の中で法形式だけでなく、経済実態的な意味合いでの価格算出プロセスであったり、そういったものも含めまして、ぜひイメージといたしましょうか、将来起こり得る要素をご検討いただき、そういった取引の実態、特にリスクの負担であったり、インセンティブのつけ方であったり、そういったものによって、大分会計処理は影響してくるような気がいたしますので、ぜひ法形式だけではなく、実際にどのような作業が行われるかということも含めてご検討いただければ、同時並行的に会計処理も整理がよりつきやすくなるのではないかと思います。

【黒川委員長】 そういうことなのですが、吉田室長にボールを投げたという。いつごろまでにきちんと中身が決まるのでしょうか。我々も困っているというか。どうなるのでしょうか。

【吉田公団監理室長】 正直、我々のほうの作業がそこまでまだ追いついてないということなんですけれども、具体的な細かな細目まで決まるのは、まだかなり時間がかかることになるのかなというふうには思っておりますけれども、一方、こちらのスケジュールもございますので、大きな骨格的なものは、こちらでのご議論も参考にしながら、我々のほうでも並行的に詰めていきたいとは思っております。今、いついつまでにこういうものと確約ができる状況にはございませんけれども、大枠については早急に詰めさせていただきたいというふうに思っております。

【黒川委員長】 そうしますと、今後の進め方ですが、今の現状でスキームがしっかりしているところについては、ある程度我々としても見解を出せる。まだ現状がわからないものについてはこういう案があるという程度にして、それで、スキームの細目がわかった段階で、この委員会はまだ存続するわけですね。存続するとすれば、そこでまた招集していただいて、そこで案を決定すると。そんなような感じでもよろしいんですか。

【吉田公団監理室長】 そうですね。

【黒川委員長】 わかりました。

ほかに何かご意見ございますでしょうか。

この機構と会社の問題につきましても、これ以外にもまだ大きな問題が、例えばリース

会計の問題ですね。それを適用するかどうかといったような……。それから、減損会計をどうするかといったような問題が、まだ結論が出ていない段階であります。そういうことで、本日の最後に出てきたこれも踏まえまして、夏休みではございますけれども、委員の方々には申しわけないんですけども、今年は夏休みがなかったとっていただいて、ワーキングを開催させていただいてご議論いただきたいと思うわけであります。

何かそのほかにご意見、ご質問等ございませんでしょうか。全体を通して何かご質問、ご意見、ございませんでしょうか。

何か事務局のほう、私のほうで忘れていた点、あるいは伝えたい点、ございますか。よろしいですか。

それでは、これをもちまして、議事の進行は一通り終了いたしました。次回の検討会には1月以来議論してきた部分について、一通り取りまとめた検討会としての骨子も、結論が出ている範囲でございますけれども、そういう骨子も少しずつ準備していただいて、それもあわせて次回の検討会、残っている問題はいっぱいありますけれども、それとともに、これまでの結論が出た部分の骨子もあわせて検討あるいは確認をしたいと思っておりますので、事務局も夏休みは全くないというような状況で準備をお願いしたいと。よろしくお願ひいたします。

では、進行役を事務局のほうにお返しいたします。

【司会（山本課長補佐）】 黒川委員長、どうもありがとうございました。

それでは、最後に、次回の日程でございますが、後ほど調整させていただくことといたしまして、本日はこれにて閉会することといたします。

本日は大変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 —