

四公団の固定資産税の税額に係る試算

委員会では、固定資産税の扱いが大きな焦点となっており、非課税を中心とした議論がなされてきたところであるが、中間整理においても固定資産税は非課税又は大幅に軽減するとされているところ。今回、税額の精査と併せて国鉄民営化の際にＪＲに適用された特例措置等を仮に当てはめてどの程度の税負担になるか試算を行った。

(単位：億円、平成 13 年度末価格をもとに推計)

	固定資産税額		特例等を考慮しない課税標準		
	今回の試算結果 1	今回の試算結果(特例) 2	土地	償却資産	合計
日本道路公団	2,564	339	53,555	129,606	183,161
首都高速道路公団	319	38	3,584	19,211	22,795
阪神高速道路公団	281	35	5,338	14,714	20,053
本州四国連絡橋公団	246	16	2,172	15,423	17,595
合 計	3,410	427	64,649	178,954	243,603

- 1 土地、償却資産について、別添(第 18 回委員会提出)により推計。
- 2 国鉄民営化の際にＪＲに適用された事例に準じ、別添の特例措置を講じた仮定で試算。
- 3 現在の各公団への課税額は次のとおり。
日本道路公団 18.9 億円、首都高速道路公団 4.6 億円、阪神高速道路公団 2.5 億円
本州四国連絡橋公団 1.2 億円
- 4 都市計画税については、首都高速道路公団(試算結果 10.8 億円、特例措置等後 0.9 億円。なお、現行 1.0 億円。)、阪神高速道路公団(試算結果 16.0 億円、特例措置等後 1.3 億円。なお、現行 0.6 億円。)

国鉄民営化の際にＪＲに適用された事例に準じ、今回の試算で当てはめた特例措置

経過措置

- ・三島特例に準じ、課税標準を価格の2分の1とする。
- ・ＪＲに対する経過的負担軽減措置（承継特例）に準じ、公団から承継した道路資産について課税標準を価格の2分の1とする。（連乗して4分の1）

土地

- ・鉄軌道用地の評価に準じて、3分の1の価格を土地の評価とみなす。

償却資産

- ・整備新幹線に準じ、供用開始後5年度分の固定資産税については価格の6分の1、その後5年度分については3分の1とする。（連乗して、おのこの価格の24分の1、12分の1）
- ・鉄軌道の新線建設に準じ、立体交差施設にかかる道路施設については、その後についても3分の1（連乗して価格の12分の1）とする。（集計可能な首都高速道路公団、阪神高速道路公団のみ試算）
- ・鉄軌道の市街地の区域等におけるトンネルへの用途非課税に準じ、市街地区域のトンネルに対する用途非課税。（集計可能な首都高速道路公団、阪神高速道路公団のみ試算）
- ・本四連絡橋については、鉄道施設に準じ、価格の6分の1（連乗して価格の24分の1）とする。

四公団の固定資産税等の税額に係る試算作業

これまで行った「四公団の財務状況に関する試算」については、固定資産税額が実際の税額と差異が生じていると推測される（「論点関係資料 17」より）ことから、より正確性を期すため、次の条件のもとで、試算を依頼しているところ（3週間以上の時間は必要）

試算の前提条件

(1) 既存データの活用

これまで事業用資産以外の有形固定資産については、これまでの固定資産税等（固定資産税及び都市計画税をいう。）が課税されていたことから、既に課税されている固定資産に係る税額については今回の試算においてそのまま活用する。

(2) 土地

土地については、(1)以外で公団で保有する土地を対象に、取得価額及び面積について、原則として、次に従い集計する。

既存の台帳等をもとに高速道路等の敷地に係る取得価額及び面積を集計する。

建設中の路線については、供用中の路線に係る土地と区分して、用地の取得実績等も活用し、取得価額及び面積を集計する。

日本道路公団（一般有料道路を含む。）、本州四国連絡橋公団については路線単位で把握することとする。

市町村等に移管した用地は含まれない。（なお、建設中の路線については、市町村等に移管予定の用地も含まれる。）

補償費、建設中に要した人件費、利息については、取得価額に含まれない。

なお、別途、各年度毎の総取得価額及び総面積を集計する。

除外された補償費、人件費、利息及び市町村等に移管された用地の面積については、別途集計する。

平成 13 年度末時点のデータを集計することとする。

(3) 償却資産

図面、台帳等をもとに、原則として、各償却資産の細目単位で把握することとする。

この場合、概ね、次に従って集計することとする。

日本道路公団（一般有料道路を含む。）、本州四国連絡橋公団については路線単位で把握することとする。

トンネル、橋梁、土工等については、工事実施計画書等をもとに種別の価額を推計する。なお、管理段階の投資については、可能な限り、各年度毎の予算額等をもとに、価額を推計する。

付帯施設等その他の構築物等については、既存の台帳等をもとに大きくりの種別の価額を推計する。

今回の試算結果の留意点

今回の試算は、従前の試算の固定資産税額が実際の税額と差異が生じていると推測されることから、より正確性を期すため、試算を行ったものであり、時間と判断材料が限られた中、下記の簡略な方法で固定資産税の課税標準及び税額を推計したものの。

土地

固定資産税評価基準	今回の試算結果
雑種地として近傍地目に比準	土地の取得価額（補償費を除く）

償却資産

固定資産税評価基準	今回の試算結果
<ul style="list-style-type: none">・原則取得価額、不明な場合再取得価額・定率法による減価償却・建中利息については通常不算入。算入のケースあり・補償費の算入については税法等の個別規定の解釈に基づき判断	<ul style="list-style-type: none">・取得価額・定率法による減価償却・建中利息について便宜上不算入・補償費について便宜上不算入

評価基準又は実務上の処理

試算結果について

今回の試算は、従前の試算の固定資産税額が実際の税額と差異が生じていると推測されることから、より正確性を期すため、試算を行ったもの。よって、固定資産税評価基準と企業会計原則の違いにより、資産価額は相当の差異が生じる。また、今回の試算においては、資産・負債すべてにわたる作業を行っておらず、本試算のみをもって四公団の財務状態を論じるのは適当ではない。

各公団の資産・負債の額の確定は、各公団において会計専門家の助言を得ながら、慎重に作業を進めるべきもの。中間整理においては、「2002年度末決算、遅くとも2003年度中間決算から公認会計士等の活用による民間企業の企業原則に基づく財務諸表を作成する」とされており、この新しい財務諸表の中で、国民への正確な情報提供を充実させていくべき。

各公団別の固定資産税の特例等を考慮しない課税標準の推計結果

日本道路公団

(単位：億円)

路線名	土地		計	償却資産	土地 + 償却資産
	供用中	建設中			
高速自動車国道	34,813	10,885	45,698	107,535	153,233
一般有料道路	6,296	1,561	7,857	22,071	29,928
計	41,109	12,446	53,555	129,606	183,161

1 路線別の一覧については別添のとおり

首都高速道路公団

(単位：億円)

路線名	土地		計	償却資産	土地 + 償却資産
	供用中	建設中			
首都高速道路	2,014	1,570	3,584	19,211	22,795

阪神高速道路公団

(単位：億円)

路線名	土地		計	償却資産	土地 + 償却資産
	供用中	建設中			
阪神高速道路	4,310	1,028	5,338	14,714	20,053

本州四国連絡橋公団

(単位：億円)

路線名	土地		計	償却資産	土地 + 償却資産
	供用中	建設中			
神戸淡路鳴門自動車道	1,447	0	1,447	8,053	9,500
瀬戸中央自動車道	342	0	342	2,859	3,201
西瀬戸自動車道	294	89	383	4,511	4,894
計	2,083	89	2,172	15,423	17,595

【高速】 路線別 償却資産・土地 一覧
 整備計画路線対象、H13年度末時点における推計

(単位：億円)


路線名	土地		計	償却資産	土地 + 償却資産
	供用中	建設中			
道央自動車道	698	141	839	3,834	4,673
札幌自動車道	38	9	47	753	800
道東自動車道	170	25	195	1,122	1,317
北海道横断自動車道(黒松内端野線)	0	18	18	0	18
東北自動車道	968	26	994	3,391	4,385
八戸自動車道	95	195	290	708	998
秋田自動車道	329	55	384	1,657	2,041
山形自動車道	443	2	445	2,747	3,192
磐越自動車道	623	5	628	3,797	4,425
日本海東北自動車道	24	484	508	90	598
東北中央自動車道	0	284	284	0	284
関越自動車道	1,839	6	1,845	3,103	4,948
上信越自動車道	1,673	25	1,698	5,083	6,781
常磐自動車道	1,294	175	1,469	2,968	4,437
東京外環自動車道	2,383	80	2,463	2,721	5,184
館山自動車道	1,215	361	1,576	644	2,220
東関東自動車道	584	537	1,121	1,029	2,150
北関東自動車道	914	570	1,484	1,841	3,325
中央自動車道	1,241	127	1,368	3,457	4,825
長野自動車道	884	0	884	1,823	2,707
名神高速道路	1,531	323	1,854	2,849	4,703
東名高速道路	1,499	226	1,725	4,269	5,994
東海北陸自動車道	1,027	64	1,091	5,172	6,263
北陸自動車道	1,334	10	1,344	6,459	7,803
伊勢湾岸自動車道(第二東海自動車道)	338	4,557	4,895	603	5,498
中部横断自動車道	85	185	270	262	532
伊勢自動車道	172	0	172	724	896
東名阪自動車道	438	182	620	2,368	2,988
西名阪自動車道	59	0	59	508	567
近畿自動車道	192	106	298	938	1,236
伊勢湾岸自動車道(近畿道名古屋神戸線)	203	646	849	2,512	3,361
阪和自動車道	826	243	1,069	1,330	2,399
舞鶴自動車道	483	124	607	1,044	1,651
中国自動車道	815	1	816	3,369	4,185
山陽自動車道	3,683	73	3,756	11,263	15,019
中国横断自動車道(姫路鳥取線)	0	58	58	0	58
岡山自動車道	82	0	82	888	970
米子自動車道	85	0	85	1,030	1,115
山陰自動車道	36	74	110	330	440
山陰自動車道(鳥取益田線、三隅美祢線)	0	14	14	0	14
広島自動車道	110	0	110	245	355
浜田自動車道	56	0	56	455	511
徳島自動車道	902	0	902	2,327	3,229
松山自動車道	875	0	875	2,744	3,619
高松自動車道	1,064	329	1,393	2,065	3,458
高知自動車道	183	175	358	1,822	2,180
四国横断自動車道(内海大洲線)	0	66	66	0	66
九州自動車道	983	0	983	3,756	4,739
宮崎自動車道	96	0	96	375	471
長崎自動車道	339	84	423	1,435	1,858
大分自動車道	701	0	701	2,381	3,082
東九州自動車道	314	220	534	2,289	2,823
新空港自動車道	3	0	3	9	12
関西空港自動車道	330	0	330	418	748
関門自動車道	67	0	67	87	154
沖縄自動車道	487	0	487	440	927
合計	34,813	10,885	45,698	107,535	153,233

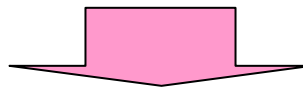
【一有】路線別資産一覧
H13年度末時点における推計

(単位：億円)

路線名	土地		計	償却資産	土地 + 償却資産
	供用中	建設中			
深川・留萌自動車道	0	0	0	7	7
日高自動車道(苦東道路)	0	0	0	2	2
琴丘能代道路	0	0	0	28	28
秋田外環状道路	0	0	0	21	21
仙台東部道路	126	0	126	321	447
湯沢横手道路	0	0	0	21	21
百石道路	0	0	0	5	5
米沢南陽道路	0	0	0	9	9
三陸縦貫自動車道(仙塩道路)	0	0	0	22	22
三陸縦貫自動車道(鳴瀬奥松原～石巻河南)	0	0	0	41	41
富津館山道路	0	0	0	48	48
東水戸道路	0	0	0	46	46
首都圏中央連絡自動車道(海老名北～久喜白)	1,116	0	1,116	1,018	2,134
東京湾横断・木更津東金道路	65	0	65	10,582	10,647
新湘南バイパス	0	0	0	291	291
千葉東金道路	509	2	511	425	936
横浜横須賀道路	787	255	1,042	871	1,913
横浜新道	379	1	380	546	926
京葉道路	694	0	694	935	1,629
小田原厚木道路	105	8	113	264	377
真鶴道路	1	0	1	94	95
西湘バイパス	3	0	3	344	347
第三京浜道路	269	0	269	335	604
日光宇都宮道路	46	0	46	92	138
箱根新道	2	0	2	37	39
八王子バイパス	115	0	115	51	166
伊勢湾岸道路	66	0	66	1,674	1,740
中部縦貫自動車道(安房峠道路)	0	0	0	72	72
中部縦貫自動車道(油坂峠道路)	0	0	0	12	12
掛川バイパス	19	0	19	12	31
西富士道路	66	0	66	21	87
東富士五湖道路	85	0	85	141	226
藤枝バイパス	59	0	59	24	83
磐田バイパス	9	0	9	15	24
浜名バイパス	0	0	0	40	40
豊川橋	14	0	14	23	37
海南湯浅道路	39	0	39	204	243
湯浅御坊道路	0	0	0	98	98
京都縦貫自動車道	67	0	67	368	435
京奈和自動車道(京奈道路)	371	0	371	204	575
京滋バイパス	339	2	341	449	790
湖西道路	151	0	151	130	281
第二神明道路	180	0	180	476	656
南阪奈道路	0	9	9	0	9
第二京阪道路	0	1,284	1,284	0	1,284
安来道路	0	0	0	56	56
米子道路	0	0	0	20	20
境水道大橋	1	0	1	10	11
広島岩国道路	234	0	234	205	439
広島呉道路	151	0	151	184	335
高松東道路	0	0	0	83	83
今治・小松自動車道(今治小松道路)	0	0	0	32	32
宇佐別府道路	10	0	10	70	80
延岡南道路	4	0	4	43	47
椎田道路	37	0	37	63	100
隼人道路	11	0	11	51	62
西九州自動車道(佐世保道路)	0	0	0	12	12
西九州自動車道(武雄佐世保道路)	48	0	48	198	246
那覇空港自動車道(南風原道路)	0	0	0	15	15
南九州西回り自動車道(隈之城～鹿児島西)	0	0	0	14	14
南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)	0	0	0	20	20
日出バイパス	0	0	0	23	23
関門トンネル	2	0	2	183	185
若戸大橋	10	0	10	76	86
長崎バイパス	76	0	76	196	272
八木山バイパス	30	0	30	97	127
合計	6,296	1,561	7,857	22,071	29,928

1. 固定資産税の扱いとの比較

評価基準	固定資産税の扱い	今回の公団試算
土地	固定資産評価基準に基づき、売買実例価額をもとに算定した正常売買価格を基礎として求める。	取得価額 (短期間での時価評価は困難)
家屋	固定資産評価基準に基づき、再建築価格を基準に評価する。	取得価額 (定率法) (短期間での時価評価は困難)
償却資産 (家屋を除く)	固定資産評価基準に基づき、取得価額を基礎として、取得後の経過年数に応ずる価値の減少 (減価) を考慮して評価する。 取得価額：原則、国税の取扱いと同様 減価率：定率法  基本的に法人税の定率法と同様	同左


結果的に、法人税・企業会計の定率法の評価と同じ

2. 行コストおよび企業会計との比較

	13年度行コスト(単体) (A)	企業会計 (B)	今回の公団試算 (C)
(1) 減価償却	定額法 (正確には、行コスト指針に定める方法に基づく定額法)	定額法、定率法等から選択	定率法 (実質的に法人税法と同一基準)
(2) 建中利息	原価に算入	【原則】不算入 【容認】原価に算入 (制約あり)	不算入
(3) 補償費	全て資産計上	一概に言えない (個別に精査が必要)	含まず
			一部の側道のみ含む (土地に算入)
(4) 消費税の扱い	税込	【原則】税抜き 【容認】税込	税込
備考 (上記論点のみをABCで比較)	結果的に資産評価額は最も大きい。		

3. 減価償却の税法基準に対する監査上の取扱い

法人税法に規定する普通償却限度額を正規の減価償却費として処理する場合には、企業の状況に照らし、耐用年数又は残存価額に不合理と認められる事情のない限り、当面、監査上妥当なものとして
取扱いを認めるべき

- 会計実務上は、法人税法上に規定する基準と同一の 定率法、 定額法、 定率法と定額法の併用、
を採用する企業が圧倒的に多い。

	9年3月期	10年3月期	11年3月期	12年3月期	13年3月期
定率法のみ採用	344	333	98	29	33
定額法のみ採用	21	21	25	13	20
定率法と定額法併用	119	129	359	243	228
その他	16	17	18	15	19
合 計	500	500	500	300	300

11年3月期までは500社、12年3月期以降は300社を調査したものの
「有価証券報告書の実態分析」日本公認会計士協会編

4 . 建中利息の扱い = 自家建設期間中の支払利子の原価算入

【原則】 取得価額に算入してはならない（原価計算基準 三（三）、五（一）3）

【容認】 原価算入が可能（連続意見書第三 第一 四 2）

- 自家建設期間中の支払利子を原価算入している企業の実態は不明だが、多くはないと思われる。
- 原価算入する場合は、下記事項に留意。
 - ✓ 工事が異常に延びることとなった場合等、正常でない期間の支払利子は原価に算入すべきでない
と考えられる。（「不動産開発事業を行う場合の支払利子の監査上の取扱いについて」参考）
 - ✓ 「土地については通常売却時までには費用化されないため土地の取得原価に金利を算入することには
問題がある」（「新版有価証券報告書の記載実務」 中央青山監査法人編）

5 . 自家建設による固定資産の取得価額

適正な原価計算基準による。(連続意見書第三)

取得価額には、原則として当該資産の引取費用等の付随費用を含める。(企業会計原則)

会計実務上は、法人税法の取扱いも参考としている。

- 取得価額の範囲は一概に言えない。個別に判断が必要。
- JHのオリジナル財務諸表を監査した監査法人の下記コメントのとおり、個別に実態把握が必要。

「側道や環境施設帯については、道路建設以前の市道等の代替で提供されるため等価交換の処理であるとも考えられ、現行の処理が全く不合理というわけではない。

しかしながら、等価との考え方で全てのケースを処理できるかという点について、引き続き検討を行う必要がある。」

／「監査実施報告書 平成14年9月20日 新日本監査社」

