

第 2 回財務諸表検討委員会議事録

平成 1 4 年 1 1 月 8 日

JH側出席者 只今から、第2回財務諸表検討委員会を開催いたします。前回は2人の委員がご欠席されましたが、本日は全委員がお揃いです。

また、民間企業並財務諸表の検討ということで、私どもJHと同様に、首都高、阪高、本四にも同じ課題が出されております。かなり共通する部分があり、ためになる話もあるということで、今回から三公団の方もこの会合に同席しておりますので、よろしく願いいたします。

早速、本日の議事に入らせていただきます。お手元にお配りしました一枚紙の議事次第をご覧ください。

まず、前回の委員会で、委員長から宿題が出されておりました。これから作成するいわゆる民間企業並財務諸表の位置付け、つまり、どの時点の財務諸表をどのように作るのかということについて、私共にこの課題を出している民営化推進委員会に確認するようというご指示がございました。それについて、私共から民営化推進委員会事務局に照会した内容と先方からの回答、それに伴ってJHとして今後どのような形で取り組むかというスタンスについて報告いたします。

続きまして、今回のメインの審議事項となります『道路資産の評価(その2)』でございます。まず、「経過報告」と書いてあるところの「道路資産の分類と耐用年数に関する検討」です。これにつきましては、只今検討途中ということで、途中経過について報告いたします。その次は、審議事項です。1つ目が「取得原価に算入する費用の範囲」です。もう1つが「減価償却方法」です。そして、これら事項について、今回の審議におきまして、極力、この場で方向性を出していただきたいと考えております。このように申しますのは、資産評価のマニュアルをあと1ヵ月ぐらいの期間のうちに作成しなければなりません。本日の審議事項はマニュアルを作成するための前提条件になるからです。その辺りを踏まえて、ご討議の程、よろしく願いいたします。

最後に、事務局からの「その他報告事項等」ということで進めていきますので、よろしく願いします。

それでは、議事次第『民間企業の会計原則に基づく財務諸表の位置付け』について、報告いたします。

JH側出席者 照会と回答の文書について、私からご報告申し上げます。

前回委員会は、10月7日でした。その2日後の10月9日に民営化推進委員会の事務局に、「資料1」のうち、「(照会文)」と括弧書きした文書を提出しております。内容は、ここに書いてあるとおりです。

読み上げますと、「日本道路公団では、道路関係四公団民営化推進委員会の『中間整理』において「直ちに取り組むべき措置」として指示のあった「民間企業の会計原則に基づく財務諸表」(以下「民間企業並財務諸表」という。))の作成に向けて、10月7日に、会計学者等によって構成する財務諸表検討委員会の第1回会合を開催したところだ。」

前回委員会では「並」という言葉が良くないというご意見もありましたが、いままでこの言い方を使用しておりますので、照会文の中でも使っております。

「その際、(財務諸表)検討委員会から、民間企業並財務諸表の位置付け等について、下記の点を、確認するよう依頼されましたので、委員会事務局あて照会いたします」ということです。

以下の3点が前回委員会で、委員長から、特に確認する内容として、宿題を頂戴した点です。

1点目として、「1.『中間整理』にある「民営化に備える」という趣旨に照らせば、公団が来年9月までに作成する民間企業並財務諸表は、民営化した新組織が作成する正式の開始貸借対照表ではないものの、2年後または3年後の民営化時に開始貸借対照表を作成するための第一ステップと位置付けられるものであり、現行の法令等に基づく正規の財務諸表とは別に作成されるものである、という理解でよろしいか。」

2点目として、「2. 来年9月までに作成する民間企業並財務諸表は、平成15年3月31日現在の貸借対照表か、平成15年4月1日現在の貸借対照表かによって意味合いが異なる。検討委員会としては、1の理解に立てば、後者の貸借対照表を作成することとし、前者の貸借対照表はそれと同値であるとみなす方法が望ましいと考えるが、そのような理解でよいか。」

3点目として、「3. 1および2の理解に立てば、来年9月までに作成する民間企業並財務諸表としては、開始貸借対照表(試算値)だけが作成されることとなる。平成15年3月31日で終了する会計年度の損益計算書等のフロー値を試算することは可能であると考えますが、厳密な意味での当該開始貸借対照表との連続性を欠くものとならざるを得ない、という理解でよろしいか。」

「以上3点について、ご回答いただきますよう、お願い申し上げます。」ということで、民営化推進委員会事務局に照会いたしました。

照会した翌日に、民営化推進委員会事務局から経理課あてに、別紙のとおり、回答が来ております。

「民営化後の新たな組織は、自らの経営判断に基づき事業経営を行うことにより、自己責任原則の下、民間企業としての自主性を発揮することが期待されているものと思料します。よって、民営化に備えて作成されるべき民間企業の会計原則に基づく財務諸表についても、現に資産を管理している公団がこの自覚をもって、自己責任原則の下、自らの判断で最も適切と判断される考え方により、民間企業の会計原則に基づく財務諸表を作成されるべきであると考えます。」

「また、下記の事項にご留意いただきますようお願い申し上げます」ということで、4点ほど留意点が示されております。

1点目として、「1. 道路関係四公団民営化推進委員会では、平成14年8月30日に次のとおり「中間整理」を取りまとめたので、その趣旨を十分尊重いただきたい。」

以下は、前回紹介いたしました「中間整理」の抜粋文がそのまま書かれております。

2点目として、「2. 作成される財務諸表について会社の採用する会計処理の原則及び手続は、一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているものであること。」

3点目として、「「中間整理」の民間企業の会計原則に基づく財務諸表の作成に関し疑義がある場合は、日本道路公団の考えを整理していただければ、委員会に提出し委員会の意見を得るべく議題とする用意がある。」

4点目として、「4. 当委員会（9月20日）において、国土交通省は、各公団で共通させるべきものもあるので、十分状況を把握しながら指導したい旨を述べている。国土交通省道路局公団監理室と十分協議されるべきと考える。」これは、私どもの監督官庁の窓口部署です。そちらと十分協議をなささいということです。

以上、4点が述べられておまして、結論としては、公団の方で考えて、責任を持って作って下さい、一言で言えば、そのような回答が返って来ております。

実は、本日の会議内容について、昨日、委員長に説明申し上げた際に、特に、JHの照会文の3点目にあるフロー値の提示を民営化推進委員会から求められた場合にどういう方法で臨むのか、いまの段階でのイメージでいいから、本日の委員会に何か示すべきではないかというコメントをいただきました。

その紙を、回答文の次の3枚目に付けております。来年9月に向けて作る財務諸表、それが民営化に向けての第1歩というか、民営化時の開始貸借対照表に繋がっていくような、最初の1歩であるとするならば、それは3月31日末のものというよりは、4月1日現在の開始貸借対照表の試算を作るというのが望ましいのではないかということが、前回の委員長のご発言、あるいは本委員会での議論の結果、ご提案をいただいたことでございます。

ここに書いてありますように、1つ目の貸借対照表、これは平成15年4月1日現在の開始貸借対照表（試算値）を作成する。

民営化推進委員会の「中間整理」にあります「2002年度末決算」を文字どおりに読むならば、平成15年3月31日現在の貸借対照表が必要になってくるわけですが、これは4月1日現在の開始貸借対照表をもって、それに読み替えるということになるかと思えます。

ただし、民営化推進委員会の「中間整理」では、損益計算書やキャッシュ・フロー計算書がなくてもいいとはどこにも書いてありません。当然、そういうものが求められるとするならば、それについては、この「民間企業並財務諸表の作成イメージ」というペーパーの2点目に「損益計算書」、3点目に「キャッシュ・フロー計算書」の勘定科目の主だったものを列挙しております。

それらにつきまして、色分けしたように、それぞれ若干の修正を加える、あるいは本決算または行政コスト計算書から組み直すことで、とりあえず、そのような形の財

務諸表を示すという方向が考えられるのではないかということです。

具体的には、損益計算書の科目のうち、例えば、料金収入は、実際に現金が入ってくる訳です。当然、本決算でもきちんと処理しております。仮に、民間企業並財務諸表に作り変えたからといって、基本的に、収入金額が変わることはないとすれば、本決算の数字をそのまま使えます。

また、管理費とか、減価償却費、除却損等は、もともと行政コスト計算書でも、純粋な民間企業の会計処理と比べて、完全とは言えません。その部分がきちんと民間企業と同じ処理になっていないから、JHの財務諸表や行政コスト計算書が信頼できない、と言うか、それでは判定できないと、民営化推進委員会でも言われております。したがって、緑色に塗ったこれらの勘定科目が、まさしく今回の民間企業並財務諸表で作成する一番根幹の部分です。ここは、今回、棚卸しを行い、評価を下した金額に置き換えることになろうかと思えます。

黄色に塗った勘定科目は、計算方法、考え方は従来のもので変わりませんが、緑色の勘定科目を置き換えることによって影響を受けます。その影響を受ける範囲において、修正が必要になるであろうと考えております。

キャッシュ・フロー計算書の方も、現行の決算を下敷きにしておりますので、本決算の数字がそのまま使えるであろうと考えております。例えば、財務活動によるキャッシュ・フローは、損益計算書における料金収入と同じで、民間企業並みであろうが、公団方式であろうが、基本的には変わりません。

しかし、業務活動によるキャッシュ・フローの方は、損益計算書の費用科目の影響を受けまして、いくつか変わる部分、あるいは影響を受けて計算し直さなければいけない部分があると考えております。

非常に大雑把ですが、いまのところ、こういうイメージで考えております。具体的にどのような会計処理が必要になるかについては、実際に来年9月までに財務諸表を作って公表しなければいけませんので、そのときには、どういうふうに計算しましたと説明できる資料、並びに作業の流れが分かる資料を準備しなければいけないと考えております。

照会文の3点目で連続性について書いている訳ですが、情報提供としてフロー値を求められた場合は、取り敢えず、このようなアプローチで行くしかないのではないかとというのが、事務局として考えている案です。以上です。

JH側出席者 これにつきましては、ただいまの作成イメージにありましており、前回委員会でご提案いただいた、平成15年4月1日現在の開始貸借対照表を作成するという事です。そして、貸借対照表と本来はセットである損益計算書、キャッシュ・フロー計算書については、具体的にどういうことができるかについて、説明させていただきました。これについて何かご意見がございましたら、どうぞ。

委員長 つまり、民間企業並財務諸表を作るということで、その実体は何かというのが、

前回の議論だった訳ですね。それで、4月1日か3月31日かは、1日違いではないかというので、ちょっとペダンチックな問題提起かもしれませんが、やはりこれは全然違う訳で、3月31日の方は言わば決算貸借対照表になり、4月1日の方は開始貸借対照表になる訳で、性質が全く違う訳ですよ。

決算貸借対照表は作れる訳がない。と言うか、作ろうと思えば作れるのかもしれませんが、時間的に制約があって、来年3月31日の決算貸借対照表を作るには、今年の4月1日の開始貸借対照表がなければ決算ができない訳です。それは大変な苦勞になると思う訳です。

そういうエネルギーを使うのであれば、新しい組織形態になる日の、つまり4月1日の開始貸借対照表を目指して、エネルギーを使いながら、少しでもその準備をしていくほうが意味があるのではないかということでした。

それで、問い合わせてみると、そういう理解をしていいのだらうと思いますが、自らの判断で最も適切と判断される考え方によって作りなさいというのが、回答のようですね。

そうすると、来年9月までにちゃんとした企業会計方式による民間並貸借対照表を作るとするのは、断念せざるを得ないのではないかと思うのです。そのエネルギーはむしろ開始貸借対照表に向けて、あるいは新しい組織体になってからの貸借対照表、損益計算書を作るための準備に充てるべきで、今年の分については、ざっとこのようなイメージになりますよという程度のものを出せば、それで十分、自らの判断で最も適切と思われる財務諸表になるのではないかなというふうに考える訳です。

実際、今日、この作成イメージという表を出してもらいましたが、100%でなくても、青色で書いてある部分、これは要するに、会計帳簿から引いてくる訳ですから、ほぼ100%に近い正確性を持っているのではないかと思う訳です。緑色の部分は推計値かもしれないが、黄色の部分に関しては本決算または行政コスト計算書の数値を若干の修正が必要なものは修正したものということで、穴埋めをしていくと、かなりの部分の穴が埋まるのではないかと思う訳です。

そういうもので大方、道路公団の財政状態や経営成績、あるいはキャッシュ・フローの状況は推定できるのではないかと思うのです。これでも大変だろうと思いますが、これ以上のことをするのはあまり生産的でないというふうに私は思います。自らの判断による最も合理的な財務諸表ということでは、この程度のものでいいのではないかなというふうに申し上げた訳ですが、どうでしょうか。

C委員 組織が変わる境目の問題で、普通の会社が清算して消滅するときの最後の仕訳がどうなるかと言いますと、貸借対照表の右と左をひっくり返して、要するにゼロに戻す。そうすると、平成14年度末の貸借対照表はない訳で、そこで旧組織が消滅する。そして、新組織の発足に伴って開始貸借対照表を使う。

要するに、私の言いたいことは、帳簿は引き継がないでバツサリ3月31日で捨て

る。それで新しい帳簿を、正にゼロから書き込んでいくという作業になるのでしょうか、連続性はいずれにしても不要と思います。

委員長 新しい組織で作成される財務諸表と旧組織の財務諸表とは、財務諸表の性質がまるで違う訳です。旧組織の財務諸表は、それなりに償還方式できちんとできている訳です。

公認会計士に監査をしていただいていますし、現行の会計システムがちゃんと守られてこの財務諸表ができている訳で、それはそれで存在する訳ですね。ですから、もう1本作るとしたらこういうイメージのものになるのではないかと思います、会計士、どうですか。

会計士 問題は来年4月1日に作ったとしても、その後、それを制度としてやっていくという前提がない。あくまでも試算という形なので、それは2、3年後に本当に民営化するときに、こういうことをやりましたという試運転でしかない訳です。

試運転をする前にしても、現在の借方の問題として、償還準備金制度でやってきていますので、減価償却を一切やってきていません。それぞれの資産のいわゆる民間企業並みの減価償却をやった場合の簿価をどのように計算するかが非常に難しい。

C委員がおっしゃったように開始貸借対照表も実地棚卸法でやってしまうのなら、それはまた次の問題になります。現行の帳簿記録を足掛りにしてやっていくと相当な作業量がかかると思います。それは半年やそこらでは、多分、人海作戦を取ってもなかなか難しいと思います。

委員長が今おっしゃっている、ある現状の中、ある妥協の中でのものでしかないと思います。本当に緻密なことをやったとしても、ある程度推定的にやったとしても、どれだけ大きな差があるかということ、あまり差がない可能性もあるんですね。

それから、最終的に開始貸借対照表を作る時に、時価法というか、ある財産評価をして取り入れるとなった時に、現在では、ある1つの方法をベースにして、それを参考にやっていくというやり方しか取り得ないと思います。全部やると無理ですから。

それと、道路資産というのは、街中の土地と違いまして取引事例がほとんどございませんので、時価を調べるのが非常に難しいと思うのです。一般に信頼ができる会計数値を出すのは、非常に難しいのではないかと思います。

委員長 ちゃんとやる方の仕事としては、開始貸借対照表の方に力を入れましょう。それで、民営化推進委員会が要求している民間企業並財務諸表については、推計値ですから、現在でき得る最善の情報を提供するところまでで、作業を2つに分けたらどうかというのが提案になっているのです。

A委員 賛成です。先程、委員長がおっしゃったように、平成17年以降、新たな組織になるところでの開始貸借対照表が重要であり、その準備のための第1歩としての平成15年4月1日の貸借対照表ということです。ですから、時価を見積もるのは大変でしょうが、主だったところから重点的にやっていく。

同時に、やはり、前回の議論でありました経営管理目的という視点が重要です。会計制度、情報システム、そういうものについて、新組織発足後、経営をしっかりとやっていくのだという趣旨から、我々も前回、それを言った訳です。

今回は、取り敢えず、来年8月ぐらいまでのものは、委員長がおっしゃったように、正にその途中のもので、できるところまでで作る。しかし、我々は、2、3年後を目指して着々とやっています、ということによろしいのではないかという気がします。

B委員 私も委員長、A委員と同じ意見です。

やはり、今回作るのはあくまでも将来民営化したときに作る開始貸借対照表の予備作業といえますか、そういう意味では、今回、開始貸借対照表を作っても必ずしもそれはこれから連続性を持っていくものではないというふうに、きちんと位置付けておかないといけません。

また、それと同時に、色刷りの財務諸表のイメージがございますが、これは、もし平成14年度、すなわち平成15年3月期のフローの財務諸表も作れといわれた場合に、ちょっとややこしいのですが、平成15年4月1日の開始貸借対照表を作って、それを3月31日のものと見なして、さらに、1年前の貸借対照表を作ってみて、それと1年間の取引を合わせて、こういう財務諸表を作る。

こういう2つの役割、将来の開始貸借対照表を作るための準備作業と、それから平成15年3月期の財務諸表を試算するための1つの仮定値という役割があるのかなと感じました。

委員長 新しい貸借対照表から加算、減算して、期首を推定するということですね。それぐらいだろうと思います。

A委員 それから、敢えて言えば、新組織の発足をフレッシュ・スタートと仮定したということは、前回も確認があったと思います。フレッシュ・スタートを仮定したので、開始前の貸借対照表については時価評価が原則である、と読むということですね。

しかし、最近のデータが存在する資産は、取得原価と時価とは違わないだろう。そういう資産は、時価の方が見積みりになってしまう。取得原価の方が正確だという資産は、それをもって時価に替えるというお話でした。

D委員 前は欠席させていただいて、その後一度こちらにお邪魔して前回会議のご説明を受けた時にも、ちょっと感想めいたことを申し上げました。

今日いただいた「民間企業並財務諸表の作成イメージ」に、貸借対照表のフォームのイメージがありません。これには、特に理由があるのかどうか分かりませんが、想定されている貸借対照表の持分と言いますか、資本の部の構成として、いったい誰のどういう持分が想定されているのかが、ちょっと分かりません。

フレッシュ・スタートがいいのかどうかは、新しくできることになる企業の資本の回収について、どういうことが想定されているのかが分からずには決められないのではないのでしょうか。それが分からないまま、この委員会で、財務諸表がどうのこの、

資産評価がこうあるべきだという結論は出せないのではないか、と思った訳です。

今後、新しくできる組織について、B / Sが開始の時点でできたとしたら、それ以降の計算はそのB / Sの資本を基礎にして、投下資本の回収計算を行っていく訳です。そのときの投下資本がどういうものであるべきなのかを、この委員会で決められるかどうか。それが決まって初めて、資産の評価の議論が出てくるのだと思います。

JH側出席者 それはこの委員会で決められる性格の話ではないとお話ですが、実際に民営化推進委員会で議論されていて、今のところその議論の行く末を見通せない状況です。あと1ヵ月程度すれば、多分、方向が出てくると思います。その議論は、それが出来たら、どういう性格の新組織になるのかははっきりしてからということで議論していただかざるを得ないのではないかと思います。

D委員 ですから、これと独立には決められないということですね。

C委員 多分、同じ論点だと思うのですが、資産の費用化の方法として、減価償却的なやり方をするのか、それともいわゆる取替法を主体に考えていくのかという論点もあると思います。例えば、道路などについて、耐用年数40年といっても、資産はなくなるわけではありません。永久資産なのですから。そのために、毎期のキャッシュ・フローとして、出ていった維持管理費を費用にして、毎期の料金収入で回収していく。

要するに、キャッシュ・フロー計算が、本来、公団が行っている投下資本の回収の姿であるとすれば、平たく言うと、貸借対照表に計上される金額は大した意味はなくなります。いまの時価でもいいですし、あるいは過去に遡って減価償却をやり直したような数値でも構わないのですが、とにかくあまり意味がなくなってしまうわけですね。

逆に、減価償却をやろうという話になりますと、初期投資を将来キャッシュ・フローで回収していく回収計算になってしまいます。そうすると、いま持っている資産について、既にどれだけ回収されていて、今後どれだけ回収しなければいけないのかという線引きをしないと評価額が決められない。

多分、D委員と同じ話なのだと思うのですが、会計上、どういう仕組みを中心に回収計算をやっていくのか。取替法的にやっていくのか、減価償却でやっていくのかという問題は、大きな問題だなという気がします。

A委員 いまの話は、その後の話だと思うのです。開始貸借対照表の作成が終わった後、定常的な状態になったときに、道路公団がどういう組織形態でどういうことを求められているかに応じて減価償却にするのかどうか、問題になるでしょう。

ただ、それについては、常識的な判断としては、民間の企業会計基準を参考にすることになると思います。

しかし、それは開始貸借対照表ができた後の話であり、今、差し当たっていわれている開始貸借対照表自体をどうするかということについて、つまり、今までの会計のやり方を引き継ぐのか引き継がないのかという問題については、C委員もおっしゃっ

たように、引き継がないことと仮定する。これについては、コンセンサスが得られているということで、よろしいですね。

D委員の問題は、資産と負債の評価額が出たときに、評価差額はどうかという話と、それから資本の中味が連動するのもしないのか、そういう話でしょうか。意味が分かり難いのですが。

D委員 会計は、ある事実が決まったら、それを正確に計算する仕組みを作るためのものだと思うのです。例えば、民間企業ですと、耐用年数が実質的には半永久的なものでも、償却計算はある程度のスパンで終わるような仕組みにもできる訳です。

そのときに、償却、回収しなければならない原価というものの決め方というのは、その後の利益計算に連動します。例えば、新しい組織ができたときに持っている資産の時価を、その後の料金にチャージするということについてのコンセンサスが得られているのかどうか、それはここで決められない問題ではないかということをお願いした訳です。

A委員 私の理解ですと、料金の設定の話と会計の話とを連動しないほうがいいのではないかなと思う訳ですね。そうでないと、原価如何によって料金が決まるのか、料金設定如何によって原価が決まるのかの問題になってしまい、作業が進められないと思います。

D委員 ただ、料金の設定は別にして、組織ができたときに、その組織が健全なものであるかどうかというのは、この組織に課せられた原価を回収して余剰が出るのか出ないのかという話ですから、その原価について最初に決まっていなければいけない訳です。そして、それを決めるのは、この委員会ではないか、というのが私の考え方です。

委員長 ここで、そのことを決定するのは困難だというD委員のお話は、そのとおりであると思う訳です。ただ、提案はできると思う訳ですね。

結局、こちらの提案が、多分、民営化推進委員会の意見に少なからず影響を及ぼしていくと思われるし、うまくいけば提案どおり、それが実現することもあるだろうと思うので、将来に向けてスタンバイするという意味でも、そういう提案ができるだけの議論、準備はしておいた方がいいのではないかと思います。

その次の問題ですが、その提案の一環ですが、私のいまの理解では、これは言ってみれば、新しい組織が古い組織を買収するような格好で、道路資産、建物その他の固定資産を含む諸資産が、新組織に受け継がれていくのではないかなと思うのです。

つまり、新組織が旧組織を買収する。買収をした後、買収に要した投下資本は、借方の金額から貸方の負債を引くことによって決まるというような決め方になるかもしれません。そのことはちょっとしばらく置くとして、その買収に要した投下資本を、その後のキャッシュ・フローで、逐次、回収していくという活動が、新組織ができた後続くのではないかなと思うのです。

だから、そのときに、新組織が買収すべき旧組織の評価をどのように行うかという

ことが、開始貸借対照表を作るときの一つの眼目ではないかなというふうに思います。

JH側出席者 買収という言葉が適当かどうか、実際には、法律で組み替える機構を設立して、旧組織の財産はこちらに帰属させるというような書き方になるかと思います。

いずれにしても、新しい組織が一つなのか二つなのかも、まだわからない状態です。したがって、いまの議論は、まだ決まっていないことが多く、なかなか前に進みませんので、ひとまず今日は、この後の議論を先にさせていただきたいと思いますが、如何でしょうか。

このお話については、次回の12月ぐらいになりましたら、もうちょっとイメージが出ているかもしれませんが、保留にさせていただいたほうがいいのではないかと思います。

JH側出席者 この論点は、物事を始める際の第一の前提というか、非常に重要な基礎だと思います。委員の方々から非常に熱心なご意見をいただきまして、本当にありがたいと思うのですが、なにせ、今申し上げましたように、不確定要素だらけという状況にあります。このような状況の中で一定の方向性を出すというのは、非常に難しい問題だと思います。

一応、第一回目の委員会の時に、ある程度コンセンサスを得られたという前提で、こういう形でやったらどうかというサジェスチョンをいただいております。新しい組織についてまだはっきり決まっていない現時点では、私どもがそのサジェスチョンに従って、本日報告いたしました作成イメージをもって、作業をとりあえず進めていきたいということで、ご了解をいただきたいと思います。

このテーマについては、これで終わらせていただきたいと思います。

それでは、次の議題に移ります。今日のメインテーマの『道路資産の評価(その2)』です。

まず、経過報告ということで、『資産区分の分類と耐用年数に関する検討』について、プロジェクトチームから、報告いたします。

JH側出席者 『道路資産の分類と耐用年数に関する検討』について、説明させていただきます。

第1回目の委員会の審議で、いままでに鉄道や電気事業用の別記事業としての会計規則はあったが、JHの高速道路というのは他になかなか例がないということで、高速道路、有料道路事業の会計規則を作るつもりで、耐用年数や資産区分を考えたらどうかというご意見をいただきました。これについては、いま、検討中でございますので、検討の経過を説明させていただきたいと思います。

1ページ目を開いていただきますと、「道路資産の分類と体系」と書いてございます。前回、道路という項目がなく、いきなり構築物という項目が出てくることに対して、やはり、大項目としては道路というものを中心に、それから枝分かれをさせるのではないかというご意見をいただきました。

この体系の中では、「道路事業資産」が開示科目の大項目に連動したようなイメージで書いています。次の「構築物」、「機械及び装置」等がございますが、これが設備区分で開示科目の小区分のイメージで書いています。この小区分ですが、上から償却資産として、「構築物」、「機械及び装置」と書いてありますが、大体150ぐらいまでの番号がございます、その下の「土地」以下が非償却資産ということで並べる案になっています。

その下の償却単位という中に、例えば、構築物でしたら、後で説明しますが、「土工」、「のり面」、「橋梁・高架橋」、「トンネル」等というように、償却資産を並べていく形にしたかどうかと考えています。

細かい区分につきましては、いま、マニュアルを作成中ですので、次回の委員会には、案を提出したいと考えております。よろしく申し上げます。

次のページですが、これは、構築物のうち、土工のイメージです。前回の委員会におきまして、土工の部分を償却資産にするのか非償却資産とするのかということで、いろいろと議論があったところです。それで、本日、お配りしたペーパーの中に財務省の耐用年数通達の逐条解説の抜粋がございますが、この中に自動車道というものがございます。

この自動車道は道路運送法上の道路でして、民間事業者が運営している道路です。例えば、箱根ターンパイクという道路がございます。解説の中で、土造のものにつきまして、「原野、山林等を切り開いて構築した切土、盛土、路床、路盤、土留め等の土工施設」につきまして、40年の耐用年数をもって償却できるものとするということが書いてあります。

そこで、解説の一番下の段落ですが、「自動車道につき償却を認めることとしたのは」云々と書いています。「通常の土地としての効用を有せず、転用性がない」、つまり、他に転用しようがないということで、本来、道路の造成費に当たる部分につきましても、構築物の償却資産としてみますということが書かれております。我々といたしましても、土工の部分につきましては、償却して費用化していきたいと考えております。

ただし、この耐用年数の40年というのは一つの事例ですので、年数につきましては、いま、技術部門といろいろと相談しながら検討しているところです。

次のページですが、橋梁のイメージを書いています。資産区分のイメージで、橋梁については、前回の委員会でご説明申し上げましたように、上部工、下部工、土の中にあります基礎杭というように分かれており、実際、下部工と上部工とで、いろいろと材質が違ってきます。例えば、上部工が鋼構造で、下部工がコンクリートだったりするのですが、償却資産区分としては、上下部工を併せて橋梁1橋を1つの償却区分とみなして、償却していきたいと考えております。主な構造としまして、上部工が鉄骨構造でありましたら、鋼構造の耐用年数表を使用して償却していきたいということ

でございます。

次のページでございますが、トンネルのイメージを書いております。前回も、コンクリートだけではないということをご説明申し上げましたように、実際、このようなロックボルトや鋼アーチ支保工などがコンクリートと一緒に造られておりますので、これらすべてにかかった費用をトンネル1本につき、償却資産として計上していきたいと考えております。ただし、トンネルの中に設置しておりますジェットファン等の換気施設等につきましては、機械・装置という区分で、別途、減価償却していきたいと考えております。

次のページでございますが、耐用年数の検討について記載しております。前回、いろいろとご指示を頂きまして、現在、検討しているところでございますが、ここに記載しております通り、鉄道事業の耐用年数、財務省令の類似項目の耐用年数等を参考にし、専門家の意見を聞きながら検討して参りたいと考えております。

参考までに、次のページでございますが、こちらは現行耐用年数の比較表を添付させていただきます。

ここでは、主な構築物を区分して記載し、鉄道業用又は軌道業用の耐用年数と行政コスト計算書で使用しました耐用年数とを比較しております。この通り、若干、年数も違っております。

今後は、鉄道と道路との構造物の使用方法、使用頻度等の違いにより、定められている耐用年数が適用可能かどうか、物理的に設定し得る耐用年数なのかどうか、探りながら検討していきたいと考えております。

特に橋梁については、鉄道と違うところとして、沖縄を除く全国8000kmの高速道路及び一般有料道路において、冬に凍結防止のための塩を撒いております。コンクリートに塩を直接撒きますので、構造上、影響を与えています。この点が明らかに鉄道と違うところではないかと考えております。

あと、トンネルにつきましても、排気ガス等の影響が考えられますので、こういう点も考慮に入れて、耐用年数を比較しながら、検討していきたいと考えております。ただし、舗装のように、JH設計要領に定める設計期間から、コンクリートで造られた舗装につきましては大体20年、アスファルトにつきましては10年くらいと想定して、設定しているものもございます。

次のページでございますが、これは、前回の委員会におきまして、実績としてどのくらいもつものなのかということ进行调查してはどうかというご意見がございましたので、私どもの管理しております道路の中で一番古い経過年数を持つ構造物を工種ごとに記載しております。これを見ますと、50年を経過したものは、現時点では、ありませんので実績を参考にするという事は、難しいものと思われま。

続きまして、耐用期間の実態について、ご説明申し上げます。道路資産は、急激に価値が低下、あるいは機能が落ちるということはありませんが、年々時間が経つに連

れて、破損や劣化が起こるといった通常減価が発生しますので、この点をふまえて、後ほどご説明申し上げます減価償却方法とも関連してくることはと思いますが、検討をしたいと考えております。

次ページ以降は、土工、橋梁、トンネル別に、一体どのようなところに費用を投じているかということについて、事例を挙げております。

まず、土工設備でございますが、期間が経過すればするほど強度が増すという特性もございますが、一方で、豪雨や地震といった災害による支出も多いということを記載しております。

次に、橋梁でございます。JHでは、現在、1万3千橋もの本線橋を管理しておりますが、そのうち架け替えた実績が、13橋でございます。その要因は、老朽化、塩害によるものが2橋、改築事業に伴うものが11橋でございます。

実際に、名神高速道路の蝉丸橋という橋が、昭和37年に建設されまして、供用後10年経過した頃からいろいろな部材を補強・補修したりすることによって、機能を維持してきたのですが、実際、機能を維持するのにも、かなりのコストがかかった橋でございました。最終的には、平成元年及び2年に架け替えを実施することとなりましたが、この橋の例ですと、供用後26、7年で架け替えたこととなります。そういう例もあるということでございます。

次のページでございますが、これは、塩分がコンクリート構造に悪影響を及ぼす例でございます。コンクリートのクラック等から塩分が浸透して、内部の鉄筋が錆びて膨張し、コンクリートが剥離するという事例でございます。主な要因としまして、海の近くの環境におかれているということや凍結防止剤の散布等がございます。

次のページでございますが、これは、先ほどご説明申し上げました橋梁の伸縮装置の部分でございます。これも、年数の経過に伴い、取替工事を実施しているところでございます。また、右側はメタル構造の橋ですが、これは、メタルということで錆びますので、塗替えをしているというのが実態です。

次のページでございますが、これは、橋梁のもう1つの例でございます。阪神淡路大震災の影響を受けまして、耐震性を増大させる必要という点と車輛の大型化という点から、床板を厚くして強度を増すという工事を行っております。これは、全国的に今後も進めていかなければならない工事です。

次のページでございますが、これは、関門トンネルの例でございます。これは、海底トンネルですが、供用後44年を経過し、舗装及び鉄骨覆工コンクリート部分、周辺地山補強等、大規模なりニューアル工事を実施した例でございます。

次のページでございますが、これは、舗装の事例でございます。前回の委員会でもご説明申し上げましたが、舗装の表層部分を車輛が通過することにより、削られていきますので、表面より4cmを剥ぎ取り、そこに新しいものを舗装するという工事を行っております。これは、大体、10年から12年程度のサイクルで施工していると

ころでございます。

次のページをご覧ください。舗装については、実際の補修サイクルのデータがございますので、その補修サイクルを表にしております。東名と東北道とでは、随分データに格差がありますが、全国平均で見ますと、12年強程度のサイクルで舗装し直しているということでございます。ある程度、定期的に取り替えを行っておりますので、取替法による取替資産として、処理したいと考えております。

最後のページでございますが、このような事情がございますので、耐用年数につきましては、今後、資料を集めまして、個々に検討していきたいと考えているところでございます。以上でございます。

JH側出席者 現時点で私どもが考える資産区分を最初にお示しして、後はその資産区分単位にどこまで含めるかについて、例えば、土工、橋梁、トンネルにここまでは含めたいという形で決めさせていただきました。

耐用年数につきましては、実際に耐用年数表に定めているところまで区分して構造物を持っていません。そうは言いながらも、数十年間管理してきたデータもあります。それを基に、今後、財務省令との整合を図って、検討していきたいということで、これから私どもが詰める考え方について説明いたしました。

これらについて、何かご意見がございますか。

A委員 耐用年数について、例えば、舗装の表層は取替法ということで結構だと思います。また、その他の部分は減価償却することで結構だと思うのですが、凍結防止の塩を撒く度合いとか、海に近いところとか、いろいろ状況が違いますので、また、橋にしても全国に1万3千箇所あるといっても、それぞれ状況が違いますので、例えば、橋について、耐用年数は全国一律全て50年にするというような決め方にする必要はないと思います。

ですから、耐用年数表を勘案しながらということですが、同じ耐用年数である必要はないと思います。前回も言いましたように、それぞれの実態に合った決め方をすればいいと思います。例えば、民間の場合、工場毎に耐用年数を変えているところもありますから、きめ細かい調査をしていただいて、いくつかに分類して、これは何年、これは何年というような決め方をした方がいいと思います。

C委員 その調査は可能でしょうか。

JH側出席者 寒冷地区分とかの分類はできると思います。

C委員 減価償却と耐用年数について考えるときに、セットで考えなければならないのが、その後の修繕のうち、どれを資本的支出として加算しなければいけないかということです。それをしないと、正しい減価償却ができないと思います。

それから、今度できる組織では、投資家の視点が重要だと思います。つまり、会社の株を買って値上がりを期待する。こういう人達にとってどういう情報が重要かというときに、下手をすると減価償却費に信頼性がなくて、そんなものは余計な計算だと

ということで、それを利益に戻して、キャッシュ・フローに近い数値を使用するようになって、何のための減価償却かわからなくなってしまうということになりかねないと考えられます。信頼性にクエスチョンマークがつくところが多くなってきますと、それだったらキャッシュ・フローで見ましようということになり兼ねないと思うのです。

ですから、適用できる範囲で、できるだけ取替法をやったらいいのではないかと思います。

JH側出席者 取替法につきましては、後程ご提案申し上げようと思っているのですが、私共のスタンスとして、取替法に馴染むものは極力その方向で詰めていきたい、という考えはございます。

事例として今すぐに思い浮かぶのは舗装ですが、これからいろいろデータを集めて、それに馴染むものは盛り込んでいきたいと考えております。

B委員 2点ありまして、1点は、A委員がご指摘いただいたところで、地域の違い、実際の舗装の補修サイクルのことです。名神が8年で、東北道は16年というように、随分大きな開きがあります。どういうものが地域の違いがあるのか。それを括るとしたら、どういう単位で括っていけばいいのか。それは、やはり何か参考になる資料がないと、議論ができないと思います。

もう1点は、分類です。この分類の体系がどうこう言うつもりはないのですが、どうもセグメント情報から引っ張っているのかなと思います。貸借対照表の表示科目の問題と、集計単位の問題と、両方あると思います。集計単位であれば、これでもいいという感じがしますが、貸借対照表の表示科目となると、こういう形でいいのかどうか、疑問に思います。

後でまとめたり、加工し易い集計単位で、まずはデータを集めていく必要があると思います。管理目的に役立つ形でデータを取っておかないといけません。財務諸表を作るためにデータを集めているというのでは、「労多くして功少なし」という感じがします。取り敢えずは、その辺も考えながらデータをまとめて、貸借対照表の表示科目はどうしたらいいのかというのは、もう少し議論が必要ではないかと思います。

JH側出席者 詳細な区分ということで、管理台帳のイメージも念頭に置きまして、その上でこういう表示にしておりますので、その辺は、次回にまた説明したいと思います。

会計士 鉄道会社ですと、鉄道事業と乗合事業という分け方をしております。いわゆる別記事業の場合です。JHも道路事業ということで、将来、いくつかの会社に分割して上場した場合は、事業の内容が、一般の商工業を中心とした民間企業とは随分違いますから、別記事業になると思います。そうすると、事業毎に関連した科目が貸借対照表を損益計算書に表示されてくることになります。

それから、証取法と商法とでは、科目整理のやり方が違います。

今、B委員がおっしゃられたことを含めまして、科目の事と管理目的の事とを

十分に考えていただければと思います。

C委員 それともう1点ですが、前回の委員会でも議論になったと思いますが、減損会計の関係があります。税務上は、簿価を高くしておかないと損金にならないので、高い簿価でスタートする。しかし、会計上は、その簿価をそのままもっていきませんので、新組織発足当日の4月1日に減損会計を適用すると、収益性の低いものは一気に簿価が落ちることになってしまう。

つまり、発足と同時に減損会計を適用することを頭の中に入れておかないといけないと思います。それには、過去のデータ、プラス将来のデータも重要になると思います。

JH側出席者 それについては、前回の委員会で、この民間企業並財務諸表がほぼ固まってくる段階、いまのところは来年の夏ごろを予定しておりますが、そのときに、減損会計の観点から資産の評価額が妥当か、検討してはどうかということを説明申し上げました。

委員長 ここ1年ぐらいで、どこかでやらないといけないですね。

A委員 路線別に減損会計が適用になるかどうかで、話が全然違います。私の判断では、常識的に考えて、路線別があり得るだろうということですが、C委員とD委員がいらっしやるので、専門家の意見を今日お聞きしましょうという話が、前回出ていました。

それはどこに関わるかという、先程、会計士がおっしゃったのですが、ともかく、古いデータでどんぶり勘定だったものを、管理目的で個々の細かいところまでデータを拾おうという状況です。そのときに、どれがいくらだったのかわからないものがあるという状況です。

ですから、今だったらいくらぐらいかかるかということで、その方がむしろデータをきちんと取り易いものもあるらしい。そういうものも含めて、この部分は再調達時価でやる、ということを言っています。

そのときに、会計は、幅というのがあります。幅の中の、上の方で金額を決めるのか、下の方で保守的に決めるのかによって、今、C委員がおっしゃったように、即、減損会計が適用されてみともないことになる場合もあるでしょう。こういう言い方は変かもしれませんが、路線別になるかどうかはわからないけれども、そういうことも念頭に置きつつ、初めにあまりみともなくものを考えたほうがいいのではないかと思います。

実際に、金額は全く確定していませんので、わからない訳ですから、金額をすくい上げて作っていく段階で、将来のキャッシュ・フローも同時並行的に見込んでいきながら考えることで、どうでしょうか。

前提は、減損会計が路線別に適用されるかどうか。非常に大きな問題なので、両委員のご意見はどうなのか聞いてみましょう、というのが前回ありました。

C委員 常識的な判断が、まさに常識的なのだと思います。

委員長 新しい組織へ移行するときには、資産のグルーピングはきちんとやらないといけ

ないでしょうね。ただの支出額では、もたないと思います。

JH側出席者 会社の分割という話が出ておりましたが、どういうふうに分けられるかによって変わってくると思います。それはまた、次回以降、検証して参りたいと思います。

いただいたご意見につきましては、再度見直しまして、次回、もう一度、ほぼ最終形に近いものを説明申し上げます。

JH側出席者 ちょっと質問ですが、この土工とかのり面とかは、長さの単位の最小はどの位を考えていますか。

JH側出席者 いま考えていますのは、例えば、土工であれば立米()当たりいくらか、のり面であれば平米(m²)当たりいくらか、というものを考えております。

JH側出席者 それは、路線によっては変わらないわけですか。

JH側出席者 路線によって土工工事種別のボリュームが違ってきますので、当然、単価としては、立米()当たりいくらかというのは違ってきます。

JH側出席者 単価ではなくて、単位はどうですか。最小単位を聞いているのです。

JH側出席者 いま想定しています整理区分は、例えば、土工であれば管理事務所ごととか、のり面であればインターチェンジ間ごととかです。

A委員 管理事務所毎というのは、どれぐらいですか。

JH側出席者 大体、70kmぐらいです。

JH側出席者 最近は、リストラで事務所当たりの管理延長を長くしていますので、100kmを超えているところもございます。

A委員 JH側出席者もおっしゃったところで、これは、路線別なのか、場合によっては区間毎に減損の対象になるかもしれないと、前回も私は言いましたよね。ですから、いまのところは、ある程度決めておいた方がいいと思います。

会計士 管理事務所単位でも、供用した年度が随分違いますよね。路線も複雑に絡んでいますから、管理事務所の中で路線別にしないといけないと思います。供用年度が違いますから、供用年度によって区切れる訳です。

それからもう一つ。建設事務所において、発注単位があるはずですが、契約ベースですね。ここからここまではA、ここまではBというゼネコンになっている訳ですから、これについては契約を見れば、発注単価がわかる訳です。過去は別として、将来に向かっては、契約ベースで管理できる訳です。

JH側出席者 土工の発注単位と舗装の発注単位とが違うので、契約ベースで管理するのは困難ですが、これもまた勉強していききたいと思います。

会計士 少なくとも、工事事務所単位とか管理事務所単位というのは大雑把すぎると思います。

D委員 その後のことは別として、少なくとも、開始貸借対照表としてはあり得るのではないですか。

会計士 過去のものはなかなか遡及できないと思いますが、これからのものは、当然、資料が新しくなる訳ですから、対応が違っていいのではないですか。

A委員 あるいは、最近の、トレースできるところがあると言われたところは、少なくともやるべきです。B委員が言われたように、まとめていくときには、まとめてもいい訳ですよ。しかし、後で細かくしようと思ったときには、初めにデータがないとだめですから。

JH側出席者 今後、検討していくことだと思います。

会計士 一つの区切りでも、舗装には、一番下に20cmぐらいの層があって、その上に15cmぐらいの層があって、その上に4cmの表層がある訳です。表層の4cmは、取替法でいいと思うのです。6年とか、8年とかで取り替えている訳ですから。しかし、取替法であっても、いま、JHで取り替えているのは、従来のアスファルトではなくて、高機能舗装に取り替えていますので、これは取替法の対象ではなくなるのではないのでしょうか。

JH側出席者 高機能舗装は、今はもう、標準仕様になっています。逆に、機能アップの分だけを切り出すことは難しいと思います。

会計士 上の部分は取替法の対象でも、下の部分は、多分、永久的に残ることになると思います。それはやっぱり、償却上、区分しておかないといけない。

委員長 それと、おっしゃるように、技術者と相談の上ですよ。

JH側出席者 問題は、今後、ここで発注単位があるかどうかですね。

JH側出席者 工事事務所の境というのは、町単位とかでいろんな協議しますから、行政の境です。ところが、一旦供用しますと、インターチェンジごとで管理しますので、建設の部分と管理の部分とで整合がとれなくなってくるということがあります。

JH側出席者 それでは、次に、『取得原価に算入する費用の範囲』についての審議に移ります。「資料2-2」です。これは、審議事項ということで、ある程度の方向性を出していただきたいと思います。

3ページに「検討対象となる費用」がございまして、これを大きく分けると、「補償に要する費用」、「付替道水路の建設費用」、「建設費から生じる金利」、及び「建設中に発生する消費税等」の4項目になります。

これらについて一つずつ説明いたしまして、その後、審議に入っていただきたいと思います。

JH側出席者 それでは、資料の2ページをご覧ください。今回の検討のスタンスにつきまして、触れている部分でございまして、特に、道路資産を取得する支出につきまして、原価に算入すべき時点としまして、資産の稼働後、費用と収益の適切な対応関係等を考慮する必要があることは、言うまでもありません。更に、これから、いろいろと作業に入って行くわけですが、いずれは、民営化後の開始B/S、あるいはその後

の会計処理、もう1点は、来年9月までに試算値として公表する財務諸表という、この3つの関係をどうみていくかということがございます。この考え方も含めて、可能な限り考え方を合わせた方が好ましいものはないかということで、この資料を作成しております。しかし、来年の9月に向けての作業については、正直申し上げまして時間の制約がございますので、完璧なものの作成は困難でございます。こういったこともあり、財務諸表を作成する上で、いくつかの部分で簡便な方法を探らざるを得ない、その際の考え方や手法になっております。

続きまして、補償に要する費用ということでございますが、まず、お手持ちの資料の4ページをご覧ください。JHがどのような補償を行っているかということについて、簡単にご説明申し上げます。JHが行う補償は、大きく分けて4つの補償に分かれます。1つ目は物件移転補償、2つ目は特殊物件、3つ目は事業損失、そして、その他という形に分けられます。

まず、物件移転補償について、これは、道路建設予定地内にある家屋の所有者等の関係者がいらっしゃるわけですが、高速道路という公共事業のために、意図せず移転を余儀なくされるわけで、この際に行う補償でございます。

関係者の方には、新たな移転先に移っていただき、この際に必要となる費用について、補償を行うこととしております。この費用には、建物取壊費用、家屋の再築費用、この再築費用というのは、減価償却相当分ほどではありませんが従前相当分まで減価したもので、適正な率で減価したものでございます。更に、引越代、新たに取得した家屋の登記費用、新家屋を探すために仕事を休業されますので、その日当分等の費用が含まれております。

次に、特殊物件の補償でございます。これは、資料にありますように、ライフライン移設費用でございます。これには、相手方が所有する土地を取得するために、例えば、送電鉄塔の移設を行う場合、もう1つは、水道管のように道路に埋設されているものを工事の都合により、移設する場合がございます。

続きまして、事業損失でございますが、これは、工事の施工に伴いまして、生じる補償でございます。工事の施工に伴いまして、震動等により建物の壁にひびが入った場合の補修費であるとか、高架道路ができあがりますと、その構築物によって、日照障害やテレビ電波受信障害が生じた場合の補償費用でございます。このような事業用地外の被害を補償するために要した費用でございます。

その他、残地補償を例示しておりますが、高速道路は、必ずしも土地の形状に合わせて通過するわけではございません。場合によっては、残った土地の面積が過少になったり、形状が歪になったりして、財産価値が目減りすることもございます。残地補償は、このような場合に、目減りした分の補償を行っていくというものでございます。

5ページをご覧ください。補償に要する費用につきまして、検討フローで整理しております。まず、補償に要する費用につきましては、取得原価に算入したいと考えてお

ります。その上で、どの資産の取得原価に算入することが適当かというをご検討いただきたいと考えておりますが、おおよそ2つの考え方のうち、いずれかによるのではないかと考えております。

まず、1つの考え方ですが、このフローにおける「yes」の場合です。これは、個々の補償の内容によって、土地の取得原価に入るべきか、構築物の取得原価に入れるべきかを判断するという考え方でございます。

それから、フローにおける「no」という場合の考え方、これはどのようなものかと申しますと、一連の補償をあくまで高速道路全体として、建設に必要となる費用であると捉えた場合、そうすると、ある一定の区間の資産全体に配賦することができるのではないかとこの考え方でございます。具体的には、土地と構築物のそれぞれの取得に要した費用比率等、一定の配賦率をもって、補償費用を配賦することはできるのではないかとこのことです。

それぞれの考え方については、6ページをご覧下さい。まず、個々に算入する資産を判断するための考え方として、更地を取得するための補償、いわば更地化するための補償であれば、土地の取得原価に算入すべきであり、土地の取得に拘わらず生じる、工事の支障となる物件の移設、あるいは工事に起因して発生する損失を補償するものであれば、当該工事の目的物たる構築物の取得原価に算入するべきであるという考え方がございます。

もう1つは、もともと道路というものは、土地と土地に付着する構築物によって構成されているという考え方がございます。そうしますと、JHが行います補償は、広義にはJHの事業の支障となる物件を収去することに対するものであることから、すなわち、道路建設のためのものであることから、道路資産全体、土地及び構築物に算入することが妥当ではないかという考え方でございます。

それを具体的に記載した箇所が、お手元の資料の7ページ及び8ページでございます。まず、最初の考え方といたしまして、どのようにして当てはめていくのかということ为例示しております。土地の取得価額に算入する補償の対象といたしましては、例えば、物件移転補償がでございます。文字の通り、家屋を移転させ、土地の更地化を図るという典型的な事例でございます。

次に、構築物の取得価額に算入する補償の対象といたしまして、事業損失がでございます。これは、先ほどの説明で例示いたしましたように、高架道路が建設されることにより電波障害が生じるといったような場合には、土地の取得というよりは構築物の取得にかかるものであろうという観点から、ここに当てはめたケースでございます。

続きまして、二つ目の考え方として、どのように経理処理をしていくかということでございます。これは、具体的には、道路資産の取得原価にどのように算入していくかということです。

これは、ある一定地域内での補償費用の総額をまず求め、当該地域内に存する土地

及び主要な道路構築物に按分をするという考え方でございます。例えば、土地は買収額、主要構築物につきましては工事費を用いて按分するという考え方でございます。ここまでは、民営化後、あるいは民営化直前に向けた話でございますが、来年9月に向けていかなる作業を行うかという部分が、資料の9ページでございます。

先ほど、いずれかの考え方にに基づき、取得原価に算入することとした補償費用につきまして、来年の9月に向けてどのように反映させていくかということでございます。

まず、土地につきましては、前回の委員会でもご説明申し上げましたが、鑑定による評価とさせていただいたところでございます。

一方で、再調達原価の考え方にに基づきますと、補償費相当額を鑑定評価額に加算するのが適当であるかということについて、課題になることが考えられますので、この部分につきまして、ご意見を願います。同様に、構築物につきましても、減価償却後再調達原価による評価としているところでございますので、補償費相当分を減価償却前の再調達原価に何らかの方法により加算し、その後、減価償却することが適当かどうかということにつきまして、ご意見をいただきたいと考えております。

以上、補償に要する費用について、説明申し上げます。

JH側出席者 5ページですが、補償費用をすべて取得原価に算入するという前提を置いています。これはよろしいでしょうか。

D委員 前回の議論に参加していなかったので教えていただきたい部分があります。全ては、先程から出ている時価か取得原価かということです。時価といったときには再調達原価という考え方になるということですが、今回、新しい組織が、新しくスタートした時には、再調達原価を基礎にして、それに基づいて利益計算を会計的に進めていくということになると思います。

その場合には、取得原価が分からないから再調達原価を使うということではなく、そもそも再調達原価が基本で、再調達原価の推定の代替値として、直近の取得原価を使うということになると思います。

そうでなく、取得原価を基に、今後の利益計算をやっていくということになると、取得原価が分からないものの代替値として再調達原価を使うということです。

要するに、あるものには取得原価、あるものには再調達原価ということにはならないと思います。どちらかが、どちらかの代替になるということだと思います。

どちらがどちらの代替になるのでしょうかというのは、両方の考え方があって、それはある意味での与件といえますか、ここで一意的に決められない問題なのか、ということは申し上げておきます。

そのうえで、再調達原価を基本にする場合に、それに補償費用をプラスすることが、ちょっと理解できません。取得原価を基本にする場合には、当然、補償費用というのはありますから、それを資産化するというのは理屈が通っていますが、再調

達原価にはもともと補償費用は折込み済みだという考え方だと思うのですが、そうではないのですか。

JH側出席者 前回、説明申し上げた時の私共のイメージといたしまして、償却資産に関しましては、直接的に工事に要する費用と設計費に相当する費用とを積上げて、再調達原価というふうに定義付けた部分がございます、次期以降の課題として、こういった補償費用を検討して参りたいと説明申し上げた次第です。

従いまして、前回説明の再調達原価には、こういった項目を織り込んでいなかったということは事実です。

JH側出席者 この場合は、算入してもよいのでしょうか。

D委員 算入したものを再調達原価と定義付けます。

委員長 これは、付随費用ですよ。購入代金に付随費用を足したものが、取得原価になるということは、言ってみれば当然なのですね。それが、取得原価という訳ですからね。

それで、再調達原価も同じですよ。取得原価が昔の原価であったとして、再調達原価はいまの原価ですよ。ですから、考え方は基本的に変わらない。

僅かに変わるのは、この「no」という方に書いてある部分で、道路全体にかかるのだから、それを個別の管理の単位にどう配分していくかという問題があるかなということが、ちょっと強く出さないといけない部分かとは思いますが。

しかし、「yes」の方は、当然だと考えてよいのではないのでしょうか。

C委員 その際に、補償費用を再調達原価に加算するとしても、通常必要とされる立退き等にかかるコストを、通常生じるであろうと思われる金額で加算するのでしょうか。それとも、交渉事ですから、例えば、通常かかるものの2倍で買収したという過去の事実があった場合は、それを加算するのでしょうか。

再調達原価の場合には、やっぱり入ってくる金額の大きさが通常要すると思われる補償費用という概念になってくるのではないかなと思います。

委員長 これはケースバイケースで考えていけばいいのではないのでしょうか。一般論では言いにくいですよ。

B委員 私は、民間のマンション建設の場合は、そんなことはいちいちやっていないのではないかと思います。マンション建設にかかった補償費ということで、全部ひっくり返して、建物とか附属設備とか構築物とかに、ざっと振り分けているのではないかと思います。

私は、そもそも土地と構築物という分け方でいいのかどうかと思います。前にも申し上げましたが、もし道路というものを形態別分類で作れば、そこに全部押し込められるので、非常に簡単だと思います。ただ、道路という科目を貸借対照表に設けていいかということは、まだ議論が残っているとは思いますが。

委員長 それは、先ほどの分類の体系でもあったように、一応、有形固定資産と無形固定

資産に分けて、その後、償却資産か非償却資産かに分けていますよね。そして、非償却資産にしたものは、減価償却の対象にしないでいいという意味ですよ。

したがって、償却を通じて、補償費用等を将来のキャッシュ・フローから回収していくかどうかということにかかっているのだと思うので、一応、非償却資産としての土地と、償却資産としての道路資産というものに分けるのは、意味があると思います。

B委員 橋脚みたいなのがあると、土地と構築物とは違うと思います。しかし、そうではないところ、つまり、地面にそのまま高速道路が走っているところがあります。それなどは、土地と構築物とで一体ではないかと思います。

A委員 B委員は、公会計の専門家だから、そういう発想が出てくると思います。そういう考え方がわからない訳ではありませんし、そういう考え方もある。

今まででしたら、償還準備金方式だから、そういうようなやり方でよかったかもしれません。しかし、今回、民間企業並みで財務諸表を作るといったときに、減価するものを土地と一緒にするのは、世間から見ても、なかなか分かりづらいと思います。

ですから、B委員の論理はわかりますが、一先ずここは、そこまでの本質論には遡らないで、土地と償却固定資産は分けておくという前提の方がよいのではないかと思います。

それから、補償費用を取得原価に入れるかどうかということについて考えるときには、定常状態になったときにどうするかということ、まず考えるのが一番だと思います。先程から、D委員が言われていることと一緒にかもしれませんが、そのときには取得原価なのです。定常状態では、每期、每期、再調達原価ではやらないですよ。そのときにやるのは、取得原価なのです。そのときには、補償しなければ、道路を作れない訳ですから、付随費用ということで、補償費用が原価に入るのは当然だろうと思います。

それで、議論がごっちゃになっているのは、データがないから再調達原価だということ、開始貸借対照表だから時価だというのが、ごっちゃになっているからだと思います。我々としては、開始貸借対照表だから時価なのです。正に設立第一期だから、新設だから、と言ってもいいかもしれません。

また、最近のものは取得原価という意味は、鑑定評価も本当に正しいかわからないから、ある意味でデータの信頼性を高めるために、最近のデータがある場合は、そちらのほうがより正確かもしれないという議論もありました。そういう意味で、その辺は見極めをしようということで、原則は、開始貸借対照表は時価ということになると思います。そこを分けないといけないと思います。

そして、そのときに、開始貸借対照表ということになる訳ですが、そこが難しいのです。買収ということになると、のれんなどというものも入ってしまうので、そこまで言うのは止めるとします。もしかしたらお叱りを受けてしまうかもしれませんが、

そこまでは言わないで再調達原価と言っているとすれば、定常状態の取得原価と同じですから、常識的に考えてこれぐらいは補償費用がかかっているというものは配賦しておき、それをもって再調達原価とすると、D委員が言われたことについては、全く賛成です。

そこまでいった段階で、次に、個々に算入するか、全体を割り振るかという問題になる訳です。私は、7、8ページに書いてあるように、民営化後になると、定常状態になった後、これは絶対に取得原価会計ですから、個々の問題だと思うのです。しかも、土地について、更地の部分と上物とは別々に分かる訳ですから、それが管理目的ということですから、ここにいくらかかったか、こっちはいくらかかったかというデータがないと、経営管理もできない訳です。

そういう点から言っても、常識的に考えると、個々に算入するというのが正しいので、全体に平均して割り振るということは、おかしいと思います。

要するに、第二東名のような都市近郊の補償費用は高いのだから、それを地方のところに乗せてしまうということですね。そんなことは、おかしいと思います。

だからやっぱり、取得原価なのです。第二東名のような都市近郊はお金がかかっているということが分かるデータにしておかないと、いけないと思います。

過去の取引データを再構築するときも、できる限り実際のデータに近いものにするというのが、誠実な対応ではないかと思います。しかし、手間とか、データの不備とかという点で、それは完璧にはできないのですから、それは許されると思います。態度としては、今言ったようなことで、民営化後の定常状態をきちんと経営管理をするという観点で、限りなく実際のデータに近いものを考えることが、正しい態度ではないかと思います。

JH側出席者 A委員が今おっしゃったのは、定常化した後は、5ページでいうところの「yes」でよいということですか。また、開始貸借対照表を作るところまでは、「no」でもよいということですか。

A委員 限りなく「yes」ですが、データが得られなければ、仕方がない部分もあるだろうということですね。

委員長 私も、ほとんど同じ意見です。「yes」になるのは当然だと思うのですが、一体どういう場合に「no」になるかですよ。こちらの方が難しいと思います。極僅少だから、その期の費用にして落としてしまおうというのが、取得原価に算入しない例で、これが一つ考えられると思います。

それから、その他に、全体としての道路の補償費用というのは、ちょっとイメージが湧かないのですが、例えば、どんなことがありますか。

JH側出席者 今、考えておりますのは、例えば、1つのインター区間ごとですとか、市町村毎ですとかで、そこに投下した工事費用と土地代の比率をみて、按分していく方法もあるのではないかとことです。

委員長 行政単位ベースか管理ベースかは知りませんが、そこに算入すればいいのではないのですか。何と何を按分する訳ですか。

JH側出席者 土地と構築物にかかった費用の比率で、全体の補償費用を按分したらどうかということです。

JH側出席者 全体というか、インターチェンジ間の補償費用でしょう。

A委員 インターチェンジ間というと何kmですか。

JH側出席者 インターチェンジ間ですと、10数kmです。

A委員 わかりました。そうすると、10数kmというのを定常状態になった後の最小計上単位にするかどうかですね。管理目的上、どの程度のところで管理したいのかということです。

会計士 それは、ケースバイケースであると思います。道路を造るために農家に立ち退いてもらったときには、土地を買ったわけですから、その土地の取得価額なのです。

しかし、伊勢湾岸自動車道などでいうと、漁業補償をどーんと払ったら、橋の全部に対して影響が出てくるわけです。

A委員 それはそうですね。

会計士 長良川の漁業補償費用を払ったら、橋を造るための補償費用になりますので、農家に立ち退いてもらった補償費用とは、ちょっと話が違ってくると思います。

委員長 一般論で言えば、当該資産を取得するために避けられなかった費用ですから、その当該資産を決めればいいのではないですか。どの資産を取得するために必要不可欠な費用であったのか。

会計士 農家に立ち退いてもらって、その土地を買った補償費用は、土地代だと思いますが、橋を造るための補償費用の場合、橋は土地の上を走っていますが、土地を買うための補償費用ではないと思います。

D委員 いま問題になっているのは、土地だけなのか、土地の上に造るものにも補償費用を按分していいのか、ということだと思います。

JH側出席者 そういうことです。

A委員 もしそうであれば、土地に対する補償費用なのか、構築物に対する補償費用なのかは、きちんと分けておかないと、説明がつかないと思います。減価償却か非償却かということにする訳ですから。

D委員 立退きでも、土地の上に構築物を造らなければならなかったために立ち退いてもらったから上の構築物にも配賦した、というのが、「no」ですね。

A委員 両方にかかる補償費用は、今、D委員がおっしゃったとおり、何かの比率で、例えば、金額ベースで配賦するのはいいと思います。しかし、委員長がおっしゃっているのは、分かるものはきちんと個々に算入すべきということだと思います。

JH側出席者 道路は、もともと、土地を買って、その上にある家屋等の物件をどけていただいて、更地にするのが目的ではなくて、その後に工事をして道路を完成させ

るのが目的です。そういう考え方によりますと、この「no」の考え方も、成立するのではないのでしょうか。

A委員 今言われた考え方ですと、全部構築物に入れるということですか。

D委員 いいえ、違います。「yes」の方だと、立退料は全部土地代になってしまいます。しかし、立退料でも、その上に構築物を造ることが目的ですから、そちらに比例配分してもいいか、というのが「no」ですよ。

C委員 B委員の話でやれば、解決すると思います。

土地プラス構築物で、トータルは変わらない訳です。それを、例えば、40年経ったときに残存価額がいくらかと考えると、土地ぐらいしか売れませんから、土地の売却価格となります。すると、補償費用抜きの現在の取得原価、再調達原価と同じぐらいになる。全体で考えたら、買収費は、道路の使用期間内で回収していかなければならないコストだと思うのです。

ですから、いま、税法上の取得原価の10%という残存価額の杓子定規の規定があるのと、その土地については資産の償却を認めないという、この2点があるものから、歪められているわけで、もし交渉で可能ならば、土地プラス構築物を償却対象資産にして、40年後の残存価額は、いまの土地の売却価格とすれば、話はすっきりするのではないかと思います。

委員長 だから、土地か構築物かというよりも、償却資産か償却資産ではないかということで、減価償却の対象にするべきかどうかということだと思います。

C委員 回収計算の観点からしたら、これは回収しなければいけないコストだと思います。

会計士 補償費用の中で、遺跡等があると発掘調査費用を負担しなければならない場合があります。

民間の不動産事業をやっている会社は、土地の場合は、払ったときの費用でいいのです。しかし、棚卸資産の土地の場合は、原価計算上、原価に入れなければならない。

JHは、どのように考えますか。遺跡があったために、オープンカットせずにトンネルを掘らなければならないようになったこともあったと思います。

私は、民間企業並貸借対照表を作るときは、支出したときの費用だと思うのです。取得原価に算入するべきではないと思うのです。

また、遺跡調査というのは、自分の意思でコントロールできないのです。ここで止めて下さいと、言えない訳です。

C委員 土地の取得原価に算入できる資本的支出の範囲という問題も、かなりあると思います。補償費用は、全部が全部、本当に原価算入すべきかどうか、検討の余地はあると思います。

JH側出席者 発掘調査費は、補償費用には入ってないでしょう。調査費ですから、もともと経費ですよ。

JH側出席者 現行決算上は、発掘調査費は道路資産に含まれます。取得原価です。

B委員 入るのですか。やっぱり。

委員長 いまの償還準備金制度の中では、入るということですね。

A委員 論理上は、どちらもあるとは思いますが。後になって回収するのか、それともそのときに全部費用にするのか、それは両方あると思えますよ。

民間では、そういうふうに行っているのですか。

会計士 税法上の取扱いです。

A委員 そうすると、必ずしも税法に従わなくてもいいけれども、節税するのであれば、従った方がよいということですか。

会計士 取得原価に入れなくてもよいですよ、という税法上の取扱いはあります。

委員長 営業活動を通じて回収するのが筋だというのが、あるのでしょうか。だったら、償却資産に入れておくともよいですね。

A委員 でも、民営化後、節税が図れる資産があるのだったら、それは図っておいてもよいと思います。論理的には、両方あり得ますから。節税手段を採るのが当然だと思います。

先程、C委員が言われた株主にとってということから考えると、むしろやるべきではないでしょうか。

D委員 それでは、「no」なのですか。

会計士 現在は、そうです。これまでのJHの会計処理としては、取得原価に算入されています。

D委員 「no」がよいのか、「no」でもよいよというのか、どちらなのですか。

A委員 違います。今のは、調査費の話です。

D委員 調査費もそうですが、補償費用についても、です。

会計士 まず、補償費用と調査費用に分けて下さい。補償費用は原価性がありますが、調査費用は原価性がないのではないのでしょうかということです。それと、JHとして会計方針を定めるべきではないのでしょうかということです。

D委員 ここでは、補償費用については原価性はある、ということでは一致している訳です。土地に入れるべきなのか、一部を構築物に配賦できるのか、というのが問題になっている訳です。

橋を造る場合に、下が川だったら、全部償却資産になって、そうでなく、土地を更地にしてその上に構築物を造る場合は、補償費用が全部土地に入る。果たして、そうなのかというのが、今の問題なのです。

A委員 そういう、どちらか分からないものは、金額で按分するしかないということです。でも、明らかに更地の土地の補償だと分かるものについて、償却資産に按分するのは、いかがなものかということです。

JH側出席者 それは、土地の補償費用と構築物の補償費用に分かれていないのですか。

JH側出席者 「no」の考え方は、あくまで最後に道路を造って開通させようというの

が、一つの目的です。

D委員 更地を保有することが、目的ではない訳ですよ。

JH側出席者 そうです。

A委員 そのようなことを言ったら、例えば、賃貸マンションの場合、更地のままじゃないですよ。賃貸マンションは、皆、建物に補償費用を入れるということになってしまいますよ。

JH側出席者 それは、いいところ取りにはならないように、マンションであれば、直接経費相当分として、土地の買収価格と建築費用とで按分することができるでしょうか、という問い掛けです。

A委員 何故、分かるものについてまでプールして、そういうふうに配賦したいのですか。分かるものと分からないものがあるって、私達が言っているのは、分かるものについてはそうできないのか、と言っている訳です。あくまでも、一つの目的のものだからといって、みんな一緒にして按分するというのは、どうしてですか、ということです。土地の部分について、補償したときに、支出の目的が分かっているものについても、わざわざプールしたいというのはどういう訳ですか。それは、目的がそうだからということですか。

JH側出席者 はい、そうです。

A委員 私から言わせると、節税に見えるのです。要するに、土地の部分の方が、金額が多いように思うのです。

JH側出席者 はい、確かに多いです。

A委員 ですから、土地の方に入れてしまうと、補償費用が永久に固定化されてしまう。それを避けるために、償却資産の方に少しでも入れたいという、そういう意図があるのですか。

JH側出席者 そういう考え方もございます。

JH側出席者 「no」の選択肢を作ったのは、それが目的ですか。

JH側出席者 そうではないのですが、反射的に土地に固定化される投下費用が減ぜられることも考えられるということです。

A委員 そういうことであれば、分かります。そういうことであれば、それを言ってもらって、考えていかなければならないと思います。先程も言いましたとおり、節税というのは大事なことです。

D委員 土地は大きな問題で、特に公的企業の場合は、減価償却の対象にならないものは費用算入されませんから回収のしようがないのです。総括原価の積算ベースには入らない訳で、結局、その部分を少なくしたいというのは節税目的だけではないのです。

A委員 分かりました。

委員長 「個々の補償対象から算入対象を判断するか」と書いてありますが、その補償費用が土地の補償だということがはっきりしていれば、そちらに入れて、構築物のため

の補償ならば、そちらに入れましょうという意味ですね。

JH側出席者 そうです。

委員長 そうすると、「no」というのは、それは分からないという意味ですね。どちらに入れるか分からないのが「no」であるということですか。何の補償費用が分からないということですか。

JH側出席者 もともと補償費用そのものが、道路建設のために使う費用であろうという整理を、まずさせていただきました。

委員長 そうすると、「yes」をとるか、「no」をとるかということですか。これは大変ですね。

JH側出席者 例えば、新品の家屋が建っている土地でも、それを撤去するために買う訳です。

委員長 それは、やっぱり、土地の補償のための費用とか、構築物を建てるためにかかった費用というのは、普通は分けられるのではないですか。

JH側出席者 土地代と物件移転費用の補償は別です。当然、土地売買契約は結びます。

委員長 土地の移転費用か何かは知らないけれども、その補償費用は、土地を取得するために要した費用だということが分からないことがあるのでしょうか。

JH側出席者 直接的に土地を買う価格は、土地売買契約を結びますので、分かります。

委員長 土地の購入費用の他に、付随費用として補償費用がかかる訳でしょう。その補償費用が、土地を買うためにかかったということが分かれば、そこに入れればいい訳ですよ。

JH側出席者 物件移転補償契約書の中に文章で表現してありますが、所有者の方に対して私共が行う事業の支障にならないように持っているものを収去して下さい、という書き方をしています。

委員長 補償費用は土地を買うために要した費用だから、土地の原価に算入すればいいですよ。

JH側出席者 そういう考え方も一つです。しかし、高速道路の道路事業のために退いて下さいという言い方をしております。

委員長 全国何千kmかの事業ですか。

JH側出席者 いえ、当該区間の事業です。

D委員 通常の事業会社で立退料を支払って工場等を建てるときに、立退料をどのように経理処理しているのが一般的なのでしょうか、ということではないでしょうか。立退料を土地の直接費とみるか、工事区全体の間接費とみて配分するのか、というご指摘ですよ。

JH側出席者 はい、そうです。

会計士 民間企業では、こういうふうに建物勘定には入れてはいません。土地代だけです。その土地を買うために退いてもらったという考え方です。

C委員 税法はあまり詳しくないのですが、回収のために、税法上の繰延資産とか、あるいは商権というか営業権みたいな無形資産的なものとして取り扱うという余地はないですか。それで、道路が持つ使用期間内に償却していくという方法が採れば、一番よいと思います。

D委員 立退料は、土地の原価に算入することができるのですか、しなければならないのですか。どちらですか。

会計士 民間企業の場合、土地を買うためにかかったのだと判断されれば、土地代なのです。

JH側出席者 そういうことが「できる」ということですか。

D委員 この点、特に確認した方がよいのではないですか。

A委員 「できる」であれば、していないと思います。

D委員 そうすると、立退料は費用算入できない、ということですね。

会計士 土地を買うために立ち退いてもらったという考え方ですね。建物が建っている土地を買って建物を1年以内に取り壊すと、税法上は土地代になります。

要するに、建物を1年も使わなかったら、建物を買ったのではなく土地を買ったことになる訳です。

委員長 もう一度聞きますが、「yes」という意味は、個別の補償費用がかかって、個別の資産の取得に要する費用だということが分かります、という意味の「yes」ですか。そういう意味ではないのですか。

つまり、この文章では「判断するか」と書いてありますが、個々の補償対象に鑑みて、算入対象を判断できますか、という問い掛けですか。そうではないのですか。

JH側出席者 「判断できますか」という意味ではありません。

会計士 常に「yes」か「no」という意味です。

委員長 そうすると困りますね。補償費用は常に個別に分解して「yes」のようにするか、それとも「no」のようにするか、どちらがいいでしょうという意味ですね。

JH側出席者 はい。

委員長 普通は、「yes」でしょう。

JH側出席者 「no」の場合の按分は、どうやってやるのですか。

JH側出席者 例えば、土地の取得原価と工事費の総額で按分します。

委員長 総額を分母にして、土地代か工事費を分子にするということですね。

JH側出席者 そうすると、土地に行くような資産の部分も、ある程度、償却資産の方に行って、回収の対象になり得るのではないですか、ということです。

JH側出席者 そこまで考えているのでしょうかね。

B委員 物件移転補償費は、道路公団が買主だから金額が上がるということはあるのでしょうか。

JH側出席者 傾向としてはあります。

C委員 金利と買収費用を秤にかけて、多少買収費用がかかったとしても、早く買えばトータルでは安く済む。経済合理性の観点からは、合理的な行動でもあるわけですね。

委員長 私としては、このフローチャートの判断の枠内を「判断できるか」という問いかけにしてほしいと思います。

判断できるとなったら「yes」だから、土地及び構築物にそれぞれ分けて、直入して下さい。判断できない場合には「no」のほうに進んで、償却資産に算入して、将来のキャッシュ・フローで回収していく余地を残しておいたほうがいいのではないのでしょうか。それが節税効果にも繋がるようですし。

C委員 それで思い出したのですが、金利はどうするのですか。

JH側出席者 それは、後で議論していただきます。

それでは、この議題は、いま、まとめていただいたとおりでよろしいですか。

委員長 それは、一つの案ということで、やれるかどうかは、実際にやってみていただかないとわかりません。

JH側出席者 それでは次に、「2. 付替道水路の建設費用」について、説明いたします。

JH側出席者 大きな2番として、付替道水路の建設費用について、ご説明申し上げます。

10ページをご覧ください。付替道水路とは、高速道路建設に伴いまして、もともとありました生活道路等が使用できなくなる場合に、その機能補償を行う為に設置している道路のことです。これは、昭和42年に閣議決定されました公共補償基準要綱におきまして、「機能が廃止される公共施設の補償は、機能回復が図られるよう行うものとする」とされております。

このような考え方にに基づき、JHとしましては、側道並びに高速道路を横断するためのオーバブリッジ及びカルバートボックスを設けまして、積極的に機能回復を図っているところでございます。このような施設につきましては、完成後、従来の管理者である市町村に移管しております。

続きまして、11ページとお手元のA3の資料をご覧ください。併せてご説明申し上げます。A3の資料は、具体的にどのように側道が建設され、その後、どのような手続きが行われるかをモデル的に示したものでございます。

「STEP1」をご覧ください。縦に黄色の2本の線が走っておりますが、これは、地元の方が使用していた生活道路を指しております。この道路に対しまして、高速道路の予定線が左右に横断するというケースを想定しております。

従来、上下方向に行き来できた生活道路が高速道路の建設により、往来に支障が発生してしまいます。そこで、高速道路沿いに側道を設置し、更に、高速道路を横断する箇所を設けまして、機能回復を図っております。ここでは、盛土構造を想定し、カルバートボックスにより横断する形をとっております。逆に、切土区間につきましては、カルバートボックスを設置することはできませんので、オーバブリッジにより高速道路の上空を横断する形で対応することとなります。このような付替の形態に

つきましては、使用される沿道の住民の方や、将来、管理者となる地元自治体と、十分な調整を行った上で決定していきます。

地元自治体との調整で付け替えの形態を決定した後、それに従い、高速道路と機能復旧道路をJHで建設して参ります。機能復旧道路は、生活道路の機能回復が目的でありますので、できる限り地元の方々が不便にならないように、工事が終了次第、可能な限り早期に側道のみ開放しております。この際には、まず、舗装やガードレールといった側道の施設のみを移管し、その後、高速道路が完成し、側道との管理境が確定した時に、高速道路と側道との敷地を分筆し、従来管理者に敷地の所有権を渡しております。

ここで、若干、手続きが複雑になります。機能回復の対象となる道路には、法定道路、つまり、登記簿上に地番を持っている道路と、法定外道路、通称、赤道や里道と称される、公図上、道と表記されているだけの地番を持たない道路との2種類があり、それぞれ手続きが異なっております。

「STEP3」の に記載してありますが、まず、既存道路が市道などの法定道路の場合というケースでございます。Aの赤色部分とBの橙色部分につきまして、金銭差額等の精算のない形で交換契約を締結しております。

一方、法定外道路、いわゆる赤道の場合でございますが、橙色部分につきましては、もともと管理していた市町村に、この敷地を寄付するという行為が生じます。そして、その後、赤色部分につきまして、国有財産部局長から貸し付けを受けるという流れとなっております。

このような一連の施設及び土地のやり取りを図にしたものが、11ページにございます。左側が新たに付け替えをしました施設の取り扱い、右側が従前の施設の取り扱いを示しております。

続きまして、12ページをご覧ください。付替道水路は、先ほどご説明申し上げましたように、側道に係る構築物と土地の処理の時期が違いますので、それぞれに区分して、フローを整理しております。

まず、構築物でございます。側道に係る舗装、U字溝及びガードレールといった構築物を高速道路の構築物の取得原価に算入することが適当かどうかという点が1つの論点であると考えられます。取得原価に算入することが適当ということになりますと、施設移管には特段の処理が必要とはならないものと考えられます。一方、市町村に構築物を移管する、すなわち、JHが所有しているのではないという観点から、施設移管のときに寄付金として処理することが考えられます。

次に、土地でございます。現在、交換契約または寄付、無償貸付という形で処理しております。交換契約を行う法定道路につきましては、交換契約の締結をもちまして、付替道路の土地価額を削除するとともに、従前からの高速道路の中に埋もれてしまう敷地を計上することになるものと考えております。この際の廃道敷地の取得価額

は、付替道路敷地の価額を計上するものとし、実質的に価額の増減は生じないものと考えております。

一方、寄付、無償貸付を行う法定外道水路につきましては、寄付の時点をもちまして経理処理するとともに、JHが高速道路として使用する部分につきましては、資産に計上しないという処理になるものと考えております。このフローにつきましては、13ページ及び14ページに記載させていただいております。

最後に、15ページをご覧ください。オーバブリッジは、切り取りや掘割工事に伴い、分断される在来道水路の機能回復を行うために設置されるものでございます。先ほどのカルパートボックスと側道との関係と同様に、完成後は分断される旧施設の管理者に移管されることとなります。

土地の利用につきましては、JHとオーバブリッジの管理者とで重複管理協定を締結し、相互に維持管理に支障をきたさないように措置をしております。今後の経理方法といたしましては、基本的には機能復旧道路と位置付けまして、オーバブリッジの建設費用は、付替道水路のケースと同様の取り扱いにしたいと考えております。

また、もともとありました機能回復の対象の土地につきましては、先ほどの13ページ及び14ページの整理に基づいて、取り扱いたいと考えております。以上でございます。

委員長 JHの立場から、意見はありますか。

JH側出席者 私どもとしては、高速道路を造るために必要となった施設ですので、近接します本線構築物の原価に算入するのが適当ではないかと考えております。

委員長 私もそのような気がしますね。何か不都合な点はありますか。

JH側出席者 世の中から、渡してしまったものを、何故、資産に入れるのだ、水増しではないのか、という批判がありますが、今申し上げた取り扱いが妥当と考えています。

B委員 これをやらないと道路が造れない訳ですね。

JH側出席者 そうです。

B委員 そうすると、構築物の取得のための付随的な費用ということで、当然、取得原価に入るのではないですか。

会計士 民間の住宅開発の場合、大きな土地を造成して、道路を造って、公園を造って、学校を造ります。1000戸以上であれば、中学校や高校も造ります。そうすると、有効面積が半分ぐらいになってしまいます。

それらの土地は全部市町村に上納します。100億円で買った土地に、100億円の造成代をかけて、有効面積が半分になると、単価が4倍になるのです。しかし、それはすべてそのために必要なのですから、取得原価は1㎡当たり4倍になっても、私は、これは当たり前だと思います。

委員長 そうですね。その方が分かり易い。

会計士 これは、あまり検討することはないのではないかと思います。

C委員 寄付金にしてしまったら、税務当局は、何も言わないのですか。

会計士 寄付金ではないです。土地の造成の場合は、そういうことは一切ありません。

委員長 道路を造るために必要な土地を取得するために、避けられないものであったという理解ですね。

会計士 ただ、法面なんかがあった場合は、市町村は受けてくれません。もちろん、固定資産税はかかりませんが、維持費用を負担するのが嫌だから、市町村は受けないわけです。あなたのところでカバーして下さいといってきます。

D委員 ちなみに、その場合の4分の3は土地代になるのですか。

会計士 全部土地代です。建物ではなく、下に下水道とか排水管を全部敷いた、そういう造成代ということです。建物を建てる以前の問題です。

C委員 これは土地ですか、構築物ですか。

会計士 高速道路の下は構築物ですね。でも、側道は土地ですよ。

JH側出席者 いいえ。相手に移管する時期がそれぞれ異なっております。地元住民の方々の生活道路ですので、でき上がったらすぐに地元に開放します。そのときに整理しなければいけないという要請が1点あります。

もう1点は、高速道路の側道のすべてができ上がった時点で、測量をかけて分筆をして、所有権移転を行わなければなりません。このように土地の整理が遅れてきます。

さらに、土地につきましては、交換契約で処理される場合と、寄付で渡し切りになってしまう場合と、二通りありますので、それぞれ区分して整理した次第です。

JH側出席者 いま問題になっているのは、付替水路の建設費用を道路の構築物に算入するのか、それとも、道路の底地の価額に割増すのかということだと思のですが、これは割増しなさいということですか。

委員長 割増せということですよ。道路資産に算入しなさいということでしょう。

JH側出席者 側道に要した舗装費用とか、ガードレールとか、こういったものにつきましては、近接する本線構築物の取得原価に算入するという整理をしたいと思います。

それで、土地につきましては、契約が遅れて処理されます。また、実態として、つぶれる道路敷と新しく付ける道路敷との交換契約をしているという事実がございます。したがって、交換契約する分は、それぞれ土地の取得原価として整理せざるを得ないと考えております。

この点につきましては、ご確認をお願いしたいと思います。

ただし、先程、説明申し上げた赤道の部分が非常に悩ましい部分です。この場合は寄付という行為をしておりますので、寄付金として経理できるものかどうか、疑問に思っているところです。

ちなみに、この場合は、代わりに受ける部分がございます。無償で国から借り受けるという処理をしております。

B委員 このやり方は民営化後も変わらないのですか。私は、法定外水路は、なぜこの

ようなやり方をするのが疑問です。

JH側出席者 国鉄等の事例を見ますと、改めて法定外道水路の払下申請を行っているようです。

いまは、道路が通るので国有財産を無償で使用しますという法律上の規定を準用して、こういった処理をしているということです。あくまで、公団の枠組みの中ででき、道路という公物がそういった処理を可能にしているもので、民営化された場合に、同じような取り扱いができるのかは、判断がつかないところです。

B委員 12ページの検討フローですが、法定道水路の場合には交換で、法定道水路ではない場合には寄付金処理ということですね。

JH側出席者 はい、そうです。

B委員 法定外道水路の場合にはしょうがないですね。寄附してしまう訳ですからね。

JH側出席者 はい。

A委員 でも、無償で使えるという権利と交換している訳ですよ。

B委員 おっしゃることは分かるのですが、権利だけで土地に計上できるかという問題ですね。通行権を土地として計上することはできないのではないかと思います。払下げをしてもらうことになれば、また、やり方は変わる訳ですね。

委員長 これは利益を生む道路ですか。

JH側出席者 まったく生みません。

B委員 持っていて固定資産税がかかるぐらいならば、どんどん寄附で処理したほうがいいですね。

委員長 いまはどうしているのですか。

会計士 いまは工事代ということで全部資産化しています。

JH側出席者 現行の償還準備金積立方式の下では、側道を移管しても、特に資産価額を減額するといった処理は行っていません。

JH側出席者 つまり、いまは、寄附として処理していませんということです。

A委員 ここでは、ざっくばらんに話したいのですが、「STEP2」と「STEP3」は、たまたま道路の種類が違っていたために、国の制度上、そうになっていた訳で、無償貸付というのは限りなく交換したのと同じようなもので、制度がそうだったからこういう法律的な体系を採っているのだと思います。

ですから、両方合わせて同じ会計処理をする途もあるように思うのです。ただし、民営化を睨んで、無駄なものはなるべく置いておかない方がいいというのは、判断としてあると思います。

これは、法定外道水路の付替費用を土地の方に算入すると、何か問題がありますか。要するに、寄付にしないで、交換したのと同じように扱おうと、どのような違いがありますか。つまり、いまのままの会計処理にする場合と、寄付として落とす場合とで、キャッシュ・フロー上、どういう違いが出てくるのですか。例えば、税金がかかると

か、そういう違いはあるのですか。

JH側出席者 キャッシュ・フロー上は、違いはありません。ただし、法定外道水路の場合は、算入する対象となる土地がございません。交換する場合は、交換の対象となる土地に算入できますが、それがありません。

A委員 それぐらいですか。そうすると、民営化という状況になって、後から払い下げを受けるとなると、一旦寄付で会計処理していると、払い下げの対価はゼロということですね。

JH側出席者 払い下げを受けるかどうかという問題もあるとは思いますが。払い下げを受ける場合の価額を考えると、実際は既に計上していますので、それをどうするかが問題です。

A委員 なるほど。そうすると、両者の実態が限りなく近くても、法律上の違いは重視しなければならぬということですね。それで、もし仮に払い下げという手続を採った場合には、払下価格が新たな取得価額としてかかってくる可能性もあるということですね。

JH側出席者 そうです。

A委員 分かりました。そうであれば、「STEP2」と「STEP3」はどちらも違うように思えますね。

JH側出席者 特に、無償貸付を受ける相手方が国有財産部局長としての県知事である一方、移管する相手方が、通常、市町村長となっております。そうしますと、渡す相手と借りる相手が異なることが、話を難しくしている原因かと思われます。

JH側出席者 それでは、意見も出尽くしたようですが、原案のとおりということで、よろしいでしょうか。

(各委員同意)

JH側出席者 それでは、16ページをご覧ください。まず、構築物と土地という形で、それぞれ分けて整理させていただいております。

構築物につきましては、自家建設であるため、その建設中に発生する金利は、取得原価に算入するべきものと考えております。

土地につきましては、土地の取得を道路資産全体の自家建設の一環であるとみなすかどうか判断の分かれ目になるものと考えられます。「yes」であれば、取得原価に算入すべきものと考えられますし、土地の取得自体は、実態は購入であると考えた場合は、費用化するべきものと考えられます。

続きまして、17ページをご覧ください。有料道路事業は、もともと借入金により事業資金を賄い、事業着手から資金回収の開始までに長期間を要する事業でございます。従いまして、収益に対する費用の適正配分の観点からは、一旦資産化した上で償却計算を通じて費用化するのが適当であると考えられます。

また、連続意見書におきましては、自家建設の場合に限られてはおりますが、固定

資産の取得原価について、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については、これを取得原価に算入することができることとされています。しかしながら、同意見書は、購入により取得した固定資産の取得原価に、金利を配賦することまでは認めていませんので、その点は留意する必要があります。この点につきましては、ご意見をいただたく存じますが、構築物につきましては、自家建設であるため、その取得原価に金利を算入したいと考えております。

土地につきましては、先ほどのフロー図にもございましたが、以下の2つの考え方がございます。1つは、自家建設の一環であると捉え、取得原価に算入する考え方と、もう1つは、あくまでも購入であるという観点から、費用化するという考え方でございます。

続きまして、18ページでございますが、先ほどの考え方に基づきまして、いかに経理処理をしていくかということでございます。

民営化後の経理処理は、まず、一定の基準により金利を営業中道路から生じた分と建設仮勘定から生じた分に分割し、更に、建設仮勘定から生じた金利につきまして、一定の基準を設けまして、土地の取得に要する分と構築物の取得に要する分に分割し、土地の取得に要する分につきましては、先ほどのいずれかの判断に基づき、費用化するあるいは取得原価に算入するという方法が考えられます。また、構築物の取得に要する分につきましては、取得原価に算入する処理としたいと考えております。

しかしながら、平成15年9月に向けての試算値の作成に当たりましては、構築物は、近年の実績から平均的な利率及び建設期間を推計し、算入すべき額を算出したいと思っております。この考え方としては、工事の期間をある程度要することから、その期間内に発生する金利は、原価算入することが適当ではないかということです。このことについて、ご意見をいただきたいと存じます。

具体的には、まず、いくつかの事例から、工事の最盛期から開通までの期間及び工事に要した費用を調査し、近年の調達金利を基にその工事期間内に発生する金利を確定し、再調達原価を算出するという方法を採用することが、可能かどうかということでございます。

土地につきましても、金利を原価算入することとした場合には、用地取得のピークが大体何年前か調査し、取得時期の中心時期を一定の基準で定めまして、原価算入していくという方法を採用することが、可能かどうか、あるいは、原価算入せずに費用化していくべきかどうかということでございます。以上でございます。

委員長 論理として、自家建設で稼働前の資産にかかる金利なら取得原価に算入するとか、購入した資産で即時稼働可能な場合の金利なら費用化するとか、そういうことをやると、話があまりに複雑になってくると思います。私の個人的な見解を言えば、購入だろうと自家建設だろうと、目下建設中であろうと完成した後であろうと、金利は発生した期間の費用として落とせばいいので、取得原価に算入する必要はないと思います

し、算入すべきではない。

もっとも、会計理論的には、有形固定資産の取得に要した借入金の利息で、稼働開始前の期間に発生したものは、当該資産の取得原価に算入するという考え方もありませんがね。

ちなみに、ここでいう金利というのは、支払利息のことですよ。

JH側出席者 はい、そうです。

委員長 そうすると、建設中だとか完成したとか、余計なことを考えなくてもいいと思います。

B委員 私は、これから民営化して、儲かる組織をイメージしているものですから、当然、タックスのことを考えると、金利のようなものは期間費用として落としていきたいと思います。

いまのご説明を伺っていると、無理に資産に計上しよう、資産を膨らませようとしているように感じました。その辺は、概要が明らかになっていないのでわかりませんが、通常感覚からいくと、金利といったものは、全部、期間で費用化したいということになるのですが、如何でしょうか。

JH側出席者 現在は、建設期間中の金利は資産計上されています。私どもは、資産を非常に長い期間をかけて償却する、と言いますか、回収します。したがって、建設期間中の金利もその長い償却期間で回収するのがよいのではないかと考えております。

ですから、現在との連続性というのも多少頭にあるのですが、別に資産を大きくしたいという訳ではございません。

C委員 土地についても、建設期間中の金利を原価に入れてもいいということですか。構築物は入れたいけれども、土地は入れたくないということではないのですか。

JH側出席者 逆に、土地への算入は許されないのではないかと考えております。

JH側出席者 償却しないから入れるべきではないということで、それはこの間に出た理屈ですね。

C委員 やぶへびになる可能性があるのですね。構築物については、金利を原価算入したいと言うと、それでは土地も入れて下さいと言われる可能性がある。そうしたら、トータルでタックスを考えたら、本当に大きな損害ですよ。

それだったら、委員長がおっしゃるように、每期、每期、費用化したほうがいいと思います。わかりやすいし、余計な損はしなくて済むと思います。

ただし、この議論は、民営化後にどのようなキャッシュ・フローが得られるのか、每期、毎期の利益はどのくらいなのかということに依存しますので、どれがベストかというのとは、ちょっとわからないところもあります。

会計士 私は、基本的に、民間企業並みにいうと、落とすのが普通だと思っています。ただ、JHのビジネスというのは借金で事業をしているものですから、制度会計では落とすほうがいいのですが、管理会計であれば、利息を入れて回収するというのがベ

ターだと思います。この管理会計の考え方を制度会計に採り入れたほうがいいのかというのが、一つの問題です。

もう一つは、ビジネスとしても、利息を負担しながら、長い期間で回収するのがいいのかなという考え方もあります。難しいところだと思います。

ただ、土地については、前回も話題になったように、投下資本の回収計算に含まれてこないものですから、これは世界各国共通だと思いますが、利息の資産化というのはないです。利息の資産化があるのは、いま言いましたように、資本回収ができますよという、世界の中での考え方ですね。

JH側出席者 特に、過去に建設した部分は、金利を費用化していませんので、金利を全部資産に乗せています。したがって、金利を入れまないと、この分の回収ができなくなるということがあります。

会計士 要するに、開始貸借対照表では、古いものは再調達価額でやりますから、その中に全部飲み込まれてしまう訳です。

委員長 問題は、金利を取得原価に算入するという理屈ですが、その手掛りにされているのは、40年ぐらい前に我々の先輩が作った連続意見書ですね。昭和35年ぐらいの、その時の基準を使っている訳です。あの時でも、原価算入できるといっているだけで、原価算入しなければならないという論理は、どこにも書いてないのです。金利負担が大きいから、一旦資産に入れて、費用化を棚上げしておきましょう、という程度のものであります。

理屈から言うと、借金して買った土地と、自己資金で買った土地とで、土地の評価額が変わってしまうという事はあり得ない話だろうと思います。たまたま、たっぷりお金を借りて買ったので、その建物は高いものになり、しっかり自己資金があったので金利負担なしに買ったために、その建物は安いものになるというのは、どう考えても理屈が合わないように思います。そのことについてはいかがですか。

JH側出席者 私共の制度は、全て借入金で造れということですので、自己資金で云々という通常の民間企業とは、はっきりと異なる部分があるのだと思います。

委員長 これまでの道路公団会計ならよく分かります。道路の取得原価に入れて、それを償却していく訳ですから。そして、償却していくということは、借入金を返すということです。元金と一緒に金利も返していきましょうという仕組みが、償還準備金方式だと思います。それにはよくマッチしている方法だと思いますので、現行の道路公団会計に則して、不合理だという話では全然ありません。それはそれでいいのです。

しかし、営利企業体としての民間企業並みの会計を考えるのであれば、借金をするのとならないのとで、土地の評価額が変わってしまうというのは、ちょっと不自然ではないかという気がします

JH側出席者 連続意見書が導入された当時の理屈付けというのは、どうだったのでしょうか。

委員長 当時は、大論争がありました。まあ、大論争というのは大袈裟だけれども、賛成する意見と反対する意見と両方ありました。私は、反対する意見の方が分かり易かったです。

D委員 国際会計基準の立場からいきますと、E 3 2号（公開草案3 2号）の段階では、確かに、建設中の借入費用の資産化というのが原則処理とされていたのですが、それが検討の過程で費用化になって、その後また資産化でもよいということになってきています。

資産化の理屈は、建設中の道路はまだ使われていないので、建設中にかかった費用は資産化しておいて、使った期間の費用にして、収益から回収するべきであるというものです。これについては、両論がありますね。

委員長 償却していけるなら、稼働してから、そのキャッシュ・フローとマッチングさせていくことは考えられると思います。

D委員 その理屈から言うと、まだ使っていない期間に、使っていない道路の建設中の借入費用を費用化して、つまり使っている道路から得られる収益から控除して、採算に合う合わないを論じるというのは、おかしいということも言えますね。

会計士 管理会計だと、あくまでも供用している期間の中で回収する、ということがあります。

委員長 財務会計でも、そういう考え方はあるのですよ。

会計士 JHの性格が、借金の中で収支を合わせていくということで、それはそれで一つの理屈があるわけです。

もう一つは、民間企業並みの財務諸表を作りなさいということになった場合、それは、いまの一般的な考え方からは、民間企業並みと言い切れないのではないかと思います。

ただ、今はほとんど使わなくなったのですが、昔、土地造成の場合には、正常な開発期間に限っては金利を入れてもいいということがありました。それは、収支予測が赤字になる場合は、そこでストップがかかるというのがありました。しかし、今は、ほとんどの不動産会社がやっていません。

それから、いま仮に、利息を資産化しても、今度は、減損会計が適用されますよということになりますね。

B委員 建設中に発生する金利というのは、個別にデータを取るのではなく、後で追加できるのではないかなと思います。マニュアルに書いてなくても、後で補正ができるのではないかという感じがするのですか、いかがでしょうか。マニュアルに書いておかないと、集計できないのですか。

JH側出席者 資産化できる金利は、ひも付きでなければいけないということは、あるのですか。

C委員 要件にそう書いてあります。

JH側出席者 ひも付きという意味は、ある道路を造るときに、そのために言わばプロジェクトファイナンス的に借り入れた分の金利がいくらなのかわかるということですか。例えば、何月何日に発行した金利何%の道路債券第何号に対して、いくらを金利を支払ったかということがはっきりわからない限り、だめだということですか。

会計士 民間の場合は、工場を建てる時などに設備資金として社債を発行したりするわけですが、100億円かかる時に80億円しか借りていないという場合、その80億円がこの投資のために社債を発行したということになります。

JH側出席者 現実には、JHの場合は、プロジェクトファイナンスではなく、コーポレートファイナンスです。

会計士 枠組の問題です。

JH側出席者 そうすると、純粋なプロジェクトファイナンスではなくても、社内できちんとミシン目を入れて管理していれば、それでもいいということですか。

会計士 ある程度説明がつくということですが。完全にひも付きというのは、どこまで言えるか、難しい問題ですね。

JH側出席者 大体、意見が出尽くしたと思いますが、いかがですか。

JH側出席者 建設中に発生する金利については、どちらにするかをいま決めるのはなかなか難しいと思われるので、両論併記とさせていただきたいと思います。

委員長 そのときに、昭和35年の連続意見書は、持ち出さない方がいいと思いますよ。JHとしてはこうするのが筋だと思う、ということで整理してもらいたい。

JH側出席者 次に、4項目目の「建設中に発生する消費税等」について説明いたします。

JH側出席者 建設中に発生する消費税等の取り扱いでございますが、工事の請負費等から生じる消費税については、現行決算では原価算入しております。しかし、一般的な取り扱いが税抜方式ということでありますので、民営化後には税抜方式としたいと考えております。

その他に通常の民間企業に賦課されている諸税としまして、固定資産税等につきましては、現時点で、特に道路資産に対して、賦課されるのかどうか不明であるため、今後、状況が判明次第、改めて検討を行い、その都度、ご意見をいただくこととしたいと考えております。

また、来年9月の試算値の算出に当たりましては、消費税を原価算入しないことで進めていきたいと考えております。その他の諸税につきましては、現在のところ非課税であるため、考慮しないということで整理させていただきたいと考えております。

JH側出席者 これは、これでよろしいですか。

(各委員同意)

JH側出席者 最後に、減価償却方法でございます。いわゆる土木構築物については、定額法でお願いしたいということですが。また、それ以外のものにつきましても、(民間企業並みということでは定率法が通常でしょうが、)現行決算上採用している定額法を採

用したいということです。

それから、最後のページでございます取替法の採用が一番問題になってくるかと思
います。私どもとしては、同種のものがたくさん集まっている資産につきまして、取
替法を採用したいと考えております。典型例として、舗装の表層部分が取替法に適し
ていると考えております。また、事務量の負担から考えても、是非、この部分は取替
法を採用したいと考えております。

A委員 この取替法というのは、除却法という意味での取替法ですか。

会計士 新品の価額での取替えです。つまり、簿価維持です。

A委員 そうですか。そうすると、新品の価額を落とすのですね。

会計士 まだ、税法上の50%取替法までは考慮しておりません。

B委員 現状は、問題はないのでしょうか。機能がどんどん高まっていくことはないの
でしょうか。

会計士 それは別です。木の枕木をPCの枕木にするような場合は、だめです。

B委員 舗装は、先程の話ではどんどん良くなっているのではないかと思うのですが、い
かがですか。

JH側出席者 決してそのようなことはなく、今はもう、単価的にもほとんど変わりませ
ん。

B委員 そうですか。分かりました。

会計士 今良くなっているのは、防音壁ですね。東名などでは、従来6メートルだったも
のが、いまでは8メートルになっています。

JH側出席者 本日、いろいろとご討議いただいたことにつきまして、私共の理解が違っ
ていると困りますので、審議事項として提案させていただいた事項について、私共な
りに確認した内容をペーパーにまとめまして、委員の皆様にお送りいたします。違っ
ていることがあれば、おっしゃっていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

JH側出席者 これについても、訂正のご指示等がございましたら、事務局の方にご連絡
をお願いいたします。

JH側出席者 次回は、12月13日、金曜日の同じ時間ということで、お願いいたしま
す。

これをもちまして、第2回目の委員会を終わらせていただきます。

長時間、有難うございました。

(了)