

第 4 回財務諸表検討委員会議事録

平成 1 5 年 1 月 3 1 日

JH側出席者 時間になりましたので、第4回財務諸表検討委員会を開会いたします。

本日は、お寒い中、お集まりいただき、有難うございます。

本日の議事次第について、説明申し上げます。

本日は、3つの付議事項と、「その他」として報告事項を1つ用意しております。

1つ目の付議事項は、事務局から各委員に事前にメールでお知らせしている件です。

今回、ご議論いただいている民間企業並財務諸表の作成が、急遽、前倒しになりましたので、その経緯と行程見直しについて説明申し上げます。それに伴い、本委員会の開催日程も見直したく存じます。事務局から提示いたします案について、ご了解いただきたいと考えております。

2つ目の付議事項は、従前からの審議事項で、「固定資産の棚卸・評価方法」です。本件は、これまでの審議で確認された事項を、再度、ご確認いただく内容となっております。1つ目の付議事項にある前倒しに伴い、特に棚卸作業では一部簡便な方法を探らざるを得ないこともございますので、その辺も併せてご了解いただきたいと考えております。

それから、3つ目の付議事項でございます。民間企業並財務諸表の作成に当たり、具体的な様式と作成処理方法について、事務局の案を作成いたしました。それについて、ご議論いただきたいと考えます。併せて、他社の事例も比較表にして添付しております。

最後に、「その他」として、報告事項が1点ございます。

以上が本日の議事次第でございます。

それでは、1つ目の議題に入ります。資料1をご覧ください。

これから説明申し上げる作業の見直しは、本来、委員の皆様事前に御諮りしてご了解いただいてから決定すべき事項ですが、昨年の暮れから突如このような話が出てまいりまして、JHとしてすぐに方向性を出さなければならない状況となってしまう、委員の皆様にお諮りすることができませんでした。これについては、お詫び申し上げます。

具体的な経緯としては、昨年12月27日の閣僚懇談会において扇国土交通大臣から、今回の民間企業並財務諸表の作成は9月では遅過ぎる、せめて通常国会会期中に公表すべきであるとの発言がございました。これについては小泉総理も同調されているとのことです。このような政治的事情から、JHとしての的確に対応していかなければならない状況となり、作業の前倒しを決定いたしました。

民間企業並財務諸表の作成は、従来の予定では9月末まででしたが、通常国会会期中という大臣指示を考慮しますと、通常の会期なら6月18日が会期末となりますので、6月上旬までに公表しなければなりません。したがって、それを目途に作業を前倒しすることに決めた次第です。

また、償還主義に基づく法定の現行財務諸表についても、今回の民間企業並財務諸表のベースとなりますので、従来どおりきちんと外部監査を受けて監査証明を受理した上で、さらに大臣承認を受けて同時期に公表しようと考えております。

作業方針については、3ヶ月以上の大幅な作業前倒しに対応すべく、まず、私共のでき得

る限りの体制強化を図ることを考えました。ただし、そのような体制強化を図っても、これだけの前倒しに伴う時間的制約がございます。したがって、ここが一番委員の皆様にご判断いただきたいところですが、会計学者及び公認会計士の認める範囲内で、当初予定していた資産把握作業の一部について簡便な方法を採用させていただきたいと考えております。

具体的には、財務上の資産数量の棚卸作業について、金額的重要性の低い資産は、帳簿上の数量に拠ることとさせていただきたい。

また、資産区分ごとの価格付け作業について、再調達原価を用いますので、本来なら資産区分ごとに個別に単価設定を行うべきなのですが、一部資産の単価は一括設定することとさせていただきたいということです。

さらに、民間企業並財務諸表ですから、本来なら連結財務諸表も含めて一式となるのですが、今回は、時間的制約から、まず単体財務諸表を6月上旬までに作り上げようと考えております。

これを具体的にスケジュール表にしたものが2ページ目にあります。太い実線が今回の前倒しによる作業行程で、下段の細い破線が従来の行程です。現行財務諸表については、従来5月末までかかったものを、20日間程度縮めて5月上旬までに作ります。その後、行政コスト計算書の作成作業に入り、併せて、民間企業並財務諸表も作成します。これらの作業は5月末までに完了し、省庁協議を行って、6月10日頃に公表したいと考えております。

表の真ん中辺りにあります、「民間企業並財務諸表」の作業のうち「棚卸作業」と「評価作業」は、表のとおり2ヶ月近く短縮するという事情から、一部簡便法を採らざるを得ません。

3ページ目は、今後の委員会の開催日程と審議事項を再度見直したスケジュール表です。第3回までは開催済みです。第4回の作業行程前倒しの欄が本日の内容です。

以下、第5回は2月28日です。前回にも確認させていただきましたとおり、土地の評価方法についての具体案を示したいと考えております。それから、本日の3つ目の付議事項であります財務諸表の様式、作成処理方法について、次回委員会において、ある程度固めたいと考えております。

第6回は3月31日です。固定資産の評価として、間接費の配賦方法と建設仮勘定の算定方法を確定したいと考えております。また、現行財務諸表について既に外部監査を受けておりますので、これまでに指摘された事項と修正した内容について、報告したいと考えております。

第7回は5月中旬です。ここでのテーマは本日初めてお示しします。このときに本委員会での審議結果について、中間整理の案を提示したいと考えております。6月上旬の民間企業並財務諸表の公表時には、世の中で関心の高い道路資産の評価について、当然、どういう考え方にに基づいたのかが問われますので、コンパクトにまとめた中間整理の報告書を取りまとめたいと考えております。是非とも、委員の皆様のご協力をお願いします。

第8回は6月第1週です。当面の課題であります民間企業並財務諸表の公表案をお示しすると、ただいま申し上げました中間整理を確定していただくという内容です。

委員の委嘱期間は9月末までですが、このスケジュール表には6月第1週までしか掲載しておりません。7月以降の予定につきましては、民営化に向けてさらに詰めていかなければならない事項として、欄外に書いてある内容を本委員会でご審議いただきたいと考えております。そのときになりましたら、相談させていただきます。よろしくお願いいたします。

第7回と第8回の日時は、この場で決められれば、決めておきたいと考えております。事務局が考えておりますのは、第7回は、5月12日の週のうち、5月14日の水曜日以外で、12、13、15及び16日辺りでいかがでしょうか。ここのところ、ずっと金曜日に開催しておりますので、金曜日でよろしいですか。

(各委員同意)

JH側出席者 それでは、第7回は5月16日の金曜日に決めさせていただきます。

第8回は、6月第1週でお願いしたいのですが、ご都合は如何でしょうか。6月10日頃を公表予定日と仮定して、民間企業並財務諸表が仕上がるのは5月末ぎりぎりとする予定しております。例えば、6月4日の水曜日は如何でしょうか。

(各委員同意)

JH側出席者 それでは、第8回は6月4日の水曜日に決めさせていただきます。

1つ目の付議事項は以上ですが、ご意見等ございますでしょうか。

(意見なし)

それでは、以上のとおり進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

2つ目の付議事項は、「固定資産の棚卸・評価方法(案)」です。

JH側出席者 それでは、資料2に従って、説明させていただきます。

1ページ目の「はじめに」は、先程説明させていただいた経緯について書いたもので、省略いたします。

2ページをご覧ください。

一番上の「道路資産」のうちの「償却資産」は、道路構築物が主になりますが、これについての詳しい説明資料として、資料2-1及び資料2-2をお付けしております。これらに従いまして、説明させていただきます。パワーポイントの方をご覧ください。

まず「棚卸方針」ですが、これは先ほどの説明にもありましたように、短期間に的確に実施するという趣旨です。それで、当面、5月末に民間企業並財務諸表の提出を考慮した棚卸計画ということになります。

「棚卸計画」ですが、まず、3月上旬まで棚卸準備作業を行います。それから棚卸作業に入りまして、4月下旬までには作業を完了します。

棚卸準備作業の内容は、基本的に、台帳等から資産数量を把握することです。現地照合をするために、まず、図面を作ります。そのためには、いまある管理用図面、台帳等から資産の拾い出しを行います。

数量が分かっているものはいいのですが、数量を把握していないものもございます。例えば、切土や盛土です。盛土は土地の上に土を盛っておりますが、その数量は、現在把握して

おりません。ただし、盛土の資産数量としては土量の立米で管理したいと考えておりますので、基本的に図面上でプランメーターを回しまして、土量を把握する作業を行っております。

柵卸準備作業において、このような数量を把握した後に、現地調査用の図面及びチェックシートを作ります。チェック用の図面は、別添で配付しておりますA3の資料をご覧ください。このような図面を作りまして、実際に現物と照合する作業を行います。

柵卸の作業は、本来は、本線内から見えるものは全て確認しなければならない訳ですが、本線内から実物を確認するには、通行車両が高速で走っておりますので、安全性を考慮する必要があります。また、柵卸の作業のために交通規制を行った結果、渋滞が起きてしまう等の二次的な影響も考慮しますと、全線でビデオや航空写真を撮って確認する方法が有効ではないかと考えております。航空写真のサンプルも次のページに添付しております。このような写真が全線にわたってありますので、これとビデオとを併せて現地照合を行いたいと考えております。

本線内から確認できないもの、例えば、カルパートボックスや擁壁等は、側道を実際に歩いて本線の外から確認します。

実際にビデオ撮影によって現地照合するイメージは、本線で車を走らせながら両側をビデオ撮影するというものです。本線の外は、側道を歩くか車に乗るかして現物の確認作業を行います。

現物確認の対象のうち、特に施設関係の資産は、毎年定期点検を行っております。定期点検では、民間企業並財務諸表に計上する資産区分よりも細かな区分、例えば電池が幾つあるとか、そういう細かいところまで必ず確認します。そして、点検内容が履行確認調書や検査報告書上に残されておりますので、これを柵卸に代えて数量を拾います。

今回の現地柵卸は、時間的制約等から、すべてを実施することができません。したがって、最初に説明申し上げましたように、資産的価値が小さい部分については、6月以降に実施したいと考えております。例えば、法面や用・排水構造物は、金額の少額な資産です。用・排水構造物は、細かく区分すると、溝の幅が20cmとか30cmとかございます。本来は、これら1つ1つに単価を設けて柵卸数量と掛け合わせて価額を出さなくてはならないところですが、今回はグルーピングし、平均的な断面の単価を設定して、それに延長を掛けて価額を出します。最初に価格付けの簡便な方法について説明申し上げた趣旨は、このように用・排水構造物等はグルーピングしたいということです。

柵卸の頻度、割合については、今回はサンプリング調査をするということで、全線の1割程度の抜取調査とします。その結果、チェック用の図面が、ビデオ等で確認して現地と合っていれば、大体正しいのではないかと考えております。

ただし、今は冬ですので、北海道、東北等の重雪寒地においては、ビデオによる確認及び側道からの確認は現実的に不可能です。そこは物理的に難しいのですが、全体的にみて1割程度は抜取調査を実施します。

それから、抜取調査は全路線を対象にします。ただし、延長が10km未満の路線につい

では、今回の抜取調査の対象外とします。

ここで、資料について一点訂正させていただきます。今治小松自動車道は延伸してすでに10 km以上ございますので、これは対象となります。

今回で抜取調査を行わない区間は、すべて平成15年6月以降に棚卸作業を実施します。

棚卸の体制については、棚卸作業はアウトソーシングいたしますが、その場合でも必ず立会者としてJH職員が立ち会います。JHが責任を持って、棚卸を実施する体制を布きます。実施者及び立会者それぞれの作業は、ここに記載しているとおりです。

先程説明しましたビデオは、後で見させていただきます。

続きまして、前回の委員会で、標準的単金の設定方法について、具体的に説明して欲しいとのご意見がございましたので、簡単に説明させていただきます。

まず、標準的単金とはどのようなものか。これは、いままで説明しておりますように、工事に直接必要な標準的な単価で、近年のしゅん功工事の施工実績を調査、集計することにより、算出します。

設定方法ですが、トンネルの例を用いて説明いたします。

まず、トンネルを構成する資産要素を決定しまして、それぞれの構成要素ごとに、どのようなものが単価に対して影響を与えているかという調査項目を設定します。その項目に従い、全国に調査を依頼して、データを集計した後に、標準的単金を設定するという手順です。

トンネルの構築物としては、トンネル本坑、避難坑などがございます。

これは具体的な断面図です。トンネルの本坑と避難坑、それらを結ぶ連絡坑がございます。それぞれに標準的単金を設定します。このほかに集塵坑といいまして、長大トンネル等で、横にトンネルを掘って煤塵を集める機械を設置している部分もございます。

機械及び装置としては、照明、換気などの設備がございます。

例えば、排風機や集塵ファンが機械設備としてトンネルの中にございまして、それぞれの標準的単金を求めます。

次に、構成要素ごとに標準的単金を設定していくやり方についてです。

例えば、トンネル本体工では、標準的単金の設定に影響を与える要素として、トンネルの断面積、岩質等がございます。岩質というのは、山の硬さによって施工能力が違ってきますので、単価が全然違って来るわけです。非常駐車帯等も、それによって断面積が違ってきます。トンネルにどのようなものがあるか、そのとき実際に造るのに掛かった費用はいくらかということを一つ一つ調べていく訳です。

それから、坑門工といいまして、トンネルの出入口の型式がございます。例えば、竹割式という型式などがあります。型式によって単価がかなり違ってきます。これらも一つ一つ単価を出します。

調査の対象は、近年のしゅん功工事の施工実績としております。トンネルの場合は、前回の委員会で過去5年間ぐらいの実績を採ったらどうかというご意見もいただきましたので、平成9年から平成13年までの施工実績について調査を実施しております。全国で177本

のトンネルの調査を実施しております。

これは、トンネル本体工のアウトプットのイメージです。等級区分というのは、専門用語で申し訳ございませんが、山の硬さの等級が幾つかございます。この表ですと、それに加えて、車線数、すなわちトンネルの断面積といった要素がございます。

山が硬くて2車線の場合のメートル当たりいくらという単価を出し、それにトンネルの延長を掛けた金額がトンネル本体工の工事費となるわけです。そしてこれに、坑門工、非常駐車帯、機械装置等の設備の金額を足して、トンネル1本の資産価額を算出いたします。

それからもう1点、本委員会からご指導いただいております耐用年数に関して、いま検討を進めておりますので、その途中段階の結果を説明させていただきます。

耐用年数の検討に当たり、それぞれの資産について、現行の耐用年数表に対して、合致するもの、類似しているもの及び全然類似していないものという項目に全部分類しております。そして、合致するもの又は類似しているものと分類される資産について、財務省令に規定されている耐用年数と当該資産の物理的耐用年数との比較を行っております。その結果、財務省令に規定されている耐用年数と実際に大きな差がある資産は、本委員会でのご提案に従い、JH自体が当該資産にとって適切と考える耐用年数の新設を検討しなければならないと考えております。

例えば、土工の場合、これは土を切ったり盛ったりする部分ですが、財務省令による耐用年数は40年となります。ところが、現実的には、前回にも説明させていただきましたが、通常の状態では継続的に初期の機能を確保する、所謂半永久的に使用に耐えられるものですので、この辺りをどうしたらいいのか、検討しております。

もう1つ例を挙げますと、最近、高耐圧ポリエチレンパイプカルバートという設備ができました。財務省令には「合成樹脂造のもの」という規定しかなく、耐用年数は10年となります。しかし、この新しいパイプカルバートの設計指針では、いまある耐用年数35年の鉄筋コンクリートのパイプカルバートと比べて品質が同等以上ということで設計されております。それなのに、10年の耐用年数でいいのか。これについては、数量はそれほど多くありませんが、このように物理的耐用年数が財務省令に規定されている耐用年数とかけ離れている資産については、考慮しなければならないと考えております。

あと、この点も前回に説明させていただきましたが、鉄道事業用の資産として耐用年数が決められているもの、例えば土工について、JHとJRの各種設計や施工基準に差があるかないか、同じような基準で造っているかどうかということも現在検討しております。仮に、両者の基準にあまり違いがなければ、JRの耐用年数を上限としてJHのそれを設定するのも1つの方法ではないかと考えられます。これについては、土木の専門家の方々に相談して、ある程度オーソライズできた後に、本委員会にも報告したいと考えております。資料の説明は以上です。

ここで、少しの間、本線内から撮ったビデオのイメージをご覧ください。これは、小田原厚木道路のビデオです。スローで見ることできます。きょうはCD-ROMに落とし

ていますので画質はかなり落ちていますが、元のビデオはもっと鮮明に映っています。例えば、横に、キロポストという道路の位置がわかる標識もはっきり読めますので、これを見ながら位置や距離も確認できます。このようにして、本線内から見えるガードレールや標識類等の資産は、すべてビデオで確認できます。

例えば、遮音壁等もこのように確認できます。切土部分も、下のほうはコンクリートで補強していることも確認できます。それから、トンネルの中の照明も数えられます。私どもとしては、このようにビデオを用いて棚卸を行うことは、十分可能であり、証拠能力もあるのではないかと考えております。以上です。

JH側出席者 それでは、一旦ここで、説明を切らせていただきます。簡便な方法も含めて、道路資産の構築物の棚卸作業、標準的単金の設定方法等について説明いたしました。ここまでで、何かご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

C委員 棚卸作業と監査の関係はいかがですか。通常、棚卸には監査が必要ですが。

会計士 棚卸作業に我々も立ち会う計画になっております。

委員長 4ページにある「土量の算出」は、記録とか台帳がないというお話でしたが、実際にどのように算出するのですか。

JH側出席者 例えば、上の図のように地面から土を盛っています。この土量を求めるには、プランメーターという面積を測る機械で、20mピッチに断面積を測ります。それらの平均的な断面積を延長に掛け合わせることによって、土量を算出するという作業を行っております。

委員長 今度、初めてやるのですね。

JH側出席者 初めてです。

委員長 いままでなかったのは必要なかったということですか。

JH側出席者 道路管理上は必要ありませんでした。ここは盛土であるということがわかれば、それでよかったです。法面の高さ等は全部把握しておりますが、土量自体は把握していなかったのが現実です。

委員長 今度、この作業を実施して初めてJHの道路資産の全容がわかることになりますね。ビデオに納まるし、財産はこれだけだということが、初めてわかるようになります。

JH側出席者 現在でも、それぞれ管理台帳はありまして、細かく管理しているわけです。

委員長 この作業は、帳簿の数字と実在とを突合するためにやっているのですか。

JH側出席者 将来的に、という意味ですか。

委員長 いま、この作業をするのは、資産の実在性というか、どこにどれだけあるかということを確認するためですか。

会計士 まず現物を確認して、台帳との照合をして、差異等を見ます。

JH側出席者 今回の前倒しによる棚卸作業では、ビデオも活用した現地照合を1割程度の延長で行い、6月以降に全線をチェックします。ですから、6月までの作業は、台帳の数量が正しいかどうかについて1割の現地照合でチェックするとご理解下さい。

A委員 ビデオを見るのが1割ですか。そうすると、残りの9割はどうやって推定するのですか。

J H 側出席者 台帳がございます。今、その台帳から資産区分毎に数量を算定する作業を行っております。その数量が現地と合っているかどうかについての現地照合を、ビデオ撮影と側道からの視認により行います。その作業を、全線の1割でやるということです。

A 委員 今ある台帳は物量ベースの台帳ですよね。過去にいくらの金額がかかったという情報は、全く含まれていませんよね。

J H 側出席者 全くないとご理解下さい。

C 委員 1割というのは、重要性のない資産を抜いた後の1割ですか。

J H 側出席者 用・排水構造物等を抜いた後の1割です。用・排水構造物等は、今回の作業では、実施できないと考えております。

A 委員 そうすると、今回作業のでき上がりイメージは、従来は金額を把握していなかった資産が、最近5年間ぐらいの実績から標準的単金を決めて、再調達という条件の下に、資産計上される。今でも、これまでの償還方式の貸借対照表があるので、そこに追加されるイメージになるのですか。

つまり、今まで台帳はあったけれども、それは物量ベースでしか把握していなかった。そうすると、投下した金額はどこに行ったのですか。それは、従来のB/Sに計上されていましたか。

J H 側出席者 いままで投下した金額は、全額、従来のB/Sに計上しています。

A 委員 投下した金額はB/Sに計上されているのですよね。しかし、その金額は、資産毎に事細かく把握された上で計上されていなかった、ということですか。

J H 側出席者 そうということですか。

A 委員 計上金額はトータルですか。

J H 側出席者 路線ごとのトータル金額でしか、計上しておりません。

A 委員 路線毎というと、大体、何kmですか。

J H 側出席者 路線延長は千差万別です。一番長いものは700kmぐらいあります。

A 委員 そのようにして、投下資本の記録が残っている。

J H 側出席者 土地代も含めて、全額、道路資産に計上しています。

A 委員 それに対する細かい内訳資料は、何もない訳ですね。

J H 側出席者 過去に遡って全部を調べることが可能な資料は、残っておりません。

A 委員 そうすると、今考えられるでき上がりのイメージでは、現行の貸借対照表と新たに作った貸借対照表とで差額が出たときに、プラスに出るのかマイナスに出るのか分かりませんが、プラスに出ればいくぐらいということは、総合してみれば分かるだけであって、細かい区分毎にいくらずつ、この資産は評価益が出て、この資産は評価損が出たということは、全然分からない訳ですね。

J H 側出席者 恐らく、トータルでプラスが出ることはないと考えます。現行の財務諸表では、道路資産の減価償却をしておりません。民間企業並財務諸表では、減価償却後の再調達原価を計上します。今の単価で評価するので、昔に取得した資産の取得原価が評価増しされるこ

とはあり得ます。それでも、全く減価償却していない現行の簿価よりは、償却後再調達原価の方が低くなるだろうと考えています。

A 委員 結構です。

B 委員 「資産構成要素の決定」の説明でトンネルのサンプルが出ています。トンネル本坑と避難坑、そして連絡坑とに分かれています。どうしてこのように分かれるのか、簡単に聞かせて下さい。

J H 側出席者 基本的に、本坑とか避難坑によって、メートル当たりの単価も全然違ってきます。

B 委員 それに関連して、要因分析や調査項目の設定を行う際に、トンネルの断面積とか非常駐車帯数という項目が出ています。この中のどれが標準的単価に影響を与えるかという辺りは、今回の審議対象ですか。

J H 側出席者 そうです。岩質の硬さごととか車線数毎に、それぞれ標準的単価を求めますので。

B 委員 そのうちのどの項目が、一番影響を与えているかというウエイトが、分からないのではないのでしょうか。それをやるには、かなりの数のサンプルを採って、ウエイトの分析をしないといけないと思います。

J H 側出席者 今回の作業では重み付けするのではなく、それぞれの硬さで何車線だったら標準的単価はいくらというふうにはずばり金額を設定しますので、特にウエイトを分析する必要はないと考えております。

D 委員 10分の1というサンプル数について、実査した結果、帳簿との差が出た場合は、その差を10倍にするということですか。

会計士 差が出た場合には、実査そのものがどこまで正しかったかということもあると思います。もし差が出たら、改めて試査範囲を拡大してもらおうと考えております。

ただし、4月末までに棚卸作業を片付けなければならないため、急いでやっていますので、10分の1をやって差が出たら、差は差として残しておいて、さらに試査範囲を拡大して、本当に差が存在して、その差が正しいと認識できたときに初めて、事実には則して帳簿を修正してもらおうと、我々は考えております。

D 委員 ということは、今回の実査は、実際に反映されないということですね。

会計士 実査の結果、あまりにも差が出た場合にどうするかが大変ですが、すぐに直してもらおうとは、私共は考えていません。

D 委員 推定差額で全体を修正する、ということではないのですね。念のために調べてみるということですね。

会計士 今はともかく、民間企業並財務諸表を作らなければなりません。他方、日本道路公団法に基づく現行の財務諸表は、当然作る訳です。現行の財務諸表には、従来どおり、公団法に基づいて作成されていますという監査証明を出すのですが、民間企業並財務諸表には監査報告書は出しません。

民間企業並財務諸表は、先程説明のあったような方法で作ってもらうことになります。その精度を少しずつ高めることによって、2年後か3年後のフレッシュ・スタートのときの

精度を高めましょうということです。今直ぐ、現行財務諸表上の財務データを修正する、ということではありません。

C委員 同じ問題だと思いますが、重要性の概念についてです。正規の財務諸表と比べれば、かなりラフなレベルで重要性というものを考えています。要するに、通常でいう重要性とは違います。利用者をミスリードしないためにも、財務諸表全体が正しいという監査上の判断基準としての重要性の枠を超えるのであれば、同じ「重要性」という言葉は使わない方が、いいと思います。監査で認められる重要性の水準よりはるか高いところに設定されています。

また、資料には「金額的重要性」と書かれていますが、先程の話ですと、質的なものもあるのではないのでしょうか。

JH側出席者 金額的なものが大きいです。例えば、本体工の土工、橋梁、トンネルは全部サンプリング調査で調べますが、資産のほとんどをそれらが占めています。

委員長 除外するのは、明らかに金額が僅少だという理由でそうするのではないのですか。

JH側出席者 普段見ている道理管理上の図面から棚卸作業の調書を作りますので、数字はほぼ間違いないと考えております。それでも、現地は確認してみないといけません。いままで細かくは確認していないので、今回、1割のサンプリング調査で確認するという事です。多分、大丈夫だと考えております。

会計士 いま調べているのは物理的な測定でしかありません。それに対していくらの標準的単金を掛けるかは、次の課題です。山林か田畑か、あるいは、トンネルか橋かで、評価額が全然違いますし、道路の幅によっても違います。

さきほどの重要性の話は、用・排水構造物には評価上の重要性がないので、今回の棚卸の対象からは外しますという説明です。

JH側出席者 一先ず、よろしいでしょうか。

引き続きまして、土地の棚卸及び評価方法について、説明申し上げます。

JH側出席者 資料2をご覧ください。2ページ「概論」の第2項目「道路資産(土地)」のところからです。2ページの内容は3ページ以降で説明しておりますので、2ページの説明は省略いたします。

3ページをご覧ください。土地の棚卸は、基本的には構造物と同じように、現在、道路管理用に用いている図面を用意して、それと現地の道路敷界杭とを照合して、実際に杭が打たれているかどうか、図面どおりにあるかどうかの確認を行います。その上で、図面と不動産管理台帳とを照合して、台帳に記載されている面積を評価単位ごと、つまり市町村ごとに集計する方法により、棚卸を実施したいと考えております。

今回の棚卸の対象とする土地は、時間的な制約により、本線敷地のみといたします。本線敷地の脇にあります側道には、まだJH名義のままで地方自治体等に移管が完了していない敷地もございますが、それらはいずれ移管することを前提として、今回の評価対象とさせていただきます。このような移管未了の敷地もJH名義である以上は、最終的に民営化までには評価対象として整理いたしますが、当面の6月上旬に向けた作業では、本線敷地のみを対象といたし

ます。

現品照合につきましては、基本的には構造物と同じように、まず、1 km程度の区間で実際に図面と杭とを照合しまして、図面の信頼性を確保します。その上で、図面と台帳とを突合する作業を行います。

図面と杭との照合を行う1 km程度の区間を現場事務所ごとに何箇所採るかについて会計士に相談したところ、都市部で交通量の多いところはそれなりにサンプル数を多く採って確認する必要があるとの指摘を受けました。そこで、いま考えておりますのは、サンプル数を6車線道路は5箇所以上、4車線道路は4箇所、2車線道路は3箇所というふうにしたいと考えております。これによりまして、概ね全体の5%以上で現況との突合が可能となります。

ちなみに、土地の場合は上り車線側と下り車線側の両側に杭がございますので、1 kmと申しましても上下線1 kmずつで合計2 kmとカウントしております。

続きまして4ページをご覧ください。前回の委員会でもご関心が高かった土地の評価について、整理しております。

土地の評価については、周辺の土地価格を基準として評価を行い、それに用地取得に付随して発生する支出を加算して、再調達原価を算出します。

具体的には、まず、市町村ごとに周辺の都市計画法上の区域である市街化区域及び市街化調整区域、それから市街化区域のうちの宅地、農地、山林といった用途ごとに区分を行います。そして、その区分ごとに市町村の価格水準を示す公示地価、基準地価等の公的な土地価格指標を用いて価格を決定し、それに数量を掛け合わせて土地価額を算出します。

文章だけでは分かりにくいと思いますので、別に、資料2 - 3を用意しております。これは、ただいまの説明内容を図示したものです。水平方向に高速道路の本線敷地がございます。この本線敷地の上下に近隣の土地がございます。この近隣の土地は、用途区分ごとに色分けしてあります。

作業の手順は、まず、本線敷地を200 mごとに区切ります。本線の上り車線側と下り車線側とでは、用途地域が違いますので、隣接する用途地域で区分いたします。例えば、A区域は、林地に隣接しているので、林地に区分いたします。B区域は、林地と農地の両方に隣接していますが、農地に隣接する部分が大方を占めているので、農地に区分いたします。以下同様に、上下線別で200 mごとに隣接する用途地域に応じて区分します。

用途区分の種類は、次のページに区分表を示しております。都市計画区域のうち用途地域は住宅地、商業地、工業地の3種類、用途地域外は宅地、農地、林地の3種類、さらに都市計画区域外も同様に3種類で、計9種類に区分します。

この9つの用途について、市町村ごとに集計を行います。集計を行った後、それぞれの用途区分が全体に占める割合を計算し、その割合を市町村ごとの道路面積に掛け合わせて、用途区分ごとの面積を確定いたします。

この面積に土地の価格を掛け合わせるのですが、土地の価格は、公的な土地価格指標である公示地価や都道府県で発表しております基準地価を用います。これを用途区分ごとにそれ

それぞれの面積に乗じて、市町村ごとの高速道路敷地の価額を算定するという流れで作業を進めたいと考えております。

資料2の4ページに戻って下さい。このように土地の評価を行った上で、土地の取得に付随する費用である補償費、測量費、労務費等の間接費を加算して、再調達原価を算出します。

JH側出席者 以上、土地の評価の考え方について、ご説明申し上げました。これについての意見をいただきたいと思っております。

委員長 資料2の4ページに「周辺土地価格を基準として評価を行い」とありますが、「周辺土地価格」は、鑑定評価により求めるのですか。

JH側出席者 最終的には鑑定評価によって求める必要があると考えますが、当面6月までの作業となると、時間的な制約がございますので、今回は公示地価を使いたいと考えております。

委員長 固定資産税の算出に用いる価格ですね。それとも、路線価ですか。

JH側出席者 公示地価です。国のほうで調査して発表している価格です。

委員長 国土交通省が出しているものですね。

D委員 割り増しはしないのですか。時価の代替値として使うのであれば、調整評価のような考え方は採らないのですか。

委員長 時価から2割か3割減っているのですよね。

D委員 鑑定評価額とかなり乖離する可能性があります。

JH側出席者 それは、実際に鑑定評価をやってみないとわかりません。

委員長 鑑定評価の専門家というのは、日本不動産研究所のことですか。

JH側出席者 そうです。

委員長 この方法でいいというのは、日本不動産研究所の指導によっているのですか。

JH側出席者 はい。ちなみに、かつてJR東海が新幹線保有機構から新幹線を買収する際も、資産を整理しておりました。その時も日本不動産研究所が指導されたということで、新幹線方式と呼ぶらしいのですが、ほぼ同じような手法を用いたと聞いております。

委員長 D委員がおっしゃっていることはちょっと気になります。評価額が控えめになってしまうわけですね。

JH側出席者 日本不動産研究所の意見では、個々に鑑定評価を行う以外に、客観的かつ標準的な価格としては、公示地価や基準地価しかないということです。

委員長 手法自体はいわゆる近傍類似価格というか、近所の価格から比準するというやり方ですね。分母はそれでいいと思えます。根っこの金額が妥当な線かどうか。不動産鑑定士の方々はそれでいいというご意見ですか。

JH側出席者 短時間でやる以上は、こういう手法しか採れないだろうということです。

委員長 資料2-3の2枚目に書いてある9区分の整理は、JHの方で行う訳ですか。

JH側出席者 そうです。都市計画図等がございますので、その区分を実際の図面に落とすなどして、分類作業を行います。

B委員 9区分に関連しますが、200m毎に用途区分を判定して、集計は市町村毎にやる訳で

すよね。何故、200m毎に集計しないのですか。何か意味があるのでしょうか。

JH側出席者 200m毎に単価を当てはめないのは何故か、というご趣旨でしょうか。

B委員 構築物のほうは200m毎に集計を行うのではないですか。

JH側出席者 グループ償却の場合は、インター間及びインター毎の集計を考えております。

B委員 土地の方は、市町村毎に集計するのですか。

JH側出席者 はい。

B委員 その辺が、別々になってしまっている感じがします。土地と構築物とで合計いくらかと
いったときに集計できないとか、そういう問題はないですか。

JH側出席者 例えば、路線別であれば、足し合わせればいいだけですから、それで構築物と土
地とは合うと考えております。

B委員 長くすれば合うと思いますが、短くしたときに、一方の評価単位が広いとうまく割れる
のか疑問です。

JH側出席者 インター間で管理区分を設けますので、その区分では両者の足並みが揃うと考え
ますが、さらにそれを細分化するとすると、確かにB委員のおっしゃるとおり、完全に一致
はしないと思います。しかし、土地については、公示地価等を用いる関係上、隣の市町村の
価格を用いると信頼性が落ちますので、市町村ごとの区分は避けられないと考えております。

また、200m毎に区切って価格を掛けて積み上げるという手法では、200m毎に面積
が確定できませんので、実施は難しいと思います。

A委員 200m毎に土地の面積が分からないのは、どうしてですか。周辺のところを持っている
からですか。

JH側出席者 例えば、法面がある区間では土地の幅も当然広くなります。この図は単純化して
直線で描いてありますが、実際には凹凸がございます。台帳のほうも、一筆ごとの面積は記
載しておりますが、それは一筆ごとであって、例えば200m毎という距離では押さえてお
りません。したがって、市町村全体の面積に対して、それぞれの用途区分の割合を掛け合わ
せて面積を算出するしか方法がないというわけです。

A委員 市町村毎に何㎡あるかという数字は、把握しているのですか。

JH側出席者 台帳がございますので、それを市町村毎に集計すれば、市町村毎の面積が把握で
きます。

A委員 現在の台帳は、どの程度の単位で面積が分かっているのですか。今、市町村毎に足し合
わせれば分かるという説明がありましたが、足し合わせる単位は何ですか。

JH側出席者 筆単位です。

A委員 やはりあるのですか。

JH側出席者 筆単位ですから、どうしても、私共が管理に使っているキロポストとリンクいた
しません。管理用のキロポストで区切って面積を出すとすると、境界を跨ぐ筆の面積を分け
る作業が出てまいります。図面どおりにきれいに線を引いて求積し直す作業は、なかなか大
変な作業です。

法面等があって、ここの区間は膨らんでいる、ここの区間は凹んでいるということがございますが、全体的にみればならされるのではないかと考えております。また、母数はしっかり把握しております。

A 委員 そうすると、例えば、第三京浜の通過市町村には横浜市と川崎市と、あと東京都がちょっとあります。そのぐらいしかないので、第三京浜の道路敷地は3種類ぐらいの金額があるだけということになるのですか。B委員がおっしゃっているのは、その後で意思決定する場合に大丈夫なのですかということですが、それはいいのですか。

B 委員 土地の形が不整形なので、単位を大きく取らないと面積は求められない、200m毎の単位だと面積は求められないということですね。きちんとした長方形だと、200m毎に区切れます。しかし、土地の形が不整形ですと、200m毎に区切った場合に、本当は面積がもっと広い、あるいはもっと狭いはずの区間までが、一定の面積にならされてしまうということだと思います。単位をなるべく大きくした方が、正しい数字になるということですね。

JH側出席者 はい、そうです。

B 委員 一方では、A委員がおっしゃったように、将来の意思決定のためには、それでいいのかという問題は残っています。それをやるには、測量をきちんとやるしかないのか、その辺を考えていたところですよ。

A 委員 意思決定の仕方にも拠ると思います。どちらにしても概算をするしかないのです。そこに、どの程度の正確さを持たせるかを考えるときに、例えば、将来、道路をリースする上で、その道路の金額が1km毎にいくらか、2km毎にいくらか、区間毎の金額を知りたいとします。その場合に、先程の方法で第三京浜を集計していたら、後でまた、集計し直さなくてはならない事態が起こるのではないかと思うのです。

概算をするときに、将来何かあると仮定すれば、恐らく、道路の延長で何km毎というふうに区切るのではないかと思うので、実際は道路の幅が凸凹していたとしても、フラットと仮定して、何km毎というふうに区切ってもいいのではないかという気がしました。

例えば、第三京浜で、仮に横浜市内の面積が3万㎡あったとして、道路上は延長のkmがあるから、幅はみんな同じだったと仮定して区切ってしまう。そのようにしても面積の総量は変わらない訳です。

JH側出席者 先程、A委員から土地の管理の原単位について、ご質問がありまして、筆毎で管理しておりますとお答えしました。それは、只今、A委員のおっしゃったのと同じ趣旨で、お答えしたつもりでした。

A 委員 そうですか。そうすると、土地の管理の原単位は今は筆単位ですが、これから減価償却等の会計処理を行うときに、それも200m毎に行うということでもいいのですか。それはできないのでしょうか。

JH側出席者 土地の評価に関しましては、今回200m毎に区切ります。そこから得られた面積のデータベース、評価用の面積のデータベースと申し上げてよろしいかと思いますが、これは今後も活かしていきたいと考えております。

A 委員 そうですね。そうだとすると、一番初めにB委員がおっしゃったように、なるべく細かくしておいた方がよいと思います。あとで集計できるためには、細かくデータを取っておかないとできない。または手間がかかります。

JH側出席者 これからの改善点といたしましては、面積のデータベースをより現況に合わせた形で、価格を残していく必要があります。ただ、現況に合わせていきますと、どうしても測量という作業が出てきます。また、民営化推進委員会の意見書では、インターチェンジだけ切り出して民間会社が保有するという話もありますが、どのような形で切り出せるのか、なかなかはっきりいたしません。

本来であれば200mごとのメッシュに合わせて、より正しい、いびつな形の面積を求めて評価するのが筋だと思います。しかし、今回の作業では、評価上の面積でやむを得ないという整理をしております。

A 委員 分かりました。しかし、面積の実数値を基にすると評価できないから、そのようにせざるを得ないということですが、どちらにしろ、合計した数字は概算値です。それであれば、200m毎に9区分に分けられていて、単価は分かっているのですから、面積の方は、例えば、横浜市が全部で何万㎡あって、第三京浜が横浜市内を5km通過しているのであれば、羊羹切りで200m毎に同じ面積になっていたと仮定してもよいのではないですか。単価は9区分になっているのですから、200m毎に単価の違うものが並ぶという管理台帳になる訳です。金額掛ける面積の総合計は同じになるはずですから、それでどちらの方が後々いいか、という想定になります。

委員長 最終的には、実測するのでしょうか。

JH側出席者 7,000km全部を実測し直すことまでは、考えておりません。

委員長 今、やらなければならないということではないです。

JH側出席者 民営化の前までですね。しかし、その時点ではそこまでの作業は考えておりません。

委員長 いつまでも概算という訳にはいかないでしょうから、どこかで決着をつけなければならないでしょう。

JH側出席者 今回はこういう手法を採りますが、当然、これの精度は上げていくつもりです。この9区分を見直してもっと細かい区分にするとか、価格も公示地価そのものということではなくて、何か鑑定の手法のようなものを用いて精度を上げるとか、そういう工夫は行いたいと考えております。しかし、面積そのものを再度測量し直すところまでは、時間と費用の問題がございますので、考えておりませんでした。

JH側出席者 土地を買うときに測量した図面ですから、その必要はないと思います。

JH側出席者 その面積が台帳に記載されています。

委員長 物理的には、そんなに差異があるとは思えません。

JH側出席者 少なくとも面積に関しては、そんなに大きな差が出ることはないと思います。ただ、価格のほうは、もっと精度を上げる努力は必要だと思います。

A委員 せっかく200m毎に9区分に分けたのですから、最終的な合計額が同じになってしまっても、そのデータは残して置いた方が良さそうな気がします。

JH側出席者 多分、結論は同じですので、後は記録の残し方の問題だけです。そこは、委員のご意見も踏まえまして、今回6月までにそこまで整理できるのか、6月以降の作業の中でそこまでできるのか、調整したいと考えます。

C委員 200mという数字は、土地の上のアスファルトとか構築物の管理単位にはならないのですか。

JH側出席者 この手法は、土地に限定しております。

委員長 ここでいう土地は、場所と面積だけを指すのでしたか。付随設備も含めて、土地といっているのですか。

JH側出席者 道路敷地だけです。

委員長 場所と面積だけです。側溝等が入ってないのです。

会計士 入っておりません。買収対象の、加工前の土地です。

JH側出席者 いえ、本線敷地だけです。

会計士 加工するというのは、盛土とか切土とかという意味です。

委員長 側道は外しているのでしょうか。

JH側出席者 そうです。

JH側出席者 土地の評価方法については、もう少し整理いたします。

それでは、引き続き、間接費について説明申し上げます。

JH側出席者 資料2の5ページをご覧ください。補償に要する支出については、前回の委員会でも、土地と構築物の取得原価に算入することでよいという方向性を出していただきました。今回は、土地にどういう支出を算入するのか、構築物にはどういう支出を算入するのかということ整理しております。

6ページに一覧表を載せております。左側に「補償項目」として11項目ございます。このうち、土地そのものに関係する補償費としては、例えば「建物移転料」がございまして、これは、用地を取得する際に、その上にある建物を移転することが必要となるので、移転に係る費用を補償するものです。土地を取得するために必要な補償費ということで、土地に算入いたします。

以下同様に、土地か構築物かに分けていきまして、構築物に算入するものとしては、「特殊物件」、「事業損失」及び「漁業補償」がございまして、これらは、土地に直接関係しないものです。

例えば、漁業補償の場合、漁業権の消滅に係る補償の部分については、川や海の土地を取得することはありませんので、構築物に算入するという整理をしております。

ちなみに、特殊物件は土地と構築物の2つに分けておりますが、土地に算入するものとしては、例えば東京電力等の巨大な送電鉄塔の敷地がJHのほうで高速道路用地として必要になった場合は、その土地を取得しなければなりませんので、土地に計上いたします。ただし、

それ以外の電気、ガス、水道等の移設にかかる費用については、将来的に管路等を移設する場所は、盛土をしたり高架橋で通過したりする形になりますので、構築物に算入するという整理をしてございます。

なお、構築物に補償費を算入する場合、構築物にもいろいろ種類がございますが、算入対象としては、やはり道路資産の躯体となる構築物に算入すべきであるということで、土工、橋梁及びトンネルの3種類に補償費を算入するという整理をしております。

続きまして、7ページをご覧ください。労務費については、先の委員会において間接費として計上するという方針を出していただきましたが、今回は短い期間で作業を行いますので、算入する範囲については、工事事務所職員に係る人件費のみを原価算入するという整理をしております。

なお、算入する額については、近年の支出実績から単位当たりの労務費を決定して算入するという整理をしてございます。

続きまして、8ページをご覧ください。「その他間接費」について説明したものです。真ん中に書いておりますとおり、その他間接費には、主に建設業務に伴って生じる費用として、工事事務所建物の減価償却費、車両のガソリン代、被服費等がございます。これらの費用について、今回の作業では、工事事務所において発生する費用の全額をその他間接費とみなす整理をしたいと考えております。算入額の計算方法については、先ほどの労務費と同様です。

なお、その他間接費には建設期間中の金利も含まれますが、これにつきましては、算入の根拠等について現在整理を行っているところです。次回以降の委員会でご相談申し上げたいと考えております。

続きまして、9ページをご覧ください。道路建設仮勘定については、現在の残高を基礎としながら、明らかに原価算入することが適切でない支出項目を抜き出して、その差引残高をもって道路建設仮勘定の残高として整理したいと考えております。ご存じのとおり、道路建設仮勘定は、工事費、土地代、補償費、金利等のすべての支出額を計上しております。10ページの真ん中に書いております「土地の取得にかかる金利」や「本社等の補助部門の労務費、経費等」といった、そもそも原価算入することが適切でない項目を抜き出し、残った額をもって道路建設仮勘定の残高として整理したいと考えております。

抜き出す項目としては、当面、6月に向けた作業ではこの2つを抜き出すこととします。ただし、民営化に当たっては、さらに内容を精査して抜き出すべき項目を整理し、必要に応じて減額する方針です。

なお、償却資産の取得に係る金利については、継続検討中です。

11ページをご覧ください。道路資産以外の有形固定資産ですが、先の委員会で差戻しになった点について説明申し上げます。これらの有形固定資産は現行決算でも取得原価を把握しており、かつ、償却資産は減価償却を行っております。また、全資産に占める割合が1%程度と極めて小さく、改めて個々の資産について評価を行うのは、費用対効果の観点からも有益とは言い難いと考えます。したがって、これらの有形固定資産については、現行決算

における簿価を再調達原価とみなす形で整理したいと考えております。

なお、資産区分については、本来、本委員会で定めた区分表に従って整理しなければならないところですが、時間的な余裕がございませんので、現行の決算の区分に従って、当面の作業を行いたいと考えております。

また、関連事業である駐車場、直営の附帯施設及びトラックターミナルについても、同様の整理をしたいと考えております。

12ページをご覧ください。無形固定資産については、現在は電話加入権を主として計上しておりますが、今回新たにソフトウェアを計上したいと考えております。特に、高額パッケージソフトなどについて棚卸及び評価を実施いたします。

なお、評価の対象は、『研究開発費及びソフトウェアの会計処理に関する実務指針』に基づき、平成11年度以降に制作が開始されたものを計上する方針です。

最後に、A3の表を添付しております。これは、今回の作業前倒しに伴って、本来厳格に行う棚卸や評価を簡便な方法で行う上で、どのような手法を採用するかという内容を一覧表にまとめたものです。

道路資産の償却資産については、先ほど説明申し上げたとおり、当面はサンプリング調査で現物と図面、台帳類を照合し、数量を把握していくという棚卸方法を採用します。ただし、民営化時には、ビデオ等を活用しながら全線の現地照合を実施いたします。

また、評価についても、本来であれば個別に設定した標準的単金に基づき再調達原価を算出いたしますが、当面の作業では、標準的単金の一部について、集約化を図るといった簡便な方法を採用したいと考えております。

道路資産の土地については、先ほど説明申し上げたとおりです。

道路建設仮勘定の償却資産については、当面、出来形検査及びしゅん功検査の実績をもって棚卸に代えたいと考えております。なお、出来形検査は四半期ごとに実施しております。ただし、民営化時には、個々の図面、台帳等と現物とを照合して確認を行います。

評価については、当面の対応として、請負工事の支出総額から原価算入することが不適切な項目を減額して計上するという整理をしております。ただし、民営化時には、請負工事ごとに原価算入すべき項目を整理した上で、すべての工事の合計額を計上いたします。

道路建設仮勘定の土地については、実態として現地の杭の全てを照合することはできませんので、当面はサンプリング調査によって図面、台帳類等と契約書、登記済証等、現物の照合を行います。将来的には、サンプリングではなく、すべての図面、台帳類等と契約書、登記済証等、現物の照合を行います。

評価については、当面は土地の取得に係る支出総額から原価算入することが不適切な項目を減額して計上するという整理をしております。将来的、民営化に至る前までには、土地の契約ごとに原価算入すべき項目を整理した上で、すべての契約の合計額を計上いたします。

有形固定資産のうちの償却資産については、今回の棚卸は既存の図面、台帳類等と現物との照合を行います。これはあくまでも現行決算の帳簿に記載されている資産区分を基に照合

調査を実施するものです。しかし、民営化時には新たな分類表に基づいて数量を把握する予定です。

この評価については、先程説明申し上げたとおりです。

有形固定資産の土地については、個々に図面と現物との照合調査を行います。これは、民営化時も同様です。

その評価については、当面は現行決算の簿価を再調達原価とみなすこととしたいと考えております。ただし、民営化時には、鑑定評価手法に基づき、個々の評価を行いたいと考えております。

無形固定資産については、先程説明申し上げたとおり、当面はソフトウェアの棚卸及び評価を行います。民営化時までには新たな分類表に基づき、細目ごとに棚卸及び評価を行いたいと考えております。

JH側出席者 間接費、道路建設仮勘定及び道路資産以外の固定資産の棚卸及び評価方法について説明申し上げました。これについて何かご意見はございますか。

委員長 6ページの補償費を構築物に算入するという説明ですが、例えば、漁業補償を構築物に算入するのはどういう理屈ですか。

会計士 橋だからほとんど海や川の上というか、土地がないからです。

委員長 構築物を取得するための付随費用という考え方ですか。

会計士 橋を造るための付随費用ということです。

委員長 その原価になるという意味ですか。

C委員 括弧内のパーセンテージは、本体価格に対する上乗せ分の比率ですか。

JH側出席者 そうではなく、平成13年度の補償費全体に対する比率です。

B委員 6ページの資料は、漁業補償については土地がないので構築物に算入せざるを得ないということですが、どうも土地と構築物とがすっきり分けられているという感じがあまり少ないのです。分類のコンセプトを簡単に説明して下さい。

JH側出席者 構築物に起因する補償費以外はすべて土地に起因する補償費であるという整理です。例えば、一番上の建物移転料は、土地を更地の状態で購入する必要があるのですが、建物をどけなければならない、そのために発生した補償費ですから、土地に算入する補償費に分類しております。

工作物移転料、営業補償、立木補償等も、土地を取得するときはその土地に付随する物件に対する補償ですから、土地に算入する補償費に分類しております。

B委員 どうも、土地を取得するよりも先に道路を造ることが前提になっているのではないかとこの感じもするのですが。

JH側出席者 第2回の委員会で補償費についてご議論いただきました時に、算入対象資産が特定できるものは原価算入するという方針を出していただきました。それを受けて、更地化に要する費用というか、土地の上に乗っている物件の撤去費用あるいは撤去に伴う雑費等は基本的に土地の取得原価に算入すべきであろうという整理をして、本日の資料にあるような区

分を提示しております。

A 委員 労務費、その他間接費等の問題ですが、これらは取得原価に入れるという説明です。建設途中のものは道路建設仮勘定に入って、その後、道路建設仮勘定の取り扱いの説明によると、償却しない土地と償却する構築物とに分けられるとのこと。そのときの分け方は、金額による按分ですか。

J H 側出席者 今考えております手法は、例えば、労務費であれば、支出予算人件費の決算金額に定員数全体に占める工事事務所の全職員数の割合を掛けて、原価算入する人件費総額を求めます。

次に、資産の取得にかかった工事費、土地代、補償費等についても決算金額をつかんでおりますので、そういった資産取得に直接要した費用総額を固めます。

そして、最初に求めた人件費総額の、その次に求めた直接事業費総額に対する割合を求め、それを個々の資産の直接事業費に掛けて、当該資産を取得するのに要した労務費を推計することを考えております。

A 委員 原価算入される人件費の金額は大きいですか。例えば、今年度は全従業員の何%がここに入ってくるのですか。50%を超えていますか。それとも10%ぐらいですか。

J H 側出席者 現行決算上の区分では、50%弱です。

A 委員 そうすると、かなり重要な項目ですね。

J H 側出席者 ただし、それには本社等の建設部門に係る人件費も含まれております。7ページでお示ししている人件費は工事事務所職員に係る人件費だけですので、その人数は50%を切ると思います。

A 委員 重要なので、もう1回確認したいのですが、人件費総額は分かったのですが、このうち土地の取得にかかった分と構築物の取得にかかった分とが区分できるという根拠は、時間か何かですか。例えば、ある職員が用地買収のために現地をまわった時間が日報か何かに残してあって、それを使うのですか。

会計士 工事事務所と管理事務所は完全に分かれています。松江工事事務所だけが管理部門を兼ねています。普通は、料金收受を行っている管理事務所とは別に存在していますので、工事事務所の職員は8千何百名のうち何人というのは、すぐ分かる訳です。

A 委員 そうすると、工事事務所であれば構築物を造っている訳だから、人件費の全額が構築物に原価算入されると考えても、いいぐらいですか。

J H 側出席者 工事事務所には用地課という組織もございまして、工事事務所の職員は土地の取得か道路構築物の工事に係る業務かに携わっております。したがって、工事事務所全体で職員何人のうち用地課が何人、工事区が何人という割合から、土地にかかった人件費と構築物にかかった人件費が区分できるのではないかと、という方向で、今考えております。

A 委員 組織上で区分できるということであれば、誰と誰がどこに所属しているかは人事部で皆分かっているはずですから、正確に分かりますよね。過去においては分からないにしても。

J H 側出席者 ここ数年であれば、分かります。

A 委員 そうすると、構築物に算入する人件費と土地に算入する人件費とは、正確に分かりますよね。その数字が分かるのであれば、いいのではないですか。先程説明のあった総枠で割合を出すという方法は、今のような理解でいいのですか。

金額は分かりますよね。誰々さんがこちら、誰々さんがこちら、というふうに分かるのですから。そのようにはやらないのですか。

J H 側出席者 今回の作業は6月までという時間的制約がありますので、そのようにはやりません。

A 委員 また時間的制約ですか。これも、その理由ですか。

J H 側出席者 一人一人の人件費を積み上げて計算するかどうかは、データを確認してみないと、何とも申し上げられません。

A 委員 でも、簡単なのではないですか。工事事務所はいくつありますか。

J H 側出席者 全国で100箇所ぐらいです。

A 委員 100箇所あって、それで用地課は何人というのはすぐに出るのではないですか。後は、人事部に行って、その人達の給料を合計すれば、数字が出るのではないですか。

会計士 頻繁に異動がなければいいのですが。

A 委員 頻繁に異動があるのですか。

J H 側出席者 組織毎の定員数の変動も年度途中で起こりますので、それを1つ1つ追いかけることは、論理的には当然行うべきではあると思います。それがどこまでできるかということとして、定員数については年間の平均値を取るとか、そういう工夫はできると思います。

A 委員 それはいいです。しかし、そのときに平均値を取ってしてしまうと、実際の金額から離れてしまう訳です。全従業員の平均的給与掛ける人数になってしまう訳ですから。それでは、非常におかしいです。本当は、途中で異動になったら、何ヶ月はこちらで何ヶ月はこちらというように配分する、そのぐらいの経営情報はあるはずですから。

郵政省の場合、3つの事業区分がありますが、何時間ずつ働いたかで分けましょうというぐらいのことを言われています。あるいは床面積で分けるとか、そのぐらい細かくデータを作りましょうと言われています。J H の程度でしたら、ぱっと出せそうな数字だと思います。

B 委員 今、A 委員がおっしゃったことは、民営化してから先もずっと続く訳ですから、どこかできちんとやっておかないと、いつまで経っても概算でやらざるを得ないということだと思います。

A 委員 本当はそのぐらいはやれるはずでしょうね。

B 委員 それはきちんと、セクション別にできると思います。

J H 側出席者 将来民営化したら税務の問題も出てきますので、作業時間の測定も問題になってくると思います。

A 委員 償却資産か非償却資産かの区分だから、それは絶対問題になると思います。

J H 側出席者 現行決算では、そのような会計処理を行っておりませんし、システム上も全然対応できておりません。今、それらを全てやるとなれば、手作業にならざるを得ません。それ

は、先程から時間的制約のことばかり申し上げて誠に申し訳ないのですが、全体の作業工程の中で、どの項目をどの精度までやるかというバランスの問題になります。今回、個々の職員の給料等を集計し、配分する作業まで手が回るかということ、作業行程上、厳しいと言わざるを得ません。

A 委員 今回というのは6月までの話ですね。私は、何も厳しいことを言おうとして言っているのではなくて、こういうときでなければ、きちんとしたシステムが作れないと思うから言っているだけなのです。

JH 側出席者 もちろん、民営化というスケジュールは決められている訳ですから、経費にする分と原価に算入する分との人件費の割合というか、配分は、今後の大きな問題ではあります。そのことは、当然、認識しております。

A 委員 そうしたら、全体の信頼度という問題もありますので、もし人件費総額の50%相当のものであれば、そういうところは、やはりきちんとした基準にしておいた方がいいと思います。

本当に大変な作業が必要なものがある、ということは分かります。過去のものに遡るといのは大変ですから。それはいいとしても、今言ったぐらいのデータで、何とか頑張っでできるものまで概算にしてしまうと、本当に信頼できる財務諸表なのかと言われかねないということを、私は心配するだけです。

会計士 人件費の処理に関しては、それ以外にも、職員が異動してきて、ある事務所で辞めたとします。そのときに、退職金は辞めた事務所で処理されているのです。退職金の引当というのを事務所ごとに把握していませんので、その人件費自体、本当の金額が出てきていないのです。

A 委員 会計士のおっしゃるのは個々の事例であって、それはそれでまた推定すればいいのではないですか。

会計士 計算しようと思えばできます。

A 委員 できますよね。個々の事例でそういうものがあつたら、個々に概算すればいい訳です。そういう事例があるからといって、全部、概算でしか計算できないというような整理は、止めておいた方がいいと思います。

JH 側出席者 今、会計士がおっしゃった例は、JHの現行の会計処理が、労務費の配賦計算、つまり民間企業の会計処理であれば本来やっているはずの原価計算とは異なるという1つの例をおっしゃったのだと思います。

人事の記録データに当たって、一人一人のデータを洗い出せば物理的には可能だろうというご意見は、そのとおりだと思います。しかし、それを今から実質的に5月いっぱいまでの作業期間内にやれるかと言えば、無理です。当然、民営化に向けてはやっていかななくてはならない課題であるということは、認識しています。

A 委員 分かりました。今私が言った問題点は、13ページの表の中のどこを見ればよいですか。

JH 側出席者 この表は棚卸作業と評価についてですので、今、A委員がおっしゃったことは、

その後の期中処理の問題になります。

A 委員 道路建設仮勘定の後の取り扱いですね。

JH側出席者 取り敢えず民間企業並みの財務諸表を6月に出します。その後、平成15年度の会計処理をどうするのかという問題が1つございます。さらに、民営化される平成17年度以降は、税務にもきちんと対応できる原価計算ができないといけないことになります。そこがデッドラインとすれば、それまでの間に練り上げていかなければならないということです。

A 委員 しかし、6月に作成処理方法の様式を出す訳ですよ。

JH側出席者 資料1の開催日程及び審議事項等の見直し案において「中間整理」という表現にさせていただいているのは、6月に公表する財務諸表について、委員の皆様は一切相談せず勝手にやりましたということでは、我々、とても説明が付きません。そこで、必ずしも委員の皆様には本来あるべき姿ではないかもしれませんが、6月に公表する財務諸表はこういう方針で作成しているということ、一先ず整理していただけないでしょうかという意味です。

A 委員 それは分かりました。

JH側出席者 この表の下に注で書いておりますが、「資産管理マニュアル」や平成15年度以降の期中取引の会計処理方針等について、果たしてどこまでA委員がおっしゃったような民間企業的な原価計算に取り組めるかということは、考えていかななくてはなりません。

平成17年度に民営化して会社の形態が変わって、そういう適正な会計処理ができていなければならなくなりますから、当然、それは大きな課題となります。しかし、この1、2ヶ月間に全部処理できるかということ、かなり厳しいと思います。

A 委員 それはよく分かりました。そうすると、今回6月ぐらいに出す中間整理に、いろいろな会計処理について、本来はこうやりたいのだけれども急がないといけなかったので、今回だけは簡便的にやるなどというように、書きますか。皆さんとしても、将来に向けて一所懸命やっていこうというときに、期限を区切られたので、二度手間になるけれども、仕方なく簡便的な方法を使った訳ですから。

JH側出席者 優先順位はあると思います。取り敢えずは、これまで道路資産に係る財務会計上のバックデータが全然なかったところから、管理用図面等を基に台帳を起こして、それをある程度サンプリング調査で確認していくということで、一步を踏み出しつつある状況です。その中で、どうしても、できることとできないこととがあります。

委員長 7ページの工事事務所職員に係る人件費の扱いは、ストックとしての資産評価の計算上このようにしますという意味ですね。ですから、工事事務所職員の人件費もわからないということでは困るのですが、既に存在している道路その他の固定資産の取得原価への算入額をどのように決めているかという基準を示さなければならぬから、また、工事事務所職員の人件費を工事費に入れるというのは筋が通りますから、それでやらせてもらいたいという意味ですね。

JH側出席者 そうです。

C 委員 先程の重要性の概念に関する説明のところでも引っ掛けていたのですが、A委員と同じ

懸念を持っております。最終的に、財務諸表のラベルが「民間企業並財務諸表」となったときに、果たして民間企業並みのことをやっているのかどうかという疑問です。

多分、重要な点で2つ違っていて、それは未監査であることと概算であることです。その2点をきちんと相手に伝達できるようにしておかないと、信頼性の問題が出てきます。「民間企業並概算財務諸表」とか、語呂がいい名前はいろいろ考えられると思います。

会計士 委員の皆様方が心配されているとおり、民間企業並みといっても、精密さの点で問題があります。1年後、2年後により精密なものを作ったときに乖離があまり出ると問題があるので、あらかじめ、乖離が出るものであってもしかるべきだということで、注記が何かでこういう条件設定で作りましたということをも明らかにしていくべきだと思います。

委員長 報告書の冒頭に、この貸借対照表は以上のような合理的な仮定に基づいて、ということをお前置しますが、結論的には見積概算額であるということをおきちんと断っておかないと非常に危ないことになると思います。理屈だけはこういうことだと議論しましたが、人手と時間の制約によりこうなりました、というふうに。

あまりいい加減なものだという表現をする必要はないですが、本質においてアバウトなものであるということは、きちんと示しておく必要があると思います。

会計士 平成15年5月に作成した財務諸表と平成16年5月に作成した財務諸表との間の比較可能性はないのです。それはやむを得ないと思います。精密度が違いますから。

A委員 わかりました。労務費については、税務上、何れは必要ですから、仕方ありません。それでも、なるべく早い時期に整理して下さい。システムさえしっかり作っておけば、そんなに大変なことではないと思いますので。

JH側出席者 そのシステムは、当然、構築する予定ですが、民営化までの作業工程上で、一番厳しい課題だと思います。

委員長 心配だから言っておきますが、ストック計算のほうはそのようにして見積概算額であることはやむを得ないと思います。しかし、損益計算書のほうだけは、うちの人件費はいくらだったかということにならないよう、きちんと計上して下さい。

JH側出席者 これは、6月の公表後に委員の皆様方に相談しなくてはならない問題ですが、実際に民間企業並みの財務諸表を今後とも公表しなければならないことになりますと、法定の現行財務諸表と重複して公表していくことになりますと。それらは、全く考え方が異なるものになる可能性がございます。

実際は、システムを何とか早く立ち上げて、配賦計算をある程度自動的に処理できるようにしなければなりません。その前提として、人件費については、100%原価に算入しているポストもあれば、100%費用処理すべきポストもありますが、間接部門のように配分計算しなければならないポストもありますので、それについても、何れそれほど遠くない時期に決めていかななくてはならないということは、課題として認識しております。

A委員 分かりました。

D委員 1点だけ確認させていただきたいのですが、資料2の6ページについて、同じ移転費用

でも、建物移転料は非償却資産に付加されて、一方、漁業補償は償却資産に付加されるという説明がありました。

橋は付加する土地がなく海に付加することはできないから橋に付加する、そうでない部分は付加する土地があるから土地に付加するという整理は、確か、第2回委員会での会計士の、実務では全部そうになっている、という回答に従って、こういう結論になったと記憶します。これは、確かにそのとおりなのでしょう。

会計士 付加する対象資産がないと付加しようがないのです。

D委員 それは分かります。しかし、漁業補償等を構築物に付加するとしたなら、土地の方も、先程B委員がおっしゃった、もともと道路を造るための移転なのだから、何故全部土地に付加するのか、というお話はどうなのでしょう。

会計士 その補償費用は土地を買うために必要としたということですね。そして、もう一方の補償費用は橋を造るために払ったということです。

D委員 何故土地を買うのかといえば、道路用地として使うために買うのだから、そこに道路を造る訳ですよ。

会計士 その前に、構築物は償却資産で、土地は非償却資産であるということが先にあるのです。それに付随して発生したものですから、結果として、補償費用も一方では償却するけれども、一方では償却しないのです。

D委員 ただ、その時の話では、何故土地に全部付加するのかというと、実務もそうなのだからという会計士のご説明で、決着がついたと記憶しています。その点はいかがですか。

会計士 建物の移転料等は、土地の上に建物が建っていても、建物を買うために買った訳ではないのです。

B委員 民間企業では道路を造るという前提がないから、そういう処理になるのです。今回はなるべく土地に付加させたほうが良いという前提はないのですか。

会計士 そういう前提はありません。

B委員 そうですか。

JH側出席者 第2回委員会での私の説明も悪かったのですが、古家が建っている土地を買ってマンションを建てたときの会計処理はどうなりますかとの質疑の際に、会計士から、古家の取壊費用は土地に算入して、マンション建物の原価には算入しませんとのご回答をいただいたものですから、その考えに従った次第です。

会計士 いいえ。正確には、建物の取壊費用は解体費用として税務上経費処理しますが、建物代は土地の取得費に算入するのです。土地を買って1年以内に建物を壊した場合には、建物取得代も税務上は土地代となります。

D委員 今回もその考え方でいいのかという問題は、まだ残っていると思います。例えば、ある一定の用地を買って、再開発して、そこに建物を建てて、一部を緑地にするとします。その場合、その最初の移転費用を全部土地の取得費にしなくてはならないのですか。ディベロッパーがやるのですから、少しでも償却対象コストに算入しないのですか。本当にそうであれ

ば、大変なコストが非償却資産に賦課されて、原価の方には算入できなくなることになりま
すよ。

会計士 今の不動産事業ではそうです。棚卸資産ですから、売却に投下資金を回収できるという
前提に立っています。

D委員 要するに、莫大なコストが回収計算に乗らないことになるのですが、そういう実務なの
ですか。

会計士 実際は、建物が建っている土地を買ったら、何とかして1年以上は建物を使い、1年以
上経ってから建物を壊せば、除却費用として処理できるということもあります。

B委員 わざわざ1年以上もですか。

会計士 我慢するのです。

B委員 社会的に無駄なコストの上乗せですよ。

委員長 今の議論は、費用化できるかどうかが焦点ですよ。

会計士 土地を買いたいために、取り敢えず、建物だろうと立木だろうと何が上に乗っていよう
と買う訳ですよ。全て土地代なのです。立木は立木として買っている訳ではないです。

D委員 これは大きな問題になると思います。

C委員 漁業補償についても、海の上だから構築物に付加するという話がありましたが、そこに
橋を通す権利を買っている訳ですよ。

会計士 無形固定資産ですか。JHとしては、土地を買収するよりも道路を作ることが主題であ
るという考え方を重視すれば、土工を含めた土地と工事代金に按分して賦課することが、よ
り妥当な会計方法であるという理屈が構成されます。

C委員 土地を使用する権利と同様に、海の上に橋を架ける権利というものがあって、非償却性
資産として別途計上するのが本来の姿だと思います。空中権といいますか、そういうふうに
考えないと話が整合しないです。

D委員 非対称だし、それから、本当にそうやってコストに算入できないものを莫大に抱えた場
合、今後どういうことになるのですか。

会計士 もう1つ、これは政治的な判断ですが、ある程度の理屈がつく範囲内で、将来のフレッ
シュ・スタートのときに資産を控えめに計上する、あるいは少し積極的に計上するという方
針によっても変わると思います。

C委員 その点は私も随分考えたのですが、フレッシュ・スタートのときに税務上の簿価をどの
ベースに置くかという問題は、マクロ的には結局のところ株価によって全部調整されて、開
き直った言い方をすれば、どういう会計処理をしても関係がありません。立場が違うのかも
しれませんが、国が持っている株ですから、結局、税金の形で入るのか、株価が高くなった
形でお金が入ってくるのか、そういう話だと思います。

ただし、マクロ的にはそうだと思いますが、ミクロ的に考えると問題はあります。

委員長 何れにしても、税法基準だからといって納得させられる保証はどこにもないのです。そ
して、ここが問題なのです。特に、今度初めて特殊法人が民営化するのですから、きちんと

した理屈を立てておかなければなりません。

移転料が土地の価値を高めて将来の収益を生み出す源泉となるかどうかは、そうだと考えられるし、そうでないとも考えられるし、少し難しいところですね。

A 委員 理屈上は両方ある訳です。また、投下資本の回収計算に乗るかどうかは、この間もこの議論になったと思います。仮にレートベース方式で価格が決まるとすると、つまり減価償却すると営業費用に入るけれども、減価償却しないとすると、レートベースというのでしょうか、投下資本の方に入りますから、それに掛ける適正利潤率、今ならば3～4%ぐらいのところまで回収計算に入るので。どちらにしろ回収計算には乗ると思いますが、減価償却を通じてなのか、適正利潤によってなのかです。それからいっても、両方あり得るのです。ただ、違うとすると、B/S上の金額が違うとか、ストック計算のところで見え方が違ってきます。

これが、41%で244億円ということは、平成13年度の契約全体で500億円ぐらいですよ。

JH側出席者 600億円です。

A 委員 600億円ですか。そうすると、それを過去に遡って入れるかどうかですよ。補償に要する支出だけでどのぐらい違うのですか。6ページの表を見ると、ここでの基準だと95%ぐらいは土地に入りそうです。ほぼ全部土地に入ると仮定すると、最終的に、貸借対照表の金額はどのぐらい変わるのですか。1兆円ぐらいは変わるのですか。600億円で30年とすると2兆円ですがそれはないでしょうから、それでも1兆円ぐらいは変わりますか。

JH側出席者 1兆円ぐらいあるのではないかと思います。

A 委員 そうすると大きいです。

D 委員 海と土地の話は、考え方自体が非対称ですよ。

委員長 海は償却できるけれども、土地は償却できない。

JH側出席者 不謹慎な尋ね方かもしれませんが、先ほどの委員長の、どちらの考え方も採れるというお話は、結局、どちらの考え方を採るかは決め事という意味なのですか。

会計士 移転料は土地を買うために支払ったというよりも、道路を造るために支払ったという考え方を採るとすれば、例えば、コンクリートが3層になっていて、それは償却資産ですから、それにも配賦することを考えなければなりません。そうすると、移転料の何十%かは回収できます。法面等も償却資産ですから、道路を造るために移転料を支払ったのだとしたら、純粋な土地以外のところも配賦対象になるのです。

委員長 そういう意味で、ひょっとして構築物とか何とかという名称で、移転料を付加できないかと思ったのです。

会計士 それであれば、6ページの表の「算入対象資産」の欄を「土地」ではなく「土地等」にしておいたほうがいいのではないですか。

委員長 さきほども聞きましたが、ここでいう「土地」は、面積と場所があるだけでしょう。償却も何もしない永久資産という意味ですよ。本当に永久資産かどうかは、気になるところ

です。

会計士 道路を造るために補償費を支払ったのだから、道路資産に支払ったのなら、按分計算
できます。

A委員 両方あるのです。一番初めに会計士がおっしゃったように、土地が欲しい、その後で何
に使うかは、いろいろな使い方がある訳です。要するに、ディベロッパーだから、民間だか
ら、あるいはJHだから特殊なのではなくて、土地を買うということは、やはり土地が欲し
いのです。その後で何をやるかは、JHだから道路を造るのであって、ディベロッパーが買
ったら、初めはモールを造ろうと思っていたのが、分譲マンションに変更してしまうかもし
れませんよね。用途は、そのときの経営状況によって変わる訳です。ですから、一応、何か
の収益事業を起こすという一区切りで、土地を買う訳です。つまり、買う時には、土地を買
おうと思っているのは間違いのない訳ですから、補償費は土地に入るという理屈はあると思
います。JHだけが特殊だ、ということではないと思います。やはり、ビジネスのために買っ
ているのです。

会計士 JHは、原則的には、道路以外の目的では買っていません。一部、トラックターミナル
の土地もあります。

A委員 それでもいいのではないですか。土地を買って、そちらに使うというのは後で決める訳
ですから。

D委員 何れにしても、第2回の時の結論は、この表のとおりになっていたと思います。ただ、
ちょっと気になるころではあります。

委員長 この議論は、決めて置いた方がいいですね。償却資産に入れるかどうか。

JH側出席者 3月の委員会で、間接費や道路建設仮勘定についての案を提示させていただきま
す。その時か、あるいは間に合えば次回委員会で、整理して提示させていただきます。

JH側出席者 続きまして、本日の3つ目の付議事項です。

資料3は分厚いのですが、要点は最初のページにまとめてありますので、それを中心に説
明申し上げます。

JH側出席者 資料3をご覧ください。只今申し上げましたとおり、1枚目を中心に説明いたしま
すが、最初に1枚めくっていただいて、2枚目と3枚目の色塗りしております表は、第2回
委員会の際に、もう少し大括りの内容で、同じように色塗りして提示した財務諸表様式を、
それより細かな区分に改めたものです。

その際に申し上げたのは、今回の民間企業並財務諸表は、現行財務諸表あるいはそれを組
み替えて作成します行政コスト計算書の中の民間企業仮定財務諸表とは、連続しない部分
があるということです。

ただし、そうは言っても、一からすべてオリジナルで作り上げるわけではありません。現
行財務諸表あるいは行政コスト計算書の数値を極力活かします。どの科目は従来の数値を活
かして、どの科目は今回の作業で新たに外生的に算定するかという区分をつけて、民間企業
並財務諸表を作成してまいります。それらの違いがわかるように色塗りしております。

今回の作業で新たに算定する科目としては、これまでずっとご議論いただいている道路資産が、一番大きなポイントになります。後は、道路建設仮勘定などが大きな要素です。この資料で緑色に塗られた科目です。

本日は、第2回の時より少し細かくお示しして、委員の皆様方のご意見もお伺いしたかったのですが、時間が押してまいりました。そこで、本日は簡単な説明にとどめまして、次回に、あるいはそれまでの間にでも、もし委員から何かご指摘等がございましたら、いただきたいと存じます。

それでは、1枚目をご覧ください。そもそも今回の民間企業並財務諸表の位置付けは何で、どのように作ればいいのか。この点は、第1回と第2回の時に議論されたことでして、私もから説明させていただき、また委員からご意見をいただいたところです。それを改めて記しております。

作業プロセスは、先ほどの作業手順の工程表に書いたとおりです。最初にやらなければならないことは、現行の財務諸表を固めることです。この作業自体も従来に比べて前倒ししなければなりません。

次に、行政コスト計算書の作成作業がございます。そこで民間企業仮定財務諸表の暫定版を作ります。暫定版という意味は、道路資産とそれの減価償却費を除いた形で作るという意味です。これらは、行政コスト計算書を公表した際に、民営化推進委員会からいろいろな意見が出された科目です。

それで、いま、道路資産の棚卸や評価作業を進めております。その作業によって算出した道路資産の償却後再調達原価を先程の暫定版に挿入して、民間企業並財務諸表を作成するというプロセスです。

実際は、行政コスト計算書の暫定版の作業と民間企業並財務諸表の作業とは、同時並行で進めることになると思います。

問題は、行政コスト計算書の民間企業仮定財務諸表とは別に民間企業並財務諸表を作ることになりますと、現行の財務諸表と合わせて全部で3つの財務諸表を公表することになりますが、これをどう考えるかということです。というのは、民営化推進委員会事務局と行政コスト計算書の作成指針の窓口である財務省担当課とのやり取りでは、民間企業並財務諸表をもって行政コスト計算書の民間企業仮定財務諸表に代えることができるとの確認を取ったと聞いております。この場合、民間企業並財務諸表が作成指針の狙いから逸脱しているということはないと考えます。しかし、作成指針のとおりで作成しているわけではありませんから、最終的に3つの財務諸表を鼎立させるのか、あるいは、2つで済ませるのかということが課題としてございます。

それから、貸借対照表と損益計算書とキャッシュ・フロー計算書との関係について、これも本委員会での議論をまとめましたが、私共はこのようなやり方しかないだろうと考えております。まず、平成14年度末の貸借対照表を作成いたします。実際は、平成15年度の開始貸借対照表を平成14年度末の貸借対照表とみなす訳です。この開始貸借対照表をフレッ

シュ・スタートの概念で作ります。

次に、平成14年度の期中の数値を一部推計して損益計算書を作成します。もともと、いまやろうとしているのは、民営化本番に備えて、開始貸借対照表をできるだけ正確に作ろうという作業です。スタートを決めるだけですから、本来、損益計算書は自動的に導き出されるわけではありません。しかしながら、民間企業並財務諸表を作れといわれている趣旨を踏まえると、損益計算書やキャッシュ・フロー計算書ができなくてもいいということは、多分、許されないだろうと考えています。

そこで、何とか推計して損益計算書を作る必要があります。その方法は、まず、現行決算上の損益計算書や資金収支表、あるいは、行政コスト計算書の民間企業仮定損益計算書などから数字を引いてきます。そして、平成14年度末の民間企業並貸借対照表を作る過程で、再調達原価の償却計算をいたしますので、平成14年度中の資産の出入りを別とすれば、平成14年度における減価償却費を推計できます。さらに、平成13年度末の民間企業並貸借対照表も、現行の財務諸表、資金収支表、行政コスト計算書等を活用して推計できます。平成13年度と平成14年度の民間企業並貸借対照表が揃えば、間接法によってキャッシュ・フロー計算書を、やはり推計値ですが、作成できます。このような作業プロセスで進めたいと考えております。

行政コスト計算書と民間企業並財務諸表の間で具体的にどのように数字が動くかは、2枚目と3枚目の色分けした表のほかに、A3縦紙の資料で、現段階で考えられる個々の勘定科目に及ぼす影響について、矢印で示しております。実際の数字を当てはめていきますと、どうしても貸借のバランスを取る段階で、矢印を付した科目以外にも、かなりいろいろな科目に影響が出てくるのが考えられます。したがって、現段階では、主にこれらの科目が、行政コスト計算書あるいは民間企業並財務諸表に変換するときに影響を受けるであろうということです。

1枚目に戻りますと、3点目に「課題、問題点等」と書いてございます。課題、問題点というよりも、本来の企業会計原則に基づく財務諸表と比べて、イレギュラーな作り方をしますためにどうしても避けられない点として、以下のことが考えられますという意味での留意点ということです。

まず、連続性が保てない財務諸表となるということです。これは、もともと、連続性が保てない財務諸表になることは、致し方ないけれども、そのような方法しか採りようがないということを申し上げておりました。

この点から、第2点と第3点の問題が派生して参ります。つまり、行政コスト計算書の作成指針に基づけば、除却損等を計算できる訳ですが、民間企業並財務諸表の作成に当たっての棚卸しはフレッシュ・スタートの考え方で、期末に実施いたしますので、期中の除却額を把握できません。こういった費用を計上できない点を、どうするかということです。

あるいは、改良費に含まれる取替資産相当分の金額も、行政コスト計算書の作成指針には算定方法が記されていますが、民間企業並財務諸表はフレッシュ・スタートの考え方で、期

未棚卸しを行いますので、当然、その金額を把握することはできません。

これらの点は、何らかの代替的な数値を計上する、あるいは、行政コスト計算書の作成指針に基づいて計算した数値を断った上で注記する等、いろいろな方法があると考えられます。現実的には、そういう方法で対応せざるを得ないと考えております。

第4点は、セグメント情報として把握すべき内容です。これは行政コスト計算書にも共通する問題です。もともと路線別データの上に現行決算を組み上げている訳ですが、行政コスト計算書や民間企業並財務諸表は、JH全体としての決算数値をベースに、特定の科目を変換するプロセスを経ます。したがって、そうやって組み上げた数字を、改めて路線別に割り振らなければなりません。6月までのスケジュールの中では、全体の数値を固めるまでが精一杯ですので、路線別データは追っかけて作業することになると思います。

実は、追っかけ作業は路線別データだけではございません。連結決算も、今回の6月までのスケジュールにはおそらく乗ってこないと思われれます。行政コスト計算書は連結決算が原則ですので、これは当然やらなければなりません。6月には間に合いませんので、この点は留意して置かなければなりません。

以上の説明内容については、本日は時間的に厳しいので、メール等で次回までにご意見等をお寄せいただければ、それを踏まえて、課題をもう少し整理いたしますので、次回委員会にご議論願います。本日は、説明のみということでお願いいたします。

委員長 4ページにキャッシュ・フロー計算書がありますが、民間企業並財務諸表とは言いながら、1番で「営業活動」ではなくて「業務活動」と書いてあります。2番では「事業用資産」でいいのかもしれませんが、1番で「営業活動」と書くには何か躊躇するものがあるのでしょうか。

JH側出席者 特に理由はございません。

委員長 意図的にこうしたのではないのですね。

JH側出席者 意図はございません。

先程のA3の縦紙をご覧ください。若干、付言いたしますと、「道路」は、今回、民間企業並財務諸表ということで、わざわざ棚卸しまでやろうという訳ですから、ここでの表示は1行になっておりますが、現行財務諸表からの変換プロセスを分かり易く書いてあるだけでして、実際には、これよりもブレイクダウンした情報を出したいと考えております。

具体的には、A3の横紙の資料で、JHとNTT東日本とJR東日本の財務諸表を並べたものを付けておりますが、NTTでいいますと、事業資産の中の細目として「機械設備」や「空中線設備」といった勘定科目が出ています。

せっかく、莫大な時間を掛けて棚卸し及び評価作業をする訳ですので、最終的には、このような情報も出していくべきではないかと考えております。

このA3横紙の資料は、前回も、NTT東日本とJR東日本の分だけをお出ししております。その時の趣旨は、流動性配列と固定性配列のいずれが適切かということでした。その際にD委員から、その選択はそもそも経営体のあり方によって規定されるのではないかという

ご意見もいただいたのですが、この点も3月ぐらいまでには決めていただきたいと考えております。仮に、それまでに制度的な枠組みが決まらなければ、それとは切り離して、何れかでやるということ、本委員会でご議論いただき、仮決定というか、取り敢えず、これでいくということをお決めいただけないものか、と思っております。これも、併せて、次回にご議論いただきたいと存じます。

JH側出席者 それでは、本日の議事次第の最後です。その他の報告事項です。これについては、前回委員会で、将来の民営化時点の財務諸表は保有機構と新会社の関係によって変わり得るので、JHとして色々と前提条件を設けて考えてみてはどうかという宿題をいただきました。しかし、現時点では、前提となる制度設計は、全く不透明であると言わざるを得ません。したがって、それをいままから想定してシミュレーションしなさいと言われても、私共としてもなかなか難しい状況です。

そこで、宿題に対する答えにはならないかもしれませんが、JHと同じような有料道路事業をやっていて、既に民営化している事例についていろいろと調査いたしましたので、ご報告させていただきたいと思っております。本日、お手元の資料に、南フランス高速道路株式会社の財務諸表を付けておりますので、これについて説明申し上げます。

JH側出席者 今、申し上げましたとおりの趣旨でして、ご参考までに調べました。私共、会計の素人ですので解釈等はできません。したがって、委員の皆様方がご覧になって、ご参考になる点がございましたら、コメントいただきたいと思っております。

1点だけ説明したいところは、一番下に枠囲いをしてあります。この会社が2002年にIPOをいたしました時の説明資料の抜粋部分です。実は、私共と同様の所謂、償還制度、つまり、借金を払い終わってコンセッション期間が終われば、国に資産を返すという制度の下での民間企業でして、私共と類似しております。

B/Sを見ますと、有形固定資産に「コンセッション資産」という科目が載っております。それを毎年償却していくということです。P/Lのほうには、「減価償却」と「財務償却」とが載っております。このうちの「財務償却」がコンセッション資産の償却に当たると考えております。これは定額法で償却しているということです。

それから、建設期間中の利子を資本化していることが明記されております。

その辺りが、本委員会での議論の参考になるのではないかとということで、資料を添付させていただきました。

以上です。

A委員 減価償却の耐用年数は、資産を返すまでの期間ということですね。

JH側出席者 それについて「2」に記載がございます。コンセッション期間よりも長いものは、コンセッション期間で打ち切るという割り切りがなされております。

A委員 わかりました。

D委員 コンセッション期間終了後に国に返上した資産は無料道路になるのですか。

JH側出席者 国に返すことにはなっておりますが、それについて特に何も書かれておりません。

D 委員 所有権は返すとして、それを引き続き借り上げるということはないのですか。

JH 側出席者 それは、何も決まっておられません。恐らく、その時点で、また別のコンセッションを開始するのではないかとということです。それは、何も書いたものがございませんので、はっきりとは申し上げられません。

A 委員 そうすると、ここは、以前の研究会で議論していたような土地までも償却できるという議論ですね。同じことをフランスでも考えていた、ということですね。

JH 側出席者 「譲渡された資産」と書いてあるから、元々は国が持っていた資産を、この会社が譲渡された訳ですね。

JH 側出席者 コンセッションを権利譲渡と解釈しているようですので、3点目にありますとおり、償却対象となる投下資金は、補助金やフランス国家から無償で取得した資産を除いた額ということです。したがって、これは、あくまでも会社が投下した資金ということです。

JH 側出席者 先程、間接費のうちの補償費については、再度、検討した上で次回に提示させていただきたい、という話をさせていただきました。しかし、限られた時間の中で、既に現場は棚卸作業に入っておりまして、この問題をもっと早く決めないと、現場の作業に支障を来すことになってしまいます。

しかし、委員会を開催する形で一堂に会してご検討いただくことは、日程的にも難しいと思われるので、私共で考える事務局案をもって、取り敢えず委員長にご相談申し上げまして、それである程度固めたものを各委員に個別説明にあがるか、あるいは、メール等で連絡申し上げて、ご了解いただくという形で進めさせていただきたいと思います。どうか、ご了承願います。

委員長 財務諸表を作った後で、これはこういう会計方針と言いますか、こういう手続で作ったものです、という説明をきちんとして置けば、いいのではないかと思います。それで、財務諸表の読者は読めますから。そういうことでいきましょう。

JH 側出席者 その会計方針を、中間整理として整理しなければなりません。

委員長 また見せていただきますので、一度事務局で会計方針一覧表を作っておいて下さい。

JH 側出席者 次回は2月28日の18時30分からスタートです。30分前にお集まり下さい。

本日は中味が非常に濃かったこともあり、やむを得ず時間をオーバーしてしまいました。誠に申し訳ございませんでした。

本日は、どうも有難うございました。

(了)