

第 5 回財務諸表検討委員会議事録

平成 1 5 年 2 月 2 8 日

JH側出席者 それでは、第5回財務諸表検討委員会を始めさせていただきます。

お手元の資料の一番上にありますとおり、議題として3点ほど大きなものがあります。

まず、報告事項ということで、前回の委員会で諮らせていただきました補償に要する支出の取り扱いについて、これを原価算入することはご了解いただきました。ただし、具体的に、どの資産に原価算入していくかという対象資産についての区分け、判断基準が明確でないということでした。その辺を事務局で再整理しておりますので、ご説明申し上げます。

2番目は付議事項ということで、これについても、第2回の際に1度おかけしております。その際に、結論が出なかったので、道路公団としての考え方をきちんと整理してから、改めてかけるようにというものです。これは道路構築物（償却資産）の建設中金利の扱いについてどうするかということ、改めてかけさせていただきたいと思っております。

3番目も付議事項ということで、これも第4回目からの継続審議事項であり、今回作成いたします民間企業並財務諸表の様式及び作成処理方法について、いろいろ検討していく中で、種々の事項について具体的にご判断いただかなくてはならない事項が出てきておりますので、それらについて個別にお図りしたいと思っております。

それでは、第1議題の報告事項、固定資産の評価方法のうちの補償に要する支出の取り扱いについてご説明いたしたいと思っております。資料の1です。

JH側出席者 補償に要する支出については、判断基準が明確になっていないのではないかとのお話もありましたので、今回、改めて整理させていただいております。

資料の2ページをご覧ください。四角の囲みの中のように整理させていただいております。道路資産の取得原価に算入すること自体については、第2回の委員会で整理したところですが、今回、その対象となる資産については、その支出の直接の原因となる資産に原価算入するという形で整理させていただいております。

具体的には、例えば、物件（建物、工作物）の移転補償費については、当然、土地を更地で取得するということから、土地の取得が原因であったと考えまして、土地の原価に算入するという整理をしております。

また、物件の移転補償等に伴いまして、営業補償、仮住居補償等に要する支出については、物件の移転補償にかかる付随的な補償であるということで、土地の原価に算入するという整理です。

その一方で、漁業補償については、橋をかける際に川の中に柱を立てるような場合、その川の中に設定された漁業権が制限されるため、これに対する補償として行っているものです。これも当然、構築物を設置するということから必要になった補償であるということで、構築物の原価に算入することとしました。

それから、構築物の設置に伴う工事や設置そのものによって発生する事業損失については、例えば、電波障害とか工事等の中で水が濁ってしまったというような場合の

補償ですが、これも構築物の設置もしくは工事に伴って発生する補償ですから、構築物の原価に算入するという整理をしております。

次に、5ページをご覧ください。これは税務、財務上の整理ではありますが、建物付の土地を購入する場合、当初から土地を利用する目的で建物そのものを取り壊した時には、その費用は土地の原価に算入するということになっておりますので、この考え方も参考になると考えています。具体的には6ページの参考資料のうちの算入対象の欄に、直接原因となった資産を一覧表でまとめております。

こういった整理で、如何でしょうか。

(各委員同意)

では、これでご承認いただいたということで、次に、2番目の付議事項、道路構築物(償却資産)の建設中金利について、検討していただきたいと思います。資料2でございます。

JH側出席者 1ページ目は、償却資産への金利の算入の取り扱いについて、JHの道路事業の特性を踏まえた考え方で、本日まとめております。

第2回の委員会の中で、土地の取得にかかる金利については、期間中、費用処理するというので、審議いただいております。その理由としては、収益にチャージできないということ、つまり、資産稼働後、費用の回収ができないということで、土地については費用処理するというので、決定しております。

2ページ目ですが、道路の事業形態からの考え方に基づく理由ということですが、1点目は、大前提ですが、JH事業の建設は借入金で賄われているということです。

最初のについては、道路債券などの借入金をもって建設を進め、料金収入により管理費などを賄い、借入金を返済する仕組みになっているということです。

その中で、建設費が実際に利息がついているものが使われているかどうかということですが、年度の予算計上時に、建設費にかかる建設利息を計上し、国会で承認されているということです。

3ページ目にグラフを書かさせていただいております。これは平成14年度、平成15年度の予算の内訳を書いたものですが、平成15年度の方を見ていただけたらと思います。

支出の中で、建設費、改良費、この改良費というのは資本的支出に相当するもののご理解いただければと思いますが、約1兆3000億円です。一番下に建設利息ということで1200億円余りのものが計上されております。それに対応する収入は、財投機関債、民間借入金等の自主調達する部分と財政投融資資金という中から、建設費、改良費等が賄われているということで、あくまで利息がついたお金でもって、建設費は賄われています。

下の方の自己資金(料金収入等)ですが、これについては、左側の支出に対応しておりますように、管理費、金利等の返済、それと、元金の償還金に使われているとい

うことです。予算編成上からも、国会で承認されている建設資産は利息のついたもので行われているということになっております。

前の2ページですが、このあたりを文書化したのが3番目のでございます。収入(財源)使途の概念的な考え方ということで、書かさせていただいております。

続いて、4ページ目です。償却資産を算入する理由は、1点目は、建設資金は借入金で賄われているということです。なお、通行料金は、総投資額を料金収入で償う償還制度により設定しているため、建設中金利も料金収入で賄うべきものであります。あと、資産稼働後に、減価償却によって、投下資本の回収が可能であることです。

今ご説明いたしました理由をもって、収益と対応する建設費用を合理的に計上するために、構築物については建設中で稼働前の金利を算入することが妥当と考えております。

土地と償却資産のことは、先程から説明させていただいておりますように、収益チャージができるもの、できないものということで大きく分け、できるものについて、資産稼働後の資本の回収を行うというものです。

5ページ目ですが、建設中金利の算出方法ということで、どの期間を対象とするかということですが、償却資産の原価に算入される工事費等において、前回、前々回の委員会でも説明させていただきましたように、施行命令から開通までの期間を対象としたいと考えております。

カッコ書きで書いてありますように、一般有料道路については事業許可ということで、これについては、JHが国土交通大臣の方に事業許可をいただきますので、施行命令と同じと解釈させていただいて結構でございます。

2番目ですが、再調達原価を算出する訳ですが、そういう場合、原価算入する建設中金利は何が妥当かということですが、前回説明させていただいたように平均的な建設期間は約10年かかります。もう1点、借入金の償還返済期間が約10年であるということと、借入金の借換えも約10年で行われているということですので、その建設中金利としては、10年間の投資パターンを考慮したその借入金の残高の平均金利を適用すれば、妥当ではないかと考えております。

JH側出席者 何かご質問、ご意見がありましたら、よろしくお願いいいたします。

C委員 建設利息という言葉がありますね。我々にとって誤解を招くかもしれませんね。

予算上も建設利息ということで決まっていくことですか。

JH側出席者 予算上で使っている言葉です。

C委員 建設中の利息という意味ですか。

JH側出席者 そうです。

委員長 会計学上は、建設中に生じた利息の配当という言い方をしています。実際は出資者に対して利益がなくても配当するときに、建設利息という言葉を使うのですよね。

この業界の独特の言葉で、道路公団では、建設中に発生する借入金利息のことをこ

ういう名称を用いて使っているのですね。企業会計上の一般的な用語とは少し違いますね。

JH側出席者 予算科目上は、業務外費用という項目になっております。ただ、“シロパン”上は、建設利息という区分けがあります。

JH側出席者 “シロパン”というのは、国会で予算を審議する際に、具体的な予算書というのがあるのですが、これは、こういった予算を組んでいるかということ、対外的に分かり易くまとめたパンフレットで、そこには建設利息という文言が書かれています。

C委員 あと、用語の問題ですが、金利という言葉がありますが、この利率を適用して建設中金利の額を決める訳ですね。

委員長 そうです。それで、今から混ぜ返すつもりはないのですが、支払い利息というのは建設中に当該資産を取得するために避けられない費用ということで、例えば、償却資産などに原価算入していく訳ですよ。

先程承認しましたが、補償費は直接の原因となる資産に算入させていこうということで、土地に算入したり償却資産に算入したりする訳ですが、その論拠は、その支出がなければ当該資産を取得できなかったということで、この論理は成立している訳ですね。

全く同じ文脈で金利を説明するとすると、その金利を払わないと道路も取得できなかったし、償却資産も取得できなかったということになる訳ですよ。

同じ文言でいえば、当該資産を取得するために直接不可避の支出という言い方だと、補償費の場合と支払い利息の場合と、取り扱いは変えていいのかどうか、ということが気になったのですが、どうでしょうか。

今日のテーマである建設中の利息については、それだけの利息がかかって、建物なり構築物なり土地なりを購入した訳ですが、その建設分の利息はいつか取り戻すということが念頭にあって、将来の収入によって過去の支出を取り戻そう、回収しようということだと、一旦償却資産に入れておいて、減価償却の手続を通じて収益から取り戻していこうという趣旨だろうと思います。

ところが、土地は多分、前に私たちが言ったことだろうと思いますが、土地は償却できないじゃないですか、土地に一旦金利を入れてしまうと、もう将来、収益では取り戻せないですよ。支出だけして、収入で回収できないです。ですから、土地には金利を含めないようにしましょう。しかし、償却資産については一旦計上しておいて、償却資産から生み出される将来の収益から金利分を少しずつ取り戻していこうじゃないかという趣旨になると思います。

A委員 委員長の言われることはよく分かったのですが、それに対する答えとして1つあり得るのは、補償費の方は土地等の取得に直接関わっている。ところが、金利の方は、3ページのような対応はしているといっても、この土地が建設するのに金利が必須だ

という訳ではなく、調達側の話なのです。ですから、補償費とは直接的な原価算入の論理が違ってもおかしくはないと思います。

要するに、資本コストの一部といってもいいと思います。それをどこに対応させるかということだろうという論理でも、おかしくはないと思います。

C委員 公団の場合は、料金設定の場合と絡んでいきますよね。単純な話をすると、開通するまでの金利を誰が負担するのか。つまり、開通前の受益者が負担するのか、開通後の受益者が負担するのか。それを考えると、開通後の料金で回収するというのが、多分、筋が通っているのだろーと思います。

アメリカなどですと、一般の企業に対して適用される以外にも、費用の繰延べが認められているのです。例えば、この金利について、仮に会計上おかしいから資産に載せるなといっても、金利の部分について料金設定の観点から繰り延べる必要があるから土地や構築物と切り離して、別途繰延べ費用とするという考え方もあります。

そういう難しいものにしなくても、資産の原価に載せて済む話であれば、原案の方がわかりやすいような気がします。

委員長 今のお話で、償却資産については、4ページの下から3行目にあるような考え方です。ということで、償却資産にオンしておいて、将来、収益で取り戻すということですが、これはうまくいっていると思います。

私が今、気にしたのは、土地の場合には、土地の中に入れて、今のような別のチャージみたいなものがあれば、そこに入れてのいいと思いますが、金利は言ってみれば一時償却というか、利息はいつべんに償却して、償却資産の方は償却資産にオンしておいてから、将来の収益にチャージさせていくということで、首尾一貫するかどうかですね。

C委員 その土地を売ったとしても、金利分は回収できないと思います。金利分はやはり公団が負担すべき費用として、どうしても残ってしまうと思います。

そうすると、どこかのタイミングで回収しなければならないので、売った段階で売却損を出すのか、それとも、売ることはないでしょうが、仮に売った場合はそうするのか、それとも、その段階で回収してしまうのか。

あるいは、繰延資産のように、開通までの原価をずっと貯めておいて、それを10年償却、15年償却とかでやる方法もない訳ではないと思います。

現行の枠組みだと、発生時に処理して回収していくというのが現実的かなとも思います。

委員長 利息部分を収益にチャージするという点では、これは完全に考え方は一致している訳です。

C委員 減損との関係がありますので、金利をオンしても、それを回収できるだけの余力がなければ、即減損が出るということになるでしょうから、それも1つのセーフティネットとしては働くのではないかという気がします。

委員長 それはここでは議論しないことにしておきましょう、ということで、後に、また当然考えなければならないし、両権威がここにいらっしゃるので、黙っていないと思います。

それはしばらく黙っておいていただいて、減損会計はまた動き出してから考えるということにしたいと思います。

土地の建設のための利息を発生時費用処理ということでもいいですかね。収益にチャージするという点では一致しているので、一時にチャージするか、将来収益にチャージするかということです、ということで、一貫した説明になりますでしょうか。

A委員 逆に考えたらどうなりますかね。土地に利子分を仮に上乘せしておいたとすれば、減損を考えないという枠内で考えてみると、いつまでたってもバランスシート上に計上され続けていく訳ですよ。そうすると、それは一体何かということですね。土地の直接の取得原価でもない。補償費の方は直接の取得原価ですね。

ですから、むしろ、土地に利子分を上乘せたとしたら、土地の帳簿価額は何を意味しているのかということ、説明しなければならなくなると思います。しかし、これを合理的に説明するのは、結構難しいのではないかと思います。

実は、償却資産の方でもそれは言えるのですが、それは償却を通じての収益費用の対応ということで、納得できるということですね。

消極的な言い方をすると、土地の方は帳簿価額に載っている金額は分からない、それをいつまでも収益に対応させることはできない。それなら、仕方がないから費用に落としておく。

委員長 収益チャージのタイミングを早めるということですね。

A委員 そうです。そういう論理が1つあると思います。

委員長 それでいいですか。つまり、1つの大きな論理は、利子費用が特定の資産に結びついているのか、ということを実証しておかなければならないですね。それは、証明できているみたいでした。3ページでしたか。予算を組むときは、国が予算を決めて、こっちにきて建設が始まる訳ですよ。

JH側出席者 支出分はそうです。全体は、公団が作って認可を受ける、認可予算ですが。

委員長 そうすると、この場合の借入金というのは道路債ですか。

JH側出席者 そうです。

委員長 この道路債が、特定の道路のために起債されているということは、結びついて分かっているのですね。

JH側出席者 1対1の対応はありません。債券は1つですから。ただ、こういう考え方はいろいろな機会に生きております。別に今回作ったものではなく、建設費に見合う収入はこちらです、ということで、当方は自己資金で金利と管理費は賄わせていただいています、という説明をしております。

委員長 自己資金で賄っているということは、道路の料金収入に金利をチャージしている

という意味ですよ。

JH側出席者 この金利というのは、営業中の道路の負債に係る金利について収入から賄っていくということです。

委員長 負債が特定の資産に結びついている訳ですよ。その道路に係る支払い利息分は、その道路からもたらされる通行料収入で対応するものです、ということになりますね。

JH側出席者 個別路線毎に対応しているかということ、そこまでは個別路線で対応させてはいないということです。

JH側出席者 プール全体の高速道路として対応している、ということです。

委員長 念のために聞きますが、そういう支払い利息を特定の道路に結びつけながら、道路なり償却資産に結びつけながら処理していこうという発想ですよ。それは十分説明できますか。この利息はこの道路の建設に要した費用ですと。実態を把握できていなくて、申し訳ないですが。

JH側出席者 高速道路事業は、説明させていただいたように、プール制になっておりますので、道路の1本化ということでやっております。

基本的に高速道路の事業全体についてということです。プール制の採用ということが大前提になっておりますので、個別には対応されていません。

委員長 人件費ではなく間違いなく道路に使っていますということは言える訳ですね。

JH側出席者 そうということです。

委員長 A委員がおっしゃった、補償費は資産の取得のために必要不可欠の支出額であって、補償費は、当然、当該資産に加算していくということですね。

そうすると、今の利息の方は、道路のための借入金の利息であって、これを土地の原価に算入するのと、補償費を土地の費用に算入するのと、少し考え方が違うかもしれないというご説明でしたね。

A委員 利子の方は取得に関係していないですよ。あくまでも資本コストなので、配当も民営化すれば同じことです。自己資本コストと借入コスト。これをどこの収益で負担させるかという、そちらの系統の話だろうと思います。

委員長 一口で言えば、補償費は、当然に資産の原価に算入すべきものだけれども、支払い利息の方は、当然には当該資産の取得原価に算入するということにはならない。利息をどういう格好で配分していくかの問題だけで残るのならば、一時償却にするか、長きにわたる償却かということになるのですかね。金利の原価算入の論理というのは非常に難しいですがね。

A委員 棚卸資産などに入れるという論理もありますね。アンソニーでしたか、資産を資産にチャージして、そこで回収するということですね。この理論では、借入利息だけでなく自己資本コストも棚卸資産に算入し、それを売ったときの収益で回収、という考え方ですね。期間対応を個別対応にもっていくということでしょうかね。

ですから、ここで言っている論理が通らないことはないと思います。

委員長のご心配は分かりますが。

C委員 財務諸表の役割ですが、単純に投資家に対する意思決定情報を提供する。例えば、公団の株が分散しているいろいろな投資家が公団の財政状況を見るということをイメージして考える訳です。それにプラスアルファ、料金決定の問題が、この財務諸表をベースに行われることになったときに、利息の問題はシビアに、世代間のジェネレーションアカウンティングと言いますが、世代間の負担関係というのを規定することになってしまいますね。

例えば、土地については、即時費用化して、逆に、建設の分については将来繰り延べるということになる。要するに、土地については利息を現在の利用者が負担し、構築物の部分については将来の受益者が負担するというので、世代間の所得の分配みたいなものを、実は暗黙のうちに行ってしまう可能性がある訳ですね。

そうなってくると、会計の枠を超えた問題になってきて、今の料金が適正なのかという問題とも絡んだ大きな問題なので、そこまできると、簡単には言えないというのが、率直なところですね。

JH側出席者 今の料金は償還主義ということでやっていますので、要は、どの時点で利息が発生しても、トータルの利息を含めて、管理費もそうですが、トータルの費用を50年間で償うためにいくらか、という設定をしております。若干、償還主義を前提とすると、議論の方向が多少違うのかなという気がいたします。

平成13年末に閣議決定されたものの中に、償還制度を前提とする料金は24.6円とするということで、ここに償還という言葉が入ってはいます。ですから、具体化はこれからです。

JH側出席者 そういう意味で、前回、若干ご紹介させていただいたのは、余談ですが、フランスなどの民営化の事例は、同じような、土地も含めて、全て償却するような、今の道路公団と同じような方法でやっています。

D委員 決め手がないと思います。根本のところが決まっていないというか。公企業というものを考えてみた場合、公企業の資本というものを、誰が拠出したとみるのかということが出発点になります。民営化後であっても、株主集団がいて、その集団が投下した資本の回収計算という立場から、この財務諸表を作っていくことになりませんが、その場合でも、公的企業の場合には資本維持との関係で、何種類もの利益計算の方法があり得る。

もう少し特殊な、イギリスなどの例では、株式会社という形の公益企業になった後も、特殊な資本会計を使っていて、每期、再調達原価で損益計算をしています。取得原価と再調達の差額については、每期、資本算入するという考え方で、追加投資がなくても資本が順次膨らんでいくような方式を、例えば、エネルギーとかの産業については、イギリスでも使っている例があります。

それから、前回配っていただいたフランスの例でも特殊な利益計算の方法が使われ

ていたと思います。要するに、元金の返済部分は、本当の民間企業でしたら、税引き後利益から積み立てていくか、資本家が追加投資して借入金がなくなるという形になっている訳ですが、このフランスの例ですと、元金の返済部分が資本に組み入れられていくように、利益の幅が設定してある。これは、中国などの企業でも、昔使われていた方式で、一旦借入の枠をもらいますと、その返済分がコストに入って、それが内部留保に変わっていくというスキームだと思います。今の道路公団のスキームもそれになっている訳ですよ。

ですから、その点が明確にならないと、この解は一意的には決まらないと思います。

ただ、土地についての金利は、例えば、総括原価法みたいなものを考えると、原価からもし除かれたとしても、いわゆる投下資本に対する適正利潤というのが入ってきますから、その部分で救われるのかなと思います。余りクリティカルな問題ではないような感じがします。

とにかく、その辺が決まらなないと、つまり何のための何の計算かというのが決まらなないと、どちらが正しいのかということの解答が出ないような感じがします。

ただ、そういうことが白紙の状態というか決まらない状態で、公的な企業であるということを考慮外にして、純粋な株式会社であるという前提に立って考えてみた場合、今回の提案というのは、そんなに奇妙な感じはしないですね。

委員長 株式会社形態を想定しているのでしょうか。

JH側出席者 今お願いしている財務諸表は、今の道路公団が全くの民間企業だったかどうかという会計をするかということですから、そこは普通の企業を想定していただいたものにならざるを得ないと、我々は理解して、作業していくものと思っております。

委員長 最初は株主が財務大臣1人かもしれないですがね。通常の株式会社を想定して、今株式会社会計をやっているのと同じように当てはめてみたらどうなるか、ということで、やらざるを得ないですかね。

B委員 技術的なことですが、原価算入の期間ですが、これは、施行命令から開通までということで、例えば、開通がずいぶん先になってしまったという場合でも、どんどん金利を上乗せしてしまう。正常な開発期間というのが出ているのですが、これはどうということですか。

JH側出席者 基本的には約10年だろうということですが、10年で全て行われたということ仮定しています。今回は、平均的な年数ということでやらざるを得ないと思います。

委員長 それでは、先に進みましょうか。純粋に民間企業を前提として考えた場合の金利については、これで妥当であるということによろしいですね。

それでは、3番目の議題に入ります。

資料3「民間企業並財務諸表」の様式及び作成処理方法(案)について、お手元の資料を見ていただきたいと思います。

では、お願いします。

JH側出席者 前は、資料の説明だけで終わっておりますが、本日は前回の資料をさらに論点を絞って、ご提示させていただいております。

主には、1つ目と2つ目の資料に沿ってご説明したいと思います。

まず、様式の問題ですが、前提しての対象としては、財務諸表は、今回、貸借対照表と損益計算書、キャッシュ・フロー計算書及び利益処分計算書（損失処理計算書）とします。このうち、損益計算書とキャッシュ・フロー計算書については、推計により作成します。

貸借対照表は、フレッシュ・スタート前提で、そこを固めていくための作業を進めていますが、それで、ストックの財務数値は固まるとしても、フローの金額については、現行の損益計算書あるいは従来の行政コスト計算書で作る民間企業会計の数値をうまく突き合わせて、作成せざるを得ないのだろうということです。これは、第1回、第2回目でご了解いただいております。

貸借対照表の科目の配列ですが、大きく、流動性配列と固定性配列がありますが、今回は、分かり易いということで、流動性配列を採用したいと考えております。

具体的な様式ですが、3つ目にA3で資料をつけております。前回、現行の決算、行政コスト計算書、今回考える民間企業並ということで3つ並べていましたが、今日、特にお示ししているのは、民営化後を想定した貸借対照表です。

基本的には、財務諸表等規則にひな型が出ておりますので、それをベースにしてここに示しております。財務諸表等規則それ自体も、お手元の資料の中に参考までにコピーを添付しております。

そこから、明らかに公団の場合は書かなくていいと思われるものは省いておりますが、それを列挙しております。

ただ、この中で、特に、固定資産の表示については、形態別の分類あるいは保有目的別分類といろいろありますが、この点については、JR東日本さんの有価証券報告書のコピーをお手元に用意しておりますが、そちらを参考として、固定資産のすぐ下の分類としては、事業別の分類を、ここにありますように道路事業固定資産、関連事業固定資産、その下に各事業関連固定資産ということで、その下にさらに、投資その他の資産ということです。

固定資産のところはA B C D Eということで、鉄道事業固定資産、関連事業固定資産、各事業関連事業固定資産ということで書かれています。これを参考として、この左側の財務諸表の方にひな型を設けております。

道路公団の場合も、当然、道路事業が圧倒的なシェアを占めております。それ以外にも現行の財務諸表では、駐車場の事業とかトラックターミナルの事業というものが書かれていますが、そういったものは全部関連事業固定資産ということで一つに括りました。

3番目の各事業関連固定資産というのは、現行の財務諸表で、有形固定資産ということで計上されている科目です。

現行の財務諸表についても、一番下のところに資料を添付しております。これは、シロパンの綴じたものですが、この6ページに、現行の正規の貸借対照表を載せております。

現行のものは固定資産の下が事業資産、事業資産建設仮勘定、そして有形固定資産、無形固定資産、投資その他の資産というふうに分かれております。

ここでいう有形固定資産というのは、上にある事業資産を除いたものです。この有形固定資産がほぼ3番目にある各事業関連固定資産というところに該当するであろうと考えております。

その点と、あと、資本の部のも、財務諸表等規則のひな型に沿って、資本準備金、利益準備金というものはスタートのところで発生するという事はないと思いますが、その下のその他の剰余金、これも、スタートのときは、新しい会社は資本金しか基本的にはないということになるかもしれませんが、その後の動きを考えますと、その他の剰余金というところで、その他の資本剰余金、任意積立金、当期の未処分利益という科目に分けていくということです。

ただ、まぎらわしいのは、任意積立金のところですが、現行の制度に基づく現行の決算の中にあります償還準備金の取り扱いです。償還準備金というのは、開通済みの道路の回収済み額の累計を負債で計上しております。これをそのまま償還準備積立金ということでここに書いてあります。

それから、道路事業損失補てん積立金ですが、一般有料道路というのはプール制をとりませんで、個別に採算を計算しなければならないのです。

個々に償還期間を満了しますと、無料開放する訳ですが、その際に回収できていない残高が出た場合、それを損失補てんするための引当金を、現行決算では負債に計上しております。

ただ、これについては、負債性の引当金という現在の企業会計でも負債性のものしか認められない訳ですが、内容としては、各料金収入の中から一定の割合を実際に引当てております。負債性がないということで、これは、行政コスト計算書を作成する過程でも、資本の部の方に整理しております。これについても、任意積立金の中に整理しております。

その他の積立金というのは、駐車場事業、トラックターミナル事業、附帯施設事業といった事業における過去の剰余金の累計をここに計上するという事を考えております。

その左側は、将来的な民営化後の貸借対照表ですが、右側には今回の貸借対照表と書いてありますとおり、今度の6月に公表する際の財務諸表のイメージということで、そこに記しております。

最終的には民営化後は科目がもっと入るはずですが、取り敢えず、JHの勘定科目の中で想定されないような科目は全部省略してあります。もう少しコンパクトな形で示したものが、右側に書いてあるものでございます。

資料3とついているA3のものに戻ります。今回作成する貸借対照表は、現行決算の特性を反映した分類をするという場合には、主に固定資産の配列のところにかかってくるということを意味しております。

それから、損益計算書の表示方法は、今、正規の財務諸表は勘定式で記しておりますが、これについては、報告式で公表するようにしたいと考えております。

先程のA3の様式を1枚めくっていただきますと、民営化後の損益計算書と今回の損益計算書で2つを書いております。これは、基本的に、財務諸表等規則のひな型を、ほぼそのままここに記しております。

右と左で違うのは、税金です。税引前当期純利益より下の税金の部分、あるいは、中間配当といった部分は、現行ではありませんので、そこがないということで、それ以外は基本的に同じものを書いております。様式については、以上です。

A4の横紙を1枚めくっていただき、2ページ目をご覧ください。2ページ目以降の内容は、作成処理方法についての現在考えている案です。

まず、最初は、貸借対照表です。道路等の内訳の表示方法及び現行の有形固定資産の表示方法ということです。これは、いくつかの案が考えられます。1つは、固定資産の資産区分についての形態別区分に基づいて、現行の有形固定資産を含めた内訳科目を表示するというので、道路なら道路の内訳を構築物、機械装置等という形で書いていくというような分類の仕方があります。

もう1つが、先程ご覧いただいたJR東日本さんの区分を参考にして、道路事業、関連事業、両方の事業に共通する資産、先程のもので言いますと、各事業関連固定資産、具体的には私ども職員の宿舎とか庁舎とか、車両等が全部この中に含まれますが、それらの積立金資産という区分で、保有する資産を区分して表示するという事です。

これは、先程ご覧いただいたA3の紙にありましたように、2番目の方法によりたいということです。その理由としては、現行の簿価をもって再調達原価とみなす、道路以外の有形固定資産、つまり、各事業関連固定資産ですが、道路事業と関連事業の固定資産を分類するということが、実際には時間的な制約もあって困難であるということです。

それから、再評価した今回公表する財務諸表上の道路価額と現行の道路価額を比較したいというような目的をもたれる方々からすると、比較が容易であるという理由で、先程ご覧いただいたA3の紙にあったような様式で整理したいと考えております。

3ページ目ですが、資本の部の構成ですが、これについては、先程説明しましたように、財務諸表等規則のひな型に沿って整理する。ただし、任意積立金の部分には現行の財務諸表との比較を容易にさせるために、償還準備積立金、道路事業損失補てん

積立金、その他の積立金ということで区分して、現行決算に載っている償還準備金あるいは道路事業損失補てん引当金等との対比が容易にできるようにしたいと考えております。

以上が貸借対照表の問題ですが、4ページ目以降に、損益計算書の処理案を記しております。

まず、第1点目としては、管理費の問題ですが、これについては、ここに処理方法を書いておりますが、今回作成する損益計算書は、先程1ページでも申し上げたように、期中の取引を正確に記録していないし、また、フレッシュ・スタートであるということから、推計値とならざるを得ないということです。

したがって、民間企業の会計基準における資本的支出と収益的支出の内訳というような問題についても、ある種の推計計算をせざるを得ないところですが、この場合の基本的な考え方としては、推計である以上、保守主義の原則に基づいて、費用については見積もる必要があると考えております。

具体的に、その費用の項目については、「別紙」と書いた資料をご覧ください。ここに管理費の内容ということで書いておりますが、現状の決算などに含まれている維持修繕費については、現在、道路管理費という表示科目の中に含まれています。

維持修繕費については、全額費用に計上するという事は、現行決算と変わらない点ですが、改良費について、これに含まれる収益的支出の部分を費用に計上する必要があるのではないかと考えております。

この点については、既に公表している行政コスト計算書においても、その作成指針の中で、この改良費に含まれる取替更新的な支出については、合理的な推計割合を用いて、その割合を改良費の支出額に掛けて、その金額を現在残っている道路資産のうちの最も古いものから順番に取り替えたという前提を設定して、その取り替えられた最も古い現有資産を減価償却した後、その残存簿価を各年度の除却損として計上するということが、作成指針の中に書かれております。

これは、除却法というような方法である訳ですが、これが今の企業会計の処理として余り一般的でないというようなことがあり、また、非常にわかりにくいということもあって、例えば、1つの方法としては、改良費に収益的支出の割合を乗じたものをダイレクトに道路の費用に加算するというような方法を、例えば採用するということですが、妥当かどうかということです。妥当であれば、そういう方法で処理してはどうかと考えております。

この割合の算出に当たっては、参考資料として「更新費と資本的支出に分類した改良費の内容」という資料をA4縦紙の資料をお配りしております。

これは、平成12年度の行政コスト計算書を作成する際に、改良費の項目を細かく分類して、今回書いてありますように、舗装更新以下、更新的な投資と考えられる設備投資と、1枚めくっていただきまして、橋梁補強追加から始まり、以下示してあり

ますような投資的な支出とに分類しました。

データが単年度だけだと、年度によってかなりこの割合の振れが大きいものですから、その時点で残っている追跡可能なデータということで、平成9年度まで逆上って、その累計値を対比した割合を計算すると、更新的経費の割合が37.1%という数字になっております。

この数字を平成12年度の改良費の支出額に乗じて、その額を、先程申し上げたような考え方で除却法を採って、平成12年度の除却損を計算するというをやっております。

先程のA4の横紙にある改良費の項目のところに書いてある考え方というのは、この37.1%を、例えば、平成12年度の改良費に乗じた数字をダイレクトに損益計算に加算するというを考えている訳です。

その下にある建設工事費に含まれる収益的支出、建設工事費も数多くの費目がある中に含まれていますが、その中で、現時点で明らかに収益的支出と考えざるを得ない項目として、そこに書いてある海外技術導入費以下4つの項目について、これは現行決算ですと、建設工事費は全て全額資産に計上する訳ですが、それについては、費用に計上するというを考えております。

2ページ目ですが、一般管理費のうちの人件費です。これについては、現行の決算では、それぞれ建設部門、管理部門ということで建設原価に参入する部分と、ランニングの一般管理費に計上する部分というのを、業務分担比等で割り振りをしています。

今回の民間企業並財務諸表においては、この3段目に書いてある工事事務所で直接工事に関わる人員に係る一般管理費のみを建設原価に算入して、それ以外の人件費については、全額、当期の費用に計上するというを考えております。

これは、前回の委員会のときに、労務費用の取り扱いということで、委員の先生方にもお図りしたことで、その方向に沿って、今、考えております。詳細については、次回の委員会で提案したいと考えております。

同じく人件費に絡む問題ですが、賞与引当金と退職給付引当金については、ただいま説明した人件費のうちの建設原価と期間費用の割合で、この引当金を配賦して、原価算入の割合で乗じたものだけ原価にもっていく、残りは費用で処理するというを考えております。

3ページ目ですが、費用の管理費科目のうちの減価償却費についても、先程説明しました人件費と同じく、3段目に書いてある工事事務所の事務所建物に係る減価償却費のみを原価に算入する。それ以外の、例えば、宿舍などの建物に係る減価償却費については、全額費用に計上したいと考えております。これも、詳細については以後、提案いたしたいと考えております。

以上が、管理費にかかる今回の民間企業並財務諸表における処理案でございます。

最後に、無料開放損についてですが、この無料開放損というのは、この資料3の4

ページ目です。

無料開放損というのは、現在、行政コスト計算書において無料開放を期中において迎えた道路について、行政コスト計算書は減価償却計算しますので、未償却残高の額について、その年度の無料開放にかかる損失ということで計上しております。

これは、一般的に、道路の耐用年数がその道路の償還期間よりも長いものですから、実際にその投資額を回収した、しないにかかわらず、一般的にこの無料開放損が発生するということになります。

これについて、現在の行政コスト計算書では、特別損失に計上しております。実は、平成14年度においては境水道大橋、これは島根県と鳥取県の県境にあります。これに係る損失というものが予定されます。

想定される処理方法の案としては、従来の行政コスト計算書の考え方に基づいて、この無料開放損を計算して、その額をそのまま無料開放損として計上するという案と、もう一つは、フレッシュ・スタートで作成する今回の貸借対照表こそが重要でありますので、そういう意味では、期末の棚卸しの段階で無料開放していて、手元にはない道路ですので、それについては一切計上せず、代替として、注記情報として記載するという方法の2つが考えられる訳です。

今、事務方としては、1の方法でいきたいと考えております。理由としては、フレッシュ・スタートという概念からすると、2の方法でも説明がつくと思われませんが、無料開放という事実が、道路公団の特殊性を表しているということ、それから、保守主義の原則ということで、費用を、行政コスト計算書で従来どおりやれば計上するものを省くというやり方よりは、そこに計上しておいた方がベターではないかと考えて、無料開放損については計上するというようなことを考えております。

JH側出席者 それでは、ご意見をいただければと思います。

委員長 固定資産の様式はおもしろいと思います。おもしろいというのは、現行の制度でも、保有目的別分類と形態別分類はいわば混在しているのです。これを保有目的別の区分に統一した訳で、その意味では首尾一貫している訳です。道路関連各事業を徹して、ですね。

これは現行の財務諸表等規則とは違いますが、先取りして、こういう格好で出して見てもいいかなと思います。

かつてのJRが保有目的別分類にしているのです。こうして実績を踏みながら、一般の企業会計の制度もこのように変えたらいいかと思っておりますので、違うということを承知した上で、目的別分類に賛成です。

C委員 鉄道の方は鉄道の会計規則に従ってやっている訳ですから、それが根拠でされているのです。

JH側出席者 実は、今回、公表する時期が6月ということを考えますと、作業上の制約ということで、先程申し上げたように、有形固定資産を事業毎に分解するという作業

が間に合わないということが、1つございます。

そもそもの今回の作業の発端は、道路資産自体が全部1本になっていて、減価償却を実施しないとよくわからないという批判が背景にあることを考えますと、取り敢えず、道路を他のものと一緒に並べるといよりは、きちんと記載して、オーソライズしていただく必要があるのではないかとということです。

これは、これまでも、この委員会で鉄道事業等と同様に別記事業の会計という取り扱いにならざるを得ないのではないかと、というご意見もありましたので、先取している訳です。

委員長 この会計規則を作っておいて、それをなぞるようにして、鉄道事業の会計規則を作ってもらったのです。ですから、道路事業の会計規則をこういう格好で作ってもらったらどうですか。多分、作ってくれると思います。

C委員 資本の部も、改正後のものでいいのではないですか。

A委員 変わることになっていますから。

委員長 資本剰余金と利益剰余金は分けた方がいいのではないですか。いきなりその他の資本剰余金があるのは変ですよ。何も無いのに、冒頭にその他があるというのは。これは、現行規則どおりに直して全く差し支えないでしょう。不都合はないですよ。それでは、そのようにしてもらった方がいいのではないですか。

今の説明ですが、今回の、というときには、民営化後の資本の話ですが、それと、今回の、という違いは、大科目か中科目か、固定資産の下の1、2、3、4という見出しは同じですね。

JH側出席者 そうです。見出しは同じですが、流動資産などは既にうちの中でないものもこのひな型には多数含まれていますので、その辺、あるもので縮めて書いているということです。

それから、固定資産について、大まかに算用数字の1というのは全部並びが同じですが、最終的なひな型では道路事業固定資産の中の有形固定資産と無形固定資産、特に、有形固定資産については、さらに建物、構築物というように区分して書いてくる訳ですが、今回もそういう形で書くかどうかですね。

しかも、フレッシュ・スタートですので、有形固定資産の下に減価償却累計額があることはない訳ですので、ここをどれだけ細かくするかということです。

委員長 今回は少し集約的になるかもしれないということですね。きちんとブレイクダウンできないかもしれませんということですね。

JH側出席者 再調達原価を計算するようなものは細かく積み上げていきますので、対応できますが、逆に、これまでの区分が大きくなりになっているので、それを民間企業並に科目を区分することが難しいようなものがあります。

他のの科目との並びを見ながら、整理しなければならないのではないかと考えております。

委員長 C委員が指摘の資本の部は、簡単に修正できますか。

JH側出席者 それは比較的、簡単にできると思います。

委員長 それは差し支えないのですね。

JH側出席者 資本準備金とか利益準備金というのは、もともと出てきません。今ある政府出資金を資本金にもっていき、それ以外の資本の部にあるものは、対比ができるように全部この項目に書いております。ここに全部移し変えていくことになります。

委員長 従来の公団方式と一番違うところは、この償還準備金ですね。これは負債だったのですか。

JH側出席者 そうです。これは、行政コスト計算書の段階でも、この道路事業損失補てん金と償還準備金は全部資本の部に移して、既に公表していて、性質的にはもう資本の部になっております。

委員長 資本の部の中の利益剰余金ですか。

JH側出席者 そうです。

C委員 特別法で負債に乗せると書いてあれば、そちらを優先して、負債に乗る訳ですよね。公団については今度、根拠法を失うので、資本の部にとりあえず入れておくという趣旨ですか。

民営化後の株式会社を規制する特別法というのが出来て、そこで同じように損失補てん準備金のようなものを積んで、負債の部に乗せておけというふうに規定されれば、負債の部に乗せざるを得ない訳です。

ですから、見通しの問題ですが、果たしてここでいいのかなと思います。

JH側出席者 少なくとも、現行法に基づく財務諸表というものとは違うものを作成しろ、と言われております。既に今ある日本道路公団法の縛りというのは、この民間企業並財務諸表については考えておりません。

あと1つは、行政コスト計算書の作成の過程でも、損補金も償還準備金についても、その性質は収支差益の累計である、あるいは収入から単純に天引きしている引当金なので、何れも負債性なしということで、資本の部に計上するのは妥当であると議論されておりますので。

A委員 ですから、これは絶対に負債性はないと、4～5年前に気がついて。

委員長 ただ、今の話を聞いて気がついたのですが、そういう意味では、利益剰余金になるのでしょうか。その中に並列に並べておくかですね。1つの工夫として、やや拘束性をもたせるといふか、償還方式で負債を回収して、その分だけ積んできたものから。私たちとしてはみだりに手をつけたりしては悪いような気がしますよね。ですから、少し拘束性をもつような科目、分類のところに入れることも考えられるかもしれないですね。

会計学的な性格から言えば、利益剰余金の中に並列的に入れておいていいと思いますが。

JH側出席者 実際には、損失補てん引当金は確かに現行制度の中でも、道路整備特別措置法の中でも、こういうものをきちんと引当てなさいと書かれています。そういう意味では、勝手に、目的外に取り崩すということはできません。

償還準備金についても、性質的には同じ位置付けだと思います。

会計士 償還準備積立金というのが利益性だという1つの認識はあろうかと思いますが、もともとこれは、出てきた利益をそのまま繰り入れているから、そういう性格があるのですが、減価償却をしておりませんので、減価償却の見合いだと考えれば、逆に、償還準備積立金と道路資産を相殺するような形で落とした方が実態を表しているのではないかと思います。

単純に利益積立金性とも言えないと思います。

委員長 負債から資本、他人資本から自己資本に転化した部分ですよ。

会計士 全部転化しているという訳ではないです。民営化したら、償還準備金がなくなるのではないかと思います。

先程の貸借対照表のところで、財務諸表等規則と計算書類規則のコピーをお手元にお渡ししておりますが、旧規則第34条のところでは、「資本の部は資本金、法定準備金及び剰余金の各部」となっております。

もう1つのA3のコピーの財務諸表等規則のところで、現状では、単純に資本の部はこの部分に移しているだけで、深い意味はありません。

委員長 古いものをそのまま移したのは承知しているのですが、せっかくだから、新しくしたらどうですか、というだけのことです。

会計士 償還準備積立金もどうすべきかというのがあって、まだ決断されていないところがあります。

JH側出席者 今おっしゃったように、減価償却するようになつたらなくなりますよね。

会計士 なくなって当たり前だ、と思います。

JH側出席者 減価償却費があってもなくても収入から費用を差し引いた収支額の処理が必要になります。

会計士 それは未処分利益に影響を与えるということになります。

JH側出席者 現行決算では、未処分利益というのは、駐車場とかターミナルとかのその他事業だけで、道路事業については発生しません。

会計士 民営化以降になったら変わると思います。

JH側出席者 そうですね。ですから、ここは、民営化後も、償還制度のもとで、会計を行うとすれば、これが生きてきます。

A委員 ちょっと待って下さい。減価償却をして、償還準備金繰入などということが、できますか。

会計士 両建てはしないですよ。

JH側出席者 道路事業でいいですよ、減価償却して利益が出れば、その利益を繰り入れ

るとすればです。

A委員 そうすると、償還準備積立金という科目名でやるかどうかが問題ですね。

会計士 そうです。商法でいうと、目的積立金にするか、別途積立金にするかということです。

委員長 従来の償還準備金というのは、償還前利益が出て、その利益相当額を負債の償還に充ててきた訳です。それが積み上がったものですよ。

A委員 ここでは違いますよね。

D委員 減価償却の見合いとは言えないのではないですか。非償還資産の割合がどのくらいだったかに拠りますし。

JH側出席者 現在は土地も全部含めてのことなので、現行における償還準備金というのは、減価償却累計額と過年度の経常利益の合計の累計額と考えています。

A委員 改良費のところですが、行政コスト計算の基準を作成するとき、決めたのですが、複雑で理解が困難になってしまったということです。それを、もう少し易しくということですが、今回の財務諸表のご提案というのは、除却法から取替法になったと考えていいですか。

JH側出席者 取替法的な会計処理に近いものです。ただし、取替法も取替法としてきちんと認めていないと、採用できない会計処理方法となります。

A委員 要するに、更新部分の割合を現在の支出額にかける訳ですね。取替法的ですよ。

JH側出席者 そうです。

実際に、今回の資産評価の考え方も個々に減価償却して、その資産の再調達価額を算定しています。例えば、ここにあるようなものの中で、設備更新のものがありますが、その設備については、それぞれ減価償却を計算するし耐用年数も決めています。

ですから、1つの問題意識としては、現行の損益計算書に計上される道路管理費というものでは少ないというか、それ以外に道路管理費に計上すべきものがあるだろう、もともとそれは行政コスト計算書の中でも改良費という中かなりあるのではないかという問題意識で、作成指針ができていますと理解しています。

同じ問題意識に立ったときに、今回はどういう数値を推計して、道路管理費に加味すべきなのかということが、ここにある問題意識なのです。

委員長 別紙の1枚紙のところですか。

JH側出席者 そうです。

委員長 そして、資本的支出の部分は、有形固定資産に算入するのですよね。

JH側出席者 算入するというか、それがもう既に道路の中に上乘せされたものを平成14年度末段階で棚卸しで評価しますので、それはB/Sで折込み済みということです。問題は、P/Lです。

委員長 収益的支出の方が、修繕費として処理するのですよね。

JH側出席者 そうです。その相当額をどうやって考えればいいのか、ということです。

委員長 そのようには読みにくいのですが、そのように読めますか。

A委員 読みにくいですね。

委員長 ちょっと読みにくいですね。要するに、資本的支出になった部分が道路資産の増加額になって、収益的支出として分類された割合部分は修繕費として処理するという会計処理ですね。

A委員 その中の修繕費の割合の計算方法が書いてあるのですね。ですから、初めに管理費の内容が改良費ときているので、改良費だったら資本的支出だと思いますね。しかし、その後、取替更新費用を含むということは取替更新だと、これは改良でなければ修繕費になります。誤解があるとすれば、そこですね。

JH側出席者 文章がこなれてなくて申し訳ありません。一番左というのは、予算の費目名と考えていただければと思います。

A委員 そうすると、改良費の中から修繕費相当額をどのように抜き出してきて費用化するか、という話ですね。

ですから、そこで、現在の改良費というのが全額資産に上がっている部分の中で何%かということ、先程の30%を費用にしたということですね。

そうすると、現時点の資産に上がった金額をベースにしているから取替法になるということですね。

JH側出席者 そうです。従来の行政コスト計算書に比べると、除却法的から取替法的になっています。

A委員 そこはおっしゃるように文章をもう少し練っていただきたいと思います。

委員長 何故、後入先出法にしたかですよ。

A委員 分りにくいですよ。

委員長 先出法だと昔の話になるから。

会計士 古い財務数値がないので遡及できない、非常に仮定が多くなります。まず、いつの時点に購入したか、そこから仮定が入ってきます。

A委員 見積りの見積りということですね。

委員長 本当は、先入先出法の方が筋がとおり易いのですが。

JH側出席者 実際問題として、行政コスト計算書の平成12年度のものを公表したあとにも、そこに計上されている除却損の金額が少ないという批判が一方でございます。というか、改良費の全額を費用にしたらどうだ、というような民間のシンクタンクの意見が出されたりしています。

A委員 推定方法が分りにくい、ということも分かります。基準作成に参画した私たちから言うのもおかしいのですが。

委員長 この会計処理をすると、資産は過少評価とは言わないけれども、低い評価になってくるのではないのですか。

A委員 取替法も認められていますね。

委員長 取替法が認められている訳ですよ。一番はっきりしていますよね。まず、計算が非常に明解だということと、数字が直近のもので、非常に客観的な数字でつかみ易いとか、ですから、その理屈を1行入れておいたらいいかもしれません。

A委員 あるいは、除却法では、推定を行うので誤差の可能性が高くなる。ですから、取替法の中の取替法、いわゆる除却法ではない取替法というような書き方でもいいと思います。

JH側出席者 2分の1取替法を入れた場合、例えば、舗装等がそれに当たると思いますが、基本的に50%まで償却させて、あとは費用で全部落とすということになりますと、今回、減価償却後の資産を出す場合、どこまで償却させていくのが妥当か。例えば、耐用年数が10年とすると、6年、7年たったものを含めて、50%償却させておくのか、ということが問題になってきます。

A委員 今の話は、私が理解したのは、改良費か修繕費かの割合のところの推定計算で、修繕費をどれだけ、要するに、固定資産にあげないという金額の推定ですよ。おっしゃったのは、固定資産があがったあとに2分の1をどう取り扱うかということではないのですか。

委員長 今の話とは必ずしも脈は通じていないけれども、影響しますよね。今の話は、A委員がおっしゃったように、当期の改良費のうち、どれだけを当期の費用にし、どれだけを資産にしますか、という区分の基準を議論していた訳ですね。

問題は、50%取替法をやっているということですね。

JH側出席者 それを適用した場合です。

取替法を採用するように、将来は考えたいという資料を、一度、出しています。

会計士 道路の舗装関係は、取替法を採用しようという考え方があるものですから、先の話というか、宿題として残しているということです。

委員長 取替法がいいと思います。最終的には費用化でき、償却対象になる部分ですので、取替法がいいと思います。

それで、2分の1で作業がもう進んでいるのですか。

JH側出席者 いや、これからです。

委員長 これから議論しなければならぬと思いますが、100の資産があって、7年たったら、定額法でやれば、70%費用化して30%残りますね。その未償却残を貸借対照表に載せるのがいいと思います。

しかし、そうではなく、50%何とかということがあれば、検討の対象にしてもいいと思います。

会計士 委員長のおっしゃるように、取替法がいいと思います。修繕費で全部落として、元の現状を機能として維持しています。

50%取替法というのは、日本の税法の考え方なのです。民営化して、課税会社になるとした場合、それを採用すれば、という発想だと思います。

鉄道の場合、枕木とか電柱とかは取り替えていますので、ＪＨでは、舗装の部分が対象になると考えています。

ＪＨ側出席者 これは舗装に限りません。改良費というのはいろいろなものが沢山含まれていて、舗装の更新がこの中でも大きなウェイトを占めていますが、他にも照明設備の取り替えのための費用とかも出ています。

その費用の推計の考え方として、まず割合で掛ける。その額をストレートに、そのまま載せてしまうのがいいのか検討中ということです。

あるいは、減価償却後の取り替えられた古い方の資産の方、つまり、残存簿価をもって費用とするのか、どちら適切か、妥当なのかという議論です。

Ｄ委員 別件でよろしいですか。第１回目に出席してなかったのですが、どうもそのところが引っかかっているのですが、要するに、フレッシュ・スタート法というのは何かよく分からないのです。

例えば、平成１３年度の財務諸表がありますが、これの６ページの貸借対照表があります。ＪＲの民営化、電電会社の民営化のときは、正にこのままを使って、民営化後の開始貸借対照表として、そのまま引き継いでいる訳です。これをやらないという議論が、どういう経緯なのかというのが、そもそも分かりません。

また、もしフレッシュ・スタート法を仮にやることになったとしたら、フレッシュ・スタート法をやりながら、その開始貸借対照表の資本の部に、始めから利益剰余金が入っていたりするという、その理屈がよく分からないのです。

フレッシュ・スタート法というのは、あくまでもフレッシュ・スタート法ですから、それで拠出金というのを確定して、そこからフレッシュにスタートする訳ですから、フレッシュ・スタートをやりながら、資本の部に始めから利益剰余金が入っているというのは、少し奇妙な感じがします。その辺の議論というのは、どうなっていたのでしょうか。

委員長 いつからフレッシュ・スタートというのを言い出したかは分かりませんが、ちょっと言い過ぎたかもしれません。

今まで議論して、資産の評価などを決めてきたのは、この借方の資産が、固定資産台帳が１つずつあって、いつ、いくらで取得したものが、何年経過して償却してきたので、いくらになるというデータが、償還準備金積立方式を使ってきたものですから、全くないのです。

それでは移行のしようがないでしょう。要するに、グロスしかない訳ですからね。そこで、その数字をまず固めないで、民間企業並といても、数字そのものが出てこないのではないかとということで、そういう作業をフレッシュ・スタート法というかどうか分かりませんが、そういう作業を仕切り直してやってみましょうという作業のことを、仮にフレッシュ・スタート法というのなら、フレッシュ・スタート法だろうと思います。

我々が言うフレッシュ・スタートというのは少し意味が違って、仕切り直しという、余り表現がよくないかもしれませんが、そういう意味です。

A委員 今日、初めて財務諸表の具体的な様式の問題になり、この利益剰余金の中味が出てきたので、グッドタイミングでD委員が話題にして下さったと思います。資本の部の中を議論しておくことは必要だ、と思います。

「民営化の第1年目を目指して」ということだったのです。その中のフロー表がある。しかも、「目指して」の若干前のフロー表も作らなければならないよ、というようなことも出ていましたよね。ですから、初めの開始貸借対照表だけ作ればよいという問題ではなくなってしまった訳です。

近い将来の開始貸借対照表をまず固めておいて、それから先は、利益剰余金が出てもいいというようなニュアンスがあった、と理解しています。

「民営化後の」と書いてあるから、私はここに出てくる利益剰余金は、民営化後の第1期以後のものと読んだのです。開始時の貸借対照表は、厳密な意味でのフレッシュ・スタートであれば、そこには利益剰余金はないはずだと思います。

JH側出席者 作成した担当者と議論しているときに、「民営化後の貸借対照表」と書いてあるけれども、「民営化時の開始貸借対照表」と書こうとしたのです。そうすると、確かに、D委員がおっしゃるように、フレッシュ・スタートであれば資本金しかないのですが、そこが今ひとつ煮詰め切れなかったところで、あいまいに作ってしまったというところですね。確かに、いつの時点のものを開始貸借対照表とするかということは、まだ全然決まっていません。

委員長 A委員がおっしゃったとおりです。最初に開始貸借対照表を作りましょう。年度計算をして損益計算書を作って、その年度末の貸借対照表を作らなければいけないけれども、それは開始後ですよ。

開始後の貸借対照表を作るのに、開始貸借対照表がなかったら、開始後の年度末の貸借対照表はできないではないかということから、議論が始まったのです。ですから、基本的なスタンスはそれだったと思います。

D委員 そのときに、例えば電電公社にしてもJRにしても、民営化時には公社時代の最後の財務諸表をそのまま開始財務諸表としています。JHとの大きな違いは、JHには帳簿がなかったということで、そういうことでやろうとしているのであれば、あくまでも推定するのは取得原価の推計値で、それが何故、この場合だけフレッシュ・スタートという発想で再調達原価になったのでしょうか。

A委員 それは何度も話題になったと思います。

確かに、D委員の発想はよく分かっているつもりです。

民営化直後において、まだ政府が持分の100%を持っているのであれば、持分が継続しているのではないかという発想をお持ちだと思います。どこかの時点で持分額を算定する場合、取得原価に基づいて算定するという方法もあり得ると思います。

しかし、取得原価を保証する帳簿が完備していない。そこで、フレッシュ・スタートを仮定して帳簿を作成しておきましょう、というような感じだったと思います。

もう1つの理由は、私見かもしれませんが、何れにしても民営化ということで新組織ができる。この新組織の経営主体に対して、政府から改めて経営資源の委託があった、つまり、国民と新経営主体との間に、改めて経営資源の委託・受託があると仮定することもできる。さらに、将来、民間の株主が引き受けるとするならば、現在の価値であればいくらであるという貸借対照表の方が、財務内容が見え易いと思います。そのような判断が重なったのです。

要するに、会計帳簿がない段階でどちらがいいのか、と言ったとき、新組織となり、さらに民営化が見えているなら、貸借対照表等の数値自体は、現在の数値に近い方がよりいいでしょう、という判断なのです。

委員長 ですから、開始初年度の損益計算書ができる訳ですよ。そして、1年間たった後の開始初年度末の貸借対照表を作る訳ですね。その1年間の損益計算書と年度末の貸借対照表を正確に作るための、0マイナス1といいますが、1マイナスかですか、新しく民営化するときの最初の貸借対照表をまず作らなければならないでしょう、ということですよ。その貸借対照表を目指しています。ですから、その貸借対照表に利益剰余金があるのは確におかしいですがね。

D委員 そのときに、他の会社のこれまでの民営化のときには会計帳簿があったということで、終了貸借対照表と開始貸借対照表が合っているのです。ところが、今回は、再評価をするというのが会計上の問題を超越しているのではないかと、私は当初から申し上げていることです。

どこかでフレッシュ・スタートでやりなさい。再評価して、そこから民営化して、そこが回収すべき投下資金のスタートの計算ですよというのは、別に、会計上自明のことではないし、チョイスの問題ですから、そのチョイスをここでできるのかということが、ずっと私が言っていることなのです。

A委員 そのとおりだと思います。チョイスしたと思います。ですから、先程言いましたように、持分は継続していると仮定するならば、それでもいいと思います。

D委員 要するに、理屈はこうなっていますよということが、この委員会に求められていることは間違いありませんが、チョイスをする権限を与えられているかどうか、ということの質問なのです。

A委員 誰が権限を与えるか、という議論も前にあったと思います。

JH側出席者 経緯を説明します。

第1回目の時に、そもそも今回つくる財務諸表の位置付けについて、先程委員長がお話になったような開始貸借対照表を目指すということでいいかどうかということ、当時、民営化推進委員会が活発に議論されていまして、そちらの方に確認する必要があるのではないかと、事務局の方に聞きました。答えとしては、道路

公団で責任をもって考えて下さい、という回答がありました。

敢えて、民営化推進委員会にかけるなら、それでもいいですよと言われたのですが、道路公団で責任をもって考えろ、という答えの中で、1つは、データの制約という問題が大きくあったので、ほかの方法で作れと言われても、具体的には現行の正規の財務諸表の帳簿価格を分解して行って、追いかけると言われても、データがそもそもないので、マンパワー的にもできないということが1つありました。

その中で、民営化後に使える帳簿を、いずれにしても整えなければならないということになりますと、ここの明細をきちんと持っていないと使えないので、そういう再調達原価という形で、フレッシュ・スタートを前提にやれば、そういうものが整っていくということでした。

民営化の準備は着々と進めろというのは、民営化推進委員会でも言われていましたので、それなら、我々の方も膨大な作業になりますが、それに向けて取り組む意味があるだろうとなった訳です。

民営化推進委員会の中で、収益還元でも資産の価値がわかるだろうという意見もありましたが、収益還元でやった場合、民営化後に使えるものは残らない訳です。委員会のための議論であれば、それでもいいのですが、私どもとしては、民営化後に向けてのステップとして、今回、第一歩の作業をやることにした訳です。

ただ、D委員がおっしゃるように、最終的に新しい組織ができて、最初の財務諸表というか、そこに承継されるプロセスというのが、まだ明確ではありません。独立行政法人などですと、資産評価審議会みたいなものがあって、最終的にそちらでオーケーが出れば、それでいいという仕組みになっているようですが、私どもの民営化については、そここのところのプロセスがまだ明確ではありません。

恐らく、これから法律が決まる中で、そういうものがどこかで決められるのではないかと考えています。

D委員 そうすると、先程の償還準備金の話というのも、なくなってしまう可能性が大いいですね。減価償却見合いでも何でもなくて、そのときのネットの資産が資本になるというところからスタートする、という話ですよ。

会計士 日本道路公団ではなく、新日本道路公団かもしれませんが、法律ができるかどうか分かりませんが、新しく変わります。ですから、その時に使われる財務数値は、時価になるのが原則と考えます。

委員長 1年前の当初の貸借対照表は、資本の部は資本金だけです。

C委員 電電公社の場合、契約者との契約が残っていて、それを新しい会社が引継ぐという形で、この道路公団にはないシチュエーションが入っていたような気がします。

ただ、それまで負債に乗せていたものを資本に入れたと聞いていますので、丸々残っている訳ではないですよ。

委員長 電電公社の場合、当初、資本金と資本準備金だったのです。その資本準備金の金

額が、偶然だとは思いますが、工事負担金の金額と一緒にあったのです。

固有名詞をあげていいかわかりませんが、ある会計学者が、それは何のことはない、工事負担金を資本として勝手に資本として拘束してしまったのではないかという議論の展開があって、一騒動起こったことがあります。

しかし、我々の論理は、純資産があって、資本金がいくらで、それに見合う資本準備金、要するに6800億円という資本金が最初にあったのです。ところが、純資産を計算してみると、少し残っていました。

それが、たまたま工事負担金と一緒にした。私はそんな計算を自分としてはしたことがないけれども、そうだったらいいです。しかし、表示したのは資本金と資本準備金を表示しました。

それは、民営化して、改めて配当しなければならぬでしょう。資本金は何%なら、そんなに多く配当できないだろう。だから、資本金の大きさをある程度抑えておきたいというので、資本金を抑えて、資本準備金を置いておいたということですね。

A 委員 今のD委員のご意見は大変重要で、私も理解するところです。

今度は、B委員に会計実務のことをお伺いしたいのですが。独立行政法人になったときの資本の中味は、第一期は、どういうふう引き継がれていましたか。

B 委員 新たに組織ができたので引き継ぎという形ではありません。今度、初めて、特殊法人から独立行政法人への移行が行われるということです。

A 委員 独法が50ぐらいできましたよね。第1期の資本の中味は、どういうふうな決め方をされましたか。

B 委員 多分、資本金だけだと思います。

D 委員 計算してみないと、ネットの金額はいくらになるかわからないですよ。

会計士 全て時価評価なり、再調達原価で評価して、それが全部償還準備金にしわ寄せがいて、それがどのようころぶかということだと思います。現在では、減価償却分と利益留保分の全てが、償還準備金に含まれているので、民営化後はどのように扱うのかも問題になります。

JH側出席者 資本金だけなのですかね。

委員長 おもしろい判断ですね。株価はいくらと。

会計士 配当があるから決まった訳ですから。

A 委員 私は入れてほしくない。資本金に全部入れてほしいですが。

B 委員 債務超過でスタートするところがあるはずですよ。

A 委員 あると思います。そうすると、どういう勘定科目にするのかですよ。マイナス資本金でスタートするかとか。

会計士 資本金以外のところがマイナスで、資本の部がマイナスです。資本金はマイナスにならないです。

A 委員 そうでしたね。政府出資金の金額は決まっているのですね。

そうすると、マイナスになるとすると何という科目になるのですか。2兆3,000億円まで純資産がなければ欠損金を持ったままスタートすることはできないですよ。

会計士 第1期の期首ですからね。

A委員 欠損金はないですよ。だから資本のマイナスにしかありません。そもそも2兆3,000億円という決め方ができないはずですよ。

会計士 もしかしたら、営業権ですかね。借方に計上するというのも一つの案です。

A委員 営業権というのもあり得ますよね。しかし、設立第1期で営業権の計上はできないと思います。

会計士 道路事業という確固たるものの営業を引き継いできている訳ですから。新しく道路を作っている訳ではなくて、前法人から新法人が引き継ぐことになるので、一つの買取と考えれば暖簾という考え方もあると思います。

A委員 営業権を計上できるというのは、譲渡の場合です。ですから、引き継いだと考えるか、あるいは設立第1期と考えるかです。設立第1期だと、自己創設の暖簾ですよ。ですから、営業権ができるかどうかは怪しいですよ。

D委員 わかりました。

A委員 それと、細かいことですが、今日の説明の中に、フレッシュ・スタートという言葉が、無料開放損の中で出てくるのです。開始がどこで、無料開放した境水道大橋の時期ですが、この関係がどうなっているのかわからない。

JH側出席者 今回作ろうとしているのは、平成14年期末のB/Sを目指していますが、本当は開始という意味では、平成15年4月1日のものを目指して、その1秒前の平成14年度期末、つまり、平成15年3月31日時点というふうに読み変えたものを、期末の財務諸表として出すということです。

そのとき、B/Sだけでは、求められている内容としては少し不足だろうということで、P/Lを作らなければならない。そのP/Lはどこから作るかというと、現行の平成14年のP/Lを基に、そこに行政コスト計算書等でも適用している、例えば、退職給付の計算とかいったものは全部適用して、いよいよ棚卸しをしている道路資産の評価額をはめ込むということです。

この境水道大橋は既に無料開放が終わっております。今年度の7月にしております。若干、償還という意味では、未償還残高もありますが、行政コスト計算書のほうで減価償却する訳ですが、減価償却計算をしますと、この境水道大橋もそうですが、大抵の道路の料金徴収期間は30年です。耐用年数は40年とかそれ以上ですから、どうしても未償還残高が出てくる計算になります。それを無料開放したときに、一括で費用化されてしまうというのを、行政コスト計算書上で処理しているということです。

A委員 わかりました。ですから、フレッシュ・スタート法がもし仮にコンセンサスが得られたとすると、開始貸借対照表を作成するときには、資本の部は全部資本一括になってしまうよね。それをいつの時点にするかですよ。

JH側出席者 正式な移行プロセスというのがまだ決まっています。ただ、委員会の方から、民間企業並のものを作れということが言われていますので、その意向に従って行っております。

A委員 それで、委員長が先程おっしゃったことですね。資産とか負債を、移行前の現時点で時価で評価してみようというのは、いつでもフレッシュ・スタート法のスキームに乗れるような資産、負債の金額に整備しておきましょう、ということをおっしゃった訳ですね。

JH側出席者 そうです。それは、民営化後も使えるだろうということですね。

C委員 3月31日のBSから逆算していくような話なので、この損益計算書というのは、所謂プロフォーマーというものですよね。仮定の仮定みたいな話ですが、少なくとも3月31日のB/Sよりも一段リアリティの低いものをつくるということになると思いますので、少しレベルを気にするというか、そういう感じがしますね。

あと、無料開放に関する確認ですが、この資産は所有権を手放すという理解でいいですか。

JH側出席者 そうです。

D委員 今回の、民営化移行後のひとつ前のスキームを考えている訳ですね。これに準じて、民営化後もやるのでしょうか？

会計士 民営化後は、もうやりません。商法になるか証券取引法の適用対象と考えるかは別として、民間になるならば民間の財務諸表を作ります。

JH側出席者 P/Lは、かなり推計にならざるを得ないです。というのは、民間企業と同じような期中取引の記録というのを全く持っていないので、これは平成15年度にまた作るときに大問題になります。

会計士 一般道路について積み立ててきているものがありますよね。

JH側出席者 損補金ですね。

会計士 あれはこれに影響しないのですか。

JH側出席者 損補金の取崩しは当然、損補金の取崩しとして認識されています。それとは別に、未償還の中に残ったか残らないかは別に、行政コスト計算書のときは、減価償却します。そうすると、あるときに我々の手から道路がなくなります。そのときに残っている残存簿価というのを何らかの会計処理をしなければならないわけです。それが無料開放損だということですね。

道路は償還し終わったとしても、通常は耐用年数のほうが償還年数より長いですが、必ず無料開放損が、減価償却をやった場合には発生します。特に、一般有料道路で30年の償還期間のあった道路はほとんどそうです。

C委員 寄付金とかにはならないですか。側道の付け替えのときも、そうではなかったですか。

JH側出席者 交換するものがないものについては、寄付として処理するしかならな

ということが、確かこの委員会でご議論いただいたことがあります。

会計士 損益計算書の様式ですが、「報告式」とするとなっていますが、貸借対照表はどうするのですか。

JH側出席者 余り深い意味はないですが。

A委員 「勘定式」は科目名が多くなってしまって、できないですよ。

JH側出席者 逆に、どちらがよろしいのでしょうか。

会計士 2期連続比較できるような形をイメージされていた方が、いいと思います。

委員長 損益計算書の様式ですが、冒頭に、道路事業営業利益とありますね。集計として、道路収益営業利益となっていますが、この1行目はいらぬのではないですか。それから、関連事業営業利益と見出しがあって、利益がありますから、1行目はいらぬのではないかと思います。営業外収益のところに入るのかと思いますが。

会計士 道路事業営業収益、道路事業営業費用という形になりますか。

JH側出席者 これは、JRさんの例をやはりなぞらえています。道路事業の営業利益は営業利益として区分しておきたいということです。別記事業特有のものだと思います。ですから、まだオーソライズされていない訳ですが、恐らく、民営化後も道路事業の採算は道路事業の採算としてはっきりわかるようにしなさいという要請が強くなるのではないかと考えられます。

会計士 各事業関連では営業利益がないですね。

JH側出席者 ないです。利益を稼ぐための資産ではないですから。

C委員 区分していますか？

JH側出席者 現在も区分しています。これは、現在の決算も道路部門とそれ以外の事業とミシン目を立てております。それとの比較の容易性ということも考えて、今回こういう形にしました。将来もこういう形の方がいいのではないかと考えておりますが。

委員長 これは、種類別に営業収益を出しているのですか。

JH側出席者 はい。

会計士 JRの方には確かに書いてありますが、別にそれになぞらなくても、事業毎だということで、JHが適切と考える表示でよいのではないですか。

C委員 収入という科目は、キャッシュ・フローを作るので、少し混乱すると思います。それを仮に直接法で作ったときに差異が出たりすると、同じ科目で違う金額になってきます。

委員長 道路事業収益かもしれないですよ。この辺は経理の専門家のアイデアを聞いていただいて、再提出した方がいいですね。

JH側出席者 会計士の先生と相談して考えてみます。

委員長 文学的なセンスのある人を1人入れてね。

JH側出席者 もう少しきちんと詰めていきたいと思います。

JH側出席者 名称の点はどうですか。

委員長 一番知りたいのは、民間企業並ですか。

JH側出席者 右側の方が「民間並」ということで、こちらは民営化後のB/S、P/Lを想定しています。

会計士 今回の右側の貸借対照表ですが、今回作成するのが民間企業並貸借対照表だとすると、償還準備積立金というのは、いるのですか。

JH側出席者 これを確認しようと思ったのですが。

会計士 残らないでしょう。

JH側出席者 情報としては、6月に公表するものには科目は残ります。残そうかと考えていたのですが、どうでしょうか。

A委員 減価償却してしまったら、金額が入りようがないのではないですか。

委員長 つまり、償却費控除前利益というのが仮にあるとしたら、その分で償還していったプロセスでしょう。負債が償還した分でしょう。償却していれば利益はないわけですから、積立てられないですよ。

A委員 残額がないですよ。

JH側出席者 行コスの場合も、通常何を言われているかということ、現行計算の償還準備金が行政コスト計算書で減価償却計算すると、減価償却累計額分だけ大幅に縮みますということを見せている訳です。

委員長 それは正しいのではないですか。

JH側出席者 その縮んだものが、もし残っている場合の処理を、問題にしたいのです。

会計士 それは過去の利益の留保金でしょう。ですから、当期末処分利益か、その中で任意積立金として積んだものが残るかですよ。

JH側出席者 その移動がよくわかるようにということで、行政コスト計算書の中でも、剰余金という形にして、その中にミシン目を入れて、かっこで、これは償還準備積立金ですよ、これは損保金ですよということにした訳です。

会計士 償還準備積立金に対する未練があるのではないですか。

A委員 名前が誤解を生む訳ですよ。

会計士 償還準備積立金方式から離脱する訳ですから。

A委員 経営の仕方としては、離脱しない意識でいらっしゃるかもしれませんが、金額自体がもうなくなってしまうから。

JH側出席者 名前を変えたらいいですね。

A委員 誤解を生むから、違う名前にした方がいいですね。

JH側出席者 名前については、またそれも検討材料とさせていただきます。

委員長 本質は積立金みたいなものものですから、もう1度名前は考えましょう。償還準備積立金というと、償還方式を続けるのかという誤解があるかもしれませんね。それを入れておくと、償還方式を維持するということ、旗幟鮮明にしている訳ですよ。もちろん、もう少しグレーの言い方もありますね。償還準備金整理後残高とか。

A委員 やり方が全然違うんですよ。

JH側出席者 償還制度が残るか残らないというのは、非常に大きな問題です。

A委員 償還制度を残したままの民営化というのは一体何なのかということを知りたいですよ。それはどういう形態を民営化として考えておられるのですか。

C委員 できるだけ料金決定の問題と財務諸表と切り離すことができれば、一番すっきりすると思いますね。

A委員 あと、借入金の返済計画です。民営化ということは、そういうことに還元されてしまうと思います。

C委員 昔はそういうことがB/Sで即、わかった訳ですが、今度は借入金明細とか、償還計画とか何か求めますよね。

D委員 それが“並”という意味なのでしょうね。

JH側出席者 B委員からは余り好きではないと言われていますが、既に行政コスト計算書で仮定というのがあります。何かもっといいネーミングがあれば、おっしゃって下さい。

委員長 企業会計方式によるんですよ。

JH側出席者 これも、案を次回までにいくつか考えて、また、ご提示したいと思います。

それでは、これでよろしいでしょうか。今回の議事を終了します。

長時間、どうも有難うございました。これで、散会いたします。

(了)