

川本裕子委員提出資料

2003年6月24日

昨年からの議論の中で、四公団の債務返済は現状でも非常に難しく、これ以上借金での建設は無理であるとの認識が共有されてきた。にもかかわらず、四公団は今年も返済額以上の借り入れを行って債務残高を増加させている

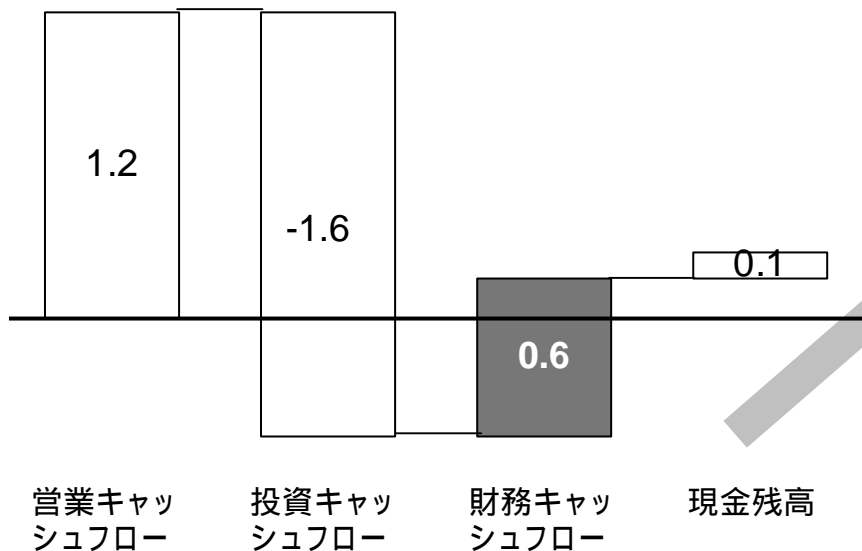
四公団の現金収支と債務残高

(兆円; 四公団の合計)

暫定的

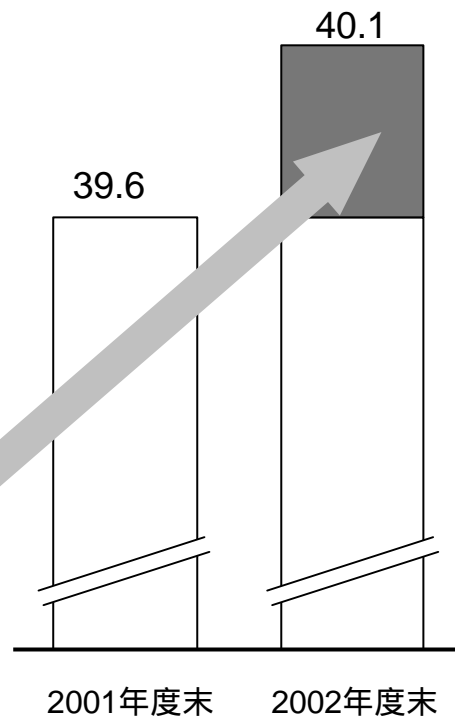
現金収支

(2002年度末)



債務残高

(2001 ~ 2002年度末)



返済額と借入額の差額

四公団は今年度も、返済額以上の借り入れを行って、それを建設投資にあて、債務残高を増加させている

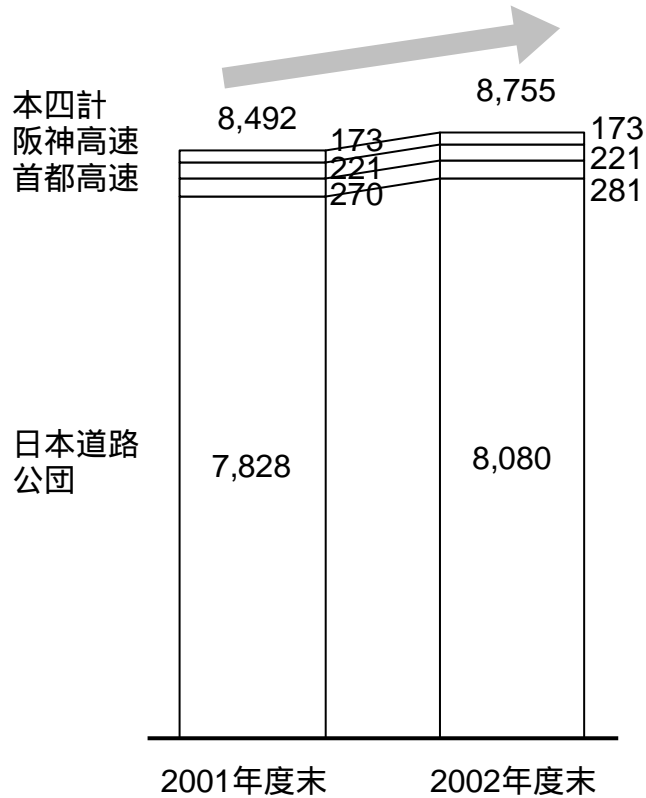
新規建設により高速道路の供用延長は延びているにもかかわらず、各公団の料金収入は減少している。これは交通量の減少によるものであり、債務返済の状況がより厳しくなっていることを示している

四公団の収入の減少

暫定的

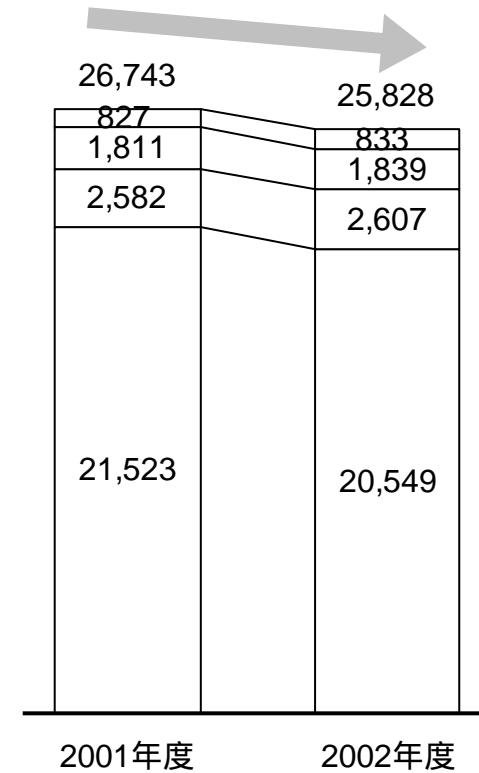
高速道路の供用延長

(km、四公団の合計)



料金収入

(億円、四公団の合計)



今回の貸借対照表では資産額は増加しているが、交通量減少により今後の減損会計導入時には資産をこれまでより減額しなければならない可能性もあると思われる

四公団の道路資産額 (兆円)

暫定的

「民間企業並財務諸表」による
道路資産額

資産算入項目の変更による
増額分 + 2002年度供用開始
分 - 減価償却累計差額分

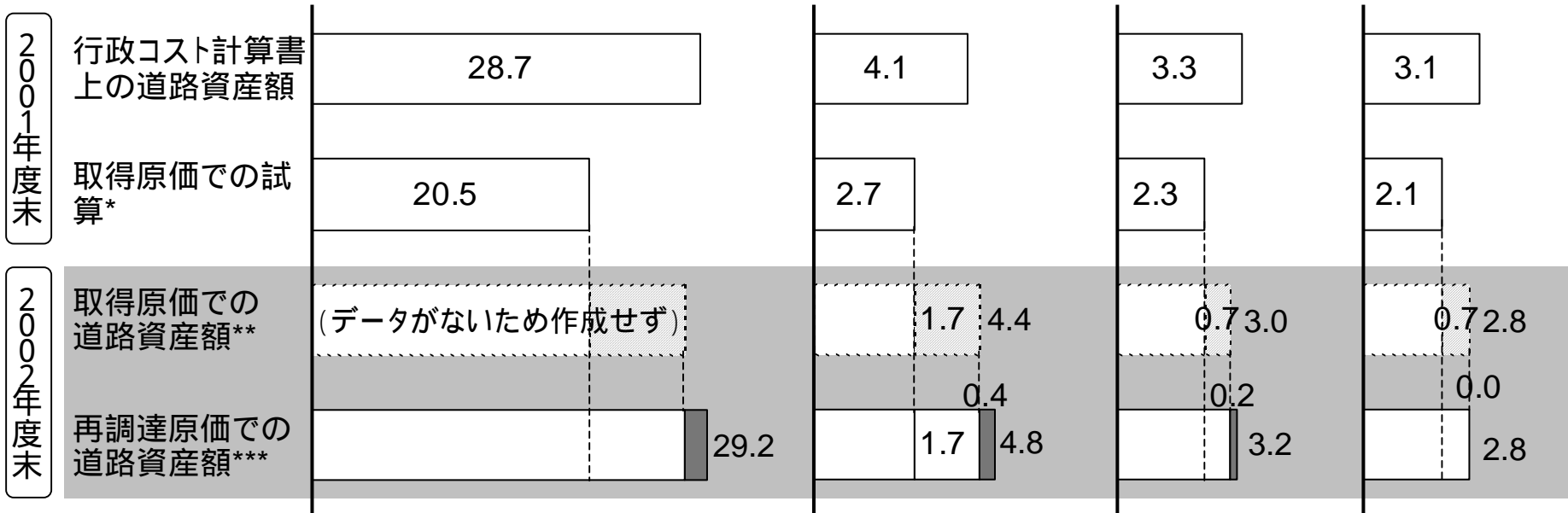
評価方法の
変更による
増額分

日本道路公団

首都高速

阪神高速

本 四



👉 2002年度供用開始分の資産額や資産算入項目別の資産額が不明なため、厳密な比較はできない。詳細なデータの開示が望まれる

* 2002年10月22日に各公団より提出のあった「固定資産税課税対象額把握のための(取得原価による資産額)試算」データより、定額法で減価償却を行うと仮定して推計

** 民間企業並み財務諸表より

*** 民間企業並み財務諸表より。日本道路公団は再調達原価だが、他の三公団は取得原価にデレフターをかけたもの

資料: 2001年度行政コスト計算書、各道路公団提出資料、2002年度民間企業並財務諸表

四公団の民間企業並み財務諸表を作成する際に考えられる資産評価方法にはいくつかの方法がある。四公団の財務状況を明らかにし、新会社・機構への引継ぎ方法の詳細を議論する、という目的に照らして今回採用された再調達原価方式のみの評価でよいのか、いくつかの手法を併用し比較する必要はないのか、議論する必要があるのではないかと

資産評価方式の比較

暫定的

	取得原価方式	再調達原価方式	収益還元方式	売買事例方式
資産評価方法	<ul style="list-style-type: none"> 資産を取得した時点でかかった金額を積上げで計上 	<ul style="list-style-type: none"> 資産を現時点で新たに取得した場合にかかる金額を算出し、減価償却 	<ul style="list-style-type: none"> 資産が今後生み出すキャッシュフローを予測し、一定の割引率で割り引き 	<ul style="list-style-type: none"> 同様の資産の売買事例による売却価格
場使用する	<ul style="list-style-type: none"> 通常の企業会計の「簿価」 会社が継続している場合 	<ul style="list-style-type: none"> 会社が新たに発足する場合(「フレッシュ・スタート」) 資産の時価を算出する場合 	<ul style="list-style-type: none"> 投資の意思決定 会社を買収する際の価格決定 一部の不動産取得の場合 減損会計の減損認識 	<ul style="list-style-type: none"> 会社を清算する場合 減損会計の減損認識
長所	<ul style="list-style-type: none"> 実際の支払い額がわかる 連続して企業の価値を判断できる 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点で資産を建て直した場合の価額がわかる 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点で事業を売却した場合の価額がわかる 資産の収益力がわかる 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点で会社を清算した場合の価額がわかる
短所	<ul style="list-style-type: none"> 資産の時価や収益力と乖離する場合がある 	<ul style="list-style-type: none"> 過去との連続性が失われる 	<ul style="list-style-type: none"> 過去との連続性が失われる 将来キャッシュフロー予測は市場や資金コストの予測に左右され不確実 	<ul style="list-style-type: none"> 過去との連続性が失われる
適用する留意点	<ul style="list-style-type: none"> 減損会計導入時に損失が発生する可能性 資産台帳の不備により判明しない公団がある 	<ul style="list-style-type: none"> 減損会計導入時に損失が発生する可能性 資産価額変更で今後回収する費用も変更され、料金見直しが必要となる可能性 	<ul style="list-style-type: none"> 料金設定や管理方法が決定前の予測は不確実性が高い* 路線ごとの事業価値は算出できるが、その額を個々のトンネルや橋に割り付ける根拠にかけ、新会社が継続的に管理する貸借対照表の資産額として用いるのは現実的でない** 	<ul style="list-style-type: none"> 国内に自動車道路の売買事例がないため算出困難

現状を知るという目的から、まずこの方式の作成が必要だったが、データがないためできず

会計学的には次善の方法と思われるが、過去との連続性がないため内容の確認が困難

不確実性が高く、貸借対照表の資産額として使用するよりも、新会社の分割方法決定や収益調整のために検討する必要。(経営判断はキャッシュフローの見積もりによる分析も加え、動的に行うべき)

データがないためできず

* 例えば料金を総括原価方式で決定する場合、料金決定には減価償却額予測を必要とし、減価償却額予測には料金収入予測に基づく資産額が必要という矛盾が生じる

** 取得原価または再調達原価での資産額があれば、事業価値を算出し、資産額との差額を「のれん代」などとして資産計上することができるのではないかと

今回ご提出いただいた「民間企業並み財務諸表」について、いくつか分からない点があったため、ご回答いただきたい

「民間企業並み財務諸表」についての質問

- 現時点では、監査を受けていないようであるが、今後いつ監査を受ける予定であるか
- 資産額については構成要素別の額をご提出いただくようお願いしたい
- 首都、阪神、本四の各公団は取得原価方式と再調達原価方式の両方の財務諸表を提出している。今後、統合・分割の議論を進めるにあたり、日本道路公団の財務諸表を「再調達原価法式で新たに取得価額を算出した」と考えて、三公団は取得原価方式のものをを用いるのか、それとも四公団とも再調達原価方式を用いるのか
- 取得原価方式と再調達原価方式では、資産額のみでなく、料金収入の額、債券発行費償却の額、業務債務の増加額、本年度の資産の取得による支出などの額も異なるようだが、消費税以外の理由ならどのような理由によるものか

本年度の10～12月には政府・与党協議会には「新組織のスキームの概要決定」を行うとのことであるので、今後「検討」とされた項目についてはその検討のスケジュールを立てて、「措置済み」とされた項目と合わせて、実務的な推進体制を整えていただきたい

民営化準備作業のスケジュール提出要請と委員会での監視作業プラン 作りの必要性

2003.5.20提出資料再掲

民営化に向けた準備作業	作業のスケジュール								05 4月
	2003年度				04年度				
	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	
の新規建設の仕組み <ul style="list-style-type: none"> 建設計画見直しと優先順位付け コスト削減計画の策定と実施 新たな建設スキームの設定 <ul style="list-style-type: none"> 新会社と国等の分担 予算の確保 									民 營 化
の債務返済の仕組み <ul style="list-style-type: none"> 本州四国連絡橋公団の債務の切り離し 債務返済スキームの確定 分割に伴う各新会社の債務額・貸付料確定 金融・税制措置の確定 債務返済状況の監視のスキームの確定 								今後、いつ・だれが・何を検討し、どこで決定していくのか、詳細なスケジュールを立てて確実に実施を推進する必要	
新組織の設置 <ul style="list-style-type: none"> 新会社と機構の組織概要の決定： <ul style="list-style-type: none"> 設立手続き 事業内容 資産 組織概要(機構は解散規定を含む) ディスクロージャーの仕組み 新会社の地域分割の設定 国による監督規制の内容の確定 									
現組織からの移行 <ul style="list-style-type: none"> 民営化後の通行料金の策定 ファミリー企業の改革 民間企業経験者の登用 コスト削減計画の策定と実施 入札資格要件の撤廃 パーキングエリア等における建物等の移管 企業会計原則に基づく財務状況の把握 改革の推進体制の設置 								現在の措置で「措置済み」としてよいか、より取り組みを強化する余地はないか、さらに検討すべき	