

CURES

NEWSLETTER

地域経済
ニュースレター

2000. 8. 23 No.54

CURES Report

譲渡価格——もう一つの——

大野 浩

はじめに

加越能鉄道(株) —高岡市— の万葉線存続を協議していた同線経営改善計画調査検討会の調査報告書が5月30日提出された。

万葉線は高岡駅～新湊市越の潟、12.8キロ24駅、運転時間41分、15分間隔の運転を基本とし、対距離制160円～450円6段階の運賃制をとり、年間輸送人員1,085,104(対10年度比93.7%人、年度欠損70,369(千円)対前年度比104.5%を計上する会社である。

かかる現況の下、従来からの行政側の補助(国からの欠損補助)も平成9年で打切れ、平成10年から県、高岡市、新湊市による地方単独補助により対応してきたのである。かかる状況の下に万葉線の輸送人員の減少(並行路線バスが同社において運行されている)と年度欠損額の増加傾向に対峙し、加越能鉄道(株)からの万葉線の分離、独立による別法人(第三セクター方式による)の設立と維持、存続を意図した万葉線経営

■ CURES Report

譲渡価格——もう一つの——大野 浩

■ CURES Salon

文化経済学会<日本>2000滋賀大会6/9.10(大津)雑感吉野 安之

■ CURES Topic

S O H O体験記赤澤 徹也

「起業ネットかなざわ」のNPO法人化に際して山内 司

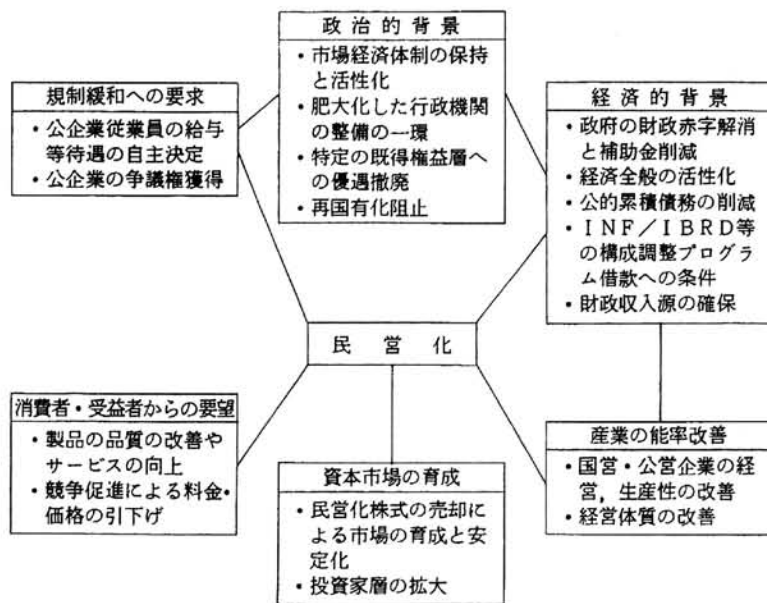
金沢大学経済学部

改善計画調査検討会の設置がはかられたのである。5月30日、同調査検討会による報告書が提出され、その概要は次の通りである。

- I 経営改善策 (1) 利用者増加策 (2) 経営合理化策
- II 従来需要予測 (1) 収支算経営見直し (2) 評価
- III 初期投資 (1) 鉄道軌道取得費 (2) 経営安定化資金 (3) 運転資金及び開業準備費 (4) 施設整備費 (5) 第三セクターに必要な投資額について
- IV 会社の組織、要因について

かかる検討課題のうち、万葉線の存続に重要な因素となる鉄道軌道取得費（譲渡価格）と第三セクター会社の設立について検討を加えることとする。

図1 民営化の背景



(出所) 野村総合研究所「財界観測」より

企業形態としての第三セクター

6月19日北日本新聞によると、「万葉線は高岡駅前と新湊市の越の潟を結ぶ12.8キロ、マイカーの普及や少子化の進展などによって年々利用者が減少し、加越能は継続経営は無理として、バス代替を主張、地元の高岡、新湊両市は市民の足を守りたいと第三セクター会社の設立による存続を求めている……」と述べ万葉線の加越能鉄道会社からの分離独立とその受皿会社としての第三セクター方式による会社の設立による万葉線の存続を指向しているのである。

もともと第三セクター会社は国、公営企業等の民営化に端緒が印され、民営化因の背景、及び動機は図1の通りである。

万葉線の第三セクター化は現民間会社（加越能鉄道株）が所有及び経営中の事業

の一部（万葉線）を譲受け、その受皿会社として第三セクター方式による法人組織会社を設立するという形態の会社である。その特長は、従来型——国、公営企業→第三セクター方式→民営化とは異なり、民間会社企業→第三セクター方式→民営化会社である。両会社共通項として、ともに公私混合資本結合方式による会社組織として、特に公的資本の導入（鉄道業の第三セクターによる民間出資比率は

図2 民営化の形態

	広義の民営化	狭義の民営化
部分的民営化	<ul style="list-style-type: none"> ・民間への事業委託 (BOT) も含む ・リース ・分割, 子会社設立 	<ul style="list-style-type: none"> ・経営権の民間移転 (部分的) ・株式売却・増資 (私募, 公募)
全面的民営化	<ul style="list-style-type: none"> ・資産売却 ・M/A 	<ul style="list-style-type: none"> ・株式全面売却 ・経営譲渡

(出所) 野村総合研究所「財界観測」より

30%前後が多い) に特異点が見られ、民間会社の第三セクター方式による新設会社への移行は、現有企業の経営事情(赤字、欠損、休廃業、合併、買収等)に起因する譲渡に対応した第三セクター会社で、民間企業の経営ノウハウ等の民間活力の導入効果を積極的に期待するというよりは、むしろ公的資金の積極的導入否公的資金を中核とした名目的には出資という補助金の導入による企業経営の継続策の一環ともいわれる。民間企業の第三セクター方式による民営化は財務的企業救済策であり、行政側の意思決定によっては直接的利害関係のある高岡、新湊両市の問題のみならず、県民に対する税負担を帰することとなる。

譲渡価格——簿価か、時価か——

企業会計上簿価とは帖簿価格を意味し、資産取得に係わる取得価格を指し、通常貸借対照表上の価格は資産の取得に係わる投下資金量の貨幣数値的測定の総投下量として認識される。特に非償却資産としての土地資産については土地に対する総取得価額を表示し、土地資産の現在価値(時価)を

表示しているものではない。一般に帖簿価格としての取得価額と時価との差額は含み益又は含み損として認識される。

万葉線の譲渡価格における行政側2億5,000万円は簿価による算定であり、加越能鉄道(株)の提示額15億円は公示価格(時価)による評価とされている。両者の価格差は6倍の格差が認められ、価格差の主要な要因は評価方法の二者択一による基準の相違にある。

万葉線を所有している加越能鉄道(株)による譲渡価格に対する主張は土地については公示価格(ほぼ時価の70%)を基礎として13億3,000万円施設その他について、帖簿価格1億7,000万円合計譲渡価格15億円を主張している。公示価格による土地資産の評価は、一定の客観性と価格水準の適正性という観点から、一定の信頼性を有する評価として妥当性がある。一方、簿価による評価は、貸借対照表上の土地勘定の数値による評価で、企業会計上のシステムとして、評価替等の会計処理上の(例えばインフレーション等による再評価等)変更のない限り簿価は土地資産の取得価格の累計として計上されることとなる。それ故土地資産の時価と取得価額間において価格差が発生する可能性がある。万葉線譲渡価格2億5,000万円は簿価(取得原価)に依拠した価格であって、現在価値表示において売買取引(譲渡価格)(価格)として適正性を欠く価額評価方法であると考えられる。評価方法の二者択一の他に行政側の補助目的と

の関係と評価差額の認識がある。すなわち「——欠損補助や設備近代化補助などの支援を行ってきたとする。行政側の補助目的との関連性に一部価格差の論拠を求める簿価の認識がある。すなわち資産の取得原価に占める補助金に対応するキャピタルゲイン（資本利得）の認識に帰因する論理として解される。具体的には、圧縮記帖方式において論理化されている簿価（取得価格）の認識である。唯、譲渡価格の簿価（取得原価）基準による土地の譲渡価格の認識は歴史的取得価格の累計の域に止まり、価格は経済的取引としての時価に対峙して適正性を欠く点がある。

一方、時価（公示価格）による譲渡価格は資産の譲渡時点における市場価格（又は経済価値）——売却価格——に求められ、一般的指標として、土地の評価は、一物五価とも称され、地価公示法、国土利用計画法、地方税法、地価税法、不動産鑑定士による評価、等々により評価され、一定の客観性と価格水準の確保の観点から譲渡価格の時価性を土地評価における諸規定準拠性に求められ、公示価格に依拠した価格を譲渡価格とし、加越能鉄道(株)は15億円を提示したのである。かかる公示価格においても市場における売買価格とは異にし、例えば、地方税法における固定資産税においては、市価の70%を標準として価格形成がなされている。

譲渡価格と企業価値

譲渡価格の評価方法として、個別法——

それぞれの資産について、取得原価評価又は時価、他各項目別に評価測定する——方法に対して、企業全体の価値基盤を前提として企業価値（評価）の観点から評価する資産評価方法である。一般に営業譲渡、合併、買収廃業、休業等に際し～例えば譲渡価格の算定に際して、個別価格の集計とは異なり、企業全体を一資本として保有する価値を測定評価する方法による資産価格の測定評価方法である。

企業価値は企業全体の中で占める当該事業部門の価値であり、企業全体の貸借対照表的価値と損益計算書価値から抽出され、還元された評価価値である。一般に経常損失の大きな事業部門においては、資産の個別評価額の累計額とは異なることとなる。その結果、加越能鉄道(株)における赤字路線としての万葉線の譲渡の場合、譲渡価格設定に際し、休業を仮定する場合において発生する諸経費及び維持費等が減額（譲渡価格からの）されることとなる。その結果、例えば万葉線における第三の譲渡価格として、鉄道事業の特異性、土地資産の他用途への代替性、転換性に照し企業価値は個別評価中心主義的評価方式に対し、総合的企業価値形成を根幹とした企業評価としての譲渡価格に新たな接点を求められるのである。万葉線の譲渡価格を巡る価格論争は継続経営を前提とした加越能鉄道(株)の経営実態の認識を基盤とし、加越能鉄道(株)における万葉線を含む総合評価と分離を前提とした鉄道事業部の企業評価との評価差額に譲渡価

格の指標が見出されることとなるのである。ここに企業の現在価値に譲渡価格を企業の総合評価方法による企業価値測定の一理性が認められる。

結 語

第三セクター鉄道 99年度収支 ——黒字は5社に減少—— 7月15日、運輸省1999年度の第三セクター鉄道38社の経営成績をまとめた経常損益を見ると、黒字会社は5社～33社は赤字となり、赤字の合計は27億8,400万円に上った。少子高齢化の影響する通勤通学利用者の減少や沿線道路網の整備が進んだことなどで旅客収入が減少した……北日本新聞7/15……又のと鉄道の経営見通しについて ——13年度は穴水～輪島間の廃止による経費節約で赤字は約一億円となり、13年度以降は発生する赤字額と市町村による運営助成基金の積み増しがほぼ見合いになり、経営は安定的に推移する——と述べられている。全国の第三セクター鉄道の経常損益の赤字化の推移と、のと鉄道における今後とも継続的に発生する赤字額を市町村による運営助成金の積み増

し——継続的助成策による収支均衡はともに経常損益に対する行政側による助成金を基盤とした経営の安定化と維持がなされているといっても過言ではない。

万葉線においては経営改善計画検討委員会資料図3によると、(試算-収支等経営見通し) 経常損益に対する公的支援の継続が経営の前提となる。

一方、施設整備、経営改善策の実施、及び受皿会社としての第三セクター会社の設立策に係わる初期投資額と補助額見込みについて図4によると(試算)万葉線、継続運行に際して、経営維持基金、県市町村等行政側の支援の外、市民、経済界の協力が

図4 万葉線を第3セクターで存続させた場合の投資額と補助額見込み(単位・千円)

	国	県、高岡市、新湊市	民間	計
初期投資 A		450,000	150,000	600,000
B		1,387,500	462,500	1,850,000
欠損補助 (経常損益の増し引き)			(150,000)	581,415
差し引き		431,415	—	(150,000)
				431,415
近代化補助	539,369	1,078,740	—	1,618,109
補助計	539,369	1,510,155	—	2,049,524
合計 A	539,369	1,960,155	150,000	2,649,524
B	539,369	2,897,655	462,500	3,899,524

(注) 補助額見込みは、14～23年度の10年間。

Aは行政サイドの想定(鉄軌道資産取得額2億5千万円)

Bは加越能鉄道の主張による想定(同15億円)

北日本新聞 6月19日朝刊

図3 将来需要予測及び収支等経営見通し

(単位：千人、千円)

区分	年度	H10実績	H13	H14(三ヶ年)	H19(5年後)	H24(10年後)
将来需要予測	(千人)	1,157	1,139	1,141	1,194	1,165
収支等経営見通し	経常収益 (千円) (うち旅客収入)	242,581	238,818	225,871	233,451	266,242
	経常費用 (千円) (うち人件費)	309,913	314,522	285,517	282,553	296,827
		217,665	229,327	206,410	196,391	204,500
	(割)公的支援必要額 (千円)	67,332	75,704	59,646	49,102	30,585

求められるのが現状である。かかる現状を充分理解の上、地方交通機関としてのコンセプト如何を問い、その整合性の論理を新たに構築すべきものとする。

追記

当該万葉線を第三セクター方式により経営を継続する場合、会社資本の調達方法と

して、加越能鉄道(株)の資本参加を要請し、企業価値額の一部(行政側と同額)を現物出資とし、譲渡価格との差額については現金決済する。他は経済界及び市民を対象とした寄付又は資本参加―株主優待―により調達するのも一案。(試案)

(金沢大学経済学部教授)

CURES Salon

文化経済学会<日本> 2000滋賀大会 6/9,10 (大津) 雑感

吉野 安之

この学会への興味は、教養部から経済学部へ異動して2年目に担当することになった経済学部の新生生に対して開講される基礎演習がキッカケである。目に入った文化経済学なる用語は、早速、私にインセンティブを与えた。衝動的に注文した拾数冊の書物を机の上に積んだ。その頃の小文フォルダに、文字を長く見つめるトレーニングを始めたとの一文が残っている。経済学部での基礎体力(耐力?)もついてきたので、本年4月、学会に入会する。2000年、取りあえず、スタート地点に立つ。ゴールはおろか行く道さえ見えず、覚束ないが・・・。

さて、学会が終わって1ヶ月、今、思い出すままに書き出してみた。

初日の午前中、「文化政策・海外」の分科会1(座長は、池上 惇)に参加。事前に発表テーマ4題目はプログラムで知っていた

が、大会予稿集を当日配付されたため、事前学習ができず、理解不足で、いささか不満。参加申込み者には、少なくとも1週間前までに送付してほしいものである。発表レジュメ2題目の中に、スポーツに関連した部分を見つけ、ほっと一息、しかし、文化政策の中のスポーツの位置は見えなかった。佐々木さん(4月に金沢大から立命館大へ転出)の「イタリアにおける都市文化政策―ポローニャ2000をめぐる―」の発表を拝聴。昨年度10ヶ月の在外研の成果を随所に盛り込まれた内容で、インパクトのある発表であった。

午後、「文化政策・支援マネジメント」の分科会2に参加。音楽大関係者の発表では、特にクラシック音楽業界のマネジメントの難しさ、苦悩する姿が見え隠れし、他人事ではなかった。