

企業会計基準委員会 御中

「リースに関する会計基準（案）」に関するコメントの提出について

2023年5月2日付で貴委員会が公表した「リースに関する会計基準（案）」について、下記の通りコメントを提出させていただきますので、よろしくお取り計らってください

2023年8月3日

成田空港高速鉄道株式会社

## 鉄道事業の「上下分離」について

(例：当社と第二種鉄道事業者の間の線路使用契約)

令和5年8月 成田空港高速鉄道株式会社

○鉄道事業の「上下分離」は、下記の理由により、「リース取引」ではないと考えられる。「リース取引」とみなされることのないよう、「リースに関する会計基準」(案)の適用がない旨を明示する等、貴機関において必要な措置を講ずることとされたい。

(理由)

1 鉄道施設所有者が「公的機関」またはそれに準じて「公的関与」を受ける者である。

第二種鉄道事業／第三種鉄道事業、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が施設を保有する、全国新幹線鉄道整備法に基づく「整備新幹線」、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業等をはじめとする鉄道事業における「上下分離」における施設所有者は、国出資法人、地方公共団体、または、上記の者の出資等を通じて経営に「公的関与」を受けている者である。

当社は第三種鉄道事業者として鉄道施設を所有している株式会社であるが、国出資法人及び複数の地方公共団体の出資を受け、6名の取締役のうち2名は国出資法人役員及び地方公共団体職員であり、「公的関与」を継続的に受けている。

2 契約当事者の双方（鉄道施設の所有者及び鉄道施設を使用して営業を行う者）が、法律に基づき国（国土交通大臣）により決定される。

当社は国土交通大臣から第三種鉄道事業の許可を取得しているが、当社の鉄道線路を使用して鉄道運送事業を行う者は、国土交通大臣から第二種鉄道事業者の許可を取得する必要がある。

全国新幹線鉄道整備法に基づく「整備新幹線」の「建設主体」及び「営業主体」、都市鉄道等利便増進法における「整備構想事業者」及び「営業構想事業者」も類似の手続により国土交通大臣により決定される。

3 施設使用の対価である線路使用料その他の使用条件について、国（国土交通大臣）の認可を要することが法定されている。

当社と第二種鉄道事業者の間の線路使用については、使用料その他の使用条件について国土交通大臣の認可を要することとされ、大臣は契約締結や使用条件変更を命じることができる。

「整備新幹線」営業主体が支払う「貸付料」及び都市鉄道等利便増進法「認定営業

構想事業者」が支払う「都市鉄道施設使用料」も、類似の手続により国土交通大臣の認可を要することとされている。

4 鉄道事業の「上下分離」には期限が付されておらず、「期間」の概念がない。

第三種鉄道事業及び第二種鉄道事業の許可には期限が付されておらず、そもそも「期間」の概念がない。したがって、リース契約すなわち「対象となる資産の使用権が一定期間にわたり、対価と交換に移転される契約（又はその一部）」に該当しない。

「整備新幹線」及び「都市鉄道等利便増進法」についても同様に期限が付されておらず、「期間」の概念はない。

(補足) なお、各事業主体の financial condition の公開、株主や債権者の権利保護の観点からは、有価証券報告書、計算書類個別注記表等において、必要な範囲で線路使用契約の概要を公表することで足りるものと考えている。

(参考) 東日本旅客鉄道株式会社有価証券報告書における当社との間の線路使用契約についての記述

(注) 7 貸付けを受けている主な設備は、次のとおりであります。

| 借入先                               | 線名                  | 営業キロ<br>(km) | 設備のうち               |                     | 貸付終了年度 | 貸付料<br>(百万円) |
|-----------------------------------|---------------------|--------------|---------------------|---------------------|--------|--------------|
|                                   |                     |              | 土地(m <sup>2</sup> ) | 建物(m <sup>2</sup> ) |        |              |
| 独立行政法人<br>鉄道建設・<br>運輸施設整備<br>支援機構 | 京葉線                 | 50.0         | 798,870             | 119,676             | 2029年度 | 24,438       |
|                                   | 北陸新幹線<br>(高崎～長野間)   | 117.4        | 957,539             | 82,538              | 2027年度 | 19,918       |
|                                   | 北陸新幹線<br>(長野～上越妙高間) | 59.5         | 324,650             | 41,390              | 2044年度 | 17,651       |
|                                   | 東北新幹線<br>(盛岡～八戸間)   | 96.6         | 593,928             | 36,406              | 2032年度 | 9,575        |
|                                   | 東北新幹線<br>(八戸～新青森間)  | 81.8         | 896,409             | 74,038              | 2040年度 | 9,731        |
|                                   |                     |              |                     |                     | 2040年度 | 2,200        |
|                                   | 小計                  | 405.3        | 3,571,397           | 354,050             | —      | 83,516       |
| 成田空<br>港高<br>速鉄<br>道株<br>式会<br>社  | 成田線                 | 8.7          | —                   | 22,020              | 2025年度 | 784          |
| 合計                                |                     | 414.0        | 3,571,397           | 376,070             | —      | 84,301       |

a 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から貸付けを受けている京葉線については、あらかじめ国土交通大臣の認可を受けた貸付料を貸付けから40年間にわたり年2回支払うこととされております。この貸付料は、毎年、財産・管理費の増減などにより若干の変動はありますが、基本的な水準はほぼ変わりません。

具体的な貸付料は、次の算式で計算されることとなっております。

貸付料基準額 = (a) + (b) + (c) - 政府の補助額

- (a) 当該鉄道施設の建設に要した費用のうち借入れに係る部分を国土交通大臣が指定する期間および利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における当該事業年度の半年賦金の合計額
- (b) 当該事業年度の当該鉄道施設に係る減価償却費の額に、当該鉄道施設の建設に要した費用のうち借入れに係る部分以外の部分の額を当該鉄道施設の建設に要した費用の額で除して得た率を乗じて計算した額
- (c) 当該事業年度の当該鉄道施設に係る鉄道建設債券に係る債券発行費および債券発行差金ならびに租税および管理費の合計額

また、設備の維持更新については、総額1億円以上の災害復旧工事等を除き、当社が行うこととなっております。貸付期間終了後は、当該線区の建設費から既に支払った貸付料総額のうち建設費相当額および政府補助額を差し引いた譲渡価額で譲渡を受けることができることとなっております。

b 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から貸付けを受けている北陸新幹線(高崎～上越妙高間)および東北新幹線(盛岡～新青森間)については、あらかじめ国土交通大臣の認可を受けた貸付料を貸付けから30年間にわたり年4回支払うこととされております。この貸付料は、当該新幹線開業後の営業主体である当社の受益に基づいて算定された額および借り受けた鉄道施設に関して同機構が支払う租税ならびに同機構の管理費からなっておりますが、このうち受益に基づき算定された額については貸付けから30年間は定額とされております。

なお、東北新幹線(八戸～新青森間)については、東北新幹線八戸～新青森間開業に伴う貸付料と北海道新幹線新青森～新函館北斗間開業に伴い付加して支払う貸付料とで分けて記載しております。

また、設備の維持更新については、通常の維持管理は当社が行い、これを超えるものについては同機構において行うこととなっております。

c 成田空港高速鉄道株式会社から貸付けを受けている成田線(成田線分岐点～成田空港駅)については、当社との協定等に基づき、その貸付料は、当該鉄道施設の建設、保有および管理に要する費用を償うものとして、2021年4月から5年間にわたり年4回支払うこととされております。これによる2022年度の貸付料は784百万円であります。

また、設備の維持更新については、資本的支出を伴う鉄道施設の変更は成田空港高速鉄道株式会社が行い、通常の保守管理は当社が行うこととなっております。

d 福島県から貸付けを受けている只見線(会津川口～只見間)については、当社との協定等に基づき、使用料を支払うこととしておりますが、当社が使用料を支払うことにより、当該区間における収支に欠損が生じないように必要な額を減免することとしております。これによる2022年度の使用料の支払いは発生していません。

また、鉄道施設の検査、修繕・交換等の保守に関わる業務は福島県で行い、保守の管理は当社が行っております。