

高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構資産評価委員会

第1回委員会議事録

会議開催の日時：平成17年6月30（木） 15：00～17：00

会議開催の場所：平河町マツヤサロン ロイヤルルーム

出席者の氏名：

（資産評価委員）

石田孝、梅田春実、小澤一雅、梶川融、梶山修（代理：東京都都市整備局次長中路有一）、
◎黒川行治、近藤剛、勢山廣直、田中宰、谷口博昭、長谷川康司、原口和夫、日野康臣、
堀切民喜、丸岡耕平、八木重二郎、横須賀博（五十音順、敬称略、◎：委員長）

（事務局）

日原路政課長、木村有料道路課長、澤田道路事業分析評価室長、吉田日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理室長、下山都市高速道路公団監理室長、都市高速道路公団監理室吉木企画専門官、日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理室加藤課長補佐、日本道路公団橋田経理部長、首都高速道路公団森山経理部長、阪神高速道路公団岩田経理部長、本州四国連絡橋公団藤井経理室長

議題：

- （1）資産評価委員会規則の制定
- （2）委員長の選出
- （3）委員長代理の氏名
- （4）資産評価委員会について
- （5）道路資産評価・会計基準検討会報告書
- （6）資産評価の方法について（案）
- （7）SA・PA資産評価のうち収益価格について

議事内容：

【吉木専門官】 では、時間が参りましたので、始めさせていただきます。

本日は、皆様方におかれましては、大変ご多忙のところ、ご出席いただき、ありがとうございます。私、本日、事務局を務めさせていただきます国土交通省の都市・地域整備局の都市高速道路公団監理室企画専門官をしております吉木でございます。よろしく願いいたします。

本日は、高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構資産評価

委員会の委員の方々にご参集いただきました。皆様には、本日付で資産評価委員任命の発令がなされております。お手元に発令通知をお配りしておりますので、ご確認ください。

それでは、まず議事に先立ちまして、国土交通省谷口道路局長からごあいさついただきます。

【谷口局長】 皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました、国土交通省で道路局長を務めております谷口でございます。どうかよろしくお願ひいたしたいと思ひます。

本日は、大変ご多忙の中、ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。また、今回、資産評価委員をお引き受けいただきまして、重ねて御礼申し上げたいと思ひます。

道路関係四公団につきましては、昨年の6月に道路関係四公団民営化関係4法案が国会において成立し、ことしの6月1日に政省令を公布させていただきました。10月1日に向けまして、四公団ともども万全の準備を整えさせていただいておる次第でございます。残念ながら、昨日、道路公団におきまして捜査が入ったわけでございますが、幾多の困難を乗り越えて10月1日を迎えるべき準備を進めさせていただきたいと思っておる次第でございます。5月30日には高速道路株式会社の第1回設立委員会が開催されておりますし、本日の資産評価委員会をはじめ、機構の評価委員会などが開催される予定となっております。現在、鋭意作業を進めさせていただいているところでございます。

今さら申し上げるまでもないことかと思ひますが、高速道路は社会経済を支える重要な社会基盤でありまして、その道路資産を法律的に管理し、安全で円滑な道路交通を確保していく必要があるかと思ひます。同時に、民営化会社として、サービスエリアなどの資産を活用し、道路利用者に快適なサービスを提供することで、収益を上げることが期待されておる次第でございます。

このためには、公団が建設管理してまいりました高速道路の資産を、長大橋梁、トンネルなどの特殊な構造物を含め、適切に評価し、民営化会社と機構の経営環境を整えることが必要であると考えております。

これまで、道路資産の評価指標につきましては、確立した基準がありませんでしたが、昨年の1月に道路資産評価・会計基準検討会を設置し、本年3月までご審議をいただきました。その検討の成果を、本委員会における資産評価作業に活用していただければと考えておる次第でございます。

民営化まで残された時間は、たしか九十数日ということになってきておりまして、時間

は限られておりますので、高速道路が国民の共有財産であるということを念頭に、委員の皆様には、厳正かつ公正に評価していただくよう、よろしくご審議をお願い申し上げます。冒頭のごあいさつにかえさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【吉木専門官】 ありがとうございます。

では、資産評価委員の方々のご紹介をさせていただきます。

まず、コバルコクレーン株式会社顧問役であります石田孝様。

国土交通省鉄道局長梅田春実様。

東京大学大学院教授小澤一雅様。

日本公認会計士協会公会計委員会特殊法人・独立行政法人専門部会長梶川融様。

東京都都市整備局長梶山修様でございますが、本日は代理として、東京都都市整備局次長中路有一様がおいでです。

慶應義塾大学商学部教授黒川行治様。

日本道路公団総裁近藤剛様。

東京海上日動火災保険株式会社顧問勢山廣直様。

松下電器産業株式会社顧問田中宰様。

国土交通省道路局長谷口博昭様。

トヨフジ海運株式会社顧問長谷川康司様。

兵庫県県土整備部長原口和夫様。

財務省理財局次長日野康臣様。

本州四国連絡橋公団総裁堀切民喜様。

大阪府土木部長丸岡耕平様。

新日本製鐵株式会社常任顧問八木重二郎様。

日本不動産鑑定協会会長横須賀博様。

以上17名の方々にご就任いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

評価委員の一覧は、お手元にお配りしております資料1のとおりでございます。

なお、本日の会議に出席しております事務局及び公団の方々をご紹介いたします。

国土交通省道路局日原路政課長でございます。

同じく道路局木村有料道路課長でございます。

道路局総務課日本道路公団本州四国連絡橋公団監理室吉田室長でございます。

道路局企画課道路事業分析評価室澤田室長でございます。

都市・地域整備局総務課都市高速道路公団監理室下山室長でございます。

道路局総務課日本道路公団本州四国連絡橋公団監理室加藤課長補佐でございます。

日本道路公団橋田経理部長でございます。

首都高速道路公団森山経理部長でございます。

阪神高速道路公団岩田経理部長でございます。

本州四国連絡橋公団藤井経理室長でございます。

それでは、議事に入らせていただきます。

まず、資産評価委員会の委員会規則をご審議いただきたいと存じます。お手元にお配りしております資料2でございますが、高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構資産評価委員会の委員会規則（案）というものでございます。

読み上げさせていただきます。

高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構資産評価委員会規則（案）。

第1条、日本道路公団等民営化関係法施行法第15条第3項に規定する評価委員は、高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構資産評価委員会を組織する。

第2条、委員会の運営は、日本道路公団等の民営化に伴う経過措置及び関係政令の整備等に関する政令に定めるもののほか、この規則の定めるところによる。

第3条、委員会に委員長を置き、委員の互選により選任する。2 委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。

第4条、委員会の会議は、委員長が日時、場所及び議題を定めて召集する。

第5条、委員長は、会議の議長となり、議事を整理する。

第6条、会議は、委員の過半数の出席がなければ、開くことができない。

第7条、会議の議事は、委員の過半数で決する。

第8条、委員は、あらかじめ指名した者を代理人として議決権を行使することができる。この場合において、委員は、議長に対し、あらかじめ委任状を提出し、議長の承認を受けなければならない。2 前項の規定により、あらかじめ指名した者を代理人として議決権を行使する委員は、会議に出席した委員とみなす。

第9条、会議に出席する委員は、あらかじめその指名する者を出席させ、意見を述べ又は説明させることができる。2 議長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会

議に出席させ、意見を述べ又は説明させることができる。

第10条、会議は、非公開とする。2 会議資料は公開とする。ただし、会議において特に必要があると認めるときは、非公開とすることができる。

第11条、会議の議事の概要は、議事録に記載しなければならない。2 議事録には、次に掲げる事項を記載するものとする。1、会議開催の日時及び場所。2、出席者の氏名。3、議題。4、議事の経過及びその結果。3 議事録は、議長の署名を受けなければならない。4 議事録は、公開とする。ただし、議長が特に必要があると認められた事項については、非公開とすることができる。

第12条、委員会の庶務は、国土交通省道路局総務課において処理する。

第13条、この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が定める。

以上でございます。

ただいま読み上げました委員会規則（案）につきまして、ご質問、ご異議等ございませんでしょうか。

（発言する者なし）

【吉木専門官】 それでは、ご異議がございませんようでしたら、事務局の原案を承認することといたします。

さて、ただいまご決定をいただきました委員会規則の第3条第1項の規定によりまして、委員長は委員の互選により選任することになっておりますので、次に、議事の2つ目にございます委員長の選出をお願いしたいと存じます。

どなたか、委員長の選出についてお考えがございませんでしょうか。

【梶川委員】 梶川でございます。私といたしましては、慶應義塾大学商学部の教授であり、国土交通省道路資産評価・会計基準検討会の委員長を務められ、この検討報告をおまとめになられました黒川委員が資産評価委員会の委員長として適任でないかと思ひまして、ご推薦させていただきます。

【吉木専門官】 ただいま、梶川委員から、黒川委員に資産評価委員会の委員長をお願いしてはというご発言がございましたが、いかがでございましょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

【吉木専門官】 ご異議もございませんようですので、黒川委員に資産評価委員会の委員長をお願いしたいと存じますが、黒川委員、いかがでございましょうか。

【黒川委員】 お受けいたします。

【吉木専門官】 ありがとうございます。それでは、黒川委員に資産評価委員会の委員長をお願いしたいと思います。

資産評価委員会規則第5条の規定によりますと、委員長が会議の議長となるとされておりますので、黒川委員長、よろしくをお願いいたします。

【黒川委員長】 ただいまご指名を受け、また、謹んで承りました黒川でございます。会議に先立ちまして、一言、私のほうからごあいさつさせていただきます。

昨年度、道路資産評価・会計基準検討委員会の委員長を務めさせていただきました。道路関係四公団民営化の基本的枠組みは、世界に類を見ないものでございました。そこで、道路資産等の評価方法及び民営化後の会計基準の検討を進めるにあたり、専門家からのヒアリングや現地調査を含めて慎重に議論をし、150時間にも及ぶ時間をかけるとともに、検討過程の情報について、できる限り開示することといたしました。

さて、この資産評価委員会は、法律に基づき、承継資産を具体的に評価するという重責を担う委員会であります。特に各高速道路株式会社が承継する資産については、国有財産の民間への払い下げの性格があり、また、保有・債務返済機構が承継する道路資産については、路線別等の採算計算の基礎数値ともなります。そこで、当委員会として、承継資産の評価にあたって最も重要なことは、資産評価の公正性、中立性であり、また、そのことを国民の皆様へ納得していただけることでもあります。このことを踏まえ、高速道路株式会社及び保有・債務返済機構が円滑に設立できるよう、精いっぱい努めてまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【吉木専門官】 では、委員長、進行をよろしく申し上げます。

【黒川委員長】 議事を続けさせていただきます。

議事の3つ目、委員長代理の指名についてであります。設立委員会規則の第3条第2項の規定によりますと、委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代行することになっておりますが、委員長の代理については、委員長が会議に出席できないときに、その都度指名することとしたいと存じますが、いかがでございましょうか。

(発言する者なし)

【黒川委員長】 ご異議がございませんようですので、そのようにさせていただきます。

次に、議事の4つ目でございますが、資産評価委員会について、事務局より説明願いま

す。

【吉木専門官】 それでは、資料3をご確認いただきたいと思います。資産評価委員会につきまして、改めてご説明をさせていただきたいと思います。

審議事項でございますが、当委員会におきまして、会社及び機構がそれぞれの公団から承継する資産の評価額を時価評価していただくということでございます。

委員の構成は、先ほどご紹介したとおりでございますので、省略させていただきます。3番目に、今後のスケジュールとございます。本日6月30日に第1回の評価委員会を開催させていただいておりますが、この委員会におきまして、既に委員長の選出等を行っていただきましたが、この後、評価要領の案を説明させていただければと思っております。

それから、次回は7月13日を予定しております。この第2回の評価委員会におきまして、より具体的な資産区分ごとの評価方法についてご審議をいただきたいと思っております。あわせて、全体としての会社及び機構の資産額についてご説明をさせていただきたいと考えております。

それから、第3回の評価委員会を9月上旬から中旬という形で予定させていただいております。この際に、本日ご紹介いたします評価要領を承認していただき、会社及び機構の資産額の、暫定値ではありますが、ご確認をしていただくということを考えているところでございます。

そして、10月1日の会社・機構の設立を経まして、来年の1月下旬もしくは2月にかけて、第4回の評価委員会としまして、これは公団の最後の決算を踏まえまして資産を確定するというので、この時点におきまして会社及び機構の資産額の確定をしてまいりたいと考えているところでございます。

それから、2枚目の関係法令は省略させていただきますけれども、3枚目で、改めまして道路関係四公団のスキームについて簡単にお話をさせていただきます。

道路関係の四公団の法律につきましては、本年16年6月に成立いたしまして、公布しているところでございます。今回の民営化のスキームによりますと、現在4つの公団、これは図に書いてございますような日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、この4つの公団が行っております高速道路の建設、管理、あるいは料金徴収といった業務、これがその図にありますような6つの特殊会社に引き継がれることになっております。一方、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構を設立し、ここにおきまして、高速道路の保有と債務の償還を行うこととしております。そして、この

高速道路の資産というものを会社に貸し付けるという流れになることになっております。

資産評価という観点から申しますと、この民営化時におきます4つの公団の資産を評価するというところでございますけれども、同時に、この設立されます会社と機構の資産を確定するということになるわけでございます。そういう意味で、今回の評価委員会といたしましては、この設立される高速道路株式会社と機構の資産を確定するということとなります。この場合、高速道路の保有は機構ということになりますので、資産の大層は機構へと承継されることとなります。一方、会社のほうにおきましては、サービスエリアの運営といったものを関連事業として行いますので、そのための資産を保有することになると思われれます。

具体的にこの資産をどのように承継するかということにつきましては、国土交通大臣が基本方針を定めるということになっておりまして、これは現在並行して調整をしているところでございます。次回以降、その承継の基本方針というものに基づきまして、会社と機構の資産の切り分けについてご説明できると思っております。

以上、簡単でございますけれども、今回の民営化のスキームに関しまして、本委員会の位置づけをご説明させていただきました。

以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして、ご質問などございますでしょうか。

(発言する者なし)

【黒川委員長】 ございませんようなので、続きまして、議事の5番目、道路資産評価・会計基準検討会報告書から、7番目のSA/PA資産評価のうち収益価格についてまで、一括して事務局よりご説明をお願いいたします。そして、その後、ご審議を、今の3つの議題について一括して行いたいと思います。

では、よろしく願いいたします。

【加藤課長補佐】 お手元の資料4、5、6について一括してご説明差し上げます。

まず資料4ですが、こちらは、昨年1月から始め、ことしの3月まで行われました道路資産評価・会計基準検討会の検討報告書であります。

資料5のほうは、道路資産の評価方法についてということで、第3回の資産評価委員会におきまして決めていただく内容につきまして、今回、第1回目ということで、案としてご提案させていただいているものであります。

資料6ですが、こちらにつきましては、道路休憩施設（S A / P A）の収益価格ですが、こちらについて補足説明資料として資料6をつけさせていただいております。

それでは、資料4についてご説明しますが、資料4と資料5はある程度関連がありますので、資料5のほうの2枚目「別紙」を開いていただいて、資料4をあわせて見ていただくとご理解が早くなるかと思われます。それでは、資料4から説明させていただきます。

まず、この検討会ですが、59ページを開いていただきますと、道路資産評価・会計基準検討会の名簿としまして、委員名簿、今回、資産評価委員会の委員であります黒川先生、小澤先生、梶川先生、あと、最後になります横須賀先生、4名の先生と、それ以外に、梶谷先生、長谷川先生の6名によって構成されておりました。

この検討会の経緯でございますが、60ページを開いていただきますと、過去13回に及ぶ検討会を開いております。それ以外に、61ページ以降、66ページまでですが、各種のワーキング及び視察等を行っております。今回お願いしましたこの検討会におきましては、約150時間に及ぶ審議を経てできたものが、この検討報告となっております。

以上、簡単ですが、検討会の概要について説明させていただきました。

次に、この検討報告の内容であります。表紙をめくって、両面にコピーになっております次のページに、目次とあります。この報告書の構成ですが、まず、昨年8月に道路資産評価・会計基準検討会において検討された道路資産等の評価方針及び高速道路事業の会計基準の骨子ということで、昨年8月に出しました骨子を入れております。次に、この骨子につきまして、パブリックコメントを行いました。そのパブリックコメントの意見と回答を差し込んでおります。次に、漢字で四、五、六とありますが、こちらの部分につきましては、ことし3月に追加でご審議いただいたことにつきまして、差し込んであります。したがって、時系列的に、骨子、パブリックコメント、その後の補足的な審議という構成になっております。

次に、5ページ目を開いていただきますと、こちらにつきましては、昨年5月、その骨子で審議された内容でございますが、資産評価に係る部分としましては、5ページ目の「IV. 開始貸借対照表作成にあたって、公団から承継される道路資産等の評価方針の骨子」というところ、9ページ目から31ページ目までの部分が、開始貸借対照表に係る部分でございます。そのうち、算用数字で書いてあります「1」、9ページから28ページまでが、今回、資産評価委員会にかかわります、検討会において検討された資産評価のやり方を書いております。

次に、内容のご説明を差し上げますが、9 ページ目を開いていただきますと、こちらの9 ページ目と、資料5 になります別紙の資産評価の要領のところの(1)と、ある程度順番的に対比しておりますので、対比しながら見ていただければと思います。

まず、道路資産ですが、償却資産につきましては、時価評価の方法として再調達原価を採用します。②でございますが、償却資産の再調達原価は、道路公団は標準的単金方式とし、首都公団、阪神公団及び本四公団はデフレーター調整方式とします。これは、各公団が現在採用している方法を採用しております。

続きまして、11 ページ目ですが、非償却資産ということで、非償却資産の再調達原価は、鑑定評価に準じた方法とします。ここでお話しします鑑定評価に準じた方法というのは、こちらの「用語の解説」にありますように、各公団所有の非償却資産の土地について、通常の「鑑定評価」で評価すると長期の期間が必要になります。そのため、調査対象となる土地の特性に応じて、鑑定評価の考え方に基づいて、通常の鑑定評価手順の合理化を行って道路の素地である土地の価格を求める方法を採ります。例えば、用途的、価格水準的に類似している土地を1つのグループとして、当該グループに係る標準的な画地の価格(標準価格)を鑑定評価手法を適用して求め、その標準価格を、該当するグループの地積に乗じてグループ全体の価格を求める方法等が挙げられます。

続きまして、(iii) 償却資産・非償却資産に原価算入する費用としまして、①補償費は償却資産・非償却資産ごとにそれぞれ直接付随費用として原価算入することとします。ページをおめくりいただいて12 ページですが、②償却資産に係る建設中の金利は、原価算入します。また、高速自動車国道に関するものについては資産に計上せず、期間費用として処理したこととします。なお、非償却資産に係る建設中の金利は、原価算入せず、期間費用として処理したこととします。

こちらの考え方ですが、「考え方」の中ほどになりますが、高速道路事業の実態を見ると、基本的にすべて借入金により道路を建設し、当該道路の供用後(開業後)の料金収入によって、当該借入金を始め、供用時までには要したすべての費用を返済する仕組みとなっております。下のほうにいきまして、ただし、高速自動車国道については、昭和47年以降、建設の意思決定が行われた後、今後必要となる建設費、料金収入、管理費等を想定し、必要があれば料金改定を行った上で、事業に着手するという方法が採られています。以上から、高速自動車国道については、建設中の高速道路の供用前において、当該建設等に要する費用の一部を前取りしている形になっており、民間仮定企業であれば、その分利益が計上さ

れることとなることから、当然、建設期間の金利については期間費用として処理することが、当該企業にとって最も合理的な選択であったと判断すべきと考えられます。以上から、高速自動車国道につきましては、期間費用として処理したことという扱いになっております。また、非償却資産でございますが、12ページの下の方になりますが、非償却資産は減価償却しないことから、費用化の時期が当該非償却資産の売却時まで繰り延べられ、「自家建設」の場合には好ましくないとされています。以上の理由により、非償却資産の金利については、原価算入せず期間処理したこととします。

13ページであります。付替道水路の話が書いてあります。付替道水路ですが、こちらにつきましては、付替道水路については、交換又は寄付により、地方公共団体等の所有となったものであり、機構又は会社の資産には計上しません。付替前の旧道水路の敷地については、現に公団が所有しているものについて、鑑定評価に準じた方法によることとします。公団が無償使用しているものについては、それを資産として評価することはしません。

長くなりますので、飛びまして、16ページ目、関連街路分担金。関連街路分担金は補償費として償却資産に原価算入します。こちらは、補償費としての性格があると考えられているためであります。

17ページ目、埋蔵文化財発掘調査費。埋蔵文化財発掘調査費は償却資産に原価算入します。こちらは、構築物を建設するために土地の造成を行う時点において発生するものでありますので、償却資産に原価算入することとしました。

18ページ目、関連公共施設等整備助成金は原価算入しません。こちらは、特別の財政事情に対処するため支払っているもので、支払時期は建設期間に限定されないためであります。

次に、(iv) 建設仮勘定のうち、償却資産。建設仮勘定の償却資産の時価評価として、再調達原価を採用します。再調達原価方式は、道路公団は取得原価方式とし、首都公団、阪神公団及び本四公団はデフレーター調整方式とします。「考え方」にありますように、標準的単金のためのデータの収集期間が平成14年度に供用した構築物の取得時期とほぼ一致しております。したがって、建設仮勘定の償却資産については、取得原価によっても、標準的単金方式によったものと大きな差異はないものと考えられますということで、道路公団につきましては、差異がないということで、取得原価方式となっております。

(v) 建設仮勘定のうち、非償却資産。建設仮勘定のうち、非償却資産の評価方法は、

鑑定評価に準じた方法によるものを原則とします。ただし取得した土地が飛び地等で存在する等、鑑定を行う費用が成果として比べて膨大となる場合には、鑑定評価に代えて、取得原価をデフレーターにより調整することもやむをえないものとします。

(vi) 建設仮勘定の償却資産・非償却資産に原価算入する費用としまして、こちらは、本勘定に挙げております償却資産・非償却資産と同じ内容、取扱いを変更するものではありません。

(vii) 原価計算基準。こちらは、原価計算基準に従い、原価算入することとしました。

20ページへいきまして、資本的支出と収益的支出の区分。高速道路は新設ばかりでなく、供用後も、改築、修繕、維持に対して支出が必要です。これらについて、資産の原価情報を把握するため、資本的支出と収益的支出を区分する必要があります。新設、改築のほか、機能向上を伴う修繕は資本的支出とし、それ以外は収益的支出とします。

減価償却方法は、減価償却は定額法によることとします。償却単位は最小の効用単位とします。

21ページ目、耐用年数。これまでの経験・科学的な知見に基づき、物理的寿命を基本とした耐用年数を設定することとし、その考え方は以下のフローチャートによるものとします。22ページを開いていただきますと、今回検討しましたものは、土工、遮音壁、本四公団の長大橋であります。土工につきましては、土工の耐用年数については鉄道業用の「線路切取」「線路築堤」の耐用年数70年を採用することとします。遮音壁は機能的陳腐化が支配的であるとして、その耐用年数を過去の更新実績の平均値である18年とします。本四公団の長大橋のように対処療法的な維持管理ではなく予防保全的な維持管理を計画的に行うものについては、既に用いられている耐用年数を物理的寿命として用いることは適当でないことから、当該構造物の耐用年数は、物理的寿命の考え方、設計、施工監督、管理に関する考え方について十分検討した結果、100年を採用することとします。

下へいきまして、残存価格であります。税法上の扱いに準じて10%。ただし、本四公団の長大橋につきましては、物理的寿命を考慮しておりますので、こちらにつきましては残存価格はないということで、ゼロとしております。

23ページですが、今回、デフレーター調整方式ということで、使用しているデフレターの例を掲げさせていただいております。

24ページですが、以上が道路資産であります。それ以外、その他の固定資産としまして、料金徴収施設。料金徴収施設は、道路区域内に存することから、一般的な市場性を

考慮することができないため、「鑑定評価手法のうち原価法を準用」して評価することとします。

管理事務所。管理事務所は、道路区域内に存することから、「鑑定手法のうち原価法を準用」して評価することとします。また、道路区域外に存する場合は、土地・建物一体として鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法によって評価することとします。

25ページへいきまして、道路休憩施設。道路区域外となる道路休憩施設の土地については、鑑定評価または鑑定評価に準じた方法で評価します。「考え方」を見ていただきますと、道路休憩施設は、第三者営業型、直接営業型、無人型に分けられます。第三者営業型及び直接営業型。これらの施設はいずれも収益性が重視されるため、「収益還元法による収益価格」を標準として、「鑑定評価手法のうち原価法」による積算価格を比較考量して土地・建物一体として評価し、そこから土地価格を求めることとします。②無人型。無人型の施設は、取引事例法による比準価格によって土地価格を求めることとします。③道路区域内の施設。道路区域内の土地、こちらは道路区域外と必ずしもならないものが一部ありますので、それについてですが、道路資産の非償却資産と同様の考え方により評価することとします。

下へいきまして、トラックターミナルの土地。鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法で評価することとします。

26ページ目、有料駐車場。有料駐車場の時価評価の方法として、再調達原価方式（デフレーター調整方式）を採用します。

下へいきまして、支社等の庁舎、工事事務所、研究所、研修所、職員宿舎、保養所は、土地・建物一体として鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法で評価することとします。②宿舎跡地、代替地、道路残地は、鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法で評価することとします。

下へいきまして、管理用車両。管理用車両は、簿価で評価することとします。

27ページへいきまして、関係会社株式（トラックターミナル株式）は、簿価で評価することとします。こちらは、金額的重要性が低いからという理由になっております。

知的財産権。ソフトウェアは、利用価値のあるものは簿価、利用価値のないものは備忘価額（または0円）で評価することとします。特許権は申請手数料相当で評価することとします。

什器、備品。什器、備品は簿価で評価することとします。

道路資産以外のその他の固定資産であります。減価償却は定額法によることとします。耐用年数は税法上の耐用年数に定める年数を採用します。残存価格については、税務上の取扱いに準じて10%とします。

デフレーターですが、有料駐車場につきましては、「国土交通省所管土木工事費デフレーター」の各公団の数字を使用します。

その他としまして、原材料等、上記に含まれない有形固定資産等につきましては、簿価で評価することとします。ただし、現行の会計基準において民間企業と異なる資産計上がなされている場合には、企業会計の諸基準により計上することとします。

以上、ざっとですが、今回、道路資産評価・会計基準検討会におきまして検討された資産評価に係る部分についてご説明を差し上げました。

お手元の資料5に移りましてですが、資料4につきましては、検討会における検討報告ということですが、資料5のほうは、当委員会について、資産評価についてどうするのかということでございます。

まず1ページ目ですが、対象資産、以下、このページは全部読み上げさせていただきます。

1. 評価対象資産。日本道路公団等民営化関係法施行法（以下「施行法」という。）第15条第3項の規定に基づき、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社（以下「会社」と言う。）及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）の設立にあたり、「会社及び機構並びに国及び出資地方公共団体が、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団（以下「公団」という。）から承継される資産（国及び地方公共団体に承継されるものは、公団が引き受けた会社の株式に限る。）」を対象とする。

2. 評価方法。施行法第15条第3項の規定に基づき、「会社及び機構の成立の日現在における時価」を基準として評価委員が評価した額をもって評価額とする。

3. 評価日。会社及び機構の成立の日は、日本道路公団等民営化関係法施行法の施行期日を定める政令により定められた「平成17年10月1日」における時価を基準として評価を行う。

4. 評価額の決定。日本道路公団等の民営化に伴う経過措置及び関係政令の整備等に関する政令第2条第2項に基づき、「評価委員の過半数の一致」により決定する。

5. 承継資産の評価要領について。別紙の評価要領（案）のとおりとする。

ということで、別紙になります。別紙の上のほうでございますが、評価要領（案）。

日本道路公団等民営化関係施行法（平成16年法律102号）第15条第1項及び第2項により、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社（以下「会社」と言う。）及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構並びに国及び出資地方公共団体に承継される資産の評価は、以下により実施するものとする。

ということで、こちらの内容につきましては、基本的に道路資産評価・会計基準検討会の検討報告にありますものを抜粋して記載しております。一部記載がないものとしましては、(2) 鉄道施設、次のページにあります(viii) 関係会社株式、収益還元法により評価すると。こちらの検討会のほうでは、トラックターミナル株式ということで、簿価の金額的重要性が低い場合を書いておりますが、それ以外にも、東京湾横断道路株式がありますので、そちらについては、今回、収益還元法により評価するというを提案させていただいております。

最後になりますが、最後のページの(x i) にあります、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が引き受けた会社の株式について、こちらについては株式の発行価額で評価するとなっております。

2 ページ目に戻って、鉄道施設であります。こちらについては読み上げさせていただきます。鉄道事業の用に供する固定資産は簿価（簿価とは、減価償却を行うなど一般に公正妥当と認められた企業会計上の諸基準による簿価評価をいう。以下同じ。）で評価する、となっております。

以上、資産評価の方法についてですが、こちらについては、この委員会で今後お決めいただくということになるものであります。

資料6ですが、検討会の報告では一部足りないところがありますので、補足説明としてこの資料を作成しました。読み上げさせていただきます。

道路休憩施設（S A / P A）の収益価格査定指針。道路休憩施設のうち、第三者営業型及び直接営業型施設の評価要領は次のとおりである。

「収益還元法による収益価格」を標準として、「鑑定評価手法のうち原価法」による積算価格を比較考量して土地・建物一体として評価し、そこから土地と建物の積算価格の査定に当たって個別に求めた土地価格と建物価格の価格比をもって全体評価額を按分する。な

お、大規模な園地を含む場合や交通量が著しく少ない場合などで収益価格が積算価格を大きく下回る場合には、積算価格を標準として、収益価格は参考に留める。

このうち、収益価格については、道路休憩施設に係る直近3年程度の収支データを基礎として、一期間の純収益を査定し、当該純収益を還元利回り還元して求めるものとする。これを式にすると、以下のとおりである。

直接還元法による収益価格算定式

$$P = a \div R$$

P：収益価格

a：一期間の純収益（償却前）

R：還元利回り（Cap Rate）

※1. 一期間の純収益（償却前）

一期間の純収益（償却前）は、一期間の総収益から総費用を控除して求めるものとする。この場合の総収益は、直近の営業収入・直営事業収入等を基礎として査定する。また、一期間の総費用は、エリア全体で負担している公団と関係財団の費用のうち、利用アンケート調査に基づいた負担割合により、新会社が負担することとされた費用とする。

※2. 還元利回り

還元利回りは、類似不動産の取引利回り・投資家の期待利回り等を参考に、投資対象としての個別性を勘案して、休憩施設ごとに査定する。具体的には、東京都心に近い施設のうち、最も標準的と認められる施設として常磐道の守谷SA（下）を選定し、当該施設の還元利回りを、休憩施設の立地特性・保有形態・転用可能性等を総合的に勘案して査定する。次に、当該SAの還元利回りを基準として、売上格差・立地格差・純収益の変動傾向に基づく格差等を総合的に勘案して、他の休憩施設の還元利回りを個別に査定する。

以上でございます。

【黒川委員長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から詳しく説明をいただいたわけですが、この議事につきましてご審議をお願いいたします。順番は、どこからでも結構でございます。何かご質問ございませんでしょうか。

【日野委員】 1点お伺いしたいのは、資料5の評価要領のところですが、道路資産のところにつきまして、例えば、非償却資産の場合は、鑑定評価に準じた方法で評価する、そのほかにもこういった評価方法が採られておりますけれども、不動産鑑定評価基

準にそのまま準拠したものではないとしても、時価として評価する場合に、こうした準じた方法で評価するといったことについての、時価としての精度という点ではどうなのかなど。確認の意味で、鑑定評価のご専門の委員の方から教えていただければありがたいと思います。

【黒川委員長】 わかりました。この鑑定評価に準じた方法ということでございますね。

それでは、不動産鑑定協会の横須賀先生にご指名みたいなものでしたので、横須賀先生、お願いします。

【横須賀委員】 横須賀でございます。ご指名いただきましたので、お答え申し上げます。

鑑定評価に準じた方法でも差し支えないのかというご質問だろうと思うんですけども、私は、鑑定評価に同等の精度を有する最高最善の方法を選択したものと思っております。ということは、1つは、道路そのものを評価するということは膨大な時間が投入されるということ、それから、もう1つは、評価をするときには物件を特定しなければなりません。全道路を特定するということはできませんので、どうしても評価物件をある市町村別、それから、用途別、価格水準別に区分して鑑定評価に基づいて評価を行う、そういう鑑定評価による標準額をもとにして、近隣の、用途的に同様な、価格水準の同様なところの面積の価格帯をとらえて評価しているわけですから、鑑定評価に準じた方法と言っても、鑑定評価を基準にして求めているわけですから、鑑定評価に準じた方法でも、十分に鑑定評価としての精度は保たれていると、かように思っております。

【黒川委員長】 どうでしょうか。日野委員、今の横須賀先生のお答えですと、そもそも道路自体の特殊性があるということなので、道路の特殊性に応じた鑑定評価の準用というか、利用の仕方というのがあったらということなんです。また、用途別、価格水準別、あるいは市町村別に、単価を決めるときには鑑定評価という方法を使ってきちんときめ細かく決めているということ、それから、道路資産は膨大な量に上りますので、一件一件、鑑定評価するとなると、これは大変なことだ、そういう実行可能性という面も勘案しているということなので、横須賀先生としては、この方法について、現行考え得るものとしては最善であったのではないかという答えだったと思います。よろしいでしょうか。

ほかに何かご質問ございますか。

【日野委員】 ただいま道路資産についてご説明をいただいたわけですが、他方、鉄道施設の部分でございます。この同じ資料の別紙の(2)のところですけども、鉄道事業

の用に供する固定資産は簿価で評価するというふうに書かれております。これは、検討会での検討対象ではなかったと理解しております。つまり、鉄道施設の構築物のみならず、土地についても簿価をもって評価するというふうに理解をするわけでございますけれども、平成14年8月に内閣官房が提示しました評価基準というのがございますが、これによりますと、土地というのは、例えば、簡便法でやるにしても、相続税評価額等による評価も可能と考えられると書いてありまして、その他、建物・構築物等の減価償却資産は簿価による評価も可能と考えられる、こうなっておるわけです。したがって、この鉄道施設の特に土地の部分について、これも簿価で評価するというのはいかがなものかなど。なぜ、例えば、民間精通者に依頼するなどして時価評価をするというようなことになっていないのか。ぜひこの点をご再考いただけないかなど考えているわけでございます。

【黒川委員長】 わかりました。今、日野委員からお話がありました鉄道施設につきましては、以前の私どもの検討会の対象外だった、今、日野委員のおっしゃったとおりでございます。そこで、本日の案につきましては、これは今回の委員会の事務局のほうでつくったということでございますので、事務局、加藤さんのほうから説明されますか。

【加藤課長補佐】 これにつきましては、事務局からご説明申し上げます。

鉄道施設につきましては、まず本州四国連絡橋公団の保有する鉄道事業の用に供する資産については、既に公団時代から減価償却や除却を行うなど、民間企業と同様の会計処理を行ってきており、しかも、建設に係る債務が存在しないという点で、道路資産と大きく異なる特殊性があります。今回の独立行政法人化にあたっては、鉄道資産の保有形態や使用形態、負担の枠組みに何ら変更はなく、従来から帳簿価格が租税や利用料などの関係者による負担の算定基準として適用されてきていることを勘案すると、鉄道資産の開始貸借対照表の評価にあたっては、引き続き帳簿価格とすることが適切であると考えております。鉄道資産のうち、土地については、線路敷き等として利用され、上部の鉄道構造物と一体不可分の関係にあり、土地だけの転売可能性はなく、使用性が極めて低いため、鉄道施設として一体として評価する帳簿価格とすることが適切であると考えております。

【黒川委員長】 以上が事務局の説明ということでございますけれども、この鉄道施設につきましては、現在の利用形態とか、料金とか、租税とか、そういうようないろいろな要素があるという事務局のご説明でしたけれども、本日、結論を得るには少し大変かなと思いますので、引き続き、次回検討させていただきたいと思うのですけれども、日野委員、いかがでございましょうか。

【日野委員】 一言だけ。私自身同様の資産評価委員を幾つかやっておりますけれども、土地の評価について、簿価で評価をしたという例は承知しておりません。土地の評価にあたっては、本来、その土地の属する地域に着目して、その地域における不動産の標準的な利用形態、価格水準を把握して土地価格の妥当性を考えるべきものと思います。先ほど引用いたしました平成14年8月の内閣官房の提示した評価基準でも、時価評価額をもって承継することを原則とするというふうに書いてあるわけですが、先ほどの事務局の説明で、いろいろな特殊性、経緯はおありだと思いますけれども、それで求めた簿価がまさに時価というふうに対外的にきちんと説明ができるのかどうか。そもそも、例えば、鑑定による、あるいは、鑑定に準じた方法によって土地の評価をなぜしないのか。そうした評価をするよりも、簿価を採用することがより時価として望ましいと言えるのかどうか。その点について、次回、説明をしていただきたいと思います。

【黒川委員長】 日野委員のおっしゃっていることはまことにごもつともというふうに思いますので、今のご意見も踏まえまして、次回、事務局で見解をまとめて、皆様方のご審議に供したいと存じます。

それでは、ほかに。

【勢山委員】 勢山でございます。

1点だけ、むしろ質問でございますが、評価要領の2ページ目に、関係会社株式があるかと思いますが、関係会社株式につきましては、収益還元法による評価をします。ただし書きもついておりますけれども、この背景は、関係会社には償却資産、あるいは非償却資産、あるいは、いわゆる土地とか、そういったような資産的な価値としてはあまり大きなものがないから、むしろ営業権に準ずるようなもので考えればいいので、収益還元法でやっているというようにこれは理解すればよろしいのでしょうか。

【黒川委員長】 事務局の加藤さん。

【加藤課長補佐】 関係会社株式は収益還元法により評価するとなっておりますが、これにつきましては、第2回資産評価委員会、実際に数字をお見せしてご説明したいと思っておりますので、次回説明の資料は今準備中でありまして、そのときにしたいと思っております。

【黒川委員長】 勢山委員、いかがですか。よろしいですか。

ご質問があれば、今言っておくと、事務局のほうでまた用意すると思っておりますので、何なりとお申し出ください。

【長谷川委員】 資料5の2枚目、別紙の最初のところ、ここに要領（案）とありまして、道路資産のところの内容ですけれども、償却資産だとか非償却資産、あるいは、建設仮勘定のうち償却資産とあるんですけれども、日本道路公団と首都道路公団、阪神、本四と違う方式を採っているのは、何か理由があるんですか。この内容がよく理解できないものですから。内容がわかれば違いもわかるんでしょうけれど。

【黒川委員長】 確かに、ここは、同じ再調達方式の中だけでも、細かく見れば違うじゃないか、時価と言っても違うやり方ではないか、こういうようなご質問だと思いますけれども、これはどうしましょうか。

【加藤課長補佐】 検討会の資料の10ページ目に考え方というのがございまして、この4行目からですが、標準的単金方式は、道路資産の細目を構成する要素ごとに――すみません、こちらはやり方の説明でして、まず道路公団がなぜ標準的単金方式を採っているのかということと、他公団がデフレーターになっているかということだと、第3パラグラフになりまして、道路公団では、個別資産毎の当初の取得原価を算出するために必要な大部分の契約書、会計書類等は、文書保存期間（工事発注書類等資料：5年）が経過しており、現存していないため、個別資産毎に取得原価によって評価することは、事実上不可能でありました。そのため、全ての資産の取得原価のデータを把握することはできず、デフレーター調整方式を採ることはできません。一方、首都公団・阪神公団・本四公団は、特殊な構造物が多く、標準化が困難であり、標準的単金方式の採用はなじまないと考えられます。標準的単金方式とデフレーター調整方式は、算定手法は異なるものの、各公団が、実務上の制約条件の下、考えられる中で最適な方法を選んだ結果であり、いずれについても再調達原価の算定方法として妥当であると考えられます。

道路公団につきましては、資料がないということと、割と標準化できると。一方、他公団は、特殊な構造物が多いということと、資料が残っていたということで、それぞれ違った方法になりますが、それはそれぞれの公団にとっては最適な方法だということで、別々な方法になっております。

【黒川委員長】 長谷川委員、いかがでしょう。もう少し説明いたしましょうか。私が委員長だったので。今のご説明でわかれば、もうそれでよろしいのですが。

【長谷川委員】 わかりません

【黒川委員長】 10ページに、加藤さんがご説明されたところですけども、まず、JHのほうです。ここは7,000キロぐらいですか、大変距離も長くて、それで、同様の

形状のものというようにある程度類型化ができるという状況がまずあります。評価については再調達原価、いわゆる最近の時価に近いものにしようということですが、類型ができるということならば、それぞれの類型ごとに最近の原価を細かく積み上げて、標準的単金をまず決めておきます。それで、実際にあるものを測定しまして、今言いました標準的単金を当てはめて金額を推定していくということなんです。JHについては、デフレーター調整方式とって、実際の工事取得原価に現在までのデフレーターを用いて修正するというやり方もできなくはないかもしれない。しかしながら、デフレーター方式だとすると、実際にかかった金額、それぞれの細かい項目ごとに、そのデータがないと、デフレーターが使えない。再調達原価の推定には2つの方法があるけれども、JHについては細かい原価データが残っていないので前者の方法しか採りようがなかった。

次に、首都高・本四については、今度は細かい取得原価があったんです。で、こちらについてはデフレーター調整方式が採れる。一方、JHがやったような標準的単金方式が採れるかという、今度は、首都高・阪高・本四は、標準的な構造物があまりなくて、それぞれ場所ごとに構造が違います。今度はデフレーター方式はできるけれども、標準的単金方式になじまないというんでしょうか。というわけで、JHとそのほかの3公団の間には、同じような方式にはならない性格があったんです。もちろん、標準的単金方式、デフレーター方式ともに再調達原価を推定する方法としては変わりがなく、具体的な測定方法が違っただけだと理解できるものでございます。いかがですか。

【長谷川委員】 もう少し勉強します。

そこで、その結果、機構のほうへ資産を移して、機構の資産になるわけですね。その資産をもとに、会社のほうはそれを借り受ける。こういうことになるわけですね。そのときにどういう価格になるかということは、借り受けるほうにとっては大変重要なことになると思うんです。それが、この評価方式によってどの程度影響が起きるのか。このあたりがまだ十分理解できないんですけれど、こんなことは別に会社のほうは関心を持たなくていいんですか。

【黒川委員長】 事務局、どうぞ。

【吉田監理室長】 今の話は、機構と会社の協定を結ぶ際に、貸付料をどういう形で設定するかといったようなこととの関連のご質問だと思っております。それにつきましては、貸付料の設定にあたっては、料金収入から会社のほうで必要な管理費を除いたものを基本的には貸付料とするという考え方で現在考えておりますので、その貸付対象の資産額が幾

らかによって、直接それが貸付料と関係するものではないとは思ってございます。

【長谷川委員】 もう1ついいですか。非償却資産、これ、ほとんど土地だろうと思うんですけど、例えば、今、各公団が持っている土地の中には、表現が悪いんですけど、裁ちくずのような土地がありますね。こういうものも、周辺の価格から、形状だとか、場所とか、使い勝手とか、いろんなことを細かく評価した上で、こういう価格ですよというようなプロセスを経て決まるというふうに理解してよろしいんですか。

【黒川委員長】 ただいまの質問、事務局、いかがでしょうか。

【加藤課長補佐】 検討報告26ページを開いていただいて、今の話は、道路残地にあたると思いますので、道路残地は、鑑定評価もしくは鑑定評価に準じた方法で評価することとします。なお、一部の道路残地のようにその位置、形状等から売却可能性が著しく低いものについては、それを適切に評価に反映させることが必要です。ということで、低いものについては、それなりに低く評価することを評定しています。

【長谷川委員】 ですから、低いもの下限には、もう無価値に近いものも出るわけですね。

【加藤課長補佐】 場合によっては、そういうものもあると思います。

【黒川委員長】 よろしいですか。ほかに何かご質問ございますか。

【長谷川委員】 それから、もう1ついいですか。ソフトを簿価にしてあるんですが、これは、普通、ソフトというのは簿価が妥当なんですか。

【黒川委員長】 これも、加藤さん、いいですか。

【加藤課長補佐】 ソフトウェアですが、ソフトウェアにつきましては、利用価値があるものは簿価ということで、取得原価から減価償却したものを想定しています。ただし、仮に公団から機構、会社になったときに使わないものがもしかしたらあるかもしれませんので、それは引き継がずに、1円あるいは0円ということで評価しよう、今、想定しております。

【黒川委員長】 ほかにございますか。

【長谷川委員】 ソフトの場合には、仮にいろんな環境が変化しなければ、相当長期間使えますね。と理解されるんですが、その場合、簿価でいきますと、どんどん償却が進むというものがあるとすれば、かなり資産価値はありませんね。一方、今、もしそのソフトを市場から買ってきたら相当高いものになるというようなこともあり得ると思うんですけど、この辺の調整はどういうふうにされるわけですか。特殊なソフトが多いので、市場

で幾らかというのはなかなかはかりにくいとは思うんですけど。

【加藤課長補佐】 ソフトウェアにつきましては、保有目的が自己使用で売却は想定していません。減価償却につきましては、通常、税法の耐用年数を使いますので、5年なりたったときに、仮に6年目、7年目に使っても、それは0円ということで簿価と。また、ソフトウェアにつきましては、資産の割合から見ましても、あまり重要性はないと。40兆のうち、大した金額を占めるものではないので、あえて今買ってきたら幾らとか、そういう手間を考えますと、企業会計上で言うところの簿価でよろしいのではないかとということで、簿価とさせていただきました。

【長谷川委員】 1つだけ確認させてください。このソフトウェアの中には、料金徴収システム、ETCも、それから、それぞれの公団が持っている事務処理システムも両方含んでいるという考え方をしてよろしいんですか。

【吉田監理室長】 ETCのシステムは、これは4公団と、あと、財団法人と共同でやっていますので、どういうソフトの権限の保有割合になっているのかということとはちょっと承知していませんけれども、それは、ソフト部分につきましては含まれるということでございます。

【長谷川委員】 ありがとうございます。

【黒川委員長】 ほかに何かご質問はございませんか。皆様、利害関係があられる方もいらっしゃると思いますので、こういう機会ですから、きょうの議題の範囲内であれば、何でもご質問されるといいと思うのですけれども、何かございませんか。

よろしいですか。それでは、ほかに質問もないようですので、進行を事務局にお返ししたいと思います。

【吉木専門官】 黒川委員長、どうもありがとうございました。

委員の皆様方のおかげをもちまして、第1回目の会合は、つつがなくすべての議事を終了することができました。ご協力まことにありがとうございます。

本日の議事概要につきましては、速やかに議事録を作成いたしますので、後日、委員の方々のご確認をいただきたいと思いますと思っております。

次回でございますけれども、先ほどお話がありました関係会社株式、あるいは、標準的単金方式でありますとか、デフレーター等の詳しいやり方につきまして、個別の例をもちましてご説明をしたいと考えております。

日程でございますけれども、冒頭ご紹介いたしましたように、7月13日を予定してお

りますので、いずれ追ってご案内を差し上げたいと思っておりますので、どうぞよろしく
お願いいたします。

これもちまして第1回の資産評価委員会を終了させていただきます。本日は、ご多忙
中にもかかわらずご参集いただき、まことにありがとうございました。

— 了 —

以上、平成17年6月30日、平河町マツヤサロンロイヤルルームにおいて開催した第1
回高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構資産評価委員会の
議事内容に相違ない。

議事録署名人

黒川 行治 印 (印省略)