

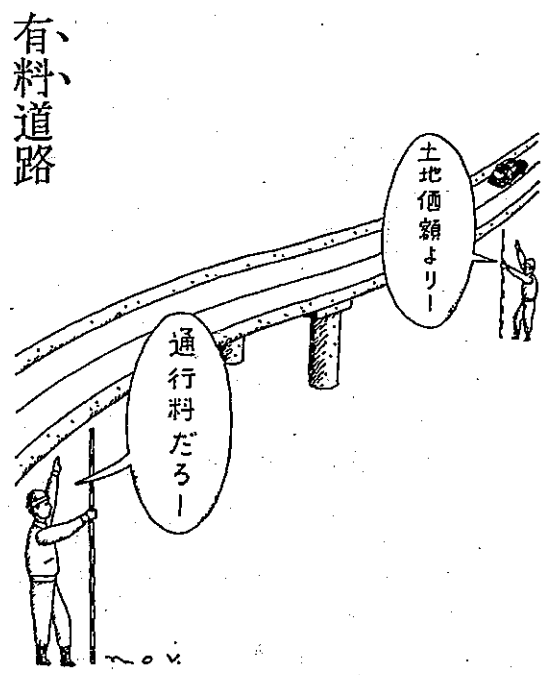
猪瀬直樹委員提出資料

平成15年6月24日

道路公園・財務諸表の正しい読み方

銀行が融資を前提に企業の財務状況を査定する場合、日本では不動産価額がものをいっただけ。その企業の経営計画と収支見通しを分析して頭脳で判断せず、どのぐらいの土地を持っているか、巻き尺で計って担保価値を決めている。

新しい公認会計士がこう苦笑した。



有料道路

「いまから十年ほど前、ユニクロの売上高はまだ二百五十億円ぐらいでした。ところが経常利益が十五億円あった。ところが広島証券に融資を頼みに行ったら断られた。都銀を紹介したが、そこでも断られた。門前払いの理由は、担保がない、でした。私は、キャッシュフローが潤沢なだけだから、銀行の融資がなくても店舗展開できると説明しました。つぎに直接金融で資金調達するため広島証券取引所に正式書類を提出したら、銀行の態度ががらりと変わった。申請しただけなのに。銀行員は自分で判断できないんですね。銀行はストックだけを見て、フローとウィジョンをみない。だからパブルが弾いたら不良債権だらけになる。その後、ユニクロは売上高を四千億円に伸ばしたが、不採算店が出始めるとすぐに整理していまは売上高三千四百億円・経常利益五百億円と好調である。日本人はいよいよ加減に土地担保主義の思考方法から脱却しなければいけない。道路公園民営化でも同じことが言える。

取得価額から両者の資産価額を算出すると、東名高速は一兆五千五百四十億円、東北横断道は一兆三千八百五十億円、あまり差がない。東名高速は太平洋ベルト地帯だから、東北の山間部とは値段が違うはずだが、四十年近くも前に用地を買収している。建設費も、その後の改良費が上乗せされたとしても、当時の値段に引きずられてはいるから平均すると低い。東北横断道は新しい。取得価額は直近で、建設費も高い。東名高速と東北横断道をコストの積み上げ方式で計算して値段を決めてもいかに意味がないか、これでわかりただけだと思ふ。あなたが資産家なら、どちらを買いますか。二千七億円の東北横断道か。結局、不動産的な資産の評価ではなくキャッシュフローを生み出す収益力で評価を直して判断するだろう。

の内部改革派と称する連中の税金投入キャンペーンなのだ。一部の評論家やジャーナリストがうかうかと乗せられた。りそな銀行への公的資金注入とはまったく次元が異なる話なのに。新聞をはじめとして日本人の陥りやすい間違った理解とはどんなものか、示そう。新聞は「日本道路公園などは資産が負債を大きく上回ったため、高速道路は民営化後も引き続き建設できるとか」「資産状況は、民営化した後の会社が高速道路建設を続けられるかどうかを判断する重要な材料」（共同通信6月9日付）とか「財務諸表、建設続行を要付け」（産経新聞6月10日付）などと報じた。債務超過論の裏返しなのである。資産超過なら建設、債務超過なら税金投入。どちらも間違っている。簿記にしる時価にしる。所詮は用地代とコンクリートの塊の価格にすぎない。そ

こに値札を幾らとつけても毎年度のキャッシュフローは変わらないのだ。土地とコンクリートの塊を評価するにあたり、財務諸表の作成手法をめぐって補償費や建設中の金利の扱いなど技術的な議論もあったが、それでいちは資産超過となった債務超過となり、くるくる変わるような数字こそ問題ではないか。僕たちの眼の前にあるのはコンクリートの塊ではなく、二兆六千億円の通行料を稼ぐ有料道路なのである。これらの収入のうち幾らを借金の返済にあて、いくらを値下げにあて、いくらを建設にあてるか、そこを明確にすることが民営化である。「民間企業並みとは、建設の抑制（適切な投資）」とコストの削減のことなのだ。あのユニクロも土地を持っているかではなく、収益をあげる店舗を持っているかであった。念のため、不動産的な評価がいかに

意味がないか、具体例をあげておこう。

○東名と東北横断道の差とは？

たとえば東名高速（74キロ）と東北横断道（秋田道、山形道、磐城道、計24キロ）を比較してみる。東名高速は年間収入が二千七百億円、東北横断道は三本の肋骨道で構成されていて距離は一・三倍でも年間収入が三百億円、収入の差は約十倍ぐらい。

取得価額から両者の資産価額を算出すると、東名高速は一兆五千五百四十億円、東北横断道は一兆三千八百五十億円、あまり差がない。東名高速は太平洋ベルト地帯だから、東北の山間部とは値段が違うはずだが、四十年近くも前に用地を買収している。建設費も、その後の改良費が上乗せされたとしても、当時の値段に引きずられてはいるから平均すると低い。東北横断道は新しい。取得価額は直近で、建設費も高い。東名高速と東北横断道をコストの積み上げ方式で計算して値段を決めてもいかに意味がないか、これでわかりただけだと思ふ。あなたが資産家なら、どちらを買いますか。二千七億円の東北横断道か。結局、不動産的な資産の評価ではなくキャッシュフローを生み出す収益力で評価を直して判断するだろう。

東名 2,700 億円

東北横断 300 億円

その建て替え 待った! 新建て替えシステム

安心定額制でできるで新築の住み心地に

新築 ぞくり亮
建て替えの新システム

ビジネスモデル特許申請中

住まいまるごと一新して **20万円/坪**
※標準仕様、延床面積40坪以上の場合の標準価格

スケルトンリフォームで **6.5万円/m²**
※延床面積100m²以上の場合

ペーシングリフォームで **1.5万円/m²**
※全室内壁替え

オープンハウス・オープンルーム見学会開催中
お気軽に資料請求、お問い合わせください

0120-093-370

9:00~18:00 (土・日・祝日を除く)
施工地域：一戸建て、全国/マンション・音響圏（一部地域を除く）
※価格はすべて税別

事業拡大のため
正社員募集!
セールスエンジニア (企画/営業/技術/設計)

営業経験は問いません
1級・2級建築士等
建築関連の有資格者歓迎

ハウスメーカー、リフォーム及び建設会社、
設計事務所等で実務経験ある方歓迎

【資格】学歴不問、25歳~40歳位の方
【待遇】固定給月給25万円+高歩合給
※残業手当アップグレードの高給与水準
交通費全額支給、各種社会保険完備、
【休日】完全週休2日制、祝日、年末年始
【勤務地】全国の各事業所
※転勤はありません。
【応募】履歴書(写真添付)・職務経歴書をご記入の上お送りください。詳細はホームページ「採用情報」をご覧ください。

〒163-0820 東京都新宿区西新宿2-4-1
新居NSビル 人事部WB係 ☎03-3346-1424

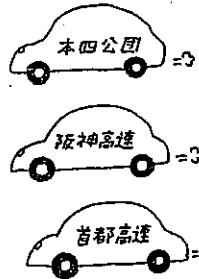
住友不動産
http://www.sumitomo-rd.co.jp

ニュースの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

新聞を読んでいるだけではわからないことについて書く。

日本道路公団が債務超過であるうぬぬ、の記事は分割民営化に対して足を引く張るだけであって有害である。朝日新聞が、日本道路公団は「債務超過の算定随分」という四段抜き見出し



もくろみ

新聞記事だけではわからない

の記事(03年5月16日付)を載せた。あの、またか、と僕は嘆息した。朝日新聞社に強く反省を促しておきたい。半年前にも日本道路公団は「七兆円の債務超過」という四段抜き見出しの記事(02年10月3日付)を載せていた。その際、民営化委員会の席上、僕はこの記事は誤報だ、と発言した。に

もかわらずまた同じ記者が債務超過だと書いた(要注意人物が一人いるだけ、他の記者はいい迷惑だろう)。この記者にとっては、まず債務超過ありきなのだ。債務超過ならば数字はなんでもよい、という姿勢は事実をないがしろにしている。イデオロギー的な誤謬に満ちている。

半年前に「01年度決算に民間企業並みの会計基準を厳格にあてはめると、約七兆円の債務超過に陥っていることが二日、JHの内部資料でわかった」と書いた記者は、今度は「民間企業並みの会計基準で01年三ヶ月の財務諸表を作成していたことが分かった。朝日新聞が入手したこの財務諸表によると、公団は六千億円余りの債務超過」と報じた。おかしな話だ。「01年度決算」が七兆円の債務超過で、「01年三ヶ月期」とは00年度決算のことだが六千億円と六千億円、そんな差が出るのはありえない。どちらかが間違っているか、両方が間違っている。この記者は読者に対して説明責任があるし、掲載

した朝日新聞には検証義務がある。二つの記事は「JHの内部資料でわかった」とか「朝日新聞が入手したこの財務諸表」などと書かれている。確かな情報を独自に入手したと言いたいようだが、朝日新聞の記事審査委員会はどうもこの記者の「内部資料」は怪しい、と気づくべきではないか。リークに踊らされた哀れな記者、ともいえる。しばらくしてこんな見出しの記事が出るのは自ら情報源を明らかにしているようなものなのだ。「道路公団、改革派一掃」財務諸表の公表前に「の見出しの記事(03年6月1日付)には片桐幸雄・総務部調査役が四国支社副社長に左遷された、と報じられている。片桐氏と同じその部下三名について、同記事は「公団は財務諸表で資産の水増しをはかっており、その経緯を知る人物を異動させた」と匿名の「幹部」の証言を引いている。片桐氏の提供した情報にどの程度の信頼性があったのか。信頼性がうすい情報を提供したまでも情報操作する意図は何だったのか、公団は財務諸表で

資産の水増しをはかっており、その経緯を知る人物であれば、正確な資産価値を把握しているはずだが、それならばなぜ、七兆円だったり六千億円だったり出鱈目の数字を提供したのか。上下一体・上下分離というキャンペーンのほとんどは、「内部改革派」を称する片桐氏のリークによる巧みな情報操作であった。踊らされた評論家やジャーナリストは、いちいち名前を挙げないが掃いて捨てるほどいる。片桐氏は、水野清・元建設大臣に取り入り官邸にはたらきかけさせ、民営化委員会事務局長のポストを手に入れた。そこでなにを表現させようとしたか。

両者の違いは建設を抑制して内部留保を増やすか、借金を増やしながらどんどん建設するかの違いだ。いずれにしても両者とも料金の値下げは反対、自分たちのための民営化であり、国民のための民営化ではない。だからこれほどの仲間であるファミリー企業についてのリークはいっさいしなかった。

片桐氏のみくろみは、日本道路公団のみの単体での民営化である。首都高速公団、阪神高速公団、本四公団はどうでもよい。しかも日本道路公団に公的資金を投入してもらいピカピカな民営会社として再生することだった。藤井治芳・JH総裁も同じ考えであり、

先ほどの朝日新聞記者は片桐氏に洗脳されていた。だから「債務超過ひた隠し」の見出しの記事(03年5月21日付)では「今井敬委員長(当時)らが国費投入なし」を前提に、収益が高いとされたJHが他の三公団の面倒を見る方向で民営化の議論を進めたため、JHの財務内容を結めることが不十分だった。それが結果的に財務諸表の作成でJHや国交省に主導権を握られる形になったと書くが、片桐氏のピカピカJH路線の言い分そのままである。いずれにしろ片桐氏の異動は藤井総裁との内部

債務超過論の誤り

抗争に負けた結果にすぎない。本命の藤井総裁のクビは必ず取ってみせる。道路四公団は年額二兆六千億円の収入がある。管理費は約六千億円であり、その差額が約二兆円になる。分割民営化会社は五つに分けられる。東日本会社が六千九百億円の収入に対し、管理費は一千五百億円、収支差額が五千四百億円になる。以下順に中日本会



公的資金不要

社の収入が六千四百億円(収支差額五千三百億円)、西日本会社の収入が七千億円(同五千四百億円)。首都高速と阪神高速は近くの路線を吸収して現在より大きくする。拡大首都高が三千六千億円(同二千五百億円)、拡大阪高が四千四百億円(同千八百億円)となる。全債務は保有・債務返済機構があり、五つの民営化会社はキャッシュフロー(収支差額)に応じてリース債権を再配分すればよい。新幹線保証機構はこの方式で成功した。投資総額や不動産評価額などを算定して債務過多か、という計算をしても意味がない。資産の価値とは、その資産を得るために費用がいくらかかったのではなく、資産がどれだけの収益(たはキャッシュフロー)をもたらすか決まるのだから。りそな銀行は公的資金を注入しなければ再生できないが道路四公団は新たな税金を投入しなくても民営化できるのだ。

2003.6.19 週刊文春

その建て替え 待った!

新建て替えシステム

安心定価期間でまるで新築のほほ心心地に



ビジネスモデル特許申請中

住まいまるごと一新して 20万円/坪

スケルトンリフォームで すべてを一新 6.5万円/m²

パッシブリフォームで 全室内装替え 1.5万円/m²

オープンハウス・オープンルーム見学会開催中

0120-093-370

9:00-18:00(土・日・祝日除く) 施工地域:一戸建て・全戸・マンション・高齢者(一部地域を除く)

事業拡大のため 正社員募集!

セールズエンジニア (企画提案型営業)

営業経験は問いません 1級・2級建築士等 建築関連の有資格者歓迎

【資格】学歴不問、25歳~49歳位迄の方 (待遇) 固定給月給25万円+高給与水準 ※業界トップクラスの高給与水準

【休日】完全週休2日制(祝日、年末年始) 【勤務地】全国の各事業所 ※転勤はありません。 【応募】履歴書(写真添付)・職務経歴書を下記までご郵送ください。詳細はホームページ「採用情報」をご覧ください。

〒163-0820 東京都新宿区西新宿2-4-1 新居NSビル 人事部WS係 ☎03-3346-1424

住友不動産 <http://www.sumitomo-rd.co.jp>

ニュースの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

⑤ 「社説」という隠れ蓑——偽装する国民の敵

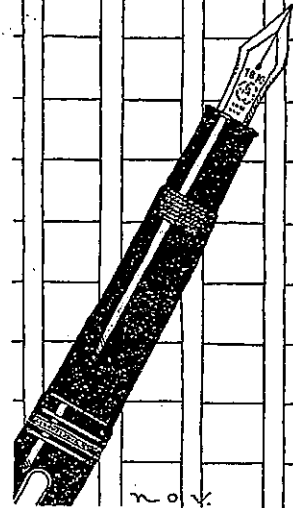
道路四公団の民営化について、敵のリーク情報にのせられてしまう報道が少なくない。櫻井よしこ氏が文藝春秋十一月号に、趣旨のわかりにくい論文を書いていたので、今月九日発売の十二月号で明快に論破しておいた。読んでいただければありがたい。

道路公団の民営化を阻害する間違っ

た記事があれば、読者に少しでも誤解を与えてはいけないと思うから、できるだけこのコラムで説明してきた。これからもいままはしばらくはそうしたい。

敵は二つある。ひとつは日本道路公団系、もうひとつは国交省と道路族。どちらも自らの利益を巧みなネガティブキャンペーンに仕組んでくる。メディアの後ろに隠れ、メディアを操る方

しかし、



法を選びはじめたのである。

このころは「委員会」は迷走している」とするキャンペーンが目立つ。委員間に深刻な対立があり、結論を出すことができないなどと報じている。だが意見の対立のない審議会ほど怖いものはないのだ。あらかじめ事務局（役人）が用意したペーパーにしがたって形だけの審議をしてオーソライズしたらおしまいという審議会が多い。自由な討議が歓迎され、しかも公開されているから、誰が何を発言しているか、明らかになるのが民営化委員会だ。

当局発表に慣れたメディアは、こういう委員会の存在そのものに慣れていない。迷走していると騒ぎ立てることで、誰が得をするかと考えてみたらよい。得をするのは国民ではなく、現状維持勢力である。あたりまえだがメディアは真実を伝えなければいけない。もうひとつ、深い洞察力が求められる。知性こそが政治家の腕力に對抗する最大の武器であるはずだ。

だから日本経済新聞の社説（11月5日付）には書いた。一流新聞の社説な

のかと眼を疑った。洞察力どころか知性のかけらさえ見出せないのである。社説といっても、個人が書いている。「道路公団民営化委員会」の迷走を憂うのタイトルに、また同じ人物だなど思った。迷走しているのは社説の論旨で、何を言いたいかさっぱりわからない。「11月1日」の委員会では、最終報告に向けての論点整理の議論は皆無で、国土交通省が出した需要予測の基礎データの誤りについて延々と議論して終わった。将来の料金収入を検討する上で重要であることは分かる。

国交省の需要予測のデータが間違っていたら一大事である。しかもデータが意図的に改ざんされていたのだから、大スキャンダルだ。社説子が述べるように「将来の料金収入を検討する上で重要」なのだが、このあと、それはたいた問題ではなさそう、重要であることは分かる。しかし、とついで、「しかし」は四公団の財務の実態を詳細につかんでからの話だ。合わせて約四千兆円に上る債務をこれ以上増やさず返済するための民営化である。

特殊な経理をしてきた公団の財政状態が、今後様々な変動が予想される環境の中で、自力で債務を適正水準まで減らせる力を果たして残しているのかどうか。文章として成り立っていない。接続詞の「しかし」がおかしい。なぜ需要予測を正確にさせることが、財務実態を詳細につかんでから、のあとでないとけないのか。

「委員会は、企業会計原則に基づく数字は来年九月まで出せないという道路公団側の言葉を素直に受け入れている。公団基準の数字に頼って、資産の状態も明確に分らないのに、地域分割の議論を進めている。資産の価格が判明しなくても、地域ごとの収支を見れば分割案を決められる」という意見まで飛び出している。支離滅裂である。

素直に受け入れるものか。公団は税金を支払って来なかった。税金を支払うという現実がないため、減価償却による損金処理は必要なかった。だから取得原価（投資額）はあっても資産価

額はつかめないのだ。そこで委員会は公団に企業会計基準でやり直すよう指示した。公団側は、発足時からの帳簿をひとつひとつチェックするために膨大な作業が必要で最低でも二年はかかるので、試算値なら一年で出せるはず、とにかく出せ、と迫った。こういう事実について確認もせずに社説子は、委員会が公団の言い分を鵜呑みにしている、と言いたがり、「資産の状態も明確に分らないのに、地域分割の議論を進めている」と一方的に非難するばかりだ。完璧な反論をしておこう。

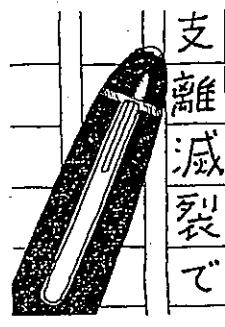
会社のC/Fに依り四十兆円の債務を分割して割り当てればよい。リース料は債務に見合せて設定される。資産価値もまたC/Fに応じて再評価される。資産価値が適切だ。そもそも資産の価値とはどのぐらいのC/Fを産み出すかによって決まる。社説子は「本紙が独自に取材して民間企業並みに再計算すると日本道路公団は債務超過になる」と述べているが、それならばその再計算に使用したバックデータを委員会に提出したらどうか。そんな便利なものがあるは見せてもらいたい。この債務超過

説は、公団が発表した固定資産評価額から類推したものでしかないのだ。額もそも固定資産評価額から資産価値を類推しても意味はない。公団が公表した固定資産評価額の路線別一覧をみると、東名高速の固定資産評価額は五千九百九十四億円とされている。固定資産評価額は課税ベースの額であり、実際の資産価額は異なっている。もし固定資産評価額から類推して資産価値を決めたいおかしなことになってしまふ。なぜなら東名高速はC/Fが年間二千三百億円もあって、耐用年数が相当に長いと考えられるのに、二年半で回収できる価格で売却することになってしまふ。それが妥当と考える者はいない。今回の民営化にあたっては、公団の資産価額はC/Fにあたり、かつ収益還元率の観点から再評価するのが適切なのである。

社説子は、突然「支離滅裂」であると結論づけるが、支離滅裂なのはどちらか、読者にはもうわかりだろう。

○正体は「支離滅裂」

公団の資産状態が明確でなくても、キャッシュフロー（以下C/F）は明確である。四公団で年間二兆円のC/Fがある。負債もわかっている。四十兆円だ。分割民営化は、資産価額と直接リンクせず決められることができる。五分割でも六分割でもよいが、各民営化



支離滅裂で

American Comfort
信頼と実績の輸入住宅
アメリカン コンフォート

96年日経優秀製品・サービス賞 優秀賞受賞

アメリカンコンフォートシリーズは
坪単価 **29.8万円**から

お問い合せは、フリーダイヤルで	0120-428-820
仙利橋水つ字小前太き子市	0120-428-320
合府島戸	0120-077-204
宮山橋田	0120-554-678
西栗川	0120-554-543
山橋田	0120-219-188
西栗川	0120-767-800
山橋田	0120-391-835
西栗川	0120-391-896
山橋田	0120-204-818
西栗川	0120-204-246
山橋田	0120-245-204
西栗川	0120-204-260
山橋田	0120-082-424
西栗川	0120-204-210
山橋田	0120-204-221
西栗川	0120-204-753
山橋田	0120-242-471
西栗川	0120-033-050
山橋田	0120-204-159
西栗川	0120-204-240
山橋田	0120-790-369
西栗川	0120-046-626
山橋田	0120-204-484
西栗川	0120-204-342
山橋田	0120-558-204
西栗川	0120-204-731
山橋田	0120-695-004
西栗川	0120-495-524
山橋田	0120-613-310
西栗川	0120-145-524
山橋田	0120-204-678
西栗川	0120-116-611
山橋田	0120-468-681
西栗川	0120-331-065
山橋田	0120-002-904
西栗川	0120-603-310
山橋田	0120-808-311
西栗川	0120-730-788
山橋田	0120-790-240
西栗川	0120-854-670
山橋田	0120-137-424
西栗川	0120-242-724
山橋田	0120-007-424
西栗川	0120-588-288
山橋田	0120-762-027
西栗川	0120-108-204
山橋田	0120-204-272

住友不動産
http://www.sumitomo-rd.co.jp/housing/

二丁一丁の考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

嗚呼、何といひお手軽——尻馬に乗る人びと

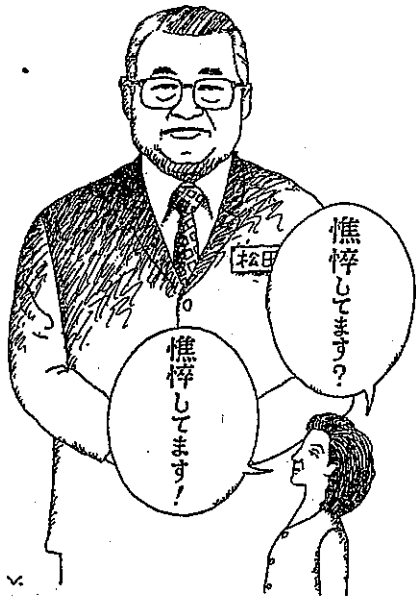
生半可がいちばん困る。櫻井よしこ氏が文藝春秋十一月号に「あえて猪瀬直樹氏に問う——道路公団民営化の雄に異議申立て」という一文を寄せているが、論文の体をなしていない。独自の理論がなく事実の検証もなく、漠とした印象を連ねているだけなのだ。

たとえば松田昌士（JR東日本会長）委員について「8月23日以前には、上下一体の形で民営化を主張していたのが、一夜にして反転した」と述べるのだが、根拠は示されていない。念のために言うが松田委員の主張

は一貫している。それでも櫻井氏は「一夜にして反転した」と思い込んでいる。勝手に推測をたくましくする。「松田氏に聞いてみた。なにが庄力があつたのか。傍目から見ても明らかに憔悴し、言葉少なになり、それまでと決定的に異なる主張を支持したからには、そのような疑問が湧いてくるのも自然である。松田氏はこの問いに強く否定した」

づいて発言した。そのなかで「新経営形態のイメージ」として「道路保有機構方式について」を説明している。また前回にも記したが翌7日の記者会見で今井委員長、田中委員長代理はともに「保有機構方式で七人全員の意見の一致」を強調していたのである。

櫻井氏は、文藝春秋の原稿のために僕のところに取材に来たが、「猪瀬さんは『日本国の研究』を書いたときいまとは百八十度考えが違っていますか」と質問するので、「そんなことはありません」と否定した。本人が違ふと説明しているのに、彼女は幾度も同じ質問を繰り返す。これでは意見を言いに来たのであり、話を訊きに来る態度ではない。思い込みが強すぎる。



傍目の言い草

本人が否定しているのに「傍目から見ても明らかに憔悴」と決めつける。松田氏に失礼ではないか。しかもせっかく委員会を公開しているのに櫻井氏は傍聴に通っていただけではない。伝聞でしかないのに「憔悴。疲れている」と、憔悴していることは違ふ。僕たちは二十二日、二十三日の二日間、朝九時半から夕方六時まで膨大な資料にとらめつきながら討議をつづけた。疲れていたけれど必死になって任務を遂行していた。

ちなみに松田氏は八月六日の集中審議で「論点の整理」ペーパー（田中一昭、松田昌士、猪瀬直樹の連名）にもと

い、という欲望である。道路公団側は、どうせ民営化させられるならできるだけ債務を圧縮して楽な状態にしておきたい。国交省側は、民営化しても高速道路をつくりつづけたらと思っっている。そんな流れで十月三日付の朝刊に道路公団が「五兆円債務超過」（日経）とか「七兆円の債務超過」（朝日）という記事が載った。リーク情報でまったくの誤報なのだが、「公団は」事実上の経営破綻状態といえ、民営化する場合は債務超過の穴埋めのため国税の投入など国民負担が必要となる可能性が大きい」と権威ある新聞に載ってしまった。読者は、そうか税金投入も止むを得ないのか、と信じてしまう。

タを公団側に提出するよう求めていた。「それによると三月末の資産は二十三兆一千億円となり、これまで公表してきた三十四兆八千億円から大幅に減る。負債の合計二十七兆九千億円を四兆八千億円下回る」（日経）というのである。この記事では「民間企業と同じ会計基準ではいき直すと」と説明しているが今回の試算は、企業会計基準ではなく、税務会計基準に則して固定資産税の課税対象額を算出したにすぎない。固定資産税の課税対象額が、実際の資産の額とは異なり、それよりも小さく算出されるのは常識である。企業の資産は流動資産、有形固定資産、無形固定資産、投資その他の資産などであり、当然ながら、すべての資産は企業会計基準で額が算出される。債務超過かどうかの判断は、企業会計基準上での実際の資産総額が、負債総額よりも小さいか否かによる。固定資産だけ異なる基準で算出された額をあては

めて負債総額と較べても意味がない。これを書いた記者は法人税についての素人なのだ。高速道路を建設したあと側道は地方自治体に無償譲渡しているのに資産から除いていない、などと指摘している。だが法人税基本通達7-3-11(6)に「法人が専らその有する土地の利用のために設置されている私道を地方公共団体に寄附した場合に、当該私道の帳簿価額を当該土地の帳簿価額に振替えるもの」とし、その寄

附をしたことによる損失はないものとする」とある。建物取得に際して支払う立退料等（7-3-5）も同様に解釈される。いわば工事現場で足場を組んだ費用と似ているが、建物ができたら足場は取り払われるが、建物の資産額のなかに含まれている。

十月四日の民営化委員会の席上、川本裕子委員は「道路公団固定資産税関連データ試算と債務超過の可能性について」という意見書を提出した。「二十八兆円あるはずの資産が十七兆であった」ということは、企業会計ベースでは毎期損失として計上されるべき項目（例、地公体などへ委譲分）などが計上されおらず、累積損失が実現されたと解釈できる」

「税法上、原則的には利息や補償費を資産価額に含めず、毎期費用処理する」川本委員は、残念ながら、日経記事と同様の間違つた認識にもとづいて債務超過を主張しているのである。

5兆 債務超過

7兆 債務超過

ふるさとの祭りがある。そして、まだ見ぬ祭りがここにある。

祭りを旅する

①関東・甲信越編 ②近畿・中国編
第1回配本 2冊同時発売 ○各1800円（送料別）○A4ワイド判
来春発売予定 ▼ ③東海・北陸編 ④四国・九州・沖縄編 ⑤北海道・東北編



祭りを旅する
①関東・甲信越編
主な内容
●三社祭（須賀川）
●伊豆山（須賀川）
●津島祭（須賀川）
●日光百太郎千人行列（栃木県）
●四国八幡宮祭（徳島県）
●吉田の火祭り（山口県）
●宮内祭（徳島県）
●伊豆山（須賀川）
●日光百太郎千人行列（栃木県）
●四国八幡宮祭（徳島県）
●吉田の火祭り（山口県）
●宮内祭（徳島県）

特別付録 特別付録
全国祭り行事カレンダー2003

50,000円の
旅行券プレゼント!
抽選で100名様

日之出出版
〒104-8503 東京都中央区八丁堀4-6-5
TEL03-5543-2220 / FAX03-5543-1330

「ニュースの考古学」猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

デマ、誤報が増えている 道路公団に洗脳されるな

解決に近づくまでの一時的な喧嘩、というべきかもしれない。だがあまりにもひどいネガティブキャンペーンにはきちんと反論しておきたい。

「猪瀬氏は、道路族のボスである古賀誠前幹事長と結託したのではないか」と週刊誌に書かれたが、このごろはエスカレートして僕は「改革派を名乗る

が、じつは守旧派の回し者で、狙いは大臣の椅子だ」との謀略説さえ流されていると新聞にも紹介され、ちよつとやそつではもう驚かない。デマは内閣改造が終われば、事実無根と証明されるからよい。だがふつうの人には判断しにくい批判めいた記事もあるので感わされないでいただくとありがたい。

道路公団なり、国交省なり、道路族なりが仕掛けるメディアコントロールはなかなか巧妙で、評論家や一線の記者ですら洗脳状態に陥らせてしまふ。

先日の朝日新聞もひどかった(断わっておくが、ときどきおかしい記事を書く人の出番が回って来るが、ふだんの朝日新聞は正確な記事のほうが多い)。

見出しは「上下分離案 異論強まる」「不採算建設進む」(9月25日付)である。中身の同じ記事が大日本出版社はさらに過激な見出しで「推進委も真二つ」「官と「合作」族も支持」「改革派」に疑いの目も」などだ。記事を抜粋しよう。

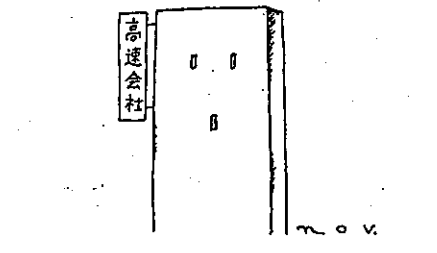
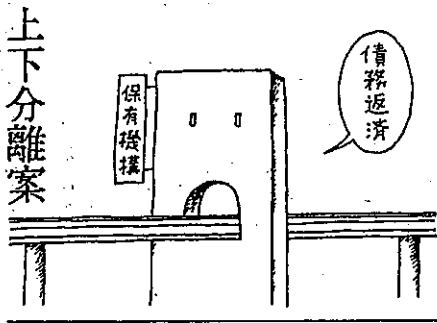
△急進改革派とみられていた猪瀬氏は道路族に妥協したのでは」との見方が多い。

これはシャドー・コミッティー(影の委員会)と称する人たちのシンポジウムで、その発言が多かった、との意味である。単なる私的な会合で出た意見なのだ。根拠は加藤秀樹という人物が、△猪瀬氏は民営化、道路建設の凍結、

国民負担ゼロというスローガンを声高に語るが、上下分離案では実現できない」と述べたにすぎない。なぜい僕が「妥協した」というのか。単に加藤氏と主張が異なるだけではないのか。

この記事が掲載される前日にシャドー・コミッティーなるものが開かれた。そこで加藤コメントがあった。しかし、僕はその加藤コメントを聞いていない。にもかかわらず記事はこの加藤コメントの直後にこうつづく。

へこれに対して猪瀬氏は「自分の考えは変えていない。データを公開し、認識が共有できたことで、向こう(道路族)が近づいてきた」と説明しており、加藤コメントを受けての弁明のようになされている。以前にこの記者が僕に、「道路族と猪瀬さんの意見が似ていませんか」とつまらない質問をしてきたので、古賀氏がどこかの新聞で「ファミリー企業はガンだ」と発言したこともあり、「委員会では公団に資料をほとんど提出させるから、それによってあまりにもひどい経営実態が暴露されてきたので、さすがに向こうも事実



猪瀬直樹公式HPのアドレスはhttp://www.inose.gr.jpです。

からは眼をむけられないのではないのか」と答えたことがある。そのときの話をここに無理矢理に嵌めこんだ。作法としてはやっつけてはいけないことだ。以下はもうなにをいおうかな。

△猪瀬氏の案よりも民間企業色の強い民営化案も出ているなかで、持論にこだわらる猪瀬氏が、結果的に推進委の議論を道路族・国交省寄り傾かせている面もある。

○きちんと傍聴せよ

さてほとんど誤報とみてよいこの記事のいちばんの事実誤説を示しておく。上下分離案に流れが傾いた8月22、23日の集中審議。「このころから議論がおかしくなった」と田中(一昭)氏は振り返る。

田中委員の記憶はともかく、記事はこうつづいている。

△中間報告の分離案は、国交省の審議会の委員を多く移める中村氏が8月23

日に出した案がもとになった。猪瀬直樹氏(作家)がかねて主張していた保有機構方式と同じだ。23日午後の休憩中にすり合わせられ、猪瀬氏と中村氏との「合作」ともいえる形だった。今井委員長は集中審議直前の8月21日午後まで「上下一体の民営化」を念頭に置いていた。それが、自民党道路族などに配慮し、高速道路建設資金を考えると、上下分離に傾いたとみられる。事実はこちらだ。前日の八月二十二日の第二回集中審議で昼食後の午後一時より、田中委員が「現段階での問題認識と改革試案」を読み上げている(議事録及び田中委員提出資料4-1、委員会公式HPで閲覧可能。その部分を引用)。「時限的措置」として、『道路保有機構』を設立し、当分の間、高速会社が承継する全ての資産と債務を同機構に移管する。高速会社は、毎年の料金収入から管理に要する費用を差し引いた額を「リース料」として、道路保有機構に支払い、

同機構はこれを原資として債務を返済し、田中委員は「保有機構」案を主張してきた。また今井委員長もそうだ。遡ること二週間前の八月六、七日の第一回集中審議後の記者会見で、田中委員は今井委員長の発言を受けこう述べた。

「委員長の説明になった内容は、七人委員のほぼ合意が得られていると理解している。そういう道路について保有機構を設ける必要がある」と、「あくまで返済が大事だ」ということで、保有

機構は返済を行ない、そこで返済をしないので新しい建設をほとんど行なうというところは頭にない」

これは僕の考えと同じである。中村氏は「保有機構」が建設資金を四十兆円の債務を増やさない枠内において「支出する」とされたい。八月二十七日の中間整理の文言検討の際、誰もなにも言わなかったが、八月三十日の委員会直前に今井委員長に「支出する」という方法も検討する」に後退させ棚上げにしてほしいと直談判し、その結果、全員了承を得た。のち九月十三日の委員会で、「中村さんの支出する」案は人気がないから」と僕が言うと、「一同笑い」となり、和やかなうちに「支出する」は実質的に消えた。ほぼ合意されたと思っていた。保有・債務返済機構案が中間整理にまとめられるまでの過程は、真剣に傍聴していたらわかることなので正確に報じてもらいたい。

世に出さず

「日本の近代 猪瀬直樹著作集」第11巻『日本凡人伝』発売になりました。

首都圏で暮らし皆揃へ
あなたに初めての生活情報
メールサービス

必要な情報だけを
必要なあなたへ
メールするという発想。



会員一人ひとりの興味がマッチした生活情報だけを抽出し、1つのメールにまとめて配信する全く新しい生活情報メールサービス。セール割引、新商品・新サービス、イベント・フェアなど、各分野の代表企業が提供する多彩なお得情報から、あなたのために厳選配信!

- 入会金・年会費等は一切無料
- 登録手続きはすべてメールで完了
- 気になる分野を自分だけチェック
- 各分野の代表企業が情報提供
- 徹底したプライバシー保護

選べる生活情報ジャンル

■家具、インテリア、照明家電、AV製品、パソコン、デジカメ、ホームシアター、生活雑貨、生活用品

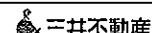
■ガーデニング、DIY、花、ペット、自動車、カー用品、駐車場、ガソリンスタンド、インターネット、携帯電話、通信サービス、最新格安住宅(マンション、戸建)

■リフォーム、改装、修繕、ショッピングセンター、アウトレット、スーパーマーケット、などなど

詳細&登録はこちらのHPをご覧ください。

http://www.value-a-life.com

Value@Lifeでは現在、東京・千葉・埼玉・神奈川をはじめ、首都圏の生活情報も数多く配信しております。首都圏に暮らす方は、ぜひお試ください。あなたの暮らしにうれしい情報が盛りだくさんです!



ニュースの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申志

道路公団改革は不良債権処理ではない

道路四公団の民営化は特殊法人改革の一環である、ということはこのコラムの読者にとってはごく当然なのだが、民営化委員会周辺やメディア関係者にはまだよくわかっていない人たちがいて、ほんとうに困ってしまう。

大手のメディアの人たちへの素朴な疑問。どうして取材担当記者を半年や一年で配置換えしてしまうのか。一年前行革断行評議会が提起した日本道路公団への国費三千億円投入をゼロにするとの決断は、十二月の閣議決定に

書き込まれた。これはひとつの歴史であり、その歴史の成果を共有していないと、いま民営化委員会で議論されている事柄が理解しにくくなる。じじつそんな不十分な知識による報道があららこちらに先見隠れするのだ。

不良債権処理に税金



道路公団借金返済に税金

混同視

あって(地方負担が入れば建設の抑止効果はたらく)、民営化会社が経営可能な範囲で一定のリース料を設定して引き取ればよい(長野新幹線方式)。

しかし、社説子はそういう具体的な解決策には興味がないらしく、最後まで不良債権処理と勘違いしてこう結んでいるのだ。

「税金を使おうにも財源がない、と言ふ意見も出たが、委員会が財源の心配をする必要はない。また委員会が税金投入の議論を避けている背景には「日本道路公団には平成十四年度以降、国費を投入しない」という昨年末の閣議決定があるが、この閣議決定の解釈については今後検討する必要がある。ただしその結果がどうであれ、負担を先送りすれば問題を大きくしかねない事実を政府にきちんと伝えるべきである。それこそが委員会の役目ではないか。税金を投入したら、もとの木阿弥、

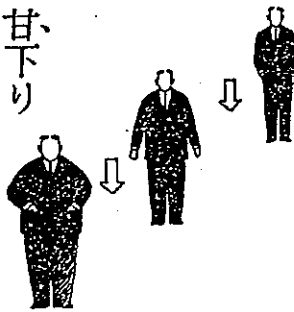
過去の道路公団に戻ってしまう。負担とは何か。誰が払うのか。国民ではないか。高速道路の民営化会社といっても、民間から経営陣が入るけれどそこではたらい回ししているのは結局、道路公団の職員だということ忘れてはいけない。新規採用を止め、定年による人減らしをしても、血液が入れ替わるわけではない。彼らに血のにじむまでの経営努力をどうさせるかである。

○ファミリィ企業は経営資源 ●
僕がファミリィ企業にメスを入れたきたのは、公団による経営体質の病理を示すためである。本来ならば、大きなメディアが調査報道チームを組織してやるべき仕事だと思う。それを傍目でみて委員会の傍聴に来るわけでもない空理空論を述べる、いい気なものだ。ファミリィ企業について新たなデータを示そう。僕が委員会でも道路四公団

民営化委員会は八月三十日に小泉首相へ中間報告を提出したが、第一章を「改革の意義と目的」とした。そこにごう記してある。
「道路関係四公団改革は、小泉構造改革の大きな柱として昨年取り組まれている百六十三の特殊法人等改革として位置づけられなくてはならない」「いまある約四十兆円の債務を国民負担ができる限り少なくなるようきちんと返済していく、必要性の乏しい道路建設をストップし、サービスが向上し利用料金も下がっていくというような、国民全体にメリットのある改革を実現するのが民営化の目的であり、本委員会が達成すべき目標である」
このいちばん肝腎な点がわかっていないと、何のための改革か、見えなく

に対して資料の請求を繰り返し、また独自調査で集めた数値と合わせて集計したもので、八月六日の集中審議で日本道路公団から二千五百人が七百社(役員数は調査中)に天下っている実態を発表した。

さらに九月十日の委員会、首都高速公団から五百三十人(役員数140)が三百七社に、また阪神高速公団から二百七十七人(役員数78)が百四十六



社に天下っていると説明した。民間企業にだって関連会社があるは当然で、公団であっても同じ構造はないか、と思う人がけっこう多いだが全然違う。日本の人事システムは、一定の年齢になるとたしかに肩たたきによって本社から関連企業や取先へと移るが、目的は人件費コスト削減である。子会社への出向や転管給料は下がるのがあつうだが、公団の天下りはそうではない。ファミリィ企業を液り歩き、退職金を幾度もらう。だからファミリィ企業では総の九〇パーセントが人件費などという奇妙な会社がごろごろしている。仕事を丸投げするだけのトンネル会社がつばいあるのだ。
国費投入などんでもない。経営源としてのファミリィ企業の実態を急かつ詳細に分析することが民営化は不可欠なのである。

NHKデジスタ 10月号発売中! 定価500円(税込)

わがやりにくく、誰かのために健康

隠れ肥満 完全解消術

生活習慣の改善によって、肥満を解消する方法を紹介します。脂肪は二に隠れている。低カロリー食に慣れる。自分にあった運動メニューを長く続けるために。ぜんそくの治療 最新情報 進行を防ぐ治療/発作が増えたと



見逃していませんか? 腎臓からの危険信号

腎臓病の進行をくい止めるには「腎不全」と言われたら、他薬の手に頼るのも、視力低下が避けられないとき

【保存版 病別別・薬の効果と副作用】 COPD(慢性閉塞性肺疾患)の薬