

第五十五回 参議院建設委員会會議録第十七号

昭和四十二年六月二十二日(木曜日) 午前十時五十二分開会

出席者は左のとおり。

委員長 藤田 進君

理事 稲浦 鹿藏君
大森 久司君
山内 一郎君
大河原 次君

委員 石井 桂君
熊谷太三郎君
中津井 真君
平泉 涉君
瀬谷 英行君
田中 一君
松永 忠二君
鈴木 一弘君

國務大臣 建設大臣 西村 英一君

政府委員 建設省道路局長 菱輪健二郎君

事務局側 常任委員会専門員 中島 博君

参考人 日本道路公団総裁 富樫 凱一君
日本道路公団理事 宮内 潤一君
首都高速道路公団理事 林 修三君
阪神高速道路公団理事 栗本 順三君

本日の會議に付した案件

○道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案 (内閣提出、衆議院送付)

○参考人の出席要求に関する件

○委員長(藤田進君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

○委員長(藤田進君) この際おはかりいたします。本案審査のために、必要な場合には、日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団の役員を参考人として随時出席を求めるとし、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(藤田進君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤田進君) 前回に引き続き質疑を行います。質疑のある方は、順次御発言を願います。

○田中一君 最初に道路公団から伺いますが、大體質問の趣旨は三公団共通のものがありますから、一つの質問に対して三公団からひとつお答えを願いたいと思います。

最初に、要求した資料にも出ておりますが、建設当初に約束された減価償却と申しますか、これが終えて今日無料公開になっている道路について、その計画の当初の考え方と、それから料率の算定、償還期の短縮とかいうものが相当あると思っております。それをまずひとつ説明してほしいと思っております。ことに道路公団前任者のこれだからど

うこうということはあると思っておりますが、富樫総裁は日本の道路建設のベテランであるから、自分がいまの総裁となる前に起こった問題も、ひとつ説明を詳しくしていただきたいと思っております。それから業務上の問題、償還の問題、無料公開になった分の問題、それから料率のきめ方、償還の計画等をお答え願います。

○参考人(富樫凱一君) 無料開放になりました道路について御説明申し上げます。資料のページにございますが、これまでに無料開放になりました有料道路は三カ所でございます。横浜新道戸塚支線、大川橋、参宮道路、この三つで、それぞれ

の事業費、供用開始年月日、認可償還期限が出ておりますが、償還予定の年数は、横浜新道戸塚支線では二十四年九カ月ということで予定いたしましたわけですが、また大川橋は十四年五カ月、参宮道路は十四年ということで予定いたしました。が、事実は、横浜新道の戸塚支線につきましては、九年十月、大川橋につきましては十年十月、参宮道路につきましては十三年十月、これで償還を終えたわけでございます。ここで一番早く償還いたしましたのは横浜新道の戸塚支線でありまして、これは当初償還予定した年数がどうしてこう早くなったかという問題でございますが、これは

もっぱら交通量の推定の問題でございます。当初の予定年数ははじくのが通例でございます。ところが横浜新道など東京近所の道路は、交通量の伸びが非常に著しくて、このような結果になったわけでございますが、年数が早くなってけっこうであったと実は思っておるわけでありまして、

これからの個所につきましても、どう償還予定を立てるかということでございますが、これは非常にむずかしい問題であります。いろいろの調査をいたしましたして、産業開発の状況の伸びであります

とか、自動車の保有台数の伸びでありますとか、それらを勘案いたしまして、経験的にいろいろの実験式をつくりまして推定はいたしておりますが、将来に対する予想でありますので狂うことも多々あります。償還の早くなる点はけっこうでございますが、おそくなる分も相当あるので、この点につきましては、相当検討いたさなければならぬかと思っております。

なお、最近に無料開放を予定いたしております道路は、武生トンネルと上江橋でございます。来年の上半期には無料開放になる予定でございます。

○参考人(林修三君) ちょっと私かぜを引いておりまして声がうまく出ませんので、お聞きづらいところがあるかもしれませんが、御容赦願いたいと思っております。

ただいま最初お尋ねの無料開放の部分は、実は私のほうはまだございませぬ。私のほうは、御承知のように昭和三十四年から首都における有料道路網の建設に着手いたしました。目下まだその進行中でございます。ただいまのところでは、この当初の償還計画は、大体二十五年ということで計画をいたしておるわけでございますが、御承知のように、いろいろな事情から、若干当初の計画についても、完成が少しづつ延びております。延びております関係で、現在のところでは、本年度に御承知のように霞ヶ関から芝園橋までの間、それから九月に渋谷まででございますが、開通いたします。その分を込めまして、大体ただいまのところは、本年度から二十五年ということの償還計画を実はやっております。したがって、一部供用時ということから合わせますと、約三十年になるわけでありまして、この料金のきめ方は、これは田中先生よく御承知のように、道路整備特別措置法の定めるところによつて実はきめております。私

と思うのです。あなたのほうの最低価格というのは、そこをねらうのだからと思います。そうしてなお一年、二年たつて、また関連する取りつけ道路等が完成されてくると利用台数がふえてくる、その場合には更改しても少しよけい出そうじやないかという考え方を持っておるといことが明らかになったのですよ。これは実際請負という形に実態はなつておるわけなんだけれども、いわゆるこの一つの徴収業務を完全に行なえば、人間を何人使おうとどうしようも、これだけの報酬を出しますよということなんです。そうして、それがもとにありながら、かつまた台数がふえたら、その台数割り増しというものををつけてあげましょうということになると思うのですよ。そういう形だと思ふのです、実際は。請負という表現のしかたがいかに悪いか、あなた方は納得しないような顔をされておるけれども、納得できないでも、大体そういうところで算定されますよ。そこで、道路公団の退職した職員であるいはそういう会社を持てている者もいる、これは別にとがめるわけではございません。しかしながら、そういう形で完全なる営利事業なんです、これはね。だからこそたくさんの中から最低価格をきめて入札に付す。入札に付すということは、なにも物を買うのと違うのですよ。で、き上がった商品を買うのと違って、業務を完全に行ない、利用者に対するサービスが完全だという前提のもとに一つの料率を、料率というか、請負金額をきめて入札に付しているわけなんです。そういう形の中で監督員がかりに二名いると、一名がまるきりしょっちゅうあそこのゲートに突つ立って一々見ておるわけじゃありません、これは。そういう場合に、いまのような料金徴収の姿では、ここに職員の場合には……直営の場合にはそういう間違いは今までかつてなかった。これは非常に喜ばしいことなんです。しかし請負の場合に、間違いがないというその保証をだれがするかと、間違いのないのだという保証を。それからあなたの、いま資料の一五

ページですか、あるように、相当たくさんの方々がやっています。これはもうかるからやっています。そうして一応何人使ってもいいというものの中で、あなたのほうの働く労働者の賃金というものは、一応予定価格をつくるための算定基準として一万七千円ないし三万八千円という一つの基準を押し、それに諸手当を含めてこうなるのだというけれども、人間その他のものは一切それは拘束してない、自由だということになるとですね、どうもその公団が国家資金を使って国民の奉仕のために行なっている業務としては、私は万全を期せられないのじゃないかという気持ちがあるわけなんです。そうして、往々にして先ほど総裁の言っておるように、料金徴収の領収書が散乱しておる、また拾い集めておる、これは焼却するために集めておるのでしよう、あるいは掃除をするために集めておるのかしらぬけれども、少なくとも国民は、これに対して、しょっちゅう利用しておる人は、一べんはこれは必ず疑問を持ちます。何回か通つて、毎日のように通つておるわけですから、あの首都道路公団の道路をね。そういうものがあなただけはそうじゃないという立証はないじゃありませんか。ことにいまの労働者の、賃金の安い者をどんどん使えばいい、これは責任がありませんよ、安い者には。そうして三万や、一万七千円や二万円もらつておる者は、一日にあなただけ、もしもこれが自分でちよつとポケット・マネーになるならばこれは月給もらうよりいいですよ、そのほうが。だから、そういう危険負担をそういう公団が責任を持ちたくないものだから、委託会社にまかせ、民間会社にまかせ。それから公団の職員等にしても、あなたとこの職員の賃金、安過ぎますよ。あとでその問題ちよつと触れて私から説明しますが、総裁はそういうことまではおわかりになっておらぬと思うから、これは何とか改善しなければならぬと思うのです。前回の委員会でも、建設大臣は、この問題は重大な問題だから、ひとつ十分に検討したいのだと言つておりますが、いま伺つた範囲だけの契約内容であつたな

らば、私はこれに対しては非常な疑問を持つのです。したがつて、これについて首都高速道路公団並びに阪神高速道路公団のほうの同じような説明をしてください。

○参考人(林修三君) この委託契約のやり方、あるいは委託契約の業務を委託するに至つた過程は、大体日本道路公団の富樫総裁から言われたことと同じでございます。私のほうも初めは全部直営で始めたわけでございますが、漸次この料金所がふえてまいりますに伴つて、そうそう公団自身の直営の人数をふやすわけにもまいりませんこともございます。それから、比較的単純な業務で、職員をすつとそれに縛りつけておくことも、やはり職員の仕事ということからいつても、必ずしも適当でございませぬ。できるだけ他の業務にだんだん転換されていくということも、やはり必要があるわけでありませぬ。そういう意味で新しく開通する料金所は、現在のところでは原則として業務を委託するという形をとつております。現在の私のほう、この資料は昨年度の実績をあげたわけでございますが、現在の時点で申し上げますと、私のほうはいま料金所が二十二カ所ございまして、そのうちのちよつと半々、十一カ所が直営、十一カ所が委託ということになっております。それで、この委託契約の内容は、資料として差し上げました。まあこれで十分監督ができるためとしまして考へておるわけでございます。それで、大体先ほど富樫総裁からお話がありましたような一年契約で、一年間の実績に徴してさらにまた別の契約更改をするか、新しい業者に指名するか、そういうことをやっております。やり方は原則として先ほど富樫総裁からお話がありましたように、希望者を指名いたしました入札をきめております。ただ、その入札するにあつては、予定価格をもちろん積算いたしましたから、大体通過台数の予定があるわけでございますから、それに対してどのくらいの人数が所要人員かはじき出せませぬから、それに対して賃金の単価を計算いたしました。それによつて予定額を算出する。それを予定価格とし

て入札するわけでございます。もちろん入札でございますから、それより下回る場合もございませぬが、あまりダンピングをするというふうなことがわかれば、もちろんまた再入札をして適正なところでやつてもらふということも考へております。それで大体賃金の基準は、先ほど御説明のございました乙女峠と——私どもは都内でございませぬので少し高うございませぬ。本年度の積算単価は、監督者は五万四千七百円、普通の徴収員は二万七千六百円というものでやつております。それで監督のほうは、ただいまのところ委託業務に出したものにつきましては、現在まで不正の起こつた事例は幸いしてございませぬ。先ほどお話のございましたような徴収券を取らないでいく、取つたものをそこに捨てていくということはやはりございませぬ。それは厳重に徴収員に指示をいたしまして、直ちに状差しに集めて穴をあけてあとの処理をするというようなことをやつておるわけでございます。そういうことで、監督——公団自身の監督員も必要に応じて回つてやつておるわけでございます。

で、これは御質問にはございませぬでしたけれども、私のほうでは過去まだ直接にやつておりました時代に、実は三件不正事件がございました。だいが前でございます。これは必ずしも直接だからというものが起こつた、委託だから起こらないというのではなからうと思ひます。これは本人の心持ちでございます。十分に監督をやつておりまして、ただいまのところでは、委託業務で相当の成績をあげておると、かように考へておるわけでございます。

それから先ほどちよつと富樫総裁からお話がございましたように、この料金徴収事務には、相当中年層層を使うようにという要請が社会的にもございませぬ。これは私のほうでもやはり公団の賃金体系から申しますと、なかなか公団の直接の職員では、この中年層層は使にくい点がございます。そういう点はやはり委託業務に出した場合には、比較的中青年層層は使いやすいというこ

ともございまして、そういうことも会社のほうにも報告をして、中高年齢層をできるだけ使おうという点も報告してやっております。

○参考人(栗本順三君) 阪神高速道路公団の状況についてお答えを申し上げたいと思います。

私のほうの料金徴収所は全部で九カ所ございまして、三カ所が直営で委託が六カ所でございます。総人員は直営三十名、委託五十九名と相なっております。御説のとおり、料金徴収所において間違いが起らないであらうか、また利用者の方々に対するサービスがいかがあるべきであらうかということ、私たちがいたしましても重大な関心事でございます。

もう一つ申し上げたいのは、先生からもお話ございましたが、若年労働者は労働事情からいきましても逼迫しておりますし、ああいう単純労働でございまして、なるべく中高年齢層にやっておりますのがよくはないかというふうな考えでございます。

先発公団の事情等も拝察をして、実は最初から直営を少なくいたしまして、直営はむしろモデル的なことでありますし、われわれまた実情を正確に把握する意味もございまして、また将来、料金徴収所の監督その他の監督者を養成するというような意味もございまして直営をやっております。で、先ほど全部で八十九人あると申し上げましたが、そのうち五十歳未満が直営、委託を含めまして十人、高年齢といいますが、五十歳以上六十歳未満がございまして、七十九人。おむね高年齢者でございます。しかもその高年齢者は大阪、神戸等の路面電車の乗務員の定年前後の、五十五歳定年前後の者が直営におきましてはほとんどあります。委託のうち大阪府、市の出資によりましてきております財団法人阪神道路協会、これもほとんど乗務員、直営、委託の分につきましては相当乗務員等を使っております。まあこういう乗務員の皆さんは、従来の仕事の関係上、乗客に対する扱い方というものもなれておりますし、また金銭の扱いの正確ということにつきましても

なれておりますし、しかも相当恩給などをちよだいいたしておる人が多い関係上、まあ間違いも起さないのであるというふうなことでやっておりますわけでございます。請負の、請負と申しますかの契約、委託の契約の内容につきましては、両公団からお話のありましたのとはほぼ同じでございます。私のほうといたしましては、大体両公団の実情にならないように実施をいたしておるような実情でございます。

○田中一君 林さん、あなたね、新宿、代々木、代官町、西神田を契約している東京ハイウェイ会社というのが、委託金額が千七百万なんです。千七百万の内容がちょっと示してください。職員は、これは二十三名いるんです。人件費が実際幾らかかっているか。

○参考人(林修三君) そのいまの、委託金額の積算の根拠でございますか。

○田中一君 そうです。

○参考人(林修三君) ちょっといまここに積算の根拠持ってこなかったわけでございますが……。

○委員(藤田進君) 考え方も……。

○参考人(林修三君) 計算の基礎は、先ほど申しましたように、各料金所ごとに料金徴収のコースが幾つあるというふうな、路線が、たとえば二つあるとか四つある、その大体通過台数を想定いたしましたして、その一つのコースごとに何人の人間が要る、その何人の人間がいれば、これはまあ二十四時間通して、普通三交代でやるわけでございますが、それで計算して、何人人間が要るということをはじき出します。これに対して、人数に応じて監督者を何人ということをはじきます。それに俸給の単価あるいは賃与、そういうものを、それから公団、会社が負担いたしております被服費とか、そういうような一定の施設費と材料費を積算いたしまして、その計算をいたしましたように、いわゆる歩合制ではございませぬが、一応必要量、一定のコースが、まあ料金台数があれば、そこを二十四時間あけて、そして通る自動車につ

いて確実に全部料金を徴収する、しかもサービスをよくやるということについては、最低どのくらい人数が要るといふ計算が出てまいりますから、その計算によって、それに単価を乗じまして予定価格を計算していく。その予定価格で入札をいたしますから、若干それより下回っているものが多いわけでございますが、しかしそれほど大きく下回っているものはあまりないようでございます。それに応じて、実際にその予定価格で計算したとおりの人数を使つていただくか、これはまあ先ほど富樫総裁が言われましたように、必ずしも同じではございません。しかし一つの料金所を維持していく上においては、これはもう常識的に申しまして、一定の人数は最低必要なのであります。そう大きく違うことはございませぬ。二十四時間あけておるわけでありませぬ。そしてこれが料金、通行台数が非常にふえましても、コースがふえなければ、実はあまり人数がよけいになるわけではございませんが、コースがふえるとか、あるいはまた非常に事情が変われば、もちろん契約更改をやるわけでございます。先ほど申しました歩合制とは言えないものだと思います。歩合制という、料金の収入に応じてこちらが支払う金額が減つたりふえたり、こういうことになりませんが、そういうものではございませぬ、一年間は固定したものとしましておるわけでございます。

○田中一君 内容は、資料でひとつ積算の内容は出していただきたいけれども、従来直営でやった場合のその徴収事務に関する経費とこれとの比較はどうなりますか。

○参考人(林修三君) 正確にはなかなかできないのでございまして、しかし、大体においては人数の計算なんかは同じでございます。同じでございますが、給与のペースも大体多少公団の直営の場合より予算の単価は少し低めになっておりますが、大体その違いはございませぬ。したがいまし、それ自体としては、それほど大きな差がないということになりませぬが、若干はその直接の経費はございませぬ。しかし、公団が直営いたします場

合には、その職員についてのそのほかの厚生施設等の費用が相当これは加算されてまいりますので、いろいろな費用が加算されますから、全体として見れば、委託に出したほうが安くなっております。その大体私の方で委託しておる会社は、もちろん料金徴収の業務だけをやっておる会社ではございませぬ。ほかの道路の清掃業務とか道路の修理業務をやっております。そういうもの全体を通じて、そういう会社は一つの採算をとつておる会社でございますので、公団が自分でやるように、一々職員の宿舎あるいは厚生施設等については、もちろん会社も考えておると思いますが、私のほうでやっておるほどにはまああけておらないだろうと思っております。それでその経費としては、大体若干委託に出たほうが安いという結果になっております。

○田中一君 この請負ということばを使うと、君らそうじゃない、そうじゃないと言われれば、阪神の場合には委託手数料というふうになっていて、契約ではね、一件当たり幾らということ、基礎の経費は別にしても、あとは一件当たり幾らという算定のもとに予定価格をつくっておるんだと思う。そこで、こういう形でこういう人間が監督するといつても、監督できるものじゃないのです、実際において。そういう危険な状態に若い者でも何でも低所得者を置くことは、危険じゃないかと思うのです。ことにそういう低所得者をそこに持つていく、そういう誘惑されやすいような立場に置くことが間違いだと思ふのです。何かこの方法は、あえて、合理化とは言いませんが、正確さを期するといふ方法で、いろいろな方法が考慮されなければならぬと思ふのです。そこで、首都高速では一ぺんそういうテストコースなんかやったことがあるというふう聞いておりますけれども、どんなことをやりましたか。

○参考人(林修三君) これは各料金所ごとにトラフィックカウンターをつけておりました、通行台数は機械的に示されております。したがいまし、そういうことからの両方のチェックをして突

き合わせをしております。そういうようなことをやっておるわけでございます。

○田中一君 道路公団どうですか。

○参考人(富樫一君) 道路公団におきまして、同じように料金徴収所のところにはトラフィックカウンタを置きまして、それと照合するようになっていますが、発売した通行券の金額と実際に徴収した金額、これを照合するのはもちろんであります。それをさらにトラフィックカウンタによって照合して、こういうやり方にしてあります。なおトラフィックカウンタもまだ改善されなければならぬ面が相当ありますので、これの改良を現在考えております。

○田中一君 それは御承知のように、料金、大型トラックでも軽自動車でも一台は一台なんです、機械に出てくるものは、だから正確は期せられませんが、実際は、料金の差があるんですから。そこでどうかでべん無人料金徴収所というか、そんなこともやったことないんですか。

○参考人(林修三君) 私どももこの料金徴収の合理化として、機械化ということは常に考えておるわけでございます。これは諸外国でもすでにやっておるところがあるわけでございます。私ども昨年二カ所を選びまして、約一年間実験をいたしてみました。しかし、その結果を見ますと、必ずしも実はまだ十分ではございませんで、いま直ちにそれを採用するというふん切りまではまだつけ得ません。それから、御承知のように、機械でやりますと、まあ私のほうは、御承知のようにブラスは原則として二つしかございません。少し多数のほうがいいのでございますが、ブラス二つのところは大体人数は二人でございます。そうすると、やはり機械の操作、機械の監督にどうしても一人当たるといふことにはいたしません、実はあまり、二人のところは人数を減らすということには意味がないという点がございまして、多少ブラスがたかさんあるというところにこれを採用することを考えておるわけでございます。それともう一つ、私のほうでやってみるところでは、まだまだ機械に

改良の余地があるようございまして、始終故障をするというようなことがございます。実験的にやってみるところは、うまくいっているのござい

ますが、やはり震動の強い、しかも雨風の当たるところでは、私どもは、ブラスはみんな中に機械を置く場所がございませんので、大体露天に置いてあるわけでございますが、これはどうも雨とか風とか木の葉っぱとか、こういうことによる故障が非常に多かつたようございまして、そういう点の改良をしなければならぬということがござい

ます。それからもう一つは、大型車と普通の型で料金が違うわけございまして、やはり機械としてはどうか使えないわけでありまして、それから、お札を使うものはどうにもこれは両がえをしなければならぬ、そういう点いろいろ今後検討すべき問題がございまして、機械化については十分考えていきたいと、かようなわけござい

ます。昨年一年間やりました実績に徴して、なお機械の改良とやり方について検討はやっておりま

す。

○田中一君 それから、料金の決定の問題ですが、先ほど無料開放になったところの償還などは、何といひますか、早くペイすれば開放されるんだというところで、やっぱり妥当性を欠いている、見通しが間違つたということがあるんじゃないかということが一つと、それから首都高

速道路公団のように、新宿から国会へ来ても百五十円、それから羽田へ行つても百五十円という料率の問題は、これはやっぱり不公平ではないかと思ふんです。たくさん使つてくれればいいんだということになるけれども、その料金を策定する体系的なものができていないと思ふんです。むろん、これには一々たくさんランプをつくつて、そこでもって別な料金の徴収所をつくれば、これは人件費もだいぶかかるわけなんです。それよりも一律料金のほうがいいんだというところは一番簡単です。たとえ機械化する場合でも簡単です。それはどう思つていますか。

○参考人(林修三君) この高速道路、有料道路の料金の算定の基準は、これは田中先生よく御承知のことと思ひますが、結局高速道路、有料道路を通ることによる便益の範囲内、しかも大体償還を償還する限度で取るようになっております。ただ、私のほうといたしましては、従来は大体都心、まあ山手線中心より中をございまして、これについて一々距離に応じて区間的な料金を考えますことは、これは料金所、ブラスの設備を非常に大がかりなものにしませんと、実は非常に不可能でございます。それで、非常に経費もかかることでもございまして、人員を要することでもござい

ます。これは大体いままでの料金徴収につきましては、大体都内においていろいろ自動車の出入の調査をいたしまして、大体平均的に七キロぐらい

走っているという平均的な数値を出しまして、それに応じて大体の料金算定、百五十円、三百円、その基礎でやつたわけでありまして、で、御承知のとおり、将来だんだん私のほうも、山手線の外に延びてまいります。そうしますと、これはやはり将来ずっと均一料金では、これは私どもの公団自身の採算もとれなくなる可能性がござい

ます。それからまたお客さんで、短い区間で乗る人に対してのサービスという点もございまして、これは将来はそういう、相当延伸したところにつきましては、別個の料金体系をやはり考えなきゃいけないことになると思つております。現にいまやっております羽田から横浜に行く道路がござい

ます。これは御承知のように世銀借款も入れた道路でございますが、これはやはり世銀借款を入れるときも、あれは別個の料金体系にするという向きの条件がついておりました。これは明年の秋に開通する予定でございますが、これはやはり都内とは別個の料金体系をとらざるを得ないだろうとかように考へて、これから研究いたしたい、かように考へておりました。

○田中一君 それはたとえ二号線についても今度この秋あたり完成するらしいので、そういうものができた場合にはどうするのでしょうか。

○参考人(林修三君) この秋に開通いたします分

までは、これは私は単一の、均一料金制でまかな

えると思つております。それからいま工事をやっております五号線、あの範囲はできると思ひますが、やはり都心から十キロ、十四、五キロとなり

と、一部開通のときから大体三十年という計算で
ございます。現在までのところは、計画量を、昨
年まではだいぶ下回っております。しかし、先ほ
ど申しましたように、本年度あたりからだんだん
上向いてきて、この状況でいけば、この償還
計画を現在の路線に関する限りはそう変えないで
もいどころ。新規路線については、その建設費
が上ったとか何とか問題がございまして、それ
ども、それは別といたしまして、さように考
えております。おっしゃるとおりにはやはり短く乗る方
には、安く、長く乗る方は高く取るのが、料金の
一つの基本かも知れませんけれども、しかし、
やはりたとえば都電の例、あるいは地下鉄の伸び
なかつた場合、これはやはり均一料金という制
度をとっております。これはやはりいろいろの
諸経費あるいは諸設備とのにらみ合ひでやっぱり
考えないと、そのために非常にたまたま名神高速
道路のようなことは理想的と思ひますが、やはり
ああいふに区間的な料金を取るのには、相当
大きな設備をしなければならぬ。都内ではそれ
ほど大きな設備をする場所がございませんし、や
はりある程度均一料金でやっております。必要があ
らうと思つておるわけでございまして、大体それ
について計算の基礎は、さつき申しました自動車の出入
調査によりまして、大体、平均的な走行キロとい
うものを出しまして、大体七キロ程度でございま
す。そういうものについての原価計算と申しま
す。そういうものについての原価計算と申しま
す。か、利便の計算をいたして料金をきめていくとい
うようなことにはしてあるわけであります。これが
いまおっしゃいましたように、必ずしも十全のも
のとは思ひませんが、現状ではちよつとや
むを得ないところじやないかと思つてお
ります。

○田中一君 それじや一緒に資料出してくだ
さい。推定される一年経過だちやうど、現在
の一年ぐらゐ、用に供してから一年—二年たつ
たかな。

○参考人(林修三君) 一番初めの五号線の一部開
通から申しますと、五年になります。

○田中一君 三十年間の推定する自動車の利用台
数、これは一度も改定してないわけなんですか。
何も五年前に策定した一つの計画を、五年たつて
も改定しちやいけなことはないのです。現にワ
ンマン道路にしても、一部供用になったあそこ
にしても、料率はほとんど下げていると見
ても、五年前に策定したあなたのほうの計画とい
うものと、今日と、また今日以後の推定というも
のとは、非常に大きく変わつていっていると思
うので、そういうものを勘案しながら、五年
前の計画ですね、料率をきめるときは計画を一
べん資料を出してください、算定の基準というも
の。それから現在改定する必要があるかないかと
いう点も意見として書いて、資料を出してくだ
さい。

○参考人(林修三君) 資料はお出しいたします。
それで、ちよつとつけ加えておきますが、三十
年、つまり、本年度から二十五年、三十七年
三十年という償還計画は、実は本年の三月に五
号線の一部開通したときに、監督官庁の承認を得
た計画でございまして、その計画がいまさうい
ふようになっておるわけでございまして、その計
画が今後やはり相当狂つてくる可能性はござい
ます。それはそれに依つて改定しなければならぬ
と思つておられますが、現在のこの計画でい
れば、大体本年に入つてからの利用台数の伸びを
考へてみると、大体償還計画どおりでいくだ
らうというふうなことを考へておられます。さ
しあつたりのこと、いま料金改定を考へてお
られるのは、将来いろいろの要素もござい
まして、新規に開通する路線で実は建設単価
が上がつた、あるいは一方では通行台数がふ
えた、そういういろいろな要素がございま
す。そういう要素を勘案して償還計画なり料
金の改定を考へていかねばならぬ、か
ように考へておられます。

○田中一君 前回はあなたも、料金の問題並びに
料金徴収事務の問題等も十分に考へなければ
ならないということを発言なすつておつたけ
れども、いまの料金の問題は、今日の景気とい
うか、今日の日本の経済の動向から見ても、通行料の問
題は何か全面的に検討されなければならぬ時期
に來ておると思つたのです。ことに、七月からは資
本の自由化によつて日本の経済がどう動くかわ
かりません。自動車産業にしても相当企業整備を
しなければならぬ、企業合同等もしなければならぬ
という形に変わつてくるかも知れぬ。全体的にそ
うなると思つたのです。私はこの際ひとつ、あな
たが今後の整備五カ年計画に關連して有料道路に
對する—都市問題が大きくなりまして、それ
だけに、都市と都市を結ぶ幹線道路は有料道路が
その役目をしておりますから、これに對する料率
の問題等も十分に考へるつもりでいるかどう
か。当面そういう問題を各公団の管理者に検討さ
せるようにしていただきたいと思つたのです。その
点どうお考えになりますか。

○国務大臣(西村英一君) 有料道路のたてま
えは、とにかく国家財政の都合もあつて、借金をし
て道路をつくらうじやないか、国家財政だけでは
とてもまかなえない。そういうたてまえて始めた
のでございまして、いまのたてまえては、
やはり料金を取つて償還するのだというたてま
えにはなつておるのであります。しかしながら、一
方におきまして、これからますます有料道路は非
常に拡大されます。したがつて、これをどう
いうふうに考へていくか。現在のような区別
にペイしたらそれはまた無料にしてしまふとい
うな行き方で行くか、もう少し広い範囲に考へ
まして、料金のプール制にするかというふうな
ことについての検討は、これはほんとうにいまや
なければならぬ時期だと思つておられます。また料
金の徴収の方法にしましても、直営か、民間委託か
という問題も、これは非常に大きい問題でござ
います。いま聞きますと、名神管理局には、料金徴
収と維持管理、あるいはパトロール、見回り等合
わせて七百二十七人職員がおるといふことであり
ます。今度は東名三百数十キロですか、そうする
と、千二、三百名の人員といふことになりま
す。それは保守だけの問題なんです。道路公団とい

○参考人(富樫一君) 日本道路公団におきま
しては、昭和四十二年の夏期手当といつたしま
して、組合から二・二カ月プラス一万五千円とい
う要求があつたわけでございまして。この要求につ
きまして、理事者側といたしましていろいろ協議
いたしました。国家公務員との関係もございま
して、一・六プラス六千二百円というのを提示
したのであります。この交渉がまとまりま
せん。きのうは時限ストがあつたわけでございま
す。夏期手当だけを考へるといふことでなく、年
間を通じての給与といふことを考へていきたく
いわれれば考へておるわけでございまして。で、こ
ちらから提示いたしました額につきましても、他
公団と比較いたしました。悪いといふことはな
く、一番よくはないにしましても、上位のほうに
あると考へておられて、この額で妥結して
もらいたいと考へておるような次第でございま
す。

○参考人(林修三君) 労働組合側の要求、それか
ら公団側の提示しております額、これは富樫君
から言われたものと同額でございまして。これに

○田中一君 そこで、三公団の總裁、理事長に申
上げますが、あなたのところを職員はきのう時
限ストをやりましたね。一時間の時限ストをや
りましたね。これはお聞き及びでしょう。通告を受
けておるでしょう。そこで、その内容は、どうい
う要求によつて、どういふ交渉の決裂によつて、
どういふ協議によつてこれがストライキをしな
ければならなくなつたかという点について、ひとつ
それぞれ報告してください。

よってずつと交渉しておりましたわけでございますが、なお妥結に至っておりません、そういう過程で組合は昨日時限ストをやった。こういうふうにか考えておるわけでございますが、いま富樫総裁が言われましたように、まあこの公団、公庫全体を通じまして見ますれば、必ずしも私どものほうは、年間を通じれば、そう悪いほうではないと思っておりますし、やはりこの公団の性格から言へば、この程度のごとで夏期手当としては妥結をいたしたい、かように考えていまして努力をいたしておる次第であります。

○参考人(栗本順三君) 私どもの公団におきましては、組合側の要求、公団側の回答は、ただいまお話しございました両公団と同様でございますが、私のほうは、十四日から超勤拒否はやっておりますが、ストライキはございませんで、今日まで組合側といわれると折衝をなお継続しておる状況でございます。この公団側の回答が妥当であるかどうかという点につきましては、両公団の総裁、理事長からお話ございましたが、私、やはり政府機関であるという点考えまして、国家公務員との比較、あるいはまた、大阪府市、兵庫県市、特に大阪市、神戸市等は、地方公共団体の中でも給与は最もよろしいと言われておりますが、この大阪市、神戸市に比べましても、年間を通じますと、公団のほうが決して悪くないような状況でございます。ですので、まあひとつこの程度で申しんぼうをいたしたいというふうに考えて、組合にもさように申しておるような次第でございます。

○田中一君 役員の方々は幾ら取りましたか、あなた方は。

○参考人(富樫凱一君) 役員の特例手当につきましては、夏期手当として、従来一・六カ月でございましたのを、本年から一・四カ月といたしました。

○田中一君 首都高速はどうですか。

○参考人(林修三君) 国家公務員と大体基準をとりまして、年間四・三カ月ということにいたしております。今回は、その中で一・四ということにしたわけでございます。

○参考人(栗本順三君) 阪神公団におきましては、設立以来、国家公務員と同率でございます。夏期は一・四ということとずつとまいっております。

○田中一君 今回回答しておられるところのプラスアルファ六百二十というの、原資はどこから持ってきているんです、富樫総裁。

○参考人(富樫凱一君) これは給与予算の中から出しております。

○田中一君 従来出している諸手当はどういうものがありますか。

○参考人(富樫凱一君) 官内担当理事が参っておりますので、官内理事からお答えいたします。

○参考人(宮内潤一君) 諸手当と申しますと、家族手当、交通費、料金徴収手当、その他たくさんございます。

○田中一君 官内君、そこで説明できないぐらいたくさんあるの。

○参考人(宮内潤一君) いえ、危険手当もございまして、それから交通管理手当でございますね、そういうものを全部列挙いたしますか。

○田中一君 諸手当はどういうものを出しているかと聞いているんですから、みんな言ってくたさい。

○参考人(宮内潤一君) それじゃ、申し上げます。

○委員長(藤田進君) 発言を求めてやってください、やりとりしないで。

○参考人(宮内潤一君) はい。一番基本的には、家族手当がございます。それから交通費がござい

ます。それから、職務の関係で、それぞれ危険手当、管理手当、それから料金徴収手当、そういうものでございます。

○田中一君 管理職に対してはどういうもの……。

○参考人(宮内潤一君) 失礼しました。これは超勤にかえまして管理職手当というものをしております。

○田中一君 それは本社が幾らで支社が幾ら。それから、一般職員には超勤はどのぐらい出していますか。

○参考人(宮内潤一君) 本社、支社という区別ではなくて、職務によりまして、多いほうは二〇%、少ないほうが一五%。それから、超勤は、通常の場合には月二十時間、こういう基準で配っておりますが、名神の積雪の場合とか、こういう場合は増加しております。

○田中一君 この手当を賃金予算の中から出しているんだということになりますと、現在道路公団の場合、定員とそれから欠員とはどういう比重になっておりますか。数字で示してくれてもけっこうです。

○参考人(宮内潤一君) 昭和四十二年度の定員につきましては、目下大蔵省と折衝中でございます。したがって、いまお答えできませんけれども、四十一年度の分で申しますと、五千七百名ぐらいのところ約三百名ぐらいの欠員がござ

います。

○田中一君 仕事の量はどのぐらい伸びています。また、その仕事の量の五千七百名に対する一人当たりの比重は、過去四カ年、どのぐらいになっていきますか、量の増加率は。あるいは低下しているか、どっちか知らぬけれども。

○参考人(宮内潤一君) 仕事の量と申しまして、いろいろの仕事がございまして、高速道路のようになり、まとまって何億、何十億というものをべんに使うところ、それから、二千万、三千万というような仕事をやっておりますところもありまして、詳細な資料を持っておりませんが、必要ならばあとで提出いたします。

○田中一君 あなた、人事担当して、三十八年度はこれぐらいの事業があった、これだけの定員でやって……これはむろん、道路を築造するなんという仕事もあれば、管理もあれば、料金の徴収もあれば、それに付随する部内の仕事もある。これは伸びていると思っておりますか、減っていると思っておりますか。

○参考人(宮内潤一君) 予算的にも、実質的にも、完全に伸びております。

おります。

○田中一君 この四つの、住宅公団も含めて、水資源も含めて五つの労働組合から、あなたのほうにいろんな交渉があった。その中で阪神高速道路を除いてあの四公団で理事者が会合をして協議をこらして——協議ということばは悪い意味の協議じゃないですよ、そうしてどういう態度をきめたのですか。これは共通の協議をこらして結論を出したというように聞いておるのですけれども、それはほんとうですか、どうなんですか。

○参考人(宮内潤一君) 夏期手当の問題と思えますが、夏期手当につきましては、先月の二十五日に組合から要求がございました。そこで、われわれその要求がいま御指摘の四公団連名の要求でございました。それで、従来とも公団がばらばらでありましたので、昭和四十年年度ですか、から統一回答をしようということにいたしました。したがって一致した結論を回答しております。

○田中一君 私が調べたところによりますと、先ほどのあなた方が、各総裁、理事長とも年間の一時金というか、一時金払い。総額を見た場合には、少しも他公団が低くないということをおっしゃるんですが、私が調べた資料によると、大体五百人以上の職員のおとこの企業十三のものを選んでみると、三十八年には、首都高速を見てもよろしいですが、三十八年には全体の十三の企業のうちの三位なんです、総額が。ところが、三十九年には四位に下がっております。それから四十年には五位、四十一年には六位と非常に、比較的良好なところと比べると、これは明らかに下がっております。住宅公団等を見てもこれは明らかのように、三十八年には四位に下がっておりますが、三十九年には六位、四十年には七位、四十一年には十位に下がっております。労働者の賃金や、労働者に対する報酬は少しも下げれば、理事者のほうは功績があるのだという間違った考え方に立っておりますのじゃないかと思うのですが、そうして、この間も鶴海官房長が言っておるように、競馬会のよ

うなのはたいへんにたくさん一時金を出しておる、あれはもうかるからでしょう、きつと。しかし、あなた方の仕事は利潤を目当てにしてやっておるのじゃないのでしょうか。国民に対する全くのサービスなんです。国民に対する奉仕なんです。それが仕事量がこれだけ伸びる、物価は上がる、そうして他公団と比較して下がっておりますという理由はどこにあるのですか。下げようとしておる意図があるのか。前回の委員会、建設大臣は、それぞれ理事長または総裁は自分の判断でそれをきめておられますという答弁をしておるのです。ところが、鶴海官房長は、それはそれぞれの責任者がきめておるものならば、じかにワクを、建設大臣は管理監督はしておるのだけれども、何にも言わない。それぞれの自主性においてきめてくれというのならいざ知らず、どうもみそもくも一緒にあってこれはこれで押えようじゃないかという考え方になっておることは、非常に私は不自然だと思っております。ことに事業量がどんどん伸びておるのです。そうして中間的に中労委に持つていったけれども、大体そんなことはない人たちがですよ、ホワイトカラーのね。それを三十九年にきめたものを四十年、四十一年そのまま前回どおりでございまして、これは、仕事の量が伸びている、物価が上がっている現状から見ると、これは各総裁、理事長どうお考えになつておるのか。三十九年の率で、当然賃金は改訂されているから、その分だけ伸びがあるではないか、こういうのか、あるいは原資として持っているところの予算の中にもうないのだから出せないのだというのか、あるいは予算上まだ残っているのがあるけれども、それは出さないのだというのか、それを詳細に説明してください。各公団説明してください。

○参考人(富樫凱一君) 給与の問題につきまして、官内理事が説明したとおりでございますが、この公団の給与は、国家公務員を基準にいたしております。そういうことから給与額をきめておるわけでございます。公団の職員の給与を下げたなどということはない、どうも考えておらないわけ

でございます。できるだけよくしたいとは思いますが、国家公務員にならって給与をきめなければならぬというところで、こういう線を出しておるわけでございます。

○参考人(林修三君) ただいま富樫総裁が言われたことと同じことになりまして、この公団の性格から申しまして、やはり利潤を目的としないことと申します。やはり国家公務員を基準としてございまして、やはり国家公務員を基準としてそれに見習いつつやっていると申すのがたてまえてあるかと思っております。で、もちろん予算的な制約もあるわけでありまして、そういうところで、できるだけ職員待遇改善ということにはつとめてきているつもりでございます。いまおっしゃいましたように、四十年、四十一年、二年、夏期手当は同じではないかというようにございまして、これは年間の臨時給与のたとえれば若干の伸びもあるわけでございます。夏期手当としては同じでございます。これは基礎には御承知のようにはベースアップもございまして、定期昇給もございまして、そういうことも勘案しつつ、国家公務員の実情を考慮しつつやっておるわけでございます。

○参考人(栗本順三君) 私、平素職員が非常に努力をしておる、苦勞しておる事情をよく知っておりますので、気持ちとしましては、できるだけのことをしてあげたいという気持ちは、十分に持つておるつもりでございます。しかし、やはり給与ということになりますと、一つのバランスと申しますか、比較と申しますか、そういうものを考慮せざるを得ない。したがって、国家公務員なりあるいは東京の各公団の状況を察し、しかも私のほうは大阪に本社があるという特殊事情がございまして、地元業務、地方公共団体の状況等も勘案するのが妥当だと考えまして出したような数字でございます。

○田中一君 各公団、公社が過去は同じ率であなただけのようない気持ちでもってやっていると申すならば、全部あなたの方の主張しているようならばな心持ちで交渉しているのじゃないのです。こ

とに金融機関というものは、非常に伸びております。むしろ平均の賃金も高い。たとえば一つの例を申しますと、住宅金融公庫は三十九年に四十年を比較すると、一一・一％伸びております。それから四十一年はそれに三・三％伸びておる。それから四十一年は、その四十一年に加えて一・一％伸びておる。むしろ、これは宮内君などは十分に他公団、公庫の実情を知っていると思うけれども、金融機関はおおむね高いのです。金額で申し上げてもいいです、非常に高いのです。これには金融機関には、国の財政を預かっている大蔵省からの職員が相当大幅に入っております。だから、そういうことになっておるのかもしれないけれども、ただほかのものに比べて、そういうものと比較した場合に、非常にアンバランスですね。私はデスクワークの金融機関の職員と現場において働いている職員とが、職務上の比重とかかくということをおっしゃる申上げません。しかしながら、そういうりっぱな口をききながらも、他公団公庫が相当な夏期手当の一時金にしても、相当な伸びを示しているにかかわらず、この四公団は三十九年のまま、四十年、四十一年、四十二年のままでやってくれということをおっしゃる言っているわけなんです。口ではりっぱなことを言っておられます。他の公団、公庫はどんどん上げておられます。こういう点をどう考えているのか、もう一べん富樫総裁から答弁伺います。

○参考人(富樫凱一君) おっしゃるようなことは、まことにそのとおりでございますが、ただわれわれとしましては、国家公務員の給与に準じてこういう線を提示しておるわけですが、これも全体から見ると、決して低い額ではないと思っております。これよりいいところもございまして、まあ、われわれの公団としては、この程度が適当であろうと考えております。

○田中一君 そうすると、原資はもうないということによってそういう回答をされているんですか。原資は残っているんですか、ないんですか。それだけの公団、公庫からひとつ説明してください。

九

も、これは無視できない。相当区間距離にすれば、大じかけな人員なり設備というふうには答弁されておりますが、たとえば道路公園が第三京浜の場合、これは出口で取っておりますね。今度東京へ入ってくるときは札を渡しておりますよ、東京でずか、横浜でずか途中の場合は、ああいうやり方もあるのでは、これは十分検討される必要があるのではないだろうか。それから日本道路公園のほうですが、長距離になりますし、一番い要求、希望が出ていますのは、途中の京都とかの人たちがパイパスその他が十分でないし、したがって、高速道路にその多くを吸収してもらいたい、ことに重量トラック、大型トラック等を吸収するについては、何といつても料金の問題です。これは政策料金ですね。ですから、国道ないし市街道を、これを通るか、高速道路を通るかによって維持費も違うでしょうから、国の政策も関連しなければならぬわけですから、料金制度については、そういう点を、この間大臣は安くして多く通すかというような問題もあるし、検討したいということでありましたが、当該公園においてもこれらを検討されるべきではないか。

それから第三は、阪神高速道路の契約書の写しが提出されておりますが、どうも私も奇異に感じますのは、契約者に副理事長が甲になり阪神高速道路公園のおそらく栗本さん御自身だそうと思っておりますが、これが乙の契約者で利害関係がありますよ。栗本さんの善意は疑いませんが、実質的におそらく他の契約書でも、首都なり日本道路公園でも、そういった性格の人たちがおやりになっているのだらうと思うけれども、しかし、いかにも、阪神道路公園の理事長が即今度は契約の相手方になつていくということ、これは人格が二つあるのだとおっしゃるならば別ですけれども、これはいかになものだろうか。ことに阪神はこれからどんどん委託料もふえてくるのじゃないでしょうか、これらについて所見を伺いたいと思います。

○参考人(林修三君) 私に対して最初に御質問でございましたので、私からお答えいたします。い

ま委員長の言われましたことは、十分今後研究していきたいと思っております。いままでできました道路の料金表のつくり方から申しまして、現在のところ、あるいはことしのうちに開通するところについては、なかなか困難なところがございませけれども、今後都市周辺に伸びてまいります過程においては十分検討していきたい、かように考えております。

○参考人(栗本順三君) 実は、阪神高速道路協会というものが先ほどちょっと申し上げましたが、財団法人でございしますが、大阪府、市からそれぞれ五百万円ずつ御出資になりました、財団法人をつくりまして、そうして路架下の利用、駐車場をやりますとか、あるいは一部には子供の遊び場をやりますとか、そういうようなことを、ある意味では公園と大阪府、市、三者ということで、私どもはもちろん出資してはいないのでございませけれども、そういうことでございませしたので、私が財団法人の理事長になつたのでございませ。御指摘のとおりそういう料金徴収業務の委託を受けますと、私もこれちょっと契約者の乙に私の名前が出てくるのは、少し形としてはどうかと考えておりますので、この点は検討いたしたい、かように存じます。

○委員長(藤田進君) 本案についての質疑は、本日はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後零時四十九分散会

昭和四十二年六月二十九日印刷

昭和四十二年六月三十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局