

第三十四回国会 運輸委員會 會議錄 第十二号

昭和三十五年四月一日(金曜日)

午前十時四十三分開議

出席委員

委員長 平井 義一君

理事天野 公義君 理事川野 芳満君

理事關谷 勝利君 理事井岡 大治君

理事土井 直作君

宇田 國榮君 高橋清一郎君

竹内 俊吉君 長谷川 峻君

福家 俊一君 三池 信君

村瀬 宣親君 館 俊三君

菊川 君子君

出席國務大臣

運輸 大臣 橋本 渡君

出席政府委員

運輸事務官 國友 弘康君

(自動車局長)

委員外の出席者

専門 員 志録 一之君

四月一日

委員田中稔男君辞任につき、その補欠として淺沼稻次郎君が議長の指名で委員に選任された。

會議に付した案件

道路運送法の一部を改正する法律案
(内閣提出第六四号)

○平井委員長 これより會議を開きます。

道路運送法の一部を改正する法律案を議題とし、審議を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。土井直作君。

○土井委員 過般当委員会で御質問申し上げましたが、なお二、三質問の残りがございましたので、この機会に御質問申し上げたいと思います。

過般の私の質問に対しまして、橋本運輸大臣が、自動車の不足に關して、できるだけすみやかに自動車運送協議会にかけて今後の増強に対する対策をしてみたいというような積極的な御意見の開陳がございましたが、すでに自動車運送協議会において決定されました二千八百台を許可すべきであるという方針に従って、今運輸当局としては、それぞれ聴聞会なり、あるいは事務的な手続等をやっておられると思うのであります。現在の事情はどういう形になっておるか、この点を一つお聞かせ願いたいと思うのであります。

○國友政府委員 昨年の九月に答申に基づきまして、東京の特別区におきましてハイヤー、タクシの免許申請に關しまする申請を締め切りまして、その後觀意審査を東京陸運局として進めて参つたわけでございますが、これに關しましては、ただいま二千八百両の審査につきまして、申請件数は約六千九百件ございまして、このうちすでに五千八百件ほどの審査を終了いたしておりますので、残りの千件ちょっとになります。これらの申請をすみやかに処理いたしまして、今後できるだけ早い機会に免許及び認可をいたしたい、こういう状況で、現在東京陸運局におきましては、法人及び個人に關しまし

て、特別に重なる多数編成いたしまして、審査をしておる状況でございます。

○土井委員 二千八百台を許可すべきであるという決定を見てから後、全部の審査ができないということ、その間に一台も許可しておらないのかどうか、どの程度の許可をこの二千八百台の中で許可されておったか、一つも許可されておらないのか、その点をお伺いいたします。

○國友政府委員 二千八百両のうち、昨年の十二月に個人タクシーにつきまして百七十三両の免許をいたしまして、これはそのときの審査をいたしましては、できるだけ促進をはかるという考え方で、年令四十才以上で、警視庁の優マークを所持しておる者につきまして審査を進めました結果、その中から優秀適格と認められるものを百七十三名、百七十三両認可いたしました。そのほかに、駐留軍關係に關しまして優先取り扱いという閣議決定もございまして、これにつきましても四十社ほどございまして、それを聴聞いたしまして、その中で最優秀の適格なる者、これはあえて一社と限るつもりではありましたが、結果的に一社になりましたが、その一社に對しまして四十五両の免許をいたしております。以上が現在まで二千八百両の中で免許した数でございます。

○土井委員 そこで残余の許可の關係でございますが、大体大臣の過般の御説明によりますと、六月一ぱいくらい

までに問題の解決を見たい、こういうことであります。事務当局としては、大臣の意思に従ってそういうふうな完結することが可能であるかどうか、その見通しについてお伺いしたいと思います。

○國友政府委員 大臣の先回御答弁いたしましたごとくに、できるだけ早い機会に免許及び認可をいたしたいと思っておりますので、大臣の言われましたような方向で処理できると考えております。

○土井委員 元來御存じの通り、この出願しておりますそれぞれの会社という形になっておりますものの中、特に留意をいたしたかなければならぬ事柄は、駐留軍の離職者に対する許可の問題だと思つております。御存じの通り、許可申請をしております中では、既存の業者もありませんし、あるいは個人の営業しようとするものもありまして、いわゆる既存業者はそれぞれ事業を持っておりますので、その許可がなければその会社の生命を制するということにはなっております。こういうふうに考えられるのであります。個人の關係におきましては、現在それぞれの立場で仕事はしておるものと私は考へております。ところが、ひとり駐留軍の離職者の場合は、御存じの通りやむを得ざる理由によりまして離職をし、今後の生計を立てるということのために、いわゆる閣議決定の線に沿つて自動車營業をやりたいということ、これは申請

をいたしましてから長きにわたつては一年有半、二年になんたんとする間、いわゆるいつ許可になるかというのを待望しておるというよりな事態で、その間はある意味において居食いをしておる。言いかえれば、何の職もなく、ただただ許可がいつあるかということだけを大きな希望を持ちながらやつておる状態でありまして、これらのいわゆる申請者に対しては、やはりすみやかにやるべきじゃないか。二千八百台の中で、四十社の申請中わずかに一社だけしか許可されておらないという実情である。これはわれわれから考えますと、いかにも当局としてはいわゆる閣議決定の線に沿つてこの離職者に対するあいつり臨時措置の面から見まして、当然早急に解決をしてやらねばならない問題だと思つて、この点について今後どういうふうな処置をとられる方針であるのか。すなわち六月までは全体的には許可をする意思がないのか、その前にも逐次それぞれ調査が完了したものから許可をするという方針で臨まれるのかどうか、この点をお伺いしたい。

○國友政府委員 私どももいたしましては、昨年の十二月に駐留軍關係で一社の免許をいたしたときにも、実は一社でとどめるつもりではありませんでした、むしろもっと多い数の免許をいたしたいと思つて審査いたしておりますが、しかし優先的に免許をいたします場合には、やはり欠点のないような申請でなければいけませんし、

それは最終的に二千八百両を免許いたします。これは、全体をにらみ合わせますので、その二千八百両に達するまでは免許できると思いますが、優先いたしまして免許いたします場合には、やはり欠点というものがあつてはいけません。結果、一社になったわけでございます。今後それでは逐次免許していくかという点になります。実はその二千八百両という問題が東京都の特別区ではないという問題が東京都の特別区ではございまして、この点神奈川県等におきましては、自動車運送協議会におきましては、指定面数というものがございまして、神奈川県等におきましては、現在逐次免許いたしております。むしろ駐留軍関係等につきましては、優先的に審査を進め、さらにその審査の終わりましたものについては、逐次免許をされているという状況でございますが、東京都の場合におきましては、今申し上げましたように、やはり二千八百両とのにらみ合わせという問題がございまして、ただいまの考え方でございまして、早く免許の審査を促進いたしまして、駐留軍関係につきましても、他の法人につきましても同時に免許措置をいたしたい。個人につきましても同様でございますが、できるだけ早く促進して、同時に二千八百両一時に免許できるように方向で考えて参りたいと思つております。

○土井委員 東京都の場合には自動車運送協議会で答申された二千八百両以上には実際上は一台もそれを上回って許可することができないというようないかな法的根拠などがあるのでしょうか、その点はいかがですか。

○國友政府委員 道路運送法の第八章に自動車運送協議会の規定がございまして、この自動車運送協議会の調査審議をする事項といたしまして、「一定の区域における適正な供給輸送力の策定その他輸送の需要と供給との調整に関する事項」という事項がございまして、これに基づきまして東京都の特別区に需給調整の問題といたしまして、その程度増車を増車をすべきであるという諮問をいたしまして、その答申を得て行政措置をするわけでございますが、その答申に關しましては「陸運局長は、前項の規定により自動車運送協議会の答申を受けたときは、その所掌事務の遂行上、これを尊重しなければならない」という規定になっております。昨年の東京陸運局の自動車運送協議会の答申におきましては、二千八百両の増車が適当であるという答申を受けましたので、それを尊重して参るといたしまして、二千八百両の増車を措置しなければならぬ、こういうことになるわけでございます。

○土井委員 むづかしく議論すると、「尊重しなければならぬ」とのだから、尊重しない場合もあり得るという別な角度から増車を増やせるというところについては不可能だと、こういうことにはならないわけですね。そこで実はこの間大臣に質問いたしましたときに、あまりこまかいからそこまで申し上げませんでしたが、いわゆる二千八百両の自動車運送協議会における答申をそのまま実行いたしましたも、現在の需給調整の關係からいってなお車両の不足を訴えられておるというのが現状である。従つて大臣はすみやかに自後の処置としてさらに協議会に対して増車をするような形の審議をしてもらふように口頭では岸会長にまで話をしておいた、こういうことでございまして、これは正式にはやはり自動車局長の方からいわれる運送協議会の方へそれぞれ書面をもつて今後の増車に対するところの關係を審議してくれという手続をとらなければならぬ、私はこう考えておるのではありませんか、それを現在はおろそかにして、それを御意があるのか、そういう点をお伺いしたいと思つております。

○國友政府委員 自動車運送協議会が活動を開始いたしましたためには、陸運局長の諮問がなければならぬわけでございますが、東京都の特別区におきましては、増車を適当であるという答申を受けましたので、それを尊重して参るといたしまして、二千八百両の増車を措置しなければならぬ、こういうことになるわけでございます。土井先生のおっしゃいますように、まだその諮問の手続はとつておられないのでございまして、この点に關しましては私の方からも東京陸運局長に連絡をいたしまして、この二千八百両の増車を終了する前に、と申しますことは免許なり認可なりが二千八百両に關しましてなされます前にございまして、むしろそういう諮問をすべきではないかという点を申し上げておるのでございまして、ただいま確定的な時期については申し上げかねるのでございまして、東京陸運局長とよく相談をいたしまして、二千八百両に關します免許並びに認可が終了したあとでとかなんとかいうことでなしに、あるいはその以前においても諮問し得る段階にすれば諮問をするという方向で考えていきたいと思つております。

○土井委員 ただいまの局長の御答弁は一応私は了解ができるのであります。ただ私の老練心から申し上げますと、自動車運送協議会の方に諮問をいたしまして、この協議会が審議をするのに相当の期間がかかるのはないか。従つて、現在さきも需給の上においてアンバランスになっておる状態でございまして、答申があらましてからさらにこれを事務的にそれぞれ所管局で許可をする場合においても、相当に時間のずれが出てくる。現に二千八百両の許可をしても差しつかえないという答申があつてから後、これが完結するまでに相当の期間がかつておるわけでありまして、そういうような時間的なズレと人口の増加率の關係、需給の増加率というよりなことを考えれば早急に取り扱つていただくなければならぬ問題だ、こう思つておるので、この点についてさらに一段の努力を払つていただきたいと思つております。

それから、道路運送法の改正事項の中に、運行管理者の問題が規定されておるのであります。この運行管理者の命令違反に対する解任を命ずる、こういうことであります。解任を命ずるという事項に該当する命令違反というものは、具体的に言うといふとどういふ内容を示すのか、この点をお伺いいたします。

○國友政府委員 運行管理者の解任に關しましては、運行管理者が道路運送法を十分に守つて運転者その他を指導すべきでございますので、道路運送法に違反するような行為があり、あるいは道路運送法に違反するような指導を運転手に対しましていたしましたような場合には、解任の命令をするということになるわけでございます。その運行管理者であるという地位から除くというだけでございまして、雇用主との雇用契約を解除するとかいうようなことではございませんので、むしろ道路運送法あるいは道路交通法等との關係で、それらの法律違反をするような場合には解任を命ずることにいたしたい、こう考えておる次第でございます。

○土井委員 一応わかるのであります。が、具体的にいわれる違反事項というのは、たとえば管理者が運転手に対してどういふような命令を下した場合ということがあると思つております。今一例をあげてみますならば、走行キロ数が三百六十五キロに限定されておる。ところが、運転手に對してそれ以上やつてもかまわないという、そういうような命令を、いわゆる内諾を与えて運行させておいた、一つの事例としてそういうことがあつた場合とか、その他道路運送法なり交通取り締まりの対象になるべき違反事項というものを、言いかえれば解任をすべき違反の事項が具体的にわかつておらない、いわゆる行政の解釈、監督官庁の解釈で自由にされるような面が出てくると、將來非常に物議をかますのではないかと、そういう点で、具体的なものが、こういう場合、こういう場合というものがわかつておれば、私は聞かしていただきたいと思つております。

○國友政府委員 運行管理者の処理すべき事項といたしましては、運転者の監督をいたすことが一つ、それから乗務員の乗務交番について、勤務時間、乗務時間につきまして不適切にならないように管理することが一つ、それから乗務の前後に点呼を行なうといういうこと、そして自動車、道路及び運行状況等につきまして報告を求めて、安全を確認するというようなこと、これもいたさなければならぬと考えます。それから疲勞運転等の乗務の禁止、疲勞、疾病があるとか、あるいは飲酒をして、その他の理由によつて安全運転をすることができないおそれがある運転者等は乗務させてはならないわけで、こういうことも考えなければいけない。また予備運転者の配置につきましても、十分な配慮をしておかなければならない。あるいは異常気象時における措置に關しまして、警察、消防署への連絡方法とか、そのほかいろいろな運行上の注意、あるいは旅客保護の方法の指示とかいうようなこともしておかなければならない。また道路の状況の把握等につきましても、十分な措置を考へておかなければならない。また、今お話のございました乗務距離の最高限度等につきましても、指導監督。この運行についての適切な指導及び運行の状態を管理するということもいたさなければなりません。また応急用具等の備付の確認ということもしなければならぬ。その他、いろいろな事故の場合の臨時配車の問題とか、指示等の業務の問題とか、あるいは服務規律の実施等、法令の遵守についての教育及び指導監督を行なうといういろいろなこともございますが、これ

らるの点に關しまして、具体的にはその解任というような措置は情状によつて判定されることとございますが、この場合、事業者に対しては保安命令とか、あるいは事業停止処分とかいうようなものを行ない得るわけでございます。これらは具体的な事情を調査して行ないますと同時に、運行管理者に關しましては悪質な場合には解任命令を出す、こういうようなことになるかと考えておるのでございます。

○土井委員 行政監督庁として当然いろいろな面における事項についてそれぞれ指示されておると思いますが、内容的にはなかなかむずかしい面があると思ひますので、一応了解しますが、運行管理者というもののに対する解任を命ずるということとございしますが、命じた場合に、しなかつた場合における具体的な罰則というものは、どういふ形で出ておりますか。

○國友政府委員 お答え申し上げます。道路運送法百三十条の第二号で三万円以下の罰金に処することができるといふことになっております。

○土井委員 先ほどの局長の答弁の中に、運行管理者に対する解任を命じた場合に、それはその地位を去るものであつて、解雇とかそういうような問題ではない。これはもつともなことでと思ひますが、ただ運行管理者という立場は、少なくともその業態において相当上位の地位に置かれておるといふことだけは考えられるわけですから、従つてそれを解任されるということになるかと、自然職場の関係上本人があられないようになるとか、あるいは事実上使用することが困難になるといふような場合が生じてくるのではないかと、こ

思われるわけでありまして、それが当局の命令によつて運行管理者の解任をした、結果的にはその事業場においてその人間を使うことができない、解雇というような場合に當面した場合、結果的にはそういうような場合において責任の所在並びに事実上見解の相違等があつて、いわゆる当局の判断に従つて責任上の解任でございますが、結果的には運行管理者が仕事場をやめていかなければならぬとか、事実の問題においてはそういう場合があり得ると思ひます。たとえば、われわれが体験しておりますところでは、一つの会社で組長から部長に下げられると、体面上もいられなくなる。部長から平職員に下げられれば、とても面目上おられないといふことになる場合がしばしばあります。そういうような場合と同じような結果がでてくるのではないかと。それが事業場の上司の命令によつてやられた場合は、これは問題ではございませんけれども、そうではなくて、要するに監督官庁からの命令で解任される。その解任の事項が妥当である場合においては、おのずから別でありますが、見解の面から見て妥当でない場合が生じてくるのではないかと。もちろん、そういう場合においては、行政訴訟というものが起こつてくるのであります。そういうけれども、その結果から生ずる問題についての責任は、一体だれが負うのか、当局が負うのかどうか、そういう点について明確にしておいていただきたいと思います。

○國友政府委員 運行管理者に關しましては、確かに高い地位を与えられておる者と考えられますが、この解任命令をいたします場合には聴

聞をいたしまして、慎重な態度でわれわれとしては行政措置をいたすつもりでございますので、その聴聞等におきまして十分調査をいたすのでございませう。またさらに場合によつては今先生のおっしゃるようなことも起こるかもしれないと思ひますが、この点に關しまして運行管理者になることにつきましては、今後省令等で、運行管理者が解任になりました二年間くらい運行管理者に選任され得ないというような程度のものでいたすつもりでございます。あるいはやめていかざるを得ないといふことにはならないのではないかと考えておりますが、こういう場合には事業者に關しましてはやはり監督権を發動しなければならぬ場合が非常に多いと思ひますので、そういう面におきましては、先ほど解任命令違反に対しまして罰則も申し上げましたが、自動車運送事業者に対しましては、第四十三条で行政処分というものがなし得るわけでございます。ところが、こういう場合自動車運送事業者も処分を受ける、運行管理者も処分を受ける場合が比較的多いのではないかと考えられるわけでございます。

○土井委員 その次にお伺いしたいと思ひますことは、時間の関係上なるべく簡略に申し上げますが、第四十三条の二第一項(第百二条第三項において準用する場合を含む。一)ということとで、抹消登録の關係と当該車両の使用停止という問題等がこれに含まれておるのであります。その場合において特に違反事項をやつた者は、實際上においては運転手であり、現業員であるわけでありまして、車両使用停止を受ける場合においては、言いかえれば、

所有者が全然犯罪に對して關係がない。要するに善意の無過失者に対する罰則というやうな形になつて、實質的には車両主、言いかえれば事業会社が車両の使用ができないといふことによつて損害を受けるわけでありまして、こういう点について一体どういふお考えを持っておられるのか、この点を一つ最後に聞かせていただきたいと思ひます。

○國友政府委員 たとえば、その車両の使用停止処分の場合に、使用人が違反行為をした場合、あるいはその自動車に盗難にあひまして、それを盗んだ者が違法行為をした場合があると思ひます。その場合の車両の所有者は善意の第三者ということになると思ひますが、これらの場合を分けて考えてみますと、使用人が違反をした場合には、その使用人の業務に關連する場合と、業務外で使用者が勝手に使用して違反行為をした場合が考えられると思ひます。業務上のことで違反行為をいたしました。それによつて使用停止処分を受けなければならぬという事態に立ち至りました場合には、やはり使用者たる所有者もその責任を負わなければならぬと考へるわけでございますが、業務外の事項で使用者が勝手にその自動車を使用したような場合には、その所有者におきまして、その使用等に關しまして監督上相當の注意を行なつておられますれば、その使用人は使用停止命令というものを受けますが、ナンバーの領置とかそういうやうな自動車に關しましては、使用主すなわち所有者は受けない、そういうことを考へるわけでございます。盗難の場合等におきましては、その自動車と

いうものが、盗んだ人、違反行為をした行為者の合法的支配下にはないわけ、そういうような場合には、もちろん違反行為をした個人にはそういう禁止命令あるいは使用停止命令が出されませんが、自動車に關しましては車検証の返納命令というふうなものを出すことができない、従つて所有者は不測の損害を受けることはない、こういうふうに考へておるわけでございます。

○土井委員 一応私の質問は終わります。

○平井委員長 關谷勝利君。

○關谷委員 簡単に一、二点お尋ねをいたしますが、この道路運送法に掲げられております事業場という言葉の定義、これはどういふふうに解釈したらいいですか。

○國友政府委員 事業場と申しますのは、事業を行なう場所という意味でありまして、これは営利的事業であると非営利的事業であると問はず、事業経営の内容たる活動の行なわれる一定の場所、こういうふうに考へておるわけでございます。

○關谷委員 この關土井委員と局長の質疑応答の中に、自家用自動車の事業場というふうに、自家用自動車の関係でも事業場という言葉を使われたのでありますが、そういたしますと、これは営業ではない、営業を行なう場所とすることになりますと、そこらの意味が變つてくるんじゃないかと思ひますが、この点どういふふうに解釈をせられますか。

○國友政府委員 これはいわゆる営業を行なう場所、いわゆるハイヤー、タクシ事業等を行なう場所という意味ではございませんで、この事業場と申

しますのは、そのおのの活動に關連いたしまして本来の事務をやつておられますところの事務所、営業所、事務室、一般にはそういうふうな名称で呼ばれておるところが該当すると考へるのでございます。

○關谷委員 そういたしますと何ですか、今までは事業を行なう場所というふうなことであつたのが、今度の改正案で出ておりますこの事業場は事務所とかいふことになつてきますと、同じ事業場という言葉が使つてあつても、そこらの解釈が今までと變つてくるということですか。

○國友政府委員 解釈は變つておりませんが、考へておられます。やはり先ほど申し上げましたように事業場というものは、いわゆる営利事業であると非営利事業であるかを問わないで、いわゆるいろいろな事業経営の内容である活動の行なわれておる一定の場所ということでありまして、いわば今度は事業場だけでなくありますので、その限度におきましては自家用等にも及びますので、範圍が広がつたといふことが申せるかと思ひますが、事業場の解釈におきましては變つておらないと考へております。

○關谷委員 どうも私よくわからぬのですが、事業場の定義は事業を行なう場所、自家用は事業でない、こういうことになつて、そこに事業場という言葉を使うということが何だかおかしいという気がするのですが、矛盾は感じませんか。

○國友政府委員 道路運送事業者の事業場と申しますれば、これはたとえばハイヤー、タクシ事業であればハイヤー、タクシ事業者の事業場であり

ますが、これが一般自家用に關してもその事業を行なつておる事業場ということではありません。

○關谷委員 自家用は事業ですか。

○國友政府委員 運送事業ではございません、しかし事業は経営していると思ひます。たとえば百貨店なら百貨店事業といふものをやっておりますし、それから砂利屋なら砂利を販売するとか、そういう事業をやつておると考へますが、その事業場でありまして、でありますから、自動車運送事業者のその事業の事業場ではなくて、いわゆる一般的にいろいろな事業をしております者の事業場という意味でございます。道路運送法では自動車運送事業者に關しまして規定を今まで多くしておつたわけでございますが、自家用に關しましては、いわゆる一般産業の一般事業活動を行なつておるところの事業場、こういう意味にわれわれは考へておるわけでありまして。

○關谷委員 そうしますと、自家用自動車をおいておる場所、そうしてその自家用自動車の運行あたりの面についての仕事をやつておる場所ではなくして、砂利屋とかあるいは百貨店の事業場といふことになりまして、立ち入り検査をするのはほとんどないところを検査するといふことになつて、その調査の目的の場所以外のところへ立ち入りをする、こういうふうな解釈になつてきますか。

○國友政府委員 これは条文について申し上げますと……

○關谷委員 その条文によつて事業場の解釈が違つてくるから、大へんなことだと思つて……

○國友政府委員 百二十六条でございますが、まず第一に、「第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、」という現行法になつております。それから第二項で、現行法は「当該行政庁は、第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、その職員をして」立ち入り云々ということが規定してあるのでございます。これに關しまして、この第一条の目的を達成する範圍内、すなわち第一条は「道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保すること」とも、道路運送に關する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発達を図り、」云々と、こゝ書いてございますが、たとえば自家用について考へますと、この「第一条の目的を達成するため」と申しますのは「道路運送に關する秩序を確立することにより、」という条項が当たつてくるわけでございますが、この「第一条の目的を達成するため」に必要がある」といふふうに、今度「特に必要がある」と改めまして、「道路運送事業者の事業場」といふのは「道路運送事業者その他自動車若しくは軽車両を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体の事務所その他の事業場」といたしまして、そこに「道路運送事業又は自動車若しくは軽車両の管理に係るものに限る。」といふふうに限定をいたしました。自家用の自動車を所有しておる者等に關しまして、その事業場に立ち入ることができ、こゝよりいふ限定を加えておきますので、立ち入りをいたします場合に、「道路運送に關する秩序を確立する」といふ目的を達成するために、自動車等を管理しておりま

すものがある場合にその事業場に立ち入ることができ、こゝより解釈をいたしておるのでございます。

○關谷委員 そういたしますと、不合理が起つてくるのです。あなたの言われるのは、百貨店とか、砂利採取、販売といふような事業場、その事業場をさすと言つておる。そうして一方では自家用の自動車の運行に關するためのものといふことになりまして、一方の自家用なり何なりを置いておつたり、そこで運行の面をやつておる場所といふことになる。そうすると、その自家用は事業でないから、こゝでいう事業といふことにはならぬ。ところが、事業といふためには、百貨店とか、あるいは砂利販売とかが事業なんです。事業場といふのはその事業をさすのだといふふうに説明しておいて、一方ではそれは自動車に關する範囲だといふことになる、その自家用の側についてある車庫とか事務所とかいふことになつてくるのですが、その事務所は自家用の事業じゃないといふことになつてくると、事業場とは言えぬといふことになつてきまして、矛盾が出てくるのです。

○國友政府委員 この規定に書いてございます事業場といふのは、一般的な用語として申しております事業場でございます。關谷先生の今おっしゃつておりますような自動車運送事業の事業、あるいは自動車運送事業に關連する事業場といふことではございません。一般的な、たとえばさつき申し上げました百貨店等の事業場という考へ方でございます。

○關谷委員 ちょっと矛盾があります

から、よく検討して、次の機会に答弁して下さい。

それからもう一つ、要綱の五に「事業所」と書いてあるんですが、その事業所と事業場、これもどう違うのか。この解釈も、きょうでなくてかまいませんから、よく検討して、矛盾のないようなはっきりとした答弁をしていただきたい。

○國友政府委員 この「事業所」とありますのは、これはミス・プリントでございまして、申しわけございませんが、「事業場」でございします。

○平井委員長 次会は来たる六日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時三十四分散会

昭和三十五年四月五日印刷

昭和三十五年四月六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局