

貨物自動車運送事業政策の変遷（Ⅵ）

～規制緩和論の展開と政策導入の経緯～

野 尻 俊 明

1. はじめに

平成2年に実施された運輸事業（貨物自動車運送事業）の規制緩和⁽¹⁾の議論の発端は、昭和56年に設置された「第二臨時行政調査会（第二臨調）」にあったといえる。実際、その後の規制緩和論議への影響の度合いを考慮すれば、第二臨調における論議をもってわが国規制緩和の実質的な嚆矢とすることができよう。また、規制緩和の導入に大きな役割を果たしたのは、昭和63年12月の新行革審の「公的規制の緩和等に関する答申」であった。

しかしながら、規制の見直し、行政改革といった点から運輸事業の規制制度の改変についてみると、第二臨調以前においても種々の議論、提言等が数多く存在していた。

本稿は、わが国における行政改革、規制緩和の経緯を簡単に振り返るとともに、貨物自動車運送事業の規制緩和への道程をフォローすることを目的としている。

2. 規制緩和論の台頭と展開

(1)第二臨調以前の規制緩和論

①行政管理庁による行政監察

わが国における行政改革⁽²⁾(「行政整理」あるいは「行政機構の簡素化」)をめぐる議論は、すでに第一次世界大戦直後の大正中期から昭和初期にかけて開始されていた。昭和10年代に入っても歴代内閣は行政改革草案を作るなどの努力を重ねたが、「結局は病根である官僚制そのものにふれるところがなく、また、その官僚制改革のための原動力となる国民の政治意志を結集することができなかつたために実を結ばなかつた」⁽³⁾。すなわち、戦前の行政改革は、官僚的形式主義 (red tape) による弊害の打開と行政上の経費の節減を図ることが第一の目標とされ、「国民世論の要請に応じるということではなく、政権の都合、判断で進められ」⁽⁴⁾たといえる。

戦後においては、昭和24(1949)年に吉田内閣が経済安定政策に対応すべく行政機構の縮小を試みたのをはじめ、それ以後の内閣においてたびたびこの問題が取り上げられ、幾度となく行政機構の簡素化と管理の改善等が提案されてきた。

また、昭和23年7月には行政調査部(昭和21年10月設置)および行政監察委員会(昭和22年9月設置)を母体として行政管理庁が発足し、行政監察制度が整備された⁽⁵⁾。

新たに発足した行政監察は、①行政管理庁が監察主体となり、行政監察委員は行政管理の一翼として任務を遂行すること、②恒久的の機関であることの結果、行政運営の全般に対する監察を実施して一般的な結論を出すよりも、個々の行政運営の実情を深く掘り下げて具体的な問題について個々に観察結果を得ることを主要な任務とすること、③非違の摘発それ自体は全然監察の目標とせず、政府職員の服務状況は行政運営の面からのみ附随的に監察することとなること、を原則として行うこととされた⁽⁶⁾。

運輸省（現「国土交通省」）の陸運行政のうち、自動車運送行政監察については昭和25年度を皮切りに、たびたび監察が実施され監察結果が報告されている⁽⁷⁾。ちなみに、昭和25年度の監察結果のうち「自動車運送事業の免許について」の部分の一部を引用すると以下のとおりである。

すなわち、「自動車運送事業の免許は、道路運送法の委任により、運輸省告示を以て規定する免許基準に基づいてなされているが、その規定は具体性に欠け、裁量の余地が広汎に残されている結果、その運用状況は既存事業者の保護に偏し易く、事業の正常な発達を阻害し、延いては輸送の秩序が乱される傾向さえ覗われる……自動車は陸上交通機関として顕著な発達をなすべき必然的趨勢にあることを考慮すれば、(ア)免許基準を法律に具体的に明定し、(イ)その基準に基づき、適当な競争形態に導く如く免許を付与していくこと、が必要と思われる。」⁽⁸⁾等、具体的な規制の実態の内容にまで踏み込んだ結論、報告を行っていた。さらに、これらの報告は行政管理庁長官に行ったほか、運輸省当局にも行い「運輸省当局と懇談を行った際、運輸省当局は、自動車運送事業の免許の撤廃乃至緩和に関する問題については、上記結論の趣旨に賛成し得ざる旨の見解を表明した」としている⁽⁹⁾。

行政管理庁による行政監察は、単に行政の表象的な問題点の指摘にとどまらず、上記のように具体的内容に踏み込み、さらに規制のあり方について意見、報告を述べるなど、許認可等の整理、推進という観点から規制行政のあり方、改革に大きな役割を果たしたと評価できる。

今日までの行政管理庁の報告の中で、昭和57年11月24日の『陸上貨物の輸送事業に関する行政監察結果報告書』は、トラック運送事業と通運事業について、活性化や効率化の視点から事業規制の在り方の見直しを指摘するなど、その後の政策に大きく影響する重要なものであった。後述するように、この報告書はこの頃から本格化する規制緩和政策導入への議論の入り口としての役割を果たしたものと見える。

②第一臨調の勧告

本稿の問題意識からみると、わが国で本格的な規制の見直し論が登場したのは、昭和36年11月に設置され昭和39年9月に公表された「第一次臨時行政調査会（第一臨調）」の答申（『行政改革に関する意見』）であった、といえる。すなわち、第一臨調はそれ以前の行政改革に関する論議と比べて極めて権威の高い組織であること、あるいは行政の実態について各種の実証的な資料を収集、それをもとに審議をしたといった点で、従前のものとは大きくその性格を異にしている。また、この答申を契機に「行政改革」という言葉が一般に定着しはじめた⁽¹⁰⁾という意味でも意義は大きい。

昭和30年代に入り急激に発展しはじめたわが国経済の高度成長期に、行政への負担が急増したこと、また繁文縟礼で形式的硬直的な事務運営は戦前と変わらないとの批判を受け、能率的な行政機構の編成、行政事務の管理の改革等が求められた。

具体的には、昭和31年から行われた鳩山一郎内閣の行政改革以降、都合三次にわたり行政審議会が設置され、新たな情勢に即応する責任体制の確立と古い行政慣行の払拭の観点から、行政機構の簡素化と管理の改善が提案されたが、いずれも所期の目的を達成することができなかった。

以上のような状況を受けて、昭和36年に「臨時行政調査会設置法」⁽¹¹⁾が制定され、わが国で初めて国の附属機関としての行政審議会が設置された⁽¹²⁾。同調査会の調査の範囲は、行政に関する問題のすべてとされており、行政上の一般の問題はもとより個別の問題も取り上げることとしたが、直接政治や政策にかかることについては原則的にふれないこととし、また、地方自治の問題については国の行政との関連においてのみ取り上げるものとした⁽¹³⁾。同調査会は、関係機関からの意見の聴取等を行い実態の調査をすすめ、昭和39年9月29日に池田内閣総理大臣への答申（『行政改革に関する意見』）が公表された。

第一臨調の答申は、内閣や中央官庁の機能に関して改革を求める等、行

政制度および行政運営の改善事項を調査、審議することに主眼が置かれていた。

同答申の中の運輸関連のものを見ると、共管競合事務の改革に関して「港湾における通関関連行政」が取り上げられている。すなわち、「通関に関連する各種の検査、検疫は、多くの担当機関によって相互に連携なく行われているために、港湾利用者に不便をかけており、また通関にかかる事務手続きの面においても、船舶の出入港や貨物の通関に必要とされる書類がきわめて多く、港湾利用の手続き上負担となっている」とし、4項目にわたる勧告を行っている⁽¹⁴⁾。

さらに、許認可一般について、「わが国における現行の許認可の中には、必要性が認められないもの、実効性を期待しえないものについてまで、過大な規制と煩雑な手続きを設けている事例が多い。また、すでに不要化したものを漫然と存置したり、事務処理が行政機関の都合中心に行われるため時間がかかり、遅延することが常態となっている」として、下記の8項目にわたる勧告を行っている⁽¹⁵⁾。

すなわち、①許認可等の設定は、統一した基準にしたがい、国民に過大な負担をかけることなく、全体的立場から必要性が明白で、実効を期するものに限定する、②運用基準を明確にし、公正迅速な処理を行う、③許認可等の不要な固定化、温存を排除するため、適切な措置を講ずる、④許認可等の処分権限は、国民の身近な機関にゆだねる、⑤共管競合する許認可の整理と合理化を行う、⑥許認可等による規制および地域行政機関に対する権限委譲については、画一主義を排除する。⑦許認可等の改革を推進する機能を確立するとともに、政府部内に許認可等を有効に総括しうる機関を定める、⑧上記①の方針に基づき、各行政にわたる許認可について、別に示す具体的な簡素合理化を行う、というものである。

②第一臨調から第二臨調へ

以上のように、第一臨調は主として行政手続きの簡素化等について勧告

を行ったが、この時期すなわち昭和40年代前半はわが国経済が高度成長を謳歌した時期でもあり、本格的な行政改革や規制の見直しについての議論は行われず、総論的な内容のものであった。また、第一臨調の意見は、理想に走りすぎていた面があったとの指摘もある。内閣機能の強化や事業別予算制度の導入や統一的な行政手続法の制定など、諸外国の先例を参考にした理想的な意見が出されたが、政府においてはいずれも実施困難として棚上げされてしまった⁽¹⁶⁾。

この後、わが国は昭和40（1970）年代終盤から50年代前半にかけて二度にわたる石油危機に襲われ、従前の経済、社会基盤は大きく揺らぎ、経済の高度成長から低成長、安定成長への移行という新たな対応が求められた。

こうしたわが国経済社会を取り巻く環境の変化の中で、第二次石油危機後の昭和50年代の中葉（1970年代）に入ると、再び行政改革に関する論議が表面化しはじめた。すなわち、昭和54年12月に閣議決定された「昭和55年行政改革計画」の中で、許認可等行政事務の合理化がうたわれ、特に規制・監督行政等の見直しについて、社会経済情勢の変化と行政需要の推移に即応し、行政の過剰な介入を抑制し、行政の簡素化を図るとともに、民間部門の活力の増大を図る見地から、各行政分野について免許、許可、認可等による規制・監督行政や各種の保護・助成施策の民間部門に対する行政関与について基本的な見直しを行うこととし、行政監理委員会等の審議を求めつつ、改善を促進するとしている。

さらに、翌昭和55（1980）年12月の閣議で「今後における行政改革の推進について」が決定され、その中には行政事務・事業の整理、委譲等で許認可等の整理（56年度以降おおむね2年間に1,000事項が目途）がうたわれた。行政管理庁においては、昭和55年度の行政監察の重要なテーマとして、行政の合理化を掲げ貨物自動車運送事業と通運事業を取り上げた。

この監察結果は、昭和57（1982）年11月24日に運輸省に対して『陸上貨物の輸送事業に関する行政監察結果に基づく勧告』⁽¹⁷⁾として公表された。

同勧告では、運輸省は(ア)通運事業の活性化と事業規制の見直し、(イ)トラック運送事業の効率化と事業規制の緩和等の改善措置を講ずる必要があるとされた。このうち(イ)のトラック運送事業について見てみると、トラック運送事業に関する現行の規制は、必ずしも輸送構造の変化等に対応できないものとなっており、輸送の効率化の制約となっている面認められる、という問題点があげられている。

具体的には、一般区域トラック運送事業については、輸送の長距離化等に伴い実車率の向上が緊要となっているが、事業区域が原則として都道府県単位に限定されている等のため、帰り荷の確保等効率的な事業活動を困難にしており、また区域外運送などの違反行為もかなり行われている。また、一般区域限定トラック運送事業については、運送貨物の種類等が制限されているため、帰り荷の確保等事業活動の効率化が困難なものとなっており、また限定外運送などの違反行為もかなり行われている。さらに、いわゆる宅配便は、一個20kg未満の小口貨物が多いにもかかわらず、認可運賃は30kgまでの路線トラック運賃が適用されることとなっており、また、輸送サービスの内容等に差異がある等のため、認可運賃と乖離が生じているものがある。そこで運輸省に対し、i)一般区域トラック運送事業の事業区域の設定については、経済交通単位への拡大を図ること、ii)一般区域限定トラック運送事業については、業務範囲の限定による事業活動の制約をできるだけ除去する方向で、規制の在り方について検討すること、iii)宅配便の運賃については、輸送サービスの内容等に対応したものを定め得るようその在り方について検討すること、を勧告した⁽¹⁸⁾。

こうした行政管理庁の姿勢は、次に述べる公正取引委員会の見解とともに政府部内で徐々に浸透し、これらの論議を契機にわが国における行財政改革、規制の緩和論議が本格的に開始され、昭和56年の第二臨調の場での議論に移行することとなった。

③OECD勧告と公正取引委員会の見解

上記のような動向の中、昭和54（1979）年9月25日OECD（経済協力開発機構）理事会が「競争政策及びその適用除外分野または規制分野に関する理事会勧告」を採択し、加盟各国に対し勧告した¹⁹。これは、OECDの制限的商慣行専門委員会が同年6月28日に理事会に上程した文書を採択したもので、政府保護業種への自由競争政策を導入するため、政府規制、独占禁法適用除外事業の見直しを求めており、特に、エネルギー、運輸、金融を中心とした規制分野に競争原理を出来るだけ導入することを内容としている。

具体的には、OECD加盟国政府は規制制度及び制限的商慣行に関する法律の適用除外について、(a)規制又はその特定の側面をもたらした当初の理由、又は状況が現状でも妥当性を有しているかどうか、(b)それらの規制制度又はその特定の側面が、その目的を達成した程度、並びにその目的を規制により達成する場合の利益と比較した、真の社会的、経済的、行政的コスト、(c)現状において同一の目的が制限的商慣行に関する法律による規制に服している競争の実施によって、又は、競争制限の程度がより少ない形の政府介入によって、実際に達成できないかどうか、の観点から再検討を行うことを勧告している。

昭和55（1980）年4月には、上記OECD理事会勧告を受ける形で公正取引委員会と行政管理庁が合同で政府規制の見直しについて検討会議を設置している。この会議の目的について『政府規制及び独占禁止法適用除外に関する合同検討会議設置要綱』は、両官庁が「相互に意思の疎通を図ることにより政府規制及び独占禁止法適用除外の見直しを円滑に行う」としている。

この勧告については、わが国政府内で競争政策を所管する公正取引委員会が主体的に対応し、議論をリードした。公正取引委員会は、第二臨調設置後の昭和57年8月に「政府規制制度及び独占禁止法適用除外制度の見直

しについて」と題する文書を公表して、競争政策の立場から政府規制制度の問題点を指摘した。具体的には、農業、金融、運輸、エネルギー等の産業分野から蚕糸業、銀行業、トラック運送事業、通運事業、電気事業等の16業種を抽出、検討し、そのあり方を検討して各所管省庁に規制の緩和や手続きの簡素化等の適切な合理化措置を講じるよう結論づけている。

公正取引委員会の考え方は、先のOECD勧告の趣旨と同様、自由経済体制・自由貿易主義をとっているわが国においては、競争政策が経済運営の基本とされるべきであり、政府規制制度は例外的なものとして必要最小限に止められるべきであるとするものであり、経済の低成長下においては、民間活力の維持、活用とそれによる国民経済の活性化のための重要な手段の一つとして、政府規制制度の見直しと緩和を緊要としている。

公正取引委員会の当該見解におけるトラック運送事業への問題点への指摘は、次のとおりである。すなわち、トラック運送事業の「現行規制については、導入時の状況とトラック運送量が増大し運送事業者の経営基盤が格段に充実した現在の状況を比べると規制の背景となった経済情勢、運送事業者の経営状況に大きな変化が見られる。現行の参入規制（事業の免許制）では、トラック運送事業を路線トラック事業と区域トラック事業に区分している等細かな規制が行われており、これによって事業者がその創意を發揮し、自由に競争することを妨げられているのではないかと思われるので、今後事業者の創意を活かせるように規制の簡素化及び緩和を検討する必要がある。価格規制（料金の認可制）については、トラック運送事業に占める企業間取引のウェイトが高いこと及び従来物価安定政策会議等で制度の再検討の必要性が指摘されていることを考えると、自由化の方向で検討する必要がある。なお、一般消費者の利用に係るものについては、消費者保護の観点から規制が必要であるとしても、規制の方法としては最高料金制など伸縮性のある料金制度の改めることを検討する必要がある」⁽²⁰⁾としている。

なお、公正取引委員会はその後、昭和63（1988）年7月に「政府規制と競争政策に関する研究会」（座長：鶴田俊正専大教授（当時））を設け、日本の経済社会の国際化、情報化、消費者選択の多様化、経済の活性化などを推進する観点から、政府規制制度の見直しについて種々の検討を加え、翌平成元年10月にその結果を公表している。それによれば、貨物運送業は「産業構造の変化、技術革新等に伴う貨物の小型軽量化、高付加価値化等の物流環境の変化を背景に、物流ニーズの多様化、多頻度化、複合化が進展しつつあり、その取扱量も年々増加の傾向にある。このような状況下で、今後の我が国の物流合理化、効率化のためには、貨物運送事業における規制緩和を推進することにより、同事業における競争の一層の活発化と事業者の創意工夫の発揮が望まれる」⁽²¹⁾としている。

以上のように、昭和56年の第二臨調の設置に先立つ時期においては、第一臨調、公正取引委員会、行政管理庁といった政府の機関を中心に規制の見直しが検討されてきていた。しかし、この時期（1980年代）からは、改革の内容も従前の行政手続き等の簡素化から、規制制度のあり方そのものへと大きな変化が生じはじめていた。

(2)第二臨調の規制緩和論

1980年代になると、世界の先進資本主義諸国のほぼ共通の課題として「小さな政府」論が登場するにいたった。この背景には、二度にわたる石油危機が経済社会の構造を根底から揺るがし、経済構造の大変革を要請するとともに、肥大化した行政組織、機構を簡素で効率的なものに作り変えることが、重要な国家的課題とされたのであった。

わが国においては、昭和55（1980）年7月に政権の座に就いた鈴木善幸内閣が「増税なき財政再建」を掲げて行財政改革を最重要政策課題とし、「行革」に本格的に取り組む姿勢を表明した⁽²²⁾。いわゆる「行革」「行財政改革」は、1980年代のわが国の最大の政治的課題となっていく。

具体的には、昭和56年3月16日に「第二臨時行政調査会」（第二臨時
会長：土光敏夫経団連名誉会長（当時））を発足させ「行財政改革によって、
増税なき財政再建を図る」こととなった。同年4月17日には、第二臨時調
の課題として「行政改革の基本的調査審議事項」が公表されたが、その主な
項目は次のとおりである。1)行政改革の理念と行政の中長期ビジョンの
確立、2)高度成長期に拡大した行政の合理化と責任領域の見直し、3)
「新たな時代に即応するための行政の基本的諸制度の改善、4)基本的課題
を抱え総合的観点から見直しを要する分野の再編合理化、となっている。

以上のような基本課題について、第二臨時調は昭和56年から58年にかけて
都合五次にわたり答申を発表している⁽²³⁾。すなわち、「行政改革に関する
第1次答申」（昭和56年7月10日）、「行政改革に関する第2次答申—許認
可等の整理合理化」（昭和57年2月10日）、「行政改革に関する第3次答申
—基本答申」（昭和57年7月30日）、「行政改革に関する第4次答申—行革
推進体制の在り方」（昭和58年2月28日）、「行政改革に関する第5次答申
—最終答申」（昭和58年3月14日）である。

これらの答申は、単に行政の改革というよりわが国社会経済全般への変
革の提言であり、わが国の中長期ビジョンを提示する刺激的なものとなっ
た。そのため、答申の内容に対して国民各層から「総論賛成、各論反対」
の声があがり、答申内容の実現は第二臨時調以降に引き継がれることとなる。

ここでは、第二臨時調答申の中で貨物自動車運送（運輸）事業の規制緩和
問題と関連の深い、許認可の整理・合理化について等の諸項目を簡単にま
とめておくこととする。

①第1次答申

昭和56年7月10日の「行政改革に関する第1次答申」は3部構成になっ
ている。第1部では、「行政改革の理念と課題」が、また第2部では緊急
課題に関する具体的方策を、そして第3部では今後の調査会としての検討
方向を提起している。

本答申では、まず行政改革の理念として、「変化への対応」、「簡素化、効率化」、「信頼性の確保」が掲げられ、新しい時代が要求する行政の在り方を明らかにするための論議が行われた。

②第2次答申—許認可等の整理合理化

第2次答申は昭和57年2月10日に出されたが、そこでは当面の許認可等の合理化事項として、車検期間の延長、運転免許更新手続きの簡素化、自家用トラックの届出制の廃止等が、表明された。

③第3次答申—基本答申—

第3次答申は同年7月30日に出されたが、これは国鉄の民営・分割化問題が中心であった（同答申第5章1三公社の民営化、合理化）。しかし、本答申が基本答申と題されたゆえんは、「近年の内外の環境変化の下で、国の機構、制度及び政策の全般について幅広く見直しを行い、中長期的な展望に立って行政の在るべき姿、今後の行政改革の基本的な方策を提示」⁽²⁴⁾したことにある。

④第4次答申—行革推進体制の在り方

第4次答申は、昭和58年2月28日に出されたが、これは同年3月15日に調査会がその任務を終了するにあたり、行政改革推進体制の整備を引き続き求めるための措置についての規定である。具体的には、臨時行政調査会答申に対する政府の実施状況を見守り、政府の行政改革を推進させていくために、総理府に「行政改革推進委員会（仮称）」を設置すること、及び同委員会の任務、権限、組織等がその内容となっている。

⑤第5次答申—最終答申

第5次答申は、第二臨調の「最終答申」として昭和58年3月14日に提出された。

本答申は、第3次答申以降の審議で得られた成案の提言が中心であるが、最終答申ということもあり第二臨調の答申全体で提起された改革の理念や方策にも言及している。

最終答申の答申は社会全体、行政の各般にわたるが、このうち運輸省への提言（同答申第1章3-(1)-エ）において、運輸行政全体としての政策調整機能の強化を図るべきとして、運輸省内部の再編を提言している。

なお、最終答申でもっとも注目されたのは「現業・特殊法人等」の改革（同答申第3章）である。第二臨調においては、すでに第三次答申において国鉄、電電公社及び専売公社の三公社の改革が取り上げられたが、最終答申においては同改革について早急な改革を愁眉の課題として早急な実施を求めている。さらに、最終答申においては、郵政事業、国有林事業、国立病院・療養所等、現業部門の改革、また種々の特殊法人等の整理合理化が提言され、その後の改革に多大の影響を与えたといえる。

最終答申において、貨物運送事業に関してはトラック運送業について講じるべき措置についての提言（第5章「許認可等」2 許認可等の整理合理化(3)事業規制）がある。すなわち、トラック運送業については、輸送需要の実態に即応した効率的な事業運営を推進するため、当面、i)一般区域トラック運送事業の事業区域の設定については、経済交通圏単位への拡大を図る、ii)一般区域限定トラック運送事業については、業務範囲の限定による事業活動の制約をできるだけ除去する方向で、規制の在り方について検討する、iii)宅配便の運賃については、輸送サービスの内容等に対応したものを定め得るようその在り方について検討する、iv)事業計画の変更認可等のうち、例えば、運行経路の変更、営業所の位置変更等で軽微なものについては届出制に移行する、となっている。

(3)旧行革審の規制緩和論

第二臨調の答申が出た後、政府は同答申の実現を確実にしめるために昭和58年6月28日に「臨時行政改革推進審議会」（いわゆる「旧行革審」もしくは「第1次行革審」⁽²⁵⁾）を設置した。第二臨調以後の、わが国の規制緩和論議の中心舞台は、この旧行革審に移ることとなった。

旧行革審は、昭和58（1983）年8月4日の「当面の行政改革に関する意見」を皮切りに都合9度にわたり意見を政府に提出している⁽²⁶⁾。旧行革審の意見における、公的規制の見直しの基本的な観点は、次の通りであった。すなわち、①公的規制については、社会経済情勢の変化等に即し不断に見直しを行う必要があるが、特に近年のわが国はこれまでの公的規制の在り方の抜本的な再検討を迫る変化にさらされている。②規制を通じてその達成を図ることが特に必要とされる社会的な目的の範囲や、目的の実現のために導入される規制の範囲は、消費者や生産者の自己責任能力の向上に伴い、大幅に縮小することが可能になり、また、抜本的に見直す必要が生じている。③わが国にとって、経済的、技術的な発展段階の違いを理由として、他の諸国とは異なる規制の目的や方式を採用し続ける根拠は、格段に少なくなった。以上のような基本認識のもと、旧行革審は従前より以上の規制の緩和を求めた。

(4)新行革審の規制緩和論

すでに述べたように、「小さな政府」による行財政改革を目的として開始された第二臨調による規制緩和も、いつしか国鉄、電電公社等の公企業の民営化を中心とした民間活力の重視にポイントが移行した。

さらに、昭和61（1986）年後半になるとわが国は新たな国際問題への対応が急務となってきた。すなわち、貿易収支の黒字が一向に減少傾向を見せない中、諸外国とりわけ米国との経済摩擦が増大し、わが国の対外経済政策を転換し、内需の拡大が要請されるにいたったのである。

こうした状況のもとにおいて政府は、さらに規制緩和を推進すべく昭和61年12月に「臨時行政改革推進審議会設置法」⁽²⁷⁾を制定して、再度、「臨時行政改革推進審議会」（いわゆる「新行革審」もしくは「第2次行革審」）において、規制の見直しを具体化する作業が開始された。

新行革審は、昭和62年7月14日に「当面の行財政改革の推進に関する基

本の方策について」と題する答申をはじめ、地価等の土地対策に対する答申（昭和62年10月12日、昭和63年6月15日）等を公表したが、新行革審のもっとも主要な提言は公的規制の緩和に関する答申である。新行革審においては、個別分野の検討にあたって学識経験者や産業界の有識者を参与とした「小委員会」が設置され、個別に検討が加えられたが、規制緩和問題については昭和63年1月に「公的規制の在り方に関する小委員会」（委員長 瀬島龍三日本商工会議所特別顧問（当時））が設置され、具体的な規制の見直し作業がおこなわれた。

同小委員会は昭和63年12月1日に「公的規制の緩和等に関する答申」を公表し、規制緩和の実施に向けて大きな一歩を踏み出した。なお、同答申とほぼ同じ内容で昭和63年12月13日に「規制緩和推進要綱」が閣議決定されている。

新行革審の基本的な問題意識は、同答申の巻頭に表明されている。少し長くなるが、以下に引用しておきたい⁽²⁸⁾。

「今後、我が国は、対外不均衡の是正と内需主導型経済構造への転換を目指し、製造業、非製造業を問わず広範な産業構造の調整を進めるとともに、これまでの経済発展の成果を国民生活の質的向上に的確に結び付けていく必要がある。

また、我が国の国際的地位にふさわしく市場アクセスの改善を一層進めるとともに、国際化の進展に対応し、制度・仕組みの国際的調和に積極的に取り組むことも重要である。

特に、我が国の経済力を国民一人一人に行きわたらせ、豊かさを実感できる国民生活を実現していくためには、内外価格差の縮小を進め、国際的に均衡のとれた物価水準を実現するとともに、消費者の多様化したニーズに対応して供給構造を変革していく必要がある。中でも消費生活の充実を図る上では、製品輸入を通じ国内市場での競争の促進や国内の生産・流通機構の一層の効率化を進めるとともに、相対的に生産性の低い第一次産業

やサービス部門の生産性の向上を促進することが特に必要である。

このような課題にこたえていくには、自由化を進め、個人や企業の創意工夫をいかし、自由な活動をできるかぎり尊重し拡充することを基本とすべきであり、生産・流通機能や価格形成にかかわる規制の緩和や制度等の改善を積極的に進めていく必要がある」。

以上のような視点から、具体的には流通、物流、情報・通信、金融、エネルギー、農産物、ニュービジネスに係る事業規制等が緩和に向けての検討対象とされた。これらの諸産業は当該産業内に占める規制分野のウエートが高いものが多くなっている。

今日から振り返ると、規制緩和法（「貨物自動車運送事業法」）の制定に向けた具体的な動きは、この「公的規制の緩和等に関する答申」にはじまったといえる。その意味で歴史的にも実際的にも、本答申は極めて重要な提言となった。

本答申は、臨調・旧行革審における公的部門の役割の大幅見直し、行政の簡素化・効率化や民間活力を發揮するため公的規制の緩和に向けて積極的な提言を行ったが、その後のわが国を巡る内外の諸状況の変化を踏まえ改めて公的規制の緩和に向けての改革方策の検討を進めるとしている。そして、規制緩和の具体的視点として次の9点を上げている⁽²⁹⁾。すなわち、ア)社会経済情勢の変化や技術革新の進展等によりその政策的必要性が失われた規制は、廃止する。特に、短期間の暫定的規制を想定していた規制がその後の事態の変化にかかわらず長期にわたって存続することのないように留意する、イ)企業・個人の自主性、自己責任の原則の徹底を図るとともに、その創意工夫、民間活力の最大限の發揮を図るため、原則自由・例外規制の立場から規制は最小限のものとし、原則として競争的産業においては、需給調整の視点からの参入規制は行わない、ウ)市場メカニズムに制限を加えることにより、供給量や価格の安定等を図ろうとする規制が必要な場合であっても、できるだけ市場原理を活用し、供給構造の変革

を促進する、エ)規制を行う場合にあっては、基本的には、i)異常な事態や特に防止すべき行為に対する規制に限定し、通常は自由とする、ii)規制の内容・程度を規制の目的や効果に照らし必要な限度にとどめるとともに、規制方式について量的規制から質的規制への転換を図る、オ)同種・類似や共管競合の検査等については、その重複を排除し、整理合理化する、カ)技術革新等に伴う事業の転換や多角化、新規産業の創出を促進し、産業の健全な発展を促すため、新たな商品・サービスに係る既存の事業規制の適用は極力限定的なものとするとともに、必要な規制緩和を図る。また、新たな事業規制の創設は、大きな社会的弊害が生ずるおそれ強い場合等特段の事情があるときを除き行わない、キ)本来の規制目的と乖離した運用についてはその是正を図るとともに、許認可等の明確化を図り、運用の透明性、公平性の確保を図る。また、規制手続については、大幅な簡素化・合理化、処理の迅速化を図る、ク)本来安全確保等の社会的な規制を目的としていたものであっても、既得権益の保護や参入抑制の効果を有するものに変質してきている規制や、社会的規制を隠れ蓑にしてそれらの効果を期待している規制については、目的の妥当性と規制の有効性を改めて見直す。また、社会経済情勢の変化や技術革新の進展等に対応して規制の内容を合理化する、ケ)地方公共団体による規制についても、地域の特性等に配慮しつつ、規制に過度のバラツキや行き過ぎのあるものはその是正を図るよう、必要な指導を行う、としている。

以上の諸点は、新行革審の規制緩和の理念、考え方を明確にあらわすものであり、また具体的な規制緩和の際の基本的指針とされた。

「公的規制の緩和等に関する答申」は、個別分野の規制緩和等の措置として次の7つの産業分野を名指ししている。すなわち、流通、物流、情報・通信、金融、エネルギー、農産物、ニュービジネス等である。

このうち、「物流」についての答申の概要は、次のとおりである⁽³⁰⁾。

まず、答申は物流サービス（トラック事業、運送取扱事業、車両・走行

規制, 海上運送事業, 港湾運送事業, 倉庫事業) が, 環境の変化により近年にわかに高度化し「国民生活に密着した新たな物流サービスの展開を求められている」といって認識し, その規制についてはこうした「物流産業を巡る新たな環境に対応した多様な事業展開を進める上で, 改めて大幅な見直しが必要とされる」としている。そして, 今後の行政の在り方は「物流サービスの利用者の視点に立ち, 市場原理を活用した事業者による自由な事業展開を図ることを基本とし, 総合的な物流行政の展開を図るとともに, 物流に係る事業規制についてはその抜本的な見直しを行い, 従来の量的規制から, 安全性, 確実性, 公平性といった利用者の基本的要請にこたえるための一定の能力水準の確保を中心とした質的規制に転換を図る必要がある」としている。すなわち, いわゆる許認可を軸とした従来の経済的規制中心の運輸事業規制から, 社会的規制を重視した新たな規制方式へ変更を求める内容となっている。そして, この答申の中で運輸の中でも最も重点を置かれたのは, トラック運送事業と運送取扱事業であった。

答申のトラック運送事業及び運送取扱事業に係る部分は, 以下のとおりである。

①トラック事業

以下の方針を基本として, 速やかに具体化を図り法制化する。

- i) 需給調整規制を廃止し, 資格要件を中心とした許可制度に移行する。
併せて, 許可基準の明確化を図る。
- ii) 運賃・料金の認可制を届出制に移行する。
- iii) 事業区分を抜本的に見直し, 大幅に整理統合する。

上記に併せ, 過積載, 過労運転等の違法行為に対する規制の実効確保, 取締り強化について, 関係行政機関の連携・協力の充実を図るとともに, 事業者による運行管理の適正化, 違反事業者等に対する処分の厳格化, 荷主に対する指導の強化等を推進することにより, 公的な監視, 監督の強化を図るほか, 違法行為の予防, 是正のためのトラック事業者の自主活動を

促進する所要の方策を講ずる。

②運送取扱業

複合一貫輸送の促進を図るため、その制度的位置付けを明確にするとともに、総合的な運送取扱業の制度を創設することとし、以下の方針を基本として速やかに具体化を図り、法制化する。

- i) 利用運送事業は許可制、その他の運送取扱事業は登録制とし、それぞれの要件を必要最低限のものとするとともに、許可、登録基準の明確化を図る。また、運賃・料金は届出制とする。
- ii) これに伴い、通運事業及び利用航空運送事業について、需給調整規制を廃止する。
- iii) 通運事業法は廃止する。

新行革審は、上記の通りトラック運送事業と運送取扱事業について、具体的かつ明確に規制緩和の方向性を示し、関係省庁機関に所要の方策の実施を求めた。

もっとも、こうした内閣の方針は、社会の中で一人歩きしていた訳ではなかった。すでに第二臨調以降、関係事業分野においては規制緩和に対して賛否両論の立場から熱心な議論が繰り返されていた。旧行革審、新行革審はそうした関係官庁、機関、団体等の動向を踏まえ、水面下で意見の調整等を行いながら、本答申の公表にこぎ着けたといえる。

3. 規制緩和論に対する運輸関係機関等の対応

(1)運輸省の施策

①運輸政策審議会の諸答申

新行革審の動向に呼応するかのごとく、事業規制の所管官庁である運輸省内部においても、規制の見直し作業が同時並行的に進められていた。もっとも、運輸省においては、すでに第二臨調、旧行革審、公正取引委員

会、行政管理庁等から規制の緩和化を求められた時期以前から、従来の運輸事業規制の見直しや運輸省内部の機構改革等を実施、新しい時代へ向けての一定の対応を実施していた。

例えば、昭和39年9月の第一臨調答申において、路線事業以外の自動車運送事業の免許制を廃止すべき旨の勧告に対応して、許認可中心の行政からの脱却を旨とする運輸省の動きと相まって⁽³¹⁾、昭和40年代に入ると行政簡素化の動きが本格化する。昭和45（1970）年6月の運輸省自動車局長通達「貨物自動車運送事業の免許及び許認可申請等の処理について」（いわゆる「6/15通達」）は、そうした行政簡素化の色彩を強く持ったものであった。

ところで、運輸省においては、かつてほぼ10年毎に運輸政策審議会（以下、「運政審」）等の答申を用いて同省の今後の政策方針が打ち出されていた。昭和40年代（1960年代後半）以降についてみると、昭和46（1971）年7月に発表された運政審『わが国の総合交通体系』がある。

この答申（「4・6答申」）は、1960年代に解決できなかった大都市での交通渋滞や公共交通機関の経営難などの問題を、1970年代に総合交通体系という考え方のもとに解決しようというもので、具体的には国内・国際の人的交流、物的交通の拡大、新しい総合的な交通網の整備、交通需要の増大と多様化、高度化への対応などの課題の克服を目指すというものである。しかし、貨物輸送については国鉄貨物輸送の中距離陸上貨物輸送の動脈としての特性を發揮させるべく、「フレートライナー、専用輸送基地等に対する重点的な設備投資や、貨物駅の集約化、端末輸送との協調、補完を軸としてシステムチェンジをはかる」⁽³²⁾等、国鉄を中心とした総合交通体系の確立の必要性が強調されている。貨物輸送特にトラック輸送については、運賃料金制度への若干の指摘はあるものの、具体的な指摘はなく、高度経済成長によって生じた貨物（輸送需要）の量的拡大への対応と質的向上が指摘されているだけであり、その後問題となる「物流」に関しては取り上

げられていなかった。

1980年代に入ると、二度にわたる石油危機を経験したわが国経済を取り巻く環境は一変し、それまでの高度成長から安定成長へと移行した。産業構造についても、重厚長大型産業から軽薄短小型産業へと基調が変化し、貨物輸送にも多大の影響を及ぼすことになった。

こうした環境激変の中で昭和55（1980）年4月に運輸政策審議会に諮問され、翌昭和56年7月に同審議会が答申したのが、『長期的展望に基づく総合的な交通政策の基本方向について』（「5・6答申」）である。この答申は、「わが国の経済社会情勢の著しい変化に対応して、長期的な展望の下に80年代における交通政策の課題を探り、それを克服して交通政策の目標を実現するための新しい総合的な交通政策を確立」⁽³³⁾することを目的としたものであった。また、運輸省においても「縦割り行政システムから横割り行政への転換」を図る施策が打ち出された⁽³⁴⁾。

「5・6答申」は旅客輸送を中心とした公共交通への関心が強いものであったが、それ以前の政策が運輸・交通を中心としたものを、貨物輸送についてはより範囲を広げて他の諸活動も含めた物流活動を政策の射程距離の中に取り込むという形で政策が立案されていく契機となったものといえる。なお、この答申から従来運輸省の用語法として貨物輸送とほぼ同義に使われていた「物的流通」から「物流」に用語が変えられ、政策の中にも「物流政策」取り入れられていく。

この答申は2部全8章から構成されるが、第2部第5章に「物流政策のあり方」がおかれ、運輸省における物流政策の課題と方向性が明確にされている。このこと背景には、宅配便等の新規のサービスの登場に触発された運輸省が、従来進めてきた「運輸産業、運輸企業の保護育成による能力拡大を軸とした政策を改めるということ……『競争』というものを意識した運輸市場の変化を示しており、更に言うなら平成2年の物流二法という規制緩和に結びつく」ものといえる⁽³⁵⁾。

この答申であげられた物流政策の課題は、1)産業の物流ニーズへの対応、2)物流コストの低減、3)強まる制約条件等への対応、4)国鉄貨物輸送の再編成、5)国土の均衡ある発展、6)国際的相互依存の強まりへの対応、である。この中で特に1)は、従来の運輸行政(政策)が運輸事業者の保護、育成の中心であったものを、荷主(利用者)のニーズへの対応を行うとするもので、極めて重要な政策転換の表明といえる。このことは80年代から90年代、さらに2000年代へと続く運輸省の物流政策の基軸となるものであり、後述する規制緩和政策に結び付いていく。

そして、80年代における物流体系の形成にあたっては、1)効率的物流体系の形成、2)省資源低公害型物流体系の形成、3)幹線物流ネットワークの形成と重点的、効率的な物流関係施設の整備を行うとしている。

以上のように、運輸省の物流政策が貨物輸送政策の中軸に置かれるなか、貨物自動車運送事業をめぐる規制問題への対応も行われていた。

すなわち、トラック輸送については行政管理庁からの指摘にそって、i)昭和59(1984)年3月に一般区域の事業区域のうち東京、大阪陸運局管内を対象として「拡大事業区域」を設定、ii)一般区域限定事業について、昭和59年3月に免許にあたっての「限定」の枠を拡大、iii)一般路線運賃の中に「宅配便運賃認可基準」を設定、するなどを行った。

さらに運輸省においては、昭和59年6月20日に「新しい運輸行政の展開 一新四局の政策を中心に一」と題した新政策研究会の報告書が公表され、「経済社会情勢の変化に伴い運輸行政に課せられた多くの諸問題に総合的、効率的に対応するため、従来の運輸手段ごとのいわゆる縦割り組織を大幅に再編整理し、各輸送手段を横断するいわゆる横割り組織を新設して、新しい運輸省」を打ち出した。特に、規制行政については「抜本的な見直しにより行政の簡素化を図り、諸情勢の変化に敏速に対応して諸政策の検討、実施を行うことができる体制を確立すること」としている。これは、「許認可官庁から政策官庁へ」の脱皮をキャッチフレーズにした運輸省の自己

改革の意思の表明であった。

以上のように、運輸規制についてはいくつかの規制の見直しについての対応がみられたが、今日からみるとこれらの諸対応は、いわば対処療法的な対応で規制の根幹を変更するものとはいえなかった。第二臨調、旧行革審の時代の規制緩和論は「小さな政府」の実現に主眼が置かれた行政改革の一部をなすにとどまっていたものと位置付けられよう。

（2）運輸省における規制緩和法案の策定

運輸省においては、第二臨調の設置以降、必要に応じて対応する施策を実施してきていたが、新行革審での議論が道路運送法に基づくトラック規制行政の大幅な変更が求めていることを認識した後、最終的には新行革審の「公的規制の緩和等に関する答申」にそった法案作りへと歩みを進めることとなる。

なお、後に運政審に提示される運輸省案の骨格は、昭和63（1988）年9月22日運輸省貨物流通局名で新行革審（「公的規制の在り方に関する小委員会」）ヒアリングの場で「物流事業規制の見直しの基本的検討方向」として公表されていた。その要旨をまとめると⁽³⁶⁾、運輸省は物流に関する事業規制について、i)事業規制は、国民、利用者に必要な輸送サービスを常に安全かつ良好な状態で安定的に提供するという政策目標達成の手段で必要最小限度の範囲であるべき、ii)産業消費者構造の転換に伴い高度化・多様化するニーズへの対応が物流事業の課題、である。そして運輸省では、このような物流ニーズの変化に対応して物流事業者がその事業活動を柔軟、的確に行えるようにするとともに、各輸送機関を通じて、効率的な物流システムを形成するため、各般の物流政策を積極的に推進することとし、その一環として、物流に関する事業規制を、これらの観点から見直すこととした。

具体的には、(ア)トラック事業規制の見直しについては、民間事業者の

創意工夫を活かした事業活動を推進し、輸送の安全を阻害する行為を防止するとともに、中小トラック事業者の安定的な事業継続に配慮して、次のような規制の見直しを検討する。a)参入規制……需給調整規制を廃止し、免許制から許可制へ、また著しい過当競争状況と認められる場合に限り、新規参入の停止措置をとる、b)事業区分……積合と貸切による区分を廃止し、路線と区域とを統合する、c)運賃規制……認可制を事前届出制に改め、不適當なものに対しては変更命令による是正措置を講じる、また必要に応じ標準運賃・料金を設定する、d)社会的規制の遵守……違法行為の予防・是正等トラック事業者の自主的活動による安全確保を促進する。そして、(イ)複合一貫輸送促進のための規制の見直しとして、a)運送取扱事業について横断的、総合的制度の創設し、利用運送は許可制、その他の運送取扱事業は登録制とする、これに伴い通運事業及び利用航空運送事業については、需給調整規制を廃止し、免許制から許可制とする、また通運事業法は廃止し新たな制度に発展的に吸収する、そして運賃料金については、事前届出制に改め不當なものに対しては変更命令による是正措置を講じる、b)複合一貫輸送の法的位置付けを明確にする、というものである。

この運輸省の基本的な検討の方向は、運政審物流部会（部会長：宇野政雄早稲田大学商学部教授（当時））に「トラック事業委員会」と「複合一貫輸送委員会」を発足させ、法案策定に向けた具体的な動きを加速化させた。

同部会は新行革審の答申に先立ち、昭和63（1988）年10月25日「トラック事業及び複合一貫輸送に係る事業規制の在り方に関する意見」と題する見解を発表している。これは同年5月から運政審が議論していたトラック事業と複合一貫輸送の規制についての検討結果として公表されたものである。

この運政審の答申と新行革審の答申は、細部では若干の相違はあるもの

の、基本的認識はほぼ同様とみてよい。

同意見におけるトラック事業についての規制改革に係る基本的視点は、以下の3点である。

- ア) 高度化・多様化するニーズに対応して、民間事業者の創意工夫を生かした事業活動が迅速かつ的確に行えるよう、規制の見直し、手続きの簡素化を図る。
- イ) 過労運転、過積載等輸送の安全、輸送秩序の維持を阻害する行為を防止するため、民間による自主的な活動の促進を含め、その防止の実効性ある措置を講ずる。
- ウ) トラック産業が、99%を占める中小事業者の機動性に富んだ事業活動に支えられていることに鑑み、中小トラック事業者が環境の変化に的確に対応し、円滑かつ安定的に事業を行えることができるよう十分に留意することとする。

以上の基本的視点を踏まえて、改革の基本的方向としてトラック事業規制について次のようにとりまとめられた。

1) 参入規制

ア) 参入基準

- i) 需給調整規定を廃止し、免許制を許可制に改める
- ii) 許可基準は、輸送の安全の確保を含め、的確な事業遂行能力等を審査する資格要件とする。
- iii) なお、著しい過当競争状況と認められる場合には、緊急措置として、期間、地域を限って新規参入の停止措置を講じうることにする。

イ) 事業区分

- i) 積合と貸切というサービス形態による区分を廃止し、路線と区域に区分されている一般事業を一本化する。
- ii) なお、小口貨物輸送のネットワークを有する従来の長距離路線

事業については、許可に際し、広域積合運送事業（仮称）として、特に、信頼性、确实性等利用者保護を重視した審査を行うこととする。

- iii) 軽車両等運送事業のうち、軽自動車による貨物運送事業については届出制とする一方、その他についての規制は廃止する。また、無償貨物自動車運送事業についての規制を廃止する。

ウ) 事業計画

- i) 増車等車両総数の変更について、認可制を事前届出制に改める。
- ii) 宅配便の取次店設置の廃止等その他の事業計画の変更についても、大幅に簡素化する。

2) 運賃規制

- i) 認可制を事前届出制に改め、不適当なものに対して変更命令による是正措置を講じうることとする。
- ii) 必要に応じ、運輸大臣は、標準運賃・料金を定めることができることとし、これを民間団体に代行させることができることとする。

3) 社会的規制

- i) 運行管理者について、資格要件の強化及びその地位の向上を図る。
- ii) 過労運転等重要な社会的規制の違反行為に対する行政処分について、許可の取消しを含め厳正な運用を図る。

4) 事業の適正化の確保

- i) 次の事業を行う民間団体を指定して、トラック事業の適正化の実効を期するよう、民間による自主的な活動を促進することとする。
 - 過積載、白トラ行為等違反行為の調査及び是正のための指導
 - 運輸大臣への調査及び指導の結果の通報
 - 荷主に対する協力、改善要請
 - 利用者からの苦情の処理
- ii) 運輸大臣は、違反行為を強要する荷主に対して、勧告、指導等の

措置を講じうることとする。

5) その他

- i) 許可基準については、可能な限りその明確化を図り、透明性を確保することとする。
- ii) 手続き、提出書類についても、できるだけ簡素化を図ることとする。
- iii) 事務処理について、一層の迅速化を図ることとする。

以上の運政審答申を骨格に、その後昭和63年12月1日に新行革審の「公的規制の緩和等に関する答申」を踏まえて、さらに同年12月13日の「規制緩和推進要綱」の閣議決定を受けて、最終的にトラック事業の規制緩和法案（貨物自動車運送事業法案）が策定され、制定に向けた動きが始められた。なお、同法案は平成元（1989）年3月30日に国会に提出された。

(2)事業者、事業者団体の見解

政府の公的規制の緩和問題に対する見解の表明に対して、貨物自動車運送事業者の態度は様ではなかった。もっとも、賛否論でいけば規制緩和の容認派⁽³⁷⁾はどちらかというところ少数で多くが反対の立場をとっていた。

この点については、貨物自動車運送事業の事業者団体の全国組織である全日本トラック協会（以下、「全ト協」）⁽³⁸⁾が、トラック業界の代表として各種の意見の表明、政策の提言等を行っていた。ここでは、全ト協の第二臨調以降の行政改革、規制緩和論への対応についてフォローし、規制緩和問題に対する事業者（事業者団体）の見解をみておきたい。

戦後初めての貨物自動車運送事業の事業者団体として昭和23年2月に創設された日本トラック協会（以下、「日ト協」）及びその後継の全ト協が設立以来一貫して腐心したのは、「輸送秩序の確立」問題であった。森田朗教授（学習院大学法学部）の指摘するように「既存事業者が『輸送秩序の確立』を望む場合には、自分たちの利益の擁護が含意されている」⁽³⁹⁾と

いう一面はあるものの、いわゆる「白トラ」問題や認可運賃の収受問題等、道路運送法のもとで容易に解決できない種々の問題に対して、事業者あるいは事業者団体の関心は極めて高いものであった。

しかし、昭和40年代以降の貨物自動車輸送市場での需給の逆転（供給過剰）状況においては、法による需給調整機能の無力さらには価格（運賃・料金）の市場での形成（実勢運賃）への依存すなわち認可運賃制の機能不全という現実を受容したうえで、事業活動の環境の中で、事業者の制度、行政への不満が蓄積されてきていた。道路運送法による規制制度の根幹については、継続、規制強化を望みながらも、市場の実態に即した事業制度あるいは運賃制度の見直しが必要との認識が広まった。

全ト協においては、道路運送法における問題点の解消に向けて、昭和50（1975）年10月に「秩序確立専門委員会」を設置、違法行為（白トラ等）排除と認可運賃の適正収受策を具体的に検討した⁽⁴⁰⁾。しかし、全ト協による「輸送秩序の確立」「適正運賃の収受」は、かけ声倒れに終始し一向にその成果の実をあげることはできなかった。道路運送法による法規制の建前と市場の実態の乖離は、否定しようのない現実として周知されるようになる。

第二臨調の答申に対しては、昭和57年11月に「道路運送事業関連諸問題研究会（道運研）報告書—『トラック運輸事業にかかわる政策及び規制上の諸問題に関する提言』」を公表して、トラック運送市場において特異に内在する諸問題を指摘したうえで、トラック運送事業には経済的にも社会的にも参入規制、価格規制をはじめとする一定の規制が必要であるとした。すなわち、トラック事業においては(ア)事業者の弱小零細性、(イ)激しい市場競争、(ウ)荷主地位の優越性が存在し、またトラック運送市場には(a)需給調整に関する問題点、(b)不公正競争に関する問題点、(c)不公正取引に関する問題点、(d)外部不経済に関する問題点があるため、i)参入規制では財務条件、施設条件など資格要件を厳しくする、ii)運賃制度は市場変化に即

して見直されるべきで、宅配便については別建て運賃が妥当、iii)規制の効果的運用を図るために行政管理と併行して、トラック事業者自らが行なう自主管理体制の確立等を提言した。⁽⁴¹⁾

また、第二臨調答申以降の昭和60年代（1980年代後半）に入ってから、政府の規制緩和（道路運送法の改正）方針に対し基本的には規制緩和反対の立場から、種々の活動を行った。そのうち代表的なものとして、昭和63年3月16日に全ト協に「規制緩和問題調査会」（会長：岡田清成城大学経済学部教授（当時））がある。同調査会は、具体化しつつある規制緩和問題への対応を業界及び協会の主要な幹部に学識経験者を交えて広く論議、検討することとした。

同調査会は都合6回の会合の後、同年10月に『トラック輸送産業の現状と規制政策について』と題する報告書を公表した。同報告書は、政府の規制緩和の方針に対してトラック産業の有する特異性⁽⁴²⁾を主張して、現状維持の主要な根拠としている。具体的には、1)トラック事業規制の変遷、2)行政改革とトラック事業規制に関する議論の展開、3)欧米諸外国の動向を確認したうえで、4)トラック輸送産業の特質と現状、5)道路運送法とトラック輸送産業、6)トラック規制政策に係わる問題点を整理し、7)今後の規制政策の方向性を提言している。さらには、前記した運輸省が同年9月22日の新行革審「公的規制の在り方に関する小委員会」の場で提示した改革案（「新しいトラック事業規制の基本的検討方向」）についても、個別項目ごとの検討を行い意見の表明を行っている。

ここで同報告書の7)「規制政策の方向を求めて」について、その概要を紹介しておく。

ア) 参入規制

トラック事業への規制緩和は、利用者利便の低下、輸送における安全性の低下、過労労働といった諸問題を引き起こすので、これらの問題の発生を防止し、トラック輸送業が社会的責任を果たすためには、免許制に

よる参入規制が必要である。また、免許基準については、社会的規制の内容を明確化し、事業遂行能力、信頼性、損害賠償能力等の資質を確保することを前提とした、財務条件、施設条件、管理機能条件等の資格要件をより厳しくする必要がある。

イ) 運賃規制

輸送取引の円滑化ならびに利用者保護の観点からも、また事業者が社会的責任を安定的に遂行できるための経営基盤を確立し、利用者に輸送サービスを安定的に供給し、さらに輸送サービスの高度化を図るためにも、運賃認可制は必要である。ただ、市場構造や輸送ニーズの激しい変化により規制と実態に乖離が生じており、現行運賃制度の見直しが必要である。

ウ) 運行管理等の社会的規制

トラックの運行については、法により運行管理者の選任等、所要の規制がなされている。しかしながら、事故の未然防止等のためにも労働時間管理、安全管理、その他諸管理について一層の管理強化が必要である。なお、社会的規制の実効性を高めるためには、荷主の協力が不可欠であり、荷主に対しても社会的責務の一端を担うための規制が必要である。

エ) 事業区分

a) 路線と区域

路線事業と区域事業は、需要対象や輸送形態等に違いがあるので、それぞれの市場は全く異なり、両事業の区分は今後とも維持することが必要である。

b) 近距離と区域積合せ

近距離路線事業と区域事業者による積合せ行為については、両事業ともに都市内および都市周辺といった一定地域内で完結する小口需要を対象とするため、多くの場合競合関係にある。こうした類似の市場に対し、2種類の免許が存在することは制度上の混乱を生じさせる原因ともなるので、整理・統合することが望ましい。

c) 特定と限定

一般免許の限定事業と特定事業については、輸送形態上の差異が不明確となっており、また両事業に対する免許、許可の基準は、各運輸局で解釈が異なっているなど、両事業を統合する必要がある。この統合にあたっては、限定事業をなくし、特定事業を残すことが望まれる。

オ) 事業区域

事業区域については、すでに一部地域で経済圏への拡大が図られている。現在、まだ拡大されていない地域についても、輸送の効率化のために経済圏への拡大を検討する必要がある。

カ) 事業計画

事業計画の変更については、先の行革時において概ね整理されたが、合理化等の観点から、さらに一層の緩和を検討すべきである。ただし、「増車」については、参入規制の基本に係わる問題でもあり、またそれが競争激化の末に安全性を阻害する可能性が強いことを想定すれば、事業者の社会的責任体制の確保の意味からも、現行の認可制を維持すべきである。

キ) 取扱業

取扱業については、今後ますます重要性をおびてくると予想されることから、同業の内容を正確に把握したうえで、事業の整理並びに責任体制の明確化を図るとともに、規制を運送事業と同等にすべきである。

ク) 報告書等の手続きの簡素化

トラック事業を遂行するうえで必要な諸手続および報告書等については、再度見直しを行い、一層の簡素化を図ることが望ましい。

ケ) 車両総重量規制

トラック輸送の効率化、合理化等を推し進めるうえで車両の大型化は是非とも必要なことといえる。公害、道路構造等に大きな影響の出ない25トン程度に車両総重量の制限を緩和すべきである。

コ) 基準緩和車両、特殊車両等の輸送合理化のための緩和

いわゆる基準緩和車両（運輸省令：道路運送車両の保安基準第54条）や特殊車両（道路法第47条の2）等については、交通量削減、省エネ、合理化等の社会的、経済的メリットを得ることができるので緩和すべきである。

以上のように、規制緩和問題調査会の上記報告書に代表される全ト協の規制緩和問題への姿勢は、手続の簡素化等では賛同するものの基本的には反対であり、参入規制については規制強化の立場を明確にしていた。実際、昭和63年7月26日に開催された全国トラック協会会長会議で「規制緩和絶対反対」を決議し、その後も規制緩和反対運動が継続された⁽⁴³⁾。

しかしながら、同年12月13日に政府が「規制緩和推進要綱」を閣議決定し、また平成元年2月14日に物流業の規制緩和法案（物流二法案）が閣議に報告されるに及んで、絶対反対の立場から事業者の意見を法案に反映させるため運輸省と全ト協の「トラック事業規制問題連絡会議」を設置した。同連絡会議は、平成元年2月16日から3月24日の間4回にわたり開催されたが、事業者サイドの意向が法案に反映されることはほとんどなかった。

(3)利用者の見解

トラック輸送を利用する立場（荷主）からの規制緩和への意見は、終始一貫して「賛成」というものであった。特に、大口荷主といわれる第二次産業の利用者は、競争制限的な事業規制の色を薄め、競争促進によるサービスを価格（運賃）の低下への期待は大きく、規制緩和政策を導入する推進役となった。

ここでは数多くの規制緩和賛成意見のうち、特に規制緩和政策導入に大きな役割を果たした（社）経済団体連合会（以下、「経団連」）の『規制緩和に関する要望—中間とりまとめ』（昭和63年3月31日）の概要を紹介しておきたい。

経団連の要望書は、第1部で「基本的な考え方」を述べた後、第II部では「各分野における規制緩和の要望事項」を具体的に掲げている。「運輸」

については、取り上げられた12の事業分野⁽⁴⁴⁾の冒頭に記載されている。

経団連は、同要望において「基本的な考え方」の中で規制緩和の重要性として、「対外経済摩擦の解消、恒常的な内需の拡大、内外需バランスのとれた経済構造への改革は、わが国が目下直面する、最大の政策課題である」としたうえで、規制緩和により①対外経済摩擦の解消、②民間活力の発揮と内需拡大、③経済構造調整、の3点を上げている。そして、規制緩和を進め方として、①行政依存体質の是正、②規制の根本的見直し、③アクション・プログラムの策定を行うべきとしている。

「運輸」⁽⁴⁵⁾については、国民生活の多様化や国際化の進展により運輸をめぐる情勢が変化しているとしたうえで、運輸規制緩和についての基本的な考え方として、市場原理の徹底、新たなニーズ、技術革新に対応した運輸サービスの展開、国際化の対応、許認可全般の改善方策を図るべき、としている。そして、運輸業においては荷主の多様なニーズに合わせて適切に対応していくためには異なる輸送手段を組み合わせた複合一貫輸送が不可欠であるが、「各業界毎に輸送業あるいは取扱業の免許、許認可があり、現状では多数の企業が簡単には複合一貫輸送に取り組めない状況にある」⁽⁴⁶⁾ので、各運輸業に係る規制の見直し等を通じて、複合一貫輸送の促進を図る必要があるとしている。このように、経団連はこの要望において国際、国内の複合一貫輸送実現のために規制の見直し、緩和が必要であるとの立場であった。

「トラック」に対する要望は、次のとおりである⁽⁴⁷⁾。

ア) 参入、設備、運賃・料金

- a) 基本的には、次のような方向で規制を見直していく必要がある。
 - i) 参入については、行政の裁量の余地の無い資格基準だけを設ける。
 - ii) 積合せ需要の増大等、実態に合った事業種類の見直しを検討する。
 - iii) 事業計画、設備等は、その変更も含めて届出制にする。
 - iv) 運賃・料金についての標準を設ける。

- b) 当面、次の方策を講ずるべきである。
- i) 聴聞、同業者の同意書提出慣行等を撤廃し、要件を満たせば、迅速に免許を与えるようにする。また、公安委員会や道路管理者も処理の迅速化を図る。
 - ii) 区域トラックの事業区域を経済圏の拡大に対応して、例えば運輸局単位に拡大する。
 - iii) 路線トラックの路線延長、経由道路、集配拠点等の認可を弾力化する。
 - iv) 積合せ運送の一層の弾力化を図る。特に、荷主企業間の共同輸送のための区域積合せについては大幅に弾力化する。
 - v) 区域限定、特定自動車等必要性の薄れた事業区分は廃止する。
 - vi) 需要の季節波動に適切に対処するため、車両の増車、減車の認可を迅速化する。特殊車両については事業者間の協同化を進めるため、貸借を弾力的に認める。
 - vii) 出荷の平準化、計画化等、荷主の合理化努力が容易に反映されるよう、幅運賃制の一層の弾力化を図る。その際、中継料や割増率等についても全面的に見直す。
 - viii) トラックの性能向上に伴い、有蓋車庫についても規制緩和を一層促進する。
- イ) 走行
- a) 国際的な貨物の移動に適切に対処するため、大型車の高さ、重量、長さ等の制限について、国際水準まで引き上げる必要がある。その際、重量については先進諸国と同様に軸数別に定めるものとし、関係各法毎に差のある制限値を統一する必要がある。新しい基準の策定に当たっては、原則走行自由、例外規制の考えに立ち、新基準で走行不可能な道路については、整備計画をたて、それを実行することが必要である。

- b) 当面，以下の措置を講ずべきである。
 - i) 大型車について，高さ4.11m，重量25t，連結車36t等の水準まで制限値を引き上げる必要がある。
 - ii) 特別通行許可手続きの大幅簡素化と有効期間の延長を図るとともに，走行可能な道路については，これを明示する必要がある。
 - iii) 技術進歩により危険物積載車両の運行安全性は向上してきており，トンネル通行制限を緩和するとともに，関係法毎の基準（交代運転要員の確保等）を統一し，また煩雑な手続き申請について窓口を一本化すべきである。

ウ) その他

- i) トラックの耐久性向上に鑑み，トラックの車検間隔，車検項目を見直す。
- ii) 行政事務簡素化の見地から，事業計画の変更等に係る認可事項（運行系統，運行回数，配置する自動車規格等）を見直し，弾力化する。

以上が，経団連の要望事項である。

これらは「見直し」の要望としているものの，実質的には規制の撤廃に近い内容が含まれていることが注目される。また，具体的な事項はトラック事業者が現に直面している事業遂行上の課題が多く含まれていることを考慮すると，単なる利用者（荷主）の要望というより，現行運輸事業規制に不満を抱く運輸事業者の意見も含まれているものと思われる。

(4)労働組合の見解

わが国には，運輸事業分野において複数の労働組合が組織されているが，ここでは主としてトラックが中心でしかも加盟組合員数のもっとも多い全日本運輸産業労働組合連合会（以下，「運輸労連」），及びその上部組織としての全日本交通運輸労働組合協議会（以下，「全交運」）の取り組みを

中心にみておくこととする。なお、交通労連（全国交通運輸労働組合総連合）、全運輸（全運輸省労働組合：当時）、運輸一般（全日本運輸一般労働組合：当時）等、他の労働組合も運輸労連、全交運とほぼ同様な主張のもと、運輸関係労働者の職場と雇用を守る立場から、終始一貫して事業規制の緩和に反対の姿勢を貫いた。

まず、運輸労連・全交運が規制緩和問題を俎上にあげたのは、昭和54年9月のOECD勧告及び同年12月の鈴木内閣による「80年行政改革計画」の閣議決定であった。この頃から、運輸労連を中心に事業規制、規制緩和、欧米諸外国の実情等についての、研究、検討が開始された。さらに、昭和55年の行政管理庁と公取委が「政府規制制度及び独占禁止法適用除外に関する合同検討会」を設置、あるいは行政管理庁が陸運の行政監察を行うなど、運輸事業規制制度の根幹を揺るがす問題として運輸産業の将来に強い危機感を持ち、運輸事業で働く者の立場からの意見、意思の表明を開始した。運輸労連においては、昭和55（1980）年11月14日に規制緩和反対統一行動を展開し、行政管理庁、公取委、運輸省に反対の申し入れを行っている。

これらの運動、研究、検討の成果として、昭和55年5月11日に第96回通常国会（参議院）に社会党の提案として「貨物自動車に係る道路運送秩序の確立に関する特別措置法案」が提出されている。この法案は、全7章49ヶ条からなっていた。すなわち、第1章「総則」、第2章「貨物自動車運送事業に関する特例」、第3章「普通自家用貨物自動車の使用に関する特例」、第4章「貨物自動車運送事業に係る秩序確立事業実施機関」、第5章「貨物自動車に係る道路運送秩序確立に関する措置」、第6章「雑則」、第7章「罰則」である。

本法案は、現行の道路運送法の目的の一つである「道路運送秩序の確立を図ること」が主要な目的とされており（同法案第1条）、具体的にはトラック運送事業者の「企業の安定性と安定した輸送を確保し、その公共性

と社会的責任を果たせるようにするために、トラック運送事業者の資格要件を明記し、それに該当するものに免許することによって、無秩序かつ不安定なものの新規参入を規制し秩序を確立⁽⁴⁸⁾しようとするものとなっている。この背景には、トラック事業の規制緩和すなわち参入の「自由化は“総白トラ化”につながる⁽⁴⁹⁾」との認識から、参入規制強化、道路運送秩序の維持を強力に推し進めようというものであった。

しかしながら、この法案は「規制緩和に逆行」との強い反対意見が関係団体・マスコミ等から出され⁽⁵⁰⁾、結局成立することはなかった。

運輸労連・交運労協の規制緩和反対運動は、その後も引き続き検討、研究が続けられた⁽⁵¹⁾。こうした運動の集大成の一つが、昭和60年6月15日に公開された全交運の『トラック運送事業の規制緩和は何をもたらすか—現状の問題点と規制緩和の影響』と題する冊子⁽⁵²⁾である。これは、全交運の規制緩和問題への昭和54年から昭和60年6月までの間の取り組みについて、批判的（反対論）な立場から取りまとめ、働く者の立場からトラック事業規制の在るべき姿を提示したものである。

ここでは、同冊子を用いて全交運の規制緩和への取り組みについてみておくこととする。

同冊子は、「規制緩和の経過」と「トラック運送事業規制の現状」を確認した後、「トラック輸送の問題点と規制緩和による影響」と「トラック運送事業の規制についてあるべき姿」について述べている。

まず「トラック輸送の問題点と規制緩和による影響」については、以下の諸点を掲げ解説を加えている。すなわち、(ア)公共性が失われ、破壊的競争を招く、(イ)安全が無視され、事故・公害が増える、(ウ)規制緩和は中小零細企業を淘汰する、(エ)荷主従属化と下請化を促進する、(オ)賃金、労働条件の最低規制こそ急務、(カ)無視される労働問題への対応、である。このうち(ア)については、輸送機関の不均等発展の理由、トラック運送事業の公共性、免許制度の維持と改善の必要性、運賃料金の認可制の堅持等の項目をあげ、

また(エ)についての記述の中では「総合運送取扱業」の制度化が行われれば、従来からの荷主従属体質が一層深刻化し荷主と運送事業者の対等性の確立がますます遠のくと指摘している。これらの諸項目は労働組合のみでなく、規制緩和のマイナス面に不安をいただくトラック事業者の懸念でもあった⁽⁵³⁾。

次に、「トラック運送事業の規制についてあるべき方向」については、(ア)基本的な方向について、(イ)具体的な改善方向について、記述している。まず、(ア)で規制緩和の問題点を指摘したうえで、(イ)で労働組合の視点からの提言を行っている。

全交運の改善方向についての提言は、まず現状の市場における「輸送秩序の混乱を是正、利用者・国民のニーズに応えるためには、免許制度の維持を前提に、現行道路運送法を新たに積極行政の立場から見直し、次の諸点を中心に改善を図る必要」⁽⁵⁴⁾があるとしている。すなわち、i)環境破壊の改善が先決、ii)社会的規制強化と法制整備、iii)自動車行政の民主化、iv)事業者の自主性強化、v)事業区分の明確化、vi)中小企業の協業化促進、vii)免許の更新制の導入、である。

なお、このうち最も注目されるのは、vii)免許の更新制についての提案であろう。現実の既存事業者の法令違反を適切に行政が把握するためには「トラック運送事業に期限つきの免許制度に改める免許の更新制を導入し、その更新の度ごとに事業者をチェックすることによって監督規制行政の実を挙げる」⁽⁵⁵⁾ことが必要であるとするもので、極めて重要な提案であった。

更新制の導入を含めて、これらの事項は後述する「貨物自動車運送事業法案」及び「貨物運送取扱事業法案」の国会審議の中で、社会党議員から発言の中に反映されることとなる。

4. むすびにかえて

第二次世界大戦前から開始されたわが国の官僚制，行政をめぐる改革の動きが，従来の規制制度の本質的な変更，転換を迫る規制緩和という方向に大きく舵を切ったのは，昭和63（1988）年の新行革審答申からであった。その後は，世論や外圧等の規制緩和に向けての強力な追い風に押されるように，一挙に規制政策の変更が実施されることとなる。

ところで，規制緩和問題の中で貨物自動車運送事業は，わが国の諸産業の中で代表的な規制産業の一つと位置づけられ，常に中核的な存在とされて議論の対象とされてきていた。欧米諸国の動向と制度疲労した時代遅れの制度の改革が主要な理由とされたが，道路運送法制定以来の法律，法規の柔軟な運用による規制と実態の矛盾による制度破綻という事実も指摘しておかねばならない。この点，米国の厳格な法運用による破綻とは大きくその背景を異にすることに注意せねばならない。また，このことはわが国の規制政策及び規制緩和政策の特色の一つとして指摘できる。

本稿でみた経緯等により，平成元年12月16日には「貨物運送取扱事業法」（法律第82号），同月19日に「貨物自動車運送事業法」（法律第83号）のいわゆる「物流二法」が制定，公布されることになるが，同法はわが国の規制緩和の特質を考えるうえで，極めて重要な事例を提供することとなった。

注

- (1) 本稿の記述においては，特に断らない限り運輸事業の「規制緩和」という用語は，平成2年の「物流二法」の制定を巡る論議等を念頭において使用している。
- (2) 行政改革とは，「行政が所与の理念なり政策目標を最も適切かつ効果的に実施するために必要とされる制度，施策，組織体制，業務運営の改革措置をいう」とされる。田中一昭編『行政改革』（ぎょうせい 平成8年9月）2頁。
- (3) 第一次臨時行政調査会「行政改革に関する意見」（昭和39年9月29日），読売新聞

- 政治部第二臨調取材班『ドキュメント行政改革』（潮文社 昭和56年8月）184頁。
- (4) 田中一昭編『行政改革』（ぎょうせい 平成8年9月）8頁。
 - (5) 行政管理庁（総務庁行政監察局）が平成13年1月の中央省庁等改革において、総務省行政評価局に名称が変更されたことに伴い、「監察」という言葉は設置法から消去され、その歴史を閉じた。
 - (6) 行政管理庁行政監察局『行政監察三十年史（Ⅰ）』（（財）行政管理センター 昭和53年10月）29頁。
 - (7) 「中央計画監察等勧告等事項一覧」（総務庁行政監察局行政監察史編集委員会『行政監察史』平成12年12月 535～662頁）参照。
 - (8) 前掲『行政監察三十年史（Ⅰ）』 130頁。
 - (9) 同上。
 - (10) 田中一昭前掲書 1頁。
 - (11) 昭和36年11月9日 法律第198号。
 - (12) 臨時行政調査会は「臨時行政調査会法」第1条の規定により総理府（当時）の附属機関として設置された。なお、事務局長は行政管理事務次官をもって充てられた（第10条）。
 - (13) 前掲『ドキュメント行政改革』187頁。
 - (14) 同上書 194～196頁。
 - (15) 同上書 200～201頁。
 - (16) 田中一昭前掲書 11頁。
 - (17) 行政管理庁は昭和57年11月24日「陸上貨物の輸送事業に関する行政監察結果に基づく勧告」を行ったが、これに対して運輸省においては、自動車局長名の通達でそれぞれ一定の措置を講じている。具体的には、i)について「一般区域貨物自動車運送事業の事業区域の取扱について」（自貨33号 昭和59年3月22日）、ii)については「一般区域貨物自動車運送事業の免許のうち業務の範囲を限定して行うものの取扱について」（自貨34号 昭和57年3月22日）、iii)については「宅配便運賃認可基準について」（自貨113号 昭和58年7月27日）を發出している。
 - (18) この勧告は、「第2次臨時行政調査会との連携を緊密にし、要請に応じて審議のための資料を提供する観点から」実施されたものであった。前掲『行政監察史』25頁参照。
 - (19) 公取委渉外室訳「OECD制限的商慣行専門委員会報告—規制分野における競争政策」『公正取引』昭和55年3月（No. 353）35～37頁参照。なお、解説として生駒賢治「規制産業における競争政策—OECD制限的商慣行委員会報告書」『公正取引』昭和54年6月（No. 344）4～9頁参照。

- (20) 公正取引委員会『政府規制制度及び独占禁止法適用除外制度の見直しについて』（昭和57年8月）（別紙）「各規制分野における問題点（要旨）」参照。
- (21) 鶴田俊正編『政府規制の緩和と競争政策』（ぎょうせい 平成元年12月）参照。
- (22) 昭和54年12月28日に「80年行政改革計画」を閣議決定。行政の簡素化と免許、認可等の規制行政も見直しを行う方針を打ち出す。
- (23) 本稿においては、第二臨調から行革審の間（昭和57年7月～平成2年4月）については、特に断らない限り、臨調・行革審OB会監修『日本を変えた10年—臨調と行革審—』（（財）行政管理研究センター 平成3年12月）所収の関係資料を用いた。
- (24) 同上『日本を変えた10年—臨調と行革審—』217頁。
- (25) 同審議会は、昭和61年6月27日に廃止された。
- (26) 前掲『日本を変えた10年—臨調と行革審—』462～709頁参照。
- (27) 昭和61年12月26日 法律107号。
- (28) 臨時行政改革推進審議会事務局監修『行革審・全仕事』（ぎょうせい 平成2年7月）97頁。
- (29) 同上書 104～105頁。
- (30) 同上書 113～116頁。
- (31) 『運輸省三十年史』447頁。
- (32) 運輸省監修『わが国の総合交通体系』（運輸経済研究センター 昭和47年6月）57頁。
- (33) 運輸省編『80年代の交通政策のあり方を探る—運輸政策審議会答申「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方針」』（ぎょうせい 昭和56年11月）10頁。
- (34) 運輸省『運輸行政組織の改革について』（昭和57年9月）。
- (35) 中田信哉『物流政策と物流拠点』（白桃書房 平成10年11月）49頁。
- (36) 全ト協『物流2法制定の記録』（平成9年3月）68～69頁。
- (37) 規制緩和賛成の立場の代表的な見解として、例えば、小倉昌男（当時：ヤマト運輸会長）「道路運送法の問題点と規制緩和の必要性—規制撤廃の力は世論にあり—」『経団連月報』（1988・5）26～30頁参照。
- (38) 全日本トラック協会は、前身の「日本トラック協会」（昭和23年2月17日創設）の後継として昭和44年8月27日に社団法人として創設された。なお、平成24年4月1日に公益社団法人となっている。『全日本トラック協会—50年のあゆみ』（平成10年2月）参照。
- (39) 森田朗『許認可行政と官僚制』（岩波書店 昭和63年1月）160頁。
- (40) 『全日本トラック協会—50年のあゆみ』 57頁。なお、この検討を受けて運輸省に「貨物輸送監理官」制度が新設された。同57頁。

- (41) 全ト協「道路運送事業関連諸問題研究会答申」(昭和57年12月4日)参照。なお、「トラック輸送業界の運輸規制緩和の動向を探る」『流通設計』昭和58年1月号 12～28頁参照。
- (42) トラック事業は、参入の容易性、即時財的性格・貯蔵不能性、買手独占、需要の波動性と地域性、外部不経済の発生、労働集約型産業等、他の産業にはみられない特質を有するとする。全ト協『トラック輸送産業の現状と規制政策について』(昭和63年3月)19～20頁。
- (43) 『全日本トラック協会—50年のあゆみ』66頁。
- (44) 経団連『規制緩和に関する要望』で取り上げられたのは、「運輸」「通信」「流通」「農政・食品工業」「エネルギー」「金融・資本市場」「技術開発」「森林・林業」「統計」「経済協力」「情報・通信」「環境・保安の12分野である。
- (45) 経団連 同上要望書では、「運輸」に含まれる分野として、トラック、通運、港湾運送、内航海運、外航海運、航空、鉄道が取り上げられている。
- (46) 同上要望書 11頁。
- (47) 同上 11～14頁。
- (48) 社会党・全交運・運輸労連『トラック輸送の秩序確立にむけて—「貨物自動車に係る道路運送秩序の確立に関する特別措置法」その法案と考え方』(昭和57年6月15日)6頁。
- (49) 運輸労連田井委員長(当時)の発言。『輸送経済新聞』昭和56年10月17日付け。
- (50) 例えば、「業界不在の秩序確立法案—各条文に強い反対色」『日本流通新聞』(昭和57年7月20日付け)等参照。
- (51) 研究の成果は、運輸労連編『運輸労連教宣シリーズ』その他として公刊された。テーマをあげると、「通運・トラック輸送事業の免許制度堅持にむけて」(昭和56年8月)、「81運政審答申への15の反論」(昭和57年1月)、「規制緩和の動きとトラック行政のあり方」(昭和57年8月)、「民主的運輸政策の基本方向(貨物輸送体系を中心に)」(昭和57年9月)、「主要先進諸国にみるトラック輸送事業の規制概要」(昭和57年11月)、「第二臨調・第三部会報告に対する見解」(昭和58年2月)、「トラック輸送事業規制に関する臨調答申批判」(昭和59年2月)、「アメリカの規制緩和政策のつけ」(昭和59年12月)、「トラック輸送事業の規制のあり方と当面の改善方向」(昭和60年1月)である。
- (52) なお、同時に『トラック輸送事業の規制緩和は何をもたらすか—数字でみる規制緩和の問題点』も公刊された。
- (53) 例えば、運輸専門誌が実施した規制緩和に関する事業者アンケートでは、路線事業者で規制緩和に「反対」の理由として、・市場の混乱・健全な業界発展が望めな

貨物自動車運送事業政策の変遷（VI）

い・労働条件の悪化・交通事故の増加・倒産企業の多発の順で回答が寄せられている。また、区域事業者の「反対の理由」もほぼ同様となっている。「特別アンケート 規制緩和の動き……トラック輸送業者はこう考える」『輸送経済新聞』（昭和60年6月1日付け）参照。

- (54) 全交運『トラック運送事業の規制緩和は何をもたらすか—現状の問題点と規制緩和の影響』（昭和60年6月15日）37頁。
- (55) 同上 39頁。

以上