

オーストラリアの貨物輸送産業

—道路貨物輸送産業の構造と現状—

野 尻 俊 明

1. はじめに

世界の先進資本主義諸国においては、1970年代後半から従来の政府による個別事業への公的規制を見直し、規制の改革を図る動きが開始され、今日まで引き続いている。その端緒となったアメリカにおけるディレギュレーション政策は、他の諸国に大きな影響を及ぼし、1980年代はディレギュレーションの時代であったといえる。

周知のように、わが国においても1980年代後半以降、国鉄、電電公社等公営企業の民営化や事業規制法の緩和改正が実施されている。こうした規制改革の動きにおいて、常に先端にあるのは運輸事業であり、このことは洋の東西を問わない。そして、各国の運輸事業の規制改革でほぼ共通となっているのは、経済的規制の緩和（もしくは撤廃）及び社会的規制の強化（もしくは維持）である。

ところで、各国の運輸事業への規制改革政策の導入にあたっては、参入、運賃・料金といった経済的規制が緩和された後の市場の状態をめぐる、激しい賛否論が展開された。わが国においても、いわゆる「物流二法」をめぐる論議の中で、経済的規制の緩和による市場競争及びその構造への影響について、さまざまな論議が展開されたことは記憶に新しい。

こうした中ひとりオーストラリアは、1930年代初頭から開始された道路貨物運送事業への政府規制を、すでに1950年代から緩和・撤廃しており、かかる意味において規制緩和後の市場の最良のモデルとなりうるといえる。もちろん、規制改革の内容は各国においてそれぞれ異なっており、単純なる比較は大変危険である。しかし、そうした危険性はあるものの、オーストラリアの道路貨物輸送市場の状況を検討することは、とかく空論にながれがちな議論に一定の評価基準を提供するという大きなメリットがある。

本稿は、オーストラリアの道路貨物輸送産業の実情を知ることにより、わが国の今後の運輸事業規制緩和政策をめぐる議論の素材を提供することを、目的としている。

なお、本稿は文部省科学研究費補助金国際学術研究（大学間協力研究、代表者 土屋圭造教授）の援助を得て、調査・研究を行ったものである。

2. オーストラリアの国内貨物輸送の現状～国内貨物輸送量と輸送機関別分担の推移

オーストラリアにおける国内貨物輸送量の近年の変化について、トン・ベース及びトン・キロ・ベースでみておくこととする¹⁾。

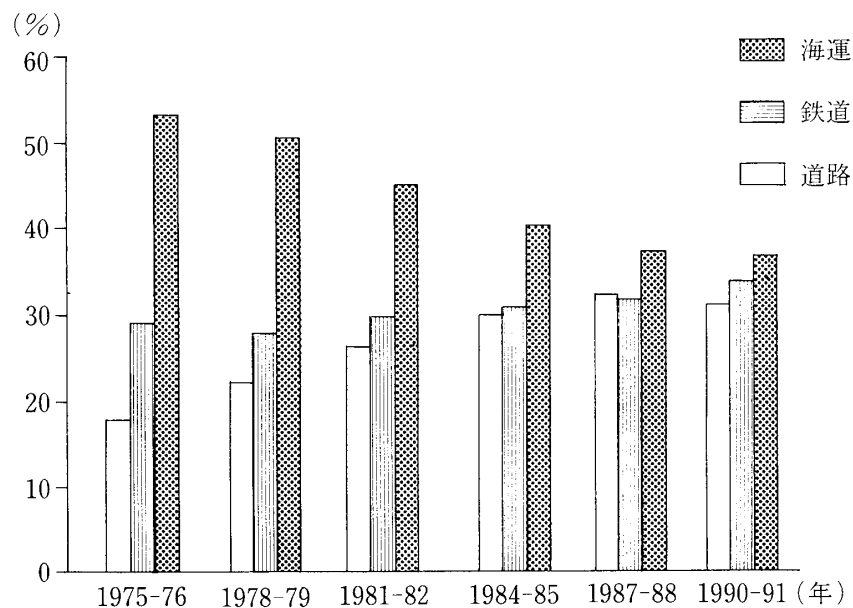
表2-1及び図2-1は、トン・キロ・ベースで、オーストラリアの国内貨物輸送の実績を輸送機関別に表わしたものである。

表2-1 国内輸送量(トン・キロ)と輸送機関別シェアの推移

年	輸送量(単位=10億トン・キロ)					シェア(%)			
	道路	鉄道	海運	航空	合計	道路	鉄道	海運	航空
1975-76	35.1	57.1	104.6	0.1	196.9	17.8	29.0	53.1	0.0
1978-79	45.9	57.7	104.7	0.1	208.4	22.0	27.7	50.3	0.0
1981-82	56.9	64.7	97.8	0.1	219.5	25.9	29.5	44.6	0.0
1984-85	71.2	73.4	95.7	0.1	240.4	29.6	30.5	39.8	0.0
1987-88	81.2	80.0	94.1	0.1	255.4	31.8	31.3	36.8	0.0
1990-91	81.9	89.0	97.0	0.2	268.1	30.6	33.2	36.2	0.0

(資料) Australian Bureau of Statistics (1993)

図2-1 国内貨物輸送量(トン・キロ)に基づく輸送機関別シェアの推移



(資料) Australian Bureau of Statistics (1993)

1975—76と1990—91を比較してみると、総貨物輸送量は年々着実に増加して、約1970億トン・キロから約2680億トン・キロとなっている。

このうち、道路貨物輸送についてのみでは、同期間に131%増加して約350億トン・キロから約810億トン・キロとなっている。この結果、道路貨物輸送のシェアはトン・キロ・ベースで全体の18%から31%へ増加している。一方、鉄道の増加はわずかで、シェアは29%から31%へ変化し、また海運のシェアは53%から37%へと減少している。航空貨物輸送は、ほとんど微々たるもので、シェアは約0.05%である。

わが国の貨物輸送では、トン・キロ・ベースでみると、道路が50.7%、鉄道が4.8%、内航海運が44.3%、航空が0.1%となっている。オーストラリアの国内貨物輸送においては、わが国と比べて鉄道の健在ぶりが印象的である。両国の国土面積の差によるところが、影響大であるといえよう。

次に、表2—2及び図2—2は、トン・ベースの輸送機関別輸送量と輸送機関別の市場シェアを、表わしたものである。1975—76と1990—91にかけての期間の道路による貨物輸送の割合は、全体の70~76%の間の変動であった。同期間を通じての鉄道による輸送の割合が20~27%の間であり、海運は5~3%の間である。鉄道と海運の輸送量の変化は、同期間におけるこれらの輸送機関により輸送された割合が小さな変化（増加、減少それぞれの）に終始したことを示している。航空貨物のシェアは、0.01%以下である。

こうしたトン・キロ・ベースとトン・ベースでのシェアの差は、各輸送機関の平均貨物輸送距離に関係して出されているものである。ちなみに、表2—3は、各輸送機関の平均輸送距離の推移を表わしたものである。

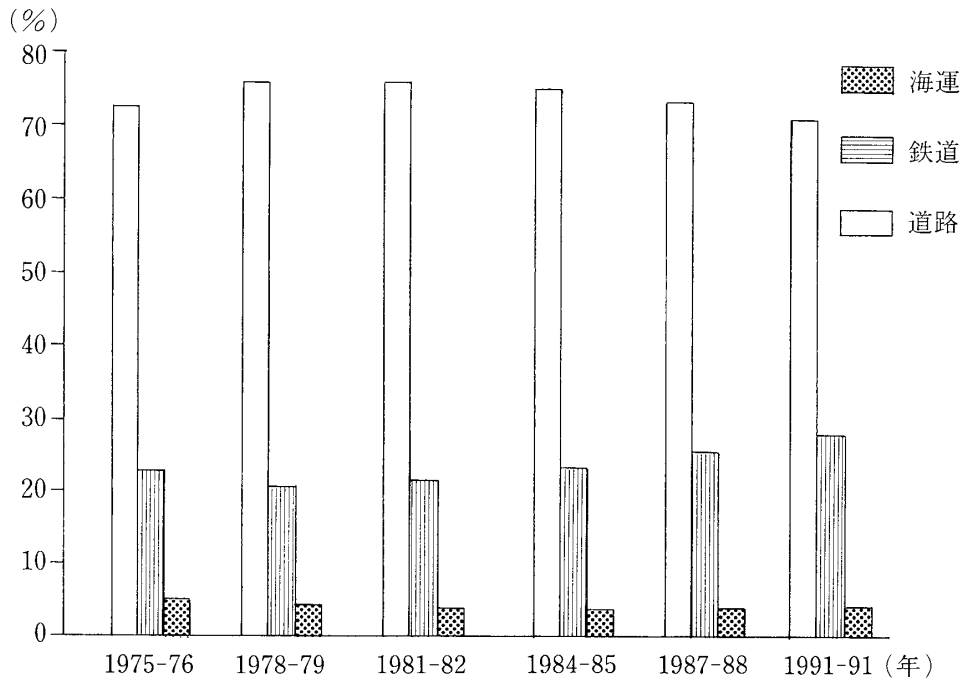
同表によれば、道路貨物輸送の輸送距離は、1975—76年から1987—88年の13年間を通じて一貫した増加傾向を示しており、1990—91には1975—76の約1.9倍の91.9キロにまでなっている。わが国の営業用トラック（普通車）の1991年度の平均輸送距離は82.8キロであるので、オーストラリアのトラックはわが国より平均10キロ近く長い距離を走行していることになる。

表2—2 国内輸送量(トン)と輸送機関別シェアの推移

年	輸送量(単位=百万トン)					シェア(%)			
	道路	鉄道	海運	航空	合計	道路	鉄道	海運	航空
1975-76	708.7	221.1	47.5	0.1	977.4	72.5	22.6	4.9	0.0
1978-79	846.1	225.2	47.4	0.1	1 118.8	75.6	20.2	4.2	0.0
1981-82	885.8	248.7	42.6	0.1	1 177.2	75.3	21.1	3.6	0.0
1984-85	952.9	289.3	42.7	0.1	1 285.0	74.2	22.5	3.3	0.0
1987-88	904.4	306.8	43.3	0.1	1 254.6	72.1	24.5	3.4	0.0
1990-91	890.9	343.0	46.0	0.1	1 280.0	69.6	26.8	3.6	0.0

(資料) Australian Bureau of Statistics (1993)

図2-2 国内貨物輸送量(トン)に基づく輸送機関別シェアの推移



(資料) Australian Bureau of Statistics (1993)

表2-3 輸送機関別平均輸送距離の推移

(単位: km)

年	道路	鉄道	海運	航空
1975-76	49.5	258.3	2 202	na
1978-79	54.2	256.2	2 209	na
1981-82	64.2	260.2	2 296	na
1984-85	74.7	253.7	2 241	na
1987-88	89.8	260.8	2 173	na
1990-91	91.9	259.5	2 109	na

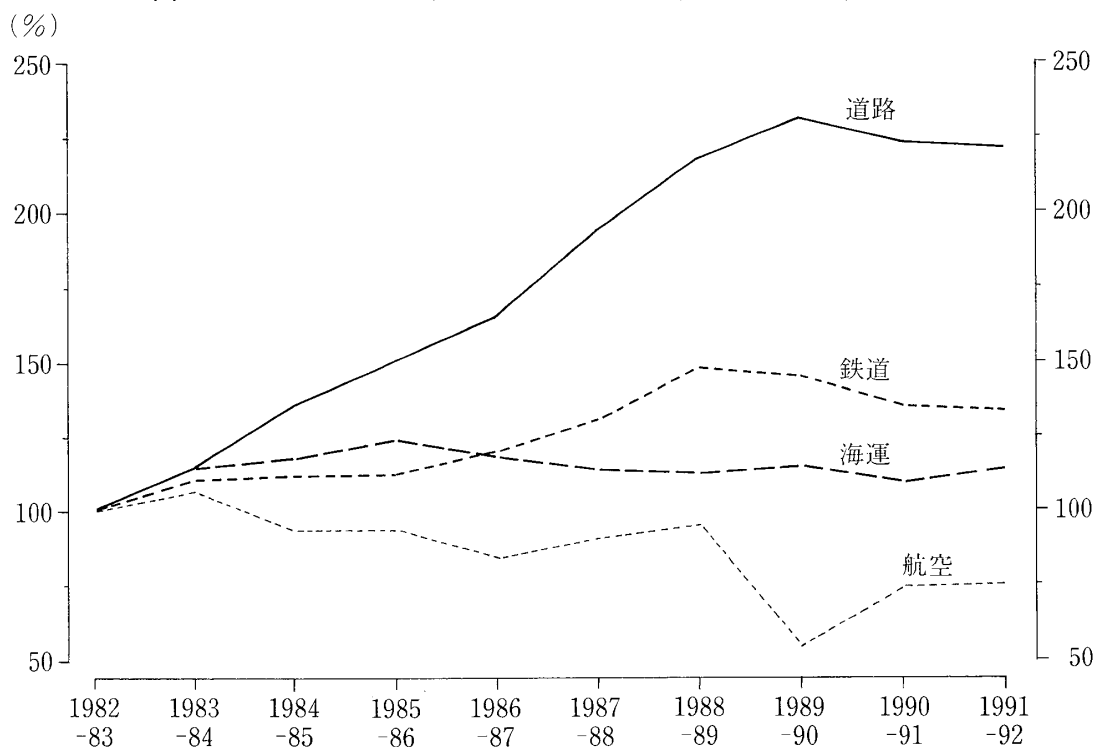
(資料) Bureau of Transport and Communications Economics, The Road Freight Transport Industry (1993)

これに対して、他の全ての貨物部門では、平均輸送距離は静止的なパターンを示している。すなわち、鉄道が約260キロ、海運が2200キロ前後で推移している。

以上のことから、オーストラリアの国内貨物輸送については、近年道路輸送の割合が著しく増加しているといえることができる。図2-3は、1982-83を100とした場合の、その後の輸送機関別輸送量(トン・キロ)の変化を表わしたものである。道路の急激な伸びが明らかになっている。

なお、1989-90の航空輸送の減少は、航空パイロットの労働争議によるものといわれている²⁾。

図2-3 輸送機関別州際貨物輸送量の推移(1982-83=100)



(資料) Australian Bureau of Statistics, INTERSTATE FREIGHT MOVEMENT(1991-92)

3. 市場の概観と業態

(1)市場における主要企業の活動状況

道路貨物輸送産業の主要な事業者の役割と市場力の評価は、同産業の構造を理解するために重要なことであるといわれている。特に、オーストラリアの同産業は少数の巨大企業と多数の弱小零細事業者から構成されており、主要企業の状況を確認しておく必要がある。

オーストラリアの物流業で最大手の企業は、歴史のある TNT(Thomas Nationwide Transport Ltd.)社、Mayne Nickless 社、Linfox and Brambles 社であり、また、近年ではこれに Finemores 社が加わっている。

この産業においては、長年にわたり数多くのテークオーバーと合併が行なわれてきた。例えば、1965年から83年までに Brambles 社は76の運輸企業を吸収し、また TNT は72社、Mayne Nickless 社は88社を吸収している。これらの数字には、1972年に Mayne Nickless 社の一部となった F H Stephens 社が行なった8つのテークオーバー、及び1967年に TNT 社の一部となる以前に Altrans Pty Ltd 社が行なった6つのテークオーバー、1979年に TNT 社の一部となる以前に Ansett Freight Industries 社が行なった9

つのテークオーバーは除外されている。また、1976年に TNT 社が行なったテークオーバーも除外されている³⁾。さらに、Brambles 社は1989年と91年に2つの追加的な買収(acquisition)を行なっている。そして、Finemores 社は1986年から90年の間に、11の買収を行なっている⁴⁾。

これらの企業によって行なわれている活動は、オーストラリアの貨物輸送市場のすべての分野をカバーしている。すなわち、運行管理 (fleet management)、保管と配送、企業系列内及び都市内貨物輸送、港湾コンテナ輸送、急便およびタクシー・サービスそしてフレイト・フォワーディングが含まれる。

以上のような事実を考慮すると、これらの運送会社は、オーストラリアの貨物市場を支配しているとみなしてさしつかえなからう。しかし、現状では貨物輸送市場における、これら4社の市場占有率を示す数字はない。ちなみに、4大企業の保有する登録済トレーラー・トラックは、全体の10パーセント以下であり、これらの数字は市場の実態を把握するには、きわめて不十分なものである。

(2)貨物輸送の主要な業態

道路貨物輸送産業は営業用 (hire and reward) と自家用 (own-account) に区分できる。営業用輸送分野の会社は、フレイト・フォワーディング (運送取扱事業) と幹線輸送である。過去の研究において、営業用輸送分野のトラック会社の多くは、通常1台きりのトラックを所有しているオーナー・ドライバー (個人トラック) であることが明らかにされている⁵⁾。

以下、営業用貨物輸送分野の主要な業態を記述する⁶⁾。

a. フレイト・フォワーディング(運送取扱業)

フレイト・フォワーダーは、荷主との間で、もっとも効率的な輸送機関を使ってA地点からB地点へ貨物を輸送する契約を締結し、貨物の統一的な輸送の責任を持つ事業者である。広大な国土という地理的条件から、遠隔地間取引の必要があり、生成、発展した事業であるといえる。また、オーストラリアの大手企業は、すでにインターナショナル・フレイト・フォワーダーとして諸外国に拠点を置いて活動している⁷⁾。

オーストラリアのほとんどのフレイト・フォワーダーは、少なくとも鉄道のシステムを利用し、発地で梱包と集荷を行い、そして着地で開梱包と配達を行なっている (いわゆる通運事業)。Brambles 社、Mayne Nickless 社、TNT 社、K&S Freighters 社、FCL Transport 社、Specialised Container 社、Railor 社、Toll Express 社、Finemores 社、Simons 社、Cubico 社などの会社をはじめとして、オーストラリア全体で20社のフレイト・フォワーダーがある。

フレイト・フォワーダーは、幹線輸送と配送を調整できるということで、単なる実運送業者よりも優位に立っている。彼らが築きあげている市場における支配的地位の帰結

として、いくつかの巨大フレイト・フォワードナーは市場において貨物輸送の価格をコントロールしているといわれている。その結果、下請け、傭車としてフレイト・フォワードナーに使われるオーナー・ドライバーの報酬は、一般に考えられている以上に低いものとなっていると考えられている。

オーストラリアの運送事業をめぐるしばしば問題とされる、貨物料金を設定する際に独占力を使うこと、オーナー・ドライバーの財政的窮状の2つの問題は、重大な問題点といえる。

b. 急送貨物業 (Express freight)

急送貨物輸送サービスは、ここ10~15年の間に発展してきたものである。TNT社とMayne Nickless社は、オーストラリアばかりでなく英国をはじめとするヨーロッパ地域で急便サービスを展開し、成功をおさめている。この分野の主要な事業者は、Toll Express社、K&S Freighters社、Finemores社、TNT's Comet社、Mcpheehand Mayne Nickless社である。

c. 一般貨物輸送業 (General freight)

一般貨物輸送業は通常、特別な車両を必要としないトラック運送サービスを行っている。また、同分野は小規模事業者とオーナー・ドライバーによって支配されている。

一般貨物輸送分野は、供給過剰という深刻な問題を持っている。それは道路貨物輸送市場で最も競争の激しい分野であるといえる。ほとんどの一般貨物輸送は、小規模事業者の手で行われ、しかも貨物の多くは地域内で流動している。もちろん、地域の特産物が地方から首都(大都市)や生産工場へ向けて輸送されることもある。また一般に、農家は地方の運送事業者と意気投合する傾向があり、彼らと契約して生産物を輸送する。これらの運送事業者は、しばしば柔軟性があり、固定費(経常経費)が少なく、また州際輸送も行なっている。しかしながら、通常は彼らは積み荷保証契約をしてはおらず、その経営状況は生業的であり、燃料購入においても割引を受けることはできてないなど、多くの問題を抱えている。

d. 運行管理業 (Fleet management)

運行管理業は、輸送産業の特別な分野であり、会社や配送ニーズのために運行の管理を行なうものである⁸⁾。極小規模の運送事業者は、資本的力量(能力)不足、専門技術、そして調査能力の点でこの市場において大規模事業者と競争できない。荷主から契約を勝ち取るのは、容易なものではなく、また数年かかるものである。こうした運送業者を支援するのが運行管理業者である。Linfox社はこの市場で最も大きな事業者である。

e. タクシー・トラック業 (Taxi trucks)

この分野は、1990年まで急成長をし続けた。この業者の多くは、急送貨物輸送企業と契約している。タクシー・トラック業は、小包み、化学品の小量貨物、冷蔵庫、テレビ、書籍等を取り扱っている。全国規模の事業者は低いコストで、ニッチ(すき間)市場で

営業し、かつ上質のサービスを提供しているため、小規模事業者にはシェアを奪われている。この輸送サービス企業の営業戦略は、新しい産業分野に焦点をあわせていることが明らかである。

f. クーリエ業 (Couriers)

一般的にクーリエ業は、文書等の送達サービスを提供するものであるが、オーストラリアにおいては乗用車や小型バンを使って単一の荷物を運んでいるものも含まれている。この分野では、自動車の追跡や、効率的な仕事の分配のために、コンピューターを活用する必要があり、参入に際しては大きな資本金が必要となる。Mayne Nickless社は、この分野でのリーダー企業とみなされている。

g. 保管と配送業 (Warehousing and distribution)

オーストラリアにおいては、タバコが倉庫業のビジネスの重要な貨物であるとされている。

保管と配送は、洗練された倉庫施設とコンピューターによる在庫管理システムをもった、特別の会社によってなされる傾向がある。サービスは、荷主から輸送業者へ、また輸送業者から荷主へ高いレベルの委託 (責任) を要請される。今後、オーストラリアで発展が期待される事業の一つである。

h. その他の貨物輸送関連業態

オーストラリアには、上記業態のほか、廃棄物輸送、家具輸送、ダンプ・トラック輸送、セメント輸送、危険物輸送、そして木材輸送等がある。

4. 道路貨物輸送産業の構造

オーストラリアにおける道路貨物輸送産業に関する一般的な公式情報は、あまり出されていない。ここでは、きわめて限られた資料をもとに、道路貨物輸送産業の構造の特色について検討しておくこととする⁹⁾。

表4-1は、オーストラリアの道路貨物輸送業者を、提供するサービス内容別に区分して、1984年現在の事業者数と従業員数を示したものである。事業者数では、全体の約75%が短距離輸送に従事している。そして、短距離輸送の従業員数は全体の約58%となっており、いずれも他を大きく引き離している。また、道路貨物輸送にかかるフレイト・フォワーダーの数は、600社弱 (約1.7%) であるものの、従業員数では約12%を占めている。このことから、道路貨物輸送事業者に比べてフレイト・フォワーダーの事業規模が大きいことがわかる¹⁰⁾。

長距離輸送分野については、州内、州際ともほぼ同様の事業者数、従業員数となっている。

ところで、短距離道路貨物輸送は、主として小規模事業者とオーナー・ドライバーの、

表4-1 貨物輸送サービス内容別事業者数と雇用者数(1983-84)

	事業者数		雇用者数
	1984年6月現在	年間平均	
州際長距離輸送	3 189	3 378	13 097
州内長距離輸送	4 739	5 021	16 678
短距離輸送	24 440	25 993	57 867
道路フレイト・フォワード	575	584	11 963
合計	32 943	34 975	99 606

(資料) ABS, Transport Establishments: Selected Items of Data Classified by Industry and Size Groups, Australia 1983-84.

地域輸送業者によって支配されている。これらの事業分野は、参入がきわめて容易であるといわれている。すなわち、これらの輸送事業を開始するに際して必要な資本は、比較的少なくて済み(最小の経営体は、リースか中古の車両を1台用意すればよい)、また運転資金も少なくて済む。ちなみに、オーナー・ドライバーの以前の職業を調査したところによると、70%は運送業とは無関係な商業従事者、19%が職業運転者、14%が非熟練労働者となっている¹¹⁾。

次に、表4-2は保有台数別事業者数と従業員数を比べたものである。オーストラリアの道路貨物輸送事業者の約80%近くの2万6000が、保有車両1台のオーナー・ドライバー(オーナー・オペレーター)である¹²⁾。しかも、1台の車両に倍近い従業員が存在している。これは、オーナー・ドライバーが助手的な人材を確保して、スリーパー・チームを組んで長距離輸送に携わっているものがあることによるものと思われる。

以上のことから、オーストラリアの道路貨物輸送産業は、少数のフレイト・フォワー

表4-2 保有車両台数別事業者数と雇用者数(1983-84)

台数	事業者数(1984年6月30日現在)	雇用者数
0-1	25 958(78.8%)	48 591(49.1%)
2-5	5 770(17.5%)	18 735(19.0%)
6-9	657(2.0%)	5 998(6.0%)
10-19	346(1.1%)	6 772(6.9%)
20-49	147(0.4%)	7 308(7.4%)
50-99	50(0.2%)	7 192(7.3%)
100台以上	15(0.0%)	4 253(4.3%)
合計	32 943(100.0%)	98 849(100.0%)

(資料) ABS, Transport Establishments: Selected Items of Data Classified by Industry and Size Groups, Australia 1983-84.

ダーが、運送事業者の大部分を占める1台持ちのオーナー・ドライバーを下請け、備車として使い、サービスが展開されていることがわかる。オーストラリア貨物運送業は、寡占的な市場構造を有しているといえる。

5. むすびにかえて……道路貨物輸送産業の課題

政府による事業（経済的）規制を廃止して、市場の競争原理に任せながら発展させてきたオーストラリアの道路貨物輸送産業にも、現在種々の問題点が指摘されている¹³⁾。

ここでは、それらの中から主要なものを以下に取り上げて簡単にみておきたい。

① 参入容易性と退出の困難性

道路貨物輸送のうち、幹線輸送部門の市場における競争の問題に関連して、この部門の参入の容易性と退出の困難性の問題が指摘されている。前述のとおり、幹線トラック輸送部門は、主としてオーナー・ドライバーからなり、彼らは小規模な営業体として独立し、単一の所有権あるいは緊密な家族的パートナーシップで運営されている。

この産業に関するいくつかの研究は、必要な担保が提供されているかぎり、オーナー・ドライバーとして幹線トラック輸送ビジネスへの参入は比較的容易であるということを示している。この場合、担保としてオーナー・ドライバーの自宅が提供されていることが多いという。その結果、不況期においても、家庭を失うことになるので、オーナー・ドライバーは、決して産業から離れようとしなない。このような出来事の連続は、オーナー・ドライバーの選択を狭めており、大変低い報酬でも産業にとどまっている。こうした環境において、幹線輸送サービスの供給が需要を上回るという状況は容易に変更されることはない¹⁴⁾。

② 道路安全問題

大型車両の道路の安全運転問題は、1990年代も引き続き重要な問題である。1989年から90年に発生した、大型車両が関係したいくつかの重大な死亡事故は、トラック安全運行にひとつの要因としてオーナー・ドライバーの財政的状況についての論争に再び火をつけている。

ある研究においては、経済、財政的状態はドライバーの道路上での行動に非常に影響するとしている。

③ コスト問題

道路貨物輸送市場の多くが、きわめて競争的な環境にあるといえるので、コスト問題はとりわけオーナー・ドライバーにとって、必然的に重要な課題となってくる。すなわち、主としてオーナー・ドライバーで構成される幹線輸送部門の競争状態は、フレイト・フォワーダーも同様であるが、少なくともときどき、幹線輸送サービスを継続的に提供するために必要なコスト以下の価格になっている¹⁵⁾。

現在道路貨物輸送産業と共同して外部に対する支払いの増加に注目が集まっている。大型車両から回収される道路損害コスト、及び交通混雑の、公害と安全性のコストの問題は、今後において重要性が増大するものといえる。道路貨物輸送産業部門のコスト構造を理解することは、産業と政府の政策形成過程についての判断の材料を作ることになる。

④鉄道との競争

鉄道（連邦及び州）は、ある種の貨物については道路より以上に効率的であるという見解が一般的となっている。過去10数年、鉄道の（トン・キロ）の貨物シェアは減少してきており（図2-3）、道路輸送が拡大して鉄道の失った分をカバーしている。

こうした傾向の背景には、多くの要因がある。例えば、石炭やコークスなど伝統的に鉄道の市場であったところにも、道路貨物輸送が入ってきている。ハンター・バレーにおいては1985年に鉄道ストがあり、それを契機に石炭の道路輸送が開始され、そしてその後は鉄道輸送システムに対する永遠のバッファとして、道路輸送は石炭輸送のシェアを保証されている。また、このことは鉄道貨物運賃に比較して道路貨物運賃が競争的であることの結果でもある。

この他の要因としては、しばしば成長しつつある産業の立地が、端末駅から離れた場所に位置しているが、道路輸送はこうしたあたらしいニーズに対し柔軟に対応できるという利点がある。

⑤技術的發展

この10年間、車両大型化の傾向が顕著で、積荷と総重量の大型化がつづいており、とりわけトレーラーの利用が増加し輸送量の面で大きな影響を及ぼしている（表5-1及び

表5-1 トラックタイプ別及び積載重量別トラック数の推移

	1975-76	1978-79	1981-82	1984-85	1987-88	1990-91
単車(rigid)						
3トン以下	206 086	158 773	242 291	217 890	—	—
3～4トン以下	75 934	71 178	67 498	66 211	—	—
4トン以上	101 206	120 611	133 034	142 171	—	—
単車合計	383 227	350 563	442 823	426 272	402 658	334 941
トレーラー(articulated)						
9トン以下	13 632	14 379	6 789	4 823	—	—
9～11トン以下	10 224	7 795	7 431	7 689	—	—
11トン以上	15 878	21 775	32 354	37 130	—	—
トレーラー合計	39 735	43 949	46 575	49 641	48 722	52 334

(資料) Australian Bureau of Statistics (1993)

表5-2 トラックタイプ別年間輸送量(トン・キロ)

	単車(rigid)		トレーラー(articulated)		合計
	計(百万トン・キロ)	平均(千トン・キロ)	計(百万トン・キロ)	平均(千トン・キロ)	
1975-76	12 085.0	33.5	23 040.7	583.2	35 125.8
1978-79	14 012.0	41.8	31 888.2	730.1	45 900.2
1981-82	16 700.7	39.9	40 248.1	871.4	56 948.8
1984-85	18 569.9	46.6	52 664.4	1 065.5	71 234.4
1987-88	21 521.5	57.3	59 721.3	1 231.4	81 242.8
1990-91	20 544.0	68.3	61 387.8	1 226.9	81 931.8

(資料) Australian Bureau of Statistics (1993)

2)。さらに、1991年7月のSPECIAL PREMIERS' CONFERENCE協約では、今後より大型のロード・トレイン（フル・トレーラー）の導入促進が合意されている。この一層の車両大型化は、貨物運送業者の生産性の向上に貢献するものと期待されている。さらに、車両大型化により、道路上の走行車両の数が減少すれば事故が減少するものと、期待されている。

注

- 1) 本稿における道路貨物輸送事業は、単車 (rigid) とトレーラートラック (articulated) のみによって成し遂げられるものにより構成されている。統計から除外されるものは、クレーンやサクランボ摘み取器のような非貨物輸送トラックである。また、商用車やパネル・バン (小型バン) のような軽商用車も除外されている。
- 2) Australian Bureau of Statistics, INTERSTATE FREIGHT MOVEMENT (1991-92). p. 2.
- 3) Federal Minister for Transport, NATIONAL ROAD FREIGHT INDUSTRY INQUIRY (1984). p. 36.
- 4) Ibid. p. 37.
- 5) Bureau of Transport and Communications Economics (BTCE), THE ROAD FREIGHT TRANSPORT INDUSTRY (Information Paper 38, 1984). p. 4.
- 6) Ibid., pp. 4-6.
- 7) オーストラリアのフレイト・フォワーダーの生成と国際戦略については、Peter J. Rimmer and Michael J. Taylor 「オーストラリアにおけるフレイト・フォワーダーの生成とその世界戦略」『季刊 輸送展望』'88冬(205号) 26~39を参照。
- 8) Fleet management 業の詳細は不明である。しかし、アメリカの貨物ブローカー業、わが国の運送取次業に類似した事業と推測できる。
- 9) 最近の道路貨物運送産業に関する公式の情報は、1983-84について出された1986年の ABS

資料のみである。BTCE. op. cit., p. 25.

- 10) Ibid., p. 28.
- 11) Ibid. p. 30.
- 12) わが国のトラック運送事業においては、零細企業といわれる1～5台保有の事業者は、全体の約20%である（1992年末、運輸省自動車交通局貨物課）。
- 13) BTCE. op. cit., pp. 25～30.
- 14) 例えば、BTE, SURVEY OF TRUCKING OPERATIONS (1982-83).
- 15) BTCE. op. cit., p. 28.