

物流事業に関する法制度の動向と問題点

—とくに「貨物運送取扱事業法」との関連において—

桐 山 武

はじめに

第2次大戦後今日までのわが国経済発展の一翼を担ってきた通運事業法、道路運送法等の物流関連事業法の40年ぶりの大改正となる物流2法すなわち「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」が先の第116臨時国会で成立した。これらの2法は、その実施のための細則を定める政省令の整備をまって、本年12月1日から施行の予定とされている。2法はともに、最近の政府事業規制緩和の要請に基づいて、20年代に制度化された物流事業に関する規制構造の見直しとともに、市場原理の導入による規制自体を緩和する内容を含むものであり、規制構造の見直しの点においては、前者よりも後者すなわち「貨物運送取扱事業法」の方がより徹底したものとなっており、基本的な問題を含んでいる。すなわち、同法は、現在、通運事業法・道路運送法・海上運送法・内航海運業法の各事業規制法によって規律されている運送取扱事業を横断的に把え、一本化するとともに、事業種別として、取扱事業を「運送取次事業」と「利用運送事業」の2つに区分し、かつ後者を「第1種利用運送事業」と「第2種利用運送事業」に分けて規制することとしている。そして、ここに「第2種利用運送事業」とは、鉄道または航空を主たる運送区間とする集配つき利用運送をいう。この意味で、同法は、固有の取次事業と運送取扱人によるドア・ツー・ドアのサービスすなわち複合運送という2つの側面から、運送取扱事業を規制することを目的とするものであると見てよい。このように、運送取次事業を横断的に把えているということと、複合運送を正面から規制対象としている点に（部分的ではあるが）、規制構造改革法としての「貨物運送取扱事業法」の特別の意義が認められることになる。

本稿は、このような意味における規制構造改革法としての視点から、とくに「貨物運送取扱事業法」による運送取扱事業の規制方向について若干の考察を試みるものである（同法による規制緩和の点については、取次業については登録、利用運送業について許可制とされ、さらにその許可に当たっては需給関係を問わないとされたことにより、それなりの

評価はできるが、細則および通達を含む全体の規制構造が問題となるところである)。

1. 運送取次事業の実態と問題点

新法にいう「運送取次事業」とは「他人の需要に応じ、有償で、自己の名をもってする運送事業者（実運送事業者および利用運送事業を営業者に限る。）の行う貨物の運送の取次ぎもしくは運送貨物の運送事業者からの受取または他人の名をもってする運送事業者への貨物の運送の委託もしくは運送貨物の運送事業者からの受取を行う事業（港湾運送事業法—昭和26年法律第161号—第2条第2項の港湾運送事業および同条第4項の規定により指定する港湾以外の港湾において同条第2項の港湾運送事業に相当する事業を営業者を除く。）をいう」（2条10項）。

この定義規定に明らかなように、「運送取次事業」には、商法上固有の運送取扱業（商559条1項）のほか、代弁業をも含む一方、港湾運送事業が除かれている。そして、ここにいう「運送取次事業」を営業者とする者は、運輸大臣の行う登録を受けなければならないとされ（23条）、また登録の申請に当たっては、氏名・主たる事務所・商号のほか、事業にかかる運送機関の種類および業務の範囲を記載した申請書を提出することが要求される（24条1項）。したがって、新法のもとで、各種の運送機関にかかる運送取扱事業の分野に新たに進出しようとする者にとっては、申請にあたって鉄道・自動車・船舶・航空機などすべての運送機関を申請書に記載することによって、総合運送取扱事業者として活動することも可能となるものと考えられる。

このように、従来のタテ割による運送取扱制度を一本化し、運送取扱営業の総合化の道を開いた新法の意義は大きい。問題は、むしろ、総合運送取扱業の機能が、現実にごくままで生かされるか、運送取次事業の実際の機能ならびに運送手段・運送方法の選択における取扱業者の主体性いかにある。以下に、通運取次、自動車運送取次、海上運送取次、航空運送取次の実態についてみることにする。

1—1. 各種運送取次事業の実態

(1) 通運取次

ここに通運取次とは、現行通運事業法（昭和61年改正）第2条1項1号にいう「鉄道運送取扱業」のうち「自己の名をもってする鉄道（軌道を含む）による物品運送の取次もしくは運送物品の受取り」をいい、昭和61年改正前の同法において、「通運取扱業」として規定されていたものである。

最近の調査によると、「通運取扱業」の一種類のみの免許をもつ業者は皆無であり、少なくとも「鉄道集配」の免許を併せ有するのが通常である。これは取次行為すなわち通運事業者の名で、委託者の計算において、鉄道との間に運送契約を締結するという純法律行為のみの委託は、殆どなく、それに集配その他の付帯業務を併せて委託されるのが通常であることを意味するものであるが、「通運取扱業」については、とくに発着連絡のための書類作成その他一連の業務が多いのが特徴である。これらは、鉄道または荷主代行業務の性質をもつものが多く、その事務・作業の内容をそれぞれ発送・到着別にみると以下のとおりである。

① 発送業務

1. 事前販売活動
2. 荷主からの発送申込
3. 受託簿への記帳整理
4. 貨物運送状の作成
5. 駅への託送申込
6. 駅からの配車連絡
7. 荷主との集貨打合せ
8. 作業計画の設定（作業員・車両・荷役機械など）
9. 駅との配車確認
10. 貨車の清掃・点検
11. 集荷伝票の作成
12. 集貨（品目・数量の確認）
13. 貨車への積込み
14. 入荷記作成・貨車挿入
15. 貨車封印立合い
16. 原票作成と集計
17. 運賃料金の決済事務（荷主への請求・鉄道への支払い）
18. 着店への連絡
19. 事故の整理（荷主・鉄道・着店連絡）
20. 駅構内整理（残貨確認・清掃・器具整頓）
21. 駅への作業報告
22. 荷主への集金業務

② 到着業務

1. 到着予定貨車の把握
2. 荷主への到着連絡・配達打合せ

流通問題研究

3. 作業計画の設定（作業員・車両・荷役機械など）
4. 入線番号の貨車への表示
5. 貨車入線について駅と打合せ
6. 作業計画の確認
7. 到着台帳の作成
8. 配達伝票の作成
9. 貨車の開封・取卸し（品目・数量の確認）
10. 配達（品目・数量の確認）
11. 原票の作成と集計
12. 運賃料金決済事務（荷主または発店へ請求）
13. 事故処理（荷主・鉄道・発店連絡）
14. 駅構内整理（残貨確認・清掃・器具整頓）
15. 駅への作業報告
16. 荷主への集金業務
17. 着荷主へのセールス

以上のように、「通運取扱業」に付随して行われる事実行為としての事務・作業内容は、きわめて複雑多岐にわたり、しかも発送と到着のそれぞれの業務が緊密な連絡のもとに行われなければならないところに鉄道貨物取扱事業としての「通運取扱業」の本質ないし機能がある。通運事業が、このように鉄道貨物の両端のオフルールを担当する事実行為的な要素が強いという点は、純法律行為的性格の強い自動車運送取次あるいは内航運送取次と異なるところである。

(2) 自動車運送取次

道路運送法による「自動車運送取扱事業」の登録を受け、その資格を有する業者は、次の3つのタイプに分けられる。

- ① 水屋
- ② 路線トラック業者
- ③ 区域トラック業者
- ④ 物流子会社

この分類にしたがって、「自動車運送取扱事業」の機能をみると、およそ次のとおりである。

まず、水屋というのは、地場輸送業者で、同時に、路線トラック業者と提携して、路線貨物の末端の集配を任務とするものである。いい換えれば、一定の地域内の貨物については自ら保有する車両で輸送し、長距離のものについては、他業者すなわち路線トラック業

者に取次ぐことにより、水屋は荷主と路線トラック業者との間にあって、運送取次業者としての機能を果たす。そもそも、昭和26年制定の道路運送法において、自動車運送取扱事業について、届出制による規制が行われることになったのは、24、5年頃隆盛をきわめ、乱立傾向にあった水屋を規制するためであった。しかし、水屋の取扱業的性格も、その後路線トラック業者が直営の営業所を各地に設置し、その全国ネットワークを完備するに伴い、次第に希薄になり、今日では、若干の例外を除き、文字どおり、中小企業を荷主とする地場輸送業者に戻りつつある。

取次業者としての水屋の実態を路線トラック業者との関係においてみると、荷主に対しては、運送取扱人として貨物を路線トラック業者に取次ぎ、他方、路線トラック業者の集荷代理店として、運賃の15~30%の手数料を収受する（取扱手数料を荷主から収受するのではなく）。

次に、路線、区域トラック業者による運送取扱業の資格の取得についてみると、路線トラック業者にあっては、他業者への差込み、また区域トラック業者にあっては、備車を主たる目的としたものである。

最後に、物流子会社、引越センター等で自動車運送取扱業の登録を受けているものの中には、全く、車両をもっていないものが多い。これらとくに物流子会社は、親会社の製品の物流、また引越貨物の元請業として活動し（自動車運送取扱業のうちの「利用業」として）、路線、区域トラック業車を下請運送人としてその用役を利用しているのが通常である（これは、むしろ自動車運送取扱業のうちの「利用業」としての機能であるが）。

(3) 海上運送取次

内航海運業法による内航運送取扱業については、殆どの内航運送業者が届出により、その資格を得ているほか、一般港湾運送事業者、倉庫業者、トラック業者の多くがその資格を取得している。内航運送業者が、内航運送取扱業の資格を取得する目的は、航海備船契約による他船利用ならびに鉄鋼、石油、セメント等のバルク貨物の元請等にある。すなわち、鉄鋼専用船のオペレータが、鉄鋼メーカーの工場または専用岸壁で貨物を受取り、運送を引受ける場合に内航運送取扱業の資格が効用を発揮する。また、トラック業界における備車に相当するトリップ・チャーターにより、他の船腹を利用する場合にも運送取扱業の資格が必要となる（厳密には「元請業」としての機能）。

他方、内航運送業者以外の内航運送取扱業者（取扱専業者）としては、港湾荷役業務を主体に、雑貨の取扱を行うことを目的としているが、最近、内航コンテナ船、RO/RO 船等の就航により、トラック業主体の内航運送取扱業者の活躍が目立ちつつある。たとえば、大阪南港と苫小牧港間に就航している近海郵船の RO/RO 船「ほくと」をトラック業者が北海道向けの貨物のために利用しているケースがみられる。この場合、トラック業者は

貨物を積載した15トントレーラを大阪南港まで持込み、港湾荷役業を介して、船社に委託している（この場合も内航運送取扱業の一種である「元請業」としての機能といえる）。

(4) 航空運送取次

航空貨物の扱形態は、航空運送取扱業者が航空会社の代理店として扱う「小口貨物」と利用航空運送業者として扱う「混載貨物」に2分され、航空運送取扱業者が取次業者として扱う形態のものは、原則として、存在しない。したがって、運輸省は、1、2の例外を除き、航空法第133条第1項にいう航空運送取扱業の届出を受理していない。

1—2. 運送取次業の総合化の可能性

以上にみたように、運送取次業の機能の仕方は、各輸送機関によって必ずしも同じではなく、鉄道にかかる運送取次すなわち通運取次が多くの事実行為を含む点において包括的であり、他方、航空運送においては、その実態がなく、また自動車運送においては、その主役が水屋から物流子会社に移り、親会社製品の運送元請業として活動するに当たって、自動車運送取扱業の資格はきわめて有効に機能しており、また海上（内航）運送においては、直荷主を対象として海上運送を取次ぐ本来の運送取扱業者はなく、内航運送取扱業者は、傭船によって船腹の需給バランスを維持しようとする内航船社すなわち内航運送業者によって、あるいは海上を利用して一貫輸送を試みる他の輸送業者とくに自動車運送業者によって占められていることに注目される。

次に、運送取次業の総合化の可能性について、運送手段・運送方法の選択における荷主の立場からみることにする。すなわち、鉄道・自動車・船舶・航空機等の各種の輸送機関の選択において、運送取扱業者がどの程度イニシアチヴをもつことができるであろうかという問題である。総合運送取扱人の発想については、すでに昭和56年の運輸政策審議会の答申において「現在のタテ割の事業規制制度に対し、適時適切に輸送機関の選択や通し運賃の提示などを行えるような、例えば、総合運送取扱業制度」として、公にされている。また、これに先立ち、一連の貨物の流動調査との関連において、輸送機関の決定主体の調査が行われている。

これらの調査結果からみると、次のとおりである。まず、海路利用荷主を対象とした調査では、輸送機関の決定主体は、発荷主が61.7%、荷受先が21.5%、輸送業者が7.7%、その他となっている（「海路利用に関する研究調査（中間報告）」運輸経済研究センター、昭和52年3月）。また、鉄道利用荷主を対象とした調査によると、輸送機関の選択は、①自社の判断で決めるもの55.1%、②輸送業者に任せるもの14.5%、③荷受先の依頼によるもの21.8%、④商社・問屋の指示によるもの4.3%、⑥その他4.3%となっている（「鉄道

貨物輸送の将来と通運の役割，その2」運輸調査局，昭和54年3月）。さらに，運輸経済研究センターのモニター調査によると，輸送機関の決定主体は，自社83.3%，物流子会社13.6%，受荷主4.1%となっている（「第7回物流問題政策委員に対するアンケート調査の結果について」運輸経済研究センター，昭和54年1月）。

これらの調査によると，主として海路利用荷主の場合，輸送機関が荷主の側で決定される割合は83.2%に達し（発・着荷主），また主として鉄道利用荷主の場合も，その割合は81.2%（発着荷主，商社・問屋）に達する。さらに，運輸経済研究センターのモニター調査では，物流子会社を含め，輸送機関は100%荷主の側で決定される。このモニター調査は，主要な荷主企業の物流部門の責任担当者を物流問題政策委員として委嘱し，その委員に宛てたアンケート調査によるもので，それぞれの業種の代表企業，すなわち大手荷主を対象としたものである。その業種はセメント，飼肥料，製紙，陶器，ガラス，薬品，酒・ビール，乳製品，家電製品，出版・印刷，化粧品・生理用品，洗剤，繊維，鉄鋼，化学，石油，商社，食料品，建設，各種機械，合板，塗料，自動車，百貨店・スーパー，砂利・砂，石材等に及んでいる。

以上のように，一般に荷主は自己の商品の輸送に当たって運送手段または運送方法を自ら選択し，決定しているということは，物流のトータルコストの管理，節減を指向する荷主の立場からすれば当然のことであろう。また，そうだとすれば，荷主にとって最も有利な運送手段・運送方法を選択して，荷主のニーズに応えることを第一義とする総合運送取扱業の成立する市場はごく限られた範囲のものとなろう。それは，商品が余りに小量，多品種かつ仕向地が多様で，さらにスピードを要求するため，荷主が独自に物流システムを構築することは事実上不可能であり，また経済的でない場合，あるいは自社製品の物流管理をもっぱら輸送業者に任せている企業の場合である。何れにしても，総合運送取扱業そのものの経営基盤を支えるほどの独自の市場が存在するかについては，大いに疑問が残るところである。

2. 利用運送事業の実態と問題点

新法は，運送取扱事業については，ともかく総合化を指向することによって規制緩和の方向にそったものといえよう。それでは，運送取扱事業のもう一つの柱である利用運送についてはどうであろうか。新法による利用運送事業には，次の2つの種類がある。すなわち，「第1種利用運送事業」と「第2種利用運送事業」である。前者は「他人の需要に応じ，有償で，利用運送を行う事業であって，第2種利用運送事業以外の者」をいい（2条8項），後者は，「他人の需要に応じ，有償で，航空運送事業者または鉄道運送事業者の行う運送に係る利用運送と当該利用運送に先行しおよび後続する当該利用運送に係る貨物の

集貨および配達のためにする自動車（道路運送車両法第2条第2項の自動車）による運送（貨物自動車運送事業者の行う運送に係る利用運送を含む）とを一貫して行う事業」をいう（2条9項）。

利用運送事業を営もうとする者は運輸大臣の許可を受けることが必要であり（3条1項）、その許可は、各種別について行われる（同条2項）。また、許可の申請に当たっては、氏名・住所などのほか、利用運送に係る運送機関の種類、利用運送の区域または区間など、第2種の利用運送事業については、さらに貨物の集配の拠点、貨物の集配体制を記載した申請書を提出しなければならない（4条1項）。そして、第2種利用運送事業の許可を受けた者は、その申請書に記載した事業計画に係る利用運送区間の範囲内において行う第1種利用運送すなわち単純利用運送については、許可を受けることを要しない（3条3項）。

以上のように、新法にいう利用運送事業とは、①集配を伴わない単純利用運送（第1種）と②利用運送と集配のための自動車による運送を一体とする集配付き利用運送（第2種）に分けられている。これまで、この2つ機能は運送取扱業の1種別としての「利用運送」または「元請け」としての資格のもとで行われてきたものであり、今回、新法のもとで、それぞれに区分して規制の対象とすることの意義が問題となる。また、集配付き利用運送の場合、従来、道路運送法上の区域貨物自動車運送と利用運送に区分されてきたものが、複合運送として一体化されることの意義は認められるものの、複合運送の規制として、実質的に従来の通運事業者による鉄道利用と利用航空運送事業者による航空混載業に限定されていることのほか、いわゆる列車買あるいは航空機の大形化により、これらの利用運送の領域において新たな利用形態ともいふべき「利用の利用業」が出現していること、さらに貨物自動車運送事業者による鉄道・船舶の代替利用運送については、直接、対象とされておらず、単に、経過措置に委ねられていることなどいくつかの問題が指摘される。以下に、代替利用運送を含む利用運送業の実態と問題点について若干の考察をしてみた。

2—1. 利用運送事業の実態

(1) 鉄道利用

① 通運事業者による鉄道利用

通運事業者による「鉄道を利用してする物品の運送」（昭和24年通運事業法第2条1項5号）は、事実上、集配を伴うドア・ツー・ドアのサービスとして、小運送業法（昭和12年法45号）の時代から受継がれているものである。同法第1条は、「小運送業」を次のよ

うに定義している。

第1条 本法において小運送業とは左に掲げる事業をいう。

1. 鉄道，軌道もしくは自動車運輸事業のなす物品運送またはこれらの運送機関と通運送をなす運送機関による通物品運送の運送取扱業
2. 鉄道，軌道または自動車運輸事業に付随しまたはこれを利用してなす陸上の物品運送業

小運送業は鉄道運送取扱業と貨物自動車運送取扱業を，ともに対象とするものであり，ここでは，小運送業者とは鉄道・軌道・自動車運送事業者の行う物品運送の取次のほか，これらの運送事業者の行う運送に付随する運送（集貨・配達）ならびにそれを利用してする物品の運送事業を行う者とされている。当時，小運送業者の統制方策の一環として，小口混載運賃割戻制度がとられ，鉄道利用運送は，小運送業者にとって重要な役割を担っていたものと考えられる。そして，小口混載制度として発足した集配付き鉄道利用運送は，少なくとも昭和40年10月の小口扱貨物の混載化を意図する新混載制度の実施までは，混載輸送としての鉄道利用運送は，通運事業者にとってまた，その事業の中心的な位置を占めてきた。ちなみに，この時の新小口貨物混載制度の骨子は，次のようなものであった。

- (1) 従来，通運事業者が荷主から収受してきた「顧客運賃」を「通運事業小口混載運賃料金」と改訂し，集配料金を含める。
- (2) 小口混載車扱貨物の発駅および着駅を「混載輸送基地」として全国に165基地を指定する。
- (3) 輸送基地の「広域集配」の範囲を小口貨物流動の実態やその地域の経済圏および一般交通事情を勘案して全国に81のブロックに分割する。そして，最寄駅（小駅）と輸送基地駅（親駅）間の輸送は，通運事業者の責任による自動車輸送とし，その経費は通運事業者の負担とする。
- (4) 隣接輸送ブロック間に発着する貨物については，小口扱貨物として取扱い，自動車による代行輸送による。
- (5) 通運事業小口混載運賃の鉄道運賃計算キロ程は発小駅または発輸送基地を起点とし，着小駅または着輸送基地を終点として通算する。
- (6) 混載車扱貨物の最低重量および運賃計算トン数別重量階梯指定を設定する。
- (7) 混載仕立意欲の向上を図るため，貨物流動の実態に応じ，輸送基地別に発調整率，着調整率を設けて，広域集配費の地域格差を混載車扱運賃によって負担の均衡を図る。
- (8) 一車数口扱，輸送基地積卸混載および各駅扱積卸混載制度（積卸混載の復活）を設け，小口貨物の混載化を図る。
- (9) 小口混載車扱貨物の荷送人または荷受人は国鉄の承認を受けるものとする。

以上の内容をもつ新混載制度の実施により，広域集配費および中継経費が全面的に通運

流通問題研究

事業者の負担となったこと、基地調整率の高い基地は事実上、混載車扱運賃の引き上げとなったことならびに過疎地帯では調整率は低いという恩恵はあっても経費が増加したことなどにより、混載事業としての通運事業者による集配付き利用運送は年々下降傾向を辿ることになる。その後、44年10月に、小口貨物のコンテナ利用による混載輸送が認められるようになり、それが一般車扱貨物からコンテナ貨物への移行と相俟って、鉄道利用運送は、その基盤が貨車貸切制度からコンテナ貸切制度へ、さらに最近では、定型・定量契約による列車買い制度へと、大きく変貌しつつある。

ここに列車買いとは、通運事業者が自己の危険において、特定の列車単位で貨車のスペースを買切ることをいう。この場合、一通運事業者が単独で、一列車を買切の場合のほか、複数の通運事業者がそれぞれ貨物量に応じて、一列車を分割して買切の場合がある。また、一通運事業者が、単独で一列車を買い、そのスペースの一部を他の一または二以上の通運事業者の利用に供する場合がある。この場合、他の通運事業者は、自己の集貨した貨物について、直接鉄道と運送契約を締結する場合より有利な運賃を享受することができる。他方、最初に一列車を買切った通運事業者にとっても、空車で貨車を運行することによる無駄を回避することができる。

このように、通運事業者による集配付き利用運送は、当初の貨車貸切混載制度から、列車単位の貸切制度へと発展するに伴い、新たな利用形態すなわち「利用の利用業」を生ぜしめていることは注目に値する。

② 貨物自動車運送事業者による鉄道利用

貨物自動車運送事業者（以下、トラック業者と略称する）による鉄道あるいは船舶の代替利用による複合運送は、昭和44年のフレートライナーの発足、また43年の阪急フェリーによる長距離フェリー航路（神戸・小倉間）の開設により登場し、折からの自動車と鉄道あるいはフェリーとの共同一貫輸送を促進すべきであるという政策課題のもとで、そのための制度の方向づけが問われることとなった。ここでまず、問題となるのは、それ自体、鉄道と自動車による複合運送のための制度である通運事業法制との関係である。ここでにわかには脚光をあびるのが通運事業法第15条の援用によるいわゆる15条指定制度である。以下に、15条指定制度によるトラック業者の鉄道利用の仕組とその実態についてみることにする。

通運事業法第15条は「道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第2項第4号（一般路線貨物自動車運送事業）もしくは第5号（一般区域貨物自動車運送事業）または同条第3項第2号（特定貨物自動車運送事業）の自動車運送事業の免許または許可を受けた者は、運輸大臣が取扱駅を指定したときは、第4条第1項（通運事業の免許）、第9条（名義の利用および事業の貸借等）、第10条（事業の管理）、第14条（事業の停止）、第16条（免許の失効）、第17条（通運引受義務）、第20条（運賃および料金）から第22条（運賃、料金お

よび通運約款の掲示)まで、第26条(事業改善の命令)および第27条(付帯業務)の規定の適用については、第2条第1項第2号の行為を行う事業(鉄道集配業)について通運事業の免許を受けた者とみなす。」と定めている。

この規定は、もともと、通運事業者のために「自動車を使用して通運事業を営むこと」の免許を受けた者は、道路運送法上の関連規定の適用について、所定の事業区域について通運事業のためにする一般区域貨物自動車運送事業の免許を受けた者とみなすとする道路運送法第46条の規定に対応するもので、事業基盤を共通にする両者を相互に有効に活用することが国民経済的に適切であると判断される場合に備えたものであり、またそれに止まるものである。したがって、この規定自体は、トラック業者が、その貨物の運送について鉄道を下請運送人として、その用役を利用することまでは念頭においておらず、そのためには、別に鉄道利用業(改正通運事業法では「鉄道運送取扱業」)の免許を取得する必要がある。

ア) 15条指定制度の仕組み

路線または区域トラック業者が鉄道利用運送を行う場合、①コンテナの駅頭への搬入・搬出、②コンテナの鉄道への託送の2つの通運行為が伴う。したがって、トラック業者は、本来、前者については「鉄道集配業」の免許(2条1項3号)を、また後者については、「鉄道利用業」の免許(2条1項5号)を取得する必要がある。しかし、コンテナの集配については、前掲の通運事業法第15条による取扱駅の指定によることとし、またコンテナの鉄道への託送については、通運事業者(日本フレートライナー会社を含む)を経由して行うこととされた。そして、具体的な鉄道利用の方法については、「隔地間における異なる貨物自動車運送事業者相互間の鉄道および海運を利用する一貫輸送の取扱について」昭和46年7月27日運輸省通達自貨142号により、15条の規定による取扱駅の指定に加へ、同通達による「連絡運輸協定」または「共同取扱協定」の認可を要するものとされ、その際、当事者について次の資格を具備することが条件とされた。

a) 連絡運輸協定の場合の資格要件

46.7.27(自貨第143号)

要件 当事者	資本金	いずれかに該当すること		
		貨物自動車運送事業の事業用車両数	貨物自動車運送事業の年間営業収入額	全事業の年間営業収入額
少なくとも一方の当事者	1億円以上	250両以上	12億円以上	24億円以上
他方の当事者	2千万円以上	50両以上	2.4億円以上	4.8億円以上
通 運 事 業 者				

流通問題研究

b) 共同取扱協定の場合の資格要件

46.7.27 (自貨第143号)

要件 当事者	組合員の数	組合員の保有する貨物自動車運送事業の事業用車両の合計	左のうち組合の行い共同輸送事業に供するもの数
少なくとも一方の組合	30社以上	500両以上	50両以上
他方の組合	10社以上	200両以上	20両以上

方式別	取扱別	事業種別	形態	輸送形態等	処分	記事
(連絡運輸)	フレイトライナー	路線	(同一企業)	発駅 Aの免許区間 着駅	発着とも通法第15条の駅指定	従来から実施中
			(連絡運輸)	発駅 Aの免許区間 Bの免許区間 着駅 同一地域 通し運送	発着の事業者とも通法第15条の駅指定	連絡運輸協定を締結、着を通運業者とすることも可。
		区域	(連絡運輸)	発駅 免許地域 着駅 免許地域	発着の事業者とも通法第15条の駅指定	
	一般コンテナ	路線	(同一企業)	発駅 Aの免許区間 着駅	発着とも通法第2条の通運集配免許 (コンテナ限定)	
			(連絡運輸)	発駅 Aの免許区間 Bの免許区間 着駅 同一地域 通し運送	発着の事業者とも通法第2条の通運集配免許 (コンテナ限定)	連絡運輸協定を締結、着を通運業者とすることも可。
		区域	(連絡運輸)	発駅 免許地域 着駅 免許地域	発着の事業者とも通法第2条の通運集配免許 (コンテナ限定)	
(共同取扱業方式)	フレイトライナー	路線	(連絡運輸)		発着とも個々の事業者 (主要の事業者) が通法第15条の駅指定	◎ 発着の協同組合は道路運送法第80条の自動車運送取扱事業の登録をする。 ◎ 組合が連絡運輸協定を締結。 ◎ 発着の運送責任者は協同組合とし、組合相互間に輸送される者に限る。
		区域			発着とも個々の事業者 (主要の事業者) が通法第2条の通運集配免許 (コンテナ限定)	
	路線					
	区域					
備考	1	④⑤は事業者を示す。				
	2	通法とあるは、通運事業法の略称である。				

イ) 15条指定業者の実態

上に掲げた15条指定のための資格要件は、連絡運輸協定については、48年11月に続き、58年5月に、また共同取扱協定の場合は58年5月に、以下に示すように、資本金・車両数ともに大幅に緩和されることとなった。

58.5.4 (自貨第59号)

要件 当事者	いずれかに該当すること			
	資本金	貨物自動車運送事業の事業用車両数	貨物自動車運送事業の年間営業収入額	全事業の年間営業収入額
少なくとも一方の当事者	2千万円以上	60両以上	3億円以上	6億円以上
他方の当事者	1千万円以上	25両以上	1億円以上	2億円以上
通 運 事 業 者				

58.5.4 (自貨第59号)

要件 当事者	組合員の数	組合員の保有する貨物自動車運送事業の事業用車両の合計	左のうち組合の行う共同輸送事業に供するものの数
少なくとも一方の組合	15社以上	250両以上	25両以上
他方の組合	5社以上	100両以上	10両以上

ここで、15条指定事業者の推移をみると、以下に示すとおりである。

表 1. 15条指定事業者数 (コンテナ関係) の推移

年 度	指定事業者数	指定事業者数 累計	年 度	指定事業者数	指定事業者数 累計
44	21	21	54	5	359
45	39	60	55	18	377
46	67	127	56	8	383
47	40	167	57	24	394
48	136	303	58	12	381
49	64	367	59	8	374
50	26	380	60	158	532
51	0	380	61	27	559
52	8	388	62	52	611
53	10	354			

流通問題研究

上の表に明かなように、15条指定事業業数は年度によりかなりバラツキがある。そして、63年度3月31日現在で、指定事業者が611社で、うち路線事業者が366社、区域事業者が245社となっている。ここで注目されるのは、区域事業者245社のうち、204社は60年度から62年度の3年間に指定を受けたものであることである。すなわち、60年度の区域事業者の指定事業者数が150社、61年度が20社、62年度が34社となっており、最近3年間における区域事業者の進出が顕著である。

次に、これらの15条指定業者が44年の当初から今日までどのように鉄道を利用してきたかをみると次のとおりである。

先ず、昭和44年にフレートライナー・サービスが発足して以来、今日にいたるまでの15条指定業者による鉄道利用の推移をみると、その鉄道利用が本格化したのは46年に入ってからで、翌年の47年度には倍以上に伸び、185万トンに達し、コンテナ貨物全体のうちで、14.9パーセントを占めるまでにいたっている。そして、この年に、区域業者の参入がみられる。その後、4年間、200万トン台を維持し、49年度には、252万7千トン、50年度には、250万トン、その全体の数量に対する比率も20パーセントに達している。ただ、52年度以降は、下降傾向にあり、全体の数量に対する比率も14パーセントから、9パーセント台に低下しており、その間の区域貨物の数量は、4万トン台にとどまり、路線トラック業者が鉄道利用の主役であることを物語っている。もっとも、60年度以降は、区域指定業者の急増に伴い、扱数量が増加しており、とくに62年度の急増が目立つ。何れにしても、貨物自動車運送事業者による鉄道利用は、今日では、コンテナ輸送量全体のうち10%内外で定着したものとみることができよう（表3参照）。

(2) 船舶利用

海上運送取扱業者による利用運送を軸とするドア・ツー・ドアのシステムは海上運送の領域には存在しない。しかし、実際には、内航海運業・港湾運送事業・区域トラック事業の各種の関連事業を兼営することにより、海上輸送を中心とする海陸一貫輸送は行われている。また、路線あるいは区域トラック業者による船舶、とくにRO/RO船あるいはフェリーの代替的利用も、広く行われている。

トラック業者によるフェリー利用は、昭和46年1月7日の通達「自動車航送航路を利用する貨物自動車運送事業の免許等の取扱について」（自貨第328号）により行われているもので、その形態として、先の鉄道を利用する場合と同様、複数企業の場合は、①連絡運輸方式と②共同取扱業方式の2つがある。次の表は、長距離フェリー航路の定期的利用者に

表 2. 昭和63年3月31日
現在の事業者数

路線事業者数	366
区域事業者数	245
合計	611

* 地方運輸局資料による

表3. コンテナ輸送量の推移

(単位:千トン)

年 度	通 運 貨 物		路 線・区 域 貨 物						合 計	
	量	構 成 比	路	路 線		区	区 域		計	構 成 比
				量	構 成 比		量	構 成 比		
44	7,289	99.7%	25	0.3%	0	0.0%	25	0.3%	7,314	100.0%
45	8,557	98.2%	158	1.8%	0	0.0%	158	1.8%	8,715	100.0%
46	9,498	92.3%	795	7.7%	0	0.0%	795	7.7%	10,293	100.0%
47	10,545	85.1%	1,831	14.8%	18	0.1%	1,849	14.9%	12,394	100.0%
48	11,349	82.0%	2,465	17.8%	29	0.2%	2,494	18.0%	13,843	100.0%
49	10,256	80.2%	2,490	19.5%	37	0.3%	2,527	19.8%	12,783	100.0%
50	9,588	79.3%	2,453	20.3%	47	0.4%	2,500	20.7%	12,088	100.0%
51	9,344	81.2%	2,124	18.5%	44	0.4%	2,168	18.8%	11,512	100.0%
52	8,369	83.7%	1,601	16.0%	34	0.3%	1,635	16.3%	10,004	100.0%
53	8,779	85.4%	1,463	14.2%	35	0.3%	1,498	14.6%	10,277	100.0%
54	9,853	85.8%	1,584	13.8%	45	0.4%	1,629	14.2%	11,482	100.0%
55	8,480	85.2%	1,433	14.4%	42	0.4%	1,475	14.8%	9,955	100.0%
56	8,000	86.5%	1,200	13.0%	44	0.5%	1,244	13.5%	9,244	100.0%
57	7,954	88.0%	1,034	11.4%	49	0.5%	1,083	12.0%	9,037	100.0%
58	8,704	89.5%	966	9.9%	54	0.6%	1,020	10.5%	9,724	100.0%
59	10,298	90.8%	982	8.7%	64	0.6%	1,046	9.2%	11,344	100.0%
60	10,977	90.1%	1,125	9.2%	82	0.7%	1,207	9.9%	12,184	100.0%
61	11,399	90.7%	1,076	8.6%	97	0.8%	1,173	9.3%	12,572	100.0%
62	12,556	91.0%	1,060	7.7%	185	1.3%	1,245	9.0%	13,801	100.0%

*「物流研究会」(代表:佐藤憲之氏)資料による

表 1. 長距離フェリー航路の定期的利用者

(%)

航路	利用	定期的利用	不定期的利用
東京—松阪		88.9	11.1
東京—高知		83.7	16.3
東京—小倉		69.7	30.3
川崎—日向		68.5	31.5
東京—苫小牧		—	—
東京—釧路		70.1	29.9
平均		76.2	23.8

*「海路利用に関する研究調査」昭和54年3月運輸経済研究センター、47ページ。

よる利用状況を示したものであるが、54年当時において、すでにフェリー利用が定着したことを物語っている。

(3) 航空利用

運送取扱人による利用運送が最も活発に行われているのが航空運送の領域である。これは、もともと迅速性を要求する航空貨物の特性によるが、より基本的には、航空機の効率的な運航を目的として設定された重量階梯運賃に基づく小口貨物の混載システムが端末サービスにおいてその特性を発揮する運送取扱人の機能に完全に合致したことを意味する。ちなみに、国内航空貨物の約80%は利用航空運送事業者による混載貨物であり、小口貨物すなわち運送取扱人が航空会社の代理店として集貨する貨物は積合わせに適しない貴重品・動物・書類・印刷物などのほか一部の機械器具などに限られる。

航空貨物は、本来、利用運送と運送取扱人の端末サービスすなわち集貨配達を含むドア・ツー・ドアのサービスとして行われるものであるが、航空法は、この点について、通運事業法と異なり、このようなサービスに対応できていない（通運事業法は「鉄道集配業」の免許種別を設け、対応している）。このため、集配サービスを伴う航空貨物の利用運送は、「航空貨物の地上運送について」と題する昭和37年4月25日の通達（自貨第132号）による行政指導のもとで行われている。そして、この通達によると、利用航空運送事業者が自己の保有する自動車により集配業務を行うときは、道路運送法による一般区域貨物自動車運送事業の免許をうけることが必要とされ、これに対し、自動車運送事業者の行う運送を利用する場合には、自動車運送取扱事業の登録を受けることが要求される。また、何れの場合にも積合せ許可（道運法89条）を受けなければならない。

この結果、航空貨物のドア・ツー・ドアのサービスにおいては、必ずしも利用航空運送

事業者自身において集配輸送を行う必要はなく、道路運送法上の一般区域貨物自動車運送事業者を下請けとしてそのサービスを利用して行うこともできる。ただ、この点で問題となるのは、グループ混載において、利用航空運送事業者としての資格において混載仕立を行い、その集配についてはその代理店である個々の利用航空運送事業者に委託して行う混載仕立業者（JFC、TAC、UAC など）とその代理店の地位である。すなわち、この場合、混載仕立業者は道路運送法上の一般区域貨物自動車運送事業者を下請として利用している場合といえるのか、また代理店である個々の利用航空運送事業者が、単に自動車運送取扱事業の登録を受けているに過ぎず、さらに貨物自動車運送事業者に集配を下請けさせる場合、それはどのような立場で行われるのか。あるいは、とくに国際輸送の分野において、広く行われているいわゆる CO—LOAD による「利用の利用業」もまた現行の航空法の予想しないものであり、その位置づけが問題となる。

む す び

新法が、その規制の一つの柱とする運送取扱業については、実態として、その内容が鉄道、自動車、海運、航空の各分野において異なること、およびその総合化の効果についても疑問があることは前述の通りである。また、もう一つの柱である利用運送業についても、次の点を指摘できよう。先ず、先に指摘したように、利用運送業を第1種すなわち単純利用運送と第2種すなわち集配付き利用運送に区分することについては疑問が残るところである。なぜなら、運送取扱人による利用運送は、実態として、すべて端末サービスの伴うドア・ツー・ドアの形で行われており、そして、このような一貫したサービスにおいてこそ運送取扱人の存在意義が認められるからである。ただ、問題は、グループ混載の場合、その集配をその代理店に委託している混載仕立業者（鉄道の場合は全国通運会社、航空の場合は JFC、TAC、UAC）をどのように位置づけるかである。

次に、運送取扱人による船舶利用によるドア・ツー・ドアについて、何らの考慮が払われていない点は、内航コンテナ船あるいは RO/RO 船がすでに、海上による雑貨輸送において大きな使命を担っている今日、やはり問題となるところである（国際輸送の分野における NVO の活動についてはいわずもがなである）。港湾運送事業法による第1種事業者を含め、広く、運送取扱人に対し、NVO としての活動を助長するための基盤整備がされるべきである。

また、「利用の利用業」については、仮に、最初から「利用の利用」のみを業とすることを目的とする新規業者が現われた場合に問題となるところであるが、この点は、第2種の利用運送事業に対する許可条件にかかわるところである（もっとも、新法第2条1項では、「利用運送」とは運送事業者の運送（実運送に係わるものに限る）を利用してする貨

物の運送をいうとされ、ここに「利用運送業」には「利用の利用業」を含める余地はないものごとくである)。

そして、最後に、自動運送事業者による鉄道・船舶の代替的利用について、新法では、経過措置として、新法の施行後一定の期間内に確認を受けることとされ、一応、既存の業者の立場は考慮されているが、それ以上に、積極的な規定は設けられておらず、新たにこの分野に進出しようとする業者への対応については明らかでない。先にみたように、鉄道および船舶の代替的利用運送は、今日では、完全に定着したとみられる以上、この点は問題となるところである。

注；「貨物運送取扱事業法」には、附則で「政府は、この法律の施行後3年を経過した場合において、この法律の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」という条文が追加され、さらに議決に当たって、衆議院で次のような付帯決議が行われた(参議院でも同趣旨の決議が行われている)。

政府は、本法施行に当たり、次の点を配慮すべきである。

- ①貨物運送取扱事業者その他の関係者に本法の趣旨、内容の十分な周知徹底を図ること。
- ②貨物運送取扱事業者が実運送事業者に対して不当な運賃料金の引下げを強要することのないよう関係者を指導するとともに、運賃料金の遵守について本法及び関係事業法の運用を徹底すること。
- ③貨物運送取扱事業者が実運送事業を不当に圧迫して輸送の安全を阻害する等実運送の正常な運営が阻害されることのないよう適切な指導を行うこと。
- ④許可又は登録を受けた貨物運送取扱事業者について、計画的かつ着実な監査を実施する等許可又は登録後の指導監督を強化すること。
- ⑤貨物運送取扱事業の参入については、厳正に審査を行うとともに、その基準を具体的に定め、統一性、透明性を確保すること。
- ⑥貨物運送取扱事業の適正化を図るため、運賃料金の変更命令、事業の改善命令、許可の取消処分等について厳正かつ機動的に運用すること。
- ⑦利用運送事業者が行う国際複合一貫輸送の進展により港湾運送に関する秩序に支障が生じることのないよう、港湾運送の認可運賃の遵守等になお一層努めること。