

道路貨物運送政策の展開

—規制政策を中心として—

谷利 亨

はじめに

物資の運送の歴史は、人間の歴史とともに古い。物資の運送のために、最初に行われたのは道路の整備であり、ついで輸送具の開発であろう。

道路の整備といっても、当初は人肩であり、その後馬背などに代わったが、これらの輸送手段では、必ずしも広い道を必要とされなかった。

また、わが国の地形は、山脈が多く、河川も縦横に流れていることから、物資の運送が活発になるにしたがって、運送の主体は、道路運送から水運に移った。こうした経過は、わが国の道路の整備と、これに係わる輸送具の開発を著しく遅らせる要因となった。

一方、道路運送が全国的規模に拡大をみせるようになったのは、江戸時代の飛脚制度が確立してからである。

道路運送が全国的規模に拡大するのに伴って、今度は独占と競争、ネットワークの維持のための特権付与の可否、自由放任と規制をめぐって激しい政争が展開されるようになった。

その後、大正、昭和にかけて道路運送に係わる法制の整備が進められ、規制政策が確立された。規制政策の目的も戦時体制下では企業合同であり、戦後では利用者保護であったり、時代背景により異なっていた。しかし、経済成長とともにトラック輸送は発展し、これに対して鉄道輸送の比重が低下し、もはや従来の規制が必要とされなくなった。

そして、1990年に道路運送の規制緩和が行われた。現在規制緩和が導入されてから3年が経過し、そろそろ規制緩和の影響が観察できる時期にきている。

今後の道路運送における政策の方向を探るうえで、この時期に改めて規制と規制緩和の意義を理解することが極めて重要なことと考えられる。そのためには、道路運送の正しい歴史認識が必要となる。

そこで、本稿では特に飛脚制度が確立された江戸時代からの道路運送政策の歴史をた

どり、その背景を整理することとする。

1. 飛脚制度の確立

わが国で道路運送が営業行為として始められたのは、平安中期から鎌倉時代を通じて、発達した荘園制により、増加した生産物の輸送のために、馬による「馬借」、牛による「車借」という事業からといわれている。

しかし、道路運送が全国的規模に整備されたのは江戸時代の飛脚制度が確立してからである。この飛脚制度は、幕府の中央集権政策としてとられてきた参勤交代の制度によって生まれたものである。

参勤交代において、大阪城定番の武士が江戸の家族親類などへの親書を運ぶのに、月に3度その家来が交代で往復したのが飛脚制度の始まりである。これを定飛脚と呼んだ。

江戸幕府は江戸を中心に街道の整備を進めるとともに、飛脚の中継のための宿駅の制度を設けて公用の輸送を確保した。これは幕府として、全国の統治のために交通能力を必要としており、そのために宿駅とその要因や馬を幕府直轄下で管理しなければならなかったからである。そしてそれらの供給は宿駅に住む人たちの責任とされるとともに、それらの住民に対しては他の税負担の免除や補助が行われた。さらに、幕府は取扱量の増大や緊急時に備えて、各宿駅伝馬所には、近郷の農民から人や馬を供出させる「助郷^{すけごう}」といわれる制度を設けた。

その後、宿駅制度は民間にも広がり、これが町飛脚と呼ばれ、書状や小包程度の物品の輸送を行うようになった。

ちなみに、当時の大量貨物の主な輸送手段は水運であり、米などの輸送には、内陸でも極力水運が利用された。

さらに、長野県の伊那、木曾地方の山村では、農民が自分の馬で生産物を都市まで運ぶ習慣が生まれた。これがやがて「中馬^{ちゅうま}」といわれる専門の馬背運送業に発展した。

この中馬は次第に勢力を拡大したが、これに伴って、宿駅制との間で紛争を生じるようになった。しかし、幕府の権威によっても経済合理性に基づく行動を抑止できず、結局幕府も中馬を公認団体として認めざるを得なかったのである。こうした経過は陸運業の有する問題点をよく示している。

中馬運送は、明治維新になっても益々勢力を拡大したが、明治政府による宿駅伝馬制度と飛脚制度を骨格とした陸運再編や、鉄道整備の推進といった近代化の流れに勝てず、次第に鉄道貨物取扱業に転換し、その姿を消していくことになる。

2. 明治開化と陸運業

(1) 陸運元会社の設立

260年もの期間に及んだ江戸幕府も終わり、新たに明治時代を迎えた。新政府は、「文明開化」を合言葉に、これまでの各種制度の見直しを行った。陸運業では250年もの長い期間続けられた飛脚制度、宿駅伝馬制度の再編が最大の課題であった。

この再編に中心となって取り組んだのが、当時駅遞権正の前島密と飛脚屋和泉屋番頭の佐々木荘助である。この結果、明治4年（1871）3月から官営による郵便事業が開始された。翌年明治5年には全国の伝馬所と助郷が廃止され、伝馬所後には民間企業としての陸運会社が設立された。さらに、それらを統括する「陸運元会社」を設立し、その頭取には和泉屋の当主吉村甚兵衛が選ばれた。

また、この年には新橋－横浜間において鉄道が開業された。これによって、郵便と鉄道は国営、道路貨物運送は民営という体制がつくられ、それ以降この体制が大筋となって発展した。

(2) 内国通運会社の繁栄と衰退

①内国通運会社の繁栄

陸運元会社は明治6年（1873）4月から官営郵便事業を請負った。その後も当社に対して絶大なる権限を与えるのだが、幕府支配になれていた宿駅が直ちに民間企業に転換できるはずがなかった。明治8年（1875）陸運会社を解散し、同年3月陸運元会社の社名を「内国通運会社」と改称した。

内国通運会社は、政府の手厚い保護のもとに全国に分社、取次所、出張所などを設け、陸運元会社から引き継がれた郵便事業を柱に事業を拡大した。さらに、河川、近海に水運や鉄道貨物取扱業を始め全盛を極めた。

鉄道貨物輸送は、明治6年（1873）6月から新橋－横浜間で開始された。鉄道貨物の集配などの取扱業務は、当初貿易の促進という理由から三井組が担当していたが、明治8年（1875）内国通運会社設立とともにこれが当社に引き継がれた。ここに始めて小運送業（今日でいう通運業）が誕生した。

②内国通運会社から内国通運株式会社へ

内国通運会社が繁栄を続けている一方で、明治10年（1877）の西南の役後の「自由民権論」の勃興に影響され、当社の独占の崩壊が始まろうとしていた。

すなわち、同12年（1879）運輸業の開業の認可権を地方庁に移され、以後小業者乱立

となった。とはいえ、それらの中には有力な企業も成長し、明治24年（1891）内国通運会社は、当社の支柱であった郵便事業の請負を他社に奪われ、大打撃を受けることになった。

さらに、内国通運会社の凋落に追い打ちをかけたのが鉄道貨物輸送の発達である。鉄道輸送網は、とりわけ明治20年（1887）以降めざましい発展を遂げ、全国的規模の路線網が形成された。

これに伴って、当社の長距離馬車路線や水運業は、急速に凋落の道をたどるのである。明治25年（1892）駅通頭 前島密とともに陸運元会社設立に尽力した内国通運2代目社長佐々木莊助が、その責を負って自殺を図るという悲劇にまで発展した。

その翌年5月には、新たに鉄道貨物取扱業者、いわゆる通運事業者として再生を図るとともに、同年6月に社名を「内国通運株式会社」と変更した。

(3) 鉄道と小運送業の乱立

明治12年（1879）の運輸業開業の自由化と鉄道貨物取扱業への転換は小運送業の乱立を招いた。

すなわち、従来の道路貨物運送業は、広大な取引網と輸送手段、ならびに信用力と資本力を必要とした。これに対して、鉄道貨物取扱業は、手車1両、天秤棒と人夫がいればだれでも容易に始められる。

このため、この時期には内国通運以外に有力企業が誕生する一方で、いかがわしい小業者も乱立した。さらに、大正3年（1914）7月に勃発した第1次世界大戦の影響により、鉄道貨物輸送が急増したことにより、小業者の乱立に拍車を加えることとなった。

(4) 運送取扱人公認制度の導入

日増しに激しさを増す小運送業者の乱立による混乱状態に対して、その批判は一般世論からも鉄道院の監督の在り方にまで向けられるようになった。鉄道院としてもいつまでも自由放任主義をとり続けているわけにもいかず、ようやく自ら取締りに乗り出すこととなった。

そこで、鉄道院は大正8年（1919）「運送取扱人公認規定」「運送取扱人公認手続」を公表し、業者の公認選定によって小運送業界の改善に乗り出した。これが鉄道国有化（明治39年）後に政府が最初に行った小運送に対する施策である。

当制度は、鉄道院が業者の中で一定以上の水準にあるものに対して、「鉄道公認運送取扱人」と認定するものである。認定された業者は、鉄道院から信用の裏書きを得るとともに運賃の後払いなどの特典が与えられた。その一方で、荷主からの収受する諸料金の

最高額について鉄道院の認可を受けることが義務付けられた。

これは小運送事業における認可運賃制の最初の導入であり、陸運業界の運賃政策の歴史の中で画期的な出来事であった。

公認制度の導入によって、小運送業界の混乱が一時的に沈静化を示したが、公認業者間の権限争いや非公認業者との争いなどにより、再び混乱状態に陥った。その後、公認制度は何度か改正されたが、その効果もなくついに昭和2年（1927）9月末をもって廃止された。

(5) 小運送業界の大合同

公認制度の廃止以前にも別の面からの改善方策の検討が進められた。すなわち、大正15年（1926）6月の鉄道省（大正9年鉄道院から鉄道省に昇格）^{おいだ}種田運輸局長の声明である。この声明は、「種田声明」といわれるものであり、これに基づいて鉄道省は同年10月に①1駅1店制の実現、②総括会社の設立、③通運費用の逡減の方向を示した。

これによって、当時の有力業者であった内国通運、国際運送、明治運送の3社が共同出資のもとに「合同運送株式会社」を設立した。昭和3年（1928）3月には、内国通運が合同運送、国際運送、明治運送を吸収して「国際通運株式会社」を発足した。

また、昭和2年（1927）には公認制度に代わって、新たに「指定運送取扱人制度」が導入された。この制度は指定請負人を1駅1店に限定して認定しようとするものである。

これによって、各駅における小運送業界の大合同が進むこととなった。しかし、ここでも公認制度の時と同様に非指定業者との間で激しい対立が展開され、昭和12年4月「小運送業法」「日本通運株式会社法」の公布まで、その混乱が続いた。小運送業界の改革も公認制度の導入以来、実に20年近い年月を要したのである。

3. トラック運送業の成長

(1) トラック運送業の始まり

わが国において自動車が出現したのは、明治30年（1897）に横浜在住の外国人が本国から蒸気自動車を持ち込んだのが最初である。

さらに、明治33年には大正天皇御成婚記念としてアメリカに組織されていた日本人会から電気自動車1台が献上されたが、宮内庁での試運転のさい事故を起こし、そのまま倉庫に入れられ、1度も正式には使われなかった。その後、自動車は主にヨーロッパから輸入されたが、そのほとんどは乗用車であった。

自動車による貨物輸送は、明治33年（1900）明治屋洋酒店がイギリス製のアーガイル

号を購入し、人の輸送と兼ねて自社製品を運送したのが最初である。ついで35年(1902)に亀屋食料品店、その翌年に三越呉服店が行っている。ちなみに、三越呉服店が使用したクレメント号は純然たる商品運送専用の貨物自動車であり、これがわが国最初のトラックといわれている。

自動車による純然たる貨物運送事業は、明治40年(1907)12月に設立された「帝国運輸株式会社」によって始められた。当社は資本金50万円、トラック15台(積載量1.5トン)、乗用車2台で営業を開始した。しかし、当時は経済的に成り立たず、遂に明治44年(1911)10月に解散した。

その後大都市の一部でトラック輸送が認められつつあったが、まだ一般の輸送手段として認識されるに至らなかった。トラック輸送が一般に見直されるようになったのは、大正3年(1914)7月の第1次世界大戦頃からである。わが国の経済は大戦の影響により、物流需要量が増加したことによって、トラック輸送の役割が認識されるようになり、大正8年(1919)11月純然たるトラック運送会社である大和運輸が創設された。

さらに、大正12年(1923)9月の関東大震災において、トラックの持つ機動性が明らかにされ、これが契機となりトラック運送会社が数多く誕生することとなった。

(2) トラック運送事業における規制

トラック運送事業が始まった当初は、狭隘な路上に人力車、荷牛馬車、乗合馬車などが錯綜し、交通量が増大するのに伴って交通事故が発生するようになった。

そこで、自動車に対して営業用、自家用、旅客、貨物を問わず、自動車の安全面に主眼がおかれた規制が行われた。

まず、明治36年(1903)8月に愛知県で、「乗合自動車営業取締規則」ついで京都府、大阪府で公布され、明治40年(1907)には警視庁より公布された。すなわち、警視庁による取締規則が公布されたのは、トラック貨物輸送が始まった明治33年(1900)から数えて7年後のことである。

大正8年(1919)になって、内務省からこれらの規制を統一した「自動車取締令」が公布された。自動車取締令は、あくまでも警察命令の取締法規であったが、わが国において全国統一された自動車運送事業に対する法則として最初のものである。この法則は、昭和8年(1933)の「自動車交通事業法」の公布までの15年間存続した。

4. 道路貨物運送政策の確立

これまでの道路運送に関する監督権は、形式的には逓信省であったが、実質的には地

方長官にあり、鉄道省にはなんら権限がなかった。公認制度や指定制度の導入によっても混乱が解消されなかった背景には、このように監督権限が極めて曖昧であったことがあげられる。

そこで、昭和2年(1927)11月行政制度審議会会長の報告に基づき、「陸運ノ監督ニ関スル事項」は逡信省から鉄道省に移管され、翌年の11月から実施された。

陸運業における監督権が移管された鉄道省は、早速道路運送に係わる法制立法化に着手した。

(1) 自動車交通制度の見直し

この結果、昭和6年(1931)4月乗合自動車、定期貨物自動車を規制した「自動車交通事業法」が交布され、その2年後の昭和8年(1933)10月から施行された。

しかし、トラック貨物輸送においては、当時は貸切事業が主体であったため、極めて不十分なものであったが、ここに始めて自動車交通事業が各地方ごとに規律された自動車取締令から離れ、公益事業として国の手による事業免許制度が誕生した。

わが国においてトラック貨物輸送が登場して30年以上も経過して、ようやく交通政策といわれる施策が打ち出されたのである。

その後、自動車交通事業法は戦時体制下に入り2度の改正が行われ、これによって業界の統制、再編が進められた。

(2) 小運送業制度の見直し

小運送業界は、昭和12年(1937)勃発する日中戦争をひかえ、合同と国家統制を余儀なくされた。そこで鉄道省内部に「小運送制度改善調査委員会」を設け、その答申に基づき昭和12年(1937)4月「小運送業法」「日本通運株式会社法」が公布された。

小運送業法は、これまで自由に開業できた小運送業を免許制にするとともに認可運賃制にして、その乱立を防止し、日本通運株式会社法は、新たに半官半民の統括会社を設立して、小運送業界の全国的な統制を図ろうとしたものである。

さらに、日本通運株式会社法に基づき、国際通運を始めとする各社は、純資産を現物出資し、いずれも9月末をもって解散し、10月1日国策会社としての日本通運株式会社が設立された。日本通運株式会社は、解散した各社が行っていた交互計算、貨物引換証、元請け業務を引き継いだ。

(3) 戦時体制下の再編

昭和12年(1937)の日中戦争以降わが国は、完全に戦時体制下にはいった。これに伴

って、翌年の5月「国家総動員法」が施行され、さらに昭和15年（1940）2月同法に基づき「陸運統制令」が施行された（同法は統制の強化のため翌年の11月改正された。）

これによって、道路運送はガソリン消費規制やトラックの能力の制約から、小運送の増強に向けられる一方で、トラック輸送では不要不急品や50キロメートル以上の輸送が禁止されるなどの制限が加えられた。

この一方で、道路運送業界は企業合同が進められた。すなわち、トラック運送業界は、自動車交通事業法の2度の改正により企業合同が進められた。これによって、事業者数は第1次統合前の昭和14年（1939）6月末現在で26,548店であったものが、第2次統合後の昭和20年（1945）1月末現在では340店に減少している。

小運送業界では、3次にわたる統合が行われ、これに伴って事業者数は7,991社から285社に減少している。

5. 戦後復興と法制度の改革

(1) 運輸行政の一元化

昭和20年8月15日終戦を迎えたわが国は、その直後から民主化の導入と戦後復興に最大の努力が向けられた。

陸運行政の面では、昭和18年（1943）に鉄道省が廃止され、運輸通信省が創設された。昭和20年（1945）5月には、運輸通信省が廃止され、運輸省が創設された。しかし、この段階までは運輸行政の一部が内務省の管轄となっており、昭和22年（1947）内務省の解体とともに、運輸行政は完全に運輸省に一元化された。

さらに、昭和24年（1949）運輸省設置法が施行され、同省の監督行政の範囲が明確にされた。同時に、「日本国有鉄道法」が施行され、公共企業体としての日本国有鉄道が誕生した。しかし、この日本国有鉄道は昭和62年（1987）4月1日の民営化によって姿を消すことになる。

(2) 日本通運の民営化と通運事業法の制定

半官半民の国策会社の日本通運も、昭和23年（1948）2月集中排除法による「過度経済集中排除法」の指定を受け、再編が命じられた。これを受けて「小運送審議会」（後に運輸審議会に吸収）によって、小運送業の1駅1店制が廃止され、複数制が導入され、同時に日本通運の独占制が失われた。

こうした経緯を経て昭和24年（1949）「日本通運株式会社法を廃止する法律」と「通運事業法」が国会を通過し、昭和25年（1950）2月公布された。これによって従来の「日

本通運株式会社法」と「小運送事業法」が廃止され、日本通運株式会社は純然たる民間会社として再出発するとともに、小運送は法制上通運という名称に代わった。

(3) トラック運送業の法制の整備

トラック運送業でも通運事業より一足早く昭和22年12月「道路運送法」が制定され、翌年の1月施行となり、これによってこれまでの自動車交通事業法が廃止された。同法によって、事業区分が従来区間事業と区域事業とに区分されていたものが、一般積合せと一般貸切りに改められた。

しかし、トラック輸送は予想を大幅に上回る増加の中であって、自家用トラックの驚異的な進出があるなど、トラック業界が混乱状態となった。そのため、昭和26年(1951)6月に従来の道路運送法が廃止され、新法としての「道路運送法」が制定され、同年7月に施行された。

同法によって、自動車運送事業は一般自動車運送事業と特定自動車運送事業とに区分された。このうち、一般自動車運送事業は次の6つに区分された。

- 一般乗合自動車運送事業
- 一般貸切自動車運送事業
- 一般乗用旅客自動車運送事業
- 一般路線貨物自動車運送事業
- 一般区域貨物自動車運送事業
- 一般小型貨物自動車運送事業

ここで示されている路線事業とは「一定の路線により自動車を使用して貨物を運送する事業」、区域事業とは「一定の事業区域内において、路線を定めずに、自動車を使用して貨物を運送する事業」であり、路線区域における積合せ事項について定められていない。この点については、1990年12月に施行された現在の「貨物自動車運送事業法」の規定に近い。

しかし、昭和26年改正による効果もほとんど見られず、そのため再び昭和28年(1953)8月に改正され、10月に施行された。これによって、路線事業には定路線、定期、積合せの3要素が定められ、区域事業には積合せの禁止の規制が導入された。

その後、道路運送法は1990年12月の新法施行まで15回に及ぶ改正が行われた。

6. 経済成長と道路運送

(1) 工業立地と貨物輸送

戦後10年が経過すると、わが国の経済も敗戦の焦土から完全に立ち直り、海外貿易の拡大と重化学工業の躍進を背景に経済成長が始まった。産業立地面では、重化学工業においては燃料や原材料の輸入が大量に求められるため、4大工業地帯に集中的に展開され、加工型産業や消費者はその背後地域に進出した。

こうした展開は、貨物輸送においては海運とトラックに有利に鉄道に不利に作用した。

事実、鉄道貨物輸送は、トンキロベースで昭和35年（1960）には海運に抜かれ、昭和41年（1966）にはトラックにも抜かれた。また、総貨物輸送量が伸びる中であって、鉄道貨物輸送量は、昭和39年（1964）から国鉄が消滅する昭和62年（1987）まで横ばいなし減少傾向をたどってきた。

(2) 鉄道輸送の近代化

それでも鉄道輸送は、昭和30年代（1955）後半までは、鉄道輸送能力を上回るほど、順調に推移していた。国鉄では、その対策のため昭和32年（1957）に第1次5ヵ年計画を発足させた。

この一環で、国鉄は老朽資産の整理や貨車の効率化を図った。また、昭和34年（1959）11月から、わが国では始めて東京－大阪間に5トンコンテナによる特別列車「たから号」が運転された。

しかし、第1次5ヵ年計画は予想を上回る需要量の増加に対応できず、4年で打ち切られ、昭和36年（1961）から第2次5ヵ年計画をスタートさせた。この計画に従って、輸送力増強と併せて、東京－大阪間に特急貨物列車、主要幹線には急行車扱列車やヤードパス列車が新設された。

国鉄においては、こうした近代化計画を推進するのだが、次第に経営状態が悪化し、社会的にも経営の改善が求められるようになった。そのため、第2次5ヵ年計画も4年で打ち切られ、昭和40年（1965）から第3次7ヵ年計画が発足されたが、この計画は4年目に再建整備計画に吸収された。

その後、昭和44年（1969）4月から東京－大阪間においてコンテナ専用列車「フレートライナー」が登場した。また、昭和61年（1986）11月から東京－名古屋、東京－大阪、東京－広島間において、低床式の台車に4トンという小型のトラックを乗せる方式のピギーバック輸送が導入された。

(3) トラック輸送の近代化

①施設整備の拡充

トラック輸送は、鉄道輸送と対照的に急成長し、高度成長を支える重要な働きを担うようになった。トラック輸送の増加の背景には、加工型産業の発展に伴うトラック生産台数の急増による相対的なトラック価格の低下やトラック性能の向上、さらには道路整備などの発展があった。

とくに、道路整備においては昭和31年（1956）日本道路公団の設立、昭和40年名神高速道路の全通といったように、道路整備の著しい発展によって、高速道路時代の幕開けをもたらした。こうした展開は、トラック輸送の長距離化をもたらし、トラック輸送の増大と鉄道輸送の減少に拍車をかける要因となった。

道路整備が進む一方でトラックターミナルの整備が進められた。トラックターミナルの建設に当たっては、莫大なコストが必要とされるため、自力資金で建設できない企業のために、昭和34年（1959）4月「自動車ターミナル法」が制定され、同年10月から施行された。これによって、一定の料金さえ支払えば誰でも利用できる大規模な公共のトラックターミナルが、昭和37年（1962）に小倉、仙台に建設されたのを皮切りに、その後全国的規模で建設が進められた。

さらに、大都市の再開発の一環として、昭和40年（1965）5月「日本自動車ターミナル株式会社法」が制定され、これに基づいて同年7月「日本自動車ターミナル株式会社」が設立された。同社は昭和38年（1963）に京浜、その後板橋、足立、葛西に各々トラックターミナルを整備した。

同社は、昭和60年（1985）4月日本自動車ターミナル株式会社法が廃止され、民間会社となった。

②外部不経済の顕在化

トラック輸送の増大は、新たに公害問題や交通事故などの環境悪化を招来し、これらの改善が国家的な課題となった。

このため、昭和46年（1971）に運輸政策審議会から「総合交通体系に関する答申」が発表され、ここで始めて自動車の普及が他に及ぼす影響を含めて、トラックから鉄道や海運の移転が主張された。この背景には衰退する鉄道の復権を狙ったものであるが、この思想は現在も続いている。

この一環で共同輸送や積載効率の悪い自家用トラックから積載効率の良い営業トラックへの移転などの推進が主張されるようになった。

7. 高度成長期の挫折と消費者物流

昭和48年（1973）10月のオイルショック以降これまでの経済成長が停滞して安定成長期に入った。この時期に入って特筆すべきこととして宅配便の出現がある。

宅配便事業は、昭和49年（1974）に始まり、昭和55年（1980）頃には国民生活に定着した。こうした状況の中で運輸省は、利用実態に即応し、かつ利用者保護の観点から昭和58年（1983）7月宅配便固有の運賃制度である「宅配便運賃認可基準」を設定した。

さらに、昭和60年（1985）9月運輸省は「標準宅配便約款」を公示した。その翌年の5月「標準トランクサービス約款」、同年10月「標準引越運送約款」が各々公示され、いわゆる消費者物流の利用者保護政策が確立された。

8. 規制緩和の導入

昭和62年（1987）4月1日国鉄は民営分割され、新生JR旅客鉄道株式会社とJR貨物鉄道株式会社に生まれ替わった。これによって、明治5年（1872）の新橋－横浜間の最初の鉄道開通時から数えて115年にして国鉄が消滅した。

一方、道路運送においては、トラック事業を中心とした規制緩和政策が進められた。経済成長により物流の需要量と供給量が豊富になり、しかもトラック輸送は国内輸送のトンキロの半分を占めるに至った。これに対して鉄道輸送の比重が低下した。この段階に達した道路運送においては、もはや過去の規制が必要とされない。

そこで、平成元年12月19日「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」が公布され、翌年の12月1日施行された。これによって、トラック事業は、道路運送法から切り離され、貨物自動車運送事業法に基づいて行われることとなった。通運事業は、貨物運送取扱事業法の鉄道に係わる貨物運送取扱事業法に基づいて行われることとなり、通運事業法は廃止された。

その主な変更の内容は、①参入規制が免許制から許可制へ、②運賃認可制から事前届出制へ、③運行管理者の資格要件などを内容とする社会的規制の強化などである。これは、従来の道路運送法と通運事業法制定以来およそ40年ぶりの大改革である。

おわりに

これまで道路運送に係わる政策の経過を眺めてきたが、その政策は時代とともに変化

してきており、その傾向は今後も同様である。それは、一つの政策が永続的に続くものでもなく、また不必要になるものでもないからである。

今回の規制緩和の目玉は、参入や運賃などの経済的規制の緩和と、過積載、過労運転、運行管理などの社会的規制の強化である。このような規制緩和は、物流における需要量と供給量が豊富になり、しかも各物流業者が共存できる体制が整った現状では、望ましい措置といえる。

今後はさらに社会的規制が強化されることになろう。しかし、社会的規制の推進は、政府や物流事業者双方にコストが掛かるため、その程度が問題となる。さらには国民の合意も必要とされるため、それらの調整が最大の課題となるが、これは経済的規制の場合より困難を伴う。

これはまた政府と物流事業者においても新たな経験である。現在は規制緩和が導入されて3年が経過した。規制緩和の影響がどのような形で現れてくるのか、その結果によっては、新たな規制が必要となる。これまでの経過を振り返りながら、今後の動向を注意深く見守る必要がある。

〈参考文献〉

1. 谷利 亨「道路運送政策の軌跡」白桃書房、1990年
2. 山野辺義方「物流管理の基礎」白桃書房、1991年