

貨物自動車運送事業政策の変遷（Ⅶ）

～貨物自動車運送事業法案の審議と制定～

野 尻 俊 明

1. はじめに

貨物自動車運送事業は、昭和20年代から道路運送法によって長年にわたり規制されてきたが、同法のシステムは法制自体に包含する問題や経済社会の変化等により、昭和40年代には制度的な限界を迎えていた。

こうした中、昭和50年代後半（1980年代）に入ると国内での行政改革論議の高揚や日米構造協議に代表される諸外国からの圧力等に強く影響され、事業規制の緩和化の方向で論議が進み、平成元年12月にはいわゆる「物流二法」が制定され、貨物自動車運送事業をめぐる規制行政の一大転換が行われた。

本稿は、主として平成元年に制定された貨物自動車運送事業法について、その概要を紹介し、若干の検討を加えようとするものであるが、特に衆参両院の運輸委員会での法案の審議内容に注目した。わが国では法律の解釈、運用にあたって立法者（議会）の意思（意図）を重んずる考え方は一般的とは言えないが、特に数多くの項目からなる両院での附帯決議を鑑みると、新しい法律に対する議会（国会）の期待と懸念を改めて再確認することが必要と考えたからである。

規制緩和論の中から産み落とされた貨物自動車運送事業法は、時代の要請に応える形で物流の効率化に資するための基本的な法律と期待されて施行のときを迎え、混沌の大海へ船出することとなった。

2. 貨物自動車運送事業法案の概要と国会審議

(1)法案の提出理由と概要

貨物自動車運送事業法案及び貨物運送取扱事業法案のいわゆる「物流二法案」は、平成元（1989）年3月28日に閣議決定され、同年3月30日国会に提出された。しかし、政治改革論議等による政党間の対立から審議は進まず、同年6月（第114通常国会）及び8月（第115特別国会）でいずれも継続審議とされた。

その後、両法案は同年9月の第116臨時国会において再度上程され、11月17日に衆議院運輸委員会で、また11月30日に参議院運輸委員会で審議が開始された。そして、12月13日に参議院本会議で貨物運送取扱事業法が可決、成立したのに続いて、翌14日には衆議院本会議で貨物自動車運送事業法が可決、成立した。なお、両法の施行日は平成2年12月1日とされた。

物流二法案のうち、ここでは貨物自動車運送事業法案についてみておきたい⁽¹⁾。

同法案は、貨物自動車運送事業の運営に係る規制を道路運送法から抜き出して一つの法律にしたもの（すなわち道路運送法の特別法）であり、道路運送法はバス、タクシーの旅客自動車運送事業規制法として存続している。また、旅客と共通する自家用自動車の使用（営業類似行為）等についての規制は道路運送法に存置された。

貨物自動車運送事業法案は、平成元年11月15日の衆議院運輸委員会において江藤隆美運輸大臣（当時）から、以下のような提案理由及び概要が説明された。

すなわち、同法案の提案の理由、背景について、「貨物自動車運送事業は、産業基盤資材から生活必需物資まで経済活動や国民生活に必要な物資輸送を担っており、国内貨物輸送において基幹的役割を担っている、一方において、経済構造の転換や国民生活の向上を背景とした輸送ニーズの多様化、高度化への対応、過労運転等輸送の安全を阻害する行為の防止という課題への取り組みの必要性が高まっている。本法律案は、こうした社会経済情勢の変化に対応して、貨物自動車運送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、事業規制を抜本的に見直すとともに、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資する民間団体等の自主的な活動を促進する措置を講じ、もって貨物自動車運送事業の健全な発達を図ろうとするものである」⁽²⁾とする。

また法案の概要については、以下のような説明がなされた。

第一に、貨物自動車運送事業の事業区分を、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業の三種類に整理し、その簡素化を図る。

第二に、一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の開始については許可制とし、貨物軽自動車運送事業の開始については届出制とするとともに、事業計画の変更、事業の休止及び廃止等の事業規制についても、現行道路運送法と比較して大幅な規制の緩和、手続の簡素化を図った上で、所要の規定を設けることとする。

第三に、一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業については、特定の地域で供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となり、当該地域における事業者の相当部分について事業の継続が困難になると認められる場合等には、期間を定めて新規参入の停止の措置等の緊急調整措置を講じることができることとする。

第四に、一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金については、あらかじめ運輸大臣に届け出ることとし、運輸大臣は一定の事由に該当すると

きはこれを変更すべきことを命ずることができることとする。

また、経済事情の変動により一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金が著しく高騰し、または下落するおそれがある場合であって、特に必要があると認められるときは、標準運賃及び標準料金を設定することができることとする。

第五に、輸送の安全に係る事業者の遵守義務として過労運転及び過積載の防止に関する規定を新たに設けるとともに、運輸大臣が行う試験に合格する等一定の要件を備える運行管理者の選任を義務づけることとする。

第六に、輸送の安全を阻害する行為の防止、その他貨物自動車運送事業に関する秩序の確立に資する事業を推進するため、この事業を適正かつ確実に行うことができると認められる公益法人を地方貨物自動車運送適正化事業実施機関及び全国貨物自動車運送適正化実施機関として指定することができることとし、これら実施機関について所要の規定を設けることとする。

第七に、運輸大臣が行う運行管理者試験の実施に関する事務を、指定試験機関に行わせることができることとするとともに、この指定試験機関について所要の規定を設けることとする。

第八に、運輸大臣は、一般貨物自動車運送事業者または特定貨物自動車運送事業者に対し一定の命令または処分をする場合において、当該事業者に違反行為を指示した荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置をとるべきことを勧告することができることとする。

(2)法案の主要規定と国会審議

貨物自動車運送事業法案は全6章79条及び附則から成るが、その主要な規定は上述の概要に掲げられたものである。法案の中核的規定は、経済的規制としての参入、運賃・料金規制の緩和及び社会的規制の強化であるが、ここでは国会（衆議院運輸委員会及び参議院運輸委員会）での審議から明

らかとされた法案の内容についてみておくこととする。

1) 規制緩和の背景と性格

上記した江藤大臣による法案の提出理由での説明のとおり、貨物自動車運送事業法案は「社会経済情勢の変化に対応して、貨物自動車運送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」従前の事業規制を「抜本的に見直す」こととされたが、この点について両院の委員会審議の中でより具体的な理由、背景等が明らかにされた。

それらを要約すれば、法案提出の強い契機となったのは昭和63（1988）年12月の新行革審「公的規制の緩和等に関する答申」や「規制緩和推進要綱」の公表、さらには同年10月の運政審「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」であるが、さらにその背景には日米経済構造会議等による諸外国とりわけ米国からの要請（圧力）⁽³⁾等があげられる。

しかし、より正確に当時の状況を表しているのは、江藤運輸大臣の「規制の緩和というのはこれは時代の流れでありますから、一定の規制をちゃんと置きつつも規制の緩和を図る」⁽⁴⁾という発言であろう。規制緩和という世論（時代の趨勢）の大勢に押されて、あるいは便乗して長年の課題であった法改正を実施するものの、規制を全面的に廃止するわけではないということである。

また規制緩和の性格については、法案の「・・・規制緩和措置は、米国のやり方をそのままとったものではございません・・・野放しの自由化をするものではございません」⁽⁵⁾という政府委員の発言に端的に表れている。米国の国際トラック事業においては1980年のディレギュレーション（deregulation）政策により倒産、離職者さらには交通事故が増えたという否定的な見解の存在を認めつつ、わが国の規制緩和は規制の撤廃に近い米国の政策とは、その内容、性格を異にするとの見解であった。

法案で提示された規制緩和の内容は、米国や欧州（EU）の政策とは異質な、すなわち関係業界の激変とりわけ貨物自動車運送事業者の99%を占

める中小零細企業への悪影響を回避した方策を内在させたわが国流の規制緩和政策、別言すれば「秩序ある競争の促進」であることを表明したものといえる⁽⁶⁾。

2) 参入規制の緩和

法案においては、一般貨物自動車運送事業の参入について従前の道路運送法における参入規制が事業免許制であったものを、許可制に改める（法案第3条）としている。許可の申請に当たっては、参入申請者は事業計画等の事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない（法案第4条）、また運輸大臣は許可にあたっては、その基準として(a)輸送の安全の確保のための適切な事業計画（法案第6条1項）、(b)その他事業遂行に適切な計画（法案第6条2項）、(c)適確な事業遂行能力（法案第6条3項）を掲げ⁽⁷⁾、この「基準に適合していると認めるときでなければ、同条（第3条）のを許可してはならない」（法案第6条）としている。

なお、急激な参入規制の緩和化により供給輸送力が過剰となった場合には、特定の地域を指定して参入許可の制限等を内容とする「緊急調整措置」を発動する（法案第7条）としている。

ア) 参入規制緩和の性格

両院の運輸委員会における参入規制緩和に関する最大の論点は、許可制に伴いそれまでの需給調整機能が失われ、新規参入の増加による事業者の供給過剰への懸念であった。道路運送法の下において昭和45（1970）年の通達（「6・15通達」）以降、特に「区域事業」において実質的な参入容易化が進み事業者数が増加（約3万8千事業者）しており、これ以上の事業者数の増加は混乱を増幅し、業界の抱える諸課題をさらに深刻化させるとの危惧をいただく意見があった。

これに対して政府委員の回答は、参入には要件を課しているので急激な事業者数の増加は考えられないとするものであった。代表的な見解とし参議院運輸委員会における次の発言があげられる。すなわち、今回の参入規

制緩和は「必ずしも野放しの参入の自由化ではございませんで、事業者の適切な事業計画あるいは事業遂行能力というのは従来どおり厳正にチェックをいたしますので、いいかげんな事業者が入ってくるということはございません。従来の免許制の運用におきましても必ずしも新規参入を制限的に扱ってきたわけではございませんので、新法移行後も飛躍的な新規参入の増加ということは私どもとしては想定をいたしておりません。」⁽⁸⁾というものであった。さらには「最低車保有両数の規定、基準、これは今後も維持していきたい。したがって、一人一車というような零細事業者が続発するというような事態は決して招くことはございません」⁽⁹⁾とも述べている。

つまり法案による参入規制の緩和化は、実質的には従来の道路運送法における参入規制を踏襲してほぼ同様であり、急激な新規参入による事業数の急増は生じることがないとの見方である。

イ) 参入の基準

法案は、新規参入に際して参入申請者に求める基準は上記のとおり、(a)輸送の安全を確保するための適切な事業計画、(b)その他事業遂行上適切な計画、(c)適確な事業遂行能力の3点である。これら基準の具体的な審査項目は通達で決めるとしながらも、具体的に(a)については休憩施設の整備、運行管理者の選任、車庫の整備等、また(b)については事業用施設の維持、規模、あるいは使用の根拠等、さらに(c)については運送事業に必要な知識あるいは経営組織、財政的な基盤等を、地方の特性に応じて合理的に設定し公示するとしている⁽¹⁰⁾。

これらの基準について、両院の運輸委員会での質疑を通じていくつかの確認が行われた。

まず(a)の輸送の安全については、法案の別の条項にある「輸送の安全」(法案第17条)との関連について、特に同条第1項にほぼ同様の規定がある。これについては(a)には第17条1項が含まれるとの理解が、そして同条

同項についても通達で基準を設けるとの考えが示された⁽¹¹⁾。また(b)の基準は、利用者の利便の確保する上で十分な体制が整っているか否かの判断を行うことになり、具体的には各事業用施設の位置、規模、営業区域の範囲、事業収支の見通し等である⁽¹²⁾。さらに、(c)の基準は申請者が法令遵守等に関する資質、またその企業の財政的基盤がチェックされることになる⁽¹³⁾。

以上に示された基準の具体的内容は、従前の道路運送法における基準とほぼ同一であり、果たして両者に差異があるのか否かが不分明であるといえる。この点について政府委員は、免許制から許可制への移行にともない需給調整に係る従前の基準はなくなるものの、残りの基準すなわち「事業計画とか事業遂行能力等につきましては、従来同様のチェックをしていく」⁽¹⁴⁾と説明している。

貨物自動車運送事業法案においては、道路運送法において実質的に空文化していた需給調整規制を除いて、参入規制の具体的基準は不変であり、基準の内容についての規制の緩和化は行われてはいない。

ウ) 緊急調整措置

法案の提案者は、参入規制の緩和化による新規事業者の急増は考えられないとしながらも、仮に著しい過当競争状態に陥ったときのためのセーフガードとして、緊急調整措置（法案第7条）を規定した。これは特定の地域で供給輸送力が輸送需要に対して著しく過剰となっている場合で、かつ供給輸送力がさらに増加することにより、当該特定地域に営業区域の全部または大部分が含まれる貨物自動車運送事業者の相当部分の事業の継続が困難となると認められる場合に、期間を定めて新規の許可あるいは増車を認めないとする制度である。なお、全部または大部分の事業者の相当部分というのはおおむね三分の一ないし二分の一、期間を定めてというのは一年程度の期間というのが基本的な考え方として示された⁽¹⁵⁾。

この規定の発動については、輸送関係諸統計、報告書等のデータを活用して明確な運用を図るものの、そうした市場の事態を実感しているのは事

業者自身であるので「業界からの要望というのは重要な一つの参考になる」⁽¹⁶⁾としているのが注目される。

なお、緊急調整措置に係る法案第7条の規定は中小企業対策の観点も含むという説明もなされた。すなわち、特定の地域での供給輸送力が極端に増えた場合には著しい過当競争が招来される可能性があるが、過当競争によって影響をもっとも受けやすいのは中小企業であるので、この緊急措置の発動は中小企業対策として重要な要素をもっている。さらには、こうした過当競争は「極端なコストの引き下げさらには過労運転、過積載というような危険を社会的にもたらしまして看過し得ない事態になりますので、これを防止することも（本法の）保護法益」⁽¹⁷⁾であるとしている。

エ）許可の更新制

営業の許可に一定の時間的制約（期限）を設ける、すなわち更新制の議論は運輸労連等の強い要望⁽¹⁸⁾を背景に、導入をめぐる論議が行われた。

両院の運輸委員会においては、複数の委員から不適確な事業者の参入の阻止や参入後の不適正な事業活動を防止するためには、5年ごとの許可の更新制の導入が必要との意見が出された。しかし、政府は更新手続に係る行政及び事業者に多くの負担がかかること、また監査の定期的、計画的な実施により悪質事案については5年を待たず直ちに処分を行う必要があること、さらには違反行為者に更新しないという措置は行政改革の流れに反することになる等の理由で、更新制の採用を否定している⁽¹⁹⁾。

また、違反行為の発見等については後出の貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用して実施するが、事業許可の取消し等の処分については、運輸省及び運輸省の出先機関が個々の具体的な案件に即して裁量的な判断を行う必要があるため行政機関以外では困難としている。

なお、委員からの質問の中には諸外国の事例を引き合いにわが国への導入を求める意見も出されたが、政府委員は「英国等で更新制あるいは有期制を採用している事実もございますが・・・英国でこのような制度がある

からといって、当然に我が国でこれを導入すべきものであるということには必ずしもならないと考える」⁽²⁰⁾と一蹴している。

結局、更新制をめぐる委員会での論議は、違法活動の摘発、監視活動の充実強化等により確認された違法行為に対しては、「有効期間制（＝更新制：筆者注）が導入された場合と同様の効果を確保」⁽²¹⁾するという政府委員の発言で一応の結着が図られた。

3) 運賃・料金規制の緩和

ア) 認可制から事前届出制へ

法案は運賃及び料金について、道路運送法の認可制から事前届出制への緩和化を図っている（法案第11条1項）。これは認可運賃制が、もし競争ありせば市場で形成されるであろう運賃を人為的に設定するものであるのに対し、今後は実際に市場で形成されている運賃を事業者へ届け出させる制度に変更しようというものである。また、認可運賃で認められていた幅運賃（上下20%）の継続も容認している⁽²²⁾。

まず、道路運送法の認可運賃の收受の実態についての認識に関する委員の質問に対し、政府委員は「完全に認可どおりに收受されているということが言えないということは、残念ながら御指摘のとおり」⁽²³⁾と回答し、行政も市場において運賃の認可制が有効に機能していないことを認めている。事実、トラック運送市場においては「認可割れ運賃」あるいは「実勢運賃」と称される市場で形成された運賃が支配している実態、すなわち規制の形骸化が常識とされていた⁽²⁴⁾。

こうした規制が有効に機能しない事実を踏まえて、両院の運輸委員会の質疑ではさらなる過当競争への危惧とその防止装置めぐり議論が展開された。

ところで、法案では貨物自動車運送事業者は自社の運賃、料金を「あらかじめ運輸大臣へ届け出ること」とされたが、荷主に対して事前に届出をしない運賃を適用した場合、及び事前届出運賃とは別の運賃を適用した

場合が問題となる。届出をしない運賃の適用は当然罰則の対象となるが、届出運賃の不収受は事業者が現実に適用している運賃の再届出が必要であり、また届出運賃と異なる運賃で事業活動を行った場合は、いずれも法案第76条2項の規定により刑事罰の対象となることが確認された⁽²⁵⁾。

なお、不当な運賃には下記の運賃変更命令あるいは刑事罰をもって臨むという強い姿勢が規制当局から示された。

イ) 運賃の変更命令

運賃のダンピング競争はトラック業界の長年にわたる最大の課題であった。そして市場経済（競争）下において価格をコントロールことは、人為的な制度では極めて解決が困難な問題であることについては、歴史的にも、またわが国及び諸外国の事例から明白となっている。

法案は、規制の緩和化は図ったものの運賃・料金の自由化を選択したわけではなく、不当な運賃設定に対しては「変更すべきことを命ずることができる」（法案第11条2項）とした。同項は、1～3の各号で具体的に変更命令の対象となる行為を掲げている。すなわち、(a)適正原価、適正利潤を超過した場合、(b)特定の荷主への差別的取扱をする場合、(c)他の事業者との間に不当な競争を惹起するおそれのある場合、である。

この中でもっとも問題となるのは、(c)の不当な競争の惹起の基準についてである。この点に関して政府委員は委員会において次のように述べている。すなわち「不当競争の基準であります、事業者間の健全で公正な競争を確保するために、同種のサービスを提供する他者との関係においてこれまた不当に安い運賃の設定を防止する・・・基準につきまして具体的な指標、数字につきましては、その時点あるいはその当該地域におきます適正原価を基礎としまして適切な判断を加えていきたい」⁽²⁶⁾としている。

市場競争が活発化し、サービス内容、運賃等のいっそうの多様化の進展が予測される中で、果たして適正原価、適正利潤の算定、決定は可能なのであるか、現実には不可能であることは多言を要さない。

なお、運賃に関する違法行為については、後述する貨物自動車運送適正化事業実施機関による指導あるいは荷主への勧告制度を活用して、その防止、指導を図る仕組みが提案されている。

ウ) 標準運賃及び標準料金

法案は、運輸大臣は異常な事態の発生時に「期間を定めて標準運賃及び標準料金を定めることができる」(法案第63条)としている。従って、常時この運賃、料金が公示される訳ではなく、「需給バランスが著しく不均衡になっている、あるいは物価等が急激に変動しているというような異常な事態に、運賃の安定化を目的として期間を定めて設定されるもので・・・めったに設定されるものではない」⁽²⁷⁾と説明された。認可制のもとならともかくとして届出制のもとで、さらに運賃の変更命令も存在する中で、この規定にどのような実質的な意味があるのか不明である。しかも、法案では通常時と異常時の区分は極めて曖昧であり、その有効性も疑問と言わざるを得ない。

当然のことながら、異常時にしか設定されない運賃制度をあえて新法の中に入れる必要があるのか、という疑問は委員会審議の中でも出された。この疑問に対して政府委員の答弁においては、異常な経済状況の中で供給輸送力が極めて不足する事態における運賃急騰の防止、また逆に供給輸送力が著しく過剰になった場合には運賃の急落が考えられるので、その「下支えを図る必要」⁽²⁸⁾から規定が導入されたと説明された。おそらく参入規制緩和に対する緊急調整措置に対応する形で、運賃規制緩和による運賃競争の活発化、運賃水準の低下の懸念に配慮したセーフティネットとして規定されたものと考えられる。

なお、運賃変更命令との関係については、「個々の事業者に対して運賃の変更命令という強制的な措置をとることも可能ではございますが、むしろ運輸大臣があらかじめ標準的な水準として標準運賃を示すことによりまして、運賃変更命令を頻繁かつ広範囲に発動することを未然に避ける」⁽²⁹⁾

ことを目的にした、としている。

4) 社会的規制の強化

ア) 社会的規制の位置づけ

経済的規制の緩和に対応する形で、法案では社会的規制の強化が図られている。すなわち、経済的規制の緩和化により貨物自動車運送市場の競争の激化またそれによる種々の悪影響とりわけ過労運転、過積載等の増加により輸送の安全性が阻害するおそれがあり、そうした競争の激化によるデメリットを最小限にしようという目的で、社会的規制の強化が図られたものといえる。

具体的には、委員会審議の中で政府委員から「トラック事業における安全の確保を図るための措置をいろいろ設けております。法律自体にそのような規定を設けると同時に貨物自動車運送適正化事業を指定法人に実施させるという措置を講じます。また、悪質な荷主に対する勧告制度も設けております」⁽³⁰⁾と説明されている。

道路運送法においても「輸送の安全等」（同法第30条）の規定が置かれ、遵守すべき事項については運輸省令で定め、また同省令に違反する場合には「是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる」（同法第30条第2項）とされていたが、法案においては「輸送の安全」（法案第17条）のほか、運行管理者に関する規定、貨物自動車運送適正化事業に関する具体的な規定が置かれている。特に、従来には無かった「輸送の安全確保の命令」（法案第23条）が置かれ、事業者に必要な員数の運転者の確保や運行計画の改善等の措置を命ずることができることとされたほか、この命令に従わなかった場合には最終的には許可の取消しもできる（法案第33条）という厳しい規定がおかれることとなった。

少なくとも、社会的規制に関する法律の規定上は従前よりも強化されたと評価できる。

イ) 貨物自動車運送適正化事業実施機関

法案は新たに貨物自動車運送適正化事業実施機関を設けて、「民間団体等による貨物自動車運送の適正化に関する事業の推進」(法案第3章 第38条～第45条)を図ることとしている。

法案は、参入規制の緩和措置により参入の容易化を図り、事業者への諸規制は参入後に事後チェックを行うことによって安全等の社会的規制を行うこととしているが、その実施上の手段として貨物自動車運送適正化事業実施機関を設け「役所の手の及ばざるところは民間の団体の自主的な活動によって補強していくという措置」⁽³¹⁾を講じている。小さな政府、行政の簡素化を目的の一つとする規制緩和政策の中で、行政上の負担を軽減して予防的に違法行為の防止を行うとともに、法令遵守の徹底を図るという考えである。

両院の運輸委員会での審議で論点となったのは、指定機関の権限と法人格に関する問題であった。

まず、実施機関及び実施機関の指導員への権限付与については、例えば新規参入の許可あるいは取消し等の行政処分は行政機関自身が行う必要があることから困難とされた。従って、貨物自動車運送適正化事業実施機関は法案第39条に列挙された5つの事業について、事業者への指導、啓発活動、苦情の処理、協力等を行うこととされ、違法行為については「事実としての違法行為の発見に努める」⁽³²⁾という限界が明確にされた。

また実施機関の法人格の問題というのは、運輸大臣の指定に係る貨物自動車運送適正化事業実施機関(地方及び全国)は法案第38条の規定により民法第34条の法人(公益法人)とされるが、より客観性を強めるために既存の社団法人(具体的には全国及び地方のトラック協会)にするか、新たに財団法人を設立して行わせるかという問題である。この点については、参考人として招致された運輸労連の代表から明確な意見、すなわち「地方に財団法人を、中央にその連合体を設置し、それを実施機関として指定す

る」⁽³³⁾よう求める提案がなされ、また委員の中からもそれを支持する意見が出されていた⁽³⁴⁾。

これに対して政府は、適正化事業を行う意欲のある民間法人を指定してその後押しをすることを基本と考え、「現在このような適正化事業に相応する事業をおこなっております全日本トラック協会あるいは都道府県のトラック協会の実績、その意欲を尊重して」⁽³⁵⁾指定したいとした。なお、この事業が公正かつ着実に推進される必要に鑑み関係行政機関、学識経験者、事業者団体、関係労働団体等の代表で構成される意見交換の場を設けることとされた。

ウ) 運行管理者制度の充実

法案においては、輸送の安全の確保等の実効性を高める手段の一つとして、運行管理者（法案第18条）の体制の強化が図られている。具体的には、運行管理者の資格要件の強化及び地位の向上を図る措置が採られている。

従前の道路運送法においては、一定の経験があれば運行管理者になれたが、法案では一定の実務の経験を有する者が運行管理者試験（法案第21条）に合格した場合などに交付される「運行管理者資格者証」（法案第19条）の保持を義務づけている。また、運行管理者の企業内における地位向上のために、運行管理者の誠実な業務の執行義務、経営者が運行管理者に対して業務を行うために必要な権限をあたえること、また経営者の運行管理者による助言の尊重義務及び従業員の運行管理者による指導に対する遵守義務を定めて（法案第22条）、運行管理者による管理体制の強化が図られている。

両院の委員会においては、同制度の実効性について論議が交わされた。特に、貨物自動車運送事業の大部分を占める中小零細企業において果たして運行管理者による管理が徹底されるのか、あるいは安全運行に対する事業者の責任の所在等について委員から疑義が表明された。しかし、運行管理者制度の強化そのものについては大きな論議にはならなかった。

工) 荷主勧告制度

貨物自動車運送事業においては、以前から不公正な取引の存在が大きな問題となっていた。中小貨物自動車運送事業者に対する荷主あるいは元請貨物自動車運送事業者の優越的地位の濫用行為については、しばしば公取委から改善指導の要望が関係官庁及び全日本トラック協会に出されていた⁽³⁶⁾。

この問題は、内容的には同業者間の取引をめぐる問題と荷主との取引をめぐる問題に大別できる。このうち前者については、本法案に規定される不当な運賃、適正化事業等により解決が図られることが企図されている。

法案は後者の取引について、荷主への勧告（法案第64条）に係る制度を新設して解決を図る手立てを講じている。すなわち、「トラック事業者が、安全規定に違反したことによりましてこの法律に基づく処分を受ける場合に、その処分に係る違反行為が荷主の指示に基づいて行われたことが明らかである場合には、当該トラック事業者に対する命令とか処分だけでは再発の防止ができない、困難であると認められるときに、当該荷主に対しても、運輸大臣が違反行為の再発の防止を図るために適切な措置をとるべきことを勧告することができる⁽³⁷⁾」というものである。本条の発動要件を整理すると、次の3点があげられている。i)トラック事業者の安全関係の規定の違反についての行政処分であること、ii)当該違反行為が荷主の行為に原因があって生じたこと、iii)トラック事業者への処分等だけでは再発の防止ができないと認められるとき、であり「この三つの要件を満足する場合に荷主に対して運輸大臣が直接勧告をする」⁽³⁸⁾こととなっている。

この制度は「いわゆる悪質な荷主に対しては利用者であっても運輸大臣が勧告することができる新しい制度を関係省庁の理解の上で創設したものの」⁽³⁹⁾という制定の経緯に起因するものといえる。但し、当該勧告を行う場合には「あらかじめ、当該勧告の対象となる荷主が行う事業を所管する大臣の意見を聴かなければならない」（法案第64条第2項）ものとされ

ている。また、勧告は強制力もしくは制裁という性格のものではないので、直接的な罰則規定等は用意されていない。

なお、ここでいう荷主には貨物自動車運送事業者と運送契約を締結する利用運送事業者も当然に該当するとされる。

ところで、運輸事業の事業規制の相手方に荷主（利用者）が含まれるという法制度は、国際的にも稀なものであり、わが国の貨物自動車運送市場の取引の実態を直視した画期的な制度といえる。今次の改正法の中でもっとも評価されるべき規定で、いわば「伝家の宝刀」といえるものである。しかし、それ故に法の具体的運用については当初から困難が予想されていた。

5) その他

ア) 法案の修正

法案は両院の運輸委員会で審議されたのち、平成元年11月28日衆議院運輸委員会で、また同年12月12日に参議院運輸委員会で可決された。まず、衆議院運輸委員会では原案に対して与野党共同提案の修正案が出され可決されたが、それは「法施行後の適当な時期に法律の施行状況に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」⁽⁴⁰⁾ための規定の追加（附則52条）であり、また参議院運輸委員会における修正は「事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定を加え、輸送の安全に係る規制について遺漏なきを期」⁽⁴¹⁾すための規定の追加（法案第17条1項の修正）である。

イ) 両院の附帯決議

両院の運輸委員会は、上記した修正案を可決したが、注目すべきは他に類をみないような多くの項目（衆議院15項目、参議院19項目）からなる附帯決議（後掲【参考資料－Ⅱ】参照）が同時に行われたことである。これらは委員会審議を通じて政府（法案提出側）と委員との間の論議が不十分で論議がかみ合わなかった事項、特に参入の緩和化、社会的規制の強化に

ついて法施行後の強い懸念、危惧が表明された事項が多くなっており、本法案の背景や課題を理解する上で大変有用なものといえる。

両院の附帯決議の内容をみると、重複するものが多くなっているが参議院においては、衆議院には無い事項として、「更新制と同様の効果が期待されるよう計画的かつ着実な監査を実施する」(参議院附帯決議(三))、あるいは「下請・備車に関する本法の適用関係を明確にする」(参議院附帯決議(十))等が掲げられていることが注目される。

今日的視点からみると、これら附帯決議の趣旨が実際の法の運用において十分に認識、活用されたかについては、多くの疑問が残る結果となってしまった。本法の施行に際して出された貨物流通局長名の通達⁽⁴²⁾では、立法に際しての附帯決議を十分に踏まえて法運用をするよう指示されていたが、法的拘束力の無い附帯決議には限界があった。

3. 貨物自動車運送事業法の主要規定について

上記したとおり、貨物自動車運送事業法案は若干の修正があったものの、ほぼ政府提案通り可決、制定された。また、法案の内容も両院の委員会での審議等を通じて主要な論点が明らかとされた。

ここでは、貨物自動車運送事業法の内容について確認的に重要条項のみを紹介することとしておく。

(1)本法の目的

本法は、貨物自動車運送事業に係る経済的規制、社会的規制及び事業の適正化のための制度を一体的に実施することにより「貨物自動車運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に資する」(同法第1条)ことを目的に制定されたものである。

ところで、従前は貨物自動車運送事業は旅客自動車運送事業、自動車道

事業，自家用自動車の使用に関する事などとともに，道路運送法によって規制が行われてきた。本法の制定により，貨物自動車運送事業については同事業に固有な事項は本法により規制が行われることとなる。但し，相互に関連する事項及び道路運送の総合的な発達を図ることについては引き続き道路運送法が適用されることとなる。

なお，本法の目的規定においては，従前の目的規定に挿入されていた事業の「適正な運営」，「公正な競争を確保」，「道路運送に関する秩序の確立」等の文言が含まれていないことに注意を払う必要がある。

本法の制定経緯等から明らかなおり，本法の目的は80年代以降の運輸政策において基本とされた「利用者ニーズの増進」を踏まえて，従来の事業者の保護育成という考え方を大きく変更し，競争促進による市場の活性化及び輸送の安全の確保にあるといえる。

(2)事業区分

本法は，貨物自動車運送事業を一般貨物自動車運送事業，特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業の3つに区分している。

ここで貨物自動車運送事業とは，他人の需要に応じ，有償で，自動車を使用して貨物を運送する事業であるとされるが，このうち一般貨物自動車運送事業は「特定貨物自動車運送事業以外のものをいう」（第2条第2項）とされ，また特定貨物自動車運送事業とは「特定の者の需要に応じ」て貨物自動車運送事業を行う者をいう（同法第2条第3項）とされる。

ところで，従来においては一般路線貨物自動車運送事業と一般区域貨物自動車運送事業に区分されていたが，本法ではこの区分を廃止した。それは「近年の貨物の小口化，共同輸配送の進展などを踏まえ，高度化・多様化する利用者ニーズに適確に対応し得るよう，従来の一般区域貨物自動車運送事業にも自由に積合せ貨物の運送を認める政策的必要性が高まったこと，従来の一般路線貨物自動車運送事業の定期性，定路線性が弾力化され

たこと、さらに、将来的に事業者の創意工夫により新たな業態が現出した場合にも弾力的に対応でき得る」⁽⁴³⁾ようにするために廃止、統合したと説明される。

なお、本法により一般貨物自動車運送事業の範疇の一部として特別積合せ貨物運送事業が新設された。

これは従前の一般路線貨物自動車運送事業と極めて類似したものであるが、定路線性がないことに大きな違いがある。要するに宅配便事業のような不特定多数かつ小口の貨物の利用者を想定した事業であり、後述するように一般貨物自動車運送事業より若干厳しい参入規制を行っている。

(3)参入規制

本法は、一般貨物自動車運送事業の参入について「運輸大臣の許可を受けなければならない」(第3条)として「許可制」を採っている。従前の道路運送法においては需給調整を伴う「免許制」であったので、形式的には規制の緩和化が図られたことになる。しかし、許可基準については需給調整を行わない以外は道路運送法の基準と同様(第6条第1～3項)となっている。従来の道路運送法における需給調整は有効に機能していなかった(特に「区域事業」)ので、実質的には従前通りであり、大きな変更はなされていない。

また、許可の申請に当たっては、営業区域の記載が必要とされる(第4条第1項2号、施行規則第2条)。ここで営業区域とは、貨物自動車運送事業の「営業活動の適正な遂行及び輸送の安全の確保の観点から設定される営業所の位置を含む一定の合理的な地理的範囲」⁽⁴⁴⁾のことで、原則として地方運輸局、陸運支局を単位として設定されてきたが、徐々に拡大化(拡大営業区域)が図られてきていた。

なお、特別積合せ貨物運送事業については、上記基準に加えて上乗せ基準が法定されている(第6条第4項)。これは当該事業が「貨物の紛失・

損傷や過労運転といった事故につながりやすい活動が行われやすい」⁽⁴⁵⁾ことが理由とされている。

また、貨物自動車運送事業への参入の容易化に伴う「著しい需給のアンバランスにより生ずる過当競争を例外的かつ臨時的に防止する制度として・・・事業者の自主性の尊重と過当競争を防止し公益を確保するという二つの要請のバランスをとった」⁽⁴⁶⁾制度として緊急調整措置が設けられた（第7条）。緊急調整措置の発動については、通達（「緊急調整措置の発動要件等について」⁽⁴⁷⁾）が発出され具体的な要件が公表された。

さらに、特定貨物自動車運送事業についても「許可制」とした。もともと特定貨物自動車運送事業は経済的機能としては自家用運送と同じ役割を果たすもので、道路運送法においても許可制とされていたが、本法においては輸送の安全を果たすための規制は一般貨物自動車運送事業と同様であることが必要であるとの考えから、引き続き参入は許可制とし事業計画の審査を行うこととされた⁽⁴⁸⁾。

(4)運賃・料金規制

本法は、運賃・料金について従前の「認可制」から「事前届出制」（第11条第1項）へと変更し、規制の緩和化を図っている。ただし、認可運賃制についてはかなり以前からその形骸化を指摘する声が多く、実際のトラック運送市場では荷主とトラック事業者が相対で価格を決定した「実勢運賃」と称する運賃が市場を支配していた。従って、現実の「認可運賃」は市場における運賃の目安の一つにすぎないというのが実態であった⁽⁴⁹⁾。このことから、運賃・料金規制については「緩和化」という用語に変えて「弾力化」という用語で改正の内容を表現されることが多い。

また、本法においては一定の場合に運輸大臣が一般貨物自動車運送事業者に対し、「期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命ずることができる」（第11条第2項）としている。同項で規定された基準によれば、

①適正原価に適正利潤を加えたものを超えるような不当に高いものであるとき（第1号），②特定の荷主に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき（第2号），③他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるとき（第3号），に発動される⁽⁵⁰⁾。

なお，本法は第63条に「標準運賃及び標準料金」に関する規定を置いている。これは供給輸送力の不足状態，人件費，燃料費などの物価の高騰等の理由により運賃や料金が急騰するおそれのある場合，また逆に供給輸送力の過剰等により運賃や料金が下落するおそれのある場合が生じる可能性を踏まえて，「運輸大臣があらかじめ標準的な水準を示すことにより，変更命令を頻繁かつ広範囲に発動することのないようにして，利用者の利便を確保し，事業の健全な運営を図る」⁽⁵¹⁾趣旨により策定されたものである。

(5)輸送の安全

本法は，一般貨物自動車運送事業者に過労運転の防止等輸送の安全に係る措置を講じなければならない（第17条第1項），としている。また，従業員に過積載による運送の指示をしてはならない（第17条第2項）とし，さらに，一般貨物自動車運送事業者と従業員に輸送，運行の安全に係る運輸省令⁽⁵²⁾（「安全規則」）の遵守を求めている（第17条第3，4項）。

貨物自動車運送事業は，ともすると長時間労働や過積載等の輸送の安全を阻害する行為を生じやすい事業特性を有するところから，交通事故等の防止が極めて重要である。しかし，「個々の運転者に対する不注意な運転や危険な運転行為の禁止などではその実効は期し難く，これらの原因となる環境を除去することが必要である。このため，本法では輸送の安全を確保する阻害行為は，運転者の責任のみならず事業者の事業活動から生じる責任が重大であるという考えのもとに，事業者に包括的な輸送の安全の確保義務を課している」⁽⁵³⁾のである。

(6)運行管理者制度の充実，強化

今次の法改正の目的の一つでもある「輸送の安全」を徹底させるために、従来から制度化されていた運行管理者の資格要件等の強化措置がとられた。すなわち、事業者に一定規模（車両数）以上の営業所等において運行管理者の選任義務を負わせ、また当該運行管理者は運行管理者試験に合格した者（「運行管理者資格者証」の保持者）のうちから選任せねばならない（第18条）としている。従前には無かった運行管理者への公的な試験制度の導入により、運行管理者の質的向上を図り、事業者に代わって事業用自動車の運行の一層の安全確保を達成しようというのが目的である。

(7)貨物自動車運送適正化事業実施機関

本法は、第3章（第38条～第45条）に「民間団体による貨物自動車運送の適正化に関する事業の推進」に係る規定をおき、「事業者における遵法意識の啓発及び高揚，違法行為を行っている事業者に対する指導，荷主に対する要請などの活動を行う事業を適正化事業と位置づけ，これを民間団体が自主的に行うことを促進することにより，事業者の意識を改善し，貨物自動車運送に関する法令が遵守されやすい環境を整備し，貨物自動車運送に関する秩序の確立に資すること」⁽⁵⁴⁾とした。

適正化事業は，地方ごとにこれを行う地方実施機関，中央においてその調整などを行う全国実施機関によって行われる。具体的には，地方実施機関としては社団法人各都道府県トラック協会が，また全国実施機関としては社団法人全日本トラック協会が指定された。

(8)荷主への勧告制度

貨物自動車運送事業者の多くは中小事業者であって，その事業も基本的には受注産業的であるところから，荷主に対して取引上弱い立場に立つことが多く，輸送の安全を脅かす行為を荷主に強要されるケースがたびたび

報告されてきていた。そこで本法においては「事業者に対する規制の遵守と厳正な処分のみならず、必要最小限の範囲内で荷主に対して適当な措置を執るべきことを運輸大臣が勧告できる制度を創設した」⁽⁵⁵⁾のものである。

図表－1 貨物自動車運送事業法の骨格（新旧比較）

事項	旧法（道運法）	新法（貸自法）	意義	
経済的規制	新規参入 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">免許制</div> 適切な事業計画 事業遂行能力 需給バランス	許可制 適切な事業計画 事業遂行能力 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">緊急調整措置</div> 既存事業者の経営悪化が著しい場合には、新規参入させない例外措置	・創意工夫に満ちた輸送活動を促進	
	事業の種類 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">路線</div> 定期、定路線、積合せ可 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">区域</div> 貸切が原則	事業区分を一本化 ただし、特別積合わせ運送（定期的・定区間）はこれに対応する設備・能力を審査	・区域事業者にも貨物の積合せを認め、中小事業者の活性化を促進	
	運賃	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">認可制</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事前届出・変更命令制</div> 不当なものについて変更命令	・従来の認可運賃以外の新しい運賃の設定に容易 ・運賃改定手続の簡素化 ・公正競争の確保及び荷主・消費者保護の観点から変更命令により適正な水準に維持
社会的規制	輸送の安全	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">過労防止、過積載の禁止</div> 運輸省令にて規定、法律には規定なし	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">過労防止、過積載の禁止</div> 法律にて規定	・過労防止、過積載の禁止を安全確保上重視する政策意図を明確化
	通行管理者	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">実務経験</div> 運転歴7年以上等	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">試験制</div> ただし、試験合格者と同等以上の知識・能力があると認定されれば可	・運行管理者の質の向上
	指導機関	各都道府県トラック協会の輸送秩序改善指導員による監視・予防活動 局長通達により協会を指導	地方適正化事業実施機関及び全国適正化事業実施機関の指定 都道府県単位の公益法人を指定し、活動を監督	・違法行為の自主的な監視・予防活動等の適正化事業を法定化 ・行政組織の膨張を抑制
	荷主勧告	荷主の事業所管省庁に対する協力要請 局長通達により関係省庁に要請、関係省庁の局長通達により荷主業界を指導	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">運輸大臣の勧告</div> 違法行為を強要した悪質な荷主に対してその是正を勧告できる	・悪質な荷主に対して個別に是正指導しうる途を開く

（出所）運輸省作成資料

なお、ここでいう荷主には製造業や卸売業等のほかに貨物運送取扱事業者（現行法では「貨物利用運送事業者」）も含まれる。

荷主への勧告の発動については、輸送の安全確保に係る命令を発動したとき、または貨物自動車運送事業の秩序の確立に係る行政処分を行ったときに限定される。これは「荷主は基本的にその利益を保護されるべきものと位置づけられており、荷主に対して広く勧告する制度は望ましいものではない」⁽⁵⁶⁾との考えからである。

4. 貨物運送取扱事業法

(1)新法制定の経緯

「物流二法」という言葉が表すように貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法（平成15年に法律名が改正され現在は「貨物利用運送事業法」）の二つの法律は、時を同じくして、また同じような背景、経緯により制定された。

すでに記した⁽⁵⁷⁾ように1980年代初頭に運輸省は「縦割り行政システムから横割り行政への転換」を標榜し、利用者ニーズに即した効率的物流体系の構築を指向、具体的には複合一貫輸送制度の創設へと歩みを進めていくが、その延長線上に本法を位置づけることができる。

本法の場合も貨物自動車運送事業法の場合と同様に、旧行革審（昭和60年7月）、新行革審（昭和63年1月）の検討、指摘、さらには運輸政策審議会物流部会答申（『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』昭和63年10月）、新行革審の提言（『公的規制の緩和等に関する答申』昭和63年12月1日）及び規制緩和推進要綱の閣議決定（昭和63年12月13日）を踏まえて、法案が作成、上程された。また、その後の両院の運輸委員会での審議も貨物自動車運送事業法と一括して行われ、制定にいたる経過も上記した貨物自動車運送事業法とほぼ同一である（後掲

【参考資料－I】参照。

(2) 制定の目的と法案の概要

貨物運送取扱事業法について、平成元年11月15日の衆議院運輸委員会において江藤運輸大臣（当時）から、以下のような提案理由及び概要が説明された。

すなわち、「経済構造の転換、国民生活の向上を背景として、貨物運送に対する需要は多様化、高度化の傾向を強めており、貨物運送取扱事業は、利用者の需要を各種の運送サービスに的確に結びつける機能を果たすものとして、一層重要な役割を担う・・・このような貨物運送取扱事業の円滑な機能の発揮と事業の適正かつ合理的な運営を確保するため、現在、通運事業法等各運送機関ごとの個別の法律において規定されている貨物運送取扱事業の規制制度について、その内容を見直し、それぞれの機能に応じた横断的、総合的な制度を整備する」⁽⁵⁸⁾ ために法案を提出した。その概要は、次のとおりである。

第一に、貨物運送取扱事業が果たす機能及び利用者に対する契約上の責任の内容に応じて、貨物運送取扱事業を、運送事業者の行う運送を利用して貨物の運送を行う利用運送業と自己の名をもってする貨物の運送の取り次ぎ等を行う運送取次事業とに区分。なお、利用運送業のうち航空または鉄道運送に係る利用運送と自動車による集配の運送を一貫して行う事業を第二種利用運送事業とし、その他の利用運送事業を第一種利用運送事業とする。

第二に、利用運送事業について、その開始を許可制とするとともに、事業計画の変更、利用運送約款、事業の休止及び廃止等について、それぞれ所要の規定を設ける。

第三に、運送取次事業について、その開始を登録制とするとともに、利用運送事業に準じて、変更登録、運送取次約款について、所要の規定を設

ける。

第四に、貨物運送取扱事業に係る運賃及び料金については、あらかじめ運輸大臣に届け出ることとし、運輸大臣は一定の事由に該当するときは、これを変更すべきことを命ずることができることとする。

第五に、外国人等が行う国際貨物運送に係る利用運送事業及び運送取扱事業について、所要の規定を設ける。

第六に、附則において、通運事業法を廃止するほか、現在貨物運送取扱事業に関して規定している関係法律について、所要の改正を行う。

(3)貨物運送取扱事業の位置づけ

19世紀末から20世紀中葉にかけて形成されたアメリカの運輸事業法制においては、基本的には「実運送事業者（actual carrier）」が法制の中核に据えられ、実運送事業者と荷主の間に入り貨物運送サービスの様々なアレンジを行う「運送取扱事業者（freight forwarder）」は貨物運送の第三者（third-party）として法制上附随的な立場に置かれていた。そして、実運送事業者と貨物運送取扱事業者の法的能力、責任、役割等は明確に区分され、法制上も実務上も両者が混同されることはなかった⁽⁵⁹⁾。

第二次世界大戦後アメリカの法制を受け入れたわが国の運輸事業法制においても、運送取扱事業はほぼ同様の位置づけがなされ、各輸送機関ごとの運輸事業法の中にそれぞれ限定的、補完的な役割や地位を与えられ、存在してきていた。ただし、鉄道貨物輸送の運送取扱業である通運事業については、固有の事業法として昭和25（1950）年に通運事業法が制定され他とは異なった扱いを受けてきていた。

しかしながら、1970年代以降になるとわが国経済社会の変化に伴い貨物運送、物流の分野でも大きな変革が生じたこと、周知のとおりである。特に、1980年代に入り効率的物流体系の構築への要請が高まり、物流政策は利用者（荷主）のニーズの変化に対応した制度の立案、創設が急務とされ

た。具体的には、利用者（荷主）がそのニーズに応じて適宜適切に輸送機関等の選択を可能にし、各輸送機関を横断的に利用して物流コストの低減やサービスの質的向上を図れる体制の整備が要請されるにいたった。一方、物流事業者においては利用者ニーズの変化、高度化に対応して、専門性と総合性を兼ね備えた事業の新しい展開が要請されることになった。

以上のような物流の高度化、効率化等への要請に応えるべく、昭和56（1981）年の運政審答申で提言されたのが「総合運送取扱業制度の創設」⁽⁶⁰⁾である。

もっとも、こうした総合的な物流事業の形成についてはそれ以前にも種々の論議がなされていた。1960年代に物流の近代化、合理化による物流革新の旗手として華々しく喧伝されていた「協同一貫輸送」は、輸送をコンテナやパレットでユニット化し、複数の輸送機関が協同してドア・ツー・ドア（door-to-door）を一貫して輸送システムであり、この論議の嚆矢であった。実際、昭和42（1967）年に発足した運輸経済懇談会（運輸大臣の私的諮問機関）において「一貫運送取扱人」という用語が用いられ、それはその後「総合運送取扱人」という用語に転じたと思われる⁽⁶¹⁾。また昭和45年に設置された運輸政策審議会の物的流通部会ワーキンググループ報告では「総合物流業」という用語が用いられ、通運事業者を含めた運送事業者が社会の要請に応じた総合物流営業への指向を求めていた⁽⁶²⁾。

以上のような経緯を踏まえて、貨物運送取扱事業法においては貨物運送取扱事業の整理、統合等が行われ、物流のソフトのビジネスが脚光を浴びることとなった。

(4) 主要な規定の概要

ア) 本法の目的及び実運送との関係

本法は、物流ニーズの高度化・多様化の中で高まりつつある貨物運送取扱事業について、総合的、横断的に所要の規制を行うことを通じて、利用

者（荷主）ニーズを適確に把握しニーズに応じた運送サービスの提供を円滑に行う同事業の健全な発達を図るとともに、利用者（荷主）ニーズの合致した運送サービスの実現を図り、もって利用者の利益の保護及び利便の増進を図ることを目的としている（第1条）。

ところで、本法は貨物運送取扱事業を規制する法律であり、基本的には貨物運送取扱事業者と実運送事業者との関係を適正なものとするを直接の目的とはしていない。しかしながら、同事業は実運送事業と密接な関係を有しているので、両者の関係を適正なものにするため訓示規定という形で間接的に規正している。

具体的には、施行規則で「貨物運送取扱事業者は、実運送事業者の行う事業及び貨物運送取扱事業に関連する貨物の流通に関するその他の事業の正常な運営を阻害しないよう配慮しなければならない」（施行規則第2条第2項）としている。これは、貨物運送取扱事業者が実運送事業者に対し、過積載、運賃のダンピング等を強要することにより実運送事業の正常な運営を阻害することのないよう配慮を求めたものである⁽⁶³⁾。

イ) 事業区分

本法で「貨物運送取扱事業」とは、自ら運送は行わないものの、自ら運送を行う者（実運送事業者）の行う運送を利用し、あるいは実運送事業者⁽⁶⁴⁾の運送に取次ぐことにより利用者（荷主）の物流ニーズに応えた運送サービスを提供する者をいう、とされる⁽⁶⁵⁾。すなわち、貨物運送取扱事業とは「利用運送事業及び運送取次事業をいう」（第2条第6項）とされる。

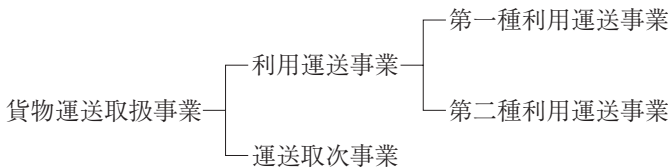
ここで利用運送事業とは、他人（荷主）の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業とされるが、さらに同法は同事業を第一種利用運送事業と第二種利用運送事業に区分している。すなわち、第二種利用運送事業を航空運送または鉄道運送の利用運送とその前後のトラック（軽自動車は除く）による集配を一貫して行い利用者にドア・ツー・ドアの輸送サービスを提供するものをいうとし、第二種利用運送事業以外の利用運送事業を第一種

利用運送事業という、としている。第一種利用運送事業には、外航、内航の海上運送の利用運送事業、トラックの利用運送事業及び集配を伴わない航空、鉄道の利用運送事業が含まれる。

また、運送取次事業というのは、荷主に対して運送責任を負わずに、対価を得て運送の取次を行う者である。従来から、一般には「水屋」等の俗称で呼ばれる多様なサービス形態を有する比較的小規模の事業者が多く、本法制定以前には「取次」、「代弁」、「仲立（媒介）」等と称された行為を行う事業者である。

これらの事業者は、いずれも自らの運送機関を使用、運航しない者が他の者の運送を利用する等により利用者に運送サービスを提供するものであるが、両者はその利用者に対する責任の度合い、実運送に対する影響等を考慮して区分されたものである⁽⁶⁶⁾。

なお、事業、作業形態の類似点が多くまた複合一貫輸送に極めて重要な役割を担う可能性がある港湾運送事業は、本法の適用除外となっていることに注意する必要がある。



ウ) 参入規制

本法は、利用運送事業については参入に際して「許可制」を、また運送取次事業については「登録制」を採用した。

まず、利用運送事業については荷主に対する運送責任を負うことなどから、適切な事業計画と事業遂行能力を有する者である必要から、「禁止の解除」の法的性格を有する許可制（同法第3条）としている。

なお、従前においては通運事業法による通運事業、航空法による利用航

空運送事業は事業の免許制が採られていた（なお、内航海運業法による内航運送取扱業も法律上は「許可」であったが、実質的には「免許」であった）が、事業規制の簡素・合理化の観点から規正が緩和されたものである。

また、運送取次事業については利用運送事業に比べて荷主に対する責任の範囲が限られていること、さらに実運送に対する影響の度合いも利用運送事業ほどでないことから「登録制」（同法第23条）として、事業に最低限必要な施設を有するか否か、一定の財産的基礎を有するか否か等のチェックにとどめるとしている⁽⁶⁷⁾。

エ）運賃・料金規制

本法は利用運送事業について運賃及び料金の「事前届出制」（同法第9条）を、また運送取次事業の料金も同様に「事前届出制」（同法第28条）としている。

なお、いずれも不当な運賃もしくは料金に対しては運輸大臣の変更命令制度が規定されている。利用運送事業者及び運送取次事業者に対する運賃もしくは料金の変更命令は、a)適正原価に適正な利潤を加えたものを超えるとき（適正原価主義）、b)特定の荷主に差別的な取扱をするとき（差別的取扱の禁止）、c)他の事業者との間に不当な競争引き起こすおそれのあるとき（過当競争の防止）、発動される（同法第9条第2項1～3号、第28条第2項）。

オ）その他…外国人等による利用運送事業

本法は、国際貨物に係る利用運送事業について相互主義の観点から、日本で外国人、外国法人等が行う場合と外国で日本人、日本法人等が行う場合との間で公正な仕組みとなるよう、第4章（第35条～第50条）の規定をおいている。

外国人等がわが国で利用運送事業を行う場合には、事業の「許可制」が採用（同法第35条）されているが、「外国においては日本人、日本法人等の行う国際貨物運送に係る利用運送事業に対して、外航海運と国際航空運送

に係る利用運送事業で異なった態様の規制をしていることが考えられ」⁽⁶⁸⁾るので、わが国においても別々の対応が採られることとなった。すなわち、外国人等の行う国際貨物運送に係る利用運送事業は、①外航海運に係る第

図表－2 貨物運送取扱事業法の骨格（新旧比較）

事項	旧法（道運法他）	新法（貨運法）	意義
新規参入	<p>各輸送機関毎の規制制度</p> <p>免許制</p> <p>〔通運事業（鉄道運送取扱業）、利用航空運送事業〕 適切な事業計画 事業遂行能力 需要バランス</p>	<p>一元的、総合的な規制制度</p> <p>許可制</p> <p>利用運送事業〔集配も一貫して行う事業も対象（鉄道・航空関係）（第二種利用運送事業）〕 荷主に対し運送責任を負う事業 適切な事業計画 事業遂行能力</p> <p>登録制</p> <p>運送取次事業</p>	<p>・創意工夫に満ちた輸送活動を促進</p>
運賃・料金	<p>許可制</p> <p>〔通運事業（鉄道運送取扱業）、利用航空運送事業、自動車運送取扱業〕</p>	<p>事前届出・変更命令制</p> <p>不当なものについては変更命令</p>	<p>・新しいサービスに対応して弾力的な運賃料金接待が可能</p> <p>・運賃改定手続きの簡素化</p> <p>・公正競争の確保及び荷主・消費者保護の観点から変更命令により適正な水準に維持</p>
実運送事業者と貨物運送取扱事業者との関係（特にトラック関係）	<p>両者の契約関係は不明確</p>	<p>両者の契約関係の明確化</p> <p>・荷主と運送人の関係となるのが利用運送事業、その他が運送取次事業</p> <p>・不公正な取引の強要については、事業改善命令等の制度活用</p>	<p>・実運送事業者と貨物運送取扱事業者の契約関係を明確化</p>
（参考） 通運事業の扱い	<p>鉄道運送取扱業、鉄道集配業、貨物積卸業＝免許制</p> <p>運賃・料金＝認可制</p> <p>通運計算事業＝認可制</p>	<p>通運事業法は廃止</p> <p>①鉄道運送取扱業は、利用運送事業（許可制）又は運送取次事業（登録制）に</p> <p>②鉄道集配業は、鉄道の利用運送事業と一体の事業（第二種利用運送事業）に</p> <p>③貨車積卸業は規制を廃止</p> <p>④通運計算事業は、届出制に</p>	

（出所）図表－1に同じ

一種利用運送事業，②国際航空運送に係る第一種利用運送事業，③国際航空運送に係る第二種利用運送事業の三種類に区分された。

5. 結びにかえて

本稿で主として取り上げた貨物自動車運送事業法の制定をめぐるのは、賛否が激しく対立し、関係者間で百家争鳴ともいべき論議が官民あけて行われた。ただし、いずれの立場の論者も制定から40年近く経過した道路運送法がすでに時代遅れのものとなり、種々の制度疲労が露呈し何らかの法改正が必要であることについては、認識の一致をみていた。

新法の制定に賛成する立場からは、旧態依然とした法制度から物流の合理化、効率化という時代の要請にかなう規制の緩和を求める意見が、また反対の立場からは規制の緩和による事業（業界）の混乱、さらには市場競争の活発化による運賃値下げ競争ひいては事業者のコストダウンの必要から労働条件の悪化、事故の多発を懸念する意見が出されていた。

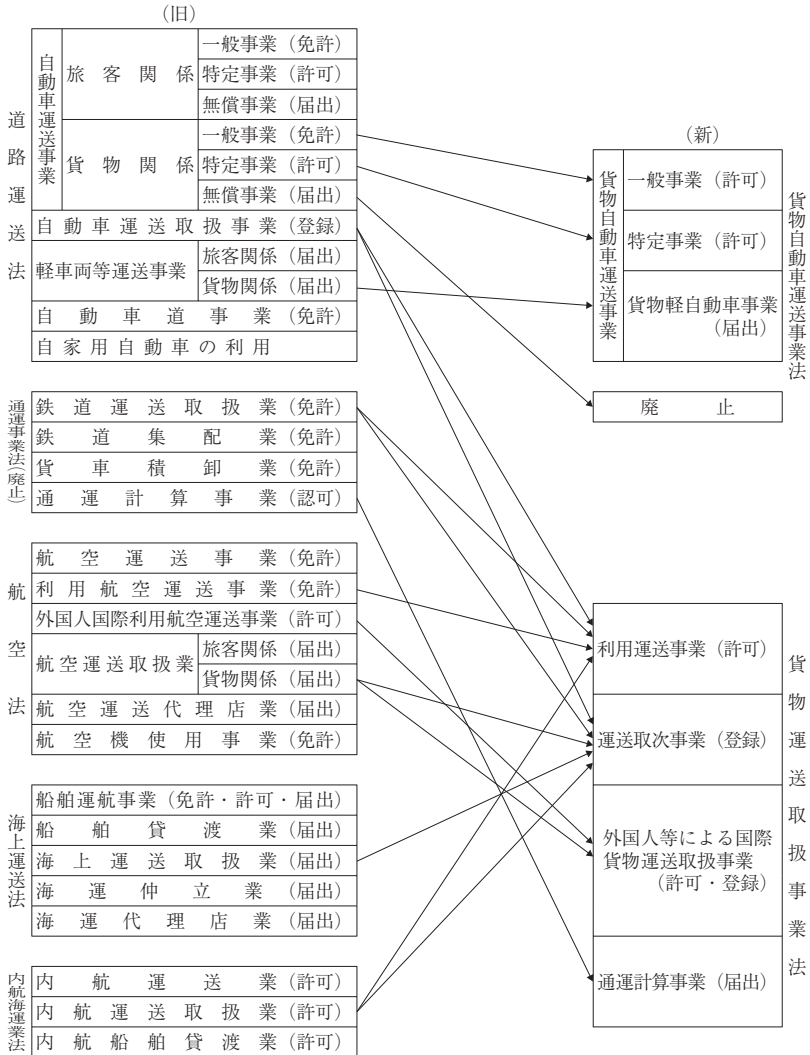
こうした論議を背景に制定された新法（貨物自動車運送事業法）は、すでに見たようにアメリカのディレギュレーションとは基本的な内容、性格を異にする、わが国流の規制緩和法であるといえる。すなわち、経済的規制については「現状追認型」規制緩和であった。所管官庁である運輸省の表現を借りれば、同法は規制緩和ではなく「規制の見直し」であり「規制の弾力化、柔軟化」ということになる。

また、社会的規制についても運行管理者制度の充実、民間団体による適正化事業の実施等がその中核となっていたが、労働条件や交通安全については他省庁の管轄に係る部分が多く、運輸省独自の政策的視点を全面に押し出すことは困難な状況であった。

こうしたことから規制緩和を推し進める立場の論者からは、物流二法とりわけ貨物自動車運送事業法は「果たして規制緩和法と呼べるのか？」と

いう疑義も出されていた。すなわち，欧米諸国で行われた自家用・営業用の区分の廃止，個人トラック（一人一車）の容認等については，当初から

図表－3 物流二法関係の新旧対照



埒外に置かれ論議すら行われていなかったこと等から、規制緩和推進論者から大きな不満が出されていた。

平成の時代の幕開けとともに開始された、わが国運輸事業とりわけ貨物自動車運送事業の規制緩和をめぐる政策は、その後社会、経済の趨勢に翻弄されつつ変質と混迷の過程をたどることとなる。

【参考資料－Ⅰ】 物流事業規制の見直しの経緯

経緯	年月日	事項
臨時行政改革推進審議会 (旧行革審)	昭和60年7月	次の2点を中期的課題として指摘 ①トラックの事業区分等規制の見直し ②複合一貫輸送を促進する方向での規制の見直し
臨時行政改革推進審議会 (新行革審)	昭和63年1月	「公的規制の在り方に関する小委員会」を設置し、流通、情報・通信、金融等とともに物流についても規制の在り方検討
運輸政策審議会物流部会	昭和63年5月	トラック事業、複合一貫輸送の事業規制につき検討開始
	10月	物流部会意見とりまとめ
新行革審の公的規制の緩和等に関する答申 規制緩和推進要綱 (閣議決定)	昭和63年12月	物流については、運輸政策審議会物流部会意見の基本的考え方を改革方策の骨子として提示
		同上
物流二法案の国会提出	平成元年3月	第114回国会「貨物自動車運送事業法案」及び「貨物運送取扱事業法案」(以下「物流関係二法案」という)を提出
	6月	第114回国会 物流関係二法案は継続審議
	8月	第115回国会 同上
	12月	第116回国会 物流関係二法案成立 (「貨物運送取扱事業法」は13日に、「貨物自動車運送事業法」は14日に成立)
物流関係二法の施行	平成2年12月1日	

(資料) 運輸省貨物流通局陸上貨物課監修 『貨物自動車運送事業法の運用』

(第一法規 平成3年3月)

【参考資料－Ⅱ】

- (1) 衆議院 貨物自動車運送事業法案に対する附帯決議(衆議院運輸委員会 平成元年11月28日)

政府は、本法施行に当たり、次の点に配慮すべきである。

- (一) 貨物自動車運送事業者その他関係者に本法の趣旨、内容の十分な周知徹底を図ること。
- (二) 許可を受けた各貨物自動車運送事業者について、貨物自動車運送適正化事業実施機関の活用を図るとともに、計画的かつ着実な監査を実施する等、許可後の指導監督を強化し、併せて、貨物自動車運送事業の適正化を図るため、運賃料金の変更命令、輸送の安全確保に関する是正命令、事業の改善命令、許可の取消し処分等について厳正かつ機動的に運用すること。
- (三) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年2月9日労働省告示第7号）」の遵守の徹底等による労働時間の短縮及び労働力の確保について業界を指導するとともに、その円滑な推進のための環境整備を図ること。
- (四) 積載重量及び運転時間を正確に把握しうる車両機器の研究開発に努め、装置義務化に向けて環境整備を図るとともに、乗務記録等輸送活動の状況を示す記録の作成義務の遵守徹底を図ること。
- (五) 貨物自動車運送事業の許可に当たっては、最低車両規模の確保等適切な事業計画及び事業遂行能力が確保されるよう厳正に行うとともに、その基準を具体的に定めこれを公示する等、許可の運用について統一的・透明性を確保すること。
- (六) 緊急調整措置、標準運賃及び標準料金並びに荷主への勧告に関する規定については、適時適切に運用し、事業の健全な運営を図ること。
- (七) 貨物自動車運送の秩序の確立を阻害する自家用貨物自動車による営業類似行為等の違法行為を防止し、当該違法行為に対しては厳正な処分を行うとともに、自家用貨物自動車の運行に関する安全規制の遵守徹底を図ること。
- (八) 過労運転・過積載の防止に資するため、高速国道上も含めた運転者の休憩施設の整備、車両の重量計の設置等の整備促進に努めること。
- (九) 運賃料金の適正収受を図り、事業の健全な運営の確保に資するため、貨物自動車運送事業者とその荷主及びそれぞれの団体相互の協力体制の確立に努めること。
- (十) 社団法人を貨物自動車運送適正化事業実施機関として指定するときは、適正化事業が公正かつ着実に実施されるよう当該実施機関による事業の進捗状況等を十分踏まえ、必用に応じて当該実施機関の体制について見直しを検討すること。
- (十一) 適正な原価を下回る運賃の収受等不公正な取引を防止し、貨物自動車運送の秩序の確立に資するため、貨物自動車運送適正化事業実施機関は、荷主及びその団体に対する啓発活動の実施等広汎かつ効果的に事業を遂行すること。
- (十二) 貨物自動車運送事業の経営基盤の確立及び社会的地位の向上に一層配慮し、特に99%を占める中小事業者の体質低下を招かぬよう十分留意するとともに、中小事業

貨物自動車運送事業政策の変遷（Ⅶ）

者が円滑かつ安定的に事業が行えるよう、協業化、共同化等中小企業対策を強力に推進し、その育成策の推進を図ること。

- (㉔) 輸送の合理化等を積極的に推進するため、車両総重量等車両諸元に関する制限の緩和について、その具体的な方向について早急に検討結果を出し、今後の道路整備の進捗状況等に応じて規制緩和を図るとともに、都市周辺部における事業用施設用地の円滑な確保を図るための措置を講ずること。
- (㉕) 情報ネットワークの整備等輸送合理化の推進及び貨物自動車運送の秩序の確立に関する業界の実施体制の確立及び強化を図るため、財政措置の確保に十分に配慮すること。
- (㉖) 本法の趣旨、目的を達成するため、監督指導等行政体制及び関係行政機関の円滑なる連携・協力体制の充実強化を図ることとし、所要の措置を講ずること。

(2) 参議院 貨物自動車運送事業法案に対する附帯決議（参議院運輸委員会 平成元年12月12日）

政府は、本法施行に当たり、関係者に本法の趣旨、目的を周知徹底させるとともに、次の事項につき、万全の措置を講ずべきである。

- (一) 貨物自動車運送事業者に対する許可後の指導監督を強化するとともに、貨物自動車運送適正化事業実施機関の有効活用を図ること。
- (二) 貨物自動車運送事業の適正化を図るため、運賃料金の変更命令、輸送の安全確保に関する是正命令、事業の改善命令、許可の取消し処分等について厳正かつ機動的に行うこと。
- (三) 不適正な事業活動を防止するため、貨物自動車運送適正化事業実施機関の活用を図るとともに、更新制と同様の効力が期せられるよう計画的かつ着実な監査を実施する等、許可後の指導監督を強化すること。
- (四) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年2月9日労働省告示第7号）」を輸送の安全確保に関する事業者の遵守すべき事項として、運輸省及び労働省において、その徹底を図り、労働時間の短縮及び労働力の確保について業界を指導するとともに、その円滑な推進のための環境整備を図ること。
- (五) 過積み、過労運転を防止するため、自重計及び運転時間等も正確に把握しうる運行記録計の研究開発に努め、到着義務化に向けて環境整備を図るとともに、乗務記録等輸送活動の状況を示す記録の作成義務の遵守徹底を図り、併せて高速自動車国道を含めた貨物自動車の運転者の休憩施設、駐車施設、重量計の設置等の整備を促進すること。

- (六) 貨物自動車運送事業への参入についての許可基準を具体的に定めて公示し、その運用については、統一性、透明性を確保すること。
- (七) 貨物自動車運送事業の許可に当たっては、最低車両規模の確保等適切な事業計画及び事業遂行能力が確保されるよう厳正に行うとともに、許可後においても最低車両規模等が確保されるよう指導監督を強化すること。
- (八) 緊急調整措置、標準運賃・料金及び荷主への勧告に関する規定については、具体的にその要件を明らかにし、適切かつ機動的に運用すること。
- (九) 自家用貨物自動車による営業類似行為等の違法行為を防止し、当該違法行為に対して厳正な処分を行うとともに、自家用貨物自動車の運行に関する安全規制の遵守徹底を図ること。
- (十) 下請・傭車に関する本法の適用関係を明確にするとともに、元請事業者の下請事業者に対する違法行為の強要等元請事業者の不当な活動に対しては、荷主の勧告規定の適用等により適切な指導監督を行うこと。
- (十一) 貨物自動車運送事業に従事する労働者の労働時間短縮を促進するとともに、累進歩合制の廃止等賃金制度の改善指導、産業別最低賃金制度の確立に努めること。
- (十二) 適正な原価を下回る運賃の收受等不公正な取引を防止し、貨物自動車運送の秩序の確立を図るため、貨物自動車運送事業者とその荷主及びそれぞれの団体相互の協力的体制の確立に一層努めるとともに、貨物自動車運送適正化事業実施機関は、荷主及びその団体に対する啓発活動の実施等広範かつ効果的に事業を遂行すること。
- (十三) 社団法人を貨物自動車運送適正化事業実施機関として指定するときは、適正化事業が公正かつ着実に実施されるよう当該機関に対する指導監督の徹底を図るとともに、事業の実施状況を踏まえ、三年以内に新たな財団法人への指定を含め、あらゆる角度から総合的に見直しを検討すること。
- (十四) 貨物自動車運送適正化事業実施機関の在り方及び事業活動指針の策定について協議するため、関係行政機関、貨物自動車運送事業者団体、関係労働組合及び学識経験者からなる委員会を設置すること。
- (十五) 貨物自動車運送事業の経営基盤の確立及び社会的地位の向上を図るため、99%を占める中小貨物自動車運送事業者に十分配慮し、円滑かつ安定的に事業が行えるよう協業化、共同化等の中小企業対策を協力で推進すること。
- (十六) 物流の合理化を推進するため、都市周辺部における事業用施設用地の円滑な確保を図るための措置を講ずること。
- (十七) 輸送の合理化等を推進するため、車両総重量等車両諸元に関する制限の緩和について、その具体的な方向について早急に検討結論を出し、輸送の安全の確保及び環

貨物自動車運送事業政策の変遷（Ⅶ）

- 境への影響を配慮しつつ、今後の道路整備の進捗状況等に応じて規制緩和を図るとともに、車両構造や車両機器の改善について開発を促進し、その普及に努めること。
- (六) 事業用自動車の運行の安全を確保することにおいて、貨物自動車運送事業者の責任が回避されることのないよう、運行管理者の業務の責任範囲を明確に定めるとともに、運行管理者に係る規定の運用に十分留意すること。
- (七) 本法の趣旨、目的を達成するため、指導監督等行政体制の強化、関係行政機関の円滑な連携・協力体制の充実強化に必要な行政措置を一段と強化すること。

注

- (1) 拙稿「物流二法の制定経緯とその意義」『運輸と経済』第51巻第2号（平成3年2月 42～49頁）も参照されたい。
- (2) 平成元年11月15日 衆議院運輸委員会議事録参照。なお、同年11月30日には参議院運輸委員会においても、ほぼ同様の法案の趣旨及び概要の説明が行われた。
- (3) 衆議院運輸委員会尾形智矩委員の質問に対し江藤大臣は「日米経済構造協議におきましては、例えば良質な新規参入を規制が厳しく受け入れられないために運賃が割高になったり、あるいは物流が順調にいかなくなったりして、今後の輸入拡大というものに対して阻害要因になるのではないか。これらのことが指摘されたわけでありませう」と答弁している（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録3～4頁参照）。なお、より具体的には寺嶋昭久委員の質問に対する寺嶋政府委員（運輸省貨物流通局長：当時）の答弁も参照されたい（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録30頁）。
- (4) 田淵勲二委員の質問に対する江藤大臣の答弁（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録参照）。
- (5) 新盛辰雄委員の質問に対する寺嶋潔政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録4頁参照）。
- (6) わが国と欧米の規制緩和政策の性格の比較については、前掲拙稿「物流二法の制定経緯と意義」47頁以下を参照されたい。
- (7) なお、特別積合せ貨物運送の申請については、特に必要となる事項について追加的な基準が定められた（法案第6条4項）。
- (8) 田淵委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録12頁参照）。
- (9) 同上。
- (10) 緒方克陽委員の質問に対する土坂泰敏（運輸省貨物流通局審議官：当時）政府説

- 明員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録11-12頁参照）。
- (11) 緒方委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録12頁参照）。
 - (12) 西中清委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録14頁参照）。
 - (13) 同上。なお「特別積合せ貨物運送を行う場合には上乗せ基準が設定されている（法案第6条第4号）が、これは貨物の紛失、滅失等の防止の観点から、事業場の積みおろし施設の能力、貨物の追跡等の方法について審査する」とされる（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録14-15頁参照）。
 - (14) 同上（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録15頁参照）。また、土坂政府説明員も「基準そのものが旧法と新法で遂行能力の点に関して大きく違うということではございません。基本的には同じものでございます」と度々答弁している（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録31頁参照）。
 - (15) 同上。
 - (16) 同上（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録16頁参照）。
 - (17) 緒方委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録11頁参照）。
 - (18) 秋田哲也参考人（全日本運輸産業労働組合連合会中央執行委員長：当時）の発言参照（平成元年11月21日 衆議院運輸委員会議事録4頁）。
 - (19) 緒方委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録10頁参照）。
 - (20) 田淵委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録2頁参照）。
 - (21) 田淵委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年12月12日 参議院運輸委員会議事録13頁参照）。
 - (22) 小笠原貞子委員に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録参照26頁）。
 - (23) 同上（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録4頁参照）。
 - (24) 経済企画庁総合計画局編『規制緩和の経済理論』（平成元年6月）9頁。
 - (25) 戸田委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月28日 衆議院運輸委員会議事録1頁参照）。
 - (26) 西中清委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録16頁参照）。
 - (27) 同上。

- (28) 小淵正義委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録22頁参照）。
- (29) 同上。
- (30) 寺嶋政府委員の説明（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録1頁）。
- (31) 尾形委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録2頁参照）。
- (32) 緒方委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録10頁参照）。
- (33) 前出，秋田参考人の意見参照。
- (34) 例えば，平成12年12月5日の参議院運輸委員会における田淵委員の発言（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録参照9～10頁）。
- (35) 田淵委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録10頁参照）。
- (36) 例えば，『公正取引委員会年次報告書』（昭和62年版）148～152頁参照。
- (37) 西中委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録18頁参照）。
- (38) 中路雅弘委員の質問に対する土坂政府説明員の答弁（平成元年11月17日 衆議院運輸委員会議事録27頁参照）。
- (39) 田淵委員の質問に対する寺嶋政府委員の答弁（平成元年12月5日 参議院運輸委員会議事録5頁参照）。
- (40) 久間章生委員による修正案提案理由の説明（平成元年11月28日 衆議院運輸委員会議事録15頁参照）。
- (41) 田淵委員による修正案提案理由の説明（平成元年12月12日 参議院運輸委員会議事録28頁参照）。
- (42) 「一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の処理について」（平成2年8月23日 貨陸第83号）参照。
- (43) 運輸省貨物流通局陸上貨物課監修『逐条問答 貨物自動車運送事業法の運用』（第一法規 平成3年3月）10～11頁。
- (44) 同上書，30頁。
- (45) 同上書，49頁。
- (46) 同上書，51～52頁。
- (47) 平成2年11月30日 貨陸第139号。
- (48) 前掲『逐条問答 貨物自動車運送事業法の運用』191頁。
- (49) 例えば，昭和63年5月28日付け『輸送経済新聞』掲載記事参照。

- (50) 具体的な発動基準については、「一般貨物自動車運送事業等の運賃・料金の届出及び変更命令の処理方針について」（平成2年11月19日 貨陸第109号）参照。
- (51) 前掲『逐条問答 貨物自動車運送事業法の運用』275頁。
- (52) 「貨物自動車運送事業輸送安全規則」（平成2年7月30日 運輸省令第22号）。
- (53) 前掲『逐条問答 貨物自動車運送事業法の運用』111～112頁。
- (54) 同上書 207頁。
- (55) 同上書 280頁。
- (56) 荷主への勧告の発動要件については「荷主への勧告について」（平成2年11月19日 貨陸第120号）参照。
- (57) 拙稿「貨物自動車運送事業の変遷（VI）」『流経法学』（第12巻第1号）21～22頁参照。
- (58) 平成元年11月15日衆議院運輸委員会議事録参照。なお、同年11月30日には参議院運輸委員会においてもほぼ同様の趣旨説明、法案概要説明が行われた。
- (59) アメリカの貨物輸送のサードパーティについては、拙著『USフレイト・インダストリーズ』（白桃書房 昭和63年6月）129～159頁を参照されたい。
- (60) 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向」』（ぎょうせい 昭和56年11月）138～139頁。
- (61) 『総合物流業に関する調査研究』（（財）運輸経済研究センター 昭和60年3月）4～5頁。
- (62) 『鉄道と自動車による協同一貫輸送の推進について－コンテナ輸送を中心として－』（昭和49年8月）。なお、当時の運輸省の物流政策については、中田信哉著『物流政策と物流拠点』（白桃書房 平成10年11月）第1章に詳しい。
- (63) 運輸省運輸政策局複合貨物流通課監修『逐条解説 貨物運送取扱事業法』（第一法規 平成4年3月）12頁。
- (64) 「実運送」とは、他に委託しないで自ら使用、運航する運送機関により行う貨物の運送をいうが、本法においては船舶運航事業者、航空運送事業者、鉄道運送事業者、貨物自動車運送事業者を指すとされる（第2条第1項）。従って、例えばロープウエー、軽自動車あるいは港湾運送による運送は実運送ではなく、これらの運送を利用して運送し、又はこれらの運送に取次ぐ事業は、本法にいう貨物運送取扱事業ではないとされる。同上書、14～15頁参照。
- (65) 同上書、11頁。
- (66) 同上書、17頁。
- (67) 同上書、82頁。
- (68) 同上書、117頁。