

貨物自動車運送事業政策の変遷（Ⅷ）

～貨物自動車運送事業法の運用と改正～

野 尻 俊 明

1. はじめに

貨物自動車運送事業をめぐる政策の一大転換，規制緩和は平成元年の貨物自動車運送事業法の制定によって行われた。同法案の審議の過程で明確にされたように，同法による規制緩和は政策変更による事業への急激な悪影響を回避するために，現状追認を前提とした「秩序ある規制緩和」であった。

しかしながら，同法の運用が開始された1990年代はわが国社会経済の変化等により，被規制事業分野において一層の規制の緩和化が求められ，実施されることになった。90年代末には，「規制緩和」という用語に代えて「規制改革」という用語が一般に用いられるようになり，事業規制の緩和政策に質的な変化が生起する。

ところで，90年代は経済活動のボーダレス化等のグローバリゼーションの進展，地球環境問題の深刻化等わが国を取り巻く環境が大きく変化するとともに，国内では高次の成熟経済社会，高齢化社会の到来，そして情報通信の高度化など，大きな諸環境の変化が生じた時代でもあった。こうした経済，社会環境の変化とりわけ産業の「重厚長大から軽薄短小へ」

という動向等に影響されて、物流分野においてもジャスト・イン・タイム（JIT）要請等サービスの高度化、コストの低減、ロジスティクスによる効率化等、多くの課題が顕在化した時期でもあった。規制緩和政策は、こうした諸環境の変化への処方箋の一つでもあった。

本稿は、わが国の規制緩和、改革の動向を踏まえつつ、貨物自動車運送事業法の運用についての検討を加えながら、その影響を検証しつつ、同法の平成14年改正への過程をフォローすることを目的としている。

2. 規制緩和政策の新展開

(1)1990年代の規制緩和政策

1990年代初頭のがわが国経済は、バブル崩壊による不況、対外経済摩擦の深刻化等をうけ、閉塞状況に陥り、否応なしに政治、行政、経済の改革に取り組みざるを得ない事態に直面し、新たな政策課題として規制緩和問題が再度脚光を浴びることとなった。

当時の細川内閣が平成5（1993）年の夏に最初の経済政策として打ち出したのが規制緩和と円高差益の還元であったが、以降、同年10月の行革審最終答申、平成6年2月の行革大綱の決定と許認可等一括整理法案、行政改革委員会設置法案の国会提出をはじめとして、「世を挙げて規制緩和の大合唱⁽¹⁾」の様相を呈するにいたった。

ところで、規制緩和につながるわが国の一連の行政改革は、昭和56（1981）年の臨時行政調査会（臨調、土光敏夫会長）から開始され、後をうけた臨時行政改革推進審議会（第2次行革審、大槻文平会長）が昭和63（1988）年12月に『公的規制の緩和等に関する答申』、また平成2（1990）年に『最終答申』を提出したことで一定の役割を果たした⁽²⁾。その後、平成2（1990）年10月から平成5（1993）年10月にかけて設置された臨時行政改革推進審議会（第3次行革審、鈴木永二会長）による『最終答申』（平成

5年10月）へと進められてきた。

換言すれば、財政再建のための「小さな政府」を目指す行政改革の一環としてスタートした規制緩和は、1980年代中盤により重要な政策課題、具体的には旧日本電信電話公社（電電公社）、旧日本国有鉄道（国鉄）、旧日本専売公社の民営化をはじめとする公益事業の規制緩和となり、90年代前半には対外経済開放、経済構造改革、内需拡大等のわが国経済の直面する課題に対するマクロ経済政策の柱と位置づけられた。規制緩和政策は、当初における規制の整理、合理化から国際経済摩擦への対応、そしてわが国経済の再活性化への起爆剤としての位置づけに変化してきていた。

さらに、90年代中盤以降は規制緩和が時の政権の主要な課題とされ、その内容もより総合的な施策として推進されることとなり、性格も徐々に変化をきたすことになる。そして、2000年頃からは「規制緩和」に代えて「規制改革」という用語が使われはじめるが、その契機となったのは平成5（1993）年のいわゆる『平岩レポート』の公表であった。

1）平岩レポート

平成5（1993）年9月に細川護熙首相（当時）が私的諮問機関として設置した経済改革研究会（平岩外四座長）は、同年11月8日に『規制緩和について（中間報告）』（以下、『平岩レポート』）を提出した。

『平岩レポート』が作成された背景には、いずれもそれぞれの時代の財界の大立て者である土光、大槻、鈴木の各氏が主導した12年間の行革審は、審議会方式によって行政改革のプラン作りが行われたが、「強大な官僚群を相手にして、その権力の源である公的規制にメスを入れてきたが・・・せっかくの答申は、官僚の抵抗によって実行に移されず“絵に描いた餅”になってしまった⁽³⁾」という問題意識がある。これを踏まえて、総理の私的諮問機関として設置された経済改革研究会が作成した『平岩レポート』の基本的な考え方は、「公的規制は、これまで産業の発展と国民生活の安定にそれなりの寄与をしてきた。しかし、いまでは、かえって経済社

会の硬直性を強め、今後の経済社会構造の変革を妨げている面が強まっている。したがって、これら公的規制は従来の経緯にとらわれず、廃止を含め抜本的に見直されるべきである（緩和という場合、廃止を含めた見直しをいう）⁽⁴⁾」というものであり、公的規制の果たしてきた役割の終焉を宣言した。そして、「経済的規制は『原則自由』に、社会的規制は『自己責任』を原則に最小限に」を基本理念に、「聖域」を設けずに規制の緩和（廃止）を推進することを明示した。

なお、同研究会は同年12月16日に『経済改革について』と題して最終報告を公表したが、そこで示された「改革のための五つの政策の柱」の第一に規制緩和が掲げられ、中間報告と同様に経済的規制の「原則自由・例外規制」と社会的規制の透明化・簡素化が強調されている⁽⁵⁾。

2) 規制緩和の推進計画

『平岩レポート』の後をうけて、平成6(1994)年2月に細川内閣は「今後における行政改革の推進方策」を閣議決定し、行政改革委員会の設置、規制緩和推進計画の策定等が行われた。行政改革委員会（飯田庸太郎委員長）は同年12月19日に設置（平成9年12月18日に解散）されたが、これは行政改革の実施状況の監視と、行政情報公開に係る法制度に関する調査審議を任務とする第三者機関であった⁽⁶⁾。また、平成7年4月には、規制緩和の実施状況を監視するため規制緩和小委員会が設けられた。これはこの後、行政改革推進本部規制緩和委員会（平成10年1月）、同規制改革委員会（改称、平成11年4月）、総合規制改革会議（平成13年4月）、規制改革・民間開放推進会議（平成16年4月）、規制改革会議（平成19年1月）と続く規制緩和・改革に関する監視・審議組織の先駆けとなったものである。

平成7年3月には、村山内閣において「規制緩和推進計画（3ヶ年計画）」（旧計画）⁽⁷⁾が閣議決定されたが、これは規制緩和の総合的な実施計画といえるものであった。同計画は、わが国の経済社会を「国際的に開か

れた」,「自己責任原則と市場原理に立つ自由な経済社会」とすることを基本とし,国民負担の軽減や行政事務簡素化等の観点から規制緩和等を計画的に進めるものとしている。そして,経済的規制については「原則自由・例外規制」,社会的規制については「本来の政策目的に沿った必要最小限度のもの」とするとした。また,具体的な規制緩和措置と実施予定年度が明記され,以後の規制緩和・改革の3ヶ年計画の原型となった。

行政改革委員会の最初の答申は,平成7(1995)年12月14日に「規制緩和の推進に関する意見(第一次)―光り輝く国を目指して―⁽⁸⁾」と題して公表された。これは上記したように,規制緩和の実施状況を監視する目的で同年4月に設置された規制緩和小委員会の検討結果(「光り輝く国をめざして―平成7年度規制緩和推進計画の改定に向けて―)をもとに行政改革委員会が所要の修正を行った後に村山総理大臣(当時)に提出したものである⁽⁹⁾。

この意見は,まず「総論」として規制緩和に関する基本認識等を示したのち,「各論」では運輸を含む12の分野について多くの規制緩和方策が示された。運輸分野については,車検制度の見直し,内航海運業の船腹調整制度及び運賃協定の見直し,旅客鉄道運賃の価格設定の見直しとともに,トラック事業の参入・価格規制の見直しが俎上にあげられた。

この中で貨物自動車運送事業については,平成2年の貨物自動車運送事業法の施行により規制緩和が行われ「新規参入者の増加,営業用車両の交通事故の減少等市場の活性化と輸送の安全の向上が進んでいる⁽¹⁰⁾」としながらも,「貨物自動車輸送に対する輸送ニーズの高度化・多様化等に弾力的に対応するとともに,市場の一層の活性化,事業者負担の軽減等を図るため,参入規制,運賃・料金規制等についてさらなる緩和を進め⁽¹¹⁾」ることを継続すべきとしている。具体的には,ア)営業区域規制については,引き続き拡大を推進すべき,イ)最低車両台数規制については,将来的に全国一律5台となるよう,スケジュールを明確化して段階的に引き下

げていくべき、ウ)運賃・料金規制については、市場原理に基づく運賃の設定を促進するため、将来的に事後届出制その他のより自由な運賃・料金規制にする方向で検討すべき、エ)分割不可能な重量物を輸送する基準緩和車両に関する規制緩和等、トラック輸送の効率化に資する規制緩和について、安全性の確保も十分考慮しながら検討すべき、としている。

次いで、平成10(1998)年には新たな「規制緩和推進3か年計画」(新計画)がまとめられた。ここでも旧計画と基本的には同じ理念、すなわち「引き続き規制緩和とそれを通じたシステム改革により我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由かつ公正で民間活力が最大限に発揮される創造的な経済社会へと変革し、行政の在り方をいわゆる事前規制型から事後チェック(事後監視)型に変換していく⁽¹²⁾」としている。新計画では、事前規制型から事後チェック型の行政への転換を表明しており、そのために①経済的規制は原則自由、社会的規制は必要最小限との原則のもと、規制の撤廃、又はより緩やかな規制への移行、②検査の民間移行等規制方式の合理化、③規制内容の明確化、簡素化、④規制の国際整合化、⑤規制関連手続の迅速化、⑥規制制定手続の透明化、を重視するとの観点から、規制緩和等を計画的に推進するとしている⁽¹³⁾。

3) 規制改革の時代へ

90年代の末期になると「規制緩和」に代えて「規制改革」という用語が使われ始める。例えば、平成11(1999)年4月には前出の「規制緩和委員会」が「規制改革委員会」と改称されたが、その意味するところは「従来の規制緩和推進にとどまらず、新規参入や競争を促進する制度・ルールの整備なども含んだ規制制度の再構築としての意味合いを持つものに内容が広がった⁽¹⁴⁾」と理解できよう。規制改革は、規制の緩和、撤廃を包含しつつ事後チェック型規制への転換、さらには競争政策の積極的展開に、その本質があるといえる。

平成13(2001)年3月には、新たに規制改革を全面に出した『規制改革推進3ヶ年計画』が閣議決定された。この計画は、従来の公的規制を超えてIT、医療、福祉、雇用・労働、教育、環境等、社会全般の問題について戦略的かつ抜本的な改革を企図した点に特色があり、規制改革の重点的な対象分野が経済分野から大きな広がりを見せている。

また平成16(2004)年3月には、「規制改革・民間開放推進3ヶ年計画」が平成19(2007)年1月には「規制改革推進のための3ヶ年計画」がそれぞれ閣議決定された。さらに、平成20(2008)年3月には「規制改革推進のための3ヶ年計画（改訂）」が閣議決定されている。

(2)競争政策からの提言

前述のとおり、1980年代以降それぞれときの内閣は閣議決定等を通じて規制緩和、規制改革に取り組んできた。こうした政府全体の動きとほぼ軌を一にする形で、公正取引委員会からは競争政策の観点から政府規制への提言が行われた。

すでに述べたように⁽¹⁵⁾、公正取引委員会は昭和54(1979)年9月のOECD理事会勧告を契機に、政府規制と独占禁止法適用除外について競争政策導入の視点から見直しを表明、事業規制の見直しに積極的な役割を果たしてきた。同委員会の規制緩和問題に対する見解は、その後たびたび公表されているが、もっとも基本的な見解の表明は昭和63(1988)年7月から開始された「政府規制等と競争政策に関する研究会」（鶴田俊正座長、以下「公取委規制研」という）における検討であり、その成果は『政府規制の緩和と競争政策』と題して平成元(1989)年12月に公表された。

同報告書によれば、民間の経済活動である事業への参入、価格決定等の事業活動への規制は「本来、自由を原則とすべきであって、例外的に規制が必要な場合においても、事業者間の競争を制限する効果が最小限になるよう、あるいは可能な限り競争が機能する余地を残すようにする⁽¹⁶⁾」た

めに、「現行の規制の在り方を見直し、自由な競争を通じた事業者活力の活用により我が国経済を活性化させ、より豊かな国民生活の実現を図るべき⁽¹⁷⁾」としている。

さらに、公取委規制研は平成3(1991)年9月に『独占禁止法適用除外制度の現状と改善の方向』と題した報告書を公表し、適用除外制度⁽¹⁸⁾の見直しの推進を表明した。すなわち、独占禁止法の適用を例外的に除外する「適用除外制度は、自由経済体制の下ではあくまでも例外的な制度であり、必要最小限にとどめるとともに経済情勢の変化に対応して常にその在り方を見直すことが必要である⁽¹⁹⁾」とする。同報告書は、適用除外制度の問題点として、ア)消費者利益の侵害、イ)事業者と産業の活力の阻害、ウ)事業者間の競争制限的行為の拡大と波及、エ)適用除外制度の政策手段としての限界、の4点を掲げ⁽²⁰⁾、カルテル等の適用除外制度(「政策手段としての有効性・適切さに疑問があると考えられる適用除外カルテル」)及び「政府規制分野における適用除外制度」と再販売価格維持行為の適用除外制度の見直しを提言した⁽²¹⁾。

独占禁止法の適用除外制度には、①独占禁止法自体に基づく適用除外制度(不況カルテル、合理化カルテル等)、②適用除外法に基づく適用除外制度(一定の団体などを独占禁止法の適用除外とするもの等)、③個別の法律に基づく適用除外制度、がある。平成9(1997)年6月に政府は、従来の「独占禁止法適用除外制度見直しに係る関係省庁等連絡会議」において、その検討対象をすでに先行していた個別法に基づく適用除外制度に加え、適用除外法に基づく適用除外制度及びそれに関連する独占禁止法第24条(当時)に基づく適用除外制度を含めることを決め、検討を開始した⁽²²⁾。

ところで、前出の『平沼レポート』が公表された平成5(1993)年頃に、公正取引委員会の規制緩和に関する姿勢が大きく変化する。すなわち、この時期までは規制の「見直し」による規制制度の問題点の改善の方向性を体系的に指摘したものが中心であったが、この後は制度そのものの改廃を

含めた規制制度の抜本的改正，規制の改革が全面に押し出されてくる。

こうした姿勢が明確になるのは，公取委規制研が平成5年12月に『競争政策の観点からの政府規制の問題点と見直しの方向』と題する報告書の公表であった。これは政府の平成5年9月の緊急経済対策において，重要な項目の一つとして規制緩和の推進が取り上げられたのを契機に，規制撤廃を含めた規制の見直しの機運が高まってきている⁽²³⁾』との認識のもと，平成元年に公表した報告書の再検討を行い，以下のような「政府規制見直しのための基本的な考え方⁽²⁴⁾」を打ち出した。

すなわち，政府規制の見直しを行う際には，①その規制の政策的効果が競争によってもたらされる利益よりも優先されると判断される場合でない限り，その規制の存続を認めるべきではない，②例外的に規制が必要な場合においても，可能な限り競争が行われ，市場メカニズムが働く余地を残すようにすることによって，経済の活力及び消費者の利益を確保すべきである，として，参入規制については需給調整要件の原則，撤廃すべき，価格規制についても原則撤廃すべきである，とした。

物流分野に対する規制の見直しに関する公取委規制研の基本的な考え方は，平成6年8月に示された。すなわち「物流分野における需給調整的参入規制，細分化された事業分野ごとの参入規制，価格規制，これらに係る独占禁止法適用除外制度，許認可に際しての事業者団体の関与等の問題点と見直しの方向性を示すとともに，独占禁止法の厳格な運用の必要性の指摘⁽²⁵⁾」が行われた。この背景には，「我が国の物流産業は，規制とその下での慣行によって効率化が妨げられ，高コスト・低サービスとなっており，他の産業の空洞化の一因となったり，外国からの市場アクセスの障害になっていると指摘されてきている。物流産業の効率化を図るためには，特に，新規参入を抑制し，既存事業者を保護する結果となっている需給調整規制を撤廃していくことがもとめられる⁽²⁶⁾」という公正取引委員会の考え方がある。

そして、貨物自動車運送事業に対しては「物流二法によるトラック事業の改革についても、単に実態を追認したものにすぎないとの評価もあり、引き続き、規制緩和と要望が出されており、営業区域規制、最低保有台数規制等が徐々に緩和されてきている⁽²⁷⁾」として、一層の規制の緩和を強く求める意見の表明が行われた。

このような公正取引委員会の規制緩和に対する考え方は、前記した行政改革委員会の考え方と軌を一にするものといえる。

さらに、公取委規制研は平成13(2001)年1月には『公益事業分野における規制改革に関する規制緩和と競争政策』と題する報告書を公表したが、これは平成9年から平成12年にかけて、国内定期旅客運送（航空）、電気事業・ガス事業、電気通信、郵便事業について出された報告書の集大成といえるものである。

また、平成14年6月には「電気事業分野における競争促進のための環境整備」、同年11月には「電気通信分野の制度改革及び競争施策の在り方」等の報告が次々と出され、その結果、平成15年度には、電気通信事業法、電気事業法、ガス事業法等の大幅な改正が行われ、事業法への競争促進が進展した⁽²⁸⁾。

3. 貨物自動車運送事業法の運用とその影響

(1) 経済、社会状況の変化と物流業

貨物自動車運送事業法がもたらしたさまざまな影響、効果について簡単に確認しておきたい。ここでは90年代の物流、貨物自動車運送事業を取り巻く社会、経済の状況についての確認からはじめたい。

周知のように、平成時代当初においては昭和時代の末期から続くバブル景気（昭和61(1986)年12月から平成3(1991)年2月の51ヶ月間）の影響を受けて、内需拡大に伴う貨物輸送量が拡大、増加した。これに伴って、貨

物自動車運送事業では運賃の単価水準が大幅に上昇するとともに、需要も引き続き大幅な増加を示したため、営業収入・売上高も引き続き好調となり、その結果事業者の経営損益をみると黒字であるとする企業が91%を占め、良好な収支状況となっていた⁽²⁹⁾。

こうした旺盛な市場の輸送需要に支えられた貨物自動車運送事業者の中には、市場での取引において利用者（荷主）より優位な立場に立つケースが見られた。バブル景気最盛期には、一時的に運転者不足が生じ車両（トラック）を動かすことができないといった状況、すなわち輸送の需要と供給の逆転現象も散見された。従って、この時期における最大の課題は物流サービスの安定的、継続的な供給、具体的には物流事業への労働力の安定的な確保にあった。

ちなみに、平成2（1990）年12月に公表された運輸政策審議会答申『物流業における労働力問題への対応策について—21世紀に向けての物流戦略—⁽³⁰⁾』では、物流業をめぐっては、道路混雑の激化、地球温暖化問題、環境問題の深刻化等の制約要因が急速に顕在化している、としながらも、特に物流業の労働集約的性格を考えれば、労働力不足問題が最も深刻であり、このまま放置すれば労働力不足がネックとなって円滑な輸送サービスの提供に支障を生ずる恐れが強まっている、としている⁽³¹⁾。この時期においては、わが国産業全体に労働力不足による供給の制約、賃金の上昇が大きな課題であったが、21世紀を見据える運輸政策の基本的なあり方を提言した運政審答申でも、そのほとんどすべてを労働力不足問題に費やし、規制緩和後の市場の激変等を念頭においた記述は見当たらない。例えば、この後大きな問題となる物流の「効率化」問題も、「労働力不足に対応した物流効率化のための方策」という位置づけであった⁽³²⁾。

また、物流の需要サイドからの意見においても、社会システムとしての物流の構築（物流システム化）に高い関心が寄せられ、具体的には「物流効率化対策」を総合的に推進すべき、とする主張が打ち出されたが、そこ

には事業規制に関する記述はなされていない⁽³³⁾。

おそらくこの時点では、関係行政機関の内部に貨物自動車運送事業をはじめとする運輸事業の規制緩和は一段落したとの認識が広まっていたものと推測できる。

しかし、バブル景気は平成3年2月に崩壊、その後の日本経済は「失われた10年」とも呼ばれる、長く厳しい経済の苦難（いわゆる「平成不況」）に突入する。この結果、バブル期の旺盛な内需拡大による貨物輸送量の増加傾向は一転、平成4年度以降は前年割れの輸送量の減少が続くこととなる（図表-1参照）。さらには、この時期にはわが国の対米貿易黒字の増大を背景に日米間の経済摩擦が深刻化し、わが国市場の対外開放要請が強まるなど、わが国経済社会の転換期に差し掛かっていた。

90年代後半以降の物流分野においては、荷主の物流サービスの高度化、低コスト化、効率化等の厳しい要請に、いかに応えるかという重い課題が突きつけられていた。サードパーティ・ロジスティクスはその回答の一つでもあったが、革新的なサービスを提供できる物流事業者の数は限定的であり、事業の大部分を占める中小零細事業者は荷主に隷属的な立場あるいは大手貨物自動車運送事業者（運送取扱事業者）の下請としての役割を果たすことになった。90年代後半になると、こうした傾向が一層強まり市場競争の激化を背景に徐々に貨物自動車運送事業者間の較差が顕著になってきた。

以上のような時代背景のもとに、『平岩レポート』が出され規制の撤廃を含めた公的規制の緩和問題が新しいステージを迎えたこと、前記のとおりである。

(2)貨物自動車運送事業法の影響

すでに述べたように、わが国の運輸事業規制緩和法である貨物自動車運送事業法は、欧米の政策とは異なり従来の事業規制の見直し、現状追認を

前提にした競争の促進、事業の活性化、別言すれば事業の実態に急激な変化を及ぼさない「秩序ある規制緩和」であったといえる。道路運送法の下で実質的に規制の緩和状態にあった市場の実態に合わせて、規制政策を変更するというのがその主旨であったので、「実際、新法が施行された平成2年度は新規参入が前年度より減少し、「新法施行後の1年余りは、運輸省の意図が的中したかのように混乱は見受けられない⁽³⁴⁾」との評価、実態⁽³⁵⁾があった。

しかし、平成3年度には新規参入が急増、その後も参入の増加傾向は継続し、平成2年度に約4万者であった事業者数は、平成12（2000）年度には5万5千者を超過している（図表-1参照）。法案審議過程で示された「新法移行後も飛躍的な新規参入の増加・・・は想定しておりません⁽³⁶⁾」という見解とは大きく異なる現実が出現したことになる。

この背景には、規制官庁である運輸省が『平岩レポート』以降の政府全体での規制緩和策に応じたこと、また旺盛な事業への参入希望者の存在もあって、一層の緩和化を図ったこと、さらに、平成5年に行政手続法⁽³⁷⁾が制定されたことにより、許認可等の行政庁による処分、行政指導及び各種届出の処理の迅速化、明確化等も影響を与えているものと考えられる。いずれにしても、貨物自動車運送事業法制定時の理念は大きく変容し、一段の規制緩和の進展が図られた。

こうした行政の規制政策の質的変更のさらなる背景には、規制緩和により事業展開の自由を経験した事業者及び事業者団体による一層の緩和化の要請もあった。例えば、車庫規制の緩和、営業区域の拡大、運賃・料金規制の緩和化などは、事業者及び事業者団体の強い要望を受けての行政の措置という一面もあったことを指摘しておきたい。

なお、貨物自動車運送事業分野においては騒音、交通渋滞とともに、大気汚染源としての車両の排出ガス規制が行われて来ていたが、平成9年には京都において地球温暖化防止会議において京都議定書が採択され厳しい

削減目標が設定されたのに応じて、運輸部門とりわけ貨物自動車運送事業分野での厳しい環境規制が今日まで実施されてきている。

1) 事業への参入と事業展開の容易化

わが国貨物自動車運送事業者の総数は、昭和45(1970)年度に約25,000者、昭和55(1980)年度に約35,000者、昭和60(1985)年度に約36,600者と継続的に増加してきていた。貨物自動車運送事業法が成立した平成元年度は39,555者、施行された平成2年度は40,072者であったが、10年後の平成11年度には54,019者と急激に増加した(図表-1参照)。

しかし、平成2年から平成11年までのトラックの保有台数はほぼ横ばい、貨物取扱量は減少、個々の事業者の収入も減少傾向にあった。すなわち、貨物輸送量の減少が継続、総保有車両数は横ばいという傾向の中で、零細、小規模事業者数が急増、その結果として市場競争の一層の激化というのが、貨物自動車運送事業法の10年を経過した姿であった。

なお、事業者のほとんどがいわゆる中小企業⁽³⁸⁾であり、零細規模⁽³⁹⁾の企業が圧倒的に多く(保有車両数10両以下が45.6%、従業員10名以下が38.3%、資本金300万円以下が85.5%)、また同産業で働く労働者の労働条件は労働時間、平均賃金等いずれも他産業に比べて劣っている⁽⁴⁰⁾ことを確認しておく必要がある。

すでに見たように、平成3年頃以降は国内貨物輸送量が停滞し、トラック運賃の水準はほとんど変化がなく、また運送効率も低下傾向にあった。従って、総市場規模は拡大しておらず、そこでの付加価値は小さくなっており、一般的に考えれば事業参入への意欲は減少するはずであるし、退出数も増加傾向を見せるものと考えられる。しかし、貨物自動車運送事業の事業者数は増加を続けている。その理由の一つは、前述の通り既存事業者からの分化、あるいは内部の関係者の拡散にあり、他産業分野からの新規参入は必ずしも多くなかったということにある。事業者数の増加に対して保有車両数の増加の割合が少ないことから、類推できよう。

図表－１ トラック事業の推移（平成２年度～平成14年度）

	平成２年度	平成５年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
事業者数（者）	40,072 (100)	43,450 (108)	52,119 (130)	54,019 (135)	55,427 (138)	56,871 (143)	58,146 (145)
従業員数（千人）	1,144 (100)	1,176 (103)	1,195 (104)	1,190 (104)	1,156 (101)	1,173 (103)	1,160 (101)
車両台数（千台）	883 (100)	975 (110)	1,088 (123)	1,091 (124)	1,105 (125)	1,102 (125)	1,095 (124)
営業収入（十億円）	104,214 (100)	121,586 (117)	117,728 (113)	113,484 (109)	113,332 (109)	110,754 (107)	114,818 (111)
トンキロ（億トンキロ）	1,942 (100)	2,049 (105)	2,356 (121)	2,456 (126)	2,556 (131)	2,598 (134)	2,618 (135)
営業収入／トンキロ	100	111	93	86	83	79	82

※車両台数には、特種（殊）用途車は含まれない。

※（ ）内の数字は平成２年度を100としたときの指数。

※営業収入／トンキロの数値は平成２年度を100とした場合の指数の推移。

（資料）国土交通省情報管理部『陸運統計要覧』

この時期、参入の容易化にもっとも大きな影響を与えたものの一つは、自動車の保管場所すなわち「車庫」に関する規制であろう。車庫については、昭和37年の「自動車の保管場所の確保等に関する法律⁽⁴¹⁾」により、自動車の保有者は「道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならない」（同法第3条）とされている。また車庫は、「原則として営業所に併設されるもの⁽⁴²⁾」であること、さらに「車両のうち最大のものを収容できる広さを有する自動車点検等のための有がい施設」（「有蓋車庫」）を有するもの⁽⁴³⁾とされていた。貨物自動車運送事業を開業するには、少なくとも車両の整備等を雨天でも行えるための屋根を有した一台分の車庫スペースが必要とされていたのであった。

しかし、この車庫規制はバブル期の大都市内、近郊の事業者にとっては地価高騰により車庫用地の確保が大きな財政的負担となっており、事業展開、参入への大きな障壁となっていた。そこで運輸省は、既存及び参入希望事業者の要請に応える形でこれらの規制を通達等により緩和化を実施した。このうち有蓋車庫については、平成5年12月の通達⁽⁴⁴⁾により、事業者の負担軽減、参入の容易化の目的で有蓋車庫に係る規制を廃止した。

また、車庫については原則として営業所に併設されるものとされていたものが、平成7年6月には「併設できない場合は、営業所からの距離が概ね5キロメートル以内」⁽⁴⁵⁾とされ、以後車庫の遠隔地化が進められていく。

車庫規制の変化を例に挙げたが、平成5年以降に貨物自動車運送事業法により規定された許可基準（貨物自動車運送事業法第6条）を実質的に変更するような通達等を順次発出し、制度的な裏付けとしたのであった。別言すれば、「禁止の解除」である許可制にもかかわらず、運用上は形式的に要件をチェック（審査）するものの、事業遂行能力等について積極的には審査しない、実質上の登録制になってしまったといえよう。ここにおいて、「秩序ある規制緩和」は崩壊し、貨物自動車運送事業法の法案審議における議論の内容と大きく状況を異にする、参入の自由化に近い状況が現出するための法制上の裏付けが整えられたといえる。

事業法改正によらない、すなわち法律事項ではないことを理由とする通達等による規制の緩和は、平成5年頃からはじまりその後継続する（図表-2参照）。

この期に通達等で行われた規制緩和により、事業展開が容易になり市場での競争が一層活発化したということがある。平成8年10月に行われた全日本トラック協会（以下、「全ト協」）の調査によれば、調査への回答件数（65件、複数回答あり）のうち、55.4%が「拡大営業区域の設定により、営業区域を拡大できた」、53.8%が「事業計画の変更により、他地域への進出が容易になった」、44.6%が「有蓋車庫の設置が不要とされたため、営業所の増設が可能となった」、41.5%が「積合せ輸送が可能となった」、そして24.6%が「リース車両導入の拡大により、車両の効率的運用が可能となった」と回答している⁽⁴⁶⁾。

営業区域の拡大、有蓋車庫廃止、リース車両の利用拡大等通達による規制緩和は、事業者の事業活動の活発化に大いに貢献したと評価できよう。ビジネス拡大マインドにあふれ、創意工夫により新ビジネスを展開したトラック

事業者が、市場の活性化と物流サービスの向上をもたらしたといえる。

しかしながら、平成2年以降のトラック運賃はほぼ横ばい、または低下傾向にあり、貨物自動車運送事業全体としての収支状況は決して芳しいものではなかった。これは平成3年以降の景気低迷による貨物輸送量の減少と参入容易化による事業数の増加、それに伴う市場競争の激化によるところが大きい。

市場競争が激しく、収益も厳しい状況にある貨物自動車運送事業への新規参入は、どのようなものであったのであろうか。

この点について、四国地区で実施された興味深い調査⁽⁴⁷⁾がある。同調査は、規制緩和後10年間の影響について、四国での検証を行ったものであるが、その中で「新規参入経営者の前身」という項目では、「トラック業界（ドライバー）」が30.1%、自家用輸送を行っていた「建設業界」が28.3%と、この両方で6割近くに達している。また「新規参入のキッカケ」という項目では、「荷主からの依頼」が35.0%、「親会社の運輸部門を分社化・独立させた（物流子会社として設立）」が23.9%となっている。さらに、「新規参入者の創業時の苦労」という項目では、「資金調達」が32.5%と圧倒的に多く、次いで「ドライバー確保・教育」が19.4%となっており、本来新規参入者をもっとも困難に感ずると思われる「顧客獲得」は16.9%となっている。

また、全ト協がほぼ同時期に行った調査⁽⁴⁸⁾においても、規制緩和後「全く新たに事業を起こした」とするものは12.9%、その他は「自家用車両により運送を行っていたが、新たに運送会社を設立した」（34.0%）、「本社の事業の多角化の一環として、運送会社を設立した」（11.6%）、「既存の運送会社より分離して新会社を設立した」（7.5%）、「本社の一部としてトラック運送を行っていたが、新たに分社した」（4.8%）等と、何らかの形でそれまで運送事業に関わりのあったとするものが全体の60%近くとなっている。

これらの調査結果から類推できることは、少なくとも貨物自動車運送事業法による参入規制の緩和により新規参入した多くの事業者は、従前からトラック運送（営業用もしくは自家用）と何らかの関係を有し、分社化

(物流子会社化)等により参入後の事業継続の保証(荷主の確保)をある程度得られた、零細な資金規模を有する事業者という姿が見えてくる。産業全体の収益性が極めて低く、運送効率は低下傾向にあり、また取引条件、労働条件等の悪化など、事業を取り巻く環境が大変厳しい中でも、参入希望者が現れ新規参入数が退出を上回り事業者数が増加傾向を続けるという状況は⁽⁴⁹⁾、平成2年から20年以上経過した現在も続いている。しかし、こうした新規参入の実相は、後々大きな課題となって現れてくる。

図表一 2 貨物自動車運送事業関係規制の推移(平成2年~13年 主要なもののみ)

H 5.11	トラック車両の総重量の緩和(単車20トン→25トン, トレーラ20トン→28トン)
H 5.12	有蓋車庫に係る規制の廃止
H 6.2	トラック運賃・料金の届出規制の緩和(事前届出期間の短縮, 原価計算書の添付を省略できる範囲を設定)
H 6.3	貨物自動車運送適正化事業実施機関の見直し
H 6.4	トラック事業に係る「裳」の取扱いの見直し(行政処分期間中でも増減車届可等)
H 6.5	道交法改正により過積載取締り強化(運転者及び使用者への罰則強化, 他)
H 6.10	行政手続法の施行に伴う審査, 標準処理期間の設定
H 6.11	拡大営業区域の新設増加等(北東北圏, 南東北圏, 北陸圏, 四国圏, 南九州圏)
H 7.4	事業用自動車の貸渡し許可の廃止
H 7.6	車庫の原則併設を緩和(営業所から概ね5キロ以内に)
H 8.3	自動車のリースに係る規制の緩和
H 8.4	最低車両台数基準の引下げと営業区域の拡大
H 8.4	貨物自動車運送事業に係る運賃・料金規制の弾力化
H 8.4	拡大営業区域の拡大(京阪神圏区域, 南中国圏区域)
H 9.3	トラック運賃・料金届出時の原価計算書等の添付書類を省略できる範囲の拡大
H 9.4	トラック事業者の法令違反に対する点数制度, 行政処分等の基準改正及び運行管理者資格者証の返納命令発令基準の創設
H 9.4	拡大営業区域の拡大(中国圏区域, 九州圏区域)
H 9.6	貨物自動車運送事業法の独占禁止法適用除外規定(旧第16条)削除
H10.4	拡大営業区域の拡大(関東圏区域, 中部圏区域, 近畿圏区域)
H11.4	営業区域の拡大(全国を8の経済ブロック単位への拡大完了)
H11.3	運賃・料金規制の緩和(原価計算書等の添付を不要とする範囲の拡大)
H13.4	最低車両台数規制の緩和(全国一律5台)

(参考資料) 国交省資料他

2) 運賃・料金規制と市場競争

道路運送法においては運賃・料金について認可制（幅運賃制）が採用されていたが、実際の市場では長年にわたり、「実勢運賃」という名の認可割れ運賃が横行していたこと、繰り返し述べたとおりである。

こうした法と現実の乖離を埋めるべく、貨物自動車運送事業法においては運賃・料金が事前届出制とされた（法第11条1項）。これは、荷主との実際の運賃・料金を事前に事業者が届出させるというものであるが、その目的は新規のサービスに対する弾力的な運賃・料金の設定可能とし、また運賃改定手続の簡素化を図ることであった。一方、公正競争の確保、荷主、消費者保護の観点から不当な届出に対しては、変更命令（法第11条2項）により適正な運賃水準の維持を図ることとしている。さらに、場合によっては特定の地域において標準運賃及び標準料金の設定（法第63条）を行うこととし、運賃規制の緩和による運賃・料金の混乱の回避を措置している。

貨物自動車運送事業法施行後の運賃・料金規制は、平成6年2月に事前届出期間の短縮等の措置⁽⁵⁰⁾により一層の緩和化が開始され、その後さらなる緩和化が順次実施されることとなる。

ところで、貨物自動車運送事業法の下での運賃・料金規制についての大きな問題は、貨物自動車運送事業者のほとんどが規制政策の変更に伴う認可制と届出制の実質的な差異を認識、実感しなかった、という点にある。実際、道路運送法で認可されていた運賃・料金が貨物自動車運送事業法施行後に事前に届け出られたものと見なされた⁽⁵¹⁾ため、同法の規定に沿って運賃・料金の事前届出の手続を行った事業者は、極めて少数であったという。その結果、貨物自動車運送事業者の多くは自ら運賃等の変更手続を行わなかったこともあり、従前の運賃規制制度と新制度の現実的な差異を認識せず、市場の実際に任せた運賃・料金制度の継続を受け入れた。

貨物自動車運送事業法第11条は運賃及び料金は「あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない」とし、また同法施行規則⁽⁵²⁾第9条3項4号は、

運輸大臣が「必要がないと認めたとき」には届出書への原価計算書等の書類の添付の省略を認めている。また新規参入の場合においても、通達⁽⁵³⁾により「現に適用されている」運賃・料金を算定すれば可能、すなわち既存事業者が使用する運賃・料金を準用すればほぼ自動的に受理される。

新制度は、運賃・料金について、市場の実情に合わせて頻繁に変更が可能なように柔軟に対応すべく、届出制により制度と実勢の乖離を排除し、市場で不当な運賃が形成されることを阻止する目的があったが、貨物自動車運送事業法の下においても乖離現象は依然として継続されることになった。すなわち、本来自社で荷主に適用している（適用しようとしている）運賃（表）は、事前に届け出るべきものであったが、実際の届出は（事後にも）行われず旧道路運送法のもとの最後の認可運賃（表）が形式的な届出運賃となっていたため、ここでも被規制運賃（実際の機能は「目安」価格）と実勢運賃の乖離⁽⁵⁴⁾という奇妙な現象が生起することになった。

この結果、道路運送法時代の問題は新法下においても何ら解決されないまま時を重ねることになり、ついには実質的に運賃・料金規制の廃止、自由化へ歩みを進めることとなる。

参入の容易化による事業者数の増加に伴う激しい市場競争を前提に、利用者の利便、物流サービスの向上を図ろうとする制度の下で、価格（運賃・料金）を人為的にコントロール（規制）することはできるものではない。市場競争の基盤の整備、競争の公正さの監視、不当な競争の取締りにより、市場での事業者間の競争の公正、自由を維持、確保することが規制緩和下での運賃・料金に対する規制（行政）の役割といえる。

なお、貨物自動車運送事業法の施行後の20年間において、運賃変更命令（法第11条2項）の発動、標準運賃・標準料金の設定（法第63条）は一度も実施されていない。

3) 社会的規制の強化・・・貨物自動車運送適正化事業

貨物自動車運送事業法の制定にあたってのキャッチフレーズは、「経済

的規制の緩和，社会的規制の強化」であった。貨物自動車運送事業法においては，輸送の安全を図るために過労運転や過積載に係る禁止規定（法第17条1項，2項）や運行管理者制度の強化（法第18条及び第19条）を規定したが，社会的規制の強化の中核として創設されたのが「貨物自動車運送適正化事業」であった。

すなわち，貨物自動車運送事業法は参入の容易化を図る一方で，参入後に安全等の事後チェックを行うこととしているが，行政の負担軽減の要請の中でこれを行うのは困難が予想された。そこで同法は，第3章（第38条～第45条）に「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」を置いて，所期の目的を達成する手法を採用した。

これは民間団体等による「自主的な活動を運輸大臣の指導監督の下で確実かつ効率的に実施していくことにより，貨物自動車運送に関する秩序の確立を強化すること⁽⁵⁵⁾」が目的とされたものであるが，こうした行政（規制）権限を有しない民間団体の自主的な取組の活用は他国に例をみないものである。

そして，同事業を実施するため「地方貨物自動車運送適正化事業実施機関」（以下，「地方実施機関」）を設置し，輸送の安全阻害行為，非許可事業者の行為の防止，荷主からの苦情処理，行政の本法の施行のための措置への協力等を行うこととしている（法第39条）。また，地方適正化事業の基本的な指針，連絡調整及び指導，指導員の研修等を行うため「全国貨物自動車運送適正化事業実施機関」（以下，「全国実施機関」）を設置している（法第44条）。

なお，地方実施機関については各都道府県トラック協会⁽⁵⁶⁾が，また全国については（社）全日本トラック協会が指定された⁽⁵⁷⁾。さらに，適正化事業の円滑な実施を図るため全国実施機関の基本的な指針の策定等の事業活動の徹底を図るため，運輸省（国交省）職員，事業者の代表，労働団体の代表及び学識経験者で構成される「貨物自動車運送適正化事業対策協

議会」⁽⁵⁸⁾が設置され、定期的に協議等が実施されている。

各適正化実施機関は、専任及び非常勤の「適正化事業指導員」を配置し、貨物自動車運送事業者の事業所への巡回指導を実施、具体的な指導項目を定めて事後チェック体制を補強している⁽⁵⁹⁾。

適正化事業は運送に関する秩序の確立が眼目とされたが、ここでいう「秩序」は従来のような認可運賃の遵守を目的とするものではなく、公正な競争秩序の確立、輸送の安全に関する法令の遵守が主な内容とされた。例えば、平成13年7月に行われた調査⁽⁶⁰⁾によれば、回答者(2,678件)の62.8%が「全車両とも過積載はしていない」とするものの、「50%以下の車両が過積載」(17.5%)、「50%以上の車両が過積載」(1.5%)、「ほとんどの車両が過積載」(3.3%)と、事故に直接的に結びつくなんらかの過積載が全車両の2割以上に達するという現実がある。

この他、安全、労働条件、環境規制等に係る事業者の取組は多くの課題を抱えながら推移してきており、改善に向けての適正化事業の役割、期待は増進しつつある。

なお、後述するように平成15年4月以降は適正化事業の業務を基礎に「安全性優良事業者認定制度(通称「Gマーク制度」)」が創設され、安全性の向上にむけていっそうの取組が行われている。

4) 調査結果にみる影響

貨物自動車運送事業法もしくは規制緩和の影響に関する調査、研究は多数行われているが、ここでは前出の全ト協『トラック運送事業の規制緩和に関する影響調査』(平成9年3月)結果から、事業者の同法の影響についての見解(意識)を紹介しておきたい。

同調査は、アンケート調査(平成8年12月実施、有効回答610件)を主体に行われたが、回答された内容を要約すると以下の通りになる。

a) 経営状況への影響

全体の経営状況は、平成2年当時と比べると営業収入および営業利益と

も悪化している事業者が多くなっている。また、運転者の人件費の上昇、競合する事業者の増加、荷主に対する交渉力の低下傾向がある。

b) 事業展開上の影響

全体としては、事業展開が行いにくくなる傾向にある。ただし、営業区域の拡大、事業計画の変更等事業展開が行いやすくなったとするものもある。

c) 参入増加の影響

参入増加による競争激化により、運賃の低下を招いている。競争激化の対応策として、人件費以外のコストの削減、運賃値下げとするものが多くなっている。

d) 運賃規制緩和の影響

運賃規制緩和により、荷主との交渉が行いにくくなったとするものが多くなる傾向があり、それが運賃水準の低下という結果を招いている。

e) 大型車両導入の有無

大型車両を導入したところは、自社の判断で行ったものが多く、この効果として過積載の減少をあげるところが多い。

f) 規制緩和の必要性に対する意向

今後の一層の規制緩和について、その必要性の意向は、「わからない」(38.4%)、「必要ない」(31.1%)、「必要あり」(26.9%)と分散している。このうち、「必要あり」との回答の内容は、車両の保安基準の緩和など輸送の効率化に資するもの等が多くなっている。なお、こうした回答者においても一様に安全面などの社会的規制の強化を求めている。また、規制緩和を求めるものは、車両重量規制、(運転)免許制度、市街化調整区域内での施設整備等である。

以上のように、アンケートに回答した貨物自動車運送事業者は規制緩和に対して、とりわけ参入事業者の増加による市場競争の激化を強く意識し、規制緩和に懐疑的な見解を有するものが多くなっている。

(3)規制緩和の影響と新施策

1) 規制緩和の効果

すでに述べたように、平成時代に入ってもわが国の規制緩和政策は継続、強化され、1990年代の終盤（平成10年前後）には、「規制緩和」によって「規制改革」という用語が一般化した。以上のような流れの中で、許認可等の公的規制については平成6（1994）年7月の「規制緩和推進要綱⁽⁶¹⁾」において、「新規事業の拡大、内外価格差の縮小等経済的效果を期する観点から、公的規制の抜本的見直しに重点的に取り組む」ことが宣言され、規制の廃止を含む抜本的見直しが始まった。

こうした公的規制の抜本的見直しは経済分野の各般で実施されたが、運輸分野については「需給調整機能の撤廃」という形で行われた。運輸省は平成8（1996）年12月に交通、運輸の全分野で運輸行政の根幹をなしてきた需給調整規制を、目標期限を定めて原則として廃しすることを決定した。この方針にそって運輸審議会等の部会で各モード毎の審議が行われ、国内航空事業（平成10年4月9日）、貸切バス事業（平成10年6月2日）、国内旅客船事業（平成10年6月11日）、旅客鉄道事業（平成10年6月15日）、乗合バス・タクシー事業（平成11年4月9日）、港湾運送事業（平成11年6月10日）に答申がまとめられ、順次所要の法律の改正を行うこととされた。

90年代の規制緩和政策は、運輸分野のほか、情報・通信、流通、教育、法務等多くの分野で実施されたが、これらは多様で豊かな国民生活の実現、経済の活性化、国際的整合化などの実現、国民負担の軽減等の観点から取組まれたものである。これらの効果、成果については順次公表されたが、例えば『99年版 規制緩和白書』によれば、「近年の規制緩和により消費や投資が拡大された効果（需要効果）は、90～97年度の年平均で8.2兆円程度、また、規制緩和による価格低下で利用者が支出を節約できた効果（利用者メリット効果）は、同期間で6.6兆円程度⁽⁶²⁾」としている。

規制緩和の経済効果は、需要効果とともに利用者へのメリットが求めら

れるが、図表－３は利用者メリットの試算結果である。この中でもっともシェアが高いのが「情報通信（電気通信）」分野、次いで「エネルギー」分野となっている。前者は携帯電話の普及、料金の低下（平成８年に通信料金の認可制から届出制を実施）による利用者メリットが大きく寄与しており、また後者については特石法廃止によるガソリン等の輸入の自由化（平成８年３月）等によるガソリン価格の低下が大きな要因となっている。「運輸」分野については、車検制度の改革による大きな利用者メリットが中心となっている。

一方、運輸分野のうちタクシーではそのメリットがまったく出ていない。

図表－３ 規制緩和による分野別利用者メリット
(1990－1997年度平均、欄中の添数字は1990－1997年度以外の試算期間)

項目・推計期間	利用者メリット (億円)	シェア (%)
情報通信（電気通信）	26,760	39.4
運輸	6,397	9.4
航空 1993～1997	1,431	2.1
車検 1995～1997	4,934	7.3
タクシー 1997	32	0.0
エネルギー	24,157	35.6
電気事業法 1995～1997	9,993	14.7
卸売電力 1996～1998	302	0.4
ガス 1996～1997	530	0.8
石油製品 1994～1997	13,332	19.6
金融	8,323	12.3
株式売買委託手数料 1994～1998	1,906	2.8
普通社債 1992～1998	475	0.7
転換社債	4,491	6.6
CP（コマーシャルペーパー） 1991～1997	957	1.4
投資信託 1997～1998	9	0.0
損害保険 1997	222	0.3
外為法改正 1998	263	0.4
労働者派遣 1990～1997	2,227	3.4
合 計	67,914	100.0

(出所) 住友生命総合研究所編『規制緩和の経済効果』（東洋経済新報社 平成11年12月）21頁。

タクシーについては、平成9年2月にゾーン運賃制、初乗り距離短縮という緩和化が実施されたが、「不況もあろうが、同時に実施された参入規制（最低車両台数規制が大都市部において大幅に緩和された）および事業区域規制の緩和が零細な新規参入者の増加を呼び、各社とも実車率が大幅に下がって運賃引き下げのゆとりを失ってしまったこと⁽⁶³⁾」が原因とする見方がある。また、「金融（投資信託）」分野においてもこの時点では利用者メリットはゼロとなっている。

ところで、90年代末になると政府の資料等の中にも、規制緩和、規制改革に対する評価にマイナス面を指摘するものが出てくる。例えば、先に挙げた『99年版規制緩和白書』においては規制緩和の「影の部分」が指摘された。すなわち、規制緩和・規制撤廃により特に「雇用」と「公正競争」の側面からの悪影響について指摘がなされた。このうち後者については、「規制緩和後の市場の公正な競争秩序を確保する観点からは、中小事業者等に不当な不利益を与えるなどの不公正な取引に対して厳正・迅速に対処する⁽⁶⁴⁾」ことが重要であるとしたことは、注目すべきである。

2) 総合物流施策大綱の策定

政府は規制緩和の効果を見定めつつ、多数の省庁に関わりのある物流について総合的、網羅的な施策を構築するため、平成9年4月に「総合物流施策大綱⁽⁶⁵⁾」を策定した。これは平成13(2001)年を達成目標年度に設定し、①アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスを提供、②このようなサービスが産業立地競争力の阻害要因とならないコストで提供、③エネルギー問題、環境問題、交通安全への対応等を基本的な考え方として、ア)相互連携による総合的な取組、イ)利用者の多様性への対応（マルチモーダル施策）、ウ)競争促進による市場の活性化を実現するため、規制緩和の推進、社会資本の整備および物流システムの高度化に関する施策を講じることを定めている。

このうち規制緩和については、物流に関するビジネスチャンスの拡大と

事業者間の競争を促進し、物流コストの低減、サービス内容の多様化・高度化を図るため、次の①、②のような考え方にに基づき、物流分野の規制緩和を推進するとしている。すなわち、①(規制緩和のあり方) 物流分野の規制緩和は、物流市場への参入・退出に係わる規制を簡素化して、できる限り参入・退出を容易にするとともに、物流サービスの内容及び価格に関する政府の関与はできる限り縮小することで、事業者間の競争を促進することを基本とする。中でも、物流分野の参入規制については、必要な環境・条件整備の措置を講じつつ、原則として、おおむね3～5年後を目標期限として需給調整を廃止することとし、規制緩和推進計画において示された手順、スケジュール等に沿って進める。なお、競争制限的な行為に対しては独占禁止法の厳正な運用を行う、②(安全規制のあり方) 一方、安全規制は、その厳正な運用が図られるとともに安全が確保されるものであることを前提としつつ、近年の技術水準の向上を踏まえてコストの低減や輸送効率の改善を図るという観点と、我が国独自の規制があれば国際的に調和のとれたものとするという観点に立って、民間からの要望も勘案しつつ規制の見直しを検討し、規制緩和推進計画の着実な実施を図る、とした。

なお、トラック運送事業の活性化を進めるために、平成12年度までに経済ブロック単位で拡大営業区域を設定し、最低車両台数を全国一律5台となるよう段階的に引き下げる、とした。

4. 規制緩和後の10年の課題と政策対応

(1) 「物流二法施行後のあり方の検証懇談会」による検討

1) 懇談会の設置と検討課題

国土交通省⁽⁶⁶⁾は物流二法施行後10年を経過して、物流事業を取り巻く経済社会の情勢、行政の措置による規制の変化、さらには内閣による規制改革の進捗等を踏まえて、平成13年8月に「貨物自動車運送事業及び貨物

運送取扱事業の在り方に関する懇談会」(座長 杉山武彦一橋大学教授(当時))を設置した。同懇談会は、「トラック事業関係」と「貨物運送取扱事業関係」の二つの部会に分かれて、それぞれ検討を行った。

まず、「トラック部会」の検討課題は、ア)輸送の効率化・活性化、イ)事業規制のあり方、ウ)社会的要請への対応、エ)その他、であった。このうち②については、物流二法施行後10年を経過し、情報化の進展や高度化するニーズ、事業活動の実態等を踏まえ、事業規制制度のあり方の見直しが必要となったとし、具体的には、①業界の実態を踏まえた運賃・料金制度のあり方、②情報化の進展を踏まえた営業区域制度のあり方、③その他の事業規制のあり方、が取り上げられた。

また「貨物運送取扱事業部会」においては、ア)利用者ニーズの多様化、高度化に対応した良質のサービスの提供、イ)産業競争力を支える効率的な物流システムの構築、ウ)消費者等の利益の適切な保護、エ)新たな社会的要請への対応、オ)市場及び事業活動の成熟等に対応した制度の簡素合理化、が検討課題とされた。

さらに、元請(利用運送)・下請(実運送)関係のあり方については、両部会共通の検討課題とされた。

両部会は、関係者(荷主、事業者、労働組合)からのヒアリング及びアンケート調査を行い、実態を踏まえた上で論点について検討を行い、下記の報告書を公表した。

2) 懇談会報告の内容

上記した「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会」は、平成13(2001)年12月13日に『今後のトラック事業の在り方について⁽⁶⁷⁾』と題する報告書を公表して、今後のトラック事業規制について提言を行った。この報告書は、後述する貨物自動車運送事業法の平成14年改正に多大の影響を与えるものとなった。

ここでは、その概要を確認しておくこととする⁽⁶⁸⁾。

①基本的な考え方

ア) 事業規制のあり方については、方向として、経済的な事業規制は実態を踏まえて見直すべきであるが、同時に、すべてのトラック事業者が公平で平等な条件で競争できるよう、安全、環境等の社会的要請を受けた最低限のルールを守らせることが必要であり、そのための事後チェック体制の強化を図るべきである。

イ) 上記の基本認識のもと、今後のトラック事業のあり方については、下記1)、2)により、より自由な、かつ、社会的ルールを守った競争による活力ある市場の実現を図るべきである。

- 1) 経済的な事業規制はできる限り見直し、事後チェック型へ移行することにより、より自由な事業活動を実現する。
- 2) 併せて、公平な競争条件の確保、安全、環境等の社会的要請への的確な対応を図る。

②運賃料金規制

ア) 事前届出制から事後届出制へ変更する。具体的には、届出手続きについて、事前から事後へ、すなわち実施後またはその変更の際、一定期間内に国へ届け出る手続きへと変更すべきである。

イ) その際、特定の荷主に係る不当な差別的取扱いや他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合など、トラック事業の適正かつ合理的な運営を確保するため必要があると認めるときは、事後的なチェックにより改善指導・命令が行えるよう事業改善命令の一環とすることが適当である。

ウ) こうした事後チェック型への制度変更に伴って、原価計算書の添付義務は廃止することが適当である。

エ) 掲示義務については、消費者物流を除き、トラック事業者の負担を考慮して廃止することが適当である。

③営業区域制度

ア) 営業区域規制については、その営業範囲の限定を取り外し、トラック事業者がより自由な経営戦略により、荷主ニーズに的確に対応した運送サービスの提供や、帰り荷等の増加による積載効率の向上など輸送の効率化を実現できるようにすることが適当である。

イ) 営業区域規制の廃止に当たっては、適切な運行管理システム等の安全規制による安全面の担保が重要である。

④公平な競争条件の確保

事業規制の緩和にあたっては、その前提として公平な競争条件の確保が重要である。さもないと、安全対策や環境対策、労働条件等で社会的な責務を果たすトラック事業者ほどコスト面で不利になり、いわゆる正直者がバカを見るような事態になりかねない。そこで、トラック事業者間の公平な競争条件から以下のような諸対応を図る必要がある。

ア) 社会的ルールについて、必要な事前チェックの厳正化と適切な事後チェック体制

イ) 新規参入時にきめ細かな審査（安全確保面）

ウ) 不適格事業者の許可取り消しを含めた厳正な対応

エ) 貨物自動車運送事業法違反の場合の行政処分基準や罰則の強化

オ) 許可取り消し事業者の再営業の規定の整備

カ) 監査、行政処分の専門組織の設置

キ) 貨物自動車運送適正化事業実施機関の何らかの形で独立性、中立性を高め、権限の強化

⑤安全面の充実に向けた課題

トラック事業においては、実運送事業者を利用しての運送が一般的に行われているが、その安全運行のための運行責任については、元請（利用運送）と下請（実運送）のどちらに責任があるのか不明確な場合がある。そこで、元請、下請間の運行管理責任の明確化にあたっては、従来通り下請

が運行管理のすべてを行い、その責任を負うこととするが、元請は下請による運行管理を阻害してはならないことを法文上明確化することが適当である。併せて、元請が下請に対して違法な行為（過積載等）に至ることを要求するような場合には、下請に対する阻害行為として、その責任を元請に問うこととするのが適当である。

⑥環境面の社会的要請

環境面の社会的要請に的確に対応していくためには、個々のトラック事業者や事業者団体自らがその社会的責任や使命に基づき自主的な行うことが基本であるが、この問題の公共性、緊急性並びに今日的経済情勢を踏まえると、トラック業界のみならず、荷主、運転者、トラック・メーカー並びに国及び地方公共団体等のあらゆる関係者が一体となった取り組みが必要である。

(2)平成14年貨物自動車運送事業法改正

1) 改正の背景と法案の審議

わが国の情報技術の一層の進展などによる企業活動や国民生活の多様化に対応して、高度かつ効率的な物流サービスの提供への要請が高まった。このため貨物自動車運送事業や貨物運送取扱事業に対して事業者が柔軟な事業展開を可能にするための規制緩和措置を講じ、各々の事業が有機的に連携して物流サービス全体の多様化、効率化、活性化を図ることができるよう、事業法の改正を行うこととなった。

貨物自動車運送事業法については、経済的規制を見直し、規制は「事後チェック型」へ移行する。また公平な競争条件確保の観点から「事後チェック体制等の強化」を行い、併せて「社会的要請」への的確な対応のため、安全、環境面への対応も行うこととされた。

上記のような経緯を経て、平成14(2002)年3月に貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法の改正法案が閣議決定され、国会に上程された。

上程にあたって両法案は鉄道事業法の改正法案と一括して「鉄道事業法等の一部を改正する法案⁽⁶⁹⁾」として両院の国土交通委員会で参考人による公聴会での意見陳述⁽⁷⁰⁾や、審議がなされた。

なお、貨物運送取扱事業法は法律名の変更が提案され、貨物利用運送事業法に変更された。

国会（両院の委員会）での審議においては、主として以下の点について論議がなされた。

①法改正の目的

改正法案の提出の目的は、平成2年以降の貨物自動車運送事業の実情に鑑みて、「経済的な事業規制をといるものはできる限り見直して、事後チェックへ移行することによって、自由な事業活動を実現することができる。そして公平な競争力の確保と、安全と、環境等への社会的な要請に的確に対応していける⁽⁷¹⁾」との考えに基づいている。すなわち、規制緩和後の10年を顧みて事業者の活力等を阻害する経済的規制については整理、見直しを行い、競争条件の公正化を行い、安全、環境面について規制の強化を図りつつ、行政の支援措置や誘導措置を行うという考え方である⁽⁷²⁾。また安全、環境等の社会的要請については規制の強化と行政による支援等の介入を増進させるというものである。換言すれば、平成5年以降の法運用（通達等）により促進された経済的規制の一層の緩和策を追認し法制上の位置づけを明確化するとともに、平成10年以降に生じた事業の諸課題について、社会的規制の強化の方向性を明らかにするものであったといえる。

②営業区域の撤廃

事業活動の一層の活発化を図るため、営業区域規制の廃止が提案された。

すなわち、社会における情報化の進展に伴い実際の物流市場ではネットでの求車求貨システム等により既存の営業区域を越えるようなサービスの要請が増えている。さらに、高速道路をはじめとする道路網の整備により、車両の活動範囲も広域化が可能となっており、事業の活性化や利用者

のニーズへの対応を行うためにも、営業区域についてはすでにその規制の根拠が失われたといえる。もっとも、営業区域規制の廃止は、事業活動を活発化、活性化させる可能性があるものの、中小零細企業への悪影響、長時間労働等労働条件の悪化、運行管理の徹底について疑義が呈された。

このうち、営業区域の撤廃に伴う中小企業の経営の悪影響の懸念については、「例えば意欲のある中小企業者にとっては逆に活動の範囲が広がるという面もございますし、そういう意味で荷主獲得の余地というのが拡大する余地も出てこようかと思う・・・営業区域の撤廃によって中小企業の経営がさらに悪化するという心配は余りない⁽⁷³⁾」とした。

しかし、自社の事業場以外での業務が中心となり、また長距離運行が多々ある貨物自動車運送事業においては、運行管理等輸送の安全面での懸念は払拭されず、従来には規定されていなかった業務途中での点呼の実施の義務づけ等安全規制の強化を図ることとされた。同時に「安全規制の違反行為に対する行政処分の基準というものをきちんと定めますし、悪質な事業者に対しては重点的な監査を行うなど、そういう事後の監督体制を強化することによって輸送の安全確保の徹底⁽⁷⁴⁾」を図るとした。

③運賃・料金規制

貨物自動車運送事業の運賃・料金については、荷主と事業者の契約に基づいて市場原理で決定されるべきものであり、原則として行政がこれに介入することなく、自由に決定されるべきとするのが行政の基本的な考え方である⁽⁷⁵⁾。ただし、法案においては事前届出制が廃止されることになっているものの、このことは運賃規制を全廃するものではなく、国交省の有する報告聴取権限（法第60条）に基づいて事業者が事後的に設定している運賃を把握する仕組み（事後チェック）への移行を内容とする変更である。従って、不当な競争を引き起こすような運賃・料金の設定に対しては変更命令によって是正措置を講ずることとするとされた。

④元請・下請関係

規制緩和後の物流市場においては、サードパーティ・ロジスティクス（3PL）等のサービスが登場し、取引の多段階、多層化が顕著になってきていた。こうした動きは、物流コストの低減、効率化への寄与は認められるものの、特に元請・下請関係等について法令遵守の面からは次第に課題が顕在化してきた。

現行法においては、元請貨物自動車運送事業者が下請貨物自動車運送事業者の行う運行管理を阻害するような行為についての直接的な取締り規定はない。現実の市場では「大企業である元請が中小零細企業の下請に対して優越的な地位を利用して不適切な運行管理を行っているというケースが見受けられるというのが現状になっておりまして、こういう元請が下請の行う運行管理を阻害することを排除して、下請が適切な運行管理を行うことが大きな課題・・・今回の法改正におきまして、トラック事業者自身が元請となって下請のトラック事業者を利用するような場合に、下請の行う運行管理を阻害してはならない⁽⁷⁶⁾」こととし、違反した場合には国土交通大臣から輸送の安全の確保を阻害する行為の停止命令を発動することができるように制度を改めるとした。

なお、元請・下請関係の中で貨物自動車運送事業者同士で行われるものがかかなり存在する。すなわち、従来貨物運送取扱事業法上の第一種利用運送事業として取り扱われてきた、トラックの実運送事業者が行うトラックの利用運送事業については、実態としては両者が一体として運営されている。従って、安全や環境等に係る規制については一体として改善、調整する必要がある。また、参入規制や運賃・料金規制等も一括して課すことが合理的であると言えるので、この形態の利用運送事業については貨物自動車運送事業法に包含し、実運送と一体化した施策の実施を図ることが適当であるとの理由から、新たに貨物自動車運送事業法の一般貨物自動車運送事業の一つとして「貨物自動車利用運送事業」の創設が提案された。

2) 改正法の概要

貨物自動車運送事業法の平成14年改正により、平成15年4月1日から同改正法⁽⁷⁷⁾が施行された。

すでに述べたように、同改正法は経済的規制の一層の緩和による弾力的な事業の経営を可能としつつ、輸送の安全確保等に係る社会的規制の強化が目的とされている。改正法の概要は、以下のとおりである。

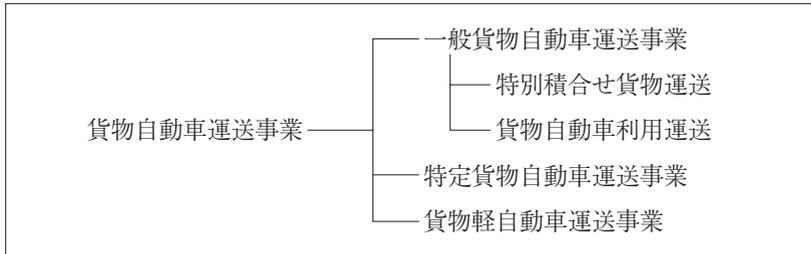
①事業の種類

今次の改正案により、貨物自動車運送事業の一般貨物自動車運送事業に「貨物自動車利用運送事業」が追加された。

「貨物自動車利用運送事業」とは、一般貨物自動車運送事業または特定貨物自動車運送事業を経営するものが、他の事業者（一般または特定貨物自動車運送事業者）の行う実運送を利用して行う貨物の運送とされる（法第2条7項）。こうした自ら引き受けた運送を他の事業者に下請として出す輸送形態は、典型的な貨物自動車利用運送であり、こうした輸送の形態については従来は貨物運送取扱事業法上の第一種利用運送事業として取り扱われてきたが、今次改正で貨物自動車運送事業の一形態として整理しようとするものである⁽⁷⁸⁾。

すなわち、輸送の安全確保への要請が社会的に強まっていたが、貨物自動車運送事業においては利用運送の実質的な意味は下請に出す行為であり、下請形態の事業活動については元請事業者の指示命令や指揮監督が大きな影響を与えている。そこで、貨物自動車運送事業者が行う同業者への下請行為（利用運送）については、実運送と一元的な見地から規制を行うことが適切との見地から、貨物自動車利用運送事業が創設されたものである。なお、同事業は一般貨物自動車運送事業の許可を受けるための申請に際して事業計画（法第4条第1項第2号）を提出する際に、申請書への記載及び関係書類の添付が求められる（施行規則第3条第5号）。

図表－4 改正法における事業の種類



②一般貨物自動車運送事業の営業区域規制の廃止

一般貨物自動車運送事業について、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する貨物の運送を禁止する営業区域規制を廃止する。

③一般貨物自動車運送事業の運賃・料金規制の見直し

一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金の事前届出制を廃止する。なお、国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利便を阻害している事実があると認めるときは、当該運賃又は料金の変更を命ずることができることとする。

④元請・下請関係の規制の適正化

一般貨物自動車運送事業者の行う貨物自動車利用運送について、一般貨物自動車運送事業の規制を適用することとする。

一般貨物自動車運送事業者が貨物自動車利用運送を行う場合には、その利用する一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者が輸送の安全を確保することを阻害する行為をしてはならないこととする。

⑤地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の権限の見直し

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関は、苦情の解決、その他の事業の実施に必要な限度において、貨物自動車運送事業者に対し、文書若しくは口頭による説明又は資料の提供を求めることができることとする。

⑥その他

ア) 特定貨物自動車運送事業について、上記①～③と同様の改正を行う。

イ）罰則に関し所要の改正を行う。

ウ）今次改正の目的の一つに、安全の確保がある。特に、営業区域規制が廃止されたこともあり、輸送の安全の確保の観点から過労運転の防止、過積載運行の禁止について明確な定め（法第17条）とともに、通達等により具体的な遵守事項が定められた。一例を挙げれば、「輸送の安全確保」の観点から、連続運転について144時間（6日間）以上の禁止⁽⁷⁹⁾や運行指示書の携行が義務づけられた⁽⁸⁰⁾。

5. むすびにかえて

1990年代のわが国経済、社会は、バブル経済の深刻な後遺症を抱え、またグローバリゼーションの進展による国際化の促進や情報技術の進展、少子高齢化社会の到来など、従前には経緯したことの無い新たな状況に直面していた。

このような諸環境の激変に対応して、政府においては経済社会の各般について一定の対応を実施したが、こうしたことは当然のことながら物流、貨物運送の事業分野にも、多大の影響を及ぼした。

本稿においては、貨物自動車運送事業法制定後ほぼ10年の同法の施行、運用、事業への影響について検討を行ったが、そこには規制の緩和から撤廃を前提にした改革への変化を見いだすことができた。貨物自動車運送事業を取り巻く環境の変化は、荷主、事業者ともに新たな環境への適合、すなわちサービス提供、事業展開のさらなる容易性を求め、そうした要請に応じて行政が法運用（通達等）を通じて対応していくこととなった。

一方、経済の低迷にともなう貨物輸送量の低減と急激な参入贈による市場競争の激化は、環境問題、労働問題、交通事故問題等の問題を深刻化させながら顕在化してきた。

以上のような経緯、問題の顕在化に対応して平成14年には貨物自動車運

送事業法の改正が行われたが、90年代に生じた諸問題は未解決のまま2000年代、2010年代へと引き継がれてゆくこととなった。

注

- (1) 「規制緩和と行革①」(日本経済新聞 平成6年7月12日付)。
- (2) 臨調・行革審の活動、成果の詳細については、臨時行政改革推進審議会監修『行革審・全仕事』(ぎょうせい 平成2年7月)、臨調・行革審OB会監修『日本を変えた十年—臨調と行革審』(行政管理研究センター 平成3年12月)を参照。
- (3) 日刊工業新聞特別取材班編『平岩レポート—世界に示す日本の進路』(にっかん書房 平成6年1月)34頁。
- (4) 経済改革研究会『規制緩和について(中間報告)』参照。なお、同レポートは同上書(『平岩レポート—世界に示す日本の進路』)に所収(189~204頁)されている。
- (5) 経済改革研究会『経済改革について』同上書 205~213頁参照。
- (6) 行政改革委員会の活動内容の詳細については、行政改革委員会事務局編『行政の役割を問いなおす—行政関与の在り方に関する基準—』(大蔵省印刷局 平成9年3月)、行政改革委員会OB会監修『行政改革委員会 総理への全提言』(行政管理研究センター 平成10年3月)を参照。
- (7) 総務庁編『規制緩和推進の現況』(大蔵省印刷局 平成8年7月)参照。
- (8) 行政改革委員会OB会監修『行政改革委員会 総理への全提言』(行政管理研究センター 平成10年3月)25~103頁参照。
- (9) 政府の「規制緩和推進計画」は、行政改革委員会の議論をもとに規制緩和のアクションプログラムとして閣議決定されている。最初の閣議決定は平成7年3月31日であったが、その後平成8年3月29日に「改定計画」、さらに平成9年3月28日に「再改定計画」がそれぞれ閣議決定された。
- (10) 同上書 70頁。
- (11) 同上。
- (12) 総務庁編『98年版 規制緩和と白書—事前規制型行政から事後チェック型行政への転換を目指して—』(大蔵省印刷局 平成10年8月)1頁。
- (13) 同上書 84頁。
- (14) 山口広文「規制改革の経緯と調査の概要」国立国会図書館調査及び法考査局編『経済分野における規制改革の影響と対策』(2009年3月)5頁。

なお、川本明は自著の中で「アメリカでの1970年代の改革開始期の用語を踏襲し、日本でもこれまで『規制緩和』(deregulation)という言葉が使われてきた。しかし、

規制緩和という語の欠点は、規制のレベルが低くなればすべて規制の『緩和』に該当し、市場競争が実現されたかどうかという肝心の点が焦点にならないことである。規制制度の全体的な質（クオリティ）を問う、『規制改革』（regulatory reform）という用語が現在ではOECD（経済協力開発機構）や欧米諸国で一般化しているのも、こうした事情による」としている（『規制改革 競争と協調』 中公新書 平成10年1月）4～5頁。

但し、1980年代のアメリカにおいてはregulatory reformsという用語は、上記したderegulationをより進化させた政策という意味で使われてはおらず、deregulationとreregulation（再規制）を包含した一般的、包括的な用語、意味として使用されていた。例えば、Kenneth J. Meier “REGULATION – Politics, Bureaucracy, and Economics” (St. Martin’s Press 1985) pp.284～289参照。

- (15) 拙稿「『貨物自動車運送事業政策の変遷（Ⅵ）』『流経法学』第12巻第1号（平成24年8月）8～10頁。
- (16) 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）7頁。
- (17) 同上書 8頁。
- (18) 運輸事業の独占禁止法適用除外については、瀧本峰男『貨物自動車運送事業法と独占禁止法』（第一法規 平成5年6月）168～174頁を参照されたい。
- (19) 公正取引委員会事務局編『独占禁止法適用除外制度の現状と改善の方向—適用除外カルテル・再販売価格維持制度の見直し』（大蔵省印刷局 平成3年9月）（4）頁。
 なお、同報告書の「各論—個別の適用除外制度に対する考え方—」においては、[運輸業関係]として陸上交通事業調整法、道路運送法（バス事業、タクシー事業）、自動車ターミナル法、航空法、海上運送法、内航海運組合法、港湾運送事業法、倉庫業法の各法による適用除外カルテルが検討対象とされている。
- (20) 同上書（14）～（18）頁。
- (21) 同上書（21）～（30）頁。これらの提言は、平成13年の独占禁止法改正の際に「自然独占の適用除外規定（旧第21条）の廃止」という形で結実する。なお、貨物自動車運送事業法の独占禁止法適用除外規定（旧第16条）は、同法の平成9年改正（同年法律第96号）により削除された。
- (22) 総務庁編『97年版 規制緩和白書—根本からの発想の転換を目指して—』（大蔵省印刷局 平成9年8月）164～165頁。
- (23) 公正取引委員会事務局経済部経済法令調査室「競争政策の観点からの政府規制の問題点と見直しの方向—政府規制等と競争政策に関する研究会報告書の概要—」『公正取引（No.520, '94.2）24頁。
- (24) 同上報告書 II参照。なお、上記論文26～27頁。

- (25) 公正取引委員会事務局編集『独占禁止政策五十年史（上巻）』（公正取引協会 平成9年9月）556頁。
- (26) 同上書 557頁。
- (27) 同上。
- (28) 岸井大太郎「政府規制分野において公正取引委員会に期待される役割—公益事業分野の制度改革を中心に—」『公正取引』No.747（2013年1月）26頁。
- (29) 全ト協編『トラック輸送産業の現状と課題（平成4年版）』51頁。
- (30) 同答申は、運輸省貨物流通局編集協力『新時代の物流戦略—先進企業の知恵—』（ぎょうせい 平成3年6月）に全文が所収されている。
- (31) 「運輸審議会答申の要旨」参照。同上書 176頁。
- (32) 同上「運政審答申」第3章参照。
- (33) 例えば、通商産業省産業政策局流通産業課編『90年代の物流効率化ビジョン—社会システムとしての物流の構築にむけて—』（（財）通商産業調査会 平成4年4月）参照。
- (34) 高橋しま「貨物自動車運送事業法施行後の変化」『流通問題研究』（流通経済大学流通問題研究所 平成4年2月）73頁。
- (35) 「規制緩和と行革②」（日本経済新聞 平成6年8月4日付）は、トラック事業の規制緩和によって「免許制を許可制にした、それによって需給調整条項を外したというが、その代わりに手の込んだ参入障壁を新たに作った・・・事実新法施行後、新規参入件数はあまり増えていない。運賃も認可制から届け出制に変わったが手間は同じうえに、届け出に原価計算書を添付せねばならず、その納得が得られないと届け出不可受理となり、実態は認可制となんらかわらないという」と指摘している。
- (36) 拙稿「貨物自動車運送事業政策の変遷（Ⅶ）」『流経法学』（第12巻第2号 2013.3）7頁。
- (37) 平成5年11月12日 法律第88号。
- (38) 運輸業における中小企業とは、「資本金の額又は出資の総額が3億円以下の会社並びに常時使用する従業員の数が300人以下の会社」とされる（「中小企業基本法」第2条第1項）。
- (39) 平成11年3月末現在のもの。全ト協『トラック輸送産業の現状と課題（平成12年版）』56頁。
- (40) 同上。79～86頁参照。
- (41) 昭和37年6月1日 法律第145号。
- (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に係る許可及び事業計画変更認可等に関する処理方針について」（別紙）平成2年8月23日 貨陸第83号（5）①。

- (43) 同上（5）④。
- (44) 近運貨一公示第1号及び近運貨二公示第2号（近畿運輸局長 平成5年12月24日）。
- (45) 「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係る許可及び事業計画変更認可等に関する処理方針について」（平成7年6月23日 中国運輸局公示第73号）。
- (46) 全ト協『トラック運送事業の規制緩和に関する影響調査』（平成9年3月）36頁。
- (47) 四国運輸局企画部貨物流通課・同自動車部貨物課・四国トラック協会連合会『四国における物流関係二法施行後10年のトラック事業者の検証』（平成14年1月）。
- (48) 全ト協『物流二法の影響に関する調査』（平成14年3月）62頁。
- (49) 規制緩和の直接的な結果トラック事業者の増加が継続する理由として、中田信哉教授は以下のような見解があることを紹介している。
- (イ) それまで免許を得ないでモグリで営業行為を行っていた白ナンバー・トラックが規制緩和によって許可が得やすくなった結果、営業用許可をとろうとしてきているため
 - (ロ) 荷主企業（メーカー、流通業）の物流子会社には実運送を行わず取扱許可だけで存在していたものもあったがこれらが一部にトラックを自己保有をし、一般貨物運送事業の許可を得るようになったため
 - (ハ) トラック運送業以外の各種の業界（製造業、流通業、サービス業）の企業が事業活動の一環としてトラック運送を行い始めてその許可を取ろうとしてきたため
 - (ニ) 不況によって仕事を探している人や企業が資金的参入障壁が低く、比較的ビジネスの開始が楽なトラック運送業に手をつけ始めたため
 - (ホ) これまで事情があつて黙認されていたダンプ・トラック、鮮魚輸送など非営業トラックを各県のトラック協会がトラック運送の許可を取るよう指導したため
 - (ヘ) 経済構造が大きく変る中で部分的に新たな物流需要が起こり、それに対応したトラック運送業が許可を取って参入していたため
 - (ト) 産業構造は変化し始め、下部構造において分割が起こったため
- 中田信哉「貨物自動車運送業界の構造再編」『東経学会誌』第254号（平成19年3月）74～75頁。
- (50) 「原価計算書等の添付を省略できる範囲について」（平成6年2月15日 自貨第11号）。
- (51) 「貨物自動車運送事業法の施行時における係属事案等の取扱いについて」（平成2年11月9日 事務連絡）第12参照。
- (52) 平成2年7月30日 運輸省令第21号。

- (53) 「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)。
- (54) 届出運賃と実勢運賃の乖離については、行政もその存在を認識していた(平成14年6月5日 衆議院運輸委員会における洞駿政府委員の発言)。
- (55) 「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について」(平成2年11月14日 貨陸第108号) 参照。
- (56) 「地方貨物自動車運送適正化実施機関の指定について」(平成2年12月1日 各運輸局公示) 参照。
- (57) 「貨物自動車運送事業法第43条の規定により全国貨物自動車運送適正化実施機関を指定した件」(平成2年12月1日 運輸省告示第592号)。
- (58) 「貨物自動車運送適正化事業対策協議会について」(平成2年12月1日 貨陸第113号)。
- (59) 適正化事業の具体的内容については、全ト協HP (www.jta.or.jp/tekiseika/teki_gaiyo/tekiseika_gaiyo.pdf) を参照。
- (60) 全ト協『輸送秩序に関する実態調査報告書』(平成13年11月) 16~17頁。
- (61) 「今後における規制緩和の推進等について」(平成6年7月5日 閣議決定) 参照。
- (62) 総務庁編『99年版 規制緩和白書—様々な分野での規制緩和の歩みと横断的な取組—』(大蔵省印刷局 平成11年9月) 107頁。
- (63) 住友生命総合研究所編『規制緩和の経済効果』(東洋経済新報社 平成11年12月) 22頁。
- (64) 総務庁編『99年版 規制緩和白書—様々な分野での規制緩和の歩みと横断的な取組—』(大蔵省印刷局 平成11年9月) 243~244頁。
- (65) 総合物流施策大綱については国交省HP (<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/butsuryu03100.html>) を参照。
- (66) 平成13(2001)年1月に実施された中央省庁改編に伴い、運輸省、建設省、北海道開発庁、国土庁の4省庁を統合して誕生し、旧運輸省の自動車交通局がそのまま以降し自動車関連行政を担当している。
- (67) 同報告書については、国交省HP (<http://www.mlit.go.jp/common/000043144.pdf#search>) を参照。
- (68) 運輸労連HP (http://www.unyuroren.or.jp/home/forum_10/katsudo/katsudo_04.htm) から引用。
- (69) 同法(案)は「物流三法(案)」などと呼ばれることもあった。

なお、鉄道事業法(昭和61年 法律第92号)の一部改正の内容は、①貨物鉄道事業の許可に係る需給調整規制を廃止する、②貨物鉄道事業の運賃・料金の上限認可

貨物自動車運送事業政策の変遷（Ⅷ）

制を廃止する、③鉄道事業者に対し、他の運送事業者との乗り継ぎを円滑にするための措置を講ずるよう努力義務を課す、というものであった。

- (70) 筆者の同法案に対する意見表明については、平成14年6月7日衆議院国土交通委員会における陳述を参照されたい。
- (71) 平成14年6月5日衆議院国土交通委員会における扇千景国交大臣の答弁。
- (72) 平成14年4月9日 参議院国土交通委員会における荒井正吾委員の質問に対する丸山博政府委員（国交省政策統括官）の回答を参照。
- (73) 同上、一川保夫委員の質問に対する洞駿政府委員（国交省自動車交通局長）の回答。
- (74) 同上、谷林正昭委員の質問に対する洞駿政府委員の回答。
- (75) 平成14年6月5日衆議院国土交通委員会における瀬古由起子委員に対する洞駿政府委員の回答。
- (76) 同上、一川保夫委員への洞駿政府委員の回答。
- (77) 平成14年6月19日 法律第77号。
- (78) 国土交通省自動車交通局貨物課監修『やさしい貨物自動車運送事業法ハンドブック』（全日本トラック協会 平成15年3月）9頁。
- (79) 「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準を定める件」（国土交通省告示第1365号 平成13年8月20日）
- (80) 貨物自動車運送事業輸送安全規則 第9条の3参照。