

# わが国自動車貨物運送事業における 参入規制政策の変遷(1)

野 尻 俊 明

## 1. はじめに

平成2年12月1日、前年の12月19日に制定された貨物自動車運送事業法（法律第83号）、および貨物運送取扱事業法（法律第82号）が施行された。

これら二法は、昭和20年代に制定された貨物運送関係事業法の規制を緩和する法律であるとされ、関係業界以外からも多大の関心を集めるところとなっていたものである。

周知のように、1970年代後半以降アメリカをはじめとする先進資本主義諸国においては、19世紀末に開始され1930年代に本格化した、政府による産業（事業）規制制度を見直す機運が生じてきていた。1980年代に入ると、こうした機運が具体的な法改正として結実し、多くの規制産業（regulated industries）部門で、既存の制度が根底から覆され、政府による規制に代わって市場の原理に基づく競争のメリットが重要視されるようになってきた。アメリカのいわゆるディレギュレーション（Deregulation）政策は、その代表的なものといえる。

ところで、わが国においてもこうしたアメリカをはじめとする諸外国の動向に影響を受ける形で、既存の政府の産業への介入の在り方が再検討されることになった。特に、電気、電信、電話、運輸等の事業は、公益事業として個別の事業規制法により参入、退出、料金、サービス内容等が経済的規制として規制されてきたが、小さな政府あるいは行・財政の改革等いわゆる「行革・臨調」論議を通じて、事業規制の見直し、公企業の民営化が実施されるところとなっている。

本稿は、アメリカでのディレギュレーション論議、あるいはわが国での規制緩和論議を常にリードしてきた貨物運送事業、とりわけ自動車貨物運送事業を素材に、規制導入以来の政策の変遷を検討しながら、わが国の規制政策の実情および規制緩和政策導入の理由を整理することを目的としている。なお、先にふれたように政府による経済的規制の最重要局面は参入規制と料金（運賃）規制の際にあらわれるが、ここでは特に参入規制（事業免許制）について検討を加えることとした。

## 2. 原始道路運送法における参入規制

### (1) 道路運送法制定前史

わが国に最初に四輪自動車が登場したのは、諸説はあるものの明治33年(1900年)前後のことであったといわれている<sup>(1)</sup>。そして、明治40年(1907年)には貨物運送事業が開始されている。すなわち、同年12月3日警視庁は「帝国運輸株式会社」に対し、わが国最初の自動車貨物運送事業の認可を下している<sup>(2)</sup>。こうして開始された自動車貨物運送事業が本格化するのには、大正12年9月の関東大震災以降、より厳密にはわが国貨物自動車の保有台数が1万台を突破(正確には10,832台)した昭和元年以降のことになる。

事業規制の側面からみれば、その実質的な嚆矢は昭和6年に制定<sup>(3)</sup>(施行は昭和8年10月1日)された「自動車交通事業法」とみることができよう。すなわち、同法制定以前の法、例えば大正8年1月の「自動車取締令」(内務省令)はもっぱら交通安全、保安警察の観点からの警察による取り締まりが中心であったものが、同法により同事業の保護育成を主たる目的とした、政府の産業政策的自動車交通政策が体现化されたといえる。さらに、同法により自動車運送事業が公益事業として承認を受けたことは、その後の事業規制の展開の上から、特筆しておくべきことといえる。

同法はその後、戦時体制下において重要物資運送力の確保、統制組合結成のための数次の法改正を経て終戦直後の昭和22年に道路運送法附則第2条の規定により、廃止されている<sup>(4)</sup>。

ところで、「自動車交通事業法」における自動車貨物運送事業への参入規制は、今日からみた場合必ずしも十分なものとはいえなかったといえよう。なんとなれば、同法の目的を先に述べたように事業の保護育成と規定したとき、もっとも保護育成に意を用いねばならない分野、すなわち新規参入者や弱小零細(個人)事業者の多い一般の地場トラック(区域トラックに相当)に対する措置が極めて不十分であったからである。もっとも、同法は主たる規制の対象を乗合バス事業にしており、地場トラック等は、「自動車運輸事業以外ノ自動車ニ依ル運送事業」とされており、自動車貨物運送事業への配慮は十分とはいえなかったということもある。この背景には、当時の情勢が立法を急がせたあまり、それぞれの業態に適合した規定を用意する暇がなく、殊に地場トラックについては実態の把握すらできなかつたという事情が指摘されている<sup>(5)</sup>。

以上のような諸点を考慮に入れれば、少なくとも、戦時国家総動員体制が導入される以前のわが国自動車貨物運送事業には、自由参入体制に近い極めて緩やかな参入規制が実態として存在したとあってよからう。換言すれば、自動車交通事業法のもとにおける参入規制政策の実際は、戦時下において実施された事業組合による事業統制、事業合同という要請に基づくものが中心となる以前の段階では、後に論ずるような事業の公共性

との関連での明確な参入規制が実施されていたとはいえない。

## (2) 原始道路運送法の制定経緯

昭和20年8月の終戦により、上記のような自動車貨物運送政策が根底から覆されることになる。

占領軍によるわが国社会・経済の全般にわたる民主化政策は、自動車貨物運送の分野でも実施されることとなった。具体的には、法律の民主化及び行政の民主化である。前者については、戦時統制の色彩の強い自動車交通事業法の廃止、原始道路運送法<sup>(6)</sup>の制定があげられる。また、後者については、内務省の解体に伴う同省所管権限の運輸省への移管である。

自動車貨物運送に関する民主的新法制定にあたり、占領軍（GHQ）の中に設けられたCTS（民間運輸局）の強い示唆が表明された事実があり、このことがその後40余年間のわが国自動車貨物運送政策に多大の影響をあたえることとなる。ここでCTSの示唆とは、わが国の自動車行政を米国の州際通商委員会（Interstate Commerce Commission, ICC）をモデルとした独立行政委員会により実施するということである。すなわち、「委員会による行政の制度は、自動車行政に限定するものではなく、日本国の全行政にわたるべきものであって、まずもっとも早く問題になった自動車行政の面に対して指示するものであり、このことこそ、行政民主化の根本要諦である」<sup>(7)</sup>とされた。

しかし、米国流の独立行政委員会の内容についても、性格についても全く既存知識を持ち合わせていなかった当時のわが国にとって、GHQ（CTS）側の意図を主体的に汲み取ることは不可能にちかく、その結果、原始道路運送法の立法過程においてGHQ（CTS）の全般的な介入がなされたことは想像に難くない。結果的には、GHQ（CTS）側とわが国行政当局との間に妥協が成立し、旧来のわが国における交通、運輸に対する政策の延長線上に、米国流の民主的行政手法が取り入れられた政策、制度が構築されたといえよう。

参入規制についての関心から、立法過程でのGHQ（CTS）側の意向を志鎌氏は、次のようにまとめておられる<sup>(8)</sup>。すなわち、「免許は官側の裁量によって判断されるような余地を全然払拭し去り、公示された詳しい具体的な条項を見れば何人でも自己の申請が許されるか否かが判るようにして、申請者が手続とか審査とかにげん惑されることなきよう取り扱われるを理想とすること」、「かくしてはじめて適格を有する事業者が進出する機会を与えられ、公正な競争状態を出現せしめることができるというような考え方」であり、このことは「わが国の現状や免許方針の伝統（一路線一営業の原則）」に代わって「一路線二営業が、もっとも適当であることを常に主張していた」。

このGHQ（CTS）側の意向を敷衍すれば、従来からのわが国における原始道路運送法の立法過程に関する一般的な理解、すなわち、GHQ（CTS）はわが国に米本国

と全く同様の制度、政策の導入を企図し、実施したとする見解は<sup>(9)</sup>修正される必要があろう。なんとなれば、後に詳しくみるように、当時の米国自動車運輸事業規制法である州際通商法 (Interstate Commerce Act of 1887) の規定、及び同法の所管官庁である州際通商委員会の同法運用における参入規制政策においては、わが国同様「一路線一営業」の考え方が支配的であったといえ<sup>(10)</sup>、GHQ (CTS) のわが国原始道路運送法制への意図は本国におけるとは異なった観点が加えられた可能性がある。

もっとも、原始道路運送法の立法過程の論議においては、参入政策については必ずしも十分な議論が尽くされていたとはいえない。少なくとも、事業免許制についての提案理由においては、自動車運送事業の公共性ということ以外に特に説明はなされていないし、事業免許制それ自体の存在理由を自覚的、意識的に取り上げた議論も極めて少ない<sup>(11)</sup>。おそらく、立法過程での主要な関心は、わが国にまったくなじみのない道路運送委員会に向けられていたことによるものといえよう。

いずれにしても、背後にGHQ (CTS) の強い意向が働きつつ、連合軍占領下の昭和22年12月16日、道路運送に関する総合法規たる性格を有する原始道路運送法 (法律第191号) が成立し、翌昭和23年1月1日より施行された。

ここにいう総合法規の意味は、従来の自動車交通事業法のように事業活動の側面のみを規制するのではなく、自家用車や車両保安に関する規制をも含んでいることにある。

なお、ここで昭和20年の終戦から原始道路運送法が制定される昭和22年末までの期間における自動車貨物運送事業への参入政策についても、確認的に見ておく必要がある。この期間の議論は、当然のことながら自動車交通事業法の改正問題が中核をなすものであったが、さらに戦時統合体制の解体、新規免許抑制等の諸問題も重要なものであった<sup>(12)</sup>。

このうち、新規免許抑制問題とは、終戦に伴う経済的混乱、さらには復員軍人などによる新規参入希望者の増大による混乱を回避するための方策として採用された政策であり、所管官庁たる運輸省の方針は以下のようなものである<sup>(13)</sup>。

「貨物自動車運送事業の新規免許については事業の重要性及び公共性、事業の合理化及び健全な発達ならびに車両及び諸資材の状況にかんがみ、原則として現在の業態の整備強化につとめることとするが、運送力の需給事情あるいは企業における独占的な弊害等を勘案し、既存事業者との調整を考慮の上、特に不当な競争をひき起すおそれがない限り、一定の基準による新規免許のせん議の途を開くこととする」とし、具体的な通達 (昭和22年3月25日) において、「大都市 普通車 100両以上、中都市 普通車50両以上、その他普通車30両以上」という新規免許基準が示された。

この基準は、一見すると極めて厳しいものであるが、こうした明確な基準が示されたことにより戦時下に形成された企業統合体が啓発を受け、大半の統合体が解体し、その結果事業免許の急増<sup>(14)</sup>という皮肉な事態を招来したのであった。

### (3) 原始道路運送法の主な内容

原始道路運送法は全9章、67ヶ条<sup>(15)</sup>と附則からなる、本格的な運輸事業規制法である。

すでに述べたように、本法は占領軍（GHQ、CTS）の強い影響下で制定されたため、随所に従来わが国にはない米国流の法思想、規制方式が採用されている。その代表例は、委員会制度と公聴会制度であろうが、そのほかにも種々の点で旧来にはない制度、規定が導入されている。ここでは、その中でも比較的重要と思われる規定について、略述しておくこととする。

まず、第1条には「目的」規定が置かれている。戦前の運輸関係法の多くは、こうした目的に関する規定はほとんど存在しなかったところから、本法で新規に採用された措置といえる。従前の自動車交通事業法の主たる目的が「助成ノ途ヲ拓キ以テ其ノ健全ナル発達ヲ図ル」<sup>(16)</sup>ことに限定されていたのに比べ、本法はより広範な目的を規定している。すなわち、本法は「道路運送に関する秩序の確立及び事業の健全な発達並びに車両の整備及び使用の適正化を図り、以て道路運送における公共の福祉を確保することを目的」としている。

この目的規定から、本法が自動車による道路運送の総合立法であることが容易に知れよう。すなわち、本法は直接的には道路運送の秩序の確立、事業の健全な発達、車両の適正な整備、使用を図ることを目的としていること。そして、最終的には道路運送における公共の福祉を確保することを目的としていることを宣言している。

もっとも、ここでいう「公共の福祉」の意義については、十分な検討が必要といえよう。すなわち、「公共の福祉」といった一般条項を挿入して法の現実的対応への柔軟性を担保するとともに、事業の有する公共的性格を明確化し、本法全体の解釈、運用を規定するものと位置付けるべきであるのか。あるいは、本法の目的はあくまでも直接的目的の現実であり、最終目的は単なる確認的規定にすぎないのか。この問題は、道路運送法、あるいは道路運送政策の性格をも規定する重要なものといえるが、ここではこれ以上立ち入らない<sup>(17)</sup>。

なお、本法第18条は「公共の福祉に反する行為」について、次の2つを禁止している。第1は、事業計画によらざる不当な運送条件によることを求めること、第2に、事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をすることである。本条の規定と第1条に規定する「公共の福祉」の内容の異同についても、検討する必要がある。

第2条は、道路運送事業に対する定義規定である。同条第1項でわが国法制上はじめて自動車運送事業が定義付けられた。まず同項は、道路運送事業を「自動車運送事業及び軽車両運送事業をいう」とした後、自動車運送事業について「他人の需要に応じ自動車を使用して旅客又は物品を運送する事業」と定めている。昭和26年改正以降の定義規定では、「有償」という文言が挿入されているが、本法では欠落している。本法におい

ては初めて「自家用」自動車を法の規制の対象としたことは評価できようが、規定の内容が不十分であったとの批判は否定しようがないところといえる。私見ながら、立法者の「営業用」に対する「自家用」の実際的な存在理由の認識の稀薄さ故のこと、あるいは本法の策定にあたって「貨物」よりも「旅客」が優先的に念頭に置かれたためのことによるものと思われる。

ちなみに、本法第7章に「自家用自動車の使用」が規定されている。第52条の柱書きには「有償運送の禁止及び賃貸の制限」として「有償」の文言が使用されているが、同条本文においては自家用自動車は「対価」を得てはならないと規定され、「有償」は使用されていない。余談ながら、「営業用」と「自家用」の法律上の区分については、後の法改正や解釈で大きな論争点となる。

第1章の総則につづいて、第2章（第3条及至第9条）には監理に関する規定が置かれている。ここで監理とは、道路運送事業に対する諸官庁の管轄権をめぐる規定である。換言すれば、自動車運送に係る行政機構の民主化の具体的方途を定めたものといえる。この背景には、自動車交通行政が明治時代以来基本的には警察行政（内務省）の管理下にあり、また時代によっては鉄道省、商工省、企画院、陸軍省等、極めて複雑な行政機関の監督下に置かれてきたことがある<sup>(18)</sup>。

本法第4条は、以上のような歴史的経緯を踏まえながら、その第1項で道路運送事業に関する中央行政庁として運輸大臣が専管するものと定め、また、第2項で地方行政庁として新たに都道府県庁所在地及び北海道の6つの市<sup>(19)</sup>に道路監理事務所を置き、本法の所管にあたらせることになった。さらに、第3項で全国を9つの地区に区分し、それぞれに特定道路運送監理事務所を併設し、複数の道路監理事務所の所管区域にわたる事項について掌理させることにした。

第8条は、本法を最も特徴付けている「道路運送委員会」に関する規定である。すでに述べたように、GHQ（CTS）は道路運送行政の民主化の中核に、米国の州際通商委員会（ICC）を模した独立行政委員会制度を導入することを強く要望し、その結果として本条が誕生したといっても過言ではあるまい。

そもそも独立行政委員会（independent administrative commission）制度は、米国連邦議会が鉄道産業の独占的行為を規制するために制定した1887年州際通商法を所管することを目的に、同時に創設された州際通商委員会を嚆矢とするものである<sup>(20)</sup>。その後各種の事業分野への行政的規制を実行するに際してこの手法が多用され、1980年には主要なものでも30を数えている<sup>(21)</sup>。この制度の特徴は、委員会構成の中立性ないし非党派性、職務執行に際する独立性、権限内容における立法的作用、司法的作用、執行作用の全部または一部の混在性の3点に集約できよう<sup>(22)</sup>。すなわち、行政庁でありながら準司法権及び準立法権を有する極めて権限の強い機関といえる。

原始道路運送法で導入された道路運送委員会は米国州際通商委員会とは異なり、委員

会自体が直接かつ全般的に行政を担当するのではなく、本法の適正な運用が図られていくための所管官庁の諮問、チェック機関としての性格を有するものであった。すなわち、「免許等に関する処分中重要なものは、必ず道路運送委員会の意見を徴し、且つその意見を尊重してこれをなさなければならないことが義務付けられた」<sup>(23)</sup>のである。より具体的には、①本法の改正案、本法に基づく政令案並びに命令の制定及び改正、②自動車運送事業の免許に関する基準の設定及び変更、③自動車運送事業の免許、④自動車運送事業の停止及び免許の取消、等である（法第8条13項1号乃至5号）。

ところで、この道路運送委員会は中央行政に対応する中央道路運送委員会、および前述の各地方の特定道路監理事務所に対応する地方道路運送委員会の2種類が設置された。中央道路運送委員会は、9名の委員で構成され、地方道路運送委員会の委員は若干名とされたのみで定員は確定されていなかった（法第8条2項及び3項）。中央道路運送委員会の委員は地方道路運送委員会の委員長が、また各地方道路運送委員会の委員は都道府県知事の推薦に基づく運輸大臣の申出により、内閣総理大臣が任命することとなっていた（法第8条5項）<sup>(24)</sup>。

道路運送委員会による民主的法運用をさらに強化するために、「同委員会は議案となった事項については部内関係事項を除き、必ず公聴会を開き関係者の意見を充分聞いて、その上で決定をなすべきことを政令をもって定め」<sup>(25)</sup>られた。

以上のように、昭和22年に制定された原始道路運送法は、占領軍の極めて影響のもと、それ以前のわが国道路運送政策に対し根本的な変更が加られた。その際、委員会制度や公聴会制度といった、米国流の行政手法が導入され、行政の民主化が企図されたという特色があった。

#### （4）原始道路運送法による参入規制

すでに述べたように、原始道路運送法の立法過程において事業への参入規制政策について十分な議論が尽くされていたとはいえないのが実情であった。従って、参入規制を導入した根拠を目的規定から類推するとすれば、事業の有する公共性に帰着することになる。

もっとも、この点についても、立法を指示したGHQ（CTS）側と日本側の間にどれほどの合意があったかについては、再度検討する余地があろう。すなわち、わが国においては（米国においても同様であるが）戦前の自動車交通事業法の時代から自動車運送事業は公益事業の一種として位置付けられていたことは明らかであるが、GHQ（CTS）側が自動車運送事業イコール「公共性」と考えていたかは疑問なしといえない。参入規制導入の根拠の一つとなる「公共性」の概念をめぐっての、詳細な論議が十分に尽くされたとはいえないと考えられる。例えば、米国の法制においては、いわゆるコモン・キャリア（common carrier, 公共運送人）に対し、運送の引受義務を課し公共の需要に応えることを定めているが、コントラクト・キャリア（contract carrier, 特約運

送人)に対しては、この種の定めはない。しかし、原始道路運送法においては自動車運送事業の種類については米法と対応してコモン＝一般、コントラクト＝特定としているが、運送引受義務は両者に等しく課している(第19条)。公共(コモン)の概念について、厳密な論議があったとすることに疑々を抱かざるをえず、その内容は法の運用とともに事後的に形成されたのではあるまいか。

そこで、ここではまず本法の参入規制規定について、具体的にみていくことにしよう。原始道路運送法は第11条第1項で、「自動車運送事業<sup>(26)</sup>を經營しようとする者は、命令の定めるところにより、事業計画を定め、主務大臣の免許を受けなければならない」としたうえで、第12条に免許の基準についての定めを置いている。すなわち、同条第1項で主務大臣は「免許に関し妥当な基準を定め、これを公示」せねばならないこと、そして第2項は、1号～6号にわたって欠格事由を定めている。具体的には、①事業を經營しようとする者が一年以上に懲役または禁固に処せられた者でその執行を終り、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過しないものであるとき、②事業を經營しようとする者が事業の免許の取り消しを受けた者でその取消の日から二年を経過しないものであるとき、③事業を經營しようとする者が破産の宣告を受け復権を得ない者であるとき、④事業を經營しようとする者が法人である場合において、その法人の役員に前三号の一に掲げる事由のあるとき、⑤事業を經營しようとする者の資力信用が不十分なため事業の確実な經營が著しく困難であると認められるとき、⑥当該事業の經營に因り公共の福祉に反する結果を生ずるような競争がひきおこされる虞のあるとき、とされている。

従って、主務大臣は①～⑥の欠格事由に該当しない申請者の申請に対しては、別に公示される「妥当な基準」に従って免許を交付せねばならない義務があることになる。欠格事由の⑤及び⑥、特に⑥の「公共の福祉」に照らしての判断については、人為的解釈の余地があるといえるものの、その他の事由については外形からの客観的な判断が可能であり、この限りにおいては原始道路運送法における参入規制はGHQ(CTS)の強い影響力が働いていたものといえる<sup>(27)</sup>。すなわち、GHQ側が立法段階において示した意向であるところの「官側の裁量によって判断されるような余地を全然払拭し去り、公示された詳しい具体的な条項を見れば何人でも自己の申請が許されるか否かが判るようにして、申請者が手続きとか審査とかにげん惑されることなきような取り扱われるを理想とする」<sup>(28)</sup>ことが、強く反映されたものといえる。

以上のように、原始道路運送法の制定段階においては、自動車運送事業に対する参入規制の態度はかなり緩やかやものであったといえよう。

しかしながら、原始道路運送法施行されて6ヶ月後に運輸大臣から出された自動車運送事業免許基準(昭和23年6月、告示第164号)においては、こうした本法規定の政策の精神とは大きく掛け離れた基準が示されている。具体的には、次のとおりである<sup>(29)</sup>。



- (1) 自動車運送事業の公共性に鑑みこれが免許は、其の必要性、合理性及び緊要性において社会的需要に即応するものであること、
- (2) 免許することによって当該地区における自動車運送にかかる公共の福祉を増進し得るものであること、
- (3) 免許の結果当該地区に於ける供給輸送力が輸送需要に対して著しく供給過剰とならないこと、
- (4) 当該事業の線路又は事業区域は経済的企業経営単位を形成すること、
- (5) 自動車運送事業における供給輸送力は輸送需要に対し均衡のとれたものであって且適切なものであること、
- (6) 自動車運送事業の規模は事業の基盤が鞏固であって企業責任の所在が明らかであり且興業費及び事業計画が企業全体として供給輸送力と均衡のとれたものであること、
- (7) 路線を定める自動車運送事業にあつては公共の期待性に適合する運行計画を有すること、
- (8) (9) (略)

以上の基準からいえることは、この基準においては本法の規定において不明確となっていた「公共性」および「需給調整」の考え方が、極めて明確に示されたということである。さらに、基準の文言中に「著しく」「均衡」「適切」等、概念の不確定なものが多用されていることが指摘できる。この結果、GHQ (CTS) の意図と異なり、所管官庁の介入、裁量の余地が広範に出現した。

以後、道路運送法においては公共性、需給調整に基づく所管官庁の事業免許制による参入厳格規制の基本方針と、自動車貨物運送事業が本来的に有する参入障壁の低さから生じる参入者の増加という実態との間で、極めて交錯した状況が出現し、40年余年の歴史を作り出すことになる。

#### 注

- (1) 従来は明治33年説が有力であったが、「昭和62年になって、斎藤俊彦という人が「ヴェールを脱いだ幻の第一号車」という表題のきわめて興味深い論考を、トヨタ自動車広報部発行の『自動車とその世界』(222号)に発表し、「日本に最初に自動車が登場したのは、明治31年(1898年)のことだった」という新説が発表されている。高田公理『自動車と人間の百年史』(新潮社、昭和62年)16頁。
- (2) 谷利亨『道路貨物運送政策の軌跡』(白桃書房、平成2年)57頁。  
なお、『東京陸運局三十年史』によれば、わが国最初のトラック運送事業は「明治39年に東京を中心として小田原、千葉、熊谷、宇都宮をその営業区域として営業を開始」したとされている。
- (3) 昭和6年法律第52号。

本法の主旨について、本法案の議会への提案理由書によれば「自動車ニ依ル運輸交通ノ発達

ハ近年著シイモノアリ、殊ニ一般交通ノ用ニ供スル為路線ヲ定メ定期ニ自動車ヲ運行シテ旅客又ハ物品ヲ運送スルモノ及自動車専用道路ニ在リテハ其ノ効用鉄道軌道ト比肩シ交通機関トシテ重要ナル地歩ヲ占ム。仍テ之れヲ免許事業トシ一面之ヲ特別ノ監督ヲ加フルト共ニ他面之力助成ノ途ヲ拓キ以テ其ノ健全ナル発達ヲ図ルノ要アリ」としている(社)日本トラック協会『日本トラック協会二十年史』(昭和42年)26~27頁。

(4) この間の事情、経緯については、志鎌一之『自動車交通政策の変遷』((財)運輸故資更生協会、昭和30年)特に、33~176頁を参照されたい。

(5) 志鎌、同上書、45頁。

(6) 昭和22年に制定された道路運送法は、後に詳述するように昭和26年に同法の性格変ずる程の大幅改正をうける。そこで、昭和26年改正前と改正後の同法を区別して議論する必要がある。従来は一般的に「旧道路運送法」「新道路運送法」という表記法を用いていたが、平成2年12月から実施された規制緩和により自動車貨物運送事業の規制が同法から離れたため、本稿では昭和26年改正前のものを「原始道路運送法」、改正後のものを「道路運送法」と表記することとした。

(7) 志鎌、前掲書、241~242頁。

(8) 志鎌、同上書、247~248頁。

(9) 例えば、岡野行秀『陸運業界』(教育社、昭和53年)においては「『道路運送法』は、米国の州際交通委員会(I C C)による自動車運送事業の規制とまったく軌を一にしているが、GHQの指導のもとに作られたためであると思われる。戦後、運輸省の幹部の机には必ずI C Cの法令集が置かれていたといわれることからみても、このことは確かであろう。」(同書69頁)。

(10) I C Cが1930、40年代に極めて厳格な参入規制を実施していたことは、周知のことといえる。新規参入は皆無にちかかったことについて、例えば、Paul W. MacAvoy and John W. Snow, *Regulation of Entry and Pricing in Truck Transportation*, pp.19-20. を参照。

(11) 土田和博「公的規制の緩和と法—自動車運送事業規制を素材として—」『静岡大学法経論集』第62号 53頁。

(12) 前掲『日本トラック協会二十年史』42頁。

(13) 同上書、46頁。

昭和22年3月20日第8回自動車交通審議会による運輸大臣宛答申「貨物自動車運送事業の新規免許について」

(14) 同上書、46頁。

(15) 原始道路運送法の構成は以下のとおりである。

第1章 総則	第1条乃至第2条
第2章 監理	第3条乃至第9条
第3章 自動車運送事業	第10条乃至第32条
第4章 軽車両運送事業	第32条乃至第36条
第5章 自動車道及び自動車道事業	第37条乃至第49条
第6章 國営自動車運送事業及び國営自動車道事業	第50条乃至第51条
第7章 自家用自動車の使用	第52条乃至第53条
第8章 車両	第54条乃至第56条
第9章 罰則	第57条乃至第67条

(16) 前出注(3)参照。

(17) この問題については、道路運送法の規制緩和問題、規制緩和法との関連で、後に十分な検討

- を予定している。
- (18) この間の事情、経緯については、志鎌 前掲書254～258頁に詳しい。
- (19) 具体的には、札幌市、函館市、室蘭市、釧路市、北見市及び旭川市の6市。
- (20) 州際通商委員会の創設の経緯等については、拙著『USフレイト・インダストリーズ』（白桃書房 昭和63年）42～44頁を参照。
- (21) “*Federal Regulatory Directory 1981-82*”（Congressional Quarterly Inc., 1981）による。
- (22) 川上勝巳「行政委員会」、田中二郎他編『行政法講座 第4巻』（有斐閣、昭和40年）50頁。
- (23) 志鎌、前掲書、251頁。
- (24) 昭和23年3月、第1期の中央道路運送委員会委員は木村隆規委員長はじめ計9名、また地方道路運送委員会委員は、全国で合計97名であった（昭和23年3月22日付け『道路運送新聞』による）。
- (25) 志鎌、前掲書、251頁。
- (26) 法第10条は、自動車運送事業の種類として、以下の事業を規定している。
- (1)一般自動車運送事業（特定自動車運送事業以外の自動車運送事業）
- 一般乗合旅客自動車運送事業
  - 一般貸切旅客自動車運送事業
  - 一般積合貨物自動車運送事業
  - 一般貸切貨物自動車運送事業
- (2)特定自動車運送事業（特定の者の需要に応じ特定の旅客又は物品を運送する自動車運送事業）
- 特定乗合旅客自動車運送事業
  - 特定貸切旅客自動車運送事業
  - 特定積合貨物自動車運送事業
  - 特定貸切貨物自動車運送事業
- (27) 志鎌、前掲書に掲げられたGHQ（CTS）の示唆の具体例の中に、「主務大臣その他行政官庁が免許等の重要な行政処分をなすに当り、自由裁量の余地をきわめて少なからしむるよう、たとえば免許基準のごとき規定を設け、一般申請者をして何故に申請が拒否せらるべきかを明らかならしむるとともに、その基準に合致するものは特別の事由なき限り、その申請を認むるよう措置すること」があげられている。前掲書245頁。
- (28) 前出注（8）に同じ。
- (29) 志鎌、前掲書、246～247頁。