

運輸における規制緩和と物流変革の可能性

—政府行革推進本部規制緩和策をめぐって—

中田 信哉

1 はじめに

平成6年6月28日、政府・行政改革推進本部は3月末に閣議決定されていた対外経済改革要項に基づく規制緩和策を発表した（7月5日閣議決定）。これに先立つ6月8日、行政改革本部輸入促進・市場アクセス作業部会が「本部専門員の意見」として内閣に対して提出していたものを受け入れる形で発表されたのである。この中で運輸省関連の項目は37、うち物流関連（貨物輸送関連）の項目は17（20件）である。⁽¹⁾

まず、その17項目について列挙してみる。

（トラック事業など）

- ア 拡大営業区域の新規設定の大幅増加を図る
- イ さらに、経済実態等に対応して営業区域の拡大を進める
- ウ 整備管理者の資格要件の弾力的運用を図る

エ 貨物運送取扱事業について、運賃・料金の届け出にかかる原価計算書の添付義務を緩和する
オ 貨物運送取扱事業について、事業者が輸送モードを選択できるサービス提供の実現を図る。また、トラック事業兼営にかかる届け出の様式、提出先を一本化する

カ 各運送事業法による各種届け出、報告の大幅削減、一本化および様式の統一化・簡素化を図る

(鉄道事業)

ア 貨物鉄道事業の運賃規制にあり方について見直しを行う

イ 当面、多様化、弾力化の促進を図る(法律改正案を今国会に提出)

(船舶運送事業)

ア 内航海運事業における船腹調整制度について、独占禁止法適用除外カルテルなどの制度の見直しの一環として、その見直しを進める

イ 国際的動向、技術革新の進展等を勘案しつつ、船舶職員の乗船定員と乗船資格を見直す

ウ 距岸20海里以遠を航行する船舶のうち一定の要件を満たすものについて、設備構造基準を緩和する

エ 水先制度について、料金体系を見直す

オ また、水先業務の効率化を図る

カ 夜間荷役にかかる許可付与の促進を図る

(航空運送事業)

ア ウェットリース、共同運送の実施要件を緩和する

イ 安全性の確保に配慮しつつ、航空従事者の技能証明等の実地試験におけるシミュレーション化の推進など

技術関係規制の見直しを進める。

(倉庫業)

- ア 倉庫業の許可について、構造・設備規準を緩和する
- イ 倉庫料金体系について、割引制度の導入、幅料金の拡充などの多様化を促進する
- ウ 倉庫業の許可に当たり、主要寄託者についての説明書の提出義務付けを廃止する
- エ 各種報告の削減、簡素化を図る

これらの項目を見ると大きく分けて「営業条件の緩和」と「新規市場参入条件の緩和」の二つとなる。厳密には分けられず、営業条件の緩和が新規参入をしやすくするということも考えられるが新規参入にストレートに係してくるものと間接的に関係するものというように分けることはできるだろう。⁽²⁾

市場開放とその中での競争促進とそれによる業界構造変化に結びつくというものは物流においては主にトラック事業と倉庫事業である。船舶運送事業における船腹調整制度の見直しは業界内の競争による構造変化に関するものである。

いずれにせよ「市場参入条件の緩和」「自由競争の促進」ということはこれまでの経過から見てトラック業と倉庫業について主に言えるものであろう。本論ではこの規制緩和策の提出までに至る経過とそれによるトラック業と倉庫業に關係する物流への影響を考察してみる。ただ、規制緩和策の策定といっても実際は推進本部が独自に作ったものではなく、各該当省庁が要請を受けて作成し、それを了承するという形で進められたものであるだろうために筆者自身の推測が多分に入らうことをお断りしておきたい。

2 対外経済改革要項と物流の関係

平成6年3月29日に閣議決定された「対外経済改革要項(要綱)」はどういったものなのか。まず、1の基本方針としては次の三つのことが上げられている。

(1) 国際社会との調和がますます重要性を増している一方、高齢化社会を迎える我が国経済社会の展望に照らし国際社会に開かれた、質の高い実のある経済社会を実現するための改革を推進していくことが急務である。

(2) (略) 大幅な経常収支黒字を持つ我が国に対しては、依然として閉鎖的な市場であるとの声が存在している。(略) 我が国のために積極的に改善していくことが必要である。我が国は引き続き内需主導型の経済運営に努めるとともに、規制緩和をはじめとする国内経済改革を推進することにより、市場機能を最大限発揮させる中で、経常収支黒字の十分意味のある縮小の中期的達成と競争力のある外国製品・サービス輸入の相当程度の増加に向けて効果的な手段を講じていくことが必要である。

(3) また、こうした対応は、内外価格差の是正や消費者選択の多様化を通じて、国民生活の向上に資するとともに、活力と創意性に満ちた我が国経済の構築にとっても不可欠である。

いずれにせよこの基本方針の本来的な目的は(2)である。つまり、規制緩和の実現によって更に外国に対して開かれた市場とし、それによって内外価格差をなくしていくことである。内外価格差の解消は国民のためということもあるが実際はそれが外国からの批判にもなっていることからいってこの部分も規制緩和に結びつくものである。基本方針は対外経済改革ということを規制緩和に収斂させているのである。

Ⅲの「市場機能の強化と対日アクセスの改善」についてみるならまず最初に「規制緩和の推進」が上げられており、その全体に占める量はもっとも多いことがそれを示している。それでは規制緩和についてはどう述べられているのだろうか。まず、「重点的な規制緩和の推進」では「内需拡大や輸入促進を図り、国民生活の質の向上を目指し、併せて、新規事業の拡大、内外価格差の縮小等の経済効果を期する観点から、公的規制の抜本的な見直しに重点的に取り組むこととする」というように『公的規制の抜本的な緩和』を上げる。

その上で「外国を含む民間事業者等の具体的な要望に十分留意し、以下の点を重視し検討し、その成果を6月末を目途に取りまとめめるものとする」としている。その上げられた項目というのは「重点的な規制緩和の推進」として次のものである。

- (1) 市場アクセス改善の促進
- (2) 基準・認証制度の国際的整合化
- (3) 検査・検定制度の国際的整合化
- (4) 手続き等の簡素化・迅速化

このうち(2)(3)(4)は理解できるし、内容も大体、これまでの経過からどういうことを示しているかも明確である。⁽³⁾問題は(1)である。「外国事業者、外国製品等の我が国市場への参入を実質的に疎外している規制について、廃止又は阻害要因の除去を図る」とされているがこれは例えば(3)の「検査・検定制度の国際的整合化」で述べられている「輸入・国内販売又は国内使用に際して課せられる公的検査に関し、検査・検定基準についても同様とし、原則として、外国検査データの受け入れ又は外国における検査結果の認容を行うとともに、各種法令に基づき同一対象に重複して課せられるものについては、検査・検定基準の整合化、二重検査の排除を

推進する」といったように対象は明確ではないが「どのようにするか」ということでは方法論としてきわめて明確であることは異質である。したがって、この後の問題としては対象となるものを選べば良いわけである。ところが(1)については「実質的に疎外している規制とは何か」「どう疎外しているのか」「どのようにすれば排除できるのか」ということを明確にすることが対象の選定と併せて行われねばならないのである。他の項目とは次元が異なるものといわねばならない。

次に「行政改革推進本部における規制緩和への取り組み」としては「住宅・土地関係・情報・通信関係及び輸入促進・市場アクセス改善・流通関係規制については、行政改革推進本部に、それぞれ、作業部会を設置」することをうたっている。この作業部会が冒頭に述べた意見提示を行ったものである。ただし、作業部会の提示通りに行革推進本部が規制緩和策を発表したわけではない。

これに基づき「計画的な規制緩和の推進」を行うことになるのだがそこでは「経済的規制については原則自由・例外規制、かつ、社会的規制については本来の政策的目的に沿った必要最小限のものとすることを基本的な考え方として、抜本的な見直しを行う」というように述べられている。原則自由・例外規制で抜本的な規制緩和を行うこととしているのである。

この後にはこの政策を進めるための「基本指針の策定」、政府による規制緩和の実施状況を監視するための「強力な第三者機関『行政改革委員会』の設置」などが述べられている。

この対外経済改革要項における物流の問題はあらゆる部分に関係してくるといえるが特に強く関係するのが「市場アクセス改善の促進」である。輸入促進・市場アクセス改善・流通関係においては次の項目が上げられている。

(1) 流通・物流

① 流通

- (a) 大型小売店舗の出店・営業について
- (b) 酒類・たばこ等販売について
- (c) 食品衛生関連許可手続きの簡素化・迅速化など
- (d) 医薬品・医療用具販売について

② 物流

トラック事業について、規定の緩和措置を踏まえつつ、規制の一層の見直しを進めるとともに、倉庫業に係る構造・設備規準の見直し、料金体系の多様化の促進など、関係規制の見直しを進める。

(2) 基準・認証・検査

- ① 電気用品・ガス用品・消費生活製品
- ② 食品等
- ③ 医薬品・医療用具・化粧品
- ④ 自動車
- ⑤ クレーンその他の機器
- ⑥ タンクコンテナ（危険物輸送）

(3) 輸入手続

- ① 食品・動植物品を含む輸入手続

② 動植物輸入検査

(4) 金融・証券・保険関係

① 金融サービス

② 社債及びC Pの発行、企業の新規公開(上場及び店頭登録)など

③ 標準料率、自由料率が適用される保険商品

以上であるが物流は一項目が独立して上げられているので以下においてはこの項目に焦点を当て述べていくこととする。

3 作業部会の報告

輸入促進・市場アクセス改善・流通作業部会は平成6年6月6日に内閣に対して「本部専門員の意見」の提出を行った。これは最終の行政改革推進本部の規制緩和策の中間報告として位置付けられるものである。このうち、物流に直接関係する「トラック事業」「内航海運」「倉庫事業」についてその全文を上げてみる。

トラック事業

トラック運送は、運送の起点または終点が都道府県という狭い営業区域内に限定されており、帰り荷の確保が困難であること等、輸送効率の向上が阻害されている。

また、市街化調整区域内の営業所では、鉄道・船舶・航空を利用する貨物の引き受けができず、モーダル

シフトによる効率化や荷主のニーズに応じたサービスの供給を阻害。

トラック運送を効率化するために、営業区域規制の廃止、市街化調整区域内の規制の撤廃を行うべき。

1 現行規制の問題点

(1) トラック事業は、需給調整を行わないことになっているにもかかわらず、営業区域を原則都道府県ごとに限定しており、起点または終点のどちらかが営業区域内でなければならぬ。

このため、トラック事業者が帰り荷を確保することが困難となっており、輸送効率の向上が阻害されている。

(例) 東京を営業地域とする事業者が、東京発・大阪着の貨物の運送をした場合、その帰り便、大阪発・名古屋着という貨物の運送は発地・着地がともに営業地域でないため実行は不可能。したがって、大阪↔名古屋間はトラックは空車のままで走らざるをえない。

(2) 市街化調整区域内に立地する貨物運送の営業所においては、鉄道・船舶・航空を利用する貨物を引き受けることができない。

また、市街化調整区域内では、トラック事業用のターミナル施設しか設置できない。この規制により流通倉庫の併設等ができないため、例えば宅配便の配送期日指定サービスの実施が困難になるといった事態が生じている。

(参考) トラック運送運賃の日米比較

・日本は米国の約一・二倍（一ドル＝一〇七円で換算。）（大和総合研究所調査）

・日本は米国の約一・三倍（一ドル＝一〇円で換算。）（経済企画庁調査）

2 緩和の具体的内容

現 行	改 正 案	改正すべき法令
<p>堂業区域を陸運支局単位に限定。</p> <p>市街化調整区域内に立地する貨物運送の営業所においては、鉄道・船舶・航空の利用運送事業を行うことができない。また、市街化調整区域内での開発がトラック事業用のターミナル施設に限定されている。</p>	<p>営業区域規制の廃止</p> <p>・市街化調整区域内に立地する貨物運送の営業所においては、鉄道・船舶・航空の利用運送事業を行うことを認めるべき。</p> <p>・市街化調整区域内での開発がトラック貨物事業のターミナルのみならず、流通倉庫等の併設を認めるべき。</p>	<p>貨物自動車運送事業法（通達）</p> <p>都市計画法</p>

3 緩和の効果

(1) 営業区域の拡大により帰り荷の確保が容易になるが、これによって積載効率の向上、ひいては総車両台数の削減が可能になり、物流コストの低減や交通渋滞の緩和が実現する。

(2) 営業施設の弾力的運用により、以下の効果がもたらされる。

- ① 特別積合せ貨物について、他の輸送モードを利用した輸送が可能となり、モーダルシフトの推進に資する。

- ② 特別積合せ貨物運送に付随して保管等のサービスの提供が可能となり、多様化する荷主のニーズに対応できるようになる。

内航海運

スクラップ&ビルド方式による船腹調整制度が船舶の建造コストを高め、（権利入手に船体の建造コストとほぼ同額が必要）。これが内航海運業の参入障壁になっている。この結果、内航海運業への新規参入は低調で、競争がなく、運賃は高水準化。

1 現在の規制の問題点

(1) 船腹調整制度とは、新たに船舶を建造するには内航海運組合の定めた引当比率にみあった船腹量をスクラップしないと新船舶の建造が認められないという制度。

このためスクラップ船腹量の確保に高コストがかかり、これが内航海運業への参入障壁となっている（内航海運業の営業許可の要件に一定量の船腹量の確保が存在。）

(2) この結果、内航海運業への新規参入は著しく低調（業者数では減少）、競争原理が働かず、体質が確保されていないため運賃が高水準になっている。

(例) 船舶の建造費が約三億円の船を建造するために必要となる引当船（の権利）入手の価額は約二・六億円とほぼ建造費に匹敵する金額となっている。

2 緩和の具体的内容

現 行	改 正 案	改正すべき法令
・予想船舶使用量等のデータと運輸大臣が定めた	・当面、全体に引当比率の大幅引き下げを図り、	内航海運業法

適正船腹量を基本として、経済情勢や船腹の需

給バランスを考慮しながら、引当比率を決定。

新たに船舶を建造するには引当比率にみあった

古い船舶をスクラップしなければならない。

「・一般貨物船についてみると、引当比率は一

(新船)：一・一(平成五年度)」

最終的には、船腹調整制度を廃止すべき。

内航海運組合法

3 緩和の効果

参入コストの低減や自由競争体質の回復を促し、併せて市場の拡大とモーダルシフトの推進に寄与する。

倉庫業

倉庫業は許可制で構造・設備、最低坪数等の許可基準が参入障壁となり、競争を阻害。

倉庫協会が料金を設定し、各事業者がこの料金で届出を実施することにより業界統一の横並び料金となっている。この料金体系は現在の産業の実態にそぐわない。

1 現行規制の問題点

(1) 倉庫事業は許可制がとられており、物品ごとの倉庫の構造・設備及び最低所管坪数(一〇〇坪)の基準の

ほか、主要寄託者からの寄託証明が必要となっており、これらが新規参入の障壁となる場合がある。

(2) 倉庫事業の料金制については、実施予定日三〇日前までの事前届出制がとられているが、実態としては

倉庫協会が算定した業界統一の横並び料金(形式的には各事業者が倉庫協会の策定した料金で届出を実施。)と

なっている。

この横並びの料金体系では、品目や計算方法が高付加価値型貨物の増大といった産業構造の変化に対応できていないほか、荷主との交渉において料金の下支え効果をもつ場合もある。

2 緩和の具体的内容

現 行	改 正 案	改 正 すべき法令
<p>(参入規制)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 物品ごとに倉庫の構造設備基準がある。 ・ 最低所管坪数一〇〇坪が必要である。 ・ 主要寄託者からの寄託証明が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物品ごとの設備基準の廃止。 ・ 最低所管坪数を引き下げる。 ・ 寄託証明の廃止。 	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫業法(省令及び通達) 倉庫業法(通達) 倉庫業法(通達)
<p>(料金制度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実施予定日三〇日前までに届出なければならぬ。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事後届出制とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫業法(省令)

3 緩和の効果

新規参入が増加することで競争が促進されるとともに、倉庫事業者・荷主間の料金決定が適切に行われ、倉庫業者の負担が軽減されるため、料金の低下を通じた物流の効率化が図られることとなる。

4 最終報告と作業部会報告の比較

平成6年7月5日の閣議で決定された規制緩和策「今後における規制緩和の推進等について」の全文は以下の通りである。そのうちの物流に関係するものを別表として取り上げる。

今後における規制緩和の推進等について

〔平成六年七月五日
閣議決定〕

1 重点的な規制緩和等の推進

内需の拡大や輸入の促進を図り、国民生活の質の向上を目指し、新規事業の創出や消費者の選択機会の拡大、内外価格差の縮小等を期する観点から、以下の分野に重点を置いた規制緩和等の推進を図る。

(1) 住宅・土地関係

豊かさを実感できる住生活の実現に向け、良質な住宅・宅地の供給促進、住宅建設コストの低減等のため、関係施策の総合的な推進を図ることとし、その一環として、関係規制について、別紙1のとおり緩和等を行う。

(2) 情報・通信関係

技術革新の急速な進展と利用可能性の拡大等に対応し、社会全般にわたる情報化の推進と新規事業の創出等のため、関係施策の総合的な推進を図ることとし、その一環として関係規制について、別紙2のとおり緩和等を行う。

(3) 輸入促進・市場アクセス改善・流通等関係

真に豊かな国民生活と内外の変化に対応した経済構造の実現に向け、事業機会の拡大、新規事業の創出や内外価格差の是正等による消費者利益の向上等を目指し、輸入・市場アクセス・流通等各般にわたる分野において関係施策の総合的な推進を図ることとし、その一環として、関係規制について、別紙3のとおり緩和等を行う。

(4) 金融・証券・保険関係

利用者のニーズにこたえる新しい金融商品・サービスの提供や新たな業務への展開を促進し、事業者の創意工夫をいかすため、金融制度改革を着実に実施するほか、関係施策の総合的な推進を図ることとし、その一環として、関係規制について、別紙4のとおり緩和等を行う。

2 規制緩和推進計画(仮称)の策定

(1) 上記1を始め、既往の規制緩和方策の成果を踏まえ、今後更に規制緩和の推進に積極的かつ計画的に取り組むこととし、平成六年度内に、五年を期間とする「規制緩和推進計画」(仮称)を策定する。

これに当たり、各省庁は、所管行政に係る規制について、平成六年内を目途に見直す。

(2) 各省庁における所管行政に係る規制の見直しを推進するための基本指針は以下のとおりとする。

ア 競争的産業における需給調整の観点から行われている参入・設備規制等については、事業の内容・性格等を勘案しつつ、廃止を含め抜本的に見直す。

その他、参入、設備等に関する規制については、不当に参入抑制をもたらすことのないよう、必要最小限のものとする。

イ 公共料金等価格規制については、必要最小限のものとしつつ、低廉で良質なサービスの確保を図るため、競争的環境の整備、経営の効率化等の推進に併せ、事業の内容・性格等を勘案しつつ、価格設定の在り方の検討、料金の多様化、弾力化を推進する。

ウ 特にその必要性が認められるもの以外については、規制の国際的整合化を図り、外国事業者・外国製品等の我が国市場への参入阻害要素を除去する。

エ 消費者保護のために行われる規制については、技術の進歩、消費者知識の普及などを踏まえ、本来の政策目的に沿った必要最小限の範囲・内容にとどめる。

安全・環境の保全の見地から行われる規制についても、必要最小限にとどめる。

オ 基準・認証制度及び表示制度については、基準・内容・方法等に関し、国際的整合化を図るとともに、原則として、外国データの受入れ、相互承認制度の導入を進める。

カ 輸入、国内販売又は国内使用に際して課せられる公的検査に関し、検査・検定基準についても上記オと同様とし、各種法令に基づき同一対象に重複して課せられるものについては、原則として、基準の整合化、二重検査の排除を推進する。

キ 許認可等の審査基準、検査基準及び申請等における必要な書類、データ等の明確化を図るとともに、標準処理期間の明示を推進する。

(3) 届出、報告等に係る国民負担の軽減

上記(1)の規制緩和推進計画の一環として、届出、報告等に係る国民負担の軽減を図る。これに当たり、届出、報告等の負担に係る指標等についても検討し、届出、報告等の廃止、記録作成等による代替措置へ

の移行、報告頻度の削減、資料の電子情報化等を積極的に推進する。

3 競争政策の積極的展開

公正かつ自由な競争を一層促進することにより、我が国市場をより競争的かつ開かれたものとするため、既往の方針に沿って、引き続き、独占禁止法の厳正・的確な運用の推進を始めとして、競争政策の積極的展開を図ることとし、その一環として、以下の措置をとる。

(1) 個別法による独占禁止法の適用除外カルテル等制度については、五年以内に原則廃止する観点から見直しを行い、平成七年度末までに具体的結論を得る。

再販売価格維持制度について、平成一〇年末までにすべての指定品目の取消し及び著作物の範囲の限定・明確化を図る。

(2) 景品規制について、平成七年度中に、百貨店業者が行う景品付販売に係る公正取引委員会告示及び景品提供の各態様別の景品の価額の上限等に関して見直しを図る。

(3) 企業のリストラクチャリングの環境を整備する等の観点から、本年夏を目途に「会社の合併等の審査に関する事務処理基準」及び「会社の株式所有の審査に関する事務処理基準」を改定する。

(4) 持株会社規制について、事業支配力の過度の集中を防止するとの趣旨にのっとり、我が国市場をより開放的なものとし、事業者の事業活動を活発にするとの観点から、その適正な運用を図る。また、平成六年度において、ベンチャー・キャピタルの許容される活動範囲等についてガイドラインの見直しを行う。

4 行政改革委員会の設置

規制緩和の推進に当たり、強力な第三者機関の果たす役割が重要であることにかんがみ、前国会に提出し

た「行政改革委員会設置法案」の早期成立を期し、その成立を持って速やかに発足させる。

5 規制緩和のフォローアップの充実

上記1を始め、既往の規制緩和方策の着実な実施を推進するため、各措置の実施状況に関するフォローアップの充実を図る。これに当たり、行政監察機能を積極的に活用する。

なお、上記1による規制緩和方策の最初のフォローアップ結果は本年末までに取りまとめ、公表する。

6 規制緩和に関する内外の意見・要望等の積極的把握等

今後における規制緩和の推進及びその実効確保に資する観点から、内外の個人・事業者等からの意見・要望の積極的把握に努める。このため、関係各省庁において、各界の意見・要望の収集・把握に関し、国民にとってより簡便な方式の採用などの工夫に努める。

また、市場アクセスの改善に資する規制緩和を促進するため、市場開放問題苦情処理体制(OTTO)の機能を積極的に活用する。

7 既往方策の着実な実施

上記のほか、「今後における行政改革の推進方策について」(平成六年二月十五日閣議決定)を始め、規制緩和の推進に関する既往決定に基づく方策の着実な実施を図る。

2 物流

(1) トラック事業等

措 置 内 容	実施予定時期	所管省庁
① 拡大営業区域の新規設定の大幅増加を図る。 さらに、経済実態等に対応して営業区域の拡大を進める。	平成六年度 中期	運輸省
② 市街化調整区域に立地する貨物運送営業所における利用運送営業の実施について、具体事案を踏まえ、適切な運用を推進する。	平成六年度	建設省
③ 市街化調整区域の開発許可における特別積合せ事業のターミナルにおける流通倉庫の設置について、具体事案を踏まえ、適切な運用を推進する。	平成六年度	建設省
④ 整備管理者の資格要件の弾力的運用を図る。	平成六年度	運輸省
⑤ 貨物運送取扱事業について、運賃・料金の届出に係る原価計算書の添付義務を緩和する。	平成六年度目 途	運輸省
⑥ 貨物運送取扱事業について、事業者が輸送モードを選択できるサービス提供の実現を図る。また、トラック事業兼営に係る届出の様式、提出先を一本化する。	平成六年度目 途	運輸省
⑦ 各運送事業法による各種届出、報告の大幅削減、一本化及び様式の統一化・簡素化を図る。	平成六年度目 途	運輸省
⑧ トレーラーによる分割可能貨物の輸送に関する特別車両の通行許可について、車両等の開発状況等に応じ、通行規制の緩和を行う。	検討結果を踏 まえて実施	建設省
⑨ 危険物積載車両のトンネル通行規制について、一般交通への影響の回避等を前提にエスコート方式の導入等による緩和を行う。	検討結果を踏 まえて実施	建設省
⑩ 給油取扱所の荷卸し時の立会い義務の緩和について、安全性の確保に配慮しつつ技術上の基準等について検討する。	検討結果を踏 まえて対応	自治省

(2) 鉄道事業

措 置	内 容	実施予定時期	所管省庁
①	貨物鉄道事業の運賃規制の在り方について見直しを行う。 当面、多様化、弾力化の促進を図る。	中 期 法律改正案を 前国会に提出	運輸省

(3) 船舶運送事業

措 置	内 容	実施予定時期	所管省庁
①	内航海運事業における船腹調整制度について、独占禁止法適用除外カルテル等制度の見直しの一環として、その見直しを進める。	平成七年度末 までに結論	運輸省
②	国際的動向、技術革新の進展等を勘案しつつ、船舶職員の乗船定員と乗船資格を見直す。	中 期	運輸省
③	距岸二〇海里以遠を航行する船舶のうち一定の要件を満たすものについて、設備構造基準を緩和する。	平成六年度	運輸省
④	水先制度について、料金体系を見直す。 また、水先業務の効率化を図る。	平成六年度以 降 中 期	運輸省
⑤	夜間荷役に係る許可付与の促進を図る。	速やかに実施	運輸省
⑥	国際航海旅客船に係る検査の合理化（上架船底検査の負担軽減、海外駐在・巡回検査の拡充）を図る。	中 期	運輸省

(4) 航空運送事業

措 置 内 容		実施予定時期	所管省庁
①	ウェットリリース、共同運送の実施要件を緩和する。	平成六年度	運輸省
②	安全性の確保に配慮しつつ、航空従事者の技能証明等の実地試験におけるシミュレータ化の推進など技術関係規制の見直しを進める。	平成六年度目	運輸省
途			

(5) 倉庫業

措 置 内 容		実施予定時期	所管省庁
①	倉庫業の許可について、構造・設備基準を緩和する。	平成六年六月	運輸省
②	倉庫料金体系について、割引制度の導入、幅料金の拡充等の多様化を促進する。	平成六年六月	運輸省
③	倉庫業の許可に当たり、主要寄託者についての説明書の提出の義務付けを廃止する。	平成六年度	運輸省
④	各種報告の削減、簡素化を図る。	平成六年度目	運輸省
途			

5 作業部会意見と本部報告

さて、そこで気になるのは作業部会の意見と本部の報告の間の違いである。作業部会の意見はあくまでも意見であり、それが本部の報告のベースになるということはないのだろうか。それがそれにしてはかなりの違いが生まれている。トラック業と倉庫業についてそれを見てみる。

トラック業については作業部会意見では「営業区域制の廃止」と「市街地調整区域内の規制の撤廃」を上げて

いる。倉庫業については「物品ごとの設備基準の廃止」「最低所管坪数の引き下げ」「料金の事後届出制」を上げている。

これまでの経緯を言うならトラック業は旧道路運送法時代、現行の貨物自動車運送事業法において旧では免許、新では許可によって事業が行われるのであるがその免許、許可は陸運支局単位によるものであった。そのためにも大多数が中小企業であるトラック業は限定された営業区域での営業しかできず、自由な輸送による帰り荷輸送や三角輸送は許されないものであった。このことが輸送効率を疎外すると同時に新規参入を疎外するものという理解なのである。これを取りはずすことによってすべてのトラック業が全国どこでも輸送、営業できるものにしてしようという方向である。

また、市街地調整区域のトラック業の使用は旧道路運送法時代は一般路線トラック業のみに、現行の貨物自動車運送事業法においても特別積み合せ業者のみに許されるものであった。しかも、それはターミナルに限定されるのである。これを利用運送に適用させ、ターミナル以外の流通倉庫などにも適用させようという方向を示している。

これ以外に議論の過程で出てきたといわれるものに「最低トラック台数制限規制の廃止ないし緩和」がある。これは現在のトラック営業の許可条件としてトラックの最低台数が決められており、地域によって異なるが10台、7台、5台といったように最低台数が決められている。この規制をなくすことによって個人営業のトラックの参入が可能になるというものである。

倉庫業については実質「自由営業」と「自由料金」を求めるものといえるように思えるが現行は倉庫業法によって構造設備基準があり、最低所管坪数は百坪であり、主要寄託者（荷主）からの寄託証明が必要となっている。こ

の寄託者の証明は同じような条件がトラック業にもあり、許可条件として荷主の存在が必要とされている。これについては前から営業を始める前に顧客が存在しているという条件は「おかしいのではないか」ということが言われていたものである⁽⁴⁾。

しかし、いずれも本部報告ではトラック業の営業区域については「拡大営業区域の増加」と「営業区域の拡大」というところまでとどまっている。市街地調整区域においては「適切な運用」にとどまっている。倉庫業についても「許可における構造・設備基準の緩和」であり、料金についても「割引制度の導入」「幅料金制の緩和」というレベルである。

いずれも抜本的な規制緩和は行われず、規制条件の若干の緩和にとどまっているのである。これはどのような理解すれば良いのだろうか。あくまでも推測であるが作業部会では自由に討議がされ、それを意見として提出した後、行革本部では関係省庁や業界と調整をしたものと思われる。また、こういう作業の常であるが直接それを担当している省庁や業界団体でないと細かい点における決定はできない。現場との部外者である行革本部のスタッフや作業部会員は大筋での意見は言っても具体策作りは担当省庁となるだろう。そういう過程で業界や担当省庁の案が持ち込まれるのである。その結果が本部報告となるわけである⁽⁵⁾。

ここでのポイントは業界の意向というものだろう。この業界の意向というのが判然としない部分である。例えば営業区域の拡大であるがこういう記事が見られる。「賛成意見は『帰り荷確保や荷主の要望に答えられる』『やむなくやっていた区域外営業が合法化され、輸送効率化につながる』『需要開拓のチャンスが膨らむ』など。一方、反対派の多くは『競争が激化して、運賃低下につながる』と危惧する意見が多かった」。これは東北地方について東北4県のトラック協会が会員に対してアンケートした結果だというのが賛成、反対は企業規模や東北地方のどこ

に営業の中心を置いておくかによって違ってくるのである。⁽⁶⁾

また、トラック業最低車両台数制の撤廃については今回の規制緩和策からは除かれたがこれについても多くの議論があったということを知っている。いくつかの意見を取り上げてみると、「業界全体を考えた場合、個人トラック制導入には絶対反対である。運賃レベルでの問題が発生するのは明らかで、現状の運賃水準が著しく損なわれることを懸念する。(中略)現在の最低車両数の『都市部10両、郡部7両』での営業で確実に利益を出している業者はどれくらいいるだろうか。個人トラック制度ではさらにダンピングが横行し、中小の経営が圧迫される」(ハマキョウレックス 大須賀正孝社長)⁽⁷⁾。

一方、賛成の立場からは最低車両台数というのは旧法時代の認可条件に基づくもので新法の下ではその「需給調整の目的は消滅し」ということを言い、これが新法になっても残っているというのは需給調整を理由としない許可条件とは矛盾するということから「新規参入へのブレーキとなっている」となっているというようなことである(ロジタント 吉田祐起社長)⁽⁸⁾。

6 現状と物流変化の可能性

実はここに問題がある。業界からの規制緩和反対論は自己の経営の維持のためがその理由になるが一方の規制緩和賛成論は正論として出てくるものだということである。また、それが正論である以上、業界内で賛成の立場を明確にすることは同業との関係でできるものではない。実際は大手企業にとっては規制緩和がなされた方が競争上有利であることでも賛成すれば「自分の企業に有利になるから良いのか。中小企業はどうなっても良いのか」と非難されることを覚悟しなければならない。

トラック業及び倉庫業の大多数の企業はそれぞれ地域別（県別）のトラック協会あるいは倉庫協会に加盟している。そしてその上部団体として全国トラック協会、全国倉庫協会という組織があり、大手企業及び中堅企業といった規制緩和の恩恵を受けると予想される企業はこれらの組織の会長ないし理事に顔を揃えている。協会の大きな役割が業界秩序の維持である以上、協会としては中小企業の経営維持を打ち出さねばならない。大手企業のトップは協会の幹部としての立場では規制緩和賛成は言い難いのである。

小売業界における大店法における規制緩和と同じ問題であるが規制緩和については「中小企業をどうする」ということがついて回る。トラック業界、倉庫業界さらには内航海運に關係する業界ではその構成企業の大部分が中小企業なのである。そして、その多くは零細な生業である。担当省庁としては規制緩和を進めるとしてもそれは中小企業（育成ないし保護）施策と合せて行うようにする必要がある⁽⁹⁾。

抜本的な規制緩和といいつつ、実際はなし崩し的な規制緩和になるのはそういう理由からであろう。トラック業においても倉庫業においても若干の時間推移で見えていくとかなりの規制緩和が行われていることがわかる。特にトラック業においては平成2年の物流二法から見えていくと規制緩和は進められていることがはっきりとわかるのである⁽¹⁰⁾。

もうひとつの取り上げるべきことは建前と実態である。運輸業は運輸省の管轄で法制上はかなりの規制が行われていることは疑いもない。しかし、それがしっかりと規制され、管理されているかということとは別問題である。運輸における建前と実際は大きく違うことは旧の道路運送法時代から良く言われたことである。需給バランスの中で免許が出されるということでは実際に需給計算がされたことはないし、認可運賃といってもそれとは無関係な実勢運賃が当たり前であった。

今回の作業部会意見についても営業区域ということについて各トラック業は自由に輸送を行っていた（黙認？）はずだし、最低車両数規制があるといっても「備車や個人償却制、名義貸し」という形の個人トラック利用は行われていたし、「白ナンバーの個人トラック」は存在していた。また、当初は必要車両数で営業を始めながら減車申請をし、実際は少ない車両数で営業を行うものもいた。

しかし、それらは違法である以上、そのことを公開するものはないし、運輸省としても実態を公に認めるわけにはいかない。つまり、あり得ない建前で議論がされ、規制緩和策というのは実態を認める、という形になるのである。現実を眺めてみると荷主とトラック業界、倉庫業界の各企業の力関係は多くの側面で荷主が強くなっている。そうである以上、建前上の規制を守るということは不可能である。だから実態はすでに規制は緩和されているということが言える。しかしそれを公にすることは建前で行くから判断を誤ることが多い。

そうでありながら中小企業として規制緩和に反対するのは自らの抛り所とする建前がなくなるのを不安視するものである。歯止めがなくなるのを防ぐ目的があると思える。つまり、問題が起こった時に運輸省なりに陳情したり、要求したりする場合の理由付けが必要なのであろう。

運輸における規制緩和は業界構造に影響があるといわれているが物流というものについてはどうかという点で主側の業界が運輸の規制緩和を要求しないということからある推測ができる。それは規制緩和は直接的に物流には影響しないということである。物流側の要求は運輸の側で適当に対応していたからであろう。その対応が規制によって困難であるということは少ない。むしろ、運輸省が適当に対応していたということが言えるの(11)だろう。つまり、必要と考えた時には規制通り行い、そうでない時には無視するという具合である。

ただ、規制緩和をし、規制をはずした形が建前となった場合、実態はどうなるかという疑問が残る。これは物

流二法施行時と同じ疑問である。物流二法施行によって物流はどういう影響を受けたのであろうか。この疑問についての答はまだない。

行革本部の規制緩和策が発表された直後、公正取引委員会の「政府規制等と競争政策に関する研究会」の報告書がまとめられた。これは別に規制緩和策を見て対応したというものではなく、それと平行して行われていた研究会の取りまとめである。この報告書で物流分野の規制が独占法に照らして問題となる点を列挙しているそこでは次のような問題が上げられている。

- (1) 営業区域ごとに規定しているトラックの最低保有台数規制
- (2) リースによる車両保有での運送事業への参入の禁止
- (3) 貨物の発着地規制

これらは新規参入を阻むものとして独禁法上問題があるとしているのである。これらに対する運輸省の反論は公式にはないが非公式には「安全性への危惧」を上げている。その他、公正取引委員会は行革本部の規制緩和策において独禁法の適用除外カルテルについては「原則廃止の方向で見直す」というようになっており、当初は「原則廃止する」というようになっていたというがそれが「見直す」となったことについても不満を持っていたという。この独禁法適用除外カルテルとして運輸においては内航海運における「船腹調整制度」が上げられるはずである。

いずれにせよ、現在は行政改革本部の規制緩和策をめぐる議論が行われている段階であるがこれが物流という視点で行われるという方向はまだない。実際はわからない、ということだろうがそれ以上にこのところの不況によって物流については今後、どういう方向をとるのかといういわゆる物流ビジョンがないということが最大の

原因だろうと思われる。

注

(1) 新聞報道では物流関係で18項目と言っているが(例えば「物流ニッポン新聞 平成6年6月29日」報道など)、実際には旅客輸送と共通のものがあつたり、同一項目で二つの方向を示すものがあり、私の計算では17項目20件とした。

(2) 市場アクセス作業部会長である田島義博氏(学習院大学教授)は田島義博 流通経済研究所「規制緩和」(NHKブックス1994、6、25)の中で規制を次の6つに分けているが(P12~14)このうち前2者を直接参入規制とし、後4者を間接参入規制と見ることとした。

a 競争調整のための参入規制

b 需給調整のための参入規制

c 営業時間・休日を含めた営業規制

d 設備規制

e 価格規制

f 品質・安全規制

(3) もともと、流通機構問題が貿易摩擦からんで生まれてきたのは1970年代と古いものであるが現在の流通における規制緩和問題がある方向を持って明確になり出したのは平成元年(1989)の日米構造協議である。その後に通産省は「取引慣行改善指針」を出し、公正取引委員会は「流通・商慣行に関する独禁法の運用指針」を発表している。その後、連立政権になって「経済改革研究会(平岩委員会)」の報告が出され、それが行政改革推進本部設置につながってきている。

(4) 倉庫業の料金は届け出であるために本来は倉庫業が独自に料金体系を作ることができるのだが実際は倉庫協会が取り纏めた料金体系を守るといふ形で行われている。

(5) 「作業部会意見」と「規制緩和策」の間にはかなりの変化が見られる。作業部会意見に盛り込まれていた項目が規制緩和策では消えている、というケースもある。これらは政治的調整の結果であると言われている。

(6) 平成6年7月26日「物流ニッポン新聞」の「営業区域拡大に注目」から拾った。

- (7) 平成6年9月9日「物流ニッポン新聞」の投稿欄から。
- (8) 吉田氏は個人トラック賛成論者でアメリカのオーナー・オペレーター制度を視察研究し、最近ではマスコミに健筆をふるっている。ここでの意見は6年9月6日の「物流ニッポン新聞」においてのものである。
- (9) 前記「規制緩和」において田島氏はわが国で多面的な規制緩和が（流通において）行われる理由として次の4つをとを上げている。
 - a 競争より協調を尊ぶ社会風土
 - b 官主導の歴史と行政依存の風潮
 - c 圧倒的な中小企業が存在
 - d 他の法益保護の結果としての流通規制
- (10) 平成2年施行の物流二法において大幅な規制緩和はされたと言われるが実際は業界としてそれに基づく動きはほとんど見られない。運賃の届け出でも顕著な変化はない。運輸省の声としても「すでに規制緩和はされている。これ以上、どこをどうしろと言うのか」とか「運輸省の中では規制緩和に反対するものはいない」（永井隆男総務審議官 平成6年9月9日「物流ニッポン新聞」）などということは私も直接聞いている。むしろ、キャリアの官僚たちは規制緩和論者である場合が多い。ただ、業界は規制緩和反対であるのが普通である。
- (11) 今回の規制緩和策について荷主側の反応はほとんどない。また、運輸省の考え方も本省と出先の窓口では違うというのが一般的な常識である。出先は臨機応変で対応し、それが規制となるケースは多い。