

**<論 説>****アメリカにおけるトラック輸送産業の規制緩和**

齊 藤 実

(構 成)

はじめに

## 第1章 規制の歴史的過程

1. 35年自動車運送事業者法の成立
2. 規制下のトラック輸送産業の実態

## 第2章 80年自動車運送事業者法と規制緩和の経済的効果

1. 規制緩和への政治的プロセス
2. 80年自動車運送事業者法の特徴
3. 規制緩和がもたらす経済的効果

## 第3章 規制緩和後のトラック輸送産業の変貌

1. 小規模零細業者の新規参入
2. 寡占化の進行
3. 生産性の動向
4. 業態区分の流動化

## 第4章 トラック輸送産業の不安定化

1. 企業淘汰の進行
2. 経営状況の悪化
3. 労働条件の悪化
4. 安全性の問題

結語

はじめに

アメリカは1970年代後半から80年代初頭にかけて多くの産業分野で大幅な規制緩和を実施した。この時期に、航空業、鉄道業、バス事業、電気通信産業、放送事業、銀行業、ケーブルテレビ、石油・ガス、そしてトラック輸送産業と多方面の分野で規制緩和が実現されたのである。それはまさに1930年代の世

界大不況期に実施された政府の民間経済への大幅な介入を除去して、自由な経済メカニズムを導入する歴史的な出来事であった。こうした多方面にわたる規制緩和のうち、とりわけ苦痛を伴う深刻な経済的問題を引き起こした分野が銀行業の貯蓄貸付機関と交通分野のトラック輸送産業であるといわれている。

その意味ではトラック輸送産業の規制緩和はアメリカ経済においても特異な存在にあるといえよう。本論の課題はまさにこのアメリカにおけるトラック輸送産業の規制緩和であり、その全体的な構図を把握しようとするものである。アメリカにおけるトラック輸送産業の規制緩和は1980年自動車運送事業者法によって実施され、これによってアメリカのトラック輸送産業は1980年代から90年代初頭にかけて大きな変貌を遂げた。小論のメインテーマは規制緩和がトラック輸送産業に与えたインパクトであり、80年代から90年代初頭にかけてアメリカのトラック輸送産業が規制緩和によっていかに変貌したかを実証的に分析することである。

これらを十分に理解するためには、それ以前の規制が実施されていた時代の規制政策の特徴やトラック輸送産業の実態、さらに規制から規制緩和へのプロセスを踏まえておく必要がある。そこで小論は最初にトラック輸送産業に規制が課せられるようになった1930年代の時代的な背景から始まり、1935年自動車運送事業者法の成立とその特徴、第二次大戦後から1970年代までの長期に及ぶ規制時代のトラック輸送産業の実態を分析し、さらに70年代後半から顕在化する規制緩和に向けた政治的な動きもフォローしている。こうしたいわば規制緩和の前史を踏まえたうえで、メインテーマへと進む構成となっている。

なおアメリカにおけるトラック輸送産業の規制緩和に関しては、つい最近でも大きな進展が見られた。クリントン政権のもとで1994年トラック輸送産業規制改革法(Trucking Industry Regulatory Reform Act of 1994: TIRRA)が施行され、さらに徹底した規制緩和が実施された。また1996年には連邦政府の規制主体であるICCそのものも廃止された。ごく最近のアメリカのトラック輸送産業における規制緩和は再びドラスティックな展開を見せているのである。小論では分析の時期をとりあえず1990年代初頭までとし、こうしたごく最近の

動向は改めて別の機会に論じることにはしたい。

ところで、このようにアメリカのトラック輸送産業の規制緩和を分析する直接的な動機は、現在進行しているわが国のトラック輸送産業の規制緩和にある。周知のように、わが国では規制緩和の実施が重要な政策的課題となっているが、物流を担うトラック輸送産業もその対象となっている。現在わが国のトラック輸送産業の規制緩和はその方向性がようやく定まったばかりであり、その本格的実施は今後の課題となっている。そこで規制緩和によっていかなる影響が生じ、トラック輸送産業がどのように変化するのは、極めて興味ある事柄であり、規制緩和を考えるうえで重要な分析対象となっている<sup>(1)</sup>。

いうまでもなく規制緩和はわが国に固有のもでなく、世界の先進国に共通する現代の政策課題である。そこで現在わが国で進められている規制緩和を考えるうえで、他国の事例研究を行う必要性が高まっている。ここでは規制緩和の「先進国」であるアメリカに着目して、アメリカのトラック輸送産業の規制および規制緩和を対象とし、歴史的過程を踏まえて規制緩和によるトラック輸送産業への影響を分析しようとするものである。今後改めてトラック輸送産業の産業構造および規制緩和政策の日米国際比較を行いたいと考えている。小論はそのための第一段階として位置づけられる。

## 第1章 規制の歴史的過程

アメリカにおいて1980年にトラック輸送産業の規制緩和が行われたが、それ以前は政府による厳格な規制がトラック運送業者に対して実施されていた。トラック運送業者に対する規制の端緒はニューディール時期まで遡り、トラック輸送産業に対する規制は実に40年以上の歴史がある。いうまでもなく規制緩和を分析するためには、規制の歴史的過程を踏まえておくことが必要不可欠となる。

そこで本章では、まずトラック輸送産業に規制が実施された35年自動車運送事業者法の成立の背景から、35年自動車運送事業者法によるトラック運送業者に対する規制の具体的内容を明らかにする。そして次に厳格な規制が実施さ

れ、トラック運送業者がいかに行動し、結果的にトラック輸送産業に対する規制がアメリカ経済にどのような影響を及ぼしたのか規制時代の実態を分析する。

## 1. 35年自動車運送事業者法の成立

### (1) 大不況下の成立

アメリカでは1935年に自動車運送業者法 (Motor Carrier Act of 1935) が成立することによって、トラック運送業者に対する政府の規制が開始された。以後80年の自動車運送事業者法の成立まで、じつに40年以上の長期間にわたってトラック輸送産業は政府の厳格な規制のもとに置かれたのである。

35年自動車運送事業者法が制定された時代的な背景として、「世界大不況」と「ニューディール政策」を考える必要がある。まさにこの時期にアメリカ経済は大不況のまっただ中にあり、企業の倒産と労働者の失業が急増し、未曾有の混乱に陥った。こうした状況を打開するために、ルーズベルト大統領のもとでいわゆる「ニューディール政策」が展開され、民間の経済に対して政府の積極的な介入が行われ、経済全体に対する政府の役割や機能が急激に拡大したのである。

ところで、1930年代におけるアメリカの基幹的貨物輸送手段は鉄道であった。鉄道は19世紀の輸送機関といわれているが、広大なアメリカにおける大量貨物輸送のための基幹的輸送手段は依然として鉄道であった。これと同時にトラック輸送もこの時期に確実に拡大した。自動車産業が第一次世界大戦中の軍事需要を梃子として飛躍的に発展し、大戦後大量生産方式が定着した。これによって輸送手段としてのトラックの供給体制が構築された。さらに1921年に連邦道路法 (Federal Highway Act of 1921) が制定されて、道路建設費用を連邦政府と州政府の折半負担によるハイウェイ計画が実施され、これによって交通インフラである道路整備が進められた。こうした背景のもとに1930年代にはトラック輸送が急速に台頭したのである。

しかし大不況は揺籃期にあったアメリカのトラック輸送産業を直撃し、これ



によってトラック輸送産業は極度の混乱に陥った。不況の深刻化によって貨物輸送需要が極端に低迷した。輸送する貨物が減少しているにもかかわらず、トラック輸送市場への新規参入者が相次いだ。失業者が急増するなかで、多くの人々が中古トラックを購入してトラック運送業を始めたのである。トラック運送業は少ない手持資金で簡単に始めることのできる事業であった。このため大不況期にオーナー・オペレーター（owner operator：個人業者）を含めた多くのトラック運送業者が輸送市場にひしめいたのである。

当時基幹的な輸送手段である鉄道は、1887年に制定された州際通商法（Interstate Commerce Act）に基づきICC（Interstate Commerce Commission：州際通商委員会）によって参入・退出や運賃を厳しく規制されていた。しかし揺籃期にあった新興のトラック輸送産業は、ICCによるこのような経済的規制を課せられていなかった。トラック輸送産業はいわば「野放し」状態であった。このような状態で新規参入が相次ぎ供給力が大幅に増大したが、不況によって需要は大幅に減少したため著しい需給のアンバランスが生じた。このためトラック運送業者間の過当競争（excessive competition）が繰り広げられた。競争激化によって採算性を無視した極端に低い運賃が形成され、全般的に運賃は大幅に下落した。また輸送サービスの質も大幅に低下した。さらに過当競争が繰り広げられるなかで倒産するトラック運送業者が続出した。これによって経済全般にも悪影響を及ぼした。<sup>(2)</sup>

トラック輸送産業の混乱した状態は、政府の厳格な規制下にある鉄道業に大きな影響を与えた。過当競争によるトラック運賃の低下は、トラックと競合関係にある鉄道の貨物をトラック輸送へ移行させた。このため鉄道は一層の貨物需要の減少を余儀なくされ、その経営は著しく不安定になった。規制されていないトラック運送業者は自由に運賃を値下げすることができたが、鉄道は厳格な運賃規制のもとで自由に運賃を設定できなかった。とりわけ鉄道は付加価値の高い商品に対する運賃設定を高め設定していたために、この貨物輸送分野でのトラックの大幅な侵食を余儀なくされたのである。

そこで鉄道の経営者たちは、規制されていないトラック運送業者が貨物輸送

市場で傍若無人に振る舞っていることこそ問題であり、貨物輸送市場の攪乱要因であるトラック運送業者を鉄道と同じように厳格な規制のもとに置くことを主張するようになった。このように1930年代の前半においてトラック輸送産業を規制の枠にはめようとする考え方は、当時基幹的輸送手段である鉄道の経営者のあいだで強く持たれていたのである。

鉄道の経営者に比べると、トラック運送業者自身や荷主企業からの規制を求める動きはさほど強くなかった。しかし既存のトラック運送業者は新規業者が市場を攪乱することを嫌ったし、政府による規制によって運賃が固定され市場の秩序が保たれると期待した。さらに荷主企業は傍若無人なトラック運送業者に強い不満を抱いていた。規制されていないトラック運送業者は、整備が不十分なトラックで運行したり、何の通知もなく突然輸送を中止したり、貨物の荷傷みを保証しなかったり、さらに運送契約を勝手に破棄したりした。こうした行為が日常的に繰り返されたのである。このために荷主企業もこのような横暴に振舞うトラック運送業者を規制に置くことが必要であると考えた。<sup>(3)</sup>

ただし後の規制との関係で重要な動きを見せたのが、農民および農業団体である。周知のようにアメリカは「世界の食糧庫」と呼ばれる一大農業生産国であり当時アメリカ経済に全体に占める農業のウエイトは非常に大きかった。初めて鉄道に対する連邦政府の規制が実施されたのも、グレンジャー運動 (Granger Movement) と呼ばれるアメリカ中西部の農民運動の成果であったことから容易にわかるように、農民及び農業団体は政策の形成過程に極めて大きな政治的影響力をもっていた。1930年代において農民および農業団体は、トラック運送業者に対する連邦政府の規制を好まなかった。特に自分たちの商品である穀物やトウモロコシを輸送するトラック運送業者に規制の網にかけることは、運賃の上昇に結びつくと反対したのである。このため後で詳しく述べるように、成立した35年自動車運送事業者法では穀物等の農産物は規制対象除外商品となり、連邦政府の規制から外されたのである。<sup>(4)</sup>

さらにトラック輸送産業への規制に熱心だったのは、鉄道の経営者の他に政策立案者やエコノミストたちであった。特に当時のエコノミストは、経済的規

制のように競争を制限する政府の介入に対して一般的に好意的であったといわれている。多くのエコノミストは、トラック輸送産業が大不況下で繰り広げられていた破滅的な競争 (destructive competition) によって弱体化してしまうものと懸念した。また当時の予想もつかない新規参入の増加、過剰能力の形成、倒産の増加、さらに運賃差別や不適切なサービスの横行によって、トラック輸送を利用している荷主企業の物流に悪影響を与え、それによって結果的に経済全体が大きな影響を被ると考えられた。トラック輸送産業は他の輸送手段と同様に「公共性」があり、政府はこの「公共性」を維持するためにトラック輸送産業を規制すべきであると考えられていた<sup>(5)</sup>のである。

このような背景のもとで1935年自動車運送事業者法が成立する。ルーズベルト大統領は、1933年にICCの委員長であったジョセフ・イーストマン (Joseph Eastman) を連邦運輸調整官 (Federal Coordinator of Transportation) に任命した。イーストマンに与えられた任務は、大不況によって混乱したアメリカの運送業を改善するために新たな法律を提案することであった。当時一般的であった考え方は、規制が行われていないトラック輸送産業は「弱肉強食」の世界になっており、それが結果的に小規模荷主に対する差別的運賃の設定や、採算性の悪い小規模な地域社会からの撤退を招くものと考えられていた。このまま規制が行われなければ、貨物輸送の公共性が維持できないばかりか、鉄道経営にも悪影響を及ぼすものと考えられた。こうした考え方は政府の陸上輸送の規制機関であるICCや全国鉄道協会 (National Railroad Association)、荷主企業に共通するものであった。このような広範囲に及ぶ支持を得て、トラック運送業者を規制する自動車運送事業者法が1935年に議会で可決され成立した<sup>(6)</sup>のである。

## (2) 厳しい参入規制と運賃規制

このようにして35年自動車運送事業者法が制定されたのであるが、35年自動車運送事業者法は4つの明確な目標を掲げている。

- 1) 運送業者の競争を管理して安定したトラック輸送産業を形成する。

- 2) サービスや施設の格差を最小限にする。
- 3) 運賃は適正で安定しており、差別的であってはならない。
- 4) 財務状態が健全な運送業者によって信頼できるサービスが提供される。

これらの規制の目標設定は、まさしく1930年代の大不況期のもとで過当競争に陥ったトラック輸送産業の状態を端的に反映したものとなっている。こうした目標を達成するために35年自動車運送事業者法では、従来鉄道を規制してきたICCに対して、トラック運送業者の運賃規制やトラック輸送市場への参入・退出規制など広範囲に及ぶ規制の権限を与えたのである。そして35年自動車運送事業者法に基づいて、ICCは40年以上の長期にわたってトラック運送業者に経済的規制を課し、結果的にトラック輸送市場における競争を大幅に制限したのである。

ところで、35年自動車運送事業者法の規制の対象は複雑に分類されていた(図1参照)、まず35年自動車運送事業者法は、あくまでトラック輸送サービスを商品として販売する事業者(for-hire)を対象としていた。いうまでもなく、自分の貨物を自からが所有するトラックで輸送する自家用(private)は除外される。さらに35年自動車運送事業者法の対象は、複数の州にまたがる州際(interstate)の貨物の輸送に従事するトラック運送業者であった。州内(intrastate)で完結する貨物輸送に従事するトラック運送業者に対する規制は州政府の権限であり、こうした貨物輸送に従事するトラック運送業者は連邦政府規制の管轄外であった。

また35年の自動車運送事業者法において重要な点は、規制(regulated)と規制除外(exempt)の区別である。ビジネスとしてのトラック運送業でも規制対象領域は当然ICCの厳格な規制下に置かれるが、他方でICCの規制対象外のトラック運送業の領域も存在していた。これは自家用のほかに、農産物輸送さらにコマーシャルゾーンの3つの適用除外領域である。まず自家用は自ら所有している貨物を輸送する限りにおいてICCの規制を受けない。また農産物輸送に従事するトラック運送業者は、輸送サービスを商品として販売してもICCによる参入や運賃の規制は受けない。さらに都市のコマーシャルゾーンの

輸送に関しても同じ規制対象外となっている。

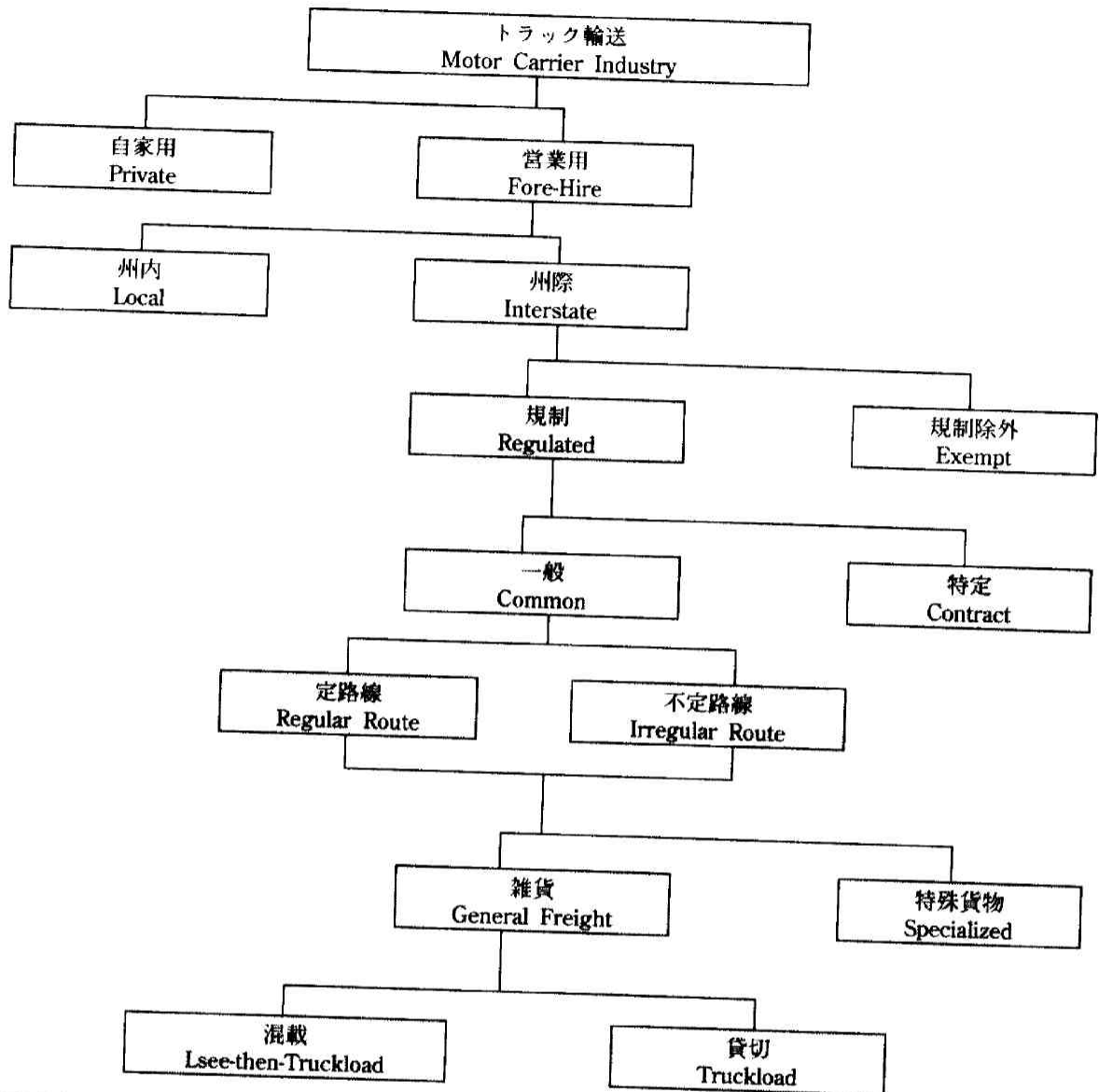
そこでICCの規制対象となるトラック運送業者の輸送領域であるが、それは大まかにいって2つ分野に分かれる。一般運送業者 (common carrier) と特定運送業者 (contract carrier) である。一般運送業者とは不特定多数の荷主に輸送サービスを商品として提供するもので、路線運行の形態別に定路線 (regular route) と不定路線 (irregular route) に分れている。さらにこれが一般商品の運送業者 (general freight) と特殊商品の運送業者 (specialized) に分かれている。前者は広い範囲の商品を輸送することができるが、後者は限定された貨物やタンクローリーといった特殊な車両を使用するトラック運送業者である。このような一般運送業者に対してもう一つの特定運送業者とは、不特定多数ではなく特定の限定された荷主と運送契約を結び、輸送サービスを提供するトラック運送業者である。<sup>(7)</sup>

35年自動車運送事業者法では、州際トラック輸送サービスを商品として提供するトラック運送業者に厳しい参入規制が課せられた。すべての一般運送業者はICCが発行する営業免許 (operating certificate) を取得しなければならない。また特定運送業者は同じくICCが発行する許可 (permission) を取得しなければならない。そこで新規参入者に与える免許や許可の条件が問題となる。35年自動車運送事業者法の規定では、新たにトラック輸送市場に参入を望む者は自らの営業活動が「公共の便益と必要性」 (public convenience and necessity) を満たすものであり、なおかつ輸送サービスを提供することに自らが「適合し、その意志を持ち、なおかつ可能である」 (fit, willing, and able) ことを証明しなければならなかった。<sup>(8)</sup>

さらに営業免許の取得を希望する者はあらかじめ次の点を証明しなければならなかった。まず提供しようとする輸送サービスが既存の事業者では不可能であり、なおかつ既存の事業者が同じような輸送サービスを提供する意志がないことである。つまり新規参入によって既存の事業者に影響を与えないことを証明しなければならなかったのである。このことは逆に既存の事業者が新規参入によって経営が大きく影響されると予想して反対を表明したり、新規参入者に



図1 アメリカにおけるトラック輸送の事業区分



(資料) Blomquist, *The Effect of Deregulation on Motor Carrier Firms and Drivers*, p. 21.

対抗して既存の業者が新規参入者と同じ輸送サービスを提供しようとするれば、申請している新規参入希望者には営業免許が与えられないことになる。このように新規参入者に証明する義務を負わせる方法は、実質的に強固な参入障壁を形成することになったのである。

このように取得が困難な営業免許であるが、仮に営業免許を取得してもどの貨物も自由に州際輸送ができるわけではなかった。営業免許は輸送する商品を



特定化しており、また輸送する商品の発地と着地も特定化しており、さらに輸送のルートもあらかじめ規定されたうえで発行された。このためトラック運送業者は営業免許を取得しても、極めて限定された領域でしか事業を展開することができなかった。こうした事業領域を大幅に限定した営業免許の発行は、営業領域を限定化するなかで結果的に競争を制限するように機能したのである。このため、規制時代の終わりには既存のトラック運送業者による営業免許の申請が急増するが、それはそれまで限定された事業領域を拡大するものであって、それはICCによる営業免許の限定性に由来するのである。

さらに運賃規制であるが、35年自動車運送事業者法ではICCに対してトラック運送業者の運賃を規制する広範な権限を与えていた。35年自動車運送事業者法では、「すべての運賃は合理的であり、なおかつ差別的であってはならない」と規定されている。トラック運送業者は「適正かつ合理的な」(just and reasonable) 運賃を定めて、これを遵守しなければならない。さらにトラック運送業者は、すべての運賃表 (tariff) を実際に使用する30日前にICCに登録 (file) してこれを公表しなければならない。しかもファイルされた運賃に関して他のトラック運送業者から異議申し立てがあった場合に、ICCはファイルされた運賃について調査する権限をもっていた。もし調査した運賃が差別的であって公正でなく合理的でないと判断された場合には、ICCはその運賃に対して変更命令を下すことができた。このように、ICCはトラック運送業者の運賃設定に関して強い権限を持っていたのである。

ところでこの連邦政府による州際トラック輸送を規制する35年自動車運送事業者法が原型となって、各州のトラック運送業者に対する州内規制が次々と作られていった。先に述べたようにアメリカでは連邦と州の権限が明確に分かれており、州をまたがる輸送に関しては連邦政府の権限であるが、州内の輸送に関しては州の権限となる。州内輸送に従事するトラック運送業者に対する州政府の規制は、連邦の35年自動車運送事業者法の成立を受けて1930年代後半から各州で次々と成立した。そして結果的にデラウェア州とニュージャージー州を除くすべての州において、一般貨物の州内運送業者に対する参入や運賃に

関する規制が課せられたのである。その意味で35年自動車運送事業者法は単に州際トラック輸送だけでなく、全米の州内トラック輸送に対しても非常に大きな影響を与えたのである<sup>(9)</sup>。

35年自動車運送事業者法は、州際輸送に従事するトラック運送業者に厳しい参入規制や運賃規制を課し、結果的にトラック運送業者間の競争を大幅に制限するものであった。現在から考えれば、あまりにも厳しい参入規制や運賃規制が実施されて、トラック運送業者の競争が大幅に回避され、やがてそのための弊害が顕在化することになるのであるが、それは世界大不況という極めて混乱した経済状況のなかで、過当競争や破滅的競争を繰り広げるトラック輸送産業を健全化するために一定程度必要な政策であったと考えるべきである。その意味で35年自動車運送事業者法は、当時の経済状況を反映した必然的な歴史的産物といえるのである。しかしながら、いったん法律によって規制の体制が確立してしまうと、それが固定化してしまい、その後の経済の変化に対応できず、経済全体の足枷となるとところに大きな問題が生じてくるのである。

## 2. 規制下のトラック輸送産業の実態

### (1) トラック輸送産業の発達と参入規制の実際

35年自動車運送事業者法が成立して第二次世界大戦を経て1970年代末まで、トラック輸送産業はこの法律に基づく規制下にあった。規制が行われていた時期の交通産業の発展を歴史的に位置づければ、モータリゼーションがさらに一段と進展した時期であった。貨物輸送においては、従来の基幹的な輸送手段であった鉄道に対して、トラックが急激な成長を遂げた時代である。表1にはアメリカにおける貨物の輸送機関分担率が示されている。これによると鉄道のシェアは第二次大戦中に約7割弱を占めていたが、第二次大戦終了後減少し、60年に鉄道の輸送機関分担率は5割を大きく割り込んだ。逆にトラックは40年代および50年代にシェアを急激に拡大し、60年にはアメリカ全体の貨物輸送の2割以上を占めるようになったのである。

表1 アメリカにおける貨物輸送機関分担率の推移 (トンマイル) 単位: %

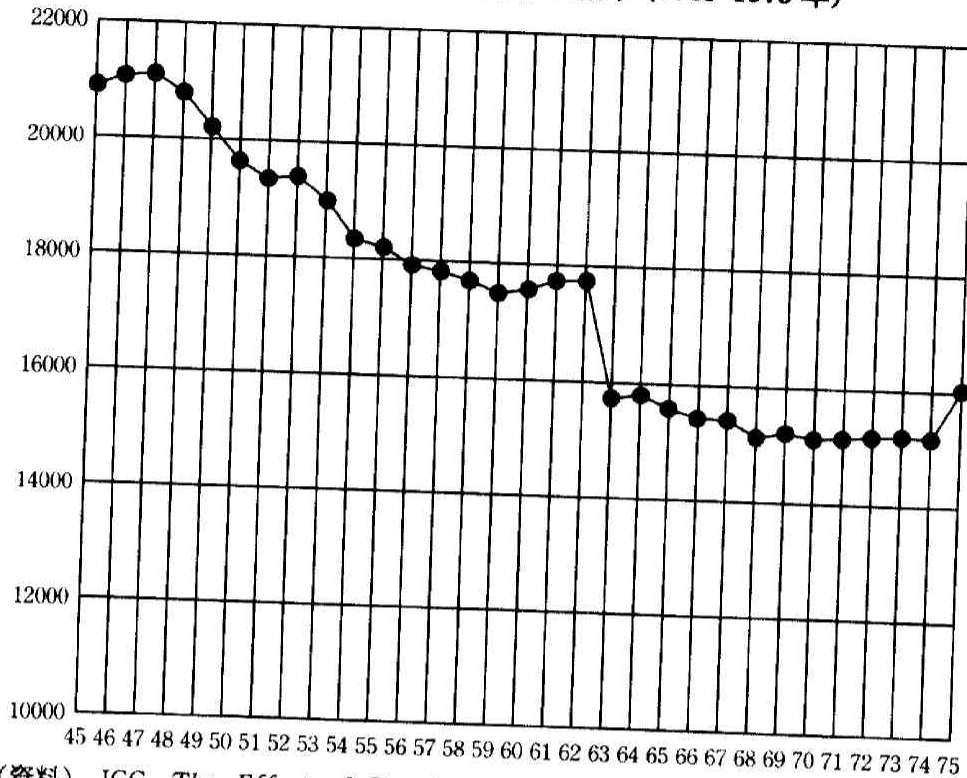
	鉄 道	トラック	五 大 湖	河川運河	パイプライン	航 空
1929	74.9	3.3	16.0	1.4	4.4	0.0
1939	62.4	9.7	14.0	3.7	10.2	0.0
1944	68.6	5.4	10.9	2.9	12.2	0.0
1950	56.2	16.3	10.5	4.9	12.1	0.0
1960	44.1	21.7	7.7	9.2	17.4	0.0
1970	39.8	21.3	5.9	10.5	22.3	0.2
1975	37.3	21.7	4.9	11.9	24.0	0.2
1980	37.5	22.3	3.9	12.5	23.6	0.2

(資料) Winston et al., *The Effects of Surface Freight Deregulation*, p. 2.

第二次大戦後のこの時期にトラック輸送が飛躍的に発展した理由として、特に州際高速道路網が急速に整備されたことが大きい。この時期にハイウェイの建設が急速に進み、全米にトラック輸送のためのインフラが整備されていった。これによって長距離トラック輸送の輸送時間が大幅に短縮された。また大型車両の導入が可能となって貨物積載量の増加と輸送効率の向上が実現され、トラックの輸送コストが削減された。このため比較的短距離の輸送に有利であったトラックが長距離輸送にも進出し、従来の鉄道の貨物輸送市場をいっそう蚕食したのである。

しかしながら、この時期に急激に輸送機関分担率を伸ばしていったトラック輸送産業には、全期間にわたって厳格な経済的規制が課せられていたのである。まずトラック輸送市場への新規参入は大幅に制限された。35年自動車運送事業者法では、いわゆる祖父権条項 (grandfather clause) に基づいて1935年に営業していた者が営業免許の申請を行ったがその数は8万9,000に達した。しかしそのうち実際に営業免許を与えられたのは申請者の3分の1以下であった。<sup>(10)</sup> 最初からトラック貨物市場への参入は厳しく制限されたのである。その後トラック運送業者数は長期的に減少している。図2に示されるように、トラック運送業者数は1947年に約2万1,000業者あったが、その後徐々に減少して

図2 トラック運送業者数の動向 (1945-1975年)



(資料) ICC, *The Effect of Regulatory Reform on the Trucking Industry : Structure, Conduct and Performance*, p. 33.

おり 1960年代には約1万5,000業者まで減少している。そしてトラック運送業者がようやく増加に転じたのは1975年以降であった。これは厳しい参入規制が課せられているなかで新規参入が大幅に抑制され、既存のトラック運送業者が事業を拡大するために他のトラック運送業者を買収した結果事業者数が減少したのである。この時期にトラック輸送市場は急激に拡大したが、こうした需要の拡大に対応して既存の事業者が新たな免許を取得して事業の拡大をはかることは厳しい参入規制があるために困難であった。このために既存のトラック運送業者は、他業者を買収することによって事業の拡大を実現したのである。このためにトラック輸送市場が急激に拡大するなかで、トラック運送業者数が減少したのである。<sup>(11)</sup>

先にも述べたように35年自動車運送事業者法では、新規参入をしようとする者はその輸送サービスが「公共の便益と必要性」があることを証明しなければならなかった。実際は一定の地域で既存のトラック運送業者が多数営業活動

を展開する中で、改めてこの「公共の便益と必要性」を証明することは非常に困難であった。さらに新規参入の申請をしてその合否がわかるまで、時には1年以上に及ぶ審査期間がかかったといわれている。しかもその審査過程では、新規参入の希望者が事業経営を行うのに十分な車両台数を備えているか、経験豊かなトラック・ドライバーを備えているかといった点が、実際の営業免許の発行の条件として求められた。これらの審査基準はまったくの新規参入者にとって乗り越えるのに困難なハードルとなった。実際に「公共の便益と必要性」とこれらの求められる条件をクリアすることができたのは、既にトラック運送業者として実績を重ねている者でありそれ以外は困難であった。従って新規参入といっても、こうした既存の事業者が別の地域で営業免許を取得するというパターンが多くを占めていた<sup>(12)</sup>のである。

表2には70年代後半における新規参入の申請者数と免許取得件数の割合が示されている。すでに77年から一部規制緩和が行われているためにこの時期から数字の変化が現れてくるが、それ以前の75年・76年は旧来の規制下のもとでの状況を示している。これによると営業免許取得の申請は、既存のトラック運送業者によるものが圧倒的に多い。まったくの新規は既存の1割にも満たない。申請のうち実際に免許が取得できる割合は、75年および76年で5割から6割程度であり、既存および新規で大きな差はなかった。既存の業者による

表2 営業免許の申請件数と発行比率 (1975-1980年)

	既存業者 申請件数	新規 申請件数	既存業者 発行比率	新規 発行比率	運送業者 数
1975	2,822	276	55	61	16,075
1976	6,406	586	61	62	16,462
1977	8,622	558	65	72	16,606
1978	12,983	703	69	78	16,874
1979	20,687	974	69	80	17,083
1980	18,788	1,490	73	86	18,129

(資料) Moore, "Rail and Trucking Deregulation", *Regulatory Reform: What actually happened.* p. 31.



営業拡大のための免許の取得が行われているが、まったく新規の免許取得が少なかったため、1970年代のトラック運送業者数は1万6,000業者程度で年々わずかな増加にとどまっていたのである。このことから新規参入が大幅に制限されていた実態を把握することができる。

このように営業免許が自由に取得できないために、営業免許それ自体がトラック運送業者間で売買の対象となった。これは、規制によって営業の拡大が制限されている場合に、その権利が商品として価値を持つという規制時代に広くみられる現象であるが、アメリカにおいても例外ではなかった。むしろアメリカにおいては規制が厳格であったがために営業免許の市場が発達したのである。一つの推定であるが、1977年に営業免許が取り引きされた金額は6億ドルに達するといわれている。また営業免許の価値は総額で20億ドルから40億ドルに達するものと考えられていた。また営業免許を取得するために支払ったコストは運賃に上乗せされ、運賃の3~5%に相当するといわれている<sup>(13)</sup>。

このような厳格な参入規制によってトラック運送業者の新規参入が抑制されるとともに、事業領域が限定されていた。しかもこうした制限は、ICCの規制を受ける事業者だけでなく、ICCの規制から除外されている運送業者の事業活動も大きく制約した。例えば、穀物などの農産物輸送に従事する者は、規制除外(exempt)としてICCの規制を受けずに農村地域から都市部へ農産物を自由に輸送ができるが、帰り荷として食料品や工業品などを都市部から農村に輸送することはできない。こうした輸送は一般運送業者の事業領域であり、ICCの営業免許を必要とするためである。従って農産物のトラック運送業者は、帰り荷の輸送は不可能であり実際に空車で走行することになる。さらにプライベートキャリア(自家用)は自ら所有する貨物の輸送は自由にできるが、他人の所有する貨物を有償で運ぶことはできない。またプライベートキャリアを持っている企業が、系列下にある企業の貨物を輸送することも制限されていた。さらにプライベートキャリアはそのトラックとドライバーをICCの規制対象となっているトラック運送業者にリースすることも禁じられていた。従ってICCの規制除外の運送業者といっても、実際の運行ではICCの厳格



な規制の影響を受けていたのであって、大幅に制限された貨物輸送であった。いずれにせよ、ICCの規制除外分野が存在していても、その領域の輸送は限定されていたのであった。結果的にトラック運送業者間の競争は全般的に大きく制限されていたのである。<sup>(14)</sup>

## (2) レイト・ビューローの機能

アメリカにおける交通産業の規制機関であるICCは、トラック運送業の参入に関して非常に強い権限を行使し、組織として多くのエネルギーを参入規制に費やした。反面で運賃の規制に関しては、ICC自体はそれほど積極的に関与しなかった。しかしながら、そのことは運賃の規制が緩やかであったとか、運賃規制が十分に機能しなかったということではない。トラック運送業者に対する運賃規制もまた厳格に行われたのであり、それはICC以外の組織によって遂行されたのである。

実際にはレイト・ビューロー (rate bureau) が運賃規制に大きな役割を演じた。レイト・ビューローは全米で地域ごとに設立されトラック運送業者の協会であり、その役割はメンバーであるトラック運送業者が申請する運賃をファイルしICCに届けることであった。全米で年間数十万件に上る運賃ファイルをICCが一元的に管理・監督することは実質的には不可能であった。このため地域ごとに設立された各レイト・ビューローが、トラック運送業者から申請された運賃を管理するようになったのである。実際にこのレイト・ビューローの機能は重要であって、レイト・ビューローはトラック運送業者間の運賃競争を回避させて、運賃の集団的値上げを実現させるうえで有効な役割を果たしたのである。

多くの場合レイト・ビューローに申請される運賃はトラック運送業者間の同一運賃であり、地域に営業する各トラック運送業者に共通するものであった。このような集団的運賃設定 (collective rate-making) がレイト・ビューローを通じて行われたのであるが、こうした方法での運賃設定が行われると、構成メンバーのなかの最も非効率なトラック運送業者でも一定の利潤を確保できるよう

な高めの運賃水準が設定されるようになる。このためは、地域ごとのレート・ビューローによって決定されるトラックの運賃は実質的にカルテル運賃であった。こうしたレート・ビューローによる集团的運賃設定は、明らかに独占禁止法に違反する。しかしながら、1948年に成立したリード・バルウインクル法(Reed-Bullwinkle Act)によって、レート・ビューローによるこうした運賃設定は独占禁止法の適用除外とされたのである。これによってレート・ビューローによる集团的運賃設定は合法的な方法として広く定着し、結果的にトラック運送業者間の運賃競争が回避されていったのである。

ICCは1971年以降レート・ビューローによる運賃の変更の手続きを統一し、それを全国のレート・ビューローに徹底させた。運賃の変更といっても1970年代はまさにインフレの時代であって、実際には運賃の値上げであった。これを行う場合には次の手続きが行われた。まずレート・ビューローが一定期間内のトラック運送業者の貨物量を調査し、今後の賃金や燃料費の値上がりを見込んで平均コストを算定する。レート・ビューローは、その平均コストに適正な利潤を上乗せした新しい運賃をメンバーのトラック運送業者によって構成される委員会に諮問する。この運賃委員会は多数決でその当否を決定し、ここで採決された運賃がICCに申請される。申請を受けてICCはわずかなチェックを行い、その後その運賃が公表され有効になる。こうした手続きの統一は、集团的運賃設定の方法を一定のリーズナブルな手段で行わせるものであるが、結果的にその定着化をもたらし、インフレが進行するこの時期に運賃値上げをオーソライズする手段となったのである。<sup>(15)</sup>

以上は集团的運賃の決定の仕組みであるが、その他に個々のトラック運送業者が個別的に運賃を設定して申請することも可能であった。一般運賃(general rate)に対してこれは個別運賃(selective rate)の変更であり、先の集团的運賃改定に対して個別申請(independent action)と呼ばれるものである。個々のトラック運送業者はこの制度によって運賃の値下げを個別申請することが可能である。しかしながら、こうした個別の運賃値下げ申請はレート・ビューローの常設の運賃委員会で審議されるが、ここでは公聴会が開かれて他業者の意見が

求められる。当然他業者は競争相手の運賃値下げに反対であるから、公聴会で反対意見が出る。こうした場合申請された運賃を認めることは困難であり、結果的に申請は却下される。従って、レイト・ビューローの運賃委員会は、実質的に抜け駆け的な運賃の設定を防止するチェック機能を果たしていた。制度的には個別の運賃を設定できたが、実質的にはレイト・ビューローによって統一したカルテル運賃を維持する制度が構築されていたのである。<sup>(16)</sup>

このように運賃に関しては、レイト・ビューローという組織を通じてトラック運送業者間に運賃競争が発生しない仕組みができあがっていた。それは一方で集団的な運賃設定が行われてカルテル運賃が形成されるとともに、他方で個別的な運賃設定にはレイト・ビューローの委員会で申請を却下する形式をつくりあげた。そして結果的に抜け駆け的な運賃設定を排除し、トラック運送業者で統一した、非効率のトラック運送業者にも一定程度の利潤が確保できるような運賃水準を形成することが可能となったのである。しかもこうした仕組みは、燃料代やドライバー賃金の上昇によるコストの増加を比較的簡単に運賃に上乗せすることが可能となり、効率性を追求して生産性を向上させようとするトラック運送業者の企業努力を萎えさせることになったのである。

### (3) 規制の経済的成本

以上のように、アメリカでは第二次大戦後の1950年代、60年代、そして70年代において35年自動車運送事業者法に基づいたICCの厳格な規制が実施され、これによってトラック運送業者は相互の競争が大幅に制限された。参入規制によって新規参入が制限されるなかで、既存の業者間でなれ合い的な営業が展開された。このため荷主企業に対する雇客指向の輸送サービス改善はなおざりにされた。運賃も統一運賃で集団的に設定されており、業者間の運賃競争は生じない。むしろインフレ時代に安易な運賃の値上げが繰り返された。既存のトラック運送業者にとっては、35年自動車運送事業者法の規制下であえて必死に企業努力をしなくとも、単純にルーティン・ワークをこなしているだけで一定の利益をあげることが可能であった。

しかしながら、トラック輸送サービスの利用者である一般の荷主企業は、この規制によって憂慮すべき事態に追い込まれていったのである。トラック運送業者間の競争が制限されて運賃の値上げが繰り返され高水準にあり、輸送サービスの質は改善はいっこうに進まず、劣悪なサービスの提供が続いたのである。トラック輸送を利用する荷主企業は、高コストの劣悪な輸送サービスで非効率的な物流システムに甘んじざるを得ない状況に追い込まれたのである。

こうして荷主企業は規制下のトラック運送業者の輸送サービスに対して強い不満を抱くようになっていった。例えばジョンソン (James C. Johnson) が行った荷主企業に対するアンケート調査のなかで、荷主企業は次のように発言している。

「古い制度 (35年自動車運送事業者法による規制—引用者) では、トラック運送業への新規参入が大きく制限されていた。従って、いくつかの運送業者は都市間貨物輸送において実質的に独占を形成しており、われわれは信じられないくらい高い運賃を支払っていた。<sup>(17)</sup>」

「1980年以前にもし私がトラック運送業者にサービスの改善を求めると、営業免許の公聴会、レイト・ビューローやICCの運賃申請などの公聴会が次々とあった。当時を振り返ると悪夢のようだ。サービスの改善は常に悪だということが基本的な前提にあった。なぜならば、サービスを改善しようとする運送業者は、そうしない運送業者やできない運送業者にダメージを与えるからだ。<sup>(18)</sup>」

「集团的運賃決定は非効率な運送業者が営業を続けていくことを可能にしており、これによって運行コストの削減をしなくとも成功している運送業者にたなぼたの利益を与える結果になったと強く感じている。運賃競争がないために荷主はかなり不利な状況に置かれた。さらに集团的運賃決定はトラック運賃が本来あるべきものより遙かに高いために、経済全体にとっても有害であった。<sup>(19)</sup>」

「率直に言わせてもらえば、ビジネスを続ける価値のないような非効率な運送業者があまりにも多かったから、1980年自動車運送事業者

法はトラック輸送産業にとって良かったと最初から考えていた。貧弱なサービスを提供する運送業者が多く、これらはビジネスから追放されるべきであった。多くの運送業者は非常に非効率な運行を行っており、この非効率はこうした運送業者の存続を可能にする原始的な運賃決定システムと相まって、途方もなく高い価格のトラック輸送システムを作り上げていた<sup>(20)</sup>のである。」

このように、競争が回避されて横並び的で品質が悪く、しかも運賃が高いトラック輸送サービスに対して、荷主企業は強い不満を抱いており、それが規制制度によってもたらされる独自のメカニズムのなかで再生産されていることを荷主企業は正しく認識していたのである。

ところで政府による厳格な規制が実施され、その結果として競争が回避されて経済全体に弊害をもたらしたという調査結果が比較的早い段階に明らかにされた。例えば、1958年、59年に実施されたアメリカ農務省 (Department of Agriculture) の調査によれば、規制の適用除外となっている農産物の輸送では、規制されている営業トラック輸送よりも効率的であり、しかも運賃が廉価であることが明らかにされている。具体的には生および冷凍の鶏肉の輸送で運賃が33%低下し、冷凍の果実・野菜の輸送で運賃は19%低下した<sup>(21)</sup>という。

またブルッキングス研究所 (Brookings Institute) のムーア (Thomas Moore) によれば、鉄道を含めた陸運業に対する規制によって生ずるコストは、1969年の時点で38億ドル～89億ドルの範囲にあったとされている。さらにムーアは、規制は規制を受けるトラック運送業者と労働組合に加入しているトラックドライバーに大きな恩恵を与えたとの調査結果を明らかにしている。これによると規制によって荷主企業は約25%もの割高な運賃をトラック運送業者から課せられており、この超過運賃によって得られる所得の約4分の3がトラック運送業者とチームスター労働組合 (International Brotherhood of Teamsters) の労働組合員に流れていった。トラック運送業者がこれによって得た超過所得は1972年で15億ドル～20億ドルに達した。またチームスターの労働組合員は10億ドル～13億ドルの所得を得たとする推計結果を明らかに<sup>(22)</sup>している。



さらにウインストン (Clifford Winston) らによれば、運賃規制によって運賃の大幅な上昇をもたらしており、これがトラック輸送産業と鉄道を合わせると社会全体に対し年間約10億ドルのコスト負担をもたらしたという。一般のトラック運送業者は小ロット貨物を混載するLTL (Less-than-truckload) 運送業者と貸切輸送するTL (Truck load) 運送業者に分かれている。ウインストンによれば、TL運送業は鉄道と貨物をめぐって競合関係にあるために運賃の上昇はさほどではないが、LTL運送業は小ロットという貨物特性ゆえに他に競合する輸送機関がないために運賃の上昇が大きかった。このためにトラック輸送産業でも特にLTL運送業のほうが経済全体に対する負担が大きかったと指摘している。<sup>(23)</sup>

いずれにせよ第二次大戦後のアメリカにおいてトラック輸送産業に厳格な規制が課せられることによってトラック運送業者間の競争が回避され、結果的に荷主企業は高運賃と輸送サービスの質の劣化によって大きな経済的損失を被っていた。それが物流コストの増大として荷主企業の製品価格に転嫁されることによって消費者価格を押し上げたのであり、最終的に消費者への負担を高めていった。こうした荷主企業や一般消費者への負担は、やがて規制緩和をもたらす政治的なエネルギーへと結集していく源動力となったのである。

## 第2章 80年自動車運送事業者法と規制緩和の経済的効果

いったん法律が制定されて一つの制度が作られると、その制度はそれ自体が合目的のように長期にわたって機能しつづける。トラック輸送産業に対する規制もまたこの例外ではなかった。アメリカにおいて1960年代・70年代にトラック輸送が急速に進展するなかで、依然として第二次大戦前につくられた制度が生き続けたのである。制度と経済の実態とのギャップがますます激しくなり、規制に対する一般企業や消費者の不満は徐々に蓄積していった。そしてやがて規制緩和に向けた政治的なエネルギーが集結されることになり、規制緩和が実現することになる。

そこで本章では、まず70年代にはいって顕在化する規制緩和を求める政治



的な動きと、やがて80年自動車運送事業者法の成立へと結びついた具体的なプロセスを明らかにする。さらに、成立した80年自動車運送事業者法における規制緩和の内容について検討する。同時にアメリカの規制緩和に対する評価として、規制緩和の経済的効果に注目する必要がある。アメリカにおいて規制緩和に対してどのような評価がなされているかを検討する。

### 1. 規制緩和への政治的プロセス

トラック運送業者の競争を制限する経済的規制の弊害は、1960年代・70年代において顕在化しており、これを改革しようとする政治的動きが活発化してくる。まずこうした弊害を除去するために規制の緩和を求める政治的な動きが出てくるのは60年代初めである。1962年にケネディー大統領は運輸に関する書簡を議会に送り、このなかで陸上貨物輸送の規制を削減するように勧告している。これを受けて議会は大統領の勧告を上回る規制削減の法案を提案したが、しかし続くジョンソン政権ではこの法案に対して熱意がなく成立をみなかった。

ニクソン政権のもとで1971年に運輸省 (Department of Transportation : DOT) がトラック運送業者の規制を削減する提案を行った。しかしホワイトハウスはこれを法案として提出しなかった。なぜならば政権政党である共和党の数少ない支持労働組合としてチームスターがおり、チームスターはこの法案化に反対したからである。トラック・ドライバーの労働組合であるチームスターは積極的なロビー活動を展開しており、ニクソン政権に対しても強い政治的影響力を保持していたのである。さらにフォード大統領は75年11月にトラック輸送産業の規制を削減する1975年自動車運送事業者改革法 (Motor Carrier Reform Act of 1975) を提出したが、これは議会の支持が得られず日の目を見なかった。しかし70年代の中葉になると、大統領から任命されたICCの委員長がICCは積極的に競争を促進すべきであると公言するようになり、規制機関のICC自体の政策スタンスが大きく変わり始める予兆を示していた。<sup>(24)</sup>

トラック輸送産業の規制緩和に向けた動きが本格化したのは、76年のカー

ター政権になってからである。まず就任直後カーター大統領は、ICCの委員長に規制緩和論者として知られているオニール (Daniel O'Neil) を任命する。オニールは既に73年にICCに入っていたが、77年2月にICCの委員長に就任した。オニールの委員長就任によって規制機関のICCが規制緩和に向けて大きく動き出すのである。

最初にオニールはICC内に特別専門委員会を設置して、新規参入を容易にするための方法を検討させた。オニールの命を受けた特別専門委員会が作成した報告書では、新規参入を促進するために39項目に及ぶ規制の変更を取り上げて勧告した。これを受けてICCは、営業免許の申請者に対して以前に増して積極的な営業免許の交付に行うようになった。前掲の表2に示されているように1977年から営業免許の申請者数が増加しており、免許の発行比率も上昇している。ところで、こうしたICCの措置に対して、トラック運送業者の全米的な業界団体であるアメリカトラック協会 (American Trucking Association: ATA) は、既存のトラック運送業者の利益を損なうものと強く反発し、ICCに対して警告を発している。

77年10月には議会が動き出した。上院司法委員会の反トラスト・独占小委員会において、トラック運送業の運賃に関する公聴会が開かれたのである。反トラスト・独占小委員会の委員長はロバート・ケネディ上院議員であり、規制緩和の積極的な推進者であった。彼によってトラック輸送産業の規制緩和に向けて歯車が大きく動き出すイベントが仕掛けられた。この公聴会では、トラック輸送産業に厳しい規制が課せられて運賃が割高になり、荷主企業やさらに一般の消費者がいかに多くのコスト負担を強いられているか、その実態が明らかにされた。これによってトラック輸送産業の規制緩和の必要性を国民に強く印象づけたのである。このためアメリカ消費者連盟 (American Consumer Federation) のようなリベラルな団体だけでなく、アメリカ保守連合 (American Conservative Union) のような保守的な団体までもが、トラック輸送産業における規制の削減を支持する表明を行うようになったのである。このためホワイトハウスは、トラック輸送産業の規制を削減する方向に大きく傾いていった。ただ

し当時の運輸省長官のアダムス (Brock Adams) は、この時点で規制削減に反対する態度を崩していなかった。

78年後半になると I C C は自家用輸送を行うプライベート・キャリアに対して営業免許を与え、一般のトラック運送業者と同じように営業行為を認めるようになった。これによって35年自動車運送事業者法以来40年以上も守られてきた規制の一角が実質的に破られたのである。さらに78年末に I C C のオニール委員長が規制緩和の新たな提案を行った。その内容は、あらかじめ設定された基準に適合すればいかなる申請者に対しても一般トラック運送業者の営業免許を与えること、さらに運賃規制を緩和して合理的なゾーンに運賃が設定されていれば I C C は介入しないというものであった。このオニールの提案は従来の I C C による規制の方法を根本的に変えるものであるとともに、これらの提案が後に成立する80年自動車運送事業者法の重要な骨格となるものであった。その意味ではオニールの提案は極めて重要な意味を持っていたのである。<sup>(25)</sup>

78年の初めに航空業規制緩和法 (Airline Deregulation Act) が成立しており、航空業に大幅な規制緩和が実施された。こうした規制緩和の実績がまた陸運業のトラック輸送産業の規制緩和を推進する原動力となった。78年の段階ではホワイトハウスだけでなく運輸長官が反対していた運輸省もトラック輸送産業の規制緩和を実施する計画をすでに作成していた。そして翌79年6月にカーター大統領とケネディ上院議員が共同で、トラック輸送産業に規制緩和をもたらす新たな法案を第96議会に提出した。これは一般にカーター・ケネディ法案 (The Carter Kennedy Bill) と呼ばれるものであり、トラック産業に対する I C C 規制を弱めることや現行の独占禁止法適用除外の廃止を含んだドラスティックな改革内容をもっていた。

第96議会は79年から80年にかけて開会されたが、この間にカーター・ケネディ法案を始めトラック輸送産業の規制緩和を求める数多くの法案が上程された。そして上院と下院での激しい論戦を経て、結果的に上院が上程した1980年自動車運送事業者改革法 (Motor Carrier Reform Act of 1980)、および上院が上

程した1980年自動車運送事業者法(Motor Carrier Act of 1980)の二つの法案をめぐって、150日近くをかけて両院のあいだで相互調整がなされた。ついに妥協点が成立し80年6月に上下両院で通過して、7月1日にカーター大統領が署名をして80年自動車運送事業者法(Motor Carrier Act of 1980)が成立したのである。<sup>(26)</sup>

ところでこのように79年・80年にかけて議会でさまざまな法案が審議されているさなか、ICCは独自に規制緩和の実施に踏み切った。79年10月にICCはトラック輸送産業とバスの参入規制を容易にする措置を実施した。35年法以来連綿として続いてきた制度では、新規参入者は自ら提供する新しいサービスが既存の業者によって提供できないことを証明しなければならなかった。しかしICCは証明の必要性を取り除き、この仕組みにみずから終止符を打ったのである。これと同時にICCは既存のトラック運送業者の破産を防ぐために新規参入者の申請を拒否しなくなった。明らかにICCは従来の需給調整をみずから拒否したのである。このように法律が成立する前に、規制機関のICCによって実質的に規制緩和が実施されたのであって、新たな参入基準の設定でトラック輸送産業の競争が加速されたのである。<sup>(27)</sup>

こうしたICCの新たな措置に対してトラック運送業界および議会の一部は騒然となり、ICCに対する怒りを露にした。アメリカ議会の規制擁護派の議員にとっては、40年以上も前に成立したとはいえ議会が制定した35年自動車運送事業者法が依然として効力を発しているなかで、規制実施機関であるICCがみずからこの法律の根幹を突き崩すような措置を実施してしまうことは許し難い行為であると思われた。

79年から80年前半にかけて、トラック運送業界を代表するアメリカトラック協会やトラック・ドライバーの労働組合であるチームスターは、議会で審議されている規制緩和法案に反対するとともに、ますますボルテージを上げてICCの一連の規制緩和政策の実行に強く反対していった。そしてさらにアメリカトラック協会やチームスターは、参入の自由化をはかるICCの行動を制限する法律を制定するよう議会へ積極的に働きかけたのである。

しかしながら規制下でトラック運送業者の輸送サービスに強い不満を抱いていた一般の企業は、議会で審議されている規制緩和法案を強く支持した。トラック運送業者の高い運賃、品質の悪い輸送サービスに対して荷主企業の長年の不満が蓄積しており、この時期に一気に噴出したのである。トラック運送業者の顧客である荷主企業の全国的な組織、全国製造業者協会 (National Association of Manufacturers) は、主要な大企業を先頭にしてトラック輸送産業の規制緩和を積極的に支持した。大手荷主企業は中小荷主企業の代表とともに、審議中の法案通過を急ぐように議会に対して大きな圧力をかけたのである。結果的に法案は全米で広範な支持を得て、先に見たように80年7月に可決成立したのである。<sup>(28)</sup>

以上のように80年自動車運送事業法の成立過程を見てきたのであるが、まず規制緩和に向けた制度改革の積極的な推進役は今まで厳しい規制を行ってきた規制機関のICCであった。ICC委員長オニールのもとで規制改革に向けて具体的な提案を行うとともに、いくつかの重要な規制緩和に踏み切り実績を積み重ねた。

こうした規制緩和の動きに対して広範な層からの支持が集められた。輸送サービスの利用者である荷主企業は長年にわたって高運賃・低品質の輸送サービスに強い不満を抱いており、大企業・中小企業を問わず規制緩和を強く支持していた。さらに、一般の消費者は直接的な利害関係はないが、高い輸送コストが企業の物流コスト増加に結びつきそれが製品の価格に反映されることを認識しており、物価の安定を求めるために消費者団体を中心としてトラック輸送産業の規制緩和を支持したのである。

これに対して既存の制度を維持しようとして積極的に活動したのがアメリカトラック協会とチームスターである。既存のトラック運送業者やトラック・ドライバーは、規制が存在して競争が制限されることによって大きな恩恵を受けてきた。このためアメリカトラック協会やチームスターは、規制緩和に対抗する利益者団体として積極的なロビー活動を展開した。この時期に特にチームスターは利益者団体として隠然たる力を持っていたのである。



しかしながら、こうした規制を維持しようとする団体の積極的な政治活動にかかわらず、アメリカ全体は規制緩和の方向に動いており、一般企業や消費者の広範な支持のもとに遂行されている規制緩和には抵抗することができなかった。結果的に80年自動車運送事業者法の成立を許してしまい、実質的にすでにICCによって実施されていたトラック輸送産業の規制緩和はこの法律によってオーソライズされることになったのである。

## 2. 80年自動車運送事業者法の特徴

80年自動車運送事業者法はアメリカにおける交通産業の一連の規制緩和の流れのなかで実施された。周知のように76年の鉄道再生・規制改革法(Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act of 1976)、78年には航空業規制緩和法が成立しており、80年には自動車運送事業者法と同じくスタガーズ鉄道法(Staggers Rail Act of 1980)も成立した。従って80年自動車運送事業者法もアメリカの歴史的な流れである交通業の規制緩和の連続性のなかに位置づけることができる

しかし80年自動車運送事業者法は他の輸送手段の規制緩和と大きく異なっている点が存在している。それは規制緩和の程度である。例えば80年自動車運送事業者法よりも2年早く成立した航空事業規制緩和法の場合には、航空輸送業の路線参入・撤退の自由化、航空輸送事業免許の自由化、運賃の自由化など、段階的な規制の撤廃と最終的な完全自由化、連邦政府の規制機関であるCAB(Civil Aeronautics Board: 民間航空委員会)そのものの廃止を含むドラスティックなものであった。航空業では規制緩和というより規制撤廃といったほうが適切であり、従来の経済的規制を大胆に廃止した。<sup>(29)</sup>これに対して80年自動車運送事業者法は従来の規制の枠組みは残しておいて、そのなかで参入条件やさまざまな制限を緩和して運賃規制を緩めることに主眼があったのであり、規制そのものの撤廃ではなかった。このように同じ規制緩和でも、トラック輸送産業のそれが緩やかであったのは、アメリカトラック協力やチームスターなどの規制緩和に反対する政治勢力のロビー活動の結果であった。こうした利益者集団のロ



ビー活動は、規制緩和の実施を許したものの、その内容をよりマイルドに留める役割を果たしたのである。このため、80年自動車運送事業者法が成立後14年を経て94年トラック輸送産業規制改革法によって再び大胆な規制緩和が実施されることになるのである。

さらに80年自動車運送事業者法の主要な目的を細かく検討すると、トラック輸送産業の中の特定の業種にターゲットが絞られたといわれている。特に従来規制が実施されているなかでも競争的であったTL運送業よりも、従来規制によって競争が大幅に制限されていたLTL運送業者をを主たる対象として、その競争促進を狙ったものであるといわれている<sup>(30)</sup>。

アメリカ議会は1980年に自動車運送事業者法を可決したのであるが、既に述べたように実際には80年法成立以前からICCによってトラック輸送業に対する規制緩和がすでに実施されていた。その意味で実質的なトラック輸送産業の規制緩和はすでに1977年から始まっており、それが80年自動車運送事業者法によって正式にオーソライズされて完成されたのである。実際の規制では緩和が進行しており、こうした実態を法律が後追いするパターンがみられた。それは、既に述べてように従来の参入規制が実質的に大幅に緩和されたほかに、一般運送業と特定運送業の免許が同時に取得することができたり、規制対象外である農産物の運送業者が帰り荷に規制対象商品を輸送することができるようにした。さらに特定運送業者は8つの荷主企業という制限があったがこれも緩和された。このように具体的に細かな点において、80年以前に実質的な規制緩和が進展していたのである<sup>(31)</sup>。

そこで改めて80年自動車運送事業者法によって変更された点を明らかにしてみよう。まず新規参入に関する規制であるが、35年自動車運送事業者法では新規参入の申請者は自らの輸送サービスが「公共の便益と必要性」があることを証明しなければならなかったが、80年自動車運送事業者法ではそのサービスが「有益で公共の目的」(useful public purpose)に合致していればICCは新規参入を認めるようになった。そして申請者は新たな輸送サービスの必要性を証明しなくてもよいことになった。逆に、新規参入に反対する者は、新規参入が

なぜ「公共の便益と必要性」に反するのかを証明しなければならなくなった。新規参入の申請者と既存業者との間での証明の負担が逆転したのである。そして営業免許を取得するためには、あらかじめ設定された基準に適合していることだけが求められたのである。これによって新規参入は従来よりはるかに容易(32)になったのである。

実際にこうした制度的な変更に伴い、営業免許の申請者に対して実際に交付される割合は格段に増加した。例えば参入規制の緩和が始まる前の1976年には全くの新規および既存業者の営業免許申請は6,746件あり、このうち実際にICCが免許を交付した割合は70%であった。これに対して80年自動車運送事業者法が施行された後の81年には営業免許の申請件数は2万8,414件であったが、ICCが免許を交付した割合はじつに97%に達した。80年以降は申請すればほとんど営業免許が与えられる状態になったのである。(33)

80年自動車運送事業者法は新規参入を容易にただけでなく、今まで事業者に課せられていた営業のさまざまな規制を削減した。具体的には、ゲートウェイ (gateway) といって複数の路線で必ず通過しなければならない特定の地点を定めた規定を削除したり、トラック運行上で迂回しなければならない規定を削除した。さらに今までの営業免許では、輸送できる商品、輸送するルート、営業区域を狭い範囲で限定したが、こうした制限された範囲を拡大することによってトラック運送業者が以前よりは自由に営業活動を繰り広げることができるようになった。例えば以前の規制でトラック運送業者は、特定の営業区域から発生する特定の商品を特定のルートで輸送しており、また帰り荷も制限されていた。このため極めて固定化された狭い範囲内でしか営業ができなかったのである。しかし、こうした制限が緩和されることによって、トラック運送業者は季節的な貨物需要変動や商品別の貨物輸送需要の変動に対応して、広い範囲にわたって貨物を輸送することができるとともに、対象とする荷主も広い範囲で営業活動を展開することができるようになった。(34)

運賃の規制に関しては、80年自動車運送事業者法においてコモンキャリアは毎年上下10%の範囲で運賃の自由な変更が認められた。さらに、かつては集团的

な運賃の設定が行われ個々のトラック運送業者による独自の運賃設定が困難であったが、新たな法律ではレイト・ビューローが個別の運賃のファイルを妨げること制限しており、個別の運賃設定がはるかに容易になった。そして集团的運賃設定の一部が廃止された。具体的には、一つの路線を単一のトラック運送業者で運送する場合の単一路線運賃 (single-line rate) は集团的な運賃設定が禁止された。しかし複数の業者が運送区間を小区間ごとに分担して輸送する複合路線運賃 (joint-line rate) と一般運賃 (general rate) の集团的運賃設定は依然として独占禁止法の適用除外として維持された。<sup>(35)</sup>

この他に詳細な規制緩和の内容としては、農産物輸送の規制除外貨物として飼料、種子、農業生産に使われる機械類が含まれるようになった。また自家用でも100%の株式を保有する子会社の輸送においては、営業行為ができるようになった。さらに一般と特定の両方を同時に営業することが可能となった点があげられる。また規制の適用除外として、オーナー・オペレーターの加工食品輸送を認めることになった。オーナー・オペレーターは通常適用除外の農産物流輸送に従事しており、一般の規制対象の貨物を輸送することができなかった。このために帰り荷がなく空車の運行が一般的であった。そこで80年自動車運送事業者法では食料の輸送について、自己の所有車両で本人が運転し、この食料の輸送が重量ベースで年間の総取扱量の過半数を超えないことを条件に営業輸送ができるようになったのである。<sup>(36)</sup>

### 3. 規制緩和がもたらす経済的効果

規制緩和によって新規参入が増加し、運賃規制も緩められて事業者の価格設定の裁量が拡大された。このため、トラック運送業者は、80年以前の規制時代に支配的であった他業者と同じ質のサービスと同じ運賃を提供する横並び指向の事業展開はもはやできなくなった。規制緩和後のトラック運送業者は、後に詳しく述べるように、いともたやすく倒産に追い込まれる状況に直面し、これを回避し事業を継続するために荷主企業に対して運賃の値下げを行うとともに、以前よりも質の高い輸送サービスを提供していかなければならなかったの

である。

それと同時に従来の荷主企業とトラック運送業者の関係も明らかに変化した。トラック運送業者間の競争激化のもとで、荷主企業が運賃や輸送サービスをめぐる交渉でイニシアティブを掌握する傾向が一段と強まったのである。結果的に、荷主企業のイニシアティブのもとに輸送サービスの質の改善と運賃の低下が生じ、荷主企業にとってはあたかも規制時代の鬱積を晴らすかのような歓迎すべき時代が到来したのである。

規制緩和後の80年代において、いかに荷主企業を取り巻く物流の状況が改善され、荷主企業に有利になっていったかを簡単に見てみよう。ジョンソン (James C. Johnson) は1990年に荷主企業に対するアンケート調査を実施したが、その調査結果は実に興味深いものであった。このアンケート調査は、80年自動車運送事業者法施行後の10年を振り返って、荷主企業の物流担当責任者にトラック運送業者の評価を聞いたものである<sup>(37)</sup>。

まずトラック運送業者の輸送サービスの改善について、荷主企業が次のように記述している。

「現在運送業者はマーケティング活動を強化しているが、その結果サービス水準は10年前よりも格段に良くなった。さらに運送業者の営業担当者は、今日では立派な専門家になっている（よく教育を受けているし、常に新しいものを取り入れている）。以前ならば営業担当者はプロ野球の只券を配っていたが、その代わりに彼らは私が何を必要としているかを研究し、特定のサービス・パッケージを提案し、優れたサービスを私に提供している。」<sup>(38)</sup>

さらにトラックの運賃は低い水準のままに推移しており、別の荷主企業は80年代の状況を次のように記述している。

「トラックの運賃は（規制緩和後の）最初の数年間に最も下落し、その後安定して一般の物価上昇水準程度に上昇するだろうと私は考えていた。しかし私の予想は完全に間違っていた。たとえ運賃の値引きがどのような水準に到達しようとも、さらにいかに多くの人々が運賃の値

引きが底を打ったと発言しようとも、運賃の値引きは依然として拡大し続けているのである。<sup>(39)</sup>」

このように、アンケート調査における荷主企業の記述に端的に示さるよう  
に、規制緩和後のトラック運送業者の競争激化によって、80年代におけるアメ  
リカの一般の荷主企業はトラック輸送サービスの改善とトラック運賃の引き下  
げを実現することができたのである。規制緩和前と打って変わって荷主企業に  
とって極めて有利な状況が実現されたのである。

ただし規制緩和による運賃自由化は、必ずしも荷主企業全般に経済的な恩恵  
を与えていないとの指摘も存在している。デンプシー (Paul Stephen Dempsey)  
によれば、規制緩和によって運賃に関して荷主企業間の格差が拡大しており、  
大量の貨物を発送する大規模な荷主企業はかなり低い割引運賃を実現するこ  
うできたが、逆に小規模な荷主企業は正規の運賃を払わされたうえ5~10%の  
追加の割増料金を支払わされた事例を紹介している。<sup>(40)</sup> さらに大規模荷主企業  
の場合、運賃は公表されている正規の運賃で支払うが、後でトラック運送業者  
に対してリベートを要求している。大規模な荷主企業は正規の運賃とその正規  
の運賃の70%引きさせた金額の差額をリベートとして受け取り、結局実質的運  
賃は公表されている運賃の70%引きという大幅な割引を実現していたとい  
<sup>(41)</sup>う。いずれにせよ規制緩和は、大量の貨物を持っていてトラック運送業者に強  
い交渉力のある大手荷主企業を有利にしたことは明らかである。しかし全国に  
散在する中小の荷主企業が同じような恩恵を受けたかは疑問である。むしろ運  
賃が自由化することによって荷主企業間の格差が拡大して、中小の荷主企業が  
相対的に不利になったことは十分に考えられる。

先に述べたように、規制緩和はトラック輸送サービスの需用者である荷主企  
業に大きな恩恵を与えた。この時期に荷主企業は、トラック運送業者間の激し  
い競争を通じて、トラック運賃の下落により物流コストの削減が可能となり、  
さらに輸送サービスの質の改善によって物流合理化を推進することができた。  
荷主企業にとっては、規制時代の競争のないぬるま湯状態のもとで、高い運賃  
と劣悪なサービスに我慢する時代は完全に過去のものとなった。規制緩和のこ



の時期は荷主企業がイニシアティブを握り、市場に参入した多くのトラック運送業者を相互に競争させることによって、より安い質の良い輸送サービスを購入することができるようになった。

このため規制緩和は経済全体に対して大きな経済的効果を発揮したと考えられている。そこで、規制緩和の経済的効果に関するマクロ的な分析が試みられている。ウインストン (Clifford Winston) らは、鉄道を含めた陸上輸送の規制緩和によって荷主企業や消費者にどの程度の経済的効果をもたらしたのかモデルを設定して推計を行っている。その計算結果が表3に示されている。これによると、トラック輸送産業の規制緩和によって荷主企業や消費者に年間総額78億1千万ドルの経済的効果をもたらしたと推計している。

表3 トラック輸送産業の規制緩和の経済的効果

(単位：億ドル，1977年価格)

項目	金額
トラック運送業者の運賃	39.6
自家用トラックのコスト	30.3
トラック運送業者の時間節約	8.2
経済効果の合計	78.1

(資料) Winston et al., *The Effects of Surface Freight Deregulation*, p. 28.

この経済的効果は3つの分野から発生している。まず第一にトラック運送業者間の競争が激化して運賃が低下し、これによって荷主企業の運賃支払額が減少することによってもたらされた経済的効果である。こうした経済的効果が年間39億6千万ドルに達する。しかもウインストンらによれば、この経済的効果のほとんどはLTL輸送部門における運賃低下から生じたものであるという。第二に規制緩和は自家用トラックの帰り荷輸送を可能にすることによって、荷主企業の自家用輸送のコスト削減をもたらした。この経済的効果が年間30億3千万ドルに達する。この経済的効果も規模が大きい。第三に競争が激化でトラック運送業者のサービス改善が進み、これが荷主企業に経済的効果をもたらした。この輸送サービス改善の具体的な内容は、輸送過程のトランジットタイ

ムの削減による輸送時間そのものの短縮をもたらす経済的効果である。これが年間8億2千万ドルになるという<sup>(42)</sup>。このようにトラック輸送産業の規制緩和によって、トラック輸送サービスを利用する荷主企業や最終的な消費者は、大きな経済的利益を受けたことが広く認識されているのである<sup>(43)</sup>。

その意味ではトラック輸送産業の規制緩和はアメリカ経済全般に一定程度の経済的利益を与えた。しかし、逆の言い方をすれば、かつて一般の企業がトラック輸送産業に対する厳格な規制によって失われていた利益を規制が緩和されることによって、その本来あるべきものを取り戻したと考えることができる。いずれにせよ、一般の企業にとってトラック輸送産業の規制緩和は経済的効果の大きな望ましい政策と判断されているのである。

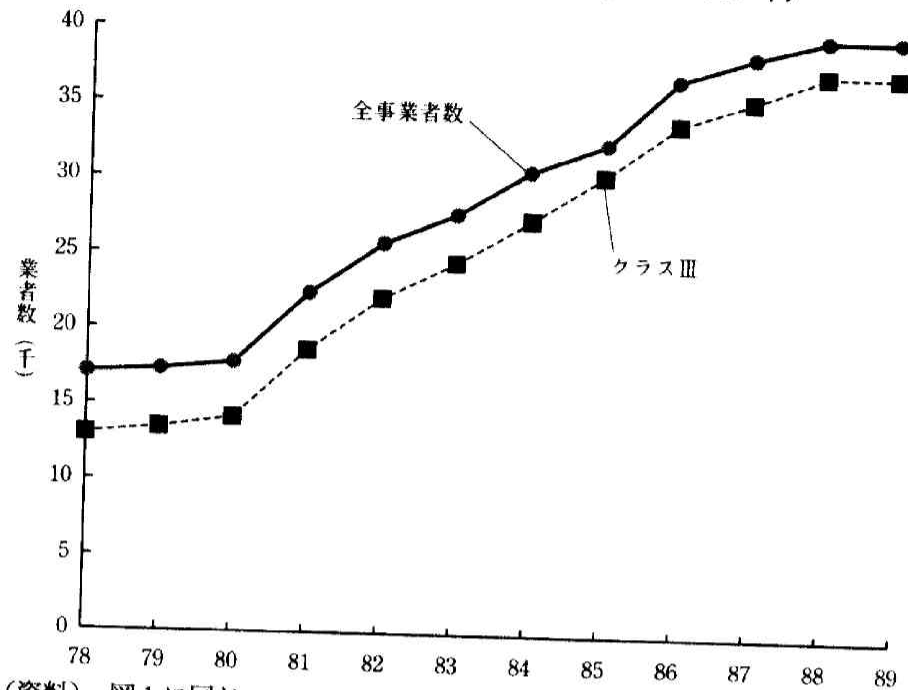
### 第3章 規制緩和後のトラック輸送産業の変貌

80年自動車運送事業者法によってトラック輸送産業の規制緩和が正式にスタートした。かつて35年自動車運送事業者法による規制がトラック輸送産業のあり方を大きく規定していたように、80年自動車運送事業者法による規制緩和はその後のトラック輸送産業の発展に大きな影響を与えていった。規制緩和によって80年代の以降のアメリカのトラック輸送産業は、かつての変化の乏しい静態的な存在から一変して、動きの激しい動態的な存在へと大きく変貌した。そこで本章では、80年代から90年代初頭にかけてアメリカのトラック輸送産業がいかに変貌したのか、具体的な分析を行なう。

#### 1. 小規模零細業者の新規参入

大方の予想通り、80年自動車運送事業者法後に、トラック輸送産業へ大規模参入が生じた。1980年代はまさしく堰を切ったようにトラック輸送市場へ参入が相次ぎ、事業者数が急増したのである。図3は80年代におけるICCの営業免許を持つトラック運送業者数の動向が示されている。70年代のトラック運送業者数は緩やかな増加傾向にあったが、81年以降ICCの営業免許を取得する事業者は急激に増加している。ICCの営業免許を持つトラック運送業者数は

図3 トラック運送業者数の推移 (1978-1989年)



1978年の時点で約1万7,000であったが、89年には約3万9,000に達した。事業者数は11年間で2.3倍に増加したのである。

このようなICCの営業免許を持つトラック運送業者の急激な増加は、小規模零細事業者がほとんどを占めていた。ICCは州際輸送に従事しているトラック運送業者を年間の売上高によって、クラスⅠ、クラスⅡ、クラスⅢの3つに分類している。こうした3つの分類の基準は80年自動車運送事業者法の成立を境に変更されており、81年以降クラスⅢが年間売上高100万ドル未満、クラスⅡが100万ドル～500万ドル、クラスⅢが500万ドル以上となっている。上掲図3にはクラスⅢの事業者数が示されているが、81年以降をみると全体の事業者数の増加がクラスⅢによってほとんど占められていることがわかる。小規模零細事業者であるクラスⅢは、81年の約1万9,000事業者から89年に約3万7,000事業者へ、この間に2倍に増加している<sup>(44)</sup>。クラスⅢに分類される小規模零細トラック運送業者は、89年の時点で事業者全体の94%を占めていたのである。競争が激しくなるなかで、後で詳しく述べるように、トラック輸送産業では倒産する事業者が続出した。しかしこのクラスⅢに分類されるトラッ

ク運送業者は、新規参入の事業者数が倒産によって市場から撤退を余儀なくされる事業者数を大幅に上回ったのである。

小規模零細事業者のクラスⅢは、そのほとんど大部分がトラックの貸切輸送を行う T L (truck load) 運送業者であった。この貸切トラック輸送は、基本的に1台のトラックに一荷主企業の貨物を積載して、発地から着地へドア・ツー・ドア (door to door) 輸送する形態をとっている。これは広範なネットワークを必要とする L T L 運送業者の混載輸送システムとは異なり、極めて単純な輸送形態である。このために最低単位のトラックがあれば事業開始が可能であり、T L 輸送市場は規制が緩和されれば新規参入が容易な市場であった。従って、規制緩和後に単純な輸送形態で州際輸送を行う T L 運送業者が急増した<sup>(45)</sup>のである。

クラスⅢに分類される小規模零細 T L 運送業者の急増は、オーナー・オペレーターとプライベート・キャリアのトラック輸送市場への参入と密接に関係している。オーナー・オペレーターは個人業者のことであり、トラックを所有している事業者みずからが運転して輸送サービスを提供する。オーナー・オペレーターは原則として1人で1台のトラックを運行するが、こうした事業者がオーナー・オペレーター全体の8割を占めており、残りの2割のオーナー・オペレーターは他のドライバーを雇って複数の車両を運行しているといわれている<sup>(46)</sup>。オーナー・オペレーターは、規制緩和以前には穀物など農産物の規制除外 (exempt) 貨物の輸送に従事していた。こうした貨物の輸送は I C C の規制を受けずに自由に輸送することができたが、それ以外の一般の貨物を輸送するには I C C の営業免許の取得が必要であった。80年自動車運送事業者法によって一般運送業の営業免許が比較的容易に与えられるようになって、従来規制商品の輸送から除外されていたオーナー・オペレーターが、一般の州際トラック輸送市場へ新規参入していった。アメリカの場合、日本のように事業者が営業免許取得にあたって最低保有しなければならないトラック台数の規制 (最低車両台数制) がないために、トラック1台を運行するオーナー・オペレーターでも、一定の基準を満たせば一般の運送業の営業免許を取得することができる。いずれにせ

よ、1台という最低規模の個人業者が一般のトラック輸送市場に参入したのである。

さらに従来自家用輸送に従事していたプライベート・キャリアも、規制緩和でトラック運送業の免許取得が可能になり、一般の州際トラック輸送市場への新規参入を果たした。プライベート・キャリアは規制緩和以前には自家用輸送の帰り荷として他人の貨物を輸送することを禁じられていたが、80年自動車運送事業者法によって帰り荷の営業行為が可能となった。こうしてプライベート・キャリアが営業免許を取得していったのである。

規制緩和後の80年代の変化に注目すると、まずトラック輸送産業における新規参入の多さに目を奪われる。しかし、この新規参入の急激な増加はトラック輸送産業以外の他の産業から全く新しく参入した者だけでなく、むしろ、従来トラック輸送業務に従事していたが規制のもとでは一般のトラック運送の営業が認められなかった事業者、すなわち適用除外のオーナー・オペレーターや自家用輸送のプライベート・キャリアが多く含まれていた<sup>(47)</sup>のである。

以上のように、クラスⅢに分類されるTL運送業者の積極的な市場への参入は規制緩和当初から予想されていたが、実際に80年代を通じてTL運送業者の旺盛で継続的な参入が行われたのである。いうまでもなくこれによって州際のトラック輸送市場における競争圧力がますます強まっていった。

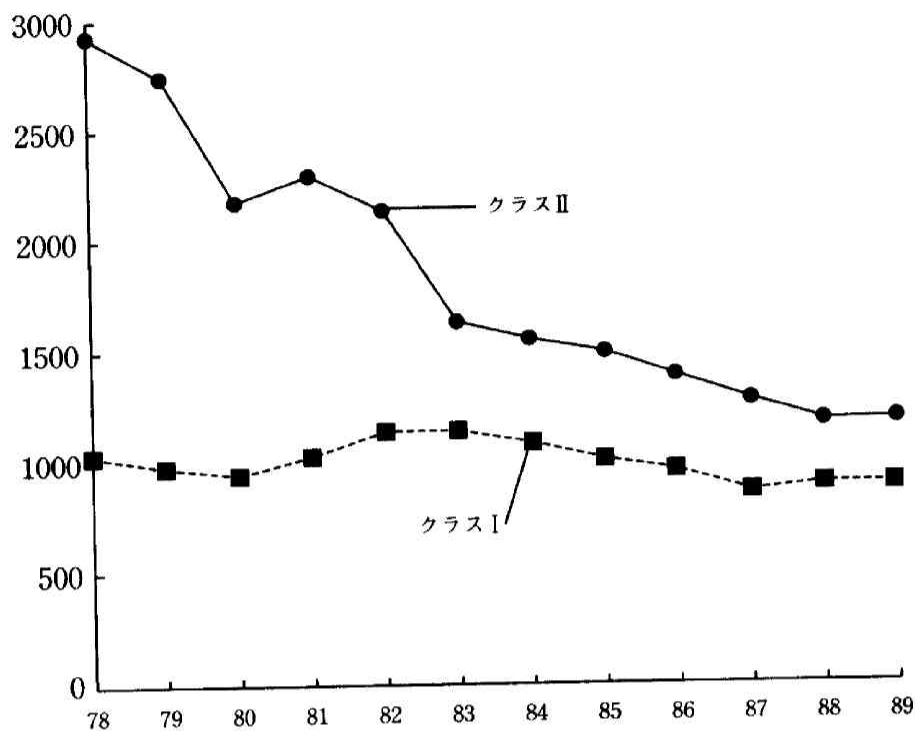
## 2. 寡占化の進行

小規模零細なクラスⅢのトラック運送業者の急激な増加と対照的に、中規模なクラスⅡおよび大規模なクラスⅠのトラック運送業者は80年代に一貫して減少していった。図4に示されているように、特にクラスⅡの事業者数は81年の2,293から89年に1,189へとこの間にほぼ半減した。これに対してクラスⅠの事業者数は81年の1,031から89年の886となり、減少が著しかったクラスⅡほどではないが、ここでも事業者数の減少が生じた<sup>(48)</sup>。

クラスⅢのトラック運送業者がほとんどLT運送業者であったが、逆にクラスⅠおよびクラスⅡはLTL運送業者が多く含まれていた。LTL運送業は、



図4 中・大規模トラック業者数の動向 (1978-1989年)



(資料) 前図に同じ。

不特定多数の少量の貨物を混載し積合せする輸送形態をもち、集配・幹線輸送・トラックターミナルでの仕分け作業を有機的に結合させる輸送ネットワークを必要とする。このため比較的広域にわたってトラックターミナルを配置し、このターミナル間に数多くのトラックを運行させるために、LTL運送業者の経営規模はTL運送業者に比べて大規模なものとなる。もちろん貸切輸送の形態をとるTL運送業者もLTL運送業者と肩を並べる大規模な業者も含まれるが、一般的にはTL運送業者は小規模零細な事業規模に特徴がある。従ってICCの分類によるクラスIIおよびクラスIIIの事業者数は、事業規模の大きなLTL運送業者の動向を反映したものと<sup>(49)</sup>考えてよい。

80年代におけるLTL輸送市場では規制緩和によって市場への参入が容易になったにもかかわらず、新規参入がほとんど発生しなかった。実際に、80年代におけるLTL運送業者の新規参入はLeasewayというトラック運送業者1社のみであり、それ以外は参入者がなかったのである。逆に、LTL輸送市場では、規制緩和後の事業者間の競争の激化によって倒産に追い込まれるトラッ

ク運送業者が増加した。さらに経営不振によって他の企業に合併吸収される事業者も増加した。ちなみに、L T L輸送市場に唯一新規参入を果たした Lease-way も、数年後に多額の赤字を抱えて市場からの撤退を余儀なくされている<sup>(50)</sup>。

ところで参入規制が緩和されたにもかかわらず、L T L運送業者の新規参入がほとんどなく、逆に事業者が大幅に減少した事実を注目する必要がある。ただし、L T L輸送市場で事業者の新規参入がほとんど生じなくとも、それは市場規模が縮小し市場での競争が弱まったことを意味するものではない。規制緩和後の状況のなかで既存のL T L運送業者は積極的な経営を展開しなければ倒産に追い込まれてしまうため、従来の営業路線をより広範な地域に拡大して経営規模の拡大をはかっていった。従って、全体のL T L運送業者数は減少したものの、地域的にみると各々のL T L運送業者が相互に輸送ネットワークを拡大したため、地域で営業を展開する事業者数は逆に増加した。そして結果的にL T L運送業者間の相互の競争は一層激しくなったのである<sup>(51)</sup>。

規制緩和後のアメリカのトラック輸送産業の変貌で特に注目しなければならない点は、L T L輸送市場で寡占化が著しく進行したことである。一方でT L輸送市場には新規参入者が急増し、ますます零細業者が林立する「原子的」な状態が形成されたのであるが、これと全く対照的にL T L輸送市場では事業者数が減少して少数の大手事業者の市場占有率が拡大したのである。実際に規制緩和後どの程度寡占化が進行したのかを分析してみよう。

アメリカにおけるトラック輸送産業の資料に関しては制約があり、L T L輸送市場の全体的な規模を把握することが困難である。そこでここではL T L運送業者を詳細に分析したラコフスキー (James P. Rakowski) の研究成果に基づいて分析を進める。ここでは資料の入手可能な中堅から上位のL T L業者の売上高の統計を利用する。表4はL T L運送業者の売上高上位50社の市場占有率を1979年と92年で比較したものである。これによると、上位50社に占める上位3社の割合は79年において25.7%であったが、これが13年後の92年には41.0%に増加している。さらに上位5社、上位10社の市場占有率はいずれも増加しているが、79年と92年の市場占有率の増減率を比較すると上位3社

表4 LTL 運送業者上位 50 社に占める階層別シェア (1979・92年)  
(単位：%)

売上高別ランク	上位 50 社売上高に占めるシェア		増減率
	79年	92年	
上位 3 社	25.74	41.02	59.36
上位 5 社	36.03	51.90	44.05
上位 10 社	49.55	66.37	33.95
11 位 ~ 20 位	19.89	15.46	-18.16
21 位 ~ 30 位	13.80	8.83	-36.01
31 位 ~ 40 位	10.09	5.60	-44.50
41 位 ~ 50 位	7.67	3.74	-51.24

(資料) Rakowski, "The continuing structural transformation of the U. S. less-than-truckload motor carrier industry," *Transportation Journal* Vol. 34, No. 1 p. 8.

の増加率が最も高い。このことから、80年代から90年代初頭にかけてのこの時期に特に上位3社の市場占有率が急速に高まったことがわかる。これに対して上位10位以外の階層はそれぞれの市場占有率が92年には79年に比べて減少している。

別の視点から比較してみよう。79年の売上高ランク1位の企業 Roadway Express の売上高は10億9,800万ドルであり、これに対して第50位の企業 Motor Freight Express の売上高は7,570万ドルであった。両者の売上高の格差を比較すると14.5対1になる。これに対して、92年では売上高1位の Yellow Freight System の売上高が22億3,900万ドルであり、第50位の Fredrickson Mtr Express の売上高が4,880億ドルであった。92年の第1位と第50位の売上高を比較すると45.9対1になる。明らかに上位50位の企業のトップと最下位との格差がこの間に大幅に拡大している。このことからも上位企業のへの集中が進んだことがうかがえる。<sup>(52)</sup>

表5にはLTL輸送市場における売上高上位10位企業が示されている。この表からいくつかのことがわかる。まず売上高が断然多いのが、Yellow Freight System, Roadway Express, CF Motor Freight の上位3企業である。これらの3企業はいずれも年間の売上高が20億ドルを越えており、4位以下の企

表5 LTL 運送業者上位10社の売上高(1992年)

92年売上 高順位	企 業 名	売 上 高 百万ドル	79年売上 高順位
1	Yellow Freight System	2,239	3
2	Roadway Express	2,156	1
3	CF Motor Freight	2,080	2
4	Overnite Trans.	873	12
5	ABF Freight Sytem	843	13
6	Con-Way Trans. Serv.	609	NA
7	Caronina Freight	593	15
8	Preston Trucking Co.	408	21
9	TNT Holland Mtr Ex	347	65
10	Watkins Motor Lines	327	44

(資料) 表4に同じ。

業に大きな格差をつけている。しかもこれらの3企業の売上高はお互いに肉迫しており、79年と比較して順位こそ変動しているが3企業ともに依然として3位内に留まっている。アメリカのLTL輸送市場ではこのように上位3位の企業が強固な地位を築いているのである。

さらに表5からうかがえる点は、一方で上位3位の企業の寡占化が一層強化されたとともに、他方で中堅のLTL運送業者が急激な企業成長を遂げていることである。例えばOvernite Trans.は79年の12位から4位に躍進し、同じくABF Freight Systemも13位から5位に躍り出た。さらに79年に65位であったTNT Holland Mtr Exは9位に躍進して、この間の売上高は約6倍と驚異的な伸びを見せたのである。このように寡占体制が強化されるなかで、まさに生き馬の目を抜くような企業成長が実現されていった点も注目する必要がある。後で述べるように、その反面として市場から大量の退出者が発生したことも同時に把握する必要がある。

LTL輸送市場における寡占化の進行とともに、80年代においてLTL運送業者の持株会社によるグループ化が進展した。持株会社別にLTL運送業者を分類したのが表6である。持株会社によるLTL運送業者の企業集団は、Roadway, Yellow, Consolidated, Carorina, TNT, そしてCentraの6つのグループ

が存在する。例えば Roadway Service グループであるが、このグループ全体の売上高は 28 億 7,900 万ドルであり、全米で最大の売上規模を誇る。Road-

表 6 LTL 運送業者のグループ企業 (1992 年)

持株会社名	傘下企業名	売上高 (百万ドル)	順位
Roadway Service		2,879	
	Roadway Express	2,156	2
	Viking Freight System	268	14
	Spartan Express	98	34
	Roberts Express	108	33
	Central Freight Lines	19	
	Coles Express	230	16
Yellow Corporation		2,820	
	Yellow Freight System	2,239	1
	Preston Corpration	581	8,9
Consolidated Freight- ways		2,688	3
	CF Motor Freight	2,080	6
	Con-Way Transportation Services	609	
Carorina Freight Corp		746	7
	Carolina Freight Carriers	593	32
	GI Trucking	110	
	Red Arrow Freight Lines	43	
TNT Freightways		731	
	TNT Holland Motor Express	347	9
	TNT Red Star Express	176	21
	TNT Reddaway's Truck Line	77	36
	TNT Bestway Transportation	71	40
	TNT Dugan Truck Lines	31	
	TNT United Truck Lines	29	
Centra, Inc.		448	
	Central Transport	320	11
	Central Cartage	128	28

(資料) 表 4 に同じ。p. 11.



way Express を中核企業（フラッグシップ・キャリアー）として6つのLTL運送業者をグループ化している。Roadway Express 自体は全米で第2位の売上高を誇るLTL運送業者であるが、それ以外にも5つの企業がグループ化されており、そのうち4つの企業が上位50以内にランキングされている。これらの会社は一定の地域に輸送ネットワークを持つLTL運送業者である。具体的には売上高14位のViking Freight Systemは西海岸地域が中心で、売上高34位のSpartan Expressは中部・南東部地域に活躍する企業である。さらに売上高16位のRoberts Expressは特急便などの特殊な混載輸送を行う業者である。また、売上高16位のCentral Freight Linesはテキサス州で最大の州際LTL運送業者である。またニューイングランド州を拠点とするColes Expressという極めて規模の小さなLTL運送業者も含まれている。このようにある程度地域分担がなされており、これによって全国的な輸送ネットワークが形成されているのである。

またアメリカで極めて特異な存在が、全米のLTL運送業者集団で第5位のTNT Freightwaysである。このグループ全体の売上高は7億3,100万ドルで、上位の3集団とは大きな格差がある。先の表5で見たようにTNT Holland Motor Expressの急激な成長に見られるように、グループ全体も急成長を遂げている。しかし、なによりも特徴的なことは、この持株会社TNT Freightwaysがオーストラリアの運送会社TNTのアメリカ現地法人であることである。すなわち、外国資本が持株会社を使ってLTL運送業者をグループ化しているのである。TNT Freightwaysは、Holland Motor Express, Red Star Express, Reddaway's Truckline, Bestway Transportationなどを次々と買収し、それぞれの社名を残しその冠にTNTの名を付している<sup>(53)</sup>。

このように持株会社によるLTL運送業者のグループ化が進んでいるが、こうしたトラック輸送産業における企業集団の形成・拡大は、規制緩和によって業者間の競争が激化するなかで、輸送ネットワークを拡大するための企業行動として理解できる。LTL運送業者における競争力の源泉は、輸送ネットワークの大きさにある。輸送ネットワークが広ければ広いほど荷主企業の輸送ニー

ズに対応することができ、それによる貨物の集積は結果的に輸送コストの削減効果をもっている。従って、多くのLTL運送業者は規制緩和後の厳しい競争に打ち勝つために、独自の輸送ネットワークを拡大するインセンティブが強く働いたのである。しかしながら、LTL運送業者が最初から単独で独自の輸送ネットワークを拡大していくことは多くの困難を伴う。そこでアメリカでは、最もポピュラーである持株会社によって地域の運送業者を買収する方法が採用された。こうして大規模なLTL運送業者によるネットワークの拡大が実現されていったのである。

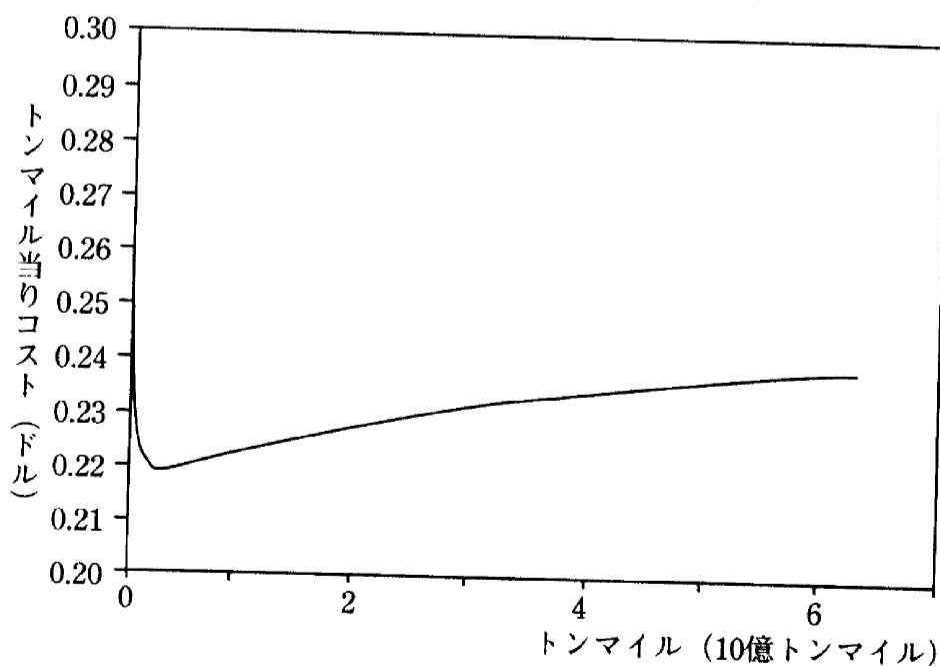
以上のように持株会社によるグループ化が進展しており、LTL輸送市場の寡占化は実質的にかなり進んでいる。このことは規制緩和後のLTL輸送市場の一つの大きな特徴であるが、この点に関しては同じように規制緩和されたアメリカの航空業と共通している。トラック輸送産業よりも一足早くなおかつ徹底的な規制緩和に踏み切った航空業は、80年代においてさらに寡占化が進展した。アメリカの航空業界の上位8社の市場占有率は、規制緩和以前には80～82%であったが、90年には92%、91年後半には95%に達した。航空業界はトラック輸送産業のLTL輸送市場よりも一段と高いレベルの寡占化が進行したのである。このことから、規制緩和は一方で寡占化を促進させることを経験的に教えているのである。<sup>(54)</sup>

しかしながら、トラック輸送産業のLTL輸送市場と航空業の展開で決定的に異なる点が存在している。航空業では規制緩和によって新規参入が相次いで発生して参入ラッシュが生じるとともに、そのほとんどが倒産か合併吸収によって市場から退出していった。デンプシーによれば、1978年の航空業の規制緩和後じつに176の新たな航空会社が誕生したが、その後それまでの航空会社と合せて200件以上が倒産し50件以上の合併が生じた。<sup>(55)</sup>ところがトラック輸送産業のLTL輸送市場では規制緩和後に新規参入がほとんど生じていない。1機数百億円もする航空業に新規参入者が殺到し、それよりはるかに安い新規投資ですむLTL運送業にほとんど新規参入が生じなかったことは実に興味深い点である。おそらく収益性などさまざまな点を考慮に入れなければなら

ないであろうが、現段階で少なくともいえることは、LTL運送業者のもつ輸送のネットワーク性が固有の参入障壁を形成していたものと考えられる。いずれにせよ規制緩和後に新規参入が生じないままに寡占化が進行したことが、トラック輸送産業におけるLTL輸送市場の最大の特徴であった。一般に規制緩和は参入規制を緩めて新規参入を容易にすることが前提となるが、LTL輸送市場に関していえば実質的にその前提は有効に作用しなかったのである。

さらに指摘しなければならない点は、LTL輸送市場において「規模の経済性」が強く働いていることである。規制緩和後は「規模の経済性」が強く作用した結果、LTL輸送市場において寡占化が強まったと考えられるのである。そこでイング(John S. Ying)は、規制緩和以前と規制緩和後のLTL運送業者の費用構造を分析した。その結果として、まず図5に80年におけるLTL運送業者の費用構造が示されている。これによると80年では215百万トンマイルの輸送規模がトンマイル当たり22セントで最小となり、この輸送規模が最小の効率規模であった。この輸送規模のLTL運送業者は450社を越えていた。

図5 LTL運送業者のコスト構造(1980年)



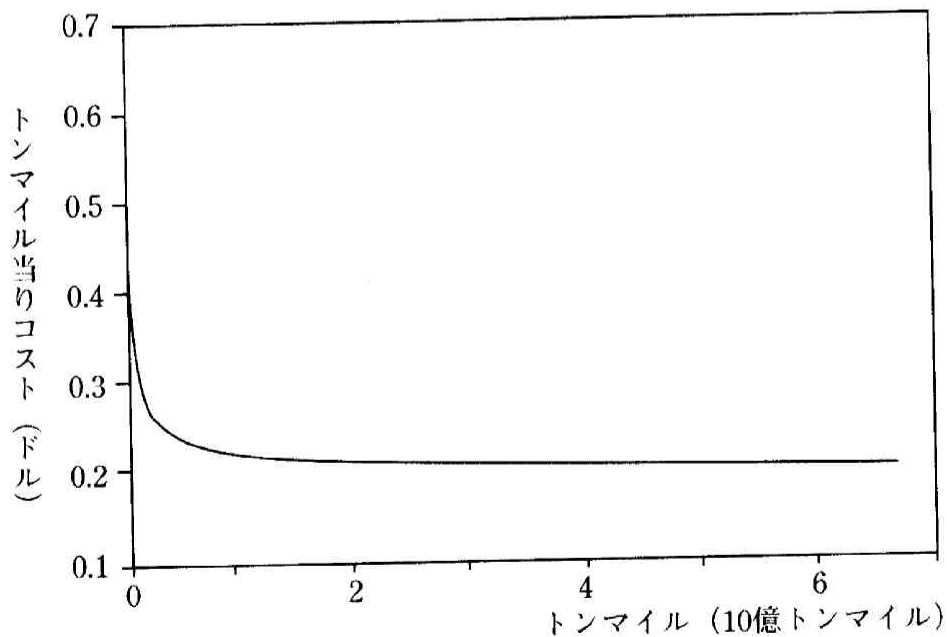
(資料) John S. Ying, "Regulatory Reform and Technical Change: New Evidence of Scale of Economies in Trucking," *Southern Economic Journal* (April, 1990), pp. 1003.

この規模を越えて輸送量が増加すると輸送コストは逡増する。イングによれば規制緩和以前の75年の費用構造もこの80年の特徴とほぼ同じであったという。

しかし、規制緩和後の84年になると、LTL運送業者の費用構造は大きく変化している。図6に示されているように、輸送トン・マイルが大きいほど輸送コストが逡減するカーブが描かれるようになっている。ここで最も輸送コストが低かったのは、65億トンマイルの輸送規模を持つ Consolidated Freightways であった。このことから明らかなように規制緩和後のLTL輸送市場には、輸送量が多いほど輸送コストが低下する「規模の経済性」が作用していたのである。同時に輸送ネットワークが広ければ広いほど取扱量が拡大するために、輸送ネットワークの広さが、「規模の経済性」をもたらしていることにな<sup>(56)</sup>る。

以上のように、80年代の経験からさらには詳細な財務データからの分析からも、LTL輸送市場における「規模の経済性」の存在が明らかになっている。

図6 LTL 運送業者のコスト構造 (1984年)



(資料) 図5に同じ。

規制緩和後はLTL運送業者にとって事業規模が大きければ大きいほど、換言すれば輸送ネットワークが広ければ広いほど、競争優位な状態が形成されていったのである。もともと一定の事業規模および輸送ネットワークが必要な輸送分野では、規制緩和を行っても新規参入が期待できないし、逆に規制緩和は「規模の経済性」を新たに作用させて、結果的に寡占化を一層進展させたのである。<sup>(57)</sup>

### 3. 生産性の動向

規制緩和による競争の激化は、結果的にトラック輸送産業における生産性の上昇をもたらすものと期待された。ここで問題になるのは、トラック輸送産業全体として生産性が上昇して、それが結果的に経済全般に貢献したかという点である。

規制緩和の影響として生産性の上昇に関する分析が試みられている。先ほどのイングは、規制緩和後のトラック運送業者のコスト削減の状態を明らかにするために、1975年～84年の10年間にわたるトラック運送業者の財務諸表を利用してシュミレーションを行った。これは継続的に資料の入手可能なクラスIおよびクラスIIのLTL運送業者61社が選ばれて分析の対象となっている。イングのシュミレーションによれば、規制緩和以前と比較して80年には1%のコスト上昇があったものの、その後コスト削減が行われ84年までに16.5%のコスト削減が行われたという。イングによれば、こうしたコスト削減をもたらした要因として規制緩和後にトラック運送業者が帰り荷の確保に努めたこと、さらに輸送効率の良いルートを選択したこと、その他のコストを削減する手法を導入した点を指摘している。<sup>(58)</sup>

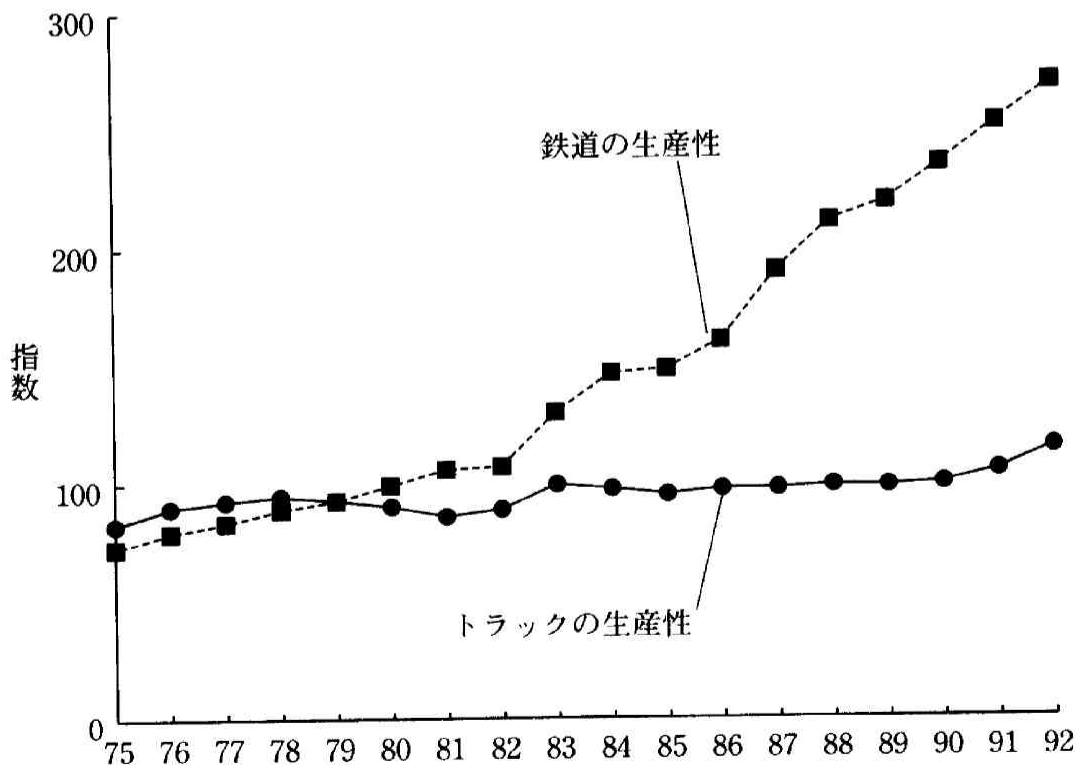
またアメリカ運輸省による分析によれば、トラック輸送産業における生産性の上昇は1973年～79年に平均して3.2%であったが、規制緩和後の1980年～90年には平均で3.7%であった。規制緩和以後は0.5ポイントの生産性の上昇が認められるとしている。確かにトラック輸送産業の生産性の上昇は規制緩和以前と比較すると上昇しているが、規制緩和以前でも生産性の上昇は見られた



のであり、規制緩和後の数値もさほど顕著な上昇は見せていない。しかしいずれにせよ規制緩和による競争の激化は、トラック運送業者にコストの削減のための努力を強制し、これによってトラック輸送産業における生産性の上昇がもたらされた<sup>(59)</sup>という。

しかしながら、逆にトラック輸送産業における生産性の上昇に否定的な見解もある。ワリング (Dabney T. Waring) は、輸送機関の貨物輸送実績 (トン・マイル) をその産業の雇用者数で割って輸送産業の生産性を明らかにしている。図7に示されているように、アメリカにおける鉄道とトラック輸送産業では規制緩和後の生産性上昇に大きな格差が生じている。鉄道はトラック輸送産業と同じく80年に規制緩和されたが、80年代に鉄道の労働生産性は急激な上昇を見せている。鉄道の場合規制緩和によって市場からの退出の自由が与えられたために、地方の不採算路線からの撤退が大幅に進み、これが鉄道における生産

図7 トラック・鉄道の生産性比較 (1975-1992年)  
1979年=100



(資料) Dabney T. Waring, "The Downside of Motor Carrir Deregulation," *Transportation Law Journal*, Vol. 21 No. 2 (1993), p. 419.

性の上昇に大きく貢献した。これに対してトラック輸送産業の労働生産性は、70年代にわずかながら上昇傾向にあるのに対して、80年代はほぼフラットな状態で推移している。この図で見る限り、鉄道と異なりトラック輸送産業における生産性の顕著な上昇は見られなかったのである。<sup>(60)</sup>

トラック輸送の特徴として新しい技術の導入による生産性の上昇が生じにくい点を指摘することができる。基本的に1人のドライバーによって1台の車両を運転することは変えようがなく、従ってそれ以上の省力化は不可能である。トラックの輸送効率を上げるとすれば1回あたりの貨物輸送量を増加することになるが、道路のダメージを防ぐために車両総重量があらかじめ規定されている。その他には帰り荷を確保して空車運行をできるだけ少なくして、実車率(実際に貨物を積載して走行する割合)を高めていくしかない。以上のように基本的にトラック輸送産業は労働生産性の上昇がしにくい特徴をもっているのである。この点でアメリカのトラック輸送産業も例外ではない。

確かに規制緩和によって競争が激しくなるなかで、トラック運送業者はトラック運行の効率性を十分に考慮しなければならなくなった。このためトラック運送業者は帰り荷を確保したり、効率的な輸送ルートを選択したりして、それが結果的に生産性を上昇させるように作用したものと考えられる。また先に見たようにLTL輸送市場では「規模の経済性」が働いており、大規模トラック運送業者の生産性の高さを暗示するものとなっている。しかしながら反面において規制緩和によって中小零細規模の新規参入者が殺到し、一部に過剰な輸送能力が形成されることにより、個々のトラック運送業者のレベルでみた場合に逆に帰り荷の確保が困難になったり、相次ぐ破産等によって市場が混乱し効率的な輸送が妨げられることも生じたのである。「規模の経済性」を享受できるトラック運送業者はまさに広大なピラミッド構造のトラック輸送産業の頂点部分のほんの一握りの企業であって、分厚い層を構成している大部分のトラック運送業者は生産性の上昇があまり期待できない中小零細業の事業者であった。

従って一部企業においては生き残りのためにコスト削減が行われて生産性が上昇したのであるが、トラック輸送産業全体からするとこれを必ずしも肯定す

ることはできない。むしろ否定的側面も積極的に考慮に入れなくてはならないであろう。実際に先に見たイングのシュミレーションでも比較的業績の良い上位61社の実績を対象としたものであって、当然トラック輸送産業全体をカバーするものではない。むしろ、トラック輸送産業の性格からして生産性の顕著な上昇は見込めないのであり、しかも生産性上昇要因が抑制要因によって相殺されることも十分に考えられるのである。従って規制緩和後はむしろ注目するほどの生産性の上昇が生じなかったと考えたほうが妥当である。

#### 4. 業態区分の流動化

規制緩和の影響の一つとして、従来規制によって明確に区分されてきた州際トラック輸送市場の領域が曖昧になり流動化してきた。それまでは規制による厳格な参入規制に基づいて、規制当局が人為的に設定した州際トラック輸送の市場区分が明確に存在していたが、規制緩和後は異業種からの新規参入が活発になったり、さらに既存のトラック運送業者が競争の激化に対応して多様な輸送サービスを提供するようになり、従来の州際トラック輸送市場の市場区分が大きく変容した。

原則的な事業区分をすれば、LTL運送業者が取り扱う貨物は荷主企業が1回に出荷する(ロット)単位が1万ポンド(4,536kg)以下であるのに対して、TL運送業者の取り扱う貨物ロットはトラックの最大積載量単位となっている。一方のLTL運送業者は出荷単位が小ロットの一般雑貨を対象として、集荷・ターミナルでの仕分け・幹線輸送・ターミナルでの仕分け・配送と一連の輸送プロセスを経て、複数の荷主の貨物を混載で輸送する形態をとっている。他方のTL運送業者は出荷単位の大きい貨物をトラックに満載して、直接発荷主から着荷主にドア・ツー・ドアの輸送を行う形態である。こうして、規制緩和以前にはある程度異なった州際輸送のトラック輸送市場を形成しており、TL運送業者は州際のTLの輸送市場で相互に競争し、LTL業者は州際のLTL輸送市場で相互に競争しており、両者に棲み分けが形成されていたのである。

ところが規制緩和後のトラック輸送市場では競争圧力が強まると、こうした

従来の州際トラック輸送市場の境界線が曖昧となっていた。例えばTL輸送に特化していた運送業者が、従来LTL運送業者が取り扱っていた貨物のうち、比較的ロットの大きい荷主企業の貨物をLTL運送業者から奪い取るようになった。逆にLTL運送業者も地域間の幹線輸送で帰り荷を確保するために、TL運送業者が従来取り扱っていた貨物を輸送するようになった。このように従来に明確に分けられていた市場区分が曖昧になり融合化して、より大きな州際トラック輸送市場が形成されていった。そこでTL運送業者とLTL運送業者が相互に直接競争するようになったのである。

とりわけLTL部門の変化は大きかった。規制緩和以前では、TL部門とLTL部門を相対比較すると、TL部門はICCによる規制がさほど厳格ではなく比較的競争的であったのに対して、LTL部門ではICCによる厳しい規制が行われ一段と競争制限的であった。規制緩和後はこのように競争制限的であったLTL部門に大きな変化が生じたのである。先にも述べたようにLTL運送業者数自体は規制緩和後に減少したが、既存の個々のLTL運送業者は激しい競争に生き残っていくために積極的にみずからの輸送ネットワークを拡大し、相互に他のLTL運送業者の営業領域に進出するようになった。その意味でLTL運送業者数が減少したにもかかわらず、面的な広がりによってさらに競争が激しくなったのである。それだけでなくLTL運送業者はTL部門への進出は言うに及ばず、新たにスモール・パッケージ (small package)、パッケージ・エクスプレス (package express) と呼ばれる宅配便ビジネスや、さらに航空貨物輸送といった新たな事業領域に積極的に進出していったのである。<sup>(61)</sup>

他方で異業種からLTL輸送市場への参入も活発に行われた。鉄道業者、外航海運業者といったトラック以外の運送業者が、トラック輸送と鉄道、トラック輸送と外航海運を結合させた複合輸送 (intermodal transport) 事業を展開するために、このLTL部門へ進出してきたのである。それだけでなく実際に貨物を運ぶ実運送人ではなく利用運送業者の積極的な事業展開も行われた。サード・パーティ (third-party) と呼ばれる、フレイト・コンソリデーター (freight consolidater)、フォワードナー (forwarder)、ブローカー (broker) といった利用運

送業者もまた、この時期に実運送人であるトラック輸送業者を組織化して、LTL輸送市場で積極的に事業を展開するようになったのである。<sup>(62)</sup>

フォワーダーは荷主企業とトラック輸送業者を仲介する利用運送業のビジネスを展開するが、フォワーダー自身も配送用の車両を運行して輸送行為を行う場合もある。これに対してブローカーは同じく荷主企業とトラック輸送業者の仲介を専門とするが、貨物の破損や紛失といった輸送途上の事故に関して責任を負わないといった違いがある。特にブローカーは規制緩和後に急増した。ICCの報告によれば、ブローカーの業者数は1979年に65にすぎなかったが、88年には6,280に増加したという。<sup>(63)</sup> いずれにせよ、こうしたサードパーティが活躍するようになり、その結果従来の小ロットの貨物の輸送分野は、LTL運送業者が行う領域から、極めて多様な事業者が事業を繰り広げる領域へと変化していったのである。

以上のようなLTL輸送分野に見られる規制緩和後の新たな変化は、その背景に荷主企業の物流ニーズが存在しており、それが大きく影響を与えていた。この時期に企業戦略として重要性を帯びてきた物流システムを改善するために、荷主企業が求めたものは、鉄道、トラック、航空、海運といった単体の輸送サービスではなかった。アメリカの荷主企業は、トータル・インテグレイト・ロジスティクス (total integrated logistics) 指向を強めており、在庫管理、保管機能、荷役機能の統合だけでなく、輸送時間を短縮して荷役の合理化を図ることのできる複合輸送がますます重要となっていったのである。規制緩和後の激しい競争にさらされた運送業者は、こうした需要サイドのニーズを敏感に察知して多様な輸送サービスを提供していった。<sup>(64)</sup> その結果、従来の事業領域が曖昧になって多様な事業者が貨物輸送市場に現れ、多様な輸送サービスを提供するようになったのである。

#### 第4章 トラック輸送産業の不安定化

80年自動車運送事業者法によるトラック輸送産業の規制緩和は、当該産業の事業者間の競争状態を強め、結果として運賃の低下と輸送サービスの改善をも



たらした。このために、トラック輸送サービスの利用者である荷主企業には大きな経済的効果をもたらしたのである。それは多様な輸送サービスの出現とあいまって、荷主企業の物流システムの改善に大きく貢献したのである。しかしながら、規制緩和そのものは、トラック輸送産業に対して著しい混乱と不安定な状態を生み出したのである。新規参入者が急増するとともに倒産するトラック運送業者も続出して企業淘汰が大幅に進行した。しかもそれが継続的に生じたのである。しかも市場に生き残って競争を続けているトラック運送業者の経営状況も極めて不安定な状態が続いたのである。さらに当該産業の労働者であるトラックドライバーの労働条件も著しく悪化した。そしてこのようなトラック輸送産業の著しい不安定化はトラック運行安全性に著しい影響を与えており、安全性が脅かされているのである。

以上のように、本章の課題は規制緩和によってトラック輸送産業自体の構造が極めて不安定化した実態を把握することにある。

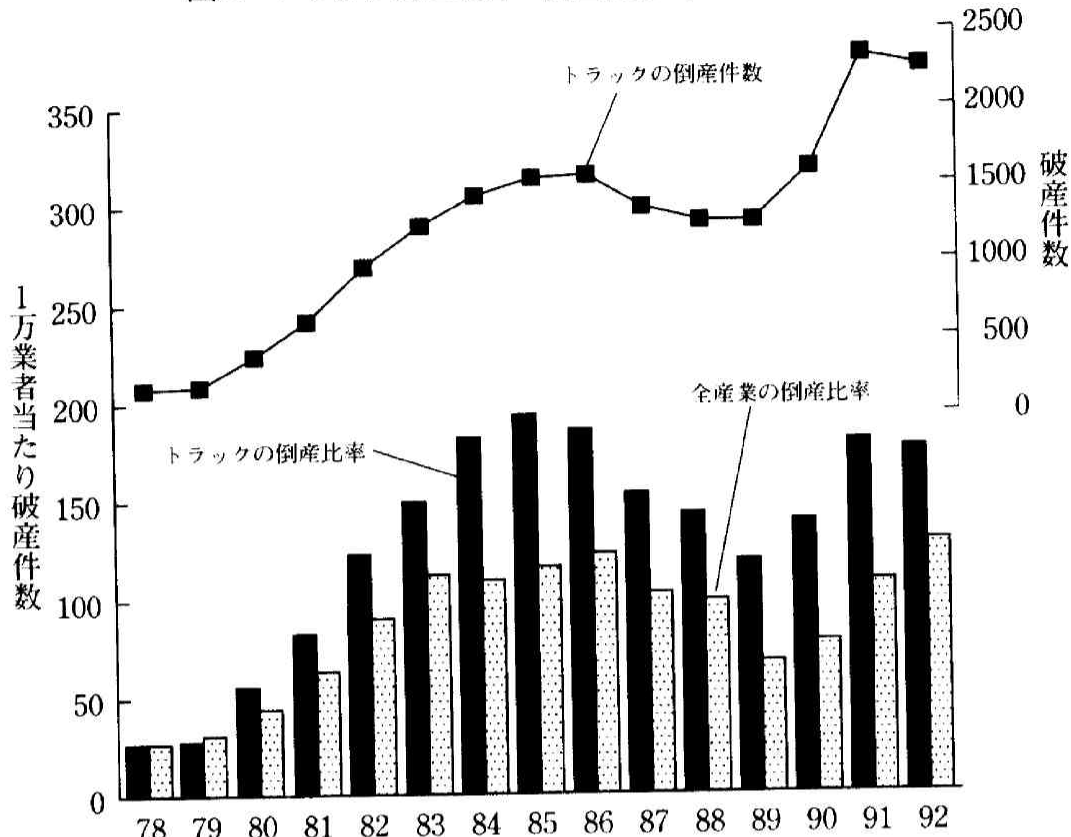
## 1. 企業淘汰の進行

規制緩和によって新規参入が容易になりトラック運送業者数は急増したのであるが、競争圧力の強化とともに市場から淘汰される事業者もまた増加した。具体的にはトラック運送業者の倒産件数が増加したのであるが、それはかつて安定していたトラック輸送産業が規制緩和によって流動的になり不安定な状態に陥ったことを示す一つの重要な指標となっている。

そこでトラック運送業者の倒産件数に関するデータが図8に示されている。規制緩和以前の78年におけるトラック運送業者の倒産件数は年間で162件に過ぎなかった。しかしこれが1980年以降になると毎年増加し続け、86年にトラック運送業者の倒産件数は年間1,561件に達した。その後倒産件数はわずかながら減少傾向を示したが、しかし90年代に入って再び大幅な増加に転じている。91年にトラック運送業者の倒産件数は年間2,323件に達し、規制緩和後の最大の倒産件数を記録したのである。

さらに図8には倒産比率を示してある。この倒産比率とは1万事業者当たり

図8 トラック運送業者の倒産件数（1978-1992年）



(資料) 前図に同じ。p. 416.

の倒産件数を示したものであり、トラック輸送産業と全産業で倒産比率を比較している。この図によれば、78年のトラック輸送産業の倒産比率は1万事業者当たり24.2件であり、全産業の倒産比率もこれとほぼ同じであった。つまり規制緩和以前の時点では、トラック輸送産業における倒産の状態は他の産業と何ら変わらなかった。ところが80年代にはいると全産業の倒産比率も上昇したが、トラック輸送産業の倒産比率はそれを常に上回り大幅に上昇した。85年には全産業の115件に対してトラック輸送産業は191件となっている。さらに80年代後半にはトラック輸送産業の倒産比率が減少し始めるとともに、全産業との格差も縮小する傾向を見せ始めた。しかしながら90年代に入るとトラック輸送産業の倒産比率は再び増加傾向に転じ、全産業との格差がまたもや拡大しているのである。90年はトラック輸送産業と全産業の倒産比率の格差が最も拡大した。トラック輸送産業の倒産比率は全産業に比べて1.83倍もの高い水準にあったのである。以上のような統計資料によって、規制緩和後のトラック輸

送産業の倒産件数が他の産業に比べても異常に高かったことが明らかになる。

80年代にアメリカのトラック輸送産業において企業淘汰がいかに進んだか、大規模なトラック運送業者が集中するLTL運送業の実態について具体的に検討してみよう。表7には、1979年の時点で売上高上位50社にランクされていたLTL運送業者のうち、92年までに営業を停止し完全に市場から撤退した事業者のリストが示されている。79年当時LTL運送業者の3強であるRoadway Express, Consolidated Freightways, Yellow Freight Systemsは、12年後の92年にも依然として上位3位に留まっていたが、4位以下の事業者には大きな変動が生じた。79年時点で売上高4位にランクされているRyder Truck Linesをはじめ、上位50にあったLTL運送業者のうちじつに27企業が倒産に追い込まれ、LTL輸送市場から撤退を余儀なくされたのである。わずか10年余の期間に上位企業の半数以上が市場から完全に消滅したのである。競争が激化して中小規模の事業者の倒産が相次ぐことは容易に想像されるが、アメリカのトラック輸送市場において現実に発生した事態は、資本装備も充実

表7 LTL輸送市場からの退出企業リスト(1992年)

企 業 名		企 業 名	
1. Ryder Truck Lines	(4)	15. Illinois-California Exp.	(33)
2. Spector Freight System	(7)	16. Pacific Motor Trucking	(34)
3. Transcon Lines	(9)	17. Brown Transport Corp.	(36)
4. Interstate Motor Freight	(11)	18. Commercial Lovelace	(38)
5. American Fright System	(14)	19. Gordons Transpons	(39)
6. Hall's Motor Transit	(16)	20. CW Transpon	(40)
7. Manson & Dixon Lines	(17)	21. Johnson Motor Lines	(41)
8. TIME-DC Inc.	(19)	22. System 99	(42)
9. Wilson Freight Co.	(20)	23. Santa Fe Trail Trans.	(45)
10. IML Freight	(22)	24. Jones Truck Lines Inc.	(46)
11. Jones Motor-Aalleghany	(25)	25. Murphy Motor Freight	(48)
12. Bowman Transportation	(26)	26. Maislin Transport	(49)
13. Branch Motor Express	(30)	27. Motor Freight Express	(50)
14. Pilot Freight Carriers	(22)		

(注) カッコは1979年時の売上高ランク

(資料) 表4に同じ。p. 7.

してある程度の競争力を持つものと考えられていた上位の大規模企業が、軒並み市場から姿を消していったのである。<sup>(65)</sup>

さらにLTL運送業者の買収による合併吸収が進んだ。激しい競争の展開は単に倒産の増加をもたらしただけでなく、競争に耐えられない運送業者が他の運送業者に合併吸収されるプロセスが進行したのである。表8には、同じくLTL運送業者の上位50社を79年と92年を比較して、79年に上位50社にランクされた運送業者のうち92年までに他の運送業者に合併吸収された運送業者の一覧である。これによると上位50社中11社のLTL運送業者が合併吸収されている。上位企業の2割以上が合併吸収の対象となったのである。しかも注目すべき点は、他の事業者に吸収合併された11のLTL運送業者のうち、8つの事業者がその後営業停止に追い込まれた。合併吸収された後に依然として営業を継続しているLTL運送業者は3つの企業に過ぎない。合併吸収されてもそれはすぐに事業の安定を意味せず、合併吸収後も依然として流動な状態が継続しているのである。<sup>(66)</sup>

こうしたトラック輸送産業の倒産の増加は、荷主企業にとっても驚きの的であった。先に見たジョンソンが実施した荷主企業に対するアンケート調査では、トラック輸送産業の規制緩和が実施されて10年間が経過した時点で、荷主企業に対して規制緩和の影響として最も驚いた点は何かという質問を行って

表8 合併吸収されたLTL業者の一覧(1992年)

合併後に営業を停止した企業		営業を継続している企業	
McLean Trucking	(5)	East Texas Motor Freight	(10)
Pacinc Intermountain Exp.	(6)	Associated Truck Lines	(23)
Smith's Transfer	(8)	Garrett Freight Lines	(29)
Lee Way Motor Freight	(18)		
Gateway Transportation	(26)		
Delta Lines	(28)		
Red Ball Motor Freight	(31)		
Thurston Motor Lines	(43)		

(注) カッコは1979年時の売上高ランク

(資料) 表4に同じ。p. 7.

る。この質問に対する荷主企業の回答で最も多かったのは、「トラック運送業者の倒産が非常に多かった」ことである。この回答が全体の35%を占めた。トラック輸送産業の規制緩和によって大きな恩恵を受けた荷主企業にとっても、じつはトラック運送業者の倒産の急激な増加は異常な事態であると認識されていたのである。

そのなかで、次のような荷主企業の物流担当責任者の記述が80年代の一般的な認識を端的に示している。

「私が最も驚いた点は、優秀な運送業者だと考えていた企業の多くが過去10年間に倒産を余儀なくされたことである。倒産する運送業者はサービスが悪く、ICCがトラック輸送産業に厳しく規制しているときでさえ営業費率が100近くにあるような企業であった。従ってこうした企業が倒産することは、最初のうちはトラック輸送産業にとって大きな損失ではない。しかし規制緩和後数年経て、貨物を獲得するために運送業者が大幅な運賃の値引きをするのが当たり前になり、規模が大きく尊敬できる運送業者でさえも買収、売却、合併するか、はたまたいとともたやすく倒産したのである。<sup>(67)</sup>」

以上のように、規制緩和後のアメリカのトラック輸送産業は、新規参入が相次ぐなかで同時にトラック運送業者の倒産が大幅に増加したのである。しかもトラック輸送産業における倒産の状態は、まさに「異常」とも言えるものであった。その理由はまず第一に、先に述べたように全産業と比較して異常に高い倒産比率にあった。それは80年代を通じて常に全産業を大幅に上回っていた。このことは、アメリカ経済のなかでトラック輸送産業が特殊な状況にあることを端的に物語っている。第二に、こうした高い倒産比率が10年以上の比較的長期間にわたって継続している点である。しかも絶対的な倒産件数では長期的に増加傾向にある点が重要である。そして第三に、LTL運送業者の上位に位置する大規模な企業でさえ80年代には倒産に追い込まれたり合併吸収された企業が続出し、比較的経営が安定していると考えられる大規模企業も市場からの撤退が継続的に発生した点である。以上のように、トラック輸送産業に

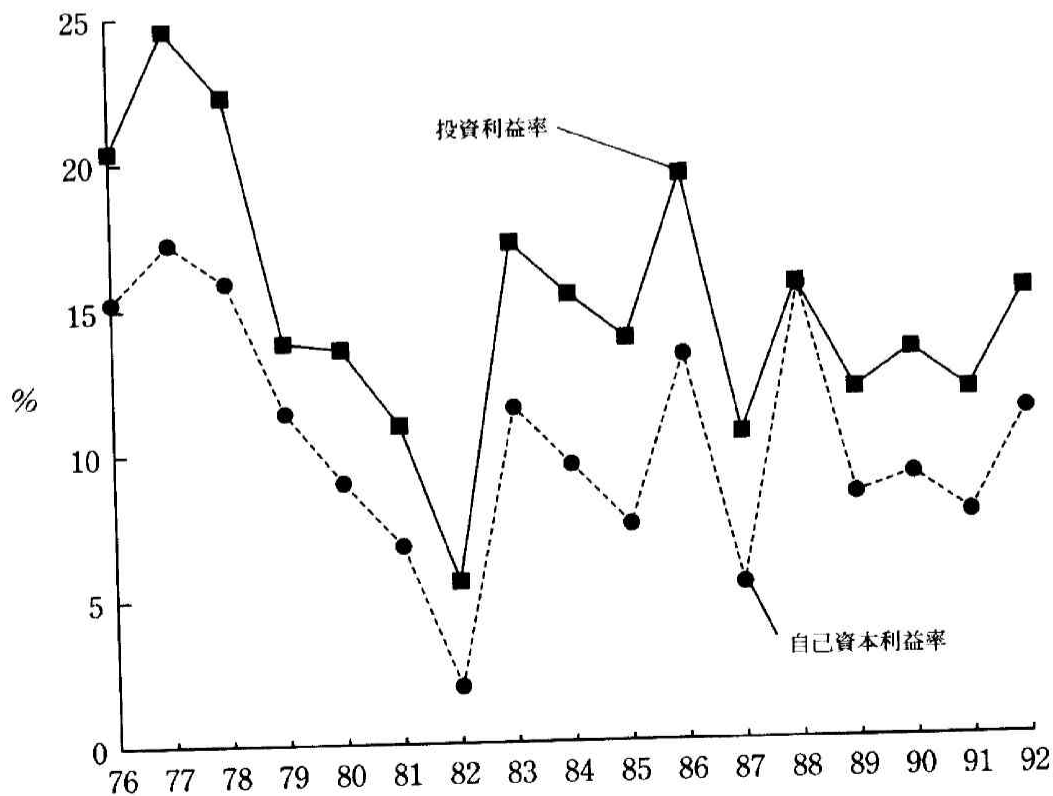


とって規制緩和は「短期的な痛み」を伴う措置ではなく、倒産が日常化する構造的な体質に変化したことを示している。いずれにせよ、規制緩和によってアメリカのトラック輸送産業は極めて不安定で流動的な状態に変化したのである。

## 2. 経営状況の悪化

トラック運送業者の倒産件数の増加は、一つの側面として競争圧力が高まるなかで非効率な経営を行った多くのトラック運送業者が市場から駆逐されたことを意味する。しかし、そのことは激しい競争に耐えて生き残ったトラック運送業者の経営状態が安定することを必ずしも意味しない。生き残ったトラック運送業者も、規制緩和後の80年代に苦渋に満ちた経営状態を経験せざるを得なかった。ここでは激しい競争のなかで生存し続けるトラック運送業の経営実態について具体的に分析する。通常財務分析をする際に使われている、自己資

図9 トラック運送業の収益性 (1978-1992年)



(資料) 図7に同じ。p. 415.

本利益率、投下資本利益率、営業費率の3つの財務指標を見てみよう。

まず図9に投資利益率 (return on investment : ROI) と自己資本利益率 (return on equity : ROE) の動向が示されている。投資利益率は企業の投資額、すなわち自己資本 (株主資本) プラス他人資本 (負債) に対する税引き前の利益の割合である。これに対して自己資本利益率は企業の自己資本 (株主資本) に対する税引後の利益の割合を表しており、株主の持分に対する投資収益率になる。自己資本利益率は企業の配当能力を測定する指標として使われており、アメリカで経営者やアナリストが最も重要視する財務諸表である。

二つの指標の動向としては規制緩和が始まる以前の76年から78年の3年間は比較的の高い水準にあったが、79年以降後急激に低下している。特に景気後退を迎えた82年の落ち込みが激しい。その後2つの指標は変動を繰り返しているが、総じて80年代および90年代初頭にかけては70年代後半に経験した経営指標が高位に安定する状態は一度も経験していない。

各年の変動が大きいために時期区分して平均値で見ると、まず自己資本利益率であるが1976年~79年の平均は14.85%であり、これに対して80年~92年の平均は8.91%であった。明らかに自己資本利益率は80年代および90年代初頭にかけて大幅に減少している。さらに他産業と比較してみると、製造業全体の自己資本利益率は76年~79年で14.89%であり、さきのトラック運送業の自己資本利益率とほぼ同じ水準であった。ちなみにICCはトラック運送業のリーズナブルな自己資本利益率として製造業全体の自己資本利益率の水準を考えていた。その意味ではこの時期のトラック運送業の自己資本利益率は望ましいものであった。しかしそれ以降明らかに全製造業との格差が広がっていった。80年~92年の全製造業の自己資本利益率の平均は10.88%であり、同じ時期に8.91%であるトラック運送業者は全製造業を大きく下回った。この二つの時期の自己資本利益率の平均を比較すると、全製造業が27%減少したのに対してトラック運送業は40%減少した<sup>(68)</sup>のである。

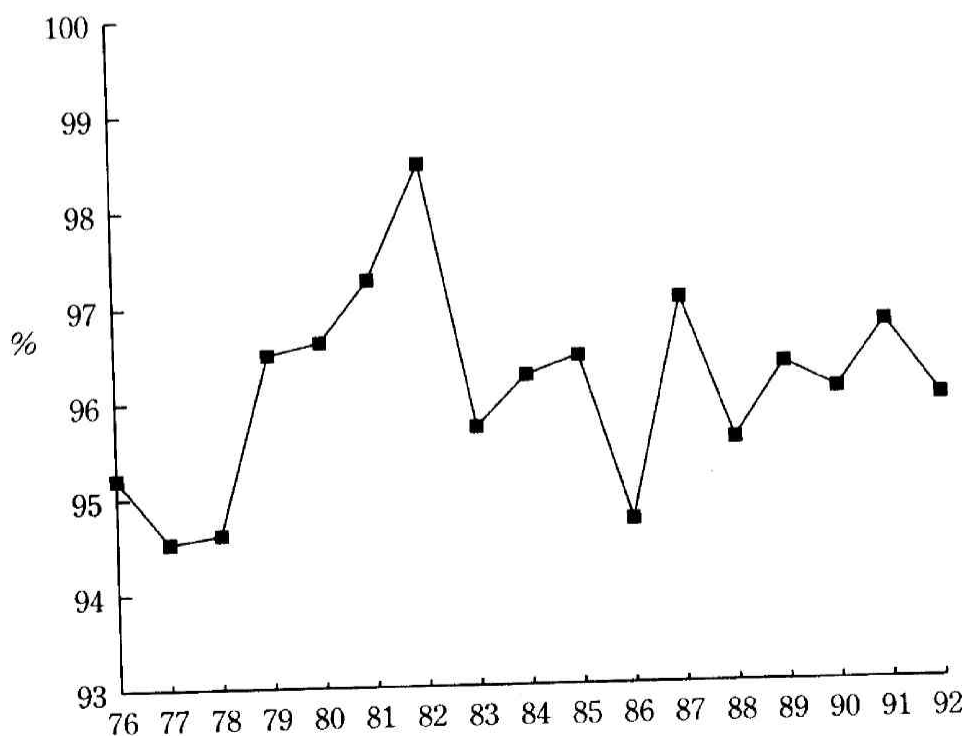
さらに投資利益率であるが、トラック運送業のそれは76年~79年平均で20.18%であった。ICCはトラック運送業の望ましい投資利益率として21%

が適当であると考えていた。従ってこの時期の投資収益率は望ましいものであった。しかし80年-92年平均でみると、トラック運送業の投資利益率は13.35%まで低下している。平均値で見ると、トラック運送業の投資利益率は35%も低下したのである。<sup>(69)</sup>

さらに営業費比率の動向が図10に示されている。企業のコスト比率を表す営業費率は1978年まで低い水準にあったが、景気後退を経験した82年に大幅に上昇する。82年には98.54まで上昇している。その後トラック運送業の営業費比率は80年代から90年代初頭にかけて変動を繰り返すが、70年代後半の水準に到達することはなかった。時期区分をしてトラック運送業の営業費比率の平均値を出してみると、76年-79年平均で95.16であったが、80年-92年平均では96.37に上昇している。ちなみに、ICCによればトラック運送業の望ましい営業費比率は93であった。これは規制緩和以前にも到達してはいなかったが、規制緩和後はさらに一層ほど遠い数値になっている。<sup>(70)</sup>

このように規制緩和後のトラック運送業者の財務指標は大幅に悪化したので

図10 トラック運送業の営業費比率 (1978-1992年)



(資料) 図7に同じ。p.415.

あるが、さらにトラック運送業者のうちLTL運送業者の経営状況の悪化を示すデータがある。ラコワスキーによると、LTL運送業者上位50社の利益率に関するデータでは、1992年の時点で上位50社のLTL運送業者うち10社が赤字に陥っていた。この上位50社は80年代のトラック運送業者にとって「疾風怒涛」の時代を生き抜いた企業であったが、このトップ企業のじつに2割が赤字で決算をせざるを得ない状況であった。しかもこのうち3社は翌93年に倒産に追い込まれたのである。アメリカのトラック輸送産業において大規模企業がひしめくLTL運送業者の上位50社でもこのような状態であった。従ってこれより下位のトラック運送業者では、収益の悪化による経営の不安定の増加を充分に想像できる<sup>(71)</sup>のである。

以上のように規制緩和後の80年代におけるトラック輸送産業の経営状態は、基本的なトラック運送業者の財務指標から明らかなように、全般的に極めて不安定なものであった。言うまでもなく、規制緩和後の新規参入の増加による競争圧力は運賃の継続的な下落を生み、さらに売上高の減少をもたらした。しかし大幅なコスト削減は容易ではなく、トラック運送業者の収益性は著しく悪化した。その結果として大量の倒産を生み出していったのであるが、倒産を免れて事業を継続しているトラック運送業者の経営も安定した状態にはほど遠く、長期にわたって極めて厳しい経営状態を余儀なくされたのである。従って規制緩和の80年代および90年代初頭は全般的にみて、アメリカのトラック運送業者にとって収益性が悪化して経営状態が極めて不安定な「冬の時代」となったのである。

### 3. 労働条件の悪化

規制緩和が実施された80年代において、アメリカのトラック輸送産業の雇用は拡大していった。表9はアメリカ労働省の統計に基づく運輸業の雇用者数が示されている。この表によれば運輸業でも鉄道および水運の雇用者数は大幅に減少しており、運輸業の雇用として鉄道と水運はマイナーな存在となっている。逆にこの時期に雇用を急激に拡大しているのが航空とトラック・倉庫であ

表9 運輸業における雇用者数 (1980-1990年)

単位：千人

	80年	85年	90年
鉄 道	532	359	279
水 運	211	185	177
航 空	453	522	745
トラック・倉庫	1,280	1,361	1,652

(資料) U. S. Department of Commerce, *Statistical Abstract of the U. S. 1996*. p. 616.

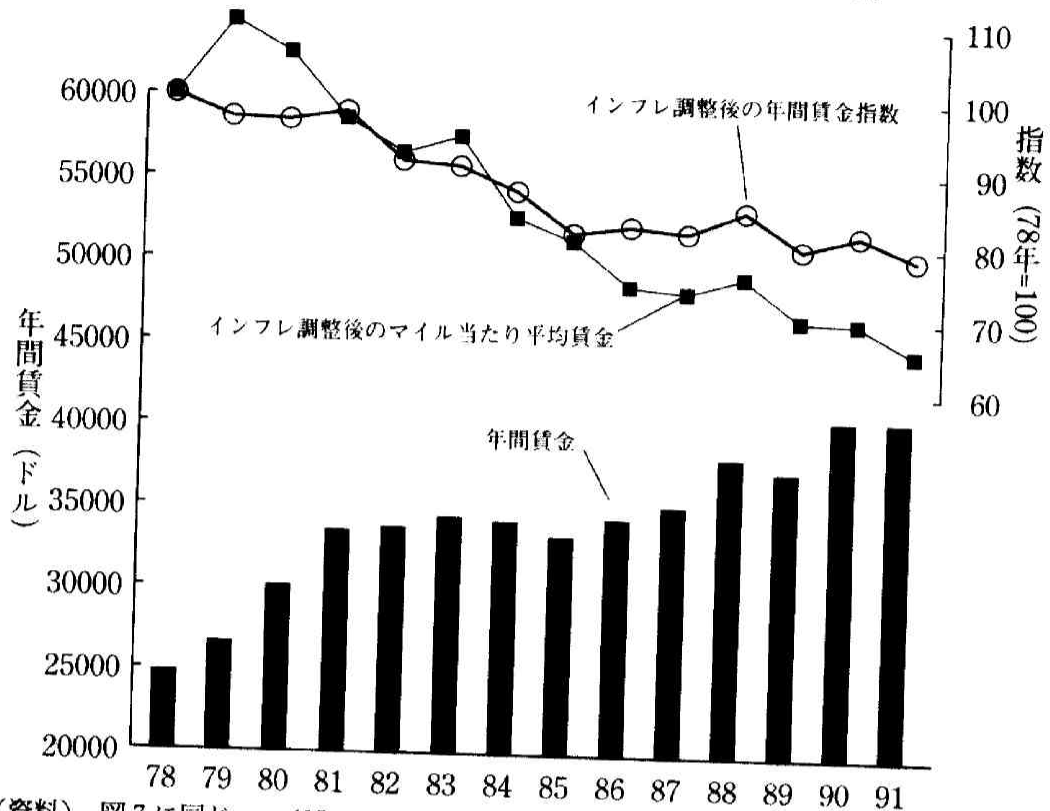
る。増加率では航空の伸びが著しいが、絶対的な雇用者数ではトラック・倉庫が最も大きい。トラック・倉庫の雇用者数は80年に128万人であったものが、90年には165万人に拡大している。ところでアメリカの労働統計では物流業としてトラック運送業と倉庫業が合計されて表示されているが、アメリカでは一般の企業が自社で保管することが多く倉庫業のウエイトは比較的小さい。このため倉庫業の雇用者数は少なく、トラック運送業の雇用者が大部分を占めている。従ってトラック・倉庫の雇用者数の増加はもっぱらトラック運送業の雇用増加によるものと考えられる。すでに明らかにしたように80年代において新規参入が継続してトラック運送業者が急激に増加したのであるが、これに対応してトラック輸送産業の雇用者数も確実に増加したのである。

このようにトラック輸送産業の雇用拡大は労働力が当該産業に吸収されていたこと示している。しかしそれはトラック輸送産業における労働条件が改善されて、それに応じて労働力が吸収されたわけではない。80年代のトラック輸送産業の労働市場において生じた変化はこれと全く反するものであった。実際にトラック輸送産業の労働条件は規制緩和後に大幅に悪化していったのである。規制緩和が実施されて最も大きな影響を被った部門の一つが、トラック輸送産業の労働者であるトラック・ドライバーであった。規制緩和によるトラック運送業者間の競争は、結果的に産業内の労働者に対する配分率の低下と労働条件の悪化を招いたのである。

そこで具体的にトラック・ドライバーの労働条件の変化について明らかにし



図11 トラック・ドライバーの賃金 (1978-1991年)



(資料) 図7に同じ。p. 418.

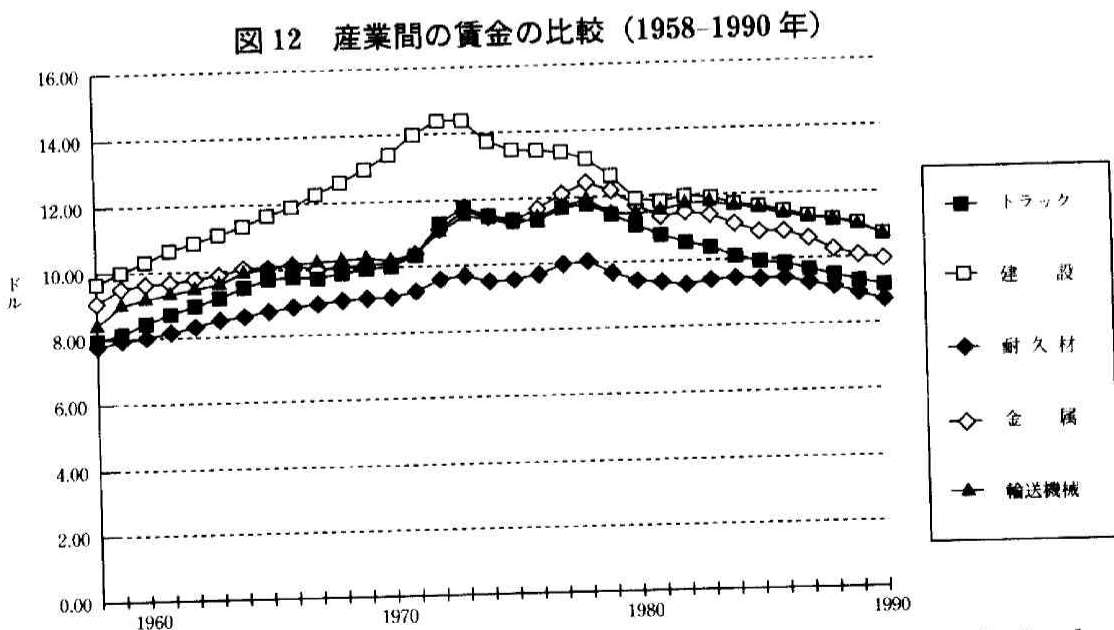
てみよう。図11にはトラック・ドライバーの賃金の動向が示されている。これによるとトラック・ドライバーの年間賃金(名目)は、81年まで急激なテンポで増加したが、80年代前半になると伸びは止まり名目賃金は低迷している。その後雇用者数が急激に増加した80年代後半から90年代初頭にかけて名目賃金は増加していった。90年代に入って名目賃金は4万ドル台に到達する。しかしこの間のインフレーションを考慮に入れた実質賃金を見てみると、賃金水準は明らかに低下している。まずインフレ調整後の年間賃金の指数であるが、78年を100とすると80年代から90年代初頭にかけて一貫して減少しており、92年には79にまで低下した。この間に21%も低下している。

さらに注目すべきはインフレ調整後のマイル当たりの賃金指数の動向である。これはトラック・ドライバーが実際に運転した労働の実質的賃金である。これを見ると先の実質平均賃金の減少よりさらに大幅な低下を見せている。マイル当たり賃金は特に80年代後半において減少が著しい。78年を100とする

と92年には66になっており、この間に実質賃金は34%も低下している。

ところで、ここに示されている年間実質賃金とマイル当たり実質賃金の格差の存在は、この間にトラック・ドライバーの運転時間が増加したにもかかわらず、それに対応した賃金が支払われなかったことを示している。80年代においてトラック・ドライバーは、輸送距離の拡大、運転時間の増大といった労働強化がなされたにもかかわらず、賃金はむしろ低下していったのである。トラック・ドライバーの賃金は単にインフレで目減りしているだけでなく、労働強化のもとで実質的に大幅に下落していったのである。こうした実質賃金の低下の結果、1990年のトラック輸送産業の実質賃金は1962年レベルまでに低下したといわれている<sup>(72)</sup>。

さらに他産業と比較した賃金の格差も歴然としている。図12には主要産業の賃金とトラック輸送産業の賃金の動向が示されている。これによると1958年時点のトラック輸送産業の賃金は耐久消費財産業とほぼ同じレベルにあったが、その後の20年間にトラック輸送産業の賃金は着実に伸びて耐久消費財産業の賃金との格差を広げていった。この間にトラック輸送産業の賃金は建設業の賃金には及ばないものの、金属の賃金と同じ水準に到達したのである。しか



(資料) Belzer. *Collective Bargaining in the Trucking Industry: The Effects Institutional and Economic Restructuring*, p. 63.

しながら規制緩和後の80年代においてトラック輸送産業の賃金は、他産業に比べて急激に減少している。トラック輸送産業の運賃低下は、他産業に比べて下落のテンポが速い。このためトラック輸送産業の賃金は、再び耐久消費財産業の賃金水準に近づきつつある<sup>(73)</sup>。

以上のように規制緩和後にトラック・ドライバーの実質賃金が大幅に低下したのであるが、なぜこのような状態が生じたのであろうか。それはいうまでもなく規制緩和と密接に関係している。

そこでまず規制時代にトラック・ドライバーが置かれた状況から見てみよう。ICCによって厳格な規制が実施された規制時代には、トラック・ドライバーの労働組合であるチームスターが強力な団体交渉を行っており、ストをかまえた賃上げ交渉の前にトラック運送業の経営者側は賃金の上昇を飲まざるを得ない状況に追い込まれた。しかし、運賃規制下のレイト・ビューローによる運賃設定方式は、労働コストの上昇に直面したトラック運送業者の運賃の値上げを容易にした。レイト・ビューローではトラック運送業者の平均コストをベースにして新たな運賃を決定することができ、労働賃金の上昇によるコストの上昇を直接運賃の値上げに転嫁することができたのである。このような制度的な装置が具備されている場合、トラック運送業者は賃金の上昇を生産性の上昇で補おうとするインセンティブが失われるとともに、ドライバーの賃金の上昇を容認する傾向が助長された。その結果この時期にトラック・ドライバーの大幅な賃金の上昇が実現されたのである。それがまたトラック運賃に素直に反映されて、トラック運賃の継続的な上昇を招き、荷主企業の強い反発を招いたのである<sup>(74)</sup>。

ところが規制緩和によってトラック・ドライバーを取り巻く状況は大きく変化した。規制緩和後の80年代にはレイト・ビューローの集団的運賃設定が弱まり、個別運賃設定による価格競争が激化した。結果的にトラック運賃の大幅な下落が生じたが、このような状況でトラック運送業者が生き延びるためには、基本的に輸送サービスの生産コストを削減することが必要不可欠であった。トラック運送業者にとってコスト削減の最も重要なポイントは労働賃金の

削減である。周知のようにトラック輸送産業は典型的な労働集約的な産業であり、生産コストに占める労働力コストの割合が高い。単純な輸送形態において効率性を高めてコストを節約できる範囲が極めて限られているなかで、労働賃金を引き下げることが輸送サービスの生産コスト削減に大きく貢献する。このためトラック運送業者は今までと打って変って必死になってドライバー賃金の引き下げに努力したのである。それとともに運転時間の長時間化などコスト削減につながる労働条件の切り下げを積極的に押し進めた。

規制緩和後の状況では、このようなコスト削減を実現できないトラック運送業者は倒産していかざるを得ない。結果的に驚くべき数の企業倒産が続出したのであるが、この倒産のプロセスは同時に低賃金ドライバーを生み出す機構に転化したのである。トラック・ドライバーにしてみれば今までの比較的安定した労働条件のもとで働いていたが、その企業が倒産することによって失業の憂き目に会うことになる。再就職を求めて新たなトラック運送業者に就職先を探すが、規制緩和後の状況下では労働条件が以前と同じになることは考えられず、より労働条件の悪い職場へ移動せざるを得ない。このようなプロセスを繰り返す過程で、トラック・ドライバーの賃金の低下と労働条件の悪化がスパイラルに進行したのである。

それと同時にトラック・ドライバーの質も低下した。例えばデンプシーによれば、カリフォルニア州では1979年-1985年の間に工場労働者の賃金が15%以上増加したのに対して、トラック・ドライバーの賃金は逆に30%減少した。このため労働者にとってトラック・ドライバーは熟練労働として魅力の乏しい職種へと変化した。その結果熟練した優秀なドライバーは他の職種へ流出し、逆に熟練度の低い労働力がトラック輸送産業に流入することになったのである。このためにトラック・ドライバーの労働の質の低下が懸念されるようになった<sup>(75)</sup>という。

規制緩和によってトラック・ドライバーが経験した大きな変化は、実質賃金の大幅な低下と労働強化ではなかった。強力な力を誇っていたドライバーの労働組合であるチームスターが弱体化したのも規制緩和後の大きな変化であ

る。

チームスターは古くからの歴史をもつ伝統的な労働組合であり、規制時代にはトラック・ターミナルでストライキを実施したりして、会社側に大きな圧力をかけ優位に交渉を実現してきた。1964年には全国運輸協約(National Master Freight Agreement: NMFA)によって全国的な団体交渉を実現して、すべての組合員の統一賃金を3年ごとに経営者側の団体(Trucking Management, Inc.: TMI)と団体交渉することになった。この協定を締結することによって交渉力を強めていったチームスターは、規制時代のトラック輸送産業に隠然たる影響力を持つようになったのである。そしてこの時期にトラック・ドライバーの実質賃金の上昇に大きく貢献したのである。<sup>(76)</sup>

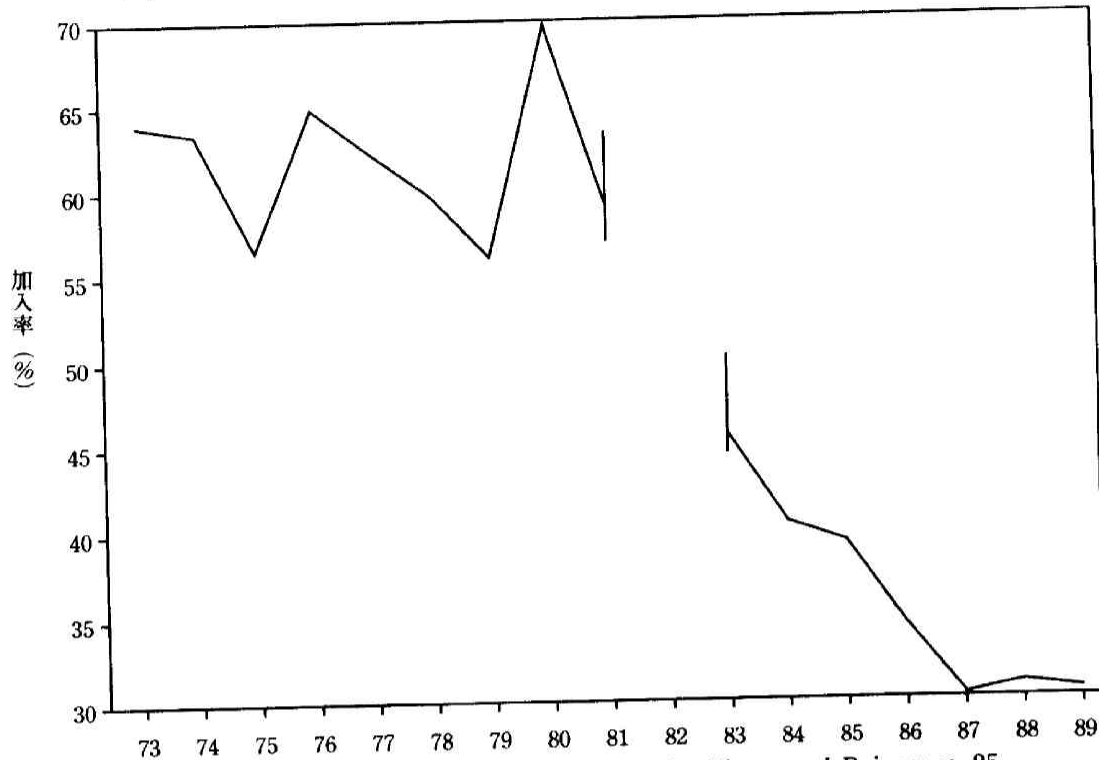
前章で明らかにしたように、チームスターは80年自動車運送事業者法に対して、組合員の賃金と雇用に大きな影響を与えるとの理由でその成立に強く反対した。アメリカトラック協会とともに圧力団体として規制緩和反対の積極的なロビー活動を展開したのである。しかしながら強行に反対したチームスターも規制緩和の大きな歴史的な流れには抵抗しきれず、80年自動車運送事業者法の成立を許してしまった。しかし、この80年自動車運送事業者法の成立こそがチームスターそのものの弱体化を招くことになったのである。

80年自動車運送事業者法の成立から1991年までに、チームスターと団体交渉を行ってきたトラック運送業者122社が営業停止に追い込まれた。これらのトラック運送業者に雇用されていたチームスターの組合員16万6,000人は失業に追い込まれたのである。実際に図13示されているように、常勤のトラック・ドライバーの労働組合加入率は80年には70%弱の高い水準にあったが、規制緩和後には大幅に低下しており、80年末にはじつに30%程度になった。このように、チームスターの組織力の弱体化は目を覆わんばかりのものがある。

なぜチームスターはこのように規制緩和後その組織力を急激に弱体化したのであろうか。それは、規制緩和後に、従業員トラック・ドライバーが労働組合に加入しているトラック運送業者(union firm)が減少したのに対して、トラック・ドライバーが労働組合に加入していないトラック運送業者(non-



図13 トラック・ドライバーの労働組合加入率 (1973-89年)



(資料) Blomquist, *Effect of Deregulation on Motor Carrier Firms and Drivers*, p. 25.

-union firm) が増加していったためである。チームスターに加入しているトラック・ドライバーの賃金と未加入のトラック・ドライバーの賃金には歴然たる格差が存在していた。このためにトラック・ドライバーがチームスターに加入している union firm は、規制緩和後の厳しい競争条件にさらされると未加入の企業に比べて高コスト構造になる。このために極めて不利な状況に追い込まれた。結果的に union firm の倒産が相次いだのである。それはチームスターに加入している組合員のトラック・ドライバーが失業を経験せざるを得ないことを意味する。チームスター組合員の再雇用はもともと賃金が割高であったため困難であった。このためにチームスターの組織率がさらに低下するという悪循環に陥っていったのである。

実際に激しい競争下で倒産した L T L 運送業者は、すべてドライバーがチームスター加入の企業であった。逆に、激しい競争下にもかかわらず急成長を遂げた L T L 運送業者は、労働組合に加入していないドライバーを使用している企業であった。また L T L 輸送市場のトップを占めている、Roadway Ex-

press, Consolidated Freightways, Yellow Freight Systems といった3企業は、いずれもトラック・ドライバーが労働組合に加入している企業であるが、しかしこれらの企業が合併吸収したグループ内のLTL運送業者は労働組合未加入のドライバーを使用している<sup>(77)</sup>。いずれにせよトラック運送業者の倒産が大規模にしかも継続的に発生している状況のもとでは、高コスト構造になりかねないチームスター加入のトラック・ドライバーは嫌遠されるとともに、労働組合の組織率も大幅に低下せざるをえなかったのである。

#### 4. 安全性の問題

規制緩和後のトラック輸送産業において危惧された点は、トラック運行の安全性が脅かされるのではないかという問題であった。これは規制緩和で中小零細規模の新規参入者が増加することによって、過積載や過労運転が横行しトラック運行の安全性が脅かされる危険性が高まると懸念されたためである。特に規制緩和に反対する立場からこの点が指摘された。アメリカの研究者の間でも規制緩和後のトラック輸送産業における安全性に関して、一方で影響がなかったとする見解と、他方で間接的に安全性が脅かされているとの見解があり、トラック運行の安全性に関する評価は大きく分かれている。

例えば、1988年に出されたアメリカ議会の技術評価事務局 (Office of Technology Assessment: OTA) のトラック運行の安全性に関する報告書では、トラック運送業者の競争激化による経営状況の悪化がトラック運行の安全性を脅かす可能性があることを指摘しながらも、規制緩和によって安全性が損なわれたという明確な因果関係は検証できないとの結論に達している<sup>(78)</sup>。また最近出版されたトラック輸送産業の規制緩和を分析した著作のなかで、テスケ (Paul Teske) らはかつて出された報告書や論文を根拠にして、規制緩和によって安全性が損なわれたという実証はなく、総じて規制緩和後もトラック運行の安全性が保たれてきたと主張している<sup>(79)</sup>。

これに対して規制緩和後のトラック運行の安全性に関して問題を指摘するワイング (Dabney T. Waing) は次のような説明を繰り広げている。まずトラック

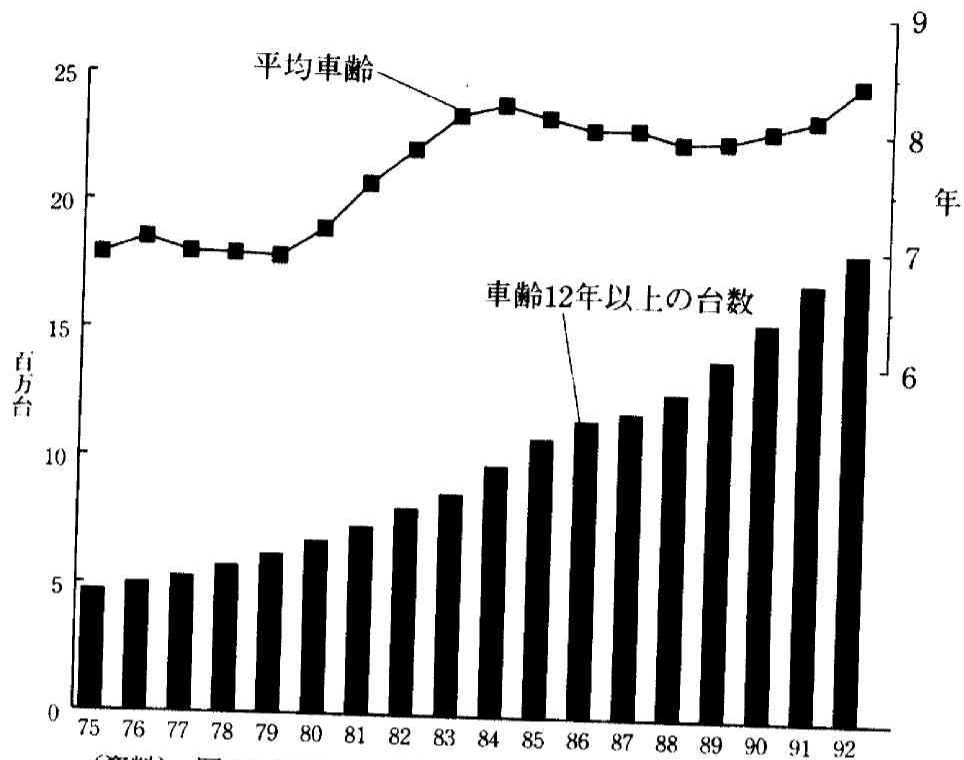
運行の安全性が脅かされていることを直接統計から明らかにすることは困難である。交通事故および安全性に関する統計については多くの問題点が含まれているからである。その理由として第一に、交通事故に関する正確な統計が存在していない。特に報告すべき交通事故の基準が途中で変更されたため事故データの連続的な比較ができない。第二に、1980年以降連邦政府および州政府の交通安全プログラムが大幅に強化されたため、それ以前と単純な比較はできない<sup>(80)</sup>という。

実際に連邦政府による交通安全プログラムとして、1982年に陸上運輸支援法(Surface Transportation Assistance Act: STAA)が成立し、そのもとで自動車運送業者安全支援計画(Motor Carrier Safety Assistance Program: MCSAP)が実施されている。この計画は全米48州のトラック運送業者の安全性強化のための連邦政府による支援プログラムである。このように制度的にも連邦政府による安全性強化が推進されたのである。<sup>(81)</sup>

このようにトラック運行の安全性を直接実証することが不可能であり、そこでウィングはトラック輸送産業に関するデータを間接的に使用することによって、安全性が脅かされている実態を明らかにすることができる<sup>(81)</sup>と主張する。そのデータとは第一にトラック運送業者の経営指標である。トラック運送業者の経営の悪化は、安全運行を脅かすものとなる。第二に実際に運行されているトラックやトレーラーの車齢である。トラック運送業者は規制緩和による競争の激化によってコスト削減を強いられ、このため新規車両の購入が抑制される。これによって老朽化した車両が運行され続けることになるが、老朽化車両の利用は走行の安全性を損ねる。そして第三に、労働者であるドライバーの労働条件の変化である。車両を運行するドライバーの賃金が低下して運転時間が長時間化し、労働条件の悪化した場合にトラック運行の安全性が脅かされる可能性が高まるからである。

第一のトラック運送業者の経営状態と第三の労働者であるドライバーの労働条件については既に明らかにした。規制緩和後トラック運送業者の経営状態もドライバーの労働条件も大幅に悪化したことは述べたところである。そこで第

図14 トラックの車齢 (1975-1992年)



(資料) 図7に同じ。p. 417.

二の実際に運行されるトラックの車齢であるが、規制緩和以前と規制緩和後の動向が図14に示されている。まず運行されているトラックの平均的車齢は規制緩和以前の75年に6.9年であったが、規制緩和後に急激に上昇しており92年には8.4年に達している。さらに車齢12年以上のトラックの台数は、規制緩和後に急激に増加しており、75年の440万台から1,830万台になっている。使用されているトラック全体に占める車齢12年以上のトラックの割合は、75年の17.7%から92年には29.9%に増加した。じつに走行しているトラックの3割が12年以上の老朽車両によって占められているのである。実際に全米の交通事故サンプリング調査の分析によれば、交通事故の3大要因は、運行車両のスピード、ドライバーの訓練水準、車両の車齢の3つであり、明らかに運行するトラックの老朽化は交通事故の重大な原因の一つとなっている<sup>(82)</sup>。

規制緩和によってトラック運送業者間の競争が激化し倒産が常態化するようになると、すでにみたようにトラック運送業者の経営の健全性が損なわれる。このためトラック運送業者は新規の車両購入を差し控えて、できるだけ旧

来の車両を運行させようとする。このために先にデータで明らかなように運行するトラックの老朽化が大幅に進む。さらに経営的に苦境に立たされたトラック運送業者は、単に新規の車両購入を控えるだけでなく、通常の車両のメンテナンスをも引き延ばすことになる。結果的に老朽化車両でメンテナンスがおろそかにされると、運行上の事故が発生する可能性が高まってくる。

他方において規制緩和によってドライバーの賃金は大幅に抑制されて低下したのである。生活を維持するためにドライバーはこの賃金の低下を運転時間の増加によって補うため、結果的にドライバーの運転時間が長時間化する。この運転時間の長時間化は、ドライバーに精神的・肉体的なプレッシャーを与えて、運行の安全性を脅かす危険性を高めることになる。

いかに問題がドライバーにしわ寄せされているかについて、次のような報告がある。一般的なドライバーの認識として、定期的にハイウェイを運転するドライバーの4人うち1人は、何らかの不法な薬物 (drug) の影響を受けていると考えられている。また National Transportation Board Study によれば、交通事故の死亡したドライバーの3分の1は薬物を使用していたと報告している。長時間運転による疲労を取り除くために、ドライバーはアンフェタミン(中枢神経刺激剤) 使用しているといわれている<sup>(83)</sup>。

ウォール・ストリート・ジャーナル紙 (Wall Street Journal) の87年12月22日に載ったトラック・ドライバーの投書が、交通事故と隣り合わせになっているドライバーの状況を端的に物語っている。

「私は10年間運転してきてきたが、運転時間を法定の2倍以下でよいという経営者には一人も出会わなかった。多くのドライバー、おそらくほとんど大多数のドライバーは、私と同じような拘束を経験している。ドライバーは自分たちの仕事を確保するために、絶えず法律を犯さなければならない。これによって生じる疲労がトラック・ドライバーの本当の敵であり、われわれは高速道路の殺人者となってしまう。……」

昨年トラックが関連する交通事故で約4,500人が死亡した。もし、



ドライバーに法律を無視するように要求する経営者や荷主企業に対して社会的な注目が集められたら、死亡者数の削減に向けた最初の対策が取られていたであろう。それが行われるまで、荷主企業は依然としてカリフォルニアからボストンまで68時間でトラックを運行するように要求するし、法律を無視することでトラック運送業者の利潤が確保されていくであろう。さらにより重要なことは、公共の安全性が脅かされ続けることである。<sup>(84)</sup>」

このように、低賃金で長時間労働を強いられるドライバーが、安全性に疑問が生じる老朽化した車両で、しかもメンテナンスが不十分な状態で運行するという、規制緩和後のアメリカのトラック輸送産業の一つの構図ができあがっている。しかしこの構図はトラック運行の安全性が脅かされている蓋然性を明らかにしたもので、今後こうした構図が実際に交通事故の増加や重大事故の増加に直接結びついているのか、より包括的な実証的研究が望まれているのである。しかしこのような経済的な要因によって、運行の安全が脅かされる可能性が高まっていることは十分に認識することができるのである。

## 結 語

以上のように1935年自動車運送事業者法を起点とした規制システムが構築され、アメリカのトラック輸送産業がその枠のなかで発展してきた第二次大戦後から70年代末までの過程、さらに1980年自動車運送業者法の成立を受けてトラック運送業に対する規制緩和が実施されて、80年代から90年代初頭にかけてアメリカのトラック輸送産業が大きく変貌し、なおかつ当該産業自体が極めて不安定な状態に陥ったことを具体的に明らかにしてきた。こうした分析を踏まえて、最後にアメリカにおけるトラック輸送産業の規制緩和に関するいくつかの重要なポイントをまとめてみたい。

まず第一に、一旦規制ができあがってしまうと、たとえ規制が経済の実態から大きくかけ離れても、規制自体は長期間にわたって存続し続け実際の経済との距離をますます増幅することである。トラック輸送産業に対する規制の始ま

りとなった1935自動車運送事業者法は、1930年代の前半の未曾有な大不況のなかで貨物輸送市場がまさに過当競争に陥った状態を背景にして、市場秩序の維持回復を狙った競争制限的な政策であった。それは新規参入と倒産が絶えず極めて市場が混乱した状況において一定の秩序を回復するうえで有効な政策であった。しかし第二次大戦後アメリカ経済が順調に経済成長を遂げる状況のもとでは、この競争制限的な政策は大きな弊害を生み出した。すでに60年代初頭のケネディ政権は規制による弊害を認識して新たな規制緩和の政策を提起したが、結果的に規制を改める新たな法律ができるまでカーター政権下の80年自動車運送事業者法の成立を待たねばならなかった。ケネディ政権からしても単純に20年近くの歳月を必要としたのである。もちろんこの過程には利益者団体として政権や議会に隠然たる力を持っていたアメリカトラック協会やチームスターのロビー活動による抵抗があったし、規制主体であるICCも一定の時期までは組織自体の存続・拡張を図るために規制そのものを維持する方向に動いたことは明らかである。逆に高い運賃や劣悪な輸送サービスに悩まされた荷主企業や消費者は分散しており、これらの力を政治力として結集するのは容易ではなかった。このため規制緩和が実現するまでに長時間を必要としたのである。

第二に、規制緩和のシナリオは現実の進展との間に大きなギャップが生じている。まず規制緩和によってトラック輸送産業そのものは極めて不安定な存在へと変化した。一般に規制緩和による産業活性化のシナリオは次のように想定されている。規制が緩和されることによって競争が激しくなり、非効率な事業者が倒産に追い込まれ市場から撤退を余儀なくされるとともに、経営の効率化を実現できる事業者はより低廉な価格でより質の高い製品を提供し市場で生き残ることが可能となる。この過程で一時的には倒産が増加し市場が混乱するが、それはあくまで一時的な現象であってやがて均衡ある状態に回復する。これとともに結果的に競争を通じて産業の生産性が上昇し、それによって経済の他の分野に大きく寄与する。アメリカのトラック輸送産業の変化は明らかにこのシナリオとは異なっている。まずトラック輸送産業は容易に均衡する状態へ

到達し得ない。規制緩和の実施から10年以上が経過しても依然として倒産件数が高水準に続いており、低下する兆しは一向に見せない。また生き残っているトラック運送業者の経営状態も極めて不安定なままに推移している。高水準の倒産と経営の不安定は規制緩和による一時的な現象ではなく、それは規制緩和によって常態化しているのである。

そしてさらに、寡占化の進行も規制緩和のシナリオと大きく異なっている。一般に規制緩和によって競争が激化すれば市場の寡占化を防ぐことができると考えられている。しかしトラック輸送産業で生じたことは、一方でTL輸送市場で新規参入が相次いで原子的な競争が展開されたが、他方でLTL運送業者の貨物輸送市場においては逆に市場への新規参入者がほとんどなく、むしろトラック運送業者数が減少している。そして大手3社による市場占有率が一段と高まり寡占化が進展しているのである。規制緩和は競争の激化を通して市場の寡占化を促進しているのが実態である。このようにアメリカにおけるトラック輸送産業の規制緩和はシナリオとかけ離れた展開を見せており、トラック輸送産業の特殊性を十分に考慮に入れる必要がある。

第三に、規制緩和を分水嶺にしてトラック輸送産業が静態的な存在から動態的な存在に大きく変化し、しかもその変化の振幅が非常に大きいことに注目する必要がある。規制緩和以前には競争制限的な規制が当該産業の隅々まで及んでいた。厳格な参入規制によって新規の参入は大幅に制限され、逆に急速に経済成長が続くなかでトラック運送業者数は合併吸収によって大幅に減少していった。運賃規制はレイト・ビューローを主体とした集団的運賃設定によって厳格に守られ常に高い運賃を実現したのである。規制することを合目的に考えればアメリカの規制システムは極めて有効に機能したといえるであろう。こうしたなかで、トラック運送業者は競争が回避されるなかで、質の悪い輸送サービスでも高い運賃を収受することができ、経営は安定した。さらにトラック輸送産業の労働者であるトラック・ドライバーは、強固な労働組合チームスターがストを構えた強力な労働組合運動を展開して高い運賃を享受することができた。賃金の値上げを運賃に転嫁できる運賃規制のシステムが機能しているから

こそ、継続的な賃金の値上げが保証されたのであって、その意味ではトラック・ドライバーおよびチームスターは規制のシステムの恩恵を十分に受けることができたのである。労働組合が労使交渉を優位に展開できる状況は、規制システムの枠組みが機能している限りにおいて継続したのである。いずれにせよ規制システムのもとでトラック輸送産業は特有の関係のもとで固定化され、変化に乏しく停滞的で全体的に静態的な存在であった。こうした状態で規制の被害を受けたのは、サービスを受ける荷主企業でありさらに最終的には消費者であった。高い運賃と効率の悪いサービスが常態化しており、高い運賃は最終的には消費者に転嫁されて負担されたのである。こうした不満は長期にわたって鬱積してその反発が規制緩和を求める政治的な行動へと導き、やがては規制緩和を実現させたのである。

1980年自動車運送事業者法の規制緩和といっても、規制の緩和自体はさほどラスティックなものではなかった。緩和されたとはいえ基本的に参入規制や運賃規制は存在していたし、多くの制限も残されていた。しかし、かつての規制が厳格であれば、たとえわずかな緩和でもそのインパクトは大きいものがある。規制緩和によって一旦くさびが打ち込まれると、規制システムのなかに溜まった膿が一気に吹き出し、トラック輸送産業は大きく変貌したのである。新規参入が相次ぎトラック運送業者は急増し、運賃競争が激化し運賃は低下していった。新規参入の増加とともに倒産も急増し、トラック運送業者の収益も大幅に悪化した。倒産によってトラック・ドライバーは失業に追い込まれ、賃金は低下し、逆に労働時間は長時間化して、労働条件は極端に悪化した。競争激化のなかで多くのトラック運送業者は、賃金の高いチームスター加入のドライバーを嫌った。このためにチームスターの組織率は急激に低下し勢力を衰えていったのである。

明らかに規制緩和によってアメリカのトラック輸送産業は「疾風怒涛」の時代へと突入したのである。それらはめまぐるしい変化であり、トラック輸送産業は動態的な存在へと変貌したのである。これとともに今まで規制によって苦渋を舐めさせられていた荷主企業は極めて有利な時代が到来したのである。ト

トラック運送業者相互の競争激化によって運賃は大幅に低下したし、輸送サービスの改善が急速に進んだのである。それは荷主企業の物流部門のコスト削減と効率化をもたらすものであり、最終的にはそれは消費者の利益にも合致するものであった。荷主企業の経済力が大幅に強まり、逆にトラック運送業者の地位が低下していった。そのことによって、規制時代にトラック運送業者が享受していた利益部分が、競争の激化をとおしてトラック運送業者から荷主企業へ移転されたのである。いずれにせよ規制緩和を分水嶺にして、アメリカのトラック輸送産業は一方の極から別の極へ移動し、その振幅が非常に大きかったのである。その振幅が非常に大きい点にアメリカのトラック輸送産業における規制緩和の特徴が存在している。

#### 注

- (1) わが国のトラック輸送産業の構造やそれに起因する特有の問題点、さらに政治プロセスをふまえた規制緩和の進捗状況については、別稿である程度の分析を試みている。拙稿「トラック輸送産業の構造と規制緩和」『商経論叢』第31巻第4号、1996年3月。

#### 第1章

- (2) John D. Blomquist, *The Effect of Deregulation on Motor Carrier Firms and Drivers* (Ph. D. Dissertation of University of Pennsylvania, 1993), pp. 6-7.
- (3) Russel Wyant Jones, *Motor Carrier Pricing in an Unregulated Environment* (Ph. D. Dissertation of Oklahoma State University, 1992), p. 35.
- (4) *Ibid.*, p. 36.
- (5) Michael Hugh Belzer, *Collective Bargaining in the Trucking Industry: The Effects Institutional and Economic Restructuring* (Ph. D. Dissertation of Cornell University, 1993), pp. 10-11.
- (6) Blomquist, *The Effect of Deregulation on Motor Carrier Firms and Drivers*, p. 7. 1935年に自動車運送事業法が成立したのであるが、それ以前に自動車運送業者に対する連邦政府の規制を求める法案は数多く議会に提出されている。過去10年に36もの法案が提出されたがいずれも成立せず、37番目の法案がようやく成立したのである。Jones, *Motor Carrier Pricing in an Unregulated Environment*, p. 36.
- (7) Michel Pustay, "Deregulation and the US Trucking Industry," in *The Age of Regulatory Reform*, Kenneth Button and Dennis Swann eds. (New York :



- Oxford University Press, 1989), pp. 237-238.
- (8) Ibit., p. 238.
- (9) Paul Teske, Samuel Best and Michael Mintrom, *Deregulating Freight Transportation: Delivering the Goods* (Washington, D. C.: The AEI Press, 1995), pp. 60-61.
- (10) Thomas Gale Moore, "Rail and Trucking Deregulation," in *Regulatory Reform: What Actually Happened*, Michael W. Klass and Leonard W. Weis eds. (Boston: Little Brown, 1986), p. 16.
- (11) Jones, *Motor Carrier Pricing in an Unregulated Environment*, pp. 41-42.
- (12) Dale G. Anderson and Ray C. Huttshell, "Trucking Regulation, 1935-1980," in *Regulation and Deregulation of the Motor Carrier Industry*, John R. Felton and Dale G. Anderson eds. (Ames: Iowa State University Press, 1989), p. 18.
- (13) Teske et al., *Deregulating Freight Transportation: Delivering the Goods*, p. 61.
- (14) Pustay, "Deregulation and the US Trucking Industry," pp. 241-242.
- (15) Teske et al., *Deregulating Freight Transportation: Delivering the Goods*, p. 63.
- (16) Ibit., p. 63
- (17) James C. Johnson, "The 1980 Motor Carrier Act: A Ten Year Retrospective by Traffic Executives," *Transportation Practitioners Journal*, Vol. 58 No. 4 (Summer, 1991), p. 359.
- (18) Ibit., p. 359.
- (19) Ibit., p. 360.
- (20) Ibit., p. 360.
- (21) U. S. Department of Agriculture, *Interstate Trucking of Frozen Fruits and Vegetables under Agricultural Exemptions*, Marketing Research Report No. 224 (Washington, D.C., 1958); U. S. Department of Agriculture, *Interstate Trucking of Fresh and Frozen Poultry under Agricultural Exemptions*, Marketing Research Report No. 316 (Washington, D. C., 1959).
- (22) Moore, "Rail and Trucking Deregulation," p.8.
- (23) Clifford Winston, Thomas M. Corsi, Curtis M. Grimm, Carol A. Evans, *The Effects of Surface Freight Deregulation* (Washington, D. C.: The Brookings Institution, 1990), p. 102.

## 第2章

- (24) Moore, "Rail and Trucking Deregulation," p. 18.
- (25) Ibid., p. 19.
- (26) 野尻俊明『規制改革と競争政策—アメリカ運輸事業のディレギュレーション—』

- 白桃書房, 1984年, 117-118頁。
- (27) Bahram Adrangi, Garland Chow and Kambiz Raffiee, "Analysis of the Deregulation of the US Trucking Industry : A Profit Function Approach," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 29 No. 3 (September, 1995), p. 233.
- (28) Moore, "Rail and Trucking Deregulation," pp. 20-21.
- (29) 塩見英治「アメリカの交通政策—規制緩和政策の展開と輸送産業の動向を中心に—」中西健一編『現代の交通政策—交通政策と交通産業—』(ミネルバ書房, 1987年) 41頁。
- (30) Bromquist, *The Effect of Deregulation on Motor Carrier Firms and Drivers*, p. 12.
- (31) Belzer, *Collective Bargaining in the Trucking Industry : The Effects Institutional and Economic Restructuring*, p. 14.
- (32) Teske et al., *Deregulating Freight Transportation : Delivering the Goods*, p. 70.
- (33) John R. Felton, "Motor Carrier Act of 1980 : An Assessment," in *Regulation and Deregulation of the Motor Carrier Industry*, John R. Felton and Dale G. Anderson, eds. (Ames : Iowa State University, 1989), p. 145.
- (34) Moore, "Rail and Trucking Deregulation," p. 27.
- (35) Winston et al., *The Effects of Surface Freight Deregulation*, p. 102.
- (36) Felton, "Motor Carrier Act of 1980 : An Assessment," pp. 147-150.  
野尻 前掲書 125-126頁。
- (37) このアンケートは全国の荷主企業の物流担当責任者1,080人を物流管理協議会(Council of Logistics Management)等の名簿から抽出してアンケート調査票を郵送し, このうち453人からの回答を得たものである。回答を寄せた物流担当責任者は, 86.5%が10年以上物流部門で仕事を経験しており, 20年以上在籍するものが44.9%であり, ほとんどの回答者が物流部門で経験豊かな経歴を持っている。また, 大学で教育を受けていない回答者はわずか0.9%にすぎず, 4年制の大学を卒業したものが47.2%, 大学院を経たものが33.3%となっており, 回答者の多くは高学歴の人々であった。
- Johnson, "The 1980 Motor Carrier Act : A Ten Year Retrospective by Traffic Executives," pp. 360-363.
- (38) *Ibid.*, p. 367.
- (39) *Ibid.*, p. 368.
- (40) Paul Stephen Dempsey, "Running on Empty : Trucking Deregulation and Economic Theory," *Administrative Law Review*, (Spring, 1991), pp. 264-265.
- (41) *Ibid.*, p. 266.

(42) Winston によれば、鉄道の規制緩和を含めると、陸上輸送の規制緩和が荷主企業や消費者に与える経済的効果は、年間 109 億 7 千万ドルに達するという。これらの数値はいずれも 78 年価格で計算したものであるが、これを 88 年価格に換算すると年間 200 億ドルに達する。Winston et al., *The Effects of Surface Freight Deregulation*, pp. 27-28.

(43) Adragi et al., "Analysis of the Deregulation of the US Trucking Industry : A Profit Function Approach," p. 234.

### 第 3 章

(44) Blomquist, *Effect of Deregulation on Motor Carrier Firms and Drivers*, p. 24.

(45) James P. Rakowski, R. Neil Southern and Judith L. Jarrell, "The Changing Structure of the U. S. Trucking Industry : Implications for Logistics Managers," *Journal of Business Logistics*, Vol. 14 No.1, 1993, pp. 112--114.

(46) Congress of the United States Office of Technology Assessment, *Gearing up for Safety : Motor Carrier Safety in a Competitive Environment* (Washington, D. C. : Government Printing Office, 1988) pp. 38-39.

(47) Winston et al., *The Effects of Surface Freight Deregulation*, p. 12.

(48) Blomquist, *Effect of Deregulation on Motor Carrier Firms and Drivers*, p. 24.

(49) Rakowski et al., "The Changing Structure of the U. S. Trucking Industry : Implication for Logistics Managers," p. 114.

(50) Dempsey, "Running on Empty : Trucking Deregulation and Economic Theory," p. 259.

(51) Kenneth G. Elizinga, "The Relevant Market for Less-than-Truckload Freight : Deregulation's Consequence," *Transportation Journal*, Vol. 34 No. 2 (Winter, 1994) , pp. 33-34.

(52) James P. Rakowski, "The Continuing Structural Transformation of the U. S. Less-than-Truckload Motor Carrier Industry," *Transportation Journal*, Vol.34, No. 1 (Fall, 1994), p. 9.

(53) James P. Rakowski, "Victors and Victims in Less-than-Truckload Transport since Deregulation," *Journal of Transportation Law, Logistics and Policy*, Vol. 62 No.4 (Summer, 1995), pp. 436-438.

(54) Paul Stephan Dempsey and Andrew R. Goetz, *Airline Deregulation and Laissez-Faire Mythology* (1992) 吉田邦郎他訳『規制緩和の神話－米航空輸送産業の経験－』日本評論社, 1996年, 57 - 58頁。

(55) 同上, 2頁。

(56) John S. Ying, "Regulatory Reform and Technical Change : New Evidence of Scale of Economies in Trucking," *Southern Economic Journal* (April, 1990) ,

pp. 1003-1004.

- (57) Dempsey, "Running on Empty: Trucking Deregulation and Economic Theory," pp. 292-293.
- (58) John S. Ying, "The Inefficiency of Regulating a Competitive Industry: Productivity Gains in Trucking Following Reform," *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 72 No. 2, (May, 1990), pp. 199-200.
- (59) Teske et al., *Deregulating Freight Transportation: Delivering the Goods*, pp. 73-74.
- (60) Dabney T. Waring, "The Downside of Motor Carrier Deregulation," *Transportation Law Journal*, Vol. 21 No. 2 (1993), pp. 419-412.
- (61) Teske et al., *Deregulating Freight Transportation: Delivering the Goods*, pp. 72.
- (62) Elzing, "The Relevant Market for Less-than-Truckload Freight: Deregulation's Consequence," p. 30.
- (63) Rakowski et al., "The Changing Structure of the U. S. Trucking Industry: Implications for Logistics Managers," p. 125.
- (64) Elzing, "The Relevant Market for Less-than-Truckload Freight," pp. 33-34.

#### 第4章

- (65) Rakowski, "The Continuing Structural Transformation of the U. S. Less-than-Truckload Motor Carrier Industry," pp. 7-8.
- (66) *Ibid.*, p. 9.
- (67) Johnson, "The 1980 Motor Carrier Act: A Ten Year Retrospective by Traffic Executives," p. 367.
- (68) Waing, "The Downside of Motor Carrier Deregulation," p. 413.
- (69) *Ibid.*, p. 413.
- (70) *Ibid.*, p. 414.
- (71) Rakowski, "The Continuing Structural Transformation of the U. S. Less-than-Truckload Motor Carrier Industry," p.10.
- (72) Belzer, *Collective Bargaining in the Trucking Industry: The Effects Institutional and Economic Restructuring*, p. 59.
- (73) *Ibid.*, pp. 60-64.
- (74) Blomquist, *Effect of Deregulation on Motor Carrier Firms and Drivers*, pp. 9-17.
- (75) Dempsey, "Running on Empty: Trucking Deregulation and Economic Theory," p. 276.

- (76) 坂幸夫「アメリカ宅配便業職場におけるフレキシビリティと労働組合—1933年  
チームスター労組—UPS全国協約改訂をめぐって」『大原社会問題研究雑誌』  
437号, 1995年4月, 56頁。
- (77) Rakowski, “The Continuing Structural Transformation of the U. S. Less-  
than-Truckload Motor Carrier Industry,” pp. 11-13.
- (78) Congress of the United States Office of Technology, *Gearing up for Safety :  
Motor Carrier Safety in a Competitive Environment*, p. 10.
- (79) Teske et al., *Deregulating Freight Transportation : Delivering the Goods*, pp. 80  
-81.
- (80) Waing, “The Downside of Motor Carrier Deregulation”, p. 411.
- (81) Congress of the United States Office of Technology, *Gearing up for Safety :  
Motor Carrier Safety in a Competitive Environment*, pp. 2-5.
- (82) Ibit., p. 3.
- (83) Dempsey, “Running on Empty : Trucking Deregulation and Economic  
Theory,” p. 278.
- (84) Ibit., p. 279.