

平成不況期物流構造と中小トラック運送事業の 競争優位をめぐるとりくみ

—「物流二法」による競争条件の変化と対応—

河村 徳 士

本稿は、平成不況期とも呼べる1990年代から2000年代までの時代を対象として、トラック運送事業に対する市場環境の変化と、事業の可能性および限界を考察することを第一の課題とする⁽¹⁾。もっとも、この時代は物流業界に対する規制緩和が推進されたから、この影響を考へることも重要な課題となる。すなわち、第二に、1990年に制定された「物流二法」と呼ばれたトラック運送事業と通運事業を対象にした規制緩和措置の影響を見極めながら第一の課題に迫ることとなる。そのうえで本稿では、宅配便事業を展開するような大手トラック運送事業者を除いて中小の事業者を主な対象とし⁽²⁾、物流二法が制定され規制緩和措置が進み、なおかつ不況に直面した1990年から、トラック運送事業のドライバー不足が指摘され始める2005年あたりまでの時代を主に扱うこととする⁽³⁾。

トラック運送業界に対する規制緩和の影響は次のように論じられてきた。すなわち、参入障壁の引き下げによって新規事業者が増加して運賃の引き下げ競争が展開し、労働条件が悪化したうえ、2000年代以降、次第にドライバー不足が社会問題として顕在化したというものである⁽⁴⁾。また、宅配便を主な事業とする大手トラック運送事業者と、一般的な事業者を荷主とするあるいは大手の下請け需要を対象とするような中小の事業者とに担い手が二分され、とりわけ後者の市場に対して参入が多く競争が激化したことなどが明らかにされてきた⁽⁵⁾。これらの研究成果は、規制緩和の功罪を見極めながらトラック運送業界に胚胎した社会問題にまで光を当てた貴重なものではあるが、トラック運送事業者の提供する輸送サービスを意義づけながら、総合的に判断する視点を欠いていると思われる。すなわち、輸送需要が拡大基調にあったわけでは必ずしもないことが前提とされたこと、また厳しい経営状態に追い込まれた事態ばかりではなく、トラック運送事業のサービス向上といった可能性もあわせて検討し時代像を掴む方向性については明示的ではなかったことなどに課題を残したのである⁽⁶⁾。そのうえ、近年までを対象として、輸送機関別の動向とトラック運送事業の展開を時代とともに位置づける関心も乏しかった。歴史的な視点で近年の輸送動向とトラック運送事業のあり方が考察されることは少なかったと言い換えても良

い。

歴史的な視点の含意について、物流産業に即して少しだけ付言しておこう。すなわち、交通サービス全般にもあてはまることではあるが、物流産業は派生需要——消費者が目的とする本源的な需要を実現するための手段としてこのように表現される——に応じざるを得ない特性を持つことが、交通経済学の分野では一般に指摘されている⁽⁷⁾。こうした意味では、産業構成の変化に応じた物流産業のあり方を解き明かすことが重要な視点であり筆者も同様の関心を有するが、同時に時代的な変化をもたらす主体のあり方にも注目しながら考察することも大切である。例えば鉄道貨物輸送に対してトラック運送事業者がいかなる対応を行い物流のあり方を変えたのか、さらにはトラック輸送サービスを前提とした産業発展の可能性が育まれたのか否かといった見方も重要になるだろう⁽⁸⁾。そのうえ、市場の質や規制のあり方も演繹的な方法だけではなく時代に即した理解を深め現在の物流産業を分析する視点を養うことが大切になるだろう。こうした歴史的な関心を基礎として、トラック運送事業界の提供する物流サービスのあり方についてその可能性と限界をなるべく見極め、あわせて物流総体の構造を解き明かす関心からも他輸送機関の役割を視野におさめながら課題に迫ることとしたい。もっとも、本稿は試論的な考察にとどまる諸点が多い限界を抱えており、上記課題の多くに応えられるものではないが、少しでも対象に迫り物流のみならず、平成不況期あるいは低成長時代の一端を、歴史的な関心から解き明かす一助になればと考えている。

以下、第一節で輸送機関別の輸送動向から近年の変化を国内貨物輸送の営業トラック化として読み取り、第二節で規制緩和の意義と、第三節で規制緩和のトラック運送事業界への影響とを検討し、第四節で中小トラック運送事業のサービス向上のとりくみについて、いくつかの事例から考察することとしたい。

1. 国内貨物輸送の動向

1-1. 国内貨物輸送の営業トラック化

高度成長期日本における輸送機関別の国内貨物輸送トン数は、「貨物輸送の自動車化」と称されたように、トラックがウェイトを高めた時期であった⁽⁹⁾。表1にみられるように、日本国有鉄道（以下、国鉄）は、1950年に国内貨物輸送の26%を担ったものの、石炭産業の凋落とともに役割を低下させトラックの割合が大きく伸長した。ただし、これまで強調されることは少なかったが、注意深く観察すれば、自家用トラックが多くの国内貨物輸送を担っており、1950年の39%から1970年には67%へと1.8倍ほどにウェイトを上昇させていた。営業用トラックは1950-55年にかけて20%から40%へとウェイトを大きく伸ばしたものの、その後、むしろ低下

表1 高度成長期輸送機関別貨物輸送トン数

単位：千トン

	鉄道				自動車				内航海運 E		合計 F
	国鉄		民鉄		営業用		自家用				
1950	135,690	26%	29,274	6%	104,000	20%	205,000	39%	49,282	9%	523,246
1955	160,246	14%	33,173	3%	458,000	40%	411,000	36%	69,254	6%	1,131,673
1960	195,295	13%	42,904	3%	380,728	25%	775,563	51%	138,849	9%	1,533,339
1965	200,010	8%	52,463	2%	664,227	25%	1,528,968	58%	179,654	7%	2,625,322
1970	198,503	4%	57,254	1%	1,113,061	21%	3,513,008	67%	376,647	7%	5,258,473

出典：運輸省運輸政策局情報管理部編『運輸経済統計要覧』，平成2年版，14-15頁。

し20%台を推移することとなっていた。1955-70年の高度成長期にほぼあてはまる時期は、貨物輸送の自動車化と表現できるとはいえ、より正確には貨物輸送の自家用トラック化が進んだ時代だったのである⁽¹⁰⁾。

こうした高度成長期に進展した輸送機関別国内貨物輸送のあり方は、1970年代の安定成長期から1980年代のバブル経済期にかけて少しずつ変化してきた。規制緩和措置を進めるきっかけとなった事業法が制定された1989年（1990年施行）までを対象として観察すれば次のとおりである。すなわち、表2によると、すでに国鉄貨物輸送の役割はトンベースではネグリジブルとなっており、内航海運が10%弱を占め続けたほかは、トラックが大半を引き受けていた。とはいえ、構成は営業用トラックがウェイトを増し続けた時期であった。営業用トラックの割合は1970年に22%だったものの、1987年には35%に及び、反対に自家用トラックは同じ年を比較すれば66%から55%へとウェイトを下げた。すなわち、貨物輸送の営業トラック化が進展したのであった。1990年の規制緩和措置以降を観察しても、同様の傾向であり、それはむしろ強まっていた。営業用トラックは1990年の36%から2005年の54%へ、自家用トラックは反対に54%から37%へとウェイトを変化させていたためである。1990年代から2000年代半ばまでは貨物輸送の営業トラック化が傾斜的に進んだ様子がうかがえる。以上の点は、輸送トン数をグラフ化した図1からもうかがえるだろう。

次に、トンキロベースで観察すれば（図2）、1970年代以降、輸送距離においても営業用トラックが国内貨物輸送の方向性をけん引した様子がわかる。自家用トラックのみならず他の輸送機関が停滞的だったことと対称的であって、トンキロベースにおいては国内貨物輸送の変化は営業用トラックの輸送距離伸長が顕著であった。

ただし、図1と図2を注意深く比較すれば、営業用トラックはトンベースではウェイトを増しつつも1990年代半ばあたりから頭打ちをむかえ、合計の輸送トン数も同様に低下傾向に向かった。これに対してトンキロベースでは1990年代以降、合計値が横ばいに転じた中で営業用ト

表2 1970年代から近年までの輸送機関別輸送トン数

単位：千トン

	鉄道				自動車				内航海運	合計 (含鉄道)	
	国鉄		民鉄		営業用トラック		自家用トラック				
1971	193,296	4%	57,970	1%	1,194,356	22%	3,601,321	66%	387,415	7%	5,434,358
1972	182,450	3%	56,919	1%	1,305,266	22%	3,898,152	66%	434,179	7%	5,876,966
1973	175,669	3%	53,161	1%	1,322,130	23%	3,589,827	63%	574,835	10%	5,715,622
1974	157,705	3%	48,114	1%	1,235,578	24%	3,141,796	62%	501,361	10%	5,084,554
1975	141,691	3%	42,737	1%	1,251,482	25%	3,141,377	62%	452,054	9%	5,029,341
1976	140,916	3%	45,110	1%	1,311,727	26%	3,044,218	61%	457,571	9%	4,999,542
1977	132,037	3%	43,129	1%	1,380,954	27%	3,075,489	60%	469,963	9%	5,101,572
1978	133,343	2%	45,416	1%	1,520,447	27%	3,339,977	60%	502,657	9%	5,541,840
1979	136,393	2%	47,454	1%	1,627,639	27%	3,630,638	61%	514,839	9%	5,956,963
1980	121,619	2%	44,931	1%	1,661,473	28%	3,656,477	61%	500,258	8%	5,984,758
1981	110,572	2%	41,112	1%	1,704,191	29%	3,526,593	60%	479,097	8%	5,861,565
1982	97,765	2%	38,471	1%	1,758,298	31%	3,413,325	59%	437,584	8%	5,745,443
1983	86,901	2%	35,440	1%	1,821,098	32%	3,302,273	58%	438,038	8%	5,683,750
1984	74,928	1%	32,284	1%	1,864,812	33%	3,249,845	57%	450,278	8%	5,672,147
1985	68,552	1%	30,789	1%	1,891,937	34%	3,156,111	56%	452,385	8%	5,599,774
1986	61,595	1%	28,174	1%	1,929,448	35%	3,039,613	55%	440,677	8%	5,499,507
1987	55,294	1%	26,895	0%	1,946,427	35%	3,069,652	55%	462,546	8%	5,560,814
1988	55,695	1%	26,643	0%	2,136,983	36%	3,296,781	55%	493,000	8%	6,009,102
1989	55,782	1%	27,045	0%	2,281,308	36%	3,465,513	54%	538,029	8%	6,367,677
1990	58,400	1%	28,219	0%	2,416,384	36%	3,557,161	54%	575,199	9%	6,635,363
1991	57,390	1%	28,307	0%	2,559,405	38%	3,547,528	52%	571,891	8%	6,764,521
1992	55,633	1%	26,769	0%	2,503,720	38%	3,444,392	52%	540,410	8%	6,570,924
1993	53,178	1%	26,082	0%	2,477,742	39%	3,193,002	51%	528,841	8%	6,278,845
1994	52,753	1%	26,195	0%	2,504,830	40%	3,152,639	50%	555,764	9%	6,292,181
1995	51,456	1%	25,477	0%	2,633,277	41%	3,230,135	50%	548,542	8%	6,488,887
1996	49,185	1%	24,373	0%	2,764,245	42%	3,263,236	49%	546,909	8%	6,647,948
1997	47,286	1%	21,942	0%	2,760,452	42%	3,158,681	48%	541,437	8%	6,529,798
1998	40,604	1%	19,765	0%	2,731,587	44%	2,943,464	47%	516,647	8%	6,252,067
1999	39,154	1%	19,531	0%	2,857,581	45%	2,862,411	45%	522,362	8%	6,301,039
2000	39,620	1%	19,654	0%	2,916,222	47%	2,713,392	44%	537,021	9%	6,225,909
2001	39,026	1%	19,642	0%	2,881,753	48%	2,556,217	42%	520,067	9%	6,016,705
2002	38,197	1%	18,395	0%	2,813,389	49%	2,389,557	42%	497,251	9%	5,756,789
2003	37,552	1%	16,051	0%	2,826,770	51%	2,269,573	41%	445,544	8%	5,595,490
2004	36,789	1%	15,430	0%	2,815,502	52%	2,120,129	39%	440,252	8%	5,428,102
2005	36,863	1%	15,610	0%	2,840,686	54%	1,983,874	37%	426,145	8%	5,303,178

注：1986年度以降は、軽自動車の数量が別掲されているが、ここでは省略した。これを含めるとトラックの輸送量は若干上がるが、趨勢に大差はない。

出典：運輸省運輸政策局情報管理部編『運輸経済統計要覧』、各年版。

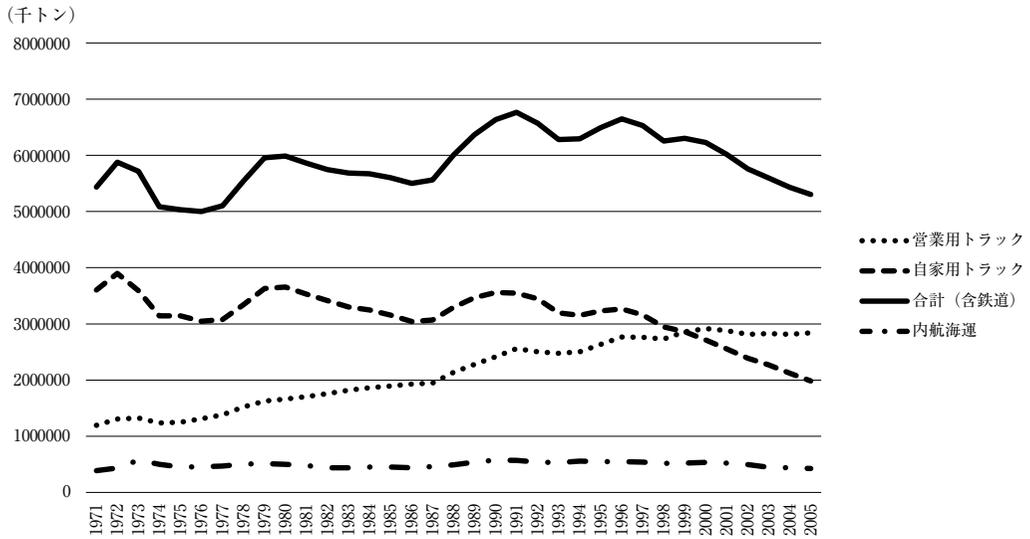


図1 1970年代から近年までの輸送機関別輸送トン数

出典：表2に同じ。

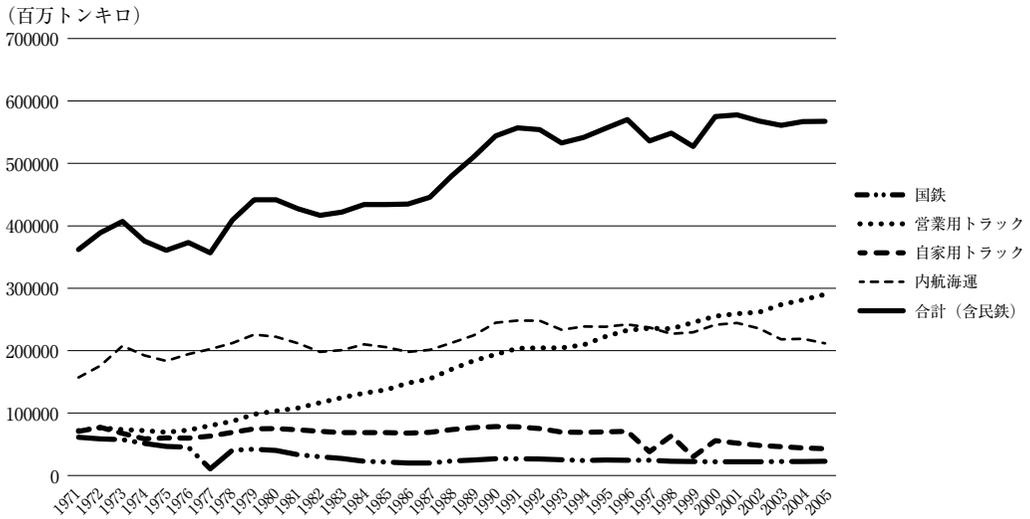


図2 1970年代から近年までの輸送機関別輸送トンキロ

出典：表2に同じ。

トラックのみが値を上昇させていた。

合計輸送トン数の低下は、産業構成のサービス化によって数量を保證するような輸送需要が停滞した一方、1990年代以降の日本経済が直面した不況と呼ばれた事態を反映したものと考えられ、トラック運送事業界もこれら日本経済の動向に左右されたことが推測される。反面で、トン

表3 鉄道主要品目別輸送トン数

単位：千トン

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	1975	1980	1985	1990	1995	2000
穀物	6,315	5,121	1,424	398	246	0	3.8%	3.4%	1.7%	0.6%	0.4%	0.0%
野菜・果物	1,056	563	82	33	0	0	0.6%	0.4%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%
その他農産物	3,233	2,850	1,528	661	330	0	1.9%	1.9%	1.8%	1.0%	0.6%	0.0%
畜産品	89	36	7	11	1	0	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
水産品	804	315	28	93	80	18	0.5%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%
木材	3,587	2,035	408	334	300	177	2.1%	1.4%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%
薪炭	64	36	2	0			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
石炭	10,371	9,993	8,427	3,681	3,203	1,989	6.2%	6.7%	10.1%	5.6%	5.9%	5.4%
金属鉱	3,748	2,380	991	553	443	416	2.2%	1.6%	1.2%	0.8%	0.8%	1.1%
砂利・砂・石材	2,892	1,495	572	377	86	1,232	1.7%	1.0%	0.7%	0.6%	0.2%	3.4%
非金属鉱物（工業用）	32,494	30,375	16,839	15,415	13,243	8,491	19.3%	20.3%	20.1%	23.6%	24.2%	23.2%
金属	5,599	3,607	877	563	489	106	3.3%	2.4%	1.0%	0.9%	0.9%	0.3%
金属製品	1,047	739	407	300	92	69	0.6%	0.5%	0.5%	0.5%	0.2%	0.2%
機械	6,789	6,799	3,897	3,787	3,112	1,924	4.0%	4.5%	4.7%	5.8%	5.7%	5.3%
セメント	19,103	21,566	14,903	13,333	9,405	4,385	11.3%	14.4%	17.8%	20.4%	17.2%	12.0%
その他窯業品	7,275	6,759	2,774	186	243	135	4.3%	4.5%	3.3%	0.3%	0.4%	0.4%
石油製品	23,234	25,076	17,615	16,743	17,363	14,055	13.8%	16.8%	21.1%	25.6%	31.7%	38.4%
コークス・その他石炭製品	1,570	1,153	459	39	5		0.9%	0.8%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%
化学薬品	7,008	3,580	4,627	3,664	2,778	1,890	4.2%	2.4%	5.5%	5.6%	5.1%	5.2%
化学肥料	6,757	5,885	742	80	6		4.0%	3.9%	0.9%	0.1%	0.0%	0.0%
染料・塗料その他化学工業品	2,199	1,755	838	269	359	235	1.3%	1.2%	1.0%	0.4%	0.7%	0.6%
紙・パルプ	6,708	4,900	3,117	3,172	2,005	1,161	4.0%	3.3%	3.7%	4.9%	3.7%	3.2%
繊維工業品	669	412	144	13			0.4%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%
食料工業品	6,823	5,564	1,301	611	210	1	4.1%	3.7%	1.6%	0.9%	0.4%	0.0%
日用品	2	1	1	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ゴム製品・木製品・その他製造工業品	990	590	129	95	152	9	0.6%	0.4%	0.2%	0.1%	0.3%	0.0%
特殊品・その他	6,691	5,116	1,135	283	202	280	4.0%	3.4%	1.4%	0.4%	0.4%	0.8%
分類不能のもの	1,205	985	388	702	368	61	0.7%	0.7%	0.5%	1.1%	0.7%	0.2%
合 計	168,322	149,686	83,662	65,396	54,721	36,634	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出典：表2に同じ。

キロベースでは営業用の緩やかな上昇が継続した。この要因は、現段階では詳らかにできないが、宅配便市場の成熟化が長距離化を促したことや、個性的な消費の深化および通販やネット販売に伴ってB to Cと呼ばれるような消費財関連の輸送需要が増加し軽量化を伴ったことなどがトンベースと比べたトンキロベースの相対的な上昇という現象に結び付いたのかもしれない⁽¹¹⁾。繰り返してはあがるが、必ずしも輸送需要自体が減退したわけではないことは、1990年代以降、全体のトンキロベースがまがりなりにも横ばいを維持し、営業用では上昇が観察された様子からうかがえる。「物流二法」が制定された後の規制緩和下で、営業用トラックは、荷主による自家用トラックの輸送需要を市場に掘り起こし、なおかつ通信販売に伴う輸送需要などを吸収して、トンベースでは横ばい、トンキロベースでは数値の引き上げを実現したものと考えられる⁽¹²⁾。

1-2. トラック輸送品目の多様性

こうした事態を鉄道とトラックの輸送品目推移からもう少し確認してみよう。表3は鉄道の主要な輸送品目をトンベースで観察したものであり、大半は国鉄ないし1987年設立の日本貨物鉄

道株式会社（以下、JR 貨物）によるものであった。第一に次の点を読み取れる。もともと戦前期から数量では石炭、木材、鉱物などを主に扱った鉄道貨物輸送は、すでに 1975 年には「石炭」、「コークス・その他石炭製品」、「木材」のウェイトを落としており、高度成長期にこれらの品目が低下したことが凋落の一因であったことはすでに指摘されているとおりである⁽¹³⁾。産業構成の変化に応じて期待された派生需要が低落したうえ、国鉄が様々な改革を試みたものの抗うことは難しかったためであろう。これに対して同じ 1975 年には「石油製品」が 13% 台を占めたことから、エネルギー源の転換に応じてタンク車等を開発し輸送形態を変更させながら一定の輸送量を実現した様子もうかがえる⁽¹⁴⁾。しかも、その後の推移を観察すれば、「非金属鉱物（工業用）」が 20% 前後の割合を占めながら、「石油製品」が 2000 年には 38% に及び半数近くに達していた。素材系に特化した傾向がうかがえる。素材系の輸送を得意とした国鉄貨物輸送は JR 貨物になってからも同様の特徴を維持しており、石炭から石油へと主な輸送品目を移行させながら対応したのであった。そもそも政府が『運輸経済統計要覧』に掲載した品目数も 28 にとどまっており、後述のトラックと比べて多様な品目を対象としたわけでは必ずしもなかった⁽¹⁵⁾。そのうえ、1975 年から 2000 年にかけて素材系以外の品目はウェイトを次第に減らし、ネグリジブルに近いものが増えていた。繰り返してはあがるが、鉄道貨物輸送は素材系の輸送に特化する方向性を強めた様子がわかるのである。

また、第二に、鉄道貨物輸送は全体の輸送量を大きく下落させ、すでに指摘したように国内貨物輸送に占める割合は相当少なくなっていた（表 2）。既述のように産業構成の変化とそれに応じ得る国鉄内外の条件に乏しかったことが大きな要因だったのであろう⁽¹⁶⁾。次第に、引き込み線等を活用できる石油精製所、コンビナート、工場などを結ぶ輸送需要において限定的な役割を果たしているに過ぎなくなると考えられる。役割が縮小するなかで特定の輸送需要に特化したと特徴付けることができる。

これに対してトラックの輸送品目は次のような特徴をもった。表 4 と表 5 は営業用と自家用、それぞれの品目別輸送トン数を 1980 年から 2005 年にかけて観察したものである。第一に、次の特徴がうかがえる。すなわち、鉄道貨物輸送と比べれば両表とも『運輸経済統計要覧』に掲載されている品目数が 35 に及びトラックが多様な貨物を対象としたことがうかがえ、その度合いは営業用の方が高いものであったことである。営業用トラックの方が様々な貨物の数量を偏りなく引き受け、自家用トラックの方が特定の貨物に輸送トン数が偏重した様子がわかる。ただし、若干ではあがるが、時代が下るにつれ、営業用は比較的、特定の貨物輸送量が上昇する傾向にあり、自家用はその反対の方向性をみせていた。すなわち、営業用は、1996 年までは「砂利・砂・石材」へ、2005 年にかけて「機械」や「日用品」への傾斜をそれぞれ強め、自家用は反対に様々な貨物の数量を万遍なく扱う方向性を示し、それは 1996-2005 年の変化が特に顕著であった。

表4 営業用トラック主要品目別輸送トン数

単位：千トン

	1980	1985	1990	1996	2005	1980	1985	1990	1996	2005
穀物	22,494	24,998	20,804	27,753	26,837	1.4%	1.3%	0.9%	1.0%	1.1%
野菜・果物	18,926	26,193	23,735	34,906	20,981	1.1%	1.4%	1.0%	1.3%	0.9%
その他農産物	7,669	6,149	7,503	9,770	12,505	0.5%	0.3%	0.3%	0.4%	0.5%
畜産品	11,632	13,592	11,889	21,710	15,111	0.7%	0.7%	0.5%	0.8%	0.6%
水産品	11,200	16,152	12,682	16,483	7,255	0.7%	0.9%	0.5%	0.6%	0.3%
木材	48,767	50,943	63,830	77,391	91,031	2.9%	2.7%	2.6%	2.8%	3.8%
薪炭	117	258	283	63	509	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
石炭	15,268	20,560	12,843	15,105	10,013	0.9%	1.1%	0.5%	0.5%	0.4%
金属鉱	7,893	8,263	8,050	3,347	780	0.5%	0.4%	0.3%	0.1%	0.0%
砂利・砂・石材	234,518	226,014	336,049	487,653	295,478	14.1%	11.9%	13.9%	17.5%	12.4%
非金属鉱物（工業用）	86,609	63,207	107,750	144,896	87,438	5.2%	3.3%	4.4%	5.2%	3.7%
鉄鋼	94,667	94,011	108,181	74,755	83,243	5.7%	5.0%	4.5%	2.7%	3.5%
非鉄金属	16,928	14,486	17,618	15,179	24,914	1.0%	0.8%	0.7%	0.5%	1.0%
金属製品	45,438	49,423	62,978	65,044	42,760	2.7%	2.6%	2.6%	2.3%	1.8%
機械	141,303	176,332	233,207	228,292	306,830	8.5%	9.3%	9.6%	8.2%	12.9%
セメント	35,195	31,243	75,245	44,790	12,734	2.1%	1.7%	3.1%	1.6%	0.5%
その他窯業品	125,487	142,196	161,493	221,034	60,114	7.6%	7.5%	6.7%	8.0%	2.5%
揮発油	6,444	4,688	6,988	12,300	4,737	0.4%	0.2%	0.3%	0.4%	0.2%
その他石油・石油製品	58,001	43,472	73,905	104,906	60,638	3.5%	2.3%	3.0%	3.8%	2.5%
コークス・その他石炭製品	8,487	7,526	7,604	7,299	6,605	0.5%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%
化学薬品	31,502	27,845	29,968	39,646	15,191	1.9%	1.5%	1.2%	1.4%	0.6%
化学肥料	10,881	11,719	14,645	5,649	667	0.7%	0.6%	0.6%	0.2%	0.0%
染料・塗料その他化学工業品	43,385	62,274	63,826	64,352	87,136	2.6%	3.3%	2.6%	2.3%	3.7%
紙・パルプ	38,300	52,906	72,705	76,937	94,911	2.3%	2.8%	3.0%	2.8%	4.0%
繊維工業品	13,672	16,479	12,561	12,723	12,842	0.8%	0.9%	0.5%	0.5%	0.5%
食料工業品	118,267	152,213	155,819	218,406	194,435	7.1%	8.0%	6.4%	7.9%	8.1%
日用品	61,338	88,793	113,759	157,222	212,449	3.7%	4.7%	4.7%	5.7%	8.9%
ゴム製品・木製品・その他製造工業品	29,193	30,908	42,267	49,483	48,259	1.8%	1.6%	1.7%	1.8%	2.0%
金属くず	9,360	11,224	9,636	9,118	13,409	0.6%	0.6%	0.4%	0.3%	0.6%
その他くずもの	11,454	14,582	20,831	14,032	34,653	0.7%	0.8%	0.9%	0.5%	1.5%
動・植物性飼料・肥料	64,653	60,038	55,880	64,192	50,459	3.9%	3.2%	2.3%	2.3%	2.1%
廃棄物	102,160	172,840	225,795	212,358	221,270	6.1%	9.1%	9.3%	7.6%	9.3%
輸送用容器	33,630	28,994	43,049	54,649	62,518	2.0%	1.5%	1.8%	2.0%	2.6%
取り合わせ品	95,463	140,357	207,401	178,982	167,678	5.7%	7.4%	8.6%	6.4%	7.0%
分類不能のもの	1,172	1,059	4,844	8,395	0	0.1%	0.1%	0.2%	0.3%	0.0%
合計	1,661,473	1,891,937	2,425,623	2,778,820	2,386,390	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

注：鉄道の品目にあった「特殊品・その他」はトラックの項目にはない。

出典：表2と同じ。

もっとも、営業用の方が偏った特徴をもたないということに変わりはない。

第二に、既述したことであるが、1990年代以降、自家用全体の輸送トン数が減少した反面、営業用が数値を維持ないしは緩やかな上昇傾向を見せたことは、やはり1990年代以降、トラック運送事業者が様々な工夫によって荷主の自家用輸送需要を掘り起こしたことも重要な論点になることである。

このように、品目別の輸送数量ベースでは、鉄道貨物輸送と比べてトラックは多様な品目を扱っており、自家用トラックより営業用トラックの方が偏りなく多種類の貨物を対象としていた。品目別の輸送数量ベースからうかがえる限りではあるものの、多様な輸送需要は営業用トラックが担い手となった様子がうかがえる。

表5 自家用トラック主要品目別輸送トン数

単位：千トン

	1980	1985	1990	1996	2005	1980	1985	1990	1996	2005
穀物	24,175	20,815	20,945	20,389	16,303	0.7%	0.7%	0.6%	0.6%	0.8%
野菜・果物	69,752	59,756	60,777	55,494	42,780	1.9%	1.9%	1.6%	1.6%	2.0%
その他農産物	19,594	12,317	16,581	19,136	28,331	0.5%	0.4%	0.4%	0.6%	1.3%
畜産品	19,923	30,526	21,877	19,927	13,902	0.5%	1.0%	0.6%	0.6%	0.7%
水産品	28,956	27,518	35,671	26,143	20,008	0.8%	0.9%	1.0%	0.8%	0.9%
木材	144,627	110,740	128,122	92,054	77,150	4.0%	3.5%	3.5%	2.7%	3.7%
薪炭	2,651	2,362	1,899	1,963	689	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%
石炭	7,453	4,357	400	2,865	355	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%
金属鉱	11,892	3,731	550	163	333	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
砂利・砂・石材	1,257,762	936,188	1,185,427	972,896	430,188	34.4%	29.7%	32.2%	28.6%	20.4%
非金属鉱物（工業用）	124,805	99,374	192,397	198,108	88,399	3.4%	3.1%	5.2%	5.8%	4.2%
鉄鋼	61,806	48,721	60,637	47,136	45,223	1.7%	1.5%	1.6%	1.4%	2.1%
非鉄金属	12,353	12,344	16,558	11,737	9,274	0.3%	0.4%	0.4%	0.3%	0.4%
金属製品	92,199	78,501	89,014	96,472	43,483	2.5%	2.5%	2.4%	2.8%	2.1%
機械	131,285	133,512	174,519	155,453	132,742	3.6%	4.2%	4.7%	4.6%	6.3%
セメント	24,780	10,379	15,870	10,401	10,558	0.7%	0.3%	0.4%	0.3%	0.5%
その他窯業品	314,614	267,121	337,583	320,501	103,460	8.6%	8.5%	9.2%	9.4%	4.9%
揮発油	7,469	2,511	825	725	818	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
その他石油・石油製品	79,972	105,383	107,665	118,816	80,688	2.2%	3.3%	2.9%	3.5%	3.8%
コークス・その他石炭製品	1,532	1,318	1,919	2,521	986	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%
化学薬品	10,071	7,662	6,407	8,328	3,740	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
化学肥料	13,679	10,359	10,009	2,386	35	0.4%	0.3%	0.3%	0.1%	0.0%
染料・塗料その他化学工業品	34,077	32,415	36,011	35,660	27,948	0.9%	1.0%	1.0%	1.0%	1.3%
紙・パルプ	15,574	17,349	17,830	18,998	22,597	0.4%	0.5%	0.5%	0.6%	1.1%
繊維工業品	22,933	14,392	15,253	6,232	7,413	0.6%	0.5%	0.4%	0.2%	0.4%
食料工業品	140,501	144,751	164,656	166,610	126,310	3.8%	4.6%	4.5%	4.9%	6.0%
日用品	55,946	55,645	69,439	75,331	58,497	1.5%	1.8%	1.9%	2.2%	2.8%
ゴム製品・木製品・その他製造工業品	41,085	35,544	44,315	39,729	25,423	1.1%	1.1%	1.2%	1.2%	1.2%
金属くず	40,235	34,276	23,799	21,808	29,009	1.1%	1.1%	0.6%	0.6%	1.4%
その他くずもの	29,074	33,623	58,527	42,648	72,218	0.8%	1.1%	1.6%	1.3%	3.4%
動・植物性飼・肥料	52,972	44,548	43,946	37,444	53,055	1.4%	1.4%	1.2%	1.1%	2.5%
廃棄物	737,979	740,453	700,855	741,193	509,450	20.2%	23.5%	19.0%	21.8%	24.2%
輸送用容器	18,204	14,285	18,163	21,850	12,915	0.5%	0.5%	0.5%	0.6%	0.6%
取り合わせ品	5,399	2,557	4,179	6,424	13,374	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.6%
分類不能のもの	1,148	778	3,408	959	0	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%
合計	3,656,477	3,156,111	3,686,033	3,398,500	2,107,654	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

注：鉄道の品目にあった「特殊品・その他」はトラックの項目にはない。

出典：表2に同じ。

もっとも、多様な輸送需要はトンベースによってのみ把握できるものではない。後述のトラック運送事業者の事例からも間接的にうかがえるように、輸送距離、輸送時間、発着時刻の指定、運賃設定など、それこそ多様に及ぶものである。試みに少量の貨物輸送から営業用トラックの多様な輸送需要に応じる方法の一端を把握すれば、図3のようであった。すなわち、宅配便は1990年代以降も伸び続けていた。1998年に佐川急便株式会社が本格的に宅配便へ参入するとさらに急増し⁽¹⁷⁾、世帯間の輸送需要を満たしていった。もちろん、この輸送形態にはネット通販にかかわるB to Cの輸送需要も次第に含まれていったものと推測される。繰り返してはいるが、輸送サービスの全容を数値化して把握することは課題を伴うものであるがゆえに、輸送需要に応じた多様性を事例に即して解き明かす重要性も考慮できるのである⁽¹⁸⁾。

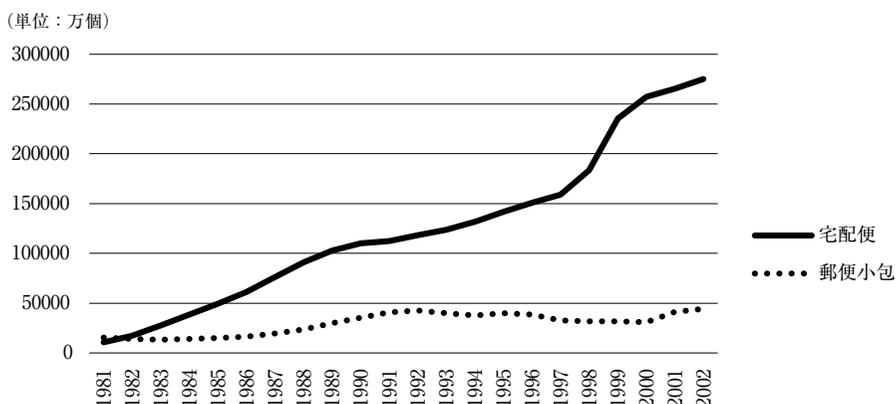


図3 小量物品輸送量

出典：表2に同じ。

2. 「物流二法」制定の意義

2-1. 規制緩和の推進

1949年に制定された「通運事業法」と、1951年に制定された「道路運送事業法」は1980年代に規制緩和の対象となり大幅に改正された。すなわち1989年12月に制定され、翌年12月に施行された「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」の二つの法律が規制緩和を進めたのであった。これは「物流二法」の制定などとも呼ばれている。トラック運送事業界に対する規制緩和は、業界個別の対応では必ずしもなく、1980年代以降、具体化が進んだ政策基調の一環でもあった。すなわち、次のような時代的な変化を反映したものだ。

1970年代後半から政策課題となった財政再建および貿易摩擦への対応の一つとして規制緩和は重要な政策手段となっていった⁽¹⁹⁾。有権者のみならず、とりわけ経済界の利害に配慮せざるを得なかった自民党政権は、増税なき財政再建を余儀なくされ、1980年代前半に行政改革を進め三公社民営化を断行した。加えて民間活力の活用と称し規制の見直しや公的部門の民営化が進められた。こうした方向性は、貿易摩擦問題からも対応を余儀なくされた結果でもあった。アメリカは日本の市場開放が遅れたことを過剰な規制によるものと判断し解決を求めていたからであった。そのうえ、1985年のプラザ合意以降、円高不況を警戒した経済界から景気対策が求められ、不動産や金融業界に対する規制緩和は肯定的に判断されていった。内需拡大のためにも規制緩和は必要とされ、ゆとりと豊かさを実現することに結実し得ると強調されたものの、内需拡大政策および規制緩和は次第に自己目的化しつつあった⁽²⁰⁾。にもかかわらず、バブル経済が崩

壊した後の1990年代以降も、貿易摩擦および早期の景気回復手段として規制緩和を当然視する政策判断は変わらず、1990年代半ば以降、構造改革などと称してさらなる規制緩和が推進された⁽²¹⁾⁽²²⁾。次第に、規制緩和の目的は経済成長であることが暗黙の了解事項と化し、規制の要不要や見直す必要性の有無にかかわらず政治課題となり続けた。このように規制緩和は何らかの目的の手段であったはずであるが、効果の検証も不十分なまま、目標がその都度、設定される、あるいは方向性自体を見失いながら自己目的と化していったのであった。「物流二法」に結実した物流業界に対する規制緩和も、一面ではこうした政策基調に則って政策展開が進んだ。

2-2. 「物流二法」による規制緩和措置

すなわち、1981年に設置された第二次臨時行政調査会（以下、第二臨調）は、規制緩和のみならず三公社民営化を方向づける成果をもたらした一方、物流業界に対する規制の見直しも求めていたと言われている⁽²³⁾。第二臨調の議論は、当時の行政管理庁に受け継がれ、1982年11月には同庁から運輸省に対してトラック運送事業と通運事業の規制緩和を含む改善が行政勧告という形式でなされた。運輸省は1984年7月に新設した貨物流通局において、物流規制を見直すための検討会を設置し、「貨物流通制度企画官」をもあわせて設置のうえ事務体制を整えた。「物流二法」制定へ向けたスタートがこの時から始まったという。トラック運送事業者で構成される業界団体の全日本トラック協会（以下、全ト協）では1983年5月に基本委員会を設置し事業者の意識調査を行って、「事業の免許制、運賃認可制などの堅持による輸送秩序の確立を図る」という基本姿勢を確認し、1985年3月には通常総会で「免許制・運賃認可制の規制緩和反対」を決議していた。

しかし、1987年4月に行政改革審議会が改組の末、新行政改革審議会（以下、新行革審）が新発足すると、公的規制のあり方に関する見直しが具体化し始め、運輸省も歩調を合わせ1988年9月にはトラック運送事業者に対して、①免許運用方針における事業者間の需給調整措置を廃止すること、②通運事業を廃止し総合的な運送取扱事業制度を創設してフォワーダー事業の規制を一本化することなどを提示した。1988年12月に閣議決定された「規制緩和推進要綱」では、運輸省案をも下敷きとして立案されたものであって、事実上、上記①と運賃認可の届出制が方向性として定まった。すでに1988年1月に経済同友会は「運輸市場の構造改革と規制緩和——自己責任原則の確立と新しい公共政策の展開をめざして——」という提言を行っており、同年3月には経団連も物流業界を含めた11分野の規制緩和と要望を明らかにしていたから、荷主側のこうした判断も規制緩和を後押ししたと考えられる。全ト協は、1988年7月に全国トラック協会会議を開催し「規制緩和絶対反対」を決議したものの、すでに政策課題として自明となった規制緩和論の推進に対して、運輸省や荷主が賛同しており、こうした方向性に抗うことは難しい事態と

なっていた。全ト協の利害は必ずしも明瞭ではないが、競争秩序の悪化を懸念したものである⁽²⁴⁾。

こうして翌年12月に施行された物流二法、すなわち「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」は、次の特徴をもった(表6参照)。トラック運送事業に着目する本稿では、前者にのみ着目して「道路運送法」との違いを簡潔に述べておこう⁽²⁵⁾。主な変更点は、①路線トラック事業と区域トラック事業との事業区分を廃止し、従来の区域トラック事業も貨物の積み合わせを可能としたこと、②事業の免許制を許可制とし事業者間の需給調整も廃止した一方、緊急調整措置として競争条件に応じた参入停止措置をもうけたこと、③運賃・料金は認可制を届出制に改めた一方、不当な届出には変更命令を加え、運輸大臣が必要があると判断した際には標準運賃・料金を設定できるようにしたこと、④過積載の禁止、過労運転の防止など輸送の安全規定を整備したこと、⑤運行管理者に試験制度を導入するなど資格要件を強化したことなどであった。このうち①については次の変化であった。トラック運送事業はもともと定時発送で積み合わせ輸送を行う路線事業と一定の地域を原則貸切でサービス提供する区域事業に二分されていたが、そうした事業形態を若干、見直したものだ。すなわち、前者の一般路線貨物自動車運送事業が特別積合運送事業(以下、特積)へと名称を変更し、後者の一般区域貨物自動車運送事業は一般貨物自動車運送事業(以下、一般)となり、既述のように積み合わせを可能としたのであった。

加えて、こうした規制緩和措置は、その後も段階的に推進されたが、この方針に対する大きな変更はなかった。すなわち、参入資格要件である最低トラック保有台数が段階的に削減され2001年に5台となり、営業区域が2003年に廃止され原則的にすべての事業者が全国区で営業活動が可能になったなどという追加的な緩和措置であった⁽²⁶⁾。

以上のような規制緩和の目的は、2003年に国土交通省が「物流二法」の成果を検証した資料によれば、①競争の促進による市場の活性化、②輸送の安全の確保にあった⁽²⁷⁾。

2-3. トラック運送事業に関する規制をめぐると論点

もちろん、「物流二法」に至る規制緩和の経緯は、国内外の規制緩和論および政治的な判断のみならず、運輸産業固有の条件に基づいた対応を分析することも重要である。この点について詳しい検討は今後の課題としたいが、その方向性を模索するためにも、若干、考えられる議論を確認しておきたい。

交通経済学分野では、運輸産業全般に対する規制については、運輸省(国土交通省)の行政姿勢が安全性の確保を大義名分として非競争的な判断に基づいたものの、既述のような1980年代以降の国内外の圧力によって規制緩和の方向に向かわざるを得なかったことが指摘されている⁽²⁸⁾。こうした議論について、いつのころから展開されたのか見極めることは現段階ではでき

表6 貨物自動車運送事業法関係の新旧比較

規制内容	事項	旧法	新法	意義
経済的規制	新規参入	免許制（適切な事業計画、事業遂行能力、需給バランス）	認可制（適切な事業計画、事業遂行能力）	・創意工夫に満ちた輸送活動を促進
			緊急調整措置（既存事業者の経営悪化は著しい場合には、新規参入させない例外措置）	
	事業の種類	路線（定期、定路線、積み合わせ可）	事業区分一本化（ただし、定期的かつ定区間である特別積合事業には対応する設備・能力を審査）	・区域事業者にも貨物の積み合わせを認め、中小事業者の活性化を促進
		区域（原則貸切）		
運賃	認可制	事前届出・変更命令制（不当なものについて変更命令）	・従来への認可運賃以外の新しい運賃設定を容易 ・運賃改定手続の簡素化 ・公正競争の確保および荷主・消費者保護の観点から変更命令により適正な水準に維持	
社会的規制	輸送の安全	過労防止・過積載の禁止（運輸省令にて規定、法律には規定なし）	過労防止・過積載の禁止（法律にて規定）	・過労防止、過積載の禁止を安全確保上重視する政策意図を明確化
	運行管理者	実務経験（運転歴7年以上等）	試験制（ただし、試験合格者と同等以上の知識・能力があると認可されれば可）	・運行管理者の質向上
	指導機関	各都道府県トラック協会の輸送秩序改善指導員による監視・予防活動（局長通達により協会を指導）	地方適正化事業実施機関および全国適正化事業実施機関の指定（都道府県単位の公益法人および全国単位の公益法人を指定し活動を監督）	・違法行為の自主的な監視・予防活動等の適正化事業を法定化 ・行政組織の膨張を抑制
	荷主勧告	荷主の事業所管省庁に対する協力要請（局長通達により関係省庁に要請、関係省庁の局長通達により荷主業界を指導）	運輸大臣の勧告（違法行為を強要した悪質な荷主に対してその是正を勧告できる）	・悪質な荷主に対して個別に是正指導しうる道を開く

出典：社団法人全日本トラック協会「物流2法制定の記録——貨物自動車運送事業法を中心に——」, 1997年, 8頁。

ないが、少なくとも1990年代には交通経済学のテキストに近い書籍においては運輸産業固有の規制に関する議論は豊富に展開されていた⁽²⁹⁾。これによれば、一般に交通産業に対する規制は、規模の経済性がある場合には、自由な競争に任せると企業は長期平均費用の低減を期待して規模の拡大競争が続き最終的には自然独占に帰結する、すると独占的な価格設定が試みられ資源配分を歪めるといふ市場の失敗が引き起こされるため介入が必要だといふ。この議論の是非、およびトラック運送事業にも同様な議論があてはめられたのか否かはともかく、この産業の規制にかかわって重要な論点は次の内容である。

すなわち、「物流二法」以前のトラック運送事業に対する規制によって、第一に、事業免許に関する規制は、①公共性の観点からふさわしくない事業者を排除する、②参入によって市場が混乱しないすなわち過当競争を引き起こさないという市場要件が重視され、とりわけ後者の需給調

整機能が事実上の参入障壁を構築して路線事業の寡占化・系列化を促したのではないかと示唆されていることである。第二に、大臣の認可を要した運賃は能率的な経営の下における適正な原価を償い、なおかつ適正な利潤を含むものが想定されたとはいえ、実勢運賃が低い状態が続いており、事実上の運賃規制を有名無実化したとされていることである。

しかし、路線事業には規模の経済性が働くがゆえに規制的だった、あるいは区域事業ではその反対であるといった議論、さらには規制的であるという評価の一方で運賃競争を是認する方向性などに対して、歴史的な実証評価が必要になってくるだろう。例えば、1977年に、宅急便事業を先駆的に開始した大和運輸株式会社（現、ヤマトホールディングス株式会社）に対して、日本通運株式会社が即座に参入した上、1982年5月には路線事業者350社のうち113社が宅配便事業を行っており競争的であったことなどを如何に位置づけるのかといった課題が重要になるであろう⁽³⁰⁾。

3. 「物流二法」の効果

3-1. 競争的な産業組織の形成

「物流二法」制定後のトラック運送事業界に対する影響は様々に論じられてきた。すでに指摘したように、参入障壁の低下によって事業者が増加し運賃競争激化の末に労働条件が悪化して2000年代にはドライバー不足といった社会問題を形成するまでに至ったという道筋が語られ、なおかつ資金力に長けた大手トラック運送事業者がターミナルなどの設備投資を進め、宅配便市場を独占的に成熟させたとともに多くの事業者の輸送需要をも受注し、中小事業者は大手の下請けや孫請けを余儀なくされる事態が深化したというものであった。こうした規制緩和の弊害はもっともな事態だったのかもしれないが、これも指摘したとおり、トラック運送事業者が輸送サービスを改善し対応したことを視野におさめながら、事業の可能性と規制緩和の弊害とを併せて議論できる方向性を模索したい。以下、「物流二法」制定後のトラック運送事業界の動向を把握し、指摘されてきた競争の弊害を改めて考察しておこう。

第一に、すでに指摘したように、事業の免許制が許可制となり、事業者間の需給調整を考慮した政府の裁量によって免許方針が運営されていた旧来の方法が事実上、撤廃されたために、法的な参入障壁は下がったと考えられている。そうした参入条件の緩和が影響したためか、表7によると、事業者数の増加が観察された。トンベースでは輸送需要が頭打ち傾向をみせたことを考慮すれば、規制緩和の影響も考慮できるが、同時に何らかの勝算がなければ担い手は増えないであろう。トラック運送事業者数の増加は、一面では自家用トラックが担っていた潜在的な輸送需要が市場に委ねられたことをも条件としており、企業等の事業者であった荷主が1990年代以降の

不況下でコスト削減の一環として外注化を強めたことが背景にあったと考えられる。もちろん、こうした新規需要の発生とともに、後述のようなトラック運送事業者の営業努力が成果として結実したことも重要であった。また、既に指摘したことではあるが、大手が主体で路線を主とした事業形態の特積はある程度、物流センター等への投資を進め寡占化の方向性に向かったから、事業者数の増加は、主に一般の事業形態における規模の小さいトラック運送事業者の参入によるものでもあった⁽³¹⁾。また、事業者数の増加は、裏を返せば、平成不況期にあって雇用や事業立ち上げの受け皿になった可能性も高いものであった。

第二に、届出制に変更された運賃は低下傾向を示した。表8によれば、運賃水準は1980年代後半には横ばいの様相を示したにもかかわらず、1993年以降は、傾向的に低下し2000年代には1993年の60%ほどとなっていた。デフレが顕在化しつつあった1990年代半ば以降、受注競争は運賃下落を伴わざるを得なかった様子がかうかがえる。コスト削減の手段は、費用の多くを占めた人件費に依存せざるを得なかった場合が多く、厳しい事態に追い込まれるトラック運送事業者も皆無ではなかった。

表7 トラック運送事業者数の推移

	総事業者数	特積	一般
1985	36,594	337	33,201
1986	37,262	336	33,841
1987	37,933	332	34,471
1988	38,721	329	35,168
1989	39,555	325	35,888
1990	40,072	297	36,485
1991	41,053	292	37,387
1992	42,308	290	38,569
1993	43,450	287	39,627
1994	46,015	286	41,047
1995	46,638	285	42,501
1996	48,629	279	44,299
1997	50,481	279	45,959
1998	52,119	276	47,437
1999	54,019	275	49,146
2000	55,427	272	50,401
2001	56,871	268	51,732
2002	58,146	276	52,948
2003	59,529	280	54,224
2004	61,041	283	55,678
2005	62,056	279	56,695
2006	62,567	282	57,167
2007	63,122	292	57,672
2008	62,892	300	57,457

出典：社団法人全日本トラック協会『トラック輸送データ集2010』、2010年、30頁。

表8 運賃水準推移

	営業収入(億円)			トンキロ (B)	運賃水準
	路線	区域	計(A)		
1984	10,746	58,644	69,390	132,028	52.56
1985	11,590	60,931	72,521	137,300	52.82
1986				148,088	
1987	13,488	68,757	82,245	154,977	53.07
1988	15,698	76,595	92,293	170,281	54.20
1989	17,022	79,659	96,681	183,870	52.58
1990	19,197	85,017	104,214	193,800	53.77
1991				203,752	
1992				204,406	
1993			122,879	204,442	60.10
1994			119,901	209,278	57.29
1995			120,571	222,655	54.15
1996			119,061	232,797	51.14
1997			121,586	236,066	51.51
1998			117,728	235,141	50.07
1999			113,484	245,065	46.31
2000			113,332	255,011	44.44
2001			110,754	259,239	42.72
2002			114,817	261,760	43.86

注：1993年以前の営業収入について、空欄は不明。

出典：表2に同じ。

表9 月間労働時間および平均月間収入推移

単位：時間、円

	道路貨物運送業				全産業計				全産業計に占める道路貨物運送業の割合 (%)			
	月間労働時間	所定外	平均月間収入	時間あたり賃金	月間労働時間	所定外	平均月間収入	時間あたり賃金	月間労働時間	所定外	平均月間収入	時間あたり賃金
2000	182.1	25.2	335,997	1,845	154.4	9.8	335,474	2,173	117.9	257.1	100.2	84.9
2001	180.9	25.7	320,907	1,774	153.0	9.4	351,335	2,296	118.2	273.4	91.3	77.3
2002	181.8	24.0	320,996	1,766	152.1	9.5	343,480	2,258	119.5	252.6	93.5	78.2
2003	184.2	25.0	320,173	1,738	152.3	10.0	341,898	2,245	120.9	250.0	93.6	77.4
2004	188.1	29.9	303,850	1,615	151.3	10.3	332,784	2,199	124.3	290.3	91.3	73.4
2005	188.4	29.8	304,781	1,618	150.2	10.4	334,910	2,230	125.4	286.5	91.0	72.6
2006	190.9	31.3	313,108	1,640	150.9	10.7	335,774	2,225	126.5	292.5	93.2	73.7
2007	187.0	29.5	299,701	1,603	150.7	11.0	330,313	2,192	124.1	268.2	90.7	73.1
2008	183.4	27.9	292,867	1,597	149.3	10.7	331,300	2,219	122.8	260.7	88.4	72.0
2009	181.5	26.4	293,785	1,619	144.4	9.2	315,294	2,183	125.7	287.0	93.2	74.1

出典：前掲『トラック輸送データ集2010』、38-39頁。

表9によると、トラック運送事業の月間労働時間は2016年まで全産業と比べて長期化の様相をみせ、とりわけ所定外において顕著な傾向にあった。時間当たり賃金も低下傾向にあって、右欄にあるように全産業と比べても下落幅は大きかった。試みに表10によって、年間実労働時間の推移をみれば、1990年から2000年にかけて低下傾向をみせた後、2000年代は横ばいに転じたものの、同じく全産業と比べた場合（右欄）、「実総労働時間」が20%増し、「所定内」が10%増しの状況は不変であり、「所定外」においては220%台ないしは230%から、260%ないしは270%台へと上昇基調にあった様子がわかる。賃金の低下傾向と労働時間の長期化が観察され、労働コストの削減という対応をトラック運送事業者は余儀なくされたものと考えられ、これまでの研究と整合的な結果であった。これに伴い、倒産件数も一定数を占め続けた。表11によると倒産件数は1994年から2002年にかけて増加傾向をみせ、一件当たりの負債額もおおむね増していった。

もっとも、何らかの競争激化によって輸送効率を引き上げるために過積載といった法的枠組みに照らしてグレーな対応が起きうることが想定できるし、トラック運送事業界では、このことは継続的な課題でもあった。しかし、「物流二法」制定以降、こうした対応はむしろ低下傾向にあった。表12によると、過積載取締件数は、1988年以降、2009年まで下がり続け、2000年代には、「道路運送法」違反件数に占める割合はネグリジブルとなっていた。表13によって指数化した値を、「道路交通法」違反件数と対照させてみれば、違反項目件数としては大幅な低下となっていた様子が改めて確認できる。

こうした意味では、「貨物自動車運送事業法」によって制度化された社会的規制のうち「輸送

表 10 平均年間実労働時間推移

単位：時間

	道路貨物運送業			全産業計			全産業計に占める道路貨物運送業の割合 (%)		
	実総労働時間	所定内	所定外	実総労働時間	所定内	所定外	実総労働時間	所定内	所定外
1990	2,538	2,069	426	2,052	1,866	186	123.7	110.9	229.0
1991	2,441	2,015	360	2,016	1,841	175	121.1	109.5	205.7
1992	2,370	2,010	351	1,972	1,823	149	120.2	110.3	235.6
1993	2,329	1,978	351	1,913	1,780	133	121.7	111.1	263.9
1994	2,315	1,964	338	1,904	1,772	132	121.6	110.8	256.1
1995	2,294	1,956	343	1,909	1,772	137	120.2	110.4	250.4
1996	2,249	1,906	343	1,919	1,774	145	117.2	107.4	236.6
1997	2,208	1,865	331	1,900	1,750	150	116.2	106.6	220.7
1998	2,208	1,877	330	1,879	1,742	137	117.5	107.7	240.9
1999	2,171	1,841	328	1,842	1,709	133	117.9	107.7	246.6
2000	2,170	1,842	327	1,859	1,720	139	116.7	107.1	235.3
2001	2,141	1,810	331	1,848	1,714	134	115.9	105.6	247.0
2002	2,178	1,866	312	1,837	1,700	137	118.6	109.8	227.7
2003	2,192	1,880	312	1,846	1,700	145	118.7	110.6	215.2
2004	2,269	1,860	409	1,840	1,691	149	123.3	110.0	274.5
2005	2,260	1,866	394	1,829	1,680	149	123.6	111.1	264.4
2006	2,264	1,870	395	1,842	1,687	155	122.9	110.8	254.8
2007	2,225	1,840	385	1,850	1,690	161	120.3	108.9	239.1
2008	2,192	1,824	368	1,836	1,681	155	119.4	108.5	237.4
2009	2,177	1,831	346	1,768	1,637	131	123.1	111.9	264.1

出典：前掲『トラック輸送データ集 2010』，38-39 頁。

の安全」に分類された「過労防止、過積載の禁止」は（表 6），後者にのみ効果的だった様子がわかる。その違いを読み取ることは簡単ではないが、労働現場がブラックボックス化しやすかったことに反して、過積載は可視化されやすく取締方針が貫徹されたためかもしれない。また、後述のような新しい輸送サービスの方向性が、過積載サービスを不要としたのかもしれない。

3-2. 国土交通省の評価

以上のようなある種の競争の弊害については政府も自覚的ではあったが、継続的な規制緩和措置によってトラック運送事業者のサービス向上は今後も期待できると判断していた。「物流二法」制定から 12 年を経たのちに国土交通省が行った政策評価を検討しよう。評価の観点と手法は次の通り

表 11 トラック運送企業の倒産件数推移

	件数 A	負債額 (100 万円) B	B/A
1994	501	107,666	214.9
1995	505	108,969	215.8
1996	508	92,102	181.3
1997	575	124,600	216.7
1998	730	184,603	252.9
1999	571	160,979	281.9
2000	671	161,679	241.0
2001	699	476,533	681.7
2002	812	271,490	334.3
2003	641	264,425	412.5
2004	507	124,101	244.8

出典：前掲『トラック輸送データ集 2010』，34 頁。

表 12 過積載取り締まり件数推移

	道路交通法違反 取り締まり件数 (A)	うち過積載違反				B/A
		10割以上	5割以上 10割未満	5割未満	計 (B)	
1988	10,954,897	22,141	41,241	33,817	97,199	0.9%
1989	8,474,055	23,156	37,708	28,504	89,368	1.1%
1990	9,040,369	21,864	34,638	26,690	83,192	0.9%
1991	9,264,940	21,507	31,609	24,337	77,453	0.8%
1992	8,846,233	23,107	31,633	23,053	77,793	0.9%
1993	8,600,922	27,326	38,125	26,162	91,613	1.1%
1994	8,653,881	16,726	33,564	26,924	77,214	0.9%
1995	8,362,972	6,328	21,171	20,794	48,293	0.6%
1996	8,666,385	6,289	22,242	22,281	50,812	0.6%
1997	8,956,413	5,176	18,888	19,605	43,669	0.5%
1998	9,000,102	3,996	14,706	15,246	33,948	0.4%
1999	8,953,560	3,461	12,820	12,307	28,588	0.3%
2000	7,882,785	3,117	11,683	10,593	25,393	0.3%
2001	7,774,398	2,614	8,987	7,783	19,384	0.2%
2002	7,791,587	2,571	8,497	7,542	18,610	0.2%
2003	8,106,728	2,680	8,442	7,567	18,689	0.2%
2004	8,505,919	2,050	6,750	5,721	14,521	0.2%
2005	8,939,678	1,801	5,145	4,331	11,277	0.1%
2006	8,573,609	1,486	4,314	3,589	9,389	0.1%
2007	8,480,056	1,498	4,345	3,545	9,388	0.1%
2008	8,175,691	1,234	3,412	2,639	7,285	0.1%
2009	8,345,760	1,022	2,830	2,268	6,120	0.1%

出典：前掲『トラック輸送データ集 2010』，72 頁。

であった。すなわち、トラック運送事業にかかわる全般的な行政方針については、「競争の促進による市場の活性化と輸送の安全確保策の推進という政策目的は、貨物自動車運送分野における利用者便利の増進に寄与したと言えるか」などの視点から、なおかつ「物流二法」に基づいて行われた諸施策については、「需給調整規制の廃止等に規制緩和や過労・過積載運転の禁止等の施策により、貨物自動車運送に係る市場の活性化や輸送の安全性の向上がどの程度達成されているか」などの観点から評価を行っており、2001年に行われた事業者に対するアンケートおよびヒアリング調査、2002年に荷主を対象として行われた同様の調査を手法とした⁽³²⁾。

これによると、「参入規制の緩和によるトラック運送業界の変化」という質問項目では、有効回答数 497 件、有効回答率 88.9%という条件で、「競争に歯止めが無くなり、過当競争に陥った」が 350 件で、全体の 70.4%を占め、続いて「参入規制は緩和されたが事業者の参入は思ったほど多くない」が 99 件で、19.9%、「多くの事業者により適度な競争が行われるようになり、トラッ

表 13 過積載取り締まり件数指数

	道路交通法違反 取り締まり件数 (A)	うち過積載違反			
		10割以上	5割以上 10割未満	5割未満	計 (B)
1988	100	100	100	100	100
1989	77	105	91	84	92
1990	83	99	84	79	86
1991	85	97	77	72	80
1992	81	104	77	68	80
1993	79	123	92	77	94
1994	79	76	81	80	79
1995	76	29	51	61	50
1996	79	28	54	66	52
1997	82	23	46	58	45
1998	82	18	36	45	35
1999	82	16	31	36	29
2000	72	14	28	31	26
2001	71	12	22	23	20
2002	71	12	21	22	19
2003	74	12	20	22	19
2004	78	9	16	17	15
2005	82	8	12	13	12
2006	78	7	10	11	10
2007	77	7	11	10	10
2008	75	6	8	8	7
2009	76	5	7	7	6

出典：表 12 に同じ。

ク運送業界が活性化した」が 39 件で、7.8%、「その他」が 9 件で、1.9%であった。トラック運送事業者は圧倒的に競争的な市場環境が形成されたと受け止めていた様子がわかる。また、運賃について、「届出制移行時（平成 2 年）との比較」という質問項目によると、有効回答数 589 件、有効回答率 82.8%という条件で、「相当低下した」が 201 件で、全体の 34.2%であり、「やや低下した」が 187 件で、31.7%、「特に変化なし」が 185 件で、31.4%、「やや上昇した」が 15 件で、2.5%、「相当上昇した」が 1 件、0.2%だった。既述のような運賃水準の低下は調査結果からも明らかであった。そのうえ事前に届け出た運賃は形骸化しており、行政の把握する水準を下回することは常態化していた。表 14 の通りであった。みられるように、荷主目線においても、事業者目線においても届出運賃を下回るケースが多かった様子がわかる。

以上の調査結果にもかかわらず、国土交通省は、規制緩和の方向性を持続すべきと結論付けていた。この結論に基づいて営業区域規制の廃止、運賃の事前届出自体も撤廃されていたので

表14 「物流二法」の運賃に対する影響調査

荷主	件数	%
届出運賃より－30%以上	31	7.0%
届出運賃より－20%以上～30%未満	85	19.3%
届出運賃より－10%以上～20%未満	140	31.8%
届出運賃より－10%未満	108	24.5%
届出運賃通り收受	61	13.9%
届出運賃より＋10%未満	9	2.0%
届出運賃より＋10%以上～20%未満	5	1.1%
届出運賃より＋20%以上～30%未満	1	0.2%
届出運賃より＋30%以上	0	0.0%
合計	440	100.0%
有効回答数：440，有効回答率95.2%		
トラック運送事業者	件数	%
届出運賃より－30%以上	51	16.2%
届出運賃より－20%以上～30%未満	91	28.9%
届出運賃より－10%以上～20%未満	71	22.5%
届出運賃より－10%未満	60	19.0%
届出運賃通り收受	28	8.9%
届出運賃より＋10%未満	9	2.9%
届出運賃より＋10%以上～20%未満	3	1.0%
届出運賃より＋20%以上～30%未満	2	0.6%
届出運賃より＋30%以上	0	0.0%
合計	315	100.0%
有効回答数：315，有効回答率68.2%		

出典：国土交通省「貨物自動車運送のあり方——いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証——」，2003年

「貨物自動車運送事業法」は、需給調整に配慮した営業免許を廃止し認可制に変更したため、事実上、営業区域は廃止の方向に向かっており、段階的な規制緩和を経てこのことが追認されていったようであった。営業活動範囲が拡大したことは、事業者にとって様々に受け取られていたが、競争条件の変更を前向きとする判断も相応の数を占めた。表15によると、「特に変化がなし」という回答が34%を占めたものの、荷主獲得や輸送効率化を遂げたという回答が半数以上を占めた。さらに、表16によると、営業区域を規制的に運用することには否定的な見解が半数弱となっていた。すなわち、拡大が10%、完全撤廃が31%に及んでいたのである。

もっとも、表17によれば、営業区域外相互にわたる輸送需要は、半数が「ない」と回答していた。これは三国間貿易のようなやや特殊な輸送需要ではあるが、まれにあるものを加えれば75%が多くを期待しているわけではなかった。そのうえ、表18によっても営業区域の拡大を必ずしも望まない事業者は多く、その理由は競争の激化を警戒する回答が29%、既存の資源活用

あった⁽³³⁾。それは、次のような競争条件が荷主の利便性を向上させ事業者にも可能性を開くものと受け止められたためかもしれない。

すなわち、既述のような「過当競争」が多くなったという回答の多さは、むしろ「需給調整規制の廃止や最低保有車両台数の引き下げの結果、トラック事業への参入機会は増加するとともに市場における新陳代謝が高まり、市場が活性化した」と国土交通省は受け取っていた。国土交通省は、既述した社会的規制の効果が認められるとはいえ、アンケート結果を踏まえて社会的ルールの徹底を図ることを依然として課題視したにもかかわらず、それでも市場競争に委ねることが生み出すサービス向上への期待感を優先したと考えられる⁽³⁴⁾。こうした解釈は、営業区域の拡大に関する事業者アンケートが次のような結果であったことも影響したと考えられる。

表 15 「物流二法」によって営業区域が拡大したことに関する影響調査 1

	件数	%
新たな荷主獲得・市場拡大が実現した	128	20.7%
効率よく帰り荷を獲得できるようになった	113	18.3%
新たな営業区域への進出に備えより一層の輸送効率化等に取り組むようになった	100	16.2%
無理な営業区域の拡大が原因となり結果的に取扱貨物量や収入が減少した	17	2.7%
長距離輸送が増加し、運行管理が大変になった	22	3.6%
運行管理の励行など安全対策への配慮が疎かになった	13	2.1%
特に変化なし	213	34.4%
その他	13	2.1%
合 計	619	100.0%

注：下記出典では有効回答数464、有効回答率71.6%とされるが、総数が合わないのは不明である。複数回答かもしれない。
出典：表 14 に同じ。

表 16 「物流二法」によって営業区域が拡大したことに関する影響調査 2

拡大営業区域制度の今後のあり方	件数	%
現行制度のままがよい	212	19.0%
更に制度上の営業区域を拡大した方がよい	114	10.2%
営業区域制度を撤廃し完全に自由化した方がよい	353	31.6%
以前の制度において定められていた都道府県単位の営業区域制度に戻した方がよい	32	2.9%
特に意識していない	393	35.2%
その他	12	1.1%
合 計	1116	100.0%

出典：表 14 に同じ。

では限界があると考えるものが 38%に及んでいた。

しかし、表 15 のような回答を受けて、国土交通省は、「事業を拡大する意思のある事業者にとって営業区域の拡大は、トラック事業者の営業活動の弾力化を促す効果を持つ」と評価したうえで、表 16 の調査から「事業者がより自由な経営戦略により、荷主ニーズに

的確に対応した運送サービスの提供や、帰り荷等の増加による積載効率の向上など輸送の効率化を実現することを可能とするため、営業区域規制については廃止することが適当である」と結論付けていた⁽³⁵⁾。こうした判断の背景には、既述のアンケートおよびヒアリング結果にあったよ

表 17 「物流二法」によって営業区域が拡大したことに関する影響調査 3

営業区域外→営業区域外への需要の有無	件数	%
頻繁にある	25	5.0%
たまにある	94	18.7%
ほとんどないが、まれにある	127	25.2%
ない	254	50.4%
その他	4	0.8%
合 計	504	100.0%

出典：表 14 に同じ。

表 18 「物流二法」によって営業区域が拡大したことに関する影響調査 4

拡大営業区域の申請をしない理由	件数	%
往路・復路ともに十分な積載量を確保できており、都道府県単位の営業区域で満足している	59	11.5%
従業者数や車両保有台数、物流拠点の容量等に限りがあり、都道府県単位の営業区域を今以上に拡大させる余裕はない	195	38.0%
営業区域を拡大しても競争が激化しているため、取扱貨物量の増加や収入の増加が見込めない	152	29.6%
拡大営業区域制度の存在を詳しく知らなかった	62	12.1%
その他	45	8.8%
合 計	513	100.0%

注：下記出典では有効回答数 417、有効回答率 66.9% とされるが、総数が合わないのは不明である。複数回答かもしれない。
出典：表 14 に同じ。

うに、トラック運送事業者のなかには規制緩和によってサービスの向上あるいは競争優位を獲得する可能性が高まったケースがあり、今後もそうした方向性が有効視されたためだったと考えられる。

ちなみに、この 2003 年における国土交通省調査と同様の見解を示した調査報告書が、すでに 1997 年に公表されていた。詳述は避けるが、財団法人運輸経済研究センターが行った調査は、「規制緩和は事業者数の増加、運賃・料金水準の低下をもたらし、その結果、トラック事業者は『競争の促進（激化）』を実感しており、また事業規模が大きくなるほどその受け止め方が厳しくなっている」と評価した一方、「規制緩和が行政手続きの簡素化・効率化に寄与するとともに、業界の競争的環境を加速することにより、経営の効率化等の経営努力を喚起している」とも指摘していた⁽³⁶⁾。国土交通省の見解と同様に、規制緩和後にトラック運送事業者が切り開いた可能性にも注目していたのである。

財団法人運輸経済研究センターの調査書は、上記の結論を次のように締め括っていた。

特に、規制緩和後売上高が増加したとする事業者も多く、これは、リストラの一環で物流機能の外部化を図ろうとする荷主企業の動きに、新たな荷主の開拓や付帯サービスの提供等事業者の経営努力が、うまく合致した結果と推測される。なお、このような動きは、多くのトラック事業者が「専門的な輸送分野」、「保管・包装・流通加工等物流関連業務の代行」、「多様な輸送サービスを提供する総合輸送の分類」といった付加価値の高い分野に着目した事業展開を図りつつある現状からみて、規制緩和後の新たな経営環境への対応として定着していくものと予想される。

規制緩和措置以降の事業に対する可能性は様々だったが、その一つは引用にあるように荷主が自家用で担っていた潜在的な輸送需要を、付帯的な業務を加えながら市場に登場させる対応であった。

以上のように、規制緩和措置の影響をめぐる解釈については、第一に、競争条件が悪化したことが社会問題を派生させたという議論を育み、第二に、国土交通省が継続的な規制緩和に前向きだったように荷主の利便性が向上しトラック運送事業者が提供する事業の可能性に期待する論点も提供させていた。後者の解釈については、トラック運送事業者自体が様々な局面の規制緩和を肯定的に受け止め新しい事業の可能性を切り開いたことが一つの根拠となっていた。次節では中小規模のトラック運送事業者がみせた対応の一端を考察しておこう。

4. 業務範囲拡張と輸送効率向上のとりくみ

4-1. 国土交通省のとりくみ

国土交通省は、規制緩和後のトラック運送事業界が運賃競争などの厳しい競争条件におかれたことを考慮したためか、若手トラック経営者を主な対象として事業の将来性を研究する会合もっていた。事業の将来性を見据えた事業者同士の交流は、業界団体だった全ト協を介しても行われていたが⁽³⁷⁾、ここでは国土交通省の研究会からいくつかの事例をとりあげ事業の可能性と限界を紐解いてみたい。

国土交通省は、2006年の1月から7月にかけての7回にわたって「若手トラック経営者等によるトラック事業の明るい未来を切り開く方策等を検討する研究会」を開催した。この研究会の結論とでも考えられる「中小トラック事業者が収益向上に成功するための処方箋」と題された添付資料によれば、次のように指摘されていた⁽³⁸⁾。すなわち、成功事業者の基本的な取り組みとして二点指摘されており、「①トラック運送業の中核である実運送部分での収益力を高めるとともに、②運送に付随する仕分け・流通加工、保管・在庫管理といった、物流施設の管理運営部分においてもいわゆる『現場力』の強化を図ることが、事業・取り組みを成功させるうえで極めて重要なポイントになる」としていた。加えて「成功事業者は備車や下請け等による受動的な『もらい仕事』ではなく、マーケティングの実施等、自ら新たな荷主を積極的に開拓する能動的かつ積極的な事業活動により、業務を獲得・拡大」していることが強調された。また、既に社会問題と化し月日も経過していた「運賃競争を高めて生き残りを図る」方法は「事業者の成功・成長、トラック運送業界の活性化や明るい将来展望にはつながらない」と否定的に判断されていた。既述の1997年における財団法人運輸経済研究センターの調査や、2003年の国土交通省調査では、運賃下落がある種の荷主に対する消費者余剰を生み出したことが少なくとも肯定的にとらえられ

てはいたが、2006年時点の国土交通省研究会では運賃をめぐる競争とはまた異なる角度から競争優位を模索することが自明視されていたのであり——価格競争が正面から否定されたわけではないもの——、規制緩和措置が進んだ業界において新しい事業の可能性が明瞭に示され始めたのであった。

その取り組みは様々であったが、「実運送から川上の荷主業務に事業領域を拡大、顧客（荷主）の立場・視点から荷主物流の合理化に取り組み、荷主のロジスティクス機能・広範な業務を肩代わりする事業を展開して成功している事業者が多い」とされ、一般的にサードパーティ・ロジスティクス（Third-party Logistics, 以下、3PL）と呼ばれる事業展開を含む対応が評価されていた⁽³⁹⁾。輸送、保管あるいは包装のみならず、流通加工、情報までを対象とした事業展開とも呼べるものであった。以下では、3PLを含めた中小トラック運送事業者の対応を、「中小トラック事業者が収益向上に成功するための処方箋」に掲載された事例から検討し、運賃競争によって労働条件が悪化したという図式だけでは把握しきれない方向性について考えておきたい。同調査書では12社の事例が紹介されているが、そのなかから1990年代以降の特徴的な変化と思われる、規制緩和の影響、3PL進出の事例、情報通信関係の投資の影響を検討する。

4-2. 規制緩和・情報通信設備投資と業務範囲の拡張

第一に、「物流二法」による規制緩和が事業範囲を拡張させた事例としてB社を取り上げる⁽⁴⁰⁾。旧区域事業を継承して一般事業を展開し貸切輸送を行っていたB社は、小口の積み合わせを開拓した。2006年の調査時点でB社は、従業員数200名未満、トラックは50台（うち3～4トン車が60%）であり、加えて協力会社から20～30台の庸車を得ており、中小規模の事業者であった。売り上げ構成はおよそ輸配送45%、倉庫・物流センター40%、包装流通加工15%で、建設財等の中ロット貸切貨物を主な対象としていた。調査時点をさかのぼること9年前（1997年頃）に主要顧客から多頻度配送を求められ採算が厳しくなり積み合わせ事業へ転換した。「物流二法」によって旧区域事業の形態であっても積み合わせサービスが可能となっており（表6）、なおかつ免許制ではなく事業許可制に移行したことが、行政措置上のスムーズな移行を実現したと考えられる。もっとも、積み合わせ事業の需要に対しては、すでに特積事業者が競争力を発揮していたから、B社は主な事業としていた「中ロットの『容積勝ち貨物』『重量勝ち貨物』をベースカーゴとして、小ロット貨物を積み合わせる」ことを重視したという。すなわち、「特積み事業者のように小口貨物ばかりを集めたビジネスでは成り立たない」と判断したようであった。「既存顧客を重量建て・容積建て運賃にシフトするとともに、特積み事業者にはないメリットを強調した新規顧客、積み合せ貨物の開拓を進め、事業を拡大」し、2006年の調査時点では90%が積み合わせ配送だったという。これまでの事業展開を基礎としながら、特積事業者との差

別化を図った混載ノウハウを模索した様子がわかる⁽⁴¹⁾。

もっとも、積み合わせ事業にあたっては配車作業の効率化も必須であった。B社は「カード分けからデータベースへの配車」を可能としたが、配車システム開発は荷主企業（飲料メーカー）と連携して共同開発し、「システムの作りこみはメーカーでやってもらったため、商業ベースでの開発費用よりかなり割安な費用で開発・導入することができた」という。荷主がいかなる情報通信技術を蓄積していたのかは不明であるが、B社に独自の事業環境が好影響を与えた様子であった。

ただし、引用資料からは、B社の事例を他社が応用する際の留意点についても注意がはらわれていた。すなわち、「情報システム（配車システム）の導入もB社の積み合わせ事業成功に大きく貢献しているが、システムの構築費用、ソフトの購入費用が高いこと（B社はたまたま荷主との共同開発ができたため低コストで開発できた）、ルート配送でなければ完全な自動化はできないこと、顧客ごとのカスタマイズがどうしても必要となる点には留意する必要」があるというもので、配車システムの導入には通常相応のコストが必要であり、当然かもしれないが、路線を定めた方が運行管理はより効率的であって——もっとも路線化すれば積載効率が課題とはなるが——、一般事業に近い方法で積み合わせ事業を展開すれば「顧客ごとのカスタマイズ」とされるような荷主あるいは貨物の限定性が求められることに留意がなされていた。荷姿、重量、容量がそれぞれ異なり、集配地域が多様な輸送需要を積み合わせることは容易ではなく、少なくともB社は建設系の輸送需要を軸としながら、対応可能な小口輸送の積み合わせに多角化したのであった。

加えて、積み合わせ事業への参入は、「安全と輸送品質の向上」により一層とりくむことも求められたという。「従来の貸切り輸送では荷卸し箇所も少なく、事故も少なかったが、積み合せ輸送でサービスレベルが高度化し、従業員のレベルがそれについていけず、輸送事故・交通事故が増加」したという。不慣れな貨物を対象としたうえ、集配エリアが多用化したことによって貨物関連の事故のみならず交通事故にまで及んでおり、B社は社内研修の充実を余儀なくされていた。

このようにB社は、既存輸送需要を基礎として積み合わせ事業へ参入し事業の幅を拡張しながら時代の変化に対応した。もっとも、隣接分野と考えられる積み合わせ事業であっても、中小トラック運送事業者にとっては混載ノウハウ、配車システム、人材育成に相応のハードルあるいはコストを要するものであったことも重要な留意点であった。とりわけ、配車の高度化に伴う情報通信設備は重要であり、後述のように、これは新しい事業展開にある程度共通する一つの条件でもあった。

4-3. 3PL 事業への進出

第二に、3PL 事業への参入事例を検討しておこう。大正時代に創業した港湾荷役を中心とする老舗の C 社は、社員 600 名ほどだった⁽⁴²⁾。C 社の主要な荷主は 6 社程度であっていずれも取引関係が 30 年近くに及び全体の売上げの 80% に達しているとされ、食品、化学薬品、医薬品等を主な貨物対象としており、これらは「特殊・専門的な知識・技術が必要」とされるもので、他社との「差別化」を図っていた。特殊な貨物を対象として競争力を発揮してきたものだろう。どの荷主のいかなる分野に対する事業展開なのかは明瞭ではないが、2006 年時点ですでに「工場のラインアウトから小売店配送に至るまで広い範囲を代行しており、さらに最近では新規事業として、顧客工場の生産部門・製造管理まで引き受ける『工場業務の全面請負サービス』を展開して」おり、「受託範囲は物流の範疇を超えている」と調査者によって評価されていた。製造が終わったラインアウトの段階から店舗までを対象としたサービスを展開したものと考えられる。こうした方法は、C 社では「新規開拓よりも既存顧客（荷主企業）からの受託範囲拡大」を重視したもので、日常的な取引関係から「顧客が面倒だと思っており、自社で代行できる業務を見出し、顧客に提案し取り込んでいくことを大きなポイント」としており、提案内容を有効化させるために「顧客との定期的な物流会議を持ち、情報を共有化、荷主側の情報を事前に入手し、現場に反映させる体制」を構築するように努めていた。さらに「顧客別に独立した事業部制」をも立ち上げ、「顧客とのスムーズな情報交換、事前に情報入手を図り、配車や保管手配など現場での物流効率化」に結び付けていた

こうした事業展開のためには、前記の事例と同様に人的資源の強化が必要であり、ドライバーの付加価値向上を課題としていた。例えば、「ドライバーにパソコン研修（自分の伝票は自分で入力）、化学薬品等に関する特殊資格の取得や専門知識研修の受講」を行っており、その過程は「『単なる運送作業員』という意識のドライバーに対して、専門知識や資格・技術の習得が必要な旨を理解させる点に苦勞」を伴うものであったという。事業範囲拡大の成果を上げるためには人材育成が欠かせない要素であった。

もっとも、C 社の場合は、「港湾荷役に併せて工場・倉庫への搬出入、構内作業までを行って」いたから「自然な流れで顧客からの一括請負業務を展開してきた」とされ、「とくに意識してある時期から 3PL への転換を図ったわけではない」という。

このケースでは、長期的な取引関係を継続し、なおかつ専門的な貨物品目を扱う少数の荷主を対象として業務範囲を拡張したものであり、人材育成など必要な投資を行いながらも、既存取引関係の枠組みを拡張する方法で請負範囲を拡大していた。荷主の何らかの Kost 削減方針が外注化に結び付き、そうした市場拡張を的確にとらえたものであろう。輸送業務に関連する需要を幅

広く受注する 3PL と呼ばれる事業形態といえども、人的資源以外に必ずしも大きな投資を必要としなかった場合もあったのである。すなわち、C 社の場合は少なくとも情報通信関連の設備が大きなハードルだったわけではなかった。

同様に 3PL 事業へ進出した H 社の事例をみよう。もともと建築資材の専業輸送を担っていた同社は、2006 年時点では環境ビジネスや 3PL に進出していた。拡張した事業内容から推し量って 1990 年代後半以降の対応と想定される。建築資材メーカーが出荷基地を統廃合したため輸送量が減少したうえ、「他業者との競争激化」も進行したので、ビジネスモデルを転換させた結果、H 社の収益構成は建築資材輸送が 80-90% だったが、2006 年には建築資材輸送が 40%、3PL が 35%、環境事業が 25% となっていた。

3PL の内容は、①「紙製品メーカー向けの工場内物流の一括管理包括受託」、②「製菓メーカー向けの詰め合わせ等の流通加工業務」であった。前者は「従来配送だけを受託していたが、新工場の開設にあわせて改善提案を行い、結果としてコンベで落札」したものであった。後者は「顧客が撤退した後の空き倉庫（約 700 坪）を活用して、手作業の内職仕事として、菓子の詰め合わせ業務を受託したことからはまった」ものであり、これをモデルとして「保管業務を中心とした既存倉庫から、流通加工業務を中心とした LC（ロジスティクス・センター）への転換」を進める方向性に発展させていた。

もっとも、こうした進出は容易ではなく、調査書では「相当の試行錯誤を重ね、経験やノウハウを蓄積して、成功につなげ」たことを但し書きしており、3PL の事業化に失敗した事例もあったとしている。すなわち、①「引越用包装資材メーカーの引越業者向け配送や入出庫・在庫管理などの一括請負業務」、②「農業資材商社向けの物流センター運営・配送業務」の頓挫があげられており、前者は荷主「顧客に派遣されてきた銀行役員がアウトソーシングのメリットを理解せず、顧客の社長が説得することができなかったために、撤退せざるを得なかった」とされ、後者は「物流改善に成功したものの、油断して継続的な改善提案ができなかったこと、H 社で選定した特積み事業者の品質の悪さ（積み残しの発生等）により、同業他社に仕事を『横取り』され、業者変更通達」を受け撤退を余儀なくされたという。輸送業務を超えた業務請負の成否は容易ではなく、後者の事例のように継続的な改善ができなければ他社に受注を奪われるような競争的な産業組織が影響した様子も看取できる。

H 社の事例によっても、必ずしも設備投資が求められたわけではなかったことを想起すれば——荷主から倉庫を譲り受けたことが業務範囲拡張に結実した場合もあったが——、人的資源に蓄積される何らかのノウハウによって業務範囲拡張も可能ではあったことが示唆され、反面でそうであるがゆえに、産業組織あるいは市場環境によっては他社の参入を招きやすく受注が流動化する条件も高かった様子がわかる。

4-4. 情報通信設備投資と業務範囲拡張

一方、情報通信関連の投資を行うことによって、3PLとして概念化されるのか否かわからないが、何らかの業務拡張および輸送効率化を遂げて競争力を発揮した中小トラック運送事業者もあった。

2006年時点で資本金9,000万円以上の中規模トラック運送事業者だったD社は、調査時点で「事業の割合」は、「物流センターの運営が約60%で、運送(40%)」などとなっており、「通関業や流通加工業に加えて、医薬品販売業、損保の代理店」にも事業を拡張させ、さらに「最近では顧客と一体化して食品製造業まで手がけ」、「物流システムの開発やソフトウェアの販売」も行っていったという。D社は、荷主向けに「共同物流(配送)」サービスを展開し、2006年「現在のセンター利用取引先数は360社」に及んでおり、加えて「同業種の複数荷主を対象とした共同物流の水平展開」なるサービスをも発展させ、「菓子・食品メーカー11社、日用品メーカー4社、化学品・化成品メーカー25社、医薬品・健康食品3社、出版社23社に対する共同配送の実績」をあげていた。共同物流サービスの詳細はわからないことが多いが、開放的な共同物流サービスを展開したとはいえ、荷主は似たような業種とすることで、輸送効率を向上させる工夫をこらしたと考えられる。比較的、「消耗品」に絞ったとも指摘されている。

こうした共同物流サービスの展開は、「自社開発の情報システムを駆使した受発注等の代行サービス」によって支えられていた。これは「出版社を対象とした書籍の共同物流」から開発の方向性を掴み取ったものようであり、D社は「WEBを通じて出版社からの出荷指示、書店からの発注を受け付ける」システムを作り上げていた。加えて荷主だった「ホームセンター店舗への一括納入センター等や配送管理システムも基本的には自社開発し」、「オープンな仕組みへの切り替えを進め」たという。

共同物流センターの機能を発揮させるためには人的資源や開発への投資は不可欠であった。D社の「競争力の源泉・強み」は、「情報システムの自社での開発能力」と調査書は評価し、「約200名の社員のうち、12名がシステム開発要員であり、このほかに情報システム出身の現場責任者3名」を確保していた。自社開発を決断させたのは、「以前に物流現場を知らない会社にシステム構築を任せるところ、コストが高く遅い(現場で使えない)仕組みになったため」であり、その後、「自社でのシステム構築に切り替え、30年近く自社でシステム開発を継続」することになっていた。

次に、J社も同様に情報通信を高度化させ受注拡大と業務効率化を試みていた。2006年時点で資本金約2,000万円、従業員130名、トラック台数150台の中堅的なトラック運送事業者だったJ社は、①「公共工事関連の土砂・砕石などの建設関連貨物輸送」、②「地元M社向けの肥料・

「農産物輸送」を中心事業としたが、調査時点では一般貨物をも対象として事業を拡張させ、「WEBシステム」による受注拡大と業務効率化を進めていた。WEBシステムが功を奏したのか定かではないが、後者の②の輸送需要については、3PLと考えられる対応をも進めており、「M社の農機具部品センターの管理運営と配送業務請負、レンタルハウスの物流部門の一括受注（運送から組み立て、整備までの一括請負）」を担っていた。もっとも、導入したWEBシステムの活用課題を抱えており、売り上げ14億円のうち20%ほどの受注を対象にしているに過ぎなかったという。

D社とJ社の事例から情報通信関係の投資が業務範囲拡張や受注拡大に結実したことがうかがえたが、相応の人的資源を投入する必要があったことと、対象とする輸送需要によっては必ずしも効果を発揮したわけではなく限界を抱えたことも看取できる。

以上、各社の対応は様々であったが、「物流二法」の規制緩和によって積み合わせ事業に多角化した事例と、共同物流センター等を構築した事例などからは、情報通信を高度化させ事業の拡張を具体化した様子が見えてきた。配送システムや貨物管理といった情報を電子化することが業務範囲の拡張と輸送効率向上に結実した場合があったと考えられる。もっとも、輸送のみならず、梱包、流通等にまで関与する3PLの方向性や混載ノウハウは、人的資源の投資によって対応可能な事例もあり、競争優位の構築は必ずしも設備を要したわけではなかった。設備投資の強弱等、対応は様々であったが、少なくとも「物流二法」制定後および平成不況期における1990年代以降のトラック運送事業界は、運賃競争ばかりが競争手段ではなかったことに留意することは大切であろう。

総括と展望

以上の諸点を総括しておこう。第一に、国内の物流は営業トラックが多くを担う傾向にあった。安定成長期から低成長時代にかけて国内物流構成は営業トラック化とでも呼べる方向性を示唆しており、それはトンベース・トンキロベースの双方において同様であった。鉄道貨物輸送が素材系の貨物に特化した反面、トラックは多くの品目を対象としたが、その度合いは営業用においてより強かった。営業トラックが多様な輸送需要に応じることで国内物流が支えられ始めたのが、1970年代から近年までの傾向であった。また、1990年代以降は、自家用トラックの輸送トン数および輸送トンキロは低下ないし頭打ちをみせるなか、営業トラックは輸送トン数において横ばい、輸送トンキロでは増加傾向にあった。荷主が内部化していた物流関連の業務を掘り起こす、あるいは軽量の輸送需要を引き受けるなどして、トラック運送事業総体としては輸送サービスを向上させた様子が推測される。

第二に、1990年施行の「物流二法」は、これまでの研究が指摘してきたように、事業者の参入を招き運賃競争が激化し労働条件を悪化させていた。ただし、社会的規制については労働条件の面では必ずしも効果的ではなかった反面で過積載を減少させる成果も伴っていた。そのうえ、国土交通省が2000年代に入ってから引き続き規制緩和の方向性を堅持したように、トラック運送事業者の中には様々な工夫によって新たな輸送サービスを試みたものがあったことも重要であった。すなわち、規制緩和と平成不況が重なった時期にあって、運賃競争だけではなく、積み合わせ、3PLといった様々な手段によって競争優位の模索が続いたことも見落とせない方向性だったのである。以上が簡単な総括であるが、しかしながら次の課題も残した。

すなわち、運賃競争による競争秩序の悪化が労働条件の後退や事業者の撤退を招いたことと、競争優位の模索が輸送サービスを高度化させたことを如何に統合的に把握したうえで産業の構造的な変化を捉えるのかという関心は、本稿では示唆しているに過ぎない⁽⁴³⁾。加えて大手トラック運送事業者は宅配便を高度化させ⁽⁴⁴⁾、中小トラック運送事業者と市場を二分しながら対応したこと、庸車市場の展開が中小事業者へ及ぼした影響を考察することなど産業組織の全体像を把握するには至っていない。また、輸送需要の変遷とトラック運送事業者が切り開いた新しい輸送サービスの可能性についても断片的な事例を拾い上げたに過ぎず、総体的な理解には及んでいない。産業組織のあり方とその方向性、これらと社会問題化した労働条件の悪化、反面で観察されるトラック運送事業者の可能性を考察することによって、はじめて国内物流構造のあり方への理解が深まるであろう。こうした関心は、情報通信産業の発展が提供してきたネット通販といった様々なサービスと輸送のあり方を解き明かすことによって、1990年代以降のサービス産業化の一端と低成長時代と呼ばれる日本経済の立ち位置に対しても一定の示唆を与えるものであり、重要な課題になると考えられる⁽⁴⁵⁾。今後の課題としたい。

《注》

- (1) 論文タイトルに明記したように、本稿では平成不況と呼ばれる時代を対象としてはいるものの、バブル経済崩壊によって平成不況に突入したという議論のみならず、産業構成の変化と東アジアの経済成長などを大きな要因とした低い成長率の時代への移行という視点から1990年代以降の時代を捉える方法も重要であると考えている。成長率に注目する視点は、日本国内にける産業構成のサービス化、機械工業・電子工業の海外移転に加えて、経済成長をけん引する可能性が高い機械工業・電子工業の技術移転あるいは自前の技術開発によって東アジア諸国が成長軌道に乗り日本経済の国際競争力が劣位化したことなどをいかに考えるのかという関心である。1990年代以降の日本経済が、必ずしもバブルの後遺症に基づく平成不況という把握にとどまらず、いつの時代からか確定するのは難しいのであるが、1970年代後半ないしは1980年代から水面下で進展した変化の方向性に即して低い成長率の時代に突入したという見通しも重要だということになる。こうした見方を示唆するものとして、橋本寿朗『デフレの進行をどう読むか——見落とされた利潤圧縮メカニズム——』岩波書店、2002年、武田晴人『脱・成長神話——歴史から見た日本経済のゆくえ——』朝日新書、2015年。また、

こうした関心は次のように言い換えることもできるだろう。すなわち、不況が経済規模の急拡大等によって市場を介した資源の調整が不円滑となって引き起こされるものとすれば——時に価格の乱高下を伴ってきた——、経済成長率の低下は生産性の上昇が鈍化する現象と一面では把握できるから、これらの異同を見極めながら1990年代以降の日本経済のあり方を歴史的に把握することが求められている。平成不況期と対象時期を表現したとはいえ、1990年代以降の日本経済を歴史的な視点で適切に捉える見方はこれから考察を深める必要があることに注意をはらっておきたい。

- (2) 大手のトラック運送事業者については、改めて検討したいと考えている。
- (3) ドライバー不足が指摘される時期については、齊藤実『物流ビジネス最前線——ネット通販、宅配便、ラストマイルの攻防——』光文社新書、2016年などを参考とした。
- (4) 川村雅則「規制緩和とトラック運送業」『開発論集』（北海学園大学）第80号、2007年、水谷淳「道路貨物輸送産業における労働力不足——規制緩和と所得分配の視点から——」『運輸と経済』第76巻第8号、2016年、齊藤実「物流におけるドライバー長時間労働の問題——実態と改善への取り組み——」『商経論叢』第54巻第2・3合併号、2019年のほか、首藤若菜『物流危機は終わらない——暮らしを支える労働のゆくえ——』岩波新書、2018年など。
- (5) 齊藤実「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、嶋本宏征・魏鍾振「日韓のトラック運送産業の特徴と安全制度の比較考察——多重下請構造に着目して——」『運輸政策研究』第16巻第4号、2014年など。
- (6) もちろん、新しい事業の方向性を指摘した研究も皆無ではないが、産業特性の総合的な把握という関心には乏しかったのである。齊藤実「物流における3PLビジネスの発展」『商経論叢』第48巻第4号、2013年、齊藤実、前掲『物流ビジネス最前線——ネット通販、宅配便、ラストマイルの攻防——』など。
- (7) 杉山武彦監修・竹内健蔵・根本敏則・山内弘隆編『交通市場と社会資本の経済学』有斐閣、2010年、第1章など。
- (8) 例えば、旅客輸送も含むが、敗戦後の公社時代における国鉄が主体的な努力によってサービス向上および赤字解消を目論んだことを暗に評価したものとして、老川慶喜『日本鉄道史 昭和戦後・平成篇——国鉄の誕生からJR7社体制へ——』中公新書、2019年がある。もちろん、国鉄自信が課題を克服できなかったことが赤字等といった問題の遠因ではあったものの、国鉄のコントロールが効かない政治的な判断など様々な外部的な要因も国鉄の経営には大きく影響し、国鉄解体は不可避となっていったのである。
- (9) 村尾質『貨物輸送の自動車化——戦後過程の経済分析——』白桃書房、1982年。
- (10) この点は強調したことがある。河村徳士「高度成長期日本トラック輸送の発展——トラック輸送業の可能性と限界——」『鉄道史学』第37号、2019年。ただし、自家用トラックのウェイトが伸びたことは、営業用トラックの事業方針に何らかの影響を及ぼした可能性が考慮できるとはいえ、その現実の検討は今後の課題である。
- (11) 安定成長期に世帯の消費が分散化したこと、および消費財普及のテンポが短縮化したことなどから、消費のあり方の変化を指摘した見解については、橋本寿朗「〈大転換期〉の構造調整とME革命」橋本寿朗編『20世紀資本主義I——技術革新と生産システム——』東京大学出版会、1995年。また、いつの時代から変化を確定するのは難しい課題であるが、高度成長期以降、個性的な消費が多様な消費財を生み出し、産業構成のサービス化をも育んでおり、こうした事態を歴史的に分析することの重要性を指摘したものとして、河村徳士「消費をめぐる議論の意義と音楽産業分析の可能性」『城西大学経済経営紀要』第37巻（通巻第42号）、2019年、河村徳士「消費を対象とした日本経済史研究の視座にかかわる若干の考察——ヴェブレンとボードリヤールを参照軸としながら——」『城西大学経済経営紀要』第38巻（通巻第43号）、2020年など。

- (12) もっとも、営業用トラックが自家用需要を受注する、あるいは新しい輸送需要を発見する方法は、本文で後述するように多様であって、変化の方向性を一概に見出すことは容易ではない。いずれにせよ1990年代以降のトンベースとトンキロベースの推移に関する熟考は今後の課題としたい。
- (13) 河村徳士、前掲「高度成長期日本トラック輸送の発展——トラック輸送業の可能性と限界——」など。
- (14) 日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会『貨物鉄道百三十年史』下巻、2007年、446-447頁。
- (15) そもそも国鉄貨物輸送が素材系の貨物を得意としたことについては、河村徳士「高度成長期日本の拡大するトラック輸送市場」『城西大学大学院研究年報』第32号、2019年も参照されたい。
- (16) 加えて、産業構成の変化に応じたトラック運送事業界の対応および自家用トラックを利用した荷主の判断などが国鉄貨物輸送の凋落を促進したことが十分に想起され、筆者も示唆してきたことであるが（河村徳士、前掲「高度成長期日本の拡大するトラック輸送市場」など）、その史的な実証分析は今後の課題としたい。交通産業が派生需要であることを前提として鉄道貨物輸送の主要品目であった「4セ」（セメント、石灰石、石炭、石油）の需要減退から、1970年代以降の変化を読み取る議論としては、前掲『交通市場と社会資本の経済学』、68-69頁などがあるが、指摘しているように国鉄、荷主、トラック運送事業者の対応に即した考察も必要なのである。
- (17) 同社では、1998年3月に飛脚宅配便を開始した。佐川急便株式会社ホームページより。<https://www.sagawa-exp.co.jp/company/history.html>。
- (18) もっとも、本稿をもってして十分に応じられるものではなく、方法論の模索を含めて今後の課題である。
- (19) 以下、近藤誠「第1部 石油危機後の経済構造調整とグローバリゼーションへの対応（1970年代～84年を中心に）」内閣府経済社会総合研究所監修・小峰隆夫編『日本経済の記録——第2次石油危機への対応からバブル崩壊期まで（1970年代～1996年）』、2011年、阿部武司編著『通商産業政策史2通商貿易摩擦』経済産業調査会、2013年。また規制緩和論の台頭を、国内および海外の両条件に基づいて論じることを重視した見解としては、橋本寿朗・中川淳司編『規制緩和の政治経済学』有斐閣、2000年。
- (20) 石井晋「第2部 プラザ合意・内需拡大政策とバブル（1985～89年を中心に）」前掲『日本経済の記録——第2次石油危機への対応からバブル崩壊期まで（1970年代～1996年）』、204-205頁。
- (21) 小峰隆夫・岡田恵子「第3部 バブル崩壊と不良債権対策（1990～96年を中心に）」前掲『日本経済の記録——第2次石油危機への対応からバブル崩壊期まで（1970年代～1996年）』。
- (22) ただし、1970年代以降、貸出先に苦慮した銀行業界は、1980年代半ばには、証券業界への参入を目論み業態を超えた活動を導く業際規制の緩和を大蔵省に求め続けたにもかかわらず、証券業界の反対が根強く、業際規制の緩和は1993年まで持ち越された。岡崎哲二・星岳雄「1980年代の銀行経営——戦略・組織・ガバナンス——」村松岐夫・奥野正寛編『平成バブルの研究（上）形成篇——バブルの発生とその背景構造——』東洋経済新報社、2002年。こうした意味では、規制緩和がすべての産業の利害を満たすわけでは必ずしもないので、政策遂行課程が長期化するケースは十分にあることではある。
- (23) 以下、社団法人全日本トラック協会『物流2法制定の記録——貨物自動車運送事業法を中心に——』、1997年、第一部、第二部、第三部。
- (24) 「物流2法」制定に対するトラック運送事業界の利害関係などについては別に検討したいと考えている。
- (25) この点は、いくつかの論文ですでに指摘されていることであるが、内容は、前掲『物流2法制定の記録——貨物自動車運送事業法を中心に——』、7-10頁による。

- (26) 前掲『物流2法制定の記録——貨物自動車運送事業法を中心に——』, 第5部, 水谷淳「道路貨物輸送産業における労働力不足——規制緩和と所得分配の視点から——」『運輸と経済』第76巻第8号, 2016年など。
- (27) 国土交通省『貨物自動車運送のあり方——いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証——』, 2003年
- (28) 前掲, 『交通市場と社会資本の経済学』, 16-17頁。
- (29) 以下, 同上書, 第1章, 藤井彌太郎・中条潮編『現代交通政策』東京大学出版会, 1992年, 第11章など。
- (30) ヤマトホールディングス株式会社編『ヤマトグループ100年史』, 2020年, 204-205頁。
- (31) 齊藤実, 前掲「トラック輸送産業の構造と規制緩和」。もっとも, 既述のように, 「物流二法」制定以前の産業組織が非競争的だったと結論付けられるわけでは必ずしもない。
- (32) 以下, 前掲『貨物自動車運送のあり方——いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証——』。
- (33) 同上書。
- (34) 規制緩和方針が自己目的化したと指摘したように, 一般的に日本政府が繰り返した規制緩和措置は, 何をめぐる競争を求め, その効果の果実によってどのような目的を果たしたいのか, 必ずしも明瞭ではなかった。
- (35) 前掲『貨物自動車運送のあり方——いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証——』。
- (36) 以下, 財団法人運輸経済研究センター『運輸産業における規制緩和の効果等に関する調査報告書』, 1997年, 77-79頁。
- (37) 森田富士夫『トラック運送企業のイノベーション——新サービス創造に関する実証研究』白桃書房, 2009年。この書物は, 全ト協が2006年度と2007年度に行った「中小トラック運送事業者の収益向上のためのインセンティブ施策助成事業」を対象として, 各社の事例をまとめた書物であり, 新しい対応を示唆するものではあるが, 全ト協を中心とした業界の対応に関する検討は今後の課題としたい。
- (38) 以下, 国土交通省「中小トラック事業者が収益向上に成功するための処方箋」国土交通省「若手トラック経営者等によるトラック事業の明るい未来を切り開く方策等を検討する研究会」提供資料, 2006年。https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/09/090725_.html, 2022年1月29日閲覧。
- (39) 3PLはアメリカの物流企業が輸送業務に関連する事業を荷主から受注し市場を拡大させる対応を称したもので, 1990年代後半から日本に導入され2000年代には広く事業範囲を拡張させトラック運送事業の将来を切り開くものとして期待されていたようであった。齊藤実, 前掲「物流における3PLビジネスの発展」。
- (40) 以下, 前掲「中小トラック事業者が収益向上に成功するための処方箋」。アルファベットで伏せられた社名も同資料のままとした。
- (41) 小口輸送を対象とする場合, トラックのみならず鉄道貨物であっても一台あるいは一貨車に対して如何に混載するのかというノウハウが重要になることについては, 戦前の小運送業を事例とした, 河村徳士「戦間期日本国有鉄道の小口輸送改革と小運送業界の利害対立」『城西大学大学院研究年報』第33号, 2020年も参照されたい。
- (42) もっとも, このうち半分ほどが事務職員であって, その数はドライバーや構内作業員数より多かったという。ただし, 多数の事務職員が何をしていたのか定かではない。
- (43) 規制緩和後, 量的な雇用拡大が観察されたにもかかわらず他の産業と比較して労働条件が悪化したトラック運送事業に対して, 本来, 望ましいシナリオである規制緩和が競争と技術革新を通じて生産性あるいは付加価値を向上させ, より質の高い雇用機会が数多く作り出されるものとは異なる点に課題を見出した研究として, 仁田道夫「規制緩和と雇用」前掲『規制緩和の経済学』, 第9九章がある。

繰り返しであるが、労働条件が悪化するなか、本稿で触れたような中小トラック運送事業者の新しい試みと大手の対応をいかに位置づけるのが課題である。

- (44) ヤマトホールディングス株式会社の事例については、近年の成果である、前掲『ヤマトグループ100年史』が詳しい。
- (45) ちなみに、1990年代前半のバブル経済崩壊以降、われわれは経済成長や物価動向から日本経済のマイナス要素を抽出しこれの改善を図り続けてきたが、情報通信産業の発展やサービス産業の展開を産業特性に基づいて客観的に分析できていないがゆえに、時代の変化を捉えられていない可能性も高い。情報通信産業やその一端を支える物流産業、ひいてはサービス産業の史的な分析方法と歴史的意義の見通しが求められているのかもしれない。こうした問題関心については、簡潔なものではあるが、以下を参照してほしい。河村徳士「産業構成のサービス化とわれわれの課題」『独立行政法人経済産業研究所 新春特別コラム 2020年の日本経済を読む web版』, 2020年, https://www.rieti.go.jp/jp/columns/s20_0016.html, 2022年1月29日閲覧, 同「新しい資本主義」にみられる今後の経済政策と課題」『独立行政法人経済産業研究所 新春特別コラム:2022年の日本経済を読む〜この国の新しいかたち web版』, 2021年, https://www.rieti.go.jp/jp/columns/s22_0012.html, 2022年1月29日閲覧。

参考文献

- 阿部武司編著『通商産業政策史2 通商貿易摩擦』経済産業調査会, 2013年
- 石井晋「第2部 プラザ合意・内需拡大政策とバブル(1985~89年を中心に)」内閣府経済社会総合研究所監修・小峰隆夫編『日本経済の記録——第2次石油危機への対応からバブル崩壊期まで(1970年代~1996年)』, 2011年
- 運輸省運輸政策局情報管理部編『運輸経済統計要覧』, 各年版
- 老川慶喜『日本鉄道史 昭和戦後・平成篇——国鉄の誕生からJR7社体制へ——』中公新書, 2019年
- 岡崎哲二・星岳雄「1980年代の銀行経営——戦略・組織・ガバナンス——」村松岐夫・奥野正寛編『平成バブルの研究(上) 形成篇——バブルの発生とその背景構造——』東洋経済新報社, 2002年
- 河村徳士「高度成長期日本の拡大するトラック輸送市場」『城西大学大学院研究年報』第32号, 2019年
- 河村徳士「高度成長期日本トラック輸送の発展——トラック輸送業の可能性と限界——」『鉄道史学』第37号, 2019年
- 河村徳士「消費をめぐる議論の意義と音楽産業分析の可能性」『城西大学経済経営紀要』第37巻(通巻第42号), 2019年
- 河村徳士「消費を対象とした日本経済史研究の視座にかかわる若干の考察——ヴェブレンとボードリヤールを参照軸としながら——」『城西大学経済経営紀要』第38巻(通巻第43号), 2020年
- 河村徳士「戦間期日本国有鉄道の小口輸送改革と小運送業界の利害対立」『城西大学大学院研究年報』第33号, 2020年
- 河村徳士「産業構成のサービス化とわれわれの課題」『独立行政法人経済産業研究所 新春特別コラム 2020年の日本経済を読む web版』, 2020年, https://www.rieti.go.jp/jp/columns/s20_0016.html, 2022年1月29日閲覧
- 河村徳士「新しい資本主義」にみられる今後の経済政策と課題」『独立行政法人経済産業研究所 新春特別コラム:2022年の日本経済を読む〜この国の新しいかたち web版』, 2021年, https://www.rieti.go.jp/jp/columns/s22_0012.html, 2022年1月29日閲覧
- 川村雅則「規制緩和とトラック運送業」『開発論集』(北海学園大学)第80号, 2007年
- 国土交通省『貨物自動車運送のあり方——いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証——』, 2003年

- 国土交通省「中小トラック事業者が収益向上に成功するための処方箋」国土交通省「若手トラック経営者等によるトラック事業の明るい未来を切り開く方策等を検討する研究会」提供資料, 2006年, <https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/09/090725/04.pdf>, 2022年1月29日閲覧
- 小峰隆夫・岡田恵子「第3部 バブル崩壊と不良債権対策(1990~96年を中心に)」内閣府経済社会総合研究所監修・小峰隆夫編『日本経済の記録——第2次石油危機への対応からバブル崩壊期まで(1970年代~1996年)』, 2011年
- 近藤誠「第1部 石油危機後の経済構造調整とグローバリゼーションへの対応(1970年代~84年を中心に)」内閣府経済社会総合研究所監修・小峰隆夫編『日本経済の記録——第2次石油危機への対応からバブル崩壊期まで(1970年代~1996年)』, 2011年
- 齊藤実「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
- 齊藤実「物流における3PLビジネスの発展」『商経論叢』第48巻第4号, 2013年
- 齊藤実『物流ビジネス最前線——ネット通販, 宅配便, ラストマイルの攻防——』光文社新書, 2016年
- 齊藤実「物流におけるドライバー長時間労働の問題——実態と改善への取り組み——」『商経論叢』第54巻第2・3合併号, 2019年
- 財団法人運輸経済研究センター『運輸産業における規制緩和の効果等に関する調査報告書』, 1997年
- 佐川急便株式会社ホームページ「沿革」, <https://www.sagawa-exp.co.jp/company/history.html>, 2022年1月29日閲覧
- 嶋本宏征・魏鍾振「日韓のトラック運送産業の特徴と安全制度の比較考察——多重下請構造に着目して——」『運輸政策研究』第16巻第4号, 2014年
- 社団法人全日本トラック協会『物流2法制定の記録——貨物自動車運送事業法を中心に——』, 1997年
- 社団法人全日本トラック協会『トラック輸送データ集2010』, 2010年
- 首藤若菜『物流危機は終わらない——暮らしを支える労働のゆくえ——』岩波新書, 2018年
- 杉山武彦監修・竹内健蔵・根本敏則・山内弘隆編『交通市場と社会資本の経済学』有斐閣, 2010年
- 武田晴人『脱・成長神話——歴史から見た日本経済のゆくえ——』朝日新書, 2015年
- 内閣府経済社会総合研究所監修・小峰隆夫編『日本経済の記録——第2次石油危機への対応からバブル崩壊期まで(1970年代~1996年)』, 2011年
- 仁田道夫「規制緩和と雇用」橋本寿朗・中川淳司編『規制緩和の政治経済学』有斐閣, 2000年, 第9章
- 日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会『貨物鉄道百三十年史』下巻, 2007年
- 橋本寿朗「<大転換期>の構造調整とME革命」橋本寿朗編『20世紀資本主義I——技術革新と生産システム——』東京大学出版会, 1995年
- 橋本寿朗・中川淳司編『規制緩和の政治経済学』有斐閣, 2000年
- 橋本寿朗『デフレの進行をどう読むか——見落とされた利潤圧縮メカニズム——』岩波書店, 2002年
- 水谷淳「道路貨物輸送産業における労働力不足——規制緩和と所得分配の視点から——」『運輸と経済』第76巻第8号, 2016年
- 村尾質『貨物輸送の自動車化——戦後過程の経済分析——』白桃書房, 1982年
- 村松岐夫・奥野正寛編『平成バブルの研究(上)形成篇——バブルの発生とその背景構造——』東洋経済新報社, 2002年
- 森田富士夫『トラック運送企業のイノベーション——新サービス創造に関する実証研究』白桃書房, 2009年
- ヤマトホールディングス株式会社編『ヤマトグループ100年史』, 2020年

Logistics Structure and Competition that of the Small and Medium-sized Truck Transportation Business in Heisei Recession

Satoshi KAWAMURA

Abstract

This paper considers the Japanese trucking industry from 1990 to 2005. In an era of deregulation and recession, pay attention to what kind of attempts small and medium-sized trucking companies have made. Previous studies have focused on the situation where increased entry has led to fare competition, worsening working conditions and fewer drivers. This paper points out the importance of grasping a new direction for the logistics industry, focusing on cases where small and medium-sized truck transportation companies have cultivated demand through new initiatives such as 3PL = Third (3rd) Party Logistics.