

交通・運輸業の規制緩和について

青木俊昭*

アメリカでは、1970年代から金融、通信、航空などのさまざまな分野で、規制緩和による「自由化」政策が展開された。その後アメリカだけでなく、イギリスその他の欧州諸国、そして日本でも現在進行中である。

本稿では、まず初めに規制緩和が最も早くから実施されたアメリカの交通・運輸業のケースを取り上げ、その背景とプロセスの分析を解明する。

ここでは、航空業、トラック運輸業、鉄道業に限定して考察する。また、トラック運輸業の規制緩和の意義と問題点および鉄道業における規制緩和の動向を検討する。

つぎに日本での規制緩和の動向を物流分野に焦点をあてて考察する。

日本でもアメリカと同様に、1980年代に規制緩和が実施された。それは、物流構造に多大な影響を及ぼすものといえる。ここでは、ジャスト・イン・タイムに代表される物流システムのあり方を考察し、物流二法改正の意義を解明する。そして、限界に近いとされている物流システムについて、物流二法成立後の規制緩和の影響とその問題点を検討している。また、多方面から物流システムの見直しの動きが強まりつつあるなかで、他の業界と同様にトラック業者の間でも労働力不足という深刻な問題が生じているが、その背景と要因について分析するとともに、ジャスト・イン・タイムの現状と問題点についても若干の検討を加えている。

I. はじめに

アメリカでは、1970年代から金融、通信、航空などのさまざまな分野で、規制緩和による「自由化」政策が次々と展開された。政府の果たす役割がしだいに増大する中で市場経済に対する介入の度合いも増大してきた。そして、政府による規制は、資本主義経済の本来の目的である「市場での自由な経済活動」をしだいに阻害し、結果として経済全体の活力を低下させるという声が強まった。政府による規制の目的は、市場の自由な競争だけに任せていたのではその本来の望ましい結果をもたらさず、したがって政府が市場に直接介入し、それを補完するこ

とによって市場の成果達成を十分なものとするところにある。しかしながら、本来的には不十分な市場の働きを補完するための規制政策自体が、さらに新たな規制をもたらし、それがしだいに累積されて、逆に市場の効果を歪めてしまうということが多くの経済学者によって指摘されることになった。そこで、これまでは「経済の効率化」をめざしてきたはずの規制政策の全面的な再検討とその見直しが産業政策上の重要な課題とされるようになったのである。

1980年代のアメリカは、規制緩和の時代であった。1983年11月の『Business Week』誌は、「規制緩和の中のアメリカ」を特集したほどであった。規制緩和政策がもっともドラスチックに展開したのは、周知のとおり、金融業の分野

* 東京情報大学講師

である。これは、アメリカだけでなく、イギリスその他の欧州諸国、そして日本でも現在進行中である。しかし、規制緩和は単に金融業界ばかりか、電信電話や交通・運輸その他の分野でも進められた。

本稿ではまず、規制緩和が最も早くから実施されたアメリカの交通・運輸業のケースを、とりわけ物流に関連のある分野に限定して取り上げ、その背景とプロセスの分析を課題としていく。

日本でもアメリカと同様に、輸送秩序の維持を図るため事業区分ごとに規制がなされていた。ところが、1980年代にはいり「効率的な物流システムを形成する」ことを目的とした規制緩和が実施されることになる。それは、物流構造に多大な影響を及ぼすものといえる。ここでは、ジャスト・イン・タイム配送に代表される今日の物流システムのあり方を考察し、物流二法改正の意義を解明する。そして、限界に近いとされている物流システムについて、物流二法成立後の規制緩和の影響とその問題点を検討していく。また、多方面から物流システムの見直しの動きが強まりつつあるなかで、他の業界と同様にトラック業者の間でも労働力不足という深刻な問題が生じている。今日では、特に小口・多頻度の配送・納品を要求する従来のようなトラック輸送を中心とする物流は労働力不足や人件費の高騰、そのコストの価格への転嫁といった問題を深刻化させ、企業はジャスト・イン・タイムの見直しをせまられている。そこで、その背景と要因を分析するとともに、ジャスト・イン・タイム配送の現状と問題点についても若干の検討を加えてみることにしたい。

II. アメリカにおける交通・運輸業の規制緩和 ——航空・トラック輸送・鉄道を中心として

1. アメリカにおける規制緩和の背景

1950年代にはじまった連邦政府による規制政策は、70年代に多方面からの批判的にさらさ

れることとなる。

1970年代初頭以降、企業に対する公的規制がアメリカの国際的な地位の低下とインフレーションの大きな要因であるとして、その緩和ないしは撤廃の必要性が強調されたのである。

1970年代は、アメリカ経済が戦後かつてない困難に直面した時期である。それを打開し、経済の再活性化を図るために「小さな政府」の実現をもくろむ議論が登場した。これは、政府の経済への極端な介入を回避し、可能な限り「安価な政府」を求める「新保守主義」の台頭と一致して展開された。

規制緩和の政策は、すでにカーター政権下で大きく注目されはじめ、次のレーガン政権下でその正当性を認知された。すなわち、(1)ケインズ主義的財政・金融政策に代わる供給重視（サプライ・サイド）の経済学が生じたこと、(2)規制産業を取り巻く技術・経済環境が、規制導入当時と比較して大きく変化したこと、(3)政治的集団による規制緩和の評価が一致したこと、等が規制緩和を採用する際の主要な背景となった。

従来の法的規制は価格を上昇させ、多くの産業の利用者にとって可能な財とサービスの多様化を制限した。1970年代半ばに連邦政府当局によってその必要性を認められた規制緩和は、金融や電話サービスの分野で推進されてきたが、特に航空の分野でのそれは顕著であった。およそ40年間にわたる厳格な法的規制下で事業運営を進めてきた航空会社は、これによってようやく自社で営業路線を選択し、料金価格を設定することの自由を認められることになった。そこでつぎに、航空の規制緩和について、その歴史と現状および若干の問題点をみてみたい。

2. 航空業の規制緩和のあゆみ

航空輸送の経済的規制は、1920年代から30年代に確立された。それは、(1)規制当局が統一的な輸送サービス網の展開を確実にするようにと航空路線網を計画したこと、(2)航空輸送サービ

ス網の発展を促進するため補助金を提供することが望ましいこと、(3)破滅的競争こそが法的介入がないこの産業の十分な特徴としうること、等を理由に実現された。

航空輸送の規制緩和は、1977年に事実上着手された。1970年代から80年代にかけて、航空の規制緩和の遂行に関連する諸法規が相次いで成立した。それは、「1977年航空貨物事業規制緩和法」、「1978年航空輸送規制緩和法」、「国際航空輸送競争法」(1980年)の三つの法律によってである。これらのうち、航空輸送の規制緩和政策にとって最も重要な役割を果たしたのが、1978年に成立した「航空輸送規制緩和法」(Airline Deregulation Act of 1978)であり、国内の旅客航空事業がその対象とされた。この法律は、航空輸送事業免許の自由化、航空会社の路線参入・撤退の自由化、運賃設定の自由化等を主な内容とするものであった。しかもこれには、当該事業の公的な規制機関としてのCAB(民間航空委員会=Civil Aeronautics Board)の廃止をも盛り込んでいた。

1978年に成立した航空規制緩和法により規制官庁としての民間航空委員会(CAB)の権限は段階的に縮小され、CAB自体が1985年1月に廃止された。また、CABは路線認可権と運賃認可権の廃止以前から、規制を大幅に緩和していた。

なお、安全規制行政については以前からCABではなく連邦航空局(FAA)が担当しており、安全規制についての緩和は実施されていない。ところで、規制緩和の効果については、次の諸点が指摘されている。

- ① 旅客の需要動向に応じて、多様な割引運賃が採用されるようになった。
- ② 運賃上昇率はインフレ率および航空会社のコスト上昇率を下回っている。
- ③ 航空会社のコストが低下し、生産性が上昇した。特に、賃金水準が抑制され、非効率な労使慣行が廃止された。
- ④ 路線形態が大きく変化して、効率が向上した。しかも規制緩和以前は、中小都市間も直

行便で結ばれていたが、規制緩和以後は特定の幹線に旅客を集中させ、中小都市へは幹線ターミナル空港で他の路線を運行する航空会社の便等に乗り換える形態(Hub and Spoke)をとった。(第1図)

- ⑤ 当初は懸念された事故率の増加は見られなかった。
- ⑥ 不採算路線からの撤退自由化により、小規模地域自体への航空路線が廃止されるとの心配に対しては乗り入れ航空会社に補助金を支給することで、路線運行を維持した。ただし、通勤航空の参入増加により、補助金支給の対象自治体数と補助金総額は減少傾向にある。
- ⑦ 運賃競争の激化に伴い、いくつかの中堅航空会社が倒産した。しかしながら、この点に関して、競争相手を不当に排除するための価格設定が行われたとは考えられていない。

3. 航空業の規制緩和と問題点

つぎに、1978年航空規制緩和法による規制緩和の内容についてみておこう。

この法律は、国内航空事業一般の規制緩和を目的とし、すでに指摘したように最終的には規制の主体であるCAB自身をも解体するという徹底したものであり、完全自由化にむけた具体的プログラムを定め、段階的に参入・価格規制を撤廃するものとされている。

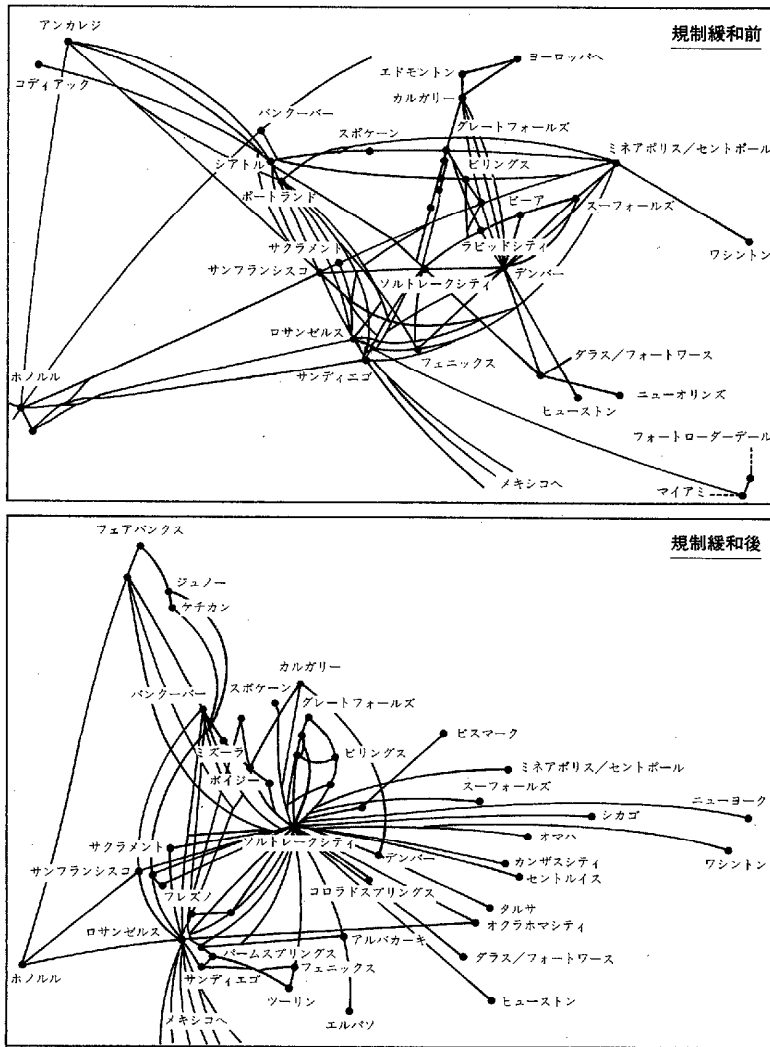
(1) 参入規制の撤退

1978年から81年までの3年間に各事業者は、毎年1路線について自動市場参入(automatic-market entry)の権限および他事業者の既存路線への自動参入に対して、1路線について拒否権が与えられた。また、運休路線については、休止宣言の後30日以内は先願主義により参入を承認することとされた。こうした経過措置を経て、1982年以降は路線免許制が廃止され、完全参入自由となった。

(2) 価格規制の撤廃

価格は、合理性の幅(zone of reasonable-

第1図 規制緩和以前と以後の航空路線構造 (ウエスタン航空)



資料 : S. Morrison & C. Winston, *The Economic Effects of Airline Deregulation*, The Brookings Institution, 1986, p. 9

出所 : 中西健一編著『現代の交通問題』p. 42.

ness) という一定の範囲内において、極端に略奪的と考えられる場合を除き、CABの介入なしに自由に運賃設定ができることとされた。その範囲は、当初CABが設定した標準運賃の5%、下限50%以内とされ、徐々に拡大されて最終的に1983年以降は完全自由化となった。

(3) 地方自治体への補助政策

法案審議の過程で、小市町村へのサービスについては補助計画が創設されることとなった。1978年航空規制緩和法は、第419条でEAS (Essential Air Service Program: 必須交通サービスプログラム) を規定し、制定当時に航空サービスを受けていた地域についてはサービスの維持を保証するが、もしもこれが満たされない場合には、代替事業者が現れるまでの間、直接補助によりサービスを確保することとされた。事業者の選択には競争入札制が導入され、また、サービスの水準が低下した場合には代替事業者を探す義務をCABが負った。また、新補助制度の創設に伴い、従来の中小航空会社を対象とする運行補助は、1985年に打ち切られることとされた。そして、EASプログラムは当初1988年までの10年間の予定であったが、さらにあと10年間延長された²⁾。

(4) CABの廃止

アメリカの民間航空産業の育成と規制は、1984年末まで連邦航空局 (FAA: Federal Aviation of Administration) および民間航空委員会 (CAB) が担ってきた。CABは、1984年まで国内と国際航空の分野での民間事業の育成と規制の任務を中心に、航空運輸事業の免許、申請された航空運賃の認可、航空事業を行う企業の設立・合併、共同事業等の認可を行ってきた。また、1984年以前は、定期便およびチャーター便を運行する旅客および貨物航空業者に対して、「1958年連邦航空法」に基づき運行許可証を発行してきた。だが、規制緩和政策の推進により、1984年12月末までで、CABはその機能を全面的に停止した。そして、これらの任務を果たしてきたCABの廃止により、補助と国際輸送は連邦運輸省 (DOT: Department of Transporta-

tion)、州際および海外郵便貨物の料金決定は郵政省、合併と事業者間協定は司法省がそれぞれ担当することになった。

しかし、安全規制は、連邦航空局の管轄で、規制緩和の対象とならなかった。また、路線認可権は1981年末に廃止された。そして、運賃認可権は1983年初に廃止された。だが、1985年1月のCAB廃止にもかかわらず規制緩和後も存続する業務 (国際航空運賃および料金の規制、国際航空交渉と小規模地域自治体への航空サービス行政等々) は運輸省に移管され、航空会社合併、協定および役員兼任に関する権限は司法省に移った。また、航空事故調査に対する責任は運輸安全委員会 (National Transportation Safety Board) に移管された。FAAの主な所管事項は航空管制、空域の管理、空港管制塔の管理、航空安全の促進、航路管理センターの運営、フライト・サービス・ステーションの運営、航空機パイロット等の資格に関する制度の制定と管理、航空機の耐久性、航空機および関連設備機器の設計・製造・メンテナンス・飛行検査等の開発全般に及んでいる³⁾。

さて、ここで1970~80年にかけて実施された航空業の規制緩和によってどのような問題が生じたかをみておこう。

(a) 航空施設への新規参入会社のアクセスの問題としては、航空施設を利用できる航空会社の数が限定されており、施設利用権において、既存の会社に優先権があるため、新規参入を阻害する要因となっている。また、既存企業の優位性から生じる問題として、次の二点が指摘された。

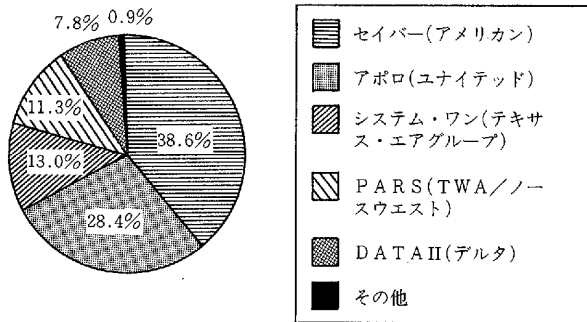
- ① 施設利用権は長期契約のため契約期限終了時でなければ、新規参入の余地がないこと。
- ② 航空施設利用のためのルールが利用航空会社の多数決により決定される場合が多く新規参入企業には不利になりやすいこと。

これに対して司法省反トラスト局は、施設利用権を入札制度にするなどの方法により、施設利用が競争上公正に決定されるよう改善されるべきであるとの見解を示している。

(b) 航空券のコンピュータ予約システム(CRS)運用上の問題として、大手企業優先の運営が浮かび上がった。すなわち、旅行代理店の使用するコンピュータ予約システムは、概して、プログラムを開発した航空会社のフライト

が優先するように組まれるという問題があった。そしてまた、このような点に関しては反競争的な性格が問題とされ、運輸省や司法省反トラスト局により、1983年以来調査と検討がなされている。(第2図)

第2図 アメリカのCRSコンピュータ端末のシェア(1986年)



資料：“Travel Weeks”
出所：『規制緩和の経済理論』p. 75.

4. トラック運輸業の規制緩和

1935年以降の数十年間は自動車運輸業者が鉄道から多くの輸送貨物を転換させるには道路があまりにも貧弱であった。しかも、トラック自体がまだ非常に小さかったのである。

だが、1950年代に二つの改善が鉄道輸送からトラック輸送への大幅な転換を促進した。最初のそして最も重要な改善は州際高速道路システムの建設であり、それは主要都市間の運行時間を急速に短縮した。また、改善された道路はより多くのトラックの利用を可能にし、より重量のある貨物の輸送を可能にし、したがって貨物輸送費用を軽減した。

第二の改善は免税品を輸送する独立業者(自営トラック運輸業者)と個人事業者(当初は自分のトラックで貨物を輸送するといった他の活動に従事していた業者)とからなる非常に競争

的な非規制トラック部門の出現であった。

他方で、トラック運輸業に対してもまた好ましからぬ結果がもたらされたが、それは上記の場合とはまったく別の方法によってであった。

1985年に、増大しつつある自動車運送業との競争に脅威を覚えた鉄道会社は、強力な議会活動を展開した。そのため、議会は「自動車運送法」を制定し、ICCに対してトラック運輸業料金と市場への参入に関する権限を与えたのである⁴⁾。

当初、自動車運輸業の法定商品輸送料金は鉄道運賃を手本にしていた。そして、営業上の優位が生まれたとき、自動車運送業者は対等の料金によって鉄道から貨物を引きつけることができた。とはいえ、規制下にあるトラック運輸業は完全に利益を生むことになるが、それはまた議会による規制緩和の対象ともなった。この場合、議会やICCの課題は財政的成果を改善するというのではなく、とりわけ小口混載積み

合わせトラック (LTL: Less than Truckload) 部門におけるより低い料金を改善することであった (こうしたトラック輸送部門はハブ・アンド・スポーク [車軸と継ぎ手] システムとの関連で積み荷集散拠点を利用する一万ポンド以下の貨物を輸送することに限定されている)。

地方料金局が設定するトラック運輸業の統合の料金体系は、かなり競争的な環境にあるとみなされるよりもさらに高い LTL 部門の料金体系となっていたということが、多くの研究の結果から明らかにされた。

このような状態を改善するため、議会は「1980年貨物輸送法」を可決させた。そして、この法律は規制下にあるトラック輸送部門を適正料金設定、地域参入の簡素化、価格自由化の促進等によって実質的に規制を緩和した。それはまた、個人トラック運輸業者 (非規制者) を認めることによりさらなる競争を産業界にもたらした。こうした業者は他業者の荷物を運ぶこと、親会社の全所有する子会社からの荷物を輸送することをこれまでは禁じられていたのである。

ところで、以上にみたようなトラック輸送業の規制緩和の意義は、つぎのとおりである。

- ① 陸上貨物輸送の規制緩和が荷主企業とその利用者にとって非常に有益であったこと。
- ② 規制緩和はまた鉄道業の収益を年間およそ29億ドルほど増やしたこと。

トラック貸切り輸送 (TL: Truck Load) 部門はわずかに増収したが、LTL 部門は規制緩和後の一年間で利益を53億ドルも減らした。しかも、LTL の仕事量は LTL や鉄道における労働者の賃金と同様に減少した。

このように陸上貨物輸送の規制緩和は、まさに荷主企業や自動車輸送業者の一部およびアメリカ経済にとって有益であった。

また、つぎのような指摘もなされている。「LTL 業者から消費者や鉄道業に富を再配分したというかぎりでは荷主企業にとってさえより大きな収益は基本的な再配分を犠牲にしてではあ

るが達成できる。もしも規制緩和が限界費用に等しい運賃をもたらしたならば、荷主企業はさらに年間10億ドルも稼げるだろう。しかしながら、鉄道会社はほぼそれと同額を失うことになる。5年間で正常な収益率を得られない産業にとって、その程度の再配分はまさに生存の脅威となる。

それでも貨物輸送業者は新たな法的環境に順応しているので、より低い賃金やより高い鉄道の収益性へと導くようなもっと効果的な改善を期待できたのである⁹⁾。

つぎに、トラック運輸業の規制緩和とそれが労働組合の状態に及ぼした影響を及ぼしたかについてみておこう。

トラック運輸業における規制緩和に対して、労働組合と労働者たちからの反対は終始一貫して強かったといわれている。最も強力な反対を表明したのは、全米の労働組合の中でも最強を誇ってきたとされている「チームスターズ・ユニオン」(International Brotherhood of Teamsters) である。チームスターズ・ユニオンに代表される労働組合は、規制緩和の推進が競争の激化をもたらし、その結果、競争に敗北した企業が倒産の浮き目にあい、労働者の失業の増大をもたらすと以前から指摘していた。

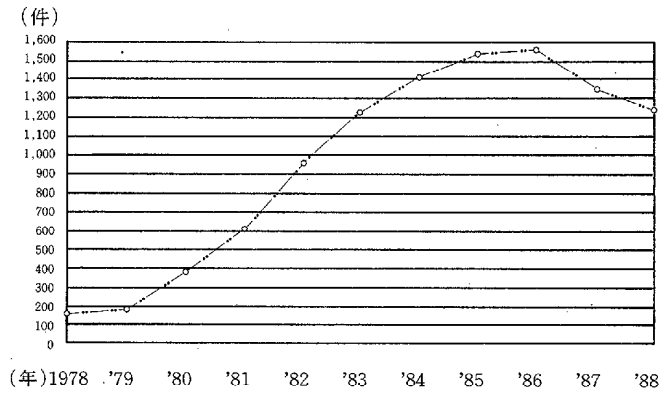
トラック運輸業の規制緩和が実施されたのち、当初から懸念されたように事業者間の競争が激化し、事業者の倒産が急増した。(第1表、第3図) これには、さらに70年代末から80年代初頭にかけての経済の景気後退が大きな影響を与えたこととともに、経営上の問題 (経営者の放漫さによる) も含まれていたとされている。また、規制緩和は、当該事業に従事する労働者に対しても、多大な影響を及ぼした。倒産の増大による失業の発生は労働組合にとっても打撃となった。倒産した企業の労働者の多くはユニオンに加盟しており、結果として運輸労働者の組合であるチームスターズ・ユニオンの弱体化を招くこととなったからである。組合員数は規制緩和の直後に大きく減少した。(第2表)

このように「1980年自動車運送事業者法」の

第1表 アメリカ国内のトラック運輸業の倒産件数

年	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
倒産件数	162	186	382	610	960	1228	1410	1539	1564	1345	1242

第3図 トラック運輸業の倒産件数 (1978~1988年)



資料：ATA (アメリカトラック協会)
 出所：『流通設計』1990年10月号 p.118より作成

第2表 トラック運輸業の雇用状況 (1978~1985年)

	雇用者数 (単位1,000人)	失業者数 (単位1,000人)	失業率 (%)	
			トラック 輸送業	製造業
1978	1,341	63	4.5	5.5
1979	1,407	80	5.4	5.5
1980	1,346	121	8.2	8.5
1981	1,380	122	8.1	8.3
1982	1,360	161	10.6	12.3
1983	1,427	169	10.6	8.6
1984	1,587	138	8.0	6.6
1985(第2四半期)	1,643	122	6.9	6.2

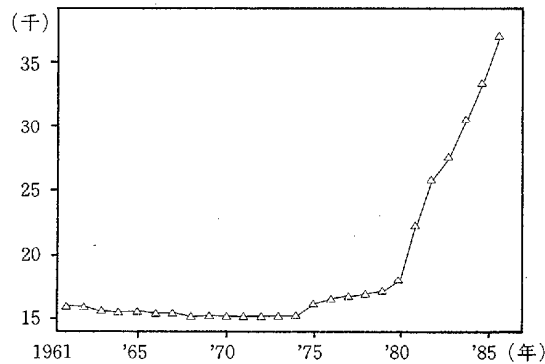
資料：Interstate Commerce Commission. Truck Commerce, Vol. 2, No. 3. (September 28, 1987), Quarterly Magazine Supplement of the Journal of Commerce, p. 5.
 出所：野尻俊明著『US フレイト・インダストリーズ』 p.105.

第3表 トラック事業者の市場シェア集中化の傾向

	総収入	営業収入	純利益	TL輸送量	LTL輸送量
市場シェア上位10社の動向					
1980年	37.7%	65.6%	74.4%	22.8%	27.0%
1985年	48.9%	63.4%	62.2%	15.6%	39.6%
市場シェア上位11~30社の動向					
1980年	23.7%	7.0%	0.5%	19.9%	21.3%
1985年	21.5%	15.0%	12.5%	23.9%	25.3%

出所：第2表に同じ。

第4図 ICC被規制事業者数の推移（1961~1985年）



資料：American Trucking Associations, Inc.

出所：野尻俊明『US フレイト・インダストリーズ』p.102.

成立は、かつて全米一といわれたチームスターズ・ユニオン傘下の労働者にとって深刻な失業という苦難をもたらしたのであった。しかも、規制緩和後の競争激化に対応するため、事業者は労働組合に加盟していない「ノン・ユニオン」の労働者を可能な限り雇用することに走った。また、規制緩和の結果、一方では自家用トラックの利用が増大し、他方では輸送を非ユニオンの事業者に依存する企業が急増加した⁶⁾。(第3表、第4図)

1975年には州際トラック輸送業者は1万6000社あったものが、参入規制と運賃規制の弾力化が実施された後にはおよそ倍の3万社にも増加

した。しかも、その大部分は保有車両が2~3台という小企業であり、競争が激化した結果として多数の倒産を生じさせることになった。また、長時間労働も恒常化したので、アメリカトラック協会では安全規制の強化を計るよう運輸省に要請した。

5. 鉄道業の規制緩和

鉄道業の規制は、州際通商委員会 (ICC) を生んだ1889年の州際通商法とともに始まった。この規制は、鉄道と荷主との緊張を緩和し、その規模と立場から交渉力を制限された荷主を圧

迫しないよう、「合理的かつ公正な料金」を要求することによって何が公共の利益となるかを認めさせることに役立ったといわれている。それはまた、料金引き下げ競争を回避することで、その産業をも安定させた。とはいえ、「最低料金が産業界からの申請に認可を与える ICC によって法的に認可されることになるのは、1920年の運輸法をまたねばならなかった」⁹⁾のである。

ICC の規制政策に対しては、すでに1950年代に検討の必要が指摘されていた。その後、1962年の「ケネディ運輸教書」では従来の規制が批判の対象となり、政策の転換が図られることになる。この「運輸教書」の狙いは、鉄道業に対する従来の様々な規制を緩和して、企業間の「公正な競争」と利用者の「自由な選択」とを保障することにより、それまでの運輸政策を総合的に調整することにあつた。しかし、根本的な政策転換は予想されたほどの実効をもたらさず、やがて、70年代にはいと再び重大な危機に直面することになる⁸⁾。

鉄道は、19世紀から20世紀初頭にかけて全米陸上貨物輸送量の大半を占めていた。しかし、その後はしだいにシェアを低下させ、現在では貨物輸送全体のほぼ三分の一を受け持つにすぎ

なくなっている。

60年代以降は、1950年半ばの州際高速道路網の発展によって拍車をかけられた都市間貨物自動車輸送業が成長してきたことと河川やパイプラインのような特殊な形態の輸送手段の重要性が増大したため、国民は鉄道への大幅な依存をやめることになった。今日では、鉄道、貨物自動車、内陸水上輸送、パイプライン等が、貨物輸送体系の重要な構成要素となっている。(第4表)

このように第二次世界大戦後のアメリカでは、自動車と航空機による輸送が急速に発展し、それまで輸送の王座を占めていた鉄道は次第に衰退の危機に陥った。

こうした深刻な鉄道の状態は、交通市場の構造にも大きな変化をもたらした。連邦政府は、鉄道経営の危機に直面して従来の交通政策を根本から見直す必要にせまられた。

鉄道業はこれまでも何回となく存続の危機と「再生・改革」の試練をへてきた。ここでは、危機的状態がいつそう深刻化した1970年代以降の規制緩和と「改革」に焦点を絞って、その動向を考察しておこう。

第2次大戦後、鉄道の収益率はトラック、貨物船、パイプラインに貨物を奪われたのでしだ

第4表 都市間輸送の形態別シェア—1929～1988年(トン/マイル当たり)

	鉄 道	トラック	五 大 湖	河川・運河	パイプライン	航 空
1929年	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
1987	36.8	25.1	2.8	12.8	22.2	0.3
1988	37.0	25.2	2.8	12.7	21.9	0.3

資料：アメリカ鉄道協会『鉄道事情』1977年版、1988年版（ワシントン：AAR, 1977；1978）

出所：The Economic Effects of Surface Freight Deregulation, p. 2.

いに低下した。法的規制の逆効果が現れたのである。すなわち、鉄道は市場環境の変化にあわせてタイムリーなやり方では料金を調整できなくなった。鉄道は利益を生まない軌道や一部を切捨てることができず、さらに多くの資本と維持費とを投入した。しかも、鉄道はそのサービスを改善するために効率的にネットワークを整理したり、統合したりもできなかった。鉄道の問題は、通常なら市場が引き受けるような責任を政府が負うときに起きる問題の典型である⁹⁾。

「1970年鉄道旅客事業法」によって議会が新たに創設した準公企業（現在、アムトラックと呼ばれている）に売却することで、利益を生まない都市間鉄道旅客事業を切り捨てたにもかかわらず、鉄道財政の問題は、70年代に頂点に達するノーザン＝ミッドウエスト鉄道の倒産や法人企業部門全体で稼ぎ出す利益以下の収益率しかもたらさないほとんどすべての鉄道会社で継続されていた。また、1970年のベン・セントラル鉄道の破産と相前後して、北東部・中西部の鉄道会社のうち8社が倒産し、北東部の鉄道を中心に旅客輸送は重大な局面を向かえることになった。

法的規制は有効に競争するのを妨げることで、産業にとっての障害となった。議会は、1973年の「地方鉄道再組織法」（いわゆる3R法）の可決によってベン＝セントラル鉄道やノース＝イースタン鉄道その他の倒産という当面の問題を処理した。この法律は破産した鉄道の再生を計画するためと、支線補助金や何らかの勧告により再組織化の影響を受ける鉄道労働者を保護すること、およびノース・イースト鉄道線の旅客サービスの向上などのために法的に提供され連邦基金を支給する合衆国鉄道協会を成立した¹⁰⁾。

3年後の1976年にはさらに新法が成立し、この「鉄道再生・規制改革法」（いわゆる4R法）では、コンレールに多額の資金を注ぎ込むことになった。この名前は、存続可能と判断された、もはや倒産したノース＝イースタン鉄道の一部につけられたもので、この法律はノース・イ

スト鉄道の旅客サービスに資金を、また支線と通勤鉄道事業に補助金とを提供した。

4R法のタイトルにある「規制改革」という言葉が示すように、議会は鉄道問題の解決の一部として法的規制を基本的な変更に加えることの重要性を認めていた。ところが、法案の実際の規制的改革が、とくに慎重なICCによって実行されたため、鉄道を弱体化させた一連の規制上の負担を取り除くには不十分であった。1980年には他の規制産業における問題に対して開かれたアプローチに合わせて、議会は直接明白な形で鉄道業を規制緩和することを最終的に選択した¹¹⁾。

1980年「スタッガーズ鉄道法」は市場に依存して収益性を取り戻すよう鉄道を指導した。この法律は、1970年代初頭の鉄道業の経営危機を克服できなかった経験から、さらにいっそうの規制緩和を行い、鉄道事業の活性化を目的として制定された。その内容は、①路線廃止手続きの緩和、②合併の簡素化、③運賃規制の緩和と運賃設定の弾力化、および⑤鉄道経営の手続きに関するICCの監督権の縮小等々であった¹²⁾。

スタッガーズ鉄道法による規制緩和の特徴は、まず第一に、特約運賃が主流となり、その後も増大していることである。その数は、1983年末までに約1万2000件におよんでいた。

第二に、大規模な鉄道の集中が実施され、大型の合併が出現したことである。これは、同法の合併促進策によるもので、これによって東部地域では、シーエスエックス社とノーフォーク・サザン鉄道の二大会社が出現し、西部地域でも、1982年にユニオン・パシフィック鉄道によるミズリー・パシフィック鉄道とウェスタン・パシフィック鉄道の吸収合併で誕生したユニオン・パシフィック・システムに加えて、さらにパーリントン・ノーザン鉄道とサザン・パシフィック鉄道という三大鉄道会社によって運営されることとなった。（第5表）

第三の特徴は、経営の多角化と合理化の進展が促進されたことである。それは、シーエスエックス社に代表される新たな経営戦略の展開と

第5表 鉄道会社の合併

合併年月	鉄道会社名	事例	営業キロ(%)
1980年 6月	バーリントン・ノーザン鉄道 (Burlington Northern Railroad)	フリスコ鉄道(St. Louis and San Francisco-BN, Frisco)を合併	47,360(12)
1980年 11月	シーエスエックス社 (CSX Corp.)	チェシー・システム(Chessie system)とシーボード・コーストライン鉄道(Seaboard Coast Line, CSX)が合併	42,500(16)
1982年 6月	ノーフォーク・サザン鉄道 (Norfolk Southern Corp.,-NS)	ノーフォーク&ウエスタン鉄道(Norfolk and Western-NW)とサザン鉄道(Southern Railway)を吸収合併	28,000(10)
1982年 12月	ユニオン・パシフィック・システム(Union Pacific System)	ミズリー・パシフィック鉄道(Missouri Pacific Railroad)とウエスタン・パシフィック鉄道(Western Pacific Railroad)を吸収	

資料：ICC 資料および K. J. Button & D.E.Pitfield, ed., *International Railway Economics*, Gower Publishing Company Limited, 1985, p. 50.

出所：中西健一編著『現代の交通問題』p. 31.

なって実現された。すなわち、多種の輸送機関を利用するインターモーダル導入と、それによる公共貨物輸送分野への進出、輸送部門と他の多角化部門とが相互に効果的な利益を生み出すシナジー効果の展開、規制緩和による市場競争の激化に対応するための市場細分化戦略の導入、そして路線廃止に伴う大幅な人員削減という雇用面での合理化の推進、操車場(ヤード)の集約化などによる一連の効率化等々であった¹³⁾。

Ⅲ. 日本の規制緩和

1. 物流の規制緩和

トラック事業の規制は1951年に制定された「道路運送法」によって行われてきた。その法律の目的は第1条で「事業の適正な運営、公正な競争、運送の秩序、運送の総合的な発展、公共の福祉増進」にあるとされていた。また、事業免許の基準として(1)輸送需要、(2)供給力と輸

送需要量の均衡、(3)事業遂行上の計画の適正化、(4)遂行能力、(5)公益上の必要性などをあげていた。

そして、輸送秩序の維持を図るため事業区分ごとに規制がなされていた。

ところが、1980年代にはいり「効率的な物流システムを形成する」ことを目的とした規制緩和が実施されることになる。

その主な内容は①トラック事業への新規参入については、従来の免許制を許可制にすること、②運賃を認可制から届け出制にすること、③陸・海・空の複合一貫輸送を促進すること等である¹⁴⁾。

1985年の「プラザ合意」後の内需拡大政策によって景気が上昇し、それとともに輸送量は大幅に増大した。しかしながら他方では、それが大気汚染等の「公害」や慢性的な交通渋滞という深刻な社会問題をふたたび引き起こすことになった。また、トラック輸送を中心とする物流は労働力不足や人件費の高騰、そのコストの価格への転嫁といった問題を深刻化させ、企業は

ジャスト・イン・タイムの見直しをせまられている。このように、従来の物流システムそのものは、ここ数年におよぶ日本経済の景気上昇局面において、しだいにその限界を表面化させつつある。

本稿では、まず、限界に近づいているといわれる物流システムについて、物流二法成立後の規制緩和の影響とその問題点を検討してみたい。また、物流システムの見直しの動きが高まりつつあるなかで、流通業界や輸送を担うトラック業者の間に労働力不足という深刻な問題が生じているが、その背景と要因について分析するとともに、ジャスト・イン・タイムの流通業における現状と問題点についても若干の検討を加えてみることにしたい。

2. 規制緩和の目的と背景

貨物輸送を規制緩和したいいわゆる物流二法（貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法）が1989年12月に設立した。翌90年12月1日より施行され、40年ぶりの全面「改正」となった。

この「貨物自動車運送事業法」（「トラック法」）の成立により、コンテナ輸送や宅配便などの小口貨物を主体とする路線トラックと、一車貸し切りで主に荷主企業の貨物輸送に使用される区域トラックとの間の区分が取り払われ、区域トラック各社は宅配便のような小口貨物の積み合わせ事業も行えることになった。いわゆる「経済的規制」のうち「事業区分の廃止＝一本化」である。その結果、従来は路線トラック事業者にしか認められていなかった貨物の積み合わせが区域事業者にも認められることになり、これによって中小事業者の「活性化」を促進することが今回の法「改正」の意義であり、その目的は貨物の小口化に対応し、物流の効率化を推進することにあるという¹⁵⁾。

だが、この事業区分の廃止（規制緩和＝「自由化」）は、経営基盤の脆弱な中小零細業者がその九割以上を占めるトラック業界（1990年3月末現在で3万9550社、そのうち路線トラック

業者は325社あり、その多くが大手・中堅に属する）にとって「活性化」を促進するどころか、死活に関わる新たな過当競争をもたらすものとして、以前から業界関係者や労働団体等により問題が指摘されている¹⁶⁾。

実際に、人手不足が原因で十分な輸送力を確保できず、荷主からの不当な選別を受けたり、契約の解除を通告されたりしたという事態が生じている。そのため、同業者間の競争はますます激しくなっている。運賃のダンピングや過積載、長時間労働等の安全や適正なルールを守る秩序も失われているのが現状である。

運輸省は、新法成立後は「運用で激しい競争は防げる」として業界に説明したというが、そもそもこの「自由化」の背景には日本構造協議の中でアメリカ側から指摘された「日本市場は規制が強すぎる」という要求がある。しかも、この要求の背後には必ず具体的な個別企業がいる、といわれるように、大手航空貨物会社エアポーン・フレイト等のアメリカ物流業者からの「外圧」があり、今回の措置はそれを受けたものといわれている¹⁷⁾。

だが、問題はそれだけではない。この「改正」の裏にはアメリカ側の要求に便乗した「内圧」、すなわち国内の大手スーパーや総合商社等の要求（ちなみに「大店法」の規制緩和も同じ事情によるという。『大店法が消える日』日本経済新聞社編 p.7 を参照のこと）がその出発点にあり、「実運送業」を「取扱業」の立場から安価に利用しようとする大企業の論理にもとづく要求にもそったものなのである。そこで次に「利用運送事業」分野への総合商社等の進出の状況についてみておこう。

物流二法「改正」により新たに「貨物運送取扱事業法」（「取扱法」）が施行され、トラックや船舶といった輸送手段を所有していない事業者でもあらゆる運送機関を利用できるようになった。そのため、陸・海・空の輸送手段を自由に組合せ、顧客や荷主のニーズに合わせた輸送サービスを提供することができる。とりわけ、国際ネットワークと情報網、総合的な企画力を

発揮できる総合商社にとっては、複合一貫輸送の分野で活躍する事業機会が新しく生まれることになる。三井物産は、すでにその子会社が運輸事業を展開しているが、貨物輸送取扱事業者としての登録を申請し、さらに新分野での事業に乗り出すことにより業務の拡大を図ろうとしている。

また、すでに89年4月に「物流開発室」を設置した伊藤忠商事は、運輸業への新規参入をねらって「運輸取扱事業」の登録を申請し、その資格取得に動き出している。これによって、運輸業への参入を図り、これまで営業部門が売買した商品の物流面での手続きなどを代行する管理業務が中心であったものを新たな資格を得ることによって本格的に運輸事業を展開し、さらなる利潤獲得の機会を拡げようとしている。このように、新法は他業種からの参入そのものを「自由化」することで、既存の物流業者にとって脅威を与えるだけでなく、不安定な業界の体質を大企業が都合よく利用できる仕組みを提供したものとえよう。しかも、「貨物自動車運送事業法」によって事業が従来の免許制から許可制となり、新規参入に際して需給調整を行わないことにしたため、同業者だけでなく商社やダイエーなどのスーパーといった異業種からの参入も容易にしたわけである。また、運賃についても認可制を届出制としたため簡単な手続きだけで多様な運賃設定が可能となり、この面からも競争が激化すると予想されているのである¹⁸⁾。

ところで、トラック輸送業における労働力問題の現状は、どうであろうか。つぎにこの点を見てみよう。

87年以降の景気拡大に伴う労働力需要の高まりにより人手不足が急速に広がってきた。

とくに88年以降、運輸業での技能労働者の不足は、路線トラックの長距離ドライバーを中心として急速に高まっている。人手不足の深刻化は、若年労働者の求人難となって現れている。

その原因は、①景気拡大にともない、必要労働投入量を増加させることがせまられたこと、

②中小企業が多く、必要な労働力の確保が困難であること、③荷役等の単純作業に必要な労働者が他産業に流れたこと、④80年代前半までの不況業者が多く、この間に若年労働者の採用を手控えたため、年齢構成が高まり「高齢化」が進んだこと、⑤労働内容、労働環境、労働時間等の労働条件が他産業に比べて厳しいため、若年層の確保が困難であること等が指摘されている¹⁹⁾。

このようにトラック運送業では、増大し続ける貨物量に対応する人員を容易に確保できない状態にあり、人手不足から労働時間の短縮(91年4月1日から現行の所定労働時間を週48時間から46時間へと短縮することが義務づけられていたが、さらに3年間も延期された)への取り組みも遅れがちである。また、この時短を達成するためのコスト増も大きな負担となる。しかも、所定外労働時間が他産業に比べて高い水準で推移しつつあり、最近では人手不足を労働時間の延長によって補う傾向もみられるため、業種によっては所定外労働時間がさらに増加している。その結果、若年層を中心に雇用忌避の傾向が強まり、それがまた労働力の十分な確保を難しくする原因ともなっている。

ここで物流政策に関する最近の見直しの動きについてみておこう。

89年9月に始まった日米構造協定で、アメリカ側は日本の流通問題をとりあげた。これをうけた通産省は、90年6月の「商慣行改善の指針」の中で「多頻度小口配送は、小売業の要請による配送頻度の高まりに伴うコスト負担増が、一方的に卸業者に転嫁され、トラックの積載効率低下、流通加工の負担増大を招く」と指摘し、「大手小売業が納入業者に一方的に負担を負わせることのないようシステムを構築した上で双方の負担するコストを事前に明確にし、合理的な受発注単位、配送頻度を設定する²⁰⁾」よう提言した。

さらに、通産省は91年4月に予定されている「産業構造審議会」で、一台のトラックに複数

の企業(荷主)の荷物を同時に運ぶ「混載化の

推進」や小口多頻度輸送の見直し、鉄道輸送の活用とそのためコンテナ標準化などについての改善策を検討する方針を打ち出している。これは、小口多頻度輸送をもたらした「消費の高度化」や内需拡大に伴う鉄鉱、紙・パルプなどの輸送量の増大から工業製品の物流が停滞したり、物流コストの上昇が著しくなり、今後の経済全体に及ぼす影響を無視できなくなったからである。

73年末の第一次石油ショックまでは経済成長のテンポと物流の伸び率とがほぼ同じであったものが、第二次石油ショック後は「低成長」下での「減量経営」の推進と産業構造の転換とにより製品の軽薄短小化が進むとともに、80年代前半に消費の低迷が生じ、全体として国内輸送量の伸びが減少してきた。しかし、80年代後半から内需主導型の経済に政策転換がなされ、「消費の多様化」とあいまって国内輸送量を急激に増やすことになった。宅配便に代表される「消費者物流」の伸びも著しい。最近の輸送動向をみると、89年度のトラック輸送量は、トン／キロベースで前年度費6.7%増の2628億トン／キロと、五年前に比べて三割も伸びている。

そこで、通産省は「輸送の飽和状態を放置したままでは、経済成長のネックとなり、景気の順調な拡大を維持できなくなる」との危機感から、運輸省とも連携をとり、従来の政策を再検討し、具体的な改善策を打ち出す方向に動き出したのである。

だが、そもそも通産省が物流問題に関心を示したきっかけは90年11月に実施された「産業動向調査」の結果から、鉄鉱、非鉄金属、紙・パルプ、流通などほとんどの産業で物流コストの増加が経営上の「利潤圧迫要因」として指摘されたからであるといわれている²¹⁾。

つぎに、ジャスト・イン・タイム配送見直しの意義についてみておこう。

ジャスト・イン・タイムといえば、トヨタの「かんぱん方式」を想起する。自動車メーカー等では広く採用され、部品の在庫を持たず、ムダを極力省く方式として知られている。

だが、この方式では工場への搬送が頻繁化し、交通混雑や渋滞、大気汚染を深刻化させるとともに、他方では下請＝協力会社の従業員には長時間労働を強いる、物流コストが増大する等々のマイナス面も多い。そのため、日本自動車工業会も91年2月にその見直しを打ち出したほどである²²⁾。

また、流通業界は、大手スーパーやコンビニエンスストア（以下、CVS）などが食品に厳しい鮮度を要求しはじめたため、メーカーや問屋は一日に2～4回という多頻度配送を要請され、それが物流コスト上昇の要因となっている。

たとえば、CVSの代表として有名なセブン-イレブンの納品システムは、共同配送センター方式による店舗一括納品を進めており、商品によって納品頻度が決められていて、加工食品なら週3回、日配品の場合は一日3回（午前7時～9時、11時～午後1時、午後6時～夜間）を店の売上ピーク時に合わせてベンダー（ここでは問屋・配送業者等）に納品させるもので、鮮度による差別化を図るために導入されたシステムである。すでに、セブン-イレブンは90年1月にそれまでの一日4回から現行の3回へと配送体制を見直してきたが、現行体制下でも全商品のほぼ6割（牛乳、米飯、日配チルド、フローズンなど）がこの方式で納品され、24時間稼働、365日体制で定時納品を各業者に対して要求する。また、延着や欠品にはペナルティーが課され、店別のピッキングも各ベンダーが分担している。

セブン-イレブンは、多頻度納品システムの導入により、「各ベンダーの配送効率は上がり、コスト減につながる」というが、輸送を担当するベンダー側にとっては、店別仕分けの手間やセンター納品の輸送体制を整えるため運賃が割高となり、「新しく共配センターができるたびに、物流コストは一気に20%くらいはね上がっている」という状態もたらされた。そして、注文が小口になって配送の回数が多くなれば、売上が増加しなくてもピッキングと配送のコストはともに上がり、反面で利益は圧迫されるの

である。また、在庫圧縮を含む販売効率の向上という面から見れば、セブン-イレブン側にとってのメリットは大きくなる。だが、いわば川下側の無在庫納品のシステム化によって、一方的に川上側のメーカーや中間の卸売・輸送業者にコストが押しつけられ、その分、在庫圧力やピッキング、配送コストの上昇というかたちで、これらの業者にその負担がシワ寄せされ、引いては価格アップとなって消費者にまでそれが転嫁されてくる²³⁾。そして、多頻度配送システムの問題点は、それがさらに小売業全体に拡大するにしたがって、販売効率の向上という本来の目標からも大きくかけ離れ、物流コストアップを理由にしての安易な価格の値上げをもたらすことである。

また、デパートやスーパーの配送サービスも「無料化」や「配達地域」の見直しが進んでいる。すでに大手スーパーのイトーヨーカ堂は、配送サービスの「無料化」を全廃している。デパートも物流コスト上昇を理由に「配達地域」の縮小等を検討中という²⁴⁾。

このように、従来の消費者サービスは大手小売業者の都合で修正されようとしている。これでは企業にとっての物流効率化は実現されても、それが直ちに消費者の利益につながらないのは自明であろう。

最後に、食品値上げ要因としての物流費・人件費の問題を検討してみたい。

89年頃までは比較的安定していた物価の動きが、90年の夏ごろから次第に不安定さを示しはじめた。昨年8月に「湾岸危機」が勃発すると、その傾向に拍車がかげられた。とくに、最初は石油製品の値上げが著しく、やがてそれは他の製品価格にも影響を及ぼすものと予想された。

ところが、物価上昇の要因は別の面から生じた。一つは天候不純の影響による野菜類の記録的な値上がりである。もう一つは人手不足による人件費と配送コストの上昇による物流費の増加に起因する食品の値上げである。

また、すでにみたとおり、スーパーやコンビニエンスストアが要求する多頻度・小口配送も

コストを一層引き上げる要因となる。それが食品価格にはねかえるわけである。

昨年中に値上がりしたのは、ビール、冷凍食品、飲料水、菓子、即席メン、酒類等々、およそ40品目にのぼる。東京都区部の消費者物価指数でみると、加工食品（酒類を含む）の水準は、85年を100とした場合、90年11月には107.1に上昇した。また、日銀が2月に発表した卸売物価統計では、今年1月の国内卸売物価指数が前年同月比で2.6%上昇し、消費税導入の影響を受けた89年度を除き、ほぼ10年ぶりの高い率となった。これは、昨年8月までの1%未満から、「湾岸危機」勃発後の原油高の影響を受けた9月以降に1%を超え、11月に2.2%、12月に2.3%と上昇の勢いを増し、3ヶ月連続の2%台となった。上昇幅が大きくなったのは、人件費や物流費等に起因するコスト高が製品全般（特に、加工食品、紙製品、タイルなど）に転嫁される傾向が強まったためであり、日銀は円高や最近の原油安等を加えた物価鎮静要因を相殺するほど「人件費と物流費の根強い上昇圧力」が働いたものと判断している²⁵⁾。

また昨年7月には、日本加工食品卸協会が物流費の上昇は多頻度小口配送や賞味期間を短縮したことによる返品増加等の大手小売業者側の事情に起因するものと指摘している。さらに10月には、メーカー団体が大手小売店による協賛金の徴収や不当な返品もコスト上昇の一因として、その実態をレポートした²⁶⁾。

こうした中で、大手清酒メーカーは人手不足や新製品ラッシュにより「今後数年間、年率7、8%の上昇が続く」と予想されている物流費の伸びを制御するため「物流全体の費用が3年間で25%上昇した物流部門の合理化」を推進するとの動きもみせている²⁷⁾。

「消費者サービス」の向上や「効率的経営」を追求する企業の「過剰サービス」は、指定した時間・場所にモノを運ぶというジャスト・イン・タイムの考え方をもとに展開されてきた。しかし、いまやそのような考え方そのものの見直しがせまられ、運輸省や通産省等の政策当局、

トラック輸送業界や流通業界、そして産業界全体からもその改善を要求する声さえ出はじめている。

だが、問題は以上にみたように、物流の「効率化」が必ずしも消費者の立場を考慮して行われているとはいえないことである。

IV. おわりに

以上にみたように、アメリカでは1970年代から80年代にかけて航空業、トラック輸送業、鉄道業等で次々と規制緩和が実施された。77年から80年にかけて一連の規制が緩和された航空輸送業では、新規参入企業が激増し、競合する路線での運賃値下げが相次いだ。しかしながら、その結果として、路線参入後わずか1年でたちまち倒産に追い込まれるといった企業が続出し、主要航空企業でも経営の悪化に直面するとの事態も生まれた。また、主要空港でのニアミスの多発、混雑の激化や荷物の紛失の頻繁化といった予期せざる事態も生じた。同時に、規制緩和の負の側面として見過ごせないのは利用客が極端に少ないローカルな路線ほど運賃が大幅に値上げされたことである。さらに、大手航空会社同士の大型合併が盛んに行われ、その結果として寡占化がいつそう進み、当初値上げされていた運賃は、その後だいに上昇するという規制緩和の本来の目的とは反対の傾向もみられるようになったのである。

また、日本の場合は規制緩和が、公企業の「民営化」とほぼ並行してすすめられた。そして、これらは共通の目標から推進された。すなわち、70年代の「低成長」経済からの脱出と、経済的効率性の向上とによって、産業構造と企業の活力を再び取り戻すためである。その一方の課題が、公企業の「民営化」であり、他方が「規制緩和」であった。とはいえ、物流システムやジャスト・イン・タイムによる配送は、以上にみたように依然として多くの課題を残しているのが現状である。政府はこの間に相次いで「答申」を打ちだし、産業構造のさらなるリス

トラックチャリングの方向を示唆している。これが果たして効果的な成果を達成できるか、今後とも注目していく必要がある。

注

- 1) 塩見英治「アメリカの交通政策」『現代の交通問題』中西健一編著、第一章、ミネルヴァ書房、1978年、p.43~p.47
- 2) 塩見英治「規制緩和下の米地域航空」『エコノミスト』1986年4月8日号
- 3) 『規制緩和の経済理論』経済企画庁総合計画局編、1989年、p.214~p.215
- 4) 塩見英治「現代の交通問題」および野尻俊昭『USフレイト・インダストリーズ』
- 5~11) Clifford Winston, Thomas M. Corsi, Curtis M. Grimm, Carol A. Evans: *The Economic Effects of Surface Freight Deregulation*, The Brookings Institution (1990) pp.1-6 および野尻、前掲書を参照
- 12、13) 塩見、前掲書、pp.27-32
- 14) 野尻俊明「物流二法の制定経緯とその意義」『運輸と経済』1991年2月号
- 15) 土坂泰敏「90年代の物流」『運輸と経済』1990年4月号
- 16) 『中小商工業研究』1989年3月、第18号、平林正樹「トラックの規制緩和は、なにをもたらすか」等を参照
- 17) 『流通経済の手引・91年版』日経流通新聞社編、日本経済新聞社、1990年10月刊
- 18) 同上書
- 19) 『運輸白書』1990年版
- 20) 『流通設計』1990年10月号
- 21) 『朝日新聞』1991年2月9日付
- 22) 『朝日新聞』1991年2月22日付
- 23) 前掲書『流通設計』1990年10月号
- 24) 『流通設計』1991年1月号
- 25) 『朝日新聞』1991年2月15日付
- 26) 『朝日新聞』1990年12月14日付
- 27) 『朝日新聞』1991年2月9日付

主要参考文献・資料等

- 1) 野尻俊明著『USフレイト・インダストリーズ』白桃書房 1988年
- 2) テオ・ティーマイヤー、ガイ・クォーデン著、尾上久雄、広岡治哉、新田俊三編訳『民営化の世界的潮流』御茶の水書房 1987年
- 3) アメリカ商務省統計局編、鳥居泰彦監訳『現代アメリカデータ総覧1988年』原書房 1989年
- 4) 平井都士夫、一ノ瀬秀文、橋博、向笠良一編『現代経済における競争と規制』法律文化社 1984年、「II. 日本資本主義における競争と規制」儀我社一稿
- 5) 加藤寛、黒川和美編『政府の経済学』有斐閣 1987年
- 6) 野尻俊明著『規制改革と競争政策』白桃書房 1984年
- 7) 林堅太郎著『プライベートイゼーション』法律文化社 1990年
- 8) 経済企画庁総合計画局編『規制緩和の経済理論』1989年

- 9) 経済企画庁総合計画局編『規制緩和の経済的効果』1986年
- 10) 長距離交通市場における規制と競争『運輸と経済』第50巻第8号 1990年8月号
- 11) 中西健一編著『現代の交通問題』「アメリカの交通政策」第一章・塩見英治稿 1987年
- 12) 香西泰、島田克美監修『ディレギュレーション下の産業と金融』東洋経済新報社 1987年
- 13) 植草益著『公的規制の経済学』筑摩書房 1991年
- 14) 松尾聡著『民営化と規制緩和』日本評論社 1991年
- 15) 中小商工業研究所『中小商工業研究』No. 21、23、24
- 16) 日本流通学会年報『流通』各年版
- 17) 通商産業省編『通商白書』1990年版
- 18) 通商産業省編『90年代の流通ビジョン』1989年
- 19) 中小企業庁編『中小企業白書』1990年版
- 20) 労働省編『労働白書』1990年版
- 21) 経済企画庁編『経済白書』1990年版
- 22) 運輸経済研究センター『数字でみる物流』1990年版
- 23) 朝日新聞経済部編『歪んだ経済大国』1990年
- 24) 日本経済新聞社編『大店法が消える日』1990年
- 25) 全運輸省労働組合編『運輸ふぉーらむ』各号
- 26) 経済企画庁物価局物価管理室編、社団法人商事法務研究会『開放型流通システムの構築に向けて』1990年
- 27) 政府規制等と競争政策に関する研究会『規制緩和の推進について』1990年
- 28) 長崎大学経済学部・国際化政策研究プロジェクト編『経済のグローバル化と流通機構』1990年
- 29) Elizabeth E. Bailey, David R. Graham, Daniel P. Kaplan: *Deregulating the Airlines*, The MIT Press (1985)
- 30) Clifford Winston, Thomas M. Corsi, Curtis N. Grimm, Carol A. Evans: *The Economic Effects of Surface Freight Deregulation*, The Brookings Institution (1990)