

## 規制緩和とトラック運送業の構造

齊藤 実\*

道路貨物運送業の規制緩和は、1990年の物流2法の施行で始まった。規制緩和の影響は、一般貨物自動車運送業と特別積み合わせで異なっている。前者で新規参入が相次ぎ、後者では逆に市場からの撤退が生じた。運賃競争が激しくなり、トラック運送業者の経営は悪化し、倒産する事業者も増えている。過積載や過労運転といった違法行為が行われており、大型トラックによる交通事故の増加も懸念されている。他方で、規制緩和による競争激化に対応して、物流サービスの差違化をはかるサードパーティ・ロジスティクス(3PL)の出現が目されている。

### Deregulation and Structure of the Trucking Industry

Minoru SAITO\*

The deregulation of road freight transportation started in 1990 with the enactment of Freight Motor Carrier Act. Deregulation has had contrasting effects on general freight motor carriers and on special consolidated freight motor carriers. The former has been inundated with new entries while the latter has seen trucking companies withdrawing from the market. As price competition intensifies and trucking firm finances deteriorate, the bankruptcy of trucking companies is expanding. Illegal overloading of goods and overly extended driving times are rampant, giving rise to fears of increased traffic accidents involving heavy trucks. Meanwhile, the emergence of third party logistics (3PL) in response to escalating competition from deregulation is attracting attention.

#### はじめに

道路貨物運送業であるトラック運送業は、わが国の運輸業において最初に本格的な規制緩和がなされた分野である。1990年に施行された物流2法(「貨物自動車運送事業法」ならびに「貨物運送取扱事業法」)は、その後展開される運輸業における規制緩和の嚆矢となった。トラック運送業は、本格的な規制緩和の実施以来すでに10年以上の経過をたどっており、この過程で大きな変化が生じている。

本論は、わが国で最初に規制緩和が実施されたト

ラック運送業を対象として、その規制緩和によってトラック運送業にどのような変化がもたらされたかを明らかにする。規制緩和の影響は多面的であり、市場における競争の激化による問題点が顕在化するとともに、切磋琢磨する競争から生まれる新たな物流サービスが出現している。本論はこうした双方の側面を具体的に分析する。

#### 1. 市場参入の状態

##### 1-1 トラック運送業における事業区分

道路貨物運送業であるトラック運送業は、物流2法の「貨物自動車運送事業法」によって規制されている。同法に基づく事業区分において重要となるのは、一般貨物自動車運送事業と特別積み合わせ貨物運送である\*1。

\* 神奈川大学経済学部教授  
Professor, Faculty of Economics,  
Kanagawa University  
原稿受理 2003年4月22日

まず一般貨物自動車運送業とは、不特定多数の荷主の求めに応じて、輸送手段にトラックを使用してその貨物を有償で運び、運賃を収受する事業のことである。この事業は物流2法以前では「区域」と呼ばれ、基本的に一荷主の貨物をトラックに積載して、発地から着地に単純に輸送するものである。一般のトラック運送事業とは、この一般貨物自動車運送事業に属している。

これに対して、一般貨物自動車運送事業の中に特別積み合わせ運送が規定されている。これは、複数の荷主の貨物をトラックに混載して輸送するもので、方面別の仕分けのためにトラックターミナルを設置していることが大きな特徴となる。集荷、発のターミナルでの仕分け、幹線輸送、着のターミナルでの仕分け、配送と複数の機能を有機的に結合する。そして、混載貨物を定められた時間と路線に従ってトラックで輸送する。これは物流2法以前に「路線」と呼ばれていた。一般によく知られている宅配便は、この特別積み合わせ運送に分類される。

1990年施行された「貨物自動車運送事業法」では、免許制から許可制に変更され需給調整規制が原則的に廃止された。これによって規制による参入障壁が従来に比べて大幅に低くなったが、その後も運輸省（現国土交通省）は、さらに規制による参入障壁を低くするために、営業許可の条件などの緩和を段階的に進めた。こうした参入規制の緩和が実施されたが、その影響は一般貨物自動車運送事業と特別積み合わせでは大きく異なっている。

### 1-2 一般貨物自動車運送事業者の増加

一般貨物自動車運送事業者は、基本的に一荷主の貨物をトラックに積載して発地から着地に単純な輸送を行うもので、もともとこうした単純な輸送の形態は、後で述べるように一定のネットワークを必要とする特別積み合わせとは異なり、事業者の市場への参入が比較的容易である。

「貨物自動車運送事業法」のもとでは、事業者に営業許可を与える条件の一つとして最低車両台数を設定している。需給調整が原則的に廃止された後の参入規制として、この最低車両台数の規模が重要な意味を持っていた。新規参入を希望する事業者は、運輸省があらかじめ定めた最低車両台数を保有しなければ、営業許可を取得できなかった。

物流2法の施行後に運輸省はトラック運送業に対する段階的な規制緩和を実施したが、その際に重要なのは、この最低車両台数を削減することであった。

Table 1 貨物自動車運送事業者数の推移

| 年    | 一般貨物自動車運送 |       | 特別積み合わせ |    |
|------|-----------|-------|---------|----|
|      | 事業者数      | 増減    | 事業者数    | 増減 |
| 1990 | 36,485    | 597   | 297     | 28 |
| 1991 | 37,387    | 902   | 292     | 5  |
| 1992 | 38,569    | 1,182 | 290     | 2  |
| 1993 | 39,627    | 1,058 | 287     | 3  |
| 1994 | 41,047    | 1,420 | 286     | 1  |
| 1995 | 42,501    | 1,454 | 285     | 1  |
| 1996 | 44,299    | 1,798 | 279     | 6  |
| 1997 | 45,959    | 1,660 | 279     | 0  |
| 1998 | 47,437    | 1,478 | 276     | 3  |
| 1999 | 49,148    | 1,711 | 275     | 1  |
| 2000 | 50,401    | 1,253 | 272     | 3  |

注) 3月末現在の数値。

資料) 『陸運統計要覧』。

そして、最終的に最低車両台数は全国一律5台となった。これによって、一般貨物自動車運送業への新規参入が一段と促進されたのである。

このような形で参入に関する規制の緩和が実施された結果、一般貨物自動車運送事業者数は1990年代に大幅に増加した。Table 1に示すように、1990年に一般貨物自動車運送事業者は36,485であったが、2000年3月末には50,401まで増加している。この10年余りの間に、14,000ほどの事業者の増加となった。さらに、年間の増加数をみると、特に1990年代後半に事業者の増加が著しいことがわかる。1990年代後半に新規参入がさらに一段と盛んになった。

先に述べたように、もともと一般貨物自動車運送業者は参入が容易な業種であり、規制緩和によって参入障壁が低くなるとともに、事業者数は大幅に増加した。おりしも1990年代にわが国経済は、バブル経済が崩壊して「失われた90年代」と呼ばれる深刻な不況を経験した。当然ながら、深刻な不況は貨物輸送需要の減退をもたらしたが、こうした中でも、一般貨物自動車運送事業に新規参入が相次ぎ、事業者数が一貫して増加を続けたのである。

こうした旺盛な市場参入は、特定の荷主企業の貨物を専属的に輸送する特定貨物自動車運送業からのものや、みずからの貨物を運んでいた自家用トラック輸送から転換したものなどが含まれていた。特に後者の自家用輸送からの転換は、他人の貨物を自家用トラックを使用して有償では運ぶ「白トラ」が多く含まれていた。

わが国では、以前から貨物自動車運送事業の営業許可を取得せずに自家用トラック(白ナンバー)で営

\* 1 この他に特定貨物自動車運送業、軽貨物自動車運送事業があるが、重要なのは先の二つの事業である。

業行為を行う「白トラ」が横行していた。もちろんこれは違法行為であるが、行政の監視が不十分であるために、地域の底辺部分にこうした業者が広く分布していた。この「白トラ」が、最低車両台数の許可条件が緩和され営業許可が取得しやすくなったために、法律的に合法的な市場参入を果たしたのである。旺盛な市場参入には、こうした陰のトラック運送業者が表に現れた部分も含まれている。

### 1 - 3 特別積み合わせ運送業者

これに対して特別積み合わせは、1990年代に一般貨物自動車運送事業と対照的な過程をたどる。規制緩和によって参入障壁が低くなったが、特別積み合わせの事業者は増加するどころか、逆に減少の一途をたどった。先のTable 1に示されているように、特別積み合わせ事業者数は、1990年に297であったが、2000年には272に減少している。この間に25の事業者が市場から撤退した。

こうした規制緩和後の特異な減少は、次のような特別積み合わせの特有な事情が働いていた。まず特別積み合わせ事業は、宅配便に代表されるようにネットワークの優位性が発揮される。トラックターミナルを基点として全国を網羅する大規模なネットワークの構築が必要不可欠となる。これは単に輸送のネットワークだけでなく、貨物追跡システムなど情報のネットワークも重層的に必要となる。こうした大規模なネットワークを最初から構築することは非常に困難で、このために規制緩和が実施されても新規参入は容易に生じない。

さらに、特別積み合わせの分野では、ネットワークの大きさが大きな意味を占めている。このために規模の経済性や範囲の経済性が大きく作用していると考えられる。上位にいる全国的規模でネットワークを構築している事業者は、相対的に有利に競争を展開できるが、逆に、下位にいる限られたネットワークしか持たない地域の事業者は不利な状況に置かれている。これらの事業者は、不況が深刻化して貨物需要が減少すると採算性が悪化して、この分野からの撤退や倒産が生じる。こうして、特別積み合わせ事業では、下位の事業者を中心としてこの市場からの退出を余儀なくされ、事業者数が徐々に減少し

Table 2 運輸全般における企業向けサービスの価格指数  
価格指数の推移(1995年 = 100)

| 年    | 運輸    | 道路貨物運送 |
|------|-------|--------|
| 1996 | 101.1 | 98.7   |
| 1997 | 102.7 | 99.3   |
| 1998 | 102.8 | 99.2   |
| 1999 | 100.7 | 98.8   |
| 2000 | 101.3 | 98.8   |
| 2001 | 101.9 | 98.0   |
| 2002 | 101.0 | 97.1   |

資料)日銀調査統計局『物価指数月報』。

ているのである\*2。

## 2. 市場における競争の実態

### 2 - 1 運賃競争

トラックの運賃は、1990年に施行された物流2法で、それまでの認可運賃から届け出運賃に変更された。従来の業界横並び運賃から、事業者が創意工夫をできる自由な運賃制度へと変化した。しかし、トラック運送業界の運賃は、規制緩和以前から認可運賃とは別に、「実勢運賃」が存在していた。政府が認可した運賃とは別に、実際の運賃は需給関係による市場価格の変化が反映されていた。届け出制への移行によって、運賃の設定がより弾力的になり、需給関係がより直接的に反映されるようになっていった。

ところで、1990年代の深刻な不況によって、荷主企業は物流コストの削減を強く求めるようになった。荷主企業は、不況で売上げが低迷する中で、利益を確保するために、コスト削減の余地が残されている物流部門に注目した。荷主企業にとって手っ取り早い物流コストの削減は、支払物流費の大部分を占めるトラック運賃の切り下げであった。このため、荷主企業はトラック運送業者に運賃の削減を強く求めたのである。新規参入が相次ぎ相対的に供給過剰な状態の中で、トラック運送業者はこの荷主企業の要求を受け入れざるをえない状況に置かれたのである。

このような状況の中で、トラック運賃は低下を余儀なくされた。Table 2は、日本銀行の「企業向けサービス価格指数」のうち、道路貨物運送の価格指数が示されている。これは公的機関が公表する唯一のトラックの運賃統計である。これによると、トラックの運賃を表している道路貨物運送の価格指数は、1995年以降継続的に減少傾向を示している。しかも運輸全般の価格指数よりも道路貨物運送の価格指数のほうが減少しており、トラックの運賃が他の運輸

\* 2 規制緩和後の特別積み合わせ事業者の減少は、わが国だけでなくアメリカにおいても生じている。アメリカでは日本の特別積み合わせに相当するLTL (less than truck load) 事業者が1980年に始まる規制緩和後に一貫して減少した。参考文献8)参照。

Table 3 トラック運送業者の経営状態

| 年度    | 経営利益率 (%) |      |      | 黒字企業割合 (%) |      |      |    |
|-------|-----------|------|------|------------|------|------|----|
|       | 2000      | 2001 | 2002 | 2000       | 2001 | 2002 |    |
| 全体    | 1.4       | 0.6  | 0.6  | 65         | 60   | 57   |    |
| 車両規模別 | 1~10      | 0.4  | 1.3  | 1.0        | 54   | 48   | 47 |
|       | 11~20     | 0.7  | 0.1  | 0.1        | 64   | 59   | 54 |
|       | 21~50     | 1.7  | 0.8  | 0.8        | 72   | 66   | 64 |
|       | 51~100    | 1.5  | 1.1  | 1.1        | 79   | 77   | 75 |
|       | 101~      | 2.2  | 1.2  | 1.4        | 86   | 79   | 70 |

資料) 全日本トラック協会『経営分析報告書』。

業の運賃よりも低下していることがわかる。

しかし、トラック運賃の実態は、この程度のマイルドな低下にとどまらないといわれている。この日銀による「企業向けサービス価格」の調査は、荷主企業に対して運賃をアンケートする方式で行われているために、必ずしも運賃の低下を正確に反映していないと批判されている。現状におけるトラック運賃の実態は、この統計が示すよりも下落幅が激しい。いずれにせよ、1990年代にトラック運賃は一方的に下落をたどったのである\*3。

## 2-2 トラック運送業者の経営状態の悪化

規制緩和後、不況によって運ぶ貨物の需要が減少し、さらに運賃は低落の一途をたどった。その結果、トラック運送業者の営業収入は減少を余儀なくされた。このためにトラック運送業者の経営状態は徐々に悪化している。

Table 3は全日本トラック協会の『経営分析報告書』に基づいて、最近におけるトラック運送業者の経常利益率と黒字企業の割合を車両規模別にみたものである。これによると、トラック運送業者全体の経常利益率は、2002年度に0.6%と低水準にある。車両規模別に経常利益率をみると、保有台数が10両以下の事業者では、マイナスの状態が続いている。また11~20両の階層でも、経常利益率が悪化しており、2002年度にはマイナスに転じている。

また黒字企業の割合をみると、トラック運送業者全体で60%を割り込んでおり、年々黒字企業が減少していることがわかる。特に車両規模が10両以下の零細事業者では、黒字企業の割合が50%を割り込んでおり、赤字企業の多くなっている。こうしたことから、特に零細事業者の経営が一段と悪化していることが明らかになる。

## 2-3 倒産の増加と経営負担の増大

最近の特徴的な傾向として、トラック運送業者の

Table 4 トラック運送業者の倒産件数と負債総額

| 年    | 負債総額(百万円) | 件数  |
|------|-----------|-----|
| 1993 | 37,101    | 369 |
| 1994 | 65,315    | 374 |
| 1995 | 58,619    | 372 |
| 1996 | 63,083    | 378 |
| 1997 | 89,428    | 436 |
| 1998 | 95,427    | 575 |
| 1999 | 73,686    | 448 |
| 2000 | 95,535    | 527 |
| 2001 | 345,905   | 552 |

資料) 帝国データバンク『全国企業倒産集計』。

倒産件数が増加している。今までトラック運送業は、経営状態が厳しさを増していながら、倒産に至る事業者は比較的少なかった。これは貨物需要の減少に応じて保有するトラック台数を減らす「減車」を行って縮小均衡に努力したり、トラック運送業以外の兼業によって赤字を補填したり、さらには資産を切り売りしたためである。しかし、最近ではそうした経営努力も限界に近づいている。このため、ついには倒産するトラック運送業者が増加している。Table 4は、最近におけるトラック運送業者の倒産件数と負債総額が示されている。この表によれば、1990年代前半はトラック運送業者の倒産件数は年間300件台であったが、1997年以降400件台に達し、2000年以降は500件を上回るようになってきている。

これに応じて負債総額も増加しており、とりわけ2001年には3,459億円に増大している。これは負債総額が1,700億円に達する準大手のトラック運送業者が経営破綻したためである。単に中小零細の事業者だけでなく、経営規模の大きなトラック運送業者も倒産に巻き込まれるようになってきている。

こうした状況に加え、今後トラック運送業者の経営をさらに一段と圧迫する要因が存在している。一つは、大気汚染の深刻化に伴う新たな規制として、排ガス浄化装置(DPF: diesel particulate filter)の設置が義務付けられるようになった。DPFを車両に装着するために費用1台当たり60万円程度といわれており、このためにトラック運送業者の経営には大きな負担となる。

さらには、後で詳しく論じるが、最近では大型ト

\*3 例えば、実勢運賃でよく引き合いに出される東京-大阪間の10トン車の片道運賃でみると、1990年代初頭のバブル経済期ピーク時に比べて、現状で2割ほど低下しているといわれている。『月刊ロジスティクス・ジャーナル』P.10、2003年4月参照。

トラックによる交通事故が増加しており、それに対する安全対策の強化として、時速90キロ以上の走行を制限するスピードリミッターの装着が義務付けられるようになる。これは1台当たり20万円程度のコストがかかるが、これによってもトラック運送業者は新たなコスト負担を強いられる。

環境問題と安全性の問題が顕在化することによって、新たな社会的規制が実施されることになるが、それによって発生する新たなコストを運賃へ転嫁することが事実上不可能なことから、これらの新たな規制がトラック運送業者の経営を一段と圧迫することになる。このため、今後さらに赤字の事業者が拡大するとともに、倒産する事業者も増大するものと考えられる。

### 3. トラック運送業の構造と負の側面

#### 3-1 備車下請け関係の拡大

規制緩和によって一般貨物自動車運送業への新規参入が相次いだ。新規参入の大部分はトラックの保有台数の少ない零細事業者によるものである。実際に、一般貨物自動車運送業は新規参入が相次いで事業者数が急激に増えたが、その多くは零細事業者によって占められている<sup>\*4</sup>。

一般的にトラックの保有台数の少ない零細事業者は、独自の営業努力で荷主企業の貨物を獲得することが困難である。荷主企業の信頼が得られないからである。例えば、突発的な貨物輸送需要が発生した場合などに、トラックの保有台数が多い経営規模の大きい事業者のほうが機敏に対応してくれると荷主企業は考えている。こうして経営規模の大きい事業者は、荷主企業の信用度や信頼度が高い。逆に、零細規模の事業者は独自に荷主企業の貨物を獲得することは容易ではない。

結果的に、零細事業者は、貨物が多く集まる経営規模の大きいトラック運送業者の下請けにならざるを得ない。これは一般に「備車」と呼ばれる。下請けを利用するトラック運送業者にとっても、車両の調達やドライバーの雇用を節約することができるために、備車を使う経営上のメリットが大きい。

このために、トラック運送業界では、以前から規模の大きいトラック運送業者があたかも自社戦力の

ように零細事業者の車両とドライバーを使用する、備車下請け関係が広範囲にわたって形成されてきた。規制緩和によって零細規模の事業者が次々と市場に参入したことは、こうした備車下請け関係がさらにいっそう拡大されたことを意味する。

#### 3-2 過積載と過労運転

トラック運送業者は、貨物の減少や運賃の低下などで競争が激しくなると、経営を維持するために無理なトラックの運行を行う傾向がある。運輸業においては運行の安全が前提であり、これを維持するために行政によってさまざまな安全規制が課せられている。トラック運送業者もこの安全規制を遵守する義務を負っている。しかし、競争が激化して経営状態が悪化している事業者は、これを無視して収益を拡大するために無理な運行を行うことになる。

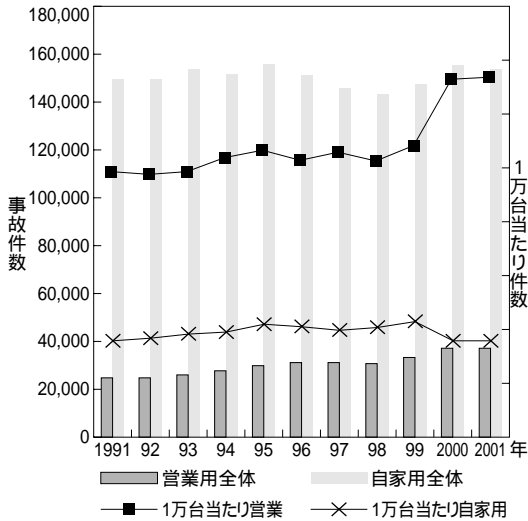
その一つが、法定の車両重量を上回る貨物をトラックに積載して運行する「過積載」である。道路を走行するトラックは最大総重量があらかじめ決められている。これからトラックの自重を引いたものが、その車両の積載可能な貨物の重量となる。これを大幅に上回る貨物を積載して運行すると過積載になる。過積載は、トラック運送業者みずから過積載を行う場合もあるが、荷主企業が立場の弱いトラック運送業者に過積載を強要する場合もある。また備車下請け関係の中で、元請けのトラック業者から下請けのトラック業者に強要される場合もある。

さらに、トラック運送業者による無理なトラック運行として問題になるのが、「過労運転」である。営業収入を増やすためには、車両の回転率を上げる必要がある。このためには、貨物を積載して連続的な運行が行われる。このためトラックのドライバーは夜間をいとわず連続した運転をすることになる。運行の安全性を考慮して行政によって運転時間が規制されているが、これを大幅に上回る違法な過労運転が広く行われているのが実情である。

過労運転はトラック運送業の経営者が従業員のドライバーに強要する場合もあるが、ドライバー自身も、不況の影響を受けて低下している賃金をカバーするために、積極的に受け入れる場合もある。また備車下請け関係がここでも影響をしており、過労運転となる厳しい運行は、下請けのトラック運送業者に回され、結果的に下請けのトラックドライバーが過労運転をせざるを得ない場合もある。

このようにトラック運送業界はもともと内在的に過積載や過労運転を引き起こす体質を備えていた。

\*4 国土交通省の統計によると、2001年3月末で特別積み合わせ以外のトラック運送業者は保有台数が10両以下で全体の48%を占め、さらに保有台数が20両以下で全体の74%に達する。（『陸運統計要覧』より）



出典) 警察庁の資料より。

Fig. 1 トラックの交通事故件数と1万台当たり事故件数

規制緩和後のトラック運送業における競争の激化は、このトラック運送業内部の負の側面である過積載や過労運転を促進することになったのである。

### 3-3 交通事故の増大

過積載や過労運転はトラック運行の安全性を脅かすものである。しばしば大型トラックによる重大事故の発生がマスコミで報じられるが、その原因が過積載であったり、過労運転であったりする。実際にトラック運送業者の運行する営業トラックが起こした交通事故は近年明らかに増加しており、大きな社会問題となっている。

Fig.1は営業用トラックと自家用トラックの交通事故件数の動向を示したものである。トラック運送業者が運行する営業トラックの事故件数は、自家用トラックのそれと比べて少ないが、これはそもそも走行しているトラック台数が自家用700万台に対して営業用107万台と大きく異なるためである。しかし、自家用トラックの交通事故件数は変動を繰り返し全体的に横這い傾向にあるのに対して、営業用トラックは1990年代から2000年代初頭にかけて一貫して増加している。

しかも、注目すべき点は1万台当たりの交通事故件数である。これで見ると営業用トラックと自家用トラックの関係は逆転する。1万台当たりの交通事故件数は、営業用トラックが自家用トラックをはるかに上回っている。このことは、営業トラックのほうが交通事故を起こす確率の高いことを示している。そして、営業用トラックの1万台当たりの事故件数

は、2000年、2001年に急増しており、この間に減少している自家用トラックと著しい対照をなしている。

先に述べたように、最近でもマスコミ等で大型トラックが引き起こす重大事故の発生が報じられて、社会的に大きな関心を呼んでいる。規制緩和と交通事故の因果関係は、厳密に実証はされていないが、規制緩和後に不況が深刻化して、事業者間の競争が激化していく過程で、過労運転や過積載の違法行為が繰り返されて、その結果として交通事故の増加に関連しているものと考えられる。

## 4. 規制緩和後の新業態の形成

### 4-1 物流ニーズの変化

規制緩和が行われた1990年代において、一般企業の物流に対する取り組みが大きく変化していった。トラック運送業者の顧客である荷主企業が、自社の物流に対する取り組みを大きく変えることは、トラック運送業者の新たな事業展開を生み出す重要な契機となった。1990年代における荷主企業の物流に対する取り組みの変化として、次の二点を指摘することができる。

まず第一に、荷主企業はサプライチェーン・マネージメント(SCM:supply chain management)による物流の効率化を追求した。すでにアメリカでは、1990年代のはじめから、取引企業間で形成されるサプライチェーン(供給連鎖)を管理することで、企業間にまたがった物流効率化を実現し、サプライチェーン全体での在庫の削減、それによる物流コストの削減、さらにはリードタイムの縮小などを達成して、顧客満足度を高め、結果的に企業の競争力を強化する取り組みを繰り返していた。

不況に苦しむわが国の荷主企業も、1990年代の後半以降にSCMを掲げて自社の物流効率化に積極的に取り組んでいった。特に1990年代末から2000年代初めにかけては、一般の企業がこぞってSCMを取り入れようとして、SCMブームが生じた。ただし、わが国の企業が取り組んでいるSCMは、必ずしも本来の意味での取引企業間にまたがる取り組みではなく、一企業内にとどまっている。一企業内の調達から製造、販売の全体的なプロセスを統合して、無駄な在庫を極力排除し、効率化を実現しようとするものがほとんどである。

第二に、一般の企業は物流のアウトソーシング(outsourcing:外部委託)を積極的に押し進めた。これは企業の経営戦略の一つとして、自社のコア・コ

ンピタンス( core competence: 中核的能力 )に経営資源を集中的に投入して、それ以外はアウトソーシングする。全体として企業の競争力を高めようとする企業行動の一環であった。特に不況時においては、できるだけ資本を節約して、少ない資本で利潤を拡大することが求められた。企業は物流部門に関して従来多かれ少なかれ輸送や保管を物流業者へ委託していたが、物流システムの中核となる物流センターや流通センターは、自社で所有して管理運営するケースが多かった。しかし、資本を節約するためには、こうした部門もアウトソーシングすることになる。

#### 4 - 2 サードパーティ・ロジスティクス

最近において物流業者の新たな事業展開として注目されているのが、サードパーティ・ロジスティクス(3PL:third party logistics)である。サードパーティとは、荷主でなく運送業者でもない、両者に介在する「第三者」を意味する。もともと規制緩和を先行させていたアメリカでは、トラック運送業やフォワーダー(荷主から貨物運送の委託を受けて、実際の輸送を他の実運送業者に任せる利用運送業のこと)部門の規制緩和を受けて、1980年代後半からこうした新たなタイプの物流業者が出現して、荷主企業の物流を担うようになった。

わが国でも荷主企業の物流アウトソーシングの傾向が顕在化するとともに、トラック運送業者の間で規制緩和の競争激化に対応して、事業展開を差異化する一つの具体的な形態として、3PLを展開する事業者が増えている。その意味で3PLは、規制緩和後の競争状態が生み出した新たな事業の形態である。

3PLは、一般の企業の物流システムを効率化するために、企業に代わって物流システムを管理・運営する。このためには、対象となる企業の物流の効率化をはかるためにコンサルティング機能を持ち、具体的な物流システムの改善を企画し提案する。そして実際の物流業務において必要な作業は、自社の能力を当てる場合もあるし、場合によっては他の物流業者を積極的に活用してニーズに応じた物流業者の選択を行う。こうしてコンサルティング能力を備えて、荷主企業に代わって効率的な物流システムを構築して運営管理する新たなタイプの事業展開が、3PLである。

3PLは、みずから輸送や保管の能力を有しているアセット型と、これら能力は保持しておらず、必要に応じて外部の物流業者に委託するノンアセット型がある。前者のアセット型の事業者は、トラック運

送業者や倉庫業者がその典型であり、従来保持していた輸送能力や保管能力を利用して、荷主企業の物流システムに取り組んでいる。これに対して、ノンアセット型の典型が商社である。ノンアセット型は自社の能力にとらわれずに、荷主企業の物流システムの必要に応じて最適な輸送や保管能力を外部から自由に調達することができる。このためノンアセット型は弾力的に荷主企業の物流システムの効率化を達成できるものと考えられている。

さらに、わが国において特徴的なものが、物流子会社による3PLである。わが国では特にメーカーを中心として、多くの物流子会社が設立され、親会社の物流の実際の業務を遂行してきた。もともと物流子会社の機能は、親会社から発生する貨物を輸送するために、トラック運送業者を手配することが主たる業務であった。これは荷主企業と運送業者の間に介在する第三者であり、その意味で、もともと物流子会社はサードパーティの性格を本来持っていた。最近では、物流子会社も自立することを親会社から強く求められているために、親会社だけでなく他の企業の物流業務を取り組む3PLを積極的に展開するようになっている。

#### 5 . むすびにかえて

1990年に施行された物流2法は、2002年に「鉄道事業法」を加えていわゆる物流3法として改正され、2003年4月から施行された。10年以上の期間において改正された「貨物自動車運送事業法」では、経済的規制のさらなる緩和として、従来の営業区域規制を廃止するとともに、運賃も事前届け出制から事後の届け出制に変更された。これによって、経済的規制の縛りは一段と緩くなり、トラック運送業者の自由な事業展開が促進されている。その反面で、同法の改正では、元請けが下請けの運行責任を持つことが明確化されたり、安全性を阻害する違法行為を監視する適正化事業機関の権限が強化されたりしている。

21世紀に入ってからこうした改正は、規制緩和の時代であった1990年代のトラック運送業の経過をふまえたものである。さらなる規制緩和はわが国の基本的な方針であるが、規制緩和による競争の激化がもたらした負の側面を改善するために、経済的規制のいっそうの緩和とは対照的に社会的規制が一段と強化されている。

すなわち、1990年代の過程は一方で経済的規制の緩和が進展し、他方で不況が深刻化することによ

て、トラック運送業では事業者間の競争が激化し、それによって従来トラック運送業界が構造的に抱えていた負の側面が顕在化したのであって、それに対する是正の必要性に迫られたのである。

本論では、最低車両台数の削減など1990年代に実施されたトラック運送業に対する規制緩和が、新規参入を加速して、おりしも深刻な不況が貨物需要を減退させた結果、トラック運送業者間の競争が一段と激しくなり、それがトラック運送業者の経営を圧迫して、倒産が増加している現状を明らかにした。

それだけでなく、競争の激化は、備車下請け関係が新規参入の増加によって拡大する中で、一部において過積載や過労運転を発生させる要因となり、さらには、これらを背景として大型トラックによる重大事故が増加することになった。こうして、規制緩和後トラック運送業界における負の側面が顕在化している。

しかしながら、競争による新しい物流サービスの普及も進んでいる。不況に苦しむ荷主企業は、SCMに象徴されるように効率化した物流システムを求めている。これに対応して一部のトラック運送業者によって提供されているのが3PLである。これはコンサルティング機能を備えて、トラック輸送だけでなく複合的な物流サービスを提供することによって、単純な運賃の引き下げによる価格競争をくりかえす他のトラック運送業者に対して差違化をはかるものである。

2003年に施行された物流3法改正で今後トラック運送業界のさらなる競争激化が予想される。これに加えて今後トラック運送業者の経営には新たな負荷が加わる。環境問題の激化に対応して大気汚染を緩和するために、排ガス除去装置の設置が義務付けられ、その装着のためのコスト負担や新しい車両の代替による大幅なコスト負担が予想される。それだけでなく、大型トラックによる交通事故の増加に対応して安全性を確保するためにスピードリミッターの設置も義務付けられる。このためのコスト負担も新たに加わることになる。

このように、トラック運送業界が従来負担を回避してきた社会的費用の一部を新たに負担することにより、トラック運送業者の経営はさらなる大きな圧迫を受けることになる。規制緩和に加えてこうした負担の増加は、トラック運送業界の今までにない変革と業界再編成をもたらす可能性も秘めている。

## 参考文献

- 1) 浅井俊一「トラック運賃・料金の最近の動向」『運輸と経済』63巻1号、pp.30-42、2003年
- 2) 荒木勉編著『サプライ・チェーン・ロジスティクスの理論と実際』丸全プラネット株式会社、2000年
- 3) 警察庁交通局交通企画課『平成13年度中の交通事故の発生状況』2000年
- 4) 国土交通省「今後のトラック事業の在り方について」(トラック事業部会・中間報告)、2001年
- 5) 国土交通省『国土交通白書 平成13年度』株式会社ぎょうせい、2002年
- 6) 日本物流団体連合会『物流業の安全輸送に関する荷主の意向調査』2001年
- 7) 日本物流団体連合会『物流業における安全に対する望ましい社会的規制の在り方に関する調査』2002年
- 8) 齊藤実『アメリカ物流改革の構造 - トラック輸送産業の規制緩和』白桃書房、1999年
- 9) 齊藤実、矢野裕児、林克彦『現代企業のロジスティクス』中央経済社、2003年
- 10) 塩見英治、齊藤実編著『現代物流システム論』中央経済社、1998年
- 11) 全日本トラック協会『輸送秩序に関する実態調査報告書』
- 12) 全日本トラック協会『トラック輸送産業の現状と課題』2002年
- 13) 全日本運輸産業労働組合連合会『21世紀物流フォーラム - 政策課題への対応とその取り組みについて - 』2002年3月
- 14) 「特集 知りませんでは済まされない実勢運賃」『月刊ロジスティクス・ビジネス』pp.10-12、2003年4月号
- 15) 「こんなサプライチェーンは要らない - 上、中、下」『日経ビジネス』pp.136-139、2000年1月24日号、pp.120-123、1月31日号、pp.136-139、2月7日号