

第4章 鉄道以外の貨物輸送機関

1. 自動車輸送

(1) 歴史

1950年代後半～60年代前半

戦後復興期が落ち着き、神武景気の活況を受け工場建設・設備投資が急増し、大量生産・大量消費時代に入った。道路整備は急拡大し、車両の大型化・ディーゼル化による性能アップが図られた。また機械化・量産化による車両価格の低下がさらなる普及を促進した。

一方、商業貨物を混載して幹線定期便輸送を手掛ける路線トラック事業が独自の分野を形成し始め、路線事業への参入が急拡大したが、その一方で大手による系列化が進展した。

1960年代後半～1970年代前半

日本は国民ひとりあたりのGNP世界2位の経済大国に成長し、1970年の前半(オイルショック)まで好況が続いた。高速道路の建設、全国道路網の整備が進み、産業立地の全国的な展開により自動車輸送は急速な拡大を見せた。また、太平洋ベルト地帯では急拡大した工業化により石油コンビナート等の建設が進み、短・中距離での高頻度の輸送需要が発生した。技術面では、トレーラー化・大型化と輸送時間の大幅短縮による技術革新が進展した。また、65年に日本自動車ターミナル株式会社法、66年に流通業務市街地整備法が制定され、これに基づき大規模トラックターミナル、流通業務団地の整備が各地で進められ、物流システムを構築していった。

1970年代後半～1980年代前半

1973年のオイルショックを境に内需・公共投資が停滞し、低成長時代が到来した。企業は減量経営を進め、産業構造も重厚長大から軽薄短小型へと変化した。

インフラ整備では総延長1500kmに及ぶ自動車道の新規着工が決定し、高速トラック輸送時代を迎えた。

1980年代後半～1990年代前半

経済の成熟化とともに所得水準が上昇し、1985年のプラザ合意と円高政策の金融緩和、地価・株価の高騰、大規模な財政投資等を契機に国内市場でバブル景気が起こった。しかし過剰投資や債務の発生により、90年代に入って日本経済は下降線をたどり始めた。金融システム不安、グローバル化の進展と大競争時代の渦中で経済は長期低迷期に突入した。

そのような中、自動車輸送は、小口・多頻度・JIT輸送等、細分化した輸送ニーズへの対応を進め、その利便性を高めていき、トンキロでも85年に内航海運を抜いて首位となった。

一方で、90年には、規制緩和による国際競争力の向上を目指して「物流二法¹」が施行され、その結果、貨物自動車運送事業への新規参入が大幅に自由化され過当競争に拍車がかかることとなった。自動車輸送事業における過当競争体質は慢性化し、これが、不当な運賃低下を招く等の弊害も多く、物流業界全体の問題となっている。

1990年代後半～現在

2000年前後より、物流業界においてもITの活用が浸透し始めた。一方、過度のトラックへの偏重による地球温暖化等の環境問題、大気汚染、道路渋滞、交通事故、労働問題といったマイナスの側面も顕在化し始め、低公害車の導入等の促進や排ガス規制や速度制限といった各種規制、安全面に関する社会的規制の規制が図られている。

また、近年では原油価格高騰や人材確保といった問題に直面している。トラック業界ではトラックの燃料油が1円上がるごとに、業界全体で185億円のコスト増になると言われている。過当競争のため燃料油価格高騰分の運賃転嫁は難しく、経営の圧迫要因となっている。少子高齢化のよりトラックドライバーに不足感も出始めており、人件費の上昇等の懸念も抱えている。

¹「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」である。1990年12月に施行された。主な特徴は、規制緩和を法的に進めたこと、路線と一般区域に分かれていたトラック事業を一本化し営業の自由度を高めたこと、輸送機関別に規定されていた取扱事業を一本化し複合輸送に対応しやすい環境を整えたこと、などである。

(2)特性

時間の機動性

他の輸送モードの場合、基本的には事前に発着時刻が決められており、集配時に多少の時間調整は可能であるが受発注・出荷などの業務もそれに合わせなければならない。一方、自動車の場合にはこうした固定ダイヤの制約を受けない。需要波動・作業遅延・臨時オーダーなど荷主側の都合に応じて、自由に時刻を設定できる。

また事故・災害・悪天候といった障害の発生に際しても、決められたルートへの制約を受けないため代替経路への変更が容易で、大幅な遅延や代替手段の手配といったリスクが大きく軽減される。

ドア・ツー・ドアの一貫性

他の輸送モードでは、船舶用の専用岸壁、鉄道用の専用側線を除き、両端の顧客への集配部分はトラックを介在させざるを得ない。このため、積み替えに伴う時間ロスや損傷事故の発生といった課題を抱えがちである。また責任の所在も不明確になりやすい。自動車の場合は、発地点から直接に着地点まで到達するため責任の所在も明確であり、簡潔な輸送体系であることから顧客にも受け入れられやすい。

コスト面の優位性

1990年代以降、総輸送量が横這いで推移する状況下で規制緩和が進められ、事業者間の競合が一層激化して実勢の運賃・料金は引き下げられた。また、自動車輸送は鉄道や船舶、航空といった輸送モードと比較し、事業に必要な設備投資や維持費用が少なく済むことから、短距離に加えて中・長距離分野でも次第にトラック輸送のコスト優位性が確立してきた。

ネットワークの拡張性

他の輸送モードは、貨物駅や港湾、空港といった発着地に制約されるが、自動車輸送は道路さえあればどこへでも輸送することができる。自動車の普及に伴い全国道路網インフラが整備されるとともに、その自由度・利便性がますます向上した。

(3)産業特性

特別積み合せ輸送事業では、多数の荷主からの貨物を混載して運送する。輸送フローは、集荷 発ターミナル仕切り 幹線輸送 着ターミナル仕分け 配送という流れとなる。全国を網羅する幹線ネットワークへの投資・維持と一定の資本力や取扱量の規模が不可欠となるため、大規模事業者を中心として寡占化が進み、若干数が退出する傾向が長期的に続いている。

一方、貸切輸送では、中小・零細の地場トラック事業者が圧倒的比率を占めている。これらの事業者は、従来から特定の荷主に専属し、元請負業者から実運送部分を下請けする形態を取るケースが少なくない。一部の大手事業者を頂点として、その下に多数の中堅・中小の事業者がつらなるピラミッド構造が形成されている。

(4)規制緩和

貨物自動車運送事業法による規制緩和

()一般貨物自動車運送事業

トラック運送事業は免許制から許可制に緩和され、同法に基づく最低保有車両台数、運行管理者・整備管理者の確保など一定の資格要件を満たせば、自由に事業を開始できるようになった。また、運賃規制に関しても許可制から事前届出制に緩和された。

()特定貨物自動車運送事業

石油・LPG・セメント業界など、特定の荷主に限定して貨物を輸送する事業形態。新規取得は無く、上記の一般事業への切り替えが進んでいる。

()適正化事業の創設

適正なトラック運送事業の運営を目指すには、行政による違法行為の監視・取締りには限界があり、それを補完する適正化事業実施機関が新たに設置された。現在は、全日本トラック協会と各都道府県のトラック協会が実施機関指定を受けている。

指導員が法令遵守事業を調査し、結果を国土交通省に報告する。これに基づき、監査対象が選定される。

貨物自動車運送事業法の一部改正

()営業区域規制の廃止

従来は、貨物の発着地の一方が営業区域内になければならないとする規則が取られていたが、改正により「区域を問わず」全国規模で営業が可能になった。

()運賃・料金規制の撤廃

旧法では事前届出制が取られていたが、「事後規制」に緩和されて撤廃となった。ただし著しく不適切な運賃・料金については、事業改善命令により事後的に是正を図ることとされた。

()元請・下請関係の規制の合理化

元請事業者による下請事業者の運行管理への介入・関与が問題とされてきたが、従来は規制されていなかった。そこで改正では、元請事業者の行う貨物自動車の利用運送について、一般貨物自動車運送事業の規制を適用することとし、実運送業者の安全確保を阻害する行為の禁止が盛り込まれた。

2.内航海運

(1)歴史

終戦直後

終戦と同時に、全商船は連合軍総司令官の管理下に置かれ、その代行機関として船舶運営会（1942年設立。国家管理に移された商船の一元的運営機関）が商船の運営と管理を担当することになった。1950年に連合軍の管理が解除され、商船の管理・運営が運営会から海運会社の手に戻された。いわゆる「民営還元」であり、ついで52年の講和条約の発効とともに、日本海運業は内外航にわたって自由な活動を行うことができるようになった。

1960年代の一つの転換期

1960年代からの高度経済成長期での産業構造の変化により、内航海運の構造も急激に変化することとなった。石炭から石油へのエネルギー革命の進展によって、内航海運の輸送需要も石炭から石油へとシフトし、また、北海道から九州まで各地に臨海工業地帯が開発され、同時に港湾のネットワークが整備されることで内航海運も飛躍的に成長した。例えば、原油は世界各地か

ら大型外航タンカーで臨海石油精製工場に運ばれ、製鉄原料の原料炭や鉄鉱石は、大型外航専用船で臨海製鉄工場に大量に運ばれた。1969年には日本は世界第2位の船腹保有国となり、76年には日本籍船は、今日に至るまでの最高の4166万トンに達した。

日本海運の戦後の発展の要因は、日本経済の高度成長と輸出入貿易の急増をはじめとして、計画造船方式による船舶建造に対する国家資金の投入を中心とした海運政策、合理化に対する船員労働組合の弾力的対応などであった。さらに重要なのは、これらの要因と1960年代から始まった船舶の急速かつ大規模な技術革新を結合させて企業成長に結実させた企業の活力であった。この過程において、戦前の社船グループは定期船主体から専用船に向かって経営を多角化し、戦前の社外船グループは、戦前に開始した定期船経営をいっそう拡充した。その結果、両者間に経営態様上の差異はなくなった。計画造船方式による国家資金投入に主として依存した船腹の拡充は、国家資金配分が平等主義によったことと相まって多数の海運会社を輩出さその結果それらの間で過当競争を誘発することになった。

このような過当競争によって、1960年代の世界海運の長期不況のなかでとくに日本海運業は業績不振に陥った。こうした不況を打開するために64年4月、政府主導の下に、世界の海運史上例をみない、船腹量で80%、936万総トンに及ぶ大規模な日本海運業の再編成が一挙に行われた。「海運の集約化」といわれるのがそれであった。それは、主要海運会社の合併によって成立した六つの「中核体」(中核6社)とよばれる企業(日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、ジャパンライン、山下新日本汽船、昭和海運)のそれぞれを中心とした企業(系列会社および専属会社といわれる)のグループ化であった。この再編成は、同じ時期から始まった海運をめぐる環境の好転もあって成功し、主要会社は68年3月までに巨額の償却不足と借入金の返済延滞を解消したうえで配当を実施できるまでになった。それ以後日本海運業は、昭和40年代の初頭から始まるコンテナ輸送と船舶の専用・大型化のいっそうの展開に対応しながら、日本経済の高度成長の下で急速な発展を遂げた。

1970年のオイルショック以降は...

1960年代に順調に輸送量を伸ばしていた内航海運も、第一次オイルショックにより1974年、75年度と2年連続で減少、第二次オイルショックにより1980年度から3年連続で減少を記録、我が国経済の低迷により1982年以降

も横ばいが続いた。1987年以降は内需拡大等により内航海運も活況を呈し、輸送量は拡大したが、その後の景気低迷等により再び輸送量も伸び悩んでいる。その後、10年を経過してもなお回復の兆しをみせないタンカー市場の長期不況による船腹拡充政策からの転換、また、主としていわゆる円高によって加速された船員費の点での日本籍船の国際競争力喪失、それに伴う日本籍船の減少と便宜置籍船 flags of convenience vessel（いわゆる仕組み船の相当部分はこれである）の保有の増加、その結果としての外国船の用船への依存の増加などがそれである。そのため1985年ごろから日本船員が乗り組む外航船（3000総トン以上）の船腹量は減少の傾向をたどっている。

これらはまた、海運政策や船員労働組合の活動に対しても転換を迫ることになった。すなわち政府は、日本籍船の維持、少なくとも減少の食い止めのために対策を講じ、1996年には国際船舶制度を創設した。この制度は、日本人船員2名を配乗する外国人船員との混乗の日本籍船に対し、税制上などの補助を与え、日本船員の集約と日本籍船の維持をはかろうとするものである。また、船員労働組合は交渉力が弱まった。

(2)特性

内航海運は運行形態により定期船と不定期船とに分類される。定期船輸送は一般貨物を輸送する雑貨輸送分野であり、コンテナ船やRORO船²などに分類され、不定期船輸送は、自動車を運ぶ自動車専用船やチップを運ぶチップ専用船など、それぞれの品目の輸送用に造られた専用の船によって行われている。

()不定期船

内航海運の圧倒的なウエイトを占めるこの分野においては、鉄、石油、セメント・石灰石、鋼材等の基礎素材型物資の輸送が大部分を占めており、大企業の製品、半製品、原材料の大量かつ継続的輸送が大部分を占めている。このため、大手荷主は元請と年間を通じた契約を結び、安定輸送の確保を図っている。こうした元請輸送システムは、1960年代に確立し、輸送の効率化を図る観点から専航船、専用船化が進められた。

専用船にはタンカー、セメント専用船、自動車専用船、石材・砂・砂利専

² フェリーのようにランプを備え、トレーラーなどの車両を収納する車両甲板を持ち、自走で搭載/揚陸できる構造の貨物船である。

用船、石灰石専用船などがある。

()定期船

一般に雑貨と呼ばれる家電製品、家庭用品、食料品などの輸送は、従来、主にトラックや鉄道が利用され、内航海運では定期船で個品運送する以外ほとんど輸送されていなかった。60年代には長距離フェリーが発達し、雑貨を積んだトラックが海上輸送をバイパスとして利用するようになったが、量がまとまった貨物輸送にはフェリーは必ずしも効率が良くないため、定期船形態のRORO船やコンテナ船が開発され、雑貨輸送の主役となった。

(3)制度

内航二法

1963年の4月、当時の内航海運業界における中小零細事業者の乱立による過当競争の激化、過剰船腹の深刻化等の状況を受け、1964年6月に、それまでの小型船海運業法と小型船海運組合法の二法を改正し、内航海運業法と内航海運組合法のいわゆる内航二法が成立した。小型船海運業法に関しては、登録制による内航前船舶の把握や、内航適正船腹量及び最高限度量設定の制度を設け、標準運賃などの設定が加えられた。また、小型船海組合法については、内航海運事業者のすべてが海運組合を結成し、その事業に関し自主的な調整を行うことができるようにされた。

規制緩和の流れ

内航海運については、1966年から船腹過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式³による船腹調整事業を解消し内航海運の活性化を図るため、1998年5月に内航海運暫定措置事業が導入された。この暫定措置事業は、競争制限的との批判が強かった船腹調整事業を解消するソフトランディング策であるとともに、船腹需要の適正化と競争的市場環境の整備による内航海運の構造改革という意味合いを含んでいる。

³ 新船建造については、新たな輸送需要に見合うものと老朽船、不経済船などと代替するものについて行うものとするとともに、内航海運の船隊構成の近代化を図るものとする。

3. 航空

(1) 歴史

生誕期

1950年、GHQは国内航空運送事業令を公布し、日本法人による国内運送事業を一社に限り許可し、1951年に日本航空株式会社(現在のJAL)が設立された。日本国内における航空混載事業は1955年に開始されたが、1960年の航空法改正によって利用航空運送事業と規定され、免許制となった。

成熟期

1972年からはいわゆる45・47体制⁴が確立し、政府の保護政策のもと、3社体制で航空政策が取られた。国際競争力の向上および高レベルのサービスを目指して、1985年運輸政策審議会中間答申により廃止。規制緩和政策へと大きく転換していった。また、1986年にはダブル・トリプルトラック化基準ができた。これは運輸政策審議会答申に基づき、同年6月に国内航空路線におけるダブル・トリプルトラック化(同一路線を2社又は3社が運航するようにすること)を推進するために設けられた基準であり、ダブルトラック化(2社化)、トリプルトラック化(3社化)のそれぞれについて年間輸送需要に基づく参入基準を設定した。

1989年には貨物運送取扱事業法が制定され、利用運送事業は第一種利用運送事業と第二種利用運送事業とに分けられた。第二種利用運送事業はドア・ツー・ドア輸送を実現する集荷と配達を一貫して行う事業であり、第一種利用運送事業はそれ以外の事業とされた。混載事業は許可制へと変更された。

現代

複数社化の推進による競争促進の見地から、1993年10月及び1996年4月の2度にわたりダブル・トリプルトラック化基準の緩和を行ったが、競争の一層の促進により更に利用者利便の向上を図るため、1997年4月に廃止。

2003年には、小型プロペラ機による貨物輸送を専門とするオレンジカーゴが羽田-鹿児島間、羽田-長崎間で運行を開始したが、採算がとれず半年あま

⁴ 昭和45年閣議了解及び昭和47年運輸大臣達により、我が国航空会社間の過当競争を排し、その共存共栄を図るとの観点に立ち、日本航空(国内幹線及び国際線)、全日本空輸(国内幹線及びローカル線)及び東亜国内航空(旧・日本エアシステム:国内ローカル線)各社の概ねの事業分野を定めた我が国航空会社の運営体制のこと。

りて運行を停止した。このように、国内貨物輸送を専業とする貨物航空会社は新規参入があるものの苦しい状況が続いているが、2005年に佐川急便を親会社とする貨物専門の航空会社が発足し、2006年10月に、羽田-北九州、羽田-那覇間での就航を開始し、業界の注目が集まった。

(2)特性

航空輸送は次のような特性をもっている。

長所

高速性と安全性である。航空機は、速度において他の輸送機関を圧倒する。機種によって性能は異なるものの、時速900kmを超える速度を誇っている。これは自動車や鉄道輸送と比べて9倍程度の速度である。航空貨物は輸送中の安全性が高い。輸送中の振動や衝撃が少なく、荷物への影響が少ない。また、航空機自体が事故に遭う確率も自動車に比べて低い。

短所

運賃が非常に高額であるため航空貨物に適する貨物は、運賃負担力の高い小型の高付加価値の商品等に限られてしまう。輸送できる貨物の量や重量に制限があるのも短所と言える。限りあるカーゴスペースを利用した輸送となるため、輸送力に限界があり、容積や搭載重量制限が存在する。危険物についても、航空機への搭載を制限、あるいは禁止されている。

また、空港の位置によっては利用が難しくなることがある。空港から遠く離れた場所に地主が工場や事務所を構えていた場合、貨物の持ち込みと引き取り部分で時間がかかり、航空貨物の高運賃に見合わない輸送時間を要するのである。また、周辺住民の騒音問題から、夜間発着の規則もあり、貨物の有効な時間帯を十分に利用できない。

長所と短所を踏まえて

航空貨物に適している貨物は輸送時間に制限があるものである。航空輸送の最大の特質である高速性を活かし、鮮度が生命線である生鮮食料品やアパレルなどの流行品、緊急を要する医療用薬品などの輸送に適する。また、高価な物品であることがあげられる。航空輸送は運賃が他の輸送モードと比べると高く、高運賃負担能力を持つ貨物でないと航空輸送には適さない。時計

や宝石貴金属、美術品などがそれに該当する。破損しやすい物品にも適する。輸送による振動や衝撃が製品に悪影響を及ぼしやすい精密機械類は、航空輸送に向けた貨物である。

(4)規制緩和

日本における航空事業は規制の多い業種であった。航空事業はひとたび事故が起これば大惨事を免れられないこともあり、厳格に規制される必要がある。それに加えて、日本の場合は、日本政府の航空産業育成の方針も影響していた。しかしながら、経済が規制をできうる限り排除し、市場競争に任せて活発な経済活動を促し消費者利益の拡大を図るという世界的潮流の中で、日本も例外でいられなくなった。航空もまたその対象となり、アメリカの航空自由化の影響が日本にも波及した。

日本は、航空憲法が昭和 45 年に閣議決定され、昭和 47 年運輸大臣通達「航空企業の運営体制について」で決められ、45・47 体制という異称となった。しかし日米航空交渉などを経て、1985 年に航空憲法が廃止された。日本における航空運送業界の自由化への動きはこの年以降に本格化することとなった。1995 年 5 月より、割引率 5 割までの営業政策的な割引運賃及び料金について事前届出制を実施した。これにより、航空会社は利用者ニーズに対応した運賃・料金を自主的な判断に基づき設定することが一層容易となり、例えば、事前購入割引等の各種の割引運賃が設定されている。

また、幅運賃制度 という標準的な原価(標準原価)を最高額として下方に 25%の幅の中で、航空会社が自由に運賃を設定できる制度を 1996 年 5 月より実施。これにより、航空会社の経営判断に基づく自由な運賃設定が可能となり、競争的条件の下で標準原価を導入しているためヤードスティック効果(標準原価が一定の目安(ヤードスティック)となり、航空会社による経営合理化が促進されるという効果)が働くなどの効果が挙げられる。また、標準原価については、その算出方式を公表することにより、運賃制度の透明性の確保にも努めている。

2003 年には貨物運送取扱事業法が改正され、利用運送事業は、貨物利用運送事業法へと移行した。参入規制の緩和または撤廃、運賃・料金規制の撤廃が図られている。参入規制の緩和または撤廃では、従来運送取次事業は登録制であったが、廃止されている。運賃・料金については事前届出制だったが、この改正で廃止された。

2006年にはSGホールディング傘下のギャラクシーエアラインズが、貨物専用航空会社として参入を果たし、現在、羽田～北九州、羽田～那覇間で貨物専用機での運行を行っている。このように規制緩和はある程度の結果を残しているといえる。