

# 運輸業における規制緩和の生産効率に及ぼす影響 —トラック輸送業からのインプリケーション—

産業調査部 副主任研究員 木村 達也  
kimura@nli-research.co.jp

## <要旨>

1. バブル期後の低成長のなか、日本経済の構造改革による競争力強化のため、また景気浮揚のために規制緩和を求める声が強い。近年の規制緩和主張の根拠は、経済発展による状況変化、経済理論・分析の進展、米国など諸外国の規制緩和などに基づいている。特に運輸部門では、物流サービスが各産業に不可欠なことから、日本経済の高コスト構造是正のため、規制緩和が強く求められている。
2. 一般的に規制の理論的根拠は、市場メカニズムでの資源配分が最適とならない要因がある場合、市場介入により資源配分の是正ができることにある。理論的根拠から行われる規制のほか、安全性や環境確保のための社会的規制がある。運輸分野の規制根拠は、トラック輸送業、鉄道、内航海運が限界費用逓減、航空運送が限界費用逓減と不確実性と考えられる。乗合バス、旅客船は所得分配の是正、タクシーは情報の不完全性、港湾運送は社会的規制と考えられるが、貸切バスは規制の根拠は弱い。また運輸一般によく主張される過当競争の防止は、根拠とはなり得ない。
3. トラック輸送業は、他運輸分野に先がけ 90 年 12 月に貨物自動車運送事業法施行により規制緩和がなされた。これにより事業への参入は需給調整規制に基づく免許制から許可制に、運賃・料金は認可制から事前届出制とされ、運輸分野で最も競争的となった。
4. トラック輸送業ではバブル崩壊後に貨物輸送量が低迷したが、規制緩和により事業者の増加率が高まり、競争が促進された。その結果、運賃・料金は下落し、超過利潤も縮小に向かっている。
5. 生産効率の改善をみるため、生産要素の投入量変化によらない生産量変化を表す全要素生産性(TFP: Total Factor Productivity)の変化率を、財務諸表等をもとに計測した。あわせてトラック輸送業の車両規模別事業者のTFPの変動も計測した。この結果トラック輸送業の生産効率は、貨物自動車運送事業法の施行後に、多くの産業や運輸分野が低下するなか上昇し、しかも法の施行前よりも上昇率は高い。これからみる限り規制緩和により生産効率の改善が進んだものと結論できる。
6. このようなトラック輸送業での規制緩和の影響の分析結果から、他の運輸分野でも需給調整規制撤廃など規制緩和が進めば、非効率な生産が改善されると示唆される。生産効率の改善は、生産者の事業効率改善だけではなく、価格低下や新たな運輸サービスの提供からの消費者メリットや景気浮揚にもつながる。

## <目次>

I. 近年における規制緩和をめぐる動向	3
1. 規制緩和要求の高まり	3
2. 運輸関係の規制緩和の動向	6
II. トラック輸送業における規制緩和	9
1. 先行するトラック輸送業における規制緩和	9
2. さらになる規制緩和へむけた動き	12
III. 規制緩和の理論的整理	14
1. 規制がおこなわれる理由	14
2. 規制緩和が主張される理由	18
3. 規制緩和の経済効果	23
IV. トラック輸送業における規制緩和の効果	24
1. 事業者数の増加と運賃の低下	24
2. 全要素生産性（TFP）の動向	29
V. 他運輸分野へのインプリケーション	38
参考文献	39

# I. 近年における規制緩和をめぐる動向

## 1. 規制緩和要求の高まり

日本経済は、経済企画庁の景気基準日付では、バブル崩壊後の不況が93年10月に底を打ち、その後何度かの足踏み状態を繰り返しながらも、緩やかな回復過程をたどってきた。しかしこの回復過程では、公共事業などの経済対策が行われてきたにもかかわらず回復に力強さが現れて来なかった。これは、日本経済が構造面での改革の立ち後れにより競争力を失いつつあるためとの見方がある。すなわち、日本経済の戦後の先進国へのキャッチアップ過程が終了し、経済社会の情報化の急速な進展、「大競争時代」と言われるような世界規模での競争が激化するなかで日本経済は制度疲労が目立っているとの認識である。このような競争に勝ち残るために必要な構造面の改革を進めるために、規制緩和が必要との認識が強く、その要求が高まっている。

### (1) バブル崩壊後の回復過程以降の動向

景気の底打ちに先立ち93年9月に94事項の個別の規制緩和策を含む「緊急経済対策」が決定され、同年10月には「第三次行革審最終答申」がなされた。この答申では、①公的規制緩和のためのアクションプランの策定、②規制緩和推進の仕組みの確立、③政府部内における推進体制の整備、④規制緩和のための基礎的条件の整備、等が提言された。ここで提言されたアクションプランの策定が、94年2月の行革大綱、同年7月の規制緩和推進要項を経て、95年3月に規制緩和推進計画として閣議決定され実施された。この計画には、規制緩和の目的、基本指針、計画の推進方法等と、11分野1,091事項の個別の規制緩和措置が盛り込まれた。また計画推進のため「毎年末までに見直し、毎年度末までに改訂する」こととなっている。

推進計画をうけ、同年4月には規制緩和の実施状況監視のため、行政改革委員会に規制緩和小委員会が設置された。また96年3月には規制緩和推進計画の第1回改訂、97年3月には第2回改訂がなされ、当初の計画に新たに1,459事項の規制緩和措置が加えられた。

現在の規制緩和推進計画は97年度で終了するが、さらなる規制緩和への要望、提言もでてきている。96年11月の経済審議会行動計画委員会「6分野の構造改革の推進について」では、市場原理の貫徹、競争の促進を経済活性化の中心とし、弱者保護、公共性の高さは規制存続の理由にならず、思い切った規制緩和が日本経済の繁栄維持のためには必要としている。96年12月の「経済構造の変革と創造のためのプログラム」では、産業の高コスト構造是正等のため、物流、エネルギー、情報通信、金融等について、抜本的な規制緩和等を推進するとしている。そして97年5月には2001年に向けた国際的に遜色のない産業基盤サービス実現などのため、その具体的な行動計画が定められた。また97年9月には、経済団体連合会「21世紀に向け新しい規制緩和推進体制を望む」により、規制緩和推進計画終了後のさらなる規制緩和推進への提言がなされた。さらに12月には行政改革委員会規制緩和小委員会「大きな一歩、さらに前へ」で、98年度を初年度とする新3カ年計画策定が提言された。

## (2) 最近の動向

97年度に入ってから4月以降の消費税率引き上げの駆け込み需要の反動減に加え、増税、特別減税の廃止、医療費負担の増加の影響などによる消費マインドの冷え込みから景気に下押し圧力がかかっている。また生産を下支えしてきた輸出にも、タイをはじめとしたアジアの通貨混乱による影響が懸念され、景気が緩やかな回復過程から減速してきている。これにともない、それまでの中長期的な経済構造改革の観点に加え、短期的な景気対策の点からも規制緩和が求められている。

11月には、産業構造審議会総合部会基本問題小委員会により「経済構造の深化・加速化に向けて（緊急提言）」が発表された。ここでは、規制緩和のうち特に需要創出効果が高く、あるいは、その効果も短期的に出ると考えられる等、緊急性が高いと考えられる措置については、速やかに前倒しして実施に移す必要があるとしている。

また経済企画庁の11月の月例経済報告でも「景気はこのところ足踏み状態にある。」と景気判断が後退した。こうしたなか景気浮揚策が必要との認識がさらに高まり、政府も緊急経済対策<sup>(1)</sup>を発表した。この緊急経済対策では、バブル期の後の低成長から、公共事業の追加などからなる累次の経済対策によって景気を下支えしてきたにもかかわらず、日本経済は未だ力強い回復軌道に乗っておらず、財政は主要先進国の中で、最悪の状況と認識している。このため対策は、公共事業等の発動により政府が直接需要を創出するものではなく、民間部門における投資や購買を刺激するため規制緩和等の構造改革を進めることとしている。

以上述べたことなど、近年の規制緩和の動向を図表-1にまとめた。

図表-1 近年の規制緩和に関する動き

年月日	事項	内容
93.9.16	「緊急経済対策」	内需拡大、輸入促進に効果があり、かつ経済構造改革の変革に向けた新たな第一歩を踏み出すための94項目にわたる個別の規制緩和策が決定される。
93.10.27	第3次行革審 「最終答申」	①規制緩和のための中期的かつ総合的なアクションプランの策定、②規制緩和と推進のための仕組みの確立、③政府部内における推進体制の整備、④規制緩和のための基礎的條件の整備、等を提言。
94.1.21	行政改革推進本部	第3次行革審答申を受け規制緩和などのため内閣に設置される。
94.2.15	「行革大綱」	規制緩和等250事項、届出・報告等の整理合理化531事項と、94年度内に「規制緩和推進計画」（仮称）の策定等を決定。
94.7.5	「規制緩和推進要項」	住宅・土地等4分野について279事項の規制緩和策を決定。また「規制緩和推進計画」の策定にあたって各省庁による見直し推進のための基本指針を定めること、規制緩和のフォローアップの充実等を図ることとする。
95.3.31	「規制緩和推進計画」	行政各分野にわたる総合的な規制緩和策として、規制緩和の目的、基本指針、計画の推進方法等と、11分野1,091事項の個別の規制緩和措置を、5年を期間として決定。また計画は毎年未までに見直し、毎年度未までに改訂することとされる。
95.4.14	「緊急円高・経済対策」	急速な為替レートの変動の経済への悪影響の恐れへの対処として「規制緩和推進計画」を3年計画として前倒し実施することを決定。

<sup>(1)</sup> 経済対策閣僚会議「21世紀を切りひらく緊急経済対策」、1997年11月18日

95. 4. 19	行政改革委員会 「規制改革小委員会」	規制緩和の実施状況の監視のための専門的な調査、検討を行うため設置される。
95. 12. 7	行政改革委員会規制緩和委員会 「光輝く国を目指して」	規制緩和推進計画の第1回の見直し。構造改革に規制の緩和・撤廃の早期断行が有効とし、規制緩和推進計画に盛り込まれなかった事項も含め規制目的の現状での妥当性、規制より有効、効率的な方策検討などがなされた。
96. 3. 29	規制緩和推進計画の改訂	第1回の改訂として、内外の意見・要望の聴取と計画改訂への反映を図り、行政改革委員会の意見の大幅な盛り込みがなされた。個別には新たに569事項の規制緩和措置が加えられた。
96. 11. 14	総務庁 「規制緩和のフォローアップ 調査結果報告書」	改訂規制緩和推進計画の96年10月1日時点での措置状況の調査結果。個別1,797事項のうち1,286事項で改善措置が実施された。
96. 11. 26	経済審議会行動計画委員会 「6分野の構造改革の推進について」	市場原理の貫徹、競争の促進が経済活性の中心であり、「弱者保護」「公共性の高さ」は規制存続の理由にならず、思い切った規制緩和が日本経済の繁栄維持のためには必要とし、高度情報通信、物流など6分野における規制緩和を提言。
96. 12. 5	行政改革委員会規制緩和委員会 「創意工夫で造る新たな日本」	規制緩和推進計画の第2回の見直し。公開ヒアリング及び公開ディスカッション11回、5次にわたる論点公開を踏まえ、非効率な既存業者の温存を避け、国民・消費者の選択に的確に対応できる創意ある事業者が伸びる制度とすべきであるとする。
96. 12. 16	「経済構造の変革と創造のためのプログラム」	産業の高コスト構造是正のため、物流、エネルギー、情報通信、金融等について抜本的な規制緩和を推進し、2001年に向けた国際的に遜色のない産業基盤サービスの実現を目指すとする。具体的行動計画が97.5.16に「経済構造の変革と創造のための行動計画」として閣議決定された。
97. 3. 28	規制緩和推進計画の再改訂	第2回の改訂として、内外の意見・要望の聴取検討のほか、市場アクセスに関する規制緩和の推進のため、市場開放問題苦情処理推進会議（OTO推進会議）の報告書の内容を尊重し実施された。個別には新たに890事項の規制緩和措置が加えられた。
97. 9. 18	経済団体連合会 「21世紀に向け新しい規制緩和推進体制を望む」	98年3月の規制緩和推進計画終了後も、さらに抜本的な規制緩和を推進していくため、新しい推進体制の整備、実現すべき重点課題、関連法整備を提言している。
97. 10. 30	総務庁 「規制緩和のフォローアップ 調査結果報告書」	改訂規制緩和推進計画の97年10月1日時点での措置状況の調査結果。個別2,823事項のうち2,236事項で改善措置が実施された。また措置項目のうち効果が大きいと考えられる54項目の調査では、68.2%の事業者が効果があったとしている。
97. 11. 4	産業構造審議会総合部会基本問題小委員会 「経済構造の深化・加速化に向けて（緊急提言）」	景気の回復基調は予断を許さないことから、規制緩和のうち特に需要創出効果が大きく、あるいは、その効果も短期的に出ると考えられる等、緊急性が高いと考えられる措置について、速やかに前倒しして実施に移す必要があるとしている。
97. 11. 18	経済対策閣僚会議 「21世紀を切り開く緊急経済対策」	景気が足踏みし、わが国経済の将来に対する信頼感を低下させている背景には構造的な問題があるとし、経済を回復軌道に乗せるため、公共事業等の発動で政府が直接需要を創出するのではなく、民間部門における投資や購買を刺激するため規制緩和等の構造改革を進めることとしている。
97. 12. 4	行政改革委員会規制緩和委員会 「大きな一歩、さらに前へ」	規制緩和推進計画実施後の3年間に規制緩和・撤廃は相当の進展を見せたとするが、計画終了後も徹底的な推進のため、98年度が初年度の新計画策定を提言している。

(注) 正式には、行革大綱は「今後における行政改革の推進方策について」、規制緩和推進要綱は「今後における規制緩和の推進等について」。

(資料) 各種資料よりニッセイ基礎研究所作成

## 2. 運輸関係の規制緩和の動向

### (1) 多い運輸関係の規制

中央省庁による規制を、所轄官庁別の許認可等事項数にみると 96 年 3 月時点で最も事項数が多いのは通商産業省の 1,841 事項で、これに次ぐのが運輸省の 1,573 事項である。このほか、1,000 事項を超えるのは大蔵省、農林水産省、厚生省である。一方少ないのは、公正取引委員会 26 事項のほか、北海道開発庁、防衛庁、経済企画庁、総理府本府、沖縄開発庁、総務庁などである。

ただ、85 年 12 月時点と比較すると、大蔵省、厚生省、農林水産省、建設省、労働省では許認可等が 100 事項以上増加している。これに対し減少しているのは運輸省 444 事項、通産省 29 事項の 2 省のみである。運輸分野では規制緩和への努力は為されているが、他の分野に比べて依然多くの規制が残っているということが、この数字からはみてとれる（図表-2）。

図表-2 省庁別許認可等事項数

省庁名 \ 時点	85. 12.31	87. 3.31	88. 3.31	89. 3.31	90. 3.31	91. 3.31	92. 3.31	93. 3.31	94. 3.31	95. 3.31	96. 3.31	85.12 比増減
総理府本府	27	27	29	32	32	32	33	33	32	32	32	5
公正取引委員会	26	26	26	28	28	26	26	26	26	26	26	0
国家公安委員会	81	95	97	100	100	99	114	134	144	141	149	68
総務庁	29	29	29	34	34	34	34	37	35	35	35	6
北海道開発庁	26	26	28	31	31	31	31	32	31	31	31	5
防衛庁	26	26	28	31	31	31	31	31	31	31	31	5
経済企画庁	26	26	26	31	31	31	31	31	31	31	31	5
科学技術庁	218	260	263	291	291	298	298	303	301	297	307	89
環境庁	149	149	156	159	162	164	165	188	194	199	204	55
沖縄開発庁	27	27	27	32	32	32	32	32	32	32	32	5
国土庁	81	81	81	86	86	86	89	89	88	87	87	6
法務省	146	146	148	149	153	154	166	172	172	168	176	30
外務省	37	37	39	42	46	46	50	53	50	50	48	11
大蔵省	1,116	1,134	1,143	1,173	1,195	1,210	1,236	1,387	1,391	1,374	1,460	344
文部省	310	308	317	314	315	312	322	333	327	327	328	18
厚生省	936	945	985	1,015	1,033	1,106	1,170	1,221	1,246	1,221	1,262	326
農林水産省	1,263	1,256	1,270	1,270	1,299	1,315	1,357	1,427	1,419	1,400	1,394	131
通商産業省	1,870	1,886	1,883	1,900	1,908	1,916	1,915	1,986	1,769	1,780	1,841	-29
運輸省	2,017	1,976	1,977	1,962	1,988	1,966	1,966	1,893	1,700	1,607	1,573	-444
郵政省	265	273	279	284	306	308	313	319	291	292	303	38
労働省	532	559	563	560	559	565	579	631	629	633	645	113
建設省	742	770	776	804	808	842	870	910	879	841	863	121
自治省	104	107	108	113	113	113	114	134	127	125	125	21
計	10,054	10,169	10,278	10,441	10,581	10,717	10,942	11,402	10,945	10,760	10,983	929

(資料) 総務庁「規制緩和白書(97年版)」

## (2) 強い運輸部門への規制緩和要求

運輸部門は規制件数が多いだけでなく、ほとんどの分野で需給調整規制<sup>(2)</sup>（運輸サービスの需給が不均衡とならないと運輸省が判断した場合のみ新規免許が与えられ各運輸分野への参入が認められるもの）が課されており、典型的な競争制限的部門と考えられる。そして昨今の全般的な規制緩和要求の高まりのなかで、運輸部門での規制緩和要求は特に強いものがある。これは日本経済の活性化のために必要な経済構造改革の主要な課題の1つが、高コスト構造の改善にあると考えられるためである。この高コスト構造の大きな要因が、物流コストが国際的にみて高いことであると広く認識されている。物流サービスは各産業にとって不可欠のものであり、経済活動のグローバル化が進展していきなかつ、物流コスト、特にわが国との競争性が強いと考えられるアジア諸国と比較した国内物流の高コストの引き下げは重要な課題となっている。

規制緩和は、荷主のコスト削減という国内からの要望だけではなく、米国やEUなどにより非関税障壁の撤廃という観点からも強く求められている。一例として、96～97年に米国との間で摩擦が生じた港湾運送分野がある。摩擦は、荷役作業の日程などを話し合う事前協議制度が、米船社への不当な差別にあたるとして、米国が邦船3社の船舶の米国への寄港に課徴金制裁を行うとしたことから生じた。事前協議制度は公的規制ではなく労使慣行だが、港湾運送事業が免許制度であることも問題となった。

アジアの主要港では24時間体制で土日曜も荷役作業が行われているが、日本の港は免許制により競争が限定的なために制限が多い。そしてこのような状況から、事前協議制度が今回摩擦の原因となった形で存在すると考えられる。日米協議の結果、事前協議制度の抜本改善と、一定条件を満たす外国企業への免許が申請から4カ月以内に交付されることが合意された。

## (3) 需給調整廃止など緩和に向かう規制

このような規制緩和への期待の高まりのなか、96年12月には従来の運輸行政の根幹を為してきた需給調整規制を抜本的に見直す方針が運輸省より示された<sup>(3)</sup>。需給調整規制の見直しは、97年3月の規制緩和推進計画の2度目の改訂にも盛り込まれた。規制緩和計画に盛り込まれた需給調整規制の緩和事項は、貸切バス、乗合バス、タクシー、旅客鉄道、国内旅客船、国内航空運送の6分野については99～2001年までに需給調整規制を廃止するとなっている。また内航海運では、一部船種について船腹調整事業の対象外とするなど緩和の措置が、港湾運送に関しても具体的な措置内容ではないものの緩和の方針が提示された（図表-3）。

さらに産業構造審議会基本問題小委員会「経済構造の深化・加速化に向けて（緊急提言）」では景気浮揚のためにも前倒し検討すべき事項として物流（運輸）の需給調整規制の撤廃が挙げられている。

<sup>(2)</sup> 一般的には需給調整規制とは、中条[1995]によれば、量的規制あるいは公共事業規制とも呼ばれ、供給者の数や供給量を規制して競争を抑制する規制である。

<sup>(3)</sup> 運輸省「今後の運輸行政における需給調整の取扱いについて」、1996年12月5日

図表-3 規制緩和推進計画に見直しが含まれた需給調整規制

分野	措置内容	97.10.1までに講ぜられた措置概要
貸切バス	安全の確保、消費者保護等の措置を確立した上で、99年度に廃止する。	廃止に向け環境整備方策等につき運輸政策審議会に諮問、9.30 中間取りまとめ。98 年春頃答申予定。
	当面、一定の実働率(年間平均 60%等)以上の場合には増車を認めることとし、需給調整基準の弾力化及び透明化を図る。	実働率が一定(年平均 60%等)以上である場合原則として5%の増車が可能との通達、公示を行い、増車可能台数も公示。
乗合バス	需給調整基準について、生活路線の維持方策の確立を前提に、規制を遅くとも2001年度までに廃止する。	廃止に向け環境整備方策等につき運輸政策審議会に諮問、9.30 中間取りまとめ。
タクシー	需給調整基準を段階的に緩和するとともに、規制を遅くとも2001年度までに廃止することとし、その前倒しに努める。	廃止に向け環境整備方策等につき運輸政策審議会に諮問、9.30 中間取りまとめ。
	需給調整基準について、過去5年間の実績に基づき算出された基準車両台数に一定割合(97年度は1割、実施状況をみながら次年度以降さらに緩和)を上乗せする透明化及び弾力化措置を講じる。	過去5年間の実績に基づき算出された基準車両台数に1割上乗せする旨通達、公示。また増車可能台数を新規免許枠を含めて公示。
旅客鉄道	99年度に廃止する。その際、退出規制については、事業者の主体性を尊重した運用を行う。	廃止に向け環境整備方策等につき運輸政策審議会に諮問、9.29 中間取りまとめ。98 年春頃答申予定。
国内旅客船	生活航路の維持方策等を確立した上で、遅くとも2001年度までに廃止する。	廃止に向け環境整備方策等につき運輸政策審議会に諮問、生活航路の維持方策等につき検討、9.30 中間取りまとめ。98 年春頃答申予定。
国内航空運送	生活路線の維持方策及び以下の方策を確立した上で、99年度に廃止する。 ・空港制約のある空港における発着枠配分ルールを確立する。 ・既存の発着枠の流動化を図ることの可能性を検討し、早期に結論を得る。	廃止に向け環境整備方策等につき運輸政策審議会に諮問、9.26 中間取りまとめ。98 年春頃答申予定。
内航海運	船腹調整事業につき、荷主が長期間にわたり積荷を保証する船舶には、原則ノースクラップで建造を認める長期積荷保証船の範囲を拡大する。	荷主が長期間にわたり積荷を保証する船舶のうち、既に認められていた鉄鋼に加え、石灰石についてもノースクラップで建造実施。
	モーダルシフトの担い手となるコンテナ船、RORO 船について船腹調整事業の対象外とする。	日本内航海運総連合会を指導し、船腹調整事業への依存の計画的解消に向けた環境整備計画の報告を受ける。また海運造船合理化審議会内航部会で船腹調整事業の解消について検討。
	その他の船舶については荷主の理解と協力を得ながら4年間を目途に環境整備に努め、その達成状況を踏まえて船腹調整事業の解消の前倒しにつき中小・零細事業者に配慮しつつ引き続き検討する。	
港湾運送	廃止を含む見直しにつき、97年度における行政改革委員会の監視活動及びその結論を踏まえて適切に措置する。	行政改革委員会規制緩和小委員会で論点公開実施、公開ディスカッション開催。

(資料) 総務庁「規制緩和のフォローアップ調査 事項別措置概要一覧」



## II. トラック輸送業における規制緩和<sup>(4)</sup>

### 1. 先行するトラック輸送業における規制緩和

#### (1) 道路運送法から貨物自動車運送事業法に

トラック輸送業<sup>(5)</sup>は、依然多くの規制が残っているものの、運輸分野のなかでは先行して規制緩和が進められ、近年の規制緩和により需給調整を前提とした免許制から、資格要件による許可制に移行するなど運輸業のなかでは最も競争的な分野になっているといわれる。トラック輸送業における規制緩和は、81年の臨時行政調査会（第2次臨調）設置に端を発し、90年12月の貨物自動車運送事業法の施行（89年12月制定）により大きく進んだ。貨物自動車運送事業法と、同時に制定、施行されたフォワーダー（貨物運送取扱事業者）の業法である貨物運送取扱事業法を併せて一般に物流2法と称されている。

貨物自動車運送事業法以前のトラック輸送業に関する規制は、昭和26年に全面改定された道路運送法によるものであった。同法は時代の変化に合わせ多くの部分改正が行われたが、利用者保護と事業者の健全な発展を意図するとし、そのために必要とされた事業の免許制と運賃・料金の認可制は一貫して維持されてきた。ただし70年代前半には、免許制、運賃認可制の具体的な運用は緩和された。免許制は70年6月に運輸省自動車局長通達「貨物自動車運送事業の免許及び許可申請等の処理について」で緩和の指示がなされ、運賃認可制についても運賃幅の拡大、往復貨物及び長期契約割引制度の導入などがなされた。また道路運送法では、現在の一般貨物自動車運送業を一般路線トラック（現在の特別積合せトラックに相当）と一般区域トラック（特別積合せトラックを除く一般トラックに相当）に区分していたが、1車貸切りが基本の一般区域トラックで、積合運送を一定条件のもとに認めることや、基本的に都道府県単位として定められる事業区域に3大都市圏と「北海道西部圏区域」「北海道東部圏地域」「山陽圏区域」「北部九州圏区域」の設定が行われるなどの規制緩和もなされた。

81年の第2次臨調設置の後、同臨調により答申がなされたほか、82年11月には行政管理庁により「陸上貨物の輸送業に関する行政監察」がまとめられ、時代にあわなくなった規制の緩和、総合的物流事業規制のあり方の再検討の勧告がなされた。その後第1次行革審（臨時行政改革推進会議：83～86年）、第2次行革審（臨時行政改革推進会議：87～89年）の答申を経て、貨物自動車運送事業法の制定に至った（図表-6）。

<sup>(4)</sup> 本章は、木村 [1997] II章2節を加筆訂正したものである。

<sup>(5)</sup> 本稿でのトラック輸送業とは、自動車（二輪を除く）を使用して有償で貨物の実運送を行う事業者（キャリア）である。ただし日本標準産業分類での集配利用運送業、貨物運送取扱事業法での第2種利用運送業は除く。

## (2) 貨物自動車運送事業法による規制の主な変更点

貨物自動車運送事業法は、旅客、貨物の自動車輸送双方の規制法の道路運送法から、貨物自動車輸送に関する部分が分離独立したものである。道路運送法から貨物自動車運送事業法への業法の移行により、経済的規制は緩和されたが、社会的規制はむしろ強化された（図表－4）。

### ① 経済的規制

緩和された経済的規制の主な内容は以下のとおりである。

- a. 事業への新規参入：需給調整が前提の免許制から、資格要件による許可制となった。
- b. 運賃・料金：画一的な運賃・料金につながっていた認可制から、事前届出制となり各事業者が独自の運賃・料金を設定する道が開かれた（ただ業法の移行前から、実態的には認可運賃と実勢運賃の乖離は生じていた）。
- c. 積合せ輸送の自由化：旧一般区域トラック事業者（特別積合せトラックを除く一般トラック）は、1車貸切り輸送が原則であったが、営業区域内を発地または着地とすれば積合せ輸送も自由となった。
- d. 運行系統および営業区域の変更：新規免許取得が必要であったが、事業計画の変更に認可を受けることで可能となった。これにより営業区域外に新たに営業所を設置することが容易となり、事業拡張、帰り荷の確保が行い易くなった。

### ② 社会的規制

このように緩和された経済的規制に対し、強化された社会的規制の主な内容は以下のとおりである。

- a. 輸送安全規則：過積載、過労運転の禁止を安全確保上重視する姿勢が明確化され、従来の運輸省令による規定から、法律上の規定となった。
- b. 運行管理者：従来実務経験によった運行管理者に国家試験が導入され、また事業用自動車数に応じた数の運行管理者の選任が義務づけられた。
- c. 荷主勧告制度：荷主の強要による過積載発生が明らかな場合、荷主の所管官庁への協力要請を行っていたが、運輸大臣が荷主へ勧告ができるようになった。
- d. 監視体制：輸送の安全確保、輸送秩序の維持のため、従来の新規事業者監査、違反行為にともなうて行われる特別監査に加え、定期・計画的に監査が行われることとなった。
- e. 指導機関：違法行為の監視・予防活動は、従来局長通達による指導で、各都道府県のトラック協会の輸送秩序改善指導委員によっていたが、「貨物自動車運送適正化実施機関」を置くことが法律に定められた。

このほか安全規制のために設けられた制度として、違反点数制度がある。これは運輸法令違反に対し違反点数制を導入し、違反点数が累積し一定点数に達すると事業の停止、事業許可の取り消しなどがなされるものである。

図表－4 道路運送法から貨物自動車運送事業法への規制の主な変更点

	事 項	道路運送法	貨物自動車運送事業法
経済的規制	事業への新規参入	運輸省により供給過剰と判断されれば認められない、需給調整を前提とした免許制	適切な事業計画、事業遂行能力など一定条件を満たせば、原則認められる許可制
	運賃・料金	認可制	事前届出制
	積合せ輸送	一般区域トラック（現行、特積みトラックを除く一般トラックに相当）は1車貸切り輸送が原則	特積みトラックを除く一般トラックも、発地または着地が営業区内であれば自由
	運行系統および営業区域の変更	新規免許取得	事業計画の変更への認可取得
社会的規制	運送安全規則	運輸省令による規定	法律上に規定
	運行管理者	実務経験が要件	要件に国家試験の導入 事業用自動車数に応じた選任が必要
	荷主勧告制度	過積載を強要する荷主に対し、荷主の所管官庁に協力要請し、荷主の所管官庁の局長通達で荷主業界を指導	運輸大臣による荷主への勧告
	監視体制	新規事業監査、特別監査	新規事業監査、特別監査に加え定期・計画的監査
	指導機関	違法行為の監視、予防活動は、局長通達による指導で各都道府県トラック協会の輸送秩序改善指導員による	地方貨物自動車運送適正化実施機関および全国貨物自動車運送適正化機関の設置を法定化

(注) 監視体制の特別監査は、違反行為にともなって行われるもの。

(資料) 各種資料よりニッセイ基礎研究所作成

### (3) その後も進む規制緩和

貨物自動車運送事業法が90年12月に施行された後も、I章1で述べた産業全般での規制緩和の要求の高まりからの「規制緩和推進計画」が策定されたこともあり、経済的規制の緩和は進んでいる。その主なものを挙げると、93年11月に車両重量規制が緩和され従来車両の総重量が最大20トンであったものが、車両全長などによって異なるが単車で最大25トン、トレーラーで36トンに緩和され1台のトラックで輸送可能な貨物量が増加した。また94年11月には拡大営業区域に「北東北圏地域」「南東北圏地域」「北陸圏地域」「四国地域」「南九州地域」の5地域が追加された。さらに96年4月には拡大営業区域のうち「阪神圏区域」に京都府が追加され「京阪神区域」に、「山陽圏区域」に山口県が追加され「南中国圏区域」となった。また最低車両台数の基準が引き下げられ地方運輸局間の格差が是正された。そして運賃・料金規制についても97年3月に事前届出にあたって、原価計算書の添付を不要とする範囲の拡大が一部で実施された(図表－6)。

## 2. さらなる規制緩和へむけた動き

トラック輸送業では以上見てきたような規制緩和がなされてきたが、なお数多くの規制が競争抑制的に作用している。そこでI章でみたような最近の規制緩和への要求の高まりのなかで、さらなる規制緩和へ向けた動きが出てきている。まず96年11月になされた経済審議会行動計画委員会「6分野の構造改革の推進について」では、①営業区域に係わる規制の撤廃、②最低保有台数規制の撤廃、③運賃・料金規制の撤廃、④事業遂行能力要件の廃止、⑤各種申請手続きの大幅な簡素化、⑥幹線道路における重量規制の緩和、の提言がなされた。また97年3月に再改訂された規制緩和推進計画にも、営業区域規制や最低車両台数規制などについての規制緩和スケジュールが示された（主な内容は図表－5参照）。

図表－5 再改訂規制緩和推進計画に示されたトラック輸送業の主な規制緩和スケジュール

事 項	スケジュール
営業区域規制	拡大営業区域の設定 ・関東、中部及び近畿ブロック：97年度 ・関東甲信越ブロック：99年度 ・東北ブロック：2000年度
最低車両台数規制	・現在7台の地区（千葉市及び広島市を除く）の5台への引き下げ：97年度 ・現在10台の地区の7台への引き下げ：98年度 ・千葉市及び広島市の5台への引き下げ：99年度 ・全国一律5台：2000年度
分割不可能貨物輸送での基準緩和車両等の輸送規制	・97年度に検討を行い、安全性を確保し98年度に措置

（資料）閣議決定「規制緩和推進計画の再改訂について」

97年9月には経済団体連合会「21世紀に向け新しい規制緩和推進体制の整備を望む」により、トラック事業者のコスト低減に資する規制緩和、トラック等営業用車両の車検期間の2年程度への延長の要望がなされた。また最近の景気浮揚面からも規制緩和と要求が高まりのなか、11月の「経済構造の深化・加速化に向けて（緊急提言）」（産業構造審議会総合部会基本問題小委員会）では速やかに前倒し実施を検討すべき項目として、営業区域拡大、運賃・料金規制等トラック運送事業に係わる規制の見直しが挙げられた。同じく11月の「21世紀を切りひらく緊急経済対策」（経済対策閣僚会議）でも、営業区域のブロック単位への拡大スケジュールの前倒し、運賃・料金属出の手続き簡素化の97年度中の実施と事後届出などの規制緩和の検討が盛り込まれた。さらに12月の行政改革委員会規制緩和と小委員会報告書「大きな一歩、さらに前へ」では、運賃・料金属出にあたっての原価計算書の添付の一切の廃止や事後届出制への変更など、一層の規制緩和の検討が求められている。

以上述べてきたトラック輸送業の規制緩和の流れを整理し、図表－6に示した。

図表-6 トラック輸送業における規制緩和の流れ

	年 月	事 項
貨物自動車運送事業法の施行まで	47.12	(旧) 道路運送法制定 (47.1 施行)
	51.6	道路運送法制定 (51.7 施行)
	70.6	運輸省自動車局長通達「貨物自動車運送事業の免許及び認可申請の処理について」: 事業免許の緩和
	81.3	第2次臨調 (臨時行政調査会) 発足
	83.3	第2次臨調「行政改革に関する第5次答申」: 貨物運送業の規制見直しを提言
	83.7	第1次行革審 (臨時行政改革推進審議会) 発足
	84.6	拡大営業区域「首都圏区域」「阪神圏区域」の設定
	85.7	第1次行革審「行政改革の推進方策に関する答申」: トラック輸送業の22項目の規制見直しを提言
	86.2	拡大営業区域「中京圏区域」の設定
	86.6	第1次行革審答申「今後における行政改革の基本方針」
	87.4	第2次行革審 (臨時行政改革推進審議会) 発足
88.1	経済同友会提言「運輸市場の構造変化と規制緩和-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-」: 規制緩和の積極推進を提言	
88.3	経済団体連合会運輸規制緩和部会報告: 参入、設備、運賃・料金、走行等、規制の抜本的な見直しを提言	
88.5	経済審議会「新経済運営5カ年計画」: 運輸の規制緩和の盛り込み	
89.9	運輸省「規制の見直しの方向」発表	
89.9	拡大営業区域「北海道西部圏区域」「北海道東部圏区域」「山陽圏区域」「北部九州圏区域」の設定	
89.12	「貨物自動車運送事業法」制定	
90.12	拡大営業区域「北海道圏区域」の設定	
90.12	「貨物自動車運送事業法」施行	
その後の規制緩和	92.6	「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」制定: 窒素酸化物排出に関する規制強化
	93.11	運輸省通達「貨物自動車運送事業に係る繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化について」
	93.12	運輸省通達「有がい車庫に係る規制の廃止について」
	94.2	運輸省自動車交通局長通達「原価計算書類等の添付を省略できる範囲について」、運輸省自動車交通局貨物課長通達「原価計算要領について」: 運賃・料金の届出における手続き簡素化
	94.5	「道路交通法」改正: 過積載への取締強化
	94.11	拡大営業区域に「北東北圏区域」「南東北圏区域」「北陸圏区域」「四国圏区域」「南九州圏区域」の5区域追加
	95.4	運行管理者試験の受験資格の緩和
	95.4	一般貨物自動車運送事業者が認可を受けた運送約款を標準約款と同一のものに変更しようとする場合の届出を廃止
	95.5	ピギーバック輸送について、往路、復路で異なる事業者が行えるよう、車両の相互使用を容認
	95.7	事業の許可申請時の取扱いの統一と、添付する事業計画の説明資料の簡素化
	96.4	営業区域の一部拡大: 「阪神圏区域」に京都府を追加して「京阪神区域」に、「山陽圏区域」に山口県を追加して「南中国圏区域」に
	96.4	最低車両台数の基準を引き下げ、地方運輸局間の格差を是正
	96.4	各種報告の簡素化
	96.11	経済団体連合会「規制の緩和と撤廃に関する要望」
	96.11	経済審議会行動計画委員会「6分野の構造改革の推進について」: 大幅な規制緩和を提言
97.3	運輸省自動車局長通達「原価計算書の添付を不要とする範囲の拡大」: 運賃・料金の届出の規制緩和	
新たな動き	97.3	閣議決定「再改訂規制緩和推進計画」: 営業区域、最低車両台数等規制緩和のスケジュールの提示
	97.4	週40時間労働制への規制強化
	97.9	経済団体連合会「21世紀に向け新しい規制緩和体制の整備を望む」: コスト低減に資する規制緩和等要望
	97.11	産業構造審議会総合部会基本問題小委員会「経済構造改革の深化・加速化に向けて (緊急提言)」: 営業区域拡大、運賃・料金規制等トラック輸送業に係る規制の見直しの前倒しを提言
	97.11	経済対策閣僚会議「21世紀を切り開く緊急経済対策」: 営業区域のブロック単位への拡大スケジュールの前倒し、運賃・料金の届出手続きの97年度中の簡素化と事後届出の検討
97.12	行政改革委員会規制緩和小委員会報告書「大きな一歩、さらに前へ」: 一層の規制緩和の検討を要望	

(注) ピギーバック輸送とは、鉄道にトラックやトレーラを積載して輸送する輸送方式。

(資料) ニッセイ基礎研究所作成

### Ⅲ. 規制緩和の理論的整理

I、II章で見てきたように規制緩和への要求が高まっているが、これまで規制を行ってきたことにも理由があるはずである。また現在、それを緩和、撤廃しようとするからには経済環境の変化などから規制理由がなくなってきたなどの根拠があると考えられる。したがって規制がされる理由の経済理論的な根拠について述べた上で、現在規制緩和を行うことができる理由につき考察したい。またバブル期の後現在までの低成長を打開する方策として規制緩和要求が高まっている現状を考え、規制緩和の経済効果がどのような過程で現れるかについての理論的整理も行う。

#### 1. 規制がおこなわれる理由

##### (1) 一般的な規制の理論的根拠

規制には経済理論的根拠から行われる経済的規制と、国民の生命・健康の維持などに係わる安全性や良好な環境確保を目的とした社会的規制がある。社会的規制には、財・サービスの質に関する規制、食品衛生法による規制などが該当する。

経済理論的根拠から規制が行われるのは、市場メカニズムでは資源配分が最適とならない要因がある場合に、市場に介入し資源配分を是正する場合である。完全競争市場において市場均衡は、生産者の利潤最大化と消費者の効用最大化のもとでの効率的な資源配分（パレート最適<sup>(6)</sup>な資源配分）をもたらす。しかし完全競争の条件が崩れた場合、パレート最適な資源配分がもたらされない。

さらに、他の社会の構成員の効用が一定であるとの条件のもとに、パレート型の社会厚生関数（一構成員の効用が増加した場合社会的厚生が増すと定義される）を考えると、この社会厚生関数において最適な資源配分はパレート最適となる。逆にパレート最適な資源配分は必ずしも、社会厚生関数を最適化させるものではないが、生産要素と財の初期保有を強制的に移動するならば、すべてのパレート最適な資源配分は完全競争のもとでの市場均衡によって達成される。しかし財の初期保有を変動させる所得の分配は市場メカニズムでは調整されない。したがって社会的厚生を最大化するためには、所得分配と市場の失敗を是正するための規制が行われることが考えられる。

##### (2) 市場の失敗の理由

理論的な規制の根拠のうち所得分配の是正に基づく規制は、市場自身には社会厚生を最大化させる所得分配をもたらす機能がないために行われる。一方市場の失敗における規制は、市場メカニズムにおいて効率的な資源配分が達成されない場合、これを是正するために行われる。市場の失敗の要因

---

<sup>(6)</sup> パレート最適とは、ある他の個人の効用を減らすことなしには、どの個人も効用を増すことができない状態。

としては以下の諸点がある。

#### ① 公共財

社会全体の総量が各人の効用を定めるもの、すなわち供給されたならば、理論上社会の構成員すべてにとって消費可能な財であり、たとえば国防がこれにあたる。これに対し私的財は、社会全体の総量が各人に分配され、1人の消費の増加が他者の消費の減少につながる財である。公共財では、ある1人のコスト負担による消費が他者の消費にもつながるから、各消費者は自らのコスト負担で消費を行おうとしないため効率的な資源配分が行われない。

#### ② 外部効果

ある経済主体の経済活動が他の経済活動に有利、もしくは不利な影響を与えることであり、有利な影響を与える場合を外部経済、不利な影響を与える場合を外部不経済という。経済主体は自らの利潤や効用のみを考え行動するため、外部効果がある場合、市場メカニズムでは効率的な資源配分が行われない。外部経済の例としては鉄道など交通機関と沿線の開発がある。鉄道などの交通機関ができると、その周辺の土地は利用価値が高まり不動産開発事業者の利潤は高まると考えられる。また住宅など沿線の開発が進めば鉄道の利用者が増加し、鉄道事業者の利潤は高まる。一方外部不経済の例としては、大気汚染、水質汚染がある。生産にともなって大気汚染、水質汚染を発生させる企業は、生産と同時に周辺の住民の効用を減ずると考えられる。

#### ③ 限界費用逡減、強度の固定費用

生産にあたって技術的に巨大な資本施設を必要とする場合、通常の生産量で限界費用が逡増とならないため市場で生産量が決定されない場合である。強度の固定費用とは生産の最適点の利潤で固定費を賄えない場合である。この場合独占的な企業が生ずることとなり（これを自然独占という）、市場メカニズムが有効に働かない。この例としては、高速道路、送・配電事業などが考えられる。

#### ④ 情報の不完全性

財・サービスの内容が複雑であったり情報を十分に検討する時間がないために、需要者がそれらの品質、性能、安全性について詳しく知ることができず、価格の妥当性について十分検討することができない場合である。この場合、需要者と供給者との間に情報の非対称性が存在するため、市場メカニズムが有効に作用しない。この例としては、医薬品がある。

#### ⑤ 未来財、不確実性

完全競争市場の資源配分が最適であるためには、市場での取り引きが前提となるため、すべての財の市場が存在する必要があるが、現実には将来時点におけるすべての財（未来財）の市場は存在しな

い。また計画した生産、消費が確定的に実現しない不確実性がある場合も、効率的な資源配分はなされない。この例としては、天候に左右される農業生産、市場の拡大が不確実な幼稚産業があげられる。

### (3) 運輸部門での規制理由

運輸部門の規制、特にその根幹をなす需給調整規制が、前節までに述べた理論的規制根拠のうち、いずれに基づいてなされたと考えられるかをみる。まずトラック輸送業（90年12月の貨物自動車運送事業法施行以前）、内航海運の根拠として考えられるのは、限界費用の逡減である。これはトラックや内航海運は、運行（運航）ネットワークの拡張によって限界費用を逡減させることが可能であると考えられることによる。

乗合バス、旅客船の規制理由としては、所得分配の是正が考えられる。すなわち人口稀薄地域での乗合バス、旅客船の輸送サービスは、需要が少ないため採算に乗り難い。しかしそのような地域でも生活に必要な路線は、国民すべてに供給が保証されるべきナショナルミニマムとして維持されるべきと考えられる。そこで不採算路線を維持するために、需給調整規制で供給者を固定したうえでの行政による補助金、または需給調整規制に運賃に関する価格規制を合わせ、採算路線の利益で不採算路線の赤字を埋め合わせる（内部補助）が行われる。補助金は、人口稀薄地域以外の納税者からこの地域の者への所得移転とみなすことができる。また採算路線は不採算路線の赤字を埋め合わせることはないならば、より安い運賃でサービスが提供可能である。したがって内部補助についても、採算路線の利用者から不採算路線の利用者への所得移転と考えられる。

タクシーについては、不確実性が規制理由として考えられる。タクシーでは、事実上そのサービスの購入が乗った瞬間に決定される。しかしタクシー利用者は、サービスの重要な要素である運転者の質について事前に知ることは難しい。この点からは、利用者はタクシーサービス購入についての十分な検討ができないため、市場メカニズムが有効に働かないと見ることができる。

鉄道はその軌道の敷設、駅舎、車両などに多額の投資が必要であり、強度の固定費用が存在するために市場にまかせたのでは、供給がなされないことが考えられる。また固定費用が大きいため利用者が増加するほど、輸送サービス単位（人キロまたはトンキロ）あたりの費用は逡減すると考えられる。したがってサービスが独占的な供給となると考えられる。

航空運送は、機材購入のコストが大きいため限界費用逡減産業として、また不確実性により規制が行われたと考えられる。航空運送の規制は、1952年に制定された航空法によるが、当時の航空運送は投資規模に対して需要が小さく収益に不確実性が大きかったと考えられる。すなわち将来市場が拡大すれば事業は、採算性のあるものとなるが、規制当時は将来の市場の拡大について明確ではない



ため、いわゆる幼稚産業の保護として規制が行われたものと考えられる。

港湾運送業については、その規制理由は経済理論的なものというよりも社会的なものにあると考えられる。すなわち港湾における労働は、長時間労働や強行作業が行われることも多く、また過去の経緯からその就労に際し不当な第三者の介入を招きやすいものであった。したがって港湾労働者の安定した雇用・就労システムの構築、維持のため事業経営を安定させるため規制がされたと考えられる。さらに貸切バスはその規制の根拠は弱い、強いてあげれば運行の安全性確保に事業者を特定するための社会的規制とみなすこととなろう。

以上の規制根拠を、図表－7にまとめている。これらの根拠のほか、運輸部門の規制理由としてよく過当競争の防止があげられる。過当競争は経済理論的には、寡占的産業や独占競争的産業で発生する可能性がある。この防止のための規制は理論的には、ひとつに寡占状況下で企業が価格に関して競争している場合、価格競争から固定費部分の回収ができずに企業の共倒れによる退出と、独占的に残った企業の超過利潤を求めての企業の参入が繰り返され、産業が混乱状態となる可能性のあること（ベルトラン・パラドクス）を防止するためと考えられる。またもうひとつの理論的根拠は、寡占、独占競争状態で企業が生産量について競争を行っている場合、自由な参入を許すと企業数が過剰になり、生産コストの上昇から価格が高くなるため、効率的な資源配分がなされないこと（過剰参入定理）の防止のためと考えられる。

しかしベルトラン・パラドクスが発生するのは、製品にまったく差別化のない同質財で、しかも固定費負担が大きく生産能力が需要規模に対して大きくならざるを得ない場合<sup>(7)</sup>である。したがって各運輸分野でこの状況が一般的に生じるとは考えにくい。また過剰参入定理も、需給調整規制のもとでは、カルテルや暗黙裏の価格協調がなされやすいことが考慮されていない。カルテルや協調がなされれば、参入を制限しても価格の低下により資源配分が改善されるかは定かではない。さらに需給調整規制が行われる場合、独占価格の防止などのために価格規制をとることも多いが、このために需要減にもなって価格が低下しないことから、非効率な企業が退出せず、また投資も過剰傾向となる。したがって規制は、過剰な供給能力を抱えることにつながり、むしろ過当競争につながる可能性がある。需給調整規制はまた、新規参入者による事業の革新の可能性を低くし、産業を停滞させるとも考えられる。

---

<sup>(7)</sup> 平均費用が限界費用を上回る生産となる場合。

図表-7 運輸部門での規制理由

分野	規制理由
トラック輸送業	限界費用逡減：ネットワークの規模の経済性
貸切バス	(社会的規制)
乗合バス	所得分配の是正
タクシー	情報の不完全性
鉄 道	限界費用逡減、強度の固定費用
旅 客 船	所得分配の是正
航 空 運 送	限界費用逡減、強度の固定費用、不確実性
内 航 海 運	限界費用逡減：ネットワークの規模の経済性
港 湾 運 送	社会的規制

(資料)ニッセイ基礎研究所作成

## 2. 規制緩和が主張される理由

### (1) 規制緩和が主張される一般的理由

前節でみたような根拠によって規制は行われてきたと考えられるが、本節では現在規制緩和が強く主張されるなか、どのような理由により規制緩和を行うことができるのかについてを扱う。規制緩和を行うことができる理由は、①経済の発展による規制を行った当時の根拠とされた状況の変化、②経済理論、分析上からのもの、③米国などの諸外国において規制緩和が進んだことによるものに整理することができる。

#### ① 経済発展による状況の変化

Ⅲ-1-(2)で取り上げた規制緩和根拠のうち、限界費用逡減、強度の固定費用、情報の不完全性、不確実性について経済発展による変化が起こったと考えることができる。事業に多くの投資を必要とする限界費用逡減産業では、技術革新の結果大幅な固定費用の低下や市場規模の拡大から、通常の限界費用逡増産業とみなせるようになったものがある。たとえば、電気通信サービスは回線の敷設、交換機の設置など多額の設備投資が必要であった。しかし光ファイバーやマイクロ波の実用化などの技術革新が投資規模の大幅な削減を可能とした。また情報伝達技術が発展し、人々の意識が変化するなかで、情報の不完全性についても変化するものと考えられる。大衆薬は、薬に関する情報もかなり広まっていることから、これに該当するものと考えられよう。さらに、当初市場の拡大についての不確実性から幼稚産業として規制が行われていた産業では、実際に市場が拡大すれば規制の根拠を失うと考えられる。

経済発展は、また供給面および需要面の多様化をもたらし、新たな財・サービスの供給につながる。この結果従来の業種区分も変化する。このため規制が行われた当時の業種区分を前提とした規制が実態に合わなくなっているものもあると考えられる。この例としては、インターネットなど情

報・通信技術、手段の発展により融合が進んでいる放送と情報・通信がある。また国際化の進展によって、国際電話サービスでの内外価格差を利用したコールバックサービスなど、規制が形骸化しているものもある。

## ② 経済理論、分析上からの理由

規制に対する経済理論的な根拠に対して、同じく経済理論上で規制緩和を推進する根拠となる展開や分析が進んだことも、規制緩和の主張される1つの要因である。以下規制緩和の経済理論的な根拠について述べる。

### (i) 規制の失敗

規制はⅢ-1-(1)でみたように、市場メカニズムにおける所得分配是正機能の欠落と、市場の失敗を是正し、社会厚生を最大化するために行われると考えられる。しかし市場の失敗等の是正のために規制をおこなっても、規制の失敗もある。ある財・サービスの市場に規制を行うには、その財・サービスについての生産技術や需要構造に関する十分な情報が、規制当局者に必要である。しかしこれらの情報の獲得は容易ではない。生産技術については、企業がその情報を最も良く知ると考えられるが、被規制者である企業は規制当局者に自分に有利な情報のみを伝える傾向にあると考えられる。また変化する消費者の嗜好を反映した需要構造も、常に正確に捉えていることは困難である。このため規制当局者は十分な情報を持たずに規制を行うことがあり、この結果規制により効率的な資源配分もたらされないこととなる。

規制当局者に情報が十分にあったとしても政治的意思決定メカニズムに内在する問題から、規制が効率的とならない可能性がある。アロー (Kenneth J. Arrow) の「一般不可能性定理」によると、個人評価の上になつた社会的選択において、最低限満たすべき考えられる条件<sup>(6)</sup>すべてを満足させる民主主義的な意思決定方法は存在しない。したがって、この社会的意思決定の問題から規制による資源配分が効率的にならないことが考えられる。

### (ii) キャプチャード理論

キャプチャード理論は、「規制はどんな場合でも被規制業界の利益のために計画、運営される」というものである。この理論に従えば、規制は市場メカニズムを補正するように行われるわけではないから、規制の結果もたらされる資源配分は効率的なものとはならない。

---

<sup>(6)</sup> アローによる社会選択において最低限満たされるべき条件は以下のとおりである。

1. パレート原理：社会の構成員全員が1つの状態を他の状態より選好するならば、社会選択も同様となる。
2. 適用の一般性：社会選択の手続きは、個人の選好パターンにかかわらず適用されるものである。
3. 選択の独立性：すべての2つの事象に対する選好順位は、第3の事象の存在や第3の事象への選好により変化しない。

### (iii) コンテストタビリティ理論

70年代後半に始まったコンテストタビリティ理論は、限界費用逓減産業においても、参入、退出が自由であれば、限界費用逓増産業と同様に効率的な資源配分が成立するというものである。この理論は限界費用逓減産業で、①すべての生産者における同一の生産技術、②参入退出が自由で、投資コストが退出時に回収できること、③消費者の価格に関する完全情報、生産者の価格、需要に関する完全情報、を前提とする。

既存の生産者が高い利潤をあげている、もしくは非効率な生産を行い高い価格を課しているとする、たとえそれが短期でも、参入退出が自由で、退出にともなう投資の損失もないため、新規の生産者が参入し価格は低下する。したがって既存生産者は常に潜在的な新規参入圧力にさらされるため、効率的生産を行い適正な利潤をあげる価格を課すこととなる。

この理論にしたがえば、限界費用逓減産業でも規制を行うのではなく、自由な参入、退出により競争を促進することが、効率的な資源配分につながると考えられる。

### (iv) 伝統的規制の非効率性<sup>(9)</sup>

伝統的規制は、実証分析等により、以下のような非効率性を発生させることが裏づけられてきた。

- (a) 企業の内部非効率：価格規制にあたって、主要な方法の一つである公正報酬率規制<sup>(10)</sup>は、企業の費用節減のインセンティブを鈍化させ、また資本集約的な生産に偏向させる。
- (b) 規制関連費用の増加：規制当局は規制に必要な情報収集、さらに生産者や他の行政機関、議会等との調整にも多くの費用が必要で、規制が増加するのにもともない費用も増加する。
- (c) レント・シーキングコスト：規制は諸法令を基礎に実施されるが、実際の規制にあたっては規制当局に自由裁量の余地がある。したがって規制される生産者では、自己に都合の良い規制が行われるように働きかけるレント・シーキング活動が行われる。レント・シーキングに関する費用は、社会的余剰を大きくすることがなく、需要家から生産者に配分を有利にするために費やされる資源浪費的支出である。
- (d) 企業の市場環境変化への対応の遅れ：規制産業では規制事項の事前打診から申請、認可に至るまでに時間を要する（規制のラグ）。このようなラグは生産者の市場環境変化への対応を遅らせ、損失を発生させる。
- (e) 生産効率、技術革新の停滞：規制は既存生産者保護につながりやすく、既存生産者は生産効率の向上、技術革新への取組姿勢を弱める。その結果生産性の改善、価格の低下が停滞する。

---

<sup>(9)</sup> 本節は、植草[1991]によるところが大きい。

<sup>(10)</sup> 公正報酬率規制とは、生産者の利潤を適正な水準となるよう規制当局が直接規制するもの。規制当局は、生産者の原価をもとに事業投資の公正な報酬率を決定する。その算定式は以下のとおりである。

$$\text{報酬率} = \text{他人資本コスト} \times \text{他人資本比率} + \text{自己資金コスト} \times \text{自己資本比率}$$

他人資本コストは実際の調達コストであり、自己資本コストは他産業の平均自己資本利潤率をもとに決定される。

(f) 財・サービスの多様化、料金多様化の停滞：競争下では生産者は、財・サービスの多様化や料金を多様化させるインセンティブが強く働くが、規制の下で競争が欠如もしくは弱いと、このような多様化が進展せず、それにより得られたであろう効率化が阻まれる。

### ③ 米国など諸外国の規制緩和の進展

米国では、1970年代以降経済の活性化のために、歴代の政権が大幅な規制緩和に取り組んだ。これら規制緩和は一部に所得分配上の問題を生じたが、全体としては成功であったとする見方が強い。またイギリスでも79年に政権についたサッチャー首相のもと規制緩和が始まり、大幅な民営化などが押し進められた。さらにフランスやドイツでも規制緩和が進んでいる。このような諸外国における規制緩和の進展が、規制緩和が主張される他の要因となっている。

まず米国等での規制緩和の成功が、わが国での改革を後押ししたことに加え、その手法を学ぶことにより規制緩和が容易に行えるようになったことがある。さらに国際化の進展のなか諸外国で規制緩和から産業の効率が高まったことが、わが国産業にとって脅威であることも理由である。諸外国との本格的な競争にさらされた際に、わが国産業が競争に敗れ衰退しないよう効率性を高め強化する必要性が高まったといえる。さらに規制緩和を進めた米国が、輸出の促進を図るため、わが国の規制を非関税障壁として撤廃の圧力をかけていることも1つの要因である。

## (2) 運輸部門での規制緩和が主張される理由

運輸部門での規制緩和の主張は、以上みてきた一般的な規制緩和が主張される理由のなかでどのように位置づけることができるかをみる。理論的根拠については、コンスタビリティ理論を除いて、運輸部門にも一般的に適用することができ、特に伝統的規制の非効率性についての認識が強いものと考えられる。

個別分野については、まずトラック輸送業（需給調整規制は90年12月の貨物自動車運送事業法施行により撤廃されたが、依然多くの規制が競争抑制的に作用している）と内航海運は、理論面でコンスタビリティ理論の適用も考えられる。しかしトラック輸送業、内航海運ともに実際には中小の事業者が多く、そもそも限界費用逓減産業で競争が有効に働かない分野ではなかったのではないかとみられる。トラック輸送業では、車両台数が10台以下の事業者（最低車両台数規制からみて現在の最低規模の事業者が入ると考えられる）が、96年3月末で全事業者の42.3%である。また内航海運では、実際に船舶を運航する内航運送事業者（オペレーター）<sup>(1)</sup>の許可事業者のうち、個人と資本金規模5,000万円未満のものが70.1%（96年3月末）を占める。

乗合バス、旅客船は、生活路線、生活航路については維持方策が必要と考えられるが、バスの都

<sup>(1)</sup> 内航海運事業者には、内航運送事業者のほかオペレーターに船舶を貸し渡す内航船舶貸渡事業者（オーナー）がある。

市部路線など、本来規制の対象とする根拠の乏しい多需要路線にまで規制が行われていることが規制緩和が主張される大きな理由とみられる。タクシーは、不確実性はあるものの、現実には優良なサービスを提供する会社の車が利用者によって選択されることが起こっている。またタクシーにおいても理論的根拠のうち伝統的規制の非効率性が大きいとみられる。

鉄道は、そのインフラの整備については多額の投資が必要であるが、インフラ整備とそのインフラを用いての営業活動を分離（上下分離）すれば、営業活動を行う事業者は限界費用逓減産業に該当しないとみなせる。また営業活動をするものが車輛等一部のインフラ面での負担をしたとしても、コンスタビリティ理論の適用が考えられる。航空運送業でもコンスタビリティ理論の適用が考えられるほか、市場規模が十分拡大した現在、幼稚産業としての不確実性はなくなっている。

港湾運送業は、米国からの圧力が規制緩和の大きな要因となった典型的な分野である。また貸切バスは既に述べたように、そもそも規制の根拠が弱い分野であった。

運輸部門での規制緩和理由は以上のように考えられるが、規制緩和推進計画の一次および二次意見（「光輝く国を目指して」、「創意で作る新たな日本」）および行政改革委員会規制緩和小委員会報告書（「大きな一歩、さらに前へ」）に規制緩和理由がどのように述べられているかを、図表－8にまとめた。

図表－8 規制緩和推進計画一、二次意見および行政改革委員会規制緩和小委員会報告書の運輸部門の規制緩和理由

分野	規制緩和理由
トラック輸送業	貨物自動車輸送に対する輸送ニーズの高度化・多様化への弾力的対応、市場の一層の活性化、事業者負担の軽減、物流コスト削減のためのトラック輸送の効率化、多様な輸送形態に対応した市場原理に基づく運賃設定
貸切バス	利用客は多くの場合、あらかじめサービス内容を知っての選択が可能
乗合バス	経営の効率化、特に都市部の多需要路線における公営事業者による運営の非効率性の改善（生活路線維持方策について維持方策の確立必要）
タクシー	タクシー事業者間の有効な競争の促進、利用者の利便向上の促進、利用者の自己責任によるタクシーサービスの選択期待
鉄 道	経営の徹底的な効率化と中長期の経営の安定、事業者の自主性の確保、価格に関する手続きの簡素化および情報公開の推進、地価レベル・環境問題等から鉄道整備の投資採算は高くはなく過当競争の結果からの安定的輸送サービスの阻害は考えにくいこと
国内航空運送業	航空会社間の真剣な競争状態の推進、利用者利益の推進
内 航 海 運	市場原理の活用による業界活性化、経営の合理化当によるコスト削減推進
港 湾 運 送	効率性向上、船主、荷主のニーズに沿ったサービスの提供、弾力的なサービス提供のための効率的な就労体制確保

（資料）行政改革委員会規制緩和小委員会「光輝く国を目指して」、「創意で作る新たな日本」、「大きな一歩、さらに前へ」

### 3. 規制緩和の経済効果

本稿の冒頭でも述べたように、経済の低成長が続くなか 97 年度に入ってから景気の下押し圧力が増大したが、景気浮揚策として 11 月に発表された緊急経済対策では、その中心が規制緩和等の構造改革となっている。このように現在規制緩和に、景気の押し上げへの大きな役割が期待されている。そこで本節では規制緩和が、どのようにマクロ経済へ影響を与えるかについて考察してみたい。

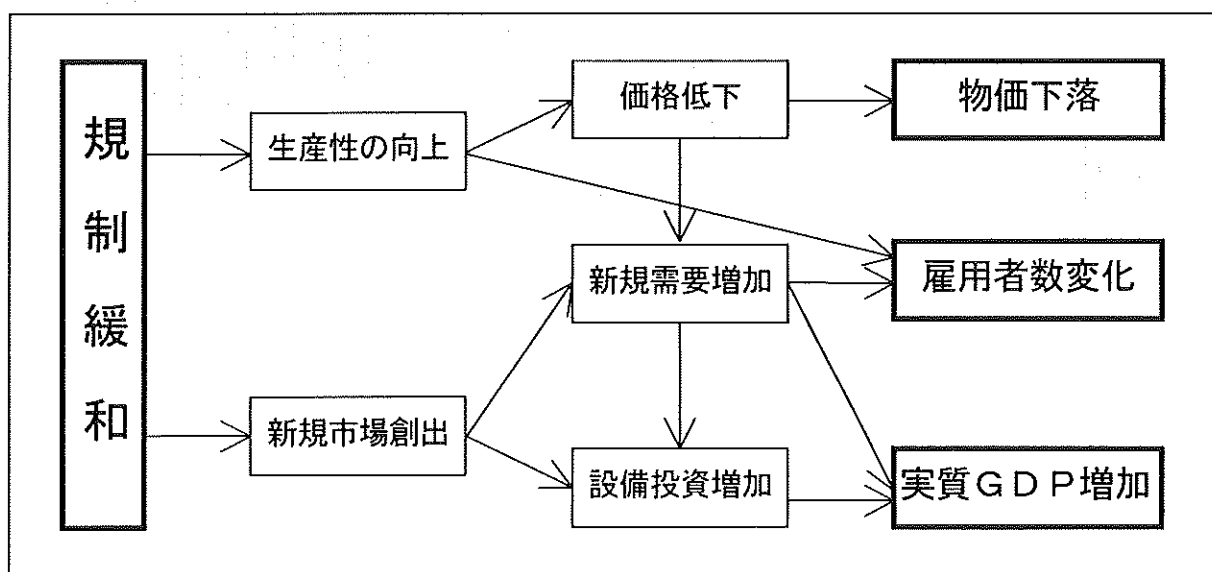
規制緩和によるマクロ面での経済効果の経路は大きく 2 つに分けることができる。まず一つは、既存の財・サービスの生産性の上昇によって生じる。もう一つは企業の自由度の拡大、新規参入等による競争の激化などから、従来存在しなかった財・サービスが供給され、新規市場が創出されることによる。

既存の財・サービスの生産性の上昇からの経路では、生産性の上昇により財・サービスの価格が低下し、実質所得を上昇させることから需要が増加する。この需要が、財・サービス生産のための投資を増加させることとあわせて経済成長率を押し上げると考えられる。また規制緩和産業での財・サービス価格の低下から物価が下落する。さらに長期的には需要の拡大から、資本需要や労働需要が追加的に発生すると考えられる。しかし短期的には価格の低下にもかかわらず需要があまり拡大せず、一方で生産性は上昇するため、摩擦的に労働需要が減少することも考えられる。

新規の財・サービス市場の創出による経路は、新規財・サービスへの需要が発生することに加え、やはりその生産のための投資が行われることから経済成長率を押し上げる。またここでの需要増加、投資は、新規の生産活動をともなうものであるから、労働需要を追加的に発生させる。

以上の規制緩和のマクロ面での経済効果の経路を、図表 9 に示した。

図表 9 規制緩和のマクロ面での経済効果の経路



(資料) 規制緩和効果研究会「規制緩和の経済効果試算について」

## IV. トラック輸送業における規制緩和の効果

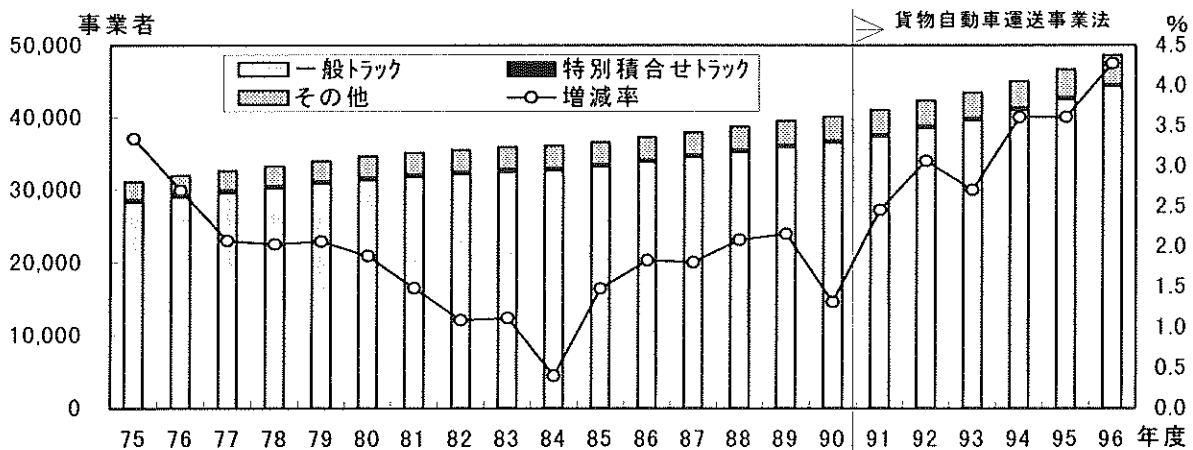
### 1. 事業者数の増加と運賃の低下<sup>(12)</sup>

#### (1) 高まる事業者数増加率

トラック輸送事業は、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送業に分類される。このうち前2者については貨物自動車運送事業法により運輸大臣の許可を受けなければならない（貨物自動車運送事業法以前の道路運送法では免許制）。また貨物軽自動車運送業については、運輸大臣への届出が必要である。トラック事業者数は、この許可または届出により把握が可能である。しかし貨物軽自動車運送業は、いわゆる赤帽（赤帽軽自動車運送協同組合）が96年度末で組合員である事業者が18,006にのぼるなど相当数となるが、届出数のうちには二輪車による運送も含まれ、区分することができない。また軽自動車による貨物輸送量は、96年度のトンキロベースで営業用自動車の輸送量の0.2%を占めるに過ぎない。したがってここでは貨物軽自動車運送業を除き、許可数ベースの一般貨物自動車運送業と特定貨物自動車運送業の事業者数を扱う。

トラック輸送事業者数は、需給調整規制の撤廃など規制緩和が大きく進んだ91年度以降、増加率が高まっている（図表-10）。

図表-10 貨物自動車運送事業者数の推移



(注) 一般トラックは、特別積合せ貨物運送業を除く一般貨物自動車運送業、特別積合せトラックは特別積合せ貨物運送業。ただし89年度以前は、区域トラック、路線トラック。その他は特定貨物自動車運送業と霊柩トラックの合計。貨物自動車運送事業法の施行は90年12月であるが、グラフでは便宜的に上記の通りとした。霊柩トラックは一般貨物自動車運送業であるが、区分して事業が許可されているもの。増減率は右目盛、他は左目盛。

(資料) 運輸省「貨物自動車運送事業者数について」、「陸運統計要覧」

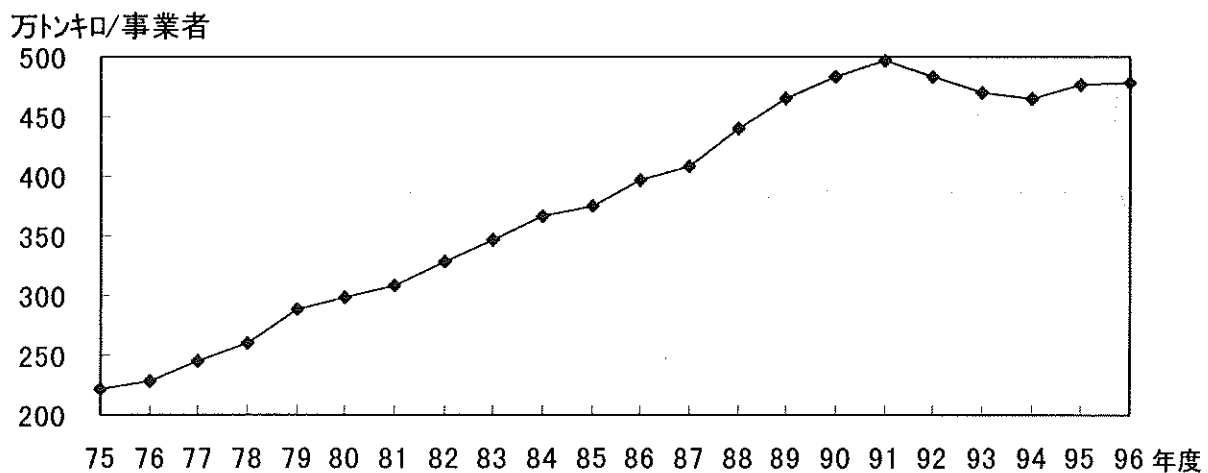
<sup>(12)</sup> 本節は多くを、木村 [1997] I章2-(1)およびIII章1-(2)、(4)、(5)、2-1-(5)による。



## (2) 貨物輸送量の伸びを上回る事業者数増加率

前節でみたように、貨物自動車運送事業法の施行とそれ以降の規制緩和によりトラック輸送業の事業者数増加率が高まっている。しかし一方でバブル崩壊により91年2月をピークに景気が後退したことなどから、トラックによる貨物輸送量（トンキロベース）の前年度比増加率は89～93年度に低下した。このため、貨物輸送量の増加率は76年度以降一貫して事業者数増加率を上回っていたが、貨物輸送量増加率の低迷が特に大きかった92～94年度には、事業者増加率を下回った。このような状況からトラック1事業者当たり貨物輸送量（トンキロベース）は、92～94年度に76年度以降で始めて減少し、94年度の91年度比の減少率は6.3%であった（95年度は前年度比2.7%の増加に転じ、96年度も同0.3%の微増である：図表-11）。

図表-11 トラック1事業者あたり輸送量



(資料) 運輸省「陸運統計要覧」、「数字でみる自動車」、「貨物自動車運送事業者数について」、「運輸経済月例報告」

## (3) 輸送効率の低下

トラック輸送業の輸送効率を見る指標に、実働率、実車率、積載効率<sup>(13)</sup>がある。

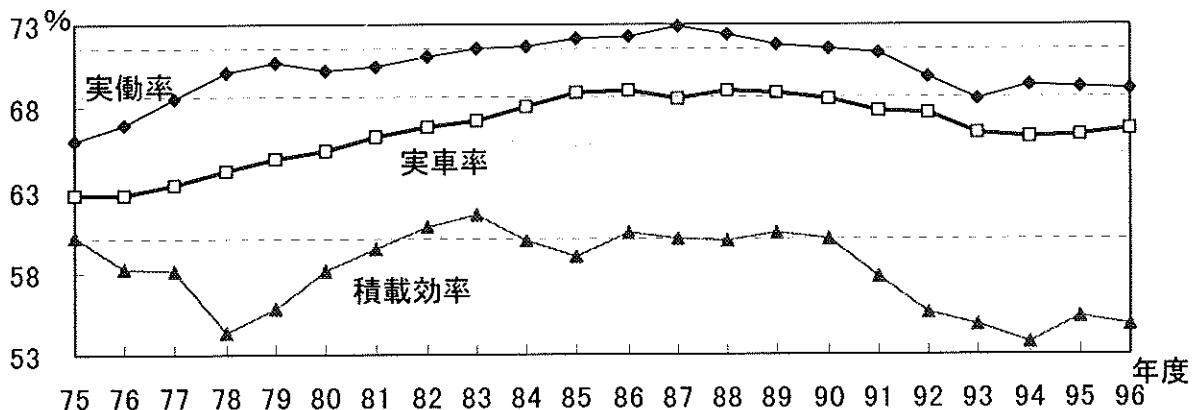
これらの指標の動きをみると、実働率は96年度で90年度比3.4%、実車率で同2.7%の低下であるが、積載効率は同8.8%と大きく低下している<sup>(14)</sup>。すなわちトラックの稼働と、実際の走行のうち貨物を積載しての走行は、貨物輸送需要の低迷のなかでも減少を小幅にとどめたものの、トラック1台あたりの貨物の積載量は大きく減少し、この面での輸送効率の低下が顕著であったことがわかる（図表-12）。これは、1事業者あたり貨物輸送量の減少にもかかわらず、トラック車両台数が事業者数の9割以上を占める一般

<sup>(13)</sup> 実働率 (%) = 延実働車両数 / 延実在車両数 × 100、実車率 (%) = 実車キロ / 総走行キロ × 100、  
積載効率 (%) = 輸送トンキロ / 能力トンキロ × 100

<sup>(14)</sup> 貨物自動車運送事業法の施行は、90年12月1日である。したがって90年度は3分の2が道路運送法の規制もとにあり、3分の1が貨物自動車運送事業法により緩和された規制のもとにあったが、ここでは規制緩和前の影響が強いものと考え、規制緩和の影響として90年度比の変化率を算出した。

トラック<sup>(15)</sup>では、高止まりしていることなどによると考えられる。貨物の事業者の輸送能力としてこれら3つの指標が100%であった時、すなわち全てのトラックが稼働し、走行時は常に貨物を積載し、積載貨物量は能力一杯である場合を考えると、輸送効率は3指標の積として表される。この3指標の積は同14.2%低下しており、貨物自動車運送事業法施行以後の輸送効率の低下は相当に大きなものであったと理解される。

図表-12 トラック輸送業の実働率、実車率、積載効率



(注) 営業用登録自動車の普通車と小型車の数値を集計して算出。

(資料) 運輸省「陸運統計年報」、「自動車輸送統計年報」

#### (4) 運賃・料金単価の低下

トラック輸送業の運賃・料金は、貨物自動車運送事業法の施行によって認可制から事前届出制に変更された。これにより各社横並びであった運賃・料金も、標準原価に基づき算定された運賃・料金であれば基本的に受理され、しかも概ね上下10%の幅での変更が認められている。

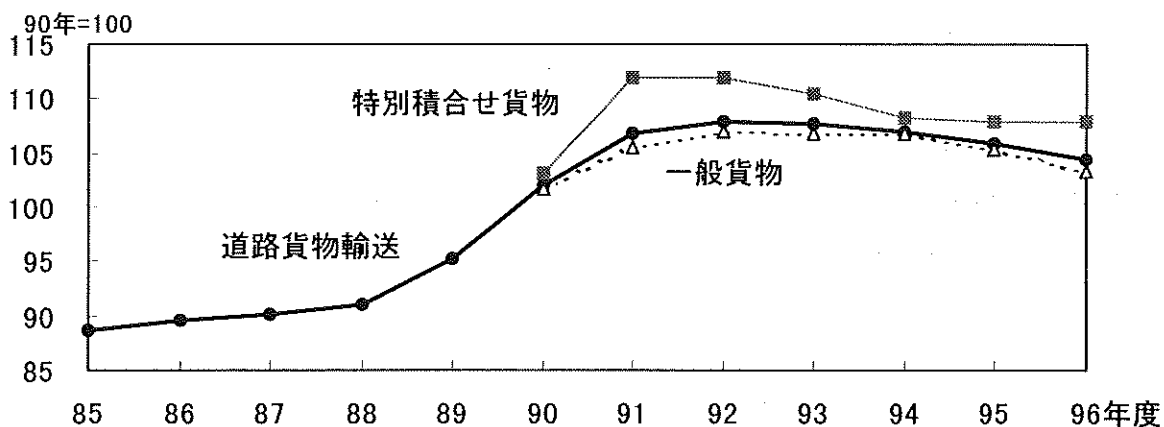
このように変更が容易になった運賃・料金は、90、91年度は貨物輸送量の伸びが依然大きかったため上昇したが、92年度以降は下落に転じている。運賃・料金動向を日本銀行「企業向けサービス価格指数」の道路貨物輸送指数にみると、特別積合せ貨物は92年度以降、一般貨物でも93年度以降低下している(図表-13)。94年度には貨物輸送量全体の増加率は回復に向かい、95年度には90、91年度を上回る水準に回復し96年度も堅調であったが、運賃・料金水準は下落を続けた。97年度に入っても消費税率引き上げの影響を除くと、一般貨物では下落が続いている。これは荷主企業のリストラにともなう輸送費の削減による運賃・料金の引き下げ要請に加え、事業者数増加による競争激化の影響が大きいものと考えられる。ただ指数の低下率は、96年度に特別積合せトラックが91年度比で3.7%、一般トラックが92年度比で3.4%に過ぎない。これは、①トラックの運賃・料金が届出制であること、②指数の調査は継続取引が中心でス

<sup>(15)</sup> 貨物自動車運送事業法における特別積合せ貨物運送を除く一般貨物自動車運送業。

ポット契約の運賃・料金は反映しづらいこと、などによるもので、実勢運賃・料金の下落はより大きいものとみられる。すなわち現在運賃・料金は、届出運賃・料金から概ね10%までの引き下げは幅運賃制度によって認められているが、事業者によっては実際には30%までの引き下げなどが行われており、これは統計上に反映しづらいと考えられる。

このことは、全日本トラック協会が93年1～3月期から行っている「トラック運送業界の景況感に関する調査」に確認できる。この調査での運賃料金水準判断指標（事業者に対するアンケートにより、大幅上昇に+2、やや上昇に+1、横這いに0、やや下落に-1、大幅下落に-2マイナスのポイントを与え算出したもの）は、特積みトラック（宅配便を除く）、宅配便、一般トラックのいずれも一貫してマイナス20以下で推移し、93年度をボトムとして94年度には若干回復傾向にあったが、その後はマイナス30前後で推移した後、97年度に入って再び低下している（図表-14）。

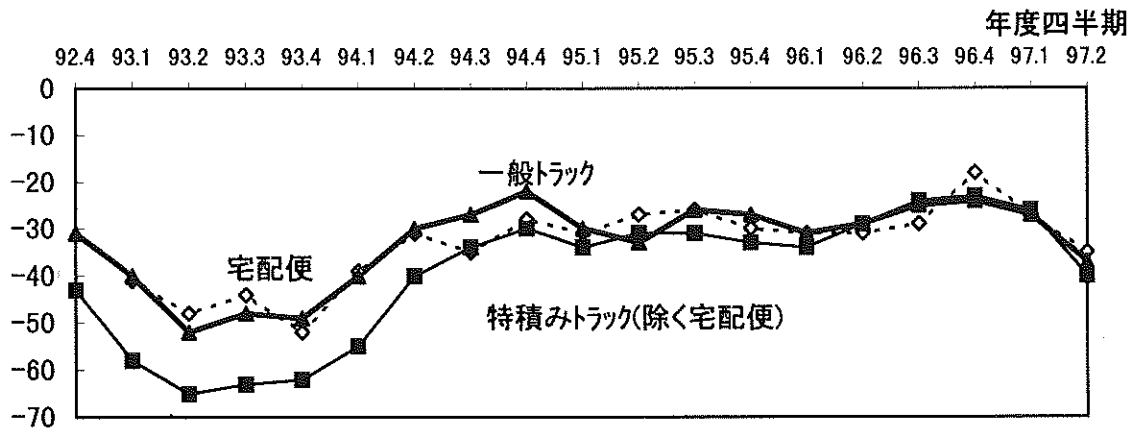
図表-13 道路貨物輸送企業向けサービス価格指数の推移



(注) 89年度以前の指数は、85年基準のものであるため90年の指数に各年の伸び率で逆算した。

(資料) 日本銀行「物価指数年報」

図表-14 トラック運送業運賃料金水準判断指標の推移



(注) 指標の算出方法は、事業者へのアンケートによる回答の大幅上昇を  $a_1$ 、やや上昇を  $a_2$ 、横這いを  $a_3$ 、やや下落を  $a_4$ 、大幅下落を  $a_5$  とし、指標 =  $\{(2 \times a_1) + (1 \times a_2) + (0 \times a_3) + (-1 \times a_4) + (-2 \times a_5)\} / (a_1 + a_2 + a_3 + a_4 + a_5)$  である。  
 (資料) 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感に関する調査報告書」、「トラック運送業界の景況感(速報)」

#### (5) 依然他産業に比較して高い総資本経常利益率

企業の収益性を総合的に判断する指標として総資本経常利益率<sup>(16)</sup>（トラック事業者の兼業事業も含めた全事業ベースの経常利益の総資産に対する比率）をみると、81年度の1.7%から90年度の6.6%までほぼ一貫して上昇傾向にあったが、91年度以降急速に低下し、95年度は90年度比4.0ポイント減の2.6%で、75年度以降では81、82年度に次ぎ3番目に低い水準であった94年度から横這いであった。

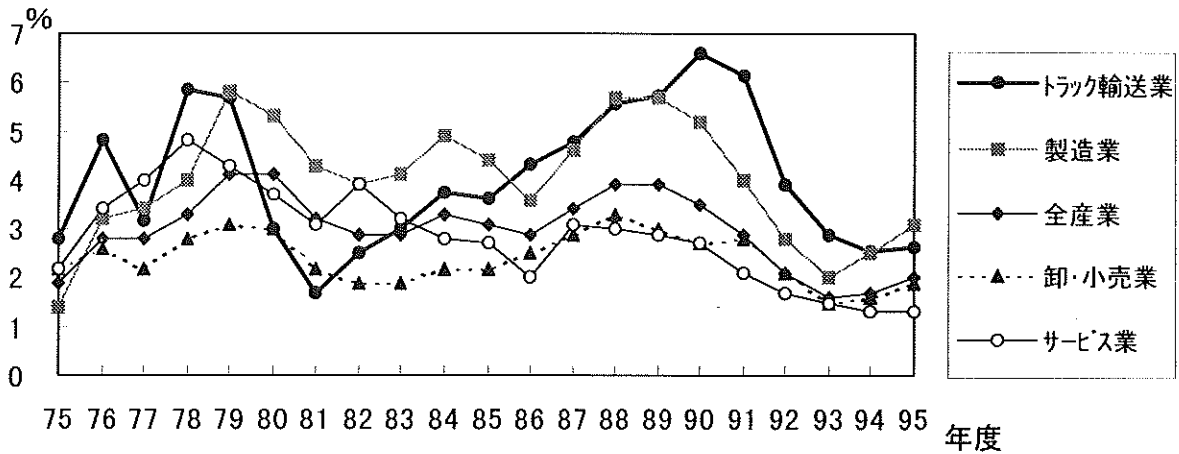
しかし90年度までの推移を、法人企業統計年報による他産業の同利益率と比較してみると、75年以降では、80～82年度を除き全産業を一貫して上回っていた。これは全産業での平均的な利益率に比べ、需給調整規制による参入制限に守られていたことなどから高い利益率を上げ、超過利潤が発生していたものとみられる<sup>(17)</sup>。また95年度も全産業の2.0%にくらべ、0.6ポイント高い水準にある（図表-15）。

以上から、貨物自動車運送事業法施行による需給調整規制の撤廃、運賃料金の認可制から事前届出制への変更などと、その後の規制緩和により、トラック輸送業では競争が促進され、規制に守られていたことを主因にした超過利潤が縮小に向かっていると推察される。

<sup>(16)</sup> 企業の事業に関する収益性を総合的に判断する指標としては、総資本事業利益率の方が良いと考えられるが、トラック輸送業のデータが利用できないためここでは総資本経常利益率を用いている。

<sup>(17)</sup> ただし自動車運送事業経営指標と法人企業統計年報というベースの統計の違いがあり、トラック事業が個人事業者も含むのに対し、他産業では法人企業のみであることなど、単純な比較には注意を要する。

図表-15 トラック輸送業および他産業の総資本経常利益率



(注) トラック輸送業は全事業の経常利益の総資産に対する比率。他の産業は売上高の最も多い事業による分類。総資本は、期首期末平均。

(資料) 運輸省「自動車運送事業経営指標」、大蔵省「財政金融統計月報」

## 2. 全要素生産性 (TFP) の動向

前節でみたようにトラック輸送業では、貨物自動車運送事業法施行とその後の規制緩和により競争が促進され、高水準にあった総資本経常利益率は、全産業との格差が縮小してきている。それでは、競争が促進された結果、規制緩和によって本来期待される生産効率の改善は起こったのであろうか。この検討のために、付加価値に関する全要素生産性 (TFP: Total Factor Productivity) の変化率を取り上げる。TFPとは、すべての投入要素の投入量に対する生産効率を表すもので、その変化は各要素の投入量の変化によらない生産量の変化を示すものである。したがってTFPの変動は、生産効率の変動と考えることができる。

TFPの改善は、技術革新を表すと言われることがある。確かに完全競争下など、生産フロンティア<sup>(18)</sup>上で生産が行われている場合はこれに該当する。しかし規制産業では、Ⅲ章2-(1)-②-(iv)でも述べたように生産効率の改善の停滞が起こり易く、この結果生産のフロンティアより下方での非効率な生産が行われている可能性が強い。したがって規制産業でのTFPの改善は、既存技術のなかでの生産フロンティアの下方での生産がフロンティアに近づく生産効率の改善と、技術革新を合わせたものとみなすことができると考えられる<sup>(19)</sup>。

したがってトラック輸送業において、貨物自動車運送事業法の施行前後のTFPの変化率を比較することで、需給調整期制撤廃、価格規制の認可制から事前届出制への変更を中心とした規制緩和の生産効率へ

<sup>(18)</sup> 生産フロンティアとは、既存の技術条件のもとで、各投入要素量と最も効率的な生産による財・サービス生産量の組み合わせの集合である。

<sup>(19)</sup> 平成9年版「経済白書」付注2-3参照。

の効果を測定することができる。ただ要素投入量の変化によらない生産量の変化は、トラック輸送業固有の生産効率の変化によつてのみもたらされる訳ではなく、インフラ整備の進展などからの、全産業での生産効率の変化を反映している可能性がある。このためトラック輸送業のTFP変化率だけでなく、全産業および他産業でのTFP変化率も同時に計測することにより、トラック輸送業の規制緩和による生産効率の変化を考察する。

### (1) TFP変化率の計測方法

TFP変化率の計測にあたって、投入要素は労働と資本の2種類としている。土地については資本に含まれるものとした。TFP変化率は、生産物と見なす実質付加価値生産額の伸び率から、付加価値分配率でウェイト付けされた労働投入量伸び率、資本投入量伸び率を差し引いて求めている。実質付加価値生産額伸び率、労働投入量伸び率、資本投入量伸び率は各産業について調査集計されている財務諸表から算出した。使用した財務諸表は、トラック輸送業、貸切バス、乗合バス、タクシー・ハイヤーについては自動車運送事業経営指標、民鉄は民鉄統計年報および鉄道統計年報、内航海運は内航海運業経営実態調査に基づく運輸省資料、航空運送は大手3社（日本航空、全日本空輸、日本エアシステム）の日経NEEDS収録の決算データである。全産業とその他の業種は、法人企業統計年報に収録されているものを用いた。

実質付加価値額は、財務諸表による従業員給与、経費としての役員給与、福利厚生費、営業純益、減価償却費、金融費用、賃借料、租税公課<sup>(20)</sup>に相当する勘定科目の合計額を、各産業別のデフレーターで除している。労働投入量伸び率は、基本的には財務諸表による人件費（従業員給与、経費としての役員給与、福利厚生費に相当する勘定科目の合計額）を、各産業の平均労働時間、給与額（賃金センサス等を使用）から求めた労働時間当たり給与で、除したものを労働投入量とし、その伸び率を求めた。

資本投入量伸び率は、財務諸表による建設仮勘定を除いた有形固定資産額<sup>(21)</sup>と減価償却額をもとに算出している。具体的には早見 [1996] を基本に、以下のような手法を用いている。①まず有形固定資産から建設仮勘定を除いた額（OTFA）を各年につき計算する。②この前年との差額をとり、純投資（ $NI_t = OTFA_t - OTFA_{t-1}$ ）と考える。③ $NI_t$ に減価償却費（ $Dep_t$ ）を加え、粗投資（ $pI_t = NI_t + Dep_t$ ）とする。④ $pI_t$ をSNA投資財デフレーター $p_{it}$ で除し、実質粗投資 $I_t = \frac{pI_t}{p_{it}}$ を求める。⑤減価

償却費（ $Dep_t$ ）を、 $OTFA_{t-1}$ で割ることによって、減価償却率 $\delta_t = \frac{Dep_t}{OTFA_{t-1}}$ を求める。⑥80

年度もしくは、データに断裂があった場合はその年度をベンチマークとして実質資本ストック額 $K_t = I_t$

<sup>(20)</sup> 営業利益の段階で売上高から費用として差し引かれている税等の総額であり、法人税、住民税などは含まない。

<sup>(21)</sup> ただしトラック輸送業など自動車運送事業経営指標のデータを用いた産業については、トラック輸送業など（兼業事業を含まない当該事業）のみの建設仮勘定のデータが利用できないため、有形固定資産額全体を用いている。

+  $(1 - \delta_t) K_{t-1}$  を求める。

資本投入量とは本来、使用する資本ストック量ではなく、資本ストックの提供する資本サービス量である。しかし資本サービス量の計測は困難であるため、資本サービス量は実質資本ストック額 ( $K_t$ ) に比例し、1単位の  $K_t$  は一律  $s$  単位の資本サービスを提供すると仮定する。すると資本サービス量伸び率  $\left( \frac{s K_t - s K_{t-1}}{s K_{t-1}} \right)$  は、実質資本ストック額の伸び率  $\left( \frac{K_t - K_{t-1}}{K_{t-1}} \right)$  と等しくなる。したがって資本投入量伸び率は資本ストック額伸び率から求めた。

各投入要素のウェイトとしての付加価値分配率は、実際に観測される各年度のデータから直接的に求めた。労働、資本の各要素への分配は、労働への分配は従業員給与、経費としての役員給与、福利厚生費に相当する勘定科目の合計額とし、資本への分配は、香西、土志田 [1985] の手法と同様に減価償却費を含め、営業純益、減価償却費、金融費用、賃借料、租税公課に相当する勘定科目の合計額<sup>(22)</sup>とした。

鉄道について民鉄の計測を行っているのは国鉄のJRへの民営化の影響を除くためである。また乗合バスで、民営乗合バスの計測を行ったのは公営乗合バスでは、全期間にわたって資本への分配がマイナスであり、事業自体が効率性とは異なった視点から運営されていると考えられるためである。

このほか計測上の留意点としては、貸切バス、民営乗合バス、タクシー・ハイヤーでは年度により統計のサンプル数に変動があるため、1事業者あたりの実質付加価値額、労働投入量、資本投入量を用いている。またトラック輸送業、貸切バス、民営乗合バス、タクシー・ハイヤー、民鉄は兼業事業を除く当該事業についてのTFP変動であるが、その他の産業、運輸分野では兼業事業も含めたTFP変動となっている<sup>(23)</sup>。

<sup>(22)</sup> 減価償却費を含めたのは、再投資のための費用を資本への分配に含めた方が良いと考えたためである。金融費用は自己資金でも借入金等どちらで資本のための資金をまかなっても、生み出された付加価値を資本への分配とするためである。また賃借料は、その内容が賃借物件の貸し主の利益部分と当該物件の減価償却部分からなると考えられ、本来後者だけを資本への分配とすべきだと思われるが、分離が不可能である。そこで、実際の賃借料の大半を後者が占めると考えられることから資本への分配とした。さらに租税公課は、もし課税等がされなければ営業純益となっていたと思われるものであるため算入した。

<sup>(23)</sup> TFP計測方法の詳細については、誌面の都合上ここでは省略した。

## (2) トラック輸送業および他産業のTFP変動の動向

実際のTFP変動の動向をみるためのデータは、基本的には81～85年度、86～90年度、92～94年度<sup>20</sup>の各年度について計測したTFP変化率から、各期間の年度平均値を算出している。ただしデータに断裂等により、計測期間が異なっている場合がある。また計測が可能な産業については、参考として91～95年度のTFP変化率も求めている（図表-16）。

さらに資本投入については、資本サービス量は実質資本ストック額に比例すると仮定しているが、資本の稼働率が変化した場合、実際の資本サービス投入量は変化していると考えられる。このため資本の稼働率が利用できる製造業および、トラック輸送業など運輸各分野については、資本稼働率で資本サービス投入量を調整した場合のTFP変化率も計算した。運輸各分野の資本稼働率は、トラック輸送業を例にとれば、IV章1-(3)で述べた実働率、実車率、積載効率の積として求められる輸送効率を使用している。

トラック輸送業のTFP変化率をみると、資本稼働率調整前で81～85年度、86～90年度は、ともに年率0.3%の上昇であったが、貨物自動車運送事業法の施行後の92～94年度では横這いである。しかし資本稼働率調整後では、81～85年度は横這いであり、86～90年度は同0.3%の上昇にとどまっているが、92～94年度は同0.8%の上昇に高まっている。他産業の92～94年度のTFP変化率をみると、全産業で同2.3%減<sup>25</sup>となるなど、多くの産業でTFPは低下している。ただ製造業は資本稼働率調整後で、同2.2%の上昇と、86～90年度から0.1ポイントながら上昇率が改善している。また運輸他分野では、軒並みマイナスとなっているが航空運送だけが資本稼働率調整後で同1.5%のプラスとなっている。しかし航空輸送のTFPは、データの制約から国際線、国内線双方を合わせたものである。国際線では、78年の米国の規制緩和以降、外国航空会社との競争が激化し、これが輸送の効率化推進の背景となっていると考えることができる。また航空輸送では、85年に航空3社の役割分担を決めた70年の閣議了解と72年の運輸大臣示達（いわゆる航空憲法）が廃止され、87年には日本航空が完全民営化されるなどの規制緩和が進んだこともある。

92～94年度の製造業は86～90年度比0.1ポイントTFP上昇率を改善しているが、これはバブル後の低成長のなか進展する国際競争を生き残るために、リストラを厳しく推進した結果と考えられる。したが

<sup>20</sup> トラック輸送業は、貨物自動車運送事業法の施行により従来あった区域トラックと路線トラックの区分がなくなった。このため自動車運送事業経営指標の90年度と91年度データに連続性がない。したがって貨物自動車運送事業法の施行以降は、91年度を起点にTFP変化率を計算することとなる。またトラック輸送業のTFP変化率は、企業がトラック輸送業以外の事業を行っている場合でも、トラック輸送業（当該事業）のみのものを計測しているが、95年度は当該事業の有形固定資産のデータが利用できないようになったため厳密には計測できない。このため貨物自動車運送事業法の施行以降のトラック輸送業のTFP変化率は92～94年度のデータしか利用できない。

<sup>25</sup> 平成9年版「経済白書」118ページに、SNAベースのTFPの計測結果に基づくグラフが掲載されており、暦年ベースではあるが、金産業で81年～84年、91年～95年の全産業のTFPがプラスとなっている。これは付加価値の分配で、固定資本減耗（減価償却費）を、雇用者所得と営業余剰の割合で労働と資本双方に分配すると暗示的に仮定するなど、本稿とのTFPの計測方法の違いによる。本稿の方法に基づいて経済白書のTFPを計測すると、81年～84年度が-0.2%（経済白書の方法に基づけば0.7%）、86～90年度が1.4%（同2.7%）、91～95年度が-0.7%（同0.3%）となる。



図表-16 トラック輸送業および他産業のTFP等年平均変化率

業 種	81~85				86~90				92~94				91~95			
	労働投入	資本投入	TFP	付加価値	労働投入	資本投入	TFP	付加価値	労働投入	資本投入	TFP	付加価値	労働投入	資本投入	TFP	付加価値
全 産 業	1.7	10.1	-1.1	3.6	1.6	9.5	1.4	6.1	0.1	7.9	-2.3	0.7	0.5	7.5	1.2	2.0
鉱 業	-2.9	5.5	-5.7	-2.3	-7.9	-0.7	-1.9	-6.3	-3.2	1.4	-8.2	-8.4	-1.2	3.3	-5.2	-3.7
建 設 業	0.2	7.7	-1.6	0.5	1.9	12.5	1.3	6.7	5.0	13.6	-5.6	2.4	3.5	8.7	-2.3	3.3
製 造 業	1.8	7.5	0.5	4.4	-0.2	6.8	2.6	5.1	-2.4	4.2	0.7	0.6	-1.3	5.1	0.9	1.9
(資本稼働率調整後)	1.8	7.6	0.5	4.4	-0.2	7.8	2.1	5.1	-2.4	1.8	2.2	0.6	-1.3	1.8	2.1	1.9
卸売・小売業	1.3	7.2	0.7	4.1	1.4	11.4	3.1	7.9	2.9	12.2	-2.0	3.7	0.1	6.3	0.8	3.1
不動産業	1.6	14.7	-7.1	3.2	6.3	14.9	-3.4	11.0	-5.9	11.3	-8.7	-3.3	-3.2	9.6	-8.6	-3.0
運輸・通信業	4.7	17.0	-2.5	6.8	3.4	9.2	1.1	6.7	-1.6	2.4	-0.4	-0.5	-0.2	8.5	-1.8	1.3
トラック輸送業	2.4	6.2	0.3	3.5	3.3	9.8	0.3	5.1	-1.8	4.4	0.0	-0.6	-	-	-	-
(資本稼働率調整後)	2.4	8.2	0.0	3.5	3.3	9.9	0.3	5.1	-1.8	0.2	0.8	-0.6	-	-	-	-
貸切バス*	3.7	10.4	-2.4	5.1	0.3	3.8	1.2	3.5	-0.5	1.3	-4.9	-4.2	-1.8	0.4	-0.4	-0.8
(資本稼働率調整後)	3.7	11.6	-3.1	5.1	0.3	4.0	1.1	3.5	-0.5	-0.5	-5.2	-4.2	-1.8	-0.9	-0.4	-0.8
民営乗合バス*	0.4	1.8	-4.6	-4.1	-2.5	4.1	2.2	0.2	-1.1	1.0	-2.4	-3.4	-2.4	2.1	-0.3	-2.3
(資本稼働率調整後)	0.4	-1.1	-4.4	-4.1	-2.5	4.5	2.3	0.2	-1.1	-2.8	-2.1	-3.4	-2.4	0.5	-0.2	-2.3
タクシー・ハイヤー*	2.2	6.3	-1.3	1.3	-0.8	7.1	2.4	2.3	-0.9	-2.5	-3.1	-4.1	-1.6	-1.8	-2.8	-4.4
(資本稼働率調整後)	2.2	6.5	-1.3	1.3	-0.8	7.9	2.3	2.3	-0.9	-3.6	-3.1	-4.1	-1.6	-3.8	-2.7	-4.4
民 鉄	0.8	7.0	-1.4	1.9	-1.1	11.2	-1.5	2.5	1.4	4.9	-3.4	-0.2	1.8	4.5	-2.5	0.6
(資本稼働率調整後)	0.8	6.3	-1.1	1.9	-1.1	10.7	-1.2	2.5	1.4	3.3	-2.6	-0.2	1.8	2.9	-1.8	0.6
航空運送	0.5	9.2	4.7	8.9	4.3	5.0	5.4	9.5	1.1	6.1	0.0	3.5	-	-	-	-
(資本稼働率調整後)	0.5	9.6	4.4	8.9	4.3	7.7	4.3	9.5	1.1	3.1	1.5	3.5	-	-	-	-
内航海運	-8.1	1.2	-1.0	-1.4	5.4	5.2	3.6	6.6	-5.3	7.8	-4.2	-0.3	-8.3	3.7	-0.9	-0.4
(資本稼働率調整後)	-8.1	1.6	-2.0	-1.4	5.4	7.3	2.9	6.6	-5.3	5.5	-2.6	-0.3	-8.3	2.6	0.0	-0.4
電気・ガス・水道業	0.0	8.5	-5.4	1.4	0.0	4.5	1.0	4.6	1.0	6.0	-3.0	2.0	0.8	5.4	-1.5	2.9
サービス業	5.0	15.1	-3.1	5.6	4.9	12.2	0.6	8.8	1.1	10.7	-3.8	1.6	3.7	11.2	-2.6	4.4

(注) 81~85、86~90、92~94、91~95は、各々に含まれる年度の平均変化率(%)。

ただし、※の貸切バス、民営乗合バス、タクシー・ハイヤーは85年度と86年度に、標本の取り方の変更からデータの断裂がある。したがって86~90年度のデータは87~90年度のデータで代用している。

トラック輸送業(脚注(24)参照)と航空運送はデータの制約から、91~95年度については計測していない。

(資料)大蔵省「財政金融統計月報(法人企業統計年報特集)」、運輸省地域交通局、貨物流通局「自動車運送事業経営指標」、運輸省地域交通局「民鉄統計年報」、運輸省鉄道局「鉄道統計年報」、日経NEEDSデータ、運輸省資料、労働省政策調査部「賃金センサス」、「毎月勤労統計要覧」、労働省資料、日本航空、全日本空輸、日本エアシステム「有価証券報告書」、通商産業大臣官房調査統計部「鉱工業指数年報」、運輸省運輸政策局情報管理部「陸運統計要覧」、「船員労働統計」、「自動車輸送統計年報」、「陸運統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、日本船主協会「海運統計要覧」、日本航空協会「航空統計要覧」、日本民営鉄道協会資料、経済企画庁「国民経済計算年報」

って、トラック輸送業でのTFPの改善は目立ったものであるといえよう。トラック輸送業は同期間に、輸送量の低迷から輸送効率も大きく低下し（図表-12）、実質付加価値額増加率がマイナス（年率0.6%減）となった。こうしたなか労働投入を同1.8%減少させたことに加え、輸送の効率化を推進したといえる。このような効率化の推進の原因は、輸送量の低迷ということもあろう。しかし航空運送を除く他の運輸分野でも輸送量は低迷しているものの、TFPが低下していることから、輸送量が低迷するなかで事業者数が増加し、競争が促進されたことによることが大きいものと考えられる。

以上のように、トラック輸送業では貨物自動車運送事業法の施行による需給調整規制の撤廃、運賃・料金の認可制から事前届出制への変更を中心とした規制緩和により、生産効率の改善が進んだものと結論できよう。

### (3) トラック輸送業の規模別TFP変化の動向

トラック輸送業内で規制緩和がどのような影響を及ぼしているかを、保有車両台数規模別に前節と同様に81～85年度、86～90年度、92～94年度の年度平均TFP変化の動向にみる（図表－17、81～85年度、86～90年度については、路線トラックと区域トラックの区分があったため、それぞれについて規模別の年度平均TFP変化の動向を計測している）。ただし規模別での計測では、年度ごとに各統計サンプルの車両数変動から規模別事業者数に変動があるため、1事業者あたりの実質付加価値額、労働投入量、資本投入量を用いて計測を行っている<sup>(26)</sup>。規模別のサンプルに異動があるため計測に問題もあるものとは思われるが、傾向は反映していると考ええる。

計測の結果最も特徴的なことは、資本稼働率調整後でみて92～94年度に他の規模でTFPの改善が進むなかで、51～100台規模の事業者でTFPが横這いにとどまっていることであろう。TFP変化率は、20台以下の規模では86～90年度に、路線トラックの1～20台で年率1.0%の上昇、区域トラックの1～10台、11～20台で各同2.0%低下、1.3%上昇から、92～94年度には1～10台、11～20台で各同0.5%、2.5%の上昇である。21～50台でも86～90年度に、路線トラック、区域トラック各々同0.5%、0.6%の上昇から、92～94年度には同1.6%上昇である。さらに101台を超える規模でも86～90年度に、路線トラックの101～300台、301台以上で各同2.0%低下、1.0%上昇、区域の101台以上で0.5%低下から、92～94年度には101～300台、301台以上で各同0.7%、2.0%の上昇となっている。しかし51～100台では86～90年度に、路線トラック、区域トラックとも同1.4%の上昇と改善していたものが、92～94年度には、同0.0%と横這いにとどまっている。

車両規模別にみた貨物自動車運送事業法施行前の89年度末比94年度末の事業者数増加率では、51～100台の事業者は16.9%増加し、他の規模と比較して低いわけではなく、この規模での競争が進んでいないということではない（図表－18）。この規模でTFP改善の進まない理由は、車両数が少なければ固定費負担が小さいが、ある程度規模が大きくなると固定費負担が大きくなるため、トラック事業者のなかで最も経営が苦しいのは100台前後と考えられていることと関係があるものと思われる。

<sup>(26)</sup> 81～85年度の区域トラックの労働投入量の変化率が、合計では1.3%のプラスであるが規模別ではマイナスとなるなどの計測結果となっている。これは、労働投入量の計測に規模に合わせた賃金・労働時間のデータを用いていることもあるが、統計サンプルに規模間の移動があることを主因としている。簡単な数値例でこれを見ると、規模別に2グループ（Ⅰ、Ⅱ）に分類でき、事業者はA、B、C、Dの4者とし、2期間の変化を考える。期間Ⅰには、ⅠにA、Bが属し、ⅡにC、Dが属するとする。労働（または資本）投入量は、A20、B40、C90、D90とする。この時全体の平均投入量は60、Ⅰ、Ⅱの各平均は30、90である。期間ⅡにはⅠにAが属し、ⅡにB、C、Dが属するとする。労働（または資本）投入量は、A20、B60、C90、D90とする。平均投入量は、全体で65、Ⅰが20、Ⅱが80となる。したがって期間Ⅰから期間Ⅱへの変化率では、全体が8.3%増、Ⅰが33.3%減、Ⅱが11.1%減となる。

図表-17 トラック輸送業の車両台数規模別TFP等年平均変化率

区 分	81~85				86~90				区 分	92~94			
	労働 投入	資本 投入	TFP	付加 価値	労働 投入	資本 投入	TFP	付加 価値		労働 投入	資本 投入	TFP	付加 価値
トラック輸送業	2.4	6.2	0.3	3.5	3.3	9.8	0.3	5.1	トラック輸送業	-1.8	4.4	0.0	-0.6
(資本稼働率調整後)	2.4	8.2	0.0	3.5	3.3	9.9	0.3	5.1	(資本稼働率調整後)	-1.8	0.4	0.8	-0.6
路線トラック	1.9	6.5	1.0	3.9	3.1	9.9	0.5	5.3	1~10台	-6.2	3.0	-0.5	-5.5
(資本稼働率調整後)	1.9	8.1	0.7	3.9	3.1	7.1	1.2	5.3	(資本稼働率調整後)	-6.2	-3.7	0.5	-5.5
1~20台	0.9	9.4	1.7	3.6	2.6	7.9	0.4	4.4	11~20台	1.2	9.3	1.4	3.8
(資本稼働率調整後)	0.9	13.7	1.2	3.6	2.6	4.3	1.0	4.4	(資本稼働率調整後)	1.2	2.6	2.5	3.8
21~50台	-1.4	2.8	1.5	0.7	-1.3	9.6	0.0	0.7	21~50台	0.0	6.5	1.0	2.0
(資本稼働率調整後)	-1.4	2.8	1.4	0.7	-1.3	7.1	0.5	0.7	(資本稼働率調整後)	0.0	2.3	1.6	2.0
51~100台	-1.3	5.7	1.8	1.7	-0.7	2.2	0.9	0.9	51~100台	-2.7	6.9	-0.9	-2.0
(資本稼働率調整後)	-1.3	5.9	1.8	1.7	-0.7	-0.6	1.4	0.9	(資本稼働率調整後)	-2.7	1.0	0.0	-2.0
101~300台	-3.0	-3.4	3.6	0.8	-0.4	6.4	-2.6	-1.5	101~300台	-2.5	5.1	-0.1	-1.1
(資本稼働率調整後)	-3.0	-2.5	3.5	0.8	-0.4	3.9	-2.0	-1.5	(資本稼働率調整後)	-2.5	0.8	0.7	-1.1
301台~	0.5	5.1	0.3	1.7	3.9	9.3	0.3	5.7	301台~	-3.4	4.2	1.3	-0.6
(資本稼働率調整後)	0.5	6.9	-0.1	1.7	3.9	6.4	1.0	5.7	(資本稼働率調整後)	-3.4	0.7	2.0	-0.6
区域トラック	1.3	4.6	0.1	2.2	3.0	9.1	-0.3	4.5					
(資本稼働率調整後)	1.3	5.4	-0.1	2.2	3.0	6.3	0.4	4.5					
1~10台	-4.6	2.0	0.4	-2.8	0.2	5.2	-3.4	0.5					
(資本稼働率調整後)	-4.6	4.1	0.1	-2.8	0.2	-0.6	-2.0	0.5					
11~20台	-2.5	2.9	-1.2	-2.8	0.0	8.7	0.3	2.4					
(資本稼働率調整後)	-2.5	4.9	-1.6	-2.8	0.0	4.8	1.3	2.4					
21~50台	-0.4	4.0	-0.7	-0.3	-1.9	-0.2	0.6	-0.9					
(資本稼働率調整後)	-0.4	3.7	-0.8	-0.3	-1.9	-2.4	1.0	-0.9					
51~100台	-0.8	0.0	0.2	-0.4	-1.5	4.6	0.6	0.7					
(資本稼働率調整後)	-0.8	1.2	-0.1	-0.4	-1.5	1.1	1.4	0.7					
101台~	-0.2	4.3	0.9	1.7	-0.3	5.6	-1.2	0.7					
(資本稼働率調整後)	-0.2	4.9	0.7	1.7	-0.3	2.7	-0.5	0.7					

(注) 81~85、86~90、92~94、91~95は、各々に含まれる年度の平均変化率(%)。

区域トラックの労働投入など、台数別の伸び率が合計の伸び率が上回る理由については、脚注(26)参照。

(資料) 運輸省地域交通局、貨物流通局「自動車運送事業経営指標」、運輸省運輸政策局情報管理部「自動車輸送統計年報」、  
労働省政策調査部「賃金センサス」

すなわち総費用のうち固定費負担が低い、小規模および大規模事業者では、輸送効率化のために各種の変動費の節減等の方法を取りやすいが、50～100台規模では、固定費負担が重いために、変動費節減の余地が少ないため競争が促進されるなかでもTFPの改善が進まないものと推察される。

図表-18 車両規模別トラック輸送業の事業者数推移

年	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	95/90
5両以下	8,569	8,336	8,389	8,411	8,154	8,212	8,455	8,587	8,775	9,115	4.3%
6～10両	8,848	8,600	8,627	8,498	8,669	8,824	9,402	9,944	10,337	10,902	21.6%
11～20両	10,408	10,825	10,898	11,093	11,120	11,354	11,543	11,855	12,426	12,840	12.0%
21～50両	7,394	7,883	8,281	8,724	9,158	9,559	9,790	9,919	10,197	10,416	16.9%
51～100両	1,544	1,710	1,881	2,095	2,211	2,335	2,356	2,371	2,466	2,513	17.7%
101～200両	363	437	486	564	579	589	591	596	620	659	9.9%
201両以上	136	142	159	170	180	180	171	178	194	193	14.1%
合計	37,262	37,933	38,721	39,555	40,071	41,053	42,308	43,450	45,015	46,638	13.8%

(注) 時点は各年3月末、95/90は95年の90年に対する増加率。

(資料) 運輸省「陸運統計要覧」

## V. 他運輸分野へのインプリケーション

前章でみたようにトラック輸送業では、需給調整規制の撤廃と運賃・料金の認可制から事前届出制への変更を中心とした規制緩和から、事業者数の増加を通じて競争が促進された。その結果、運賃・料金は低下し、TFPも、国際線の競争がある航空運送を除き他の運輸分野では低下するなか、上昇しており生産効率も改善されている。

トラック輸送業以外の運輸分野では、運輸規制上の根幹をなしてきた需給調整規制などの規制が依然続いている。しかし近年の規制緩和要求の高まりのなかで、I章2-(3)でみたように貸切バス、乗合バス、タクシー、旅客鉄道、国内旅客船、国内航空運送の6分野については99年～2001年までに、需給調整規制を廃止するとされている。また内航海運でも船腹調整事業の解消についての検討が行われている。さらに行政改革委員会規制緩和小委員会の報告書「大きな一歩、さらに前へ」でも港湾運送の分野も需給調整規制の廃止と、料金の許可制から届出制へ変更することが提言されている。

運輸各分野のTFPは本稿で計測を行った6分野では、民鉄が計測を行った全期間で低下が続いている。他の分野でも内航海運が91～95年度に年率0.0%と横這いであるが、その他の航空運送を除く4分野では86～90年代には改善がみられたが、その前後の81～85年度、91～95年度には低下している(図表-16)。この理由は、参入規制から競争が限定的であることで、生産の効率化が進んでいないためと推察できる。

こうしたなかトラック輸送業の動向は、需給調整規制の撤廃など規制緩和が進めばこれらの運輸分野でも競争が促進され、非効率な生産が改善されることを示唆している。ただトラック輸送業でも、営業区域や最低車両台数などの規制が残り、完全に規制が撤廃されたわけではない。したがってこうした規制が緩和されればさらに大きく生産効率が改善される可能性もある。生産効率が改善されれば、生産者の事業効率の改善だけでなく、価格の低下や新たな運輸サービスの提供により消費者にとつてのメリットも大きく、効率的な資源配分につながる。

またマクロ的にも景気浮揚のために規制緩和が望まれるなか、各産業の活動にとって不可欠な物流コストの削減に向け早期の生産効率の改善からの価格低下が期待される。さらに新たな運輸サービスの提供もあわせた需要拡大、投資増加のためにも、運輸各分野での範囲の拡大、前倒しも含めた規制緩和の早期の実行が望まれる。

(主要参考文献)

- 加藤雅 [1994] 「規制緩和の経済学」 東洋経済新聞社  
江副憲昭 [1994] 「市場と規制の経済理論」 中央経済社  
植草益 [1991] 「公的規制の経済学」 筑摩書房  
中条潮 [1995] 「規制破壊」 東洋経済新報社  
鶴田俊正 [1997] 「規制緩和—市場活性化と独禁法」 ちくま書店  
経済企画庁総合計画局 [1986] 「規制緩和の経済的効果」 大蔵省印刷局  
経済企画庁総合計画局 [1989] 「規制緩和の経済理論」 大蔵省印刷局  
スティーブ・ヴォーゲル [1997] 「規制大国日本のジレンマ」 東洋経済新報社  
経済企画庁総合計画局 [1994] 「現代の楽市楽座—規制緩和と経済活性化—」 大蔵省印刷局  
木村達也 [1997] 「トラック輸送業における規制緩和とその影響」 ニッセイ基礎研究所  
柴田弘文、柴田愛子 [1988] 「公共経済学」 東洋経済新報社  
奥村正寛、鈴木興太郎 [1985] 「ミクロ経済学Ⅰ モダン・エコノミクスⅠ」 岩波書店  
伊藤元重 [1992] 「ミクロ経済学」 日本評論社  
黒田昌裕 [1989] 「一般均衡の数量分析」 岩波書店  
香西泰、土志田征一 [1985] 「経済成長」 第2版、日本経済新聞社  
若杉隆平 [1986] 「技術革新と研究開発の経済分析」、東洋経済新報社  
経済企画庁 [1997] 「平成9年版 経済白書」 大蔵省印刷局  
通商産業省 [1997] 「通商白書（総論）平成9年版」 大蔵省印刷局  
総務庁 [1997] 「規制緩和白書（97年版）」 大蔵省印刷局  
早見均 [1996] 「市場開放と経済効率—平均費用関数の推定」 『日本経済研究 No. 31』

日本経済研究センター

黒田昌裕、吉岡完治、清水雅彦 [1987] 「経済成長：要因分析と多部門間波及」

『日本経済のマクロ分析』 東京大学出版会

- 行政改革委員会規制緩和小委員会 「光輝く国を目指して」 1995年12月  
行政改革委員会規制緩和小委員会 「創意で作る新たな日本」 1996年12月  
運輸省 「今後の運輸行政における需給調整の取扱いについて」 1996年12月  
閣議決定 「経済構造の変革と創造のためのプログラム」、1996年12月  
総務庁 「規制緩和推進計画の再改訂について」 1997年3月  
閣議決定 「経済構造の変革と創造のための行動計画」、1997年5月  
規制緩和経済効果研究会 「規制緩和の経済効果試算について」 1997年5月  
経済団体連合会 「21世紀に向け新しい規制推進体制を望む」、1997年9月  
総務庁 「規制緩和のフォローアップ調査結果報告書」 1997年10月

総務庁「規制緩和のフォローアップ調査 事項別措置概要一覧」1997年10月

産業構造委員会総合部会基本問題小委員会「経済構造の深化・加速化に向けて（緊急提言）」、

1997年11月

行政改革委員会規制緩和小委員会「大きな一歩、さらに前へ」、1997年12月

経済対策閣僚会議「21世紀を切りひらく緊急経済対策」、1997年11月