

運送業の規制緩和に対する一考察 ～電子商取引からの問題提起～

大 東 正 虎
(関西大学大学院 博士課程後期課程)

報告要旨

1. はじめに

わが国において、1993 年にインターネットが商用開始して以来、電子商取引が盛んに行われるようになってきた。電子商取引自体は、1980 年代に入ってから EDI（電子データ交換）によって行われていた。もともと電子商取引は B2B（企業間取引）を中心に行われてきたが、近年では B2C（企業対消費者の取引）及び、C2C（消費者間の取引）も盛んに行われるようになってきた。

B2B の場合、取引が企業間で行われるため、扱うモノ単位と金額が大きいので送料に限りさえあれば、従来通りの取引ができた。しかし、徐々に B2C や C2C が増えるようになって、個別に商品が発送されるようになり、扱うモノの単位が小さくなることで小額の製品に対する送料の問題が顕在化してきた。

そして、商品の額に対して送料の占める割合が大きくなると、送料は企業にとって大きな負担となる。同時に消費者にとっては、その送料が原因で買い物を躊躇するという事態になっている。

本報告では、電子商取引においてデジタルのみで取り引きされる市場を除いて、モノをオンラインで注文後、自宅あるいは代理の場所でモノを受け取るといったバーチャルとリアル融合の視点から送料などの問題と運送業の規制緩和について考察を行う。

また、B2C における送料の問題点を取り上げるため、運送業全体の中でも取扱量が多く消費者との直接的な関わりが深いトラック事業に着目して論を展開する。

さらに、物流二法によって、運賃の事前届出制の廃止、最低保有車両台数の規制緩和、営業区域の規制廃止などトラック事業者は過当な競争にさらされていることから、こうした点からも運送業の規制緩和に対して考察をおこなう。

2. B2C による電子商取引

1) B2C の電子商取引とは

B2C は企業がインターネットのウェブサイト上に表示した商品情報を、消費者が見て注文を行うことで電子的に取引が成立する。また、クレジットカードなどを用いて決済も電

子的に行われるので、きわめて効率的にビジネスが成立する。B2C でよく使われる手段には、業者と消費者がネット経由で直接取引を行う直販、ウェブサイト上に展開されている仮想の商店街で購買を行う仮想モール、ウェブサイト上で公開されるオークションの入札に参加するネットオークション、パソコンや車など販売店ごとの価格情報の比較表を表示し消費者を支援するショッピングエージェントの4種類がある¹⁾。

B2C の形態はこのように分類されるが、商品によってもその取り扱い方は異なってくる。この点について Andrew (1997) らは、ウェブサイト上でモノを注文することも、デジタル製品を購入することもどちらも B2C であるとしている²⁾。本報告では、送料について問題提起を行い、運送業者の規制緩和について考察するため、前者の B2C を主に扱うことにする。

2) 送料などが企業に与える問題点

1993 年のインターネットの商用化に伴い B2C も活発になってきた。ところが、数多くの B2C を行う企業が、ビジネス・モデルの構築と選択で事業に失敗した。その原因の一つとして、送料の問題があげられる。

それは、Roger and Kristina (2001) が指摘するように、モノを大量に送るより少量で送ったほうが、一個あたりの費用は高くなるのが、流通の基本原則だからである。

3) 消費者から見た送料などの問題

B2C における電子商取引の不満は、『ネット通販の利用実態 2004 年 4 月調査報告書』³⁾、によると「送料がかかる」が全体平均で 65.8%と最も高く、次に「実際に商品を確認できない」56.8%、「個人情報の漏えい、決済のセキュリティが不安」44.5%などと続く。さらに、購入経験別に不満を見ると、「送料がかかる」は総じて購入経験が長くなるほど高くなる。また、決算手段を見ると、「郵便振替・銀行振込」「代金引換」「コンビニでの支払い」は購入経験が短い人ほど高くなる。このことから、リスクを強く感じる人はコンビニでの支払いや宅配便の代金引換サービスを利用すると考えられる。

そこで、送料を問題として考える場合、その解決方法としてトラック経営におけるロジスティックス戦略⁴⁾とトラック業界の規制緩和が主たる要因として考えられるが、本報告ではトラック業界の規制緩和に着目して考察を行う事にする。

1) 加藤英雄著『ネットワーク経営情報システム ―インターネット・ビジネスモデル―』共立出版 2004 年、pp. 113-115。

2) Andrew B.W. et al., *The Economics of Electronic Commerce*, Macmillan Technical Press, 1997. 香内力訳『電子商取引の経済学』ピアソン・エデュケーション、2000 年、pp. 18-19。

3) 日経産業消費研究所編著『ネット通販の利用実態 2004 年 4 月調査報告書』日経産業消費研究所、2004 年、pp. 21-22。

4) 富士通路ジスティックスソリューションチーム編著『中間流通は誰が担うか』白桃書房、2005 年 p. 11。

3. 運送業の規制緩和

1) 運送業の規制緩和と電子商取引

1992年に運輸二法が施行された当時、電子商取引はEDIを利用したB2Bを中心として行われていた。B2Bは企業間で行われるため、扱うモノ単位が大きく送料という面から見れば、従来通りの取引ができた。しかし、B2Cもだんだん増えていることから、消費者にとってもB2Cの事業者（荷主）にとっても送料は安い方が望ましいと考えられる。

2) 運賃の動向

運賃の競争問題について齋藤（2004）によると、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ている⁵⁾という。すなわち、荷主企業にとって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ため、トラック運賃は低下を余儀なくされた。

3) 規制緩和の概要

トラック運送業は、取り扱う事業によって異なる分類がなされ、一般貨物自動車運送業、特別積合せ貨物運送業、特定貨物自動車運送業、霊柩運送業に分けられる。宅配便事業者の多くは特別積合せ貨物運送業に含まれている。そして、物流二法の「貨物自動車運輸事業法」によって規制されている。その内容は経済的規制緩和と社会的規制強化に分けることができる⁶⁾。同法に基づく事業区分において重要となるのは、一般貨物自動車運輸事業と特別積み合わせ貨物運送業である。

（1）運賃の事前届出制廃止

2003年に事前届出制が廃止されたことによって、トラック運賃は基本的に市場原理にゆだねる形になった。届出制度廃止により運賃が事実上自由化され、運賃水準がさらに押し下げられる可能性も考えられる。

（2）最低保有車両台数の規制緩和

営業許可申請の際、各営業所に配置する事業用自動車の種別及び台数を記載することが義務づけられていた。現在では、段階的に緩和されてきている。

⁵⁾ 齋藤実著「規制緩和とトラック運送業の構造」『国際交通安全学会誌』国際交通安全学会、第29巻1号、2004年3月、p. 46。

⁶⁾ 水谷淳著「運輸事業の規制緩和と経済厚生―道路貨物輸送事業を対象として―」『運輸政策研究』運輸政策研究機構、第6巻2号、2003年7月、p. 29。

しかし、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）で営業行為を行う「白トラ」が横行していたため、許可条件が緩和されたことによって合法的に市場参入を果たすこととなった⁷⁾。

（３）営業区域の規制廃止

物流二法が施行された段階で、すでに一般トラック運送事業者による積み合わせ輸送が認められていたため、その後も段階的に拡大営業区域が導入されていた。実際には、一般トラック運送事業者による「特積み類似行為」は以前から行われており、既に一般事業者による積み合わせ事業への参入は進んでいたとみられる。そのため、営業区域の廃止による、積み合わせ輸送への参入はそれほど増加しない。一般トラック運送事業者からの参入増加による特積み運賃の値下がり起きる可能性はそれほど大きくないと考えられる。

４．運送業の規制緩和に伴うリスク

１）傭車下請け関係の拡大

傭車とは、経営規模の大きなトラック運送業者が、他のトラック運送業者の車両を運転手ごと借り受ける下請けのことをいう。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く、逆に零細規模の事業者にとって独自に荷主企業の貨物を獲得することは容易ではない⁸⁾。そうすると、経営規模が大きなトラック運送業者と零細事業者の間では、元請けと下請けの関係が築かれるようになる。つまり、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、こうした傭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。

２）過積載と過労運転の増加

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。また傭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。

また、過労運転について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。

結果的に、経済的規制緩和によるトラック運送業における競争の激化は、社会的損失である過積載や過労運転を促進することになった。

7) 齋藤実著、前掲書、pp. 45－46。

8) 前掲書、p. 48。

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。大型トラックによる重大事故の発生は、その原因が過積載であったり、過労運転であったりする。2003 年から安全対策の強化として、大型トラックには時速 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ようになった。

5. 運送料金の限界

1) 高速道路の利用料金

高速道路の利用料金は決して安いわけではなく、割引サービスの種類も多いとはいえない。現状では高速道路の料金は運送業者の経営努力では削減しにくい部分であり、削減するためには区間を選んで高速道路を使わずに一般道を使用するなどの努力をせざるを得ない。

2) 厳しくなる環境規制

2001 年 12 月に自動車 NOx・PM 法が施行され、2003 年 10 月に東京都では条例でディーゼル車排出ガス規制が行われるようになった。このため、運送事業者はその対策のために費用負担を強いられる。

しかし、環境規制にかかる費用全てを運送事業者だけに強いるわけにはいかないので、政府予算が低公害車普及促進対策として盛り込まれる他、既に環境規制に対する支援措置として、税制上の優遇が行われている。

それでも、トラック事業者は環境規制によって更なる費用負担が強いられることは間違いない。だが、これら環境に関する規制は緩めるわけにはいかないと考えられるので、それに伴って運送料金の引き下げは限界になりつつあると考えられる。

6. むすび

今後の課題として、トラック事業者は過当な競争にさらされていることから、経済的規制緩和に対する評価が必要であると考ええる。高速道路に関していえば、民営化が実現すると様々な料金設定が行われると考えられる⁹⁾ことから、仮に高速道路料金の規制緩和が様々な行われたとすると、トラック運送業にも様々なサービスがもたらされるようになると考えられる。また、社会的規制強化に関していえば、ドライバーの過労防止、過積載の禁止について更なる強化が必要である。特に、一般貨物自動車運送業による備車下請け関係が過労運転や過積載の主な原因であるので、こうした構造そのものを変えて行かねばならないと考える。

⁹⁾ 宮川公男著『高速道路何が問題か』岩波書店、2004 年、p. 25。