

# 物流業における規制緩和と その効果

1999年11月26日

富士通総研 経済研究所

木村達也

[kimurat@fri.fujitsu.co.jp](mailto:kimurat@fri.fujitsu.co.jp)

# 発表の構成

1. 物流業における規制緩和の状況
2. トラック輸送業の規制緩和
3. 内航海運業の規制緩和
4. 規制緩和の効果：生産性への影響

## 1. 物流業における規制緩和の状況①

# 物流業での規制緩和の進展

## 典型的競争制限部門の物流業で規制緩和が進展

### 物流業での需給調整規制の廃止(予定)状況

トラック輸送業	90年12月: 免許制(需給調整が前提)→許可制(資格要件)
内航海運業	98年5月: 従来の需給調整規制から新たな規制へ移行
貨物鉄道事業	JR貨物の完全民営化等経営改善が図られた段階で廃止
航空運送事業	2000年2月: 廃止予定
港湾運送事業	免許制→許可制に、主要9港で2000年に先行実施

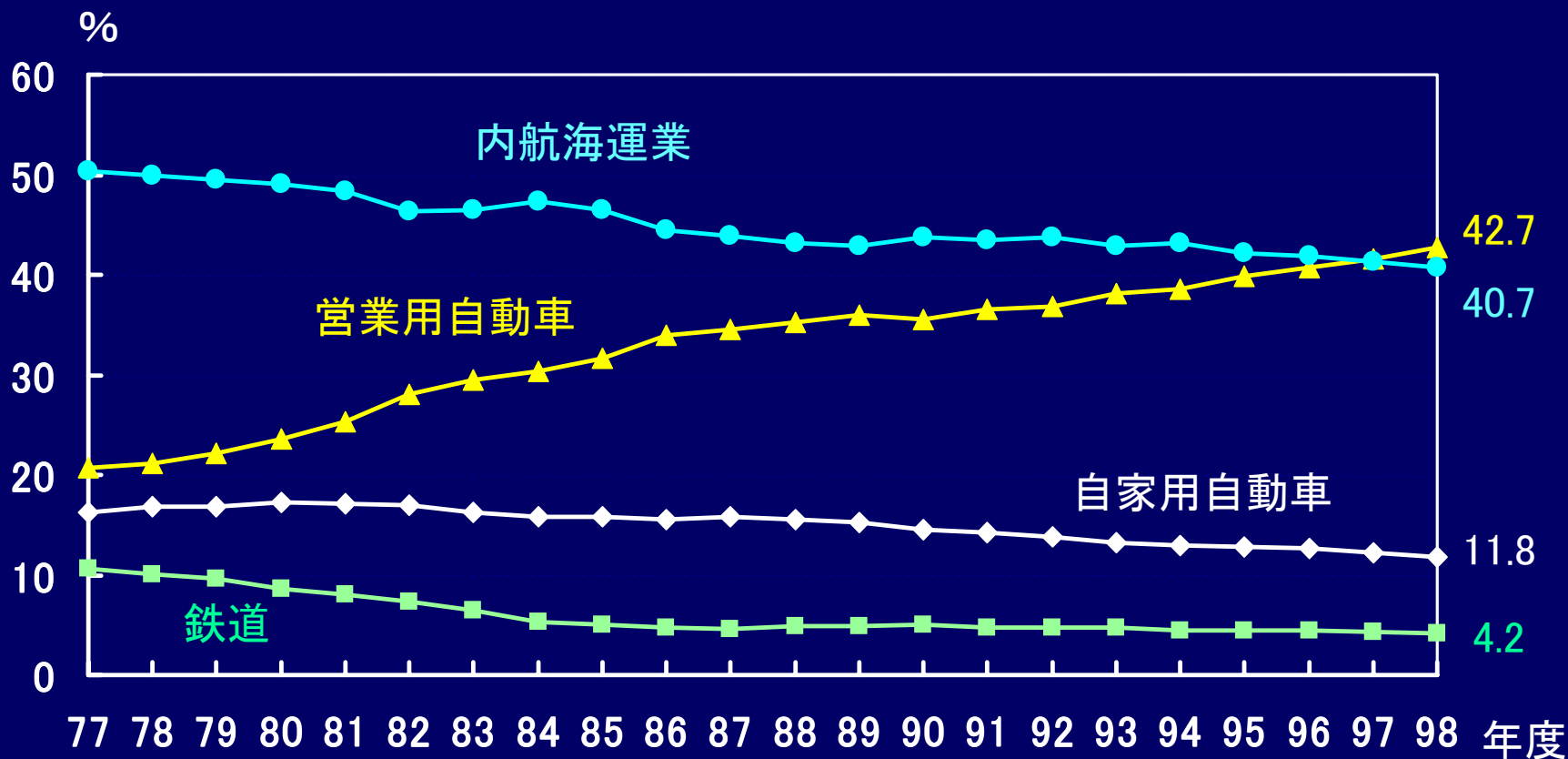
(資料)閣議決定「規制緩和推進3か年計画(改定)」、

運輸政策審議会海上交通部会答申「港湾運送業の規制緩和について」等

## 1. 物流業における規制緩和の状況②

# 国内貨物輸送分担率(トンキロベース)

営業用自動車(トラック輸送業)と内航海運業が重要な機関



(注) グラフ右の数値は98年度の各機関の輸送分担率(%)

(資料) 運輸省運輸政策局情報管理部「運輸経済統計要覧」、「内航海運輸送統計年報」、運輸省資料

## 2. トラック輸送業の規制緩和①

# トラック輸送業の規制緩和の状況

90年12月：貨物自動車運送事業法施行

➡ 大幅な規制緩和

その後も営業区域などで規制緩和が進展

### 貨物自動車運送事業法の施行による主な規制緩和事項

新規参入

免許制(需給調整が前提) → 許可制(資格要件)

運賃・料金

認可制 → 事前届出制

積合せ輸送

区域輸送：発地/着地が営業区域内のものは自由化

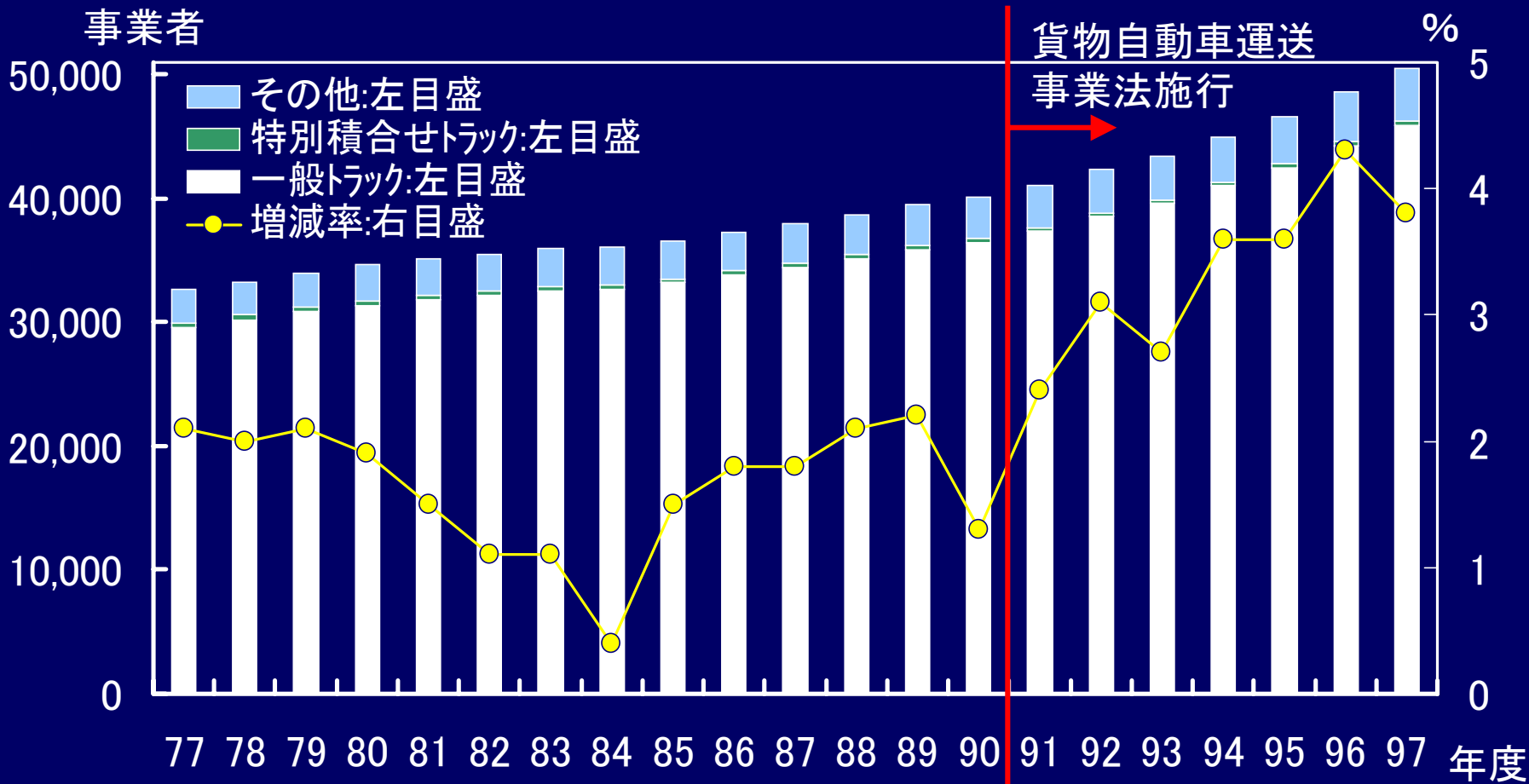
運航系統、営業  
区域の変更

新規免許取得 → 事業計画の変更への認可

(資料) 各種資料より作成

# 事業者数の推移

貨物自動車運送事業法施行後増加率が顕著に上昇

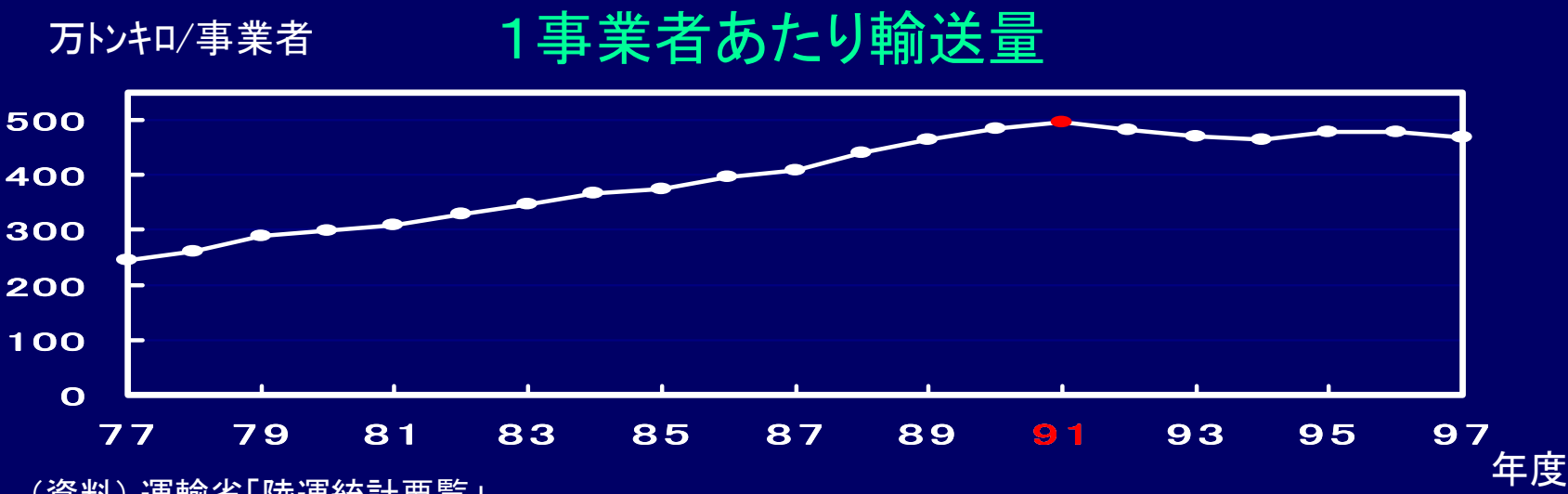
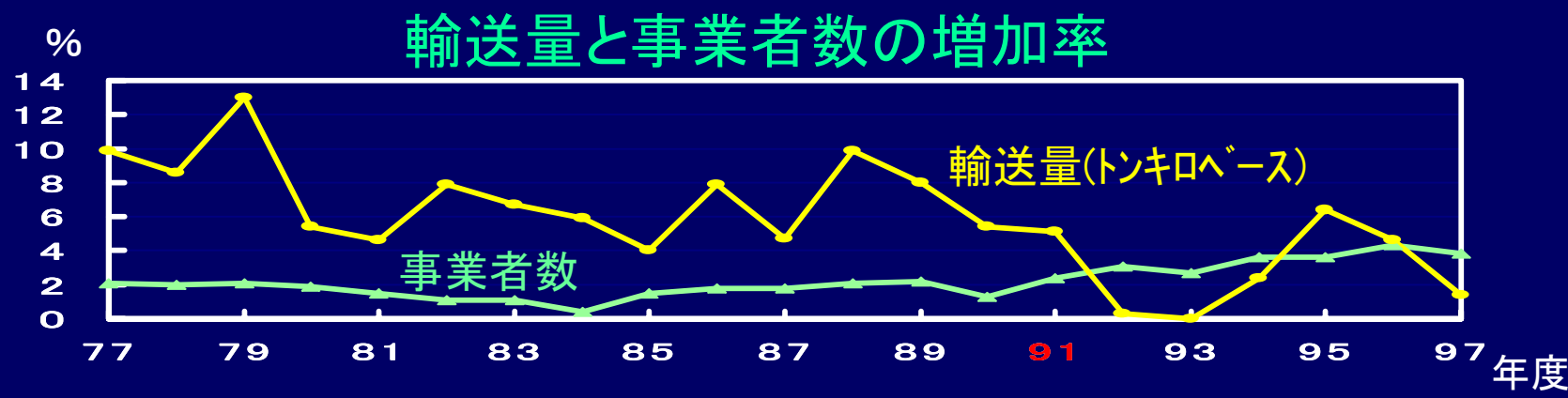


(資料) 運輸省「陸運統計要覧」

2. トラック輸送業の規制緩和③

# 1事業者あたり輸送量

輸送量の低迷もあり、92年度以降横這い傾向



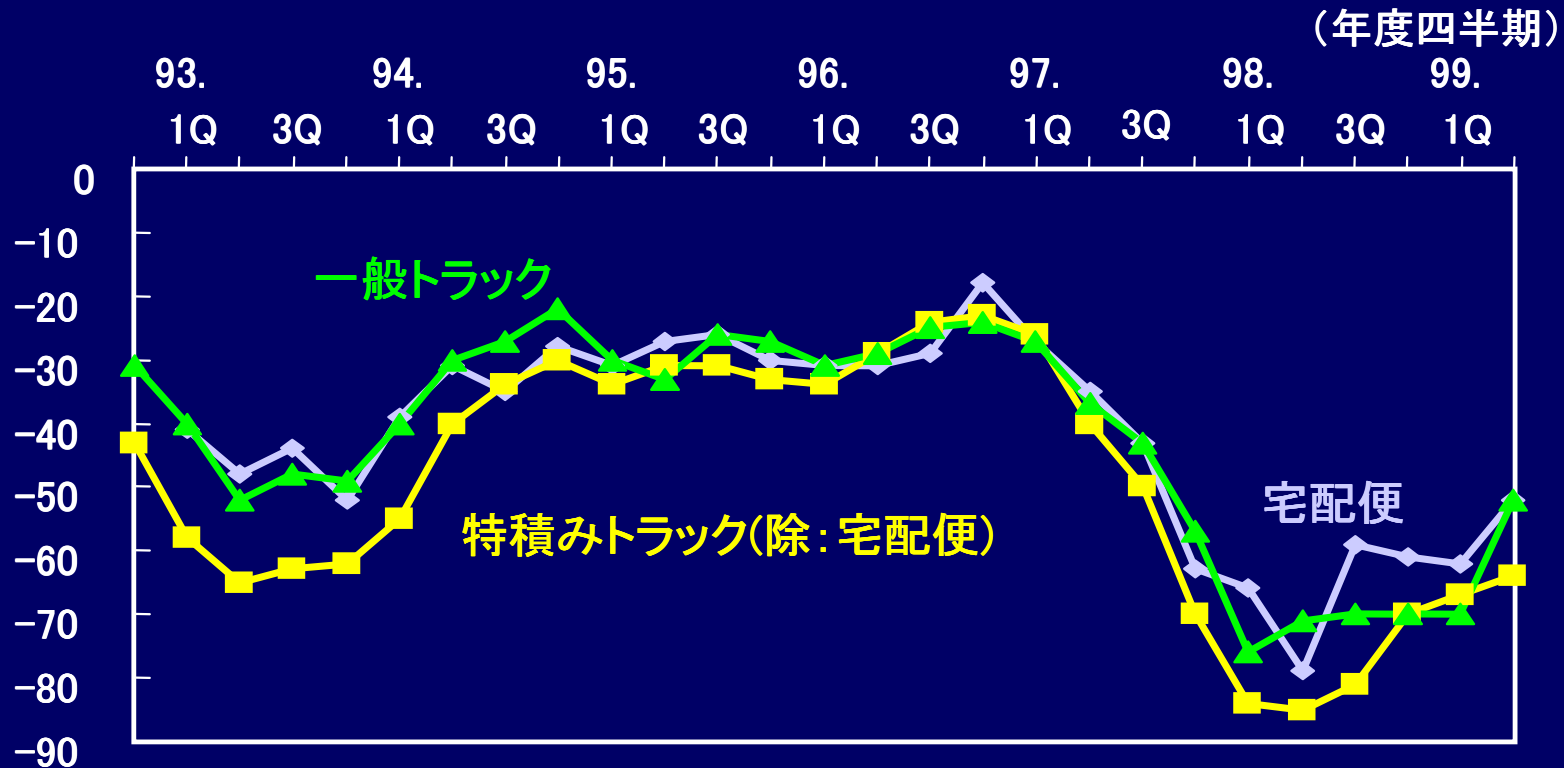
(資料) 運輸省「陸運統計要覧」

2.トラック輸送業の規制緩和④

# 運賃・料金動向

運賃・料金は低下が続く

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、アンケート回答数の大幅上昇を $a_1$ 、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、
$$\text{指標} = \frac{(2 \times a_1) + (1 \times a_2) + (0 \times a_3) + (-1 \times a_4) + (-2 \times a_5)}{(a_1 + a_2 + a_3 + a_4 + a_5)} \times 100$$

(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」他



### 3. 内航海運業の規制緩和①

# 内航海運業の規制緩和の状況

内航海運業法と内航海運組合法(内航2法)が枠組み

従来の需給調整規制

スクラップ&ビルド方式の船腹調整事業(S&B調整)  
(問題点)

- ・進展しない事業拡大など経営基盤強化
- ・意欲的な事業者の事業拡大、新規参入制限  
→ 事業の活性化の障害
- ・船員確保、輸送効率化など業界課題への対応能力低下



内航海運暫定措置事業

98年5月: 激変緩和措置として移行

### 3. 内航海運業の規制緩和②

## S & B調整

新船舶建造に既存船のスクラップが必要

- ・スクラップ量は、基本的に新船舶と同等またはそれ以上

66年から98年5月まで継続

- ・過剰船腹を解消するため実施 → 本来は一時的な措置
- ・輸送の安定確保のための建造容易化などから長期継続へ

長期にわたるS & B調整

- ・既存船をスクラップする権利(引当資格)が営業権化
- ・バブル期のピーク時には船舶建造費の1.2倍程度に
- ・金融機関からの借り入れの担保にも

## 内航海運暫定措置事業

自己所有船のスクラップに対し交付金

- ・船腹量に応じ引当資格相当額を交付

➡ 引当資格の財産価値を補償

交付金の財源は新規船舶建造者による建造等納付金

- ・金額は交付金額 +  $\alpha$

建造等納付金は自己所有船のスクラップで代替可能

事業は収支がバランスするまで継続

参入障壁は依然高い

# 暫定措置事業の状況

競争は促進されていない

- ・ 交付金交付期限(2014/9)後も事業継続の可能性が強い

交付金、建造等認定状況

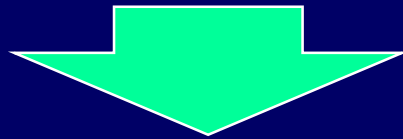
	隻数	対象トン数	交付金または 納付金(予定)額
スクラップ	751隻	84万2千t	638億09百万円
建造等	55隻	16万1千t	45億26百万円
(引当船)	(31隻)	(4万6千t)	(―――)
増減見込み	-727隻	-72万7千t	(―――)

(1999年11月11日時点)

(資料)運輸省ヒアリングにより作成

## 生産効率化の把握

規制緩和の本来の目的  
競争促進による生産効率化



生産量(付加価値)変動要因＝  
労働投入量, 資本投入量, その他の要因

この「その他の要因」に注目するのが、  
全要素生産性(TFP)変化率

4. 規制緩和の効果：生産性への影響②

# TFP変化率

90年代：トラック輸送業はプラス（改善）を拡大  
内航海運業はマイナス（悪化）

(年度)	81～ 85	86～ 90	91～ 96
全産業	-0.9	1.3	-0.6
運輸・通信	-2.3	0.9	-0.9
トラック輸送業	0.0	0.2	0.9
内航海運業	5.8	6.2	-4.9

(年度)	81～ 85	86～ 90	91～ 96
建設業	-1.4	1.2	-2.2
製造業	0.6	2.0	2.9
卸売・小売業	0.9	3.1	0.4
サービス業	-2.9	0.4	-1.2

(注)付加価値に関するTFP。単位：％、トラック輸送業の91～96年度は、92～94年度。  
(資料)運輸省資料、大蔵省「財政金融統計月報(法人企業年報特集)」、労働省政策調査部「賃金センサス」等

## TFP変化率の詳細の把握

TFP  
の  
変  
化



**投入要因:**売上高一定のもとでの投入変化

さらに投入の種別により

- 労働投入要因
- 資本投入要因
- 中間投入要因



**売上高要因:**投入一定のもとでの売上高変化

売上高＝輸送量×運賃・料金の仮定から

- 輸送量要因
- 運賃・料金要因

4. 規制緩和の効果：生産性への影響③

# TFP変化率の詳細：トラック輸送業

		(単位：%)		
(年度平均)		81～85	86～90	92～94
TFP変化率		0.0	0.2	0.9
要因	投入	-7.7	-8.4	-0.5
	労働投入	-1.9	-2.5	1.5
	資本投入	-1.5	-2.4	0.1
	中間投入	-4.2	-3.5	-2.1
	売上高	7.7	8.7	1.4
要因	輸送量	6.5	6.8	1.4
	運賃・料金	1.2	1.9	0.1

- TFP改善は売上高要因による
- 92～94年度  
売上高要因の寄与は続く  
(労働投入削減なども寄与)



商品開発・サービス改善など創意工夫による

(資料)運輸省「自動車運送事業経営指標」、「陸運統計要覧」  
「自動車輸送統計年報」、「陸運統計年報」等より作成



# TFP変化率の詳細：内航海運業

(単位：%)

(年度平均)		81～85	86～90	91～96
TFP変化率		5.8	6.2	-4.9
要 因	投入	15.7	-6.6	10.4
	労働投入	5.2	-0.4	4.4
	資本投入	-0.1	-2.3	-0.4
	中間投入	10.7	-3.9	6.4
	売上高	-9.9	12.7	-15.2
	輸送量	-9.2	12.7	-14.2
	運賃・料金	-0.7	0.1	-1.1

- TFP改善はバブル期を除き投入要因による
- 労働投入要因と中間投入要因の寄与大
- 表面上低い総資本経常利益率が背景



利益率を上げるための投入削減が主体

(資料)運輸省「船員労働統計」、「内航船舶統計年報」  
運輸省資料等より作成

## 海上輸送サービス改善の事例

### 貨物フェリー

#### 関東－九州間の自動車部品輸送

サービス改善点(94年6月)

1. 運行のデイリー化
  - ・週4便 → 6便
2. 小口荷物の取り扱い基地の設置
  - ・積み出し港の埠頭近くに集配基地を設置
  - 小口貨物のトレーラー混載共同輸送が可能に



改善効果：海上輸送比率43%(93年) → 91%(98年)

# トラック輸送業と内航海運業の相違

## トラック輸送業

- ・実質的に規制緩和が進展
- ・事業者数が増加し、競争が激化



事業者の創意工夫による積極的な生産効率化

## 内航海運業

- ・規制緩和(需給調整規制の撤廃)は形式的
- ・新規参入は進まず、船腹量は減少



利益率確保のための生産効率化

## 求められる競争促進への施策

物流業での規制緩和は進展するが不十分

(需給調整規制)

- ・内航海運業：暫定措置事業は15年以上存続
- ・貨物鉄道事業：廃止時期不明確
- ・港湾運送業：主要9港以外の廃止時期未定

(その他の規制)

- ・トラック輸送業でも運賃・料金、営業区域等規制が残る



競争を実質的に促進する規制緩和が必要

- ・社会的規制の要否の十分な検討
  - ・独占禁止法の運用強化
- } 併せて  
必要

FRI

FUJITSU RESEARCH INSTITUTE