

英国のトラック輸送業

— 質的規制としての運用者免許制度を中心に —

寺 田 一 薫

序

英国のトラック輸送業の規制緩和政策¹⁾は、先進国の運輸業の規制改革としては先駆的事例であり、かつ規制の程度の見直しというのではなく、後述のように細かな問題は若干あるものの、理念上は数量規制を完全に撤廃し、質的規制で置き換えるというきわめて明快な政策であった。従って英国の事例からは、数量規制を撤廃することの帰結、ならびに質的規制の制度上の構造と実行可能性が汲み取りやすい。加えて、他の政策問題同様、英国においては、政策立案過程とその段階での賛否が政府公式資料中で公表され、当該政策の美点と欠点の評価が行いやすい。

現在、わが国においても、従来の「道路運送法」にかえて「貨物自動車運送事業法」案が成立段階にあり、トラック業の事業区分見直しや参入規制の若干の緩和など、程度は中途半端ではあるものの、1968年の交通法（Transport Act）改正当時の英国とやや対応した議論がなされている。また英国国

注1) 本稿の主題である英国のトラックにおける運用者免許をある程度包括的に論じた文献として、以下がある。K. J. Button and A. D. Pearman, Regulation of Road Haulage in United Kingdom: a Critical Review, in *Economic Development and Regulatory Reform Issues, Transportation Research Record* 851, 1982. P. J. Mackie, D. Simon and A. Whiteing, *The British Transport Industry and European Community*, Gower, 1987. 経済企画庁総合計画局編『規制緩和の経済理論』大蔵省印刷局, 1989年, 補論(イギリスにおけるトラック輸送業の規制緩和)。

内においても、1980年交通法下で長距離急行バス²⁾、1985年交通法下で地域バス³⁾と、順次トラックについてとられたとほぼ対応した規制緩和政策が実施されている。英国のトラック業の議論は、洋の東西、あるいは交通機関のいかんを問わず、規制緩和に関する普遍的な問題提起を含んでいるものと考えられる。

英国のトラック業のケースは、政策実施後も比較的信頼できる研究的立場からのアフター・フォローがなされており、それらの紹介も本稿の目的の一つとなっている。英国のトラック業をめぐる制度は、1992年のEC統合時に大きな制度変更が予定されており、本稿はその前の段階での整理が必要との考えからまとめられたものである。

I. 供給組織と制度の変遷⁴⁾

1. 供給組織の変遷

後述の英国のトラック輸送業の規制改革の対象となる産業構造に至る過程を、第二次大戦後に限定して要約すれば以下のとおりである。

二次大戦後の長距離道路貨物輸送の国有化は貨物輸送の効率化を推進することをその目的とし、1947年交通法の下で、40キロ超の営業用トラック輸送が英国道路輸送サービス (British Road Service) として公有化された。同時に新たに国有化された他の交通部門と統合され、英国運輸委員会 (BTC) の傘下におかれた。

2) 拙稿「都市間バスをめぐる政策対応」『高速道路と自動車』第31巻第10号、1988年10月、参照。

3) 拙稿「交通政策における規制緩和問題—英国における域内(ローカル)バス規制緩和論争—」『徳山大学論叢』第28号、1987年12月、参照。

4) 本章および次章の記述については、主として以下の文献によっている。Department of Transport, *Road Haulage Operators' Licensing: Report of the Independent Committee of Inquiry*, HMSO, 1978. 運輸経済研究センター『欧米における陸上貨物の運送事業及び運送取扱事業に関する調査—最近における事業実態について—』1982年。

BTC傘下での国有トラック事業の性格として、事業規模が巨大で個別荷主との間で柔軟できめの細かい対応ができなかった点、そのため荷主が英国国鉄を含めた営業用輸送から自家用輸送に転換した点、が指摘される。

これらの問題から1953年交通法下では、道路貨物輸送のかかなりの部分について国有解体がなされたが、主なネットワークを形成する道路貨物輸送の一部は、長期契約を行っている製造業者を中心とする荷主が全国的ネットワークにニーズを見いだしているとして、1956年交通法下で国有下に残された。

その後1962年交通法により、英国道路輸送サービスほかの国有道路輸送会社は英国運輸委員会から運輸持株会社（Transport Holding Company）に移管され、さらにそれらは1968年交通法の下で国有貨物会社（National Freight Corporation）に委譲された。しかし1980年交通法は、NFCの資産を民間に売却しNFCを廃止することを規定し、この売却は1981年秋から開始された。

これに伴いNFCは全国貨物会社（National Freight Company）となり、さらに1982年に全国貨物事業団（National Freight Consortium）となった。全国貨物事業団は、政府から全国貨物会社を取得するために同社の経営者と従業員が作った事業団である。同事業団は英国最大のトラック事業者となり、その後トラック以外の分野での各国有企業の民間売却について同様の政策がとられることになる。NFCの50社に及ぶ道路運送、小荷物配送などを担当していた子会社（National Carriers Ltd., Roadline UK, Pickfordなど）も、国有から民間所有に改められた。

2. 1968年交通法以前の免許制度

英国では1933年に、道路・鉄道運送法（Road and Rail Traffic Act）により道路貨物輸送業に対する免許制が導入され、参入を制限する数量規制制度が確立された。この制度は、大きな変更がないまま1968年交通法の道路貨物輸送関係規定が施行された1970年まで存続され、その下では営業用・家用いづれの輸送にも事業免許が必要とされた。事業免許は、各交通区

(traffic area) の交通委員会 (traffic commitioners) 委員長によって交付された。

免許には、A免許；営業用輸送免許，特定 (Contract) A免許；単一荷主の貨物のみを輸送する営業用輸送免許，B免許；貨物・荷主・営業区域に制限を付し自家用と限定営業用輸送を認可する免許，C免許；自家用輸送免許，の4種類があった。

しかしこのタイプの規制が行われていた30数年間に，実際の法の運用は複雑化し，免許種別の間の区別は不明確となり，とくにA免許の取得は次第に困難となっていった。特定A免許を取得し，単一荷主の貨物を運送して，これを需要存在の証拠としてA免許を申請するという行為も見られるようになっていた。

II. 現行運用者免許制度への移行

1. ゲデス委員会報告

1930年代に確立された道路貨物規制制度が継続的経済成長と国内環境の変化により急激に時代錯誤となったため，交通大臣の任命により，1963年に，1933年法体制を再検討し改善するため，ゲデス (Geddes) 卿を委員長とする通称ゲデス委員会が設置され，同委員会は1965年に報告書⁵⁾を公表した。同委員会報告は1960年代後半のトラック政策に基本的な指針を与えた。そして同委員会報告は保守党政権の下で作成されたものにもかかわらず，その提案は次期の労働党政権の下でも尊重され，実施に移されることになる。

同報告書は，道路貨物輸送業における規制の目的が，

- 一般大衆の安全性の確保
- 道路輸送業の効率性の促進

5) Ministry of Transport, *Carriers' Licensing: Report of the Committee*, HMSO, 1965, (木谷直俊抄訳「運送人免許制度」『高速道路と自動車』第18巻第2号，第3号，1975年2月，3月)。

- ・道路輸送が環境に与える有害な影響の減少
- ・道路利用の促進
- ・道路混雑の減少または規制

にあるとして、以下の勧告を行っている。

- ① 営業用トラック輸送業のキャパシティーと業務区分に関するあらゆる制限を廃止する。
- ② 営業用輸送と自家用輸送の両方に対し、業務を行うための運用者安全許可証 (permit) 制度を導入する。
- ③ トラック 1 台ごとに 1 枚の運用者安全許可証プレート・システムを導入する (欠陥車・過載車両は除外)。
- ④ 政府がとることのありうる他の政策目標を遂行するためには、現行免許制度以外の方法を利用する。

ゲデス報告の主題は、第 1 に過去の参入制限が既存事業者の保護を目指したものであり、それに代わる安全や環境保護のための政策の必要があること、ならびに第 2 に鉄道保護のためのトラック免許制度は必要ではないこと、の指摘にあると見られる。

第 1 の点について、同報告は、免許制度がその目的としてきた安全性水準に明白な影響は持たないことを見い出した。それによると、安全違反を行った事業者の多くは事業者免許の停止も取消も受けておらず、1930年以降トラックの安全性が高められてきたとして、その原因は道路改良、交通管制、および車両技術の向上にあったとされている。

加えて同報告は、免許制度を、運送される貨物の種類と行先を制限し、さらに自家用車両を営業用に使用することを禁止することにより、ロード・ファクターを減じ、帰路の車両を空荷にし、キャパシティーを浪費させるものと位置付けている。

第 2 点に関し、同報告は、1930年以降の道路改良、とくに同報告の確信しているところでは同報告直前の10年間についての道路改良は、道路貨物輸送がより速くより低コストの輸送を行うことを可能にしたと述べている。

2. 1967年貨物輸送白書と1968年交通法

1967年に政府は、ゲデス報告を受けて「貨物輸送」白書 (Transport of Freight) を作成した。その中で政府は、ゲデス報告の主要部分を受け入れ、つぎのような新たな制度の提案により、同報告を具体化している。

- ① 自重1.5トン以下の貨物車を事業免許から完全に除外する。
- ② 自重1.5トン超のすべての貨物車に対し、安全性の改善のみを目的とした質的免許を導入する。
- ③ 数量免許は、総重量16トン超またはバルキーな貨物を輸送する車両に限定する。

白書の政府提案のうち、路面磨耗・過載に対する追加的課税導入など細部は一部撤回されるものの、大部分は1968年交通法として議会を通過した⁶⁾。

結果として同法は、

- ① 「原則として数量免許を廃止し、運用者免許 (Operator's Licence) という質的免許の形態で、安全性の改善を目指した」という点でゲデス報告の主要部分を受け入れたものであったが、
- ② 「運送責任者免許 (Transport Manager's Licence) の導入という形で、貨物車運用者免許の交付に、免許保持者が満たさなければならないいくつかの条件を課した」
- ③ 「数量免許の一部存続により、グレート・ブリテン内の100マイル以上遠隔した地点間の「規制運行経路 (Controlled Journeys)」による運行と、11トン超の特定貨物の運送の場合に鉄道の利用を強制しようとした」
- ④ 「安全許可証プレート・システムは採用しなかった」という3点では、ゲデス報告とは乖離していた。

②の運送責任者免許はただちに導入されなかったが、後述のように1977年から EEC 規則に基づく規制が導入され、事実上それに代替された。

6) 法案審議の過程については、運輸経済研究センター『米英独仏におけるトラックによる貨物輸送制度』1975年、に詳しい。また、1968年法を鉄道との競争の観点からみた論文として、中村徹「1968年運輸法について-N. F. C. と免許制-」『関西学院商学研究』第17号、1984年9月がある。

③の一部数量免許の維持による鉄道利用の強制については、議会においてもまた産業界においても大きな論争となった。輸送方法の選択が制限される荷主の反対の見解は当然として、英国国鉄も輸送上の懸念を表明し、結局トラックに匹敵する高水準のサービスを提供するためのフレート・ライナー・ネットワークが未完成として、当該規定に強く反対していた保守党の権限行使により、この数量規制は実施されなかった。

①に関しては、1968年から自重1.5トン総重量3.5トン以下の車両の事業免許制が完全に廃止され、自重1.5トン総重量3.5トン超の車両については、1970年に事業免許が運用者免許に置き換えられている。

運用者免許は、営業用で使用される車両、自家用で使用される車両を問わず、総重量3.5トン（自重1.5トン）超の車両すべてに対し原則として適用されたが、しかし貨物の運送を主たる目的としない特殊農耕車両、公共サービス用車両、緊急サービス用車両、自治体・公益事業により使用される車両は適用から除外された。

運用者免許制度は、これまで、次のようないくつかの修正を経てきている。

3. 1974年道路交通法と運行センター問題

1974年道路交通法（Road Traffic Act）は、適切な車庫を用意できない小規模事業者について、運用者の運行センター（Operating Center）の環境上の問題を免許の条件とすることができると定めている。この規定により、警察と地方自治体は、免許交付に反対するための1968年法で定められた権限を行使しやすくなった。免許申請に対する異議を申し立てることができるのは、このほか業界団体、労働団体、およびすでに運用者免許・事業免許を保有している者である。

しかし1974年道路交通法の立法趣旨は、キャッシュ・アンド・マッコール（Cash and McCall）社が個人住宅⁷⁾を運行センターとして運用者免許を申

7) 車両の駐車場はなく電話機のみ。同事件については、運輸経済研究センター『欧米における陸上の運送事業および運送取扱事業に関する調査』参照。

請し免許交付を受けたのに対し、1975年に道路運送者団体 (Road Haulage Association Ltd.) が免許取消を求めた道路運送者団体・対・キャッシュ・アンド・マッコール事件に対する、1976年2月の運輸審判所 (Transport Tribunal) の審判によって否定されてしまっている。同審判は、運行センターについて、運行者が運行指令を出す場所であって、車両の物理的な操車場ではないという解釈を示した。

1984年貨物車両 (運用者免許, 資格, および手数料) 規則 (Goods Vehicles (Operators' Licences, Qualifications and Fees) Regulations) は、運行センターに定義を与えており、車両が「通常維持される」場所と明確に概念規定を行っている。これは一般に、車両が使用されないときに通常駐車されている場所を意味すると解釈され、約10年を経て、運行センターの解釈が、環境対策という立法の趣旨に戻されている。

4. 1977年貨物車両運用者 (資格) 規則ほか

1972年 EEC 規則に基づき、EEC 規則74/561号が、1977年貨物車両運用者 (資格) 規則 (Goods Vehicle Operators (Qualifications) Regulation) により英国でも実施された。EEC 規則は、道路貨物輸送業者が、

- a. 良い評判の持ち主である、
- b. 適切な財務上の自立性を有している、
- c. 専門能力⁸⁾に関する条件に叶っている、

ことを満足するよう要求している。しかし同規則は、申請者がbを満足しない場合でも、aとcを満足している運送責任者を任命した場合には免許を交付することを規定している。

1977年規則では、1968年交通法により廃止された自家用と営業用との区別

8) 専門能力に関する判断は、

- 1975年以前から道路貨物輸送業に従事していることによる既得権。
- 他の資格を有していることによる適用除外。
- 王立技芸協会 (Royal Society of Arts) の実施する試験。

の3通りのうちのいずれかによって行われる。

を復活して、営業用輸送を行おうとする者は「標準運用者免許」を必要とし、営業用輸送を望まない者は、新規免許交付時か既存免許の更新時に「限定運用者免許」を申請することとされた。

この制度改正後、免許当局は、限定運用者免許申請者が、

- a. 免許の保持に適した人物であること、
- b. 運転者の運転時間制限遵守のために十分な措置を講じること、
- c. 過載とならないように十分な措置を講じること、
- d. 車両を良好に保守し、運行センターが適切であること、
- e. 上記の措置の実施と施設の供給が資金面から制約されないこと、

のうちいずれかが満足されないと認められない限り、免許を交付することが義務付けられた。

標準運用者免許の申請者については、上記以外に、

- f. 良い評判の持ち主であること、
- g. 自ら専門能力を備えているか、あるいは評判が良くかつ専門能力を備えた運送責任者を雇用すること、
- h. 事業の管理・運営に十分な資金を確保できること、

をすべて満足しない限り、免許当局は免許を交付できないと規定されている。

標準運用者免許は「国内限定 (National Only)」と「国際」(国内と国際の両方の運行が可能) に分けられ、免許の専門資格要件は、前者では低水準、後者では高水準に設定された⁹⁾。

その後の運用者免許制度の主な変更として、前述の1984年貨物車両(運用者免許、資格、および手数料)規則による制度変更があり、これにより免許当局は、運用者免許申請への意見開陳を考慮する権限を与えられた。これは環境悪化または不快が、特定地点での、またはその地点に出入りする車両によって地域住民に及ぼされる場合を対象としたものである。

9) 試験による場合、国内限定では第I部、国際では第I部、第II部の両方に合格しなければならない。

運用者免許は英国全域で交通区 (traffic area) ベースで管理され、北アイルランドについては、独自の道路貨物運用者免許が、ベルファストの環境省 (Department of Environment) によって取り扱われている。現在9区の交通区があり、これらが8の免許当局により管理されている。

Ⅲ. 運用者免許制度に関する評価と勧告 — フォスター委員会報告 —

1979年に発表された独立調査委員会の報告書 (通称フォスター報告)¹⁰⁾ は、運用者免許制度は全体としては良く機能していると見て、同制度を厳格なものとし、免許を保持しない事業者の営業を停止させ、環境を保全することを勧告した。

フォスター報告の主要勧告は以下のとおりである。

- ・大型貨物車の検査を夜間・週末にも拡大する。(パラグラフ2)
- ・一部の大型貨物車の運用者免許制度からの除外を廃止する。(パラグラフ3～7)
- ・運用者免許適用の下限重量は変更すべきでない。(パラグラフ8)
- ・免許当局は運転者の処罰に注意を注ぐべきである。(パラグラフ9～10)
- ・運転者の労働時間の標準化を行い、違反があれば車両の運行を禁止する。(パラグラフ11～12)
- ・備車免許の新設。(パラグラフ13)
- ・道路の建設・改良時に大型車検査施設を設置する。(パラグラフ14)
- ・運用者免許・備車免許を交付された車両への免許証プレート掲示。(パラグラフ15～16)
- ・免許当局は、運用者免許を保持しない運転者の運転免許を停止し、違法運用者の免許を廃止・停止し、車両を差し押える権限を有すべきである。(パラグラフ18～21)
- ・免許当局は、保守が不十分な運用者に対しては、検査のための車両提

10) DTp, *op. cit.*

供、運転免許と運用者免許の廃止・停止の権限を有すべきである。(パラグラフ22, 24)

- 免許当局のタコグラフ設置権限。(パラグラフ23)
- 運行センターは環境コントロールの観点から再定義されるべきで、開発規制違反や環境への不適合があれば、免許当局は運用者免許を更新すべきではない。(パラグラフ25～27)
- 免許当局は、環境を考慮して免許に条件を付すことができるべきであり、その際あらゆる人々の見解を考慮する義務を負うべきである。(パラグラフ28～29)
- 政府は公害測定の方法と公害減少のための法制を確立し、免許当局の権限を確立すべきである。(パラグラフ30)
- 環境上の理由から大型貨物車の数量制限を行う場合には、自動車税引き上げによるべきである。(パラグラフ33)
- 数量規制は実行不能で誤ったものである。(パラグラフ34)
- 自家用運用者の営業用輸送を可能にすべきである。(パラグラフ35)
- 参入資格としての良い評判の自家用運用者への拡大は、望ましいが実際的ではない。(パラグラフ36)
- 免許当局は、良い評判の持ち主かどうかの判定の際、不誠実 (dishonesty) と公害とを考慮すべきである。(パラグラフ37)
- 専門資格認定試験の出題は実用的な事柄とし、免許制度の目的に沿うべきである。(パラグラフ40)
- 限定運用者免許を廃止し、国内標準と国際標準の2種とすべきである。(パラグラフ41)
- 免許当局の準司法的機能と実行機能は分離されるべきである。(パラグラフ42～43)

IV. 環境問題と大型貨物車規制

1. 1970年代の環境対策と大型貨物車規制

1973年には大型貨物車（管制および規制）法（Heavy Commercial Vehicles (Controls and Regulations) Act）が制定される（同法は通常、法案提出者の名をとって、ダイクス（Dykes）法と呼ばれる¹¹⁾）。同法により、1967年道路交通規制法（Road Traffic Regulation Act）が訂正・追加されている。

1973年法により、各県議会（county council）は、以下の権利と権限を保持することになった。

- a. 道路網および道路貨物輸送の実態調査を行う義務。
- b. 1974年1月1日以後、大型車規制のための計画案を作成する義務。
- c. 1977年1月1日までに規制令案を策定する義務。
- d. 1日最大24時間まで大型貨物車の通行を禁止する権限（8時間以上の場合は大臣の同意が必要）、ならびに通行ルート、積み卸し、停車等を規制する権限¹²⁾。

先の旧道路交通規制法がすべての車両を対象にしていたのに対し、ダイクス法は自重3トン以上の大型車のみを対象としていた。

具体的規制内容は、各県の地理的条件や環境問題に取り組む姿勢などによってまちまちであるが、アクセス・コントロールと経路指定（channeling）の試みが多かった¹³⁾。しかし貨物輸送を集中する理想的路線が少なく、たとえば経路指定の場合、ある人々の環境上の困難を緩和するには、別の人々を悪化させるという計画にならざるをえなかった。極端な例としてパーミンガ

11) ダイクス法の概要は次の論文により紹介されている。松田為雄「大型貨物車規制の推敲」『高速道路と自動車』第16巻第9号、1982年12月。

12) 実際の規制にはさまざまなものがあり、たとえば走行車線規制などがある。

13) 実際の規制例は次の論文により紹介されている。太田勝敏「英国トラック交通規制の経験」『都市問題研究』第34巻第12号、1982年12月。

ムで提案された計画は、60%の家庭の受益のために40%が犠牲になるというものであった。必ずしも規制が実効を上げているケースばかりではなかったが、交通省は、たとえ完全には規制が守られないとしても規制がないよりはまし、との立場であった¹⁴⁾。これらの環境対策が十分な効果を上げたとは言えなかったことも、後述のアミテージ委員会の検討と、大型車規制の見直しの1つの根拠となっていた。

英国では自動車（車両構造）規則（Motor Vehicles (Construction and Use) Regulation）により、道路輸送車両は、後述の1983年の変更まで、最大で、総重量は1964年から32英トン（32.5トン）（4軸）、全長は1968年から15メートルに規制されていた。このように1960年代の基準による大型車規制が続いたが、高速道路網の改善により、1970年代初期になると規制基準ぎりぎりの接続トラック車両が増加した。これに対し産業側とEECは、かねてから上限を40トン（5軸）まで引き上げ、国際標準の40フィート・コンテナの輸送を容易にすることを要求していた。

ヨーロッパ大陸において典型的な接続車は、長さ12.2メートル（40フィート）のトレーラーを牽引するもので、動力車を含む全長は約15メートルとなる。従ってこのタイプの接続車が英国国内において通行不能というわけではなかった。しかし多くの国が全長の上限を15.5メートルに設定していたため、英国との間に0.5メートルの差が生じていた。実際上の問題点は、英国国内で国際標準コンテナを道路輸送する際、動力車の運転席の居住性が悪くなることにあった。

重量上限について、欧州各国は、アイルランドと山岳道路の多いスイスを除き38～44トンに設定していた。ただし5軸以上の軸数にすることを定めて、軸重を制限している国が多い。

2. アミテージ委員会報告と38トン化

14) DTp, *Report of the Inquiry into Lorries, People and the Environment*, HMSO, 1980.

このような大型貨物車規制問題に関し、「トラック、住民、および環境に関する委員会」(通称アミテージ委員会)は、1980年に「トラック、住民、および環境に関する調査 (Inquiry on Lorries, People and Environment)」と題する最終報告を提出した。同委員会の基本的理念というのは、過度の大型車規制は所与の量の輸送を行うに必要な車両台数を増加させ、車両の運行費と環境コストの両面でデメリットとなるというものであった。最終的に同報告は、公害と安全に関する規定、課税、道路建設などととも、44トン(6軸)までの重量上限の引き上げによるトラック大型化を勧告した¹⁵⁾。

同委員会の主要勧告は、パラグラフごとに以下のとおりである。

- ・トラックが環境に与える影響を評価する手法の開発と普及。(パラグラフ1)
- ・経済的利益の維持・拡大と、環境への悪影響を減少することによる公共の利益の最大化。(パラグラフ2)
- ・通路費負担適性化のための超大型車課税の強化。(パラグラフ3～6)
- ・鉄道ほかの交通機関への転換の促進。(パラグラフ7～9)
- ・道路建設の促進。(パラグラフ10～12)
- ・トラック通行規制の推進と車体外側への総重量の表示。(パラグラフ13～16)
- ・トラック駐車対策。(パラグラフ13～16)
- ・物流センター等都市計画上の配慮。(パラグラフ21～22)
- ・運用者免許制度の改善。(運行センター等について)(パラグラフ23～26)
- ・規制内容のEECとの統一。(パラグラフ27)
- ・トラックの安全性、騒音、振動、および排気ガスの改善。(パラグラフ28～32, 38～44)
- ・トラックの車体幅は現行の2.5メートルとすべきである。(パラグラフ33)

15) アミテージ報告については次の論文にかなり詳しい紹介があり、本稿の同委員会に関する記述も同論文によるところが大きい。安藤茂「最近の交通対策への取り組み—英国におけるトラック問題を中心に—」『公害と対策』第17巻第11号、1981年11月。

- トラックの全高は4.2メートルとすべきである。ただし特例を設けて、それ以上の車両も許可すべきである。(パラグラフ34~35)
- 運転者の快適性等のために接続トラックの全長を0.5メートル延長し、15.5メートルとすべきである。ただし、トレーラーは現行の12.2メートルとすべきである。(パラグラフ36)
- コンテナの標準化。(パラグラフ39)
- 過載と速度の規制。(パラグラフ45~49)
- 経済的利益、環境、安全、エネルギー節約の観点からみて、4軸では34トン、5軸では40トン、6軸では44トンまでの大型化と、そのための安全、騒音、振動の規制を行うべきである。(パラグラフ50~58)

アミテージ報告は、発表後、大型化を提案しながらそれに見合うだけの道路改良などの具体的勧告を十分に盛り込んでいないとして、市民団体等からの反対を受けた。

アミテージ委員会報告から1年を経た1981年夏に、政府は「大型貨物車白書」¹⁶⁾を発表し、その中で政府は、環境問題と道路インフラへの損害を理由に、アミテージ委員会のトラック大型化に関する勧告内容に正式に反対を表明している。そして同白書は、4軸で34トン、5軸では40トンが重量上限となるという勧告には賛成したうえで、軸重と軸間距離の調整によっては道路・橋梁のコストを極端には増大させずにすむ40トン(5軸)化を提案した。同白書の引用している調査は、この措置により接続トラック数を12%減少でき、燃料費等で年間1億5,000万ポンドの節約が見込まれることを示している。また同白書は、フォスター報告同様に、免許当局の環境に対する権限強化、小規模事業者の運行センターの環境面の問題を考慮することも提案した。

しかしながらこの政府提案に関しても自治体関連団体等の反対があり、政府は、1982年白書¹⁷⁾では38トン(5軸)まで後退させた提案を行い、結局こ

16) DTp, *Lorries, People and the Environment*, HMSO, 1981.

17) DTp, *Lorries, People and the Environment: the Government's Policies in Detail*, HMSO, 1982.

の案どおりの重量規制の緩和が1983年から実施された。

V. EC 統合と英国のトラック輸送¹⁸⁾

現在、EC加盟国間の国際道路貨物輸送は二国間または多国間での許可証制に従っている。二国間の場合は輸送ごとに1許可証で、それらの許可証は各国の国内運送事業者の事業改善を目的とした割当てによって制限を受けるが、一部割当て制限のないケースもある。割当て量は、毎年交渉または協定される。多国間許可証は、ECまたはECMT（欧州運輸大臣会議）が発行し、1年間有効のものを運送業者が購入する。この保持者はすべての関係国について輸送の制限を受けない。しかしこれらの制限については、1992年のEC統合にあわせて廃止され、EC加盟12か国間では道路貨物輸送に関する一切の境界線が取り除かれ、国内・国際の輸送が自由化されることになっている。

これに伴い現在非合法であるカボタージュが自由化されることになる。ECは、国際貨物輸送車両の16～30%が空荷で起点に戻っていると推定しており、カボタージュが認められることによりこの空車は減少できる。

英国は貿易において輸入超過であり、ヨーロッパ大陸の運送業者は大陸から英国へは有利な賃率を獲得できるが、帰り荷が少ない状況にある。従って理論上はこの帰り荷を求めてカボタージュが生じる可能性は高い。しかしこれらの国際トラックの英国内発着地はロンドンを中心とする英国南東部に限定されており、英国国内での輸送距離が短い。加えて、本稿で論じてきたよ

18) EC 統合との関連は、現時点での英国のトラック業界にとって最大の関心事であるが、邦文文献を含め関連文献が多いため、十分な議論はそれらに譲った。主な文献をあげれば以下の通り。英国の EC 加盟以来の状況の変遷については、中村徹「EC における道路貨物輸送の免許制の自由化について—英国の視点から—」『大阪産業大学論集・社会科学編』72, 1988年7月。EC 統合との関連からは、南昇「EC の市場統合をめぐる物流の変革について」『Containerization』No. 213, 1989年2・3月。E. J. Gubbins and P. Hancox, Cabotage in Road Haulage and the Single European Market Proposals, *International Journal of Physical Distribution and Materials Management*, Vol. 19, No. 6, 1989. 全般的議論として、P. Mackie, et al, *op. cit.* がある。

うに、英国の道路貨物輸送業は運用者免許の導入によりすでに20年近い規制緩和下での事業経験を有していることから、少なくともフランスや西ドイツの事業者と比較すれば EC 統合後の自由な事業環境への順応が容易であると指摘できる。

おわりに

英国のトラック輸送業においては、運用者免許制度の導入による規制緩和がなされてすでに20年近くを経過しており、車両はもちろん営業所などの設備更新もおおむね一巡し、自由競争の導入という政策の評価がほぼ全体に可能な段階にあると思われる。フォスター報告が明言するように、数量規制の廃止が好ましい政策であったとの評価は、ほぼ確立してきていると見てよいであろう。

運輸産業、とくに貨物輸送の分野において自由競争を導入する際に懸念される材料として、需要と供給の不安定性があげられることが多い。一般に、貨物輸送は景気変動の波動をもろに被り、しかも自家用車両を用いて技術的にはほぼ同等のサービスを供給可能なトラック事業においては、好況期の追加的需要をまかなうためのみに専門運送業者を利用する荷主があり、需要側の不安定が助長されるといわれる。さらには可能性として、不況期に余剰となった自家用車両を営業用に転用する動向が生じ、これに伴って超過供給が生じるともいわれる。

ただしこの種の問題は、他の産業一般との関連で相対的な不安定の程度が議論の対象となるべきであり、一部の需要家による自給はトラック産業のみに特有の問題とはいえない。上記フォスター委員会報告もこのような問題の存在を仮定し、さらにはトラック業界の利潤率が必ずしも高水準でないことを指摘しているが、結果としてはこれら供給側の経営状態に関する点を大きくは問題にしていない。上記に付随する問題として、自由競争下での設備投資意欲の減退が指摘されることがあるが、この点に関し、少なくとも車両に

については平均車齢の増加等の兆候はない。

英国のトラックにおける規制緩和は、数量規制の廃止と質的規制による代替の形態をとった。ただし、問題となる質の側面が環境や安全を決定づけるさまざまな側面に拡散しているため、数量規制の内容と比較して質的規制のそれは格段に複雑なものとならざるをえない。本文中の運行センター問題に代表されるように、規制当局の側にも高水準の制度運用能力が必要とされるのである。

1968年交通法下で運用者免許制が導入されて以来、英国のトラックをめぐる質的規制はやや複雑化してきている。これはもちろん、住民側の環境に関する意識の高騰を反映しているし、また EC の規制との整合をはかるための措置とも関連し、必ずしも規制緩和の後退とはとるべきでないかもしれない。しかし一部には質的規制を単独で施行することの難しさが示されているものとも考えられる。理論上はともかく、運用者免許の資格要件に財務条件が含まれているなど、実際には数量規制と質的規制を分離することはそれほど容易ではない点には注意を要する。

英国は結果として EC 統合による国際・国内両道路貨物輸送の自由化にさかのぼること22年前に道路貨物輸送の規制緩和を行っていたことになり、この間に事業者は自由市場という環境下での営業上のノウハウを相当に蓄積してきているものと思われる。国際化という条件のなかで、規制緩和政策に新たな意義が生じてきていることも看過されてはならない。

*本稿は基礎的整理を、拙稿「トラック」(中小都市交通政策／農山村交通政策研究プロジェクト(藤井弥太郎編著)『英国の交通部門における規制の変化』日本交通政策研究会, 1985年, 第3章), によっており、内容に同論文との重複部分がある。