

# 西ドイツにおける自家用トラック の規制について

杉 山 雅 洋

## 1 はじめに

わが国において、いわゆる公共交通機関の代表といわれている国鉄の経営悪化を論ずる際には、一般に、私的交通（自家用交通）機関の存在が大きくクローズ・アップされている。本来、純理論的には、資本市場の完全性が仮定された場合、政策運賃決定の結果として期待される所得分配効果の点を問題にしない限り、公共交通機関と私的交通機関を区別する根拠は見当らない（中村 [8]）のであるが、ここでは慣例的にサービスの利用者が自ら資本設備を所有しているという意味での私的交通を問題にしているにすぎない。<sup>(1)</sup>

論点を貨物輸送の分野に絞って、当面競合が問題とされているトラックと鉄道の関係<sup>(2)</sup>について話題にされている所を眺めてみよう。一方では、先ず、機関内では自家用交通（自家用トラック）が公共交通（営業用トラック）を圧迫してきているという点——必ずしもこれを立証する明確な統計がある訳ではないが——が指摘され、次に、機関内ではトラック輸送の増大が国鉄の後退の原因になっているという推論がしばしば提起されているのである。このことを逆にいえば、国鉄の貨物輸送の赤字改善のためには、トラック輸送を、中でも自家用トラック輸送を規制すべきであるという論理につながる。すなわち、自家用トラックは営業用トラックの領域に侵食し、さらにはこのことが国鉄貨物輸送の採算悪化の原因になっているからだという整理もなされているのである。し

かし、他方では、産業構造、立地構造等の変化が、自家用、営業用を含めたトラック輸送を前提とした経済活動をうみ出しており、鉄道がこのダイナミックな変化に対応しえなかったことの方に原因があるという主張がなされているのもまた事実である。<sup>[3]</sup>

前者の認識に立った場合、自家用自動車は効率が悪く、混雑の元凶になっている等の理由から、悪玉論として扱われる傾向が強いが、<sup>[4]</sup> 現実にはその登録台数、輸送量等は増加の一途をたどっている。この事実と、自家用規制論とをどう関連づけて考えたらよいのであろうか。この問題に対しては、従来行なわれてきた量的側面を中心とした接近にとどまることなく、質的側面を評価する——その計量化は極めて困難であるが——ことが要請されよう。ただし、量的側面からの研究といっても、その資料面での制約等によって、十分に行なわれてきたとはいえない。例えば、自家用トラック輸送が国民経済に及ぼしている影響を解明するには産業連関分析が有効であるが、少なくとも45年連関表においては自家用トラック輸送の実態を十分把握できるような整備はなされていない、等々である。また、基本的方法論としては、輸送市場分析を通して、議論を抽象的レベルから具体的な次元にひきあげることが必要であろう。

以上の問題点及び論点は必ずしもわが国特有のものではない。アメリカ、イギリス、フランス、西ドイツ等欧米諸国においても、ほぼ共通にみられる悩みでもある。そこで、本稿では自家用トラックの位置が法体系の中でかなり明確に打ち出されている西ドイツに事例を求めて、自家用トラックをめぐる問題点を若干整理してみたい。欧米諸国の中で西ドイツに焦点を合わせたもうひとつの理由は、筆者が実際に調査研究する機会を得たためでもある。<sup>[5]</sup> ただし、収集した資料、及びその分析は未だ不十分であるので、本稿での推論はあくまで仮説の段階にすぎず、さらに詳細な資料を求めてこれを検証することが残された重要な課題であることを断っておきたい。

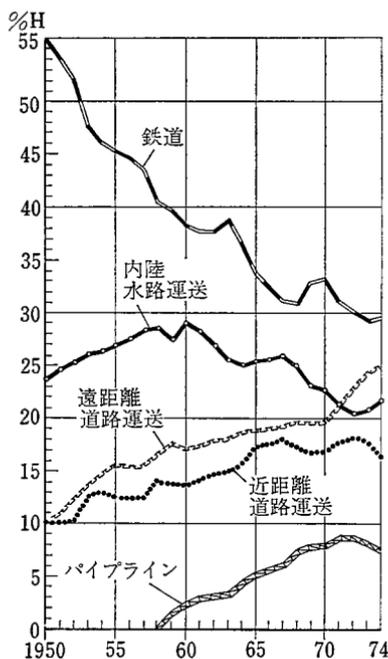
## 2 貨物輸送政策の展開

ECの共通運輸政策の中にあつて、西ドイツの交通政策の基調は市場経済(Marktwirtschaft)を阻害しないことにあつた。その点においてはスウェーデン、デンマーク等の諸国とは対照的であるが、近年では規制への道を歩みかけているのもまた否定できない事実である。特に最近の貨物輸送の面に着目した場合、営業用トラック(Gewerblichgüterverkehr)の車両台数割当て制(Kontingentierung)、トラックへの課税、大型トラックの使用規制、アウトバーンでのトラックの速度制限等、鉄道保護を目的としたトラックへの規制措置にその顕著な例を見出しうるのである。歴史的にみて、鉄道保護が西ドイツの貨物輸送政策の基調になっているのは明白な事実である。それは主として、イ) 鉄道サービスは国民にとって必要不可欠である。ロ) 鉄道基礎施設の埋没費用は極めて大きい等の理由に基づいているのであるが、これらの理由は少なくともサミュエルソン＝マスグレイブ流の公共財の定義の議論にも結びついている訳ではなく、鉄道保護のための十分条件を構成しているとはいいがたい。しかし、現実に鉄道保護の政策——後述のごとく、それが成果をあげているとはいえないが——は依然として行なわれ続けているのである。

本稿での目的のためには、貨物輸送の問題が鉄道対道路という型で明示的に認識されてから後の時期に焦点をあわせた方が得策である。その上で、貨物輸送政策の主要な流れを追ってみたい。とすれば、鉄道対道路という問題の発端を示すものとしては、1931年に制定された「経済および財政の安定並びに政治的緊迫に対処するための第3次ライヒ大統領令(Dritten Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischen Ausschreitungen)」に注目すべきである。そこでは、営業用トラックに関して輸送距離50kmを境に近距離運送(Nahverkehr)と遠距離運送(Fernverkehr)を識別し、<sup>(6)</sup> 後者を許可制としている。

さらに、トラック運賃を鉄道運賃に合わせるという運賃調整<sup>7)</sup>を導入して鉄道保護の意図を鮮明にしている。ただし、その効果は不十分であったとの評価は、それ以後諸々の施策がとられたという事実によって裏付けられている。次に着目すべきものは、西ドイツの貨物輸送の歴史の中で実質的ターニング・ポイントを示すものとしての1952年の貨物自動車運送法（Güterkraftverkehrsgesetz, GükG）である。同法は第3次ライヒ大統領令で識別された遠距離貨物運送を規制することに大きな目的をもって1952年10月18日に制定され、その後プラント委員会の勧告に基づく1961年の小交通改革（Kleine Verkehrsreform）のための全面的改正を経て、最近では1971年12月24日に改正、1972年1月1日に

図1 主要交通機関別シェア



出典) BMW [2. p 34]

注) 1959年迄はザラントと西ベルリンを除く

施行されている。<sup>8)</sup> 第3次ライヒ大統領令を強化する型で、すなわち鉄道（この場合では、ドイツ連邦鉄道 Deutsche Bundesbahn, DB）を保護する目的で制定された貨物自動車運送法も、その効果については積極的評価は下されていない。消極的評価としては、同法の制定がなければ、貨物輸送における鉄道のシェアは図1に示す以上に落ちこんだであろうという指摘がある。<sup>9)</sup> 最後に、西ドイツの貨物輸送を論ずる際に忘れてはならないのは、鉄道保護を明示的な形態で示した1967年9月策定のいわゆるレーバー・プラン（Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesen）である。<sup>10)</sup> これは昭和40年代におけるわが国でのイコール・フットィング論を中心とする総合交通体系の議論に多大の影響を与えたが、計画案そのものも結果としてはレーバー交通相の意図通りには実現しなかったのである（Braunthal [1]）。

以上、西ドイツにおける貨物輸送政策の展開をめぐる三つの契機を通して、鉄道保護の政策が終始一貫してとられてきたことを確認した。しかし、実質的効果は、例えば図1に見られるごとく、決して十分であるとはいえないのが実情であろう。このすう勢は国際的なものであり、西ドイツにおいても例外ではないのである。

### 3 自家用トラックの現状

#### 3-1 定義と許認可制度

自家用貨物運送（Werkverkehr）が満すべき要件は貨物自動車運送法においては以下のように整理されている（第48条）。

- (1) 運送される貨物は、消費もしくは転売のために取得し、または自家用もしくは賃貸営業用または精製、加工もしくは仕上げに当て、または仕上げに当てたものでなければならず、または企業によって生産され、採掘もしくは組立てられるものでなければならぬ。

- (2) 運送は、自家用のためにする貨物の企業への搬入、企業からの搬出、または企業内における移送もしくは企業外における移送のためにするものでなければならない。
- (3) 自動車は、他の企業の従業員ではなく、または独立の業者ではない企業の所属者によって運行されなければならない。貨物が自動車に積載されて鉄道または内航船舶によって運送されるピギーバック輸送においては、企業は、鉄道もしくは内航船舶からの搬出については、第1文に掲げる者以外の者をも使用することができる。
- (4) 自動車は、業者の名義で使用を許可され、かつ業者の所有に属し、もしくは業者が分割払いで購入したものでなければならない。ただし、自家用貨物運送に使用される自動車が短期間使用不能になった場合における代替車両の使用、および付随車のない最大積載量4トン未満の貨物自動車については適用しない。連邦交通大臣は、連邦参議員の同意を得て法規命令により、このような使用の最大期間およびその監視方法を定める。
- (5) 運送は、企業の全体活動の範囲内における単なる補助的活動でなければならない。

以上の定義より、自家用貨物運送は、自らの車両で自らの貨物を自らの従業員によって、有償行為を目的とはしない運送であることが明らかとなる。<sup>44</sup>

さて、ここで、自動車による貨物輸送全体について、貨物自動車運送法における事業区分と運送行為をめぐる許認可の制度を若干整理しておこう。先ず、上で眺めた自家用貨物運送を、「他人のため (für andere)」という営業用貨物運送と区分し、それぞれを遠距離運送と近距離運送に分けている。これは、ライヒ大統領令の継承である。次に許認可については、営業用遠距離貨物運送は通貨改革以来利益をあげていたため、その規制が貨物自動車運送法の最大の目的であったが、これには認可 (Genehmigung) を義務づけている。これは財産

権的特質を帯びたものであり、わが国での事業免許と類似している。営業用遠距離貨物運送には、一般遠距離貨物運送 (Allgemeine Güterfernverkehr)、地域遠距離貨物運送 (Bezirksgüterfernverkehr)、遠距離家具運送 (Möbelfernverkehr) とドイツ連邦鉄道の遠距離貨物運送があり、前三者は割当て制により、自動車保有の最高台数が制限されている。これは同法 (GükG) が DB 保護という目的と同時に、調整法としての目的を併わせもっていることを示すものである。また、DB の自動車による貨物運送についても、その保有最高台数を全体の 3.5% 以内と定めている。3.5% という制約は政治的決定であり、その根拠、影響等については明らかにされていない。一方、営業用近距離貨物運送については、先ず最大積載量 750kg 以上の貨物自動車またはけん引車を使用して営業を行なう一般近距離貨物運送 (Allgemeine Güternahverkehr) は許可 (Erlaubnis) が必要である。その許可基準は、申請人等の信頼性、専門知識、事業の運営上・財政上の能力であり、これには遠距離貨物運送の場合のような割当て制はない。次に、一定の O-D 間を定期的に往復する近距離路線貨物運送 (Güterliniennahverkehr) は許可の他に特別の認可が必要とされる。許可は設備と路線の経営区間運行、自動車の台数・種類・積載容量、賃率、期日についてなされる。

自家用貨物運送に関しては特別の規定はなく、1969年6月19日の改正によってはじめて法的規制が採用されたのが実情である。<sup>44</sup> 一般に、自家用貨物運送には許認可の義務はない。ただし、遠距離自家用貨物運送 (Werkfernverkehr)<sup>45</sup> には留意すべき点がある。すなわち、これは認可を受ける必要はない(第50条)が、最大積載量4トン以上の貨物自動車または出力55馬力以上のけん引車の利用は、業者に対して自動車についての運送証明書 (Beförderungsbescheinung) が交付されている場合に許されるのである。運送証明書は連邦遠距離貨物自動車運送機構 (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, BAG) の管轄であり、その交付は単なる一方的な公証行為ではなく、行政庁がこれを拒絶する

余地在認められているので、実質的には許可制に近いと解釈されうる。それゆえ、遠距離自家用貨物運送の実態を把握するためには、運送証明書を必要とする運送はどれ位あるのかを探り、その上で運送証明書の交付状況をその交付の背景を含めて知ることによって、実質的な認可の程度を追求する必要があるであろう。以上を総括すると表1のごとくなる。

表1 事業区分と許認可制度

自家用貨物運送	{	遠距離貨物運送……認可の義務なし（ただし、運送証明書の携行）
	{	近距離貨物運送……認可の義務なし
営業用貨物運送	{	遠距離貨物運送……認可
	{	近距離貨物運送 {
		一般近距離貨物運送……許可
		近距離路線貨物運送……許可、認可

### 3-2 現 状

さて、対営業用貨物運送という見地から、自家用貨物運送の実情を眺めてみよう。営業用と自家用を区分した時系列資料が得られにくいので、<sup>44</sup> 1973年現在の EC 統計局の交通関係資料に基づいて見る。総車両台数（トラック、トレーラ、セミ・トレーラの合計）は140万台で、その内訳を営業用対自家用という比率で見れば2：8となっており、自家用車両の占めるウェイトが大きい。トラックについてみれば、自家用は95万台で圧倒的に多い。このうち、遠距離運送に用いられているのは7万台強である（Der Güterverkehr-Heft 12/1975）。通常タイプのトラック車両の営自比率は16：84であるが、これは同年次でのわが国のそれ（7：93——運輸省資料）よりは、営業車両の比率が高くなっている。車種別には、セミ・トレーラでは営業用車両の方が多い（特にタンク車、特殊構造車）のが特徴的である。

積載量で見れば、トラック、トレーラ、セミ・トレーラを合わせた営業用対自家用の比は4：6となっており、車両台数の比の場合にくらべて、営業用のウェイトが相対的に高くなっている。その理由は、積載量による分類を示した

表2 車種別・用途別道路運送車両

1973年7月1日現在

車両タイプ (用途) (Fahrzeug typen)	車 種 (Fahrzeugarten)											
	トラック (Lastkraftwagen)				トレーラ (Kraftfahrzeuganhänger)				セミ・トレーラ (Sattelanhänger)			
	台 数		積 載 量		台 数		積 載 量		台 数		積 載 量	
営業用車両	185,320	100%	943,183	100%	73,110	100%	807,406	100%	28,334	100%	634,604	100%
通常のタイプ	169,981	91.8	816,874	86.6	61,727	84.4	673,516	83.4	13,235	46.6	206,634	41.7
燃料用タンク車	1,536	0.8	16,124	1.7	346	0.5	5,385	0.7	4,605	16.3	127,147	20.0
その他タンク車	1,603	0.9	13,124	1.4	625	0.9	7,203	0.9	1,830	6.5	45,687	7.2
冷凍・保温車	1,553	0.8	10,548	1.1	1,310	1.8	16,851	2.1	646	2.3	13,276	2.1
その他特殊構造車	10,647	5.7	86,513	9.2	9,102	12.4	104,451	12.7	8,018	28.3	183,860	29.0
自家用車両	953,234	100	2,595,302	100	155,119	100	857,760	100	21,381	100	329,108	100
通常のタイプ	892,011	93.6	2,225,689	85.8	79,836	51.4	587,443	68.5	15,389	71.6	206,414	62.7
燃料用タンク車	9,244	1.0	85,510	3.3	1,327	0.9	15,733	1.8	1,797	8.4	45,103	13.7
その他タンク車	3,960	0.4	28,545	1.1	1,935	1.2	10,731	1.3	565	2.6	9,889	3.0
冷凍・保温車	19,515	2.0	94,951	2.5	1,181	0.8	10,261	1.2	829	3.9	11,686	3.5
その他特殊構造車	28,504	3.0	190,607	7.3	70,840	45.7	233,592	27.2	2,881	13.5	56,014	17.0

表3 車種別・用途別道路運送車両の構成比

1973年7月1日現在

車 両 タ イ プ	車 種					
	ト ラ ッ ク		ト レ ー ラ		セ ミ ・ ト レ ー ラ	
	台 数	積 載 量	台 数	積 載 量	台 数	積 載 量
通常の種類 営 自 計	16.0%	26.8%	43.6%	53.4%	46.4%	56.2%
	84.0	73.2	56.4	46.6	53.6	43.8
	100	100	100	100	100	100
燃料用タンク車 営 自 計	14.2	15.9	20.7	25.5	71.9	73.8
	85.8	84.1	79.3	74.5	28.1	26.2
	100	100	100	100	100	100
その他タンク車 営 自 計	28.8	31.5	24.4	40.2	76.4	82.2
	71.2	68.5	75.6	59.8	23.6	17.8
	100	100	100	100	100	100
冷凍・保温車 営 自 計	7.4	14.0	54.2	62.2	43.8	53.2
	93.6	86.0	45.8	37.8	56.2	46.8
	100	100	100	100	100	100
その他特殊構造車 営 自 計	27.2	31.2	11.4	30.9	73.6	76.6
	72.8	68.8	88.6	69.1	26.4	23.4
	100	100	100	100	100	100
合 計 営 自 計	16.3	26.7	32.0	48.5	57.0	65.8
	83.7	73.3	68.0	51.5	43.0	34.2
	100	100	100	100	100	100

表 4-1 車種別・積載量別道路運送車両

1973年7月1日現在

積載量による分類 (Nutzlastklassen)	車 種											
	トラック				トレーラ				セミ・トレーラ			
	台 数		積 載 量		台 数		積 載 量		台 数		積 載 量	
営業用車両	185,320	100%	943,183	100%	73,110	100%	807,406	100%	28,334	100%	634,604	100%
999kg	25,349	13.7	19,664	2.1	480	0.7	294	0.0	—	—	—	—
1,000～2,999	38,415	20.6	66,097	7.0	1,488	2.0	3,266	0.4	99	0.3	238	0.0
3,000～4,999	31,841	17.2	123,037	13.0	7,974	10.9	31,907	4.0	291	1.0	1,094	0.2
5,000～6,999	23,635	12.8	141,790	15.0	8,954	12.2	51,818	6.4	880	3.1	5,449	0.9
7,000～9,999	50,323	27.1	405,618	43.1	75,000	10.3	61,836	7.7	540	1.9	4,573	0.7
10,000～11,999	9,180	5.0	101,371	10.7	20,169	27.5	226,681	28.0	482	1.7	5,220	0.8
12,000～13,999	6,038	3.3	76,553	8.1	3,027	4.1	38,009	4.7	384	1.4	4,916	0.8
14,000～15,999	216	0.1	3,130	0.3	9,396	12.9	145,520	18.0	409	1.4	6,045	1.0
16,000～17,999	149	0.1	2,494	0.3	12,864	17.6	210,493	26.1	572	2.0	9,804	1.5
18,000～19,000	128	0.1	2,360	0.3	196	0.3	3,673	0.5	3,945	13.9	75,195	11.8
20,000kg以上	46	0.0	1,069	0.1	1,062	1.5	33,909	4.2	20,734	73.2	522,070	82.3

表 4-2

積載量による分類 (Nutzlastklassen)	車 種											
	ト ラ ッ ク				ト ラ ッ ク				セミ・トレーラ			
	台 数		積 載 量		台 数		積 載 量		台 数		積 載 量	
自家用車両	95,234	100%	2,595,302	100%	155,119	100%	857,760	100%	21,381	100%	329,108	100%
999kg	229,010	24.1	180,743	7.0	43,367	27.9	29,231	3.4	88	0.4	51	0.0
1,000～2,999	440,543	46.3	695,939	26.7	15,048	9.7	26,604	3.1	480	2.2	1,130	0.3
3,000～4,999	133,609	14.0	500,789	19.3	22,949	14.8	90,718	10.6	1,881	8.8	7,568	2.3
5,000～6,999	54,467	5.7	328,243	12.6	23,898	15.4	138,137	16.1	1,841	8.6	10,787	3.3
7,000～9,999	61,139	6.4	487,411	18.8	16,694	10.8	136,391	15.9	2,296	10.7	19,391	5.9
10,000～11,999	23,685	2.5	261,712	10.1	19,556	12.6	218,173	25.5	1,916	9.0	20,804	6.3
12,000～13,999	9,511	1.0	118,377	4.6	3,127	2.0	38,957	4.5	1,391	6.5	17,837	5.4
14,000～15,999	323	0.0	4,805	0.2	5,267	3.4	80,638	9.4	992	4.6	14,666	4.5
16,000～17,999	467	0.0	7,897	0.3	3,575	2.3	59,028	6.9	939	4.4	15,961	4.8
18,000～19,999	398	0.0	7,314	0.3	466	0.3	8,707	1.0	2,456	11.5	46,567	14.1
20,000kg以上	82	0.0	2,672	0.1	1,176	0.8	31,176	3.6	7,101	33.2	174,346	53.1

表4から明らかとなる。同表によれば、トラックについては自家用のほとんど(70%)が3トン車以下であるが、営業用では3~14トン車がかなり使用されているからである。このことは、ある意味で稼働率では営業用の方が高いであろうとの推論を可能にさせるが、それだけで自家用の非経済性を論ずるに足る資料とはならないことに注意しておく必要がある。例えば、わが国では次のような解釈もなされているのである。すなわち、整理されたデータだけをみれば営業用の方が効率が低いことが示されるが、これは営業用の方がより優秀であるため、より効率よく運んだ結果なのではなく、トン数ベースでみて効率よく運べるものを営業用にまかせ、トン数ベースでは効率が悪いが、輸送に付帯するサービスに価値を認められるものが自家用で運ばれた結果なのであるという指摘である(日本経済調査協議会[9])。

#### 4 自家用トラックに対する規制手段

わが国の場合、自家用トラックには、文字通りの自家用トラックと、自家用車両の営業行為としての白ナンバー・トラック(白トラ)——その具体的な行為を示す例としては、いわゆる「売・買問題」があげられよう(詳しくは運輸経済研究センター[16, p.11])——とがある。後者は西ドイツで問題とされている灰色の自家用運送(*grauer Werkverkehr*)である。<sup>4)</sup> 自家用トラックに対する規制といった場合には、上述の二つのケースを考える必要があるが、灰色の自家用運送に関してはそれが提起している問題の重要性にもかかわらず、その実態を把握すること自体が困難であるとされている。そこで、ここでは二つのケースを区別せず、ドイツ連邦鉄道対自家用貨物運送、営業用貨物運送対自家用貨物運送という観点から、現在行なわれている自家用トラックに関する規制手段を眺めることとする。

##### 4-1 ドイツ連邦鉄道対自家用貨物運送

先にみたように、遠距離自家用貨物運送は実質的には許可制に近いものであ

る。最大積載量4トン以上の貨物自動車、ないし出力55馬力以上のけん引車を利用する場合には運送証明書の携行が必要とされるからである（貨物自動車運送法50条）。この導入は、DBの保護という観点からのものであると推察される。

歴史的には、自家用トラックを規制する実質的な手段は、1971年以前においては貨物運送税（Gütertransportsteuer）であった。トン・キロ当り、自家用トラックに5ペニッヒ（営業用トラックの1ペニッヒにくらべて5倍の額である）を賦課するものであり、規制目的からすればかなり有効であるとの評価が与えられていた。しかし、ECの法律に抵触するとの理由で、1971年以降は廃止せざるをえなくなり、これに代る措置として、運送証明書の制度が設けられたのである。そこで問題は、最善の規制手段とはいえないこの運送証明書による一種の許可が、どこまで実質の有効性を発揮しているかである。この間に対しては、運送証明書交付の解明が手掛りを与えるのである。交付を妨げるケースは次のような時である。すなわち、

- 1) 自家用貨物運送業者は、特定のA地点からB地点に一定期間一定の貨物を運送する——1～2回の運送ではない。そのため、運送証明書の有効期間は5年となっている——ことをBAGに対して公表しなければならない。
- 2) その公表結果をみて、DBならびに営業用貨物運送業者はBAGに対して自らがその運送を担当したいという申し出をすることができる。
- 3) これらの申し出に基づき、BAGが審査し、A地点からB地点への運送がDBに適しているという判定が下された場合には、運送証明書は交付されない。ただし、運送証明書が交付されなければ自家用運送はできないが、その場合でも当該の運送をDBにゆだねなければならないかというとその規定もなく、営業用貨物運送業者にゆだねてもよいのである。

以上のことから、運送証明書の制度がDBの保護に有効であるかという点については、消極的な評価しか与えられていないのが実情である。なぜならば、ひとつには、上記3)からも明らかなように、BAGがDBに適していると判定した運送もDBにゆだねられる保証が与えられていないことが指摘されるからである。またひとつには、運送証明書が交付されるのは申請時から3か月後であるが、その期間申請をしてさえおけば当該の自家用運送は認められ、業者によっては申請の仕方が巧みであるため、実質的には自由に自家用運送を行なっているケースも多々みられるからである。

#### 4-2 営業用貨物運送対自家用貨物運送

遠距離営業用貨物運送には割当て制があるため、この点からすればDBは営業用貨物運送からは保護されている。しかし、営業用貨物運送からみれば、これを自家用貨物運送から保護する直接的な実質的措置は何らとられていないのである。例えば、今日、建築資材関係の分野でみられる灰色の自家用運送に関しては、BAGがその実態を摘発すれば罰することになるが、その摘発はわが国の場合と同様、實際上極めて困難なのである。<sup>44</sup>しかし、営業用運送業者は、自家用運送を行なおうとする者がBAGに運送計画を公表した結果を見ることができるので、競合相手の計画を事前に知りうるという間接的なメリットは与えられている。とはいえ、このことは営業用トラックに対して自家用トラックを規制するという論理にはつながりにくいのである。

これらのことから、自家用トラックの規制は実質上あまり有効ではないといえよう。

## 5 交通政策と自家用トラック

### ——規制の現実的意義をめぐって——

西ドイツの貨物輸送政策において、自家用トラックに対しては、対営業用トラックという観点よりは、鉄道保護という政策目標の下に各種の規制措置がと

られてきている。しかし、その目標が達成されているとの結論は引き出しにくい。規制という意図にもかかわらず、自家用トラックによる輸送量の伸びは著しいのである。BMV [2]によれば、自家用トラックによる輸送量（トン・ベース）の伸び率は、近距離運送で41.4%（1970年/1965年）、遠距離運送では79.4%（1974年/1967年）に達している。複数の輸送手段が利用可能である遠距離運送においては、特に自家用トラックの輸送量の高い伸び率が顕著である（後に示す表5、表7参照）。伸び率が大きいのは輸送の絶対量が小さいことにもよる（遠距離の場合）が、総じて何よりも荷主が自家用サービスを評価してきていることにほかならない。一般に、自家輸送が行なわれる理由として、イ）輸送サービス確保への要請、ロ）非競争的価格への反作用、ハ）輸送サービスの質的要因に対する要請等が指摘されている（岡田[12]）。西ドイツの場合でも、これらの要因が作用して自家輸送が増大しているものと考えられる。<sup>44</sup> そうした場合、これを規制するということがいかなる意味をもっているのだろうか。

交通政策の一部としての規制政策には、独占規制政策と競争規制政策とがあるが、対鉄道という観点からトラック輸送を論じる際には、競争規制<sup>45</sup>が問題とされる。多くの場合、トラックの相対的地位が上昇した今日、独占的地位を失った「鉄道とトラックは同じ市場で競争し、代替性および競争の適切な範囲は大きい（Farris [3]）」という認識が一般論としてなされているからである。そこで競争規制政策の意味と効果が問われるのである。独占規制が歴史的には独占への見返りとしてなされたのに対して、ここでいう競争規制は基本的には市場原理の活用を指向したものだといえる。独占規制、競争規制にみられる共通点は効率性の概念に基づいていることである。競争規制の意図した市場原理に向けての具体的な政策がアメリカにおけるケネディ運輸教書（1962年4月）であり、西ドイツにおけるレーバー・プランである。ただし、その際留意しておかなければならない点は、いずれも鉄道の競争力が低下していたという背景

の下に登場したことである。レーバー・プランがその意図通りには運ばれなかったことは各所で評価されており（例えば、日本での評価としては角本[5]）、またケネディ教書で提起されたイコール・フットィング論も、理論面での主張はともかくとして、実践面では完全にといってよい程に行き詰りをみている。したがって、これらの政策的事例から判断する限り、競争規制政策の<sup>・</sup><sup>・</sup><sup>・</sup>実際上の運用はなかなかむずかしいといえよう。

それゆえ、規制政策をその運用面での有効性からめて論ずる際には、そこでの市場がいかなる状態になっているかを検討する必要がある。前述のとおり、自家用トラックにも二種類のものがある。したがって、そのおのおのが対営業用トラック、対他輸送手段との間でどのような関係になっているかを論ずることが当然のこととして要請される。しかし、わが国の白トラに相当する灰色の自家用運送の実態は依然として不明であるため、<sup>44</sup> ここでも自家用トラックを一種類として扱わざるをえない。

さて、やや具体的に西ドイツにおける貨物輸送市場を概括してみよう。競合問題が提起されている遠距離運送についてみれば、輸送手段別・距離別帯の輸送量（トン・ベース）は表5に示されるとおりである。筆者が別の機会に聴取した結果によると、西ドイツでの鉄道とトラックの損益分岐輸送距離は370kmであるとのことから、これに基づき表5の距離帯を0～50km, 51～400km, 401km以上の三つに集約し、輸送手段別シェアを求めると表6となる。

ここでまず、近距離（0～50km）について触れておこう。表5によると、鉄道輸送量における0～50kmの距離帯でのシェアが約4割とかなり高いが、同表には近距離トラックの実績が除かれている。これを示した表7からみれば、ここでの絶対量は圧倒的にトラックが多い。その主要品目は7割近くが石と土であり、中でも自家用の輸送量が多いのが特徴的である。石と土に関しては、鉄道、遠距離トラック（自家用も含めて）も輸送しているが、絶対量は小さい（BMV[2]）。近距離トラックの輸送実績を距離帯別にみると、ほとんどが

表5 距離帯別貨物輸送量

(上段:百万トン)  
(下段:%)

距離帯(km)	鉄 道		内 航		遠 距 離 道 路 輸 送							
					計		営 業 用		自 家 用		外 国 車 両	
	1967	1973	1967	1974	1967	1974	1967	1974	1967	1974	1967	1974
0~50	115.6 39.0	141.7 38.6	28.8 13.4	33.1 13.2	3.6 2.7	7.1 3.2	2.9 3.5	4.6 4.0	0.7 1.8	2.5 3.6	—	—
51~100	33.3 11.3	40.0 10.9	51.7 24.1	74.9 29.8	18.2 13.3	28.7 12.8	6.6 7.8	8.0 6.8	9.7 24.9	15.2 21.8	1.9 14.3	5.5 14.5
101~150	26.8 9.0	36.6 10.0	29.9 14.0	33.1 13.2	29.1 21.2	42.2 18.8	15.3 18.0	17.1 14.6	11.8 30.4	20.4 29.3	2.0 15.0	4.7 12.4
151~200	18.4 6.2	21.7 5.9	21.1 9.8	24.0 9.5	21.8 15.9	34.6 15.4	14.0 16.6	18.3 15.6	6.3 16.2	12.2 17.5	1.5 11.3	4.1 10.8
201~250	19.6 6.6	24.5 6.7	12.6 5.9	12.3 4.9	14.8 10.8	23.8 10.6	10.3 12.1	14.0 12.0	3.5 9.0	7.1 10.2	1.0 7.5	2.7 7.0
251~300	20.9 7.1	24.8 6.7	10.7 5.0	11.6 4.6	11.2 8.2	18.5 8.2	8.2 9.6	12.0 10.2	2.2 5.7	4.1 5.9	0.8 6.0	2.4 6.3
301~400	21.4 7.2	26.7 7.3	19.1 8.9	19.3 7.3	14.2 10.4	25.3 11.2	10.2 12.0	16.0 13.7	2.3 6.0	4.0 5.8	1.7 12.8	5.3 14.0
401~500	11.9 4.0	14.2 3.6	17.2 8.0	19.0 7.7	9.3 6.8	16.6 7.4	6.9 8.1	10.8 9.2	1.2 3.1	2.0 2.9	1.2 9.0	3.8 10.0
501 以上	28.4 9.6	37.0 10.0	23.4 10.9	24.8 9.8	14.7 10.7	27.8 12.4	10.4 12.3	16.2 13.9	1.1 2.9	2.1 3.0	3.2 24.1	9.5 25.0
計	296.3 100	367.1 100	214.4 100	252.1 100	136.9 100	224.6 100	84.8 100	117.0 100	38.8 100	69.6 100	13.3 100	38.0 100

出典) BMV [2, p. 186]

注) 鉄道には船舶輸送, 国際軍事輸送を含まない。

表 6 距離帯別貨物輸送量の構成比

(単位：%)

距離帯 (km)		鉄 道	内 航	遠 距 離				総 計
				計	営業用	自家用	外国車両	
0～50km	1967	78.0	19.5	2.5	2.0	0.5	—	100
	1974	77.9	18.2	3.9	2.5	1.4	—	100
51～400km	1967	35.6	36.6	27.8	16.4	9.1	2.3	100
	1974	33.3	33.6	33.1	16.3	12.1	4.7	100
401km以上	1967	38.4	38.7	22.9	16.5	2.2	4.2	100
	1974	36.8	31.4	31.8	19.4	2.9	9.5	100
計	1967	45.8	33.1	15.8	13.1	6.0	2.1	100
	1974	43.5	29.9	26.6	13.9	8.2	4.5	100

出典、注とも表5に同じ。

15km以下の範ちゅうに属している。0～5kmで約4割、0～15kmでは約6～7割となっている。品目別データと距離帯別データは対応している訳ではないが、大方の傾向は十分に伺い知ることが可能である。このことに加えて、この距離帯(0～50km)での鉄道の輸送にはヤード間の貨物移動に占める割合が高いという事実から判断して、近距離では鉄道はトラックに対抗しえないと推論するのが適切である。

次に、51～400kmの距離帯についてみると、ここでは鉄道、内航、遠距離トラックの輸送量は均衡している(1974年)。ただし、1967年のシェアにくらべて、1974年では遠距離トラックのそれが大きくなっている。さらに、表7から明らかのごとく、100km迄の距離帯では近距離トラックの輸送実績を加えて判断する必要がある。これらの事実からすれば、この距離帯においても、表6に示されているような姿は実際にはよりトラックが選好されている傾向があると推察される。ただし、営業用トラックと自家用トラックの間にはより競争が厳しくなっている点は指摘されよう。

表7 主要品目別，距離帯別近距離道路輸送量 (上段：百万トン)  
下段：%

		計		営業用		自家用	
		1965	1970	1965	1970	1965	1970
主要品目グループ	農産品及び林産品	50.5 3.3%	51.4 2.6%	18.8 2.9%	19.9 2.6%	31.7 3.7%	31.5 2.6%
	食料及び飼料	89.0 5.9	97.4 4.9	22.1 3.4	22.8 3.0	66.9 7.9	74.6 6.2
	石炭	53.3 3.5	39.2 2.0	16.9 2.6	17.9 2.3	36.4 4.3	21.3 1.8
	原油	3.5 0.2	0.9 0.0	3.1 0.5	0.0 0.0	0.4 0.0	0.9 0.1
	鉱産品	85.7 5.7	120.8 6.1	46.3 7.0	56.3 7.3	39.3 4.6	64.5 5.4
	金属及び金属廃棄物	8.6 0.6	12.3 0.6	1.6 0.2	4.1 0.5	7.0 0.8	8.2 0.7
	鉄・鋼鉄及びNE金属	25.7 1.7	27.9 1.4	13.6 2.1	15.6 2.0	12.1 1.4	12.3 1.0
	石及び土	1,021.0 67.7	1,342.8 68.2	478.4 72.6	546.5 71.1	542.6 63.8	796.3 66.1
	肥料	6.4 0.4	8.1 0.4	1.7 0.3	2.5 0.3	4.7 0.6	5.6 0.5
	化学製品	68.7 4.6	154.1 7.9	21.4 3.2	39.2 5.1	47.3 5.6	114.9 9.6
	運搬用，機器 半製品及び完成品	97.3 6.4	117.3 5.9	35.0 5.3	44.6 5.8	62.3 7.3	72.7 6.0
	計	1,509.7 100	1,972.2 100	659.0 100	769.4 100	850.7 100	1,202.8 100
距離帯	5km以下	497.5 33.0%	748.2 37.9%	215.6 32.7%	271.3 35.2%	281.9 33.1%	476.9 39.6%
	6～10	265.7 17.6	344.0 17.4	113.2 17.2	132.6 17.2	152.5 17.9	211.4 17.6
	11～15	162.0 10.7	199.4 10.1	69.5 10.5	68.9 9.0	92.5 10.9	130.4 10.8
	16～20	108.4 7.2	135.1 6.9	43.5 6.6	50.4 6.6	64.9 7.6	84.7 7.0
	21～25	80.9 5.4	100.1 5.1	34.6 5.3	38.2 5.0	46.3 5.4	61.9 5.1
	26～30	58.6 3.9	69.3 3.5	23.7 3.6	23.9 3.1	34.9 4.1	45.4 3.8
	31～50	154.9 10.2	183.2 9.3	67.5 10.2	74.8 9.7	87.4 10.3	108.5 9.0
	51～100	150.7 10.0	163.7 8.3	73.1 11.1	88.7 11.5	77.6 9.1	75.0 6.2
	101以上	31.0 2.0	29.2 1.5	18.3 2.8	20.6 2.7	12.7 1.6	8.6 0.9
計	1,509.7 100	1,972.2 100	659.0 100	769.4 100	850.7 100	1,202.8 100	

出典) BMV[2, p. 187]

401km以上の距離帯については、営業用トラックのシェアがかなり高くなってきている点が注目される。

市場がどのような構造になっているかを判断するためには、少なくとも運送業者の概況を示すデータ、荷主の立地状況を示すデータ、輸送手段別・品目別・距離帯別の実績を示すデータが必要とされるが、ここに示されたデータだけから大胆に判断する限りは、トラック対鉄道という点から眺めた場合、市場構造に大きな特徴が見い出され、現実にトラック輸送に特化した貨物量がかなり増大しているといえよう。このような背景の下に貨物輸送市場における規制政策を考察してみよう。

遠距離運送に論点を絞れば、鉄道の保護を意図したトラックへの諸々の規制政策が展開されている。営業用トラックへの割当て制と自家用トラックの実質的許可制にその典型が見い出せるのである。ここでわれわれが最も注目すべきものとしての営業用トラックへの割当て制は、一種の参入障壁と考えることができる。一般に、参入障壁の構成要素には、生産における規模の経済性、技術上の諸条件、原材料生産その他の関連分野の支配、販売促進活動での既存企業の優位性、政府の免許等があり、その高さを特定の要素だけから測るのには問題がある。ここで、データの利用可能性という点から、政府の認可による割当て制の有効性によって大胆に推論すれば、参入障壁は定性的には必ずしも高いとはいえない。というのは、1970年7月現在では営業用総認可数は29,487である(BMV[2])が、認可は、イ)運行している車両に与えられる、ロ)基準最大積載量(38トン車)に与えられ、小型車両を用いる場合には認可そのものの分割が可能である、等の事情によって、現実には認可総数を上廻る営業用車両の運行が可能となっているからである。したがって、車両数と認可数の差があることから、「割当て制による認可数が少なすぎるという声はないか」というわれわれの疑問は、西ドイツでは問題となっていないのである。<sup>24</sup> 割当て制による参入障壁が高くないことは、他の事情を一定とした場合、競争的市場構造を

うみ出し、先に述べた事情から、実際問題として鉄道の地位がますます後退することになるのである。とすれば、鉄道保護という目的からは、この競争的市場構造において、営業用トラックの参入障壁を高くする——割当て制を厳密に運用する——か、別の規制政策<sup>24</sup>を加える必要がでてくる。ただし、その場合も、規制政策を営業用トラックにだけ適用すれば、自家用運送へのシフトが生ずることは必至であり、鉄道保護の目的には有効ではない。西ドイツにおいては、自家用運送をも実質的許可制にしているので、その意味からすれば合目的であるといえる。

しかし、これまで再三眺めてきたとおり、営業用トラック、自家用トラックに対する規制は共に積極的意味で有効であるとの判断を下しにくい。この意味する所を極めて限られた資料から大胆に推察してみれば、広い意味での鉄道の競争能力の後退が今日の状態を招いた要因となっており、営業用トラック、自家用トラックに対して現在とられている規制政策を厳密に運用した場合には、問題とされる鉄道のサービス・レベルそのものが実情にそぐわなくなっているといえよう。ただし、冒頭で断わっておいたとおり、これはあくまで条件付の推論であって、より慎重な検証が必要であることはいうまでもない。

- 注(1) ただし、現実的側面を重視した藤井 [4] においては、両者の本質的な相違は、公共交通ではそのサービスの利用可能性が潜在的利用者にも無差別に保証されることにあるとされ、公共交通の顕在的利用者が少ない場合の潜在的利用者の存在が問題を提起しているとの鋭い指摘がなされている。
- (2) 輸送機関別輸送分担率（トン・キロ・ベース）の推移をみれば、内航海運のシェアはほぼ一定だが、国鉄のシェアの後退、トラックのそのの上昇は顕著である（「昭和50年版 運輸経済図説」p. 26）。
- (3) 同じような趣旨の主張は、藤井 [4]、岡野 [13] にみられる。
- (4) 例えば、ブキャナン・レポートを徹底的に批判したミジャンの主張（Mishan [7]）にその極端な代表例を見出すことができる。ただし、ミジャンの自家用批判は非効率性云々以前の議論であり、価値判断に基づくものといえよう。なお、ミジャンの主張をひとつの契機として、自動車交通の社会的費用論が現実問題として提起さ

れているが、社会的費用の内部化が必要であるという認識だけにとどめ、詳細については触れないこととする。

- (5) 以下の論述（特に2節～4節）の一部は、(財)運輸経済研究センターでの研究会の成果（運輸経済研究センター[16]）の、筆者の執筆部分（第3章）に基づいて再編したものである。
- (6) *Verkehr*は交通経済学上は輸送（貨物の場合）であるが、法律的には運送と訳されているので、その慣例に従うこととする。両者に本質的な差はないのはいうまでもない。
- (7) *umbrella rate-making*の端緒を示すものだと思われる。
- (8) より新しい情報としては、1975年8月6日にさらに改正されている。なお、GükGの詳細な紹介、解説については、運輸経済研究センター[15, p. 180~200]を参照されたい。
- (9) 西ドイツ交通省参事官 Dieter Hinz 氏の評価である。
- (10) レーバー・プランについては、日本国有鉄道外務部編[10]が比較的詳しく紹介している。
- (11) (5)の補助的活動という要件は1971年改正で追加されたものであるが、補助的活動であるか否かを誰が判断するかについては難しいという問題点を残している。
- (12) 1969年の改正法は、以前営まれていた許認可を受けていないところの名目的には遠距離自家用貨物運送ではあるが、事実上は遠距離貨物運送（営業用運送）である灰色の自家用運送（*grauer Werkverkehr*）を取締る意図をもっている点に大きな特色がみられる。
- (13) 一般に、*Werkverkehr*といった場合には、*Werkfernverkehr*と同義に解するのが慣例とされている。
- (14) ただし、例えば表5によれば、1967年と1974年の輸送量の比は読みとれる。自家用運送の伸びが79.4%であるのに対し、営業用運送のそれは38.0%である。また、BMV[2, p. 182~183]ではさらに詳細な動向が伺える。とはいえ、これらはあくまで輸送実績であって、車両数と関連させたものではない。
- (15) 西ドイツでは、わが国におけるようなナンバー・プレートの色による営業用、自家用の区別はない。
- (16) 貨物自動車運送法の1975年8月6日の改正で、商行為の内容を明示することで灰色の自家用運送の防止の内容が追加されているが（48条a項）、その成果は後日にならなければ判定できない。
- (17) 筆者が西ドイツ交通省で担当官（貨物輸送担当の参事官 Dieter Hinz 氏等）に尋ねた限りでは、イ）とハ）の要因——もち論、独立に作用している訳ではないが——が強いように思われる。すなわち、先ず、輸送サービス確保への要請としては、

③品物によっては特別な運搬方法が必要で、営業用にはそのような設備のない場合がある、④営業用は人件費の高騰等への対応策として大型車を使用しているのに、大型車に適さない貨物が残される場合がある、等の理由で自家輸送せざるをえないケースである。次に、輸送サービスの質的要因に対する要請としては、⑤速時に優れている、⑥文字通りのサービス面で優れている——例えば、運転手が品物を届けたその場で代金の回収が可能である点など——等が指摘される。これらは先に引用した日本経済調査協議会 [9] の指摘に極めてよく似ている。なお、輸送サービスの質を時間節約という観点から自家用自動車一般のメリットを論じたものとしては Lüthi [6] がある。また、榊原 [14] でも時間節約という側面に絞っている訳ではないが、同様の論点が表示されている。

- (18) ここでは、競争規制政策という用語を、複数の輸送手段を問題とした場合、そこでの競争条件が満されるために、優れた競争条件をもった輸送手段を規制するという意味で用いている。
- (19) 今回の実地調査では、BAG を訪ねていないのであるが、そこではこれに関するある程度の資料がえられる可能性が残されていると思われる。
- (20) より詳細には、運輸経済研究センター [16] を参照されたい。
- (21) 一般に、自動車運送事業は技術的条件からは参入障壁は低いといえるので、これを高めるためには技術的以外の規制政策に頼らざるを得ない。

## 参 考 文 献

- [1] Braunthal, Gerard “The West Germany Legislative Process” (Cornell University Press, 1972)
- [2] Der Bundesminister für Verkehr “Verkehr in Zahlen 1975”
- [3] Farris, Martin T. “Transportation and Public Utilities: Transportation Regulation and Economic Efficiency” *The American Economic Review*, May 1969
- [4] 藤井弥太郎「経営面・組織面からみた国鉄の問題点」、『現代経済 No. 22』
- [5] 角本良平『都市を見る目——ヨーロッパの教訓——』(運輸経済研究センター 1976. 1)
- [6] Lüthi, Walter “Versuch einer Schätzung der Zeitersparnis bei Benutzung der Privaten Motorfahrzeuge,,” *Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik*, Juni 1975
- [7] Mishan E. J. “Growth: The Price We Pay” (Stapless Press, 1969) 都留重人監訳『経済成長の代価』(S 46. 岩波書店)
- [8] 中村貢「公共料金・公共財と所得分配」、『週刊東洋経済・近代経済学シリーズ』

(S 48. 10)

- [9] 日本経済調査協議会『交通論議における迷信とタブー』(S 51. 6)
- [10] 日本国有鉄道外務部編『欧米諸国の鉄道と交通政策』(S 43. 運輸調査局)
- [11] 岡田清「交通における公共的規制政策——イコール・フットィングへの条件——」, 『ビジネス・レビュー』Vol. 18, No. 4
- [12] 岡田清「交通政策——交通調整」, 岡野・山田編『交通経済学講義』(S 49. 青林書院新社)
- [13] 岡野行秀「交通政策と国鉄」, 『交通学研究1975年研究年報』
- [14] 榊原胖夫「自家用乗用車の抑制論の問題点——旅客輸送便益の経済的性格について——」, 『高速道路と自動車』Vol. XIX, No. 4
- [15] 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』(S 50. 3)
- [16] 運輸経済研究センター『自家用トラックの経済性に関する調査』(S 51. 3)