

特集

物流行政の 新常識

第1部

大きな政府の小さな役割

規制緩和によって物流行政の役割は小さくなった。ところが、役人の数はほとんど減っていない。常に新たな役割を作って組織を維持拡大しようとするメカニズムが罷が関には組み込まれている。しかし、それを批判するだけでは物流マンは務まらない。
(大矢昌浩)

放置すれば肥大化する

「ウチが新しいサービスを始めようとする、業界の同業者に迷惑がかかるからといって免許をくれない邪魔される。そうかと思えば、ウチが郵政省とケンカになっても一言も口を出さない。業界保護だと言うのなら、ヤマトのような民間企業では力が弱いから、運輸省から言ってもらおうというのが普通だと思っけどね。それが本来の業界保護だろう。だから役所なんていない。役人なんかいないほうがいいね」

規制緩和推進論者として知られたヤマト運輸の小倉昌元会長は生前、そんな言葉で当時の運輸省を批判していた。その後、物流業の規制緩和は進み、運輸省は国土交通省に再編されたが、依然として三万人を超える役人が今も物流業を監督する立場にある。ただし、その役割は様変わりした。

一九九〇年に施行された「物流二法」を転機として、日本の物流行政は業界保護とは決別した。新規参入を制限する需給調整や認可制運賃などの規制を撤廃、自由競争を促すと同時に、行政の役割を減らして「小さな政府」を実現しようという狙いだ。先の衆院選で最大の争点とされた郵政民営化も最終的なゴールは役人の数を減らすことにある。

小さな政府は、もともと「夜警国家」という考え方に基づいている。単純に言えば国防以外には、検察と警察と公正取引委員会だけに国家の役割を絞り込む。それによって税金の負担を減らす。産業政策は自由競争による淘汰に任せ、国家は競争の健全性だけを担保すればいいという発想だ。

しかし日本では物流業の規制緩和は進んだものの、役人の数にはほとんど手が付けられていない。本来は規制がなくなることで、それを監督していた地方運輸

局は不要になる。中央官庁の役割も減る。実際、欧米先進国の物流規制の緩和では、いずれも実施後に監督官庁の廃止や大幅な人員削減を断行している。

旧・運輸省出身で規制緩和問題に詳しい青山学院大学の井口典夫経営学部教授は「規制緩和後に政策官庁として物流行政の仕事があるとするれば、警察や公取では管理できない安全基準や環境問題などの社会的規制、つまり物流業が発生させている社会的な費用をきちんと内部化させること。あるいは国際物流において企業同士では解決できない問題を、国同士で調整する仕事ぐらいだろう」と解説する。

しかし、もともと霞が関には放っておけば肥大化するメカニズムが組み込まれている。課長になるまで中央官庁の役人には新しい仕事を作ることが何より求められる。課長になると、さらにO Bの面倒まで見る必要が出てくる。そして退官近くになると、今度は自分のための天下り先の確保に動き出す。

ここでは国家公務員の定員削減でさえ悪用される。小さな政府を目指すという名目で、行政機能の一部を外団体に移管する。実際には行政主導で設立した団体であつても、あたかも民間の意向を受けてかあるいは民間が自主的に作ったかのように装い、そこに適正化機関や監視団体のような役割を持たせる。そして民間からお呼ばれる形で役人が天下る。実際、物流関連の業界団体の大部分が今も国土交通省や旧運輸省の天下りを幹部として抱えている。

井口教授は「業界団体は族議員の温床にもなっている。そもそも業界団体の成り立ち自体、族議員と結びつくために作られたケースが多い。法律としての規制が緩和されても、そうした業界団体が独自に業界内のルールを作つて競争を制限しようとする。これも一種の規制だ。本当に国民の利益を第一に考えるなら、

物流行政の主な動き

1990	「物流二法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)」施行 運送取扱事業の需給調整規制廃止、運賃料金の認可制から届出制に緩和
1997	「総合物流施策大綱」を閣議決定
1998	内航海運業における船腹調整事業の解消
1999	トラック事業の営業区域を拡大 国内航空運送事業の需給調整規制を廃止、運賃規制を緩和
2000	改正港湾運送事業法施行。主要港の湾運送事業の需要調整規制を廃止 免許制を許可制に。運賃・料金を事前届け出制に
2001	「新総合物流施策大綱」を閣議決定
2003	「改正物流二法」施行。一般事業の営業区域規制の廃止 運賃・料金の事前届出制の廃止
2005	「改正内航海運業法」施行。参入規制を許可制から登録制へ 最高限量制度、標準運賃・貸度料制度を廃止 「新総合物流施策大綱」策定(予定)



青山学院大学の
井口典夫経営学部教授

規制と同時にそうした業界団体自体も全廃すべきだ」と指摘する。

天下りも役割を失う

規制緩和によって行政と事業者の関係は大きく変容せざるを得ない。現在の物流行政の最大の役割は、コーダーや消費者の利益を代弁して、物流業者に対する社会的な規制を強化することだ。業界を守るどころか、むしろ業界と対決しなければならぬ立場にある。実際、現在行政が進めている環境規制や安全規制の強化は、いずれも物流企業にとってはコストアップ要因だ。

行政とのパイプ役も今ではその価値を失った。行政にはもはや運送事業者の経営を左右するような権限自体がない。九七年には、当時の運輸省や通産省など十二省庁横断で「総合物流施策大綱」を発表。従来の保護行政に変わる新たな物流行政の指針を示した。しかし大綱はあくまでも目標であつて、民間企業に対する拘束力はない。

さらに業界の懸案する軽油引取税の問題では、天下りの存在がブレーキとしてしか機能していない。道路建設のための特定財源として設置された軽油引取税の税率は当初一リットル一五円だったものが、一時的な措置という説明で徐々にアップしていき、今では三二円一〇銭にまで引き上げられている。しかも、道路建設の見直しが進んでいるにもかかわらず、暫定税率は繰り返し延長され、財務省による一般財源化まで検討される始末だ。行政は業界との約束を反古にした。事業者の間では、行政訴訟に踏み切るべきだとの声が強い。しかし、天下りの受け入れを始め、行政との蜜月に慣れた業界団体は強硬手段には及び腰だ。規制緩和は業界団体にも役割の再考を促している。