

연구보고 95-3

# 物流關係法の 體系分析과 改善方案

1995. 12.

연구자 : 崔星根(선임연구원)

한국법제연구원



## 發刊辭

世界貿易機構(WTO)의 출범으로 無限競爭時代가 도래함에 따라 世界市場에서의 각국간의 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 전망되고 있습니다. 우리나라의 경제는 그동안 고도성장을 이룩하여 1996년 OECD 가입 등 先進經濟圈으로의 진입을 목전에 두고 있는 한편, 경제전반에 걸친 자유화·개방화로 國內企業의 國際競爭力 提高가 시급한 과제로 대두되고 있습니다. 그러나 고도성장에 따른 物流需要의 증가에 미치지 못하는 사회간접자본시설 기타 물류시설 및 物流費用의 상승은 國際競爭力 弱化的 要因이 되고 있고 物流管理의 效率性 또한 선진국에 비해 크게 낙후되어 있는 실정입니다. 선진국에서는 일찍부터 물류의 중요성을 인식하여 物流의 合理化 내지는 效率化를 지속적으로 추진하면서 기존의 '物的 流通' 개념을 조달·생산·판매 기타 정보활동 등을 포함하는 '로지스틱스(Logistics)' 개념으로 확대·발전시켜 왔습니다.

우리나라에서는 최근에 들어서야 企業과 政府가 물류시설의 확충 및 물류비용의 절감의 필요성을 인식하여, 사회간접자본시설을 포함한 물류시설의 증설, 물류정보화·표준화·자동화·공동화 등 물류관리의 개선 등에 활발한 움직임을 보이고 있습니다. 企業의 경우를 보면 물류시설, 물류설비, 물류관리 등에 대한 투자가 눈에 띄게 증가하고 있고 물류전담부서를 두는 기업도 늘고 있습니다. 政府차원에서도 물류에 대한 인식을 전환하여, 신규업체의 진입제한 철폐·행정절차의 간소화 내지는 단순화 등 物流産業 전반에 대한 規制緩和, 금융·세제 기타 행정지원 등 물류관련 社會間接資本施設 擴充의 支援 및 物流體系의 改善 등을 목표로 産業政策의 관점에서 물류를 검토하기 시작하였습니다.

그러나 現行 物流關係法은 위에서 언급한 물류산업에 대한 규제완화, 물류시설의 확충, 물류체계의 개선 등의 정책내용을 수용하기에는 미흡한 것으로 평가되고 있습니다. 現行 物流關係法을 보면 전체적으로 일관성과 체계성을 결여한 채 다기화되어 있고 관할기관이 분산된 채 소관업무의 합리적인 조정이 이루어지지 아니하여, 규제나 규제완화 또는 지원의 내용이 중복되거나 物流合理化 내지는 物流效率化를 위하여 전제되어야 할 사항들이 결여되어 있는 경우도 상당부분 있습니다.

본보고서에서는 現行 物流關係法의 분석을 통하여, 물류관계법의 問題點을 지적하고 體系의 整備를 중심으로 改善方案을 제시하고 있습니다. 본보고서가 物流關係法의 정비 및 개선에 십분 활용되기를 기대하며, 이 研究報告書의 작성에 많은 수고를 한 研究者 및 자료제공·자문 등 협조를 아끼지 않은 關係者 여러분에게 깊은 感謝의 뜻을 포함합니다.

1995年 11月

韓國法制研究院  
院長 白南辰

# 目 次

第1章 序論 .....	11
第2章 物流의 現況 및 政策 .....	15
第1節 物流의 現況 및 問題點 .....	15
1. 流通團地 기타 複合物流施設 - 物流據點 .....	15
2. 運送 .....	16
3. 保管 .....	19
4. 包裝 .....	19
5. 荷役 .....	20
6. 物流情報 .....	20
7. 物流標準化 · 物流自動化 및 物流共同化 .....	21
8. 企業의 物流管理 .....	23
第2節 物流政策 및 向後의 政策方向 .....	24
I. 物流政策 一般 .....	24
1. 既存의 規制中心의 物流政策 .....	24
2. 規制緩和 및 支援政策으로의 轉換 .....	25
II. 行政部處別 物流政策 .....	30
1. 財政經濟院 .....	30
2. 建設交通部 .....	33
3. 通商產業部 .....	34
第3章 物流理論 및 法的 規制 .....	39
第1節 流通 一般 .....	39
I. 流通理論 .....	39
II. 流通에 대한 法的 規制 .....	40

第2節 商的流通 .....	42
I. 商的流通理論 .....	42
1. 商的流通의 意義 .....	42
2. 商的流通의 機能 .....	42
II. 商的流通에 대한 法的 規制 .....	43
第3節 物的流通 - 物流 .....	53
I. 物流理論 .....	53
1. 物流의 意義 .....	53
2. 物流의 目的 - 物流合理化 .....	54
3. 物流의 範圍 .....	54
II. 物流에 대한 法的 規制 .....	55
III. 物流私法 - 商法上의 物流에 관한 規定 .....	61
1. 概要 .....	61
2. 運送業과 倉庫業 .....	61
3. 物品運送契約 .....	62
4. 運送人의 擔保責任 .....	63
5. 運送證券 - 貨物償還證과 船荷證券 .....	63
6. 運送周旋人 .....	64
第4章 美國과 日本의 物流現況, 政策 및 物流關係法 .....	67
第1節 美國 - 運送分野를 중심으로 .....	67
I. 概要 .....	67
II. 陸上貨物運送 .....	69
1. 規制政策의 時代 .....	69
2. 規制緩和和政策의 導入 .....	73
3. 規制緩和和政策의 影響 .....	75
III. 航空運送 .....	78
1. 規制政策의 時代: 規制緩和 以前의 政策展開의 特徵 .....	78
2. 規制緩和和政策의 導入 .....	79
3. 規制緩和和政策의 影響 .....	81

第2節 日本 .....	83
I. 日本物流의 現況 .....	83
II. 日本의 物流政策 .....	85
1. 日本 物流政策의 推移 .....	85
2. 日本 政府部處의 物流政策 .....	90
III. 物流二法 .....	93
1. 立法背景 .....	93
2. 物流二法의 目的 및 概要 .....	94
IV. 日本 公正去來委員會의 「政府規制 등과 競爭政策에 관한 研究會」 報告書(1994年 8月) - 物流分野에 대한 政府規制의 改善에 관하여 .....	98
1. 檢討對象分野 .....	99
2. 物流分野에 대한 規制의 根據 .....	99
3. 物流分野에 대한 政府規制의 競爭政策觀點에서의 考慮事項 .....	102
4. 物流分野에 대한 政府規制의 評價 .....	103
 第5章 現行 物流關係法의 分析 및 改善方案 .....	 109
第1節 物流 一般 .....	109
I. 現行 物流 一般에 관한 法規의 內容 .....	109
1. 流通産業近代化促進法 .....	109
2. 貨物流通促進法 .....	113
3. 都·小賣業振興法 .....	116
4. 農水産物流通및價格安定에 관한法律 .....	120
II. 物流 一般 關係法規의 問題點 및 改善方案 .....	122
1. 物流關係法의 體系 .....	122
2. 基本計劃 및 施行計劃의 樹立·推進 .....	124
3. 用語의 定義 .....	126
 第2節 流通團地 기타 複合物流施設 .....	 127
I. 現行 流通團地 기타 複合物流施設에 관한 法規의 內容 .....	127
1. 流通近代化促進法 .....	127
2. 貨物流通促進法 .....	128
3. 都·小賣業振興法 .....	131

4. 農水産物流通 및 價格安定에 관한法律 .....	132
5. 社會間接資本施設에 대한民間資本誘致促進法 .....	133
6. 流通團地開發促進法(案) .....	141
II. 流通團地 기타 複合物流施設에 관한 法規의 問題點 및 改善方案 .....	147
1. 用語의 定義 .....	147
2. 流通團地 기타 複合物流施設에 대한 規律 및 支援 .....	149
第3節 物流基本活動 .....	151
I. 運送 - 物流合理化의 決定要因 .....	151
1. 現行 運送關係法規의 內容 .....	151
2. 運送關係法規의 問題點 및 改善方案 .....	155
II. 保管 .....	156
1. 現行 保管關係法規의 內容 .....	156
2. 保管關係法規의 問題點 및 改善方案 .....	158
III. 包裝 .....	158
IV. 荷役 .....	159
第4節 物流支援活動 .....	160
I. 物流情報 .....	160
1. 現行 物流情報 關係法規의 內容 .....	160
2. 物流情報 關係法規의 問題點 및 改善方案 .....	161
II. 物流加工 .....	162
III. 物流標準化 · 物流自動化 및 物流共同化 .....	162
1. 物流標準化 .....	162
2. 物流自動化 .....	165
3. 物流共同化 .....	165
IV. 物流技術의 向上 및 專門人力의 育成 .....	166
1. 現行 物流技術의 向上 및 專門人力 育成에 관한 法規의 內容 .....	166
2. 物流技術의 向上 및 專門人力 育成에 관한 法規의 問題點 및 改善方案 .....	166
參考文獻 .....	169



# 第1章 序論



## 第1章 序論

物流란 생산된 상품을 수요자에게 인도하는 과정중의 運送, 保管, 包裝, 荷役 및 이를 지원하는 物流情報, 物流加工 등의 제활동을 말한다. 현재 우리나라의 물류는 산업구조의 질적·양적 측면에서의 큰 폭의 변화에 의하여 需給의 不均衡, 物流費用의 上昇, 非效率的인 物流體系 등의 문제를 안고 있는 것으로 지적되고 있다. 최근 정부는 이러한 문제들에 대응하여 신규업체의 진입제한 철폐, 행정절차의 간소화 내지는 단순화 등 物流産業 전반에 대한 規制緩和, 금융·세계 기타 행정지원 등 물류관련 社會間接資本施設 擴充의 支援 및 物流體系의 改善을 중심으로 산업정책의 시각에서 物流를 검토하기에 이르렀다.

規制政策이든 規制緩和政策이든 또는 支援政策이든 간에 정책은 중국적으로 法制度에 의하여 구체화된다. 現行 物流關係法을 보면 위에서 언급한 물류산업에 대한 규제완화, 물류시설의 확충, 물류체계의 개선 등의 정책내용을 수용하기에는 상당부분 미흡한 것으로 평가되고 있다. 무엇보다도 관계법규 자체가 일관성과 체계성을 결여한 채 다기화되어 있고 관할기관이 분산된 채 소관업무의 합리적인 조정이 이루어지지 아니하여, 규제나 규제완화 또는 지원의 내용이 중복되거나 物流合理化 내지는 物流效率化를 위하여 전제되어야 할 사항들이 결여되어 있는 경우도 있다.

物流의 合理化 또는 效率化를 실현하기 위하여는 각 부문별 물류의 개선·정비와 함께 이들의 원활한 연결이 필요하다. 더욱이 우리나라의 경우 정책이나 법제도차원에서 물류를 논함에 있어서는, 국토의 지형과 전체 물류산업의 구조상 綜合物流를 담당할 據點이 절실히 요구되고 流通團地 내지는 複合物流施設이 절대적으로 부족하다는 현실에 비추어 볼 때, 물류의 개별부문의 하나로 물류의 거점역할을 하는 流通團地 기타 複合物流施設을 따로이 설정하여야 할 것이다.

物流는 관점에 따라 크게 사회·국민경제적 입장, 개별기업의 입장, 국제경영활동의 입장 등으로 나눌 수 있다. 본보고서에서는 사회·국민경제적 입장을 기본으로 하고 여기에 개별기업의 입장과 국제경영활동의 입장을 고려하면서 현행 물류관계법을 분석하고 物流關係法 體系의 整備을 중심으로 改善方案을 제시한다.



## 第 2 章

# 物流의 現況 및 政策



## 第2章 物流의 現況 및 政策

### 第1節 物流의 現況 및 問題點

우리나라는 미국·일본 등 선진국과 비교하여 물류체계가 전반적으로 낙후되어 있고, 이로 인한 기업의 과다한 物流費 부담이 국제경쟁력 제고의 저해요인으로 작용하고 있다. 우리나라의 물류비 부담은 1994년말 현재 총 43조원으로 GNP대비 15%에 이르고 있다. 특히 제조업의 경우에는 물류비가 매출액의 17%를 차지하고 있는데, 이는 미국 7%, 일본 11.3% 등과 비교할 때 거의 2배의 수준이다. 물류관련기관에서 조사한 물류의 현황과 문제점을 각 부문별로 정리하면 다음과 같다.<sup>1)</sup>

#### 1. 流通團地 기타 複合物流施設 - 物流據點

유통단지 기타 집배송단지, 화물터미널 등의 복합물류시설은 운송, 보관, 포장, 하역, 물류정보, 물류가공 등 개별물류가 연계되는 거점으로서 物流合理化 내지는 物流效率化의 中心點이라 할 수 있다. 우리나라의 경우 物流據點에 대한 수요는 높으나 운송, 보관, 하역, 포장, 물류정보, 물류가공 등 물류를 종합적으로 처리할 수 있는 업종별 大規模物流據點이 부족하여 불필요한 교통량 증가와 과다한 물류비 부담을 유발하고 있다. 이와 함께 현재 국내기업의 자체 물류거점의 보유율도 평균 20% 이하로 낮은 수준에 머무르고 있다.<sup>2)</sup>

물류거점중 특히 貨物터미널은 화물차량과 각종 교통망의 연결점으로서 지역간 운송과 지역내 운송의 효율적 연계, 이종운송수단간의 연계, 하주와 운송업자의 연결을 위한 화물정보의 제공 등 다양한 기능을 수행하여야 한다. 현재 총 42개 貨物터미널(공용 15개, 전용 27개)이 운영되고 있는데, 모두 일반화물터미널로 그 규모는 1만평 이하가 대부분이고 기능면에서도 주로 알선기능 및 화

1) 대한상공회의소, 물류의 국가경쟁력, 1995.8, 13~14면 등 참조.

2) 한국산업은행, 우리나라 물류부문의 효율화 전략, 1994.12, 44면.

물차량의 알선대기소 역할에 그치고 있으며, 保管·集荷·換積·情報센터機能 등의 관련기능을 거의 갖추지 못해 물류거점으로서의 역할을 제대로 수행하지 못하고 있다. 참고로 日本의 경우 貨物터미널은 화물취급장, 배송센터, 물류센터 등 다양한 시설을 구비하여 화물터미널기능을 효과적으로 수행하고 있고, 특히 專用화물터미널이 1,625개로 우리나라의 27개와 비교하여 약 40배에 달한다고 한다.<sup>3)</sup>

## 2. 運送

지속적인 경제성장으로 運送需要는 1981년 7,487억 톤/킬로미터에서 1991년 2조 2,471억 톤/킬로미터로 약 3배가 증가하였고, 2001년에는 국내화물의 경우 현재의 1.9배 수준으로, 국제화물은 2.4배 수준으로 증가할 것으로 예상된다. 이처럼 운송수요는 급격히 증가하였으나 교통시설에 대한 투자가 미흡하여 도로·철도·항만·공항 등 운송의 기본시설이 크게 부족한 실정이다. 운송비용은 전체 물류비중 60% 이상의 수준으로 물류비의 대부분을 차지하고 있다. 운송의 합리화는 곧 물류개선의 가장 핵심적인 목표라고 할 수 있는데, 국내운송구조가 취약하여 물류비 상승의 가장 큰 요인이 되고 있다.

貨物自動車의 운행실태를 보면 대소형 구분없이 불합리한 분담구조로 운행되고 있고 평균적재율이 약 51%, 평균공차율이 약 34%로 운행효율이 극히 저조한 형편이다. 철도운송은 철도역의 터미널기능 미비로 기능 자체가 약화되어 있고, 해운·항공운송은 1980년 이후 이용률이 급격히 증가하고 있음에도 불구하고 항만내의 컨테이너 처리능력 부족·연계시설 부족·내륙컨테이너창고(Inland Container Depot; ICD)의 미비 등으로 국내화물과 국제화물의 연계 및 신속한 운송이 지연되고 있다.

### 1) 運送施設

運送需要는 급격하게 증가하였으나 運送施設에 대한 투자가 미흡하고 이로 인한 운송의 지체가 심각하여 물류비용 손실이 크며, 물품의 적기운송 및 정확한 납기이행에 장애요인으로 작용하고 있다. 국제경영개발기구(International Insti-

3) 전계서, 47~48면.



tute for Management Development; IMD)의 보고서에 의하면, 최고수준을 10으로 할 때 우리나라의 경우 도로, 철도, 항만 등이 모두 5이하로 동아시아의 4대 신흥공업국 중에서 가장 열악한 실정이라 한다.<sup>4)</sup>

### (1) 道路

道路運送은 국내화물운송의 90%(ton기준) 이상을 차지하고 있는데, 자동차 대수가 1993년 기준으로 1985년대비 5.64배로 늘어난데 비하여 포장도로의 연장은 같은 기간중 1.99배로 증가하는데 그쳐 교통적체가 더욱 더 심각해지고 있다. 예컨대 서울~부산간 소요시간이 1986년에 7시간에서 1993년말 현재 13시간으로 늘어났다. 전국토의 도로밀도를 일본과 단순비교해 보면, 우리나라는 1km<sup>2</sup>당 1993년말 현재 0.62km로 日本의 1/5에도 훨씬 미치지 못하는 수준에 머물고 있다.

### (2) 鐵道

長距離運送에서 경제성을 갖고 있는 철도의 경우, 시설능력의 한계로 인하여 추가적인 열차투입이 사실상 불가능한 상황이고 이로 인하여 장거리 복합운송의 추진이 어려운 실정이다. 1993년 철도화물운송량실적이 1985년과 거의 변동이 없음을 비추어 보아도 화물운송부문에서의 효율화가 거의 진척되지 않고 있음을 알 수 있다.

### (3) 港灣

대부분의 수출입화물은 港灣을 경유하게 된다. 우리나라 항만의 荷役能力을 보면, 총해운화물대비 하역능력이 1985년의 71%에서 1993에는 65%로 감소하였다. 이중 컨테이너 처리능력의 경우는 1993년말 현재 81% 수준에 그치고 있는 것으로 나타났다. 1992년에는 항만시설소요화물대비 하역능력부족이 13%에 달하였고, 이로 인한 滯船·滯貨費用은 약 4,300억원에 달하였다.<sup>5)</sup> 또한 수출입화물을 부두내에서 직접 처리할 수 있는 시설, 배후운송시설 및 내륙통관기

4) IMD, World Competition Report, 1993: 전계서, 36면 재인용.

5) 전계서, 37면.

지 등이 적기에 확충되지 못하여 수출입화물의 유통지연과 도로체증 등이 초래되고 있는 실정이다. 특히 수출화물의 95%를 처리하는 부산항의 경우 접안컨테이너부지(On-Dock Container Yard) 자체가 부족할 뿐만 아니라 34개 接岸 컨테이너敷地가 부산 외곽지역에 위치함으로써 물류비의 추가요인으로 작용하고 있다.

#### (4) 空 港

현재까지는 最小適正收用能力을 유지하여 왔으나 최근 도로교통의 체증과 고 급교통수단의 선호로 항공수요가 증가하고 있어 가까운 시일내에 주요 공항시설이 한계점에 도달할 것으로 전망되고 있다. 특히 항공화물의 증가추세에 비하여 공항내 화물터미널이 부족하여 화물을 계류장내에 야적하는 경우가 대부분이다.

### 2) 運送事業

국내기업의 일반적인 운송체계는 제조공장에서부터 대리점이나 판매점까지의 개별직송체계로 형성되어 있어, 적재율 저하·중복운송·교통혼잡·높은 귀로공차율 등의 낭비요인이 크고, 공동운송시설을 이용하는 국내제조업체는 10% 미만에 그치고 있다. 한편 화물운송의 대부분을 점하는 공로화물운송의 89%가 3톤미만의 소형차량으로 운영되고 있어 운송효율저하의 주요원인이 되고 있다.

한편 국내의 화물운송이 점차 비영업용차량으로 전환되는 추세를 보이고 있어, 운송전문업체에 '規模의 經濟'와 物流共同化 등을 통한 운송효율화를 기대하기 어려운 상황이다. 비영업차량의 운송비율이 1985년 72.5%에서 1993년에 84.5%로 증가하였는데, 일본의 경우는 오히려 1980년 이후 비영업용차량운송의 분담율이 계속 낮아져 1992년 58%에 그치고 있다고 한다. 또한 전술한 바와 같이 현재 국내의 화물운송은 도로화물운송에 90% 이상 의존하고 있고 복잡한 송수단간 연계운송되는 화물은 10% 미만으로 도로 위주의 단일운송이 대부분이며 철도와 해운 등을 효율적으로 활용하지 못하고 있다.<sup>6)</sup>

6) 교통부, 교통통계연보, 1994 참조.

### 3. 保管

우리나라의 保管 실태을 개관하여 본다면, 기본시설인 倉庫가 수적으로 부족할 뿐만 아니라 낙후되어 있고,<sup>7)</sup> 입출고에 신속하게 대응하지 못하고 있으며, 창고입지가 화물물동량과 연결되지 못하는 지역적 편재현상이 심하다. 또한 냉동·냉장·저온 기타 특수창고 등 상품특성에 맞는 보관기능개발도 부진한 형편이다.

국내기업의 保管費는 총물류비의 24.7%를 차지하여 12~18% 수준인 미국이나 일본에 비하여 높게 나타나고 있고, 창고시설이 부족함은 물론 평면중심으로 비효율적으로 운용되고 있다. 영업용 창고시설의 경우도 규모 및 운영면에서 크게 열악한 수준이어서 유통창고기능의 강화를 요구하는 하주의 수요를 충족시키지 못하고 있는 실정이다. 참고로 日本 倉庫業의 경우 사업자수로는 한국의 2.8배 정도이나 창고면적은 10배 이상이고 보다 다양한 보관서비스를 제공하고 있다고 한다. 또한 자동창고는 효과적인 입·출고 관리 및 재고감소 등을 통하여 지가상승, 인건비 상승 등에 대응할 수 있어 다품종소량화시대에 그 중요성이 더욱 증대되고 있는데, 국내기업중 자동창고 이용업체의 비율은 12% 정도에 머물고 있고 현재 이용되고 있는 것도 수주처리, 집배송, 외부포장 등 거점으로서의 활용이 미흡한 실정이라고 한다.

한편 保管과 관련하여 국내기업의 재고관리는 보관시설의 낙후 및 정보망의 미흡 등과 맞물려 체계적으로 이루어지지 않고 있는 것으로 나타났다. 1993년 우리나라의 매출액 대비 재고보유수준은 15.6%로 일본(10.5%), 미국(12.5%) 등 선진국에 비해 높게 나타났는데, 이로 인하여 국내기업은 높은 보관비용을 부담하고 있음은 물론 시장수요변화에의 신속한 대응이 지연되고 있다.<sup>8)</sup>

### 4. 包裝

標準化·規格化의 기준 및 설비의 自動化 또는 機械化 등이 미흡하여, 인건비가 많이 들고 업무가 지연되는 문제점이 있다.

7) 국내에는 1,400여개의 창고가 있는데 이중 80% 이상이 정부양곡창고이다.

8) 대한상공회의소, 우리나라 물류표준화 실태조사보고, 1993, 68면 참조.

## 5. 荷役

하역은 물류활동중 기술진보가 가장 뒤떨어진 분야로 꼽히고 있다. 현재 하역의 수준을 보면 인력하역 의존도가 높고 표준화·규격화가 초기단계에 머물러 있다. 약 30% 정도의 기업들이 아직도 기계보다는 인력에 의존하고 있어 물류체계의 개선을 저해하는 요인이 되고 있다. 항만의 경우 화물처리시설의 부족으로 계류장내에 그대로 야적하는 경우가 빈번한데, 채선·채화비용이 1992년 기준으로 4,300억원에 달하였다고 한다. 최근들어 지게차와 Hand Pallet Truck 등 하역설비의 도입이 크게 증가하고 있기는 하나 분류기 등의 도입은 아직 미흡한 실정이다.

## 6. 物流情報

물류정보와 관련해서는, 하드웨어측면의 물류관련 사회간접자본시설의 부족뿐만 아니라 물류의 통합적인 관리에 필수적인 物流情報網 등 소프트웨어측면의 사회간접자본시설의 미비도 물류합리화 내지는 효율화를 저해하는 커다란 요인으로 대두되고 있다. 개별물류의 기능들이 유기적이고 효율적으로 연결되기 위하여는 상품의 흐름뿐만 아니라 상품정보·시장정보 및 고객정보를 수집하고 분석·평가할 수 있는 고도의 정보시스템이 필요한데, 현재 이러한 정보망의 구축이 미흡한 실정이다.

현재 다수의 기업이 사내온라인망은 갖추고 있으나, 물류경로상에 있는 기업간 온라인망의 구축은 20% 수준에 그치고 있고 특히 화물의 흐름을 전체적으로 파악할 수 있는 정보망은 전무한 실정이다. 참고로 日本의 경우 기업간 온라인을 운영하는 비율은 80% 이상을 기록하고 있고 物流VAN을 이용하는 업체도 과반수에 이른다고 한다. 개별기업의 물류정보체계는 일정지역 또는 국내의 광역적인 물류정보체계와 연결되어 전체적인 정보시스템의 하나의 구성요소로서 역할을 수행해야 한다. 그러나 국내기업들은 주로 정보시스템의 구축을 자사직계시스템화에만 국한시킴으로서 국가적·사회적 수준의 유통정보망으로 발전시키는데 그다지 큰 도움을 주지 못하고 있다. 또한 현재 전국적인 물류전산망을 구축함에 있어서는 자료의 전산입력범위가 너무 협소하고 서류양식이 기관별로 상이

한 데다 자료제목에 대한 코드화가 미흡하며 관계기관 및 업체간의 컴퓨터망 미비로 외부적인 정보망의 연결이 제대로 이루어지지 않고 있는 실정이다.<sup>9)</sup>

이러한 현실하에서도 물류정보망 구축의 중요성에 대한 인식이 널리 확산되어, 대기업과 관계업체간의 거래의 필요성에 의하여 시작된 온라인 또는 VAN 등의 정보망 구축은 업무영역의 다변화와 규모의 확대, 국제화 등에 따른 정보량의 증가 및 표준양식의 필요성으로 인하여 EDI(전자문서교환)정보망의 구축으로 확산되고 있다. 예컨대, 공공부문에서 船籍, 積荷保險, 貿易 등에 적용되는 무역망(KT-NET)사업을 비롯하여 물류망(KL-NET)사업이 추진되고 있고, 수출입물류의 효율화를 위하여 1990년부터 수출입 통관업무의 EDI網 구축사업이 추진되고 있다. 또한 DACOM, POSDATA, HANJIN 등 民間VAN을 통해서도 物流EDI가 일부 시행되거나 추진중에 있다. 참고로 日本에서의 물류정보화의 추세를 보면, 정보망을 경쟁의 기본적 출발점으로 하고 그 위에 상품개발·판매 및 고객서비스 등에서 공정하게 경쟁하려는 경향이 두드러져, 1980년대 후반 이후부터는 협업화를 통하여 공동정보망을 구축하는 방향으로 나아가고 있다.

## 7. 物流標準化 · 物流自動化 및 物流共同化

### 1) 物流標準化

물류표준화는 물류활동의 합리적인 기준을 설정해 놓고 그 기준에 물류시설 및 물류활동을 맞추는 것으로, 물류활동에 교환성·기준성·통일성·반복성·객관성을 부여함으로써 물류생산성의 증진과 물류원가 절감의 효과를 가져다 주는 물류합리화 내지는 물류효율화의 출발점이라 할 수 있다. 이러한 물류표준화는 상대적으로 사회간접자본시설 등의 확충에 비하여 적은 비용으로 큰 효과를 얻을 수 있다.

우리나라의 物流標準規格 제정은 현재 202개로서 양적으로는 양호한 수준이나 국내업체에 대한 표준규격의 보급은 매우 부진한 실정이다. 이로 인한 거래업체와의 규격의 불일치가 물류표준화의 가장 큰 장애요인으로 지적되고 있다. 특

9) 대한상공회의소, 물류와 국가경쟁력, 28면.

히 包裝部門에서는 회사자체규격을 사용하거나 일정규격이 없는 업체가 약 90%를 차지하고 있고, KS규격 하역기구 및 설비를 구비한 업체도 10%를 약간 상회하는 데 그치고 있다. 또한 運送 및 保管 效率化의 기초가 되는 팔레트의 경우 연간 생산량이 1992년 기준으로 약 500만개로 日本의 1/10 수준에 불과할 정도로 팔레트의 보급이 저조하고, 무엇보다도 KS 일관운송용 팔레트의 보급이 미흡한 실정이다.<sup>10)</sup>

한편 화물의 운송에 있어서 팔레트나 컨테이너로 단위화한 유니트로드시스템에 의한 일관운송을 하게 되면, 화물을 보다 안전·확실·신속·저렴하게 송하인로부터 수하인에게 물리적으로 이동시킬 수 있다. 이러한 一貫運送體制를 구축하기 위하여는 標準팔레트 특히 一貫運送用팔레트에 대한 사용을 확산시킴과 동시에 국내에 통용되는 팔레트의 규격을 국제규격과 일치시키는 것이 필요하다.

## 2) 物流自動화

선진국의 경우 전자기술 및 자동화기술이 크게 발전됨에 따라 소프트웨어기술과 하드웨어기술을 융합시켜 물류체계를 자동화하고 있고, 물건과 정보의 흐름이 일체가 되는 統合物流體系의 구축 및 보급이 이루어지고 있다. 국내의 물류 자동화기술은 선진국에 비해 크게 낙후되어 있는 실정으로, 창고의 자동화측면을 보면 일본의 1980년대 수준에 머물고 있다. 국내업체들의 자동창고에 대한 기술력은 하드웨어부문에서만 독자적인 기술력을 보유하고 있을 뿐, 소프트웨어나 제어기술 등은 아직 크게 뒤떨어져 있다. 또한 전술한 바와 같이 하역부문에 있어서는 최근 하역설비의 도입이 크게 증가하고 있기는 하나 분류기 등의 도입은 아직 미흡한 실정이다.

## 3) 物流共同化

물류공동화란 자원의 활용도를 제고하고 규모의 경제를 도모하기 위하여 동종 경쟁기업 또는 異種關聯企業들이 전국적 또는 지역적으로 물류시설을 공동으로 설치하여 관리·이용하는 것을 말한다. 일부 국내기업들이 공동운송을 실시

10) 대한상공회의소, 우리나라의 물류표준화 실태조사 보고, 51면.

하고 있기는 하나 제한적인 수준에 머물고 있고, 공동운송시 각 참여업체가 필요로 하는 화물추적과 운송에 대한 물류정보체계가 미흡한 실정이다. 아울러 강력한 공동화추진 의지를 가지고 참가기업의 이해를 조정하는 공동화 선도기업이 나서지 않고 있음도 물류공동화의 장애요인의 하나로 지적되고 있다.

## 8. 企業의 物流管理

물류를 각 부문별 기능간의 보완관계를 고려하면서 효과적으로 관리하기 위해서는 이를 전담하는 독립된 물류관리조직의 편성이 필요하다. 그러나 대부분의 국내기업의 경우 전담조직의 구축이 미흡한 실정이다. 현재 물류전담조직을 두고 있지 아니한 경우가 58%에 이른다고 한다.<sup>11)</sup>

물류관리중 物流費의 管理는 물류비 자체의 관리가 아니라 물류활동을 관리하기 위한 수단으로서, 체계적으로 산출된 물류비는 물류서비스의 비용과 수익에 대한 관리의 잣대를 제공하여 물류의 방만한 운용을 방지할 수 있게 한다. 과거 국내기업은 생산과 판매지향적 사고로 인하여 물류를 매출의 파생부문 정도로 인식하고 물류비관리에 대한 관심이 적었다. 현재는 국내기업의 약 62% 가량이 물류비를 산정하고 있다고 한다. 다만, 물류비를 산정하는 기업의 대부분의 경우 물류비의 개념과 부문별 물류비산정범위의 기준이 정립되어 있지 아니하며, 개별기업이 임의적인 내부기준에 의하거나 내부기준조차 없이 손익계산서 등을 통하여 간접적으로 확정하고 있다. 이에 따라 최근 여러기관에서 국내기업의 물류비를 산정하여 발표한 매출액에 대한 물류비 비율을 보면 조사기관에 따라 8%에서 17%까지 상당한 격차를 보이고 있다. 참고로 日本은 1977년부터 정부차원에서 物流費用算定메뉴얼을 마련·보급하여 물류비관리의 기반을 갖추어나아가고 있다고 한다. 이에 기초하여 物流損益計算書를 작성하면서 標準原價나 豫算原價를 활용하여 물류비변동의 책임을 발생업무나 사업부별로 명확히 귀속시켜 비용발생원인별로 예산을 통제하고 그 개선정도를 쉽게 분석하고 있다.<sup>12)</sup>

11) 대한상공회의소, '95 기업의 물류관리실태 조사보고, 1995.8. 18~23면 참조.

12) 상계서, 18~23면.

## 第2節 物流政策 및 向後의 政策方向

### I. 物流政策 一般

#### 1. 既存의 規制中心의 物流政策

物流費用의 증가는 한편으로는 1980년 후반들어 수출·입 물량의 증가 등 물류수요의 증가에 비하여 기업의 물류에 대한 인식과 투자가 부족했던 데도 원인이 있지만, 다른 한편으로는 정부의 도로·철도·항만·공항 등 물류관련 社會間接資本施設에 대한 투자 부진, 각종 規制 및 支援의 후진성 등으로 물류산업의 성장이 저해된 데도 그 원인이 있다고 할 것이다. 예컨대 각종 인·허가 절차 등을 통한 直接規制와 함께 과도한 시설기준의 설정, 사업영역의 제한 등을 통한 進入規制로 인하여 물류산업에 대한 기업의 신규참여가 위축되고, 운수차량의 적재량 제한, 적재화물의 종류에 따른 용기의 규격 설정 등 各種 規制가 화물의 원활한 운송을 저해하여 왔다.

物流政策은 물류를 효율적으로 관리·운영함으로써 물류에 소요되는 비용을 절감하고 물류서비스를 향상시켜 경쟁력을 제고시킬 수 있도록 지원하는 法制度的·行政的 支援對策이어야 하는데, 우리나라의 경우는 이러한 물류정책이 선진국의 수준에 미치지 못하고 있다. 물류정책의 수립 및 집행의 주체가 중복 또는 결여되어 있는 경우가 다수 있어 효율적이고 체계적인 정책의 수립 및 집행이 이루어지지 못하고 있다. 또한 物流産業은 서비스업의 일종으로 취급되어 시설투자가 생산시설로 인정받지 못하고 제조업에 비해 규제 및 지원 등의 측면에서 불리한 적용을 받아왔다.

무엇보다도 現行 物流關係法이 다기하고 소관업무가 여러 행정부처에 혼재되어 있는데다 관련부처의 유기적 협조체제가 미비되어 있어 물류산업에 대한 규제가 가중되고, 지원절차의 복잡성으로 인하여 체계적인 지원이 제대로 이루어지지 않고 있다. 더욱이 物流關係法의 행정편의주의적인 적용으로 행정절차가 기관 또는 단계별로 이중작성토록 의무화됨으로써 기업의 對行政費用이 과다하게 발생하고 있고, 複合貨物터미널·集配送團地 등은 都市計劃法상의 절차에 따



라 조성되는데 절차이행시 제출서류 및 절차의 중복으로 장기간이 소요되며, 물류관련부처간의 유기적인 협조의 부족과 업무영역에 대한 마찰로 장기적이고 종합적인 시설투자계획이나 도로·철도의 연계체제 구축 등이 적절하게 이루어지지 않고 있다. 또한 시설투자나 토지이용계획, 도로계획 등에 대한 관련부처간의견대립으로 계획의 집행이 지연되는 경우도 나타나고 있다.

土地와 관련하여서는 國土利用管理法, 都市計画法, 道路網整備計画法 등이 유통시설의 입지에 대하여 규제 일변도로 접근하여 유통단지 등의 부지확보에 곤란을 겪어왔다. 참고로 프랑스, 독일, 일본 등 대부분의 선진국에서는 대형유통시설을 위한 전용입지를 지정하고 있다고 한다. 다만, 우리나라의 경우도 都市計画法施行令의 改正('1992. 5)으로 상업지역내에 유통상업지역을 별도로 신설하였으나 아직까지 지정된 예가 거의 없다고 한다. 또한 유통단지 기타 복합물류시설 등 物流據點 건설시 시설투자에 대한 세제 및 자금지원이 부족한 실정이다. 또한 물류거점에 대해서는 현행 물류관계법상 세제지원에 대한 선언적 규정이 있으나, 구체적이고 실질적 지원근거가 이들 物流關係法이나 租稅法에 없는 경우도 있다.<sup>13)</sup>

## 2. 規制緩和 및 支援政策으로의 轉換

최근 정부는 현재 물류산업이 안고 있는 문제들을 해결하기 위하여 신규업체의 진입제한 철폐, 행정절차의 간소화 내지는 단순화 등 物流産業 전반에 대한 規制緩和, 세제·금융 기타 행정지원 등 물류관련 社會間接資本施設 擴充의 支援 및 物流體系의 改善을 중심으로 산업정책의 시각에서 물류를 검토하기에 이르렀다. 이하에서 世界化推進委員會와 國家競爭力強化企劃團의 物流分野에 대한 規制緩和 및 支援政策을 살펴본다.

### 1) 世界化推進委員會<sup>14)</sup>

世界化推進委員會는 물류시설에 대한 토지이용제한 완화, 제조업 수준의 세

13) 한국산업은행, 전계서, 124~127면; 임호규·정승주·이용상, 화물유통기본계획수립에 관한 연구, 교통개발연구원, 1993, 71~87면; 차중곤·전형구, "우리나라 물류센터 설립에 대한 소고", 물류학회지 제3호, 233~234면 등 참조.

14) 행정쇄신위원회, 행정쇄신백서, 1993.5~1995.4 참조.

제·금융지원 추진, 국유재산 사용제도의 개선 등 물류시설의 확충을 위한 지원 제도를 확대 시행하고, 수출·입화물 통관절차의 간소화, 원활한 보관·하역기능의 수행을 위한 제도의 개선 등 화물유통사업의 육성·발전을 위한 규제를 완화하며, 시장진입을 어렵게 하는 제도를 과감히 개선한다는 취지로 다음과 같은 중점실시과제를 공표한 바 있다.

(1) 物流施設分野

① 비관리청 항만시설의 국가귀속제도 개선

- 항만시설용부지 외의 토지에 대하여는 투자자에게 예외적으로 소유권을 인정하여 공장부지로 활용할 수 있도록 함
- 항만기능시설 중 소유권의 인정범위를 현재 하역장비, 화물운송시설 등에 한정하던 것을 창고·사일로·저유시설 및 업무용시설 등에까지 확대하여 인정함

② 김포국제공항내 국제화물처리시설 확충

- 주기장내에 화물간이처리시설의 설치를 허용하여 항공화물의 처리능력을 제고함
- 국제화물터미널 주변부지를 보세구역으로 확대 지정하는 방안을 장기적으로 검토하여 추진함

(2) 貨物運送分野

- ① 항공기 등록신청제도를 개선하여 임차항공기의 등록신청시 위임사실관계의 확인이 가능할 경우에는 등록의무자(임대인)의 공증된 위임장 제출을 생략하도록 개선함
- ② 민간소유 철도차량의 청외공장 공사의무를 완화하여 청외공장을 확대 지정하고, 청외공장에서 행하여야 할 공사를 명시적으로 열거하여 열거되지 아니한 공사는 업체의 자율적 시행이 가능하도록 개선함
- ③ 내항화물운송사업 면허조건 중 한국해운조합 가입의무를 폐지함
- ④ 피견인차량(트레일러)에 대한 자동차등록증 휴대의무제를 폐지하여 자동차등록증을 비치하지 않고 운행할 수 있도록 개선함
- ⑤ 화물자동차에 대한 과적규제를 완화하여 총하중 10톤·총중량 40톤 기준을

범을 경우 20%범위 내에서 허가를 받아 운행이 가능하도록 개선하고, 다원화되어 있는 과적단속법규(도로법, 도로교통법 및 자동차운수사업법)를 도로교통법으로 일원화할 수 있도록 관계부처간에 협의를 거쳐 개선함

### (3) 保管荷役分野

- ① 컨테이너보세장치장내의 야적장 설치를 허용하여 안전관리에 지장이 없는 범위내에서 보세장치장내에 보관이 가능하도록 함
- ② 기부채납되어 국가에 귀속된 항만시설의 계속사용권을 확대하여 20년 무상사용후 관행상 1년 단위로 연장허가하고 있는 전용사용기간을 3년까지 허가하도록 함
- ③ 접안시설(돌핀설비)의 공유수면 점용허가기간을 확대하여 현재의 1년 단위의 허가를 3년까지 허가하도록 개선함
- ④ 수입화물장치장 분류제도를 개선하여 현재 세관에서 분류하고 있는 수입항공화물의 장치장 분류제도를 항공사에서 직접 담당하도록 함

### (4) 기타 分野

- ① 공업항 건설시 항만시설 축조사업에 관한 실시계획의 승인절차를 간소화하여 산업입지및개발에관한법률에 따라 항만공사를 시행하는 경우 항만법에 의한 실시계획 승인절차를 생략하도록 개선함
- ② 공항시설 운영을 개선하여 국제공항내의 국유재산 사용승인과 구내영업 승인절차를 동시에 처리하도록 개선함
- ③ 선박입출항 신고제도를 개선하여 항만운영관리의 전산화(PORT-MIS)를 통한 입·출항업무의 신고절차를 간소화하고, 밀수 및 안보상 문제가 없다고 인정되는 경우에는 입·출항 절차서류(선용품 목록, 여객명부, 승무원 명부 등)를 생략하도록 함
- ④ 창고용 건축물의 부속토지 기준면적 산정방법을 개선하여 토지초과이득세법과 택지소유상한에관한법률상 상이한 창고용 건축물의 부속토지 기준면적 산정방법을 토지초과이득세법 시행령상의 산출기준으로 단일화하도록 함

## 2) 國家競爭力強化企劃團<sup>15)</sup>

지난 5월 財政經濟院, 通商産業部, 建設交通部 등으로 구성된 國家競爭力強化企劃團은 내년부터 流通團地를 개발하거나 단지에 입주하는 업체에 취득세와 등록세를 전액 면제함과 아울러 綜合土地稅의 50%를 감면하고, 내년부터 생산 녹지와 자연녹지에 工產品倉庫의 設置를 허용하며, 금년 6월부터 10대 계열기업군이 유통단지용 부동산을 취득할 경우 주식 또는 부동산의 처분 등 自救努力義務를 면제한다는 내용을 주요골자로 한 流通團地施設促進綜合對策을 공표한 바 있다.

### (1) 敷地確保支援

#### ① 유통사업용 토지수용조건의 완화

- 유통단지개발시 민간개발자는 사업대상토지면적의 3분의2 이상을 매입하고 수용대상 토지소유자와 건물소유자 2분의1 이상의 동의를 받아야 했으나, 사업대상토지의 3분의2 이상을 매입하는 경우에는 동의를 받아야 하는 요건을 폐지하도록 함

#### ② 대기기업의 부동산취득에 따른 자구노력의무 면제

- 10대 계열기업군 소속기업이 부동산을 취득하면 해당가액(자기자본비율 미달업체는 2백%)만큼 주식이나 부동산을 처분토록 자구노력을 부과하고 있으나 집배송단지·화물터미널창고 등 유통시설용 부동산 취득때는 자구의무를 면제하도록 함

#### ③ 생산녹지에 공산품창고 허용

- 생산녹지에는 농·축·수산물창고의 설치만을 허용하던 것을 모든 창고로 확대하도록 함. 또한 자연녹지지역은 시·도별 조례로 공산품창고 설치의 허용여부를 결정하도록 하고 있으나, 건축법시행령을 개정하여 모든 자연지역에 공산품창고의 설치를 허용하도록 완화함

#### ④ 중소기업 공동유통시설토지에 대한 농지전용부담금의 감면 검토

- 유통단지개발촉진법 제정후 다른 분야와 형평에 맞도록 중소기업 공동유통

15) 國家競爭力強化企劃團, 流通團地施設促進綜合對策, 1995.5.15 참조.

시설토지에 대한 농지전용부담금의 감면을 검토함

⑤ 유통단지개발촉진법 제정

- 지난 5월 임시국회에 제출한 바 있는 유통단지개발촉진법(안)을 금년내로 국회에서 통과되도록 추진함

(2) 金融 및 稅制支援

① 재정지원 확대

- 1996~2004년에 유통단지 및 물류시설자금으로 총 2조4천억원을 지원하고, 도로·철도·용수 등 기반시설의 설치에 우선적으로 투자하도록 함. 이 중 금년에는 661억원을 지원함

② 지방세 감면

- 유통단지개발사업자와 입주업체에 취득세·등록세를 전액 면제하도록 하고, 재산세와 종합토지세는 개발업체엔 매년, 입주업체엔 5년간 50%를 감면하도록 함

③ 유통단지분양에 따른 특별부가세 감면

- 유통단지개발의 경우도 사회간접자본시설에대한민간자본유치촉진법에 준하여 특별부가세를 50% 감면하도록 함

④ 종합토지세 과세방법 개선

- 유통단지의 토지에 대한 종합토지세 과세표준을 「종합합산」 대상에서 「별도합산」 대상으로 완화하여 적용하도록 함

⑤ 창고시설의 부속토지 기준면적 산정방법 개선

- 현재 창고시설의 부속토지 기준면적 산정방법은 「건축면적×용도지역별 적용배율」과 「건축물연면적÷용적률×5」 중 적은 면적으로 되어 있으나, 내년부터는 큰 면적으로 적용하도록 택지소유상한에관한법률시행령을 개정하도록 함

(3) 建築規制緩和

① 유통단지내 영업용 보세구역 설치운영의 특별허용

- 현재 세관청사로부터 자동차주행거리 10km이내로 영업용 보세구역 설치를 제한하고 있으나, 공동물류시설에 대해서는 거리에 구애받지 않고 보세

구역설치를 허용함

- ② 유통단지관할 내륙지역의 세관을 특정물품의 통관지 세관으로 추가 지정
  - 수입수산물 통관은 수입물품의 입항지 세관으로 제한하고 있으나 유통단지관할 내륙지역의 세관에서도 가능하도록 수입통관사무처리규정을 개정하도록 함
- ③ 창고시설에 대한 방화구획 설치의무 완화
  - 현재 건축물 내부 1천m<sup>2</sup>마다 방화구획설치를 의무화하고 있으나, 창고시설에는 대형기기 또는 설비의 설치·운영에 필요한 경우 방화구획 설치의무를 완화하도록 함
- ④ 위험물저장시설에 대한 건축제한 완화
  - 현재 위험물의 종류 및 등급에 따라 1천~2천m<sup>2</sup>이내로 제한하고 있는 것을 모두 2천m<sup>2</sup>까지로 확대하도록 함. 또한 내벽과의 거리도 0.5m에서 0.2m 이상으로 완화하고 천장과의 거리는 3m이상에서 위험물등급에 따라 차등 적용하도록 완화함

## II. 行政部處別 物流政策

주요 물류관련 행정부처인 재정경제원, 건설교통부 및 통상산업부의 1995년도 물류정책은 다음과 같다.

### 1. 財政經濟院

財政經濟院은 流通近代化審議委員會에서 다음과 같은 내용의 1995年度 流通産業近代化基本計劃을 공표한 바 있다.

#### 1) 價格破壞形 大型流通業體의 擴散 誘導

- (1) 자연녹지에 대형할인판매업체의 설립을 허용함
- (2) 기존 중소유통업체의 상권과의 조화를 도모함

#### 2) 農協의 會員制倉庫型店舖(하나로클럽)의 開設 擴大 - 유휴창고시설을 회원제창고형점포로 지속적으로 전환함

3) 專屬代理店 위주의 流通構造 改善

- (1) 판매가격지정행위 및 다른 사업자와의 거래제한행위를 지정함
- (2) 대리점의 공동출자 및 전문유통업체의 설립을 지원함

4) 輸入商品의 競爭 擴散

- (1) 수입선다변화제도를 점진적으로 축소함(가전·내구소비재·잡화류 등)
- (2) 국내·외상품의 비교를 정례화하고, 수입소비재가격의 유통단계별 조사를 실시함

5) 流通情報會社施設의 設置 擴大

- (1) 일정규모이상의 도·소매점에 POS시스템, 유통VAN 등의 설치를 의무화함
- (2) 1995년내에 POS 8천개소·바코드 4천개소 설치를 확대함

6) 綜合物流情報網의 構築 推進

- (1) 육상·해상·항공화물 유통업무처리 종합정보시스템을 구축함
- (2) 물류정보망을 이용한 전자문서교환(EDI)방식거래의 효력을 인정하도록 함

7) 農水産物流通 情報化

- (1) 공영도매시장간 유통정보공유체제를 구축함(1995년 하반기)
- (2) 경매결과를 현장에서 즉시 공개하도록 전산화함(1996년 시범사업)

8) 物流標準化規格化

- (1) 단위화물적재시스템에 관한 통칙을 제정함
- (2) 국내운송용 표준팔레트의 국제규격화를 추진함

9) 無資料去來의 根絶

- (1) 무자료거래 집단상가(가전·주류·의류 등)에 대한 세무조사를 지속적으로 실시함
- (2) 자율협의체의 결성을 유도함(타월·문구류·제약·안경 등 15개업종 선정)

10) 化粧品·醫藥品 등의 流通構造 改善 - 화장품 가격표시제의 개선 및 우수약품 유통관리기준의 준수를 유도함

11) 流通事業 規制緩和

- (1) 도·소매업 허가대상 매장면적을 2천m<sup>2</sup>로 상향 조정함
- (2) 도매센터의 1백% 도매기준을 삭제하여 도매시장의 진입을 활성화함

12) 割引特賣期間 制限 緩和 - 현행 연간60일, 1회 15일이내의 제한을 완화함

13) 中小流通業體 組織化

- (1) 상업협동조합의 설립을 업종별·지역별로 확대함
- (2) 공동사업(공동구관장 기타 공동시설의 설치)에 대한 자금지원을 확대함(1995년 72억원)

14) 連鎖化事業者 指定要件 緩和 - 지정대상 연쇄화사업자의 범위를 회사형 및 가맹점형 이외에 협동조합형·프랜차이즈형에까지 확대함<sup>16)</sup>

---

16) 연쇄화사업이란 다수의 동일업종의 소매점포를 직영하거나 다수의 동일업종의 소매업자와 계약에 의하여 계속적으로 상품을 공급하며 경영을 지도하는 사업을 말한다(도·소매업진흥법 제2조제5항). 그리고 프랜차이즈란 어떤 상인(가맹본부)이 일정지역의 다른 상인(가맹점주)에 대하여 자기의 상호·상표 등 영업을 상징하는 표지를 사용하여 상품 또는 서비스를 판매하거나 기타 영업을 할 수 있는 권리를 부여함과 동시에 영업에 대하여 일정한 지원 및 통제를 하는 한편, 선택적으로 그 영업에 관한 특별한 노하우를 제공하거나 상품을 공급하고,



15) 流通近代化 財政支援 擴大

- (1) 유통근대화 재정자금을 1995년도에 2백77억원 지원함
- (2) 중소기업진흥기금을 물류공동화사업에 1995년도 1백50억원 지원함

2. 建設交通部

建設交通部는 1994년 신경제 5개년계획과의 연계추진을 통하여 다음과 같은 物流政策을 추진할 것이라고 공표한 바 있다.

1) 期間: 1994년 - 2003년(10년, 중간목표 1997년)

2) 政策目標: 신속·저렴·편리·안전한 화물유통서비스 제공. 특히 운송·보관·하역 등 일관화물유통체제 구축에 역점을 둠

3) 政策方向

- (1) 고도산업사회에 대응하는 선진화물유통체제를 구축함
- (2) 기업경쟁력 제고를 위한 산업지원형 화물유통서비스를 제공함
- (3) 국제화물유통기지로서의 기능 및 역할을 강화함

4) 主要推進課題

- (1) 거점운송시설 확충
- (2) 화물운송망 구축
- (3) 운송구조의 합리적 개편
- (4) 기존 화물유통시설의 최대 활용
- (5) 보관시설의 재정비

---

이에 대하여 가맹점주는 가맹본부에 대하여 대가로서 가맹비·보증금 또는 로얄티나 상품대금 등을 지급하는 계속적 채권관계를 말한다(최성근·정궁식, 프랜차이즈관행에 관한 연구, 한국법제연구원, 1994.12, 28면 참조). 프랜차이즈는 본래 연쇄화사업에 포함되는 개념이기 때문에 추가적인 범위 확대가 새로운 의미를 갖는 것은 아니라 할 것이다.

- (6) 물류표준화·하역기계화 추진
- (7) 종합물류정보망 구축
- (8) 화물유통관련 제도·절차의 개선
- (9) 국제화물유통 중심지의 역할 강화
- (10) 물류기술 혁신
- (11) 전문인력 양성 및 행정지원 강화

### 3. 通商産業部

通商産業部는 다음과 같은 내용의 1995년도 物流政策 重點推進計劃을 공포한 바 있다.

#### 1) 期間: 1995년도

- 2) 政策目標 : 물류비 절감을 통한 산업의 고비용구조 개선과 국제경쟁력 강화를 위한 물류효율화를 추진함

#### 3) 政策方向 및 主要推進課題

##### (1) 物流政策 推進體系 構築

- ① 통산산업부내의 '물류대책반'을 설치하고 '업종별 물류담당관제'를 실시함
- ② 물류관련 민간기관으로 '산업물류민간협의회'를 구성함

##### (2) 物流運營의 效率性 提高

- ① 주요 업종별 물류애로요인을 조사하고 해소방안을 강구함
- ② 물류표준화·자동화 및 정보화사업을 추진함
- ③ 원자재 생산-제조간 및 제조-판매간의 효율적인 물류망을 구축하기 위한 물류거점 수요조사 및 적정배치계획을 수립함

##### (3) 物流施設

- ① 4대 권역(수도권, 부산, 대구, 광주)에 공동집배송단지 건립사업을 추진함

(계속사업)

- ② 공동집배송단지 건립사업의 주요도시 확대계획을 수립하고 전국 공업단지내 지원시설구역 중 미분양부지의 권역별 집배송단지부지로의 활용방안을 강구함
- ③ 주요공단 및 기업의 사회간접자본시설 수요를 조사하여 정부의 사회간접자본 시설 건설계획에 반영함

(4) 物流效率化 基盤造成

- ① 물류비 산정기준을 제정·보급함
- ② 성공적 물류혁신사례를 발굴하여 전파·확산시킴
- ③ 정보화·자동화기기 등 물류기기 제조업을 육성하고 물류전문인력의 양성방안을 마련함



## 第 3 章

# 物流理論 및 法的 規制



### 第3章 物流理論 및 法的 規制

#### 第1節 流通 一般

##### I. 流通理論

자본주의경제체제하에서 경제활동은 기업을 중심으로 운영되는데, 이들 企業은 生産·流通·消費라고 하는 경제단계에 있어서 생산 및 유통의 기능을 담당하고 있다. 이 가운데서도 오늘날과 같이 생산방식과 소비형태가 급속히 변화하고 국내외적으로 경쟁이 격화되고 있는 경제여건하에서는 생산보다 오히려 流通의 機能이 강조되고 있다.

경제활동으로부터 유통의 의의를 도출해본다면, 먼저 經濟活動이란 인간의 욕망을 충족하기 위한 계획적인 활동을 말하고, 경제활동이 서로 긴밀한 유대관계를 맺으면서 계속적으로 전개되어 나아가는 전체적인 틀을 全體經濟라 한다. 그리고 그 범위가 국가단위로 한정되는 경우를 國民經濟라고 하는데 통상 전체 경제와 동일개념으로 쓰이고 있다. 이러한 전체경제는 어떠한 통일적 의사에 의해서가 아니라 전체경제의 단위이자 구성체를 이루는 수많은 개별적인 실체들에 의해 움직여지는데, 이러한 하나 하나의 실체를 個別經濟라 한다. 그리고 개별경제의 핵심은 기업이다. 기업에서는 생산과 유통이 中樞機能(line function)을 담당하고 있고 그 이외의 것은 附隨機能(staff function)을 담당하는 것으로 취급되고 있다. 또한 오늘날과 같이 국내외적으로 경쟁이 격화되고 있는 경제여건하에서는 생산보다 유통의 기능이 보다 중시되고 있는 실정이다. 경제사회에서 흔히 '消費없이는 企業이 없다'라는 말이 통용되고 있는데, 이는 곧 소비가 생산의 전제가 된다는 발상에서 나온 말이다. 그리고 생산과 소비를 연결시켜 주는 것이 바로 유통인 것이다.<sup>17)</sup>

流通이란 廣義로는 상품·화폐·유가증권 등이 경제주체들 사이에서 물리적

17) 한희영, 마케팅원론, 다산출판사, 1991, 3~4면.

· 사회적으로 이전하는 상태를 말한다. 이에겐 증여나 공과와 같은 一方的 流通과 매매·교환과 같은 雙方的 流通이 있으며, 후자는 다시 商品流通과 資本流通으로 대별된다. 狹義로 流通이라 하는 경우에는 상품의 유통만을 의미한다.<sup>18)</sup>

상품유통은 다시 생산자로부터 소비자에게로 所有權이 이전되는가, 아니면 물리적 이동만 있는가에 따라 전자를 商的 流通, 후자를 物的 流通 이른바 物流라고 한다. 즉, 商的 流通은 매매거래를 중심으로 하는 유통으로서 도매·소매·중개·대리 등이 이에 속하며, 物的 流通은 재화의 장소적 이전을 중심으로 하는 유통으로서 운송·보관·포장·하역 등이 이에 해당된다. 그리고 상품이 생산자로부터 소비자에게까지 이르는 수직적인 연결과정 또는 통로를 流通經路라 하고, 유통경로상 유통활동을 수행하는 개별적인 유통업체를 流通機關이라 하며, 유통기관이 구성요소가 되어 일정한 지역을 전제로 유형·무형의 상품이 사회적으로 유통되게끔 수직적·수평적 분업관계에 의하여 형성되어 있는 사회적 구조체를 流通構造라 한다.

## II. 流通에 대한 法的 規制

유통활동에 영향을 미치는 법규는 거래당사자간의 사적 이해관계를 규율하는 民·商法은 별개로 하더라도, 유통이 생산과 소비간의 광범위한 영역에 걸쳐 존재한다는 이유에서 통신·금융·보험·무역 등의 관계법령에서 도시계획·공해·폐기물처리 등의 관계법령에 이르기까지 넓은 의미의 유통관계법규로 볼 수도 있다. 여기에서는 협의의 유통개념에 좇아 상품유통활동을 직접 규율하는 법규에 한정하여 流通活動에 대한 法的 規制를 개관한다.

憲法上 우리나라의 경제질서는 개인과 기업의 경제상의 自由와 創意를 존중함을 기본으로 하고(제119조제2항), 모든 국민은 職業選擇의 自由와 財產權을 保障받고 있다(제15조, 제23조제1항). 따라서 모든 국민은 국가안전보장·질서유지 또는 공공복리에 의한 제한(제37조제2항)을 받는 이외에는 자유로이 도

18) 현행법상 직접 '流通'의 개념을 정의하고 있는 법규는 없다. 다만, 流通産業近代化促進法은 제2조에서 '流通産業'이란 '농·수산물 및 공산품의 도매·소매·운송·보관·포장 및 기타 이와 관련된 정보 및 용역제공 등을 목적으로 하는 사업'이라 정의하여 유통의 실체를 商品流通으로 파악하고 있다.



## 第2節 商的 流通

### I. 商的 流通 理論

#### 1. 商的 流通의 意義

경영학의 마케팅론에서는 협의의 개념정의를 채용하여 유통의 실체를 상품 유통으로 파악하고 있다. 또한 상품유통에 있어서도 생산자와 소비자간의 상품의 흐름과정에 있어 그 구매와 판매에 직접 관련되는 일을 전문적으로 수행하는, 상적 유통중의 都·小賣業을 중심으로 한 中間商을 유통의 핵심으로 보아 주요 연구대상으로 하고 있다.<sup>19)</sup> 요컨대 마케팅론상 유통이란 곧 상품유통을 뜻하며, 좀더 구체적으로는 상품유통 중에서도 상적 유통, 다시 그 중에서도 중간상(도·소매상)의 유통활동을 의미한다. 그러한 의미에서 유통경로란 상품이 생산자로부터 중간상을 거쳐 소비자에 이르는 루트를 말하고, 유통기관이란 곧 소비자와 생산자 간의 교량역할을 담당하는 중간상을 말하며, 유통구조란 도매상이나 소매상과 같은 중간상군을 의미한다.

#### 2. 商的 流通의 機能

일반적으로 商的 流通의 機能이란 유통기관으로서의 중간상의 기능을 말하며 商業機能이라고도 한다. '중간상은 배제할 수 있어도 그들이 수행하는 기능은 없앨 수 없다'는 마케팅의 격언에서도 보듯이, 누군가는 유통기능을 수행하여야 하고, 중간상이 아니라면 생산자나 소비자라도 이를 직접 담당하여야 한다.

中間商의 機能을 본질적인 것과 부수적인 것으로 분류하여 본다면, 우선 本質的 機能은 交換機能인 판매와 구매로서 상품의 집중, 수요·공급의 균형 및 수량

---

19) 中間商은 다시 당해 유통기관이 직접 상품의 소유권을 취득하는가 아니면 단순히 소유권의 이전에만 관여하는가에 따라 商人中間商(merchant middleman)과 代理中間商(agent middleman)으로 구별된다. 그리고 상인중간상의 두개의 주요집단이 都賣商과 小賣商이다: 송용섭, 현대마케팅론, 법문사, 1991, 365~366면.

· 소매업, 운송업, 창고업 등 제반 유통산업에 종사할 수 있다. 그리고 유통산업에 종사함에 있어 관계당사자간에 발생하는 利害關係의 調停 및 이에 기초하는 流通秩序의 維持는 원칙적으로 民·商法에 의하여 규율된다.

그러나 憲法은 經濟秩序에 관한 基本原則을 규정함과 아울러 국가에 대하여 몇가지 예외를 인정하고 있다. 첫째, 憲法은 국가가 균형있는 국민경제의 성장 및 안정과 적정한 소득의 분배를 유지하고, 시장의 지배와 경제력의 남용을 방지하며, 경제주체간의 조화를 통한 經濟民主化를 위하여 경제에 관한 규제와 조정을 할 수 있다는 규정을 두고 있다(제119조제2항). 둘째, 憲法은 국가에 대하여 농업·어업·낙후지역·중소기업 등 경제적·사회적 약자를 보호·육성하고, 특히 농수산물의 수급균형과 유통구조의 개선에 노력하여 가격안정을 도모함으로써 농·어민의 이익을 보호하도록 하고 있다(제123조). 셋째, 건전한 소비생활을 유도하고 생산품의 품질향상을 촉구하기 위하여 消費者保護運動을 법률로써 보장함과 동시에 國家標準制度를 확립하도록 하고 있다(제124조, 제127조제2항).

이러한 憲法상의 예외규정에 기초하여 유통산업의 근대화를 목적으로 유통구조 전반에 대한 개선을 정하고 있는 流通産業近代化促進法을 비롯하여, 유통활동에 대한 관계법제가 마련되어 있다. 이하에서는 상적 유통과 물적 유통의 분류에 터잡아 각각의 일반이론과 법적 규제의 내용 및 현행 유통관계법에 관하여 살펴본다.

의 분산이 그것이다. 이를 좀더 구체적으로 설명한다면 중간상은 여러 생산자들이 만들어낸 상품을 수집 또는 집중시켜서 많은 수량을 고객이 원하는 양으로 분할시키고 여러가지 구색으로 수집하여, 이러한 구색을 소비자나 기타 수요자에게 분산시키는 기능을 수행한다. 이와 같은 집중·균형 및 분산의 기능을 전문적으로 취급해야 할 사람이 필요한데, 이들이 중간상 즉, 도매업자와 소매업자인 것이다.<sup>20)</sup> 이외에도 중간상은 附隨的 機能으로서 운송이나 보관과 같은 물류기능을 비롯하여 금융·위험부담·시장정보·표준화 등과 같은 조성기능을 담당하고 있다.

## II. 商的 流通에 대한 法的 規制

流通産業 그 중에서도 都·小賣業을 중심으로 한 商的 流通에 대하여 어떠한 법규제가 구성되어 있는가의 문제는 기본적으로는 현재의 고도로 발전한 資本主義社會-獨占資本主義 經濟社會-의 法的 構造와 밀접한 관계가 있다. 즉, 자본주의의 경제구조에 대응하는 법원칙들은 대체로 유통산업을 둘러싼 법제도의 측면에서도 원칙적인 것으로서의 의미를 가진다.

자본주의사회에 있어서는 상품의 자유로운 流通과 그것에 수반되는 競爭의 調和가 경제사회를 유지함과 동시에 시장과 관계를 갖는 자의 권리옹호를 도모하는 형태로 전개된다. 그러므로 우선적으로 거래당사자 또는 소비자에게 去來의 自由를 보장함으로써 流通市場의 自由를 확보하는 것이 자본주의사회에 있어서의 유통의 기본적인 원칙으로 요구된다. 현재 상적 유통과 관련하여 당사자의 자유로운 의사에 의하여 계약이 체결되는 것을 저해하는 행위에 대한 법적 규제 및 계약의 내용이 대등한 거래당사자간의 자유로운 의사의 합치에 의하여 형성되는 것을 확보하기 위한 법제도가 民·商法 기타 特別法에 마련되어 있다.

그러나 자본주의사회가 전개됨에 따라 새로운 현상 즉, 경제활동의 자유를 실질적으로 유지하는 것이 곤란한 경우 또는 계약의 자유가 실질적으로 침해되는 경우 등 경제활동의 자유가 보장될 수 없는 경우가 발생하게 되고, 이에 대하여 새로운 법제도가 요구된다. 당사자의 자유로운 의사의 합치로서 받아들여진 것

20) William J. Stanton, Fundamentals of Marketing, 7th ed. McGraw - Hill Inc., 1984, pp.317~318 : 송용섭, 현대마케팅론, 1991, 367면 재인용.

이 그 실체를 잃고 일방에게는 자유를, 타방에게는 부자유를 가져다 주는 결과가 된다면, 이를 시정하기 위한 법제도가 필요하게 되는 것은 당연하다고 할 것이다.

商的 流通에 관한 現行法規로는 유통 일반에 대하여 기본법적 성격을 갖는 流通産業近代化促進法을 비롯하여 공산품에 전반에 대한 都·小賣業振興法 및 농수산물 전반에 대한 農水産物流通및價格安定에관한法律 등이 있다. 이러한 바탕 위에서 所有權의 移轉을 수반하는 상적 유통을 규율하는 법규는 流通活動의 實質的 自由를 도모하기 위하여 公正競爭을 促進하는 法規, 流通活動과 관련하여 消費者의 特殊性을 고려한 消費者保護法規, 小規模 流通業者를 保護하기 위한 都·小賣業의 調停 및 振興에 관한 法規 그리고 商品의 特性을 고려한 法規 등 4가지로 분류할 수 있다.<sup>21)</sup> 이들 상적 유통에 관한 법규는 개별적으로는 나름대로의 목적을 가지고 있지만, 궁극적으로는 消費者의 權利確保를 중심으로 한 消費者의 利益保護로 귀결된다는 점에서 통일적·기본적 성격을 공유하고 있다.<sup>22)</sup>

#### 1) 流通活動의 實質的 自由를 도모하기 위하여 公正競爭을 促進하는 法規

流通은 생산과 소비간의 광범위한 영역에 걸쳐 있고 공급과 수요가 교차하는 시장이며 거기에서 가격형성이 이루어지기 때문에, 그 장에는 사업자가 활발하고 자유롭게 활동할 수 있고 公正한 競爭이 유지되는 여건이 마련되어야 한다. 이를 위하여 독점규제및공정거래에관한법률, 물가안정에관한법률, 상표법, 부정경쟁방지법, 상품권법 등이 마련되어 있다.

#### 2) 流通活動과 관련하여 消費者의 特殊性을 고려한 消費者保護法規

去來上 弱者의 地位에 놓일 수 밖에 없는 消費者를 보호하기 위하여, 적정한 상품의 선택·안전 및 단결 등에 관한 현행법으로 소비자보호법을 비롯하여 약관규제에관한법률, 할부거래에관한법률, 방문판매등에관한법률, 식품위생법, 약

21) 伊從寬, “流通問題に對する法規制”, 流通問題と獨占禁止法, 國際商業出版, 1980.2, 28面 참조.

22) 正田 彬, “流通産業に對する法規制の概要”, 流通産業關係法概說, 同文館, 1974, 12~13面.

사법 등이 있다.

3) 小規模 流通業者를 保護하기 위한 都·小賣業의 調停 및 振興에 관한 法規

中·小小賣業者 등 소규모 유통업자에 관한 保護法規는 일반적으로 대규모유통업자에 대한 규제와 소규모유통업자의 근대화·협업화를 두 축으로 하여 형성되어 있다. 도·소매업의 조정 및 진흥에 관한 현행법으로는 도·소매업진흥법, 농수산물유통및가격안정에관한법률 기타 중소기업에 관한 법규 등이 있다. 이중 도·소매업진흥법은 1980년 종래의 시장법을 폐지하고 새로이 제정한 도·소매업관계법규로서 명칭은 진흥법이지만 영업시설·시장 등의 개설허가·허가의 취소·제반 신고사항·사전협의 등을 규정함으로써 상당부분 규제적 성격을 띠고 있다. 농수산물유통및가격안정에관한법률은 1976년에 농수산물의 원활한 유통을 기하고 적정한 가격을 유지하게 함으로써 생산자 및 소비자의 이익을 보호하기 위하여 제정된 법률로서, 특히 농수산물도매시장 기타 공판장의 설치·운영의 근거법률로서 중요한 의의를 가진다. 또한 소규모유통업자와 관련한 중소기업지원 차원의 법규로 중소기업기본법 등 중소기업관련 7개 법이 있다.

4) 商品의 特性을 고려한 法規 등

商品의 特性을 고려한 현행법으로는 양곡관리법, 농수산물유통및가격안정에 관한법률을 비롯하여 농수산물유통공사법, 담배사업법, 인삼사업법, 한국담배인삼공사법, 액화석유가스의안전및사업관리법 등이 있다. 또한 이들 법률이외에 유통과 간접적으로 관련있는 물자규제 및 가격규제에 관한 법규가 있다.

〈표 1〉 現行 商的 流通 關係法 體系(1995.6 현재)

분 류	법 률 명	제정연도 (최종개정)	제 정 목 적 (비 고)
商的 流通 一般	流通産業近代化 促進法	1980 (1994)	유통산업의 건전한 발전을 촉진함으로써 유통구조를 개선하고, 소비자와 생산자를 보호하여 물가안정 및 국민경제의 균형있는 발전에 기여함

第3章 物流理論 및 法的 規制

- 工産品	都·小賣業振興法	1986 (1995)	도소매업을 효율적으로 진흥하고 건전한 상거래질서를 확립함으로써 소비자를 보호하고 국민경제의 균형있는 발전에 이바지함(구 市場法)
- 農水産物	農水産物流通및 價格安定에 관한 法律	1976 (1994)	농수산물의 유통의 원활을 기하고 적정한 가격을 유지하게 함으로써 생산자와 소비자의 이익을 보호하고, 국민생활의 안정을 도모함
公正競爭 관련 法規	獨占規制및 公正 去來에 관한 法律	1980 (1994)	사업자의 시장지배적 지위의 남용과 과도한 경제력의 집중을 방지하고, 부당한 공동행위 및 불공정거래행위를 규제하여 공정하고 자유로운 경쟁을 촉진함으로써 창의적인 기업활동을 조장하고 소비자를 보호함과 아울러 국민경제의 균형있는 발전을 도모함(1990년 전문개정)
	物價安定에 관한 法律	1975 (1995)	물가의 안정을 기하고 공정하며 자유로운 경쟁질서를 확립함으로써 소비자의 권익을 보호함과 아울러 국민생활과 국민경제의 안정 및 발전에 기여함
	商標法	1949 (1995)	상표를 보호함으로써 상표사용자의 업무상의 신용유지를 도모하여 산업 발전에 이바지함과 아울러 수요자의 이익을 보호함(1990년 전문개정)
	不正競爭防止法	1961 (1991)	국내에 널리 알려진 타인의 상표상호 등을 부정하게 사용하는 등의 부정경쟁행위와 타인의 영업비밀을 침해하는 행위를 방지하여 건전한 거래질서를 유지함(1986년 전문개정)
	商品券法	1961 (1994)	상품권의 발행과 상환등에 관하여 필요한 사항을 규정함으로써 상품권 유통의 건전한 질서를 확립하고 소비자의 권익을 보호함(1994년 전문개정)

消費者保護 관련 法規	消費者保護法	1980 (1986)	소비자의 기본권익을 보호하기 위하여 국가지방자치단체 및 사업자의 의무와 소비자 및 소비자단체의 역할을 규정함과 아울러 소비자보호시책의 종합적 추진을 위한 기본적 사항을 규정함으로써 소비생활의 향상과 합리화를 기함(1986년 전문개정)
	約款의規制에 관한法律	1986 (1992)	사업자가 그 거래상의 지위를 남용하여 불공정한 내용의 약관을 작성·통용하는 것을 방지하고 불공정한 내용의 약관을 규제하여 건전한 거래질서를 확립함으로써 소비자를 보호하고 국민생활의 균형있는 향상을 도모함
	割賦去來에 관한法律	1991 (1993)	할부계약에 의한 거래를 공정하게 함으로써 소비자 등의 이익을 보호하고 국민경제의 건전한 발전에 이바지함
	訪問販賣등에 관한法律	1991 (1995)	방문판매·통신판매와 다단계판매에 의한 상품의 판매 및 용역의 제공에 관한 거래를 공정하게 하여 소비자 등의 이익을 보호하고 상품의 유통 및 용역의 제공을 원활히 함으로써 국민경제의 건전한 발전에 이바지함
	食品衛生法	1962 (1994)	식품으로 인한 위생상의 위해를 방지하고 식품영양의 질적 향상을 도모함으로써 국민보건의 증진에 이바지함(1986년 전문개정)
	藥事法	1963 (1994)	약사에 관한 사항을 규정하고 그 적정을 기하여 국민보건 향상에 기여함
	기타 消費者 保護 관련 法規		
中小都·小賣商 관련 法規	都·小賣業振興 法	1986 (1995)	상 동

農水産物流通및 價格安定에 관한 法律	1976 (1994)	상 동
獨占規制및公正 去來에 관한法律	1980 (1994)	상 동
中小企業基本法	1966 (1993)	중소기업의 나아갈 방향과 시책의 기 본을 규정함으로써 중소기업의 성장 발전을 추구하고 중소기업의 구조개 선과 국제경쟁력의 강화를 도모하여 국민경제의 균형있는 발전에 기여함
中小企業振興法	1982 (1994)	중소기업의 근대화 및 협동화사업과 중소기업에 대한 지도연수사업 등을 실시함으로써 중소기업의 진흥을 도 모함과 아울러 균형있는 국민경제의 발전에 기여함
中小企業의經營 安定및構造調整 促進에 관한特別 措置法	1989 (1994)	경제여건의 변화에 따라 경영상태가 현저하게 악화된 중소기업의 경영안 정을 도모하고 기술발전과 정보화를 적극 추진함으로써 중소기업의 경쟁 력 강화와 구조조정을 촉진하여 국 민경제의 균형있는 발전에 기여함
中小企業의事業 領域保護및企業 間協力增進에 관 한法律	1995	중소기업자의 사업활동 기회를 적정 하게 확보하여 줌으로써 중소기업의 경영안정을 도모함과 아울러 기업간 협력을 증진시켜 분업에 의한 상호이 익을 증진하고 산업의 국가경쟁력향 상과 국민경제의 균형있는 발전에 기 여함(구 중소기업사업조정법과 중소 기업계열화촉진법 통합)
中小企業創業支 援法	1986 (1994)	제조업 등의 중소기업의 설립을 촉진 하고, 중소기업을 창업한 자가 성장 발전할 수 있도록 적극 지원하며, 특 히 농어촌지역에서의 중소기업설립을



			촉진함으로써 중소기업의 발전과 지역간 균형있는 성장을 통하여 건실한 산업구조의 구축에 기여함
	中小企業製品購買促進法	1981 (1993)	정부 등 공공기관이 수요로 하는 제품을 구매함에 있어서 중소기업자가 생산하는 물품의 구매를 촉진 함으로써 중소기업을 안정가동케 하여 국민경제의 발전에 기여함
	中小企業協同組合法	1961 (1993)	중소기업자가 상호부조의 정신에 의거한 협동사업을 행함에 필요한 조직을 규률함으로써 그들의 경제적인 기회평등과 자주적인 경제활동을 조장하여 그 경제적 지위의 향상과 국민경제의 균형있는 발전을 도모함
	기타 中小 都·小賣商관련法規		
商品의 特性을 고려한 法規	糧穀管理法	1967 (1994)	양곡을 효율적으로 관리하여 양곡의 수급조절을 원활히 하고 적정가격을 유지함으로써 국민식량의 확보와 국민경제의 안정에 이바지함(1994년 전문개정)
	農水産物流通및 價格安定에 관한 法律	1976 (1994)	상 동
	農産物價格維持法	1961 (1994)	농업생산 및 농가경제의 안정을 기하기 위하여 농산물의 적정가격을 유지함
	農水産物流通公社法	1967 (1986)	농수산물유통공사를 설립하여 농산물임산물축산물 및 수산물의 가격안정 및 유통개선사업을 통하여 농수산물수급의 안정을 기함으로써 농어민의 소득증진과 국민경제의 균형있는 발전에 이바지하게 함(1986년 전문개정)

<p>農水産物加工産業育成및品質管理에관한法律</p>	<p>1993</p>	<p>농수산물가공업을 육성하여 농수산물의 부가가치를 높일 수 있는 기반을 마련하고, 농수산물의 표준출하규격화와 특산물 및 전통식품의 품질인증제도를 실시하여 농수산물의 상품성을 높이며 이를 통하여 농수산물의 공정한 거래의 실현을 도모함으로써 농어민의 소득증대와 소비자 보호에 이바지함</p>
<p>農産物檢査法</p>	<p>1962 (1983)</p>	<p>농산물에 대한 국가의 검사(이하 검사라 한다)를 실시함으로써 농산물의 품질의 향상과 개선을 촉구하여 공정원활한 거래와 소비의 합리화를 기하고 국민경제의 발전에 기여하게 함</p>
<p>農藥管理法</p>	<p>1980 (1994)</p>	<p>농약의 품질향상, 유통의 원활 및 그의 적정한 사용을 도모하기 위하여 그 제조수입판매 및 사용에 관한 사항을 규정함으로써 농업생산의 안정과 생활환경보전에 기여하게 함</p>
<p>담배事業法</p>	<p>1988 (1993)</p>	<p>원료용 잎담배의 생산 및 수매와 제조담배의 제조 및 담배의 판매 등에 관한 사항을 정함으로써 담배산업의 건전한 발전을 도모하고 국민경제에 이바지 함</p>
<p>人蔘事業法</p>	<p>1972 (1994)</p>	<p>인삼을 특산물로 보호육성하고 인삼사업의 건전한 발전에 이바지하게 하기 위하여 인삼 및 인삼류의 경작·제조판매 등에 관하여 필요한 사항을 정함(1988년 전문개정)</p>
<p>韓國담배人蔘公社法</p>	<p>1988 (1989)</p>	<p>한국담배인삼공사를 설립하여 담배·인삼사업을 행하게 함으로써 담배·인삼사업의 건전한 발전을 도모하고 국민경제에 이바지하게 함</p>

鹽管理法	1963 (1993)	염전의 개발과 염의 수급을 조절함으로써 염업의 건전한 육성을 도모하고 국민경제발전에 기여하게 함
食品衛生法	1962 (1994)	상 동
藥事法	1963 (1994)	상 동
向精神性醫藥品管理法	1979 (1993)	향정신성의약품의 관리를 적정히 함으로써 그 오용 또는 남용으로 인한 보건위생상의 위해를 방지하여 국민보건향상에 기여함
品質經營促進法	1993	공산품을 제조공급하는 기업으로 하여금 품질경영체제를 확립하게 하고 그에 대한 인증제도를 도입하여 품질 및 기술경쟁력을 강화하고 품질표시 및 안전검사제도를 실시함으로써 소비자의 이익과 안전을 도모함 (구 공산품품질관리법)
電氣用品安全管理法	1974 (1993)	전기용품의 제조판매 및 사용에 관한 사항을 규제함으로써 불량전기용품으로 인한 위험 및 장애의 발생을 방지함
有害化學物質管理法	1990 (1994)	화학물질의 유해성을 검사하고 유해화학물질을 적정하게 관리함으로써 국민보건 및 환경보전에 이바지함
高壓가스安全管理法	1973 (1993)	고압가스의 제조·저장·판매·운반·사용과 고압가스의 용기·냉동기·특정시설 등의 제조 및 검사 등에 관한 사항을 정함으로써 고압가스로 인한 위해를 방지하고 공공의 안전을 확보함(1983년 전문개정)

第3章 物流理論 및 法的 規制

	液化石油가스의 安全事業管理法	1983 (1993).	액화석유가스의 충전저장판매사용 및 가스용품의 안전관리에 관한 사 항을 정하고 액화석유가스사업을 합 리적으로 조정함으로써 액화석유가 스를 적정히 공급사용하게 함
	기타 商品 特性 을 고려한 法規		

## 第3節 物的 流通 - 物流

### I. 物流理論

#### 1. 物流의 意義

物流은 보는 관점에 따라 사회·국민경제적 입장, 국제경영활동의 입장, 개별기업의 입장, 마케팅활동의 입장, 시스템론적 입장, 경영관리의 입장, 업무수행의 입장 등으로 나뉜다.

物流의 概念은 그 포괄하는 범위와 무엇을 기본적인 요소로 보느냐에 따라 약간의 차이가 있을 수 있다. 먼저 포괄하는 범위에 따라 협의의 물류와 광의의 물류로 나뉘는데, 협의의 물류란 販賣物流(physical distribution)만을 의미하는 개념이며, 광의의 물류란 판매물류는 물론 調達物流(physical supply)와 生産(production)까지를 포함하는 개념이다.

한편 미국, 일본 등 물류선진국에서는 종래의 물류개념에서 진일보한 로지스틱스(Logistics)라는 개념이 도입되어 있다. 로지스틱스란 본래 '兵站部'를 의미하는 군사용어로 군수자재의 발주, 생산, 재고관리, 배급통신 등 작전행동에 필요한 일체의 군수자재관리를 망라하는 개념인데, 이것이 기업에 적용되어 자재조달, 생산, 판매 기타 정보활동을 포함하는 개념으로 쓰이고 있다.

요컨대 물류의 개념에 관하여는 다양한 견해가 있지만, 우리나라의 경우 일반적으로 物流란 '생산된 상품을 場所 및 時間的 移動을 통하여 消費者나 利用者에게 이동시켜 새로운 부가가치를 발생시키는 經濟活動'이라고 정의되고 있고, 運送·保管·包裝·荷役·物流情報·物流加工 등이 이에 포함된다고 보고 있다.<sup>23)</sup>

23) 現行 物流關係法상 물류의 개념이 정의되어 있지 아니하다. 다만, 貨物流通促進法에서는 物流施設이란 '화물의 운송·보관 또는 하역 등 화물의 유통을 위한 도로·항만·철도·공항·화물터미널 및 창고를 말한다'라고 규정하여 물류의 기본적 요소를 예시하고 있을 뿐이다 (제2조제3항).

## 2. 物流의 目的 - 物流合理化

물류의 본질적인 목적은 물류합리화를 통하여 물자의 원활한 공급 및 가격안정에 기여하는 것이다. 物流合理化란 궁극적으로 필요한 물품을, 필요한 장소에, 필요한 때에, 적정한 가격으로 전달하는 것을 말한다(3SIL: 신속하게(speedy), 싸게(low), 안전하게(safely), 확실하게(surely)). 종래의 기업경영은 연구개발, 생산 및 판매라고 하는 3개축의 역학적 균형을 토대로 기업구조를 유지하여 왔으나, 현재는 '物流'의 등장으로 이러한 역학구조가 변화하여 연구개발, 생산, 판매 및 물류라고 하는 4축에 의한 기업구조가 확립되어 가고 있다.

## 3. 物流의 範圍

### 1) 物流의 構成

물류는 크게 物流基本活動과 物流支援活動으로 나뉘고, 물류기본활동은 다시 종적인 단계별로 運送·保管·包裝·荷役으로 분류되며, 물류지원활동은 物流情報와 物流加工 등으로 분류된다.

### 2) 物流의 領域

물류는 취급하는 영역에 따라 공간·내용 및 시스템별로 구분할 수 있다.

#### (1) 空間的 區分

물류는 공간적으로 크게 國內物流과 國際物流로 구분할 수 있다. 국내물류는 다시 기업내 물류·기업간 물류·산업물류 및 사회물류로 구분되고, 사회물류는 다시 지역사회차원의 물류와 국가차원의 물류로 구분된다. 또한 국제물류는 특정국가와 타국간의 물류·타국들간의 물류 및 전세계 물류로 구분할 수 있다.

#### (2) 內容上의 分類

물류는 내용상으로 원자재를 조달하는 조달물류·생산과정중의 물자를 이동

시키는 생산물류 및 협의의 물류개념인 판매물류로 구분할 수 있다.

### (3) 시스템上的 區分

물류는 시스템의 구성에 따라 폐쇄형과 순환형(개폐형)으로 구분할 수 있다. 폐쇄형물류란 생산된 물자를 소비자 또는 이용자에게 이동시키는 단계까지의 과정을 의미하고, 순환형물류란 그 이후의 폐기물의 회수까지를 포함하는 개념으로 환경문제가 고려된다.

## Ⅱ. 物流에 대한 法的 規制

商的 流通에 대한 規制法規는 자유롭고 공정한 경쟁에 기초하여, 도·소매상간 또는 도·소매상과 소비자간의 경제적 이해관계의 조정 및 소비자의 이익보호라고 하는 去來的 側面에서의 규율을 주된 내용으로 한다. 이에 대하여 物的 流通에 대한 규제법규에 있어서는, 물론 물류업자간 또는 물류업자와 이용자간의 이해관계의 조정 및 소비자의 이익보호도 중요한 역할이지만, 상품을 수요자에게 인도하는 과정중의 제활동이라는 물류의 특성상 이에 못지않게 '物資의 圓滑한 흐름'을 조성한다는 측면이 특히 중요한 의미를 가진다. 물류에 있어서는 수직적 단계별로 무리없이 연결되는 것이 물류합리화 내지는 효율화의 관건이다. 그러므로 관계법규에 있어서도 物資의 흐름이 圓滑하게 이루어질 수 있는 여건을 조성하는데 중점이 두어진다.

物流에 있어서도 民·商法이 각 주체들간의 경제적 이해관계의 조정에 관한 일반적 규범으로서의 역할을 하고 있다. 특히 商法에서는 運送業, 運送周旋業 및 倉庫業에 대한 별도의 규정을 두고 있다. 물자의 원활한 흐름의 조성과 관련하여서는 物流 一般에 관한 법규와 流通團地 기타 複合物流施設 및 運送·保管·包裝·荷役·物流情報 등의 개별물류에 관한 법규가 마련되어 있다.

物流 一般에 관한 현행법규로는 유통근대화촉진법, 화물유통촉진법, 도소매업진흥법 및 농수산물가격안정에관한법률을 들 수 있다.

個別物流에 관한 현행법규는 물류단계에 기초하여 物流據點으로서의 역할을 하는 流通團地 기타 複合物流施設에 관한 법규, 運送에 관한 법규, 保管에 관한 법규, 包裝에 관한 법규, 荷役に 관한 법규 및 物流情報 등에 관한 법규로 분류할

수 있다. 먼저 流通團地 기타 複合物流施設에 관하여는 유통근대화촉진법, 화물 유통촉진법, 도·소매업진흥법, 농수산물유통및가격안정에관한법률 및 사회간접자본시설에대한민간자본유치촉진법 등에서 관련규정을 두고 있다. 다음으로 運送은 크게 陸上運送과 海運·港灣 및 航空運送으로 나뉘고, 육상운송은 다시 道路運送과 鐵道運送으로 분류할 수 있다. 道路運送에 관한 현행법규로는 도로법, 자동차운송사업법 및 육운진흥법이 있고, 鐵道運送에 관하여는 철도법, 도시철도법, 철도소운송법 및 공공철도건설촉진법이 마련되어 있다. 또한 海運·港灣에 관한 현행법규로는 해운법, 해운산업육성법, 항만법, 항만운송사업법 및 한국컨테이너부두공단법이 있고, 航空運送에 관한 현행법규로는 항공법과 항공운송사업진흥법이 있다. 保管 즉, 倉庫에 관한 현행법규로는, 工產品에 관하여는 화물유통촉진법에서 정하고 있고 農産物에 관하여는 농업창고업법이 마련되어 있다. 包裝에 관한 현행법규로는 산업디자인포장진흥법 등이 있다. 또한 物流情報 등에 관하여는 먼저 물류정보화에 대하여 유통근대화촉진법과 도·소매업진흥법에서 관련규정을 두고 있다. 物流標準化에 대하여는 유통근대화촉진법, 화물유통촉진법, 도소매업진흥법, 농수산물유통및가격안정에관한법률에서 관련규정을 두고 있고, 개별법으로는 계량및측정에관한법률과 산업표준화법이 있다. 物流自動化와 物流共同化에 대하여는 도·소매업진흥법에서 관련규정을 두고 있다. 그밖에 物流技術 및 專門人力의 육성에 대하여는 유통근대화촉진법과 도·소매업진흥법에서 관련규정을 두고 있다.

〈표 2〉 現行 物的 流通 關係法 體系(1995.6 현재)

분 류	법 률 명	제정년도 (최종개정)	제 정 목 적 (비 고)
物的 流通 一般	流通産業近代化 促進法	1980 (1994)	유통산업의 건전한 발전을 촉진함으로써 유통구조를 개선하고, 소비자와 생산자를 보호하여 물가안정 및 국민경제의 균형있는 발전에 기여함
	貨物流通促進法	1991 (1993)	물류표준화와 복합운송주선업화물 터미널사업 및 창고업 등에 관한 사항을 규정하여 화물의 유통과 관련된 사업의 건전한 발전을 도모하고 화물의 유통을 촉진함으로써 국민경제의 발전에 이바지함



- 工產品	都·小賣業振興法	1986 (1995)	도소매업을 효율적으로 진흥하고 건전한 상거래질서를 확립함으로써 소비자를 보호하고 국민경제의 균형있는 발전에 이바지함(구 市場法)		
	- 農水産物	農水産物流通및價格安定에 관한法律.	1976 (1994)	농수산물물의 유통의 원활을 기하고 적정한 가격을 유지하게 함으로써 생산자와 소비자의 이익을 보호하고, 국민생활의 안정을 도모함	
流通團地 기타 複合物流施設	流通近代化促進法	1986 (1995)	- 유통단지의 지정 및 조성 (제9조 내지 제15조)		
	貨物流通促進法	1991 (1993)	- 화물터미널		
	都·小賣業振興法	1986 (1995)	- 집배송단지 지원 (제33조 내지 제36조)		
	農水産物流通및價格安定에 관한法律	1986 (1995)	- 농수산물물류센타 (제57조의 4 내지 제57조의 5)		
	社會間接資本施設에 대한民間資本誘致促進法	1994	사회간접자본시설에 대한 민간의 투자를 촉진하고, 창의적이고 효율적인 사회간접자본시설의 확충·운영을 도모함으로써 국민경제의 발전에 이바지함		
	流通團地開發促進法(案)	(1995)	유통시설용지를 원활히 공급하고 유통시설을 합리적으로 배치하여 유통구조의 개선과 유통산업의 발전을 촉진함으로써 산업경쟁력을 강화하고 국토의 균형있는 발전과 국민경제의 건전한 발전에 기여함		
運送	陸運	道路	道路法	1961 (1995)	도로관리의 적정을 기하기 위하여 도로에 관하여 그 노선의 지정 또는 인정, 관리, 시설기준, 안전 및 비용에 관한 사항을 규정함으로써 교통의 발달과 공공복리의 향상에 기여함

		自動車運送事業法	1961 (1994)	자동차 운수사업에 관한 질서를 확립하고 자동차 운수의 종합적인 발전을 도모하여 공공복리를 증진함
		陸運振興法	1977 (1989)	육운사업을 진흥시킴으로써 공로운송의 원활을 기하고 국민경제의 발전에 기여함
	鐵道	鐵道法	1961 (1993)	철도를 원활히 운영하여 공공의 복리를 증진함
		都市鐵道法	1979 (1995)	도시교통권역의 원활한 교통소통을 위하여 도시철도의 건설을 촉진하고 그 운영을 합리화하여 도시교통의 발전과 도시교통 이용자의 편의증진에 이바지함
		鐵道小運送業法	1961 (1993)	철소도운송에 관한 질서의 확립, 소운송업의 건전한 발전과 운송효율의 향상을 도모하여 공공의 복리를 증진함
		公共鐵道建設促進法	1984 (1991)	공공철도의 건설개량사업의 시행에 필요한 행정절차를 간소화하여 공공철도를 효율적으로 건설개량할 수 있게 함으로써 철도교통망의 확충과 공공복리의 증진에 이바지함
	海運 · 港灣	海運法	1963 (1993)	해상운송의 질서를 유지하고 해운업의 건전한 발전을 도모함으로써 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 기여함(1983년 전문개정. 구 海運業法)
		海運産業育成法	1967 (1993)	해운산업의 건전한 육성에 필요한 사항을 정함으로써 해운산업의 국제경쟁력을 높이고 국민경제의 발전에 이바지함(1984년 전문개정. 구 海運振興法)

		港灣法	1967 (1995)	항만의 지정개발관리 및 사용에 관한 사항을 규정함으로써 항만의 건설을 촉진하고 그 관리운영의 효율화를 도모하여 국민경제의 발전에 이바지함 (1991년 전문개정)
		港灣運送事業法	1963 (1993)	항만운송에 관한 질서를 확립하고 항만운송사업의 건전한 발전을 도모하여 공공의 복리를 증진함
		韓國컨테이너埠頭公團法	1989	한국컨테이너부두공단을 설립하여 컨테이너부두를 효율적으로 개발 및 관리운영하게 함으로써 컨테이너화물의 원활한 유통을 촉진하고 국민경제의 건전한 발전에 이바지함
航空		航空法	1961 (1993)	국제민간항공조약의 규정과 동조약의 부속서로서 채택된 표준과 방식에 따라 항공기 항행의 안전을 도모하기 위한 방법을 정하고 항공시설 설치관리의 효율화를 기하며 항공운송사업의 질서를 확립함으로써 항공의 발전과 공공복리의 증진에 이바지함(1991년 전문개정)
		航空運送事業進興法	1971 (1991)	항공운송사업을 진흥시킴으로써 그 국제적 지위의 향상과 국민경제의 발전에 기여하게 함
保管	工產品	貨物流通促進法	1991 (1993)	- 1991년 倉庫業法 폐지. 창고업에 관하여 동법 제39조 내지 제48조에서 규정
	農水產物	農業倉庫業法	1961	농업창고를 널리 농민에게 이용하게 함으로써 농민의 경제적 이익을 도모하며 농업경제의 건전한 발전에 기여함
	包裝	産業디자인 · 包裝振興法	1977 (1994)	산업디자인 및 포장의 연구개발을 촉진하고 이의 진흥을 위한 사업을 지

第3章 物流理論 및 法的 規制

				원함으로써 산업의 경쟁력을 강화하여 무역증대와 국민경제발전에 이바지함(1991년 전문개정. 구 디자인·包裝振興法)
荷役				직접 규율하는 법규 없음
物流 情報 등	物流 情報化	流通近代化促進法	1986 (1995)	- 농수산물 물류정보의 체계화사업 (제3조)
		都·小賣業振興法	1986 (1995)	- 유통정보화의 권고 등(제31조)
	物流 標準化	流通近代化促進法	1986 (1995)	- 농수산물 상품화 촉진을 위한 규격화(제3조)
		貨物流通促進法	1991 (1993)	- 물류표준화(제5조 내지 제7조)
		都·小賣業振興法	1986 (1995)	- 물류표준화의 권고 및 자금지원 (제32조 제1항 및 제4항)
		農水産物流通및 價格安定에 관한 法律	1986 (1995)	- 규격화의 촉진 등(제58조)
		計量및測定에 관한法律	1961 (1992)	계량 및 측정에 관한 국가표준을 확립하고 이의 체계적 보급과 통일적 적용으로 적정한 계량 및 측정의 실시를 확보하여 산업의 합리화에 이바지함(1992년 전문개정)
		産業標準化法	1992 (1993)	적정하고 합리적인 산업표준을 제정·보급함으로써 광공업품의 품질고도화 및 동제품 관련서비스의 향상, 생산효율의 향상, 생산기술 혁신을 기하며 거래의 단순·공정화 및 소비의 합리화를 도모함
	物流 自動化	都·小賣業振興法	1986 (1995)	- 물류자동화의 권고 및 자금지원 (제32조제2항 및 제4항)

物流 共同化	都·小賣業振興 法	1986 (1995)	- 물류공동화의 권고 및 자금지원 (제32조제3항 및 제4항)
物流技術 · 專門人力	流通近代化促進 法	1986 (1995)	- 농수산물 물류정보의 체계화사업 (제3조)
	都·小賣業振興 法	1986 (1995)	- 유통정보화의 권고 등 (제3조 및 제31조)

### Ⅲ. 物流私法 - 商法上の 物流에 관한 規定

#### 1. 概要

아직까지 商法學에서는 物流라는 용어를 사용하지 아니하고 있지만, 물류가 경제계에서는 이미 정착되어 있는 용어일 뿐만 아니라 운송업자·창고업자 등 물류업자간 또는 물류업자와 이용자간의 이해관계의 조정에 있어서도 '물자의 원활한 흐름'을 조성한다는 측면이 무시될 수 없는 만큼, 상법에서도 이러한 용어의 수용가능성에 대하여 검토해 볼 필요가 있다.

運送은 상품의 공간·시간이동에 의하여, 保管은 상품의 시간이동에 의하여 상품의 가치실현을 돕는 특수한 추가적 생산과정이다. 물류가 사법분야에서 주요쟁점의 하나가 되는 것은 물류업이 타인의 소유물을 점유함으로써만 성립하므로 타인의 상품에 대한 保管責任(Obhuthaftung)이 물류업 공통의 핵심적인 문제이기 때문이다. 다음으로 상업신용의 발달에 의하여 상품소유자가 물류업자의 점유하에 있는 상품을 信用擔保의 手段으로 활용하기 때문에, 본래는 상품의 보관증명서나 보관계약서에 불과한 지편이 당해 상품매매의 신용수단인 환어음의 채권담보수단으로 되고, 貨物償還證이나 船荷證券 또는 倉庫證券 등 어음채권담보를 위한 부차적인 특수한 유가증권으로 되기 때문이다.<sup>24)</sup>

#### 2. 運送業과 倉庫業

運送業은 人 또는 物의 운송 즉, 공간이동을 인수하는 영업이고, 倉庫業은 物

24) 岩崎稜, "物流法", 法學セミナ, 1982. 10, 114~115面 참조.

의 창고보관을 인수하는 영업이다. 운송은 운송수단에 따라 육상·해상 및 항공 운송으로 대별된다. 호천·항만에서의 운송은 육상운송에 속하고(商法 제125조 참조), 호천·항만의 범위는 平水航路의 구역에 의한다(商法의一部規定의施行에 관한規程 제3조, 船舶安全法施行令 제9조제1호). 商法은 陸上運送을 제2편 商行爲 제8장 運送周旋業(商法 제114조 내지 제124조)과 제9장 運送業(동법 제125조 내지 제150조)에서, 海上運送을 제4편 海上 제4장 運送(동법 제780조 내지 제831조)에서 규제하고 있다. 또한 海上運送과 航空運送에 대하여는 國際條約이 중요한 의미를 가진다.

商法 제3편 제9장 ‘運送業’은 육상운송만을 규정하고 있지만 일부 규정이 해상운송에 준용되는 등(동법 제820조, 제830조 등 참조) 실질적으로 모든 운송에 공통적으로 적용되는 운송계약법의 총칙적인 기능을 하고 있다. 한편 旅客運送은 商法에서 규정하고 있기는 하지만, 일상생활과의 불가결성과 안전확보를 이유로 다수의 특별법에 의하여 각 운송수단별로 企業法的 規制를 받고 있다(契約強制, 利用者平等取扱義務 등).

倉庫란 일정한 장소에 개설되어 화물보관에 이용되는 설비를 말하는데, 가옥에 한정되지 아니하고 林木置場 등 칸막이가 없는 설비도 창고일 수 있다(예컨대 field warehouse 나 수면창고 등의 경우). 창고업에는 民法의 任置契約規定(民法 제693조 내지 제703조)과 商法 제62조(任置를 받은 商人의 責任)도 일반규정으로서 적용되기는 하지만, 商法 제2편 제11장 倉庫業(商法 제155조 내지 제168조)이 특칙으로 적용되고 있다.

### 3. 物品運送契約

物品運送契約에 의하여 물품운송을 인수하는 자가 運送人이고 물품운송을 주문하는 자를 送荷人이라고 한다(특히 해상물품운송계약의 일종인 傭船契約의 송하인은 傭船者라 한다). 이러한 양자가 운송계약의 당사자이다. 발송지(또는 선적항)로부터 운송된 운송품을 도착지(또는 양육항)에서 운송인으로부터 수취하는 자가 受荷人이다. 貨物相換證이나 船荷證券 등의 운송증권이 발행되어 있다면 운송증권소지인이, 발행되어 있지 아니하다면 송하인이 지명한 자가 수하인이 되는데, 통상 물품운송계약은 제3자를 위하여 체결된다.

#### 4. 運送人の擔保責任

倉庫業에서는 일정한 장소에서의 임치물의 보관 그 자체가 목적이지만, 物品運送에서는 운송과정 즉, 공간이동중의 보관을 필연적으로 수반하고 운송인의 계약책임에는 운송목적물의 保管責任이 내재한다. 그러나 운송인은 普通去來約款에 免責條項을 둠으로써 이러한 보관책임을 공동화시키려는 경향이 있다. 이를 둘러싼 운송인과 수하인 내지는 송하인간의 이해대립은 단순한 기업이익의 대립 차원에 머물지 않고 國際經濟秩序問題로까지 직결된다.

19세기 후반 대영제국에서 해운력을 독점하였던 영국과 원료수출국인 미국·캐나다·호주 등 하주국의 선하증권 면책조항을 둘러싼 분쟁은 제1차 세계대전 이후 하주국 해운력의 강화와 무역금융에 있어서 담보로서의 선하증권의 중요성이 높아짐에 따른 은행계의 압력에 힘입어 쌍방의 타협에 의하여 해결되었다. 그 성과가 1924년의 브뤼셀 船荷證券統一條約이다.

運送人の 保管責任은 嚴格責任(商法 제135조 및 제790조), 損害賠償額의 法定(동법 제137조 및 제789조의 2) 및 運送人の 責任轉嫁(동법 제136조 및 제789조)라고 하는 체계로 되어 있고, 이러한 운송인의 보관책임을 다른 운송수단의 운송인에 대해서도 마찬가지로 한다. 다른 한편 短期消滅時效에 의한 법률관계의 조기확정조치가 마련되어 있다(동법 제121조, 제146조, 제147조 및 제811조). 요컨대 보관책임과 불법행위책임의 請求權競合問題에 있어서는 운송인의 책임에 관한 특별규정이 불법행위책임에도 적용된다.

#### 5. 運送證券 - 貨物償還證과 船荷證券

Bill of Lading은 영국에서는 船荷證券에 한정하고 있지만, 미국에서는 運送證券 一般을 의미하고 있다. 운송증권은 運送物引導請求權이라고 하는 채권을 표창하는데 지나지 않지만, 이러한 증권의 교부에 의하여 그 청구권의 목적인 운송물을 인도한 것이 된다(商法 제133조 및 제820조). 이것에 의하여 운송증권은 인도증권으로 분류되기도 하는데, 운송증권의 물권적 효력의 법리구성은 차치하고라도 '書類의 賣買'라고 할 수 있는 무역매매에 있어서 어음채권에 대한 담보로서의 역할이 필요하기 때문에 이러한 효력을 부여하기에 이른 것이다. 그러

나 교통수단의 고속화와 전자통신의 발달에 의하여 점차 운송증권의 담보기능은 필요없게 되고 장기적으로는 운송증권이 소멸하게 될 것이라는 견해도 있다.<sup>25)</sup>

## 6. 運送周旋人

오늘날의 컨테이너화는 각종 운송수단을 이용한 國際一貫複合運送(international through multimodal transport)을 가능하게 하고 있다. 더욱이 운송·보관의 합리화를 목표로 하는 물류시설기술의 진보는 물류업의 일원화·종합화를 촉진시키고 있다. 이러한 움직임의 중심점이 되는 것이 대규모의 運送周旋人이다. 商法에서는 운송주선인이 운송인을 겸하는 것을 예정하여 운송주선인의 介入權에 관한 규정(商法 제116조)을 두고 있다.

---

25) 岩崎稜, 上掲書, 115面.



## 第 4 章

# 美國과 日本의 物流現況, 政策 및 物流關係法



## 第4章 美國과 日本의 物流現況, 政策 및 物流關係法

### 第1節 美國 - 運送分野를 중심으로

#### I. 概要

美國에서 처음으로 鐵道運送이 개시된 것은 1830년대라고 한다. 이로써 근대적인 기계문명의 은혜를 받은 본격적인 여객·화물운송의 역사의 서막이 열렸다고 할 수 있다. 철도가 출현하기 전의 미국의 화물운송은 마차 등에 의한 소규모 도로운송이 주된 것이었다. 악천후의 경우 진흙탕이 되는 도로를 사용하는 마차운송은 대량운송이 어려울 뿐만 아니라 화물운송이 산업으로서 발전하는 기반도 가질 수 없었다. 이를 극복하기 위하여 철도가 등장하기 직전까지 운하를 이용한 하천운송이 크게 발달하였다. 특히 곡창지대인 중서부와 구대륙의 현관인 뉴욕시를 연결한 에리운하는 미국의 화물운송의 역사를 크게 바꾸는 계기가 되었다. 그러나 운하가 미국 화물운송의 주된 운송기관이었던 시대는 철도운송 이전의 극히 단기간이었다. 철도의 출현은 하천운송이 막을 내리는 데 결정적인 역할을 하였다. 철도는 하천운송을 능가·구축하고 1,800년대 후반에 이르러서는 점진적으로 국내운송시장에서 독점적인 지위를 확립하기에 이르렀다. 그리고 철도가 화물운송시장에 있어서 독점적인 지위를 확보한 이후부터 미국의 운송정책은 중대한 전기를 맞게 되었다. 즉, 연방정부는 종래에 유지해오던 철도산업에 대한 보호·육성정책으로부터 방향을 전환하여, 철도산업의 독점적인 경제력의 남용을 억제할 목적으로 사업규제법을 제정하여 정부에 의한 경제적 규제를 철도산업에 도입한 것이었다.

한편 20세기에 들어서서 내연기관의 발달이나 도로망의 정비 등이 서로 맞물리면서 自動車(트럭)가 현저하게 발전하고, 더욱이 航空機에 의한 화물운송이 급성장하여 오고 있다. 그 결과 철도는 크게 그 지위가 후퇴하고 시대는 철도로부터 트럭으로 그리고 항공기로 화물운송의 주역이 변화되어 왔지만, 최근까지 정부의 規制政策은 그 맥을 이어 왔다. 다만, 주의해야 할 점은 19세기 후반

까지의 철도중흥기에 극단적으로 보여졌던 정부의 산업육성·지원정책은 트럭의 시대 또는 항공기의 시대에 있어서는 그 영향력이 상당히 약화되었다는 점이다. 즉, 19세기 후반이후부터 1970년대까지는 규제행정이 운송정책의 중핵에 위치하고, 산업육성정책 또는 지원정책 등은 그 의의가 희석되어 왔다.

최근에 들어서는 이러한 운송기관에 대한 정부의 정책개입의 태도에도 큰 변화가 일고 있다. 즉, 19세기 후반에 철도산업에 도입된 규제방식은 20세기에 들어와서도 거의 동일한 형태로 다른 운송수단에 적용될 수 있었지만, 20세기 후반에 들어서면서 철도에 대한 규제를 기초로 한 규제방식은 시장의 실태와 격차가 큰 괴리를 발생시키기에 이르렀다. 그리고 1980년대에 들어서면서 종전의 정부의 태도를 전면적으로 뒤엎는 상황이 전개되었다. 미국에서는 1980년대에 들어서면서 規制緩和(Deregulation)政策이 등장하면서, 과거의 규제정책이 크게 개선되어 규제로부터 경쟁으로 그 중핵이 이행되고 있다.<sup>26)</sup>

특히 航空分野에 있어서, 1978년 이후 미국에서의 항공운송의 본격적인 규제완화의 전개는 전통적으로 국가의 규제와 보호하에서 발전을 계속해온 세계 항공산업을 크게 변화시켜 놓았다. 공익사업분야에서의 규제완화 중에서 미국 항공운송의 규제완화가 특히 세계의 주목을 끈 것은 그것이 광범위한 영향을 미치면서 다른 항공사업분야에 선구적으로 실시되었고, 規制撤廢라고 할 수 있는 과감한 형태로 전개되었기 때문이다. 규제완화의 도입후 시장구조와 기업행동은 도입당초와는 다른 새로운 형태를 보이고 있다. 진입축진과 가격경쟁의 고조에 의하여 유효경쟁이 도모되었던 초기의 단계를 거쳐 1980년대 중반에 이르기까지, 신규기업은 잇달아 도산하여 기업수가 감소하고 1986년 이후에는 대형기업의 통합·합병의 진전에 의하여 현저하게 높은 기업집중도를 나타내기에 이르렀다. 그리하여 거대기업의 공항지배와 주요공항에서의 발착제약 등 새롭게 대응해야 할 문제가 발생하게 되었다.

규제완화의 성과에 대해서는 적극적인 평가가 대세를 점한다고 말할 수 있으며, 물론 부정적인 견해도 표출되고 있다. 여기에서는 이러한 미국 운송정책의 경과를 바탕으로 규제완화의 배경과 특징 및 문제점 등에 관하여 살펴본다.

26) 野尻俊明, “アメリカ合衆國における陸上貨物運送政策の展開”, 現代の物流(法政大學産業情報センタ 交通問題研究 第2集), 成山堂書店, 1994, 321~322面 참조.

## II. 陸上貨物運送

### 1. 規制政策의 時代

#### 1) 鐵道事業에 대한 規制政策 - 規制政策 導入의 背景

연방정부가 鐵道産業에 대하여 규제정책을 채용한 배경을 경제적·사회적·법적 측면으로 나누어 정리하면 다음과 같다.

먼저 경제적 측면에서 보면, 광대한 국토를 가진 미국에서는 대량고속운송의 필요가 높았고 정부도 당초부터 철도의 발전에 큰 관심을 기울여왔다. 철도의 정비를 통하여 미국경제를 동해연안으로부터 내륙, 그리고 서해연안까지 발전시킨다고 하는 정부의 의지와 때마침 발생한 캘리포니아에서의 골드러시의 의한 국민의 요청이 합치하여, 1862년에는 링컨대통령에 의하여 '太平洋鐵道法(Pacific Rail Act of 1862)'이 서명되면서 철도건설이 최고조에 달하였다. 1860년에 3만 625마일에 달하던 철도의 노선거리가 1870년에는 5만 2,922마일까지 연장되었다.

이 시기에 다수의 철도회사가 정부의 적극적이고 다양한 지원을 받아 창설되었고 철도망이 급속하게 확대되기에 이르렀다. 특히 동부지역에서는 여러 철도회사가 운송량이 많은 지역에서 경합하였고, 격심한 운임경쟁이나 무리한 운행계획의 설정 또는 차별적인 취급행위 등으로 다양한 문제를 야기시켰다. 다른 한편 서부지역에서는 특정 철도회사가 영업지역에서 독점적 지위를 확립하거나 철도회사간의 공동행위(예컨대, Pool제도 등)에 의하여 불공정한 운임·요금의 설정되곤 하였다. 이와 같이 철도회사가 이용자의 존재를 경시 내지는 무시한 제 관행은 1870년대에 들어서면서 비판을 받게 되었다. 때마침 미국에서는 중서부의 농민들을 중심으로 일종의 사회개혁운동인 'Granger Movement'가 일어났는데, 이들 농민은 철도의 운임·요금의 최고액을 법정하고 차별적 취급을 금지할 것을 요구하기에 이르렀다. 나아가 이러한 농민의 철도에 대한 차별철폐 요청은 이용자의 다수로부터 지지를 얻어 사회적인 요구로 확대되었다.

그러나 종래 자유로운 영업으로 용인하여 온 철도사업에 대하여 정부가 규제를 도입함에 있어서는 법제도상 큰 장애가 존재하고 있었다. 즉, 營業의 自由를 인정하는 연방헌법과 영업규제(요금규제)의 상충이 핵심적인 문제였다. 이러한

문제들은 구체적으로 Granger Movement에 의하여 제정된 州의 營業規制法規(통상적으로 'Granger Act'라 한다)인 일리노이州의 '倉庫料金에 대한 規制'의 합헌성 여부에 관한 소송에서 표면화되었다. 연방대법원은 1876년의 Munn v. Illinois 사건에서 17세기 초기의 영국 보통법상의 판례를 인용하면서, 창고업은 '公共의 利益과 관련된(affected with a public interest)' 사업이고 '單純한 私의 權利의 行使는 制限된다(ceased to be juris priuationly)'라고 하여, 창고업이 공공적 성격을 갖는다는 것을 이유로 州에 의한 料金規制의 合憲性을 용인하였다. 이로써 철도도 당연히 창고업과 마찬가지로 공공적 성격을 가진 사업이라고 간주되어 州政府에 의한 규제가 가능하게 되었다. 그러나 당시 이미 철도사업은 단일의 주내로 그치는 경우는 드물었고, 그 다수는 복수의 주에 걸친 州間 事業이었다. 그러므로 각주 정부의 규제권한이 주간의 사업활동에 미치는 가라는 문제가 다시 제기되었다. 이에 대하여 연방대법원은 1886년의 Wabash, St. Louis & Pacific Railway Co. v. Illinois 사건에서 판결을 통하여 州間 通商에 대하여는 州政府에 규제권한이 없고 聯邦政府만이 권한을 갖는다는 원칙을 확립하였다.<sup>27)</sup> 그 결과 대부분의 철도운임은 사실상 주정부의 규제에 의한 영향을 받지 않는 것으로 되었다.

위와 같은 일련의 사건을 계기로 연방정부는 철도를 규제하는 개별입법에 의하여 문제의 해결을 시도하기에 이르렀다. 1887년 미국에서는 연방차원에서 營業規制法規의 효시로서 '州間通商法(Interstate Commerce Act of 1887. 동법은 당초에는 'The Act to Regulate Commerce'라고 명명되었다)'이 제정되었다. 동시에 동법의 관할기관으로서 '州間通商委員會(Interstate Commerce Commission; ICC)'가 창설되어 철도에 대한 정책은 동위원회가 주관하게 되었다. 1887년의 주간통상법은 전24개조로 구성된 법률인데 주된 내용은 운임·요금에 관한 것으로, ①모든 운임은 정당하고 합리적(just and reasonable)이어야 한다(제1조), ②개별적인 차별(discrimination)은 위법이다(제2조), ③부당한 호의나 편견은 금지된다(제3조), ④동일한 조건 및 여건 하에서 장거리운송보다도 단거리운송에 높은 운임을 부과하는 것은 금지된다(제4조), ⑤pool협정은 금지된다(제5조), ⑥모든 운임은 인쇄되어 게시되어야 한다(제6조) 등을 규정하고 있다. 주간통상법은 이상의 규정들을 통하여 매우 중요한 규제원칙을

27) Wabash, S.L. & P.R. Co. V Illinois, 118 US 557, 30 LED 244, 7 S ct 4.

확립하였다. 즉, 운임은 '正當한 것이어야 한다'는 것과 운임에 대한 '差別의 禁止'가 그것이다. 본법 성립이후 약100년에 걸친 미국의 운송사업규제의 근간은 바로 여기에서 형성된 것이다.

## 2) 規制政策의 擴大

1887년에 州間通商法이 제정되어 연방정부에 의한 철도사업의 규제가 개시되었다고는 하지만, 당초 법의 내용이나 집행기관인 주간통상위원회의 기능은 극히 위약한 상태에 있었다. 그러나 1900년대에 들어서면서 지속적으로 주간통상법의 강화와 주간통상위원회의 권한강화가 시도되어 왔다.

### (1) 1906년의 Hepburn法

철도에 의한 독점적 제관행은 주간통상법의 성립에도 불구하고 계속 확대되고 있었다. 또한 1897년의 Maximum Freight Rate 事件 등 일련의 판례에 의하여 주간통상위원회의 법집행권한이 극소화되어 왔다. 이러한 상황하에서 1887년 주간통상법을 강화해야 한다는 목소리가 높아졌고, 이러한 요구를 수용한 것이 1906년의 Hepburn法(Hepburn Act of 1906)이다.

동법의 주된 내용은 주간통상위원회의 규제권한을 강화하기 위하여 종래 철도회사 뿐만 아니라 익스프레스회사·침대차회사·석유파이프라인 등을 주간통상법의 적용분야로 한 것, 주간통상위원회의 운임에 대한 규제권한을 강화하여 최고운임 및 요금의 규제 나아가 최고연결운임을 결정할 권한을 주간통상위원회에 부여한 것, '商品條項(commodities clause)'을 철도회사에도 적용하여 목재 등을 제외하고는 자사에서 생산한 상품의 운송을 금지한 것, 주간통상위원회의 위원수를 5인에서 7인으로 증원한 것 등이다.

동법은 주간통상위원회를 진정한 의미의 사업규제기관으로 발전시켜 그 법적 지위를 확립시킨 획기적인 법률로서 평가되고 있다.

### (2) 1910년의 Mann - Elkins法

Hepburn法에 의한 개정을 보다 진전시켜 주간통상위원회의 권한강화를 도모한 것이 1910년의 Mann - Elkins法(Mann - Elkins Act of 1910)이다. 동법에서 강화한 주간통상위원회의 권한은 특히 운임 및 요금의 규제에 관한 것이다.

동법은 운임의 정당성에 관한 분쟁에 있어서 철도회사측에 입증책임을 과하였고 주간통상위원회가 자신의 판단에 의하여 운임 및 요금에 관하여 제반조사를 행하며 공청회를 개최할 수 있도록 하였다. 또한 종래에는 철도만이 규제대상 사업이었으나, 전신, 전화 등의 사업에 대해서도 주간통상위원회의 규제권한이 미치도록 하였다. 한편 그 후의 법개정을 통하여 운송사업 이외의 제사업에 대한 규제권한은 각각의 개별규제기관에 위임되었다.

### (3) 1935년의 自動車運送事業者法

전술한 바와 같이 20세기에 들어오면서 미국사회에서는 자동차의 보급이 일반화되기 시작하였다. 당초 불안시되었던 엔진을 비롯한 자동차의 성능이 개선되면서, 자동차에 의한 화물운송도 착실히 성장을 계속하였다. 특히 제1차 세계대전은 트럭운송에 커다란 전기를 마련해주었다. 그리고 1930년에는 철도산업과 견줄만한 라이벌운송기관이 되었다. 이와 같은 배경에 기초하여 1935년에는 주간의 트럭운송사업에 정부(주간통상위원회)에 의한 사업규제가 도입되었다. 즉, 1935년의 自動車運送事業者法(Motor Carrier Act of 1935. 이하 1935년 법이라 한다)이 1887년에 제정된 주간통상법의 제2편에 편입되어, 철도사업에 대하여 행해졌던 것과 동일한 취지와 방법에 의한 규제가 주간의 트럭운송사업에 대해서도 행해지게 되었다.

1935년법은 기본적으로 철도의 경우와 동일한 규제내용을 담고 있지만, 진입 규제 측면에 있어서는 큰 차이를 보이고 있다. 1935년법은 '自動車運送事業者(motor carrier)'로서 '一般自動車運送事業者(motor common carrier)'와 '特定自動車運送事業者(motor contract carrier)'의 2종류의 사업자를 정하고 있다. 그리고 이러한 사업을 개시하고자 하는 자는 사전에 주간통상위원회가 발행하는 면허(전자의 경우 'certificate public convenience and necessity', 후자의 경우 'permit')를 취득하도록 하였다. 이러한 주간통상위원회의 진입규제정책은 특히 '일반자동차운송사업'에 대하여 극히 엄격하게 실시되어 사실상 신규의 진입이 거의 인정되지 아니하였다고 한다.<sup>28)</sup> 또한 1935년법은 운임과 요금에 대하여는 철도의 경우와 동일한 원칙인 '적당하고 합리적(just and reasonable)

28) 野尻俊明, 前掲論文, 326面.



일 것'을 기본으로 유지하고 일체의 차별을 인정하지 아니한다는 입장을 취하고 있다. 다만, 주간통상위원회는 운임 또는 요금의 변경에 관하여 변경절차의 신청 단계로서 Rate Bureau의 존재를 용인하여 실질적으로 운임의 카르텔화가 유지되어 왔다.

한편 진입 및 운임·요금에 대한 규제 이외에도 규제를 실시하는 과정에서 다수의 규제가 도입되어 주간통상위원회의 규제권한은 날로 방대해졌다.

#### (4) 1940년의 運送法

1940년의 運送法(Transport Act of 1940)의 주된 입법취지는 연안선박운송 및 5대호와 내수로의 운송에 관한 법령을 州間通商法 제3편에 편입시켜 수상운송사업자를 주간통상위원회의 규제하에 두기 위한 것이었다. 이와 함께 1940년 운송법은 州間通商法의 전문에 國家運送政策(National Transportation Policy)을 선언하여 이후 주간통상위원회가 운송규제정책을 수립함에 있어 기본철학으로 삼도록 하였다.

한편 1942년 州間通商法의 개정으로 제4편이 추가되어 國內航空運送業者(domestic freight forwarder)가 주간통상법에 의한 규제를 받게 되었다.

## 2. 規制緩和政策의 導入

미국에서의 공공사업 그 중에서도 運送事業에 대한 政府의 規制行政 및 規制政策에 대한 비판적 견해는 이미 1950년대부터 제기되기 시작하였지만, 본격적인 비판이 등장하게 된 것은 1970년대에 들어오면서 부터이다. 정부의 규제정책에 대한 비판은 주로 국민생활을 도외시한 규제의 확대 강화를 배경으로 하여, 규제의 근거에 대한 의문과 규제기관의 慣行(behavior)에 대한 것이었다. 이중 규제의 근거에 있어서의 의문은 운송사업에 대한 규제도입의 최대의 근거인 사업의 '公共性' 및 '自然獨占性'에 대한 의문이라고 말할 수 있다. 또한 규제기관의 관행에 있어서는 특히 진입 및 운임·요금에 대한 경제적 규제의 측면을 중심으로 규제기관의 규제의 유효성에 대하여 費用-收益(Cost-Benefit)적 측면에서의 비판이 표출되어 왔다. 더욱이 1970년대 중반이 되면서 '巨大政府'에 대한 비판과 함께 '작은 政府'論이 등장하여, 종래의 규제정책을 완화해야 한다는 세력이 급속하게 형성되어 갔다.

본격적인 규제철폐를 목적으로 한 규제완화법의 효시는 1977년의 航空貨物運送事業에 대한 것이었다. 즉, 1977년의 航空貨物運送規制緩和法(Air Cargo Deregulation Act of 1977)은 民間航空委員會(Civil Aeronautics Board: CAB)가 가지고 있던 항공화물운송사업에 대한 거의 모든 규제권한을 폐지하는 것을 주된 내용으로 하는 법률이다. 본법에 이어서 1978년에는 航空旅客運送規制緩和法(Airline Deregulation Act of 1978)이 제정되었다. 그 후 1980년에 들어서면서부터 陸上貨物運送分野에 본격적인 규제완화정책이 도입되기 시작하였다. 즉, 1980년 7월의 自動車運送事業者法(Motor Carrier Act of 1980. 이하 1980년법이라 한다) 및 동년 10월의 Stagers鐵道法(Stagers Rail Act of 1980)이 그것이다. 또한 항공화물운송분야와 육상화물운송분야에 이어서 1984년에는 外航海運事業에 대하여, 또 1986년에는 국내항공운송사업자(domestic freight forwarder)에 대하여 각각 규제완화정책이 도입되었다.

이하에서는 이 중 陸上貨物運送에 대한 規制緩和를 목적으로 제정된 1980년의 自動車運送事業者法과 1980년의 Stagers鐵道法에 대하여 살펴본다.

### 1) 1980년의 自動車運送事業者法

1980년의 自動車運送事業者法은 항공운송분야에서의 규제완화법과는 달리, 1935년법의 규정의 대강을 살리면서 입증책임의 전환이나 규제완화적 법해석에 의하여, 실질적으로 주간통상위원회에 의하여 실시되어온 주간 트럭운송규제를 변혁한 것이다.

동법은 제2조에서 '不必要한 規制의 削除'를 규정하여, 종래 행하여져온 규제 중 사업면허상의 제한을 철폐함과 아울러 적용제외품목을 확대하고 있다. 이 중 전자는 주간트럭운송사업의 면허에 붙어 있던 우회로의 제한 등 불합리한 제한을 철폐한 것이고, 후자는 종래 규제의 대상이던 적재품목중 어패류 등의 부산물·空컨테이너·장식용석재·항공에 부수하는 운송 등에 대하여 규제의 적용을 제외시킨 것이다.

동법에 의한 규제완화의 주요골자는 進入規制 및 運賃·料金規制에 대한 緩和이다. 진입규제에 대하여는 실질적으로 自動車運送事業者法 제정 이전인 1987년 경부터 주간통상위원회의 행정적 조치에 의하여 완화가 도모되고 있었다. 自動車運送事業者法에서 채용한 규제완화의 방법은 1935년법의 규정을 변경하는 것이

아니라, 신규진입의 신청에 대하여 기존사업자로부터 이의가 제기된 경우 종래에는 신청자측이 부담하였던 입증책임을 전환하여 이의를 신청한 기존사업자측에 부담시킨다는 것이다. 또한 운임·요금규제에 대하여는 종래의 인가제를 사전신고제로 변경함과 동시에 종래 엄격하게 제한되고 있던 운임변경의 개별신청을 대폭적으로 용인하고 있다. 더욱이 종래 운임·요금의 공동적인 결정기관으로서의 역할을 해온 Rate Bureau의 활동을 대폭 제한하고 있다.

## 2) 1980년의 Stagers鐵道法

과거 미국 화물운송의 절반이상을 담당하고 있던 철도운송은 점차 그 점유율이 저하되어 1970년대초에는 철도산업 자체가 큰 위기에 봉착하게 되었다. 이에 대하여 정부는 철도산업의 재건프로그램이나 자금지원 등에 의하여 위기탈출을 꾀하였지만, 그 어느 것도 성과를 거두지 못하였다.

철도산업의 소멸을 방지한다는 취지에서 종래의 규제를 개선하는 작업은 '1976년의 鐵道再建·規制改革法(Railroad Revitalization Regulatory Reform Act of 1976. 이하 '1976년법'이라 한다)'에 의하여 개시되었다. 그러나 1976년법은 기본적으로 철도산업에 대한 정부의 지원을 목적으로 제정된 것이기 때문에, 철도산업을 규제로부터 탈피시켜 활성화시킨다고 하는 측면은 제한적일 수 밖에 없었다.

1976년법에 의한 운임설정의 자유화를 보다 진전시킨 것이 1980년의 Stagers 鐵道法이다. 철도의 경우에는 그 성격상 진입자유화가 거의 문제되지 아니한다. 동법에서는 운임·요금의 탄력폭을 확대하고 철도사업자의 운임·요금의 변경을 용이하게 함과 동시에 1887년 이래 엄격하게 금지되어 왔던 特約運賃(contract rate)의 설정을 인정하고 있다. 이와 함께 피기백방식운송<sup>29)</sup>의 운임도 자유로이 책정할 수 있도록 하고 있다.

## 3. 規制緩和政策의 影響

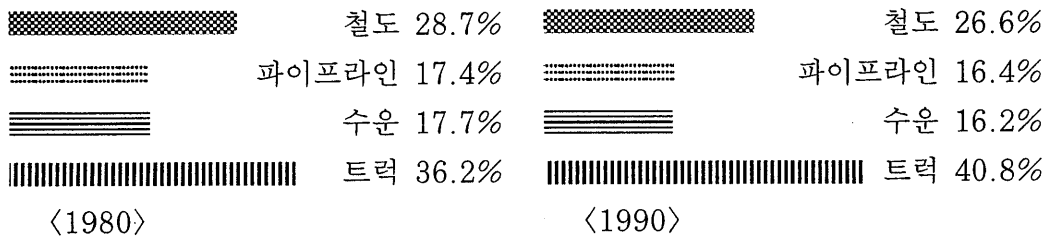
미국에서 주간 트럭운송사업과 철도산업에 대한 규제완화가 행해진 지 15년

29) 피기백(piggyback)운송방식이란 화물을 트레일러나 컨테이너에 실은 채 저상화차로 운송하는 것을 말한다.

여가 경과하고 있다. 규제완화정책은 그동안 내용에 상당한 변화를 거치면서 이 끌어져 왔는데, 현재 양산업에 있어서 규제완화하의 경쟁시장은 하나의 당연한 시장여건으로 되어 있고 이러한 정책의 옳고 그름을 논하는 풍조는 더이상 미국에서 존재하지 아니한다. 규제완화정책의 영향에 대해서도 많은 연구성과가 발표되고 있다. 여기에서는 규제완화 이후 육상화물운송산업 중 주간 트럭운송산업의 변화추이를 살펴본다.

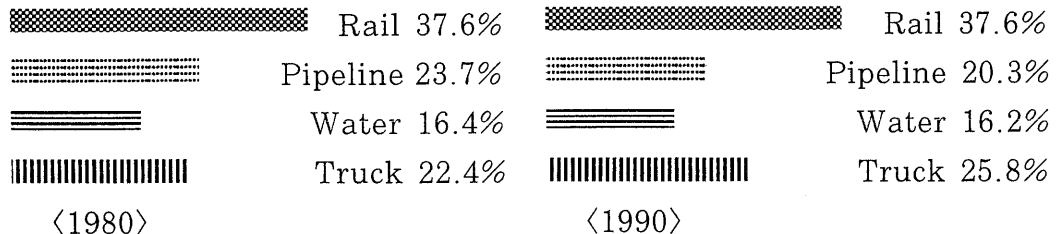
운송기관별로 1980년과 1990년에 있어서의 운송분담율을 Ton 베이스로 보면, 트럭 이외에는 철도, 수운, 파이프라인 순으로 비율이 감소하고 있다(<도 1> 참조). 그러나 Ton/Mile 베이스의 운송분담율을 보면 1980년과 1990년에 있어서 큰 변화는 없고, 트럭이 약간 파이프라인의 점유율을 침탈한 것을 볼 수 있다(<도 2> 참조). 요컨대 규제완화 이후 1980년부터 1990년의 10년간에 걸쳐 운송분담율에 있어서 트럭만이 신장한 것을 볼 수 있다.

<도 1> 1980년과 1990년의 운송기관별 Ton 베이스 운송분담율 비교



자료 : AMERICAN TRUKING TRENOS, 1991~92 EDITION(ATA).

<도 2> 1980년과 1990년의 운송기관별 Ton/Mile 베이스 운송분담율 비교



자료 : <도 1>과 동.

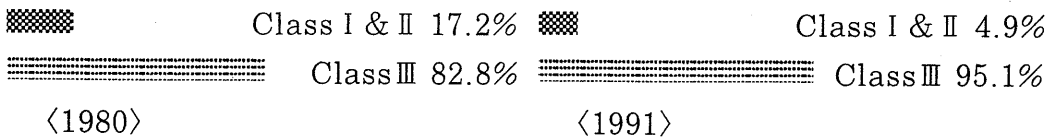
다음으로 주간통상위원회에 의한 진입규제의 철폐 이후 트럭사업자수가 급격하게 증가한 것으로 나타났다(〈표 3〉 참조). 또한 〈도 3〉을 보면 규제완화 이후의 진입자는 대부분이 ClassⅢ으로 분류되는 소규모사업자이고, 그 다수는 Owner Operator라 불리우는 트럭보유대수 5대 이하인 개인사업자들이다. 한편 운임의 변화에 있어서는 1980년대 중반에 사업자간의 운임경쟁이 일단락되고 그 이후에는 상승 경향이 있는 것으로 지적되고 있다.

〈표 3〉 주간통상위원회의 피규제 트럭사업자수

1970	15,100
1975	16,005
1980	18,045
1985	33,283
1990	45,791
1991	47,890

자료:〈도 1〉과 동.

〈도 3〉 收入規模별 트럭사업자수의 비교(1980년/1990년)



참조: Class I 年收 500만 달러 이상

Class II 年收 101만 달러~499만 달러

Class III 年收 100만 달러 이하

자료 : 〈도 1〉과 동.

### Ⅲ. 航空運送

#### 1. 規制政策의 時代: 規制緩和 以前의 政策展開의 特徵

주요 자본주의국가에서의 교통산업을 포함한 공익사업에 대한 정책은 역사적으로 보아 지원정책과 규제정책을 양지주로 하여 전개되어 왔다. 그 중점도 초기 산업단계에는 지원정책이 주를 이루다가 당해 산업이 발전·성숙하는 단계에 이르러서는 규제정책으로 전환되었다. 미국의 항공운송산업에 대한 정부의 정책도 예외가 아니어서, 초기산업단계의 항공우편운송 등에 대한 지원정책에서 항공운송의 발전을 배경으로 한 체계적 규제정책의 도입으로 정책방향이 옮겨갔다.

진입규제와 가격규제를 양측으로 하는 체계적인 규제의 도입은 1938년의 民間航空法の 제정으로 구체화되었다. 그 후 규제의 근거법은 1958년의 聯邦航空法에 의하여 계승되었다. 합병규제 및 노선이나 운임·요금 규제의 총괄책임은 民間航空委員會(CAB)가 담당하였고, 안전성 등의 확보를 꾀하는 사회적 규제는 聯邦航空局(FAA)이 담당하였다. 1970년대 중반 이후 규제완화로 정책의 방향이 전환되기까지 항공운송사업에 대하여는 비교적 엄격한 규제가 계속되어 왔다. 항공운송사업은 철도에 준하는 자연독점사업이라는 특성을 갖는 것으로 간주되었고, 그 규제에 있어서도 철도사업에 대한 규제를 모방하는 형태로 전개되었다.<sup>30)</sup>

민간항공위원회의 규제정책은 40여년에 걸쳐 그 기초를 유지하여 왔는데, 진입면에 있어서는 기존업자 특히 간선기업을 보호한다는 취지에서 경쟁제한적으로 수립·시행되고 있다는 점이 특징으로 지적된다. 예를 들어, 1950년 이후 1970년대 중반에 이르기까지 간선기업분야에 대한 약 80건의 신청이 있었음에도 불구하고 단 한 건도 면허가 부여되지 아니하였다. 또한 엄격한 진입규제정책의 결과 1970년까지 3社이상이 같이 운항하는 노선은 거의 없었고 다수의 노선이 1社 취향이었으며 그러한 독점운항은 전체의 59%에 이르게 되었다. 한편 운임은 비용을 기준으로 투자수익율 12.5%를 확보하는 선에서 인가되었는데, 실

30) 鹽見英治, “美國의 規制緩和と 航空輸送”, 現代の物流(法定大學産業情報センタ 交通問題研究 第2集), 成山堂書店, 1994, 331~332面 參照.

질적으로는 협정운임에 대한 인가였다. 이러한 운임의 인가는 마치 강제집행되는 시장조작카르텔의 역할과 같다고 할 수 있다. 그리하여 장거리노선에서 운항 비용이 과도하게 높게 설정되고 결과적으로 운임이 높아졌다.

## 2. 規制緩和政策의 導入

### 1) 政策轉換의 經過

1970년대에 들어서면서 항공운송의 규제완화는 의회를 시발로 하여 행정기관에서의 회의나 경제학회에서의 주요한 의제가 되었다. 의회에서는 공화당과 민주당 공히 소비자에 대한 선택의 다양성 부여, 기업의 능률 제고 및 효율성의 개선, 정부의 재정부담 경감 등의 관점에서 규제완화를 지지하였다. 이러한 논의의 결실로서 항공화물운송규제완화법인 1977년의 '航空貨物法(Airline Cargo Act of 1977)'을 비롯하여 1978년의 '航空運送規制緩和法(Airline Deregulation Act of 1978)', 1979년의 '國際航空運送競爭法(International Air Transportation Competition Act)' 등이 성립되었다. 그 중에서도 1978년의 航空運送規制緩和法은 규제완화에 관한 광범위한 내용을 담고 있어서 항공업계 및 관련업계에 큰 영향을 미쳤다.

규제완화의 계기에 대하여는 규제의 비용과 효용의 관계로부터 설명할 수 있다. 규제체제하에서는 규제시스템 자체의 불합리성으로 인하여 본래 목표했던 효과를 달성할 수 없을 뿐만 아니라 규제의 비용만 증가하는 경향이 있었고, 이러한 폐해의 악순환은 기업경영에 있어서의 내부적인 비효율성으로 이어졌다. 운임이 운항비용과 크게 차이나게 결정되고 그러한 운임이 비용수준을 좌우하기 때문에 기업은 스스로 비용삭감의 인센티브를 활용할 수 없었으며, 장거리운항의 경우는 더욱 그러하였다. 이러한 틈을 이용하여 민간항공위원회의 규제를 면제받는 주내 항공기업이나 항공기를 임대하여 운항하는 기업이 항공운송시장에서 크게 성장하였다. 이들 기업은 생산성이나 수익성의 개선 등에서 성공을 거두었고, 저운임과 소비자선호에 부응한 서비스의 제공을 실현하였다. 규제완화로 전환에는 이러한 방증적 사실에 대한 지적이나 규제시스템하에서의 고운임과 서비스수준의 저하, 규제비용의 팽창과 국민적 부담의 증대에 대한 비판 등이 계기가 된 것이다.

한편 다양한 실증적 분석을 통하여 미국 항공운송산업에는 규모의 경제성이 존재하지 아니한다는 것이 증명됨으로써, 적어도 자연독점의 관점에서 규제의 근거를 찾는다는 것은 더 이상 설득력이 없게 되었다. 이론적으로 규제완화를 추진하기 위한 방법과 근거를 제시해 준 것은 J. W. Baumal을 중심으로 한 '競爭可能市場(contestable market)'의 이론이었다. Baumal 이론그룹은 다원적·동태적인 경쟁개념에 기초하여 경제현상을 분석하는 시카고학과와 전통적 산업조직론의 계보에 속하면서 시장구조에 의존한 경쟁의 강도를 중시하는 하버드 학파의 절충적인 성격을 가진 그룹이다. Baumal 등에 의하면 일정한 조건이 충족되는 경우에는 자연독점상태에 있더라도 규제가 행하여지지 아니한다면 완전경쟁과 동일한 시장성과를 기대할 수 있다고 한다. 이 경우 '一定한條件'이란 잠재적 진입자의 경쟁압력이 작용하고 초과이윤이 없게 된다면 즉시 퇴출해버리는 이른바 Hit & Run이 가능한 상황을 말하는데, 구체적으로는 ①투하자본의 매몰성이 없고 시장에서의 진입·퇴출이 완전히 자유로울 것, ②신규진입시에 기존업자가 사전에 운임인하에 의하여 대항할 수 없을 것, ③각 사업자가 동질의 기술의 사용이 가능하고 동질의 서비스를 공급할 것 등이다. 다만, 이러한 견해에 대하여는, 정보시스템을 무기로 기업의 고도의 운임정책이나 마케팅정책이 취해지고 거대기업의 시장지배가 점차 강해지며 공항의 이용 등 인프라 측면에서의 이용규제가 높아지고 있는 현재 과연 위의 조건들이 충족될 수 있는가에 의문을 제기되기도 한다.<sup>31)</sup>

## 2) 주요 規制緩和法の 內容

규제완화정책이 목표로 하는 바는 ①경제적·효율적이고 저렴한 항공서비스의 확보, ②효율적인 운영이 행하여지고 있는 항공기업의 이익 보호, ③시장에서의 독점배제와 반독점적행위의 금지, ④시장에서의 진입촉진에 의한 사업확대와 중소항공기업의 사업력 강화에 의한 항공산업 전체의 체질 강화 등이다.

항공화물운송규제완화법인 1977년의 航空貨物法은 여객운송과 마찬가지로 국내 항공화물운송에 대하여 진입·퇴출의 자유화 및 운임의 자유화를 정하고 있는데, 이에 따라 종래 특정지역에서 운항하고 있던 중소 여객운송기업이나 화

31) 上掲論文, 333~335面.



물운송기업이 거대기업과 마찬가지로의 운항자격을 갖게 되어 국내 여객 및 화물 노선의 개설·운항이 가능하게 되었다. 연방항공국에 의한 항공운송사업의 구분도 종래의 간선기업, Rocal Service기업 등에 의한 구분을 폐지하고, 1981년 이후에는 민간사업수익을 기준으로 하여 4개의 그룹으로 구분되게 되었다.

1978년의 航空企業規制緩和法은 국내여객운송을 대상으로 하였던 노선진입·퇴출의 자유화, 사업면허의 자유화, 운임의 자유화를 골자로 하고 있으며, 단계적인 규제의 철폐와 함께 항공운송사업의 완전자유화 및 민간항공위원회의 폐지 등을 포함한 획기적 변혁의 내용을 담고 있다. 최종적으로 經濟的 規制는 1983년에 철폐되었고, 민간항공위원회는 1984년의 'Sunset法'의 제정에 의하여 그 익년에 해산되었다. 이에 따라 경제적 규제를 제외한 항공행정의 소관은 교통부로 이전되었다. 또한 독점규제법의 소관도 교통부로 이전되었는데, 1991년 이후에는 다시 법무성으로 이관되었다. 반면에 安全規制는 규제대상이 확대되는 등 강화되었다.

### 3. 規制緩和政策의 影響

규제완화 이후 변화된 주요사항들을 보면, Hub & Spoke형노선<sup>32)</sup>의 구축에 의하여 운항노선이 변화하였고, 운임구조가 다양화되었으며, 컴퓨터예약시스템(CRS)의 이용에 의한 마케팅전략이 전개되었다. 또한 거대기업의 인수·합병이 진전되고, 이로 인하여 업계의 재편성이 이루어졌다.

이와 같은 변화추이 가운데, 경쟁의 관점에서 보아 문제되는 영역의 하나는 거대기업의 공항지배와 발착구조의 제약이다. 기존의 거대기업에 의한 공항의 독점적 이용체제는 공항투자재원의 대부분을 항공기업에 의존하는 구조에 의하여 강화되었다고 말할 수 있다. 이로 인하여 항공기업은 장기의 시설임대계약을 체결하는 등 안정수입의 확보와 교환의 형태로 독점적 이용을 허용받은 것이다. 최근에는 투자부족을 해소하고 그와 같은 폐해를 막기 위하여 공항당국이 이용자에 대하여 시설이용료를 징수하는 것이 허용되고 있으며, 이에 따라 공항의 독자적인 확장이 가능하게 되었다. 현재 미국에서의 공항정비를 위한 재원의 주축

32) Hub & Spoke형노선이란 바퀴의 살처럼 항공기의 운항노선이 일정지역을 중심으로 방사형으로 구축되어 있는 형태를 말한다.

은 收入債이지만, 金후에는 多源적인 財源조달의 方案이 强구될 것이라 한다. 또 한 컴퓨터예약시스템에 關하여는 시스템 자체를 航空기업으로부터 분리하거나 航空회사에 대하여 子회사형태에 의한 컴퓨터예약시스템의 소유를 금지하는 것을 골자로 한 법안을 마련하는 等 거대기업의 과점적 지배를 견제하는 움직임도 나오고 있다. 향후 미국 航空운송정책의 방향은 대형규모의 합병이나 담합적·탈취적 행동 等 독점적 要素를 제거하는 데 주안점이 두어질 것이라 전망된다.<sup>33)</sup>

---

33) 鹽見英治, 前掲論文, 336~343面 參照.

## 第2節 日本

### I. 日本物流의 現況

제2차세계대전 이후 일본에서는 경제성장에 따라 산업구조의 고도화, 도시의 광역화, 지역개발 및 공장의 분산이 진행되고, 지역내·지역간의 물류량이 증가함과 동시에 도로·철도·항만·공항 등 물류의 기본시설이 정비되었으며, 물류망이 전국으로 확대되어 왔다. 한편 국제화의 시대가 도래하고 무역의 활성화, 일본기업의 해외진출 등에 의하여 수출·입물량이 증가함에 따라 물류의 글로벌라이제이션이 전개되고 있다.

기간별로 보면, 1960년대에 도로·철도·항만·공항 등의 운송시설이 급속하게 정비되었다. 1965년의 '運輸白書'는 '近代化의 過程에 있는 物的 流通'을 주제로 붙여 소비자 물가의 안정과 기업의 국제경쟁력 강화를 위하여 물자의 유통부문을 근대화하는 것이 무엇보다도 중요한 과제라는 점을 강조하였다. 그리고 도로·철도·항만·공항 등 운송관련 사회간접자본시설을 확충하고 운송·보관·하역·포장 등 각 물류부문을 체계적으로 발전시키는 것이 시급히 요구된다고 지적하였다. 이러한 물류의 근대화는 제2차세계대전 이후의 현저하게 진보된 기술력에 의하여 추진되었다. 예컨대 고속도로의 정비, 트럭의 대형화, 트레일러화, 유통센터·배송센터·자동차창고의 등장, 고속컨테이너선·대규모 장거리 웨리·점보제트기의 취항, 컴퓨터의 채용, 협동일관운송의 전개 등이 진행되어 물류의 합리화에 큰 역할을 달성함과 아울러 경제성장의 큰 추진력이 되었다.

그러나 기술혁신으로 개발이 일순한 후에는 적어도 당면한 도로나 철도 등의 수용능력과 소음·대기오염 등 생태학적 측면의 조화상 기술력만으로 재차의 비약적인 개발을 기대하기는 어렵다. 따라서 일본은 기술을 최대한 활용하기 위하여 조직간(하주, 송하인과 수하인, 운송인과 하주 등)의 협력 및 신조직(하주그룹, 제3자의 조직 등)을 통한 물류합리화를 시도하였다. 즉, 일본경제는 1970년대에 들어서면서 이전과 같이 풍부하고 저렴한 자원·에너지·식량의 수입을 전제로 한 경제운영을 행할 수 없게 되었으며, 자원 등의 제약하에 세계경제와의 조화를 유지한 경제운영이 필요하게 되었다. 이러한 가운데 물류정책은 자원절

약·에너지절약·환경보전을 충분히 배려하면서 추진되었다. 이 시기의 물류정책의 방향은 다음과 같다.

1. 간선운송에 있어서의 Modal-Shift의 추진이다. 이는 트럭에 비하여 에너지절약·노동력절약·환경보전 등에 있어 우수한 철도나 해운의 이용을 촉진하는 것이다.
2. 트럭터미널, 창고, 도매단지등의 기능을 유기적으로 결합하고 근대화된 물류거점을 정비한다. 또한 이에 대하여는 충분한 환경보전대책을 강구한다.
3. 도시내물류의 대종을 점하는 트럭운송의 효율화를 꾀한다. 이를 위하여 하주, 물류업자 및 행정의 일체가 되어 도시내 배송거점의 정비나 공동이용등을 추진하면서 공동배송이나 공동택배를 추진한다.
4. 물류기능의 효율화를 위하여 창고·화물터미널 등에 있어서의 노동력 절감 및 자동화의 기술을 개발한다. 또한 물류정보시스템, 컨테이너, 팔레트 등의 이용이나 운송수단의 결합에 의한 협동일관운송시스템의 보급을 계속적으로 추진한다.

일본경제가 고도성장기로부터 저성장기로 이행하는 가운데 물류사업은 다품종·소량화·고빈도·정시성의 확보 등 산업계와 소비자의 욕구에 부응하기 위한 물류의 질적인 고도화를 꾀하였다. 그러나 노동력의 부족, 도로혼잡, 환경문제 등이 심각해지고 물류사업에 있어서는 종래와 같이 하주의 수요에 부응하는 것이 곤란해짐과 동시에 이를 극복하고자 한다면 비용상승이나 사회적인 비판을 초래하는 등의 문제가 발생하게 되었다. 한편 하주기업에 있어서는 물류를 고객서비스의 일환으로 취급하여, 기업전략적으로 그 충실을 꾀하고자 하는 움직임이 강하고 또 국민생활측면에서도 풍요한 일상생활의 실현이 요구되고 있기 때문에, 물류의 고도화·다양화에의 요청은 더욱 높아가고 있다고 보여진다. 그러므로 노동력부족 등의 제약요인에도 불구하고 물류의 고도화·다양화를 진행함과 동시에 물류의 효율화를 꾀하는 것이 필수불가결하게 되었다. 더욱이 물류효율화가 적절하게 전개되지 아니하는 경우에는 물류가 경제·사회의 발전이나 국민생활의 향상을 저해하는 요인으로 작용할 우려도 있다는 의견도 개진되고 있다고 한다.<sup>34)</sup>

34) 通商産業省, 90年代の物流効率化ビジョン, 1992, 7~10面; 菊池康也, 物流再構築のすすめ

## II. 日本의 物流政策<sup>35)</sup>

### 1. 日本 物流政策의 推移

- (1) 經濟復興期(1945년~1953년)
- (2) 生産主導期(1954년~1963년)
- (3) 流通主導期(1964년~1973년)
- (4) 生活主導期(1974년~1983년)
- (5) 國際活動期(1984년 이후)

물류선진국인 일본의 물류행정을 보면, 1960년대 중반부터 정부의 물류근대화에 대한 접근자세가 본격화되었다. 일본에서는 1960년대 중반부터 당시까지 민간주도형이었던 물류합리화가 정부의 물류근대화정책의 일환으로 행정면의 표면에 부상하였다. 즉, 이 시기부터 정부의 물류근대화정책의 인식, 민관일체의 조정, 기술진보의 촉진 및 사회간접자본시설의 충실·확대가 강조되기 시작하였다. 이하에서는 물류근대화정책의 진행과 금후의 동향에 관하여 살펴본다.

#### 1) 1965년 物流近代化政策의 方向 確立

1965년 1월 경제심의회 의 답신인 「中期經濟計劃」에 기초하여, 정부의 물류근대화정책의 기본목표로서 민관일체의 조정, 기술진보의 촉진 및 도로·항만·창고·트럭·터미널 등 물류시설의 확충·정비 등이 확립되었다.

---

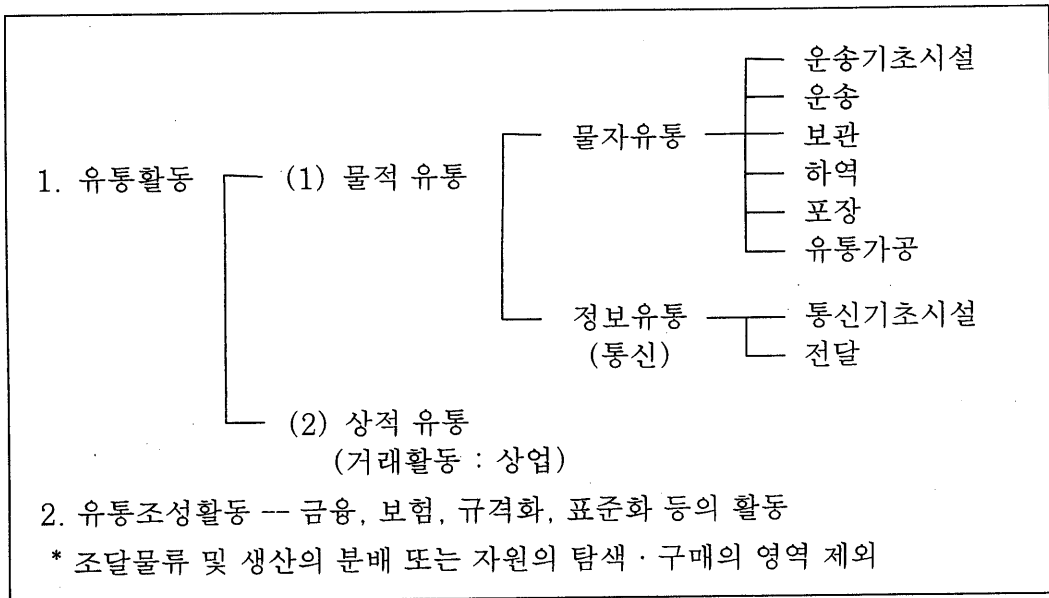
め, 同友館, 1993, 2~10面; 鈴木 準, “流通における物流革新”, 現代の物流(法政大學産業情報センタ 交通問題研究 第2集), 成山堂書店, 54~75面 등 참조.

35) 한국물류관리협회, 일본의 물류정책연구, 1994; 安合鎬, 物流概論, 韓國物流管理協議會, 35면~51면; 通商産業省, 前掲書, 25~73面 등 참조.

2) 1965년 5월 統計審議會 「流通體系圖」 발표

1965년 5월에 제안된 통계심의회 「流通體系圖」는 물류의 구성요소를 명시하고, 당시까지 불명확했던 물류의 개념을 공적으로 확립하였으며, 물류를 학문적 및 실체적 측면에서 확정하였다.

〈도 4〉 日本 統計審議會의 流通體系圖



3) 1965년 10월 「運輸白書」 물류코스트의 중요성을 지적

1965년도의 「運輸白書」에 의해 처음으로 일본의 물류비용이 파악되고 대 GNP(국민총생산) 비율도 명시되었다. 「運輸白書」는 물류가 뒤늦었음을 지적하고 물류근대화시책을 제언하였다.

4) 1965년 「經濟社會發展計劃」에 있어서의 물류근대화의 방향

경제·사회발전을 유지하는 기반으로서 물류를 중시하고 기본적인 여건의 확충·정비와 근대화시책이 강조되었다. 기반여건의 확충·정비방안으로는 합리적인 운송분업의 형성, 공정한 운송요금의 확립, 운송기관의 효율적 이용 및 기

업기반의 강화 등이 제시되었고, 물류근대화시책으로는 유니트로드시스템의 추진, 물자별 적합운송체계의 정비, 고속운송체계의 확립, 유통단지의 확립, 유통창고의 정비 및 시스템화·유통효율화의 추진·향상 등이 제시되었다.

#### 5) 1969년 「新全國綜合開發計劃」에 있어서의 물류근대화의 방향

신전국종합개발계획은 일본의 종합개발을 지향한 계획으로서 물류에 대해서는 특히 대규모 유통센터 건설의 촉진, 기초자재의 유통가공기지 및 유통망의 정비, 대도시에 있어서의 물류기능의 재편성, 파이프라인 등의 정비, 저온유통(cold chain) 체계의 확립 및 일관유통시스템의 촉진을 강조하였다.

#### 6) 1971년 4월 「物流시스템化 基本方針」에 있어서의 물류시책

1971년 4월의 물류시스템화 기본방침에서는 물류시스템화의 큰 축으로서, 물류네트워크(대규모 물류시설 적정배치계획의 책정, 유통센터의 건설 조성 및 부지의 확보 등)의 추진, 저온유통체계의 추진, 컨테이너운송의 추진 및 창고관리·운송·배송시스템의 개발과 보급을 강조하였다.

#### 7) 1971년~1980년까지의 政府部處의 政策

##### (1) 政策一般

- 저온유통체계의 개발과 보급
- 각종 시설(도매시장, 가공시장 등)의 정비
- 거래방법의 개선
- 전문인력개발의 강화
- 협업화·공동화의 추진(특히 중소기업의 경우)
- 물류시스템화를 위한 거점 및 시설의 정비 추진
- 정기선(항공기)운항, 컨테이너리제이션, 파이프라인, 팔레티제이션의 추진

##### (2) 運輸省

- 공동운송시스템화

- 공동하역시설의 시스템화
- 공동택배의 시스템화

(3) 通商産業省

- 최적화물운송시스템 추진
- 물류기업의 통합·합병 유도
- 공동화시스템 구축

(4) 中小企業廳

- 도매업단지의 공동사업화체제의 확립
- 공동배송의 시스템화
- 중소기업의 공동수·배송 시스템화

8) 1980년 「新經濟社會發展計劃」에 있어서의 물류근대화 방향

1969년의 「新全國綜合開發計劃」을 가일층 발전시킨 것이 1980년의 「新經濟社會發展計劃」이다. 이 계획에서는 물류근대화와 관련하여 협동일관운송의 추진, 포장의 표준화 및 규격화, 전용운송터미널의 추진 등 물류에 있어서의 사회간접자본시설의 충실 및 기업에 있어서의 창고·배송센터·배송시스템의 근대화추진 등을 제시하고 있다.

9) 1981년 운송정책심의회 답신 「長期展望에 立脚한 綜合的인 運送政策의 基本方向」

1980년대의 운송정책의 기본방향을 설정하는데 그 목표를 두었던 이 답신은 「증대하고 있는 제약조건하에서 물류활동에 관여하는 주체가 어떻게 하면 물류활동의 질적 충실을 실현할 수 있는가」에 중점을 두고 있다. 이 답신에서는 물류정책의 과제로서 산업의 물류수요에의 대응, 물류비용의 절감, 강화하는 제약조건 등에의 대응(에너지, 공간, 환경 등), 국철화물운송의 재편, 국토의 균형있는 발전 및 국제적 상호의존의 강화에의 대응 등을 들고 있다. 또한 물류체계의 형성에 대한 기본적인 고려사항으로는 효율적인 물류체계의 형성, 자원절약·저공



해형 물류체계의 형성, 간선물류망의 형성과 중점적·효율적인 물류관계시설의 정비를 제시하고, 이에 대한 구체적 시책으로 다음 항목을 강조하였다.

(1) 效率的 物流體系의 形成

- ① 산업의 물류수요에의 대응 - 수요개발형 화물운송체제 확립, 운송시장의 세분화와 조합화의 요청에의 적극적 대응 및 물류정보시스템의 활용
- ② 운송효율화(생산성의 향상) 대책 - 트럭의 대형화, 물자별전용운송·하역의 합리화, 적재효율·운송효율의 향상 및 공동일관수송

(2) 資源節約·低公害型 物流體系의 形成

- ① 에너지절약 대책의 추진. 특히 경유의 부족·고가격시대의 대응
- ② 교통공간의 제약에의 대응
- ③ 환경·공해대책의 추진

(3) 國鐵貨物運送의 再編成

- ① 국철화물경영의 중점화와 근대화·합리화 추진
- ② 업무수행체제의 개선
- ③ 에너지정세에의 대응

(4) 幹線物流網의 形成과 物流關係施設의 整備

- ① 간선물류망의 형성
- ② 물류관계시설의 정비

(5) 기타 中小企業對策과 地方小量物品의 物流對策의 推進

10) 1985년 「1980年代의 流通産業과 政策의 基本方向」

1980년대의 유통산업비전으로 불리우는 「1980年代의 流通産業과 政策의 基本方向」에서는, 물류와 관련하여 제2장 제3절 「流通技術革新의 進展」에서 다품종·소량의 물류기술과 컴퓨터에 의한 물류제어기술의 발전에 관하여 언급하고 있다.

### 11) 1985년 운수성의 「倉庫비전」

새로운 창고행정을 지향하여 창고사업의 중요성의 재발견, 물류산업 전반과의 연관성 유지, 종합물류의 육성, 각종 계획에의 반영(창고 또는 항만정비 5개년계획 등에 반영), 리볼빙방식(3년~5년 마다 재검토) 등을 지적하고 있다.

### 12) 1986년 운수성의 「經濟·社會니즈의 變化에 對應한 運送産業 및 運送産業政策의 基本方向에 관한 調査」

이 조사에서는 정보화의 추진, 기술의 개발, 전문인력의 육성, 새로운 서비스의 전개, 국제화에의 대응 등이 시급히 해결되어야 할 우선과제로 지적하고 있다.

### 13) 今後의 動向

- ① 정보화의 추진(VAN, LAN, POS 등)
- ② 기술의 개발
- ③ 전문인력의 육성
- ④ 새로운 서비스의 전개
- ⑤ 국제화에의 대응
- ⑥ 소량포장의 기계화 추진
- ⑦ 토털시스템화
- ⑧ 사회간접자본시설의 충실
- ⑨ 규격화·표준화의 추진
- ⑩ 공동화·협업화의 추진

## 2. 日本 政府部處의 物流政策

### 1) 運輸省 - 물류거점정비의 적극 추진

- (1) 간선물류의 효율화
- (2) 물류거점의 정비

- (3) 물류의 원활화를 모달시프트(Modal-Shift)체계 확립
- (4) 육·해일관운송체계의 실현
- (5) 환경정비 추진
- (6) 일관팔레티제이션 추진

## 2) 通商産業省 - 물류효율화대책의 통합적 추진

### (1) 가격메카니즘을 통한 수요의 조정

- ① 물류비용의 명확화
- ② 물류비용부담의 공정화

### (2) 개별기업에 있어서의 물류효율화

- ① 물류분야에 있어서 표준화의 추진을 중심으로 한 정보와 상거래가 일체로 된 물류시스템의 확립
- ② 투자, 감세 및 재정투융자를 중심으로 한 물류효율화를 위한 설비투자
- ③ 물류관리인력 육성

### (3) 업체와 업체 횡단적인 연계에 의한 물류효율화

- ① 물류합리화 가이드라인의 작성
- ② 일관팔레티제이션의 추진 등 운송효율화 추진
- ③ 물류 EDI를 시작으로 한 정보화의 정비
- ④ 물류거점인 인프라의 정비
- ⑤ 중소기업의 공동화 추진

## 3) 建設省

- (1) 기업로지스틱스에서 지역로지스틱스로의 미래구상
- (2) 도로이용률의 향상

- (3) 로지스틱스센터를 통한 정체 완화
- (4) 도로일체형의 종합물류거점 확충
- (5) 신물류시스템을 통한 효율화

#### 4) 共同政策

##### (1) 運輸省과 通商産業省의 共同政策

- 물류의 효율화 및 물류거점의 정비를 위한 금융 및 세제상의 지원

- ① 배송센터, 트럭터미널 등 물류시설의 설치와 자동창고 등 구내작업의 자동화·생력화를 도모하기 위한 물류기기, 정보화기기 등의 도입에 대한 정부금융기관(일본개발은행, 북해도동북개발공사 등)의 금융지원
  - i. 대량소비재배송센터
  - ii. 생산재배송센터
  - iii. 물류시스템고도화시설
  - iv. 일관팔레티제이션 추진시설
- ② 물류업자의 조세부담을 경감하고 경영의 안정성을 도모하기 위한 각종 세제상의 특례제도
  - i. 에너지수급구조개혁추진 및 투자촉진세제
  - ii. 중소기업신기술체화 투자촉진세제(메카트로세제)
  - iii. 중소기업 등 기반강화세제
  - iv. 중소기업의 기계 등에 대한 특별상각 인정
  - v. 고도생력화 투자촉진세제 - 고도산업용 로봇, 강판자동투입장치, 자동조임장치, 자동적재장치 등

##### (2) 通商産業省과 建設省의 共同政策

- ① 중소기업의 공동물류거점 구축
  - 2개업체 이상 공동사업으로 고도물류시설을 갖춘 계획에 대한 지원
- ② 각 지역에서의 공동화구상 동향 파악

- ③ 보관창고에서 유통가공공장으로의 전환
- ④ 변화에 대응할 수 있는 시스템 구축

### Ⅲ. 物流二法

#### 1. 立法背景

일본에서의 물류행정·물류사업 및 물류서비스의 수요자에게 있어서, 신시대의 개막은 '貨物自動車運送事業法'과 '貨物運送取扱事業法'의 이른바 物流二法이 1990년 12월에 시행되면서 부터이다. 물류2법은 전후 약 40년간의 획기적인 운송규제개혁이며, 1990년대의 물류정책의 기초가 되는 법률이다. 물류2법에 의거한 규제완화의 실시는 물류사업에 다양한 영향을 미치고 있다. 사업자에게 있어서는 경쟁이 심화하는 가운데 자원·노동력·환경 등의 제약에 직면하게 되어 경영전략의 재구축이 필요하게 되었다. 운송행정은 운송사업자간의 경쟁과 이용자의 자유로운 선택을 반영하도록 시장구조를 정비하기 위하여 규제의 개선이나 경쟁촉진정책을 추진하고 있다. 운송구조의 변화에 직면하여 사업의 건전한 운영이 곤란하게 된 국철을 분할하여 민영화한 결과 운송수요에 적합한 효율적인 서비스의 제공이 가능하게 되었다. 항공의 분야에 있어서도 국제선의 複數社制, 국내선의 동일노선 2 또는 3社 운항이라고 하는 경쟁촉진정책을 실시함과 아울러 일본항공을 민영화하였는데, 이러한 시책에 의하여 항공운송의 활성화가 촉진되고 있다.

1989년 12월에 제정된 '貨物自動車運送事業法'과 '貨物運送取扱事業法'의 物流二法은 화물자동차운송사업 및 화물운송취급사업에 대한 규제를 획기적으로 개혁한 것이다. 이로써 트럭사업에 대한 규제는 道路運送法으로부터 분리되어 貨物自動車運送事業法에 기초하여 행하여지도록 되었다. 또한 통운사업은 貨物自動車運送事業法의 철도관련 화물운송사업으로서 규제되고 通運事業法은 폐지되었다.<sup>36)</sup>

36) 速水保·山野邊義方, 流通經濟の理論と實際, 成山堂書店, 207~209面.

## 2. 物流二法の 目的 및 概要

### 1) 貨物自動車運送事業法

#### (1) 目的

貨物自動車運送事業法은 다음과 같은 실천방안에 입각하여 화물자동차운송 사업을 적정하고 합리적으로 운영함과 동시에 운송사업의 건전한 발전을 도모하여 공공의 복지증진에 이바지하도록 함을 목적으로 하고 있다.

- i. 고도화·다양화의 필요에 대응하여 민간사업자의 창의력을 제고시켜, 사업 활동이 신속하고 정확하게 행하여지도록 규제의 완화 및 절차의 간소화를 꾀한다.
- ii. 과로운전·과적제 등 운송의 안전 및 운송질서의 유지를 저해하는 행위를 방지하기 위하여 민간에 의한 자주적인 활동의 촉진시킴과 아울러 그 방지에 실효성 있는 조치를 강구한다.

#### (2) 概要

- i. 노선트럭과 구역트럭의 사업구분을 폐지하고 종래의 구역트럭도 화물의積습이 가능하도록 한다. 이는 종래의 노선사업과 구역사업을 일반화물운송사업으로서 일원화한 것이다.
- ii. 사업의 면허제를 허가제로 한다. 진입규제는 폐지하고 허가기준은 안전에 중점을 둔다. 다만, 특정한 지역에서 공급이 현저하게 과잉되는 등 긴급한 경우에는 기간을 제한하여 신규진입 정지조치를 강구할 수 있다.
- iii. 운임·요금은 인가제를 신고제로 하고, 부당한 신고에는 변경명령을 할 수 있도록 한다. 운수대신은 특히 필요한 때에는 표준운임·요금을 설정할 수 있다.
- iv. 과적제의 금지·과로운전의 방지 등 수송의 안전에 관한 규정을 정비한다.
- v. 운행관리자에게 시험제도를 도입하는 등 운행관리자의 자격요건을 강화한다.
- vi. 중앙정부와 지방정부는 과적제의 금지·과로운전의 방지 등 운송질서의 확

립에 기여함을 목적으로 하는 지정법인을 설립할 수 있다.

vii. 운수대신은 운송질서관련법령 위반의 재발을 방지하기 위하여 하주에게 관련법령의 준수를 권고할 수 있다.

이상과 같이 貨物自動車運送事業法은 사업면허제를 허가제로 하고 운임·요금에 대한 인가제를 신고제로 하는 한편, 운송질서의 확립·안전의 확보 및 노동조건의 개선 등 실효성 있는 법적 규제를 강화하고 있다. 요컨대 貨物自動車運送法은 經濟規制의 緩和와 社會規制의 強化라고 하는 두축을 바탕으로 성립되어 있다.<sup>37)</sup>

## 2) 貨物運送取扱事業法

### (1) 目的

서비스의 고도화·다양화의 진전에 의하여 화물운송취급사업(다른 운송업자의 운송기관을 사용하여 화물을 운송하는 것을 인수하는 사업)이 현저하게 발전하고 있다. 화물운송취급사업법은 이에 대응하여 각 운송사업법별로 산재되어 있던 운송취급사업에 관한 규정을 신법으로 일원화시킴으로써 사업규제의 간소화·합리화를 도모함과 아울러 화물운송취급사업의 적정한 운영을 확보하고 국내·국제적 물류시스템의 근대화에 운송취급사업이 적극적인 역할을 달성하도록 하기 위하여 제정되었다. 요컨대 화물운송취급사업법은 화물운송취급사업의 발달을 도모함과 동시에 이용자의 이익의 보호 및 편의의 증진을 그 목적으로 하고 있다.

### (2) 概要

본법의 개요 및 주요골자는 다음과 같다.

- i. 화물운송취급사업을 이용운송사업과 운송주선사업으로 구분하고, 이용운송사업을 허가제로, 운송주선사업을 등록제로 한다. 이에 따라 철도에 관계된 화물운송취급사업 및 이용항공운송사업은 면허제가 허가제로 되고 진입규제가 폐지되었다.

37) 上掲書, 215~218面.

- ii. 항공철도의 이용운송과 집배를 일관하여 행하는 사업은 제2종 운송사업으로 하고, 집배트럭운송도 본법에서 일체적으로 허가한다.
- iii. 운임·요금은 신고제로 하고, 부당한 신고에는 변경을 명할 수 있다.
- iv. 통운사업은 본법상의 철도에 관계된 화물운송취급사업으로 보고, 통운사업 법은 폐지한다. 집배사업은 철도의 이용운송과 집배운송을 일관하여 행하는 사업으로 보아 신법의 적용을 받도록 하고, 화차하역업의 규제(허가제)는 폐지한다. 또한 통운계산사업은 신법에서 신고사업으로 존속시킨다.<sup>38)</sup>

〈도 5〉 舊法과 物流2法の 比較

道路運送法

자동차운송사업	여객관계	일반사업(면허)
		특정사업(허가)
		무상사업(신고)
	화물관계	일반사업(면허)
		특정사업(허가)
		무상사업(신고)
자동차운송취급사업(등록)		
경차운송사업	여객관계(신고)	
	화물관계(신고)	
자동차도사업(면허)		
자가용자동차의 사용		

貨物自動車運送事業法

화물자동차운송사업	일반사업(허가)
	특정사업(허가)
	화물경자동차사업(신고)

38) 上掲書, 218~220面.



通運事業法(廢止)

철도운송취급업(면허)
철도집배업(면허)
화차하역업(면허)
통운계산사업(인가)

航空法

항공운송사업(면허)	
이용항공운송사업(면허)	
외국인국제이용항공운송사업(허가)	
항공운송취급업	여객관계(신고)
	화물관계(신고)
항공운송대리점업(신고)	
항공기사용사업(면허)	

海上運送法

선박운항사업(면허허가신고)
선박임대업(신고)
해상운송취급업(신고)
해운중개업(신고)
해운대리점업(면허)

內港海運事業法

내항운송업(허가)
내항운송취급업(허가)
내항선박임대업(허가)

貨物運送取扱事業法

이용운송사업(허가)
운송주선업(등록)
외국인등에 의한 국제 화물운송취급사업 (허가등록)
통운계산사업(신고)

#### IV. 日本 公正去來委員會의 「政府規制 등과 競爭政策에 관한 研究會」 報告書 (1994年 8月) - 物流分野에 대한 政府規制의 改善에 관하여<sup>39)</sup>

일본에서 물류분야에 대하여는, 특히 1940년대 후반부터 1960년대에 걸쳐 제정된 각종 사업법에 의하여 광범위한 정부규제가 행하여지고 있다. 정부규제는 육상, 해상, 항공 등 각각의 운송수단별로 행해지고 있는데, 수급조정의 관점에서 認·許可를 통한 進入規制와 運賃·料金 등의 價格規制가 그 주된 내용이다. 또한 운임이나 설비의 조정에 관한 공동행위 등에 대하여는 다수의 사업분야에서 獨占禁止法 適用例外制度가 마련되어 있다.

일본에서는 경제적·사회적 정세의 변화에 따라, 생산에서 소비에 이르기까지의 과정 전반에 걸친 일관된 물류서비스의 제공 등 새로운 환경에 대응한 다양한 사업의 전개가 기대되고 있고, 사업자의 공정하고 자유로운 경쟁의 유지·촉진이 강하게 요구되고 있다. 특히 물류분야는 컨테이너운송의 진전 등 각종 기술혁신이나 정보화의 진전에 의하여, 이종운송수단을 포함한 복수사업자 간의 시장원리에 기초한 경쟁이 가능한 분야가 되고 질·량 모든 측면에서 사업분야의 비약적인 발전이 전망됨에 따라 종래 정부규제의 개선이 요망된다.

한편 국내운송에 대하여는 국제적으로 CAVOTAGE<sup>40)</sup>가 인정되어 왔기 때문에, 정부가 국내운송사업자에게 제도상 독점시키거나 사실상 외국사업자의 참입이 없는 분야가 있는 등의 이유로 국내운송이 직접적으로 경쟁압박을 받고 있는 상황은 아니다. 이로 인하여 국내의 제반산업분야의 사업자가 국내물류업자를 이용하지 아니할 수 없다. 더욱이 여기에 경쟁제한적인 규제까지 가세하여 물류사업의 비효율성이 그대로 계속된다면, 사업자의 연구·노력에 의한 물류비용의 절감은 기대할 수 없다. 이로 인하여 생산재나 소비재의 가격이 높아지고 거래상대방인 사업자나 소비자의 이익을 침해하게 되며 국내사업자의 국제경쟁력

39) 이하의 내용은 「政府規制等と競爭政策に關する研究會, 「物流分野における政府規制の見直しについて」, 公正取引委員會, 1994.8」을 요약·정리한 것이다.

40) CABOTAGE란 沿岸航海, 沿岸貿易 또는 國內運航·航空權으로, 국가가 연안 또는 국내의 운송권을 자국의 운송업자에게 독점시킬 권리를 말한다.

이 약화될 것이다.

경쟁정책의 관점에서 본다면, 물류분야에 있어서도 경쟁제한적인 정부규제 및 독점금지법 적용예외제도를 개선하고 신규진입이나 다양한 사업전개를 인정하며 사업자간의 경쟁을 촉진함과 아울러 소비자의 이익을 확보할 것이 요구된다.

## 1. 檢討對象分野

물류사업은 도로·철도·항만·공항 등 공공주체에 의하여 정비된 운송기반을 이용함으로써 물자를 공급자로부터 수요자에게로 양호한 상태로 이동케하는 서비스를 제공하는 사업이다. 일본에서의 구체적인 업종으로는 화물자동차운송사업, 철도운송사업, 해상운송사업, 항만운송사업, 항공화물운송사업, 화물운송취급사업 및 창고업을 들 수 있다.

1992년도 일본 국내화물운송량은 총운송톤수에서 67억2,540만톤, 총운송톤/킬로수에서 5,570억 7,000만 톤/킬로이다. 국내화물수송의 수송기관분담율(톤/킬로베이스)은 철도 4.8%, 자동차 50.6%, 내항해운 44.5%, 항공 0.1%이다.

이번 검토에서는 국내화물운송의 운송기관분담율이 높은 화물자동차운송업 및 내항해운업을 중심으로 하면서, 이와 함께 수출·입을 포함하여 항만이라고 하는 연결점을 바탕으로 중요한 역할을 달성하고 있는 항만운송사업 및 효율적인 물류네트워크 형성에 있어서 중요한 역할을 달성할 것이 기대되고 있는 화물운송취급사업을 다루었다.

## 2. 物流分野에 대한 規制의 根據

1) 일본에서는 물류분야를 포함한 운송분야에 대한 규제와 관련하여 수급조정조항을 포함한 진입규제 및 운임·요금의 가격규제 등 광범위한 정부규제를 행하는 근거로서 다음과 같은 사항들이 제시되고 있다.

(1) 재고는 없지만 수요에 파동성이 있는 서비스를 불특정다수인에게 안정적으로 공급할 필요가 있다는 것

- (2) 過疎地, 離島의 交通 확보 등 社會最小限的(civil minimum) 性格을 갖는다는 것
- (3) 이용자의 생명이나 재산의 안전을 확보할 필요가 있을 뿐만 아니라, 장소의 이동을 통하여 사업활동이 행해지고 특히 안전의 확보나 환경의 안전이 요청되기 때문에 사업의 적정한 운영이 불가결하다는 것
- (4) 도로·철도·항만·공항 등 공간적으로 제약된 시설을 이용하는 사업이므로, 제한된 용량을 효율적으로 활용할 필요가 있다는 것
- (5) 노동집약성이 강하고 생산성 향상의 여지가 적은 분야가 많다는 것
- (6) 대부분이 중소기업이기 때문에 경영기반이 약한 기업이 많다는 것

2) 위와 같은 특성에 대하여는 다음과 같은 사항을 고려할 수 있다.

- (1) 재고가 없다는 것이나 수요에 과동성이 있다는 것은 서비스산업 일반에 나타나는 특성이고 그러한 특성이 있다는 것이 경쟁제한적 규제가 필요한 이유가 되는 것은 아니다. 또한 이러한 문제에 대하여는 유연한 가격체계의 채용등 시장메카니즘을 활용함으로써도 대응이 가능할 것이라 판단된다.
- (2) 社會最小限의 문제에 있어서는, 예컨대 충분히 수입이 확보될 수 있는 지역에서 가격규제 등을 통하여 내부보조 등을 꾀하는 것이 사회전체로서 공정한 소득분배가 될 것인가의 여부에 대하여 의문이 제시되고 있다. 본래 시장메카니즘이 갖는 자원분배효과를 방해하지 아니하는 수단에 의하여 사회정책으로서 대응되는 것이 바람직하며, 개별분야별 규제에 의하여 대처하는 것은 타당치 아니하다고 판단된다.
- (3) 안전확보나 환경보전을 위한 사업의 적정한 운영 확보는 최대한 존중되어야 하지만, 이를 위하여 수급조정조항을 포함한 진입규제나 가격·규제 등 경쟁제한적인 수단만 있는 것은 아니다. 행정당국이 법령에 기초하여 기술진보에 부응한 적절한 안전수준이나 환경수준을 규정하고 사업자가 그것을 수용하여 자주적으로 대응하거나 행정당국이 사업자에 대하여 감

사·검사 등을 철저하게 함으로써 대처할 수 있을 것이며, 오히려 그와 같은 수단을 채용하는 것이 적당하다고 고려된다. 또한 자질에 결함이 있는 사업자는 시장에서의 경쟁을 통하여 퇴출시켜 나아가야 할 것이다.

(4) 공적인 것이지만 공간적으로 제약된 시설을 이용하는 사업분야에 있어서는 제한된 용량을 적정하게 분배하기 위한 규칙을 제정하는 것은 필요하지만, 그러한 경우에 사업자간에 경쟁이 확보될 수 있는 수단이 채용되어야 하며, 나아가 효율적인 사업자의 진입이 가능한 시스템도 도입할 필요가 있다.

(5) 노동집약성이 강한 것은 서비스산업 일반에서 나타나는 특성이고, 그와 같은 특성이 있다는 것이 경쟁제한적 규제가 존재하여야 할 이유가 되는 것은 아니다. 또한 노동환경의 정비에 관하여는 금후에도 당해 사업분야에 적합한 노동기준 등의 설정이나 노동관계법규의 적절한 운용에 의하여 대처하여 나아가야 할 것이라 판단된다.

(6) 일본의 산업에서는 중소기업이 많은 분야가 다수이고, 물류분야가 다른 산업과 비교하여 특히 중소기업이 많은 것은 아니다. 종래 정부규제에 의하여 중소기업대책으로 행해져온 경쟁제한적인 시책이 반드시 업계의 건전한 발전에 결부되는 것은 아니라는 점은 지적되어야 할 것이다.

또한 수급조정조항에 의거하여 진입규제가 행하여지고 있는 분야에서는 규제에 의하여 기득권익이 유지되기 때문에, 시장메카니즘에 의한 사업자의 퇴출이 이루어지기 어렵고 사업자가 과잉적으로 존재하거나 기존 사업자가 항상 과잉능력을 갖고 신규진입을 저지하는 투자정책을 채택하기 쉽다는 점도 지적되고 있으며, 정부규제가 경영기반의 취약성을 조장하는 결과를 초래하고 있다고 판단된다.

이상과 같이 종래 운송사업의 특성에 기초하여 규제의 근거가 되어 온 것들은 다른 산업과 비교한 상대적인 특성이라는 점밖에 의미가 없다고 생각한다. 그러므로 ①물류사업은 주로 사업자에 대하여 서비스를 제공하는 것이고, 관련사업자는 계약내용에 관하여 자기의 판단에 기초하여 사업활동을 영위하는 것이 기본이라는 점과 ②물류사업은 복수의 사업자에 의한 경쟁이 가능한 분야라는 점에 비추어본다면, 물류분야도 다른 산업과 마찬가지로 시장메카니즘을 통하여

적절한 성과가 얻어지도록 하여야 할 것이다.

### 3. 物流分野에 대한 政府規制의 競爭政策觀點에서의 考慮事項

1) 경제의 활성화, 국제화시대에의 대응, 생활자·소비자 중시의 관점에서는, 민간 경제생활은 자유경제체제의 기본에 입각하여 자유를 원칙으로 하여야 하고, 규제는 자유로운 경제활동에 의해서는 달성할 수 없는 정책적 필요성이 있는 경우에 한하여 예외적으로 행하여져야 한다. 그러므로 정부규제를 개선함에 있어서는 그 규제의 정책적 효과가 경쟁에 의하여 초래되는 이익보다도 우선된다고 판단되는 경우가 아닌 한, 그 규제의 존속을 인정하여서는 아니된다.

국민의 안전·건강의 확보 등 사회적 관점에서 예외적으로 규제가 필요한 경우에 있어서도, 가능한 한 경쟁이 행해지고 시장메카니즘이 발휘될 여지를 남김으로써 경제의 활력 및 소비자의 이익을 확보하여야 한다. 그러므로 규제의 내용을 본래의 규제목적 달성에 필요한 최소한의 범위로 한정시켜야 하며, 보다 경쟁제한적 효과가 적은 규제수단을 채용할 수 없는가를 검토하여야 한다.

2) 물류분야는 사업자간의 경쟁이 가능한 분야임에도 불구하고 수급조정의 관점에서 진입규제나 가격규제 등의 경쟁제한적인 정부규제가 행하여짐으로써 사업활동이 제약되는 결과, 자원의 비효율적 배분이 발생할 우려가 있다. 또한 물류분야에 있어서도 정부규제나 행정지도에 의하여 ①사업자의 합리화 노력이 손상되고, ②이것이 기존사업자의 보호로 귀결되며, ③내용이 불투명하게 확대되어 가고, ④카르텔의 온상이 됨으로써 소비자 이익이나 다른 산업의 사업자이익이 손상된다고 하는 측면이 지적되고 있다. 또한 정부규제를 개선함에 있어서, 물류분야는 그 다수가 對기업서비스이고 거래대상사업자에게 있어서 자기책임원칙이 확립되어 있다는 점에 유의할 필요가 있다.

3) 이 때문에 다음과 같은 관점에서 물류분야에 있어서의 정부규제를 재검토할 필요가 있다.

(1) 규제에 의하여 효율적인 경영이나 기업가 정신의 발휘가 저해되고 있지는 아니한가

- (2) 사업수행능력에 대한 규제 및 설비에 관한 규제에 의하여 실질적으로 수급조정이 행하여지는 것은 아닌가
- (3) 규제에 의하여 효율적인 물류네트워크의 형성이 저해되는 것은 아닌가
- (4) 이용자 보호를 이유로 한 규제는 운임이나 요금의 명시 등 필요최소한으로 하는 것이 가능하지는 아니한가
- (5) 행정지도에 의하여 경쟁제한적 행위가 유발될 우려는 없는가
- (6) 본래 자유로와야 할 차가용운송이 실질적으로 규제될 우려는 없는가
- (7) 규제가 그 본래의 목적달성을 위한 범위를 초월한 과잉적인 것으로 됨으로써 사업자의 활동을 구속하는 것으로 되고 있지는 아니한가

더욱이 CAVOTAGE규제는 종래 주로 안전보장의 견지에서 행하여져 온 것이지만, 실제적으로는 국내사업자를 외국사업자와의 경쟁으로부터 보호하는 역할을 달성하여 왔다고 말할 수 있다. 최근 구미에서는 안전보장문제와는 별개의 문제로서 개선움직임이 있기 때문에 일본에서도 금후 폭넓은 견지에서의 논의가 요망된다.

#### 4. 物流分野에 대한 政府規制의 評價

- 1) 물류는 경제활동으로부터 파생되는 것이지만, 한편으로 물류없이는 원활한 경제활동을 행할 수 없다. 특히 최근의 물류분야에 있어서의 변화는 유통기반 자체가 변화하고 그것이 유통형태를 변화시켜 가고 있는 경우도 있다. 예컨대 택배우편의 보급으로 종래 중개상을 중심으로 하였던 유통형태가 변화하여 새로운 유통형태로서 통신판매나 산지직송 등이 발전하여 오고 있고, 복합일관운송에 의하여 운송가능한 상품의 범위 및 지역이 확대되고 있으며, 해외를 포함한 보다 넓은 범위에서의 산지간의 경쟁이 심화되고 있다. 그러므로 유통의 기반이 되는 물류분야에 있어서 비효율적인 부분이 남아 있다면, 다른 산업이나 경제활동에 미치는 영향도 크다고 할 것이다.

일본의 물류분야에 있어서는 육상·해상·항공 등 각각의 운송수단별로 경쟁제한적인 정부규제가 행하여지고 있고, 다수의 사업분야에서 독점금지법

적용예외제도가 마련되어 있다.

경제활동이 국경을 넘어 글로벌로 전개되고 있는 가운데, 일본의 다른 산업 분야에 있어서의 사업자들은 적극적인 사업전개에 의하여 대응을 꾀하고 있다. 이와 같은 상황하에서 국내물류분야는 직접적으로는 국제적인 경쟁압박을 받고 있지 아니하다. 다른 한편 경쟁제한적인 규제로 인하여 이 분야에서 비효율성이 남아 있고 다양한 서비스의 전개가 방해받는다면, 다른 산업분야에서의 국내사업자의 국제경쟁력을 약화시킴과 동시에 소비자의 이익을 해하게 될 것이라 판단된다. 또한 물류사업 자체의 사업기회를 좁힘으로써 물류분야의 발전 그 자체도 저해하게 될 것이라 판단된다. 더욱이 수입제품이 일본의 제품과 경쟁을 함에 있어서도 운송비분 이상의 품질 및 가격의 차별화가 필요하다는 것이 지적되고 있지만, 물류분야가 비효율적이라면 수입제품의 경쟁력에 영향을 미쳐서 제품의 수입장벽으로 작용할지도 모른다. 그러므로 경쟁정책의 관점에서는 물류분야에 있어서도 경쟁제한적인 정부규제나 독점금지법 적용예외제도를 개선하여, 신규진입이나 다양한 사업전개를 인정하고 사업자간의 경쟁을 촉진하며 소비자의 이익을 확보할 것이 요구되고 있다.

물류분야에 있어서의 정부규제나 독점금지법 적용예외제도에 대하여는 개별사업의 검토를 통하여 개선의 관점에서 다음과 같은 평가를 내릴 수 있다.

- (1) 수급조정적 관점에서의 진입규제 및 독점금지법 적용예외제도의 폐지
- (2) 수급조정적 요건과 동일한 영향을 미치는 진입규제의 개선
- (3) 물류네트워크의 형성을 저해하는 각 운송분야별 진입규제의 개선
- (4) 거래대상사업자의 자기책임원칙을 염두에 둔 규제의 개선
- (5) 가격규제 및 가격에 관한 독점금지법 적용예외제도의 폐지
- (6) 인·허가에 대한 사업자단체의 관여의 개선
- (7) 자가용운송에 대한 규제의 개선
- (8) 신규진입규제 있어서의 리스이용제한의 폐지



2) 물류분야에 있어서의 정부규제는 현재 전술한 바와 같이 다양한 문제점을 안고 있지만 당연구회가 제시한 고려방안에 기초하여 정부규제 및 독점금지법 적용예외제도의 발본적인 개선이 행하여진다면 물류분야 전반에 있어서의 각종의 사업활동상 장애가 없어질 것으로 기대된다. 또한 정부규제가 행해지고 있는 분야에 있어서도, 예컨대 요금인가신청이나 사전신고에 있어서 사업자간이나 사업자의 담합이 행하여지거나 사업계획의 변경신청에 사업자단체가 관여하는 경우가 있다면, 당연히 독점금지법이 적용되어야 할 것이다. 또한 행정당국이 사업자단체에 이와 같은 활동을 행하도록 지도하는 것은 독점금지법 위반행위를 유발할 우려가 있으므로 엄격하게 자제되어야 한다. 공정거래위원회는 규제분야에 있어서도 독점금지법을 엄정하게 운용함으로써 가능한 한 경쟁을 촉진시키고 지속적으로 카르텔 등의 경쟁제한적 행위를 감시해 나아가야 할 것이다.



## 第 5 章

# 現行 物流關係法の 分析 및 改善方案



## 第5章 現行 物流關係法の 分析 및 改善方案

본장에서는 현행 물류관계법규의 내용을 분석하고 문제점을 지적함과 아울러, 수립된 정책을 적절하게 수용하기 위한 관계법규의 체계정비에 중점을 두면서 개선방안을 제시한다.

現行 物流關係法은 물류 일반에 관한 법규, 유통단지 기타 복합물류시설에 관한 법규, 운송·보관·포장·하역 등 물류기본활동에 관한 법규 및 물류정보·물류가공 등 물류지원활동에 관한 법규로 구분할 수 있다.

### 第1節 物流 一般

#### I. 現行 物流 一般에 관한 法規의 內容

물류 일반에 관한 현행법규로는, 유통에 관하여 기본법적 성격을 갖는 流通産業近代化促進法, 물류 전반에 관하여 정하고 있는 貨物流通促進法, 주로 공산품의 유통에 관하여 정하고 있는 都·小賣業振興法 및 농산물·수산물·축산물 등의 유통에 관하여 정하고 있는 農水産物流通및價格에관한法律이 있다. 이들 물류 일반에 관한 법규는 물류구조의 개선 및 물류산업의 지원 등에 관한 기본계획의 수립 및 시행, 물류관계부처의 소관업무내용의 조정 등을 주된 내용으로 하고 있다.

##### 1. 流通産業近代化促進法

流通近代化促進法の 목적·주요내용 및 물류 일반에 관하여 정하고 있는 사항은 다음과 같다.

## 1) 目的 및 主要內容

### (1) 目的

流通近代化促進法은 유통산업의 건전한 발전을 촉진함으로써 유통구조를 개선하고 소비자와 생산자를 보호하며 물가안정 및 국민경제의 균형있는 발전에 기여하기 위하여, 유통부문에 대한 투자 확대 및 지원 강화와 종합적이고 체계적인 사업추진에 필요한 사항을 정하고 있다(제1조).

### (2) 主要內容

- ① 정부는 유통산업의 근대화를 촉진하기 위하여 농수산물 및 공산품의 도매·소매·운송·보관·포장 등과 관련되는 사업을 지원·육성한다.
- ② 재정경제원장관은 유통구조의 개선을 효율적으로 추진하기 위하여 유통산업 근대화기본계획을 수립하도록 하고, 이에 따라 관계부처의 장은 년차별로 유통산업근대화시행계획을 수립·시행한다.
- ③ 공공단체와 유통사업자는 유통산업의 근대화 및 유통구조의 개선시책을 추진하는데 필요한 조치를 우선적으로 강구하여 시행한다.
- ④ 시장·군수는 유통산업근대화기본계획 및 그 시행계획에 따라 유통단지의 지정에 관한 도시계획을 입안하여 건설교통부장관에게 결정을 신청하고, 건설교통부장관은 도시계획법에 따라 이를 결정하며, 이에 따라 국가·지방자치단체 기타 사업시행자가 유통단지를 조성한다.
- ⑤ 국가·지방자치단체는 유통사업자 및 유통단지조성사업시행자 등에게 유통산업근대화에 필요한 자금을 보조하거나 융자할 수 있다.

## 2) 用語의 定義 및 對象事業

### (1) 用語의 定義(제2조)

流通産業이란 농수산물 및 공산품의 도매·소매·수송·보관·포장 및 기타 이와 관련된 정보 및 용역제공 등을 목적으로 하는 사업을 말한다.

(2) 對象事業(제3조)

- ① 농수산물 출하의 촉진을 위한 보관 및 저장시설과 상품화의 촉진을 위한 규격화 및 포장개선사업 - 규격화 및 포장개선
- ② 농수산물 및 공산품의 유통경로 단축 및 도매기능의 전문화를 위하여 설립되는 도매시장의 육성사업 - 농수산물도매시장 및 공산품도매시장
- ③ 농수산물 유통시설중 생산자와 직거래를 촉진하는 대형소매유통기관의 육성사업 - 농수산물대형소매점
- ④ 소매상의 협업화 및 연쇄화사업 - 중·소소매상협동조합 및 연쇄화사업
- ⑤ 시장의 시설 및 경영개선에 관한 사업 - 시장
- ⑥ 유통단지조성사업 - 유통단지
- ⑦ 상품유통의 촉진과 계열화를 위한 화물터미널 및 창고 등 보관시설의 설치와 이에 부대되는 사업 - 화물터미널 및 창고
- ⑧ 유통근대화를 위하여 필요한 사업으로서 대통령령이 정하는 사업(동시행령 제2조)
  - i. 농업협동조합법에 의한 조합과 중앙회 및 수산업협동조합법에 의한 수산업협동조합과 어촌계가 행하는 공동출하사업 - 농협 및 수협의 공동출하사업
  - ii. 산지와 소비자 간의 유통정보체계화에 관한 사업 - 유통정보체계화사업
  - iii. 유통산업종사자의 교육·훈련 및 유통산업근대화를 위한 조사연구사업 - 유통인력 양성 및 유통조사·연구
  - iv. 소비자의 공동구매사업 - 소비자공동구매사업(소비자협동조합 등)

3) 流通産業近代化計劃의 樹立 및 推進

(1) 計劃의 樹立

- ① 기본계획의 수립(제4조제1항 및 제3항)
  - i. 관계부처 소관업무별로 장관이 유통산업근대화계획을 제출하면 유통근대화심의위원회의 심의를 거쳐 재정경제원 장관이 유통산업근대화기본계획을 수립함
  - ii. 기본계획사항

- i) 중장기계획을 포함한 유통산업근대화의 기본목표
  - ii) 연차별 유통산업근대화계획 및 투자계획
  - iii) 유통구조의 체계화에 관한 사항
  - iv) 대상사업의 선정과 그 사업규모 및 경영개선에 관한 사항
  - v) 자금지원 및 차관·전대사업 등에 관한 사항
  - vi) 그 밖에 유통산업근대화시책의 추진에 필요한 사항
- ② 연차별 시행계획의 수립(제5조) - 재정경제원 장관과 협의하여 관계부처의 장관이 연차별 유통산업근대화시행계획을 수립함

(2) 計劃의 施行

- ① 연차별 유통산업근대화시행계획의 시행(제5조) - 관계부처의 장관
- ② 기본지침의 통보(제6조) - 재정경제원 장관이 관계부처의 장관에게 통보
- ③ 지방자치단체의 사업시행 및 지원(제7조) - 지방자치단체장
- ④ 공공단체 및 유통사업자의 의무(제8조) - 이 법에 따른 유통산업의 근대화 및 개선시책을 우선적으로 추진할 의무

(3) 流通團地의 指定 및 造成(제9조 내지 제15조)

유통단지의 지정 및 조성에 관하여는 본장 '제2절 유통단지 기타 복합물류시설'에서 상세하게 언급한다.

(4) 流通近代化推進委員會

- ① 설치 및 심의사항(제16조)
  - i. 재정경제원에 설치함
  - ii. 심의사항 - 유통근대화기본계획의 수립(제4조), 연차별 시행계획의 수립 및 시행(제5조), 유통단지의 조성(제10조), 유통단지의 관리·운영(제12조) 및 기타 유통산업근대화를 위하여 필요한 사항
- ② 조직 및 운영 - 동시행령에서 정함



## 2. 貨物流通促進法

貨物流通促進法の 목적 · 주요내용 및 물류 일반에 관하여 정하고 있는 사항은 다음과 같다.

### 1) 目的 및 主要內容

#### (1) 目的

貨物流通促進法은 화물의 유통과 관련된 사업의 건전한 발전을 도모하고 화물의 유통을 촉진함으로써 국민경제의 발전에 기여함을 목적으로, 물류표준화 · 복합운송주선업 · 화물터미널사업 및 창고업 등에 관한 사항을 정하고 있다(제 1조). 구체적으로 貨物流通促進法은 화물의 유통을 촉진하기 위하여 화물유통과 관련된 장비의 규격을 통일 · 단순화하는 물류표준화에 관한 사항을 규정하고, 화물자동차 · 철도차량 또는 선박 등의 각종 운송수단을 기능적으로 결합한 일관운송을 자기의 정의와 계산으로 행하는 복합운송주선제도를 도입하는 한편, 自動車停留場法에 의한 화물자동차정류장사업 및 倉庫業法에 의한 창고업을 이 법에 흡수하여 화물의 유통과 관련된 제도의 일원화를 꾀하고 있다.

#### (2) 主要內容

- ① 건설교통부장관은 화물유통량의 추정과 화물터미널의 조성 및 정비 등에 관한 화물유통기본계획을 10년을 단위로 수립 · 시행한다.
- ② 건설교통부장관은 화물유통과 관련된 장비 및 외부포장의 표준화를 추진하도록 한다.
- ③ 육상 · 해상 · 항공의 일관운송을 주선할 수 있는 복합운송주선업제도를 두고, 복합운송주선업자가 발행하는 복합운송증권, 복합운송주선업자의 책임 및 준수사항 등에 관한 사항을 정한다.
- ④ 자동차정류장법에 의한 자동차정류장사업중 화물자동차정류장사업에 관한 사항을 이 법의 적용대상으로 흡수하여 화물터미널사업으로 규정한다.
- ⑤ 화물터미널은 2종류 이상의 운송수단간의 연계운송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 복합터미널과 일반화물터미널로 구분한다.

- ⑥ 복합화물터미널사업의 면허를 받은 자는 철도소운송업의 면허 및 복합운송주선업의 등록 등을 받은 것으로 보도록 하여 화물의 연계운송을 촉진한다.
- ⑦ 허가업종인 창고업법에 의한 창고업을 등록업종으로 전환하여 이 법의 적용 대상으로 흡수한다.

## 2) 用語의 定義(제2조)

- (1) 物流施設이란 화물의 운송·보관 또는 하역 등 화물의 유통을 위한 도로·항만·철도·공항·화물터미널 및 창고 등을 말한다.
- (2) 物流標準化란 화물의 원활한 유통을 위하여 다음 각호의 사항을 통일하고 단순화하는 것을 말한다.
  - 1. 장비의 종류·형상·치수 및 구조
  - 2. 외부포장의 종류·형상·치수·구조 및 방법
- (3) 外部包裝이란 화물의 운송·보관 또는 하역시 화물을 안전하게 보호하고 취급이 편리하도록 하기 위하여 용기 등으로 화물의 외부를 싸는 것을 말한다.
- (4) 貨物터미널이란 도로 등 일반교통에 사용되는 장소외에 화물의 집화·하역·분류·외부포장·보관 또는 통관 등에 필요한 시설을 갖춘 화물유통의 중심이 되는 장소를 말한다. 단, 대통령령이 정하는 것은 제외한다.
- (5) 貨物터미널事業이란 공용화물터미널을 경영하는 사업을 말한다(제24조 제1항제1호 참조).
- (6) 倉庫란 물건의 멸실 또는 훼손을 방지하기 위한 保管施設 또는 保管場所를 말한다.
- (7) 倉庫業이란 타인의 수요에 응하여 유상으로 창고에 물건을 보관(일시보관 등 건설교통부령이 정하는 것 제외)하는 사업을 말한다.
- (8) 複合運送周旋業이란 타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이

용하여 화물을 일관하여 운송하는 사업을 말한다.

### 3) 貨物流通計劃

#### (1) 基本計劃의 樹立

① 건교부장관이 10년 단위로 기본계획을 수립함

② 기본계획사항

- i. 화물유통량의 추정 및 물류시설의 확보·지원
- ii. 화물터미널의 조성 및 정비
- iii. 물류표준화
- iv. 화물유통을 위한 전산망의 개발·보급 및 이용 촉진
- v. 화물유통과 관련된 제도의 개선 기타 화물유통의 개선을 위하여 필요한 사항

(2) 施行計劃의 樹立(제4조) - 건설교통부 장관이 기본계획의 연도별 시행을 위한 계획을 수립·공고함

#### 4) 物流標準化(제5조 내지 제7조)

물류표준의 기준 및 물류표준화의 권고 등에 관하여는 본장 '第4節 物流支援活動 Ⅲ. 物流標準化, 物流自動化 및 物流共同化'에서 후술한다.

#### 5) 貨物터미널(제24조 내지 제38조)

화물터미널의 종류, 화물터미널사업의 면허·인가·이용·지원 등에 관하여는 본장 '第2節 流通團地 기타 複合物流施設'에서 후술한다.

#### 6) 倉庫業(제39조 내지 제48조)

창고업의 등록, 영업, 지원 등에 관하여는 본장 '第3節 物流基本活動 Ⅱ. 保管'에서 후술한다.

7) 複合運送周旋

복합운송주선업의 등록, 영업, 지원 등에 관하여는 본장 '第3節 物流基本活動 III. 運送'에서 후술한다.

8) 그밖의 事項

- (1) 권한의 위임(제49조)
- (2) 면허대여의 금지(제50조)
- (3) 과징금(제51조)
- (4) 의견진술(제52조)
- (5) 수수료(제53조)
- (6) 적용예외(제54조)
- (7) 벌칙(제55조~제58조)

3. 都·小賣業振興法

都·小賣業振興法の 목적·주요내용 및 물류 일반에 관하여 정하고 있는 사항은 다음과 같다.

1) 目的 및 主要內容

(1) 目的

도·소매업진흥법은 도·소매업을 효율적으로 진흥하고 건전한 상거래질서를 확립함으로써 소비자를 보호하고 국민경제의 균형있는 발전에 기여함을 목적으로 한다(제1조).

(2) 主要內容

- ① 일정규모 이상의 시장, 대형점, 대규모소매점이나 도매센타를 개설하고자 하는 자는 일정한 요건을 갖추어 시·도지사의 허가를 받도록 한다.
- ② 시장관리자, 시범도매센타, 지정연쇄화사업자, 상점가진흥조합 및 집배송단지 등에 대하여 자금 또는 세제상의 지원 등을 할 수 있는 근거를 마련한다.
- ③ 이 법에 위반하여 영업을 하는 경우 시장 등의 이용자 및 공익을 보호하기 위하여 영업을 취소, 영업을 정지·제한이나 과징금, 벌금 또는 과태료를 부과할 수 있다.
- ④ 1995년 개정 - 유통시장개방에 대비, 유통산업의 경쟁력 강화를 위하여 도소매업에 대한 규제를 완화하고, 판매업자 또는 제조업자가 직접 행하는 물류활동을 원활히 하여 물류비절감을 통한 경쟁력 강화 및 물가안정을 기할 수 있도록 한다.
  - i. 도·소매업진흥종합계획을 수립하는 경우 도·소매업의 진흥과 함께 무자료거래의 근절, 집배송시설의 확보·지원 및 유통정보화 등에 관한 사항이 포함되도록 계획의 범위를 확대한다.
  - ii. 유통정보화촉진을 위하여 제조업자 또는 판매업자에게 정보화의 전제조건인 공통상품코드 및 판매시점정보관리시스템의 도입을 권고 또는 명령할 수 있다.
  - iii. 물류표준화·물류자동화 및 공동화사업을 위한 통상산업부 장관의 권고 및 지원의 근거를 마련한다.
  - iv. 판매업자 및 제조업자가 집배송단지를 조성하는 경우 부지의 확보를 위한 지원을 할 수 있도록 하는 한편, 집배송단지의 부지확보를 용이하게 하기 위하여 공업단지 지원시설구역안의 일정부지를 집배송단지 조성에도 활용할 수 있도록 한다.

2) 用語의 定義 및 適用排除

(1) 用語의 定義(제2조)

- ① 集配送施設이란 취급상품의 주문처리·재고관리·수송·보관·하역·포장·가공활동과 이들 활동을 유기적으로 조정·지원하는 정보처리활동을 위하

여 판매업자 또는 제조업자가 직접 사용하는 기계 또는 장치를 말한다.

- ② 集配送센터란 판매업자 또는 제조업자가 다수의 집배송시설 및 이와 관련된 업무시설을 갖추어 단독으로 조성한 시설물을 말한다.
- ③ 集配送團地란 다수의 판매업자 또는 제조업자가 집배송센터를 함께 설치하여 집배송시설 및 이와 관련된 업무시설의 전부 또는 일부를 공동사용할 수 있도록 조성한 단지를 말한다.

## (2) 適用排除(제4조)

다음의 사항은 도·소매업진흥법의 적용으로부터 배제된다.

- ① 농업협동조합법, 수산업협동조합법, 축산업협동조합법, 임업협동조합법 및 농수산물유통공사법에 의한 구매사업과 판매사업
- ② 농수산물유통및가격안정에 관한 법률에 의한 농수산물도매시장 및 농수산물공판장과 축산법에 의한 가축시장
- ③ ①의 판매사업이 각 법률에 규정된 목적사업의 범위를 벗어남으로써 도·소매업자의 이익을 해하거나 해할 우려가 있는 경우에 대한 조정

## 3) 都·小賣業振興計劃의 樹立(제3조)

### (1) 綜合計劃의 樹立

- ① 필요하다고 인정하는 경우 통상산업부 장관이 수립하고 광역지방단체의 시·도지사에 통보하여야 하며 연차별 유통산업근대화시행계획에 반영토록 함
- ② 종합계획사항
  - i. 영업장의 환경·시설 및 운영의 개선
  - ii. 업태별·지역별 균형발전
  - iii. 중소기업의 조직화·협동화
  - iv. 상거래질서의 확립
  - v. 무자료거래의 근절대책
  - vi. 집배송시설의 확보·지원
  - vii. 집배송센터·집배송단지의 조성 및 정비
  - viii. 유통정보화, 물류의 표준화·자동화·공동화

ix. 기타 도·소매업의 진흥을 위하여 통상산업부 장관이 필요하다고 인정하는 사항

(2) 施行計劃의 樹立 및 推進 - 통보받은 도·소매업진흥종합계획에 기초하여 특별시장·광역시장 및 도지사가 수립·추진하고 통상산업부 장관에 보고함

#### 4) 都·小賣業의 支援·育成(제5장)

(1) 유통구조의 체계화와 합리화를 촉진하고 소비자를 보호하며 상거래질서를 확립하기 위한 도·소매업의 지원·육성시책 마련 - 통상산업부 장관(제30조)

(2) 流通情報化의 勸告 등(제31조)

물류정보화의 권고 등에 본장 '第4節 物流支援活動 I. 物流情報'에서 후술한다.

(3) 物流標準化 등의 勸告 등(제32조)

물류표준화, 물류자동화 및 물류공동화의 권고 등에 관하여는 본장 '第4節 物流支援活動 III. 物流標準化, 物流自動化 및 物流共同化'에서 후술한다.

(4) 集配送團地의 支援(제33조 내지 제36조)

집배송단지의 지원에 관하여는 본장 '第2節 流通團地 기타 複合物流施設'에서 후술한다.

#### 5) 그밖의 사항 - 流通專門人力의 養成(제37조) 및 事業者團體(제38조 및 제39조)

유통전문인력의 양성에 관하여는 본장 '第4節 物流支援活動 IV. 物流技術의 向上 및 專門人力의 育成'에서 후술한다.

#### 4. 農水産物流通및價格安定에관한法律

農水産物流通및價格安定에관한法律의 目的·主要내용 및 물류 일반에 관하여 定하고 있는 사항은 다음과 같다.

##### 1) 目的 및 主要內容

###### (1) 目的(제1조)

농수산물유통및가격안정에관한법률은 농수산물의 유통의 원활을 기하고 적정한 가격을 유지하게 함으로써 생산자와 소비자의 이익을 보호하고, 국민생활의 안정을 도모함을 목적으로 한다.

###### (2) 主要內容

- ① 수급과 가격이 불안정한 농수산물에 대하여 계약생산, 출하조정, 보상, 비축 등의 방법에 의하여 지원한다.
- ② 농수산물도매시장의 개설·운영과 도매시장법인, 중도매인 및 매매참가인에 관한 사항을 정한다.
- ③ 농업협동조합 및 수산업협동조합과 그 중앙회의 농수산물유통기능 강화를 위한 지원에 관하여 규정한다.
- ④ 농수산물의 수급 및 가격안정과 유통시설의 근대화를 위한 재원확보를 위하여 농수산물가격안정기금을 설치·운용한다.
- ⑤ 농림수산부 장관은 농수산물유통기구 정비기본방침 등을 수립하고, 유통시설의 근대화를 위하여 필요한 명령등을 할 수 있도록 한다.
- ⑥ 도매시장의 공익기능을 강화하는 등 산지에서 소비지에 이르기까지의 농수산물유통에 효율화를 기하는 동시에 생산자와 소비자를 직접 연결하는 다양한 유통경로를 마련한다.
- ⑦ 세계무역기구(WTO)의 설립을 위한 마라케쉬협정에 따라 시장접근물량으로 수입되는 농산물의 관리에 필요한 사항을 정한다.



2) 用語의 定義(제2조)

농수산물물류센터란 농수산물의 출하경로를 다원화하고 물류비용을 절감시키기 위하여 농수산물의 수집·포장·가공·보관·수송·판매 및 그 정보처리 등 농수산물의 물류활동에 필요한 시설과 이와 관련된 업무시설을 갖춘 사업장을 말한다.

3) 農水産物流通機構 整備基本方針 및 地域別 整備計劃 등

(1) 整備基本方針(제54조)

- ① 정비기본방침의 수립 - 필요하다고 인정되는 경우 농림수산부 장관이 수립·고시함
- ② 정비기본방침사항
  - i. 시설기준에 미달하거나 거래물량에 비하여 시설이 부족하다고 인정되는 도매시장 및 공판장의 시설정비에 관한 사항(제57조제2항 참조)
  - ii. 거래의 제한 등을 위반하여 농수산물을 판매하는 상인의 정비에 관한 사항(제36조 참조)
  - iii. 도매시장 및 공판장의 시설의 개제 및 이전에 관한 사항
  - iv. 경매사 및 중도매인의 가격조작 방지에 관한 사항
  - v. 생산자와 소비자보호를 위한 유통기구의 봉사경쟁체제의 확립과 유통경로의 단축에 관한 사항
  - vi. 운영실적이 부진하거나 휴업중인 도매시장의 정비 및 도매시장법인의 교체에 관한 사항
  - vii. 소매상의 시설개선에 관한 사항

(2) 地域別 整備計劃(제55조) - 고시된 정비기본방침에 기초하여 시·도지사가 수립·시행함

(3) 類似都賣市場의 整備計劃(제55조의 2) - 시·도지사가 수립·추진함

#### 4) 流通施設의 近代化 등(제57조)

도매시장 또는 공판장의 개설자나 도매시장법인에 대한 농수산물의 판매·운송·보관·저장·시설의 개선·정비 명령

#### 5) 規格化의 促進 등(제58조)

농수산물의 규격화 촉진에 관하여는 본장 '第4節 物流支援活動 Ⅲ. 物流標準化, 物流自動化 및 物流共同化'에서 후술한다.

#### 6) 農水産物物流센터(제57조의4 및 제57조의5)

농수산물물류센터의 설치 및 유통자회사의 설립에 관하여는 본장 '第2節 流通團地 기타 複合物流施設'에서 후술한다.

## Ⅱ. 物流一般關係法規의 問題點 및 改善方案

### 1. 物流關係法の 體系

流通關係法の 體系를 논함에 있어서는 규율과 지원의 효율성이 우선적으로 고려되어야 한다. 유통관계법의 기본적인 체계는 流通一般에 관한 기본법적 성격을 갖는 법규를 축으로 하여, 유통을 物的 流通과 商的 流通으로 구분하고 상적 유통은 다시 그 특성에 따라 工産品의 경우와 農水産物의 경우로 나누어, 물적 유통 전반에 적용되는 법규와 공산품의 상적 유통 전반에 적용되는 법규 및 농수산물의 상적 유통 전반에 관한 법규로 구성하는 것이 바람직하다고 생각한다.<sup>40)</sup> 또한 개별물류부문에 있어서, 먼저 물류의 거점역할을 하는 流通團地 기타 複合物流施設의 경우는 그 역할의 중요성과 전체 물류와의 조화를 고려하여 독립적인 개별법으로 다루어야 할 것이다. 다음으로 物流基本活動중 運送의 경우

40) 物的 流通의 경우에는 상품의 空間的·時間的 移動이라는 본질상 商的 流通의 경우처럼 工産品과 農水産物의 특성을 고려하여 따로이 구분할 필요는 없을 것이다.

는 물자의 공간적 이동을 담당하여 포괄하는 범위가 넓고 전체 물류에서 차지하는 비중이 크다는 점을 고려하여 기본적으로 運送施設에 관한 법규와 運送事業에 관한 법규로 2분하고,<sup>41)</sup> 保管·包裝 및 荷役의 경우는 상적 유통과 밀접한 연관성을 갖는 만큼 공산품 및 농수산물별 상적 유통 전반에 관한 법규에 흡수시켜 그 시설 및 사업에 관하여 정하는 것이 바람직할 것이라 판단된다. 한편 物流情報 및 物流加工 등 物流支援活動에 있어서, 먼저 情報는 물적 유통에만 해당되는 것이 아니고 상적 유통에도 중요한 의미를 가지므로, 유통 일반에 관한 법규에 일반규정을 두고 물적 유통의 정보화에 관하여는 물적 유통 전반에 적용되는 법규에, 상적 유통의 정보화에 관하여는 공산품의 상적 유통 전반에 적용되는 법규와 농수산물의 상적 유통 전반에 관한 법규에 각각 개별규정을 두는 방안이 규율 또는 지원의 일관성과 효율성을 확보하는데 도움이 될 것이라 생각한다. 物流加工은 보관·포장 및 하역과 직접 관련되는 것이므로 보관·포장 및 하역과 마찬가지로 공산품 및 농수산물별 상적 유통 전반에 관한 법규에서 다루는 것이 바람직할 것이다. 그리고 物流標準化·物流自動化 및 物流共同化 등은 물류기본활동과 물류지원활동에 공통적으로 해당되는 것이므로 물류 전반을 규율 또는 지원하는 법규에서 정하는 것이 바람직할 것이다.

현행법체계하에서 위의 내용을 수용한다면, 流通近代化促進法을 유통정보를 포함한 유통 일반에 관한 법규로 하여, 물류정보 및 물류표준화·물류자동화·물류공동화 등을 포함한 물적 유통 전반에 관하여는 貨物流通促進法에서 정하고, 공산품의 상적 유통시설과 사업 및 공산품의 보관·포장·하역·관련유통정보 등에 관하여는 都·小賣業振興法<sup>42)</sup>에서 그리고 농수산물의 상적 유통시설과 사업 및 농수산물의 보관·포장·하역·관련유통정보 등에 관하여는 農水產物流通 및 價格安定에 관한法律에서 규율 및 지원하도록 정비가 이루어져야 할 것이다.

41) 이와 관련하여 運送事業에 관한 법규를 운송분야의 구분없이 통합한 例로는, 전술한 바와 같이 日本의 대표적인 물류개혁입법이라고 평가받고 있는 '貨物自動車運送事業法'과 '貨物運送取扱事業法'의 物流2法이 있다. 운송관계법의 체계에 관하여는 '第3節 物流基本活動 I. 運送'에서 후술한다.

42) 통상산업부는 1994년에 都小賣業振興法 改正案을 준비하면서 법률명을 '工産品流通에 관한法律'로 개칭하려 하였으나 관철시키지 못한 바 있다. 都·小賣業振興法은 도·소매업 뿐만 아니라 농수산물을 제외한 공산품의 상적 유통 전반을 다루고 있으므로 '工産品流通에 관

## 2. 基本計劃 및 施行計劃의 樹立 · 推進

基本計劃 및 施行計劃의 樹立 · 推進에 있어서는, 유통 일반에 관한 계획에 기초하여 물적 유통에 관한 계획과 공산품의 상적 유통에 관한 계획 및 농수산물의 상적 유통에 관한 계획이 수립되어야 할 것이다. 먼저 상호 유기적인 연계성을 가지면서 유통 일반, 물적 유통, 공산품의 상적 유통 및 농수산물의 상적 유통별로 중·장기 기본계획이 수립되어야 하고, 후속적으로 각각의 연차별 시행계획이 수립되어야 한다. 이와 함께 계획의 추진주체가 명확하게 정해져야 하고, 사후점검을 위한 제도적 장치가 마련되어야 할 것이다. 또한 地方自治制의 본격적인 실시로 중앙에 집중되어 있던 유통산업이 지방본사제 등 구조개편이나 투자분산 등 지역밀착경영으로 지방으로 확산되고 있는 추세인 만큼, 최소한 광역지방자치단체는 중앙정부의 조정하에 중앙정부의 기본계획 및 시행계획과 보조를 같이 하면서 지역별 기본계획 및 시행계획을 수립하도록 유도되어야 할 것이다.

〈표 4〉 現行 物流關係法상의 基本計劃 및 施行計劃

법 률 명	계획의 수립 및 시행	계 획 사 항
流通産業近代化促進法	1. 기본계획의 수립(제4조제1항 및 제3항) 관계부처 소관별로 장관이 유통산업근대화계획을 제출하면 유통근대화심의위원회의 심의를 거쳐 재정경제원 장관이 유통산업근대화기본계획을 수립함 2. 연차별 시행계획의 수립(제5조) 재정경제원 장관과 협의하여 관계부처 장관이 수립 3. 계획의 시행 1) 연차별 유통근대화계획의 시행(제5조) - 관계부처의 장 2) 기본지침의 통보(제6조)	(제4조제2항) 1) 중장기계획을 포함한 유통산업근대화의 기본목표 2) 연차별 유통산업근대화계획 및 투자계획 3) 유통구조의 체계화에 관한 사항 4) 대상사업의 선정과 그 사업규모 및 경영개선에 관한 사항 5) 자금지원 및 차관전대사업 등에 관한 사항 6) 그 밖에 유통산업근대화시책의 추진에 필요한 사항

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 재정경제원 장관이 관계부처의 장애에 통보</li> <li>3) 지방자치단체의 사업시행 및 지원(제7조) - 지방자치단체의 장</li> <li>4) 공공단체 및 유통사업자의 의무(제8조) - 이 법에 따른 유통산업의 근대화 및 개선 시책을 우선적으로 추진할 의무</li> </ul>	
<p>貨物流通 促進法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 기본계획(제3조) - 건설교통부 장관이 10년 단위로 기본계획을 수립함</li> <li>2. 시행계획(제4조) - 건설교통부 장관이 기본계획의 연차별 시행을 위한 계획 수립·공고</li> </ul>	<p>(제3조)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 화물유통량의 추정 및 물류시설의 확보 지원</li> <li>2) 화물터미널의 조정 및 정비</li> <li>3) 물류표준화</li> <li>4) 화물유통을 위한 전산망의 개발·보급 및 이용 촉진</li> <li>5) 화물유통과 관련된 제도의 개선 기타 화물유통의 개선을 위하여 필요한 사항</li> </ul>
<p>都·小賣業 振興法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 기본계획(제3조제1항) - 필요하다고 인정하는 경우 통상산업부 장관이 수립하고 광역지방단체의 시·도지사에게 통보하여야 하며 연차별 유통산업근대화시행계획에 반영토록 함</li> <li>2. 시행계획(제3조제3항 내지 제5항) - 통보받은 도·소매업진흥종합계획에 기초하여 특별시장·광역시장 및 도지사가 수립·추진하고 통상산업부 장관에게 보고함</li> </ul>	<p>(제3조제2항)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 영업장의 환경·시설 및 운영의 개선</li> <li>2) 업체별·지역별 균형발전</li> <li>3) 중소기업의 조직화·협동화</li> <li>4) 상거래질서의 확립</li> <li>5) 무자료거래의 근절대책</li> <li>6) 집배송시설의 확보·지원</li> <li>7) 집배송센터·집배송단지의 조성 및 정비</li> <li>8) 유통정보화, 물류의 표준화·자동차·공동화</li> <li>9) 기타 도·소매업의 진흥을 위하여 상공자원부장관이 필요하다고 인정하는 사항</li> </ul>

<p>農水産物流通 및 價格安定에 관한 法律</p>	<p>1. 정비기본방침(제54조) - 필요하다고 인정하는 경우 통상산업부 장관이 수립하고 광역지방단체의 시·도지사에게 통보하여야 하며 연차별 유통산업근대화시행계획에 반영토록 함</p> <p>2. 지역별 정비계획(제55조) - 고시된 정비기본방침에 기초하여 시·도지사가 수립·추진함</p>	<p>(제54조)</p> <p>1) 시설기준에 미달하거나 거래물량에 비하여 시설이 부족하다고 인정되는 도매시장 및 공판장의 시설정비에 관한 사항 (제57조제2항 참조)</p> <p>2) 거래의 제한 등을 위반하여 농수산물 판매하는 상인의 정비에 관한 사항(제36조 참조)</p> <p>3) 도매시장 및 공판장의 시설의 개체 및 이전에 관한 사항</p> <p>4) 경매사 및 중도매인의 가격조작방지에 관한 사항</p> <p>5) 생산자와 소비자보호를 위한 유통기구의 봉사경쟁체제의 확립과 유통경로의 단축에 관한 사항</p> <p>6) 운영실적이 부진하거나 휴업 중인 도매시장의 정비 및 도매시장법인의 교체에 관한 사항</p> <p>7) 소매상 시설개선에 관한 사항</p>
-----------------------------	--	--

### 3. 用語의 定義

용어의 정의와 관련하여서는, 유통 일반을 규율하는 법규에서 流通, 商的 流通, 物的 流通 그리고 각각의 施設과 事業에 관한 기본적인 용어의 개념이 명확하게 정의되어야 할 것이다. 현행 물류관계법을 보면 개념이 불확실하거나 중복되어 있는 경우가 있는데, 특히 流通産業近代化促進法상의 유통단지, 貨物流通促進法상의 화물터미널, 都·小賣業振興法상의 집배송센터와 집배송단지 그리고 農水産物流通 및 價格安定에 관한 法律상의 농수산물물류센터 등 유통단지 기타 복합물류시설의 정의의 경우가 그러하다. 아울러 미비하거나 불완전한 용어의 정의는 보완되어야 할 것이다.

## 第2節 流通團地 기타 複合物流施設

### I. 現行 流通團地 기타 複合物流施設에 관한 法規의 內容

流通團地 기타 複合物流施設 등 物流據點에 관하여는 流通近代化促進法에서 유통단지, 貨物流通促進法에서 물류시설과 화물터미널, 都·小賣業振興法에서 집배송시설·집배송센터 및 집배송단지 그리고 農水産物流通및價格安定에 관한 法律에서 농수산물물류센터에 대하여 정하고 있다.

#### 1. 流通近代化促進法

1) 流通近代化促進法은 제9조 내지 제15조에서 유통단지의 지정 및 조성 등에 관하여 정하고 있다. 시장·군수는 유통산업근대화기본계획 및 그 시행계획에 따라 유통단지의 지정에 관한 도시계획을 입안하여 건설교통부 장관에게 결정을 신청하고, 건설교통부 장관은 都市計画法에 따라 이를 결정하도록 하며, 이에 따라 국가·지방자치단체 기타 사업시행자가 유통단지를 조성하도록 하고 있다. 아울러 국가·지방자치단체는 유통사업자 및 유통단지조성사업시행자 등에게 유통산업근대화에 필요한 자금을 보조하거나 융자할 수 있다.

#### 2) 流通團地의 定義

流通近代化促進法상 流通團地란 도시계획법에 따라 유통업무설비가 가능하도록 계획된 단지로서 제9조의 규정(유통단지의 지정)에 의하여 도시계획으로 결정된 단지를 말한다(제2조).

#### 3) 流通團地의 指定 및 造成에 관한 規定의 內容

##### (1) 流通團地의 指定(제9조)

시장·군수는 본법에 의한 기본계획과 시행계획에 따라 유통단지의 지정에 관한 도시계획을 입안하여 건설교통부 장관에게 결정을 신청하고, 건설교통부

장관은 재정경제원 장관과 협의하여 결정하여야 한다.

(2) 流通團地의 造成(제10조)

① 실시계획

국가·지방자치단체 또는 대통령이 정하는 자는 실시계획을 작성하여 건설교통부 장관의 인가를 받아야 하고, 건설교통부 장관은 이를 재정경제원 장관에게 통보하여야 한다.

② 다른 법률과의 관계(제11조) - 허가·인가·협의·동의·승인 또는 해제의 간주

(3) 流通團地의 管理·運營(제12조)

(4) 支援措置

① 자금지원(제13조)

② 세제지원(제14조)

③ 차관 및 전대알선 등(제15조)

## 2. 貨物流通促進法

1) 貨物流通促進法은 제24조 내지 제38조에서 화물터미널의 지정 및 조성에 관하여 정하고 있다. 화물터미널은 2종류 이상의 운송수단간의 연계운송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 복합화물터미널과 일반화물터미널로 구분된다. 貨物流通促進法은 복합화물터미널사업의 면허를 받은 경우 철도소운송업의 면허 및 복합운송주선업의 등록 등을 받은 것으로 보도록 하여 화물의 연계운송을 촉진하고 있다.

### 2) 貨物터미널 및 貨物터미널事業의 定義

(1) 貨物터미널이란 도로 등 일반교통에 사용되는 장소외에 화물의 집화·하역·분류·외부포장·보관 또는 통관 등에 필요한 시설을 갖춘 화물유통의 중심이 되는 장소를 말한다. 단, 대통령령이 정하는 것은 제외한다(제2조).



(2) 貨物터미널事業이란 공용화물터미널을 경영하는 사업을 말한다(제24조 제1항 제1호 참조).

### 3) 貨物터미널의 造成 및 整備에 관한 規定의 內容

(1) 貨物터미널의 種類(제24조)

#### ① 이용자별 구분

- i. 공용화물터미널 : 타인의 이용에 제공하기 위하여 설치한 화물터미널
- ii. 전용화물터미널 : 화물자동차운송사업자가 자기의 사업에 이용하기 위하여 설치한 화물터미널

#### ② 기능별 구분

- i. 복합화물터미널 : 2종류 이상의 운송수단간의 연계운송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 화물터미널
- ii. 일반화물터미널 : 복합화물터미널 외의 화물터미널

(2) 貨物터미널事業에 대한 免許 및 認可

#### ① 공용화물터미널사업

- i. 건설교통부 장관의 면허 - 공용화물터미널의 기능에 따른 종류 및 화물터미널별(제23조)
- ii. 면허기준(제27조)
  - i) 화물터미널의 위치가 당해 지역 운송망의 중심지로서 화주의 이용이 편리하고 다른 교통수단과의 연계가 용이할 것
  - ii) 당해 지역의 장기적인 화물터미널 수요에 적합한 것
  - iii) 화물터미널의 규모·구조 및 설치 등이 건설교통부령이 정하는 최저 기준 이상일 것

② 전용화물터미널사업 - 건설교통부 장관의 인가(제25조)

③ 면허·인가의 취소 또는 6개월 이내의 사업정지명령(제35조)

(3) 事業計劃變更 등 - 건설교통부 장관의 인가(제26조)

(4) 工事의 施工 등

- ① 건설교통부 장관의 공사시행 인가 및 완공검사(제28조)
- ② 완공검사후 병용개시 및 이에 대한 신고(제29조)

(5) 貨物터미널의 利用에 관한 事項

- ① 화물터미널 이용약관의 작성 및 변경 - 건설교통부 장관의 인가(제30조)
- ② 이용요금 - 건설교통부 장관에 신고(제31조)
- ③ 이용규정의 제정 및 변경 - 화주 기타 일반공중의 화물터미널 이용에 관한 규정을 제정하는 경우 건설교통부 장관의 인가를 요함(제32조)

(6) 事業改善命令 - 交通여건 기타 사회적·경제적 여건 변화의 경우(제33조)

(7) 貨物터미널에 대한 支援(제36조)

- ① 소요자금의 일부 융자 또는 부지확보 지원
- ② 해당사업
  - i. 화물터미널의 건설
  - ii. 화물터미널의 위치 변경
  - iii. 화물터미널의 규모·구조 및 설비의 확충 또는 개선

(8) 事業의 休止·閉止(제34조)

- ① 사업의 전부 또는 일부의 폐지 - 건설교통부 장관의 허가
- ② 화물터미널사업자인 법인의 해산결의 또는 해산을 위한 총사원의 동의 - 건설교통부 장관의 건의

(9) 다른 法律과의 關係 - 공사시행의 인가 및 완성검사 합격의 경우 허가·인가·면허 또는 등록·신고 등의 간주(제37조)

(10) 準用規定(제38조)

- ① 면허의 결격사유(제10조)
- ② 사업자의 준수사항 등(제16조)
- ③ 사업의 승계(제18조) - 건설교통부 장관에 신고
- ④ 협회(제21조) - 건설교통부 장관의 설립인가

3. 都·小賣業振興法

1) 都·小賣業振興法은 제33조 내지 제36조에서 집배송단지의 지원·육성 등에 관하여 정하고 있다. 都·小賣業振興法은 판매업자 및 제조업자가 집배송 단지를 조성하는 경우 부지의 확보를 위한 지원을 할 수 있도록 정함과 아울러 집배송단지의 부지확보를 용이하게 하기 위하여 공업단지의 지원시설구역안의 일정부지를 집배송단지 조성에도 활용할 수 있도록 하고 있다.

2) 集配送施設·集配送센터 및 集配送團地의 定義

- (1) 集配送施設이란 취급상품의 주문처리·재고관리·수송·보관·하역·포장·가공활동과 이들 활동을 유기적으로 조정·지원하는 정보처리활동을 위하여 판매업자 또는 제조업자가 직접 사용하는 기계 또는 장치를 말한다.
- (2) 集配送센터란 판매업자 또는 제조업자가 다수의 집배송시설 및 이와 관련된 업무시설을 갖추어 단독으로 조성한 시설물을 말한다.
- (3) 集配送團地란 다수의 판매업자 또는 제조업자가 집배송센터를 함께 설치하여 집배송시설 및 이와 관련된 업무시설의 전부 또는 일부를 공동사용할 수 있도록 조성한 단지를 말한다.

3) 集配送團地의 支援·育成에 관한 規定의 內容

(1) 支援의 內容(제33조)

- ① 부지의 확보를 위한 지원 기타 필요한 자금지원에 관한 시·도지사의 협조

- ② 공업배치및공장설립에관한법률의 적용예외 - 공업단지의 지원시설 구역내의 일정범위 부지를 집배송단지 부지로 활용할 수 있음. 이 경우 건설교통부 장관과 협의를 거쳐야 함
  - (2) 集配送團地의 管理 등 - 집배송단지의 운영 및 이용방법 기타 사항에 대한 권고·명령 등(제34조)
  - (3) 集配送團地의 立地 등에 관한 協議 - 관계행정기관의 장과 협의(제35조)
  - (4) 資金 및 稅制支援 - 예산범위내에서 필요자금의 보조·융자 또는 조세감면규제법이 정하는 바에 따른 세제상의 지원(제36조)

#### 4. 農水產物物流通및價格安定에관한法律

1) 農水產物物流通및價格安定에관한法律은 제57조의4 및 제57조의5에서 농수산물물류센타의 설치 등의 지원에 관하여 정하고 있다.

##### 2) 農水產物物流通센타의 定義(제2조)

農水產物物流通센타란 농수산물의 출하경로를 다원화하고 물류비용을 절감시키기 위하여 농수산물의 수집·포장·가공·보관·수송·판매 및 그 정보처리 등 농수산물의 물류활동에 필요한 시설과 이와 관련된 업무시설을 갖춘 사업장을 말한다.

##### 3) 農水產物物流通센타의 設置 등의 支援에 관한 規定의 內容

###### (1) 農水產物物流通센타의 設置(제57조의4)

- ① 부지확보 또는 시설물설치 등에 필요한 지원
- ② 운영방법 및 출하농어가에 대한 서비스 개선 또는 이용방법의 준수 등 필요한 권고·명령

###### (2) 流通子會社의 設立(제57조의5)

- ① 농수산물물류센타의 운영 및 기타 유통사업을 수행하는 별도의 법인

② 상법상의 회사. 원활한 운영에 필요한 지원

5. 社會間接資本施設에대한民間資本誘致促進法

1) 目的 및 主要內容

(1) 目的

社會間接資本施設에 대한民間資本誘致促進法은 사회간접자본시설에 대한 민간의 투자를 촉진하고, 창의적이고 효율적인 사회간접자본시설의 확충·운영을 도모함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다(제1조).

(2) 主要內容

사회간접자본시설분야에 민간의 참여를 촉진하여 창의적이고 효율적으로 사회간접자본시설을 확충·운영하도록 하기 위하여, 다양한 사회간접자본시설에 공통적으로 적용될 수 있는 민간자본유치의 절차와 방법·수익성과 경영권의 보장 및 조세감면 등 각종 지원에 관한 사항을 규정함으로써, 원활한 사회간접자본시설사업의 추진이 가능하도록 하여 국토의 균형개발·산업의 경쟁력 강화 및 국민생활의 편익증진을 도모한다.

- ① 정부는 국토의 균형개발과 산업의 경쟁력 강화 및 국민생활의 편익증진을 도모할 수 있도록 사회간접자본시설에 대한 민자유치기본계획을 수립하도록 하고, 동계획에는 분야별 민자유치 정책방향 및 대상사업, 민자유치사업의 투자 범위·방법 및 조건, 민자유치사업의 지원에 관한 사항 등 사회간접자본시설에 대한 민자유치를 촉진시키기 위한 중요정책사항이 포함되도록 한다.
- ② 민자유치사업과 관련된 중요사항을 심의하기 위하여 재정경제원에 민자유치사업심의위원회를 설치한다.
- ③ 사회간접자본시설사업의 업무를 관할하는 각 행정기관의 장은 사회간접자본시설사업의 추진을 위하여 민간자본유치가 필요하다고 인정하는 때에는 민자유치시설사업기본계획을 수립하여 고시하도록 하고, 동계획에는 민자유치대상사업의 투자소요, 건설기간, 예정지역, 수익성 보장 및 지원사항 등이 포함되도록 한다.

- ④ 주무관청으로부터 지정받은 사업시행자는 민자유치사업의 실시계획을 작성하여 주무관청의 승인을 얻도록 하고, 실시계획이 고시된 때에는 다른 법률에 의한 각종 인·허가를 받은 것으로 보아 민자유치사업이 원활히 추진될 수 있도록 한다.
- ⑤ 사업시행자는 필요한 경우 사업예정지역안의 토지등을 수용 또는 사용할 수 있으며, 토지매수업무·손실보상업무·이주대책사업 등의 시행을 주무관청에 위탁할 수 있도록 한다.
- ⑥ 제1종시설에 해당하는 민자유치사업을 시행함에 있어서 그 사회간접자본시설의 투자비 보전 또는 정상적인 운영을 도모하기 위하여 필요한 경우에는 주택건설사업도시계획사업 등 부대사업을 함께 시행할 수 있도록 하고, 실시계획이 고시된 때에는 그 부대사업과 관련되는 각종 인·허가를 받은 것으로 보아 동사업이 원활히 추진될 수 있도록 한다.
- ⑦ 민자유치사업에 의한 사회간접자본시설중 공공성이 강한 제1종시설은 원칙적으로 준공과 동시에 국가 또는 지방자치단체에 귀속되고 제2종시설은 사업시행자가 소유하도록 하되, 제1종시설이 국가 또는 지방자치단체에 귀속될 경우 사업시행자는 동시설을 유지·관리하고 시설이용자로부터 이용료를 징수할 수 있는 사회간접자본시설 관리운영권을 부여받도록 한다.
- ⑧ 민자유치사업자금의 융자를 받은 사업시행자의 신용을 보증하기 위하여, 정부 및 지방자치단체 또는 그외의 자로부터의 출연금 및 보증료 수입 등으로 조성된 산업기반신용보증기금을 한국산업은행·신용보증기금 및 기술신용보증기금에 설치하여 운용한다.
- ⑨ 국가·지방자치단체·정부투자기관 등 공공부문이 사회간접자본시설중 제2종시설을 건설하는 민관합동법인에 출자할 경우에는, 50퍼센트미만으로 지분을 제한하고 그 주식에 대하여는 원칙적으로 의결권을 행사하지 못하도록 한다.
- ⑩ 사회간접자본시설에 대한 민간의 투자를 촉진하기 위하여 관련법률이 정하는 바에 의하여 농지전용부담금·개발부담금 등의 부담금과 조세를 감면할 수 있도록 한다.

2) 用語의 定義(제2조)

(1) 社會間接資本施設이란 각종 생산시설의 기반이 되는 시설 및 당해 시설의 효용을 증진시키거나 이용자의 편의를 도모하는 시설과 국민생활의 편익을 증진시키는 시설을 말한다(→ 제1종시설·제2종시설).

(2) 第1種施設

- ① 도로 및 도로부속물(道路法 제2조 및 제3조)
- ② 철도(鐵道法 제2조제1항)
- ③ 도시철도(都市鐵道法 제3조제1호)
- ④ 항만시설(港灣法 제2조제6호)
- ⑤ 공항시설(航空法 제2조제6호)
- ⑥ 하천부속물(河川法 제2조제3항)

(3) 第2種施設

- ① 유통단지(流通近代化促進法 제2조제2호)
- ② 물류시설중 화물터미널 및 창고(貨物流通促進法 제2조제3호)
- ③ 전산망(電算網普及擴張과利用促進에 관한法律 제2조제1호)

(4) 社會間接資本施設事業이란 사회간접자본시설의 신설·증설 또는 개량에 관한 사업을 말한다.

(5) 民資誘致事業이란 민자유치시설사업기본계획(제8조)에 따라 사업시행자가 시행하는 사회간접자본시설사업을 말한다.

(6) 公共部門이란 정부 및 지방자치단체, 정부투자기관기본법의 적용을 받는 정부투자기관 그리고 특별법에 의하여 설립된 각종 공사 또는 공단을 말한다.

(7) 民間部門이란 공공부문 이외의 법인(외국법인 포함)을 말한다.

(8) 民官合同法人이란 공공부문과 민간부문이 공동으로 출자하여 설립한 法人인 사업시행자를 말한다.

(9) 事業施行者란 공공부문의 외의 자로서 사업시행자(제12조)의 지정을 받아 민간유치사업을 시행하는 법인을 말한다.

### 3) 民資誘致基本計劃

(1) 民資誘致基本計劃의 樹立(제4조)

① 民자유치기본계획은 정부, 구체적으로는 民자유치사업심의위원회에서 수립함

② 民자유치사업심의위원회(제6조 및 제7조)

i. 재정경제원에 설치

ii. 심의사항

i) 民자유치와 관련된 주요정책의 수립에 관한 사항

ii) 民자유치기본계획의 수립 및 변경에 관한 사항

iii) 일정요건에 해당하는 民자유치시설사업기본계획의 수립 및 변경에 관한 사항

iv) 사업시행자의 지정(제12조) 및 사업계획의 심의

iii. 民자유치사업자문위원단

iv. 지방심의위원회

③ 기본계획의 목적

국토의 균형개발·산업의 경쟁력 강화 및 국민경제의 편익 증진

④ 준수사항

i. 사회간접자본시설과 관련된 중·장기계획 및 국가적 우선순위에 부합하도록 함

ii. 민간의 창의와 효율이 발휘될 수 있는 여건의 조성 및 공공성 유지에 노력함

(2) 民資誘致基本計劃事項(제5조)

① 사회간접자본의 분야별 民자유치 정책방향 및 대상사업



- ② 민자유치사업의 투자범위·방법 및 조건에 관한 사항
- ③ 민자유치사업의 관리 및 운영에 관한 사항
- ④ 민자유치사업의 지원에 관한 사항
- ⑤ 기타 관련정책사항

#### 4) 民資誘致施設事業基本計劃

(1) 民資誘致施設事業基本計劃(이하 '施設事業基本計劃'이라 함)의 수립(제8조)

- ① 주무관청의 민자유치기본계획에 의거하여 수립하고 민자유치사업심의위원회의 사전심의를 거쳐야 함.
- ② 민간부문의 제안

(2) 施設事業基本計劃事項(제9조)

- ① 민자유치대상사업의 투자소요·건설기간·예정지역 및 규모 등에 관한 사항
- ② 부대사업 등 사업시행자의 수익에 관한 사항
- ③ 민자유치사업추진 등과 관련된 지원사항
- ④ 민자유치사업에 의하여 건설된 시설의 관리 및 운영에 관한 사항
- ⑤ 사업시행자의 자격요건에 관한 사항
- ⑥ 기타 주무관청이 필요하다고 인정하는 사항

(3) 施設事業基本計劃의 變更(제10조)

(4) 施設事業基本計劃의 告示(제11조)

#### 5) 社會間接資本施設事業의 施行

(1) 事業施行者の 指定 등(제12조)

- ① 사업계획의 제출 및 위원회의 심의
- ② 지정의 효력 상실

(2) 民資誘致事業의 分割施行 등(제13조) - 주무관청 · 기능별 · 시설별 또는 구간별

(3) 實施計劃의 承認(제14조)

① 주무관청

② 사업시행자 지정의 효력상실이유(제12조)

(4) 다른 法律에 의한 認 · 許可 등의 擬制(제15조)

(5) 土地에의 出入 등(제16조) - 사업시행자. 도시계획법 제5조 및 제6조의 준용

(6) 國公有財産의 處分制限 등(제17조)

(7) 土地 등의 收用 · 使用(제18조) - 사업시행자

(8) 主務長官 또는 關係地方自治團體의 長에 대한 土地買受業務 등의 委託(제19조)

(9) 附帶事業의 施行(제20조)

(10) 竣工確認(제21조)

6) 社會間接資本施設의 管理 · 使用

(1) 民資誘致事業으로 造成 또는 設置된 土地 및 社會間接資本施設의 歸屬(제22조)

① 제1종시설 - 국가 또는 지방자치단체

② 제2종시설 - 사업시행자

(2) 事業施行者의 無償使用 등

① 국가 또는 지방자치단체에 귀속된 사회간접자본시설(제1종시설)의 사업시행자에 의한 무상사용 또는 수익(제23조)

② 무상사용내용의 변경(제27조)

(3) 社會間接資本施設 管理運營權

① 관리운영권의 설정 및 유지관리책임(제24조)

② 관리운영권의 성질 등(제25조)

- i. 물권·민법 중 부동산에 관한 규정 준용
- ii. 분할·합병 또는 처분시 주무관청의 승인

③ 권리의 변경 등(제26조)

(4) 使用料의 申告 등(제28조) - 주무관청·사용료·사용료징수기간 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정함

7) 産業基盤信用保證基金 및 信用保證

(1) 産業基盤信用保證基金

① 산업기반신용보증기금의 설치 및 관리(제29조)

- i. 설치목적 - 민자유치사업자금의 용자를 받는 사업시행자의 신용보증
- ii. 관리·운영자 - 한국산업은행·신용보증기금 및 기술신용보증기금

② 기금의 조성(제30조)

③ 기금의 용도(제31조)

④ 기금의 회계 및 결산 등(제32조)

(2) 民資誘致事業資金의 融資를 받는 事業施行者의 信用保證

① 보증예산 및 한도(제33조)

② 보증관계의 성립(제34조)

③ 보증료(제35조)

④ 통지의무(제36조)

⑤ 보증채무의 이행(제37조)

⑥ 손해금(제38조)

⑦ 구상권(제39조)

8) 監 督

- (1) 감독명령(제40조)
- (2) 법령위반 등에 대한 처분(제41조)
- (3) 공익을 위한 처분(제42조)
- (4) 보고·검사(제43조)

9) 그밖의 事項

- (1) 공공부문의 출자(제44조) - 제2종시설을 건설하는 민·관합동법인에의 출자
- (2) 재정지원(제45조) - 제1종시설사업의 원활한 시행을 위하여 필요한 경우 국가 또는 지방자치단체에 의한 보조금의 교부 또는 장기대부
- (3) 차관도입(제46조)
- (4) 출자총액제한의 완화(제47조) - 민간부문이 제1종시설의 사업시행자에 출자하는 경우 공정거래법상의 예외인정
- (5) 배당의 특례(제48조) - 상법상의 '이익 등의 배당의 기준'에 관한 규정(제464조)의 적용 배제
- (6) 부담금 등의 감면(제49조)
- (7) 세제지원(제50조) - 조세감면규제법
- (8) 민관합동법인에 대한 적용배제(제51조)
- ① 정부투자기관관리기본법 및 지방공기업법의 적용배제
- ② 상법상 '발기인'에 관한 규정(제288조)의 적용배제
- (9) 제1종시설의 설계 등의 심의 및 책임감리(제52조)

(10) 권한의 위임(제53조)

## 6. 流通團地開發促進法(案)<sup>43)</sup>

### 1) 目的 및 主要內容

#### (1) 目的

流通團地開發促進法(案)은 유통시설용지를 원활히 공급하고 유통시설을 합리적으로 배치하여 유통구조의 개선과 유통산업의 발전을 촉진함으로써 산업경쟁력을 강화하고 국토의 균형있는 발전과 국민경제의 건전한 발전에 기여함을 목적으로 한다(제1조).

#### (2) 主要內容

유통시장개방에 대비하여 유통시설 확충을 효율적으로 추진할 수 있도록 유통단지개발에 관한 절차를 대폭 간소화하고 지원을 확대할 수 있는 근거를 마련한다.

- ① 유통단지 입지정책에 관한 중요사항을 심의하기 위하여 재정경제원에 유통단지심의위원회를 둔다.
- ② 건설교통부장관은 관계부처의 계획에 기초하여 토대로 시·도지사의 의견을 청취하고 관계중앙행정기관의 장과의 협의 및 유통단지심의위원회의 심의를 거쳐 유통단지개발종합계획을 작성한다.
- ③ 유통단지는 건설교통부장관이 관할시·도지사의 의견을 듣고 관계중앙행정

43) 현재(1995년 10월) 국회에 상정되어 있는 「流通團地開發促進法(案)」의 제출경위를 보면, 이 법안은 본래 물류산업 전반에 관한 「物流産業促進法(가칭)」으로 제정하려 하였으나 당초의 계획이 변경되어 물류단지건설과 물류자동화를 촉진하는 내용의 「物流團地建設및自動化促進法(가칭)」으로 그리고 다시 유통단지의 개발촉진만을 국한시킨 「流通團地開發促進法(案)」으로 수정되어 유통단지관련규정만을 통폐합하는 것으로 축소된 것이다. 이는 종합적인 물류산업의 육성·지원이라는 차원에서 행하여져야 할 입법계획이 재정경제원·건설교통부·통상산업부로 대표되는 물류관련부처의 이해관계가 작용하여 특정부처 소관업무분으로 축소된 결과이다. 이준우·최성근, 물류관리사제도의 도입(입법의견조사연구 제12호), 한국법제연구원, 1993.12 참조.

기관의 장과의 협의 및 유통단지심의회의 심의를 거쳐 지정토록 하되, 대통령령이 정하는 규모이하의 시·도지사가 관계행정기관의 장과의 협의 및 지방유통단지심의회의 심의를 거쳐 지정한다.

- ④ 유통단지개발사업의 사업시행자는 국가, 지방자치단체, 정부투자기관, 지방공기업, 조합 및 민법·상법·특별법에 의한 법인중에서 유통단지 지정권자(건설교통부 장관 및 건설교통부 장관으로부터 위임받은 시·도지사)가 지정한 자로 정한다.
- ⑤ 사업시행자가 유통단지지정권자로부터 유통단지개발 실시계획의 승인을 얻은 경우에는 도시계획법에 의한 토지의 형질변경허가 등 19개 법률에 의한 인·허가를 받은 것으로 의제한다.
- ⑥ 유통단지의 원활한 개발을 위하여 국가 또는 지자체는 유통단지와 관련되는 도로·철도·항만 등의 기반시설을 우선 지원한다.
- ⑦ 유통단지개발사업에 의하여 개발된 토지·시설 등은 사업시행자가 처분계획에 의하여 분양·임대할 수 있도록 하고, 유통단지의 관리는 입주기업체협의회 또는 시·도지사가 인정하는 별도의 기구에서 하도록 한다.

## 2) 用語의 定義(제2조)

(1) 流通團地란 상품의 운송, 보관, 포장, 하역, 가공, 통관, 도·소매, 정보처리 등을 위한 유통시설을 집단적으로 설치·육성하기 위하여 체계적으로 계획되어 제5조(유통단지의 지정 등)의 규정에 의하여 지정·개발되는 일단의 토지를 말한다.

## (2) 流通施設

- ① 화물터미널 및 창고(貨物流通促進法 제2조)
- ② 대형점·대규모소매점·시장·도매센터·집배송센터 및 집배송단지(都·小賣業振興法 제2조)
- ③ 농수산물도매시장·농산물공판장 및 농수산물물류센터(農水產物流通및價格安定에 관한法律 제2조)
- ④ 축산물 위생처리 작업장(畜產物衛生處理法 제3조)
- ⑤ 하역시설 및 화물보관처리시설(港灣法 제2조제6호 나목)

- ⑥ 공항구역내의 화물운송을 위한 시설(航空法 제2조제6호)
- ⑦ 철도사업 또는 삭도·궤도사업을 경영하는 자가 그 사업에 사용하는 화물운송·하역 및 보관시설(鐵道法 또는 索道·軌道事業法)
- ⑧ 조합 또는 중앙회가 설치하는 구매사업 또는 판매사업 관련시설(農業協同組合法, 畜產業協同組合法, 水產業協同組合法, 林業協同組合法 및 中小企業協同組合法)
- ⑨ 화물자동차운수사업 및 자동차운송알선사업에 이용되는 차고지, 화물취급소 기타 화물처리를 위한 시설(自動車運輸事業法 제6조 및 제49조)
- ⑩ 의약품도매상의 창고 및 영업소 시설(藥師法 제37조제1항)
- ⑪ ①~⑩의 시설에 부대되는 시설
- ⑫ 기타 대통령령으로 정하는 시설

(3) 支援施設이란 유통시설의 운영을 효율적으로 지원하기 위한 다음의 시설을 말한다.

- ① 가공·제조시설
- ② 정보처리시설
- ③ 금융·보험·의료·교육 및 연구시설
- ④ 유통단지 종사자 및 이용자의 생활과 편의를 위한 주거·문화·오락·편익시설
- ⑤ 기타 대통령령으로 정하는 유통단지의 기능증진을 위한 시설

(4) 流通團地開發事業이란 유통단지를 조성하기 위하여 이 법에서 규정된 일련의 절차에 따라 체계적으로 시행되는 다음의 사업을 말한다.

- ① 유통시설용지와 지원시설용지의 조성사업
- ② 도로·철도·궤도·항만시설·공항시설 등의 건설사업
- ③ 전기·가스·용수 등의 수급시설과 전기·통신설비의 건설사업
- ④ 하수도·폐기물처리시설 기타 환경오염방지시설 등의 건설사업
- ⑤ 유통단지종사자의 주거공간 확보를 위한 주택조성사업
- ⑥ 기타 ①~⑤에 부대되는 사업

### 3) 流通團地의 開發

#### (1) 綜合計劃의 樹立(제1조)

- ① 농림수산부장관·통상산업부장관 등이 관련계획을 제출하고 건설교통부장관이 이에 기초하여 종합계획을 작성하며 시·도지사의 의견 청취, 관계중앙행정기관과의 협의 및 유통단지심의위원회의 심의를 거쳐 종합계획을 수립한다.
- ② 유통단지심의위원회(제3조)
  - i. 재정경제원에 설치
  - ii. 심의 사항
    - i) 유통단지개발종합계획(제4조)
    - ii) 유통단지의 지정(제5조)
    - iii) 유통단지관리지침(제31조)

#### ③ 계획사항

- i. 유통시설용지의 수요에 관한 사항
- ii. 유통시설용지의 계획적 공급에 관한 사항
- iii. 유통단지의 지정·개발에 관한 사항
- iv. 유통단지의 지역별·규모별 배치에 관한 사항
- v. 도심유통시설의 정비 및 교외이전에 관한 사항
- vi. 기타 대통령령이 정하는 사항

#### (2) 流通團地의 指定

##### ① 지정권자(제5조)

- i. 건설교통부장관
- ii. 대통령령이 정하는 규모 이하의 경우 시·도지사

##### ② 개발사업의 시행자(제10조)

- i. 국가 또는 지방자치단체
- ii. 정부투자기관·지방공기업 또는 특별법에 의하여 설립된 법인
- iii. 조합, 민법 또는 상법상의 법인(민간개발업자)

##### ③ 유통단지개발계획(제5조)



- ④ 유통단지 지정의 고시 등(제6조)
- ⑤ 주민 등의 의견청취(제7조)
- ⑥ 행위 등의 제한(제8조)
- ⑦ 유통단지 지정의 해제(제9조)

(3) 流通團地開發 實施計劃

- ① 유통단지개발 실시계획의 승인(제11조). 승인을 받지 못하는 경우 유통단지 지정의 해제사유가 됨(제9조)
- ② 실시계획 승인의 고시(제12조)
- ③ 허가·결정·인가·면허·동의·승인·해제 또는 처분 등의 의제(제13조)

(4) 기타 事項

- ① 유통단지개발사업의 위탁시행(제14조)
- ② 토지수용(제15조)
- ③ 공유수면매립법 등에 대한 특례(제16조)
- ④ 토지소유자에 대한 환지(제17조)
- ⑤ 토지에의 출입 등(제18조)
- ⑥ 공공시설 및 토지 등의 귀속(제19조)
- ⑦ 국공유지의 처분제한(제20조)
- ⑧ 비용의 부담 등(제21조)
- ⑨ 선수금(제22조)
- ⑩ 시설부담(제23조)
- ⑪ 이용자부담금 및 원인자부담금(제24조)
- ⑫ 이주대책 등(제25조)
- ⑬ 개발사업의 준공인가(제26조)

4) 流通團地의 分讓·賃貸 및 管理

(1) 開發한 土地施設 등의 處分

- ① 개발한 토지·시설 등의 직용 또는 분양·임대(제27조)

② 개발한 토지·시설 등의 처분제한(제28조)

(2) 流通施設의 建設

① 유통시설의 건설의무(제29조)

② 유통시설의 건축허가 및 준공검사(제30조)

(3) 流通團地의 管理

① 유통단지의 관리권자 및 관리기관(제31조)

i. 관리권자 - 시·도지사

ii. 관리기관 - 입주기업체협의회(사업시행자)

② 유통단지의 관리지침(제32조)

재정경제원·농림수산부·통상산업부 장관 등 중앙행정기관의 장과 협의 후  
유통단지심의위원회의 심의를 거쳐 건설교통부 장관이 작성·고시함

③ 유통단지의 관리계획(제33조) - 관리기관

④ 관리비 등(제34조)

⑤ 입주신고(제35조)

5) 그밖의 事項

(1) 조세 등의 감면(제36조)

(2) 자금지원(제37조)

(3) 보고(제38조)

(4) 감독(제39조)

(5) 권한의 위임(제40조)

(6) 관계서류의 열람(제41조)

(7) 벌칙 등

## II. 流通團地 기타 複合物流施設에 관한 法規의 問題點 및 改善方案

### 1. 用語의 定義

전술한 바와 같이 무엇보다도 우선적으로 유통단지 기타 복합물류시설의 개념이 정립되어야 한다. 流通産業近代化促進法상의 유통단지, 貨物流通促進法상의 화물터미널, 都·小賣業振興法상의 집배송센터와 집배송단지 그리고 農水産物流通및價格安定에관한法律상의 농수산물물류센터 등이 다기하게 정의됨으로써, 개념의 불확실성 및 중복성으로 인하여 관련법제 및 소관부처간의 마찰소지가 있을 뿐만 아니라 유통단지 기타 복합물류시설을 조성하고자 하는 자의 법적 안정성을 해할 우려가 있다. 유통단지 기타 복합물류시설의 개념을 정확하게 정의하고 이에 대한 소관부처를 명확히 하여야 할 것이다.

〈표 5〉 現行 物流關係法上的의 用語의 定義

법 률 명	용 어	개 념 정 의
流通近代化 促進法	流通團地流通團地	都市計画法에 의한 유통업무설비가 가능하도록 계획된 단지로서 제9조의 규정(유통단지의 지정)에 의하여 도시계획으로 결정된 단지
貨物流通 促進法	貨物터미널	도로 등 일반교통에 사용되는 장소외에 화물의 잡화·하역·분류·외부포장·보관 또는 통관 등에 필요한 시설을 갖춘 화물유통의 중심이 되는 장소. 단, 대통령령이 정하는 것은 제외
都·小賣業 振興法	集配送施設	취급상품의 주문처리·재고관리·수송·보관·하역·포장·가공활동과 이들 활동을 유기적으로 조정·지원하는 정보처리활동을 위하여 판매업자 또는 제조업자가 직접 사용하는 기계 또는 장치
	集配送센터	판매업자 또는 제조업자가 다수의 집배송시설 및 이와 관련된 업무시설을 갖추어 단독으로 조성한 시설물

	集配送團地	다수의 판매업자 또는 제조업자가 집배송센터 를 함께 설치하여 집배송시설 및 이와 관련된 업무시설의 전부 또는 일부를 공동사용할 수 있 도록 조성한 단지
農水産物流 通및價格安 定에관한法 律	農水産物物流센터	농수산물의 출하경로를 다원화하고 물류비용을 절감시키기 위하여 농수산물의 수집·포장·가 공·보관·수송·판매 및 그 정보처리 등 농수 산물의 물류활동에 필요한 시설과 이와 관련된 업무시설을 갖춘 사업장
社會間接資 本施設에대 한民間資本 誘致促進法	社會間接資本施設	각종 생산시설의 기반이 되는 시설 및 당해 시 설의 효용을 증진시키거나 이용자의 편의를 도 모하는 시설과 국민생활의 편익을 증진시키는 시설 → 제1종시설·제2종시설
	第1種施設	1. 도로 및 도로부속물(道路法 제2조 및 제3조) 2. 철도(鐵道法 제2조제1항) 3. 도시철도(都市鐵道法 제3조제1호) 4. 항만시설(港灣法 제2조제6호) 5. 공항시설(航空法 제2조제6호) 6. 하천부속물(河川法 제2조제3항)
	第2種施設	1. 유통단지(流通近代化促進法 제2조제2호) 2. 물류시설중 화물터미널 및 창고(貨物流通促 進法 제2조제3호) 3. 전산망(電算網普及擴張과利用促進에관한法律 제2조제1호)
流通團地開 發促進法 (案)	流通團地	상품의 운송, 보관, 포장, 하역, 가공, 통관, 도 ·소매, 정보처리 등을 위한 유통시설을 집단적 으로 설치·육성하기 위하여 체계적으로 계획 되어 유통단지의 지정 등에 관한 규정(제5조) 에 의하여 지정·개발되는 일단의 토지
	流通施設	1. 화물터미널 및 창고(貨物流通促進法 제2조) 2. 대형점대규모소매점시장도매센터집배송센 터 및 집배송단지(都小賣業振興法 제2조) 3. 농수산물도매시장농산물공판장 및 농수산물 류센터(農水産物流通및價格安定에관한法律 제2조)

		<ol style="list-style-type: none"> <li>4. 축산물 위생처리 작업장(畜産物衛生處理法 제3조)</li> <li>5. 하역시설 및 화물보관처리시설(港灣法 제2조제6호 나목)</li> <li>6. 공항구역내의 화물운송을 위한 시설(航空法 제2조제6호)</li> <li>7. 철도사업 또는 삭도·케도사업을 경영하는 자가 그 사업에 사용하는 화물·운송·하역 및 보관시설(鐵道法 또는 索道·軌道事業法)</li> <li>8. 조합 또는 중앙회가 설치하는 구매사업 또는 판매사업 관련시설(農業協同組合法, 畜産業協同組合法, 水産業協同組合法, 林業協同組合法 및 中小企業協同組合法)</li> <li>9. 화물자동차운수사업 및 자동차운송알선사업에 이용되는 차고지, 화물취급소 기타 화물처리를 위한 시설(自動車運輸事業法 제6조 및 제49조)</li> <li>10. 의약품도매상의 창고 및 영업소 시설(藥師法 제37조제1항)</li> <li>11. 1~10의 시설에 부대되는 시설</li> <li>12. 기타 대통령령으로 정하는 시설</li> </ol>
	<p>支援施設</p>	<p>유통시설의 운영을 효율적으로 지원하기 위한 시설</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 가공·제조시설</li> <li>2. 정보처리시설</li> <li>3. 금융·보험·의료·교육 및 연구시설</li> <li>4. 유통단지 종사자 및 이용자의 생활과 편의를 위한 주거·문화·오락·편익시설</li> <li>5. 기타 대통령령으로 정하는 유통단지의 기능증진을 위한 시설</li> </ol>

## 2. 流通團地 기타 複合物流施設에 대한 規律 및 支援

국토의 지형적인 제약과 전체 물류산업의 구조상 종합물류를 담당할 거점의

확충이 필수적이라는 관점에서, 유통단지 기타 복합물류시설 등은 개별물류분야의 하나로 다루어져야 한다. 그리고 대규모의 시설 또는 단지에서 수종의 개별물류가 종합적으로 이루어지므로, 그 시설 또는 활동을 규율하거나 지원하기 위하여는 개별법이 필요하다. 현재 유통단지 기타 물류시설에 관하여는, 社會間接資本施設에 대한 民間資本誘致促進法은 사회간접자본시설에의 민간자본유치를 목적으로 하는 만큼 이는 차치하고, 流通近代化促進法, 貨物流通促進法, 都·小賣業振興法 및 農水産物流通 및 價格安定에 관한法律에서 정하고 있는데, 지원의 효율성과 물류거점의 전국적 안배를 고려할 때 관련규정을 통합하여 개별법에서 정하는 것이 바람직할 것이라 판단된다. 한편 유통단지 기타 복합물류시설은 종합물류를 담당하는 거점이 만큼, 특히 물류정보·물류가공 및 물류표준화·물류자동화·물류공동화에 대한 고려가 강조되어야 할 것이다.

## 第3節 物流基本活動

### I. 運送 - 物流合理化的 決定要因

#### 1. 現行 運送關係法規의 內容

運送分野는 크게 운송시설과 운송사업으로 구분할 수 있다. 그리고 運送施設은 다시 도로·철도·항만·공항 등의 각각의 기본시설과 부대설비를 제공하는 활동으로 나뉘고, 運送事業은 자동차·철도차량·선박·항공기 기타 운송수단에 의하여 재화를 장소적으로 이동시키는 각각의 활동으로 나뉜다. 현행 운송관계법규로는 화물운송 일반에 관하여 정하고 있는 貨物流通促進法과 도로·철도·해운·항만 및 항공운송에 관한 개별법규가 있다.

#### 1) 貨物運送 一般 - 貨物流通促進法

##### (1) 主要內容

貨物運送促進法은 육상·해상·항공의 일관운송을 주선할 수 있는 복합운송주선업체도를 두고, 복합운송주선업자가 발행하는 복합운송증권, 복합운송주선업자의 책임 및 준수사항 등에 관한 사항을 정하고 있다.

##### (2) 用語의 定義(제2조)

複合運送周旋業이란 타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물을 일관하여 운송하는 사업을 말한다.

##### (3) 複合運送周旋에 관한 規定의 內容

#### ① 복합운송주선업의 등록 등

i. 복합운송주선업의 등록(제8조)

ii. 등록사항의 변경(제9조)

- iii. 등록의 결격사유(제10조)
  - iv. 등록기준(제11조)
  - v. 등록의 취소 또는 사업정지명령(6개월이내)(제20조)
- ② 영업에 관한 사항
- i. 복합운송약관의 인가(제13조)
  - ii. 요금의 신고(제12조)
  - iii. 복합운송증권의 발행(제14조)
  - iv. 복합운송주선업자의 책임(제15조)
  - v. 사업자의 준수사항 등(제16조)
- ③ 사업개선명령 - 복합운송주선업의 건전한 발전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우(제17조)
- ④ 사업의 승계 및 휴지·폐지
- i. 사업의 승계(제18조) - 건설교통부장 관에 신고
  - ii. 사업의 휴지·폐지(제19조) - 건설교통부 장관에 신고
- ⑤ 협회(제21조) - 건설교통부 장관의 설립인가
- ⑥ 차금의 지원(제22조) - 복합운송주선업에 필요한 소요자금의 융자 등

## 2) 道路

도로의 운송시설에 관하여는 道路法 등에서 정하고 있고, 도로운송사업에 관하여는 自動車運輸事業法에서 정하고 있다. 그리고 운송사업과 관련한 자금 및 세제 등의 지원에 대하여는 따로이 陸運振興法이 마련되어 있다.

### (1) 道路法

道路法은 도로의 시설 및 관리·운영에 관한 일반법으로서, 도로관리의 적정을 기하기 위하여 도로에 관하여 그 노선의 지정 또는 인정·관리·시설기준, 보전 및 비용에 관한 사항을 규정함을 목적으로 제정되었다. 주요내용으로 도로의 종류·등급에 대한 정의를 비롯하여, 도로의 신설·개축·수선 등의 도로공사 및 도로의 사용·관리 등에 관하여 정하고 있다. 그밖에 도로의 시설 및 관리·운영에 관한 특별법으로는, 도로에 관한 재원을 확보하고 이를 효율적으로 운용하기 위하여 제정된 '道路整備促進法(1967년 제정)', 도로의 신설·관리 기타 이에 관련된 사업을 위한 '韓國道路公社法(1986년 전문개정)', 고속국도에 관하여



도로법에 규정한 것 이외에 그 노선의 지정, 도로의 구조관리 및 보전 등에 관하여 필요한 사항을 규정하기 위한 '高速國道法(1970년 제정)' 그리고 '道路等交通施設特別會計法(1993년 제정)'·'有料道路法(1963년 제정)'·'私道法(1961년 제정)' 등이 있다.

### (2) 自動車運輸事業法

自動車運輸事業法은 자동차운수사업에 관한 질서를 확립하고 자동차운수의 종합적인 발달을 도모하기 위하여 제정되었다. 自動車運輸事業法은 주요내용으로 자동차운송사업·자동차운송주선사업 및 자동차대여업의 면허·등록 및 기타 영업활동의 규제에 관하여 정하고 있다.

### (3) 陸運振興法

陸運振興法은 육운사업을 진흥시킴으로써 공로운송의 원활을 기할 목적으로 제정되었다. 陸運振興法에서는 육운진흥기본계획의 수립·공고 및 자동차운수사업자에 대한 정부의 자금 및 세제 지원 등을 주요내용으로 담고 있다.

## 3) 鐵道

철도운송시설 및 철도운송사업에 관한 일반법으로는 鐵道法이 있다. 鐵道法은 철도의 건설·차량기구의 구조 및 운전 등 철도의 운영 일반을 비롯하여 원활한 여객 및 화물철도운송을 위하여 제정되었다. 이중 화물운송에 관하여는 대화물·소화물·수화물 및 화약류운송으로 구분하여 정하고 있다. 그밖에 철도운송에 관한 현행법규로는, 도시교통권역의 원활한 교통소통을 위하여 도시철도의 건설을 촉진하고 그 운영을 합리화하여 도시교통의 발전과 도시교통이용자의 편의를 증진시키기 위한 '都市鐵道法', 철도소운송에 관한 질서의 확립과 소운송업의 건전한 발전 및 운송효율의 향상을 도모하기 위한 '鐵道小運送業法', 공공철도의 건설·개량사업의 시행에 필요한 행정절차를 간소화하여 공공철도를 효율적으로 건설·개량하기 위한 '公共鐵道建設促進法' 및 기타 '道路等交通施設特別會計法(1993년 제정)', '國有鐵道財産의活用に관한法律(1984년 제정)', '韓國鐵道公社法(1989년 제정)', '韓國高速鐵道建設工團法(1991년 제정)', '索道軌道法(1993년 제정)' 등이 있다.

#### 4) 海運 · 港灣

해상운송에 관하여는 해상운송사업에 관한 일반법으로 海運法과 해상운송사업의 지원을 위한 海運産業育成法 등이 있다. 또한 해상운송의 출발점과 종착점으로서의 역할을 담당하는 항만에 관하여는, 항만시설 일반에 관한 港灣法과 항만운송사업에 관한 港灣運送事業法 등이 마련되어 있다.

海運法은 해상운송 일반의 질서를 유지하고 해운업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 제정되었다. 해운법에서는 해상운송사업을 여객운송사업과 화물운송사업으로 구분하여 면허·운임 등에 대한 규제를 정하고 있다. 이중 화물운송에 관하여는 면허·운임 등의 규제 이외에 해상화물운송주선업·해운중개업·해운대리점업·선박임대업·선박관리업 등의 등록 기타 규제에 관한 규정을 두고 있다. 또한 海運産業育成法에서는 해운산업육성기본계획 및 해운산업합리화계획의 수립·공고를 비롯하여, 해운산업 및 조선에 대한 자금지원 등에 관하여 정하고 있다. 그밖에 해상운송과 관련하여 '海上交通安全法(1986년 제정)', '韓國海運組合法(1961년 제정)', '船舶法(1982년 제정)' 등이 마련되어 있다.

港灣法은 항만의 지정·개발·관리 및 사용에 관한 사항을 규정함으로써 항만의 건설을 촉진하고 그 관리·운영의 효율화를 도모하기 위하여 제정되었다. 항만법에서는 항만기본계획의 수립·시행을 비롯하여 항만의 개발 및 관리·사용 등에 관하여 정하고 있다. 또한 港灣運送事業法에서 항만운송사업의 면허·운임 등에 관한 규제 이외에 항만운송부대사업과 해외항만사업의 허가등록 등에 관하여 정하고 있고, 한국컨테이너부두공단법에서는 컨테이너화물을 운송하는 선박이 이용하는 부두인 컨테이너부두의 개발·관리·운영 등에 관한 사항을 정하고 있다. 그밖에 항만과 관련하여 '開港秩序法(1991년 전면개정)', '導船法(1986년)' 등이 마련되어 있다.

#### 5) 航空

항공운송에 대한 규율 또는 지원에 관한 현행법규로는 항공운송시설과 항공운송사업에 관한 일반법인 航空法과 항공운송사업의 지원을 위한 航空運送事業振興法 등이 있다. 航空法은 국제민간항공조약의 규정과 동조약의 부속서로서 채택된 표준과 방식에 따라 항공기 항행의 안전을 도모하기 위한 방법을 정하고

항공시설의 설치·관리의 효율화를 기하며 항공운송사업의 질서를 확립하기 위하여 제정되었다. 항공법에서는 항공기의 등록·항공종사자의 자격·항공기운항시의 준수사항 등을 비롯하여, 항공운송시설인 공항의 개발 및 관리 등에 관한 사항·비행장 및 항공보안시설의 설치 및 허가 등에 관한 사항 그리고 항공운송사업·항공기취급업 등에 대한 면허·운임 기타 규제를 정하고 있다. 그밖에 항공운송과 관련하여는 항공운송사업의 진흥을 위한 ‘航空運送事業振興法’, ‘航空機運航安全法(1974년 제정)’, ‘韓國空港工團法(1979년 제정)’, ‘首都圈新空港建設促進法(1991년 제정)’, ‘首都圈新空港建設工團法(1994년 제정)’ 등이 마련되어 있다.

## 2. 運送關係法規의 問題點 및 改善方案

運送分野에 있어서 가장 먼저 해결되어야 할 문제는 현재 포화상태에 있는 道路·鐵道·港灣·空港 등 運送施設을 확충하는 것이다. 이들 운송시설은 산업 전반에 미치는 영향이 지대한 기반시설인 만큼 우선적으로 정부차원에서의 투자 확대가 선행되어야 할 것이며, 차선책으로 민간자본유치가 고려되어야 할 것이다. 다음으로 運送分擔率이 道路運送에 치우쳐 있을 뿐만 아니라 도로운송이 과도하게 自家用車輛 위주로 되어 있고 이종운송수단간의 연계에 의한 一貫運送體制가 이루어지지 않고 있다는 점이 시급하게 개선해야 할 문제점으로 지적할 수 있다. 운송시설중 특히 도로는 그 포화상태가 심각한 만큼, 도로운송의 부담을 다른 운송수단으로 분산시켜 운송수단간의 부담을 적정화하여야 할 것이다. 이를 위하여는 국내화물운송체제를 철도와 해운 및 항공의 역할을 증대시키는 방향으로 개편하여야 할 것이며, 이와 함께 운송수단간의 연계의 강화를 통한 일관운송체제를 확대하여야 할 것이다. 한편 도로운송의 운송효율을 높이기 위하여는, 규모의 경제를 살릴 수 있는 영업용차량 위주의 도로운송으로의 전환이 필요하다.

運送關係法の 체계에 있어서는 각각의 운송분야별 특성과 이종운송수단간의 연계가 고려되어야 할 것이다. 운송시설에 관하여는 도로·철도·항만·공항 등 운송시설별로 그 건설 및 관리·운영에 관한 개별법을 두고, 운송사업에 관하여는 운송분야별로 진입규제 및 요금·운임규제 등의 완화 내지는 철폐를 주된 내용으로 하는 개별법을 두며, 복합운송 및 복합운송주선에 관하여는 물류 전반을

규율 또는 지원하는 법규에서 정하는 것이 바람직하다고 생각한다.

## Ⅱ. 保管

### 1. 現行 保管關係法規의 內容

保管이란 재화를 물리적으로 보존·관리하는 시설 및 보관설비를 제공하고 그 설비를 이용하여 직접 보관하는 활동을 말한다. 보관에 있어서는 물류비와 관련하여 특히 재고관리가 중요한 의미를 가진다. 보관과 관련하여 공산품에 대하여는 貨物流通促進法에서 창고에 관한 규정을 두고 있고, 농산물에 대하여는 따로 農業倉庫業法이 마련되어 있다. 그밖에 보관설비와 관련한 物流自動化에 대하여는 본장 '第4節 物流支援活動 Ⅲ. 物流標準化·物流自動化 및 物流共同化'에서 후술한다.

#### 1) 貨物流通促進法

(1) 貨物流通促進法에서는 종래 창고업법에서 허가업종이던 창고업을 등록업종으로 전환하여 규정하고 있다.

#### (2) 用語의 定義

- ① 倉庫란 물건의 멸실 또는 훼손을 방지하기 위한 보관시설 또는 보관장소를 말한다.
- ② 倉庫業이란 타인의 수요에 응하여 유상으로 창고에 물건을 보관(일시보관 등 건설교통부령이 정하는 것 제외)하는 사업을 말한다.

#### (3) 倉庫業에 관한 規定의 內容

##### ① 창고업의 등록 등

##### i. 창고업의 등록 및 변경 등(제39조)

- i) 창고업의 등록 - 건설교통부 장관에 신고
- ii) 변경사항 또는 신축 - 건설교통부 장관에 신고

- ii. 등록기준 등(제40조)
- iii. 등록의 취소 또는 사업정지명령(6개월 이내)(제46조)
- ② 사업계획, 상호, 창고의 위치, 구조 또는 설비의 변경 - 건설교통부 장관에 신고(제43조)
- ③ 영업에 관한 사항
  - i. 요금 및 그 변경의 신고(제42조)
  - ii. 창고증권의 발행(제44조)
  - iii. 보험가입(제45조)
- ④ 사업개선명령 - 창고업의 건전한 발전 및 화물유통의 개선을 위하여 필요하다고 인정하는 경우(제41조)
- ⑤ 자금의 지원(제47조)
  - i. 소요자금의 일부 융자
  - ii. 창고시설의 보수·개조 또는 개량
- ⑥ 준용규정(제48조)
  - i. 등록의 결격사유(제10조)
  - ii. 약관의 인가(제13조)
  - iii. 사업자의 준수사항(제16조)
  - iv. 사업의 승계(제18조) - 건교부장관에 신고
  - v. 사업의 휴지폐지(제19조) - 건교부장관에 신고
  - vi. 협회(제21조) - 건교부장관의 설립인가

## 2) 農業倉庫業法

- (1) 農業倉庫業法은 농업창고를 널리 농민에게 이용하게 함으로써 농민의 경제적 이익을 도모하여 농업경제의 건전한 발전에 기여함을 목적으로 하고 있다.
- (2) 農業倉庫業法에서는 농업창고업자의 자격, 농업창고업의 인가, 창고증권의 교부, 연합농업창고업 등에 관하여 정하고 있다.

## 2. 保管關係法規의 問題點 및 改善方案

保管分野에 있어서는 먼저 보관시설인 창고의 유통창고로의 전환 및 자동창고·특수창고 등의 확대가 시급히 요구되고 있다. 즉, 창고의 기능이 기존의 단순한 보관기능에서 보관기능은 물론 입하물의 검사·가공·분류, 포장작업까지 가능한 다목적 물류시설 즉, 유통창고로 재정립되어야 하고, 자재관리의 효율화 및 구매·생산·판매의 원활한 연계가 가능한 자동창고가 확대되어야 하며, 고부가가치를 발생시키는 특수창고를 늘려야 할 것이다. 이와 함께 전반적인 물류의 효율화를 기하기 위하여는 대도시에 산재되어 있는 창고시설의 집단화를 유도하는 한편, 창고시설 건설시 전국적인 안배를 고려하여야 할 것이다.

保管關係法の 체계에 있어서는 保管이 商的 流通과 밀접한 연관성을 갖는 만큼, 진입규제 및 요금규제의 완화 내지는 철폐를 기본적인 내용으로 하여 상적 유통을 규율 또는 지원하는 법규에서 취급하는 것이 타당하다고 생각한다. 또한 農産品의 보관에 관한 農業倉庫業法の 경우 1961년에 제정된 이래로 유통환경의 극심한 변화에도 불구하고 이를 수용하기 위한 개정작업이 한차례도 없었다는 점이 지적되어야 할 것이다.

## Ⅲ. 包裝

包裝이란 재화를 운송하거나 보관함에 있어 그 가치 및 상태를 보호하기 위하여 적절한 재료·용기 등을 물품에 가하는 기술·시설 및 포장설비를 제공하고 그 설비를 이용하여 직접 포장하는 활동이다. 포장은 個裝, 內裝, 外裝의 3종으로 나뉘는데, 個裝이란 물품개개의 포장을 말하고, 內裝이란 포장화물 내부의 포장을 말하며, 外裝이란 포장화물의 외부포장을 말한다. 포장에 관하여는 産業디자인·包裝振興法에서 구체적인 사항을 정하고 있고, 이법 이외에도 流通産業近代化促進法, 貨物流通促進法, 都·小賣業振興法 및 農水産物流通및價格安定에 관한法律, 計量및測定에 관한法律 및 産業標準化法에서 포장과 관련하여 물류표준화에 관한 규정을 두고 있다. 이 중 物流標準化에 관하여는 본장 '第4節 物流支援活動 Ⅲ. 物流標準化物流自動化 및 物流共同化'에서 후술한다.

産業디자인·包裝振興法은 산업디자인 및 포장의 연구개발을 촉진하고 이의

진흥을 위한 사업을 지원함으로써 산업의 경쟁력을 강화하기 위하여 제정되었다. 産業디자인·包裝振興法상 포장이란 유통과정에서 물품을 안전하게 보호하고 취급이 편리하며 판매를 촉진할 수 있도록 하기 위한 기법 또는 기술을 말하고, 이를 위한 재료 및 용기의 개발, 표준화·자동화 등을 포함한다(제2조제2호). 産業디자인·包裝振興法에서는, 산업디자인 및 포장의 연구개발과 진흥을 위한 산업디자인·포장종합진흥계획의 수립·공고(제3조), 산업디자인·포장진위위원회의 설치·운영(제5조) 등을 비롯하여, 산업디자인 및 포장에 관한 연구개발·조사·분석·자문 등을 전문적으로 행하는 회사에 대한 지원 및 전문인력의 양성 등에 관하여 정하고 있다.

#### IV. 荷役

荷役이란 운송과 보관의 시작과 종료시점에서 재화를 취급하는 시설 및 하역 설비를 제공하거나 그 설비를 이용하여 직접 하역하는 활동을 말한다. 이러한 하역에서는 환적이 주된 내용을 이룬다. 하역에 관하여는 이를 직접 규율하고 있는 현행법규는 없다. 다만, 하역과 관련하여 流通産業近代化促進法, 貨物流通促進法, 都·小賣業振興法 및 農水産物流通및價格安定에 관한法律, 計量및測定에 관한法律 및 産業標準化法에서 物流標準化에 관한 규정을 두고 있고, 都·小賣業振興法에서 하역과 관련하여 物流自動化에 관한 규정을 두고 있다. 물류표준화와 물류자동화에 관하여는 본장 '第4節 物流支援活動 III. 物流標準化·物流自動化 및 物流共同化'에서 후술한다.

## 第4節 物流支援活動

### I. 物流情報

#### 1. 現行 物流情報 關係法規의 內容

物流情報는 정보시설과 정보사업으로 구성되는데, 정보시설이란 전신, 전화, 우편 등 산업용 통신의 기본시설 및 그 부대시설을 말하고, 정보사업이란 정보의 시간적·공간적 전달, 정보의 보존, 정보의 가공 등을 말한다. 물류정보에 관하여는 流通産業近代化促進法과 貨物流通促進法 및 都·小賣業振興法에서 관련규정을 두고 있다.

##### 1) 流通産業近代化促進法

流通近代化促進法에서는 본법의 적용대상인 유통근대화를 위하여 필요한 사업의 하나로 '산지와 소비자 간의 유통정보체계화에 관한 사업'을 정하고 있다(제3조 및 동법시행령 제2조).

##### 2) 貨物流通促進法

貨物流通促進法에서는 '화물유통을 위한 전산망의 개발·보급 및 이용촉진'을 화물유통기본계획사항의 하나로 정하고 있다(제3조제2항제4호).

##### 3) 都·小賣業振興法

1995년 1월 도·소매업에 대한 규제를 완화하고 판매업자 또는 제조업자가 직접 행하는 물류활동을 원활히 하여, 유통시장개방에 대비하고 물류비의 절감을 통하여 유통산업의 경쟁력을 강화하며 물가를 안정시킨다는 취지로 都·小賣業振興法이 전문개정된 바 있다. 이번 개정에서는 특히 물류의 정보화와 관련하여, 도·소매업진흥종합계획을 수립하는 경우 무자료거래의 근절 및 집배송시설의 확보·지원과 함께 유통정보화 등에 관한 사항이 포함되도록 계획의 범위를



확대하고(제3조), 유통정보화촉진을 위하여 통상산업부 장관이 제조업자 및 판매업자에게 다음과 같은 사항을 권고 또는 명령할 수 있도록 하였다(제31조).

- (1) 특정품목의 제조업자에 대한 공통상품코드의 표기 권고
- (2) 일정규모 이상의 영업장을 운영하는 자에 대한 판매시점 정보관리시스템의 도입 권고
- (3) 권고 불이행시 명령

## 2. 物流情報 關係法規의 問題點 및 改善方案

物流情報化는 개별물류의 원활한 수행은 물론이고 종합물류를 위하여 필수적으로 요구되는 사항이다. 즉, 물자의 흐름과 정보의 흐름이 동시에 이루어질 때 물류의 효율화를 기할 수 있다. 이를 위하여는 기업과 정부의 노력과 투자를 바탕으로 하여 물류정보시스템이 구축되어야 한다. 이러한 물류정보시스템은 좁게는 개별물류단위 또는 유통단지 기타 복합물류시설내에서, 넓게는 이종물류분야 간 내지는 전체 물류에 있어서 통일적으로 관리·운영되어야 한다.

物流情報시스템의 구축 및 통일적 관리·운영의 규율 또는 지원과 관련해서는, 먼저 유통 一般에 관한 法規에서 유통정보에 대한 통칙적인 내용을 정하고, 物的 流通 및 공산품·농수산물별 商的 流通 전반에 관한 法規에서 각각 물류정보 및 관련 상적 유통정보 일반에 관한 규정을 두며, 다시 개별물류부문간 또는 전체 물류에 걸친 물류정보에 대하여는 물류 전반에 관한 법규에서, 개별물류단위의 물류정보에 대하여는 個別物流關係法에서 정하는 것이 바람직하다고 생각한다. 한편 규율 또는 지원의 내용에 있어서는 전송의 표준화, 정보의 관리, 정보 교류의 촉진 및 협의체의 구성 등이 포함되어야 할 것이다.<sup>44)</sup>

44) 참고로 電送의 標準化, 電磁文書·署名의 效力 및 安全管理 등에 관하여는, 무역업무와 관련하여 '貿易業務自動化促進法(1991년 제정)'에서, 공업·광업 및 에너지산업과 관련하여 '工業및에너지技術基盤造成에관한法律(1994년 제정)'에서 관련규정을 두고 있다.

## Ⅱ. 物流加工

物流加工이란 물류과정에서 부가가치를 부여하는 활동을 말한다. 구체적으로는 가공설비를 제공하거나 그 설비를 이용하여 직접 가공하는 활동으로, 보존을 위한 가공·동일기능의 형태전환을 위한 가공 및 물류과정상의 가동율을 향상시키기 위한 가공 등이 있다. 물류가공에 대하여 직접 규율하고 있는 현행법규는 없다. 다만, 産業標準化法에서 물류가공과 관련하여 산업표준을 정하고 있고, 그 밖에 현행 물류관계법상에 물류표준화 및 물류자동화에 관한 규정이 물류가공에 적용될 수 있다. 물류표준화 및 물류자동화에 관하여는 본절 'Ⅲ. 物流標準化·物流自動化 및 物流共同化'에서 후술한다.

産業標準化法은 산업표준을 제정·보급함으로써 광공업품의 품질고도화 및 동제품 관련 서비스의 향상, 생산효율의 향상, 생산기술의 혁신 등을 기하며 거래의 단순·공정화 및 소비의 합리화를 위하여 제정된 산업표준화에 관한 일반법이다. 이법에서는 주요내용으로 한국산업규격의 제정(제10조), 제품의 규격표시 및 가공기술 규격표시의 허가(제11조 및 제12조), 외국제품의 규격표시의 승인(제13조) 등에 관한 규정을 두고 있다.

## Ⅲ. 物流標準化·物流自動化 및 物流共同化

### 1. 物流標準化

#### 1) 現行 物流標準化 關係法規의 內容

物流標準化에 대하여는 流通産業近代化促進法, 貨物流通促進法, 都·小賣業振興法 및 農水産物流通및價格安定에 관한法律, 計量및測定에 관한法律 및 産業標準化法에서 관련규정을 두고 있다.<sup>45)</sup>

45) 産業標準化法에 관하여는 본절 'Ⅱ. 物流加工' 참조.

(1) 流通産業近代化促進法

流通近代化促進法에서는 본법의 적용대상사업의 하나로 '농·수산물출하 촉진을 위한 보관 및 저장시설과 상품화 촉진을 위한 규격화 및 포장개선사업'을 정하고 있다(제3조).

(2) 貨物流通促進法

貨物流通促進法상 물류표준화란 화물의 원활한 유통을 위하여 '장비의 종류·형상·치수 및 구조'와 '외부포장의 종류·형상·치수·구조 및 방법'을 통일하고 단순화하는 것을 말한다(제2조). 여기에서 '외부포장'이란 화물의 운송·보관 또는 하역시 화물을 안전하게 보호하고 취급이 편리하도록 하기 위하여 용기 등으로 화물의 외부를 싸는 것을 말한다. 貨物流通促進法은 물류표준화를 화물유통기본계획사항의 하나로 정하고 있고(제3조제2항제3호), 화물유통과 관련된 장비 및 외부포장의 표준화를 위하여 건설교통부 장관이 다음과 같은 사항을 추진하도록 규정하고 있다.

① 물류표준의 기준 및 보급촉진 등(제5조)

- i. 물류표준의 기준 제정 - 건설교통부 장관이 工業標準化法상의 韓國工業規格(제14)의 제정 등을 공업진흥청장에 요청
- ii. 물류표준의 권고 또는 명령

② 물류표준화추진위원회 설치(제6조)

③ 표준장비 등 사용자에게 대한 우대조치(제7조) - 운임할인 등 권고

(3) 都·小賣業振興法

1995년 都·小賣業振興法의 개정을 통하여 물류표준화에 대한 통상산업부 장관의 권고 및 지원의 근거가 마련되었다. 통상산업부 장관은 화물유통촉진법상의 물류표준화추진위원회에서 의결된 물류표준의 보급을 촉진하기 위하여 판매업자 및 제조업자에 대하여 표준장비를 제조·사용하거나 포장의 규격화 등 필요한 조치를 취할 것을 권고하고, 권고를 이행하는 판매업자 및 제조업자에 대하여 필요한 소요자금의 일부를 지원할 수 있다(제32조제1항 및 제4항).

(4) 農水産物流通및價格安定에 관한法律

農水産物流通및價格安定에 관한法律에서는 농수산물의 상품성 향상과 공정한 거래형성을 위하여, 농수산부 장관이 도매시장 또는 공판장의 개설자나 도매시장법인에 대하여 거래품목의 규격화 촉진에 필요한 사항을 명령을 발할 수 있도록 정하고 있다(제58조).

(5) 計量및測定에 관한法律

計量및測定에 관한法律은 계량 및 측정에 관한 국가표준을 확립하고 이의 체계적인 보급과 통일적 적용으로 적정한 계량 및 측정의 실시를 확보할 목적으로 제정된 계량 및 측정에 관한 일반법으로서, 국가계량 및 측정표준의 관리, 측정표준 및 시험·검사기관, 계량기에 관한 사업, 계량의 안전확보, 사후관리 등에 관하여 정하고 있다.

2) 現行 物流標準化 關係法規의 問題點 및 改善方案

운송, 보관, 포장, 하역 등 개별물류들이 상호 유기적인 연관성과 일관성을 유지하면서 운영되기 위하여는 물류관련설비가 표준화되고 상품이 규격화되어야 한다. 이를 위하여는 법제도상 국가차원의 합리적인 표준규격을 제정하고 홍보를 강화함과 동시에 보급을 촉진하기 위하여 표준화에 대한 인센티브를 확대하여야 한다. 이러한 인센티브의 내용으로는 표준규격으로 설비를 변경하는 기업 및 표준팔레트 렌탈기업에 대한 지원, 규격화물에 대한 운임할인제도의 적용 확대 및 정부조달의 경우 규격자재 및 규격기계기구의 납품유도 등을 들 수 있다.

한편 물류표준화는 이를 전분야에 걸쳐 일시에 실시하는 것이 불가능한 만큼 단계별 표준화대책을 마련하는 방안도 강구해 볼 수 있을 것이다. 물류표준화의 단계별 추진을 고려해 본다면, 제1단계로 정부조달물자, 양곡, 우편, 철도시설 등 정부부문의 표준화를 시범사업으로 추진하고, 제2단계로 업종별 물류표준화 협의기구를 운영하여 동일업종내의 협조를 유도하는 것이 바람직할 것이다.<sup>46)</sup>

46) 한국산업은행, 전계서, 166면 참조.

## 2. 物流自動化

1995년 1월 都·小賣業振興法の 전문개정을 통하여 물류자동화 등에 대한 통상산업부 장관의 권고 및 지원의 근거를 마련하였다. 통상산업부 장관은 물류자동화 및 기계화를 위한 시설의 보급을 촉진하기 위하여 판매업자 및 제조업자에 대하여 이와 관련된 집배송시설의 설치를 권고하고, 권고를 이행하는 판매업자 및 제조업자에 대하여 필요한 소요자금의 일부를 지원할 수 있다(제32조제2항 및 제4항).

物流의 自動化는 集配送施設 뿐만 아니라 여타의 유통단지 기타 복합물류시설은 물론 보관·포장 및 물류가공 등에 있어서도 그 촉진이 유도·권고되어야 할 사항이다. 그러므로 집배송단지 이외의 유통단지 기타 복합물류시설과 보관·포장 및 물류가공 등에 대해서도 관련법규에서 물류자동화의 권고 및 지원 등의 내용을 명문화하는 것이 바람직하다고 생각한다.

## 3. 物流共同化

자원의 효율적 이용과 규모의 경제를 추구하기 위하여는 물류공동화가 추진되어야 한다는 취지로, 1995년 1월 都·小賣業振興法の 전문개정을 통하여 물류공동화에 대한 통상산업부 장관의 권고 및 지원의 근거가 마련되었다. 통상산업부 장관은 판매업자간, 제조업자 간, 판매업자와 제조업자간의 공동집하, 공동수송·배송, 집배송시설의 공동이용 등 물류공동화를 위한 조치를 취할 것을 권고하고, 권고를 이행하는 판매업자 및 제조업자에 대하여 필요한 소요자금의 일부를 지원할 수 있다(제32조제3항 및 제4항). 특히 물류시설의 활용도 제고와 규모의 경제를 통하여 물류의 효율성을 높인다는 측면에서 중소기업간의 물류공동화가 보다 적극적으로 추진되어야 할 것이다.

## IV. 物流技術의 向上 및 專門人力의 育成

### 1. 現行 物流技術의 向上 및 專門人力 育成에 관한 法規의 內容

#### 1) 流通產業近代化促進法

物流技術의 向上 및 專門人力 育成의 支援과 관련하여, 流通近代化促進法은 本법의 적용대상인 유통근대화를 위하여 필요한 사업의 하나로 '유통산업종사자의 교육·훈련 및 유통산업근대화를 위한 조사·연구사업'을 정하고 있다(제3조 및 동법시행령 제2조).

#### 2) 貨物流通促進法

貨物流通促進法에서는 '화물유통과 관련된 제도의 개선 기타 화물유통의 개선을 위하여 필요한 사항'을 화물유통기본계획의 사항의 하나로 정하고 있다(제3조제2항제5호).

#### 3) 都·小賣業振興法

都·小賣業振興法에서는 도·소매업종사자의 자질향상을 위한 교육훈련을 위한 유통연수기관의 지정 및 유통전문인력의 육성을 위하여 판매사제도를 두고 있다(제37조 및 제38조).

### 2. 物流技術의 向上 및 專門人力 育成에 관한 法規의 問題點 및 改善方案

물류의 효율화를 달성하기 위하여는 물류설비기술 및 정보화기술 등 물류기술의 향상이 전제되어야 한다. 이를 위하여는 물류설비사업 또는 물류정보사업 등의 육성과 함께 해당기업 자체의 적극적인 관련정보의 수집은 물론, 독자적인 연구개발투자와 이에 대한 지원이 필요하다. 또한 물류기술의 향상과 함께 물류전문인력의 양성이 시급히 요구되고 있다. 이를 위한 효과적인 방안의 하나는 물

류전문인력을 법제화를 통하여 국가공인자격(가칭 '物流管理士')으로 흡수하는 것이다.<sup>47)</sup>

---

47) 가칭 '物流管理士'制度 도입의 입법형식은 현행법상 이와 유사한 자격제도인 販賣士制度(都·小賣業振興法 제38조)와 經營·技術指導士制度(中小企業振興및製品購買促進에 관한法律 제31조)를 참고할 수 있을 것이다. 物流管理士制度는 이들 양자의 성격을 모두 가지고 있는 것으로 볼 수 있다.





## 參 考 文 獻

### 1. 國內文獻

#### 1) 單行本

- 강인수·황인세, 유통부문의 정보화, 통신개발연구원, 1991.12.  
\_\_\_\_\_, 유통부문의 정보화 II, 통신개발연구원, 1992.12.  
\_\_\_\_\_, 유통부문의 정보화 III, 통신개발연구원, 1993.12.  
농림수산부·한국농촌경제연구원, 농수산물유통구조개선대책백서, 1992.5.  
대한상공회의소, 전국물류단지 현황과 개발정책방향에 관한 연구, 1994.8.  
\_\_\_\_\_, 물류표준화 가이드, 1995.7.  
\_\_\_\_\_, '95 기업의 물류관리실태 조사보고, 1995.8.  
\_\_\_\_\_, 물류와 국가경쟁력, 1995.8.  
\_\_\_\_\_, 항공화물 물류개선과 연안해송 활성화 방안, 1995.9.  
송용섭, 현대마케팅론, 법문사, 1991.  
신세철, 유통산업의 개방효과와 대응전략, 대외경제정책연구원, 1992.7.  
안태호, 마케팅원론, 법문사, 1991.  
\_\_\_\_\_, 물류코스트, 갑진출판사, 1991.  
\_\_\_\_\_, 물류개론, 한국물류관리협의회, 1991.5.  
양지청, 사회간접자본론 - 이론과 정책, 서울프레스, 1994.  
이경순·이주철, 대량화물의 효율적인 운송전환 방안, 해운산업연구원, 1994.6.  
임종인·송세환, 한·미·일 유통산업의 구조분석 - 유통환경 변화에 따른 발전  
방안 -, 산업연구원, 1988.  
임호규·정승주·이용상, 화물유통기본계획수립에 관한 연구, 교통개발연구원,  
1993.  
정필수 외 3인, 종합화물유통관리체제와 우리나라의 대응방안, 해운산업연구원,  
1992.12.

- 진형인 · 백종실, 화물운송의 효율화를 위한 연계운송강화방안, 해운산업연구원, 1994.12.
- 진형인 · 하동우 · 전형진, 국제화물유통체제의 합리화전략, 해운산업연구원, 1994.12.
- 최성근, 일본의 유통환경과 법제분석, 한국법제연구원, 1992.9.
- 최장호, 유통시설 조성과 정비의 개선방안, 산업연구원, 1994.3.
- 추창협 · 김웅진, 물적유통론, 형설출판사, 1994.
- 한국산업은행, 우리나라 물류부문의 효율화 전략, 1994.12.
- 한희영, 마아케팅 원론, 다산출판사, 1991.
- 황적인 · 권오승, 경제법, 법문사, 1994.

## 2) 論文

- 김영추, “우리나라의 유통관계법제 개관”, 법제, 통권57호, 법제처, 1981.9.10.
- 임호규, “2000년대를 위한 종합물류체계의 개선방안 연구”, 물류연구 창간호, 한진종합물류연구소, 1992.6.
- 정용호, “국내 수송물류 효율화 및 도로정책방안”, 물류연구 제2호, 한진종합물류연구소, 1992.12.
- \_\_\_\_\_, “우리나라 제조업의 물류표준화 실태와 개선방향”, 물류연구 제4호, 한진종합물류연구소, 1993.12.
- 차중곤 · 전형구, “우리나라의 물류센터설립에 대한 소고”, 물류학회지 제3호, 1993.
- 추창협, “우리나라 기업의 물류비 실태에 관한 고찰”, 물류학회지 제2호, 1992.
- 한공식, “유통산업개방확대에 따른 영향과 그 대응방안”, 입법조사월보, 1992.5.

## 2. 外國文獻

### 1) 日本文獻

- E. 바쯔아 ·鈴木 武, 流通構造と流通政策 -日本と西ドイツの比較-, 東洋經濟新報社, 1984.
- 廣岡治哉 ·野村 宏, 現代の物流, 成山堂書店, 1994.

- 菊池康也, 物流再構築のすすめ, 同有館, 1993.
- 今本成和 外, 註解 経済法(上)・(下), 青林書院, 1985.
- 金澤良雄, 経済法, 法律學全書 52-I, 有斐閣, 1980.
- 農産物流通技術研究会, 農産物流通技術年報, 流通システム研究センタ, 1994.9.
- 流通経済研究所, 流通ハンドブック, 日本経済新聞社, 1972.
- 速水 保・山野邊義方, 流通経済の理論と實際, 成山堂書店, 1993.
- 田島義博, 流通讀本, 東洋経済新報社, 1987.
- \_\_\_\_\_, 規制緩和 -流通改革ビジョン, 日本放送出版協會, 1994.
- 通商産業省, 90年代の物流効率化ビジョン, 1992.3.
- \_\_\_\_\_, 90年代流通ビジョン, 1989.
- 公正取引委員會, “物流分野における政府規制の見直しについて”, ニューポリシー, 政策情報資料センタ, 1994.9.
- 松山隆英, “流通に関する政府規制”, 流通問題と獨占禁止法, 國際商業出版, 1992.
- 矢部丈太郎, “マーケティングと競争政策”, 流通問題と獨占禁止法, 國際商業出版, 1992.
- 巖崎稜, “物流法”, 法學セミナー, 1982.10.
- 運輸政策審議會, “21世紀に向けての90年代の交通政策の基本的課題への対応について”, 運輸経済研究センタ, 1991.
- 伊從 寛, “流通問題に對する法規制”, 流通問題と獨占禁止法, 國際商業出版, 1980.

## 2) 歐美文獻

- Bailey, Elizabeth E., David R. Graham & Daniel P. Kaplan, Deregulating the Airlines, MIT Press, 1985.
- Brenner, M. A., Leet J. O. & Scott Elihu, Airline Deregulation, Eno Foundation for Transportation Inc., 1985.
- M. Christopher, The Strategy of Distribution Management, Gower, 1985.
- Clifford Winston, Thomas M. Corsi, Curtis M. Grimm & Carol A. Evans, THE EFFECT OF SURFACE FREIGHT DEREGULATION, The Brookings Institution, 1990.

- Kenneth Button & David Pirfield, TRANSPORT DEREGULATION,  
St. Martin's Press, 1991.
- U. S. Congressional Budget Office, Policier for the Deregulated Airline  
Industry, 1988.
- U. S. Department of Transportation, "The Impact of State Economic  
Regulation of Motor Carriage on Intrastate and Interstate  
Commerce, 1990.
- D. Buck, "Using a Third Party to Solve Transport and Distribution  
Problems", Logistics Today, Vol. 4 No. 4., Sep. 1985.
- M. Peters, "Information Technology in Delivery Control," International  
Journal of Physical Distribution and Materials Management,  
Vol. 16 No. 3, 1986.

연구보고 95-3 物流關係法の 體系分析과 改善方案

---

---

1995년 12월 12일 印刷

1995년 12월 18일 發行

發行人 白 南 辰

發行處 **한국법제연구원**

印刷處 (주) 한국컴퓨터산업

서울특별시 종로구 신문로2가 1-103

전 화 : (722)2901~3, 0163~5

등록번호 : 1981. 8. 11 제1-190호

---

---

