

EC市場統合と産業構造の変化

The Integration of the Market of the European Community and the change of the Industrial Structure

主任研究員：中村 徹

分担研究員：宇野耕治 谷本谷一 山下 哲

1. 共同研究の進捗状況の総括（中間報告）

各研究員は長期共同研究を行なうにあたり設定した研究課題に基づき、昨年度の研究をさらに発展させるべく個別研究を継続している。各研究員の研究活動を中間報告として総括するならば、次のごとくである。

宇野研究員は、ECの域内政策およびそれに基づく制度的な問題について調査を継続して行っている。とりわけマーストリヒト条約の批准は、補完性原理の導入を規定し、それによって国家主権にある種の制限が課せられることになる。よって、EC諸国は政治的経済的制約を受けることになり、域内の経済構造にも大きな影響を及ぼすものと考えられている。今後、マーストリヒト条約の内容の検討と合わせて、引き続きEC関係の経済資料の収集を重ね、プロジェクトの研究目的であるEC諸国の経済構造ならびに運輸構造の変化の分析に備える。

谷本研究員は、ECにおける物流構造の変化のうち、とくに統合に伴うEC輸送市場自由化の阻害要因について調査を行った。問題の阻害要因として、(i)国別物流能力の格差、(ii)国別各種規制、基準等の格差、(iii)国別労働条件の格差を指摘している。これらの内容を簡単に紹介しておく、(iii)の問題については、EC加盟国間のトラック業者の機能ならびに能力の格差が問題となる。(ii)については、環境基準、車検、交通規制、車長、最大軸重等トラック輸送に関わる規制、基準の国による違い、さらには輸送される商品の規格、品質基準の違い、輸入商品規制の違い等、多くの面での加盟国間の格差が問題となる。(iii)については、低賃金国から高賃金国への物流関係労働者の流入の問題、運転手の労働時間、休憩時間等の労働条件の格差が問題となる。これらの格差は加盟国間の競争条件の調和化政策の観点から問題にしななければならないことを明らかにしている。

山下研究員は、ドイツ統一はコール政権が政治的思惑によって進めたものであることを示したうえで、経済的には大きな混乱、軋み、ジレンマを引き起こし、現在に至っていると指摘している。信託庁による民営化政策の結果、8,400件の民営化に成功したが、1,600程度の企業は閉鎖された。さらに、民営化もできず、かつ再建あるいは企業閉鎖もできない企業がなお2,000あまり残ると予測されている。これらの企業はかつての基幹産業企業であり、地域経済ならびに産業立地維持の問題に絡むゆえに、民営化にこぎ着けるにはなお幾多の曲折を経なければならない。この他に、不動産や土地の管理、これまで企業売却の際締結された投資や雇用の監視、信託会社契約書の審査など、数多くの問題が山積していることを明らかにされた。

中村研究員は、E C市場統合がE Cを構成する主要加盟国の国内道路貨物市場にいかなる変化をもたらすかという課題を検討するにあたり、今年度は欧州市場統合以前の旧西ドイツの道路貨物運送市場の構造を明らかにした。それによると、旧西ドイツにおける長距離国内運送に占める外国のトラックのシェアが拡大傾向にあり、国内市場の国際化が進行している状況を確認することができた。なお、本研究の内容の詳細については、大阪産業大学論集社会科学編95号（1994年3月）を参照されたい。（中村 徹）

分担研究報告

E C統合に伴う産業経済の構造的変化

宇野耕治（経営学部）

現在、E Cの域内政策およびそれに基づく制度的な問題について調査を継続している。特に、マーストリヒト条約の批准の問題が現在大きな問題として浮び上っており、この条約の批准によって、E C諸国は政治的経済的な制約を受けることになる。連邦制の確立を目標とするマーストリヒト条約の実施によっては、E C域内の経済構造は大きな影響を受けることは避けられないと考えられる。このFEDERALISMの実施に関わる補完性原則（Principle of subsidiarity）と民主制原則（Democracy）の適用については、国家主権など多くの問題を含んでいると言われる。この問題は、結局マーストリヒト条約の内容の検討に関するものである。

そこで、この条約の内容について検討し、条約の批准状況について見守っているところである。

なお、引き続きE C関係の経済資料の収集を重ね、プロジェクトの研究目的であるE C諸国の経済構造および運輸構造の変化の分析に備えている。

E C市場統合に伴う物流構造の変化

谷本谷一（経営学部）

本年は、E Cにおける物流構造の変化のうち、特に統合に伴うE C輸送市場自由化の阻害要因について調査研究した。以下その概要を述べる。

(1) 国別物流能力の格差

E C加盟国のトラック業者の機能、能力の格差が大きい。一部の国の業者を除いては中小企業がほとんどであるが、最も強力なのがオランダであり、ついでベルギーと見られている。そしてこれらの国の業者は歴史も古く、ノウハウも蓄積されている。その他の国は相対的に弱体

で、生業的な零細企業が多くなっている。またはほとんどの国ではトラック業者の数が多すぎて、「数の過多性と規模の過小性」が問題となっている。

そしてこれまでは免許、2国間協定等によって、各々自国の輸送市場への外国企業の参入を規制してきたが、このままでECの輸送市場が全面的に自由化されれば、多くの国の市場はオランダ等の強力な業者にたちまち侵食されてしまい、弱小業者は潰れてしまうおそれがある。

特に問題となるのが、カボタージュ輸送（ある国の運送業者が他の国の国内輸送を行うこと）である。このカボタージュ輸送が全面的に認められれば、特定国の有力企業に自国のトラック輸送市場が占拠されてしまう。したがって、多くの国々は自国のトラック業者保護のため、そう簡単には完全自由化には踏み切れないわけである。EC委員会はローマ条約第75条第1項(b)「非居住者の運送業者が加盟国内の国内輸送に参加することを認める条件」、即ちカボタージュ免許に関する共通政策について93年から条件付きで実施する案を提案したが、加盟国の合意が得られず実施が困難となっている。

(2) 国別各種規制、基準等の格差

環境基準、車検、交通規制、車長、最大軸重等、トラック輸送に直接かかわる規制、基準の国による違い、さらには輸送される商品の規格、品質基準の違い、輸入商品規制の違い等々、多くの面での加盟国間の格差がある。

例えば、ドイツでは環境基準、車検、商品規格等が厳しくなっているが、スペイン、イタリア、ポルトガル等では緩やかである。ところが逆に、イタリアは日本商品等の輸入を強く規制している。これらの違いを、果たして一定の水準に統一することができるかどうか大きな問題となっているわけである。

(3) 国別労働条件の格差

「水は低きに流れ、人は高きに流れる」の譬えのごとく、スペイン、ポルトガル、ギリシャ等の低賃金国から、トラック運転手等の物流関係労働者が賃金の高い国へ大量に流れ込む。もちろん労働力の移動には量のみでなく質が大きな要因となるが、世界的な不況の中での労働市場の摩擦が心配される。

その他、運転手の労働時間、休憩時間等の労働条件についても国ごとの格差が大きい。

ドイツ統一とその経済的・経営的影響

山下 哲（経営学部）

現在、ドイツ経済は第二次世界大戦後最も深刻といってよい不況に見舞われている。失業は依然として高水準に留まり（旧西ドイツ地域8.2%、旧東ドイツ地域16%）、国際収支は急速に悪化し、租税・公費負担はGDPの50%を超えている。この様な情況を作り出した原因に「ド

イツ統一」が全く無関係とは言い難い。

ドイツ統一が当初予定されていた周到な準備を全く無視し、政治的な思惑からコール政権によってかなり強引に進められたことに問題がある。とくに、旧東ドイツ側にはほとんど準備する暇を与えることなく強行された所謂「通貨同盟」による西ドイツマルクの導入は、時のドイツ連銀ペール総裁すら強く反対した内容であった。果たしてドイツ統一は政治的には、一定の「成果」を挙げたものの、経済的には、大きな混乱、軋轢、ジレンマを引き起こし、現在に至っている。

社会主義経済体制の下では最も優れた工業力を持っていた旧東ドイツマクロ経済は、「通貨同盟」によって全く裸で寒風に晒される結果となり、あえなく急速に崩壊した。この影響はまことに深刻で、当初の予想をはるかに超える財政負担はドイツ経済に重くのしかかっている。

このことは、信託庁によって進められている国有企業の「民営化」政策にも大きな影を落としている。信託庁は約1万を超す企業の所有者としてこれまで民営化を進めて来たが、結局8,400程度の企業の民営化に成功、1,600程度の企業を閉鎖した。そして1994年末には、その業務を終了することになっている。しかし問題は「ヒレ肉は売れるが、脂肪・骨は売れ残る」と比喻される如く、民営化できた企業は旧東ドイツ地域に市場を保持できた「優秀」な企業（例えば地域限定企業、小売業、サービス業など）で、民営化にもできず、かつ再建あるいは企業閉鎖もできない企業がなお2,000あまり残ると予測されていることである。これらの企業の主なものは旧東ドイツ時代の基幹産業企業で、その去就が直接地域経済や産業立地維持の問題と絡んでくるので、民営化にこぎ着けるにはなお幾多の曲折を経なければならないであろう。これらの企業はたとえ信託庁がその業務を終了しても、政府が引き続き面倒を見て行かなければならない訳がある。

信託庁が残した業務には、このほか不動産や土地の管理、これまで企業売却の際締結された投資や雇用の監視、信託会社契約書の審査などあり、問題は山積している。

上記のようなドイツ統一後の社会市場経済化の情勢を引きつづき文献的に詳細に検討していくほか、今年こそ現地調査を実現し、研究を進めて行きたい。

EC加盟国における道路貨物運送市場の構造の変化について

中村 徹（経営学部）

M. BERNADET 教授の調査研究を手がかりにして、欧州市場統合以前の旧西ドイツの道路貨物運送市場の構造を明らかにし、ドイツ統一ならびに欧州市場統合後のドイツの状況との比較検討の材料にしようとするものである。

西ドイツの車両分類からみられる特徴として、搬送車両、すなわちトレーラーならびにセミ・トレーラーの増加が顕著である。トラックの重量からその市場構造をみるならば、大型トラックの割合がフランスのそれと比べて高くなっていることが特徴的である。

次に、道路貨物運送企業、とりわり長距離運送企業の組織構造をみるならば、長距離運送企業は1960年8月から1982年11月の間に19.5%減少している。これを保有免許数に基づく企業分類でみるならば、いわゆる小企業は減少しているが、保有免許数が7以上の、いわゆる大企業数が大幅に増加している。これを保有免許数に基づく企業の割合でみるならば、保有免許数2以下の小企業の割合が低下しているのに対して、保有免許数が3以上の企業の割合が拡大している。このように、長距離運送企業の構造をみるならば、多くの免許を保有する、いわゆる大企業の増加によって特徴づけられる。

つづいて、道路貨物運送を長距離運送と短距離運送に区別して、さらにこれを国内運送、国際運送ならびに通過運送に細分化して検討するならば、長距離運送において国際運送と通過運送の割合が顕著に拡大していることが指摘される。短距離運送については、国際運送と国内運送の比率には大きな変化はみられず、1986年実績では、国内運送が98.2%を占めている。これを運送タイプの分類から長距離運送ならびに短距離運送の構造を検討するならば、国内運送に限定される短距離運送における他人運送と私的運送との比率には大きな変化はみられないが、長距離運送においては、他人運送の割合の低下、私的運送ならびに外国の運送業者の割合の拡大という特徴が明確にあらわれている。かように、長距離運送市場における西ドイツの他人運送業者の競争力が低下している。

さらに、長距離運送市場は国内運送と国際運送に区分して議論しなければならない。国際運送量の変化をみるならば、西ドイツの運送業者の年間増加率は7.3%であるのに対して、外国の運送業者の増加率は4.4%にとどまっている。この事実と長距離運送市場における積荷トン数に占める外国のトラックのシェアの拡大という2つの事実から、西ドイツにおける長距離国内運送に占める外国のトラックのシェアの拡大ということが推量される。以上の簡単な議論から西ドイツの国内市場の国際化が急速に進展している状況がデータから読み取ることができる。ちなみに、国際運送市場に占める西ドイツの車両の割合をみるならば、対各EC加盟国との国際運送において西ドイツの運送業者のシェアが50%をこえるのはフランスとの国際運送においてのみとなっている。