

E C 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各研究課題に基づき、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、次のとおりである。

宇野研究員は物資輸送の動向から、道路輸送がEU域内の貨物輸送のトンキロシェアのほぼ80%を占めるに至っている。市場統合の進展に伴う貨物輸送量の増大のなかで、道路貨物輸送量の増大と鉄道貨物輸送量の減退の傾向が顕著になっている。このような状況のなかで、EU域内の国際道路輸送量の成長が国内輸送量の成長を上回る様相を呈し、EU市場統合の進展を示すものとして指摘されている。とりわけ、国土面積あるいはユーロポートと言われる拠点港をもつ諸国、ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、ベルギーにおいて国際輸送量の比率が高い。今後の課題として、EUの共通運輸市場の形成は各国の利害を抱えながら、市場統合に向かって制度的な進展を示すものと考えられるが、今後の課題は、その制度的情報の収集と制度の変化の経済的意義と作用を追求することであると結んでいる。

谷本研究員は1993年1月31日よりEU内で実施された各国間の貨物輸送の完全自由化、さらに1998年に実施しようと政策準備されているカボタージュの完全自由化の計画をうけて、各国は自国トラック業者の競争力の増強をはかっている。とりわけ、オランダは地理的優位性、整備された物流インフラを背景にメーカー等の荷主企業の物流拠点になろうとしていることが紹介されている。他方、物流事業者の中での構造変化として、フォワードアー（貨物取扱業者）はトラック輸送のみならず、大規模な保管施設整備、EDI等情報システムの構築を進め、物流面での地位を向上させ、大手企業に支配されていく傾向が指摘されている。さらに、加盟国内の片荷輸送の問題が指摘されている。

山下研究員は旧東ドイツの人民所有企業民営化が1994年までにはほぼ完了したことを指摘したうえで、民営化への3つのタイプの移行プロセスを示している。すなわち、(i)旧企業を西側の「分工場」として機能させ、西側のネットワークに統合させる、(ii)旧企業の従業員の継続的雇用と旧来からの供給者からの購入、(iii)内部組織や旧来の供給者や顧客のリストラと新規供給者や顧客の確保による活性化である。このようなプロセスを経

て、民営化を成功させる重要な要因は企業の有形資産ではなく、ノウハウなどの見えざる資産をいかに獲得し、開発していくかにあることが指摘されている。そのためには西側とのライセンス契約に頼らざるをえない状況にある。また、西側諸国との厳しい競争にも直面せざるをえないという複雑な生存競争を展開せざるをえない。さらに、マーケティングのノウハウの重要性も強調されている。

中村研究員はE U加盟国の道路貨物運送市場政策ならびに国内の市場構造がE U交通域内市場の完成、すなわち国境を介さない自由な巨大市場での各加盟国の運送業者の事業行動によっていかに変化するかという視点に立って考察を深めようとする。こうした観点から、各加盟国の現状を把握するとともに、E U委員会が発刊している統計資料に基づき道路貨物流動に関わるデータベースの作成を進めている。データベースの作成の目的は各加盟国の道路運送市場の変化を計量的にとらえ、各加盟国間の道路貨物流動の変化を明らかにしようとする。今後の課題として、このような道路物流を支えている道路インフラの整備が欧州横断交通インフラの整備というより大きなフレームワークのなかで検討しなければならぬことを指摘している。

分担研究報告

E U（旧E C）加盟国の道路貨物運送市場の構造

中村 徹（経営学部）

今日までに、われわれはE U加盟国のなかで、とりわけフランス、オランダ、（旧）西ドイツそしてベルギーの道路貨物運送市場の市場構造ならびに道路運送に関わる国内政策の内容について明らかにしてきた。その内容はE U域内市場の完成を迎えるにあたって、各加盟国の道路貨物運送市場の現状を明らかにしたものである。

しかし、われわれの目的はE U加盟国の道路貨物運送市場政策ならびに国内の市場構造がE U交通域内市場の完成、すなわち国境を介さない自由な巨大市場での各加盟国の運送業者の事業行動によっていかに変化するかという視点から考察を深めようとするものである。こうした観点から、われわれは各加盟国の現状を把握するとともに、E U委員会が発刊している統計資料に基づき、道路貨物流動に関わるデータベースの作成を進めているところである。データベースの作成の目的は各加盟国の道路運送市場の変化を計量的にとらえ、さらに各加盟国の道路貨物流動の変化を明らかにしようとするものである。かような道路物流を支える道路インフラの整備が欧州横断交通インフラの整備というより大きなフレームワークのなかで検討されている。今後われわれは欧州横断道路インフラの整備の内容を明らかにするなかで各加盟国の道路運送について考察を進めたいと考えている。

EUにおけるトラック輸送の実態 谷本谷一（経営学部）

1993年1月31日よりEU内での各国間の貨物輸送は完全に自由化された。即ち物流面での国境がなくなり、国境での通関チェックも関税も廃止されたわけである。そしてトラック運送業は、国際運行の数量規制が無くなり、EU内であれば加盟国のどこの国の事業免許でも取得しておれば、加盟国間の貨物輸送ができるようになった。ただしカボタージュ（自国の国内市場内で他国の運送業者が自由に輸送すること）については、トラック運送業の弱体な国においては他国の業者に国内輸送市場が侵食され、自国の業者が潰れてしまうおそれがあるので、未だ完全自由化には至っていない。

しかし1998年には、このカボタージュも完全自由化にするための政策的な準備がなされている。即ち1993年にはカボタージュ1500台分が各国に割り当てられ、それが1994年には3000台に、95年からは1年に30パーセントづつ増やし、98年には完全に自由化する計画となっている。このように完全自由化の方向とともに、各国のトラック業者がそれに対応できるよう時間をかけて各々自国のトラック業者に力をつけるようにしている。

加盟国はおおむねこの計画どおりに進めているが、ドイツ、イタリア等はこの計画に抵抗している。またオランダはトラック運送業をはじめ物流面の力が強く、地理的にも有利で物流インフラも整備されている。それだけにメーカー等の荷主企業もオランダに物流拠点を整備する方向にあり、EU加盟国内においてオランダの物流面の力が脅威となっている。またこのような流れの中で大手企業がより一層力をつけてきており、企業間格差が大きくなってきている。

ヨーロッパでは、古くよりフォワーダー（貨物取扱業者）の力が強く、一般にフォワーダーが仕事を請けて、それを下へ卸している。またフォワーダーはトラック輸送のみでなく、大規模な保管施設整備、EDI等情報システムの構築も進めており、物流面の地位をより高めている。そして当然のことながら中小業者は苦しくなっている。特にフランス、イタリア等のトラック業者には零細企業が多く、それらは大手企業に支配されて行く方向にあり、業界の構造変化が進みつつある。

かくてEUにおけるトラック輸送を中心とした物流面の競争は激化している。また加盟国間の片荷輸送が問題となっている。イタリア、スペイン、ポルトガル等からの農産物の先進国への輸送は多いが、反面これら中進国に向かう貨物は少ない、したがって中進国から先進国へ貨物を輸送してきたトラックの帰り便が空になるので、運賃を安くして帰り荷を獲得しようとするため先進国のトラック業者が打撃を受けている。

ドイツ統一に伴う経済的・経営的变化とEU統合 山下 哲（経営学部）

旧東独地域の人民所有企業の民営化は1994年までにほぼ完了した。民営化への移行プロセスは旧西独経済に支えられて順調に進められたが、当初予期されなかった様々な問題が指摘され、分析されている。

民営化への移行プロセスには3つのタイプがある。第1のタイプは旧企業の持つ供給者と顧客を切り捨て、西側の「分工場」として機能させ、西側のネットワークに統合させる場合であり、第2のタイプは逆に旧企業は解散するが、その従業員は継続して雇用し、従来からの顧客に奉仕し、古くからの供給者から購入する場合である。さらに第3のタイプは一定の戦略コンセプトの下に、それに適合しない企業部門や工場を元の持主に返還したり、閉鎖したり、外部に売却したりして、内部組織や旧来の供給者や顧客をリストラし、一方では新たな供給者や顧客を確保して活性化していく場合で、このタイプが一般的である。

民営化に当っては、従来旧企業の機械設備の陳腐化・老朽化による生産性の低さ（旧西独の15～20%）やインフラの整備不足が民営化を遅らせた要因であったことはよく知られているが、民営化を成功させるか否か、即ち移行後市場経済において生き残るのを保証するのは、むしろ企業の有形資産ではなくて、ノウハウなど見えざる資産を如何に獲得し、開発していくかにあることが次第に明らかにされてきている。

例えば製品や生産のノウハウについて言えば、西側で売れる高品質で安価な製品を作るためのノウハウは一般に利用できる情報源から獲得するのは困難で、西側とのライセンス契約に頼らざるを得ない。またライセンス契約に基いて従業員、研究者そして管理者が新技術や新体制の下で働けるよう訓練するプログラムも準備しなければならない。しかもこのプロセスを西側との厳しい競争をしながら達成しなければならない。民営化企業は一面で西側と連携し、一面では競争する複雑な生存競争に生き残らなければならない。

マーケティングのノウハウもまた重要である。コメコンの国際分業体制の崩壊により、従来の供給関係、顧客関係は壊滅した。このため民営化された企業は西側で顧客を見つけ、かれらに売るためのマーケティングのノウハウを身に付けなければならない。企業は従来とは全く異なる諸制度や市場構造の下で販売競争に生き残るために、独自の情報ネットワークを構築し、必要に応じて西側企業との業務連携も必要となる。販売部門の従業員や管理者の訓練プログラムが必要なことは言うまでもない。

民営化への移行プロセスは、民主化と市場経済のためベルリンの壁を破壊した人々を市場経済から閉め出して失業者としたが、民営化によって再建・強化された旧東独企業が、これらの人々を再び従業員として企業に迎え入れる日が近い将来必ず来ると思う。

長期プロジェクトの中間報告 宇野耕治（経営学部）

EC各国は、鉄道輸送の保護政策をとってきた。しかしながら、物資輸送の動向をみると、道路輸送が主要な輸送機関として成長し、現在ではEC域内の貨物輸送のトンキロ・シェアはほぼ80%をカバーするに至っている。

ECの市場統合の進展は域内の貨物輸送量を増加させているが、輸送機関別にみると、道路輸送量の増大と鉄道輸送量の減退の傾向が明らかであり、内陸水運とパイプラインは微増の傾向である。市場シェアで見ると、拡大傾向を示すのは道路輸送のみであり、他の輸送機関は縮小を示している。

このような傾向の中で、EC域内の国際道路輸送量の成長が国内輸送量の成長を上回る様相を呈している。これはECの市場統合の進展が作用したものであるであろう。

また、国際輸送量および国際輸送比率の大きい国はドイツ、フランス、イタリア、オランダ、ベルギーの諸国であり、国土面積と経済活動規模の大きさ或いはベネルックス諸国のようにユーロポートと言われるロッテルダム港とアントワープ港を経済活動の軸におく産業構造の性格の特徴を反映している。

道路輸送における国際輸送の進展は、EC域内の国際輸送免許制度およびカボタージュ輸送免許制度の進展に負おうところが大きいと思われる。ECの共通運輸市場の形成は、各国の利害を抱えながら市場統合に向かって制度的な進展を示すものと思われるが、その制度的情報の収集と制度の変化の経済的意義と作用を追求することが課題として残る。

ところで、このようなEC域内の道路輸送市場の発展は、域内の貨物輸送構造の変化をもたらしているが、それは派生需要である輸送需要構造を形成する産業活動構造の発展や変動を基盤としている。したがって、EC域内における産業活動の構造的変化およびEC域外に対するEC諸国の経済活動の変化を把握しなければならない。そのためには、今まで行ってきたデータの収集を継続するとともに、ECの貨物輸送構造のデータの分析と産業活動構造のデータの分析が今後の課題とすることが出来る。