

## 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：谷本谷一

分担研究員：宇野耕治 中村 徹 山下 哲

#### 1. 研究の必要性・目的

1993年初を目標にEC加盟12カ国が、加盟国間の障壁を取り除き、人、金、物の移動を完全に自由化し、ECを一つの市場に統合せんとしている。この事は今までの国単位の経済制度を止揚した、かつてない歴史的な試みである。

時あたかも、ヨーロッパにおける社会主義国の変革にともなう東西ドイツの統一という、EC内での2層的統合も加わり、問題はより関心を強め、重要性を増している。

この意味から、本共同研究においては、EC市場統合による産業構造の変化と、それにとまなう貨物輸送を中心とした物流構造の変化に一つの焦点を当て、そこから生ずる問題点の究明を行なわんとするものである。

なお、EC加盟国内でも経済的に最強とみられ、しかも東西統一という特殊事情をもつドイツについては、特にEC統一下における「西による東の併合」による問題点をも併わせて究明せんとするものである。

#### 2. 共同研究の進捗状況の総括（中間報告）

長期研究の初年度である本年度においては、主としてEC本部あるいは加盟国から発行されている報告書、統計資料等の蒐集および市販されている関連資料、図書等の購入を行なった。

そして、それぞれの担当分野にもとづいて各研究員がそれらの図書、資料等の分析を行ない、市場統合進行の実態と問題点を把握すべく目下研究中である。ただ問題が極めて大きく広範にわたり関係資料も尨大で、未だ資料蒐集も十分でなく、また深く掘下げた分析も行なっていない。

したがって、初年度である本年度は、未だ十分な研究成果が見られないが、今日までの各研究員の中間報の総括を行なっておくこととする。

中村研究員は、共同研究内の分担テーマとして、EC主要加盟国のトラック運送業の市場統合による構造変化に焦点を当て、本年度は主にフランスにおけるトラック運送業の現行の法制度（許、認可制度）と市場総合に向けての規制緩和の動き、それにとまなう問題点等を考察している。特にその中で、統合にとまなう法的規制緩和と加盟国間の競争激化の予測の中で、フランスのトラック業界の、大企業と中小零細企業との2層構造化の方向が指摘されている。

宇野研究員は、分担テーマとして中村研究員よりは巾広く、EC諸国間における輸送構造全

体の変化に焦点を当てた研究に取り組んでいる。

すなわち、①EC諸国間の産業構造と輸送構造の変化の関連性、②輸送構造の変化にかかわるEC運輸政策と競争政策の在り方、の2点の分析を研究目的としている。そして今年度は、このために必要なEC運輸法をはじめ経済統計、運輸統計資料の蒐集を行ない、一部その内容分析を行なっている。

現在までのところ、市場統合による関税障壁は取り除かれても、国内輸送市場の保護や道路費用負担の問題等から、輸送免許制度による障壁は完全には取り除かれまいであろうことが分析されている。

谷本研究員は、輸送構造のみでなく物流構造合体を分担テーマとしており、今年度は主に関連資料の蒐集と一部その分析を行なっている。

現在までのところ、EC加盟国間、および主要加盟国内における貨物輸送を中心とした物流の実態を概観しており、そこから生じている市場統合に向けての問題点の指摘を行なっている。

山下研究員は、分担テーマとして、特にEC統合下におけるドイツ統一の経済的、経営的影響に焦点を当てている。すなわち、東西ドイツの統一による「社会主義的指令経済から資本主義的市場経済への移行」の上に、さらに相互主義にもとづくECの広域市場統合という歴史的試みの中で、旧東ドイツにおける人民所有企業の民営化政策の実態とその経済的、経営的問題点を明らかにせんとしている。

そして今年度は、急速に変化している情勢把握のため、法律報、現地新聞、雑誌などの原資料による情報蒐集に重点がおかれている。

谷本谷一（経営学部）

## 分担研究報告

### ECにおける物流構造の変化

谷本谷一（経営学部）

#### 1. 研究目的

EC市場統合の実施を前にして、EC加盟主要国において、貨物輸送を中心とした物流構造がいかに変化せんとしているかを究明し、その問題点を考察せんとするものである。

#### 2. 中間報告

##### ECにおける物の移動の概観

現在、EC内における人、物、金の移動の自由化を中心とした市場統合が進められつつあるわけであるが、人と金の移動の自由化については、統一通貨の発行等、一部困難な問題もあるものの、既にかなり進行している。

しかし、物の移動の自由化については規制の緩和が容易でなく、あまり進んでいない。

まず、EC内を移動する貨物はT<sub>1</sub>（EC外から入った輸入貨物で、まだどこの国でも関税を払っていない、いわば保税扱貨物）と、T<sub>2</sub>（EC内で生産されたもの及びEC外からの輸入貨物で、既にどこかの国で関税を払っており、いわばEC貨物となっているもの）の2つに分けられており、T<sub>1</sub>については自由に移送できないが、T<sub>2</sub>については、加盟各国の国境での通関チェックはするものの関税は免除される。

ただ、最終消費国でのVAT（付加価値税）は各々の国の税率によって支払わねばならない。当然のことながら、T<sub>1</sub>についても輸入国で通関を終え関税を払ってしまえばT<sub>2</sub>となる。

したがって、EC内での物の移動については規制商品のチェックはするものの、経済的には多国間でも関税はかからず自由化されているかのように見える。しかし問題は、その貨物の移動を具体的に担当する輸送の制度的規制にあるのである。

現在、EC内の貨物輸送は、加盟国各々の国内輸送はもとより、2国間、3国間輸送も、その地理的条件また高速道路の発達からしてほとんどトラックに依存している。したがってEC内の物の移動の多くはトラック運送業者が担当しているわけであるが、このトラック輸送が免許（許可）制度を中心に強く規制されており、しかも複雑になっていて、実質的にEC内を物が自由に移動できなくなっているわけである。

その実態をまず概略的にみてもと、加盟国各々の自国内輸送は、当該国の免許を持った当該国のトラック業者が自由に行なえるが、EC2国間にまたがる輸送はお互の政府の許可を得なければ輸送できない。しかもこの許可件数が規制されており、その発給件数は、お互の2国間協定によって取り決められる割り当て数と、EC委員会が各国に割り振った割り当て数の枠内でしか行ない得ないものとしている。

やや詳細に見ると、1国内の輸送は加盟国によって、距離を基準に2種類に分かれていたり、市場が小さく細分化されていたりして、国によってかなりの差がある。

例えば、イギリスはトラック台数に制約はあるものの、国内1本の免許である。ベルギーは国内35km内免許がまず与えられ、これを2年間続けると70km内免許が与えられ、更にそれを3年間続けると国内全域およびベネルックス全域を輸送できる権利が与えられる。

オランダは国内1本の免許であるがベネルックス内は同時に輸送できる。フランスは近距離地帯（概ね250～300km内）の登録証明と遠距離地帯免許とに分けられており、さらに遠距離地帯免許は、積載後の車両重量によってABCの3段階に区分されている。また車両重量3.5トン、容量19m<sup>3</sup>以内の車両については免許規制はない。

イタリアは積載後の車両重量3.5トン以下のものとそれ以上のものとに分けられており、しかも業者によって免許の区域がまちまちで狭く細分化されている。ドイツは50km以内の近距離とそれ以上の遠距離輸送とに免許が分けられている……等々。

その上、免許が非常に厳しい国とそうでない国、あるいはトラック台数を制約している国と全くフリーな国といったごとくである。

ただ、いずれの国も自国内の輸送市場への外国企業の参入は、EC加盟国同志といえども厳しく規制している。

一方2国間輸送は、前述のごとく2国間協定によるものと、EC委員会の割当件数による枠

内での許可が必要なわけであるが、まず2国間協定は当該国間の交渉によって決定され、概ね両国間同数の許可件数となっているもようである。ただ、このほかに引越輸送、隣接国境地域間輸送、自家用輸送等に特別の協定を結んでいる国もある。

この上に加えられるがEC委員会の割り振るECライセンスである。この割り当て枠は1976年のEC議会で決定されたものであり、毎年40%ずつふやして行くことになっているものの、それが各国の思惑から計画通りに進められていない。また各国への割り振りも加盟国に平等に割り振るのではなく、毎年枠の使用実績および客観的必要度等によって決められることになっており、各国の利害関係から計画通り枠はふやされていないわけである。

要するに、各国の国内輸送は外国企業の参入をシャットアウトしているとともに、2国間の国際輸送はトラック輸送自体を大きく規制しているわけである。したがってEC内の物の移動は量的にも大きく制約されていることになるわけである。

## EC諸国間における輸送構造の変化の研究

宇野耕治（経営学部）

### 1. 研究目的

EC統合によって発生する問題は、大別してEC域内における問題とEC域外に対する問題とに分かれる。この分担研究は域内問題を対象とし、特に輸送分野に限定している。

域内問題としては、第一に、EC統合過程において起きる加盟諸国間の利害調整の問題がある。第二に、統合後の調整システムの問題がある。域外問題としては、EC統合によって生まれるEC経済ブロックの対外政策とその影響の問題がある。この研究は域内における輸送構造の変化を対象としており、したがって、構造変化に作用する域内運輸政策と競争政策の在り方を研究するとともに、EC諸国間の産業構造と輸送構造の変化との関連を分析するものである。

### 2. 中間報告

研究目的達成に必要な作業として、第一にEC運輸法および競争政策の資料の蒐集、第二に経済統計および輸送統計の資料の蒐集（EUROSTATE）を実施している。

現在、EC共通政策としての運輸政策および競争政策の内容を必要な資料、特に運輸法の内容分析によって検討している段階である。主として、陸運市場を中心として研究を行っているが、ECの市場統合によって関税障壁が完全に取除かれ、域内の商品流通が進展したとき、運輸の完全自由化が行なわれれば大幅に国益を損う国が生じる可能性がある。

この点に関しては次のような問題点が明らかである。関税障壁が存在し、国内輸送免許制度による輸送障壁が機能している条件の下では、輸入商品の輸送は輸入国の税関で終了し、その後の国内輸送は輸入国の国内貨物として取扱われ、その国の陸運業者が輸送を引受けることに

なる。したがって、国内市場はその国の陸運業のために保護される。しかし、この場合でも問題としては国境から税関までの輸送通路の道路費用負担の問題が存在している。例えば、パリ郊外の大規模な輸送ターミナルには税関があるが、イタリアの農産物が原産地国のイタリアの陸運業者によって封印状態で運ばれ、通関されている。このケースではフランス国境からパリまでの道路の費用負担はイタリアの業者が十分負担しているとはいえない。さらに、輸送コストの過半の割合を占める人件費格差によって、イタリアの業者はフランスの業者より輸送コストにおいて優位を占める可能性がある。したがって、もし市場統合によって関税障壁が取り除かれ、商品流通が自由化し、さらに輸送障壁がなくなれば、コスト高の国の陸運業は打撃を受け、国内市場が外国陸運業者の支配下におかれかねない。その場合の対抗策は安い外国人労働者あるいは移民労働者の利用でしかない。その場合でも、嵩高の大量移出貨物量を持つ国の陸運業が有利であることは明らかである。このようなコスト格差と道路費用負担の問題から、輸送障壁を完全に取り除くことは困難と言える。このような事情を背景として、輸送規制が問題点として挙がっている。その場合、アメリカのICCが行っていた様な州際運送人規制とはまた違った形態で機能するのではないかと思われる。輸送規制が今後どのように運用されるようになるかは興味のあるところである。

次の問題は市場統合によって分業構造がどのように変化し、輸送構造に作用するかという点である。この点に関しては資料蒐集の段階であり、分析は今後の段階である。

## EC主要加盟国の道路貨物運送市場の構造

中村 徹（経営学部）

### 1. 中間報告

#### フランスの道路貨物運送市場の変化

1920年代から近年に至までのフランスの貨物運送市場、とりわけ道路貨物運送市場の変化を規制から規制緩和の観点から概観するならば、1920年代あるいは1930年代において貨物運送市場の支配的地位を維持してきた鉄道が、技術革新の著しい道路運送によって市場形成者としての地位を奪われるという現実に直面して、政府は戦前、戦後を通じて幾多の運送手段間の調整政策を講じた。それが1949年11月14日の政令に結実した。問題の政令はより権威的な鉄道保護政策あるいは鉄道の競争運送手段の抑制政策の色彩を濃く帯たものであった。しかし、欧州経済共同体の発足に伴って、フランスの国内道路貨物運送政策は漸進的に規制から規制緩和を志向するようになった。たとえば、1963年には道路貨物運送免許の一般化（banalisation）が確認され、1965年には国際運送を形成する長距離ゾーンにおける国内運送の許可制の導入によって免許の必要性がなくなった。さらには、1971年には短距離ゾーン免許が廃止された。このような規制緩和策に対して、他方では、貨物運送市場の特異性を考慮して、運送容量の制限と道路価格の設定の自由の制限についての公共当局による最小限の市場への介入の必要性が確認さ

れた。このように、1949年の政令から1978年までの貨物運送政策は、一方では、短距離運送免許の廃止、長期貸貸免許の交付による道路運動免許の一般化、認可総重量が6トン以下の車両の免許の免除などによる規制の緩和と、他方では長距離運送免許の割り当て、義務的な道路料金の設定、そして運送業の業際区分の明確化によって説明される1949年の政令の方針に基づく規制の維持というように、規制緩和と規制という相反する2つの政策の並立によってあらわされる。

規制から規制緩和への移行を円滑に進めるべく目的をもって設置されたGuillaumat委員会はエネルギー制約、安全性の制約そして労働の制約という社会的制約を前提にし、さらに予算均衡制約に基づく経済的費用による調整の在り方を提示した。こうしてGuillaumatレポートに基づいて1979年から1980年に実施された自由化措置は道路貨物運送間ならびに道路と鉄道間の競争を促進し、営業成績の劣悪な企業を市場から排除し、貨物運送市場の近代化を促進しようとするものであった。しかし、自由化措置は当時の景気後退とあいまって、市場の均衡を達成することができなかつたうえに、小規模運送業者の粗製濫造を助長し、悪質な違法行為を慢性化させることになった。しかし、エネルギー危機に伴う産業構造の変化と生産管理システムの変化といった社会・経済的変化の局面において導入された自由化措置は、一面では大企業と小規模運送業者間の運送の下請け関係に基づく2層構造化を顕著なものにし、市場の不安定性を顕在化させたが、他面において大企業は採算制の低い運送活動を放棄し、総合物流企業としての多角化戦略に着手し、運送部門の近代化を推進させた。こうした大企業の行動の背景には、欧州市場統合による大市場での競争力を高めるために、経営の多角化を図り、組織のリストラの過程のなかで収益性の低い運送部門を組織から切り離し、組織から独立させた運送会社を子会社化あるいは下請化し、余剰資本を商業活動に投入する行動を選択した。このように、市場の2層構造化は、いわば来るべき市場統合の結果生じるであろう激しい国際競争に対処するための大企業の市場戦略の結果であるといえる。

## EC統合下におけるドイツ統一の経済的、経営的影響

山下 哲（経営学部）

### 1. 研究目的

1989年後半から始まった「東欧革命」はソ連邦の崩壊、東西ドイツの統一、東欧諸国の市場経済への移行という結果となり、激動は現在もなお続いている。東西ドイツの統一は「社会主義的指令経済から資本主義的市場経済への移行」という歴史上かつてない実験を含んだ過程であると同時に、相互主義に基づく広域市場統合というこれ又かつてない歴史的な試みの一環でもある。旧東ドイツ経済の市場経済への改造のための最も重要な政策の一つが、信託庁が推進している人民所有企業の民営化である。民営化は幾多の曲折を経て現在に至っているが、必ずしも十分な成果を挙げているとはいえない。本研究ではこれまでの民営化政策の経済的、経営

的な問題点を明らかにし、ドイツ統一ならびにEC統合という大きな政策課題の中での位置付けを明確にして行きたい。

## 2. 中間報告

信託庁は旧東ドイツSED政権下で1990年3月に創設された。当初の目的は、人民所有企業・コンビナートなどが資本制企業に転換されるまでの間、その人民所有財産を信託管理することにあった。この時期の経済政策は、経済民主化の推進、西側との関係で国家主権を維持することを前提としたものであった。

しかし、90年3月の人民議会選挙でCDUを初めとするドイツ連合が勝利すると、信託庁の活動も「西による東の併呑」という経済政策に合致するよう、その権限が拡大された（第2次信託法）。これは通貨同盟を中心とする第1国家条約に基づくもので、信託庁は(1)土地の私有化ならびに人民所有企業の民営化評価の推進、(2)人民所有企業の資本制企業への転換手続の受付、統制ならびに株、持分の引き受け、(3)再建可能な企業に競争力を身につけさせる諸政策の推進、(4)再建能力ある企業に対する西ドイツ政府からの信用供与、などの権限を持つこととなった。

しかし、企業の民営化は遅々として進まず、90年8月段階では、8000の企業の内200社が民営化されたにすぎなかった。民営化が遅れている主な原因として、(1)ナチズムおよび社会主義体制成立に伴い変更された所有権ならびに東ドイツから逃亡した市民の財産の所有権の回復が第2国家条約に盛り込まれ、実行されたこと、(2)人民所有企業が2120億東ドイツマルクに及ぶ旧債務を負っていたこと、などを挙げることができる。

不当に侵害された所有権を回復し、保護することはドイツ基本法に則った大原則でドイツ統一に当り軽視することはできなかったが、その申請数は尨大で210万件にも及ぶという。このため多数の土地や工場施設などの所有問題がペンディングの状態となり、インフラ整備や民間投資の制約となっている。政府は統一後も投資促進の法律的な措置を講じているが、未だなお充分な効力を発揮していない。また人民所有企業が背負う旧債務は余りにも巨額で、通貨同盟により半額になったものの、民営化にまわされる信用供与枠は負債額に比し、余りにも小さく、利子負担が更に重荷になっており、思い切った債務免除が必要とされている。

以上が旧東ドイツにおける人民所有企業の民営化の経過の概要であるが、91年4月にはK.ローヴェダー総裁が暗殺されるなど未だ問題山積である。今年度は急速に変化している情勢をキャッチ・アップするため、法律報、新聞、雑誌など原資料による情報の収集に重点を置いたが、次第にイツにおいてもやや纏った研究書も発刊されるようになってきたので、92年度は分析、評価に重点を置いて研究を進めて行きたい。