

## 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際して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行なっている。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、昨年度問題提議した課題である、市場統合によって分業構造がどのように変化し、輸送構造にいかん作用するかという課題に対して、現在なお資料蒐集の段階であるが、1993年1月1日以降 EC 域内の国際輸送が EC 免許システムに切り替えられたことによって、域内国際運輸部門における輸送の自由化が域内市場に与える経済的効果ならびに保護主義的な政策を志向しがちである各国の利害にいかん影響を与えるかということも重要な課題として提示されることを指摘している。

谷本研究員は EC 統合に伴う貨物輸送を中心とした物流構造の変化に注目し、本年度はイタリアにおける現地調査に基づき、貨物輸送における輸送構造を明らかにしている。イタリアでは、個人的な技能が高く尊重され、組織化された活動に馴染まない国民性ゆえに、組織化された企業の大規模化が進んでいない現状を明らかにしたうえで、トラック運送業もその例外でないことを指摘し、問題の構造の変化は EC 統合後も見られないことを明らかにしている。

山下研究員は昨年度提示した旧東ドイツにおける人民所有企業の民営化の経過につづいて、問題の民営化が進められている分野が小売業ならびにサービス業が中心であり、市場経済化を促進させるべく主要産業である工業部門の大企業の民営化が進展していないことを指摘している。その原因は、(i)インフラの未整備、(ii)旧東ドイツの不動産の所有権を巡る問題の行政処理の遅延による未解決、(iii)環境保全に対する費用負担、等にあると分析されている。

中村研究員は EC 市場統合に伴う EC 主要加盟国の道路貨物運送市場の変化を考察するために、市場統合以前の各国の道路貨物運送市場の状況を把握しようとしている。本年度はオランダの道路貨物運送市場の状況を調査研究報告書に基づき、明らかにした。そのなかで、国際輸送が占める割合が高いということから、オランダの貿易中継国としての特徴が浮き彫りにされている。かように、オランダが総国際道路運送に占める割合が高いが、近年国際道路運送においてオランダの運送業者のシェアが確実に減し、国際競争力を低下させているという事実は注目に値する。なお、市場統合以前のオランダの道路貨物運送市場の状況については、大阪産業大学論集社会科学編91号（1993年3月）にて公表されている。本年度は、さらに一層綿密な

研究を進めるべく資料の蒐集を行なうとともに、現地での調査を実施したいと考えている。

(中村 徹)

## 分担研究報告

### 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. 研究の目的

1993年1月1日をもって、欧州市場は実質的に統合され、一定の枠内での市場原理に基づく自由競争が展開される。かような状況にあつて、EC 主要加盟国の道路貨物運送市場が市場統合以前の状況からいかに変化し、市場で展開されるであろう競争にいかに対応しようとしているかという点に注目して、考察を深化させようとするものである。

#### 2. 中間報告

##### オランダの道路貨物運送市場

オランダはその狭隘性とエスコ、ムース、ラインの河口に広がる広大なデルタ地帯の形成がもたらす地形的特性を生かしたアムステルダム、ロッテルダムの巨大港を中心にしたヒンターランドへの貨物輸送の中継国としての重要な役割を担ってきた。国際貨物運送において、問題の運送量は1964年から1984年にかけて2.3倍に増加し、1984年における国際運送量が総貨物運送量に占める割合は30.9%となっている。とりわけ、各運送手段のなかでも水路と鉄道による国際運送の割合がきわめて高くなっている。しかし、国際運送においても、水路と鉄道のシェアの低下と道路のシェアの拡大という傾向が近年顕著なものになっている。それでもなお、水路は国際市場において60%以上のシェアを維持している。

他方、国内運送市場では、1973年から1984年までの運送量の変化についてみるならば、国内運送量の増加は1%にすぎなかった。水路ならびに鉄道はオイルショックの影響を受け、問題の運送量を激減させる一方、道路は問題の運送量を8.3%増加させている。運送手段別のシェアをみるならば、道路は81.3%のシェアを占め、圧倒的な優位を保っている。

以上の内容から、オランダの貿易中継国という特徴から国際運送の割合が高く、その中心を担っているのが水路であり、鉄道であったが、近年の道路のシェアの拡大は目を見張るものがある。国内運送においては、運送量の顕著な増加はみられないが、市場に占める道路の割合は圧倒的なものである。

つぎに、貨物運送を道路運送に限定して、その特徴をみるならば、他人運送の運送量の増加率は国内総生産の平均増加率にはほぼ一致するが、私的運送については若干の差異が認められる。これはオイルショック期において、商工業者が燃料価格の高騰によって自己運送を選択したものと考えられている。しかし、オイルショック期における運送貨物量の減少によって、積荷ト

ン数における他人運送と私的運送の間のシェア比率において私的運送は問題のシェアを低下させていることが明らかになった。積荷トン数における他人運送と私的運送とのシェアは1984年において60：40であって、他人運送のシェアは1964年の数値と比較して3ポイントシェアを拡大している。トンキロについてみるならば、他人運送と私的運送のシェア比率は1964年から1984年までの間にほぼ同じ比率で推移し、1984年では、64.3：35.7となっている。また、トンキロ値の平均増加率は積荷トン数のそれよりもはるかに高くなっている。これは平均運送距離の伸長によるものである。

つづいて、製品別にみる国内の貨物運送構造について若干言及するならば、道路貨物運送の対象が鉱石、建設資材から農業、食料品にシフトしていることが明確に示されている。この内容をさらに詳細に検討するならば、食料品については私的運送のシェアが他人運送よりも大きく、それに対して、鉱石、建設資材については他人運送の割合が私的運送をしのいでいる。この際、私的運送業者の平均的姿を示すならば、私的運送業者1社当りの保有車両台数は約2台、総積載容量10.6トンである。他方、他人運送業者についていえば、1社当たりの認可積載容量は107.9トンであり、全体の企業数の減少のなかにあつて、保有車両台数が2台以下という、いわゆる小規模運送業者が減少し、保有車両台数が10台以上という比較的大規模な運送企業が増加するという企業集中化の現象がみられる。

最後に、国際運送について若干述べるならば、総国際道路運送に占めるオランダの割合は漸減しているが、1984年においてなおオランダは46.6%の割合を占めている。国際運送における相手国の分類をみるならば、西ドイツとの関係がきわめて緊密であることが実証されている。しかし、近年の特徴として他の諸国との間の道路物流が急増していることが注目される。小稿で紹介したように、かような国際道路運送においてオランダの運送業者のシェアは確実に通減し、国際競争力が低下しているという事実はきたるべき欧州競争市場において他国の運送業者の競争力がますます高まっていることを如実に裏付けるものである。

## EC 統合に伴う産業経済の構造的変化

宇野耕治（経営学部）

EC 市場統合は域内市場の単一市場化を進め、単一市場の実現をはかっている。この単一市場化の障壁となっている要素は次のようなものがある。

- (1) 国境における人および物の移動の検査。
- (2) 国ごとの経済的規制、技術的規制の相違と許認可の手続き。
- (3) 国ごとの税制上の差異。
- (4) 公的調達における規制。
- (5) 資本移動や金融上の障害。

EC市場統合は、これらの障害を除去し、単一市場を実現することによって、EC域内の経済コストの引下げや市場の拡大による「規模の経済」の効果を生み、域内の産業経済の再生をねらうものといえる。

ところで、この単一市場の商品流通の発展に対して、運輸産業は大きな影響をもつことになる。特に、道路輸送の役割が大きいのが、1988年のEC規則によって、1993年1月1日以降、EC域内の国際輸送はEC免許システムに切り替えられている。この変化がどのような経済効果をもたらすかに注目する必要がある。

運輸産業のなかでも、道路輸送部門は労働集約産業であり、したがって保護主義的な政策がとられる部門である。域内国際輸送の分野において輸送の自由化が進む場合、その経済的な影響は相当大きなものと考えられる。さらに、EC域内貨物輸送において、道路輸送は大きな役割を担う部門であり、各国の利害に影響が考えられる。

このような新しい経済的条件の作用に注目し、資料の収集と調査をすすめる。

## EC市場統合に伴う物流構造の変化 谷本谷一（経営学部）

本年は主としてイタリアの情勢について調査した。以下その概要を述べる。

### (1) EC市場統合に伴う最近の動向

目下、通貨問題が最も大きな障害となっている、イタリアは1990年1月にEMS（欧州通貨制度）内における縮小変動巾（2.25%～6%）を採用して以来、92年前半までリラは安定的に推移したものの、92年6月頃から独連銀による高金利、マーストリヒト条約批准に関する不確実性の増大等の影響から、英ポンドとともにリラに対する売り圧力が強まり、EMS内の緊張が高まった。

この間イタリア政府、中央銀行はリラ切り下げによるEMS再調整を回避するため為替介入、公定歩合操作等によるリラ防衛に努めたものの、遂に92年9月13日に7%のリラ単独切り下げがなされた。さらに9月17日、イタリアは英ポンドに続きリラのEMSからの一時離脱を行なった。

9月20日に行なわれたマーストリヒト条約批准に関する国民投票の結果、賛成派が上回ったものの僅少差であったため為替市場の緊張は続き、イタリアは早期にEMSへ復帰するという当初の予定を延期し、復帰の時期を模索していたが、その後の第2次欧州通貨危機（11月22日前後）の影響で復帰は困難となり今日に至っている。

### (2) トラック運送業を中心とした産業構造の特色

イタリアの産業構造は極めて数多くの小零細企業と政府系企業を中心とした少数の大企業と

が共存する型となっている。小零細企業の多い理由としては、イタリアの国民性によるところが多い。すなわちイタリア人は企業活動においても個人中心で、個人の能力を重視し、古くより職人的技能が高く評価されている。また個人の技術開発能力も高く、多くの世界的特許を個人が持っている。したがって個人の生産性はかなり高くなっている（91年の1人当たりGDPは約20,361ドルで世界第5位）。しかしながら組織的活動が不得手で、組織による生産性は高くない。そのため組織化による企業の大規模化が進まない。また雇用、解雇手続きが複雑であり、さらに企業負担の従業員のための厚生費、福祉費が高負担となっている。これらの点から大規模化が進んでいない。

トラック運送業についても例外ではない。その数は20数万にも及び、そのほとんどが所有台数2～3台の零細企業である。EC市場統合による貨物輸送市場自由化の方向にもかかわらず、その構造の変化する兆しは未だ見られない。

しかし貨物輸送の分担率においてはトラックによる輸送が主体で、1985年以降トンキロで全体の61～62%を占めている。

また鉄道（国鉄）による貨物輸送も12～13%を占め、日本のJR貨物と異り比較的大きくなっている。航空機による貨物輸送の割合は0.02%と小さいものの、その地位は一定している。そして一方内陸水運および海運の占める割合は微減している。

## ドイツ統一とその経済的経営的影響

山下 哲（経営学部）

ドイツ統一後2年6ヶ月が経過し、この歴史的な実験の功罪が少しずつ明らかになりつつある。たしかにドイツ統一により、旧東ドイツ市民は秘密警察の隙間のない監視体制から解放され精神的自由を得、世界で最も安定した通貨DMを握って物質的豊かさを入手出来るかに見えた。しかし、旧東ドイツの市場経済化と旧西ドイツへの併合の強行はドイツの国家財政の赤字の膨張をもたらし、危機的状況にある。旧東ドイツの生活不安や経済的格差から来る旧東ドイツ市民の不満を抑えるためには、かなりの財政支出を必要とするが、その財源を併合前の総選挙での公約を破って、主として旧西ドイツ市民の税負担の増大によって賄おうとしているため、旧西ドイツ市民の猛烈な反発をまねき、これがさらに旧東西ドイツの市民間の感情対立にまで発展して来ている。この間の事情は統一後の労働運動の予ってない高まりや極右ネオナチの急速な台頭にも窺い知ることが出来る。

しかし、このような大きな代償を払って進められている旧東ドイツの市場経済化は必ずしも順調に進んでいない。とくに旧東ドイツ地域の工業生産は建設業とその関連工業で若干の上昇が見られるほかは、全般に停滞ないし低下の傾向を示しており、これが旧東ドイツ地域における失業の解消を遅らせ、投資活動を鈍らせている。工業生産の停滞ないし低下の原因として挙げられるのは、まず第1にコメコン貿易経済体制の崩壊により旧東ドイツの対外市場の大半が

消滅したが、現状ではそれに替る対外市場を見出せずにいることであり、第2に統一後旧西ドイツの製品に圧倒され競争力の弱い旧東ドイツ製品の売れ行きが極端に低下したことであり、そして第3に経済再建に向けての投資活動が種々な事情により抑制されていることである。

市場経済化の中心となる国有企業の民営化は信託庁によって進められているが、民営化が進んでいるのは小売業やサービス業が中心となっており、肝心の工業や大企業の民営化の進展ははかばかしくない。その原因としては、(1)インフラの整備がなお不十分で、現在進められている整備が経済活動の中で機能するにはなお時間が必要なこと、(2)旧東ドイツの不動産の所有権の問題が、投資促進のための措置がなされているにも拘らず、行政的処理の遅延で未だ解決していないこと、そして、(3)旧東ドイツ地域の環境汚染がかなり深刻で企業活動再開のためにはかなりの環境保全の費用を覚悟しなければならないこと、などが挙げられる。

このようなドイツ統一に伴って発生した経済的諸問題は EC 統合、さらに通貨統合の見通しの中で解されていかねばならず、国際的な厳しい制約を受けなければならない。

上記のようなドイツの現情勢について文献的に詳細に調査するほか、来年度は現地調査も行って確かめたい。