

## 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：山川 健 谷本谷一 宇野耕治

各研究員がそれぞれのテーマに基づいて継続中である研究の中間報告を以下のとおり行ないます。

宇野研究員は1999年1月1日から実施される通貨統合に当初より参加する加盟国が多いという実態をうけて、商取引が活発化し、商品流通量が拡大する可能性を指摘している。そして通貨統合は加盟国の物価体系の共通化をもたらし、物価構造に大きな変化を与えることになり、商品価格体系と物流商品構成の変化をもたらすと考えている。かかる視点から今後、通貨統合がEUの域内商品流通にどのような作用を与えるのかという課題を理論的かつ実証的に検討する必要性を示している。

谷本研究員はドイツを題材にして、EU市場統合にともなう物流構造の変化について考察を行なった。まず、ドイツの欧州における地理的ならびに国土形成において、高規格の道路整備が早くから行なわれ、さらに内陸部にはライン川をはじめとする輸送路としての河川に恵まれ、内陸水路として物流面で重要な役割を担っている。このような地理的条件からドイツは早くから物流の中継基地として機能してきた。この背景には、ドイツの賃金水準の高さ、労働時間あるいは労働慣行の厳しさ、さらには税負担の重さなどからドイツのトラック業者の脆弱さが指摘されている。さらに、1997年年初よりEU域内での道路貨物輸送の自由化に伴い、外国企業によるドイツ国内貨物輸送が増大し、これによる苛酷な競争からドイツのトラック運賃が30～50%も安価になり、零細輸送業者が苦況に立たされている現状が説明された。

山川研究員は近年急激に進捗している貿易金融における決済手段としてのEDIの問題を取り上げ、とりわけ貿易金融取引の実験的プロジェクトであるボレロプロジェクトの内容について詳細に検討し、その問題点を具体的に明らかにした。さらに、1998年1月24日から29日にわたって、ロンドンにおいて在外民間金融機関の貿易金融EDIへの対応につき調査を行なった。その結果、単一通貨ユーロの問題とあわせて、EDIネットワークに参加できない銀行は貿易金融の世界から脱落するか、外為部門取引を縮小せざるをえない事態に直面することになるとの判断が強く働いていることが明らかになった。さらに、サービスの内生化をはかり、決済機能に係わる新たなサービスの展開の必要性が強く求められている。

中村研究員は地球環境問題と自動車交通との関わりの中で、将来にわたって持続可能な自動車交通のあり方について若干考察を行なった。EUでは、1970年代初頭から環境アクションプログラムを策定し、そのなかで自動車交通が今日の喫緊の課題となっている地球の温暖化にもっとも悪影響を及ぼしていることを明らかにした。この問題に対する処方の一つとして公正かつ効率的な価格の設定による外部コストの内部化の問題が検討されている。今回の研究では、EUで展開されている環境コストの内部化の問題について議論されている内容を整理した。

## EU環境政策における交通についての一考察

中村 徹（経営学部）

地球環境問題は今日、喫緊の課題として様々な見地からの研究アプローチが求められている分野である。EUでは、地球環境の保全は人類ならびに生物の営みの基礎条件であり、我々の経済社会の発展の根幹であるという認識のもとに、1970年代初頭に第1次環境アクションプログラムを策定し、地球環境保全に対する包括的なアプローチを提案した。以後、環境アクションプログラムは第5次まで策定され、そのなかで共同体の経済活動の中で大きなウェイトを占める5つの経済分野、すなわち製造業、エネルギー、交通、農業、ツーリズムが考察の対象となっている。交通についていえば、交通が環境に及ぼす負の外部性についての様々なデータが明らかにされている。そのデータから明らかになった事実として、交通を原因とする排出ガス公害のうち、約80%が道路交通が主原因であり、そのうちの55%以上が私的交通に起因するものであると推定されている。これらのデータに照して、EU委員会は持続可能なモビリティについての戦略素案を提示した。問題の戦略の柱となるのが厳しい環境基準の設定と効率的かつ公正な価格の適用である。今回の研究では、EU環境政策の内容を概観し、環境に配慮した持続可能な交通を実現する手段として、外部コストの内部化による公正かつ効率的な価格の形成が適正な輸送モードの選択を促すことが理論的に明らかにされている。今回は、持続可能な交通の実現に資する交通関連の価格設定についての基本的な考え方を提示した。

なお、詳細は大阪産業大学論集社会科学編108号を参照されたい。

## EUにおける対外決済システムと民間金融機関の対応

山川 健（経営学部）

1. 今回は分担研究課題のうちのボレロ・プロジェクトを中心として貿易金融EDIを取り上げ、その進展状況と今後の課題について分析した。その結果は、貿易金融EDI－ボレロ・プロジェクトを中心として－という論文にまとめ、大阪産業大学論集社会科学編、第108号に記載した。

2. それ以外に、1998年1月24日から29日までロンドンへ行き、在外民間金融機関の貿易金融E D Iへの対応につき調査する機会を持った。そこでは、単一通貨ユーロの問題と合わせて、ネットワークへ参加できない銀行は脱落せざるをえなくなること、および外為部門取引を縮小せざるをえなくなるとの判断が強く働くように思われる。

従って、サービスの内生化を図り、決済機能に係わる新たなるサービスの展開を行う必要性が強く求められている、とのことであった。

## E U市場統合に伴う物流構造の変化—ドイツを中心として—

谷本谷一（経営学部）

1990年の東西の統一後ドイツのE Uにおける地位は高まっている。そしてドイツは地理的にもヨーロッパの中央部に位置し、その経済力の強さとあいまって名実共にE Uの中心となっている。その国土は南部のアルプス山麓を除き全般に平坦であり、その広がりも四角形に近く国土面積のわりには端と端との距離が短い。また伝統的に連邦制が強く都市も産業の立地も分散的である。このような特徴を背景として、交通インフラとしての高規格の高速道路アウトバーンを始めとして道路整備が極めて進んでいる。したがって貨物輸送面における自動車輸送の占める比率が極めて高くなっている。そして海運は、北部が北海、バルト海に面するだけで海運の物流面における地位は高くない。しかし内陸部にはライン川を初めとして輸送路としての河川があり、これが運河と連係して内陸水路として物流面で重要な役割を果たしている。

一方、ヨーロッパの中央に位置する地理的特性から、貨物輸送面における通過貨物が多く、特に東欧諸国の自由化に伴う東西間の物流量の増大、E U市場統合にともなう域内交流の活発化によりトラック輸送を中心とした中継基地となっている。またドイツ発着の国内輸送においては外国トラック業者によるカボタージュ輸送が比較的多くなっている。その理由としては、E U統合にともなう規制緩和推進等の制度的要因がある上に、イタリア、スペイン等E U加盟国内における諸国に比較してドイツの賃金の相対的高さ、労働時間等労務慣行の厳しさ、さらには税負担の大きさ等からくるドイツトラック業者の競争力の弱さがあげられる。

そこで、運輸関係における規制緩和について具体的に見てみると、ドイツにおいては伝統的に陸上輸送を中心に規制が強かったが、E C統合気運が高まるとともに緩和方向が生まれ、市場原理を導入した交通業界の競争促進策が取られてきた。すなわち国内的には91年からの航空分野における市場参入および運賃の大幅な自由化を初め、93年からのトラック、鉄道、内陸水面の国内貨物輸送面における運賃規制の廃止、さらには94年には旧国鉄路線の線路所有者以外の第三者への開放等が行われた。そしてE Uレベルでは93年からのE U域内国際貨物輸送の数量制限の撤廃、トラック輸送、内陸水面輸送のカボタージュ規制の緩和（99年1月以降は完全に撤廃予定）が進められている。

いずれにしてもドイツにおける貨物輸送市場は、国内的にも国際的にも競争が激しくな

っており、外国企業によるカボタージュの増大とあいまって、トラック運賃などは、自由化以前に比べて30～50パーセントも安くなったといわれている。そのために零細業者は苦境にあえいでいる。

参考資料：運輸省「主要国運輸事情調査報告書」

：国際観光振興会、Nippon Express Frankfurt各種資料

## E U 統 合 に 伴 う 輸 送 構 造 の 変 化

宇野耕治（経営学部）

E C 諸国の政治的統合は、E U（ヨーロッパ連合）の形成へと発展している。マーストリヒト条約によるE U加盟諸国の経済統合の段階は、現在、通貨統合の実施に向けて進展が認められる。ところで、最初から通貨統合に参加し得る条件を満たす国の数は必ずしも多くないと見られていたが、参加希望の諸国の経済的努力の結果、多くの国が通貨統合参加の条件を満たす状況となった。この通貨統合に参加する国が多くなれば、域内の商品流通に与える影響は大きいと思われる。何故ならば、この共通通貨制度の採用により、参加諸国間の商取引は活発化し、商品流通量が拡大する可能性があり、他方で、通貨統合に参加する諸国の物価体系の共通化をもたらす、物価構造に大きな変化を与えることが予想されるからである。いいかえると、商品流通の量的拡大とともに商品流通の質的变化すなわち商品価格体系と流通商品構成の変化をもたらすと考えられる。

このような商品の流通構造の変化は、商品流通を支える運輸構造に影響を与えらると思われる。したがって、通貨統合がE Uの域内商品流通にどのような作用を与えるか或いは与えないか、という課題について、十分な理論的検討と実態調査を加える必要がある。今後、このような視点に基づいて、E Uの通貨統合の進展を見守り、その経済的影響について分析を加えたい。