

EU 統合に伴う産業経済の構造的変化

The Structural Change of Industry and Economy by the Integration of EU

主任研究員：中村 徹

分担研究員：宇野耕治 谷本谷一 山下 哲、川口八洲雄

本研究は1991年にスタートした共同研究である。1985年に市場統合白書が公刊され、その中で市場統合の目標年次が1992年と示された前年に共同研究がスタートしたことになる。われわれは欧州市場統合の過程を跡付けながら、同時に市場統合の成果と若干の評価を試みた。しかし、評価については、EU そのものが未だ発展過程にあり、最終的な評価を行うのは時期尚早であろうと考えている。

ところで、共同研究の必要性及び目的について次のように述べられている。

1992年を目標に EC（現在は EU と呼称）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。このことは今までの国単位の経済制度を止揚し、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伴う東西ドイツの統一という、EC 内での二重的統合も加わり、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、それに伴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見られ、しかも東西統一という特殊事情を持つドイツについては、特に EC 統一化における「西による東の併合」による問題点をも合わせて究明せんとするものである。

本共同研究は研究員が個々に関心を持つテーマを選択し、それぞれのアプローチで EU 統合の問題を解き明かそうというスタンスで研究をはじめたゆえ、その成果は研究員個々の研究成果として公表された。

本共同研究は当初、宇野耕治（本学経営学部名誉教授）、谷本谷一（本学経営学部名誉教授）、山下哲（経営学部教授）および中村（経営学部教授）を研究員としてスタートし、2004年3月をもって終了した。その過程で、宇野名誉教授が1998年の報告を最後に退職され、また谷本名誉教授も2002年の報告を最後に退職された。また、この研究期間において、山川元教授が1997年および1998年の2年間研究に参加し、遠藤教授が2000年の研究に1年間参加した。さらに、川口教授は2000年の研究から参加している。研究の最終年の構成員は山下、川口、中村の3研究員であった。

本稿では、各研究員、とりわけ長期にわたって共同研究に携わった研究員の研究成果を跡付ける形で最終報告とする。したがって、本稿では、宇野、谷本、山下、川口、中村の研究の過程を跡付けることにする。

EU統合に伴う産業経済の構造的変化

宇野耕治（経営学部名誉教授）

宇野研究員は当初の研究目的を次のように述べている。すなわち、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する。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あ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。このような観点に基づき、宇野研究員は以下で紹介するような一連の研究を行った。しかし、研究途上で定年退職を迎えることになり、研究は必ずしも完結したとは言いがたいことを付言しておく。

宇野研究員は、「EU 統合に伴う輸送構造の変化」をテーマに EU の陸運市場を中心に研究を行った。まず宇野研究員が取り上げた問題は次のようなものである。市場統合によって関税障壁が取り除かれ、域内の商品流通が進展したとき、運輸の完全自由化が実施されることによって大幅に国益を損なう国が生じる可能性を問題にした。より具体的に述べれば、関税障壁が存在する場合、国内輸送免許制度による輸送障壁が機能している条件下では、自国輸送業者は保護されることになる。しかし、商品流通が自由化し、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状況を前提にして、輸送障壁を完全に取り除くことは困難であるという仮定のもとで、新たな輸送規制の必要性を説いた。この新たな輸送規制は、輸送の完全自由化に向かう移行期に導入された EC 免許によって実施された。しかし、この EC 免許は陸運市場の完全自由化による様々な影響を緩衝するための規制制度であることを明らかにした。それは1993年に締結されたマーストリヒト条約にある。すなわち、マーストリヒト条約により経済統合のみならず政治統合が視野に入るようになり、もはや運輸市場の完全自由化は自明の理となった。このような状況の中にあって、欧州陸運市場は益々道路輸送の支配が高まっていることを明らかにした。しかし、道路輸送支配の背景にある産業構造の変化に注目しなければならないことを指摘した。さらに、今日の単一通貨ユーロの導入は域内の企業間競争を激化させ、産業立地を変更させ、商品の流通構造の変化をもたらすことになった。これに伴う輸送構造、とりわけ陸上輸送構造に大きな変化が見られたはずである。

ところで、1998年度の報告をもって本学を定年退職することになり、研究が道半ばで終了することになった。

谷本谷一（経営学部名誉教授）

谷本研究員は「EU における物流構造の変化」というテーマのもとで、おもに現地での調査に基づく実証研究を展開した。谷本研究員の研究目的は EU 市場統合の過程において、貨物輸送を中心とした物流構造がいかに変化しているかという問題意識のもとで研究を展開した。谷本研究員による研究を跡付けると次のごとくである。

市場統合白書によって市場統合の目標年次が明示され、それによって加盟国間の国境によるモノ、ヒトの移動制約は急速に取り除かれることになった。しかし、現実には、物の移動についての規制の撤廃が容易でないことが説明された。それによると、各加盟国には、それぞれの国内事情に基づく様々な営業免許制度が存在し、この制度を欧州域内での統一的な制度に移行させることは至難であると指摘している（しかし、今日では、至難といわれた制度の統一が実現している）。谷本研究員は制度の転換期において、各加盟国の物流構造にどのような変化が見られるか、あるいは物流構造の特徴は何かという視点から、順次各加盟国について現地で実態調査を行った。以下では、その成果を紹介する。

まず、イタリアを取り上げている。イタリアは一般的に個人の職能に依拠する傾向が強く、組織的な活動があまり展開されない傾向にある。したがって、企業の大規模化が進まない。輸送の分野も例外ではなく、道路運送市場を構成するトラック運送事業者はトラックを2～3台程度保有する小規模零細事業者から構成されている。EU 域内自由化の中にあってもこの構造が変化する兆しが見られない。とはいうものの、貨物輸送のモダルスプリットでは、トラックは1985年以後トンキロベースで61～62%を占め、鉄道は12～13%となっていることが報告されている。

ギリシャは地理的に複雑なところに位置し、輸送構造も複雑であることが示された。すなわち、ギリシャはバルカン半島の東南部に位置し、ギリシャと他の EU 加盟国との交易の大半は旧ユーゴスラビアを経由して陸路で行われていた。ところが、旧ユーゴスラビアの内戦により、マケドニア共和国が独立することになった。ギリシャは歴史上の問題から「マケドニア」という呼称の変更をマケドニア共和国に求めるという問題から「マケドニア共和国」と断交することになった。これにより、ギリシャは他の EU 加盟国との交易において、輸送路の変更を迫られることになり、現在では、フェリーでイタリアを経由して陸上輸送が行われている。これは、無論輸送コストの上昇を招き、域内におけるギリシャの輸送業者の競争劣化につながることを指摘している。

スペインでは、貨物輸送の太宗をトラック輸送が占めている。これは在来の鉄道の低速性、非定時性による輸送サービスの低質性によるところが大きいようである。1994年の実績値では、道路貨物輸送はトンキロベースで年間1,723億トンキロであり、全体の約80%を占めている。なかでも、スペインの国際貨物輸送量は1994年実績で輸入が24,978千トン、輸出が24,125千トンであり、他の EU 加盟国との関係はそれぞれ87%および89%となっている。他の EU 諸国間との結びつきの強さを示している。しかし、今後の域内市場の自由化、さらにカボタージュの開放を想定するならば、スペインの道路運送事業者の競争力が懸念されるところとなる。

続いてドイツであるが、ドイツは1990年の東西ドイツの統一後、地理的に欧州の中央に

位置することになった。さらに、国土が比較的平坦であることもあって、交通インフラとしての高規格道路が整備され、道路貨物輸送が盛んである。その他、ライン川をはじめとして大河川があり、運河と連携して内陸水運が発達している。このような地理的特性から国際貿易では、通過貨物が多く、道路貨物輸送の中継基地となっている。今後、域内市場の自由化により、ドイツ国内市場が他の加盟国の運送業者の主戦場となり、ドイツの運送業者の競争力が懸念されている。

オランダは地下資源に恵まれず、貿易立国として発展してきた歴史的経緯がある。また、オランダの地理的立地から世界各国からの物流の玄関口として物流インフラの整備に早くから官民一体となって取り組んできた。このことから、オランダは物流立国としての地位を築きつつある。なかでも、トラック輸送は国内輸送の85%、国際輸送の20%を占め、重要な役割を果たしている。さらに、内陸水運は重要な物流インフラであり、発地貨物の10%強、着貨物の33%を占めている。また、海上輸送は国際貨物輸送においてきわめて重要な地位を占め、発貨物で70%、着貨物で22%程度占めている。それに対して、鉄道の地位はきわめて低く、限界的な存在となっている。

フランスもドイツ同様、国土が比較的平坦であるという地理的特性から道路整備が進み、物流において道路貨物輸送が中心となっている。しかし、フランスは伝統的に中央からの規制によって保護されていたため、運送事業者の国際競争力に問題があり、域内の自由化に合わせて大手外国企業との M&A を積極的に展開する動きが見られる。

イギリスについては、わが国同様島国であり、ユーロトンネルを介して大陸と連絡されている。このような地理的状况から、他の EU 諸国との交易にあたっては、主として海運に依存することになる。ちなみに、1998年の海上輸送による輸入貨物量は205.1百万トン、輸出貨物が181.3百万トンである。道路貨物輸送は地理的な事情から、国内輸送が中心となっており、国内市場での輸送分担率は81%となっている。

最後に、谷本研究員は EU の拡大、カポタージュの開放などにより、道路貨物輸送がさらに一層伸長し、相対的に鉄道輸送の比率が低下する傾向が顕著になると推測している。しかし、この動向は今後の推移を見守る必要があると指摘している。

山下 哲（経営学部）

続いて、山下研究員は「EU 統合化におけるドイツ統一の経済的、経営的影響」というテーマのもとで、理論的かつ実証的な分析を行った。山下研究員の研究目的は次のように述べられている。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、激動は現在も続いている。東西ドイツの統一は「社会主義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また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あげてはいえない。したがって、山下研究員の一貫した問題意識は民営化政策の経営・経済的問題点を明確にし、この問題を EU 統合、あるいは

はドイツの統一という政策課題の中で位置付けることにある。

ドイツ統一当初の旧東ドイツ地域では市場経済化が順調に進捗せず、工業生産は全般的に停滞あるいは低下の傾向を示していた。また、国有企業の民営化は、一部の小売サービス業を除いて進展が見られなかった。原因として、インフラの未整備、旧東ドイツの不動産所有権の問題が行政処理の遅延で未解決であること、環境保全に伴う費用負担の問題などが指摘されている。また、1990年代はじめの世界的なバブル経済の崩壊に伴う構造不況からドイツも深刻な状況にあった。とりわけ、旧東ドイツ圏は約16%の失業率であり、当時のドイツの租税・公費負担は GDP の50%をこえる状況であった。その一因に政治的な思惑から強引に進められたドイツ統一があったと指摘されている。旧社会主義社会において比較的優良であった旧東ドイツの企業がドイツ統一により一気に資本主義の競争社会に晒されることになり、急速に競争力を失った。このような状況の中で、国有企業の民営化を進めるにあたって、国有企業の資産価値が急落し、民営化は思うように進捗しなかった。しかし、旧西ドイツ経済の支援のもと、1994年に国有企業の民営化プロセスを完了した。民営化プロセスの過程で、民営化を成功させる鍵は企業の有形資産ではなく、ノウハウなどの無形資産であり、これをいかに開発していくかということが重要になっていると指摘されている。そのためには、西側企業との M&A などに基づくライセンス契約に基づくノウハウの獲得が重要となる。しかし、旧西ドイツの強力な経済支援のもとで進められた民営化プロセスも完了し、ドイツの GDP も実質2.8%の伸びを示し、景気の回復基調にあることが示された。特に、旧東ドイツ圏では、1994年に GDP の対前年比8.5%の実質成長を示したことは注目される。

ところで、旧東ドイツの企業の民営化にあたり、所有権の私有化の問題があった。東西ドイツの統一にあたり、統一後の連邦政府のもと、「旧所有者への返還」を原則とし、現物返還の原則が貫かれた。

さて、旧東ドイツ圏の企業が市場経済の中で存続していくためにノウハウなどの無形の知的財産が重要であることを指摘した。しかし、これら知的財産の研究開発のための人的資源が東西ドイツの統合の際の景気の低迷の影響を受け、激減したことが旧東ドイツ圏の企業の競争力の回復およびイノベーションを遅らせていると指摘している。特に、大企業が小規模化した旧東ドイツ圏の企業において、イノベーション概念を経営の前面に据えて、それをマーケティングと結合させて、市場化させている企業について行われた調査結果を明らかにした。それによると、イノベーションをマーケティングに結合させて、企業全体の戦略を展開している企業が50%に満たない実態を明らかにした。さらに、東西ドイツ製造業におけるイノベーションの地域比較に関する研究を取り上げ、旧東ドイツの製造業は強いイノベーションの強制を受け、その結果、イノベーション・製品差別化に取り組んだ企業数、研究開発要員数、付加価値に占める研究開発費の比率、いずれをとっても、旧西ドイツの企業に遜色ないことを示した。しかし、イノベーションの付加価値生産への寄与という点では、なお課題を残している。以上、旧東ドイツ生産財工業の全般を対象にしたイノベーションについて述べてきたが、最後に、カールスルーエ・フラウンホーフェ研究所のグンター・ライが行った調査研究に基づき生産財工業の実態を明らかにした。それによると、なお大きな技術ギャップがあり、それを7～8年の短期間にこのギャップを埋めるにはあまりにも無理があることを承知した上で、生産性の向上は購買、販売、財務、R&D など経営のすべての機能がこ

れを支援してこそ達成されることを強調している。

川口八州雄（経営学部）

続いて、川口研究員は2000年度より本長期共同研究に参加した。川口研究員は「EU およびドイツにおける会計制度の研究」をテーマに研究を展開した。特に、欧州会計指令と国際会計基準を前提に、ドイツ会計基準をどのように整備し、会計システムを再編しなければならないかということを中心に明らかにした。その際、明らかになったことは次の2点に集約される。

1. 国際会計基準への完全移行が2002年5月に法典化され、EU 会計指令は国際会計基準との一致を制度化しなければならない。EU は2004年末までに連結財務諸表基準を内外の上場企業に適用する措置を取ったが、これは各加盟国の国内会計基準（単独決算書の会計基準）すなわち、税法会計と連動する商法会計システムを暫定的に保護する目的の措置である。2005年以後、EU の加盟国は国際会計基準と単独決算書に関わる国内基準との調和化は、一般的な前提条件としてのフレームワークにとどまらず、個別問題に関連しており、大陸型会計基準と英米型会計基準システムとの対立と妥協の場になる可能性をはらむ。
2. いわゆる、公正価値会計指令法が EU 加盟国において2001年に法典化された。すべての取引について公正価値評価が強制されたわけではないが、有形固定資産に対してすでに減損会計が採用されている状況を考慮するならば、将来における公正価値評価（時価評価）の全面的適用の可能性に道を拓いたものと考えられる。ドイツでも、金融商品及び金融派生取引について割り引き現在価値評価の制度化が議論されており、2002年秋に結論が出ることになっている。

これらの研究を通じて EU と国際レベルでのドイツ会計の再編が明らかにされた。1999年5月公表の EU における経済成長の促進と雇用創出のためのアクションプラン、すなわち2005年までに統合資本市場を創設する計画は、資本市場の効率化、統合金融資本市場の実現、投資家のための会計と決算書及び比較可能性の改善、EU 会計に残存する選択権の排除と国際財務報告基準適用の義務化を目指している。このプランを会計領域から支える欧州委員会の2000年6月公表の EU の会計戦略は次の通りである。連結決算書への国際財務報告基準適用命令（2002年6月成立）、個別決算書への国際会計基準（現国際財務報告基準）適用の構想の公表、EU 会計指令第4号（個別決算）、第7号（連結決算）の現代化のための改正（2003年5月成立）を企画している。かかる視点から、欧州会計とその有力な加盟国であるドイツ会計は日米に対峙しうる資本市場の実現に向けて国際財務報告基準とその母体組織の国際会計基準審議会を支持する戦略である。ドイツは資本市場と投資家のための会計制度を設立しようとする背景に、EU の新しい会計戦略の方向性を明示している。

なお、川口研究員は一連の研究成果の一部を『会計指令法の競争戦略』（2000年1月）に所収している。

中村 徹（経営学部）

中村研究員は本共同研究の前半においては、EU を構成する主な加盟国であるフランス、オランダ、旧西ドイツ、ベルギーの国内道路貨物輸送市場の構造が EU 市場の自由化に伴ってどのような変化が見られるかという視点から分析を行った。そして、本共同研究の後半については、主として EU の交通政策の多様な展開について考察を行った。その主な内容は欧州横断交通ネットワークの構築、EU 環境政策における交通分野での取組み、EU における自動車諸税をめぐる問題、EU における複合輸送をめぐる議論、EU 鉄道貨物政策の展開についての研究のほかに、EU 航空政策関連の問題を考察した。これらの研究はそれぞれ本学の研究紀要、学会誌等に寄稿した。また、EU 陸上交通政策に関する研究は拙著「EU 陸上交通政策の制度的展開－道路と鉄道をめぐって－」（2000年10月日本経済評論社）に所収されている。

中村研究員は EU 交通市場において展開された自由化政策を鉄道及び道路の分野において詳細に考察するとともに、上述したように、EU の主要加盟国の道路貨物市場が厳しい規制制度を受けていた時代から自由化にいたる過程の中で、免許制度の変化、運賃制度の変化、それに伴う市場構造の変化について、特にリヨン大学の M. ベルナデ教授の研究に基づいて明らかにした。これらのそれぞれの市場に生じた変化は各国各様であるが、各国の道路輸送業者は EU 域内市場の自由化の中で展開される厳しい競争に対処すべく競争力の向上を図っている。