

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

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おこないます。

宇野研究員は1999年1月に予定されているEUの通貨統合がEUの経済全般に及ぼす影響は未知数であると前置きしながら、EUの通貨統合は域内商品流通の拡大をもたらすのみならず、域外からの商品の流入をも拡大させることになると予測している。こうした前提にたって、域内の商品流通の拡大は域内の輸送構造の変化をもたらし、さらに雇用構造にも影響を及ぼすことになると主張している。かかる視点から、今後、通貨統合の進展とあわせて、通貨統合が産業構造に与える影響、および雇用構造にもたらす変化を検討することが課題となると指摘している。

谷本研究員はEU各加盟国の貨物輸送の実態を明らかにすべく研究を継続している。今回はスペインの貨物輸送市場の実態を明らかにした。それによると、スペインの総貨物輸送量は約2,000億トンキロであり、日本の40%強となっている。貨物輸送の中心は自動車輸送であり、全体の80%近くを担っている。スペインでは、2トン以上の車両については、車両ごとに運送証明書が必要とされている。問題の運送証明書は6トン未満、または積載重量3.5トン未満の車両で、半径100km以内の地域輸送を行なう場合、申請に応じて原則的にすべての車両に交付され、この地域輸送を4年以上行なったものには申請により全国輸送の証明が交付される。これ以上の規格の車両の運送証明書については、一定の専門技術要件を満たすものに交付されるが、需給を勘案した割当て制限がある。運賃については、20トン以上かつ200km以内の国内輸送のみについて、幅運賃が適用されている。貨物自動車運送業の規模別構成をみるならば、トラック1～5台が全体の81.6%を占め、零細企業が大半を占め、6～10台が5.6%、11台以上が12.8%となっている。貨物自動車による国際輸送量において、輸出については89%、輸入については87%がEU加盟国に依存している。今後、1998年7月からEU域内の貨物輸送が完全自由化されることになっていることから、零細企業の多いスペインでは、他加盟国の有力業者の国内輸送市場への進出が懸念されている。

山下研究員は旧東ドイツにおける社会主義企業の資本主義化の過程についての研究に引

続き、この過程の法的根拠となった所有権の私有化の問題について議論が展開されている。資本主義化の実務を担ってきたのは旧東ドイツ政権下の1990年3月に設立された信託庁であるが、この信託庁は人民所有企業を資本会社に転化し、市場経済の担い手とする一方で、信託庁がその持ち分・株式を人民所有財産として信託的に管理し、全人民の持株会社として機能させようとするものであった。しかし、1990年3月の東ドイツ人民選挙の結果成立したデメジャー内閣下の1990年6月に制定された信託法において、人民所有財産はすべて私有化されるべきものと定められ、社会主義的所有権は廃止された。かくして、人民所有財産からの利益はドイツ統一後、連邦政府に帰属するものとなった。私的所有権回復にかかわる未解決財産問題については、1990年9月の財産法、投資法のなかで明確にされた。しかし、この両法の適用により、旧東ドイツ地域での投資活動が著しく阻害される結果となり、連邦政府は1991年3月に投資障害除去法を、1992年7月には投資優先法を制定し、投資の確保を図った。この結果、信託庁は14,500の企業を売却し、650億マルクの売却益をあげ、2,070億マルクの投資約束と150万人の雇用を確保したとして1994末に5年たらずでその任務を終えることになった。しかし、急激な企業売却に反して、再建計画の未整備というミスマッチがあり、多くの企業が閉鎖に追い込まれ、旧東ドイツの400万の労働者の½しか雇用が確保できないという厳しい現実が明らかにされた。

中村研究員については、その研究成果を大阪産業大学論集社会科学編105号(1997年2月)にて明らかにしたので、参照されたい。

宇野耕治（経営学部）

現在、EUを構成する諸国の経済統合の第一歩である共通通貨制度の確立すなわち通貨統合の問題がEU諸国間の課題となっている。EU諸国間の通貨統合の実現はEUの域内商品流通と域外商品貿易を促進するための基礎構造を形成する。しかしながら、EU諸国それぞれの国内経済事情によって、通貨統合条件の充足度については相違がある。さらに、通貨統合は自国の経済政策を設定する場合の制約条件となる可能性を含んでいる。このような状況で通貨統合条件の調整が計られているが、その成果はまだ未知数である。

他方、EU域内の商品流通は市場統合の進展とともに拡大を続けている。域内商品流通の拡大は、域内輸送構造の変化をもたらしているが、同時に域内産業構造の変化をEU諸国に与える。この産業構造の変化は、EU諸国の国内雇用構造に影響を与えることは明らかである。EU諸国の実質失業率は、後進国や発展途上国に比べれば低いと考えられるが、日本と比べれば平均的に高いと言える。しかし、財政赤字の問題からすれば、日本はEU諸国に比べて条件は良くない。このような状況の下で、通貨統合が域内商品流通にどのような影響を与えるかは未知数であるが、雇用構造に対する影響は無視できない。

このような事情をふまえ、通貨統合の進展の行方と通貨統合による産業構造の変化、商品流通構造や輸送構造への影響を検討することが、今後の課題と考えている。

E U市場総合に伴う貨物輸送の実態—スペインを中心として— 谷本谷一（経営学部）

スペインの経済規模は、国内総生産が日本の $\frac{1}{4}$ 、人口が $\frac{1}{2}$ であるが、国土面積は1.4倍である。貨物輸送量は約2,000億トンキロで日本の40%強となっており、経済規模に比して活発である。これは貿易の大半を依存するE U諸国との陸上輸送が寄与している。輸送モード別に見ると自動車輸送の優位が確立しており、一方鉄道輸送の弱さが目立っている。これは、在来線の路盤が悪く高速性に劣り、定時性もよくないことが原因と考えられる。

貨物輸送の中心となっている自動車輸送について見ると、年間1,723億トンキロで全体の80%近くを担っている（1994年）。

スペインにおいて貨物自動車運送事業を営むためには、2トン以上の車両については車両ごとに輸送証明票が必要とされている。輸送証明票は6トン未満または積載重量3.5トン未満の車両で半径100km以内の地域輸送を行なう場合は、申請に応じて原則的に総ての車両に交付され、この地域輸送を4年以上行なったものには申請により全国輸送の証明が交付される。これ以上の規格を越える車両の運送証明票（全国輸送のみ）については、一定の専門技術要件を満たすものに交付されるが需給を勘案した割当制限がある。

運賃については、20トン以上かつ200km以内の国内輸送のみについて、省令で定められた幅運賃となっている。貨物自動車運送業の規模別構成は、トラック1台～5台が全体の81.6%を占め、零細企業がきわめて多くなっており、6～10台が5.6%、11台以上が12.8%で、トラック10台を越すと大規模企業に類別されている。もちろん個人企業がほとんどである。国際輸送については、E U許可と2国間協定にもとづく免許があり、スペインは30カ国以上の国との協定により、E U内はもちろんのこと、北アフリカ地域との交流も行なっている。

貨物自動車による国際輸送量は、輸入が24,978千トン、輸出が24,125千トン（1994年）で、このうちE Uからのものは、輸入21,630千トン、輸出21,443千トンと各々87%、89%で国際輸送のほとんどを占め、E U加盟国との結びつきの強さを示している。

E U間の自動車による貨物輸送は、E U市場統合の進展にともなって加盟国間の通関はなくなり、E U免許による割当制度も廃止され、93年から質的な一定基準による許可制が導入されて実質的に自由化されている。また運賃についても自由化されている。

加盟国内の他国業者による自動車貨物国内輸送（カボタージュ）については、94年からカボタージュ免許を段階的に増やして行き、98年7月から完全自由化される予定となっている。もっともこれが計画どおりに実現されるかどうかは明確でなく、特に零細業者の多いスペインにおいては、他国の有力業者による国内輸送市場への侵食が懸念されている。

ドイツ統一に伴う経済的・経営的变化とE C統合 山下 哲（経営学部）

これまで旧東独における社会主義企業の資本主義化の過程を考察してきたが、今回はこの法的根拠になった所有権の私有化の問題に焦点を当てる。

この資本主義化の実務を担ったのは、旧東独政権下90年3月に設立された信託庁であるが、この信託庁は人民所有企業を資本会社に転化し市場経済での担い手とする一方、信託庁がその持分・株式を人民所有財産として信託的に管理し、いわば全人民の持株会社として機能させようとするものであった。

しかし90年3月の東独人民選挙における保守3派の勝利とデメジール内閣の成立、同年5月の国家条約、同8月の統一条約の締結という経過の中で、両独の対等性は失われ、西独の経済秩序、法秩序こそが正しく、維持され、東独のそれは徹底的に消滅されるべきものとされた。

このためデメジール内閣下で90年6月に制定された信託法では、人民所有財産は全て私有化されるべきものと定められ、社会主義的所有権は廃止された。だがこの場合でも人民所有財産からの利益は東独国民に還元すべきものと考えられていた。しかし西独政府は人民所有権は一種の架空概念であり、実質的には支配政党の所有物であって人民に帰属しないので、統一後は連邦に帰属するものと理解していた。このため旧東独国民への利益還元の見込みはついに実現することはなかった。

旧東独地域における私的所有権回復の過程は、いわば歴史過程を巻き戻す「旧所有者への返還」を原則とし、しかもその返還は補償ではなく、現物返還の原則が貫かれた。90年6月の東西両独政府の未解決財産問題に関する共同声明および統一条約で規定された内容が同9月財産法、投資法として具体化された。そこでは①ソ連占領下における収用は修正されない、②1949年以降東独政府の下で収用された土地、建物、企業は原則として返還される（ただし企業は72年以降の収用）べし、との原則が明記された。これには公共利用、集合住宅利用、営業利用、東独市民の善意取得等の場合は補償を優先するとの例外規定はあるものの、これにより旧東独地域における投資活動は著しく阻害される結果となった。

このため連邦政府は91年3月に投資障害除去法を、92年7月には投資優先法を制定し、投資の確保を図った。この結果信託庁は「特別の投資目的に資する」ものとして、財産処分（企業売却）を自ら優先的に決定できることとなり、旧所有者からの現物返還の要求から解放されることとなった。

かくして信託庁は14,500の企業を売却して650億マルクの売却収益をあげ、2,070億マルクの投資約束と150万人の雇用を確保したとして、94年末5年たらずの任務を終了した。

しかしこれには、企業売却を急ぐあまり再建整備には充分手をうたわず、多くの企業を閉鎖に追いやり、旧東独の400万人の労働者の3分の1にしか職を確保できなかった、との批判もある。

欧州横断交通ネットワークについての一考察 中村 徹（経営学部）

EC委員会は1993年の「成長・競争・雇用」と題する白書の中で欧州の企業の競争力を向上させるための条件として、域内市場の円滑な機能を保証すべき法規則の整備、大企業の競争力を支える中小企業そして欧州横断インフラネットワークの形成であると指摘している。欧州連合条約はEU域内の欧州市民が国境のない地域の形成から最大の便益を享受することを可能ならしめるために交通、テレコミュニケーション、エネルギーインフラ分野における欧州横断ネットワークの形成と展開に共同体が寄与すべきであると規定している。かかる視点から欧州横断交通ネットワークの形成にあたり内包されている課題を検討するならば、ミッシングリンクの問題と財源の問題がクローズアップされる。従来の欧州における交通政策は国内志向型あるいは需要志向型として特徴づけられ、国内企業の競争力の向上あるいは国内企業の保護という観点から国益を優先した交通インフラの設計、建設が行なわれた結果、欧州レベルでの効率的なインフラの相互連結、相互運用が難しく、人、物の自由な移動が損なわれることとなった。また、交通サービスの向上を交通インフラの拡充によって確保しようとするが、交通インフラ投資が需要の増加に追いつかず、慢性的な混雑問題を招来し、交通サービスの質の低下が顕著になっている。とりわけ、1999年の通貨統合に備え、各加盟国は厳しい経済条件を満たすために緊縮財政を余儀なくされ交通インフラへの過小投資は止むを得ない状況にある。また、EU金融機関からの融資にも限界があり、私的投資家の投資インセンティブを高めるメカニズムの確立が提唱されている。このような問題の解を探りながら、EUは鉄道、道路、内陸水路ならびに複合輸送の各輸送モードにおけるインフラネットワークの形成についてのマスタープランを明らかにしている。これらの各輸送モードにおけるネットワークの整備は各加盟国の交通アクセスを改善することによって均衡のとれた経済成長を促進し、経済・社会的結合を強化することは自明である。今後は、各輸送モードごとに整備されたインフラネットワークを有機的に統合し、従来考えられていた複合輸送の枠をこえるすべての輸送モードを包括した総合的な交通ネットワークの構築が喫緊の課題となる。このような構想を具体化するには、多様な技術的、制度的問題あるいは資金的問題が指摘されるが、何よりもEU理事会をはじめとするEU諸機関が国益よりも欧州の利益を最優先する決断と忍耐強い努力が必要になる。本研究の詳細は大阪産業大学論集社会科学編103号ならびに105号を参照されたい。