

E C 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 EC

主任研究員：中村 徹

分担研究員：谷本谷一 山下 哲 山川 健 宇野耕治

各分担研究員の個別研究の中間報告を致します。

谷本研究員は現地での聴取り調査と運輸省が編集した資料をもとにオランダの物流の実態を報告している。それによると、オランダは欧州における地理的位置から交通の要衝であり、今日西欧における物流の中心地となっている。ヨーロッパの物流分野に占める割合は40%近くに及んでいる。とりわけ、EU市場の自由化に伴って、物流業界の再編と競争が激化する中で、トラック運送業をはじめとするオランダの物流業者はEUにおいて最長の地位を築きつつある。各輸送部門別に見るならば、最も大きな地位を占めているのがトラック輸送であり、国内輸送の85%、国際輸送の20%程度を占めている。主な輸送先はドイツ、ベルギー、ルクセンブルグ、フランスとなっている。ついで大きなシェアをもつのが内陸水運である。オランダでは、可航水路は5000キロに及び、そのうち貨物輸送可能な水路は3500キロとなっている。国際貨物輸送量全体のうち、発荷は10%強であり、着荷は33%強となっている。いずれにしても、内陸水運はオランダにおいてきわめて重要な物流手段となっていることが明らかにされた。

山下研究員は東部ドイツにおけるイノベーションシステムの問題点を指摘し、そのうえで今後、研究有限会社に見られる小規模民間研究機関の活躍の場を広めつつ、工業的な大規模な研究開発を進めることができる体制を早急に立ち上げることが必要であると説く。旧東ドイツのイノベーションシステムの問題点を5点指摘している。すなわち、①イノベーションに対して、市場経済的刺激がほとんど見られなかった、②各研究分野が縦割り細分化され、セクショナリズムが生じ、先進的な技術やノウハウを一般化できなかった、③非効率な二重研究がみられた、④イノベーションプロセスが官僚主義的に管理され、政治的、イデオロギー的視点が優先された、⑤研究が確実な成果が期待されるプロジェクトに集中したため、内容の質的低下が見られた。このような問題点を認識し、反省する中で、独自の新たなイノベーションシステムを構築する予定であったが、体制転換後の経済情勢が厳しく、研究開発従業者の雇用が保護されない状況となった。これに加え、①科学アカデミーの閉鎖と基礎研究の大学への振り分けと応用研究の弾力化、②新しい大学外研究機関の設立、③西ドイツモデルによる大学の再組織などを内容とする公的研究機関の再編成が相俟って、大量の科学者及び研究開発従業者が職を失うことになった。今後は、これら

の研究開発従事者の潜在能力を有効に再組織化することが重要であると述べられている。

山川研究員は前回明らかにされた研究論文とロンドンでの実態調査を受けて、EUを中心とした決済システムの状況について研究を継続している。とりわけ、EUの対外決済システムに対して民間金融機関がどのように対応しようとするのかということテーマに分析が行われる。そのなかで、イギリスのCHAPSと新設されたEUの決済システムとの比較検討が行われる。現在、比較検討分析を行うにあたり、資料の収集に当たっているところである。研究の焦点はEDI化されて決済システムがシステミック・リスクの削減にどれほど効果を上げているのか、あるいは効果を上げることができるのかということに絞られている。

中村研究員は輸送手段の中でも道路輸送が地球環境あるいは自然環境を脅かすものであるということを明らかにしたうえで、自動車輸送を効率的かつ持続可能な輸送手段として利用するために、EUで今日検討されている、いわゆるグリーン税制の問題を取り上げ、その内容を明らかにした。その詳細は、大阪産業大学論集社会科学編110号あるいは交通学研究1998年を参照されたい。

EUにおける自動車諸税をめぐる研究

中村 徹（経営学部）

EU加盟国間での自動車税制の差異は域内の輸送モード内の競争条件の歪みを引き起こし、域内の効率的な輸送フローの阻害要因の一つとなっている。くわえて、道路輸送は大気汚染をはじめとして地球環境を脅かす原因の一つとして指摘されている。かかる事態を緩和して、持続可能で、域内の効率的な道路輸送を実現するために、今日EUでは自動車諸税の調和が求められている。われわれはこの問題に対して、3つの視点からアプローチした。すなわち、(i) 重量貨物車両の道路インフラ利用に関わる料金賦課、(ii) 鉱油の国内消費税の調和、(iii) CO₂/エネルギー税をめぐる議論である。(i)の問題については、環境負荷の小さい燃料あるいは車両への転換を促す手段として自動車諸税のありうべき姿が検討され、その議論の成果は理事会指令89号として1993年に採択された(ii)の問題については、各加盟国の環境、交通、エネルギー政策を反映して、それに伴う課税政策が多様であり、それに加えて鉱油の利用の多様性が鉱油の税率の近似を困難にしていた。また、域内市場の自由化に伴い、税率の低い、安価な鉱油を求める行動がありこれを是正するためにも加盟国間で鉱油税の調和を図る必要があった。EUでは、1993年に理事会指令81号と82号を採択した。81号指令では、課税適用の対象となる製品の範囲、課税条件および課税免除の条件を明らかにし、82号指令では、課税対象となる各種の鉱油に関する最低課税を明確にした。(iii)の問題は今日わが国においても話題になっているグリーン税制に関する問題である。EUでは、1991年にエネルギー/環境理事会が温室ガス効果の排出を制限するための共同体戦略を実行するための具体的な措置に関する案を上程するように委員会に求めた。この要請に応じて、委員会は1992年にCO₂/エネルギー税に関する理事会指令案を上程している。また、EU委員会

の第17総局がCO₂/エネルギー税を課税した場合において、2000年の時点で課税を行った場合と現状のまま推移した場合においてCO₂排出量にどのような変化が生じるかを示すシミュレーション研究を明らかにしている。その結論によれば、一般に交通部門においてすでに高いレベルの課税が行われているうえに、自動車燃料価格の引き上げに対して需要の弾力性が比較的低いことから交通燃料需要に対する税率効果が小さいことが明らかにされている。

なお、以上の研究については、「交通学研究1998年研究年報」において明らかにした。

EUにおける物流活動の実態 - オランダを中心として - 谷本谷一(経営学部)

オランダは西ヨーロッパのほぼ中央に位置しており、西ヨーロッパの交通の要衝地点となっている。しかしわが国と同様に地下資源に恵まれず、貿易立国として発展してきた国である。特に北海に注ぐ3大河川の河口に位置しており、西ヨーロッパにおける物流の中心地となっている。それだけに、オランダはEU国民総生産の数パーセントを担っているにすぎないが、ヨーロッパの物流分野に占める割合は40パーセント近くに及んでいる。

オランダは、このような立地条件からして、ヨーロッパの玄関口と自負しており、物流面には力を入れている。すなわち物流インフラの整備、物流システムの高度化に政府と民間が一体となって取り組んでいる。具体的には、世界各地から物流の玄関口としてのロッテルダム港の整備、スキポール空港の拡張のほか、河川・運河網、鉄道、高速道路、パイプライン等、ヨーロッパ各地につながる物流インフラの整備とあいまって、トラック運送業、海運業等の発展に不断の努力がなされている。

またオランダは自由貿易の先導国であり、EC統合にいち早く参加するとともに、自由化の推進役となっている。これからのEU市場の自由化の進展にともなって、物流業界の再編と競争の激化が進むであろうが、トラック運送業をはじめオランダの物流業者はEUにおける最強の地位をきびきつつある。

そこで輸送手段別に貨物運送量を見てみると、まず、最も大きな地位を占めているのがトラック輸送であり、国内輸送の85パーセント、国際輸送の20パーセント程度を占めている。近年トラックによる輸送量は急増しており、特にEU市場統合により国際貨物取扱量の伸びが著しい。そしてその相手国は、ドイツ、ついでベルギーおよびルクセンブルグ、フランスとなっている。

つぎに多いのが内陸水運である。オランダ国内の航行可能な水路の延長は5000キロ以上もあり、そのうち貨物輸送の可能な水路は3500キロに及んでいる。その輸送量は国際貨物輸送量全体の、発において10パーセント強、着において33パーセント強を占めている。ただ内陸水運による輸送量はトラック輸送の進展のため減少傾向にある。

海運についてみると、貿易にともなう国際貨物が殆どであるが、国際貨物輸送量全体の、発で70パーセント程度、着で22パーセント程度を占めている。特にヨーロッパのメイン港

と自負しているロッテルダム港の取扱量が大きく、毎年増加している。

最後に鉄道についてみると、オランダの貨物輸送におけるその地位は極めて低く、国際輸送の1.5パーセント、国内輸送の1パーセントを占めるにすぎない。

参考：現地聴取り調査および「主要国運輸事情調査報告書」（運輸省）

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)

前回の研究論文とロンドンでの実態調査を受けて、さらにEUを中心とした決済システムの状況につき研究を続けている。EU主要国の決済システムを中央銀行システムと民間システムに分けてみると次のような状況が作り出されている。

〈中央銀行システム〉

	ド イ ツ	ス イ ス	フランス
運 営 主 体	中央銀行	中央銀行	中央銀行
決 済 対 象	インターバンク取引 公金取引	インターバンク取引 (クロスボーダー取引を含む)	インターバンク取引 (クロスボーダー取引を含む)
決 済 方 法	RTGS	RTGS	RTGS

〈民間システム〉

	イギリス	フランス
運 営 主 体	CHAPS Clearing Co.	民間銀行等の共同出資会社
決 済 対 象	大口ポンド資金取引 (クロスボーダー取引を含む)	大口フラン資金取引
決 済 方 法	RTGS	時点ネット決済
リスク削減策	相対ネット受取限度額 仕向超過限度額	相対ネット受取限度額 仕向超過限度額

当然ここでは、民間金融機関の対応との関連で分析が行われるわけであるから、イギリスのCHAPSと新設されたEUの決済システムとの比較検討が要求される。

このように、比較検討の材料集めと、それに基づいた少しづつの分析に入っているのが現状である。EDI化された決済システムが果たしてシステムミック・リスクの削減にどれだけ効果を上げているのか、あるいは効果を上げることができるか、が最大のポイントであり、民間金融機関の対応もその一点に絞られることになる、というのがその中身である。一応のメドは年末までにつけるつもりでいるが、事によったら再度現地調査をして、分析の補完をせざるをえない。

(山川健研究員は平成11年9月24日に永眠された。)

ドイツ統合に伴う経済的・経営的变化とEC 山下 哲（経営学部）

東部ドイツにおけるイノベーションシステムの問題点

これまで体制転換とイノベーションの一般的関係について論じて来たが、今回はさらに東部ドイツに的を絞り考察を進めたい。

旧DDRのイノベーションシステムは他の東欧諸国と同様ソ連をモデルとして形成されたが、次の様な問題点を持っていた。①イノベーションに対し市場経済的刺激はほとんどなかった ②非効率な二重研究がしばしば見られた ③基礎研究は科学アカデミー、教育は大学、応用研究は特定の工業分野やコンビナートと厳しく分業され、さらに企業や研究機関内部でも分業・専門化が進んだ結果、セクショナリズムが生じ先進的な技術やノウハウを一般化できなかった ④イノベーションプロセスが形式的、官僚主義的に管理され、しばしば経済的必要性よりも政治的・イデオロギー的視点が優先された ⑤計画の中断、不能を惧れて成果が確実なプロジェクトに研究を集中したため、その内容の質的低下が見られた。

体制転換後東部ドイツでは、この様な負の遺産を克服し新しい独自のイノベーションシステムを再構成するはずであった。しかし体制転換後の経済情勢は予想外に厳しく、閉鎖縮小に追い込まれる経営が相継ぎ、1000人以上の従業員を維持する「大企業」は例外的な存在となってしまった。

とくに工業の衰退は激しく、研究開発の面から見ると1989年86000人いた研究開発従事者は1993年には22000に激減した。企業従業員数に占める研究開発従事者の割合も西部ドイツ1.2%に対し、東部では0.5%（1993年現在）に過ぎない。期待された西からの投資も、研究開発部門を持たない純粋製造企業所謂「延長された作業台（Verlängerte Werkbänke）を増やすのみの結果となるが多かった。

一方①科学アカデミーの閉鎖と基礎研究の大学への振分け、応用研究の弾力化②新しい大学外研究機関の設立 ③西独モデルによる大学の再組織などを内容とする公的研究機関の再編成も大量の科学者、研究開発従事者の職場を奪った。1989年18000人いた大学の研究者は1993年には16700人に、大学外研究機関では1989年の37000人より1993年の12000人に激減した

イノベーションシステムを市場経済に適応するよう根本的に組替えるためには、巨大な適用費用（Anpassungskosten）と長いトライアンドエラーの過程が必要であろう。しかし西独モデルを十分な検討なしに導入するのは必ずしも効果を上げているとはいえない。それよりも職場を離れた者も含め全ての研究者や研究開発従事者の潜在能力を有効に組織することが重要である。研究有限会社（Forsdaugs Gmb H）などに見られる小規模民間研究機関の活躍の場を広めると共に、企業規模が小さくなってしまったために、失われてしまった工業的な大規模な研究開発を進めることのできる体制を早急に立ち上げていく必要がある。

EU諸国の経済構造変化に伴う商品流通・運輸構造の変化 宇野耕治（経営学部）

EU諸国の経済統合の発展は、1999年1月に発足した単一通貨（ユーロ）制度による通貨統合の段階に達した。EU経済圏は、その巨大な経済規模を背景として、米国のドルに並ぶ基軸通過の地位を担う単一通貨（ユーロ）を実現した。しかしながら、この通貨統合へ参加するためには、(1)財政赤字がGDP（国内総生産）の3%以内、(2)政府債務はGDPの60%以内という厳しい加入条件をクリアしなければならなかった。そのために、今のところEU15ヶ国の中で単一通貨ユーロへの参加は11ヶ国にとどまっている。

ところで、この通貨統合は参加したEU諸国に一定の経済的影響をもたらすことになる。第一に、通貨統合に参加したEU諸国のGDPの約4分の3をドイツ・フランス・イタリアの三ヶ国が占める。したがって、この三ヶ国の経済動向に強い影響を受けることになる。第二に、通貨統合への参加は、欧州中央銀行（ECB）による一元的な金融政策の下におくものである。第三に、この通貨統合に参加するために、加入諸国は厳しい緊縮財政と金融引き締め政策を採用し、加入条件のクリアを図った。このような通貨統合に伴う経済的条件の下で、ドイツ・フランス・イタリアの三ヶ国の輸出および建設投資は減退を示し、その景気は減退傾向を生じたのである。その影響は他の諸国に波及することになる。他方、欧州中央銀行が実施する金融政策は、(1)EU域内の長期金利の低下、(2)短期金利の低水準をもたらした。その結果、物価水準は安定し、消費動向は堅調を維持したのである。この経済状況の下で、域外への輸出の回復および長期金利の低下による域内の建設投資の回復とともに、EU諸国の景気は全般として回復傾向にあるといえる。

また、ユーロの導入は域内の企業間競争を激化させた。このユーロ効果は産業の立地構造に作用を与える。すなわち、企業は国境を越えて人件費の安い地域へ生産拠点を移行させ、域内の産業構造に大きな変化をもたらしている。しかも、それは同時に域内諸国の雇用構に影響を与えるものでもある。しかし、このような変化は、長期的視点からすれば、EU諸国の経済構造の平準化の過程とみることもできる。

今後のEUの経済統合の課題としては、通貨統合の実現とともに、EC諸国の税制の改革すなわち法人税と個人所得税の税率あるいは直接税と間接税の比率などの域内調整という経済構造改革の問題が残っている。

また、1999年5月には、EUの新憲法であるアムステルダム条約が発効した。この政治統合の過程が、今後のEUの大きな課題である。