

EC 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：川口八洲雄 谷本谷一 山下 哲

各研究員の個別研究の中間報告をいたします。

山下研究員は「東部ドイツ生産財工業における近代化と生産性」というテーマの下で、カールスルーエ・フラウンホーファ研究所のグンター・ライ教授による「ISI－生産イノベーション調査1995年」に基づき、1988年以後の東部ドイツの生産財工業の実態について分析を進めているところである。東部ドイツが円滑に市場経済に適合していくためには、①競争力のある製品の実現のためのR&D、②新市場開拓のための販売活動の改革、③競争力のある製品の製造のための生産過程の近代化の3つの要素が必要である。しかし、ISIのアンケート調査によれば、近代的な生産技術の導入については、東西格差が急速に縮まっていることが示されている。しかし、それは「強制された投資」であり、競争力のある生産構造を保証するものでなかった。その証に、1995年の東西ドイツの生産財工業の従業員1人当たりの価値生産について見れば、東部は西部の56%にすぎない。ライ教授はその原因として5つ指摘している。そのうえで、短期間での技術ギャップの解消には限界があることを指摘している。

川口研究員は「欧州会計指令と国際会計基準」をテーマに研究を継続中である。2000年より国際会計基準が事実上の世界標準になったことからドイツにおいても国際会計基準と国内基準との調整が急務となり、2005年より国際会計基準に移行することになっている。ところで、ドイツはEU加盟国の一つであることから、国際会計基準、EU会計指令、国内会計基準の相互関係の中で会計システムを再編成しなければならない。こうした過程の中で次の2点が明らかになったことが示されている。すなわち、国際会計基準、EU会計指令、国内基準との調和化は大陸型会計基準と英米型会計基準との対立と妥協の場になる可能性があるということである。また、公正価値会計指令法がEU加盟国において2001年に法典化されたことにより、公正価値評価（時価評価）の全面的な適用の可能性に道を拓いたものと考えられることが明らかになった。

谷本研究員は「EU市場統合に伴う物流構造の変化」というテーマの下で、主としてイギリスの物流構造について調査研究を行っている。イギリスはわが国同様、島国であることから国際貨物輸送は空運と海運が中心であり、前者は約98%が国際輸送であり、後者は約75%が国際輸送となっている。それぞれの市場において自由化が進展し、益々国際輸送の比重が高まるものと考えられる。陸上貨物輸送は国内輸送が主体であり、トラック輸送がその太宗を占め、全体の81%を占めていることが最近の統計から明らかになっている。国内および国際貨物輸送の実態を今後、さらに一層精査する予定である。

中村研究員は「EUにおける空港スロット問題」をテーマに、1993年に採択された理

事会規則 95号を手がかりにして、空港スロット問題について考察を行った。EUにおける航空市場が完全に自由化され、航空需要が急増する中で、とりわけ混雑空港における発着枠をめぐる議論は緊急を要する課題となった。結論的に述べれば、EUでは、航空会社の自主規制とグランドファーザー権を優先する IATA方式によるスロット配分システムの改良型が適用されている。しかし、昨今の社会経済の変化を考慮し、時代の変化に適合する規則の改正のために、コンサルタント会社に実態調査を委託し、その調査結果に基づき、規則改正に向けた検討が行われている。本研究では、今日までの議論の過程を詳細に検討を行った。研究の詳細については、大阪産業大学経営論集第4巻第2号(平成15年3月刊行予定)を参照されたい。

欧州会計指令と国際会計基準

川口八洲雄（経営学部）

過去2年間の研究成果について総括すれば次のようになる。

2000年より国際会計基準（IAS）が事実上の世界標準になったことに伴ない、加盟国の会計基準はIASに一致することを義務づけられている。このため、各国は2004年から2005年にかけてIASの国内法又は国内基準への転換を強制され、IASに完全に従うことになる。日本と同様にドイツもIASと国内基準との調整を急いでおり2005年からIASに移行する。ドイツはEUの一員であるため、ドイツ固有の会計基準の設定を断念して欧州会計指令に従うことになっており、IAS、EU会計指令、ドイツ会計基準の相互関係のなかで会計システムを再編成しなければならない。

本研究をつうじて下記の点がほぼ明らかになった。

- ①国際会計基準（IAS）への完全な移行が2002年5月に法典化され、EU会計指令はIAS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とったが、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年以後は、EUの加盟国はIASと単独決算書に係わる国内基準との調和化について本格的に検討しなければならない。IASとEU加盟国の国内法又は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②に示すような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引現在価値評価の制度化が論議されており、2002年秋期に結論が出る予定である。

以上、2つの点について研究の報告を行なったがドイツ固有の会計基準システムの中心問題すなわちG o B論の動向については割愛した。

参考資料

- (1) Gesetz zur weiteren Reform des Aktien- und Bilanzrechts, zu Transparent und Publizität vom 19. Juli 2002
- (2) Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards
- (3) Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 78/660/EWG, 83/349/EWG und 91/674/EWG über den Jahresabschluss und den Konsolidierten Abschluss von Gesellschaften.

EU市場統合に伴う物流構造の変化

谷本谷一（経営学部）

今回はイギリスについて調査した。周知のごとく、イギリスはEUに早くから加盟しながらEU共通通貨ユーロを採用せず未だにポンドを踏襲している。それには大きく二つの理由がある。一つはユーロに切替えたときEU加盟諸国の多くの国が端数の切り上げ等による便乗値上げを行い、インフレ傾向に陥っていること、今一つは、今日EUのリーダーが実質的にフランスとドイツになっており、それがイギリスにとっては面白くないからである。しかし、いずれにしてもEUに加盟している以上、いずれユーロに切り換えざるを得ずイギリスはその機会を模索しており、それは時間の問題である。

ところで、本題の物流については、イギリスは基本的にわが国同様島国であり、北アイルランドとアイルランドの陸続きを除いては、国際貨物輸送は空運と海運が中心である。しかしユーロトンネルの開通により、94年以降鉄道輸送が開始され実質的にはヨーロッパ大陸と陸続きになった。ただ目下のところユーロトンネルの鉄道輸送はかんばしくない。なお石油・ガス輸送についてはパイプラインが敷かれている。国内貨物については、わが国同様トラック輸送への依存が強くなっている。

具体的に輸送量についてみると、まず鉄道輸送は、98年実績で102百万トン、そのほとんどは国内輸送で、その大半は石炭となっており、しかも近年は減少気味である。

ユーロトンネルの開通によって、一応国際貨物列車が走るようになってはいるが見るべき成果は上がっていない。この事業は脚光を浴びて出発したものの、運行開始の遅れ、フェリーとの競合、イギリス国内での高速走行の困難性等から予想どおりの成果をあげていない。周知のごとくイギリスでも国鉄の民営化が行われたが、全般的に急ぎ過ぎたこと、細分化しすぎたこと等から特定分野への特化、資金力の弱体化等によってあまりうまくいっていない。特に貨物輸送については重厚貨物、コンテナ貨物、郵便貨物、海峡トンネル路線の4分野に分けて民営化が進められたため総体的に力が弱くなっている。

つぎにトラック輸送についてみると、その輸送量は1727百万トン、そのほとんどは国内輸送で全体の81%を占め陸上輸送の雄となっている。イギリスは高速道路がよく整備されており、それだけにトラック輸送は発達している。ただ近年は景気の低迷から減少気味である。

つぎに空運についてみると、国際輸送1993千トン、国内輸送で50千トン、合計2043千トンで、その大半はヒースロー空港となっている。航空事業への参入については、EU域内においては原則として運行免許を取れば路線ごとの免許はいらない。また運賃規制については、EU域内においてはEU理事会規制により規制されており、その妥当性を判断するため実施する運賃を24時間前に届け出る必要がある。最後に海運については、国際輸送の輸入貨物が205.1百万トン、輸出貨物が181.3百万トン計386.4百万トン。国内輸送では移入貨物が61.4百万トン、移出貨物が67.1百万トン計128.5百万トンとなっている。イギリスには約600の港湾があるが、重要港は11港で全体の70%が取り扱われている。外航海運については政府は原則的に関与せず、市場原理に任せている。

* 参考資料「主要国運輸事情」

ドイツ統合に伴う経済的、経営的变化とEC統合

山下 哲（経営学部）

「東部ドイツ生産財工業における近代化と生産性について」

I. これまでは東部ドイツ工業全般のイノベーションについて考察して来たが、ここでは生産財工業（鉄鋼、機械、電機、精密、光学などの各工業）に限定してその現状と問題点を、西部ドイツと比較しながら、探って行きたい。カールスルーエ・フラウンホーファー研究所のグンター・ライは「ISI－生産イノベーション調査1995年」に基き、1988年以後の東部ドイツの生産財工業の実態について分析を進めている。

II. 彼によれば、東部ドイツがスムーズに市場経済に適合していく為には①競争力ある製品を実現するためのR&Dの集中②新市場開拓のための販売活動の改革③競争力ある製品の製造のための生産過程の近代化の3つが主要な指針である。しかし東部ドイツ工業とくに加工工業は今だに生産効率が低く、自立的な発展が出来ていない。

この原因を探るには④経済・通貨同盟（1988年）当時、旧DDR企業の生産技術の遅れは実際どれ程だったのか⑤東西格差はその後どの様に変化したのか⑥生産性向上戦略は他の近代化戦略と較べて有効だったか④近代的な生産技術の投入はこの戦略の他の手段と較べて有効だったか、の問いかけから始まる。

III. ISIのアンケート調査では東部558社西部747社計1305社（回収率18%）の調査標本が入手されたが、興味深いのは近代的生産技術（CAD、PPS＝MRP、CNC、CIMなど）の導入と発展について一つ一つの技術毎に具体的な数値を示していることである。

この調査結果を見る限り、新しい生産技術の導入は1988年にはまだ格差があったが、その後導入スピードが急速に高まり、1995年には急速に縮まり、CAD導入において

11%の格差が見られるほかは、他の技術導入では殆んど格差は無くなっている。ただ注意すべきは、この投資は所謂「強制された投資」で競争力のある生産構造を直ちに保証するものではなかった。1995年の西部ドイツ生産財工業の従業員1人当りの価値生産は133,000DMであるのに対し、東部のそれは74,000DMで西部の水準の56%に過ぎず、この事をよく示している。

IV. グンター・ライはこの東部ドイツ不振の原因として次の5つを挙げている。

- (1) 持てる生産能力が充分汲み尽されていない。東部ドイツでは1988年以降大巾な人員削減が行われたが、これが製品の競争力に繋らなかった。競争力が弱く販売が伸びないため、新技術を装備した設備を投入しても高い稼働率を維持できない。
- (2) 経営の人員構成が高い間接費を生み出している。東部では管理部門、作業準備部門、保守部門などの間接部門の従業員の比率が高く、1人当りの価値生産額を低めている。
- (3) 近代的生産技術の適用領域が狭く、投入密度も低い。例えば資金上の理由で、東部ではCNC機械1台しか投入できない処に、西部では20台も投入されているわけである。
- (4) 近代的な組織コンセプトの導入が不充分である。1980年代末新しい組織コンセプト(Gruppenarbeit, Fertigungssegmentierung, Simultaneous Engineering, JIT, DIN ISO 9000 認定)が導入されたが、十分な効力を発揮できていない。
- (5) 市場価格に適応できない高コストの製品が製造されている。東部ドイツで最も顕著な特徴は顧客特注による製造の比率が、西部に較べ高い(東部63%西部49%)。これがコスト高を呼び、無理な販売活動を強行してダンピングに陥ると懸念される。

V. 以上ライの考察を踏まえ検討を進めて来たが、いずれにせよあまりに大きい技術ギャップを7~8年の短期でキャッチアップしようとするは無理が生ずる。生産性向上という戦略は一見生産活動固有の問題に見えるが、購買、販売、財務、R&Dなど経営の全てのファンクションがこれを支援してこそ達成されることを忘れてはならない。

以上