

中欧3ヶ国における 日本的国際物流の適応について

古賀昭弘

The Adaptation of the Environment-friendly Transportation for Central Europe

KOGA, Akihiro

Japanese freight forwarders are doing business in many countries following their clients overseas activities as well as under their own business policies. Such countries include Czecho, Hungary and Poland where Japanese forwarders are expected to be supported not only by Japanese clients but also by domestic business entities. As those three countries are scheduled to join EU very near future, Japanese idea of transportation should be adapted into environment-friendly one for those countries. That one is "MELTING TRANSPORTATION".

はじめに

チェコ、ハンガリー、ポーランド、スロヴァキア、スロヴェニア、ルーマニア、ブルガリアの7ヶ国は1993年末に、非関税障壁の除去と自由市場の実現を目指して、中欧自由貿易協定(C E F T A)を締結している。

本稿では、C E F T A加盟国のうち比較的順調に経済改革が進んでいるハンガリー、チェコ、ポーランドの3ヶ国を取り上げ、物流について検討したい。これらの国々では、日系企業の増大に合わせて、日系物流事業者も国際物流を担当する時期にきている。日系物流事業者の進出に当たっては、中欧3ヶ国が欧州連合(E U)に加盟を目指していることを念頭におかなければならない。

1. 物流の現状

(1) 物的流通と商的流通

生産と消費の間には「懸隔」がある。それらは、社会的懸隔(生産者と消費者とが異なること)、時間的懸隔(生産する時期と消費する時期とが異なること)および場所的懸隔(生産する場所と消費する場

所とが異なること)である。これらの懸隔を埋めるのが流通である。

時間的懸隔や場所的懸隔を埋めるのを物的流通(物流)と呼ぶ。社会的懸隔を埋めるのを商的流通(商流)と呼ぶ。

物流の内容には場所的懸隔を埋める輸送(運送)、包装(梱包)、荷役、情報活動、時間的懸隔を埋めるものとして保管、荷役、流通活動などが含まれる。

別の表現をすれば、物流とは、「有形・無形の一切の財の廃棄、還元を含め、供給主体と需要主体を結び、空間と時間の克服、ならびに一部の形質の効用創出に関する物理的な経済活動であり、具体的には輸送、保管、包装、荷役、流通加工などの物資流通活動と、物的流通に関連した情報活動をさす(1)。」

低経済成長下、顧客の満足を追及する現在、物流は「ロジスティクス」へと展開されている。ロジスティクスとは「最終的には消費者の経済的福祉の増進を目的として、顧客の必要条件に適合させるべく、原材料、半製品、完成品ならびにその関連情報の、産出地点から消費地点に至るまでのフローとストックを、効率的かつ費用対効果を最大ならしめるよう計画立案、実施、統制する過程である(2)。」

物流がロジスティクスへと展開されている中で、物流事業者は顧客の満足を獲得するために、効率性

と費用対効果を念頭に置いて、全体の最適化を目指しているのである。

(2) 国際物流における日本の物流事業者のかかわり

流通活動は商流と物流とが相互に連携し合って、日本国内にとどまらず、国際的な活動として展開されてきている。

かつて、1960年代後半の国際物流は日本とそれぞれの国・地域との間の物流であったが、現在は、商流の世界的な展開に伴って、日本との間の二国間物流のみならず、世界的な広がりの中で地域間物流、第三国間物流が行われている。

1966年、海上輸送において「革新船」と呼ばれた海上コンテナ船が登場し、大量高速輸送が可能となった。海上コンテナ輸送は、船舶とコンテナを保有する船会社のみならず、輸送手段を保有しない「輸送の建築家」と呼ばれるフォワーダーによっても実施されてきた。

1967年に日本とヨーロッパを結ぶ「シベリア・ランドブリッジ輸送(SLB)」がフォワーダーの手によって開設されたことによって、海上コンテナ輸送は陸上にまでおよび、いわゆる「ドア・ツー・ドアサービス」が可能となった。

SLBのサービス開始に当たっては、次のように二つの説がある。第一の説は、「欧州のフォワーダーからの(日本のフォワーダーへの:引用注)協力の呼びかけが直接の契機になった」とする説である(3)。第二の説は、「1966年3月、CTI・ジャパンの副社長宮本敬氏は、スイスのバーゼルに本社を置くMAT・トランスポートの副社長C.モーザ氏に、SLB輸送の構想を打ち明け、試験輸送の日(横浜発1967年11月6日、ロンドン発同年10月27日、バーゼル発同年10月28日:引用注)を迎えることになった」という説である(4)。第一の説を「海外からの招聘説」とすれば、第二の説は「海外への建策説」と言えよう。

1984年に施行された「米国海事法」は、米国のみならず日本のフォワーダーの活躍を助長し、日本でも1990年12月に貨物運送取扱事業法が施行され、

外航海運利用運送事業者としてのフォワーダーが法制化された。

船会社は、自ら指定した荷受地と荷渡地との間を、運送契約に基づいて輸送する。

フォワーダーには、船会社の運送サービスの範囲内はもちろん、その範囲を越え両端あるいは片端を拡大してサービスできるという機能性がある。つまり、船会社のサービスを利用する荷主の立場となつて、フォワーダーは本来の荷主(=真荷主)の要求に応じて運送契約を締結する。こうして、フォワーダーはドア・ツー・ドアサービスを提供できるのである。

2. 中欧3ヶ国における物流の変容

中欧では、1989年、体制転換に伴い、国営物流企業が民営化されるとともに、ドイツやスイスのフォワーダーが進出してきた。その後、アメリカのフォワーダーも進出している。

たとえば、アメリカ・カリフォルニア州に本拠を持ち、チェコのプラハに進出したUTI社は、「従来、チェコを含めた中欧諸国との取引に不便さを感じていた顧客への便益を提供する。具体的には、陸海空の輸送モードを駆使してドア・ツー・ドアサービスを提供する(5)」。また、ドイツのSchenker社は、ハンガリーのMasped社と合併で物流会社を設立した(6)。

外国フォワーダーの中欧3ヶ国への進出は、コメコン体制の崩壊に伴う、東西物流の発生によるものであった。コメコン体制下では中欧3カ国を西の端とした東側の旧ソ連邦との間の物流であったが、コメコン体制崩壊後は中欧3カ国を東の端としたEU諸国との間の物流となった。

このことは、各国の貿易相手国が次の様に変容していることから窺える。

ポーランドの輸入相手国ベストスリーは、1980年には旧ソ連を筆頭に西ドイツ、東ドイツであった。輸出相手国ベストスリーは、旧ソ連、西ドイツに続いてチェコスロヴァキアであった。それが、1990年に輸出入ともドイツが筆頭となり、ロシアが続き、輸入ではイタリア、輸出ではイギリスが続いている。

1997年には輸入はドイツ、イタリア、ロシアの順であり、輸出ではドイツ、ロシア、イタリアの順である(金額ベース)(7)。

ハンガリーは1989年には輸入・輸出の相手国として旧東欧諸国が筆頭であったが、1991年以降西欧諸国にその座を譲った(金額ベース)(8)。

チェコにおいては、旧ソ連を除いて1988年に輸入・輸出の相手国として筆頭であったドイツが1997年においても筆頭となっている。1988年にドイツに続いていたポーランドは、1997年にはスロヴァキアにその座を明け渡した。因みに、ロシア(1997年)は輸入相手国としてスロヴァキアに次ぐ第三位、輸出相手国としてポーランドに次ぐ第四位である(金額ベース)(9)。

このように、1990年代に入ってから中欧3ヶ国は西側諸国との交易を盛んにしている。

3. EUのアムステルダム条約と中欧3ヶ国のEU加盟問題

(1) 運輸政策と欧州横断ネットワーク

EUでは、陸海空の各輸送手段において、ヒト、モノ、カネ、サービスが自由に移動でき、効率的で「規制無き」システムの実現が検討されてきた。「規制無き」とは、加盟各国は運輸政策に基づく独自の規制を無くすということである。

従前、海運・水運や空運の比重が相対的に高いオランダでは自由主義的な政策が採られていたし、鉄道輸送や自動車輸送などの陸運の比重が相対的に高いドイツでは政府の介入が当然視されていた。このような状況を払拭して、EUは加盟国内の運送業の自由化と非居住者の運送業者にEU市場の開放を行うという共通運輸政策を採っている(10)。

共通運輸政策は、1999年5月1日に発効したアムステルダム条約(11)に規定されている。

アムステルダム条約は、共同体の政策第V編に運輸を規定している。70条で加盟国は共通の運輸政策を採ると規定し、71条では加盟国内を起点あるいは終点とする国際輸送に適用される規則を別途定め、非居住者でも加盟国内で輸送事業を行えるとしてい

る。

また、国境で分断される物流に関する障害を除去するために、EUレベルでの統一的なインフラ整備を図る目的で、欧州横断ネットワーク構想が提案された(12)。

この構想の一部を取り入れて、条約は第XV編に欧州横断ネットワークを規定している。154条で運輸などの分野でEU加盟国市民などが十分な利益を享受するため、開放的かつ競争的な市場体制の枠内で、ネットワークの相互連結や相互運用を促進することを謳い、155条で加盟国間で各国家レベルの政策を調整する旨、規定している。

このような規定に基づいて、Trans-European Networks(TENs:汎欧州物流網)と呼ばれる10ルートの物流網の構築が計画されている(13)。

中欧における道路、鉄道などの物流網の建設コストは西欧側におけるよりも低廉ではあるが、通行料収入や運賃収入がそれほど期待できないというジレンマがある。そのようななか、EUは「長距離は鉄道輸送、近距離はトラック輸送」を実現しようとしており(14)、1970年に32%のシェアを占めていたにもかかわらず、1998年には12%に落ち込んだ鉄道輸送の復権を目指している。具体的には、EUは中欧3ヶ国が加盟を実現しているであろう2008年までに、国境を通過する鉄道輸送の自由往来を実現するために、「技術面と法制面で統一するという協定」を締結した(15)。

(2) EUの環境政策

EUの環境政策は、アムステルダム条約第3条第1項「環境の領域における政策」に基づき実施されている。

具体的には、「第XIX編環境」に規定されている。同編第174条には、EUの環境政策は高水準の環境保護を目的とし、汚染者負担原則を規定している。

EUは環境政策によって、道路輸送における排気ガス汚染規制、公共事業における環境破壊防止、代替輸送手段の利用促進および複合輸送の促進を進めている。これにより、トラック輸送は規制され、鉄道輸送や内水輸送が推奨されている(16)。

EUでは隣接・近接する港間の輸送は、トラック輸送ではなく海上輸送によって行われている。特にこの傾向は、海上コンテナ輸送に顕著に見られる。単に無用な港間競争を避けるのみならず、交通渋滞や排気ガスによる大気汚染という環境破壊の軽減が図られている。

(3) EU拡大と中欧3ヶ国のEU加盟志向

1950年代の欧州にはEUの出発点となった欧州石炭鉄鋼共同体(EEC)、欧州経済共同体(EEC)、欧州原子力共同体(EURATOM)が設立されていた。これらを構成していたのは西ドイツ、イタリア、ベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、フランスの六カ国であった。一方、1960年には、イギリスが主唱してスウェーデン、フィンランド、ノルウェー、オーストリア、スイスおよびポルトガルが欧州自由貿易連合(EFTA)を創設した。

しかしながら、1960年代は、EEC、EECおよびEURATOMが統合して発足した欧州共同体(EC)が、EFTAに対して経済的な優位を占めていた。

ECは、外交・安全保障、経済・通貨、社会の3分野で統合を進めて1993年にEUと改称した。これを称して、EUの「北への拡大」という。同様に、ギリシャ、ポルトガルおよびスペインが加盟して「南への拡大」がなされた。EFTAを構成していたオーストリアが、スウェーデンおよびフィンランドと共に加盟して「東への拡大」もなされた(17)。

さらに、チェコ、ポーランドおよびハンガリーが体制転換後、西欧回帰の動きを見せ、「さらなる東への拡大」が図られようとしている。

西欧回帰の動きは、地域協力という形であらわれている。地域協力には国境間地域協力、広域地域協力およびヴィシエグラード協力がある(18)。

体制転換以前に存在していた国境間地域協力は、旧ソ連の統制下で存在していたのであり、現在のそれと異なっている。現在のそれは、ドイツの主導による、ドイツ・ポーランド、ドイツ・チェコそしてドイツ・オーストリア・ハンガリーの国境をまたぐ協力関係に見られる。

たとえば、ドイツとポーランドとの国境では、国境を形成するオーデル川の汚染防止プロジェクトが推進されている。同じく、両国の輸出入関係官庁および関連業者を収容する共同棟が建設され、年間100万台の貨物自動車の東西通過が見られる(19)。

広域地域協力は、ドナウ川流域地域協力で代表される。1989年には1億1,000万トン以上輸送されていたドナウ川の物量はコメコン体制の崩壊によって、1992年には4,200万トンに落ち込んだ(20)。しかしながら、地域内取引の活発化によりNATO軍のユーゴ空爆前には2億8,000万トンに達していた(21)。

ヴィシエグラード協力は、ポーランド、チェコ、スロヴァキア、ハンガリーが構成国となって欧州への復帰と経済秩序の形成に貢献するものである。その成果の一つとして、CEFTAが1993年末締結された。この結果、中欧3ヶ国相互間の輸出入実績は2~3倍の伸長を見せた。たとえば、ポーランド・チェコ間(1993/1997年)は3倍強、チェコ・ハンガリー間(同)は2倍弱、ハンガリー・ポーランド間(1995/1997年)は2倍強となった(22)。

(4) EU加盟のための物流インフラ整備勧告

EUへの加盟を希望している中欧3ヶ国に対し、EUから物流インフラの整備勧告がなされている。

たとえば、ポーランドに勧告された「交通運輸について格段の改善努力が必要」という、国鉄(PKP)を含む物流インフラの整備という内容は、中欧3ヶ国に共通のものである。

EUの交通運輸政策の基本は、複合輸送の推進を図るべく域内の交通機関インフラを真に結合することを目的としている。したがって、中欧3ヶ国のEUへの加盟にあたり勧告されている改善案の実現は、フォワーダーの活躍を促す上でも重要である。なぜなら、複合輸送の担い手がフォワーダーだからである。

因みに、中欧3ヶ国における物流インフラの現状は表1の通りである。だが、日本企業の間からは、「物流に関するインフラが未整備」という状況にある(23)。

表1. 中欧3ヶ国における物流インフラの現状

(単位: km)

国名 分類	ポーランド 1999年	チェコ 1996年	ハンガリー 1998年
道路	357,700	55,489	30,244
鉄道	23,420	9,435	13,067
内水路	3,812 (1997年)	330	1,700 (1996年)

出典：各国在日大使館提供資料

(5) 中欧3ヶ国のEU加盟方針：ハンガリーの例

「物流」の面から見た中欧3ヶ国のEU加盟方針は、あくまでも「自国事業者の国際輸送業務を促進し物流基盤を整備する」ことである。そのためには環境を重視した上で、国境における鉄道・道路・水運によるスムーズな往来を実現することを目指している。

たとえば、ハンガリーは、1996年に「新ハンガリー運輸政策」を制定して「生活と環境を守る運輸」を打ち出した。国内的には鉄道輸送、内陸水運を優先的に充実することにしている。騒音公害対策として、道路建設に際して防音施設の整備を図っている。国際水運を充実するために川幅の狭い部分を改修し、黒海～北海ルートへの輸送所要時間の短縮を図っている。さらに、ハンガリーはEU加盟を目指して国際的な認知を得るために、道路におけるハンガリー～スロヴェニア～イタリアルート、水運におけるハンガリー～オーストリアルートなどの整備計画に積極的に参加しようとしている⁽²⁴⁾。

4. 日本が中欧3ヶ国において提供すべき物流

(1) 日本企業の中欧3ヶ国志向

EU加盟を熱望するハンガリー、ポーランドおよびチェコは、経済発展実現の条件である外資導入に積極的で、技術力、労働力および土地を有する国として、欧米企業はもちろんのこと、日本の企業へも熱心に誘致活動を行っている。たとえば、チェコは「チェコ投資庁日本事務所」を横浜市に開設してい

る。

因みに、中欧3ヶ国とわが国との貿易状況は表2の通りである。

表2 中欧3ヶ国と日本との貿易状況

(1997年) (単位: 各国通貨表示)

分類 国名	日本への輸出 貿易額 主要製品	日本からの輸入 貿易額 主要製品
ハンガリー (百万F t.)	20,131 化学製品、機械、食品	211,842 自動車、電機
ポーランド (百万Z l.)	191.6 魚介類、果実、飲料	2,421.3 家電、事務機器
チェコ (百万C z k.)	3,042 機械、ガラス製品	16,616 輸送機器、電機

出典：注(9)の Hungary pp.319-321., 同(8)の Poland p.415., 同(10)の Czech p.477.

中欧3ヶ国はいずれも、日本からの入超の状況である。

これらの国々がドイツを中心とする欧州各国との交易を進めているなかで、わが国としても誘致活動に応えることにより、近い将来、経済的な交流の一層の進展が実現すると期待される。

EU加盟が実現すると、関税障壁が無くなり輸出入通関手続きが簡素化される中欧3ヶ国で、日本企業が商品生産を行おうとすることは、当然の成り行きである。

これまで、海外へ進出した日本企業は、原材料・部品の現地調達や要員の現地化によるコスト削減を図ってきた。いまでは、販路拡大を進出要因とする企業は、物流の効率化が期待できる地域で、さらに、コスト削減を図ろうとしている。日本を含むアジア、ドイツを初めとする西欧諸国およびアメリカなどとの交易、そしてロシアとの交易に関与することが可能な中欧3ヶ国に対する日系企業の進出機運は、アジアに次ぐ進出先として当然の動きである。この動きは、表3から窺える。

しかしながら、騒音公害や交通渋滞による環境破壊をもたらしたとして疑問視されている「多頻度少

量輸送」を生んだ「かんばん方式」に慣れ親しんだ日本企業が、中欧3ヶ国に進出するに当たっては、配慮すべき点が多々ある。

表3 中欧3ヶ国への日系メーカーの進出決定要因 (複数回答。上段:社数、下段:%)

進出国 (回答企業数)	要因	労働力の質	低賃金	進出国市場	EU市場	CIS市場	部原材料調達・
ポーランド (7)		4 57.1	5 71.4		4 57.1		3 42.9
チェコ (8)		7 87.5	8 100		3 37.5		1 12.5
ハンガリー (15)		7 46.7	12 80	4 26.7	9 60	1 6.7	1 6.7

出典:『JETRO東欧ニューズレター』

2000年4月号 23頁。

(2) 中欧3ヶ国において提供すべき「物流」の内容

「物流」とは、「ものをながす」のか、「ものがながれる」のかについて触れてみる。

多くの実務者は、「ものをながすこと」を迫られているのが現状である。これは1.(1)で述べた「供給主体と需要主体を結ぶ」過程における、「物を保有する者」の立場に立った概念に留まっていると言わざるを得ない。

かんばん方式は、工場在庫を持たず工場の外に在庫を持ち、工場における作業工程に基づいて部品(もの)を納入させる(ながす)方式である。

「ものをながす」結果、多頻度少量輸送が発生して、交通渋滞や大気汚染を引き起こしている。まさに、かんばん方式は、効率性を追求した「環境軽視」の方式である。

中欧3ヶ国におけるこれからの「物流」とは、アムステルダム条約に規定されているように「環境志向の物流」である。それは、時間を要しても到着すればよいとする貨物、急いで輸送しなければならない貨物など、貨物需要の緊急度に応じて貨物を峻別し

て輸送する仕組みを作り上げるという、「ものがながれる」仕組み作りを含む有機的なトータルシステムでなければならない。「ものがながれる」とは、生産者や消費者を含め環境を重視する者の立場に立つものである。

「ものがながれる」仕組み作りとは、現に地域内に存在する小ロットの貨物を集めて、大ロットの貨物にするという「混載」或いは「積み合わせ」という輸送方法を作り出すことである。つまり、荷送人は輸送業者の荷受場所まで搬入すれば、あとは業者があらかじめ提示するスケジュールに基づいて輸送を引き受けるのであり、荷送人からすれば「ものがながれる」仕組みを利用することである。

さて、「複合輸送」とは、「異なる複数の輸送手段の組み合わせにより実現される輸送」であるから、物流業者と利用者である真荷主は、「複数の輸送手段」とは、船舶、鉄道、トラック等であると認識している。彼らはいずれも、ある輸送区間における輸送手段の料金を意識して、料金交渉や料金設定を行う。その結果、真荷主が異なる複数の輸送手段のうち、料金の安い部分を直接手配できる余地が生まれるのである。このように、物流商品としての「複合輸送」⁽²⁵⁾には、同一の輸送区間で同一の輸送手段が物流業者と真荷主によって、個別に、しかも重複して、運行手配がされて、環境負荷を高める恐れを内在している。物流業者と真荷主が、一時的な利益確保を目的として、個別に、料金交渉に臨む結果である。

このようなことをなくすため、ここで「融合輸送:Melting Transportation」を提唱するのである。

「融合輸送」とは、「異種輸送手段が単一の国際物流業者のエンティティーの中で、経営資源の有効適正な配分によって、融合してひとつの国際物流手段に具現化する輸送」である⁽²⁶⁾。つまり、郵便物がポストに投函されると、その経路、輸送手段は差出人に意識されることなく、宛先人に届けられるように、複数の輸送手段が融合しあってひとつの輸送が出来上がるという考え方である。荷送人も荷受人も、途中にどのような輸送手段が介在するのかについて、関心を起こさないような輸送である。

「融合輸送」においては、物流業者は各種の輸送

手段と物流商品を組みあわせて、環境的にも経済的にも最適な、「ものがながれる」仕組みづくりを行う。

荷主のニーズに応え、最適の手段によって実現される、環境に配慮した輸送は、たとえ少量でも「定時性を持った輸送が提供されればよし」とする輸送である。これこそが日本のフォワーダーが中欧3ヶ国において、提供すべき輸送なのである。

環境志向の物流は、環境を重視するフォワーダーが物流の全過程に介在する「融合輸送」によって実現することができる。その結果、「大量に貨物がなければ、物流商品は市場性を持たない」という論理は、「少量でも、荷送人と荷受人が満足する輸送であれば、物流商品は市場性を持つ」という論理に転換されるのである。

おわりに

環境を重視するフォワーダーは「融合輸送」を提供する輸送業者として、少量貨物を取り扱うという「ものがながれる」仕組み作りを行うべきである。融合輸送業者は、貨物の性状、真荷主のニーズ、輸送手段の現況などを勘案して、あらゆる輸送手段と物流商品のなかから、経済性のみを追求しがちな真荷主に迎合することなく、最適な経路と手段を選択して、物流商品を作り上げる。

現地日本企業が指摘する「物流に関するインフラが未整備」という問題点が存在する中欧3ヶ国においても、これからのフォワーダーは、「融合輸送」を考えるべきである。異なる輸送手段のみならず、異業種体の物流サービスすら、環境重視の立場で、フォワーダー自らの国際物流手段構築のために溶かし込んでしまうことである。

大量輸送、多頻度少量輸送をキーワードとする日本の国際物流は、中欧3ヶ国においては、環境配慮、現地インフラ対応の面から見直されなければならない。費用対効果、効率性のみを追求するのではなく、環境負荷にも配慮した真に全体の最適化を目指した国際物流を提供すべき地域が中欧3ヶ国なのである。

参考：アムステルダム条約

金丸輝男編著『EU アムステルダム条約 - 自由・安全・公正な社会をめざして - 』（日本貿易振興会、2000年）100 - 103 頁、146 - 147 頁、153 - 155 頁。

70 条：本編で規定する事項に関し、本条約の目的は、共通の運輸政策の枠内で加盟国により追及される。

71 条：

1 . 70 条を実施するために、および、運輸の顕著な特徴を考慮して、理事会は 251 条 (= 採択のための手続き) に定められた手続きに従い、経済社会委員会および地域委員会と協議した後、以下を定める。(a) いずれかの加盟国の領域を起点もしくは終点とし、または 1 もしくは 2 以上の加盟国の領域を通過する国際運輸に適用される交通の規則 (b) 非居住者の運輸業者が加盟国内の運輸業務を行うことを認める条件 (c) 運輸の安全を改善するための措置 (d) その他の適切な規定

154 条：

1 . 14 条 (= モノ、人、サービスが EU 域内で自由に移動する権利と理事会の行為を規定) および 158 条 (= 共同体の経済的および社会的結束の強化を導き追及する規定) に規定された目的の達成を助け、同盟市民 (= 加盟国の国籍を持つ全ての個人)、経済活動体、ならびに地方自治体が域内協境界のない一つの地域を作り上げることから十分な利益を引き出すことを可能にするために、共同体は運輸、電信及びエネルギーの社会的基盤の分野で、欧州横断ネットワークの設立と発展に貢献する。

2 . 開放的、かつ、競争的な市場体制の枠内での共同体の行動は、国内ネットワークの利用と同様、そのようなネットワークの相互連結や相互運用を促進することを目的とする。共同体の行動は、共同体の中心地域と島嶼地域、陸封地域および周辺地域を連結する必要を特に考慮する。

174 条：

- 1 . 環境に関する共同体の政策は以下の目的の追求に貢献する。
- 環境の質を維持し、保護し、改善すること
 - 人間の健康を保護すること
 - 天然資源の慎重かつ合理的な活用

- 地域的、あるいは世界的な環境問題に対処するための国際的水準の措置の促進

2. 環境に関する共同体の政策は、共同の様々な地域における状況の多様性を考慮に入れつつ、高水準の保護を目的とする。共同体の政策は、未然防止の原則ならびに予防的行動がとられるべきこと、環境破壊はまず、その発生源において正されるべきこと、および、汚染者負担原則に基づくべきである。この関連において、環境保護の条件に応える調和措置は、加盟国が、非経済的な環境の理由により、必要なら、共同体の査察手続きに従うという条件で、臨時の措置をとることできるセーフガード条項を含む。

3. 環境に関する共同体の政策を準備する場合には、共同体は以下を考慮する。

- 利用可能な科学のおよび技術的データ
- 共同体の多様な地域における環境上の条件
- 行動をとる場合と、行動をとらない場合の潜在的な利益と費用
- 全体としての共同体の経済的および社会的発展と共同体の諸地域の均衡のとれた発展

〔注〕

- (1) 阿保栄治『ロジスティクス革新戦略』(日刊工業新聞社、1993年) 22頁。
- (2) 同上、33頁。
- (3) 日本大学経済学部産業経営研究所編『国際複合運送にかかわる我国フレイト・フォワードの動向調査』(日本大学経済学部産業経営研究所、平成3年) 10頁。
- (4) 宮本敬『ユーラシア大陸に架ける橋』(双流社、1983年) 9 - 11頁。
- (5) P.Thorrington・Uti 社ヨーロッパ担当執行役員談。
Journal of Commerce(<http://www.joc.com/enews>)
(以下 *JOC* と略記) May 5, 2000 .
- (6) *Cargoweb News*
(<http://www.cargoweb.nl/bin/news.exe?>) (以下 *News* と略記) Dec.21, 2000 .
- (7) Central Statistical Office, *Statistical Yearbook of the Republic of Poland 1998* (Warszawa: Zaklad Wydawnictw Statystycznych, 1999), p.411. (以下 *Poland* と略記)
- (8) Hungarian Central Statistical Office, *Statistical Yearbook of Hungary 1998* (Budapest: Statistical Bookshop, 1999), p.313. (以下 *Hungary* と略記)
- (9) Central Statistical Office, *Statistical Yearbook of the Czech Republic '98* (Praha: CSU Scientia, 1999), pp.478-479. (1990年以前旧ソ連資料未掲載) (以下 *Czech* と略記)
- (10) 金丸輝男『ECからEUへ 欧州統合の現在』(創元社、1995年) 149 - 155頁。
- (11) アムステルダム条約は、正式名称を「欧州同盟、および欧州共同体を設立する諸条約、およびいくつかの関連する法を修正するアムステルダム条約」(Treaty of Amsterdam Amending the Treaty on European Union, the Treaties Establishing the European Communities and Certain Related Acts) という。この条約は、1993年11月に発効したマーストリヒト条約を改正したものである。
- (12) 金丸、155頁。一例として、英仏海峡を結ぶユーロトンネルが鉄道・自動車の交通を可能にしている。中欧をも視野に入れて物流の効率化と高速化が図られることになっている。
- (13) 計画ルートは次の通りである。
ヘルシンキ - タリン - リガ - ワルシャワ
グダンスク - ジリナ
ベルリン - ワルシャワ - ミンスク - モスクワ
ツルラス - ヴァルナ
ベルリン - カトヴィス - キエフ
ダニューブ運河ルート
ヘルシンキ - アレキサンドリア
ヴェネチア - キエフ
ドレスデン - プラハ - ブダペスト - イスタンブール
ミュンヘン - ザグレブ - ベオグラード - スコピエ - テッサロニーキ
- (14) Charles Batchelor, "Corridors promise efficient transport," *Financial Times*, 4th July, 1997.
- (15) *JOC*, Nov.24, 2000 .
- (16) EU域内では、トラック輸送は金曜日の午後から日曜日の夕方まで緊急貨物や食品以外の輸送が禁止されている。これは、中欧3カ国を含む旧東欧からの進入車に対しても、EUとの境界において同様に

適用される。

イタリア～ドイツを結ぶ28トン・トラックの通過を、環境保全の理由で拒否していたEU非加盟国スイスでは、住民投票により40トンまで制限を緩和した。しかし、従量税を新設して鉄道用のトンネルを2本建設することになっている(News, May 9, 2000)。大気汚染、騒音公害、酸性雨発生などに対する対策をEU加盟国、非加盟国が打ち出して、"in town without my car" キャンペーンが実施されている(運輸政策研究機構発行『シャトル』平成12年4月24日第144号74頁)。

(17) 藤原豊司・田中俊郎共著『欧州連合：5億人の巨大市場』(東洋経済新報社、1995年)17-36頁。

(18) 小山洋司編『東欧経済』(世界思想社、1999年)69-76頁。

(19) 1999年11月、ドイツ系通関業者 Spedition Kunow 社 Ms. Angelika Hausmann から現地にて聴取。

(20) 「FREIGHT EUROPE 95 CONFERENCE」講演資料「R.J. Martens 氏 (Senior Transport Economist, Frederic R Harris BV) による "Danube Corridor: The Natural Link - How to Make It Work?" 4頁および10頁。

(21) 『読売新聞』2001年4月19日(朝刊)6面。

(22) 注(7)の Poland, p.414., 同(9)の Czech, p.478.

(23) 日本貿易振興会『東欧ニューズレター』2000年4月号30-31頁。

(24) ハンガリー運輸通信省ホームページ。

(http://www.khvm.hu/Celok/Kozlekedes/Transport/body_transport.html)

(25) およそ全ての有形財は、複合輸送の対象である。輸入衣料品を例に取り上げてみる。

製造工場からトラックで物流業者の倉庫に搬入される。倉庫で海上コンテナに詰められた後、トラックまたはトレーラーで港頭に持ち込まれる。港頭ではコンテナ船に積み込まれて、日本の港に到着する。日本の港から物流業者の倉庫にトラックまたはトレーラーで輸送され、輸入通関の後、個々の小売店に納入される。衣料品は、間違いなく複合輸送されたのである。

有形財が単独の運送契約の下で、「対価を得て」単独の運送約款に基づいて輸送されるとき、物流商品が誕生するのである。従って、物流商品としての複合

輸送と、「対価を得ない」単に異なる輸送手段の組み合わせによる複合輸送とは峻別されるのである。

(26) 古賀昭弘(筆名：日下通夫)「高まる『融合輸送』のニーズ」『週刊船舶スケジュール情報誌 Sea Sprite』第3巻第44号(1989年11月)12-13頁。