

規制緩和後のヨーロッパにおける トラック協会の動向

Jack Penissard

翻訳 古井 恒

バブル崩壊後の長期化する経済の停滞、産業構造の変化、そして多くの産業分野で規制緩和がさらに進みつつある現在、トラック輸送産業の領域においても、様々な変化が生じつつある。この産業を取り巻く環境の激変に対して、トラック輸送産業の事業者団体の果たすべき役割も、当然、大幅な見直しを求められることになる。

社団法人 全日本トラック協会は、このような問題意識に基づき、平成9年度事業のひとつとして、本学流通問題研究所に委託して「規制緩和後における事業者団体のありべき方向についての調査研究」を実施している。

本稿は、上記「調査研究」の一環として、ジュネーブ在住の国際運輸・交通コンサルタントであるジャック・ペニサード氏に依頼した「規制緩和後のヨーロッパにおけるトラック協会の動向に関する調査」(Overview changes in the activities of trucking associations in Europe after deregulation) レポートの要約である。なお、ペニサード氏レポートの目次は次に示すとおりであるが、本稿では、これを便宜的に各国別のトラック協会の動向という形に編成し直している。

.....

原著目次

1. はじめに

- ・ヨーロッパのトラック会社が受けた規制緩和の衝撃
- ・規制緩和の影響を測定するために選ばれたヨーロッパのトラック会社

2. ヨーロッパの調査対象トラック協会の旧来の組織ならびに今日の組織構造

3. ヨーロッパのトラック協会のこれまでの諸活動

- ・書式作製、情報提供および出版物の発行
- ・業界の声の代表者、対外活動
- ・助言、専門知識、支援

- ・職能訓練
 - ・道路安全
 - ・環境対策
 - ・その他の基本的な活動
4. 規制緩和後のヨーロッパのトラック協会の対応
- ・組織改革
 - ・広報活動の強化
 - ・新たな助言, 専門知識, 支援
 - ・商業的サービスの展開
 - ・物品ならびに書式の販売
 - ・商業企業ならびにパートナーシップ
5. 結び
-

1. はじめに

ヨーロッパの道路輸送に関わる一連の規制緩和は、1980年代に始まる。その嚆矢となったのは、域内市場達成を目指す EC 白書の発表であった。この発表以降、規制緩和は順次進められていき、また、ヨーロッパ単一市場の創設もあり、これまで各種規制によって擁護されてきた道路輸送市場は、大きな混乱の渦に巻き込まれることになる。

新たなトラック会社の出現は、競争を一層激化させ、市場価格を低下させていった。例えばフランスでは、80年代には33,000社程であったトラック会社数が、今日では39,000社にも増加している。この結果、トン・キロ指数は1985年から95年までの10年間に10ポイント低下したのに対し、同期間の輸送コストは約30%も上昇している。このような市場価格と輸送コストの大幅な乖離は、多くのトラック会社を経営困難に追い込むものである。今日、輸送量は若干増加してきているとはいえ、多くのトラック会社にとって、依然、厳しい経営環境が続いている。

このような厳しい状況に打ち勝つために採られている戦略には、大別して専門化と多角化の二つがある。多くの中小規模トラック会社は、その得意とする分野の輸送に専門化することにより、活路を見いだそうとしているが、その結果として、大手の下請け化が進んでいる。一方、大手のトラック会社は、中小を支配下に置きながら、総合的で多角的な輸送サービスを提供する戦略を採用しつつある。

現在生き残っている企業は、次第に強く、そしてよりよい経営状態になりつつある。

それは彼らが輸送量の増加にではなく、利幅や利益、すなわち生産性により多くの関心を払うようになったためである。西ヨーロッパでは、この10年程の間に車両の最大積載量基準は20%ほど拡大されているものの、長距離トラック輸送量は、リースやハイアリングアウトにより容易にトラックを手当てできることも手伝って倍増している。この間、平均輸送距離は40%近く伸び、1車当たり平均積載量も10%近く増えている。トレーラーの割合が高まり、また、車両の停車時間等の非生産的な時間も短縮されている。

トラック輸送産業における大きな変化は、ヨーロッパのトラック協会の組織や活動にも大きな影響を及ぼしている。この急激な変化に、協会は初めは驚き、次に困惑し、そしてその力を弱めていった。協会への新規参入は減少し、古いメンバーは去っていった。事実、ヨーロッパのトラック協会は、その存在意義を求め、自らの使命について真剣に考えたのである。その結果は、変化する環境に対して今まで余りにも保守的だったことへの反省であり、自らの役割を再定義することの必要性、近代化のためには何が必要なのかの模索であった。

今回の研究は、グローバリゼーションや規制緩和の影響を考慮しながら、ヨーロッパのトラック協会が、いかに彼らが今日置かれている状況に彼ら自身を適合させ、再び成長するために何をしようとしているかを明らかにしようとするものである。

当研究では、次の6つのトラック協会を主な研究の対象としている。

- ・ BGL (ドイツ)
- ・ FAI (イタリア)
- ・ FDE (デンマーク)
- ・ FEBETRA (ベルギー)
- ・ FNTR/AFTRI (フランス)
- ・ FTA (イギリス)

また、ASTIC (スペイン)、ANTRAM (ポルトガル) についても簡単に触れたい。

2. 調査対象トラック協会の概況

前出のトラック協会の多くは、第二次世界大戦後に創設されている。戦後の経済復興の過程において、ヨーロッパでは鉄道に代わって道路への関心が急速に高くなっていった時期でもある。

それぞれのトラック協会の発展の経緯および組織構造などは、決して一様なものではない。その国々の歴史的、地理的、また社会経済的な特性がそれぞれ異なるからである。したがって、それぞれの協会の規模や影響力の大きさなども、当然、異なることになる。

しかしながら、会員数の推移については、一般的に次の傾向が読み取れる。すなわち、70年代終わりまでは、会員数は一般的に増加あるいは横ばいの傾向をみせていたが、その後、減少傾向に転じていることである。これは明らかにヨーロッパにおける規制緩和の影響、競争の激化、企業間での淘汰を示す動きである。この時期、多くの会員がトラック協会の役割に疑問を呈し、協会そのものの必要性を否定するなどの動きがあったのも事実である。ただし、最近5年間ほどの傾向としては、協会によって会員の増減は異なるが、多くの新規加入者の増加によって、会員の減少が阻止される様子もみられるようになっている。調査対象トラック協会の簡単なプロフィールは、次のように整理できる。

調査対象トラック協会のプロフィール

国名	協会名	創設	職員数	会員数	会員数の動向
ドイツ	BGL	1996年	250人	8,000社	増加
イタリア	FAI	1963年	15人	30,000社	新規≒脱退
デンマーク	FDE	1948年	63人		新規≒脱退
ベルギー	FEBETRA	1986年	50人		微減
フランス	FNTR/AFTRI	1945年	173/7人	10,000社	微減
イギリス	FTA	1889年	350人	14,000社	増加
スペイン	ASTIC	1977年	19人		増加
ポルトガル	ANTRAM	1975年	70人		増加

3. 各国のトラック協会を巡る状況の変化

3.1 イギリス

(1) トラック協会の概要

貨物輸送協会（FTA: The Freight Transport Association）は、前世紀の末に、鉄道に関する自らの利権を守ろうとする人々によって創設された。現在、FTAは、イギリスの業界団体の第6位に位置づけられる協会であり、イギリスの輸送産業を代表する存在である。会員企業数は、約14,000社であり、荷主、自家用トラック、営業用トラックを包括する組織である。350人のフルタイムの職員を擁し、年間売り上げは1千万ポンドにも及んでいる。

22の地域委員会（Division Committee）が全国に配されており、ここで輸送に関する会員の草の根的な意見が吸い上げられている。FTAの最高議決機関である全国会議（National Council）に対して、それぞれの地域委員会は直接的な代表権をもっている。

（2）これまでの諸活動

①情報提供

イギリスには、輸送や物流産業関係者の間で、バイブルとして受け入れられている本が何冊もある。そのうちの1冊がFTAのYEAR BOOKであり、毎年、全ての会員に配付されている。極めて身近な存在、平易なガイドブックとして認識されており、最新の情報が提供されている。また、専門家から個別的な助言を得たいときには、FTAの地域委員会、あるいは本部に電話をすれば、迅速に適切な回答が得られる体制となっている（1日平均80件程度の問い合わせ）。

②業界の声の代表者

FTAの活動が成功していることの背景には、輸送産業というひとつの産業にとっての重要性と同様の重さで、個々の会員のそれぞれの利益を守るために、協会としてできる限りのことを、懸命に行うというポリシーがある。そのための地域委員会でもある。

FTAは日常的に、警察、免許所管部局、運輸省、議会、EU首脳会議、地方自治体などの輸送に関する規制やその実施に関わる部署と接触を続けている。FTAは、しばしばそれらが報告書として議論される以前に、意見表明をしたり、影響力のある提案を行うなど積極的に対外活動を展開している。

FTAは政府に対して、道路の延伸や改良を求めている。また、道路維持補修技術の向上や、よりよい道路照明、信号施設、幹線道路でのトラックの駐車スペースや運転手のための施設整備などについて、積極的にロビー活動を続けている。また、主なトンネルや橋での通行料金廃止キャンペーンも展開している。トラックの重量および寸法に関しても、FTAは常に6車軸44トンの方が、5車軸40トンに比べ安全であり、道路への負荷も少ないと主張してきた。

FTAの本部には、BBCのラジオスタジオが設置され、ここから地域に対して第一級のサービスが提供されている。新聞社やテレビ局は、何か貨物輸送に関わる話題が出た場合には、まずFTAに対してコメントを求める。FTAのメディアに対する開放政策が、何百人というジャーナリストとの良好な関係を築き上げていることの根底にある。

③コンサルタント能力

通関の困難性から車両の安全性の確保といった極めて幅広い問題に対して、常に的確に対応しうる専門家コンサルタントを多数擁している。FTAの職員は、このような大き

な問題とは別に、「ミニ」あるいは「1日」と呼ばれる個別企業の経営に関して助言する業務も引き受けている。費用は1日分の日当プラス実費のみである。

④職能訓練

FTAの訓練プログラムは、いかなるレベルの人材教育にも適用しうるものであり、既に30年近くの実績がある。短期コースやセミナーは、会員企業の社内で受講することも可能である。経営能力の向上を目指す訓練コースも多数用意されており、それらの大半は、ワードハーストにあるFTAの経営訓練センターで開講されている。

FTAは、道路輸送産業訓練局(RTITB)と共同で、事故率を下げ、生命を守り、そして保険料を削減することにもなる2つの安全運転コースを設置している。一方はドライバーに自覚を促すためのセミナーであり、他方は運転技術評価施設での訓練である。

⑤道路交通安全

FTAは国民的道路安全キャンペーンである“No need, No speed”の先頭に立って活動している。この運動を通じて、産業内にはスピードを出すことは燃料費の増加につながることを、一方、市民に対しては、輸送業界が安全のために多くの努力を払っていること、彼らも道路を共有する仲間であることを訴えている。また、FTAは自動車協会(Automobile Association)と共に、“Share the road safety”キャンペーンを開始しているが、その狙いは乗用車とトラックとの間にあるお互いの誤解を埋めることにある。

⑥環境対策

1996年のヨーロッパコミッションの提言、すなわち、トラックに対する増税により、トラックに環境社会費用を負担させるべきだとの提言は、輸送業界に大きなショックを与えた。FTAは、この提言をそのまま受け入れると影響があまりにも大きいため、何か別の方法を検討すべきと主張した。税や納付金は極力低く抑え、最良の輸送行動の採用(クリーンなエンジン、より効率的なルート選定、運転手の訓練など)を奨励すべきとの主張である。1997年11月、EUコミッションはこの申し出を受け入れ、現在、ヨーロッパ各地で最良の輸送行動の事例収集にあたっている。

(3) 規制緩和後の協会活動

①広報活動の強化

FTAはトラックに対する評価を高めるため、広報活動の強化に努めている。1996年には、1,000回以上もトラック関連記事が地方紙に掲載され、550回以上、FTAの職員がラジオやテレビのインタビューに応えている。

②専門分野での新たな助言、支援

イギリスにおいては、次のような分野で新たに専門性の高い助言が求められている。

すなわち、個人に関する管理方策、新会社の設立、近代的な通信技術、輸送の条件、高品質な保険、危険物の取り扱いなどの分野である。FTA はこれらに関して、独自のメニューを提示している。

③商業的サービスの展開

今日、FTA の収入の80%以上は、会員に直接提供されている商業的サービスへの対価によって占められている。ただし、現在でも FTA は非営利団体のカテゴリーに属している。FTA の会員が入手できる主なサービスには次のようなものがある。

- ・採用および人的サービス
- ・フレイトチェックサービス

FTA の検査員が企業を訪問し、タコグラフのチャートをチェックするサービスである。1996年の場合、50人の検査官が175万枚のチャートをチェックした。

- ・付加価値税還元計画
- ・フレイトスペックサービス

FTA はコンピュータ管理されたシャーシ仕様に関するデータベースを有しており、会員の様々な要求に応じて最適な車両を選別したり、助言を与えたりしている。

④物品ならびに書式の販売

最近では、48時間以内配達を保証する物品販売のサービスも開始されている。例えば、紙ばさみ付き筆記板、フローチャート、オレンジ色の反射板、タコグラフレジスターシート、RO/RO 船危険物ノート等々である。

⑤他の商業企業との提携によるサービスの提供

- ・保険

BAIN CLARKSON 社との間で、FTAIS と呼ばれる保険契約が結ばれており、FTA の会員には適正な料金でかつ多くの領域をカバーする保険が適用されている。

- ・フロントガラスの交換

ヨーロッパ最大の車両ガラスの交換会社、AUTOGLASS 社と提携しており、会員はフロントガラスを割引価格で入手することができる。また、AUTOGLASS 社のよく訓練されたフロントガラス交換スタッフの技術は高く、修理のために長時間を要さない。

- ・レスキューサービス

1991年から AA-BRS Services 社との提携により、“FTA Recovery” サービスが提供されている。24時間、365日、イギリス国内に留まらず、西ヨーロッパのエリアにおいても、トラックの運転手が FTA の故障対応センターに電話しさえすれば、コ

ントロールセンターが修理班を手配してくれる仕組みである。

・財政支援サービス

FTA は、LOMBARD NORTH CENTRAL 社から、FTA 会員に対する特別な財政的支援措置をとりつけている。会員はこれにより、車両や輸送装置の更新が容易にできるようになっている。

3.2 フランス

(1) トラック協会の概要

1939年以前に存在していた多数の道路輸送協会を統合して、1945年1月に全国道路輸送連盟 (FNTR:Fédération Nationale des Transporteurs Routiers) が創設された。FNTR は、それぞれの部局を通じて選任された間接的な会員で構成されている。70年代にはパリ周辺を根拠地とする1地方部局だけであったが、現在は、92の部局と22の地方部局からなる大組織となっている。FNTR は約1万社の会員を擁するが、むしろ少数の大規模トラック会社を代表する性格が強い。政治的には中立であり、フランスの約39,000社のトラック会社の4分の1を代表する組織である。なお、フランスのトラック産業は、従業員10人未満の小規模トラック会社が会社数全体の85%を占めるが、大手400社で産業全体の32%の売り上げを占める構造となっている。

FNTR の中央での業務は、情報、経済、社会、法律、技術の5つの領域に関するものである。また、次のような分野で専門部会が設置されており、シンクタンクとして機能している。すなわち、生体輸送、引っ越し、タンク輸送、ダンプ輸送、特殊（規格外）輸送そして複合輸送の各部会である。

(2) これまでの諸活動

①情報提供

FNTR の会員は、“Circular Notes” や “the Road Transport Letter : LTR” などの機関紙を通じて、彼らの事業に影響を及ぼすかもしれないどんな些細な出来事についても知ることができる。この他にも、“Flash Professional Information Bulletin : FIP”, “Country sheet” などを通じて情報入手が可能である。

②業界の声の代表者

FNTR はトラック業界のスポークスマンである。会員の既得権を守ること、日常の活動を発展させることが FNTR の狙いであり、FNTR は、運輸政策や立法の草案作りに参加している。また、道路輸送に対するイメージアップを図ることも FNTR の重要な役割のひとつである。現代生活の中でトラック産業が果たしている基礎的で経済社会的な役

割に関係者や一般大衆に、常に強調することを忘れない。

③コンサルタント能力

FNTR 本部の専門サービス部会と直接結ばれている Department Unions が、トラック会社に対し、その経営問題、経済的、社会的、財政的、そして技術的な課題などに関し、助言を与えている。

④職能訓練

FNTR は、職能訓練には直接タッチしていない。AFT (Association pour le développement de la Formation Professionnelle dans les Transports) という独立した協会が、これにあたっている。

⑤道路交通安全

FNTR は、フランス運輸省、ルクセンブルクの国際道路保護協会、ブラッセルのヨーロッパ道路安全連盟(ERSF)、ジュネーブの IRU などと協力しながら、数多くの国内および国際交通安全キャンペーンに参加している。また、FNTR は、トラック産業が安全性向上のために多大な努力を払っていることなどを内容とする、多くの出版物を発行している。

⑥環境対策

フランスでは、トラック走行による汚染物質の発生抑制のために、FNTR がいくつかの計画を実行している。その主なものとしては、石油会社と協力しながらのディーゼルオイルの品質向上、トラックメーカーと協力しての車両の技術的な改良および排気ガスの軽減などの計画があげられる。

(3) 規制緩和後の協会活動

①組織改革

協会活動の効率性を高めるために、旅客の問題を貨物の問題から分離した。この結果、FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs) は、法的に独立の組織となった。また、FNTV は中央の管理、運営部門の垣根を取り外し、内部の風通しをよくしたことに加え、地方協会の機能強化も図っている。

②専門分野での新たな助言、支援

仮に将来の交通計画が不明瞭なものであっても、FNTR は産業の健全性確保のために長期的な解決方法を模索しなければならない。FNTR には先見的な活動が求められている。

FNTR は、トラック産業の経営近代化という観点から、新技術の奨励、例えば車上でのデータプロセッシング、EDI への取り組みなどに対して積極的である。

③商業的サービスの展開

FNTRは、FEDEMATIICと呼ばれるデータ通信サービスを設け、VIDEOTEX (MINITEL) のネットワークを利用して、これを供給している。一方、国際輸送の協会である AFTRI は、各国の地図や、ECMT 承認証明書およびステッカー、TIR カルネなど様々な書類の販売を行っている。また、イタリア自動車道路のための VIA カード、スペイン自動車道路用の RESSA カードなどの販売もしている。さらに AFTRI は、“MOBISAT” と呼ばれる人工衛星による位置監視装置の普及にも力を注いでいる。

④物品ならびに書式の販売

AFTRI は、WESTERN TELECOM 社と共同で、フランスの国際トラック輸送に従事する会社が国際電話をする際に、最低料金で利用できるシステムを構築している。

3.3 ドイツ

(1) トラック協会の概要

第二次世界大戦以前の戦時統制トラック会社は、終戦とともに占領軍によって解体された。第二次世界大戦後、1947年9月に初めて創設されたトラック協会が AGF (Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr) である。この時期、他にも4つの道路輸送関係の協会が創設されたが、いずれも、中央労働委員会によって共通の利益を守るために統括されていた。

1964年11月、AGF は広報紙キャンペーンを機に、その名称を BDF (Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehr) に変更している。BDF は長距離トラック輸送に対するイメージアップを図るために、「より遠くへ、早く、よいサービスを」をスローガンとして掲げた。

1996年、BDF はその名称を BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik) に変更した。これはトラック輸送産業の新たな発展を期し、より近代的なイメージの普及を狙ったものである。新たなスローガンは、「より力強く、より多くのサービスを、より高品質で」に変わっている。現在、BGL の会員会社は、約38万人の従業員を抱え、24万台のトラックおよびトラクター、そして16万台のトレーラー等を稼働させている。

BGL の内部には、地方組織およびトラック会社の代表者たちによって構成される10の委員会が設けられていた。現在は9つの委員会が、必要な技術をもたらし、会員の草の根的な意見を広く収集している。委員会の名称は次のとおりである。

- ・技術委員会
- ・(料率委員会)

強制タリフが効力をもっていた規制緩和以前は、極めて重要な委員会であったが、

1994年に解散している。

- ・ 職能訓練委員会
- ・ 国際輸送委員会
- ・ 保険および法務委員会
- ・ 社会政策委員会
- ・ 基礎経済問題委員会
- ・ 交通安全および環境委員会
- ・ 危険物委員会
- ・ 広報および宣伝委員会

(2) これまでの諸活動

①情報提供

BGLは「年次報告」を発行する一方で、“Circular Notes”も提供している。また、技術や経済などに関する特別な研究報告もBGLによって発表されている。

②業界の声の代表者

AGF, BDF, そして BGL と名称が変更されてきても、協会はトラック会社の利益を守り、その活動の発展に寄与してきた。これまで様々なロビー活動が展開されてきた。例えば、1957年から60年にかけて、AGFは、トラックの重量や寸法を減じることを狙った法案に激しく対抗し、最終的には妥協案として、総重量32トン、軸重10トン、最大車長16.5mで落ちついた。

また、同時期、鉄道保護を目的とする道路インフラ使用者に対する増税に対しても激しく抵抗した。その後、BDFの時代に鉄道保護のために再度もちだされたLEBER計画に対しても、協会は強く抵抗した。この計画は、トラックの燃料および輸送量に対する増税により、長距離道路輸送量を35%削減しようというものであったが、BDFの努力により、実行されることはなかった。その他、BDFは、70年代の交通規制の緩和、車両税の大幅な減額などに大きな影響力を行使した。

③コンサルタント能力

BGLは、会員に関わる様々な契約や保険について法律的なアドバイスを行う優れたノウハウを持つ協会として、従来から高い評判を受けてきた。トラック会社の経営改善のために専門家を派遣する他に、会員に対して、いかに良い車両を選択するかなどについてもアドバイスしている。

④職能訓練

1956年、AGFによりトラック運転手のための学校が創設されているが、現在でも内容

を変更しながら、この学校での訓練が続けられている。1998年8月からは、ドライバー訓練の近代化を目指す新しい規則が施行されるが、これに備えて、ロジスティクスや貿易、消費者対応などの新しいコースも計画されている。

⑤道路交通安全

1976年、連邦交通省は、“Big BRUMMI and laws of nature”と題する映画を作製した(BRUMMIは、BDFのマスコットキャラクターである)。トラック走行に関する特徴を、広く他の道路利用者に知らせる内容であり、当時、交通量が大幅に増加していたにもかかわらず、事故犠牲者が減少したこともあって、この映画は大変な評判となった。

1986年にBDFが後援した道路安全キャンペーンのスローガンは、“Reduced visibility, reduced speed”というものであった。この他、現在のBGLも、ヨーロッパ道路安全連盟(ERSF)および国際道路輸送連盟(IRU)により進められているプロジェクトに参加し、交通安全運動を続けている。

⑥環境対策

フランスのFNTRと同様に、BGLも石油会社と協力しながら、ディーゼルオイルの品質向上、また、トラックメーカーと共同での車両の改良、排気ガスの軽減などの研究に取り組んでいる。

⑦その他の活動

ドイツでは、1947年に道路輸送協同組合(SVG)が設立されている。この協同組合は交換部品、タイヤ、その他の装備品を取り扱う卸売として、中央集中購入システムを採用し、トラック会社の発展を支えてきた。また、ドイツには、ドイツ輸送銀行(DTB)と呼ばれる銀行があり、中小規模トラック会社に対して有利な融資を提供している。さらにトラック会社の手でKRAVAGという名称の保険会社も設立され、トラック会社に有利な保険料率を適用している。

(3) 規制緩和後の協会活動

①組織改革

自由市場の時代となった現在、従来の概念の道路輸送に関わる長距離、短距離という区分はもはやない。BDFも、その目指すところをより鮮明にするために、BGLという名称に変更したのは前にみたとおりである。

②広報活動の強化

BGLは、輸送関係の展示会や発表会など、機会あるごとにトラック産業の存在をアピールしている。名称やスローガンの変更に伴い、そのロゴも鮮やかな緑色のもの、ロジスティクスの文語を含むものに変えている。

BGL は、1996年10月の全体会議で「品質シール」の承認を決定した。評価基準となる品質の基準は、品質の分野の専門家ならびに BGL の環境保健部会により決められたものである。この年は7社に対して、その輸送ならびにロジスティクスの信頼性、安全や環境に対する取り組みを評価して、品質シールが与えられた。ドイツ当局や、報道機関にも好意的に受けとめられており、トラック産業の暗いイメージを払拭するための重要な第一歩と考えられている。

③専門分野での新たな助言、支援

競争の激化に対処するため、BGL は費用情報の重要性ならびにロジスティクスの充実を強調している。BGL の費用情報は、近代的なトラック産業にとって今や不可欠なものであり、輸送およびロジスティクスサービスの価格形成に透明性をもたらすものとして、多くの関係者により利用されているものである。

一方、BGL は、単に長距離を走れば利益は確保されるという時代ではなく、顧客のニーズを満たすロジスティクスの考え方を拡張していく以外に収益性確保の道はないとの認識に立っている。したがって、トラック会社は顧客との良好なパートナーシップの構築、ジャストインタイム輸送や ECR などの概念の高度化を図る必要があり、BGL は、自身が持っている新しい情報伝達技術の活用を会員に対して働きかけている。

④商業的サービスの展開

前述の道路輸送協同組合 (SVG) は、ドイツ全土をカバーする営業圏域をもち、ディーゼルオイル、潤滑油、タイヤ、自動車部品などをトラック会社に対して卸売価格で提供している。この他に SVG は、クレジット、銀行、保険、駐車場およびサービスステーション施設運営などの業務も手掛けている。

⑤物品ならびに書式の販売

書式については、BGL が財務的にコントロールしている BGL Info service が販売窓口となっている。トラック会社の必要とする用品については、上記の SVG を通じて入手できる。

3.4 デンマーク

(1) トラック協会の概要

デンマークでは、デンマーク輸送会社協会 (DV: Danske Vognmaend) や、道路輸送経営者連盟 (VA: Vognmaends fagets Arbejdsgiverforening)、国際道路輸送協会 (FDE: Foreningen AF Danske Eksport Vognmaend)、さらに旅客道路輸送協会 (TL: Turistvognmaendenes Landsforening) など、道路輸送に関連するいくつかの協会が設立されている。この中で、今回の調査対象としては FDE を選択している。それは、当協

会が規制緩和の大波に対して最も適切に、かつダイナミックに対応している協会と考えるからである。

FDE は、デンマークの国際輸送に従事するトラック会社の80%以上を代表する協会である。メンバー会社は500社を超え、これらが擁する従業員数は9,000人程であり、また保有する重量車両は5,900台（3,600台はトラクターユニット）程に達している。

FDE は、7人の理事および63人の職員から構成されており、内部には6つの部局（技術部、セールス/マーケティング部、情報技術部、経済部、会員運営部、商業部）が設けられている。

(2) これまでの諸活動

①情報提供

FDE は、デンマーク国内および外国から流れ込む膨大な量の情報を集約し、これらを調整しながら、価値ある情報として会員に伝達している。情報サービスは総合的である。週刊や季刊の出版物と並んで、緊急テレファックスメッセージや個別の問題に対する電話での回答などの方法もとられている。「FDE ファックスサービス」は、ヨーロッパ各地におけるストライキの発生状況、道路封鎖、国境での予期せぬ出来事などを会員に迅速に伝える手段として活用されている。

②業界の声の代表者

FDE は、デンマーク運輸省や通産省と良好な関係を築いている。例えば、道路交通規則の変更などが当局で案件に上るような場合には、FDE は、トラック会社の要望を代表する形で、政策的な意思決定過程で、影響力を行使することもある。

FDE はまた、道路輸送委員会、国際トラック会社会議、EC 特別輸送委員会など各種の国際的な機関に対して、デンマークの代表として参加している。

③職能訓練

FDE は、その会員会社の将来にとって職能訓練が極めて重要な要素であることを十分に認識している。トラック会社やその従業員に対して、様々な訓練コースが用意されている。例えば、簿記技術、温度管理貨物の輸送、ルートプランニング、麻薬の密輸、外国語研修などの幅広いコースが設定されている。

④道路交通安全

デンマーク運輸省は、道路交通安全を図る目的で専門家グループによる研究を進めているが、FDE は、このメンバーの一員としてこれまで数多くの提案を行なっている。例えば、警察の人材および資材の補強であり、運転免許取得条件の厳格化などの提案である。また、FDE は、デンマークのモーターウェイの制限速度を時速70kmから80kmに引き

上げることが主張している。これはハイウェイに比べより安全なモーターウェイの利用拡大を意図した提案である。

FDE は、デンマーク道路安全輸送庁の安全問題セミナーを後援したり、また「安全および環境マニュアル」を荷主協会と共同で発行したりするなど、道路交通安全に対して多くの努力を払っている。

⑤環境対策

上記の「マニュアル」は、道路輸送がいかに環境に対して影響を及ぼしているかを計測する方法と、これを減少させるための手立てを提示するものである。デンマーク政府および EU の関係機関の双方から高い評価を受けているが、このような協会の活動は、デンマーク政府が進める「アクション・エネルギー21計画」（二酸化炭素排出量を削減し、エネルギー消費を抑えようという計画）とも調和するものである。

(3) 規制緩和後の協会活動

①専門分野での新たな助言、支援

FDE が近年、特に力を注いでいる協会活動の分野として、国境通過時の支援、新しい通信技術の普及、そしてロジスティクス強化の3点が挙げられる。

・国境通過に際しての諸改善

東欧および中央ヨーロッパの国々では、その国境通過に長時間を要することが多い。FDE は2年前に「ポイント オブ サポートシステム」を設け、会員の求めに応じて国境通過に際しての支援措置を講じており、会員には極めて好評である。

・新しい通信技術の普及

デンマークは、輸送の分野に EDI を取り込もうとした最初の国のひとつである。デンマーク運輸省、通産省、FDE、そして数多くの民間研究機関や企業の密接な協力関係の下に「デンマーク電子商取引計画」が策定されている。FDE も1997年の初めから、この新しい EDI 技術の利用、とりわけ中小規模トラック会社の利用を促進するために啓蒙運動を展開している。

また、トラック会社による衛星通信の利用も見られるようになってきており、衛星通信により FDE の情報技術部から各種の情報が得られるようになっている。

・ロジスティクスの強化

FDE の調査によって、ロジスティクスに関する教育では、デンマークはイギリスやドイツに遅れをとっていることが判明した。このため FDE の申し出により、コペンハーゲンにある2つの教育訓練機関におけるロジスティクスの教育は、その内容を一新することになった。

②商業的サービスの展開

FDE は、数多くの商業的なサービスを会員に提供しており、FDE の全収入に占めるこの部門の割合は、78%にまで達している。

・トランスイットシステム (Trans It)

新しいコンピュータのツールとして、テレマティクスは輸送能力の適正使用、輸送信頼性の増進にとって重要な助けとなっている。FDE は、デンマーク運輸省からの財政的な支援の下、全輸送部門のための統一的な電子オンラインシステムの創出に力を注いでいる。このトランスイットシステムはインターネットによりアクセス可能であり、会員は関心のある最新の実用的な情報（交通情報、法制面での変更など）を容易に入手できる。

・VAT 償還システム

営業用トラック輸送に従事しているか、あるいは自家用トラック輸送を行なっているかに拘わらず、これらの会社がディーゼルオイル、潤滑油、年間に必要な支出などに関する VAT の償還を、EU 諸国およびハンガリー、スイスなどの19カ国から受けられる FDE のサービスである。

・モーターウェイおよびトンネルの通行料金割引

FDE は、フランスのモーターウェイ、およびフランスのモンブラントンネル、フレジュトンネルの通行料金の割引カードを提供している。イタリア、オーストリア、スペインの一部のモーターウェイでも同様の割引制度が設定されている。

また、FDE はユーロシェルと特別契約を結んでいるため、デンマークのトラック会社がディーゼルオイルおよび潤滑油を購入する場合、ヨーロッパの大部分の地域で VAT 抜きの価格となる。

・盗難車奪回サービス

LAGOS と呼ばれるサービスである。これはデンマークの保険会社、国内警察、それにインターポールとの協力の下、新しい通信技術を駆使した盗難車搜索システムである。

③物品販売

FDE の会員に対して、各種の物品や最適なシステムを提供することを目的に、トラック部門中央購買協会 (Tci) が設立されている。この協会は今日では、事務用品や家具、作業着の販売、洗濯屋の紹介のほか、遠距離通信機器の斡旋などの幅広い業務を展開している。

④商業会社およびパートナーシップ

・保険

FDE が提供している保険サービスは、車両保険（責任/損失）、企業保険、そして輸送業者責任保険（CMR）など極めて総合的なものである。すなわち、FDE の会員により提供されるトラック輸送業務は、たとえそのトラック会社が倒産したり、あるいは保険料が支払えないような事態に至ったとしても、この保険制度により最後まで遂行されることが保証されている。これは輸送サービスの需要者にとって、最大の品質保証といえよう。

- ・ 運行管理

FDE はフランスのコンピュータプログラム開発会社 SEC 社と、タコグラフディスクの読み取りスキャナーおよびそのソフトの販売について契約を結んでいる。このスキャナーはほんの数秒間のうちに複数のディスクを読み取り、運行規則に違反していないかどうかをチェックするものであり、FDE メンバーに積極的に評価されている。

- ・ ルートロジ X

ルートロジ X は、パソコンによる最適輸送ルート検索システムであり、デンマークの DPS 社が開発したものである。FDE は DPS 社と生産契約を結んでいるため会員はこのシステムを割引価格で入手することができる。

- ・ 衛星通信

ヨーロッパで最初に衛星通信をその業務の中に取り込んだのは、デンマークのトラック会社である。1991年に FDE は、EUTELTRACS 社のデンマークでの販売会社と契約したため、以来、FDE の会員は、特別価格でこの衛星通信のための装置を購入できるようになっている。

- ・ 自動車電話

自動車電話の使用料金は一般に高く、特に国際電話の場合はなおさらである。FDE は、SONOFON 社および TELE DANMARK MOBIL 社から、自動車電話および国内電話の料金を割り引く契約を勝ち取っている。また、ドイツ TELEKOM との間でも通話料金割引契約が成立している。この結果、FDE 会員は国際通話において20-30%の割引料金の適用を受けているといわれる。

- ・ フェリーおよびユーロトンネルの割引

1996年秋、FDE は SCANDLINES 社と契約を結び、同社が運航するすべてのフェリー航路で航送料金を割り引くことに成功している。それと同時に、フェリーのスケジュールに何か変更が生じた場合、FDE の会員に対してファックスあるいは電子メールでその内容を知らせる付加的なサービス提供も獲得している。

ユーロトンネルは、天候、海象の影響を受けることなく、24時間365日頻繁に運行

されていることから、輸送スケジュールの確保という点でトラック会社に人気の高い経路となりつつある。FDEは、ユーロトンネル利用に関わるスカンジナビアにおける唯一の代理店であり、その会員は、トンネル利用にあたって特別料金の恩恵に浴している。

3.5 ベルギー

(1) トラック協会の概要

ベルギー道路輸送者連盟（FEBETRA）には、理事長の下に法律、社会、財政、対外関係、商業の5つの部が設置されている。これらの各部に加えて、技術委員会が設置され、さらに社会情勢、通関問題（TIR 会議）、温度管理輸送、危険物輸送（ADR 登録）、混載輸送などの10の専門委員会が設けられている。

FEBETRA は、ベルギー国内10の県を9つの地方支部で代表している。なお、ブラッセル以外の地方の会員が、FEBETRA 本部に直接参加することも可能である。ただし会費の一部は、その会員の所在する地方支部にも振り分けられる。

(2) これまでの諸活動

①情報提供

道路輸送部門に関わる事象については、日々目まぐるしく変化している。したがって、FEBETRA は、アップツウデイトな情報を提供するために、連絡会議、セミナー、シンポジウムなどを頻繁に開催している。また、記者会見やプレス発表という形で、道路輸送に関する FEBETRA の見解を表明することもしばしば行なわれている。

FEBETRA の発行する4ヵ国語表記の「インデックス」と呼ばれるガイドブックは、その貨物特性に合致した専門輸送業者を探している人々にとって必携の書となっている。また日々の業務に不可欠な書式、例えば CMR 混載書類、カボタージュカルネ、オーストリア関係書式、TIR カルネ、EC 通関書類などについても、FEBETRA を通じて入手可能である。その他に、FEBETRA 情報サービスから、ヨーロッパの特定の国に関する一般情報、通行禁止・通行規制などに関する情報などを引き出すことができる。

②助言、専門知識の伝達

FEBETRA は、そのメンバーの求める様々な行政的なアドバイス、法律上の助言などに対して極めてきめ細かな対応をとっている。例えば、法人格の変更、社名変更、本社移転などに関わる行政手続上の助言、EU 移送書類や TIR カルネの使用手法、料金を軽減できる方法などのアドバイスである。

また、危険物輸送遂行のための ADR 書式に関しては、安全指示書、荷主の証明書など

の記入方法、さらに生鮮食品輸送に関して求められる情報提供（生鮮食品の国際輸送に関する合意およびその際に使用されるべき装置/ATP）についての助言などがメンバーに与えられている。また、ヨーロッパ諸国での規格外品輸送許可に関する情報なども提供している。

この他にも FEBETRA による会員に対する助言は、広範な分野に及んでいる。例えば従業員個人あるいは労働協約などに関する次のような事項である。

- ・社会法に関する一般申請
- ・家族手当、健康管理に関する事項
- ・行政サービスによる検査や管理といった社会的な争議に関する仲裁
- ・以前の従業員から出されたクレームに対してトラック会社が争うような場合の仲裁

また、複雑なヨーロッパの社会的な規制に対しては、FEBETRA は一方で運転時間と休憩時間について助言し、他方ではタコグラフの使用に関して助言している。

財政的な支援の領域においては、FEBETRA は以下のようなサービスを提供している。

- ・毎月のインボイス、経理処理、賃金などの登録
- ・VAT の申告、リスト作りなどに関わる日々の業務
- ・貸借対照表や運転資金のための準備
- ・荷主および顧客に関する経理処理方法

なお、FEBETRA は、会員の年金基金の管理も行なっている。

④職能訓練

FEBETRA は、直接的には職能訓練を実施していないが、トラック運転手が利用できる訓練校についての情報を常にメンバーに提供している。

(3) 規制緩和後の協会活動

①専門分野での新たな助言、支援

様々な訓練コースについて支援する一方で、FEBETRA は ISO の品質規格に関連する連絡会議を開くなど、輸送品質の向上に向けて力を注いでいる。また、EU 域内で近々緩和予定のカボタージュに関する情報もメンバーに提供している。

②商業的サービスの展開

この商業的サービスについては、特に力を入れており、今日では FEBETRA の全収入の半分程を占めるまでに至っている。FEBETRA が提供する商業的サービスには次のようなものがある。

- ・VAT 償還サービス

ディーゼルオイル、修理および維持、トラックの洗車、自動車道路の料金、展示会のための宿泊料およびレンタル料などの支出について、ヨーロッパ諸国において課された VAT の償還手続きが可能である。

・自動車道およびトンネル通行に関するサービス

イタリアの主要自動車道で利用できる VIA カードに加入している者は、支払いのために料金所に停車することなく、そのまま通過できる TELLPASS システムを利用できる。

スペインの大半の自動車道路で利用可能な RESSA カードは、有効期間が2年間であるが、利用度数に応じて最高50%までの割引特典がある。

フランスのモンブラントンネルおよびフレジュストンネル通行時にも、磁気カードを保有していることにより、1回の通行ごとに50%の割引が可能である。FEBETRA のメンバーは、手数料なしにカードを入手することができる。

・ビネット (Vignettes)

1995年1月1日以降、オーストリアでは道路税にかわって、道路使用料金制が導入されている。これは、総重量12トン以上のすべての商用車に対して課されるものである。オーストリア国内の道路を利用するトラックオペレーターは、1日券、1週間券、1ヵ月券あるいは年間券のいずれかのビネットを購入しなければならない。FEBETRA は、ビネットの販売代理人として公式に認められている。そのため、そのメンバーはベルギーフランでのビネット購入が可能であり、オーストリア国境通過に際して、余計な時間を必要としない。

③物品および書式の販売

トラック輸送に関連する様々な物品やアクセサリ(ADRのための装置、ステッカー類、タコグラフおよびディスク、ディスク読み取り機、作業着等)が、メンバーに対して割引価格で販売されている。また、道路地図や必要書類(CMR 混載書式、ユーロビネット、オーストリアエコカード等)も販売されている。

④商業会社およびパートナーシップ

FEBETRA は、国際的な未回収債券処理会社 DUN AND BRADSTREET 社と提携して、負債回収サービスをその会員に提供している。また、ベルギーの EUROTRANS 社と協定を結び会員に対して貨物交換(貨物相互斡旋)のサービスも提供している。

4. 結び

規制緩和後のトラック協会の将来像を考えると時のキーワードは、協会活動の効率性、

会員の要求やその抱える問題への対応・気配り、ダイナミズム、そして新機軸の展開の4つであろう。

(1) 協会活動の効率性

協会活動の効率性は、組織改革を通じて獲得されてきた例が多い。すなわち、協会が取り組むべき領域の明確化である。

- ・ 道路貨物輸送分野への特化（フランスの AFTRI やデンマークの FDE は例外）
- ・ 協会メンバーの営業用トラックへの絞り込み（イギリスの FTA は自家用も協会メンバーを含む）
- ・ 協会本部管理機能の細分化を廃す傾向
- ・ よりメンバーに近づくための組織の分権化

(2) 会員の要求やその抱える問題への対応

大半の協会は、自らを政府や行政に対する圧力団体と位置づけ、そのメンバーの利益を強固に守るために、法律制定時などに際しては、業界の代表としての強力な発言力を行使しようとしている。多くのトラック協会は、専門知識の提供や支援措置を講ずることにより、会員の利益を守ろうとしている。より具体的には、高品質な保険制度、国境通過の容易性、車両に関する新しい基準、費用情報、経営技術、情報技術、ロジスティクスなどに関わる領域での支援である。

(3) よりダイナミックで集中的なプロモーション活動

道路貨物輸送に対する悪いイメージを払拭するために、トラック協会はその宣伝活動の強化に努めている。トラック協会が強調しているのは、次の諸点である。

- ・ 交通安全、環境保全対策への積極的な取り組み
- ・ 高品質なサービス提供
- ・ よく訓練された運転手の活用
- ・ 鉄道との共生による輸送産業の発展

(4) 新機軸の展開

トラック協会の創造性を発揮するために、ヨーロッパではいくつかの新機軸の展開をみている。それらは新しい商業的サービスの提供として具体化している。

a. トラック協会が直接的に提供している商業的サービス

- ・ 書式および物品の販売

- ・ VAT 還元方策の導入
- ・ 従業員の採用に関する活動
- ・ タコグラフのチャートのチェック
- ・ シャーシ仕様のデータベースの整備
- ・ 盗難車の奪回
- ・ 負債処理
- ・ 各種クレジットカードの発行

b. トラック協会の提携する企業から提供される商業的サービス

- ・ 各種の保険
- ・ フロントガラスの交換
- ・ 故障時の緊急支援
- ・ 財政的な支援
- ・ 衛星通信
- ・ 自動車電話
- ・ フェリー航送およびトンネル通行割引料金
- ・ 貨物交換の斡旋

以下は、トラック協会の全収入に占める商業的サービス収入の割合であり、協会の提供するサービスが会員に十分に受け入れられていることを示している。

FTA (イギリス)	80%
FDE (デンマーク)	78%
ANTRAM (ポルトガル)	55%
FEBETRA (ベルギー)	50%
AFTRI (フランス)	10%以下

環境変化への様々な適応や、協会活動の部分的な変更はみられるものの、それらは、未だ途上にある。変革のためには多大な努力を必要とするが、意識改革がとりわけ重要である。今回、研究対象としたトラック協会の改革の試みが概ね積極的なものであり、会員数が再び増加傾向に転じていようとも、協会には、会員の業務にさらに大きな価値を付加するためには何が必要なのかを見極め、それに対して不断の努力を投入することが求められている。