

# EU統合による物流変化

日通総合研究所

大出 一晴

## I. はじめに

1993年のEU統合により「ヒト」「モノ」「カネ」の域内移動は自由に行われることが可能となった。この「単一市場」の有効性を確保するため、「モノ」の移動を担う運輸サービスにはEU共通運輸政策にのっとり、さまざまな「規制緩和による競争促進」措置が講じられた。これらの諸政策は、関係者に対して相応の「痛み」を強いるものであり、時にはスケジュールの遅れ等もみられたが、統合以前に想定した推移より順調に実行されてきたと評価できる。98年8月には自動車輸送のカボタージュ規則が撤廃されたことにより、経済的参入規制の撤廃は一応の完成をみたといえよう。

EU統合以前はこの運輸関連自由化政策の是非、あるいはその効果等につきポジティブ・ネガティブ双方の立場から盛んな論議があったと記憶するが、近年ではEU統合による成果についての論議はあまりみられず、環境対応等に関心が移ってしまったようにも思われる。

筆者はEU統合以前から主として通関制度を中心に、EU統合以降の物流変化を研究課題としており、統合後も95年、98年と現地調査を行う機会を得た。現在、統合後数年を経た時点で、EU統合による物流変化を概観し、最後に今後大きな課題となると予想される東欧へのアクセスについて考察したい。

## II. EU統合による物流変化

### 1. 荷主物流の変化（日系企業を重点に）

需要サイドである荷主のEU統合による物流変化への評価は、「低廉な料金で質の高いサービス」が受けられるようになったという積極的評価が一般的であろう。特に国際輸送における運賃レベルは1000km当たり1.8%～2.1%低減したとする統計もあるが、<sup>(注1)</sup>ピ

ビジネス実感としては、ルートによる差異はあるものの2～3割程度ダウンしたという意見も多い。また、所要時間もアントワープ～ローマ間は統合前の100時間から50時間に、あるいは英国～イタリア間も半減したという報告もある。このような変化は、統合による国境の実質的消滅が大きな原因である。そこで、国境消滅による荷主側からみた物流変化として大きく次の3点を指摘したい。

(1) 域内輸送の自由化（外国貨物を例として）

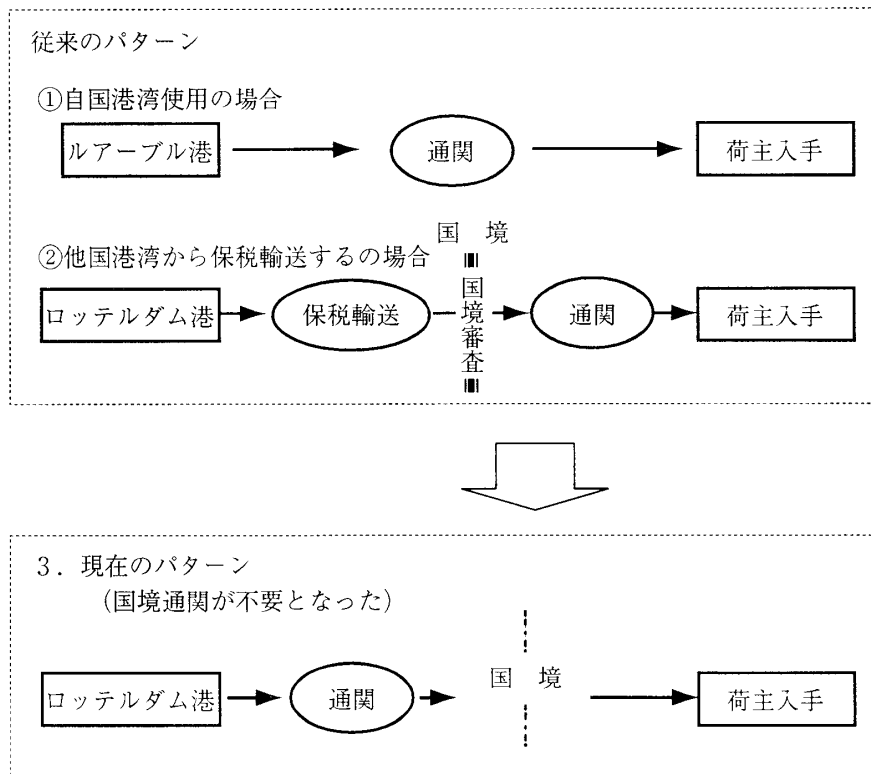
従来、EU諸国への外国貨物（域外貨物）の輸送は

- ① 輸入国の港湾に海上輸送し、通関後、目的地に輸送する方法
- ② 他国港湾に海上輸送し、保税輸送後、目的地で通関する方法

の2つに大別できた。しかし、EU統合により、国境通関の必要性がなくなったことから、

- ③ 他国港湾で輸入通関した貨物を、そのまま目的地輸送する方法
- も可能となり、利便性の高いロッテルダム等の港湾で輸入通関を行い、フランス等の第3国へ輸送される貨物も多くなっている。

図表1. 国境消滅による域内輸送の変化（フランスへの輸入を例として）



資料作成) 日通総研作成

このような輸送ルート変更が可能となった理由として、関税がEUで統一されたこと、また課税対象価格がCIFであるものの、CIF最終向地でなく、CIF First Place of Entry in EUであることがあげられる<sup>(注2)</sup>。このことは、荷主企業にとってEU内のどこを輸入通関地としても、関税が一定であることを意味し、企業活動にもっとも利便性の高い港湾を選択することを容易なものとした。

域内通関の消滅は企業活動範囲を個々の国がベースであった狭い範囲のマーケット対象から、EUという巨大な単一マーケットを対象に変化させた決定的要因といえる。

(2) 拠点の集約化

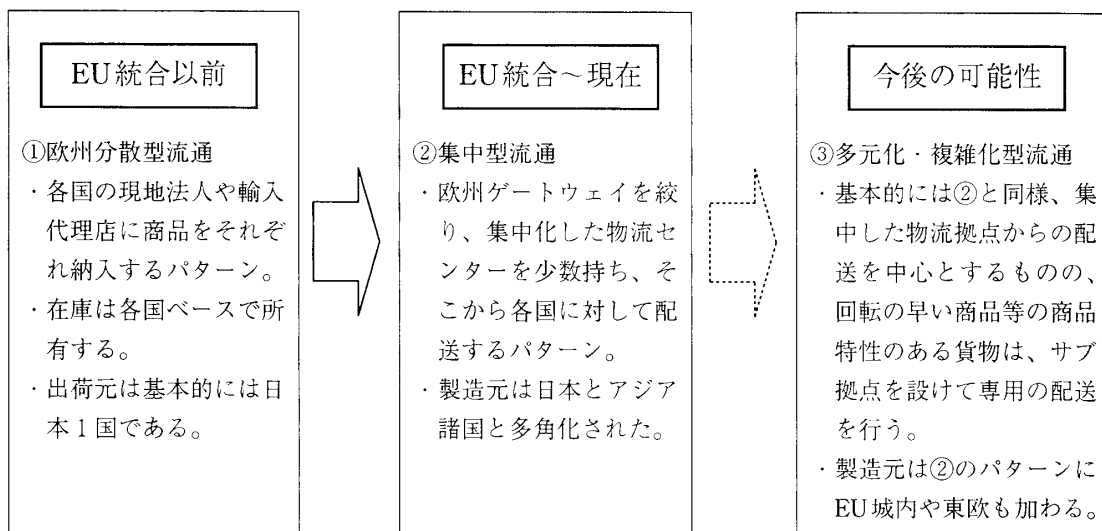
(1)における域内行動の自由化は、企業の在庫を個々の国を単位とした複数の小規模拠点在庫から、EU全体を対象とした集約拠点在庫に変化させることを可能とした。拠点集約化の大きな目的は、EUトータルでみた在庫縮効果によるコストの削減と、域内トータルでの物流管理を可能とすることである。

一般に物流は「集約化」「分散化」の2つの方向があり、そのいずれを選択するかは、企業がその時代の市場ニーズや製品特性を勘案し決定する。EU統合により「拠点集約化方式」がトレンドとなり、日系荷主企業はもちろんダウケミカルやフィリップスといった欧米企業も拠点の集約に向かった。

しかし、統合後数年を経て、さらなる「木目の細かい」ネットワークを構築しようとする「分散化」の傾向が再度みられるようになってきている。すなわち、個々の地域性や商品特性（「足」の早い貨物等）に配慮し、集中化したルートを基本とはするものの、副次的なルートや専用のポイントを持つとする動きである。

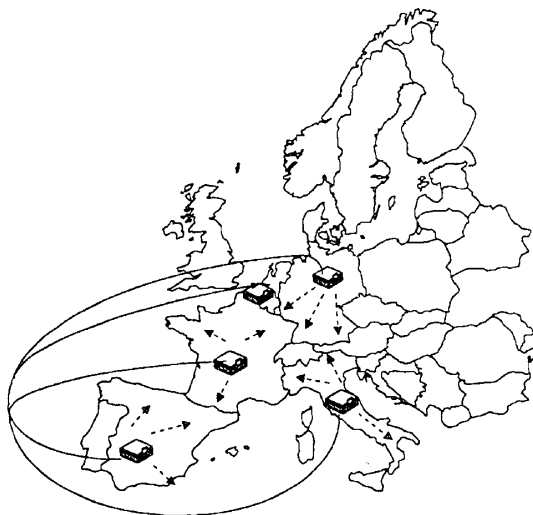
このようなEUにおける荷主行動形態は、図表2と3のようにまとめられる。

図表2. 日系企業のEU統合前後にみる拠点のあり方の変化



図表3. 欧州における荷主拠点の変化

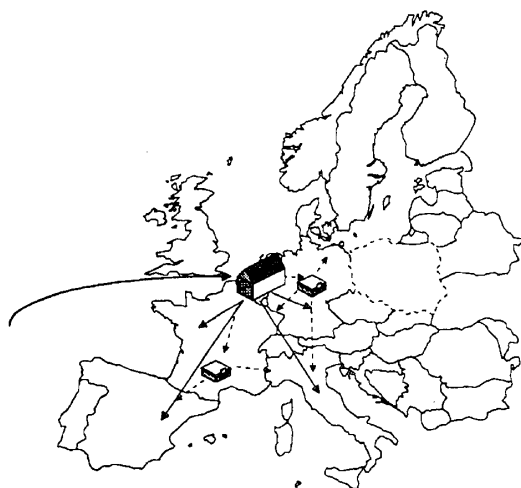
1. 分散化の時代（過去：各国ごとの在庫）



2. 集約化の時代（現在：各国在庫の集中化）



3. 再分散化の時代（今後：少量在庫拠点の設置）



資料) 矢間靖「国際貿易と運送に関する知識 欧州の複合輸送と通関事情」  
『平成9年度国際複合輸送士養成講座テキスト』JIFFAを加工

## (3) ニーズの高度化

EU 域内行動の自由化は、国境の実質的な消滅により「モノ」の自由な移動が達成されたこと、すなわち、EU 貨物であるなら EU 内を自由に移動できるようになったことを意味する。このことは、荷主ビジネスからすると、

## ① マーケット範囲の拡大

従来自社のある地域や国をマーケットとしていたものが、EU 全体にマーケットが拡大した。

## ② 競争の激化

自国あるいは近接地域の企業との狭い範囲の競争から、EU 全体の企業が競争相手となった。

という2つの特色を生んだ。

①にあげた「マーケット範囲の拡大」は、ビジネス活動範囲が統合以前より拡大したことを意味するが、図表4のように調達、販売の両側面において近距離の依存率は低下し、EU 域内あるいは域外の依存率が上昇していることからもうかがうことができる。

図表4. 販売・調達における国内依存推移 (%) (全産業ベース)

## a. 販売の依存度

	87年	92年	97年	増減率
国内依存度	76	72	68	-11%
EU依存度	21	21	24	+122%
海外依存度	3	7	8	+200%
合計	100	100	100	

## b. 調達の依存度

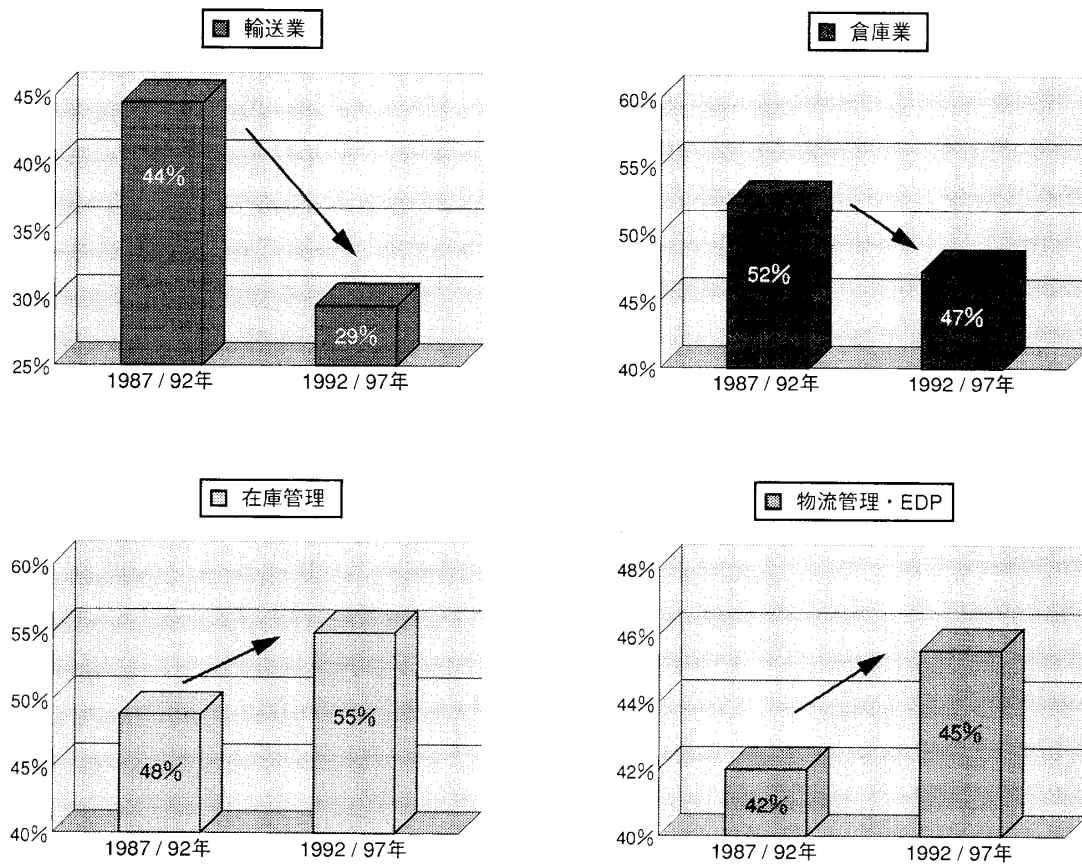
	87年	92年	97年	増減率
国内近距離依存度	17	14	13	-24%
国内遠距離依存度	44	42	37	-16%
EU依存度	30	33	38	+127%
海外依存度	9	11	12	+133%
合計	100	100	100	

資料) 「Europe The Single Market Review」 Sub Series II. Vol 11

②の「競争の激化」に対応した荷主の物流への要請は、当初はまず、遠距離における顧客にも近距離同様のサービスを提供することが主であったが、現在ではそれに加え、リードタイムの縮小、安全輸送、ジャストインタイム納入等の「ロジスティクス」機能の高度化が求められるようになった。言い換えれば、マーケットが巨大になっことに

より、統合前後においては輸送費用の低減が大きな課題であったが、統合後は輸送費用の低減に加え在庫・保管や物流管理といった機能が重視されるようになってきている。

図表5. 「ロジスティクス」意識の変化  
(荷主企業が10%以上生産性向上を望む物流サービス)



資料) 「Europe The Single Market Review」 Sub Series II. Vol 2

## 2. 物流企業の変化

EUの域内行動の自由化は、サービスの需要サイドである荷主の物流を大きく変化させた。反対に域内行動の自由化を、サプライサイドである物流業者からみると、荷主サイド同様、

### ① マーケットの拡大

荷主のマーケット拡大に対応し、従来自社のある地域や国をマーケットとしていたものが、EU全体にマーケットが拡大した。

## ②競争の激化

①により必然的に、競争が自国あるいは近距離といった狭い範囲のものから、EU全体に範囲に広がった。

という2点への対応を余儀なくさせた。

そもそもEU統合の大きな目的は「自由化」と「規制緩和」により競争体制を出現させ、消費者に低廉で高品質のサービスを提供することであった。この観点からいえば、需要者側にとってEU統合の成果は高く評価されよう。しかし、物流企業側にとっては（1）収入の下落、（2）競争の激化、（3）新たなビジネスの創造 という事態を生じさせたと指摘できる。

## （1）収入の下落

新規参入が容易になったことや、料金の自由化（自動車輸送に顕著である）により、物流業者の収受料金の低下傾向がみられ、激しい場合は統合前後で半分程度にまで落ち込んだ例もある。特に規制の強かった部分（例えば自動車の国際輸送における2国間協定等により厳しい参入規制がとられていたルート等）において、価格破壊の傾向が強いといえる。

また域内国境通関の廃止により域内通関が消滅した結果、国境通関に収入を依存していた小規模通関業者の多くが倒産したことは無論、国際輸送に携わっていたフォワーダーの多くも大きな打撃を受けた。通関料収入の落ち込みは、大手フォワーダーであるダンザスにとってもリストラの必要性を生じさせ、600人程度のレイオフを含め、ロジステックス機能の強化等の新しい取り組みを推進させることを余儀なくした。

図表6. 通関サービスの停滞（ダンザス社の場合）

(単位：CHF)

	92年	93年	94年
通関サービス売上高	2384	877	839
売上全体への比率 (%)	23.2	13.1	12.5
通関サービスの利益	166	92	94
利益全体への比率 (%)	10.6	6.4	6.3
通関部門雇用者	1258	790	832
雇用者全体の比率 (%)	7.8	5.2	4.8

資料)「Europe The Single Market Review」Sub Series II. Vol 4

## （2）競争の激化

収入の下落は必然的に物流企業の競争の激化を招いた。国境の消失による巨大な単一マーケットの創出は、いままでローカルサービスを対象としていた物流企業にも、急激

に拡大した単一EUマーケット全域に、従来同様のサービスレベルを提供することを求めた。これは、域内すべての地域で同品質のサービスレベルが提供されることを意味し、イタリアやスペインといった従来運輸サービスへの評価の低かった国々のサービス内容も、きわめて向上することとなった。

また、マーケット規模の大きな地域への新規参入が激しくなり、自国企業が他国籍の新規参入業者との競争にさらされている。例えば、EUのなかでもっとも経済規模が大きいのはドイツであり、必然的に多くの物流量が存在するマーケットであるが、同国マーケットにはオランダの事業者の参入も盛んであり、国際物流のかなりの部分をオランダ国籍の企業が運送しているといわれている。しかし、そのように競争力の評価されるオランダ企業であっても、イタリアやスペインといった労働コストの安い国々の事業者との競争が激化している。

しかし、参入要件等の経済的規制は緩和されても、安全・環境等への規制は存続し、強化される方向にある。この分野への対応は事業者にとってはコストアップ要因であり、従前のビジネスの範囲に留まる限り、競争の激化はさらなる収益性の悪化を招く悪循環構造を生じさせた。このジレンマに対応するための有効手段は、新しいビジネスを創造しない限り見出すことが難しい状況にあり、不法営業への傾倒、安全性を無視したコスト削減、労働者へのしわ寄せといった現象もみられた。

### (3) 新事業への取り組み

このような物流業態への「逆風」のなか、物流業者は付加価値創造的なロジステックスサービス機能の強化、あるいはサードパーティロジステックスといった分野に新たな活路を見出している。

ロジステックスサービス機能の例として倉庫分野をみると、流通加工や在庫保管機能を持ったロジステックスセンターはEU統合前まで、ロッテルダムやアントワープ周辺以外でみることは少なかった。

例えばドイツの場合、長く製造活動は受注生産かつ少量生産が主であったという歴史的背景から、製品が完成されれば即時に納入される形態が長く続き、保管機能はあまり重要なものでなく、完成した製品の出庫までの「一時仮置き」に過ぎなかった。そのため、一般的に「営業倉庫」はあまりみることができず、たとえ存在しても倉庫サービスの質も高いものは言い難かった。同様にオランダ、ベルギー以外のEU諸国においても、倉庫業の質は日本人の目から見ると、あまり高くはなかったといえる。

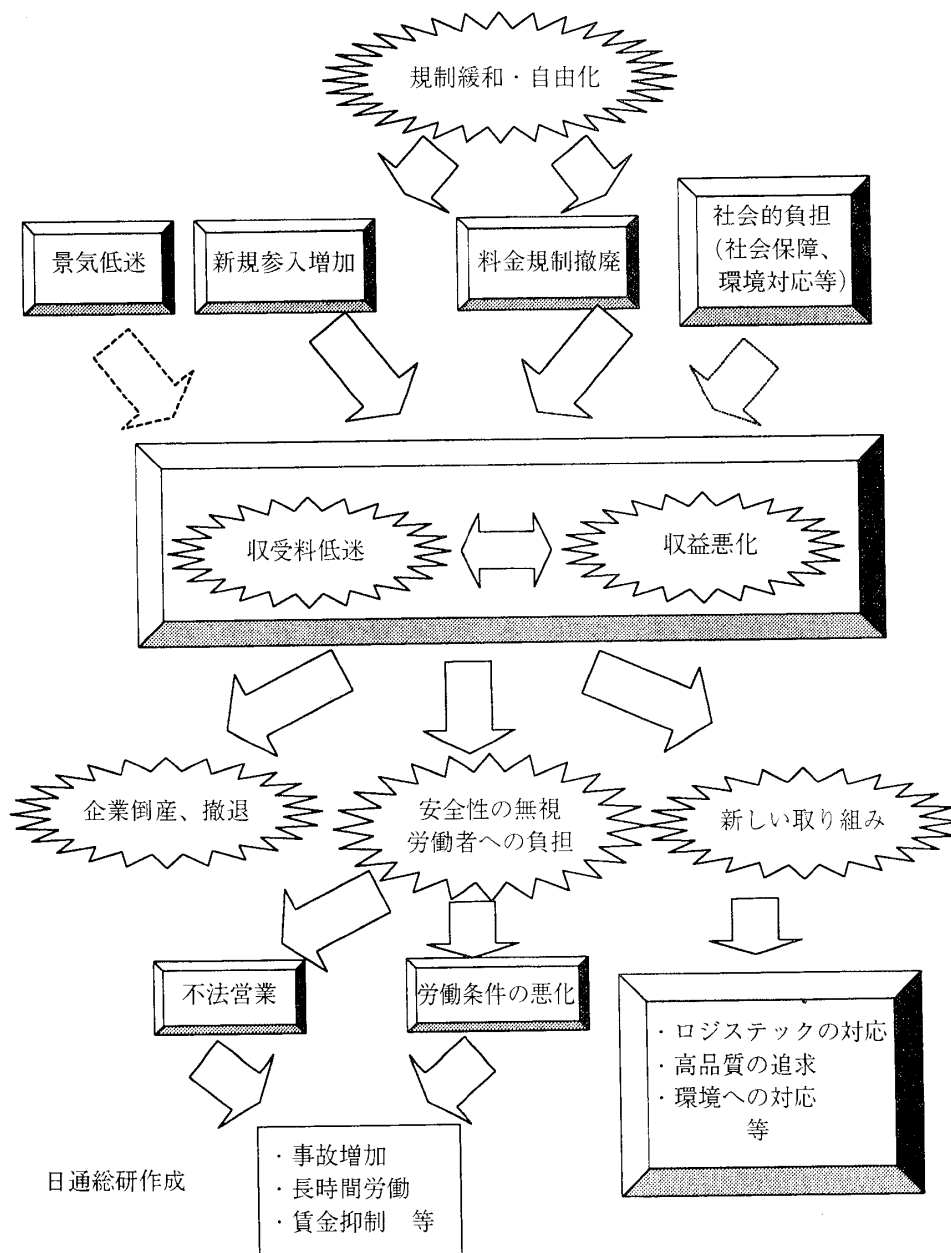
しかし、現在では各国にディストリビューション機能と配送機能を併せ持ったロジステックスサービスを供給できる企業が盛んな活動を行うようになった。ドイツにおけるパイオニア企業の1つであるTRANS O FLEX社を例にあげれば、顧客ニーズはますます



す高度化し、この2～3年で参入企業数も増えたとのことである。高付加価値サービスの例として、夜間オーダー受付、24時間以内配送、土・日・休日配送、翌朝配送、時間指定配送等のメニューを取り揃えている。

少量混載輸送においても、日本の宅配便に該当するようサービスが出現しており、物流の高付加価値化と低廉さの提供による、ニュービジネスへの企業の取り組みが活発になったといえる。

図表7. 物流業者へのEU統合の影響



### 3. 港湾

EU統合によって、物流においては国境という概念がなくなり、自国発着の貨物であっても他国の港湾や空港を経由して輸出入されることが、きわめて容易になった。このことは空港や港湾の利便性が低い場合、自国貨物であっても、他国の空港や港湾利用に容易にシフトできるようになったことを意味する。例えば、パリを中心とするフランス北部の場合、自国港湾はルアーブル港であるが、ベルギーのアントワープ港も距離的に大きな隔たりがないこともあり、フランス発着貨物の多くが同港を経由している。

このような状況はEUにおける港間競争を激化させている。一般に欧州のメインポートとしてはハンブルグ、ロッテルダム、アントワープの3港をあげることができ、すべて欧州北部に位置している。これらの港湾は港湾自体の利便性も高く、通関制度も簡易で、周辺の物流機能も高品質であると評価されている。それに対して、フランス、スペイン、イタリアの欧州南部に位置する港湾はストライキの多発あるいは荷物ハンドリングの粗雑さといった観点等から、欧州北部港湾に比較してサービスの質が落ちるという評価が統合以前は一般的であった。

しかし、域内港間競争が激化した結果、欧州南部港湾もその利便性を向上させる努力がなされてきている。例えばルアーブル等のフランスの港湾においては、従来、港湾労働者ユニオンの力が強くストライキ等も多かったため、利用者の評価が低かったが、現在ではユニオンを解散し、ストライキ等もなく、従来のような低い評価を聞くことは少なくなった。同様に、イタリアの諸港湾の評価も従来はあまり高くなかったが、現在では当時に比較して大きく改善されたといわれる。

荷主企業の拠点集約化は、使用港湾数も集約化し少数のものに絞ることを余儀なくする。わが国荷主企業の場合、欧州（大陸）の物流拠点はオランダを選択するケースが多かった。その原因として、オランダの物流を取り巻く環境が良好であることがあげられるが、ロッテルダムが日本からのファーストポートであることも大きな要因である。今後、EU隣接国の東欧あるいはロシアの発展等が見込まれ、EU対象領域は東方に大きく拡大する方向にあり、オランダより東欧に近距離に位置するハンブルグ港が、ゲートウェイとして注目される可能性が強い。同港は港湾の利便性もロッテルダム同様に高く、また東欧への距離の利点とともに、鉄道輸送でのアクセスが整備されているという特色があげられる。

図表8. 欧州メインポートの内陸アクセス

発地 着地	ハンブルグ			ロッテルダム			アントワープ		
	鉄道	自動車 (FTL)	自動車 (LTL)	鉄道	自動車 (FTL)	自動車 (LTL)	鉄道	自動車 (FTL)	自動車 (LTL)
パリ	—	2日	4日	—	1日	1日	—	1日	3日
マドリッド	—	4日	5～6日	—	3日	5日	—	3日	5日
ワルシャワ	3日	2日	4日	4日	3日	5日	4日	3日	5日

資料)「業務マニュアル」－諸外国の物流・通関事情－(北米・ヨーロッパ編)

平成10年3月 JIFFA

#### 4. 通関制度

通関制度についても、コンピュータ申告制度の導入や早期引取が可能となっている等の利便性からオランダ、ドイツといった欧州北部国家の制度が、スペイン、フランス、イタリアといった欧州南部国家に比較して高く評価されてきた。

しかし、EU統合によりEU共通関税制度が採択され、関税はもちろん基本的な法制度は各国共通となった。通関制度は21世紀にはATLASという共通統一システムに統合される予定であるが、それへの移行措置は各国に任されている。しかし、通関の利便性の低さは自国貨物の他国シフトの大きな要因となることから、欧州南部諸国においても通関の利便性の向上を図っている。

その結果、スペインやフランスにおいてもコンピュータ申告制度が導入され、通関所要時間の短縮化等、その効果が評価されてきている。イタリアはスペイン、フランスと比較すると、若干遅れがあるものの航空貨物においてはコンピュータ申告が導入済である。

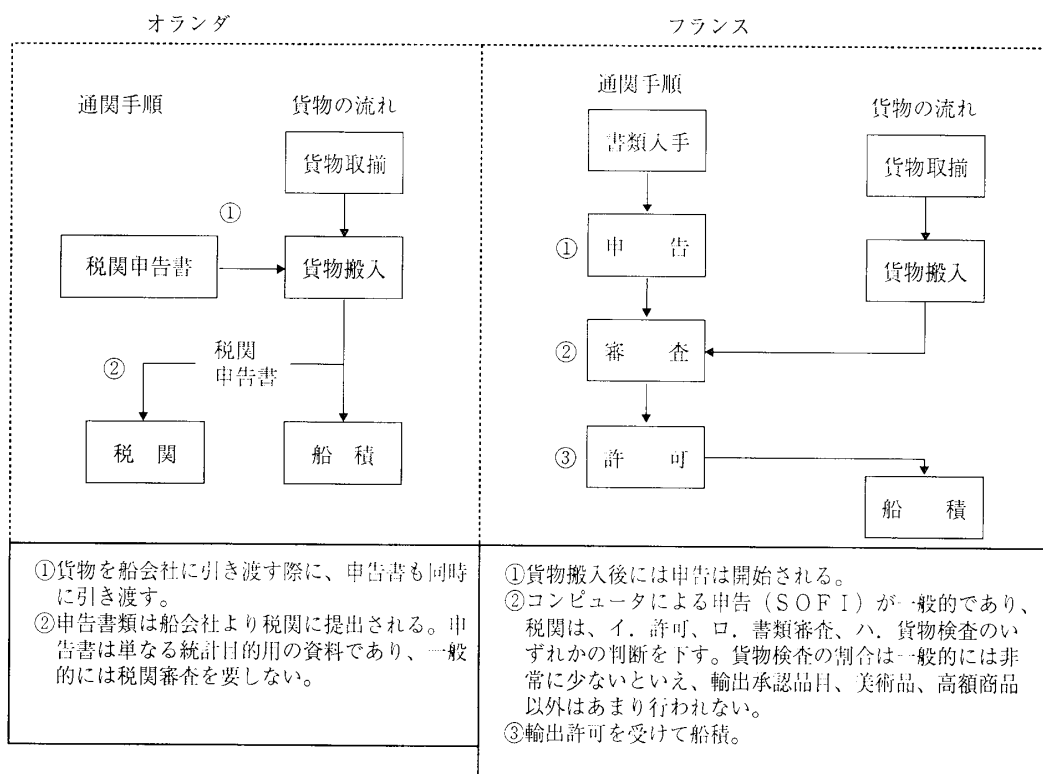
また、スペインやイタリアの場合、通関手数料は申告件数当たりのチャージでなく、インボイス金額へのパーセンテージで徴収されていたため、日系荷主の扱う高額商品の輸出入費用は膨大となり、特にオランダ等に比較して割高感が強かったが、現在では1ヶ月の月極料金やボリュームディスカウントの導入等により、通関申告料の割高感は低下しつつある。

さらに、通関業者のみならず、税関自体もコンピュータシステムの導入以外にも構造的な改革を行い、サービスの向上に努めている。特にラテン系諸国の税関の場合、従来は実質執務時間が短く、規定では8時から17時までとなっていたも、申告は12時までに行い、15時以降に業務が残らないように通関業者が配慮するといった習慣があり、そのため申告が滞り、許可取得まで長時間を要することが多くみられた。しかし、現在では、税関の執務時間や仕事への取り組みも、オランダやドイツといった、「通関先進国」に近づいており、利用者の利便性は高いものとなったと評価できる。

具体的に現状のフランスとオランダの通関を、図表9と10で比較すると輸出においては、フランスは日本同様に「輸出通関制度」が存在するのに対し、オランダは「輸出通関制度」的なものが存在しない点を指摘することができるが、輸入通関フローにおいては両者ともほとんど差異がない。

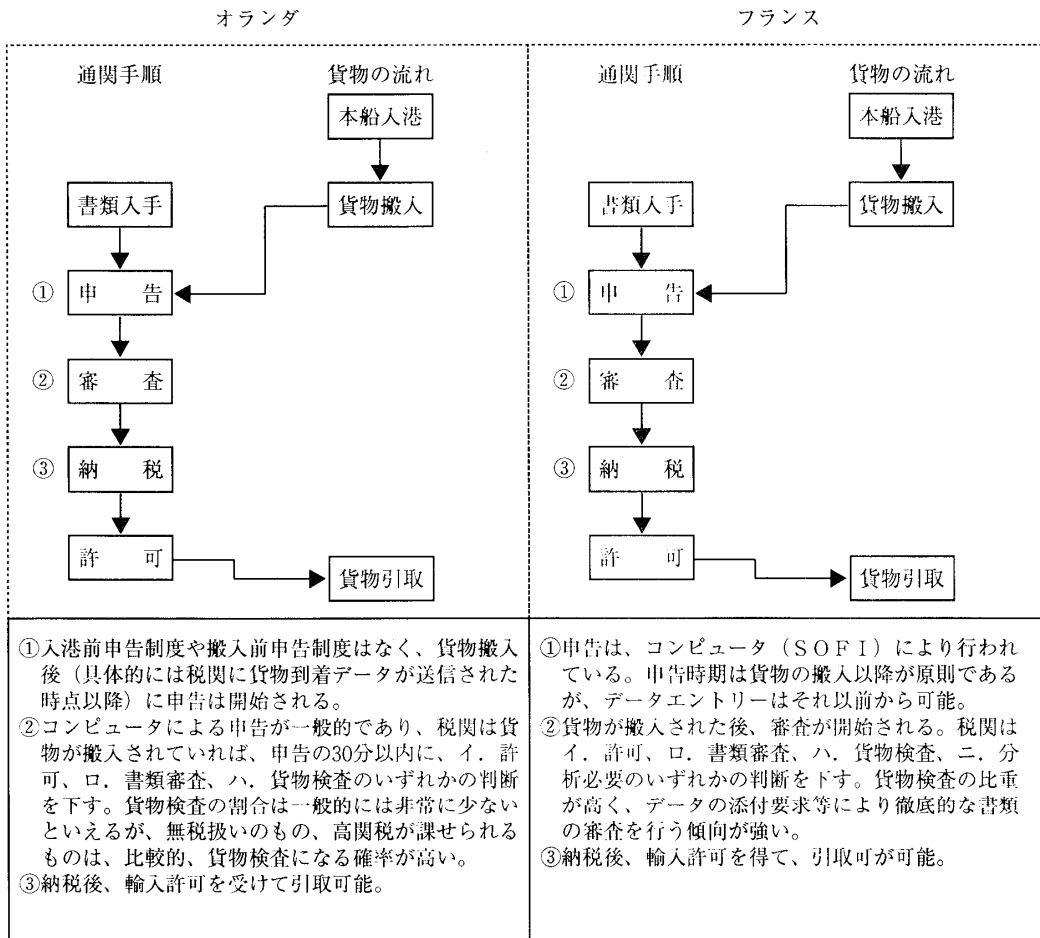
このように、EU域内諸国の通関制度は、輸出については各国の差異がみられるものの、輸入においては大きな差異がなくなり、国毎の差異が急速に縮小しつつある。

図表9. EUにおける輸出通関（オランダとフランスを例として）



資料) 図表8に同じ

図表10. EUにおける輸入通関（オランダとフランスを例として）



資料) 図表8に同じ

### III. 東欧への輸送について

1989年の社会主義体制の崩壊以降、東欧諸国は政治的には不安定であるものの、経済的には着実な前進をみせてきた。そのなかでもチェコ、スロバキア、ポーランド、ハンガリーの4カ国はEU加盟の新規加盟交渉国となっており、今後EUへの加盟が予想される。

上記4カ国は東欧諸国のなかでも比較的工業蓄積に富み、EU向製品の生産拠点として、日系製造業の進出事例がみられるようになった。今後、日系物流企業としても、東

欧へのアクセスは大きなビジネス課題となっていくと考えられる。

### (1) 東欧4国への輸送

東欧4ヶ国への輸送は、EU規則に準じてEUの保税輸送システムであるT-1輸送（図表1の②のパターン）が適用可能である。T-1輸送には税関許可が必要であるが、その申請はアクチャルキャリア、輸入者、フォワーダーいずれも可能である。申請者は、ボンドを積むことで申請業者としての資格を得ることができ、税関より簡便にT-1の輸送許可取得が認められる。

T-1輸送は着地側および発地側において、次のような一連の措置が採られなければならない。

- ①着地荷主はT-1申告書を着地税関に提出。
- ②このうち着地片は着地税関により発地税関に返送。
- ③発地税関は着地片を入手して、EU内国貨物とするための正当な手続きがなされたものとみなす。

T-1の着地片を発地税関が入手できない場合、その貨物は着地で正当にEU内国貨物となったとみなされず、発地側で関税や付加価値税が徴収されるが、この支払義務はT-1申請者が負うのがEUの規定である。

しかし、東欧へのT-1輸送は到着地税関からの着地片未着のケースが、EU域内のT-1輸送に比較してきわめて多いのが実状である。

この理由は明らかでないものの、悪意を持った輸入者の犯罪的が多いとも考えられるし、あるいは、輸入者が上記のような貿易規則に精通していないからとも考えられる<sup>(注3)</sup>。なお、EU域内の場合も、同様のリスクはあるものの域内輸送の自由化により、T-1輸送方式を採らなくても内国貨物として輸送できるようになったこと（図表1の③のパターンが可能となったこと）が、T-1未回収トラブルのリスクを低減させたこととらえられる。

### (2) 東欧輸送のリスクの低減方法

東欧輸送におけるT-1リスクを低減させるため、日系フォワーダーは次のような手段を採っている。

#### ①リスクの依頼者等への転嫁

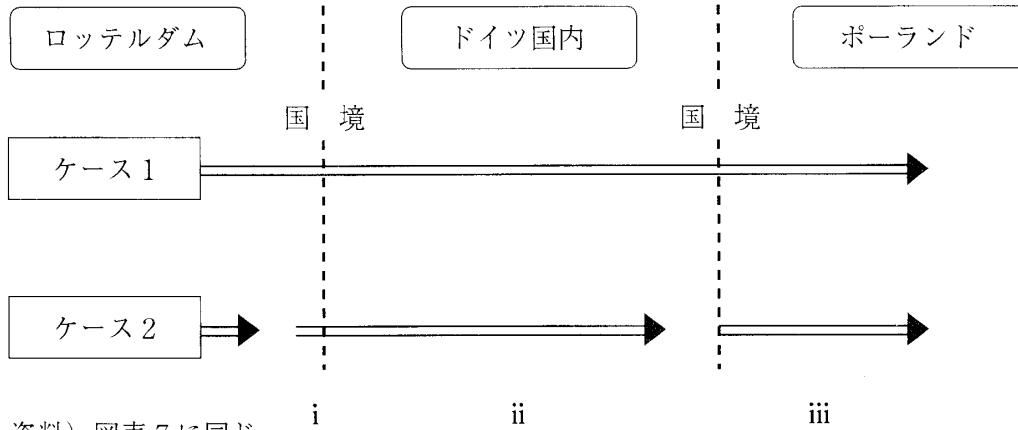
T-1着地片の未着による関税徴収等のトラブルが生じた場合、その責はT-1輸送依頼者が負う等の取決めを結ぶことにより、T-1申請業者としてのリスクを転嫁する。

#### ②T-1輸送の範囲限定

T-1輸送は発着ー貫での申請が可能である（図表10のケース1）が、輸送行程を複

数に分割し、複数の設定をすることも可能である（図表10のケース2）。

図表11. T-1輸送の範囲分割



資料) 図表7に同じ

ケース2の方法を採用することにより、T-1回収が確実になされる地点の輸送（例えばi）のみ、自社申請方式で行い、それ以降（ii, iii）はトラックや輸入者等の第三者によるT-1を繋ぐことにより、ケース1同様の輸送が提供される。

### ③. TIRカルネの利用

TIRカルネ輸送とは「国際道路運送手帳による担保の下で行う貨物の国際運送に関する通関条約（TIR条約）」に基づいて行われる国際保税輸送をいう。当保税輸送は、条約の保証団体（各国のトラック協会等）が発行する運送手帳（カルネ）により国境を越えることが可能である。

この輸送は、

- 実運送者（トラック）が保証団体に対してカルネの発行手続きを行う。
- 発行されたカルネを運送者が携帯し、入国税関，出国税関で提示する。
- 税関はカルネの該当ページを切り取り，移動経過を証明する。

というプロセスを踏む。

カルネ運送において、貨物の忘失等による関税支払い等の必要性が生じた場合、トラック協会等の保証団体によるボンドにより処理がなされるので、T-1輸送のようなりスクをフォワーダーが負うことがないのが特徴といえる。

しかし、現地情報によるとカルネ手帳の作成には、厚い手帳形式となるため通常のタイプライターでなくカルネ用のそれでないといふと手間と時間を要する模様であり、T-1申請に比較すると、申請準備に長時間が必要である。

このように、東欧へのスルー輸送のイニシアチブをフォワーダーがとることは非常に大きなリスクを伴う。東欧ビジネスのノウハウ蓄積のある欧州系フォワーダーはともかく、日系物流企業の場合、このリスクを回避する有効手段を今のところ完成させてはいえず、今後有効なシステムを構築した場合のメリットは大きいものと考えられる。

#### IV. おわりに

EU統合は特に国境通関の消滅を大きな要因として、荷主企業のビジネス範囲を自国ローカル市場からEU全体へと拡大させた。物流企業も荷主企業のニーズに応じて、ロジステックス対応や国際輸送の取り組み等のサービス提供を指向しつつある。

このような荷主企業や物流企業といった「民間部門」は、EU統合という大きな環境変化に対応した新たな体制を模索することは、至極当然と考えられるが、「港湾」や「税関」といった「公共部門」も、EU統合の影響から無縁ではありえなかった。

この「民間部門」「公共部門」両者のEU統合による影響は、特に欧州南部諸国において強くみられた。従来、物流においてはオランダ、ドイツといった欧州北部諸国に比較して、後進的であったといわれる欧州南部諸国の物流サービスレベルを、大きく押し上げ域内の物流状況の同質化・均質化を進展させたといえる。

今後、EUは東欧のEU加盟により、東方に拡大していくことが確実視されているが、この地域の物流事情にはまだ不明確な部分も多く残っている。東欧地域の物流事情の把握と、いかにこれらの地域にEUと同程度のサービス体制が構築されるかが、今後注目される。

注1) 『The single market review』 II vol 5 European Commission

注2) EUに最初に入った地点までのCIF価格を意味する。例えばロッテルダム経由ミュンヘン行の貨物の場合、課税対象運賃(Freight)はミュンヘンまででなく、EUに入った地点であるロッテルダムまでであり、ロッテルダムからミュンヘンまでの運賃は含まれない。

注3) 西側諸国と生活レベルや物価等の格差が大きく、関税を支払わず「密輸」で日本製品等が入手できるなら、リスクに見合うビジネスとなりうるといわれている。

参考文献 『The single market review』 II vol 2, 4, 5 European Commission

『業務マニュアル』—諸外国の物流・通関事情—(北米・ヨーロッパ編)

平成10年3月 JIFFA

『欧州物流事情視察団報告書』(社)全日本トラック協会 平成8年6月