

## 規制緩和後におけるヨーロッパの トラック協会の動向（１）

Jack Penissard  
翻訳 古井 恒

バブル経済崩壊後の長期化する景気低迷，右肩上がりの経済成長を前提としてきた産業構造の急激な変化，そして多くの産業分野での規制緩和の進行など，トラック輸送産業を取り巻く環境は大きく変化しつつある。トラック輸送産業の事業者団体である全日本トラック協会は，このような環境激変への対応を探るために，その果たすべき役割，今後のあるべき姿などについての調査研究を，平成９年度事業として，本学流通問題研究所に委託して実施している。

本稿は，この「規制緩和後における事業者団体のあるべき方向についての調査研究」の一環として，ヨーロッパのトラック協会の動向について触れた部分である。原文は，国際運輸・交通コンサルタントのジャック ペニサード氏によるレポート(Overview changes in the activities of trucking associations in Europe after deregulation)である。本稿は紙幅の関係から前半，後半の二部構成としたい。全体の目次は以下に示す通りである。なお，同氏のレポートの要約編については，本学「流通問題研究」(No.31)に掲載されている。併せてご参照頂きたい。

### 目 次

- I. はじめに
- II. 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形態
- III. 各国別のトラック協会を巡る環境変化
  - 1. イギリス
  - 2. デンマーク
  - 3. フランス(以下，次号)
  - 4. ドイツ
  - 5. イタリア
  - 6. ベルギー
  - 7. ポルトガル
  - 8. スペイン
- IV. 結び

## 規制緩和後におけるヨーロッパのトラック協会の動向

ジャック ペニサード

### I. はじめに

ヨーロッパにおける道路輸送関連の一連の規制緩和は、80年代に域内市場達成のために発表されたEC白書によって開始された。80年代を通じて道路貨物輸送に関わる規制は次第に緩和されてきたが、その最終段階は1989年から開始された国内市場に関わるカボタージュの自由化であり、これは1998年7月1日に完了する予定である。

国際貨物輸送の自由化は、貿易に関する条件を整備していくことにより初めて可能になったのであり、自由化への過程の鍵は、この条件整備であった。カボタージュの自由化は、EUのメンバー国間でいかにインフラに関わるコストを分担するか、車両に関わる税金の徴収をどうするかという各国間の合意と深く関わっている。

道路輸送に関わる規制緩和、ならびにヨーロッパ単一市場の創出は、これまで規制に守られてきた道路輸送市場を大きな混乱の渦に投げ込んだ。

新たなトラック会社の出現は、より激しい競争の展開を意味し、市場価格は順次低落していった。例えばフランスでは、80年代には33,000社ほどであったトラック会社総数が、今日では39,000社にも増大している。この結果、走行距離200km以上、総重量17トン超クラスにおけるトン・キロ指数は、1985年から95年までの10年間に10ポイント下がったのに対し、同期間の輸送コストは30%も上昇している。同様の事態は他のヨーロッパ諸国においても見られる。このような市場価格と輸送コストとの大幅な乖離の結果、多くのトラック会社が倒産に追い込まれている。1996年の破産宣告件数は前年に比べ13.5%も増加しており、輸送量は若干増加しているとはいえ、多くのトラック会社にとって利益を計上することは非常に困難な状況にある。しかしながら、このような困難な状況に打ち勝つために、自らを新しい状況に適合させるために多大な努力をしているトラック会社もある。彼らの戦略は、主に専門化と多角化の2つに分かれる。

専門化は、数多くの中小のトラック会社にとって必然的な戦略である。なぜなら彼らの財政的な基盤は、すべての輸送活動分野で高いサービスを提供するには、あまりにも脆弱だからである。荷主ニーズに極力応えることができ、また、彼らの能力の範囲内にある市場をどうにかして開拓しなければならないのである。多くの地域トラック企業が特定の分野の輸送に専門化し、ますます大規模トラック会社やグループの下請けと化しつつある。この結果、大手トラック会社は広範囲な輸送サービスを提供できるようになっている。

経営の多角化戦略は、大手輸送会社によって採用されているものである。荷主が求めているのは、単独で輸送とロジスティクスの両方を担える企業である。このような大手の企業は、実際、保管、梱包、受注管理、ジャストインタイムなどの新しいメニューを提示することで、多角化を図っている。

良質なサービスの提供を通じて、荷主からの信頼を得ることが重要である。トラック会社は、荷主と対抗するような戦術から、お互いの信頼関係に根ざしたパートナーとしての関係構築に努めている。あるトラック会社は、新たにフレイトフォワードと提携して、完全なサービスを提供しようとしている。このサービスにおいては、地球的なロジスティクスの中で、輸送活動は単なる部分に過ぎないのである。換言すると、彼らはトラックを単にトラックと考えるのを止め、そのかわりに、輸送活動の周囲に散在しているサービスの複合体を販売しようとしているのである。

どのような戦略をとるにせよ、彼らは資産管理、すなわち設備や財務や雇用者について考えなければならない。彼らは優れた通信技術を用いコスト管理をしなければならない。彼らはマーケットリサーチに精通し、より積極的な販売に、そして注意深く価格設定をしなければならない。このような基盤の上で、彼らは適正なサービスを顧客に提供しなければならないのである。

変化は全く急激であり、競争条件の調整という点に関しては全く不十分である。しかしながら、生き残っている企業は次第に強固に、よりよい経営状態となりつつある。それは彼らが輸送量の増加にではなく、利幅や利益により多くの関心を払っているからである。したがって、彼らは高い生産性を確保している。西ヨーロッパにおいては、この10年間に、車両の最大積載量規制は20%ほどの伸びに留まるにもかかわらず、長距離トラック輸送量は倍増している。リースやハイアリングアウトのトラックが簡単に手当てできるためである。平均輸送距離は40%近く伸び、また1車当たりの平均積載量も10%近く増えている。トレーラーの役割が高くなり、また車両が停車している非生産的な時間は短くなっている。

このような状況の変化は、当然、ヨーロッパのトラック協会の組織や活動に大きな影響を及ぼしている。協会のメンバー会社が道路輸送産業全体のうちで大きな役割を占めているからである。

トラック協会は多くの困難や変革に対峙しなければならなかった。グローバリゼーションの進行や規制緩和は、彼らの不安を助長し、彼らの影響力や代表性を失わせていった。この急激な動きに初めに驚き、次に困惑し、そして協会の力は弱められていった。競争の激化や他の新たな抑制としての雇用者の削減、収入の低下はメンバーの減少に結びついていった。新たに入会するものは稀となり、古いメンバーは去っていったが、このことが協会の抱える問題に対する非難を別の方向へ向けてしまうことになった。

実際問題として、これらのトラック協会は、その存在意義を求め、自らの使命につい

て真剣に考えるようになった。この結果、彼らは次第に自らの役割を再定義しなければならなくなった。彼らの将来に関わる様々な見解を検討していくうちに、今自分達は多くの困難に取り囲まれていることを、彼らがこの大変革の環境を直視するためには彼らの態度は余りにも保守的であることを悟った。その近代化を果たそうと模索しながら、彼らはこの目的を達成するための方法論を探していたのである。

今回の研究は、かつての経済成長期を謳歌してきたトラック協会が、今後、いかにして生き残ろうとしているか、グローバルイゼーションや規制緩和の影響を考慮しながら今日の状況に彼ら自身を適合させて再び成長するために、彼らは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。

まず、ヨーロッパのトラック協会が創立され、組織され発展してきた歴史的な背景に若干触れる。そしてそれに続く章では、トラック協会の従来活動ならびに規制緩和の及ぼした影響について述べる。彼らがどのように対処し、新しい事態にいかに対応しようとしているかについて注意深く分析してみたい。

当研究の目的を果たすために、ヨーロッパの6つの代表的なトラック協会を選び、精緻な分析が加えられている。6つの主要トラック協会は、次のとおりである。

- ・ 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)

今日のトラック協会についての状況という観点から、さらに2つのトラック協会に関する情報が得られている。すなわち、次の2つである。

- ・ ASTIC (スペイン)
- ・ ANTRAM (ポルトガル)

## II. 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

上記のトラック協会の大半は、第二次世界大戦後に創設されたものである。この時期、ヨーロッパでは戦後復興経済の下、鉄道にかわって道路への関心がより強まっていった。フランスの FNTR は1945年に、ベルギーの FNBTR は1946年、ポルトガルの GITA は1946年から47年にかけて、また、ドイツの AGF は1947年に、そしてデンマークの FDE は1948年にそれぞれ創立されている。

イギリスの FTA はやや注目に値する例外である。この組織は、別の名前であるとはいえ、100年以上も前に創立されているからである。

イタリアの FAI の創立は1963年であり、またスペインの ASTIC の創立も1977年と比較的最近である。スペインではフランコ政権の下で、全ての協会の設立は禁止されていた。唯一、“agrupaciones”と呼ばれる垂直的な組織のみが認められ、事実、ASTIC は1962年に創設された Transport Agrupaion を継承するものであった。

ベルギーの FEBETRA は、FNBTR および UPTRI が解消された後、その機能を引き継ぐものとして、1986年に創設されている。

ドイツでは、1947年に創立された AGF にかわって、1996年に BGL が創設されている。

ポルトガルでは ANTRAN が1975年に創設されたが、これは GITA の解消後、その機能を継承したものである。

それぞれのトラック協会の発展経緯や組織構造は決して一様なものではない。その歴史的、地理的、社会経済的な特性が国によって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ものとなる。

フランスの AFTRI は総職員数は7人、イタリアの FAI は15人、スペインの ASTIC は19人、ベルギーの FEBETRA は50人、デンマークの FDE は63人、ポルトガルの ANTRAM は70人である。一方、フランスの FNTR は173人（うち23人は本部職員）、ドイツの BGL は250人、イギリス FTA は350人（うち200人は専門知識、技能を有する実践部隊）など大所帯の協会もある。それぞれの会員数としては、ドイツの BGL が8,000人、フランスの FNTR 及びイギリスの FTA はそれぞれ10,000人と14,000人である。イタリアの FAI は30,000人という多数の会員を擁するが、このことは、トラック保有台数の限られた中小規模のトラック会社が、相対的に大きな割合を占めることを示すものである。

トラック協会の会員数の動向について言及することは極めて困難である。有用なデータもほとんどない。しかしながら、これまでの会員数の推移について、次の特徴は明確である。すなわち、70年代終わりまで、会員数は一般的に上昇あるいは、横這い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を示す動きである。そして、多くの会員がトラック協会の役割やその存在自体に疑問を呈し、なかには協会の必要性を疑うものがあることも事実である。

しかしながら、ここ5年間ほどの傾向として、多くの新規加入者の参加によって、会員の減少が阻止される様子もみられる。換言すると、会員の一部は依然として、協会を去りつつあるが、ほぼ同数の新規加入者がこの穴を埋めるかっこうになっている（FDE や FAI の場合）。あるいはむしろ増加傾向のみられるところもある（ANTRAM, ASTIC

のケース)。ただし、FEBETRA や FNTR の場合は微減傾向にある。他方、FTA や BGL の場合には、年をおうごとに、会員数の増加傾向が現れている。(1996年には、1,600人以上が新たに FTA の会員となったが、この数値はここ20年間では最大である)。

### III. 各国別のトラック協会を巡る環境変化

#### 1. イギリス

##### 1-1 トラック協会の発展経緯

その初期においては、会員は蒸気機関車や馬が引く舁の関係者であり、Railway and Canal 協会の旗の下に参集していた。そして、Mansion House と呼ばれる輸送協会が1889年に創設された。しかしながら、輸送革命が広がるにつれて、関心は蒸気機関から内燃機関へと移っていくことになる。

貨物輸送協会 (The Freight Transport Association: FTA) は、前世紀の末に、鉄道から自らの利権を守ろうとした人々によって創設された。

1988年まで、道路輸送に関わる会社は、この協会の準会員に過ぎず、投票権も与えられていなかった。しかし、現在は、彼らは正会員であり、協会でも影響力の大きい存在となっている。

FTA は、現在、イギリスの業界団体として第6位に位置しており、イギリスの輸送産業を代表する存在となっている。その会員企業数は、14,000社に及ぶが、荷主、自家用トラック、営業用トラックの会社から構成されている。350人のフルタイムの職員を擁し、その年間売上げは、14万ポンド (約20億2,500万円) にも及んでいる。

FTA の本部は Tunbridge Well に設けられているが、ここは M25自動車道と Channel port との中間であり、イギリス国内の他の地域や、ヨーロッパ、海峡トンネルへのアクセスも良好な地点である。FTA は戦略的な意味から地方支部を Bristol, Dudley, Leeds, Stirling に配しており、全国を隈なくカバーしている。一方、協会の Management Training Centre は Wardhurst に設置されているが、今日ではイギリスにおける最も進んだ物流及び輸送に関する大学として広く認められている。

22の Divisional 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。会員たちは、このコミティーを、現在何が起きているかを知る機会として、また、関心や利益を共通のものとする仲間たちに会う機会として有用であると考えている。

法律や規則が起草され、それらが FTA 会員の実際の業務に影響を及ぼすようになる以前の審議の課程において、このような建設的な意見は十分に吸み入れられる。

それぞれの Divisional Committee は、FTA の最高議決機関である National Council に対して、直接的な代表権をもっている。この重要な会議において、全国の隅々からの

意見が集約され、輸送の問題に関する FTA の統一方針が決定されるのである。

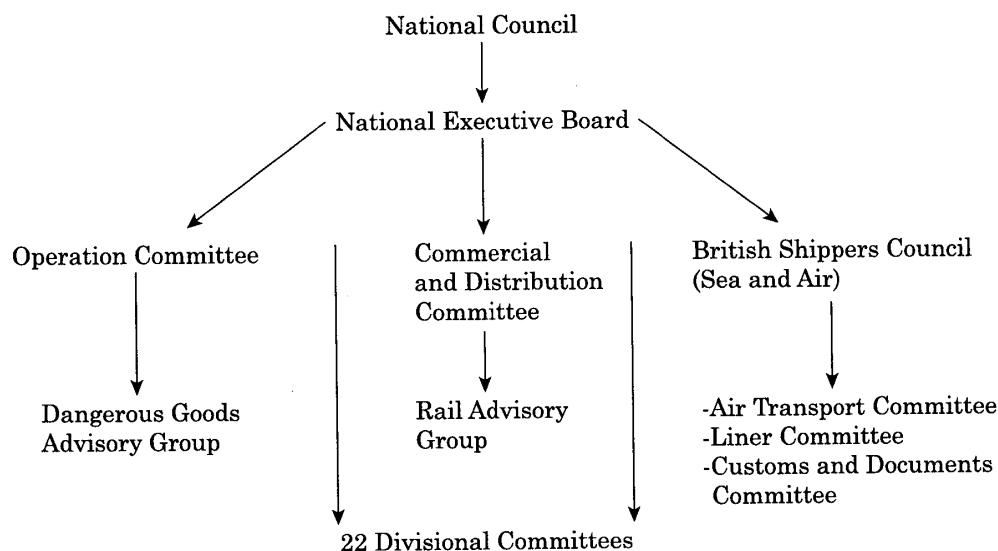
National Council の機能は 2 つの Specialist Committee により支援されている。一方の Committee は商業及び物流に関わるものであり、他方は、業務に関わる課題を取り扱っている。Operations Committee の下には、危険物諮問グループが配されており、一方、Commercial and Distribution Committee の下には、鉄道諮問グループがある。

出荷に関わる事項については、British Shippers's Council があり、このカウンシルの下に 3 つの小委員会がある。それぞれ税関及び書類小委員会、航空貨物小委員会、定期船小委員会と呼ばれている。

FTA の組織の運営は、National Executive Board によって行われている。彼らは実際、FTA 理事会のメンバーであり、National Council の年次大会で毎年、任命されるものである。この年次大会や理事会は、FTA の会長が議長となって開催されている。

FTA の理事長である David Green 氏は、最近、国際道路輸送連盟（IRU）の会長に選任された。この IRU は 5 大陸 64 カ国が加盟する国際的な組織である。David Green 氏は IRU の会長として、1992 年 Rio サミットの勧告に対応する持続可能な発展に関する IRU 憲章のサインを見守った人物である。この憲章は道路輸送産業の果たすべき役割に深く関わるものである。

FTA の組織図は次のとおりである。



長年にわたり、FTA は完全性とプロ集団としての名声を築くために運営されてきた。FTA の海外代表部はブラッセルに設けられている。

イギリスには FTA 以外に、Road Haulage Association というトラック協会がある。この協会は約 9,000 社の営業用トラックの会社が集まったものである。

また、旅客輸送については、Confederation of Passenger Transport という業界団体

がロンドンに設置されている。

## 1-2 トラック協会のこれまでの諸活動

### 1-2-1 書類作成・情報提供及び広報活動

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かある。そのうちの1冊がFTA YEAR BOOKであり、毎年そのすべての会員に配布されている。この国の道路輸送や物流関係者の日常業務に関わる内容が盛られており、よく読まれ、また身近な存在の出版物である。日々、輸送業者の周囲にある規制というジャングルを通り抜けるための平易なガイドブックとして、最新の情報が提供されている。しかしながら、時には業者の個別の疑問に答える助言が必要となることもある。このような場合、FTAの地方支部に電話することにより専門家の助言を受けられる。あるいは、例えば、危険物の輸送など特別な専門家の助言が欲しい場合には、FTAの本部に電話すればよい（それぞれのFTA担当部局では毎日、80件程の問い合わせを受けている）。

全ての会員が入手しうるFTAの出版物には多くの種類がある。そのひとつに月刊誌の“FREIGHT”があり、これは最新の規則を詳しく解説するものである。また、“FREIGHT DISTRIBUTION”は、物流や輸送従事者の身近にある様々な問題について幅広く触れるものである。この他に“Regional Newsletters”や、例えば、危険品、商業、交通、船積み、国際輸送、車両技術などの分野に関わるそれぞれの“Digests”も発行されている。メンバーに対する最新の情報として、食料品輸送、集荷拒否の見込み、EUの労働時間規制の例外的な取扱い、ドライバーの視力など様々な内容が取り扱われている。最新の報告では、現時点での重要問題（超過コスト、複合輸送、新しい道路、総重量44トン規制など）に関わる基本的な考え方が示されている。

### 1-2-2 業界の声の代表者、対外活動

FTAの成功は、以下のような信念に基づくものである。すなわち、ひとつの産業に対してと同様の重みで、個々のメンバーのそれぞれの利益のために、協会としてできる限り、懸命に対処しようという姿勢である。全国のコミュニティーにおいて、それぞれのメンバーの利益に関わる草の根的な意見を吸い上げ、これを成功に導くことが、FTAの基本目的のひとつである。全国の隅々までをもカバーするDivisional Committeeにおいては、メンバーが集まって、現在の問題点について話し合いが行われ、確固とした知識や自覚が獲得されている。このことが、イギリス国内及びヨーロッパ大陸のいずれにあっても、道路輸送に影響を及ぼしそうな政策や法律の立案に際して、FTAが確固とした権威として意見を表明しうる力となっている。

FTAは、日常的に警察、免許所管部局、運輸省、議会、EU首脳会議、地方カウンシ



ルなどの輸送に関する規制や強制に関わる部署との接触を続けている。FTA はしばしば、それらが報告書として議論される以前に、自らの意見を表明し、あるいは影響力のある提案を行っている。

不断の対話の継続は、よい結果をもたらす。例えば、イギリスの大部分の地方が雪で覆われてしまった時、FTA はいち早く、トラック運転者の労働時間規制を一時的に緩和する措置を関係方面に働きかけ、商店や工場への物資輸送を確保した。関係機関と協力しながら、例え北極のような厳しい条件下でも、トラックがスムーズに走行できるように、軽油の品質基準の引き上げに寄与したのも FTA であった。

FTA メンバーによる集配荷などのサービス提供が迅速、正確になされるかどうかは、道路がよく整備されているかどうかにかかっている。FTA は政府に対して継続的にイギリスの道路の延伸ならびに改良を求めている。1989年の政府の White Paper は、自動車道や幹線道路に関する計画を従来の2倍以上盛り込んでいるが、これはFTAの主張に直接応えたものである。FTAはこの他に、道路混雑の深刻化についても指摘している。FTAは積極的に、道路維持補修技術の進展や、より良い道路照明、信号施設、全ての幹線道路におけるトラックの駐車スペースや運転者のための施設などについてロビー活動を展開している。FTAは、高速道路局 (Highways Agency) や輸送研究所 (Transport Research Laboratory) と協力しながら、輸送産業の生命線である主要自動車道や幹線道路の信頼性や効率性を高める基準作りに努めている。FTAはまた、主なトンネルや橋で徴収されている通行料金を廃止するためのキャンペーンも展開している。

しばしば、法律に関する交渉には長時間を要し、継続的に多くの労苦を伴うものである。FTAは、そのメンバーが助けを求めた時には、これを支援する。ある地方のカウンシルが、トラックが接近できるような適切な措置を施すことなく商店街の道路を歩行者専用にした時、FTAが乗り出したなどはそのひとつの例と言えよう。イギリスにおいて、FTAはトラックを規制するような全ての提案を、そのメンバーの利益を十分に守るために監視している。困難な問題は、通例、話し合いによって解決されるが、もし必要ならば、FTAは民衆に対して問いかけ、その変更がメンバーの事業の効率的な推進の妨げになるかどうかを確かめることも行っている。FTAの介入によって成功を納めたもうひとつの例は、ロンドンへのトラック乗り入れ禁止に関するものである。FTAはトラック会社の代理として戦い、首都への配送の足を維持することに成功した。一貫してFTAが持ち続ける目標は、環境改善に寄与する優れた提案を支持することである。また、そのことにより、何ら適切に前進しないような非現実的な考えを排除することである。

FTAの国際部は、国際貨物輸送を掌握する主要な組織と日常的なつながりを持っている。お互いの会合に相互に参加し、通関や書類手続きの形式作製に貢献している。

トラックの重量及び寸法に関しては、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確信をもって主張してきた。この問題は現在交渉中のものであるが、最終的には政治的決着を待つ以外に解決しそうにない問題である。

FTA は、大衆に向けてトラック産業の代表として声を出す役割も果たしている。FTA の本部には BBC のラジオスタジオが設置され、ここから地域のコミュニティーに対して第一級のサービスが提供されている。このことは、FTA が BBC のネットワークのあるところ、どこへでも数分以内にラジオ番組を通じて情報を提供できることを意味している。

イギリスの新聞社やラジオ放送局は、何か貨物輸送に関わる話題が出た時に、まず基礎知識を得たり、説明を求めたりするために初めに頼るべきところが FTA であることを知っている。メディアに対する FTA の開放政策は、全国の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のである。

このマスメディアとの関係が、FTA が何か特定のキャンペーンを実施しようとする時に最大限の効果を発揮する。例えば、前述のロンドンへのトラックの流入禁止の動きに対して、このような障害を取り除き、貨物の自由な流入を確保することの必要性を訴えるために、FTA は大いにマスメディアを活用したのである。

### 1-2-3 助言、専門知識、支援

その輸送関連法規に関する豊富な知識に裏打ちされた FTA のコンサルタント能力は、大いに評価されているところである。必要ならば、FTA は、他の専門家によって書かれた報告によって独自の資料を補足することも可能である。メジャーな問題かマイナーな問題かにより、FTA は時には一歩引き下がって、問題を客観的に評価し、意味のある有利な解決策を提示することもできる。通関の困難性から車両の安全性といった幅広い問題に対して対処する能力をもっている。

大きな問題に対するコンサルタント業務とは別に、FTA の職員は“ミニ”あるいは“ワンディ”と呼ばれる個別企業の経営に関する助言業務も引き受けている。それぞれの個々の要求に応じて、助言や指導を行うが、費用は一日分の日当プラス実費のみである。

FTA にとって最大の取り組みは、現在及び将来の法律制定に関わるものである。しかし、超重量物輸送から、若い運転手の訓練計画までの非常に幅広い領域で、FTA から専門的な助言を受けることもできる。

仮にメンバーが法廷闘争に巻き込まれるようなことがあれば、FTA は組織の代表として法的な対抗措置を構ずることにより、また、いかに事態を乗り切るかを助言することにより、あるいは輸送分野に精通している弁護士を指名することにより、メンバーの救済にあたる。

FTA は、精緻なコンピュータデータベース管理システムを備えている。仮に関係当局

がそれを使用すれば、どのトラックが違法に運転を続け、検挙の対象となりうるか、したがって、道路から締め出すべき違法な企業はどこかを、確定するのに十分な信頼性をもつものである。

#### 1-2-4 職業訓練

イギリスでは、FTA 会員の訓練に対する求めに応じて、FTA が十分に効果的な役割を果たしている。いかなるレベルの人材教育にも適用しうる訓練プログラムが用意されており、既に30年近くの実績をもっている。

FTA では、専門技術の向上ならびに新しい輸送関連法規の知識を吸収するために、短期コース及びセミナーを用意している。このような訓練を、メンバー企業の社内で受けることも可能である。また、経営能力の向上を目指すための訓練コースも多数提供されている。これらのコースの大半は、Wardhurst にある FTA の経営訓練センターで開講されている。FTA は、自らの訓練センターに大きな自信を持っている。それは、基礎的な試験で高い合格率が達成されているためばかりではなく、多くの企業や個人の参加者が再び上級のコースを目指して訓練センターを訪ねてくるからでもある。この継続的な成功により、Wardhurst 訓練センターの大規模な改修計画を実行することが可能となった。全ての壁の塗り替えや、十分に整備された研修室の増築、温室の拡張などである。FTA の訓練センターは、様々な会議、セミナー、研修コースの会場として使用され、ますますその評価を高めつつある。

ヨーロッパ単一市場の形成は現実のものとなりつつあり、イギリスにとってもヨーロッパ大陸との結びつきは、従来に比べて、より重要なものとなりつつある。すなわち、貨物は現在、ユーロトンネルを通じてヨーロッパ大陸との間を往復しているのである。このような新しい状況に対処するために、FTA はヨーロッパ単一市場に関する講義、その進展状況やイギリスの輸送ならびに物流企業に及ぼす影響などについての講義を行っている。

FTA は、職業資格認定試験 (CPC) に備えるためのコースや、放射性物質、火薬、有害廃棄物などの危険物質に関する特別コース、コールドチェーンの運営、通関問題などに焦点をあてた貿易の実践と書類作製に関するコース、また、トラックによる国際輸送に関して、運転技術とともに経営技術をも加味した理論と実践についてのコースなど、様々な研修プログラムを提供している。

一方、FTA は、国の行政組織である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つの安全運転のためのコースを設置している。

##### (1) ドライバーに自覚を促すためのセミナー

このセミナーはインストラクションや話し合いによって進められているが、その目指

すところは、運転技術を磨き、潜在的な危険性に対処するために運転者の自覚、意識を高めることにある。運転に関わる全ての事柄、すなわち車両の整備状況、運転者の自覚、アルコールや薬物の影響など全ての項目を含んだセミナーである。

## (2) 運転技術評価

FTA は、既存の運転者及び、これからトラックの運転者になろうとする人々を対象に、その運転技術水準を測定する施設をもっている。

FTA は、年間に200以上の研修コースを用意しているが、それらは、以下にみるように、それぞれの目的ごとに設定されたものである。例えば、輸送ルート及びスケジュール作製、運転時間及びその記録方法、輸送業の経営、輸送に関する法規、フランス語など様々なコースが設けられている。これらのコースは、全ての人々に対して、それぞれのレベルにあった能力の向上に寄与し、彼らの仕事をより効率的にするものである。また、何か法規上の変更が間近に迫った場合には、FTA は、そのメンバーのいる地域に出向き、セミナーを開催する。時には工場や事務所に出かけ、その従業員に対して講義をすることもある。

EU は、旧ソ連に対して資金を供与し、FTA 訓練コースへの研修生の派遣を実現するなど、FTA の専門的な訓練課程には高い評価が与えられている。

### 1-2-5 道路安全

安全に対する厳格な要求を満たすために、イギリスではトラック会社の従業員に対する訓練の必要性が次第に大きくなっている。

前述の FTA が国から資金援助を得ている安全研修コースの設置に加えて、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を展開している。このスローガンは、運転者及びトラック会社自身に対して何度も何度も繰り返し示され、スピードを出すことは燃料費の増加につながることを訴えている。その一方で、輸送業界が安全性の確保に多くの努力を払っていること、道路を共用する仲間であることを市民に伝えることにも役立っている。さらに 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、そのねらいは乗用車とトラック運転者との間にあるお互いの誤解を埋めようというものである。

FTA は、車両や関連する装置に対する検査も実施している。年間のチェック件数は12万件にも上る。トラックは FTA の専門技術者による検査を受ける。ただし、FTA が修理を行うことはない。したがって、欠陥を発見することが目的ではない。FTA は単にトラックのコンディションについて意見を述べ、そのトラックが車両検査を受けるべきか、日常的な整備で十分なのかを示唆するだけである。

### 1-2-6 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。

イギリスでは、ヨーロッパコミッションの提言をそのまま受け入れることになれば、産業構造、地域の発展に対し大きな打撃を与えることになるため、FTAは、何か別の方法を検討すべきと主張した。つまり、税や納付金は極力低く抑え、最良の輸送行動の採用すなわちクリーンなエンジンの採用、より効果的なルート選定、運転者の訓練などを奨励すべきという主張である。EUコミッションは、この申し出を1997年11月に受入れ、現在、ヨーロッパ各地で最良の輸送行動の事例を収集している最中である。

FTAはいくつかの地方政府とトラック輸送に関する協定を結んでいる。現在、提携関係にあるのは、バーミンガム、サザンプトン、アバディーン、そしてチェスターシティのカウンシルであり、“最良の輸送行動”を奨励し、環境にやさしく、貨物の経済的かつ効率的な都市内集配送を進めている。

集中的なロビー活動により、FTAは、クリーントラック技術に投資する事業者に対し、500ポンド（約11万2,500円）の補助金を支給することを政府からとりつけている。

## 1-3 規制緩和後のトラック協会の対応

### 1-3-1 広報活動の強化

広報活動の強化に関しては、とりわけイギリスとドイツにおいて顕著である。新聞や他のメディアは、民衆の意識形成や政策の方向に対して大きな影響力をもっているため、FTAは、トラックに対する評価を高めるために、その広報活動を一層強化している。1996年には、トラックに関する話題が1,000回以上も地方新聞に掲載された。550回、つまり一日に一回以上ラジオやテレビのインタビューに対してFTAの職員が答えており、商業紙や専門紙の紙面の10%以上は、トラック関連ニュースによって占められている。ただし、広告についてはそれほど多くない。

### 1-3-2 新たな助言、専門知識、支援

イギリスにおいては、主に従業員個人に関わる管理方策、新会社の設立、近代的なコミュニケーション、輸送の条件、高品質な保険、危険物質の取扱いなどの分野において、新たな専門家が求められている。

#### a. 人事管理

FTA本部がそのメンバーに対して行っているのは以下のような内容である。

- ・従業員の健康及び安全
- ・新しい環境へ適応するための訓練

- ・解雇ならびに就業規則
- ・雇用関係法
- ・人事管理

b. 新しいトラック会社の設立

ヨーロッパにおいて新たにトラック会社の営業を開始するための要綱が、FTA によって供給されている。

c. 近代的なコミュニケーション

そのサービスの質を向上させ、また EDI の優位性を取りこもうとするトラック企業に対して、FTA は専門家による会議やセミナーを提供している。

d. 輸送の条件

FTA 及び消費生活研究所 (Institute of Purchasing and Supply) は、共同で輸送条件のモデルならびにその解説書を作製しており、会員はこれらを容易に入手できる。その中にはトラック企業及び荷主のそれぞれの責任範囲、下請契約、貨物の積みつけ、取りおろし、紛失や損傷、遅延に対する補償などの項目が盛り込まれている。

e. 高品質な保険

“高品質な保険”に関する基本的な情報及び有用な連絡先リストが FTA により供給されている。

FTA はそのメンバー会社の要望に沿うために半日の研究会を開催している。FTA は、また、“高品質な保険”の専門コンサルタントと提携して、イギリス国内の様々な場所で2日間の泊り込み研修コースを設定し、会員会社が独自の高品質なシステムの提供、手続きのための準備ができるよう支援している。

f. 危険物質

危険物質に関わる国内及び国際的な規制を十分に熟知することは容易ではない。要求水準は常に修正され、この領域では、多くの国がその国の生産物、サービスについて特別の保護を与える例もみられる。データを更新していくだけで大仕事である。特に新しい法規が発効する時はなおさらである。FTA メンバーはこの分野でも専門家からの助言を得ることができる。専門的な出版物や総合的な訓練コース、管理の要点などが、権威あるコンサルタントサービスと共に受容可能である。

### 1-3-3 商業サービスの発展

トラック協会は、従来からその収入の大部分を会費に依存してきた。しかしながら、イギリスの FTA の場合は、よりサービスに重点を置いているという点で状況が異なっている。その傾向は特に規制緩和後に明瞭になりつつあり、今日の FTA の収入の80%以上は、直接、会員に提供される商業サービスによるものである。そのサービスは、それぞれの求めによく適合したものである。なお、FTA は今日でも際どいところで非営利団

体の枠にとどまっている。FTA メンバーが入手しうる主なサービスは、次のとおりである。

a. 採用及び人的なサービス

FTA のリクルートサービスは全国規模で、様々な内容を盛り込みながら会員企業を支援している。直接輸送に関わる仕事に適した人材発掘が目的であり、次のような内容を含んでいる。

- ・それぞれの職種についての詳細な説明
- ・候補者の人となり
- ・求人広告の作製
- ・個人面接場所の提供、もし必要ならば、最終段階に至るまでの面接の実施
- ・給与に関する助言

b. “Freight check” サービス

“Freight check” は、FTA が企業を訪問して、タコグラフチャートをチェックするサービスである。訓練された FTA の検査員が事前に連絡して企業を訪問し、そこで2週間分を1区切りとするタコグラフのチャートを点検する。その結果、それぞれの運転者ごとに注意を要する点を指摘した詳細な報告が運行管理責任者に渡される。運転者の労働時間に関わる規制は、雇用主に対して特別な法的拘束力を持つ。つまり、雇用主は、定期的にタコグラフのチャートをチェックし、運転者の労働時間及びタコグラフに関わる規則に沿っているかどうかを確認しなければならないのである。

“Freight check” については、50人の検査員が1996年には175万枚のチャートをチェックしたが、これは前年に比べ17%以上の増加である。このサービスは、チャートチェックという退屈な仕事を適正な料金で、雇用主に替わって引き受けるものである。

EU は、その緊急声明の中でタコグラフに関わる技術的な近代化を計画している。これに対して FTA は、EU の要望に沿う形で、どのような新しいシステムが提示されようが、これを実際に機能させる自信があると表明している（データの秘密保持、多機能化、運転者の協力など）。

c. 付加価値税還元計画

海外でのトラック燃料の購入に関する付加価値税還元のための計画である。

d. “Freight spec” サービス

FTA はシャーシの仕様についてコンピュータ管理されたデータベースを保有しており、これにより、会員の様々な需要に適合する車両には、どのようなものがあるかを伝えることができる。これにより会員は真に欲しい詳細な情報を選択できるようになっている。データベースには総重量3.5トン以上の車両が盛り込まれ、“Freight spec”は、トレーラとトラクタの2つの部分から構成されている。

#### 1-3-4 物品ならびに書類の販売

FTA の販売部は、運転者のために数多くの用品を販売し、またタコグラフチャート（毎月100万枚以上）などの販売、そして FTA 発行の書類の販売などを手掛けている。物品は常時、効率的に販売されており、商品選択にあたっては有益なアドバイスを受けることもできる。最近では48時間以内の配達を保証するサービスも開始され、次のような商品が供給されている。

- ・紙ばさみ付き筆記板

この手軽な小物は、危険物輸送の運転手にとっての備忘録であり、カードを差し込むためのポケットがついている。

- ・フローチャート

これはイギリスの道路において危険物を輸送するに際して、責任分担はどうなっているかを要約したものである。

- ・オレンジ色の反射板

この反射板及びそのおりたたみ部分は、ADR 基準に適合したものであり、危険物輸送のトラックで用いられる。危険物が積載されていない時には、板を裏返して使用する。

- ・EEC 承認チャート

これは郵便で注文することができ、価格の詳細は、FTA の月刊誌“Freight Magazine”の中に掲載されている。急ぎの注文に対する体制も整えられており、大量注文には特別な割引もある。

- ・ブランドディスク

タコグラフが使用されない時にチャートを保管しておく物である。

- ・チャートアナライザー

事務所内で、運転時間、休息时间、運転距離などをチェックする時に用いる装置である。

- ・運転者の小物入れ

使用済みや未使用のチャート、その他の書類などを安全に保存するためのものである。

- ・車両日常点検用紙及び運転報告用紙

法で定められていない情報、例えば運転者のタコグラフチャートの記録などのために用いられるものである。

- ・ファイアリングシステム

タコグラフチャートの法定保存期間中、安全にかつ効率よく保管しておくためのものである。

- ・レコードブック

イギリスには、タコグラフの使用を強制されないトラック会社も多数存在する。FTA はこのような事業者の活動を記録するためのノートも販売している。



#### 規制緩和後におけるヨーロッパのトラック協会の動向（１）

- ・タコグラフレジスターシート

連番となっているタコグラフチャートを管理するためのものである。

- ・CMR 混載ノート

営業用トラック運転者により使用される。

- ・計算書類

ヨーロッパの多くの国で共通であり、FTA 国際サービスに属する会員には無料で配布される。

- ・RO/RO 船危険物ノート

RO/RO 船（フェリーボート）に危険物を持ち込む場合に必要となる書類である。

- ・Single Administrative Documents (SAD)

すべての通関手続きの際に必要とされるものである。

- ・TIR カルネ

FTA の国際グループ会員として承認されている企業が用いるものである。

- ・EU 域内通過保証

FTA の国際グループ会員として承認されている企業に対しては、域内通過フラットレートが適用され、総合的な保証が与えられている。

- ・貨物車両検査及び改訂書式

主要な検査手続き上、これは最も重要な書式である。運輸省により定められている毎年検査を受けるべきすべての項目が含まれている。この書式はまた、記入もれを防ぎ、今後のとるべき改善方策にも不可欠なものである。

- ・サービス及び修理記録用紙

それぞれの部品メーカーの仕様書に沿いながら、これまでに実施されたサービスを記録するためのものである。一連の検査、改善、サービス及び最終テストに関わるコストに関する情報を記録するスペースが用意されている。

- ・整備記録入れ

それぞれの車両の検査及び整備について容易に証明できるように、これらを一緒にして入れておくものである。

- ・運転者による車両チェック及び修理記録書

路上でのトラブルに備えた早期警告システムである。運転者によって毎日、記入されることが意図されており、初期の段階でどのような故障が起こりうるかを事前に知ることができる。また、どのような修理を施したかを記入する欄も設けられている。

- ・車両整備計画及び記録を記入する壁かけ型の用紙

整備計画及び記録については、34台、12ヶ月分のスペースが用意されている。

- ・雑品

蛍光性上着

FTA の紋章をあしらった FTA100周年ネクタイ等々

### 1-3-5 商業企業ならびにパートナーシップ

イギリスでは実り多きパートナーシップの例が保険、技術、財務など様々な分野で見られる。

#### a. 保険

FTA と BAIN CLARKSON 社とのパートナーシップで設立された FTAIS は、トラック産業に対して最高品質の保険を提供している。保険はメンバー会社の事業を成功に導く上で極めて重要である。不必要な支出を避けるためには、信頼に足る助言者が求められる。この保険は、適正な料金水準で多くの領域をカバーしている。

FTAIS は国内に広がる事務所に専門家を配し、FTA メンバーの求めに迅速に対応している。彼らは、次の事柄に関わるコントロールの喪失、財政上のリスクなどすべての局面でメンバーに助言を与えている。

- ・動力車及びトレーラー
- ・輸送の法的信頼性
- ・ビジネス上の支障／利益の喪失
- ・事故及び病気
- ・財務

また、BLAIR CLARKSON 社は、メンバーに対して直接、年金や被雇用者給付金などに関する助言なども行っている。

#### b. フロントガラスの交換

FTA は、ヨーロッパ最大の車両ガラスの交換会社である AUTOGLASS と提携することにより、フロントガラスを割引価格で供給している。トラック会社にとってすばやく効率的なガラス交換は極めて重要である。AUTOGLASS 社は、よく訓練された自動車ガラス取り付けスタッフを中心とするガラス交換システムを持ち、修理のための長い時間を回避している。

FTA のメンバーには、信頼のおける装置を手に入れる資格が与えられており、すべての商品の最大30%までの割引を受けることができる。AUTOGLASS 社はまた、無線機（ラジオ）の交換も完全なサービス水準で実施している。運転席の横の窓ガラスを壊して、車内に入り、ラジオを盗んでいく泥棒対策である。

#### c. レスキューサービス

FTA は、1991年に新しく価値ある故障対応サービスを導入した。これは“FTA Recovery”と呼ばれるサービスであり、AA-BRS Services 社によって実施されている。この独自のサービスは1日24時間、1年365日、イギリス国内のみならず、ヨーロッパ西部においても活用できるものである。ドライバーが FTA の故障対応センターに電話しさえ

すれば、どこで故障が発生しようとも、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。仮にその場での修理が不可能な場合には、別の場所で故障を完全に直し、そのまま積み荷を配達する方法、もしくは積み荷を他の車両に積み替えて配送するなどの方法がとられる。ヨーロッパでは修理作業については、すべて市場価格が要求されるが、FTA のこのサービスは実費請求のみである。

#### d. 財政サービス

車両や整備装置を新しいものに更新することは重要である。しかし、これには費用がかかる。また、他の用途への投資のために貯えられた資金に手をつけてしまうことも、しばしば起こる。このため、FTA は、ナショナル ウェストミンスター銀行グループの一員である LOMBARD NORTH CENTRAL 社から FTA 会員に対する特別な財政的支援をとりつけている。会員は、その事業遂行のために必要な資金計画について、アドバイスを受けることができる。これは、すべての車両や輸送装置を最高水準に引き上げることを目的とした財政サービスである。

## 2. デンマーク

### 2-1 トラック協会の発展経緯

デンマークでは、デンマーク国際道路輸送協会（FDE: Association of Danish International Road Hauliers）が、デンマークの国際輸送トラック会社の80%以上を代表する協会である。FDE の職員数は63人、FDE のメンバー会社は500社を超えている。これらの会社は約8,900人の従業員を抱えている。このうち6,700人は運転者であり、500人の外国人運転者が含まれている。FDE のメンバー会社に関わる賃金の合計は、約20億デンマーククローネである。FDE メンバーが擁する車両数は重量車両が約5,900台、このうち3,600台はトラクターユニットであり、1万台以上のトレーラー（セミトレーラー6,900台、1,830台のトラックトレーラー及び1,900台のスワップボディー）が保有されている。

FDE Executive Committee は7人のメンバーから構成されているが、彼らは統治主体である全体会議において選出されている。Executive Committee の役割は、FDE において政治的なリーダーシップを発揮することにある。全体会議は年1回、それぞれの年ごとにデンマーク国内の異なった場所で開催されている。

FDE には地方事務所はないが、地方メンバー会議は各地で催されている。FDE の Executive Committee は、その政策や行政活動に関するコメントを全体会議に提出する。例えば、道路交通安全は近年、デンマークで注目されているテーマであるが、1997年はこれが集中的に討議された。

FDE Secretariat には、次に示すようないくつかの部局がある。すなわち、技術、セールス／マーケティング、IT、経済、会員運営、そして重要な商業セクションの各部局である。

- ・技術部

この部局は、車両や部品、燃料、潤滑油、汚染などに関する問題を取り扱っている。

- ・セールス／マーケティング部

デンマーク国内市場、及び国外市場に関するセールス活動を調整し、積極的なマーケティングを展開している。

- ・IT 部 (Information Technology)

会員に対し、新しい情報技術に関するアドバイスをを行い、コンサルタント業務も実施している。また様々な開発計画にも参加している。この部局は、FDE 内部における IT 利用の中心的存在となっている。

- ・経済部

FDE の経済的、経理的な業務、そして資金管理などを担当する部局であり、予算や収支報告書の作製などにもあたっている。

- ・会員運営部

受付、電話交換、ファックスサービスなどを含む協会内部の業務にあたる他、人事や職員の訓練なども行っている。また会員に関するすべての事務や新会員との接触、会報の発行などにもあたっている。さらに、盗難車両の奪回に関する業務についてもこの部局の担当である。

- ・商業セクター

FDE メンバーのみならず、外国のトラック会社や貿易会社などに対して様々なサービスを提供している。サービスは極めて多彩であり、保険からフェリーボートの予約まで広範囲に及んでいる。

デンマークにはこの FDE の他に次に示す 3 つの主要な道路輸送協会があるが、これらは FDE から独立している。

- ・デンマーク輸送会社協会 (DV: Danske Vognmaend, The Danish Association of Transport Operators) は、約 6,000 社のメンバーを擁しているが、その大半は中小規模の主に国内を営業区域としているトラック会社である。DV は特に技能訓練に力を入れており、プロ技術者認定証を得るための試験を定期的に実施している。

- ・道路輸送経営者連盟 (VA: Vognmaendets fagets Arbejdsgiverforening, The Employer's Confederation of Road Trade) は、200 社ほどのメンバーから成っている。大手の自家用及び営業用トラック会社が会員である。

- ・デンマークの旅客道路輸送を代表する協会は、TL (Turistvognmaendenes Landsforening) である。

政治的な影響力としては、FDE に比べると、むしろ DV や VA の方が強いかもしれない。しかしながら、規制緩和の余波に対するダイナミックで適切な対応という点から、

本調査の対象として FDE を選択している。

## 2-2 トラック協会のこれまでの諸活動

### 2-2-1 書式作製，情報，出版物

FDE の情報サービスは、そのメンバーが正確な決断をする際にまさに必要とするような情報を提供するものである。FDE はデンマーク国内及び外国から流れ込むすべての情報を調整し、情報センターを通じて価値ある情報を会員に流している。サービスは総合的であり、緊急テレファックスメッセージや、具体的な事柄に関する質問については、電話による回答などの方法もある。FDE の情報関係発行物として以下に示すものは、とりわけ重要である。

- ・週刊の“FDE Circular Letters”は、デンマーク及びヨーロッパの最新の道路輸送の動向を会員に知らせるものである。
- ・“FDE Manual”は、規則や実情的な情報に関する実用的な出版物であり、年に数回、内容が更新される。
- ・“International Road Transport”は、関係データが掲載されている年次報告書である。
- ・“International Transport”は、重要なヨーロッパ輸送の動向の詳細に触れた季刊の出版物である。
- ・“The Environment Handbook”は、トラック会社が環境問題に対処するにあたって、その考え方や取り組み方法を印したものである。
- ・“The Driver's Manual”には、運転者の日々の業務に際して有用な具体例や情報が盛り込まれている。

これらの出版物と並んで、“FDE Fax service”は、そのメンバーに対してストライキ、道路閉鎖、国境での予期せぬ出来事などを迅速に伝えるものである。FDE は、これまでしばしば発生している道路封鎖、例えば1996年12月のギリシャ、1997年2月のスペイン、1996年11月及び1997年11月のフランスの道路封鎖などに対して、常に監視の目を配ってきた。これらの道路封鎖に際して、FDE はそのメンバーに予防策を授け、また封鎖による損失に対する損害交渉の際にもメンバーを支援している。

### 2-2-2 業界の声の代表，対外活動

関係当局とトラック会社との良好な対話が続けられている。FDE はデンマーク運輸省及び通産省との信頼関係、生産的な協力関係の維持に成功している。FDE の見解は関係当局からも十分に評価されており、またトラック会社の要望を十分に反映したものである。

FDE は、例えば道路交通規制が変更される、あるいは変更が加えられようとしている

場合に、その政策的な意志決定過程に影響力を行使しようと努めている。また、FDE は、スイス及びオーストリアが通過交通量削減を図ろうとする企てに対しても対抗的な立場をとっている。

これに加えて、FDE は道路輸送委員会、国際トラック会社会議、EU 特別輸送委員会などにもデンマーク代表として出席している。トラック産業に関連する全ての新しい国内あるいはヨーロッパの法制度面での提案に対する FDE の態度は、このような会議や委員会に出席することによって導かれたものである。

FDE は、東欧や中央ヨーロッパ諸国との相互交渉にも積極的である。このような交渉は、日々の輸送活動において、FDE の存在意義を証明するものである。交渉は、クロアチア、ベラルーシュ、ウクライナなどの諸国とは最終合意の段階まで進んでいる。また、ボスニアヘルツェゴビナとの交渉も計画されている。

### 2-2-3 職能訓練

FDE は、職業訓練が個別の国際トラック会社の将来を守るために、ひとつの重要な方法であると考えている。したがって、FDE は国内及び国際的な組織と協力しながら、メンバーの国際トラック会社やその従業員に対して目的に沿った訓練を実施している。FDE の訓練部は次のようなコースも提供している。

- ・幅広い特別コース、例えば簿記技術から温度管理貨物の輸送、ルートプランニングから麻薬の密輸防止までといったコースである。
- ・テープを用いた語学の講義

### 2-2-4 道路交通安全

交通安全もまた、極めて重要な課題である。FDE は、デンマーク運輸省が設立した道路交通安全に関する専門グループの一員である。このグループの主要な役割はトラックの状況を分析し、この分野の改善のためのプロポーザルを準備することである。FDE は極めて多くの提案をしているが、その主なものとして、警察の人材及び資材の増強、また、運転免許の取得条件の厳格化などがある。

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 へ引き上げることを主張している。これには、ハイウェイに比べより安全なモーターウェイを、より多くの運転者に利用させる狙いがある。

「安全及び環境マニュアル」の出版は、道路輸送部門のイメージアップに大いに貢献している。

一方で、デンマーク道路安全輸送庁 (the Danish Road Safety and the Transport Agency) は、FDE の後援により安全問題セミナーを開催している。これを契機に、関係者はさらに緊密に協調しながら、業務を進めている。

## 2-2-5 環境対策

FDE は、環境問題への強い関心から、デンマーク荷主協会 (ETU) と共同で、前述のトラック産業用のマニュアル「安全及び環境マニュアル」を発行している。この道路輸送による環境への影響度を計測し、これを減少するための道具（方法）を提示しているマニュアルは、デンマーク政府及び EU の関係機関の双方から積極的に評価されているものである。このマニュアルを発行することにより、FDE 及び ETU は、デンマークトラック業界が環境保全のために、具体的な活動を開始することを明確に示したのである。この姿勢は、デンマーク政府の“Action Energy 21”計画、すなわち CO<sub>2</sub>排出量を減じ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。

## 2-2-6 その他の基本的な活動

デンマークではこれまで30年以上にわたり、FDE メンバーは、ドイツのハンブルグにある Oskar SHUNK 社のトラック責任保険 (Truckers' liability insurance: CMR) に加入することが可能であった。今後もこの体制は維持されよう。

## 2-3 規制緩和後のトラック協会の対応

### 2-3-1 新しい助言、専門知識、支援

デンマークの FDE は、今後の協会活動の重点項目として、国境通過時における支援、新しいコミュニケーションの分野での専門家の派遣、ロジスティクスの分野におけるキャッチアップの努力の3点を強調している。

#### a. 国境通過時の諸改善

東欧及び中央ヨーロッパの国境通過に際して生ずる待ち時間は、近年、著しく長くなっている。このため FDE は2年前に、国境通過に役立つ多数の“points of support”を設定している。これにより、FDE メンバーは必要な場合には、いつでも支援を受けられるようになっている。このシステムの成功により、FDE はこの支援制度を国際温度管理貨物輸送協会のメンバーにも拡大することを決定したところである。

#### b. 新しいコミュニケーションに関する技術的な助言

デンマークは、輸送の分野に EDI を導入する行動計画を最初に取り入れた国である。デンマーク研究開発及び情報技術大臣は、1996年に FDE を訪問し、トラック業界の EDI に対する態度を調査した。

“Electronic Trading in Denmark” (デンマーク電子商取引) 行動計画は、上記の省、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結果である。この行動計画の目的は、デンマークの EDI 及び貿易のレベルを、既にいくつかの標準 EDI 言語が稼働し、国連による標準化の段階に達しているそのレベルまで引き上げようというものである。

情報技術の利用は、将来のトラック産業にとって、また雇用創出という点からも決定的に重要である。FDE は EDI に関する行動計画を歓迎し、1997 年始めから、この新しい技術の利用、とりわけ中小規模のトラック会社による利用を促進するための啓蒙運動を展開している。

FDE は、1987 年に FDE 技術部を設置して以来、技術開発の最前線に位置している。これまでに獲得されてきた、移動体通信、車両管理、電子ルート計画、バーコード、トラック追跡などに関わる知識は、そのメンバーにとって極めて有用であり、導入のためにコンサルティングを受けたり、具体的な道具として活用されたりしている。

衛星通信もトラック会社によって採用されており、FDE の情報技術部から一般情報を入手することが可能である。また情報技術部は、トラック会社が何か特殊な装置を購入する前に、事前の助言も与えている。

このような考え方に基づき、FDE は情報技術メーカーと協力しながら、市場で入手しうる最新のシステムをテストしている。したがって、メンバーは常に最先端の技術に触れることができる。

#### c. ロジスティクス

FDE の調査によると、最近開催された国際セミナーにおいて、ロジスティクスのコースに関する限り、ドイツ及びイギリスの教育研究機関のものの方がデンマークのそれよりも優れていることが判明した。

このようなギャップを埋めるため、FDE からの要請によりコペンハーゲンにある NIELS BROCK Business College 及び KOLDING Business College では、その訓練課程の内容を変更することになった。

### 2-3-2 商業サービスの発展

デンマークにおいては、FDE が数多くの有用なサービスをそのメンバーに提供しており、今日、その売上げの全収入に対する割合は78%にまで達している。

#### a. “Trans It” システム

道路輸送部門に関わる新しいコンピューターの道具である。貨物輸送の分野における telematics の利用は、使用能力の適正化、輸送信頼性の増進にとって重要な助けとなっている。明日の輸送市場における決定的な競争指標になるものとして期待されている。したがって、FDE はデンマーク運輸省から財政的な支援をうけて、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。このシステムはインターネットによりアクセス可能である。FDE は1997年初めから World Wide Web にホームページを開設しており、FDE メンバーは、WEB ホテルの FDE “Trans It” システムの中に、自らのホームページを開くことが可能である。

FDE のメンバーは“Trans It”システムから、自分たちにとって直接関心のある最新



の実用的な情報（交通状況、法制面での変更など）を入手できる。

b. VAT 償還システム

このサービスは19のヨーロッパ諸国からの VAT 償還をカバーしており、デンマーク及び外国の顧客の双方に提供されるものである。

FDE は、国際的に認知された税金のエキスパートと恒久協力の合意をしており、また関係当局とも密接な関係にある。

FDE の VAT 償還サービスは、営業用トラック輸送に従事しているか、あるいは家用トラック輸送を行っているかにかかわらず、これらの会社がディーゼルオイルや潤滑油、年間の支出などに関する VAT をすべての EU 諸国及びハンガリー、スイスから返還される可能性をもつことを意味している。このサービスは、より少ない行政の関与、より多くの流動性を意味するものである。

c. モーターウェイ及びトンネルサービス

この FDE のサービスは、デンマーク及び外国のトラック会社に対して、ヨーロッパ中の有料道路の支払いにおいて優位な立場を提供するものである。FDE はこのような合意をさらに拡張するために継続的に努力をしている。

FDE は、フランスのモーターウェイ及びフランスのモンブラントンネル、フレジェストンネルの通行料金の割引券を提供している。また、FDE は、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有利な支払い条件となるカードも提供している。FDE は EUROSHELL との間で net invoicing アグリーメントを結んでいる。これにより、デンマークのトラック会社は、ディーゼルオイルと潤滑油を大半のヨーロッパ諸国で VAT を支払うことなく購入できる。

クレジットや割引に加え、FDE のモーターウェイに関するサービスは、外貨交換や書類作製手続きの削減といった面からも優位的な地位にある。

d. 盗難車の奪還サービス

このサービスは LAGOS と呼ばれるものであるが、デンマークの保険会社、国内警察、それに INTERPOL の協力で進展を遂げている。新しい通信技術に基づく検索システムである。

### 2-3-3 物品及び書式の販売

トラック部門中央購買協会 (Tci) が創設されている。その発足当初から、この協会の目的は FDE メンバーに対し、物品ならびにトラック部門によく適合するシステムを提供することである。適正価格で品質を保証すること、すなわちもうひとつの目的は、可能な限り、注文及び運営を簡素化することにある。

Tic 協会は、今日では幅広い物品及びシステムを提供している。例えば事務用品や家具、作業着、洗濯屋や遠距離通信機器などである。なお、物品は、FDE が合意している

ディーラーを通じて配達されている。

#### 2-3-4 商業会社及びパートナーシップ

FDE には、いくつかの分野で商業会社や提携先との関係がある。例えば次のような分野である。保険、経営、ルートプランニング、衛星通信、自動車電話、船会社及びユーロトンネルなどの分野でトラック産業に対して様々な便益がもたらされている。

##### a. 保険

30年以上にわたって、FDE のメンバーは、ドイツの保険会社の輸送業者責任保険 (CMR) に加入することが可能である。ただし、新しい選択も生まれている。1996 年以来、FDE とデンマークの保険会社 TRYG-BALTICA 社との間の基本合意に基づき、CMR 保険の適用範囲が拡大されている。

FDE の保険サービスは、車両保険(責任／損失)、社会保険、そして CMR の輸送業者及びフォワーダーの責任保険など総合的なものである。FDE の保険サービスの強みは以下の諸点である。

- ・ 情報提供及びコンサルタント業務
- ・ 現在及び事後の保障
- ・ 低い料率、月払い、自己責任範囲の限定性
- ・ 迅速な苦情処理
- ・ ヨーロッパにおける巨大な代理店ネットワーク

さらにこれらに加えて、FDE メンバーによって提供されるすべてのトラック輸送業務は、完全な保証の下にカバーされていることも特徴的である。すなわち、ヨーロッパにおいて FDE メンバーによって開始された輸送業務については、たとえ、そのトラック会社が倒産したり、保険料が支払えない事態に至った場合でも、完遂されることが保証されているのである。輸送サービスの需要者にとっては、この輸送市場における信頼性及び品質を保証するものとして最善の安全策である。

##### b. 運行管理

FDE は、運行記録を読み取る様々な装置によって得られる情報を分析する業務を行っている。ヨーロッパには運転時間ならびに休息时间に関する一定の規則がある。EU 指令によれば、運転者は、極めて難解で複雑な規則にのっとり、常に記録を整理し、文書として提出できるようにしておかなければならないことになっている。しかしながら、運行記録を読み取ることは必ずしも容易ではなく、またそのために多くの時間を要するものである。このたび FDE は、一度に 6 枚までのシートを読み取り、分析できるコンピュータプログラムを開発しているフランスの SEC 社の存在を知った。このシステムは、ほんの数秒間のうちに関係するトラック会社が自社のトラックについて規則が守られているかどうかを知り、また仮に守られていなかった場合、どの程度までルール違反を犯し

てしまったかを知ることができるものである。SEC のスキャナーは1996年、FDE メンバーから積極的な評価を受けた。現在、FDE はこれらのスキャナー及びソフトウェアに関心のある FDE メンバーに対するこれらの販売について、SEC 社と契約を結んでいる。すなわち、これは、FDE というデンマークトラック協会が、運行記録の管理、分析に乗り出すという特別サービスを提供することを意味するものである。

c. ルート・ロジX

ルート・ロジXは、パソコンによるルート設定のための道具である。これによりトラック会社は、迅速に走行距離、輸送税を計算することができ、どのルートが最も適正なのかを画面上で見ることがも、また詳細な運行計画書としてプリントアウトすることもできる。FDE は、この ROUTE LOGI X を販売している DPS 社 (Denmark in Odder) と生産契約を結んでおり、FDE メンバーが装置や部品を購入する場合には、特別価格で入手することができる。

d. 衛星通信

EUTELTRACS は、輸送会社がヨーロッパの道路を走っている自社の運転者とコンタクトをとりたい時に、ひとつの有効な衛星通信システムである。このシステムは現在、約800台のデンマークのトラックに搭載されているが、その大半は FDE メンバーのトラックである。ヨーロッパの中で最初に衛星通信をその業務に取り入れたのはデンマークのトラック会社である。既に1991年に、FDE は、デンマークにおける EUTELTRACS の販売会社である KNUDHANSEN KOMMUNIKATION 社と協力契約を結んでいる。したがって FDE メンバーは特別価格でこの装置を購入できる。

e. 自動車電話

自動車電話の使用料は高く、特に国外との通信の場合、その料金は国内の数倍にもなってしまう。したがって、FDE はその料金をできるだけ低く抑えるために、そのメンバーに対する特別料金の適用を決定した。FDE は SONOFON 及び TELE DANMARK MOBIL から、自動車電話及び国際電話の料金を割り引く契約を勝ち取った。それぞれの割引率は50%と16%である。1996年には、この FDE のサービスに対して、極めて多数の申込者があった。

ドイツに行く機会の多いメンバーにとっては、FDE と DEUTSCHE TELEKOM との間で結ばれている契約によって、さらに通信費のセーブが可能である。ドイツ DI-SIM 自動車電話カードはドイツへの、及びドイツからの通話料を減額するものである。さらに、FDE はこの分野を調査し、スカンジナビアで最大の電話会社 TELIA AB とも契約をした。これにより、FDE メンバーは国際電話において20~30%割引の料金の適用を受けることになった。

f. 船会社及びユーロトンネル

1998年、Great Belt を横断する連絡道路が完成する。これは世界最大の吊り橋の架設

であり、水上部分あるいは海底を潜る場合においても、水路を横切るものとしては、ヨーロッパ最大の連絡橋となるものである。この連絡橋は貿易に関して重要な役割を演じるものとなる。とりわけ、現在 Zealand からドイツへ行く際に利用されているルートの交通量の大半が、グレートベルトに転換されるのではないかと考えられている。時間の節約（1時間のフェリー航送時間に比べ数分の架橋通過時間）だけではなく、通行料金も大きな関心事である。重量トラックは、VAT 込みで800デンマーククローネ（約15,630円）の通行料金となり、大口利用者には最高10%の割引率が与えられる予定である。今のところ、まだそれ程はっきりしていないこの割引計画は、おそらく、より明瞭なルールに置き換えられることになる。FDE は、数社の船会社と交渉し、さらに有利な条件でこれらと割引契約を結んでいる。

1996年の秋、FDE は SCANDLINES と契約を結び、その運航するすべてのフェリー航路での割引が合意されている。FDE は、SCANDLINES が提供する案件に対して、様々な要望を告げ、次のような追加的なサービスを手に入れている。つまり、フェリー運航に関して何か変更が生じた場合、FDE のメンバーに対してファックスあるいは電子メールなどでこれを知らせるサービスであり、これを見ながらメンバーは事前に運行計画を立てられるようになっている。

FDE はまた、スウェーデンの Kappelskär とフィンランドの Nadenläl とを7.5時間で結ぶ FINNLINK フェリー社とも合意に達している。このフェリーはトラックやトレーラーのみを航送する貨物フェリーであるが、乗船予約を FDE を通じて行うこともできる。また FDE は乗船手続きも行っている。

FDE はドイツの代理店 TRANSCAMION と契約を結んでいるが、これにより FDE のメンバーは、ヨーロッパのいくつかの重要なフェリールートにおける割引、早期情報入手、予約及び支払いサービスなどの特典を与えられている。

ユーロトンネルに関して、その人気の要因のひとつは、トラック会社が容易に輸送経路やスケジュールを決定することが可能なことである。干満や気象の影響を受けることなく、24時間365日の頻繁な列車運行は極めて高い信頼性を獲得している。

ユーロトンネルは、イギリス海峡フェリーにとってかわる強力なライバルとして伸びてきている。FDE はスカンジナビアにおけるユーロトンネルの唯一の代理店であり、そのメンバーはトンネル通過にあたって特別料金の恩恵に浴している。