

規制緩和後におけるヨーロッパの トラック協会の動向(2)

Jack Penissard

翻訳 古井 恒

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 (以上, 3巻1号)
 - 3. フランス
 - 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 (以上, 本号)

3. フランス

3-1 トラック協会の発展経緯

フランスでは、1939年以前に存在していた数多く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: The National Federation of Road Transport) が創設された。新しい組織は、それぞれの部局の代表者から成るものであり、オランダトラック協会 (the Dutch National Trucking Association: TNL) とは対称的である。すなわち TNL では、全国のすべての会員が協会の直接会員となっている。これに対し FNTR の会員は、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。1970年代には、パリ周辺を根拠地と

する地方部局がただひとつあったに過ぎなかったが、今日では FNTR は92の部局と22の地方部局から成る大組織となっている。なお、FNTR は道路旅客輸送の分野とは無縁である。

FNTR は、約1万人の会員を擁しており、すべての貨物輸送領域をカバーするそれぞれ規模の異なるトラック会社から成っている。

FNTR は中小規模企業というよりは、むしろ少数の大規模トラック会社を代表する組織である。政治的には独立的であるが、FNTR は現在フランス国内に登録されている約39,000社のトラック会社の約4分の1ほどを代表するものである。フランスのトラック会社のおよそ70%は従業員5人未満であり、10人未満にまで広げるとその割合は85%に達する。フランストラック業界の大手400社で、産業全体の約32%の売上げを占める産業構造となっている。

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。一方、以下のような輸送に関わる専門部会が設けられ、シンクタンクとして機能している。

- ・生体輸送
- ・引越し
- ・タンク輸送
- ・ダンプ輸送（公共業務及び穀物のダンプカーによる輸送）
- ・特殊（規格外）輸送
- ・複合輸送

上記の専門部会と共同で、専門家委員会が実際の問題に対処している。

FNTR の理事会には、経済、社会、技術、下請契約、訓練、ロジスティクス、環境などの分野で横断的に取り組む委員会が設置されている。

FNTR は全国道路委員会 (CNR) と共同歩調をとっているが、この CNR は、規制緩和以前には、強制料金の実行に責任をもっていた委員会である。1986年12月1日、フランスで道路輸送に自由料金制が導入されて以降、すなわち、1945年6月6日付けの法律が廃止された時以降、CNR は、交通量の増加、費用や実勢運賃などに関わるデータを供給する定点観測所の機能を果たすようになっている。一方、次の法的には独立している4つの専門協会が FNTR のメンバーとなっている。

- ・フランス国際道路輸送協会 (AFTRI: Association Française du Transport Routier International) は、国際道路輸送を営む企業を代表するものである。この協会は Delegate General を長とする小さな理事会及び3つの部局、すなわち、総務財務部、通関部、サービス部から成っている。
- ・生鮮食品道路輸送グループ (GRDP: Groupement des Transports Routiers de Denrées Périssables) は、生鮮食品の道路輸送に関わるグループである。

- ・全国複合輸送グループ (GNTC: Groupe National des Transports Combinés) は、道路及び鉄道の複合輸送に関わるグループである。
- ・道路引越輸送組合 (UCD: Union des Chambres de Déménageurs) は、道路による引越し輸送に関わる協会である。

この他にもフランスには、以下に示す輸送協会があり、FNTR と密接な関係を保っているが、それらは完全に独立的な組織である。

- ・CLTI (Chambre des Loueurs et des Transporteurs Industriels) は、特定企業専属トラック会社及び車両を貸し出す会社を代表する協会である。その会員は、多数の車両を有する約700社により構成され、協会長は、De Chauveron 氏である。
- ・FFOCT (Fédération Française des Organismes, Commissionnaires de Transport) は、フレイトフォワードラー及び代理業者の協会であり、会長は J. Chabrerie 氏である。
- ・輸送及びロジスティクス連絡委員会 (CLTL: Comité de Liaison des Transports et de la Logistique) は、前ダンザス社長 J. C. Berthod 氏を委員長とするものであるが、フランスの最も重要な輸送協会、例えば、FNTR, AFTRI, CLTI, FFOCT, FNTV および専門輸送協会 (Funds, 引越し, 冷凍品輸送など) を結束するものである。

この連絡委員会は、常にフランス政府と交渉しながら、政策の調整にあたっている。

UFT (Union des Fédérations de Transport/Union of Transport Federations) と呼ばれる小委員会は、Jehean de Marne 氏を長とする小委員会であるが、労働組合との団体交渉を担当している。UFT は、フランス経営者全国会議 (CNPF: Conseil National du Patronat Français) の一翼を担い、特に1997年11月にフランスで発生したトラックドライバーのストにおいては大いに活躍した。

また、この他に、UNOSTRA (Union des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles) と呼ばれるトラック協会があるが、こちらは大部分が規模の小さなトラック会社がメンバーであり、約5,000社の会員会社がある。この協会は、前述のUFT には所属していない。

旅客道路輸送に関する協会としては、FNTV (Fédération Nationale des Transports de voyageurs) がある。1995年まではFNTR と同じ建物の中にあっただが、最近引越ししている。FNTV は1993年以来、独立の法人である。

3-2 トラック協会のこれまでの諸活動

3-2-1 情報提供

FNTR のメンバーは、彼らの事業に影響を及ぼしそうな、いかなる些細な出来事についても、その情報を“Circular Notes”や“the Road Transport Letter (LTR)”を通じて直接入手することができる。全国的な、あるいは地方の恒久的なメンバーは、“Flash Professional Information Bulletin (FIP)”によって、情報を得ることができる。

AFTRI の場合、メンバーは40カ国の“Country sheets”を常に更新された形で受け取ることができる。また、国際的な情報は、“Circular letters”及び“Liaison Bulletin”により常に最新のものが提供されている。

3-2-2 業界の声の代表者、対外活動

FNTR はトラック業界のスポークスマンである。所管当局との会合において、FNTR はトラック業界の代表として発言する。FNTR はそのメンバーの既得権を守るとともに、メンバーの日々の活動を発展させるために最善の努力を払っている。これらの目的の実現のため、FNTR は運輸政策や立法の草案作りに参加している。FNTR はその専門委員会を通じて、常にトラック会社の利益を守り、その要求を実現していくために具体的に段階を追って事にあたっている。

FNTR は、日常の輸送業務をしばしば妨げるような全国、地方、そして地域における様々な規制と戦っている。

FNTR は AFTRI と協力しながら、国際的な輸送活動の進展にも努めている。1993年に導入されたヨーロッパ単一市場の考え方は、規則的な市場を自由市場へと移行させた。しかしながら、技術的、社会的に、そして財政的にも競争条件が十分に調整されておらず、監視機構も不十分であり、また罰則規定の統一も図られていないため、FNTR 及び AFTRI は、ブラッセルにある IRU の連絡委員会などにおいて状況改善のための戦いを続けることに留まらず、ヨーロッパ議会や EU 委員会に対しても、また、プレッシャーをかけ続けている。

FNTR のもうひとつの重要な役割は、道路輸送のイメージの向上を図ることである。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的社会的な役割を関係者や、一般大衆に常に強調している。このような理由から、FNTR は、トラック産業の評判にとって有害な数々の先入観を払拭するために、関連する資料や意見を数多く提出している。

フランス運輸省の後援を得て、AFTRI は“より高品質なフランスを築くために”というスローガンの下、次のようなアクションプランを実行に移そうとしている。

- ・フランスのトラック会社及びバス会社の競争力を確保すること
- ・ヨーロッパ域内及び第3国でのより調和のとれた競争を維持すること
- ・法規制及び行政手続きの簡素化を獲得すること
- ・中小企業の財政を支援すること
- ・国際輸送において直面している困難(課税水準、国境通過の際の障害など)に対してフランス当局の認識を改善すること

3-2-3 助言, 専門知識及び支援

フランスでは, FNTR 本部の専門サービス部会と直接結びついている Department Unions が, トラック会社の抱える経営問題, 経済的, 社会的, 財政的, そして技術的な困難性などについて助言を与えている。

また, FNTR のメンバーは, 例えばストライキ期間中あるいは訴訟手続きが進められているなどの場合, 直接, FNTR 本部から支援が与えられるという優位性も有している。

3-2-4 職能訓練

フランスでは, FNTR, および AFTRI のいずれにおいても, 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/ Association for the Development of Vocational Training on Transport) と呼ばれる独立した協会が, これらを担当している。

3-2-5 道路交通安全

フランスでは, FNTR 及び AFTRI が次にあげる機関と協力しながら, 数多くの国内及び国際交通安全キャンペーンに参加している。例えば, 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 などの機関である。

これと同時に, FNTR はその会員や一般大衆向けに多種多様な出版物を発行している。これらはトラック産業が安全性向上のために多くの努力を払っていることを強調する内容となっている。

3-2-6 環境対策

フランス及びドイツでは, それぞれ FNTR 及び BGL がトラックの走行に伴って発生する汚染の影響を極力軽減するために, 次のような計画を実行している。

- ・石油会社と協力しながら, ディーゼルオイルの品質向上を目指す計画
- ・トラックメーカーと協力しながら, 車両の技術改良ならびに排気ガスの軽減を目指す計画

1996年以降, EURO 2 標準は, ヨーロッパの国々で適用されている。これに加えて現在, 上述の2つの連盟において, EURO 3 及び4 標準の適用, すなわち粒子状浮遊物質の削減を含むことになる標準の適用について討議されているところである。

3-3 規制緩和後のトラック協会の対応

3-3-1 組織改革

トラック会社の新しい要望に沿うために、FNTRはその機構を修正した。FNTRの役割は、ダイナミックな環境を創造し、恒久的なスタッフおよびすべての利害関係者との間において、優れた橋渡し方策を発見することにあると明文化された。

FNTRは新しい環境に対応するために、自らを次のように変えようとした。

- ・効率性を高めるために旅客の問題と貨物の問題とを分離した。FNTRは法的に独立の組織となり、他の地区へ移転した。
- ・総務部内部の垣根が取り除かれた。この結果、内部の情報交換はよりスムーズになり、また効率性も向上した。
- ・地方協会の機能が強化された。なぜなら、地方協会は部局組織 (Department Unions) と FNTR 本部との関係にとって不可欠なものだからである。

3-3-2 新たな助言, 専門知識, 支援

フランスでは、トラック産業の将来に備えるために、FNTRに対して先見性が求められている。仮に将来の交通がどうなるか不明瞭であっても、FNTRは産業の健全性を確かなものとするために、長期的な視野で解決方法を考えなければならない。このような観点から、FNTRは、トラック産業にとってより高品質な政策を策定するために、その草案作りに参加している。

FNTRはまた、トラック企業の経営近代化という観点から、新技術の奨励にも努力している。例えば車上のデータ加工装置、EDIなど、この分野での競争という観点から鍵となるような新しい技術の奨励である。さらに大きな視野で、FNTRは輸送需要の拡大に伴って発生する様々な問題、例えばトラック会社間の調和のとれた事業展開、環境対策などを推進するために重要な役割を果たそうとしている。フランス国有鉄道 (SNCF) との複合輸送を進めようという動きも、このような目的に沿うためのひとつの姿勢である。

3-3-3 商業的サービスの展開

FNTRは、FEDEMATICと呼ばれるデータ通信サービスを設置し、VIDEOTEX (MINITEL) を通じて情報提供を行っている。これは今日的で具体的な、興味ある情報を即座にメンバーのトラック会社に伝えるものである。

一方、AFTRIは様々な書類を販売している。例えばデンマーク、ドイツ、ルクセンブルク、オランダなどの道路地図や、オーストリアのエコカード、CMR 荷送状、ヨーロッパ運輸相会議により発行された ECMT 承認証明書及びステッカー、TIR カルネ、域内輸送保証書などの書類である。AFTRIはまた、何種類かのクレジットカードも発行してい

る（イタリア自動車道のための VIA カード，スペイン自動車道用の RESSA，ディーゼルオイル用の FINA などのカード）。その一方で，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。

しかしながら，商業的サービスによる収入は依然として低い水準にあり，AFTRI が受け取る収入のうち，これら商業的サービスによるものは10%以下である。

3-3-4 物品ならびに書類の販売

フランスでは，FNTR 関係書類は，SETR (Société d'Éditions du Transport Routier) という道路輸送関係専門の出版社から販売されている。

3-3-5 商業企業ならびにパートナーシップ

フランスでは，AFTRI が WESTERN TELECOM 社と共同で，フランスの国際輸送に従事するトラック会社が外国へ電話する際に，最低料金が適用されるシステムを構築している。

4. ドイツ

4-1 トラック協会の発展経緯

ドイツでは，BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik/Federation of Freight Transport by Road and Logistics) が，ちょうど創立50周年を迎えたところである。BGL のメンバートラック会社は，約38万人の従業員を抱え，24万台のトラック及びトラクター，そして16万台のトレーラーを運行している。

AGF (Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr/Working Community of Long Distance Freight Transport by Road) の名前で，第二次大戦後初めて創設されたドイツのトラック協会は，1947年9月，Schleswig Holstein at Kuprunder Lake に産声をあげた。この場所は依然として占領軍によって管理されていた地区であった。戦後間もないこの時期，道路輸送会社にはドイツ国民の基本的な要求を満たすことが求められており，この活動の遂行のためには，トラック会社はドイツの行政当局及び占領軍当局と絶え間なく話し合う必要があったからである。当時，トラック会社は，一方で古い車両をだましだまし使い，部品やタイヤ，それにガスエンジン燃料用の木材を確保することに忙しく，他方で主に燃料用木材や石炭といった基礎商品を市民に提供することに忙殺されていた。

他に4つのトラック協会が同時に創設された。引越し，短距離貨物トラック輸送，旅客道路輸送に関係する協会，そして道路輸送関係荷主協会の4つである。全てのトラック協会の活動は，共通の利益を守るために中央労働委員会によって統括されていた。

AGFは、まもなく英国占領地の Bielebach から米国占領地の Offenbach へ、そして次には Frankfurt am Main の Brothers Grimm street へ移転した。なお、この AGF の移転に際して、旅客輸送協会及び短距離貨物トラック協会も同時に移転している。AGF が、現在地のフランクフルトの Breitenbachstrasse 1 番地に引越したのは、その後の 1962年のことであった。

SVG (Strassenverkehrsgenossenschaften/Cooperatives of road transport) もまた、同時期 (1946/47年) に創立された。この組織は、共同購入によってそのメンバーに安価に商品を提供するために結成されたものである。

1952/53年頃に、AGF はボンに連絡事務所を設置したが、今でもここに事務所があり、Thomas Mailer 氏が所長を務めている。

1956年には、Rieneck に長距離トラック運転者のための学校が創設された。

1964年11月、広報紙キャンペーンを機会に、AGF は BDF (Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehr/Federal Association for German Long Distance Freight Transport by Road) に名称変更された。

これ以降、BDF により定期広報紙サービスが続けられている。この広報紙の目指すところは、道路輸送に対する厳しい攻撃に打ち勝ち、長距離トラック輸送に対するイメージを向上させるというものである。この目標のために次のスローガンが導入された。“より遠くへ、早く、よいサービスで (Far, quick, good)” は、以来30年以上も同協会の指針となっている。

1989年に BDF の連絡事務所がブラッセルにオープンした。これは EU の運輸政策の進展に関する情報をより多く集め、将来の政策決定に際して何らかの影響力を持つという狙いである。現在の連絡事務所長は Wilhelm Dreskornfeld 氏である。

1996年、BDF はその名称を BGL に変更した。これは輸送の新たな発展と次に示す将来に関わるキーワードに対応するような、より近代的なイメージの波及を狙ったものである。すなわち、“より力強く、より多くのサービスを、より高品質で”というキーワードである。

ドイツの道路輸送会社は、第二次世界大戦以前の1926年に、RDV (Reichsverband Deutscher Auto-Ferntransportunternehmer e.v./Association of Operators for Long Distance Transport by Automobiles in the German Empire) が創立された時に、既に結束されていた。しかしながら、1933年、国家社会主義の台頭によって、RDV は解散され、RKB (Reichkraftwagenbetriebsverband/Association of Trucking Enterprises of the German Empire) に組織変更された。この RKB は厳密な国家管理下に置かれたが、終戦の年、1945年に占領軍により解体された。

BGL の運営は Presidential Executive に委ねられ、BGL の会長が主導権を握っている。この他に General Assembly によって指名された 6 人の副会長がいる。Presidential

Executiveにより準備された政策の基本方針は、Management Executiveにより実施に移される。このManagement Executiveには、副理事1人と10の委員会が含まれている。

委員会は、地方組織及びトラック会社の代表者らによって構成されている。委員会は、必要な技術をすべて供給し、会員の草の根的な意見を広く収集している。これらの委員会により、BGLは道路輸送部門に関わる組織的、技術的、社会的、経済的、そして環境などに関する諸問題に対処しうるのである。以下は10の委員会のそれぞれの概要である。

- ・技術委員会 (The Technical Committee) は、主に移動体及び車両やコンテナの重量、寸法などの標準化に関わる諸課題に取り組んでいる。
- ・料率委員会 (The Tariff Committee) は、強制タリフが効力を持っていた規制緩和以前の時点で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 (The Vocational Training Committee) は、運転者及びトラック会社に対する継続的な訓練に関与している。
- ・国際輸送委員会 (The International Transport Committee) は、ドイツの国際道路輸送の発展にとって重要な推進力となっている。
- ・保険及び法務委員会 (The Insurance and Legal Affairs Committee) は、道路貨物輸送を規制する法律の最新情報の入手などに主導的な役割を演じ、また、輸送関係法がトラック産業にとり具体的にいかなる問題をもたらすことになるのかを検討している。
- ・社会政策委員会 (The Social Policy Committee) は、70年代、80年代にEUの社会規制政策が起草された時には、決定的な影響力を持っていた。今日でも、それらの規制をよりフレキシブルに、より適応しやすくするために貢献している。
- ・基礎経済問題委員会 (The Basic Economic Affairs Committee) は、1974年に創立されたが、戦略的な観点からBGLのPresidential Executiveに対して助言を与えている。また、トラック関係者との協調関係を強化する様々な政策の策定にも携わっている。さらに、コスト計算の近代的なシステムの創出についても積極的である。また、この委員会は、トラック輸送の質的向上にも努めており、最近のBGLの創設、ならびに新しい哲学作りにも強い影響を及ぼした委員会である。
- ・交通安全及び環境委員会 (The Traffic Safety and Environment Committee) は、いち早く、1973年に創立されている。当委員会は、DVR(Deutsche Verkehrssicherheitstart/German Council of Traffic Safety: ドイツ交通安全委員会)との密接な協力関係の下にBDFの交通安全計画を担当してきた。この計画は、1996年に改正され、Fuldaで開催された前回のBGL全体会議に提示された。この新たな計画は、交通安全をトラック会社の戦略的な目標として据えようというものである。
- ・危険物委員会 (The Dangerous Goods Committee) は、1980年に設置された。この委員会は、この複雑な領域の事柄に関して、Presidential ExecutiveならびにManage-

ment Executive に助言を与えるものである。

- ・広報及び宣伝委員会 (The Public Relations and Advertising Committee) は、60年代に設置された。その役割は、トラック輸送に対するよいイメージを育み、トラック会社が提供するサービスを広く印象付けることにあった。この委員会は、その目的に沿うために、記者会見を行い PR キャンペーンを展開している。この委員会はまた、新しい BGL の宣伝スローガンも立案している。

これら10の委員会に加えて、21の地方メンバー組織が、国内の15の地域に設置されている。

BGL は、次の3つの専門的な組織と密接な関係にある。

- ・まず第一は、温度管理輸送を手掛ける営業用トラックの組織 (TD: Transfrigoroute Deutschland) である。この組織の会長は、Walter Dietrich Hantz 氏である。
- ・次いで BSK (Bundesfachchgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten/Federal specialized Group for abnormal transport and cranes) である。この組織も上記の TD と同じ住所に事務所を持っている。その運営委員会は4人のメンバーで構成され、専務理事 (Managing Executive) は、Walfgang Draaf 氏である。
- ・最後のひとつは、BGL Infoservice 有限会社である。この会社は法的には BGL とは別法人であり、商業ベースで様々な情報を BGL に提供している。

この他に次の2つの連邦組織が BLG と密接な関係にある。

- ・ボンにある VKS (Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure) は、道路輸送に関わるドイツの荷主を結束する組織である。Michael Kubenz 氏が会長を務め、Gregor Schild 氏と Michael Werner 氏の2人の理事をおいている。
- ・BZG (Bundes-Zentralgenossenschaft Strassenverkehr, e.g./Federal and Central Cooperation Organization for road transport) は、22の地方輸送協同組合の中央組織である。トラック会社によって運営されており、BGL メンバーに対して商業ベースでサービスを提供している。

さらに、自家用トラック道路輸送を代表する組織として BVW (Bundesverband Werkverkehr und Verlader/the Federal Union of Own account Operators and Shippers) がある。BVW はドイツ商工会議所 (DIHT: Deutsche Industrie und Handelstag/Chambers of Commerce and Industry) と密接な協力関係にある。DIHT は数多くの地方事務所を擁し、その中には輸送部も含まれている。DIHT は職能訓練も行っており、ドイツ行政当局との日常的な関係が維持されている。

旅客道路輸送については、BDO (Bundesverband Omnibusunternehmer/Federal Association of bus operators) により代表されている。

4-2 トラック協会のこれまでの諸活動

4-2-1 書類, 情報, 出版物

BGLは“年次報告”を出版する一方で, “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発表されている。

4-2-2 業界の声の代表, 対外活動

AGF, そしてBDFを引き継いだ形のBGLは, ドイツのトラック会社の利益を守り, その業務を発展させてきた。

印象的なロビー活動は, 過去及び現在の随所にその例を見出しうる。1952年9月のはじめ, それまで適用されていた1936年規制にとってかわって, 新しいトラック輸送関連法案が立案された。AGFは, 懸案となっている内容の重要性を認識し, その問題に全面的に没頭した。

1957年から1960年にかけて, AGFは, トラックの重量や寸法を減じることを目指した法の草案に対して激しく戦った。最終的には妥協案として, 総重量32トン, 軸荷重10トン, 最大車長16.5mで落ち着いた。

同期間中に, AGFは, 鉄道保護のために道路インフラの利用者に対する税金の増額をもくろむドイツ政府の執拗な攻撃に対しても抵抗した。

重量及び寸法に関する戦いはその後も続いたが, 1964年には, 大型化が認められ, 総重量は32トンから38トンに, また車長も16.50mから18.00mに変更された。(注: 1986年以来, EUの総重量は40トン, 軸荷重11トン, 車幅2.55m, 車長は18.75mとなっている)

3年後, AGFはBDFに引き継がれたが, この時にも, LEBER計画と呼ばれるドイツ政府の新たな攻撃に対抗しなければならなかった。この計画は再度, 鉄道保護のために立てられたものであり, 長距離道路輸送量を35%削減しようというものである。そのための方法としては, 燃料及び輸送量に対する増税が想定されていた(営業用トラック1トン・キロ当たり1ペニツヒ)。BDFの努力により, 最終的にはこの危機は回避された。

その後, インフラ費用支払い問題が再び現れた。BDFは1972年, 専門家による代表団をアメリカ合衆国に派遣し, アメリカ州ハイウェイ協会(AASHO)テストをめぐる状況について研究した。しかし, 代表団の調査結果に対してドイツ当局は反対した。BDFの主張が認められるまでにはその後, 数年間を要した。

BDFは, 次の事柄に対しても大きな影響力を行使した。

- ・70年代の交通規制の緩和
- ・車両税の大幅な減額
- ・移動体に関わる基準を国内基準からヨーロッパ基準に移行させた(今日でもBGLによって, 照明やブレーキなどの分野で, このような標準化が進められている)。

BDFは, トラック産業の将来にとって, PRが重要であることを十分に認識してい

た。1971年早々、より親密なドイツトラック産業のイメージを形成するために BRUMMI シンボルが作られた。

なお、BDF は、複合輸送を推進し、環境保全を果たすことを目的に、トラック会社及びドイツ国鉄との共同出資会社、KOMBIVERKEHR 社の設立に熱心だった時期もある。

4-2-3 助言, 専門知識, 支援

ドイツにおいては、AGF と同様に、BDF も優れたノウ・ハウを有することで有名であった。BGL も様々な契約や保険に関わる法律問題について、専門的な立場から支援をすることで、この評判を引き継いでいる。

BGL は、また、通関手続きや国際的な合意事項及び協定に関連して生ずるすべての困難な問題に対しても支援している。

BGL は、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、メンバーに対して良い車両や装置をいかに選択するかについてもアドバイスしている。

車両や陸送用コンテナの重量や寸法などに関わる標準化の動向について、メンバーはいつでも BGL からアドバイスを受けることができる。

4-2-4 職能訓練

ドイツでは、1956年に AGF によりトラック運転者のための学校が創立されたが、内容に改良を加えながら、今日でも講義が続けられている。ドライバー訓練の近代化を目指す新しい規則が1998年8月1日に実施されることになっている。この新しい計画では、ロジスティクスや貿易に関するコースの他に、いかに消費者に対応するかといったコースも設けられ、訓練の質の向上が期待されている。その他にも、ドイツのトラック会社や荷主の経営技能の向上のためのコースが定常的に開設されている。

4-2-5 道路交通安全

ドイツでは、1973年から74年にかけて、BDF とドイツ交通安全委員会(DVR: Deutsche Verkehrssicherheitsrat) とが共同で、ひとつの重要な道路安全計画を実行した。この計画は、トラック会社に対してさらに道路交通安全の問題について考えさせることを狙いとしていた。2年後、連邦交通省により、“Big BRUMMI and law of nature” と題された映画が作られた。この映画はトラックのもつ特徴に対して、さらに注意を喚起することを目的に作られたものである。交通量が依然、増加しているにもかかわらず、犠牲者の数が減少したため、その映画の効果には目を見張るものがあった。

1986年には、BDF が後押しする道路安全キャンペーンが展開されたが、そのスローガンは、“Reduced visibility, reduced speed: スピードを下げ、よく見よ” というもので

あった。

今日、BGLはヨーロッパ道路安全連盟(ERSF)及び国際道路輸送連盟(IRU)によって進められているプロジェクトに参加することにより、交通安全運動を続けている。このプロジェクトは、“Together on the road with the big boys”と名付けられており、道路上でのパートナーとして、トラック、乗用車、バイクがそれぞれとるべき行動が示されている。

BGLでは、安全ベルト、安全な積付け、トラックの車両後部に乗用車が突っ込んでしまうことを防止するシステムなどに関する研究も進めている。

4-2-6 その他の基本的な活動

ドイツでは、1947年に道路輸送協同組合(SVG)が設立されているが、この協同組合は、多くのトラック会社の経営基盤を支えてきた。この協同組合は、交換部品、タイヤ、様々な装備品を取り扱う卸売業として中央集中購入システムを採用してきた。ドイツ輸送銀行(DTB)と呼ばれる特殊な銀行もできている。この銀行を利用することにより、中小規模トラック会社は、その日々の事業のために、より有利な融資を受けることができる。

ドイツのトラック会社は、KRAVAGという名称の彼ら独自の保険会社を有しているが、この保険会社は、他よりも有利な条件の下にその保険料率を設定している。

4-3 規制緩和後のトラック協会の対応

4-3-1 組織改革

1947年以降、一般に用いられていた道路輸送に関わる長距離と短距離の区分は、自由市場の時代となった現在、もはや使用されてはいない。

また、ドイツトラック連盟(the German Federation of trucking operators: BDF)という名前までもが変更され、新たなスローガンも採用されている。

4-3-2 広報活動の強化

BGLは、トラック産業のイメージアップのために力を注いでいる。BGLは、輸送関係の展示会や発表会などに参加することにより、機会あるごとにトラック産業の存在を社会に対して広くアピールしている。

名称は変更され、シンボルは新しいものとなった。

- ・ドイツトラック協会は、新しい名前“BGL”となった。
- ・この新しい名前には、ロジスティクス概念が盛り込まれている。
- ・BGLは、伝統的なスローガン“より遠くへ、早く、よいサービスを”を維持する一方、鮮やかな緑色の“明日に向かって：Underway towards tomorrow”という新しい

スローガンを導入している。

- ・ “Transport made in Germany” のサインも変更され、人々の目を引く “ロジスティクス” を含むサインへと切り替えられた。

トラック輸送ならびにロジスティクスサービスの水準の引き上げが極めて重要と認識している BGL は、1996年10月の全体会議において、攻撃的ともいえるキャンペーンを打ち出している。この席で、いくつかのトラック会社が初の “品質シール” を獲得した。

品質基準は、品質の専門家ならびに BGL の環境保険部会により設定されている。1996年の場合、その輸送ならびにロジスティクスサービスの信頼性、その安全や環境に対する取り組みが評価されて7社に対して品質シールが授与されることになった。

ドイツ当局ならびに報道機関にも好意的に受け止められたこの BGL の試みは、トラック産業が社会に受け入れられ、その暗いイメージを払拭するための重要な第一歩である。

BGL ならびに BZG によって組織された実施部隊は、ドイツ各地で BGL “Quality seal” の獲得条件を満たすためにはどうすればよいかについて、説明を続けている。

4-3-3 新しい助言，専門知識，支援

競争の激化に対処するための方策として、BGL は費用情報ならびにロジスティクスを強調している。

a. 費用情報システム

自由市場においては、価格戦略がますます重要性を帯びてくるため、トラック会社は、その輸送やロジスティクスサービスに関わる原価を速やかに、しかも正確に計算できなければならない。

このような変化に気付いた BGL は、データ処理技術を活用することにより費用情報システムの効率化に力を入れている。主な課題は、トラック会社が思惑で主張している経済論議を適正価格データで裏付けされた場に持ち込むことにある。そうすれば、トラック会社と顧客との話し合いは、よりバランスのとれた、大幅な喰い違いのない状況に一步踏み込むことができよう。

費用情報システムは、近代的なトラック産業にとって、その輸送及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、現在、不可欠な道具となっている。また、この有用なシステムは、すべての関係者に、トラック産業を巡る現在の経済環境及び将来のそれに関する情報も提供するものである。

b. ロジスティクス

BGL は、規制緩和の衝撃に直面し、ドイツのトラック産業はそのまま持っている資質に集中すべきであると考えようになった。すなわち、さらに柔軟に、さらに市場を志向した、そして何よりもロジスティクスのノウハウを備えた企業になるべきという考え方で

ある。すなわち、収益性は、もはや単に長距離を走ればよいということでは得られず、顧客のニーズを満たすためのロジスティクスを拡大していく以外に収益性確保の途はない。トラック会社は、その顧客との間にパートナーシップを築くべきであり、“ジャストインタイム輸送”や“効果的な顧客対応：ECR”といった概念の高度化を図る必要があるという主張である。このような進化は、BGLによって強力に支持されている新しい情報伝達技術を活用することにより可能となっている。

4-3-4 商業的サービスの展開

BGLがその財政をコントロールしている商業的な会社、BGL Infoservice 有限会社は、様々なサービスを提供している。

また、ドイツ全土をカバーする道路輸送協同組合 (SVG) は、BZG からの詳細な指示に基づき、ディーゼルオイル、潤滑油、タイヤ、自動車部品、様々な装備品などを卸売価格で供給する他、クレジット、銀行、保険、駐車場及びサービスステーション施設などの業務も手掛けている。

4-3-5 物品及び書類の販売

ドイツでは、書類は BGL Infoservice 有限会社という名称の商業会社を通じて販売されている。物品や装備品などは道路輸送協同組合 (SVG) を通じて入手できる。

5. イタリア

5-1 トラック協会の展望

イタリアは、西ヨーロッパ諸国において唯一、国内輸送市場の規制緩和がまだ実施されていない国である。ただし、イタリアでは国際輸送の分野においては、一部規制が緩和されており、また、カボタージュに関する規制緩和が大きな関心事となりつつある。

イタリアの道路輸送オペレーターたちの組織は、とりわけ複雑である。イタリアには数多くの協会や連盟などが存在するが、それらは時に、それぞれの政党と結びついている。したがって、これらの協会や連盟に共通するアプローチを見つけることは困難であり、また、道路輸送に関わる利益を守るための共通の政策もみあたらないような状況にある。主な協会は次のとおりである。

- ・ ANAC (Associazione Nazionale Autoservizi Concessione)
道路旅客輸送を代表する協会である。
- ・ イタリア交通輸送連合 (CONFETRA: Confederazione Generale Italiana del Traffico e dei Trasporti)

この強力な連合は、輸送及びそれに付随する活動を結束している。またブラッセルに

は代表部が設置されている。

- ・全国自動車輸送企業協会 (ANITA: Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici)

この協会は、道路を利用する旅客輸送ならびに貨物輸送のオペレーターを代表するものである。イタリアでは、その輸送能力の大きさ、また大規模な輸送企業が多数参加しているという意味で最大のトラック協会である。

- ・ UNATRAS (Unione Nazionale dei Trasporti)

この協会は、次の2つの組織から成っている。

- FITA (Federazione Italiana Trasporti Automobilistici) : 大半がトラック1台だけの小規模なトラック会社の集まり

- CNA (Confederazione Nazionale del Artigianato) : 職人たちの全国連盟

- ・ イタリア商工会議所, 職人, 農業者連盟 (UICCIAA: Unione Italiana delle Camere di Commercio, Industria Artigiana e Agricolture)

この連盟には職業道路輸送部門があり、とりわけ TIR カルネや EC 移送保証書に関連する輸送を行っている。

- ・ CONFINDUSTRIA (Confederazione Generale dell'Industria Italiana)

イタリア産業総同盟は、イタリアの主要な経営者同盟のひとつである。自家用道路輸送を行う活動的な輸送部門を擁している。

- ・ イタリア道路輸送連盟 (FAI: The Italian Federation of Road Transport)

これはトラックオペレーターによって組織されたものである。全国会議によって選任された指導者会議がリーダーシップをとっている。この協会は、イタリアで最も重要な協会という訳ではないが、ヨーロッパの道路輸送を巡る新たな環境に対し、イタリアの他のいずれの協会に比べても最も迅速に対応した協会という意味で、今回の調査対象に選定している。

5-2 トラック協会のこれまでの諸活動

5-2-1 書類作製, 情報, 出版

FAI の主な出版物は、次のとおりである。

- ・「トランスポートオペレータージャーナル (GT)」は、毎月発行され、トラック会社に有益な情報を提供している。
- ・「ヴェレティン (BT)」は、道路輸送に関する時々話題を提供している。Eメールやテレビデオシステムが設けられており、最新のデータや情報が会員に送られている。

5-2-2 業界の声の代表者, 対外活動

FAI は、30年以上にわたって、道路貨物輸送に関わる重要なスポークスマンとしての

役割を果たしてきた。FAIは、実際、国内及び国際トラック輸送の発展に大きく貢献してきたが、次に掲げるイタリアの諸組織において、常にトラック産業を代表している。

- ・イタリアトラックオペレーターに関わる規則集（規定集）中央委員会
- ・国際貨物輸送諮問委員会
- ・労働訓練中央委員会
- ・原価計算のための合同省庁会議
- ・道路輸送技術委員会
- ・窃盗、強盗対策委員会

FAIはまた、前出のUICCIAAと協力関係にある。さらにFAIは、内部会員というレベルでIRUのメンバーでもあり、UETR（ヨーロッパ輸送連盟）のメンバーでもある。

FAIは、これまで多くの提案をして、重要な改革を進めることにも力を発揮している。具体的な例としては、1990年の4月及び6月の財政軽減法ならびに1997年2月の訓練契約法などがあげられる。

FAIは現在、関連する他のイタリアの組織と協力しながら、廃棄物の処理、輸送に関わる国内規則集の準備を続けている。また、FAIは道路輸送監視塔の設置に向けても努力している。

5-2-3 助言、専門知識、支援

FAIの専門知識は次の分野で展開されている。

- ・財政問題
毎週金曜日、専門家がFAIの本部においてこの問題に関する助言や具体的な指導を行っている。
- ・医療保険、社会保障、労働組合による不稼働（混乱）などについて専門的な助言を与えている。
- ・法的な問題
毎週金曜日、FAIの本部には法律の専門家が待機している。彼は、負債回収や、ハイウェイ規則違反に対する償還請求などの問題に対応している。
- ・技術的な問題
 - －車両の状態
 - －危険物輸送時に求められる技術的な要件
- ・総務及び財務的な問題
 - －運転制限の取消し
 - －原価計算

この他に、次のようなそれぞれの分野の専門家が配されている。すなわち、環境、輸送契約、特殊輸送（化学薬品、小荷物、引越し、規格外品）などの分野である。

5-2-4 職能訓練

FAI は、Mario REMONDINI インスティテュートと共同で、職能訓練のための様々なコースを設けている。このインスティテュートは、1985年に設立された道路輸送学校である。この学校は、トラック産業への参入に関わる EC 指令に基づき、イタリア国内での申請を促進する目的で創設されたものである。この指令には、正しい訓練計画のために必要な処置が盛り込まれ、また、運送人の責任を遂行するために不可欠な項目がリストアップされている。

FAI は、上記の訓練学校の創設に深く関わっているが、その目的は、職業道路輸送オペレーターのモラルならびに社会経済的なレベルの向上にある。このインスティテュートが提供する訓練は、中小規模トラック会社を対象にするのみならず、トラック1台のみの職人や、自家用及び共同で輸送に従事する人々をも対象としている。

次に掲げるコースに専門家や有能なインストラクターが配されている。

- ・貿易入門（国内及び国際）
- ・トラック会社の商業的経営
- ・コスト分析及びコスト管理
- ・人事（雇用及び解雇）
- ・貨物輸送の心得
- ・危険物輸送（ADR 資格）に関する継続的な訓練

この他に、道路輸送に関する特別安全コースが企業内研修の形で設けられている。

5-2-5 環境対策

FAI 及びその他のイタリアのトラック協会は、環境問題に関して特別な合同会議を設置している。これは、イタリアのトラックオペレーターに対して、この問題の緊急性をさらに認識させるためのものである。

5-3 規制緩和後のトラック協会の対応

5-3-1 新たな助言、専門知識、支援

FAI は、そのメンバーに対して保険に関わる助言を与えている。

- －被害を鎮静化するために
- －保険政策を研究し分析するために
- －トラック会社の保険適用範囲を最大限利用するために

FAI はまた、データ及びテレデータ加工技術の専門家を配置している。これは、トラック会社の輸送サービスの品質及び生産性の向上を狙ったものである。

FAI は、Mario REMONDINI インスティテュート内において、ロジスティクスの考え方を取り入れるためのコースを開いている。さらに、FAI は、イタリアの Cuneo に先

端的な技術改良センターも設置している。

5-3-2 商業的サービスの展開

FAIは、会員に対して次のようなサービスを提供している。

- ・VAT 償還サービス

イタリアのトラックオペレーターがヨーロッパ内で支払ったVATに対して適用されるシステムである。

- ・負債回収サービス

資金不足に対処しなければならないメンバーを救済するために考案されたものである。

- ・クレジットカード

FAI モーターウェイサービスは、イタリアのモーターウェイでVIAカードを利用した場合、通行料金の30%を割引くものである。

フランスのモーターウェイ、モンブラン及びフレストネル(CAPLIS)、さらにイギリスへ渡るフェリーを利用する際に利用可能なカードも準備されている。クレジットカードは、イタリア国内及びフランスのモーターウェイの一部で、ディーゼル油や潤滑油を購入する際に有利な扱いとなる。(IP オイル, credito ディーゼル, イタリアフィナ, マルチなどの各カード)

5-3-3 物品ならびに書式の販売

協会が直接行うのではなく、関連の企業が物品ならびに書式の販売にあたる状況は、ドイツやフランスの場合と似ている。また、ポルトガルのANTRANやスペインのASTICの場合も同様である。

6. ベルギー

6-1 トラック協会の発展経緯

ベルギー道路輸送者連盟(FEBETRA: the Belgian Federation of Road Transport Operators)の本部はブラッセルにあり、理事長が統括しているが、ここには、法律、社会、財政、対外関係及び商業の各部が設置されている。FEBETRAには、また、技術委員会が設置されているが、この他にも以下に示す領域に関わる専門委員会が設けられている。

- ・社会情勢
- ・通関問題 (TIR 会議)
- ・温度管理輸送
- ・ハト輸送

- ・危険物輸送（ADR 登録）
- ・ダンプカー輸送
- ・商品車輸送
- ・生きた動物の輸送
- ・混載輸送
- ・違法輸送

FEBETRA の提供する様々なサービスについての説明は、求めに応じてオンブズマンによりなされる。彼は、メンバーの意見に耳を傾け、それぞれの固有の問題の解決のために努力している。

FEBETRA は10の県を9つの地方支部で代表している。ブラッセル以外の地方の会員が FEBETRA の本部に直接、参加することは可能である。ただし、その会費の一部は、その会員が所在する地方の支部にも振り分けられることになる。

ベルギーにおけるこの他の交通関連の協会としては、次に示すとおりである。

- ・自家用の道路輸送会社を代表するベルギー企業連盟（FEB: Fédération des Entreprises Belges）
- ・道路旅客輸送では、ベルギーバス輸送連盟（FBAA: Fédération Belge des Exploitants d'Autobus et d'Autocars）が、代表的な機関である。

6-2 トラック協会のこれまでの諸活動

6-2-1 書式、情報、出版物

FEBETRA の道路輸送に関わる見解は、通常、記者会見及びプレス発表の形で表明されている。緊急の情報については、全ての会員に配付されている“フラッシュシート”を通じて伝達されている。

道路輸送部門に関わる事象については、昨日まで真実であったことが、明日もまた真実であるとは限らないほど、日々目まぐるしく変化している。したがって、FEBETRA は、現在の輸送の状況を伝えるために、連絡会議、セミナー、シンポジウムなどを定期的で開催している。

「インデックス」と呼ばれる4カ国語で記されたガイドブックは、専門的な輸送を行っている会社を探す荷主にとって必携の書である。これによって、彼らが探しているいかなる会社をも発見可能である。

FEBETRA が発行している出版物には、保険や環境規制、国内及び国際廃棄物輸送、ベルギー国内及び国外の道路罰則規定などに関わるものなどがある。

ベルギーのトラックオペレーターが日々必要とするような書式、例えば CMR 混載用紙、カボタージュカルネ、オーストリア関係書式、TIR カルネ、EC 通関書類などは、FEBETRA から入手可能である。

ヨーロッパ内の特定の国に関する一般情報や通行禁止、通行規制に関する情報、また、許容される重量や寸法などに関する情報は、いつでも FEBETRA 情報サービスから引き出すことができる。

6-2-2 業界の声の代表者，対外活動

FEBETRA は、国内及び国際のいずれにおいても、トラックオペレーターの声を代表するスポークマンである。

FEBETRA は、国内的には次のような機関と恒久的で建設的な関係を築き続けている。

- ・通信及び社会インフラ省
 - ・公共土木省
 - ・労働雇用省
 - ・中小企業省
 - ・道路輸送協会 (ITR)
 - ・労使均衡全国委員会 (National Committee with parity of representation Employers and employees)
 - ・全国事故防止協会
 - ・特殊貨物輸送合同省庁委員会
- さらに、国際的な機関としては、次のようなものがある。
- ・相互合意に関する混成委員会
 - ・ベネルクスのトラック輸送の問題に関する会議
 - ・ブラッセル IRU 代表部
 - ・国際労働機関 (ILO) 本部
 - ・国際冷蔵輸送機関 (ベルン)

6-2-3 助言，専門知識，支援

FEBETRA は、そのメンバーに対して事務手続き上の、及び法律上の助言を与えている。FEBETRA は、メンバー会社の事務手続きに関する手助けを行っている(法人格の変更、社名変更、本社移転等々)。FEBETRA はまた、通関規則に関する支援も行っている(EU 移送書式や TIR カルネの使用法、料金のかからないやり方などについて)。また、CMR 登録については、次のような助言を行っている。

- －トラックオペレーターの責任
- －CMR ウェイビルに書かれるべき予約項目
- －サードパーティに対する支払い額の計算方法

特殊輸送についても、FEBETRA は様々な助言を与えている。例えば、最も安全な条

件下で危険物輸送を遂行するために必要とされるすべてのADR書式(安全指示書, 荷主の証明書など)に関する助言, あるいは, 次の項目に関する情報などを提供している。

－危険の程度に応じたそれぞれの輸送条件

－小包あるいはタンクに入れた危険物の輸送のためのADR訓練コースの終了資格証
さらに, FEBETRAは, 生鮮食品の輸送に関して特に求められる情報提供(生鮮食品の国際輸送に関する合意及びその際に使用されるべき装置/ATP)や, ヨーロッパ諸国での規格外品輸送許可に関する情報を提供している。

FEBETRAはまた, 財政的な支援(税金やその減額可能性に関する情報提供など)を行っている。

一方, FEBETRAは, 社会的な事柄, より具体的には個人及び労働協約に関連する事柄に対しても積極的である。FEBETRAはメンバーに対して次のような助言を行っている。

－社会法に関する一般申請

－家族手当及び健康管理に関する問題

－行政サービスの検査や管理といった社会的な争議に関わる仲裁

－トラック会社が以前の雇用者から持ち出されたクレームと戦うような仲裁

複雑なヨーロッパ社会規制に関しては, FEBETRAは, 一方で運転時間と休息時間に関して助言し, 他方ではタコグラフの使用について助言している。また, 行政検察官事務所と共同して, 何らかの理由で道路交通がコントロールされたために発生した被害に対する補償の獲得にも乗り出している。

財政的支援の分野において, FEBETRAは, 次のような内容を含む帳簿記帳サービスを提供している。

－毎月ごとのインボイス, 経理処理, 賃金などの登録

－VATの申告及びリスト作り等に関する日々の業務

－貸借対照表や運転資金のための準備

－荷主及び顧客経理

－財務申告

FEBETRAはまた, 会員の年金基金の管理も行っている。さらに, 原価計算や新しいトラック会社の設立(新規事業登録, 財務計画など)にも力を貸している。

すべての資料及び個別の財政状況については, 厳重に秘密が守られるため, このサービスは会員にとって魅力的である。

6-2-4 職能訓練

FEBETRAは, そのメンバーに対して, トラックドライバーが利用できる訓練校の情報を常に提供している。

6-3 規制緩和後のトラック協会の対応

6-3-1 新しい助言, 専門知識, 支援

FEBETRA は, 様々な訓練コースを支援する一方, ISO の品質規格に関連する連絡会議を開催するなど, 輸送の品質向上に主眼をおいている。また, FEBETRA は, EU 域内で近々緩和される予定のカボタージュに関する情報(規制当局, 保険, 申告など)も提供している。これに関連して, FEBETRA の財務部は, その際に求められる特定の手続き, 例えば, カボタージュが行われる外国での財務的な代表権の指名などについて, メンバーに助言を与えている。

6-3-2 商業的サービスの展開

FEBETRA は, 商業サービスの分野を集中的に展開しており, 今日では全収入の50%ほどを占めるまでに至っている。FEBETRA が会員に提供しているサービスには, 次のようなものがある。

a. VAT 償還サービス

事務的な負担なしに, すべての EU 諸国によって課せられた VAT の回復が可能である。例えばディーゼルオイル, 修理及び維持, トラックの洗車, 有料自動車道の料金, 展示会のための宿泊料及びレンタル料などの支出について, VAT 返還の可能性がある。

VAT 償還のための申請は, 年後半の事業に備えるために, 毎年6月30日までに取りまとめなければならない。ただし, 4半期あるいは年間ベースでの申請も可能である。ドイツやオランダの場合には, 数年後でも VAT の返還を受けることができる。

b. 自動車及びトンネルサービス

- ・ VIA カードは磁気カードであるが, イタリアの主要な自動車道で使用可能である。VIA カード加入者は, 料金所で支払いのために停車することなく通過できる TELEPASS システムを利用できる。カードは1枚6,000リラ(約450円)であるが, その前提として年会費4万リラ(約2,950円)を負担する必要がある。
- ・ 同じく磁気カードの RESSA カードは, スペインの大半の自動車道路で利用可能である。このカードは2年間有効であり, 1枚1,000ペソ(約850円)である。EUROVIAS AUTOPISTAS により, その利用度数に応じて50%までの割引が認められている。
- ・ モンブラントンネル

モンブラントンネルを通行する際に, 磁気カードを利用することは, とりわけ有利なものとなる。1回の通行ごとに50%の割引が可能であり, FEBETRA メンバーは手数料なしにカードを入手できる。さらに, トンネル管理チームにより, カード加入者には誠意に満ちたプレミアムが与えられる。また, 自動決済の支払日は毎月20日であるため, それ以降のカードの使用, すなわち20日~25日間程度は現金を支払うことなく, カードだけで決済できる。

・フレジュストンネル

フレジュストンネルを通行する場合も、上記と同様な磁気カード利用の利便性が得られる。クレジットカードの有効期間は長い。また、例えば、トンネルに近づいた運転者向けのメッセージを頼むこともでき、さらに、無料で最も有利なルート選択に関する助言も受けられる。

c. Vignettes (ビネット)

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トン以上の全ての商用車に対して課されるものである。すなわち、オーストリア国内を動き回るトラックオペレーターは、1日券、1週間券、1ヶ月券あるいは年間券のいずれかのビネット (Steuerausweis) を購入しなければならない。車両登録ナンバーを記したビネットを前もって購入することができる。

最近のビネットの購入価格、有効期間は次に示すとおりである。

1日券	80スターリング (約 825円)	00:00~24:00
1週間券	400スターリング (約 4,125円)	月曜日 00:00~日曜日 24:00
1ヵ月券	1,600スターリング (約 16,500円)	1日 00:00~30/31日24:00
1年券	16,000スターリング (約165,000円)	1月1日00:00~12月31日24:00

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。FEBETRA のメンバーは、ベルギー国内でベルギーフランでビネットを購入できるので、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。

6-3-3 物品及び書式の販売

トラックに必要な様々な物品やアクセサリが FEBETRA メンバーに対して、割安に販売されている (ADR のための装置、様々なステッカー、タコグラフ及びディスク、ディスク読取機、作業着等々)。また、一連の道路地図、都市図及び詳細な道路案内、さらに様々な輸送関連書類 (CMR 混載書式、ユーロビネット、オーストリアエコカード) なども販売されている。

6-3-4 商業会社及びパートナーシップ

FEBETRA は、未回収債権の回復を専門的に行う世界的な組織、DUN AND BRAD-STREET 社と提携して、負債回収サービスを会員に提供している。負債はベルギー国内及び国外で回収されることになる。基本的な考え方は、「No cure, no pay (救済が失敗した時には、料金は頂きません)」というものである。換言すれば、成功した場合のみ、回収した金額に対して一定割合の手数料を徴収するというシステムである。

ところで、FEBETRA は、最近、オランダの TELEROUTE SA と結んでいた貨物交換に関する合意を解消した。これにかわって現在、この分野ではベルギーの EUROTRANS と協定を結んでいる。この貨物交換(貨物相互斡旋)は、個々のトラック会社に対して、時間の節約、生産性の向上、新しい契約を生む可能性などを与えるものとして注目されている。

7. ポルトガル

7-1 トラック協会の発展経緯

全国職業トラックオペレーター協会 (ANTRAM: Associação Nacional de Transportadores Publicas Rodoviários de Mercadorias) は、ポルトガルで最も代表的なトラックオペレーターの協会であり、1975年6月4日に創設されている。それ以前、トラック会社を代表する団体は GITA (Gremio dos Industriais de Transportes Automóveis) であった。この GITA が解消された後に、別々の協会設立の必要性が高まった。すなわち、旅客道路輸送を代表する ANTROP、乗用車の代表である ANTRAL、そして、トラックを代表する ANTRAM のそれぞれの協会の設立である。

ANTRAM は、北部、中央、リスボン、そして南部の4つの地方をカバーしており、それぞれ Porto, Coimbra, Lisbon そして Evora に事務所がある。最近では Faro にも事務所が設けられている。

ポルトガルのトラック協会は連盟ではないため、仮にその本社がリスボンになくとも、会員は ANTRAN に直接参加することができる。なお、ANTRAM は、EU の道路輸送問題に対処するためにブラッセルに恒久的な代表部を設けている。

ANTRAM は、その内部に CET (Centro de Estudos Tecnicas) と呼ばれる技術研究センターを擁している。このセンターはリスボンにあるが、トラック輸送において採用しうる情報技術の開発について、極めて積極的である。

7-2 トラック協会のこれまでの諸活動

7-2-1 書式、情報、出版物

ANTRAM は月刊誌を発行するかたわら、「フラッシュ ニュース」を発行して、次のような情報を提供している。

a. 経営管理情報

- ・車両管理
- ・省エネルギー
- ・運行コストの評価

- b. 経済関連情報
 - ・ 景気動向
 - ・ 輸送市場
- c. 法律関連情報
 - ・ ポルトガル及び EU における交通ルール、規則
- d. 社会的情報
 - ・ 年間労働協約
 - ・ EU の社会的規制

7-2-2 職能訓練

ANTRAM は、輸送職業学校 (Professional Institute of Transport) の創始者の一員である。この学校では、恒久的に次のコースを開講している。

- ・ 道路輸送技術者養成コース
- ・ 訓練者に対する訓練コース (EU の道路輸送に関連する分野)

この他に、危険物道路輸送に関する特別コースも設置されている。

7-3 規制緩和後のトラック協会の対応

7-3-1 組織改革

ANTRAM は、地方の独立性を尊重しており、組織の分散化を図る目的で事務所やサービスの地方展開を行っている。これにより、会員は、さらに直接的に協会からの支援を得ることが可能となっている。

7-3-2 物品、書式の販売

ANTRAM は、むしろ間接的に物品や書式の供給を行っている。

7-3-3 商業企業、パートナーシップ

ANTRAM は、その会員サービスを発展させるために、2つの商業子会社の設立に尽力している。2つの会社とは、INSURTRAM SA および SECTRAM SA である。

a. INSURTRAM SA は、保険代理店及びコンサルタントとして機能している。最近設立されたばかりであるが、この商業会社は、次のような幅広い保険サービスを提供している。

- ・ 貨物保険 (国際及び国内貨物輸送)
- ・ 車両保険
- ・ 運転者及び助手に関わる保険
- ・ 労働災害保険

- ・その他（生命保険，マルチリスク保険）
- b. SECTRAM SA は1992年の創設であるが，財政的には ANTRAM の管理下にある。この会社は以下のサービスを提供している。

- ・商業上の情報
- ・海外における VAT の償還
- ・車両部品及び装備品（ミシュランやグッドイヤーのタイヤ，TUDOR 及び SPARK のバッテリーなど）を，有利な支払い方法及び配達条件で入手できる。

SECTRAM はまた，クレジットカードの面でも事業展開している（CEPSA Star, IDS クウェイト，TOTAL ユーロトラフィックなどのカードである）。これらのカードにより，次のことが可能である。

- ・ポルトガル及びヨーロッパの一部でのディーゼルオイルの供給
- ・BRISA ポルトガル高速道路ネットワークでの通行料金の支払い

貨物交換に関して，ANTRAM はインターネットをベースとして EUROTRANS 社との提携を計画中である。また，ANTRAM は SISTRAM 計画の推進にも乗り出している。この計画は，EDI 及び移動通信技術を基礎とする貨物輸送のためのグレードアップされた情報システムから成るものである。

なお，ANTRAM が直接あるいは間接的なサービスによって得ている収入は，全収入の55%程に達しているといわれる。

8. スペイン

8-1 トラック協会のこれまでの諸活動

8-1-1 助言，専門知識，支援

ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera) は，会員に対して法律面から次のようなアドバイスを提供している。

- ・負債問題
- ・輸送した貨物に関わる顧客からの紛失，ダメージといった苦情
- ・保険会社からの苦情，あるいは保険の適用範囲をめぐっての保険会社に対する苦情
- ・トラック保険適用範囲に関する評価
- ・交通あるいは輸送違反に対する償還請求
- ・トラック新会社の設立
- ・トラック会社の事業停止
- ・トラックの分野における合併，吸収

ASTIC は，トラック会社の生き残り能力を評価する生命力の研究にも着手している。

8-2 規制緩和後のトラック協会の対応

8-2-1 商業的サービスの展開

ASTIC により提供されている主なサービスには次のようなものがある。

a. VAT 償還サービス

スペインのトラック会社が国外で支払った分、及び外国のトラック会社がスペインで支払った VAT の還元処理サービスである。

b. クレジットカードによる支払い

- ・スペイン、フランス、イタリアの自動車道通行料金
- ・スペインでのディーゼルオイルの購入 (COATRA クレジットカード) 及び国外での購入 (Total クレジットカード)
- ・温度管理装置用の特別な燃料の購入
- ・特別なソフトウェア (CMR 申請書、車両管理など) の購入
- ・販売されている書式 (CMR 混載書類、EC 保証書、TIR カルネなど) の購入

8-2-2 物品、書式の販売

ASTIC は、物品や書式の販売については直接的な販売ではなく、むしろ別の会社に委ねる形が取られている。

8-2-3 商業会社及びパートナーシップ

ASTIC と RAS Brokers 社との間で、車両、貨物、交通事故に関わる保険についての合意が得られている。

また、ASTIC はスペインでの TELEROUTE SA 社のライセンスを得ている。この TELEROUTE は、現在のところ、ヨーロッパ最大の貨物交換システムを手掛ける会社である。主に中央及び東ヨーロッパの12カ国で運用されているシステムであり、毎日12,000件程の貨物輸送の申込みがある。このシステムは、輸送能力を有効に活用し、空車回送の最小化を図る意味で、ひとつの重要な道具となっている。

さらに、IRU TIR Service SA 社及び SETIR 社との間でひとつの合意が形成されている。この SETIR 社は、ASTIC によって創設され管理されている商業会社であり、TIR カルネの販売や他のサービス、例えば、VAT 償還などを促進することを業務としている。

IV. 結び

その多くが第二次世界大戦直後に非営利団体として創設されたヨーロッパ各国のトラック協会は、規制緩和の進行により、その影響力ならびに業界の代表としての地位を低

下させ、また会員数の減少にみまわれた。

その伝統的な活動、すなわち、書類の作製、情報提供、出版物の発行、業界の声の代弁者、対外活動、助言及び専門知識の提供、会員支援、道路交通安全、環境対策など様々な活動を続ける一方で、各国のトラック協会は、新しい環境に彼ら自身を対応させていかねばならなかった。彼らは、新しい展開の渦に飲み込まれてしまうよりも、いかなる形をとるにせよこの不可避的な変化に対応し、存続を選択する方がよいことを認識していた。

対応方法は、それぞれのトラック協会により様々である。地理的、歴史的、そして政策的にもそれぞれ異なる条件の下にあるトラック協会としては当然のことである。

イタリアやスペインでは、トラック協会は多様であり、しばしば政党の影響を被ってきた。かれらは公権力の前では、共通の利益を代表することが困難であった。それぞれの協会の力は均等ではなく、あるものはその独立性を確保しつつ、いくつかが連合体を形成することもあった。また、それぞれの協会がカバーする地域も異なる。ある協会は国際的な領域をカバーする一方で、他は国内やある特定地域のみをカバーするなど様々である。

ベルギー及びデンマークにおいては、トラック協会の数は多くなく（デンマークは3協会、ベルギーは2協会）、それらは相互に補完的な存在である。協会はメンバーが直面する現実的な問題に目を向け、メンバーの利益を守り、彼らの活動を後押しすることに全力を傾けている。

イギリスでは、最大のトラック協会の FTA が、既に何年間かにわたってサービスの提供に重点を置いてきた。これは政府の数々の攻撃に対抗するための闘争資金を蓄え、また、トラック産業のイメージを向上させるための方策である。この成功のうちに実践された活動方針は、今日、ますますその重要度を増している。

フランス、ドイツ、ポルトガルの場合、それぞれ FNTR、BGL そして ANTRAM が、政府との協議、交渉の場において業界の代表としての役割を果たしている。これらの協会は、技術、法律、財政、環境などの面でのロビー活動に重点をおいている。フランスでは、FNTR の専らの関心事は、全国的に強制力をもつような社会的な問題であるが、BGL や ANTRAM はむしろサービスの展開により重きを置いている。

規制緩和後のトラック協会の将来像を考える時のキーワードは、協会活動の効率性、会員の要求やその抱える問題に対する気遣い、ダイナミズムそして改革の4つであろう。

本調査により、協会活動のさらなる効率性は、組織構造の変化を通じて獲得されてきたことがわかる。すなわち、

- ・道路輸送における貨物と旅客との明確な区分けである。フランスの AFTRI やデンマークの FDE の場合は若干例外的であるが、その他全ての調査対象のトラック協会は貨物に特化している。FNTR でこの変化が現れたのは、極めて最近であるが、BGL の

場合には当初から対象は貨物道路輸送であり、ただ短距離と長距離に分けられていただけである。

- ・協会メンバーは営業用トラックへ集中しているが、イギリスの FTA は例外であり、ここでは自家用貨物輸送会社も協会のメンバーとなっている。
- ・本部の管理機能細分化を廃す協会が大半であり、その内部手続きを簡素化している。この傾向はとりわけ FNTR の場合に顕著である。
- ・そのメンバーにより近づくために、組織の分権化を既に果たしているのは、BGL (ドイツ)、FNTR (フランス) であり、そして最近になってこの分権化を進めたのがベルギーの FEBETRA 及びポルトガルの ANTRAM である。

会員の要求およびその抱える問題に対する気遣いという点もまた、今回の新しい視点である。専門知識の提供や様々な支援措置は、大部分のトラック協会が行っているものであり、次のような領域に関わるものである。すなわち、高品質な保険、国境通過の容易性、車両に関する新たな条件、費用に関わる情報、経営技術、そしてより具体的なものとしては、情報技術、ロジスティクスなどに関連するものである。

この会員に対する気遣いは、ロビー活動強化の結果として得られるものである。例えば ANTRAM, BGL, FNTR, FTA などを始め、AFTRI, ASTIC, FAI や FDE は、自らを政府や行政に対する圧力団体と位置付け、そのメンバーの利益をできるだけ強く、しっかりと守るために、法律制定の際のフロントとして、強力な発言力を維持しようとしている。

同時に、よりダイナミックで集中的なプロモーション活動が求められている。トラック協会は、ヨーロッパにおける道路貨物輸送に対する悪いイメージを払拭するために、その宣伝活動の強化に努めている。すなわち、トラック輸送産業は、安全及び環境保全対策の進展、サービスの質の向上、よく訓練された運転者の配備、鉄道との共生による発展を目指す点を強調しているのである。その顕著な例が、BGL である。彼らはその協会の名前自体を変更し、新しいスローガンを導入している。

このような広範な変化の時にあって、まず検討されるべき基本コンセプトは、おそらく新基軸の展開であろう。創造性の進展は、今日ヨーロッパの多くのトラック協会に見られるものであり、新たな商業的なサービスの展開がそのことを裏付けている。具体的には、多くの物品ならびに書類の販売、VAT 還元方策、個人の採用チャートのチェック、シャーシ仕様のデータベース、盗難車の奪還、負債の処理、さらに以下に示す様な会員にかかわる様々な機能をもつクレジットカードの発行などである。クレジットカードについては、次のような狙いが含まれている。

- ・料金所や国境を通過する時の時間節約
- ・平均 3 週間あるいはそれ以上の与信期間
- ・その国の通貨による単一の口座

- ・盗難や損失の危険性の削減
- ・より少ない管理費用(損失カードの効力停止, 盗難カードの効力停止, 新しいカードの申請, 正常に使えないカードの交換などに関わる費用)

このような商業的なサービスは, トラック協会から直接提供される場合もあるが, より一般的には, 緊密な信頼関係にあるパートナーや商業会社により, 提供される例が多い。例えば, 保険, フロントガラスの交換, 故障時対応, 財政的支援, 衛星通信, 自動車電話, 定期船会社及びトンネル, 貨物の交換システムなどのサービスである。

以下の表に示すトラック協会では, 全収入に占める商業的サービスの割合が高く, このような商業的なサービスの提供に成功しているものと思われる。

全収入に占める商業的サービスの割合

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%未満

このような商業的サービスの割合を示す数値は, BGL, FAI, FNTR 及び ASTIC からは得られなかった。ただし, 最後の2つの協会については, 商業サービスの占める割合は小さいものと思われる。なお, ドイツやイタリアの協会の場合には, やや状況が異なる。商業的なサービス自体は, むしろより多く提供されているが, BGL や FAI が直接的に実施しているものではないため, 協会の収入としては計上されていない。結果的に, トラック業者の利益にかなうような, 例えば駐車スペースの確保などの特定の分野に間接的に再投資されるのが通例である。

ヨーロッパのトラック協会活動にみられる環境変化への適応や変革は, まさに長くて険しい道程の途上であり, 今日でも終了している訳ではない。その変革には多大な努力を要するが, とりわけ意識改革が重要である。仮にヨーロッパのトラック協会に関わるここまでの調査結果が, 全体としては積極的, 建設的な協会活動を示しており, また, 会員数も再び増加に転じているとしても, トラック協会は, 今後の目標をきちんと見定め, メンバーの業務にさらに役立つための不断の努力を続けていく必要がある。