

EUにおける内陸水運市場の構造改善策についての一考察

中 村 徹

はじめに

EUにおいて環境保全を前提にした効率的かつ安全な輸送システムの構築はEU交通政策の焦点の課題の一つである。とりわけ、陸上貨物輸送において道路輸送に偏向する輸送システムから効率的なインターモーダル輸送システムの構築が求められている。この輸送システムを構成する輸送モードとして内陸水運が注目されている。内陸水運は鉄道と同様に、環境にやさしい輸送モードであり、最も安価で、混雑の影響を受けないジャスト・イン・タイム輸送に適した輸送モードと考えられている¹⁾。この内陸水運がもつ特長をインターモーダルシステムの中で機能させるためには、内陸水運が内包する構造的問題を解決する必要がある。

小稿では、内陸水運市場の構造変化を確認し、いわゆる内陸水運市場の構造問題である過剰容量の問題に対するEUの政策上の対応を明らかにし、政策がもたらした成果を示すことにしよう。

I 内陸水運貨物輸送の傾向 —フランスのケース—

EUにおける総貨物輸送量は1980年の1兆9820億トンキロから2001年には3兆1020億トンキロへと増加し、その増加率は157%となっている。なかでも、道路輸送は1980年から2001年にかけて約2倍弱の増加を示しているが、内陸水運は1060億トンキロから1250億トンキロへ増加し、その増加率は約18%にとどまっている²⁾。

ところで、完全な可航水運ネットワークを備え、EUレベルにおいて内陸水運ネットワークの中核を担う加盟国はドイツ、オランダ、ベルギー、フランス、ルクセンブルグおよびオーストリアの6カ国である³⁾。

1) ロッテルダムと中欧の諸都市を結ぶ輸送コストの比較については、ECMT (1999), P.153. また、エネルギー消費については、2001年において内陸水運は490万トンであり、交通部門に占める割合は1.6%である。CO₂排出については、1995年の数値でトンキロ当り30グラムで鉄道と同値となっている。European Commission (2000), p.113およびEuropean Commission (2003) 2.2.3を参照。

2) European Commission (2003), 3.4.2.

3) これら6カ国のほかに、イタリア、フィンランド、イギリスが内陸水運輸送を行っている。ちなみに、これら9カ国の輸送市場シェアを2001年実績で見ると、ドイツが全体の51.8%を占め、これ

われわれは、これら加盟国が形成するEU域内内陸水運市場の動向を明示しなければならないが、EUレベルの集計データが得られないゆえ、この際、フランスの内陸水運市場の動向を概観し、その傾向を確認しておくことにしよう。

第1表 内陸水運による貨物輸送量の変化(単位:1000トン)

	1980	1985	1990	1995	2000	2001
農産物・動物	9,497	9,769	7,034	6,403	9,023	7,975
食料品・飼料	3,832	2,889	2,793	2,262	3,120	2,569
固形鉱石燃料	11,130	5,815	4,123	4,176	5,497	4,676
粗石油製品	151	131	2	0	4	6
精製石油製品	18,239	9,546	7,323	5,782	6,126	5,947
鉄鉱石・冶金葛	2,135	1,678	2,856	2,689	1,797	2,274
鉱石・非鉄葛	885	712	726	757	635	832
鉄冶金製品	3,172	2,361	1,800	1,451	2,457	2,227
非鉄冶金製品	450	434	310	214	160	154
粗鉱石・加工鉱石・ 建設資材	37,884	26,412	35,512	27,713	24,809	24,269
化学工業用原料	268	355	166	187	190	164
肥料	2,292	2,189	1,563	981	975	911
基礎化学製品	932	801	597	669	1,156	1,085
パルプ	558	383	363	280	312	311
その他の化学製品	210	245	499	623	778	826
輸送資材・農耕機械	371	210	149	84	137	201
機械・金属製品	97	110	81	84	49	62
ガラス・陶磁器	31	12	8	10	75	76
その他の製造品	63	68	182	519	1,371	1,604
計	92,197	64,120	66,087	54,884	58,671	56,169

出所: METLTM(2003), p.205.

フランスの内陸水運ネットワークを利用して行われる国内および国際輸送を合わせた総貨物輸送量について、2001年の輸送量は1980年比で約-39%となっている。これを輸送貨物別に見るならば、固形鉱物燃料、精製石油製品、非鉄・冶金製品、肥料の各カテゴリーの輸送量が50%以上低下している。なかでも、原油製品はタンカーでの海上輸送に依存していると考えられ、問題の輸送量は今日ほぼゼロとなっている⁴⁾。

他方、全般的な輸送量の減少の中で、化学製品、ガラス・陶器およびその他加工品の輸送量が著しく増加している。総輸送量に占める各貨物カテゴリーのシェアの変化においても、精製石油製品が1980年の19.8%から2001年には10.6%まで低下している。また、内陸水運輸送の主たる

に続いてオランダが33.5%を占めている。フランスはベルギーに続いて第4位で、5.4%のシェアとなっている。Ibid.,3.4.8.

4) ちなみに、2001年の海上輸送による原油輸送量は約9800万トンとなっている。

輸送対象であった粗鉱石、加工鉱石、建設資材および精製石油と固形鉱物燃料を合わせたシェアは1980年では72.9%であったが、2001年には62.1%まで低下している。このように、バルク財と称されるカテゴリーに属する貨物の輸送量および総輸送量に占めるシェアが低下していることが確認される。このような需要構造の変化に対して、供給構造の変化を主に船舶数の変化、船舶の容量の変化および可航水路ネットワーク長の視点から概観することにしよう。

第2表 船舶数と容量の変化 (容量単位：1000トン)

	1980	1985	1990	1995	2000	2001
船舶数	5,224	4,729	3,078	2,227	1,871	1,894
容量	2,537	2,308	1,655	1,373	1,256	1,280
平均容量	485.6	488.1	537.7	616.5	671.3	675.8
1500トン以上の船舶数				180	185	188
1500トン以上の船舶の総容量				415	440	447
1500トン以上の船舶の平均容量				2,305.6	2,378.4	2,377.7

出所：METLTM (1997, 2002, 2003)

第3表 フランスの内陸水運ネットワーク長 (km)

	1980	1985	1990	1995	2000	2001
定期輸送に用いられるネットワーク長	6,568	6,324	6,197	5,962	5,789	5,378
1500トン以上に対応する可航水路長	1,898	1,836	1,789	1,721	1,730	1,714
(%)	28.9	29	28.9	28.9	29.9	31.9

出所：METLTM(2003), p.198.

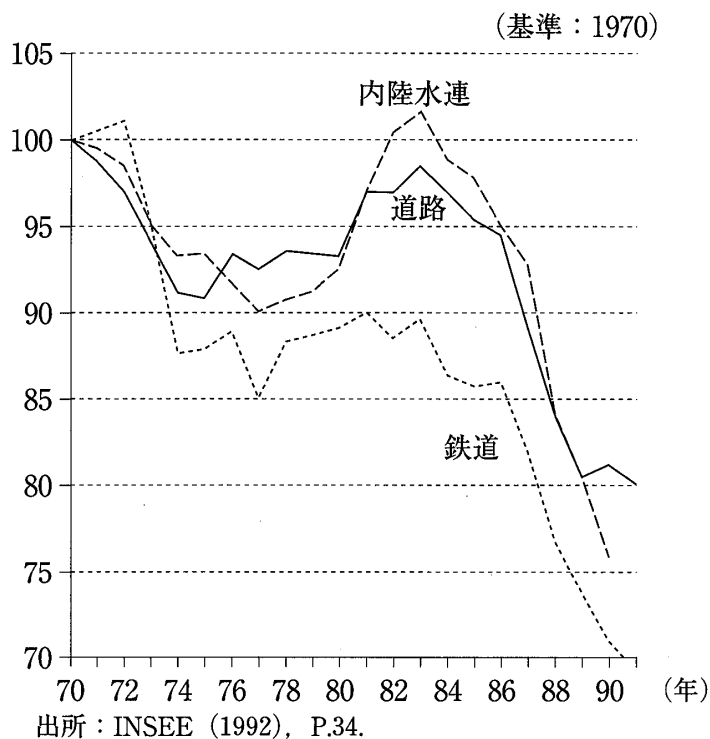
第2表が示すように、船舶数は2001年には対80年比で63.7%減少し、1894隻となっている。船舶の輸送容量についても同様に、常に低下傾向にあり、2001年には対80年比で49.6%低下している。これを1船舶当りの輸送容量で見ると、2001年の単位当り輸送容量は対80年比で39.2%増大している。一般的にいえば、船舶の大型化が進んでいるといえる。つぎに、定期輸送に用いられる可航水路ネットワーク長であるが、2001年には対80年比で18.1%の縮小となっている。1500トン以上の船舶の可航水路については、対80年比で9.7%の縮小であり、船舶の大型化に対応してネットワーク長の縮小は小幅にとどまっている。このように、供給サイドは需要の減少傾向および需要構造の変化に対応するように可航水路のネットワーク長の縮小、船舶数の削減および船舶の大型化という変化が見られる。

II 需給調整政策

内陸水運市場の需要構造は、従来内陸水運の重要な輸送対象であった貨物の輸送量の減少、さらに新たなエネルギー資源への転換がこれに拍車をかけ、内陸水運市場の構造的な過剰容量を一層深刻なものにしたと言われている。EUにおいて内陸水運市場の過剰容量問題は1960年代から

指摘され、市場では輸送価格の低下、船舶の貨物の待機時間の増大が問題になっていた⁵⁾。

第1図 貨物輸送の価格変化



フランスの内陸水運の貨物輸送価格の変化を見るならば、1970年の価格を基準にして指数変化で見ると、1970年から77年にかけて低下し、78年から82年にかけて上昇したものの、その後再び低下しつづけている。

ところで、一般に内陸水運市場における過剰容量の程度を計量的に示すことは困難であるとされているが、船舶の総容量の約20%程度であると考えられていた⁶⁾。この構造的な船舶の過剰容量の削減は事業者レベルで解決することはもはや困難であり、関係加盟国レベルの問題であると一般に認識されている。

EUでは、内陸水運市場はもともと輸送の需給ギャップによる混乱が生じやすい市場であることを認識し、1967年にEU委員会は内陸水運市場の安定化のために過剰容量の抑制措置を含む包括的な需給調整措置についての提案を明らかにした⁷⁾。この1967年の委員会提案を受けて、1968年に域内の内陸水運船舶の過剰容量の是正をねらいとする委員会勧告が発表された。この委員会勧告によれば、技術的かつ経済的に最も旧式の船舶を1隻保有する船主に対してのみ助成金が交

5) 船舶の貨物の待機時間の問題については、COMMISSION DES COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE (1977), p.47を参照。そこでは、1970年代のオランダの事例が示され、不定期貨物輸送を行う船舶は総ローテーション時間の約2/3について利用されていない実態が示されている。なお、ローテーション時間は船舶の船倉が空であるときからそれが再び空になる時間までと定義される。

6) CEC (1988), p.2.

7) 詳細はJO (1968a)を参照。なお、当時はまだEECの時代であったが、EECの呼称を今日のEUに統一して使用する。

付される。その結果、助成金を受けた事業者は30年以内陸水運事業から離れることを求められた。この際、乗組員である賃金労働者に対しては、新たな雇用先が見つかるまで最大1年間、賃金に見合う補償金が支払われる。なお、期限内に新たな雇用先を見つけることができなかった労働者に対しては、欧州社会基金の下で職業再教育を施すことを勧告している。

ところで、域内内陸水運市場を構成する各加盟国はすでに独自のスクラップ計画を実施していた⁸⁾。しかし、とくに1978年から81年にかけて生産性の高い新造船のサービス供用と継続的な需要の低下および物理的な船舶寿命の長さなどから国内のスクラップ計画に基づく構造調整は満足な成果を得ることができなかった⁹⁾。また、スクラップ計画を実施する国と実施していない国が存在し、スクラップ計画の成果が相殺される問題があった。それゆえ、国内レベルでの構造調整ではもはや域内内陸水運市場の過剰容量問題は解決されえないことが明らかになった。この際、域内の内陸水運市場の危機的状況を考慮して、さらに各加盟国における国内スクラップ基金に基づく共同体レベルでの内陸水運市場の構造改善の可能性を検討した。その結果として、1989年に理事会規則1101号および1102号が採択された。この際、1101号規則および1102号規則の内容を確認しておこう。

1101号規則の主な内容は次のごとくである¹⁰⁾。

- ①スクラップスキームの対象は問題の船舶がある加盟国に登録されている、あるいはある加盟国に事業拠点を置く会社が運営する自家用あるいは営業輸送サービスを提供する貨物輸送船舶あるいはプッシュクラフト¹¹⁾。
- ②問題の内陸水運が別の加盟国の内陸水運とリンクし、そのフリートが10万トンをこえる各加盟国は国内法の下で政府財源にてスクラップ基金を設け、その管理を行う。
- ③問題の基金はドライカーゴ部門とタンカー部門から構成され、別会計とする。
- ④1101号規則の対象となる船舶の船主は船舶に登録している加盟国の基金に出資金を納入し¹²⁾、これを原資としてスクラップ・プレミアムが交付される¹³⁾。

8) 詳細は、小野 (1989), p.11. および中浜 (1994), p.140注12を参照。

9) CEC (1988), p.3.

10) 小野 (1989), p.12および中浜 (1994), pp.137-38においても要約されている。

11) 適用除外項目は、(a) 共同体の他の内陸水運にリンクしない、もっぱら国内の内陸水運で運航する船舶、(b) 内陸水運会社の規模ゆえに、国内内陸水運を離れたり、共同体の他の内陸水運に進入することができない船舶、(c) 300 Kwをこえない動力をもつプッシュクラフト、(d) 海上航行内陸水運船舶および海上航行を含む航海において、もっぱら国際あるいは国内輸送に用いられるシップボーンバージ (ship-borne-barges)、(e) フェリー、(f) 非営利公共サービスを提供する船舶。

12) 船舶が加盟国に登録されていない場合は、船舶を運営する会社が拠点を置く加盟国の基金に納入する。別の加盟国に登録されている船舶あるいは別の加盟国に拠点を置く会社が運営する非登録船舶に関して、出資金は船主の選択で関係加盟国の基金の一つに納入される。

13) スクラップ・プレミアムの交付を受ける際には、船主は問題の船舶が現役のフリートを形成するものであることを証明しなければならない。すなわち、(a) 関係加盟国当局が発行する、あるいは関係当局との協定において発行される水上航行適正証明書をもつ、(b) ある関係加盟国の当局が発行する国内輸送に従事するための許可書、(c) スクラップ・プレミアムの申請の前年に少なくとも

- ⑤船主が基金に納入する出資金は船舶の積載重量あるいはプッシュクラフトの場合には動力に基づいて算定される。
- ⑥出資金の納入期間は10年をこえない。
- ⑦関係加盟国は基金に対して貸付金の形で事前納入を行い、無利子にて基金から返済を受ける。
- ⑧スクラップ・プレミアムを受けて内陸水運市場から撤退する事業者に対しては、関係加盟国が他の経済部門への転職を容易にしたり、内陸水運市場を離れる労働者に対して早期退職金を交付し、転職のための職業訓練を受けることを可能にする制度を確立する。
- ⑨過剰船舶の増大を抑制しつつ、市場参入の抑制あるいはフリートの割当を回避しようとする措置としてオールド・フォ・ニューシステムを導入する¹⁴⁾。

オールド・フォ・ニューシステムは5年間の暫定措置であるが、その間に船主は追加容量のサービス供用が一定の条件の下で認められた。その際、船主が満たさねばならない条件は次のごとくである¹⁵⁾。

- ①新造船のサービス供用を求める船主はスクラップ・プレミアムを受け取らないで新造船に相当する輸送容量をスクラップする¹⁶⁾。
- ②船主が船舶をスクラップしない場合には、新造船の重量に対応するスクラップ・プレミアム相当額を特別出資金として新造船の対象となる基金あるいは船主が選択した基金に納入する。
- ③船主がサービス供用される新造船の重量よりも小さい重量をスクラップする場合には、新造船の重量とスクラップされる船舶の重量の差に対応するスクラップ・プレミアム相当額を基金に納入する。

以上のスクラップスキームはすべての加盟国で実施され、同一期間、同一条件とされる。

1101号規則と同時に採択された理事会規則1102号は1101号規則を具体的に実施するための措置を規定している。

1102号規則では、ドライカーゴについてはフリート容量の10%の削減そしてタンカーについて

1回の航行を行った船舶。さらに、1994年の理事会規則844号は現役のフリートの条件として、年間出資金が少なくとも3回納入されている船舶を指定している。

- 14) オールド・フォ・ニューシステムの適用を免れるために船主が証明しなければならない事項は次のごとくである。(a) 1101号規則実施時に建造中である船舶、(b) すでに行われている建造作業が鉄鋼重量の少なくとも20%、すなわち50トンである、(c) 配船および就航が1101号規則の実施後6ヶ月以内に行われる。
- 15) 問題の条件が満たされない場合、国内当局は問題の船舶を利用させない措置をとることができる。
- 16) スクラップされる輸送容量は次の調整係数にしたがって算定される。
 - ①ドライカーゴ：(a) 650トン以上の自動推進バージ：1.00, (b) 650トン以上のプッシュバージ：0.50, 650トン以上のライター：0.36, ②タンカー：(a) 650トン以上の自動推進バージ：1.00, (b) 650トン以上のプッシュバージ：0.42, (c) 650トン以上のライター：0.18。450トンまでの積載重量の船舶については規定された係数よりも30%低く、450トンから650トンまでの積載重量の船舶については1トン減るごとに0.15%引き下げられる。なお、1989年の3685号規則において、タンカーのプッシュクラフトの係数が0.42から0.50に変更された。

はフリート容量の15%の削減を前提として、スクラップ・プレミアムに必要な金額を年間1億3050万 ECU と見なした¹⁷⁾。これに基づいて、1101号規則の適用を受ける船舶の船主は1990年1月からスクラップ基金への年間出資金の支払いを求められる。その際、各船舶について規定された出資料率は次のごとくである¹⁸⁾。

① ドライカーゴ船舶

- | | | |
|-------------|------|---------|
| (1) 自動推進バージ | トン当り | 1.00ECU |
| (2) プッシュバージ | ク | 0.70 |
| (3) ライター | ク | 0.36 |

② タンカー

- | | | |
|-------------|------|---------|
| (1) 自動推進バージ | トン当り | 3.00ECU |
| (2) プッシュバージ | ク | 1.26 |
| (3) ライター | ク | 0.54 |

③ プッシュクラフト：Kw 当り 0.40

なお、450トンまでの積載重量の船舶については、年間出資金は30%削減される。また、450トンから650トンまでの積載重量の船舶については、1トン減るごとに資金は0.15%削減される。スクラップ・プレミアムの交付については、次のような手続きを経る必要がある。船主は1990年5月1日までに関係基金の部局に申請書を提出し、それが受理される必要がある。船主はスクラップ・プレミアムの交付を申請する際、各船舶において規定されている料率の70%から100%の枠内で必要とする料率を示さねばならない¹⁹⁾。スクラップ・プレミアムを求める申請に対して、基金の部局は申請書を受理してから2ヶ月以内であることを確認した後、受理した申請書のリストを委員会に提出する。スクラップ・プレミアムの申請が受理された場合、申請者は1990年12月1日までに船舶をスクラップするか、もしくはスクラップするまで係留しなければならない。なお、係留される船舶は92年12月1日までにスクラップされねばならない。期日までにスクラップされない場合、関係基金の当局が強制的にスクラップを行うことになっている。

ところで、交付されるスクラップ・プレミアムについては、1102号規則の改定規則により若干の変化があったので、一覧表にて示すことにする²⁰⁾。

17) ドライカーゴ8120万 ECU, タンカー4430万 ECU, プッシュクラフト500万 ECU である。旧東ドイツがドイツに統合されたことにより、旧東ドイツのフリートについて20%の削減が必要であり、総予算は768万 ECU と考えられた。内訳はドライカーゴ660万 ECU, タンカー22万 ECU, プッシュクラフト86万 ECU である。OJ (1991) 第1条(1)および(3)。

18) 委員会は関係加盟国からの融資額を10年以内で返済するために出資料率を変更することが可能である。OJ (1989 c) にてタンカー部門のプッシュバージの値は1.26から1.50に変更された。

19) なお、問題の料率の枠は、1997年の委員会規則2433号にて80%から120%の枠内に修正されている。

20) 旧東ドイツが旧西ドイツに統合されたことを受けて旧東ドイツの船舶に対するスクラップ・プレミアムの料率はドライカーゴの自動推進バージはトン当り92ECU, プッシュバージ46ECU, ライター33ECU, タンカーの自動推進バージはトン当り179ECU, プッシュバージ89ECU, ライター32ECU, プッシュクラフトはKw 当り168ECU である。

第4表 スクラップ・プレミアム料率

	1102号規則 (1989年)	317号規則 (1991年)	241号規則 (1997年)	805号規則 (1999年)
ドライカーゴ				
(1) 自動推進バージ	120ECU	92ECU	135ECU	120ECU
(2) プッシャバージ	60	46	60	60
(3) ライター タンカー	43	33	47	43
(1) 自動推進バージ	216	179	243	216
(2) プッシャバージ	91	89	108	108
(3) ライター	39	32	43	39
プッシュクラフト：Kw 当り	240	168	180	180

動力が1000Kw 以上あるいはそれに等しい場合は240ECU まで線形増加

なお、450トン以下の積載重量の船舶については、スクラップ・プレミアムの最大料率に対して30%削減される。また、450トンから650トンの積載重量の船舶については、1トン減少するごとに0.15%削減される。なお、1997年の241号規則および99年の805号規則では、650トンから1650トンの船舶についてスクラップ・プレミアムの最大料率は100%から115%まで線形で増加し、1650トンの船舶のスクラップ・プレミアムの最大料率は115%である。

スクラップ・プレミアムの交付にあたって、船主が提示するプレミアム料率が選択基準となり、より低い料率を提示する船主に高い優先順位を与えた。このような手続きを経て船主は問題の船舶をスクラップしたか、もしくは係留していることを証明した上でスクラップ・プレミアムの交付を受けた。

Ⅲ 内陸水運市場の構造改善の推移

1960年代から問題視されていた域内の内陸水運市場の構造的な過剰容量を解消するために、1989年に1101号規則および1102号規則が採択され、それに基づくスクラップスキームが実施された。その主な内容はスクラップ・プレミアムを交付して内陸水運フリートの容量の削減を促すこととオールド・フォ・ニューシステムの適用である。われわれは1993年および97年に明らかにされた報告書を拠り所にして、スクラップスキームを支える財政とスクラップスキームの適用を受けて進められたフリートのスクラップの実態を明らかにし、域内の内陸水運の構造改善の一端を検証しておこう。

1. スクラップスキームを支える財政

スクラップスキームを運営する原資は原則的には内陸水運業者が負担することになっている。内陸水運業者は当該加盟国のスクラップ基金に年間出資金を納入し、加盟国はそれを管理し、内陸水運業者のスクラップ申請に応じてスクラップ・プレミアムとして交付する。また、1101号規

則で規定されるオールド・フォ・ニューシステムの適用を受ける事業者は特別出資金を加盟国の基金に納入することになっている。これらを原資としてスクラップスキームが運営される。

さて、1990年1月1日から同年の5月1日までに1615件のスクラップの申請があり²¹⁾、これらの要請を満たすために1990年から92年にかけて1億440万1576ECUが必要と推定され、各加盟国は無利子で融資を行った²²⁾。内陸水運業者が各加盟国の基金に納入する年間出資金および特別出資金は融資の返済にも充当され、融資に対する返済については、タンカー部門では1994年に完済され、ドライカーゴ部門についても97年には完済される見通しとなった²³⁾。

ところで、1990年代前半の景気後退の中で待機リストに載るスクラップ・プレミアムを求める申請件数が増加し、基金に留保されている資金の不足が懸念されるようになった。委員会は1994年に1102号規則の修正規則として理事会規則3039号を採択し、94年6月30日時点で約350件に上るスクラップ申請に対応するために各加盟国の国内予算から資金を充当する用意があることを明確にした²⁴⁾。3039号規則第1条(1)によると、問題の金額は2671万6000ECUであり、ドライカーゴ部門に1935万9000ECU、タンカー部門に332万2000ECU、プッシュクラフト部門に403万5000ECUがそれぞれ充当される。また、共同体は1995年に理事会規則2839号を採択し、待機リストに載る船舶のスクラップを促すために、共同体の一般予算から500万ECUを出資することを明らかにした²⁵⁾。さらに、委員会は1996年以後適切にリスト措置を適用しなければ、ドライカーゴおよびタンカーそれぞれの部門において15%の過剰容量が発生することを前提にして、1996年から98年の3年にわたって各部門のフリートを15%削減するためにドライカーゴ部門に1億4200万ECU、タンカー部門に5000万ECU、総額1億9200万ECUが必要であると考えられた²⁶⁾。スクラップスキームの資金調達責任は原則的に事業者にあるが、1996年から98年の3年にわたって事業者が調達しうる出資額は4200万ECUである。そのうち、1200万ECUは加盟国の基金からの融資の返済に充当されることから3000万ECUが利用可能な資金となる。共同体からの出資はスクラップスキームの実施責任が事業者にあることから4000万ECUにとどめられる。したがって、この1億2200万ECUが関係加盟国の予算から出資されることになった。1996年についていえば、内陸水運フリートを5%削減するのに6400万ECUが必要であり、ドライカーゴ部門に4200万ECU、タンカー部門に2200万ECUが充当されることになった²⁷⁾。なお、関係加盟国からの出資金は1996年に採択された理事会規則2254号の規定にしたがって、各関係加盟国が保有する現役のフリートの規模に基づいて算定され、同年の理事会規則2326号は各関係加

21) CEC (1993), p.3.

22) 融資の内訳はドライカーゴおよびプッシュクラフト部門に6604万1893ECU、タンカー部門に3835万9683ECUである。この融資額は10年をこえない期間に返済されることになっている。

23) CEC (1997), p.7.

24) CEC (1995), p.6.

25) ドライカーゴおよびプッシュクラフト部門に365万ECU、タンカー部門に135万ECUが充当される。

26) CEC (1997), p.8.

27) OJ (1996b), 第1条(2)。

盟国からの出資金を4100万 ECU と定めた。また、同時に、共同体からの出資金を2000万 ECU と定めている²⁸⁾。

2. オールド・フォ・ニューシステムとスクラップの実態

オールド・フォ・ニューシステムはスクラップスキームを形成する主要な施策の一つである。オールド・フォ・ニューシステムは新たな需要の動向に対応する新規投資のインセンティブを妨げないで、旧来の船舶のスクラップを促進しようとする5年間暫定の措置である。1989年4月28日から93年1月1日までの期間について見るならば、ドライカーゴ部門の新造船に対するスクラップ率は66.9%であり、液体貨物部門は25.7%となっている。とくに、液体貨物部門については、事業者がスクラップ・プレミアムの交付を受けて船舶のスクラップを行うよりも特別出資金を基金に納入して新造船をサービス供用させる方を選択したことが確認される。液体貨物部門の船舶のスクラップがあまり進捗しなかった理由として、1991年および92年上半期の液体貨物価格の上昇、中古船市場の価格の上昇および東欧での低価格の新造船の建造などが指摘されている²⁹⁾。

オールド・フォ・ニューシステムは当初5年間の限定的措置であったが、スクラップの進捗が芳しくないことから1999年4月28日まで延長されることになった³⁰⁾。また、1994年の理事会規則2812号によって、スクラップを促す目的でサービス供用される新造船の重量とスクラップされる船舶の重量の比率を従来の1:1から1:1.5に強化された。このような措置の適用を受けて、1993年1月1日から96年12月31日までの期間についてオールド・フォ・ニューシステムの適用の結果を見るならば、ドライカーゴ部門については91.1%のスクラップ率、液体貨物部門については76.5%のスクラップ率となっている。スクラップが順調に進捗している結果を受けて、1998年の理事会規則742号はドライカーゴ部門における問題の比率を1:1.5から1:1.25へ引下げることとした。さらに、スクラップの進捗に伴って構造改善が進展することを前提にして、問題の比率を1:0にし、オールド・フォ・ニューシステムを市場に深刻な混乱が生じた場合にのみ再起動させるスタンドバイ・メカニズムに移行させることを考えている³¹⁾。

28) 各加盟国の出資金はオーストリア68万 ECU, ベルギー601万 ECU, ドイツ1045万 ECU, フランス96万 ECU, オランダ2290万 ECU である。1997年については、5%のフリートの削減に対して6400万 ECU が必要であり、ドライカーゴおよびプッシュクラフト部門に4000万 ECU, タンカー部門に2400万 ECU が充当される。加盟国からは5400万 ECU が拠出され、その内訳はオーストリア90万 ECU, ベルギー792万 ECU, ドイツ1376万 ECU, フランス126万 ECU, オランダ3016万 ECU である。OJ (1997a)。1998年については、予算は6400万 ECU であり、各部門に充当される金額は1997年と同様である。各加盟国が負担する金額は4900万 ECU であり、その内訳はオーストリア76万9300 ECU, ベルギー716万3800 ECU, ドイツ1213万7300 ECU, フランス129万8500 ECU, オランダ2763万1100 ECU である。OJ (1997b)。

29) CEC (1993), p.13.

30) OJ (1994a), 第1条(2)。

31) OJ (2003) によると、ドライカーゴ部門、タンカー部門およびプッシュクラフト部門について、問題の比率は2003年4月29日よりゼロに設定される。

第5表 1990年1月1日と1997年1月1日のフリートの比較

	フリート数	トン数	Kw	平均トン数	平均 Kw
ドライカーゴ	12,421	10,429,729		839	
	10,109	9,518,446		941	
タンカー	1,881	2,046,965		1,088	
	1,366	1,775,421		1,300	
プッシュクラフト	507		384,183		757
	455		354,476		779
総数	14,555	12,476,694	384,183	872	
	11,930	11,293,867	354,476	947	

出所：CEC(1997), p.5

上段：1990年1月1日

下段：1997年1月1日

1990年1月1日から97年1月1日までの域内の容量の変化は第5表が示すとおりである³²⁾。これによると、ドライカーゴ部門の容量は8.7%減少し、タンカー部門は13.3%減少し、両部門で9.5%の減少となっている³³⁾。他方、容量の平均容量について見れば、ドライカーゴ部門で12.1%、タンカー部門で19.5%増大し、両部門で8.6%の増大となった。このように、財政措置の支援を受けて船舶のスクラップが進捗したことから船舶の大型化が進み、生産性の向上が図られた。

むすび

環境の保全という制約の中でEUが指向する交通政策の重要な課題の一つに道路輸送に偏向した輸送システムから各輸送モードを効率的かつ有機的に統合したインターモーダル輸送システムの構築を指摘することができる。この課題に対して、内陸水運には需要構造の変化に対応する市場の整備が求められた。また、内陸水運の企業経営の視点から、内陸水運市場の構造的な過剰容量は輸送料金の恒常的な低下を招き、深刻な経営危機をもたらすことになった。これらの問題に対処するために、EUは1990年代に財政的な支援の裏付けを得て、スクラップスキームを適用した。その結果、新たな需要に対応すべく船舶の大型化が図られ、生産性が向上することになった。

われわれは今後、市場のニーズに応える内陸水運を効率的なインターモーダル輸送を構成する輸送モードとしていかに機能させるのかという点に注目して、EUのインターモーダル輸送の構想を別途考察することにしよう。

32) 第5表のフリート総数を示す上段の値が各部門の上段の値の合計と一致しないが、レポートに示されている数値をそのまま示すことにする。

33) 1102号規則で規定されている換算トン数で示すならば、ドライカーゴ部門は14.3%、タンカー部門は21.8%そしてプッシュクラフト部門は22%の削減となっている。CEC (1997), p.6.

参考文献

- Commission of the European Communities (1988), Proposal for a Council Regulation on structural improvements in inland waterway transport, COM (88) 111, 3 May.
- Commission of the European Communities (1993), Report from the Commission on the effect of the structural improvement measures in inland waterway transport, as introduced by Council Regulation (EEC) No 1101/89 of 27 April 1989, COM(93) 553, 16 November.
- Commission of the European Communities (1995), COMMUNICATION on a common policy on the organization of the inland waterway transport market and supporting measures, COM(95) 199, 23 May.
- Commission of the European Communities (1997), Report from the Commission on the overall impact on the measures provided for in Council Regulation (EC) No 844/94 of 12 April 1994 extending until 28 April 1999 the "Old for New" arrangements in the context of the measures to promote structural improvements in inland waterway transport introduced under Council Regulation(EEC) No 1101/89 of 27 April 1989, COM(97) 555, 3 November.
- Journal officiel des Communautés européennes (1968a), Commission Proposition d'un règlement du Conseil relatif à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable, N° C95, 21 Septembre.
- Journal officiel des Communautés européennes (1968b), Recommandation de la Commission du 31 juillet 1968 aux États membres relatives à l'assainissement structural du marché des transports de marchandises par voie navigable, 68/335/CEE, N° L218, 4 Septembre.
- Official Journal of the European Commission (1989a), COUNCIL REGULATION (EEC) No 1101/89 of 27 April 1989 on structural improvements in inland waterway transport, No L116.
- Official Journal of the European Commission (1989b), COMMISSION REGULATION (EEC) No 1102/89 of 28 April 1989 laying down certain measures for implementing Council Regulation(EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L116.
- Official Journal of the European Commission (1989c), COMMISSION REGULATION (EEC) No 3685/89 of 8 December 1989 amending Regulation (EEC) No 1102/89 laying down certain measures for implementing Council Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L360.
- Official Journal of the European Commission (1991), COMMISSION REGULATION (EEC) No 317/91 of 8 February 1991 amending Regulation (EEC) No 1102/89 laying down certain measures for implementing Council Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L137.
- Official Journal of the European Commission (1994a), COUNCIL REGULATION (EC) No 844/94 of 12 April 1994 amending Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L98.
- Official Journal of the European Commission (1994b), COMMISSION REGULATION (EC) No 2812/94 of 18 November 1994 amending Council Regulation (EEC) No 1101/89 as regards the conditions which apply to the putting into service of new capacity in inland waterway transport, No L298.
- Official Journal of the European Commission (1994c), COMMISSION REGULATION (EEC) No 3039/94 of 14 December 1994 amending Regulation (EEC) No 1102/89 laying down certain measures for implementing Council Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L332.
- Official Journal of the European Commission (1994d), COMMISSION REGULATION (EEC) No 3690/92 of 21 December 1992 amending Regulation (EEC) No 1102/89 laying down certain

- measures for implementing Council Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L374.
- Official Journal of the European Commission (1995), COMMISSION REGULATION (EC) No 2839/95 of 8 December 1995 allocating for 1995 the Community contribution to the scrapping funds referred to in the Council Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L296.
- Official Journal of the European Commission (1996a), COMMISSION REGULATION (EC) No 2254/96 of 19 November 1996 amending Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L304.
- Official Journal of the European Commission (1996b), COMMISSION REGULATION (EC) No 2326/96 of 4 December 1996 apportioning for 1996, the contribution by the Community and the Member States concerned to the scrapping funds referred to in Council Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L316.
- Official Journal of the European Commission (1996c), COMMISSION REGULATION (EC) No 2310/96 of 2 December 1996 amending Council Regulation (EEC) No 1101/89 in respect of the conditions applying to the placing in service of new pusher-craft capacity on inland waterway, No L313.
- Official Journal of the European Commission (1997a), COMMISSION REGULATION (EEC) No 241/97 of 10 February 1997 amending Regulation (EEC) No 1102/89 laying down certain measures for implementing Council Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, No L40.
- Official Journal of the European Commission (1997b), COMMISSION REGULATION (EC) No 2433/97 of 8 December 1997 amending Regulation (EEC) No 1102/89 laying down certain measures for implementing Council Regulation (EEC) No 1101/89 on structural improvements in inland waterway transport, L337.
- Official Journal of the European Commission (1998), COMMISSION REGULATION (EC) No 742/98 of 2 April 1998 amending Council Regulation (EEC) No 1101/89 as regards the conditions which apply to the putting into service of new capacity for dry cargo vessels in inland waterway transport, No L103.
- Official journal of the European Commission (1999a), COUNCIL REGULATION (EEC) No 718/1999 of 29 March 1999 on a Community-fleet capacity policy to promote inland waterway transport, No L90.
- Official Journal of the European Commission (1999b), COMMISSION REGULATION (EC) No 805/1999 of April 1999 laying down certain measures for implementing Council Regulation (EC) No 718/1999 on a Community fleet capacity policy to promote inland waterway transport, No L102.
- Official Journal of the European Commission (2003), Commission Regulation (EC) No 411/2003 of 5 March 2003 amending Regulation (EC) No 805/1999 laying down certain measures for implementing Council Regulation (EC) No 718/1999 on a community-fleet capacity policy to promote inland waterway transport No L62.
- INSEE (1992), Les Comptes des Transports en 1991.
- EC Inform-transport (1997), No 11.
- COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (1977), Étude de la structure de la Navigation Intérieure en Europe Occidentale, COLLECTION ÉTUDES Série Transports no5.
- ECMT (1999), WHAT MARKETS ARE THERE FOR TRANSPORT BY INLAND WATERWAY? ROUND TABLE 108.

European Commission (2003), EU Transport Figures-Statistical Pocketbook.

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (2003),
Memento de statistiques des transports, Resultats 2001.

小野芳計 (1989), 「西欧の内航海運政策と我が国内航海運政策に関する一考察— EC 統合に伴う構造的
過剰船腹削減政策と我が国船腹調整事業の比較を中心にして—」, 『交通学研究1989年研究年報』.

中浜昭人 (1994), 「内陸水運政策」, 橋本昌史編著『EC の運輸政策』第5章所収.

Abstract

The organization of the efficient and safe transport system, taking environmental protection into consideration, is one of the urgent subjects in the EU. This is the establishment of the inter-modal transport system. The inland waterway is regarded as its important element. But there are the structural problems in the inland waterway market accompanied with the change of the demand structure.

This paper examines the resolution of the structural problem in the inland waterway market evolved in the EU.