

E C 統合に伴う産業経済の構造的変化

The Structural change of Industry and Economy by
the Integration of EC

主任研究員：中村 徹

分担研究員：谷本谷一 山下 哲 川口八洲雄 遠藤吉樹

各研究員の個別のテーマに基づく研究の中間報告を要約して示しておく。

谷本研究員は「EU市場統合に伴う物流構造の変化」を研究テーマとし、今回はスペインにおける物流構造を明らかにしている。それによると、スペインの物流構造はトラックへの依存度がきわめて高く、スペインの国際物流の中心であるEU諸国との国際貿易における輸送モードとしてトラック輸送が60%を占めている。国内輸送に至っては、80%がトラック輸送となっている。そのほか、航空におけるEUの市場の自由化がスペインの航空市場にもたらした効果などが詳細に示されている。

山下研究員は「東西ドイツ製造業におけるイノベーション地域比較」をテーマにフライブルク工科大学のフリッテ教授の研究に基づき東西ドイツ製造業の比較分析を行なっている。工業先進地域であるハノーファー、平均的地域であるバーデンそして東部の先進地域であるザクセンの3地域を比較モデルとして取り上げている。結論を述べれば、イノベーション・製品差別化に取り組んだ企業数、研究開発要員数、付加価値に占める研究開発費の比率のいずれも東部は西部2地域に劣らないが、研究開発の質の高さ、イノベーションの付加価値生産への寄与という点でなお及ばないことが明らかにされた。しかし、州をあげての支援体制が強化されていることから、大きなポテンシャルがあることが示されている。

川口研究員は過去3年間の研究成果を回顧し、今後の研究の方向を示されている。まず単著「会計指令法の競争戦略」（2000年1月）では、会計の国際化に欧州理事会およびドイツの会計戦略がどう対応するのかという現実の問題に焦点を絞って分析したものである。共著「ドイツ会計の新展開」（1999年5月）の第4章「商法会計と税法会計」および第6章「現代の会計実務と取引事象」を分担執筆し、EU連絡委員会の新戦略のもとに新設のドイツ会計基準委員会を通じてIASといかに調和するのかという問題が考察された。これらの研究成果に基づき、EUにおける会計制度の研究が継続されている。

遠藤研究員は「EU域内企業の製品開発パフォーマンス影響要因の研究」をテーマに新製品開発の努力のなかで、製品開発パフォーマンスを高める要因の特定化を行なっている。その中で、問題の要因がEU域内企業のみにはまる特定のものであるのか、あるいは域外各国企業に共通するものであるのかという問題を明らかにするために理論的かつ実証

的な研究を行なっているところである。

中村研究員はEUにおける航空自由化政策の実施の結果、EU航空市場にどのような変化が生じ、どのような問題がクローズアップされることになったかを明らかにした。第1章では、航空自由化政策の成果を料金、市場アクセスおよび第5の自由とカボタージュの視点から考察を行なった。その結果、当初期待された成果がほとんど実現していない状況が明らかになった。その大きな原因として、空港インフラに関わる問題と地上ハンドリングへのアクセスの制約の問題が指摘された。したがって、第2章では、空港インフラに関わる問題を取り上げ、さらに第3章では、地上ハンドリング市場の問題を考察した。これらの考察を通じて、航空自由化政策目的の実現にはなお時間的猶予が必要であると思われる。本研究の詳細は、「航空自由化政策の実施と課題に対する対応」『商学論究』第48巻第3号を参照されたい。

EU 共通交通政策の多角化研究

中村 徹（経営学部）

EUにおける航空自由化政策は1987年、1990年および1992年にそれぞれ採択された由由化パッケージに基づき展開され、今日に至っている。3次にわたって実施された自由化パッケージの成果を跡付けるなかで、今日解決を迫られている問題に対するEUの取り組みを明らかにした。研究にあたっては、第1章では、航空自由化政策の成果を料金、市場アクセスおよび第5の自由とカボタージュの視点から考察を行なった。考察によると、料金については、全般的に目を見張るような低下を見ることができなかった。市場アクセスについては、2社以上の航空会社が競争を展開するルートが全域内ルートに占める割合は1993年から96年にかけて若干増加したにすぎない。第5の自由およびカボタージュについては、欧州における総生産の1%程度にすぎず、ほとんど無視し得る程度である。このように、当初期待された成果がほとんど実現していないのが実情である。その大きな原因として、空港インフラに関わる問題と地上ハンドリングサービスへのアクセスの制約の問題が指摘されている。

第2章では、空港インフラに関わる課題を取り上げた。欧州の航空会社は米国の航空会社と比較して、物理的生産性において20%低く、運航コストは約40%高く、空港インフラ料金は米国の3倍であるという指摘がある。なかでも、航空会社が直接管理しえない航空インフラに関わるコストは定期航空会社の全運航コストの約25%を占めている。それゆえ、EUでは、欧州の民間航空システムにおける効率性を阻害する要因を明らかにし、コスト効率性を追求する措置を政策の優先順位に据えている。とりわけ、遅延の経済コストは年間約50億ユーロと推定されている。この問題に対処するために効率的な航空輸送管理システムの確立が求められる。この課題に応えるための一つの具体的な解として単一のATM (Air Traffic Management) システムの確立が指摘されている。

第3章では、地上ハンドリングサービスの問題をとりあげ、欧州の主要各空港の地上ハンドリングサービスの料金比較を行った。各空港間にかかなりの格差が生じているが、その原因として競争の欠如が指摘されている。研究では、地上ハンドリング市場への競争の導入手法について検討を行なった。しかし、ハンドリング市場の自由化の対象は少なくとも年間200万人の旅客と5万トンの貨物を処理する空港に限定されている。

いずれにしても、航空自由化政策の目的を実現すべき共同体の努力が実を結ぶにはいましばらく時間を要するものと思われる。

研究の内容の詳細は、「E U航空自由化政策の実施と課題に対する対応」『商学論究』第48巻第3号、2001年3月を参照。

E U市場統合に伴う物流構造の変化

谷本谷一（経営学部）

今回はスペインを中心に調査した。スペインの経済はE C加盟後の1980年代後半から急速な成長をとげた。しかしオリンピック、万博の終わった92年以降はE U諸国からの投資が一巡したこと、E U本部からの資金援助の減退、E U諸国の景気低迷等から経済は停滞し、93年は成長率はマイナスに陥った。しかし95年5月の政権交代（中道左派の社会労働党から中道右派の民衆党へ）、その後の2000総選挙での民衆党の圧勝により景気は回復し、順調に推移しG D P成長率は99年4.0%、2000年4.1%と高い成長率を示した。ただ現在は、欧州全体の景気の低迷に加えて中南米の経済不安が影響してきている。

スペインの物流の特徴としては、物流の要である輸送面のトラックへの依存が極めて強いことがあげられる。すなわち国際物流面では輸出入の約70%をE U諸国との交流で占めているが、その輸送の60%はトラック輸送となっている。このことはヨーロッパが陸続きであること、高速道路がよく整備されていることから当然であり、鉄道輸送はわずか1%程度に止どまっている。国内輸送でも、発達した高速道路のためにトラックへの依存が80%と強くなっている。

E U市場統合によって、スペインは低廉な賃金を武器に物流量は増えているが、物流面にも統合による自由化の波が打ち寄せている。まず航空面では、国内輸送は、以前はイベリア航空グループがほぼ独占していたが複数業者による競争政策が取られるようになり、97年4月からはE U規則を完全適用し、路線参入の自由化、運賃の完全自由化が進められ、この自由化により国内航空はイベリア航空グループの他に5社が参入しネットワークの充実が図られている。また運賃についても完全に市場運賃となっている。国際航空においても空港の整備とともに、旅客輸送のみならず貨物輸送も順調にのびている。

つぎに鉄道輸送は、その主体はスペイン国鉄であるが、貨物輸送量はあまりのびていないものの他のE U諸国同様民営化の方向にある。すなわち上下分離により列車運行は民営化、インフラ整備、管理は公営で行わんとするものであるが、その具体的内容、スケジュー

ール等は未定である。やはり問題は巨額の累積赤字である。

トラック事業の経営については、2トン以上の車両については運送証明書が必要であるが、6トン未満または3.5トン未満でかつ半径100Km未満の地域運送を行う場合は原則的にすべてに交付し、この地域運送を4年以上すると全国運送の証明書が交付される。

なお高速道路については、96年以降無料高速道路を補完するために入札方式による有料高速道路の整備を進めている。海運については、EU共通海運政策に基づき自由化を進めている。その結果スペイン商船隊の規模は大幅に縮小している。

ドイツ統合に伴う経済的・経営的变化とEC統合 山下 哲（経営学部）

「東西ドイツ製造業におけるイノベーション地域比較」

I. 壁崩壊以後、東部ドイツ経済は大きな困難に陥り、強烈な「イノベーション強制」に晒されている。単に生産効率を上げるだけでなく、全く新しい顧客を開拓するためにその生産体制を抜本的に作り替える必要がある。この強制に適応し見事乗り切れるか、あるいは21世紀もなお「開発途上地域」に止まるのかを、フライベルク工科大学フリッチ教授等の東西ドイツ製造業の比較分析を足掛りに検討して見よう。

II. 教授は西部ドイツの工業先進地域ハノーファーと平均的地域バーデン、そして東部の先進地域ザクセンの3地域を比較モデルとして取り上げ、郵便によるアンケート調査（電話による問い合わせにより補充、有効回答1806、1995年実施）を行った。

III. まず企業活動全般の比較では、ザクセンは1企業当たり従業員数では西独平均より低く（35人対50）、ハノーファーの半分であるが、全従業員に占める大学・専門学校卒業者の比率は西独平均及び両地域の倍（12.9人対6.3）である。しかし従業員1人当たりの付加価値生産ではザクセンはハノーファーの約半分、バーデンの6割（61.7千DM対114.0、104.3）に過ぎず、販売の自己地域依存度は西独2地域より高く、輸出比率はかなり低い（26.8%対35.9、32.5）。

IV. 次にイノベーションへの資源投入を比較して見ると、ザクセンは全従業員に占める研究開発要員の割合は西独2地域と大差ない（5.9%対3.7、6.6）ものの、付加価値に占める研究開発費の比率では高い（15.6%対10.7、12.6）。また公的研究機関と協力関係のある企業の割合も高い。しかし要員1人当たりの研究開発費では大きな差がある（6.370 DM対7.650、9020）。

V. さらにイノベーションによる成果の比較では、ザクセンは過去2年間にイノベーションもしくは製品差別化に取組んだ企業の割合、全売上に占める新製品による売上の比率（40%対20、30）、全生産高に占める新製品生産の比重（50%対20、30）、いずれも西独2地域より高い。しかし、特許出願をした企業の割合も、1企業当たりの特許出願数（3.8対6.9、8.0）も西独2地域とはかなり格差があり、また要員1人当たりの新製品個数は高い

(9.3 対2.8、8.8)のに、要員1人当りの新製品による付加価値生産では大きく水を明ら
れている(138千DM対261、220)。

VI. 以上の調査でも明らかなように、東部ドイツ製造業は壁崩壊以来、強いイノベーション
強制を受け、必死にこれに応じて来たことが窺える。このことはイノベーション・製品
差別化に取り組んだ企業数、研究開発要員数、付加価値に占める研究開発費の比率、どれ
を取っても西独2地域に引けを取らない。しかし、研究開発の質の高さ、またイノベー
ションの付加価値生産への寄与という点ではまだまだ及ばない。

現在、ザクセンを始めとする東部ドイツのイノベーションは主として先進西部への「キ
ャッチアップ」の局面にあって、先進的な研究開発に充分なゆとりを持って取り組める状
況ではないと思う。しかし東部ドイツ製造業は経営困難の中でも一貫してイノベーション
努力を継続して来ており、研究開発要員の数も多く、州をあげての支援体制も強化されて
いるので、いつまでも「開発途上地域」に甘んじることを許さない大きなポテンシャルを
感じることが出来る。

欧州連合及びドイツにおける会計制度の研究

川口八洲雄(経営学部)

長期的共同研究組織の課題に沿って会計領域の個別研究を進めてきたが、ここでは、こ
れまでの研究成果の概要について報告したい。

(1) 過去3年の研究および成果

企業の国際的活動と会計基準のグローバル化がEUとその有力な加盟国ドイツ
に大きな影響を及ぼしたのであるが、1993年頃を境にEUとドイツは、急速に国際会計基
準委員会(IASC)に接近するに至る。会計の国際化に欧州理事会とドイツの会計戦略
がどう対応するのかという現実の問題に焦点をあてて分析したのが、『会計指令法の競争
戦略』(2000年1月20日、森山書店、372頁)である。

本書は、情報提供型の会計システムに対峙する目的から欧付会計指令の独自の開発を当
面中止して、国際会計基準との協調へ路線を転換することによって競争力の回復を目指す
欧州とドイツの戦略構想を分析している。欧州のグローバルプレーヤーがアメリカ資本市場
に上場した事件が発端になって、欧州連合の危機意識を呼び覚まし、国際会計基準との調
和化を目指す欧州の新しい戦略の設定につながった。情報革命を巻き込んだ経済と資本市
場のグローバル化は劇的な変貌を遂げつつあり、そうであるがゆえに、各国固有の伝統的
な会計システムからの款別を促し、システムの構造改革や事実上の世界標準との調和化を
迫っている。本書は、国際会計基準との調和化を連結会計基準にのみ限足することをつう
じて、個別財務諸表基準を会計の国際化から防衛しようとする欧州連合とドイツの戦略構
想を分析したものである。

次に、共著『ドイツ会計の新展開』(1999年5月15日、森山書店、238頁)の第4章

「商法会計と税法会計」および第6章「現代の会計実務と取引事象」において、ドイツの商法会計と税法会計との相互関係の分析から、会計の国際化と国内会計制度との対立矛盾の激化により、ドイツ商法会計が構造改革を余儀なくされ、困難な対応を迫られている状況が明らかにされた。2004年までの時限立法としての1998年の商法改正により、連結決算書の国際会計基準による作成と公開が容認されたことで、今後、ドイツは、EU連絡委員会の新戦略のもとに新設のドイツ会計基準委員会をつうじてIASとどう調和するのかを問われている。

第3の成果として、共著『将来事象会計』(2000年3月10日、森山書店、222頁)の第13章『ドイツ取得原価主義における利子と割引現在価値』において、原価主義、保守主義を優先させる商法会計基準のなかで、ドイツは、今後、将来予測要素として利子と割引現在価値に関する問題をどのように位置づけるのか、その理論的課題を会計学説に依拠して分析した。

EC域内企業の製品開発パフォーマンス影響要因の研究 遠藤吉樹(経営学部)

1. 研究の目的

今日の激しい企業間の競争は各企業に対して大きなリスクを伴うにもかかわらず製品開発に注力せざるを得ない状況を作り出している。とりわけEC域内企業はEC市場統合、貨幣統合の結果、企業間の競争力の優劣が明白となる中で競争優位の確保を目指し従来にも増して製品開発に努力することが要請されている。

それらのさまざまな新製品開発の努力の中でどの要因、手法が製品開発パフォーマンスを高めるために貢献しているのか、そしてそれはEC域内企業にのみ当てはまる特有のものなのか、あるいは域外の企業に共通するものなのか等の問題を考察するのがこの研究の目的である。

2. 中間報告

これらの新製品を中心的な競争手投として展開される競争はEC域内のみならず域外でも行われるものであるため、新製品開発成功要因の研究はより広い視野で分析する必要がある。

またそれにより成功要因がある一定の環境条件に特有のものであるのか、あるいはある程度共通的なものであるのかという問いに対しても示唆が得られるであろう。

そのためEC域内、米国そしてわが国等を含む広範囲地域の製品開発関連資料の収集を行うとともにその分析を試みている。

研究途上であるため結論付けることはできないが、過去のEC域内、米国等の新製品開発に関する多数の研究において成功の基準として市場シェア、顧客満足度、顧客支持、売上目標、売上成長、収益目標、限界利益目標、投資収益率、技術的パフォーマンス、市場

導入時間、新製品売上割合、開発チーム満足度等の尺度の複数を組み合わせて成功の判断が行われており、すべての結論は使われた尺度に対して相対的なものであること、成功要因も技術的製品パフォーマンス、イノベーション率、市場でのリーダーシップ、開発強度、製品ラインの新鮮さ（過去3年間の新製品売上割合）、市場ニーズへの適合度、生産性、開発コスト、市場化までの時間、過去3年間に市場に最初に投入した新製品割合、競争に対する相対的パフォーマンス、在庫、暇疵、返品割合等、研究ごとにさまざまであり成功基準と重複するものも存在すること等を確認している。

成功要因尺度をどのような理由に基づき構成するのかということは重要であり、製品・市場の特定と定義、市場構造に対する十分な理解と知識が不可欠であるため、これらについても調査、考察を試みたい。

今後このような新製品開発努力について文献資料を収集し調査、考察を進めるとともに、実証的研究の検討も行うつもりである。