

〔研究員の視点〕

自由貿易体制におけるトラック輸送の姿

～ヨーロッパにおけるトラック輸送のカボタージュから～

運輸調査局 主任研究員 小澤茂樹

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

はじめに

現在、自由貿易体制に向けての取り組みが世界中で展開されるようになった。先日のサミットにおいて TPP が大きな話題になったように、我が国も自由貿易体制に向けて歩みだし始めている。物の自由かつ円滑な移動は、自由貿易体制の中心部分を形成している要素だ。

広範囲な地域内での自由貿易が最も進展しているケースが EU である。EU では 1990 年代以降、域内の自由な物の流れを実現するため、様々な取り組みが行われてきた。この中で、注目されているのがトラック輸送のカボタージュ（注）である。EU においても、トラック輸送は貨物輸送量の多くを担っており、「自由な物の移動」の実現にはトラック輸送のカボタージュは不可欠であると言っても過言ではない。視点を変えると、カボタージュは、EU における陸上交通政策の試金石とも言える。

一方で、カボタージュは国内トラック市場を外国のトラック事業者に侵食される可能性を秘めており、国内のトラック事業者からの強い反発があるのも事実だ。特に、ドイツやフランス、イギリスなどの EU 先進諸国では顕著な反発があった。以上を踏まえ、本稿では EU におけるトラック輸送のカボタージュの実態や抱える問題について紹介すると共

に、自由貿易体制が確立された社会の陸上貨物輸送の姿を考えたい。

トラック輸送におけるカボタージュの経緯とメリット

1998 年、Council Regulation (EEC) No 3118/93 が定められ、EU におけるトラック輸送のカボタージュが実現した。鉄道貨物輸送市場のカボタージュが実現したのが 2007 年であることを踏まえると、トラック輸送のカボタージュは早い段階で実現されていたことが理解できる。この規制の制定に伴い、原則として EU 加盟国で登録されたトラック事業者であれば、域内の他国における国内輸送を行うことができるようになった。しかし、当時のカボタージュにおいて、各加盟国は 4 つの基準（継続時間、頻度、周期性、継続性）を独自に設定することが認められていた。つまり、カボタージュが実現されたとは言え、その範囲や内容は必ずしも自由度の高いものではなかったのだ。こうした中、更に自由度の高いカボタージュを実現させるため、EU 委員会は 2010 年 4 月より、新たなカボタージュのルールが定めた。

カボタージュは EU 域内の「自由化」という流れの中で、進展していたのは事実であるが、それ以外の推進要因が見られる。それは、積載率の向上である。カボタージュが認められなかった時代、国際輸送を行う多くのト

トラックの積載率は低かった。なぜなら、中小零細事業の多いトラック産業において、着地（外国）で荷物を確保することは容易ではなく、いわゆる片荷になることが多かった。また、国際輸送は輸送距離が長いから、積載率の低さは経営に大きな影響を与えていた。

新たなカボタージュ

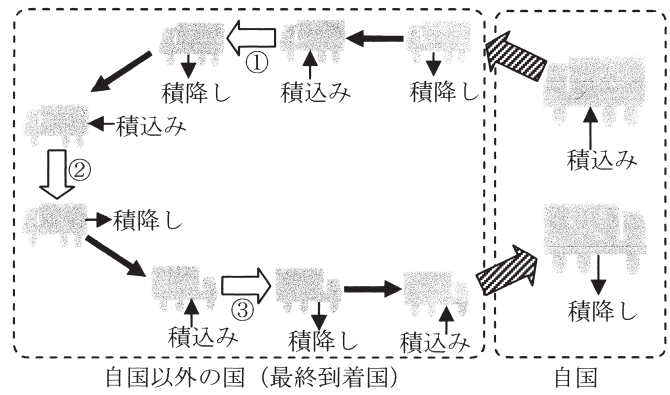
新たなカボタージュルールでは、自国以外の国で輸送できる日数や自国以外で輸送可能な輸送回数が一律に定められた。また、このルールは、EU加盟国の多くに適用されるようになった。ルールの内容は以下の通りである。

原則として、自国以外の国で輸送ができる日数は7日以内に制限されている。輸送回数については、自国以外の国が国際輸送における最終到着国あるいは通過国によって異なる。最終到着国の場合は3回以内、通過国の場合には1回に制限されている(図)。輸送日数や輸送回数のチェックは、運送状の記録を基に行われ、抜き打ち検査も実施される。このように、外国のトラック事業者から自国のトラック産業を保護される仕組みが講じられている。

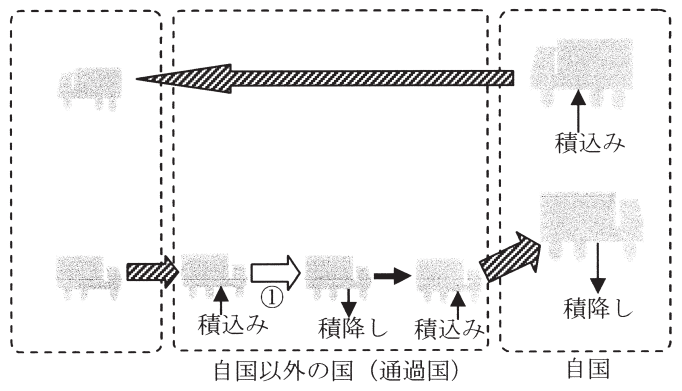
しかし、新たなカボタージュルールに対しては、トラック台数が多いことやその輸送ネットワークが広大であるため、厳格なチェックが実施し切れないとの批判がある。また、運送状が偽装されるなどの問題も発生しており、現在のルールの実施方法には課題が見られる。そのため、多くの荷

量を有するドイツやフランスのトラック事業者にとっては、自国のトラック産業が保護されていないとの不信感が根強く残っている。

一方で、外国のトラック事業者からの攻勢に対応すべく、ドイツやフランスのトラック事業者は、既にポーランドやポルトガルなどの賃金の安いトラック運転手を多く採用し始めた。その結果、カボタージュの進展によって、不利な立場にたつたのはEU先進国のトラック運転手であると指摘されている。



最終到着国の場合



通過国の場合

おわりに

FTA や EPA、TTP などの自由貿易体制が進展する中、現在、我が国においても、中国や韓国とのトラックシャーシの交互利用やトラックの相互乗り入れが検討されるようになった。現時点で、車検制度や保険などの問題を多く抱えているのは事実である。しかし、自由貿易体制が更に進展すれば、我が国にも外国のトラック事業者が事業を行うケースが見られる可能性は十分にありであろう。

我が国に立地する企業（特に製造業）の競争力を高めるためには、国内物流費の引下げが必要とされているが、この解決策の一つとして外国のトラック事業者（もしくは外国人トラック運転手）の流入は有効なツールなのかもしれない。また、トラック運転手不足も問題視されているが、この問題に対しても外国のトラック事業者の流入は一つの解決策になるのかもしれない。我が国は島国であり、これま

で陸上交通について外国企業が流入することは想定されてこなかった。しかし、自由貿易体制が進展すれば、こうした固定観念が大きく変わる可能性は十分であるのではないか。その意味で、ヨーロッパにおけるトラックのカボタージュは、我が国の陸上交通の今後の姿を映し出していると考えられる。

注：航空輸送と海上輸送で用いられるカボタージュには違いがあるが、本稿ではフランス環境、エネルギー、持続的発展、海洋省（Ministère de l'Écologie, l'Énergie, du Développement durable et de la Mer）の定義に倣い、カボタージュを「他国のトラック事業者が国内の二地点間を輸送すること」と定義する

参考文献

Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and the Sea (2010) "Freight cabotage transport-the French regulation-"