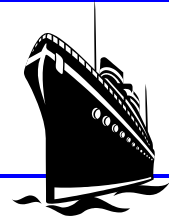


## MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINE@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine\_navi/)



## EUにおける域内トラック輸送のカボタージュ規制緩和について

カボタージュ規制とは国内の商業輸送を自国業者に限定する制度のことであり、国の安全保障や安定輸送の確保を目的として、現在、日本をはじめ世界の多くの国において採用されています。

日本における内航海運のカボタージュ規制の動向について 2010年3月24日付の MSI Marine News にて取り上げましたが、今回は EU におけるトラック輸送のカボタージュ規制緩和についてご紹介します。

## 1. EUにおけるカボタージュ規制緩和

## (1)経緯

域内の経済自由化が最も進展している EU においては、「自由な物の移動」の実現を目指し、早い段階からトラック輸送におけるカボタージュ規制の緩和に着手しています。1990年7月以降、漸進的に自由化が進められ、1998年7月には EU 加盟国で登録したトラック輸送業者は、原則として EU 域内の他国において国内輸送を行うことが可能になりました。しかしながら、その時点では加盟国間で規制緩和内容にバラつきがありましたが、2010年4月、新しいルールにより統一化が図られ、現在、EU 加盟国の多くに適用されるに至っています。

## (2)新しいルールの概要と問題

原則として、他国で輸送が出来る日数が7日以内に制限されています。また、輸送回数は、当該他国が最終到着国の場合には3回以内に、当該国が通過国の場合には1回に制限されています。その遵守状況は運送状の記録に基づき検査されていますが、検査対象となる運送件数が多く検査が行き届かないこと、更には運送状を偽装し検査対象となる運送自体を隠蔽する等の問題が指摘されています。

## (3)規制緩和の影響

1997年の他国輸送業者による国内輸送の輸送量は220万 tKm と、1991年の64.6万 tKm から約3.4倍に拡大していますが、EU 域内全輸送量に占める割合は未だ0.25%程度に留まり、98年の制限撤廃以降もその割合は大きく変化していないものと推測されています。2010年の新ルール適用の影響は未だ明らかになっていませんが、特に EU 先進国のトラック輸送業者は、自らの国内市場が運賃の安い他国輸送業者により奪われることを警戒し、賃金の安い他国(ポーランド、ポルトガル等)の運転手を多く採用、自国先進国の運転手が就労機会を失う等、雇用面での問題も懸念されていることより、これら問題の解決無しには大きな進捗はないものと思われま

## 2. 日本における状況

日本においても、貿易自由化対応、コストの抑制、少子高齢化の進行にともなうドライバーの確保等、国内物流が現在抱える諸問題の対応策の一つとして、このカボタージュ規制の緩和が検討されるようになりました。日中韓の物流分野の更なる協力連携を目的として開催されている物流大臣会合の場でも、同規制緩和はテーマの一つに掲げられており、2010年9月には中韓が先行して協定を結び、RORO 船・フェリーに積載するシャーシの相互通行を開始しています。時間短縮、コスト削減が見込まれ、日本の産業界へも少なからず影響が及ぶものと思われま

ただし、内航海運のカボタージュ規制と同様、急激な規制緩和は国内業者への影響が大きく、また運転免許や車検の制度、保険制度等法制面でクリアすべき課題が多く、検討を進める上では、今回ご紹介した EU の事例等も大いに参考にする必要があろうかと考えま

(参考) 財団法人運輸調査局 HP : <http://www.itej.or.jp/>