

## “ブルーデンマーク”の成長戦略

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201809

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 野村 撰雄

専門調査員 照井 遥瑛

### 1. はじめに

デンマークは、いわゆる船員税制や国際船舶登録制度（DIS）、トン数標準税制など、これまで積極的に海運強化策を講じてきた。強力な海運国としての地位を築くことが、世界経済の発展を取り込みながら自国が発展していくことにつながると考えているからである。

デンマーク海事庁によれば、デンマーク海運の外貨獲得高（2017年）は、1,890億DKK（約3兆2,675億円。換算レートは2018年9月4日時点、1DKK=17.29円）である。これはデンマークの外貨獲得高（総輸出額）の17%を占める規模で、同国経済にとっての海運の重要性を示している。

デンマーク商務・金融省は、2016年5月に「海事戦略チーム」を設置し、2025年に向けた海運政策の長期戦略ビジョンの検討を求めた。海事戦略チームは、産官学の代表者で構成され（表参照）、2017年4月21日に11項目の提案をした。そこでは、①新たな知見、イノベーションを引き起こすアイデア、②科学、研究、ビジネス間の強固な結びつき、③高度な人材、④人材能力面での需要・供給の強いマッチングといった4つの視点が強調されていた。

【表：海事戦略チーム構成員一覧】

	氏名	所属・肩書	分野
1	Jesper Lok（座長）	Chairman of the Board, ESVAGT A/S; Chairman of the Board, J. Lauritzen; Vice-Chairman of the Board, Danmarks Skibskredit; Member of the Board, Inchcape Shipping Services	レスキュー船 ・オフショア船
2	Mikael Skov	CEO, Hafnia Tankers; Member of the Board, Danish Shipping	外航海運
3	Thomas Knudsen	CEO, MAN Diesel & Turbo; Chairman of the Board, Danish Maritime	船用
4	Ole Ingrisich	Port Director, Port of Esbjerg; Chairman of the Board, Danish Ports	港湾管理当局
5	Christina Ørskov	Director, Orskov Group	造船・船用
6	Jens Frederik Hansen	CEO, A2SEA	洋上風力発電・海運
7	Mette Sanne Hansen	Head of Maritime DTU	海事教育
8	Christina Grumstrup Sørensen	Senior Partner, Copenhagen infrastructure Partners	金融
9	Claus Jensen	Union President of the Danish Metalworkers' Union; Member of the Board, Innovation Fund Denmark; Member of the Danish Growth Council, etc.	組合
10	Andreas Nordseth	Director General, Danish Maritime Authority	海事当局

海事戦略チームの提案を受けて同省は、2018年1月に「ブルーデンマーク」と称される自国の海事クラスターの将来の方向性に関する報告書「マリタイム・デンマークー世界的な海事の有力拠点」を公表した。同報告書は、デンマークの海事産業が今後成長していく上で課題及び障害を検証し、世界有数の海運国としての地位の維持及び向上に向けた提案を行うものである。

本稿では、同報告書の記述に見られるデンマーク政府の現在及び将来の海事分野についての認識や今後の取り組み方針、具体的な取組み事項の一部を翻訳し紹介する。同報告書では、将来にわたる海運国として、デジタル化、魅力的なビジネス環境、知識及びノウハウ、グローバルな視点及び魅力という4項目を柱として挙げているため、ここでもそれに倣って記述する。

## 2. デジタル化

A.P.モラー・マースクは、データを共有し、貨物輸送を単純化することができるデジタル・プラットフォームをIBMとともに確立しつつある。デジタル化の波が海事分野にも大きな影響を及ぼすことは明らかである。従来利用できなかった情報へのアクセスが可能になることによって、船舶と陸上オフィスとの間、船舶と当局との間、そして船舶と船舶との間、それぞれ既存の主体間のコミュニケーションが強化されるばかりではなく、新たな市場が創出されることにも繋がる。

海に囲まれ豊富な水産資源に恵まれているデンマークは、特に自動運航船の運航、グリーンエネルギー（海流エネルギーや海洋波エネルギー、洋上風力発電）の生産、洋上食料生産のための最先端の試験場となることを目指す。とりわけ自動化技術については、その技術を用いた新たなビジネスモデルの先駆けとなる可能性を大いに秘めている。

デンマークは、EUが2016年7月6日に「ネットワークと情報システムのセキュリティに関する指令」を採択したことを受け、海事分野におけるサイバーセキュリティ能力を向上する取り組みを行っている。また、海運業界の負担を削減するための取り組みの一つとして、船舶に係るインシデントの報告をEU域内のどの港でも履行できる仕組み作りにも着手している。

## 3. 魅力的なビジネス環境

デンマークを海事産業にとって魅力的な場とするためには、他国とビジネス環境が同等でなければならない。また、投資や企業の設立に関して、透明で予測可能な法令が整っていることが重要である。

政府は、デンマーク国際船舶登録制度（DIS）に登録されている船舶に乗り組む国内居住船員の所得税免除制度について、2019年1月1日からオフショア産業に従事する特殊船に乗り組む船員にまで対象を拡大する。これにより、それら特殊船をデンマーク籍にするインセンティブを船主に与える。また、国際船舶登録制度への船舶登録料も廃止する。

また、船上での整備・修繕業務を専門とする海事技術士制度を導入し、その業務から得られた知見を開発現場にフィードバックすることを検討する。そして、海事技術士が航行中の船舶に乗船して作業を行う点に配慮した税制を EU 委員会に承認してもらう必要がある。

離島に様々なサービスを提供するフェリーに関しては、現在は、地方自治体が購入し、運航・整備を行っている例がある。そうしたフェリーの規格を統一すれば、調達・運航・整備費用を低減することが可能である。そのための公共入札においては、品質、安全性、環境性能などを重視する。

現在、洋上石油・ガス採掘のためのインフラの大部分が設備更新を迫られている。老朽化施設の閉鎖は、2019 年から 2026 年にかけて拡大すると予測されており、その市場規模は 400 億 DKK～500 億 DKK (6,935 億円～8,673 億円) と見積もられている。これらの施設の閉鎖や設備更新に向け、ビジネス環境を整える必要がある。

ところで、デンマーク海運は、クオリティシッピングであり続けなければならないが、その重要な要素は、船員が適切な労働条件にあり、社会保障など良好な公共サービスを享受できることである。外国人船員に対しても同様であり、船員に提供されるべき公共サービスについて事前に英語でガイダンスを行うようにしなければならない。また、政府は、船員の労働災害事案の管理方法や、船員の財政状況を検証し、船員と公共サービスとのつながりを最適化する。このためのワーキンググループを省庁横断で設置する。

#### 4. 知識及びノウハウ

デンマークが海運国として強い地位にあるための重要な基礎は、海のあらゆる分野において、熟練の有能な人材が存在することである。そして、海事に関する新たな事業領域を開発・発展させるには、海事教育がそれに適応していることが不可欠である。正しい教育訓練が正しいレベルで行われてこそ、船員に対する産業界のニーズが満たされるのである。

このため政府は、内航フェリーの船員について試験的に特別な訓練を実施し、さらに、海上航行業務要件を変更することを試みる。乗船実習については、途中で船社や船種の変更を可能にしたり、デンマーク船社が運航する外国籍船での実習も許容したり、柔軟性を高めることを目指す。これに対し海運業界は、継続的に十分な訓練枠を提供するようしなければならない。

海事分野に関する知識やノウハウを高めるには、調査・研究環境の質の維持及び向上も不可欠である。例えば、海事に関する調査・研究が社会に利益をもたらすことを保証するために、海事調査のための連絡委員会が設けられている。ここでは、環境に優しくエネルギー効率の良い技術の開発、船舶の効率的な運航とメンテナンス、輸送網や物流の最適化、輸送中の作業環境などの重要な海事研究のテーマについて議論を行う。

更に政府は、新たな技術的可能性の調査に 237 万 DKK (4,098 万円) を、環境に優しい成長の調査に 282 万 DKK (4,876 万円) をそれぞれ拠出する。

## 5. グローバルな視点及び魅力

デンマークが激しい国際競争の中で生き残るためには、伝統のみに依存してはならない。政府は、デンマークの海運国としての役割を諸外国に示し続け、他の海運国家に追い越されないようにしなければならない。

デンマークが海運国としての地位を今後も維持するための重要な前提条件のひとつは、グローバルな自由貿易を促進することである。これは小規模な開放経済体制を敷くデンマークにとって不可欠な土台である。近年、一部の地域では自由な貿易に反対して保護主義に立つ動きが広がっているが、デンマークは、EUを通じ、あるいは他の主要な海運国と協力して、保護主義と闘い、グローバルな自由貿易を支援する取り組みをしなければならない。その取り組みの一環として、ガーナや中国など、成長可能性のある新興の海事マーケットに助言を行い協力関係の強化を図る。

また、デンマークは、国際海事機関（IMO）をはじめとする国際的な海事フォーラムにおいて発言力があることを活用し、また、確保していかなければならない。そのためにデンマークは、世界的な海事産業の発展と基準作りとに貢献している海運国であると諸外国から認められることが必要である。

世界銀行のビジネス環境ランキング（ビジネス活動にかかる制度的環境を比較評価し、ビジネスのしやすさをランキングしたもの。）によると、デンマークは、ニュージーランド、シンガポールに次いで世界第3位（2018年）である（ちなみに日本は第34位である。）。海事産業のための高度なデジタル化対応体制が整っており、税制や事業設立ルールなどの制度的環境における予測可能性、透明性、安定性に非常に優れていると評価されている。これらは、海事分野にこれから新たに投資を行おうとする投資家にとって重要な要因になると考えられる。

国内外の企業がデンマークで歓迎されていると感じられることもまた大事である。外務省の下での「インベスト・イン・デンマーク（デンマークへの投資）」は、そのための努力のひとつで、デンマークで事業を興す海外企業が容易かつ柔軟にデンマーク当局とコンタクトを取るためのゲートウェイである。インベスト・イン・デンマークのウェブサイトには、デンマークでの事業設立に関する広範な情報と、海事分野への投資を専門とする職員の連絡先が掲載されており、海外企業の意思決定のための基盤形成に貢献している。

政府は、“マリタイム・デンマーク”を世界に売り込む努力を強化する。デンマークの海事分野での地位を高め、多くのシナジー効果を生み、デンマークがビジネス及び投資に魅力的な場所であると知らしめるためである。

これは、デンマーク産業界の海外進出を支援することでもあるため、官民のコラボレーションを始める。例えば、海洋環境分野の有識者を「ブルー・アンバサダー」として実業界との間を結び、国内海事分野のキーパーソンを“マリタイム・デンマーク”のマーケティングに登用する。

## 6. むすびに代えて

上記からもうかがえるように、デンマーク政府は、海運国として成長していくために強い意思を有している。例えば、同国の国際船舶登録制度は、諸外国よりも進んでいると広く評価されているが、2016年に民間シンクタンクが「33の独自規制が船主に年5,784万DKK（約10億円）の追加的負担を強いている」と公表すると、すぐ翌年に10件以上の独自規制の撤廃を行った。2002年に導入したトン数標準税制についても、最近では掘削リグを対象に追加するなど、産業界の要望を踏まえて手を入れてきている。

デンマーク政府がこのように取り組むのは、同国経済にとっての“ブルーデンマーク”の重要性故であると考えられるが、視点を変えれば、国を挙げてそのような認識を持ち、必要な政策を実施すれば、海事産業はそれだけ成長し得る産業だと考えることもできる。その意味で、海事産業に関する同国の政府方針や政策は注目に値する。

(了)