

同志社大学経済学部 2015 年度秋学期特別講義「企業分析」

2016 年 1 月 8 日 「日本の外航海運」

講師名 日本郵船(株) 宮本教子

学生のベスト・コメント

[回答 12]日本の貿易量の 99.6%は海上輸送に依存しているというのには驚きました。新規参入が比較的容易な市場なので、より他との差別化を図る事業を考えていかなければならない難しさがあるのだと感じました。日本の強みを生かした、日本特有の海運業界の事業などは何かあるのでしょうか？

[回答 20]島国である日本における海運業の重要性を初めて知った。政府が定める法人税に対して具体的な対策はあるのでしょうか。海運業全体として政府に抗議をする、といった動きは全くといってないのでしょうか。また、逆に海外よりも日本が海運をやりやすい制度や仕組みなどあるのでしょうか。

講師からのコメント

学生の皆さまには私の拙い話を聞いていただきありがとうございました。コメントを読むと知られざる日本経済の縁の下の力持ちの存在に少しは気づいていただけたようでお話した甲斐があったと実感致しました。

今回の講義では外航海運の現在の苦境などネガティブな話が多すぎたきらいがありますので、ここでは「そうは言ってもまだまだ捨てたもんじゃないぞ、日本海運！」というプラスの面を語ってみたいと思います。

[回答 12]では日本の強みを生かした事業はないのかとの問い。

まず日本には何よりも顧客(製造業)の層の厚さがあります。日本の製造業と共に成長してきた日本の海運業だからこそ、顧客の望む高いハードルを越える為に技術力やサービスに磨きをかけ、高品質な輸送サービスを安定的に提供することで付加価値を生み出し他社との差別化を図ることができます。高品質なサービスとは、例えば荒天でもスケジュールを維持する運航の工夫、顧客から預かった貨物へのダメージ防止、顧客のコスト削減を目的とした物流提案、安全運航など広範囲に亘ります。その結果、事業としてはどこの船会社でもできるが日本の船社の存在感を示せる分野として、LNG 運搬船、自動車専用船や自動車物流などが挙げられます。

[回答 20]では海外より日本において海運業がやりやすい仕組みについての問い。

日本には世界に誇る「海事クラスター」があります。クラスター(Cluster)を辞書で引くと(ぶどうなどの)房、群れ、かたまりという単語が出てきます。日本には海運会社の他に造船、船舶機器、港湾、倉庫・物流、商社、金融、損害保険、更には船員教育の為の大学など様々な海事周辺産業が世界のどこよりも発達して数多く存在します。それらは相互に成長を支え合ってきました。海事クラスターからの付加価値額は日本のGDPの1%にも相当するというデータもあります。島国である日本ゆえに発達してきた様々な海事関連業種が切磋琢磨しつつ日本の海運産業の発展に尽くしています。これぞまさに日本の強みです。

以上