

欧州造船事情

- LeaderSHIP 2015 と成立の背景 -

城野 隆史

目次

前置き	1
LeaderSHIP 成立の背景	1
LeaderSHIP 2015	3
RDI (Research, Development, Innovation) 実施計画	3
実施中・提案中の研究課題 (FP7)	4
後記	7
ANNEX-1 Towards a European research area	10
ANNEX-2 Lisbon European Council 2000	13
ANNEX-3 LeaderSHIP 2015	15
ANNEX-4 FP7 開発テーマ (運輸部門)	19
脚注	21

前置き

ヨーロッパ造船工業協会(CESA)の年次報告書を読んでいると LeaderSHIP 2015 がたびたび引き合いに出される。そこで、LeaderSHIP 2015 を読んでみた。大変立派な海事産業基本政策を提言する報告書であることが分かった。更に、なぜ LeaderSHIP 2015 が作成されたのか、背景を探ってみると、EU の体制そのものがあつた。そこで、その中心となる三つの文書「Towards a European research area」, 「Lisbon European Council 2000」, 「LeaderSHIP 2015」を紹介することにした。ただし全文を翻訳するだけの時間的余裕もないので、結論的な部分だけを抄訳して APPENDIX-1 ~ APPENDIX-3 に示した。上にあげた文書名をそのまま検索すれば、直ちに出てくるので、是非原文を参照して下さい。

LeaderSHIP 成立の背景

1. 欧州共同体委員会(Commission of the European Communities) January 18 2000 付け報告 : Towards a European research area

欧州共同体委員会が、欧州理事会、欧州議会その他の関連部門にむけて科学技術政策強化を訴えた提案である。

21 世紀に入って科学技術がますます重要性を増すとき、ヨーロッパでは知識増進への投資は低下の一途を辿り(研究投資は、GDP の米国は 2.8%、日本が 2.9%にたいし 1.8%)、欧州人の科学への image は消極的になっている。知識ベースの社会に突入した 21 世紀、研究開発投資は社会の将来を決定づけるものであるが、ヨーロッパは心配すべき状態にあると、ヨーロッパに於ける研究の再活性化を計るための政策立案にむけての徹底的な議論を求めている。アメリカやアジア諸国と競合してゆくためには、加盟各国バラバラの研究では太刀打ちできない、EU 全体を研究領域(research area) と捉えるコンセプトを打ち出して、EU 加盟国全体の総力を結集し調和を図ろうとする意図が見える。加盟各国のいわゆる COE(Centre of excellence; 中核的研究拠点)を network で結んで、EU 全体の底上げを図ろうというものである。

作業項目は、実に詳細かつ具体的である。研究課題が具体的であるというのではない。European research area(欧州研究拠点)というコンセプトを如何にして実現するか、そのための仕組みとなる政策を立案するためには何をしなければならないかについての方向付けが具体的なのである。これら検討すべきテーマ(Possible specific themes for action)として上げられている区分は次の7点である。

- 欧州レベルでの一連の最適な物的・設備的資源
- 公共機関や資源の一貫性のある利用
- よりダイナミックな私的投資
- 政策履行のための科学技術参照システム
- より豊富で流動的な人材供給
- 研究者や投資家にとって開放的で魅力的な力強いヨーロッパ
- 価値観を共有する場

このようなテーマが検討課題として導き出された現実の具体的背景については、本文に記載されているが、当時の欧州のヨーロッパの社会経済事情に通じていない筆者には、十分な理解の及びがたいた点が多々あるけれど、報告書末尾の ANNEX にまとめられている行動課題集のみを APPENDIX-1 に訳出した。

2. Lisbon European Council 2000 : Lisbon Strategy

欧州理事会(European Council) (脚注1)の発する合意は、欧州全体の政治のバックボーンをなすトップポリシーであり、2000年3月のリスボン欧州理事会で打ち出された合意は、知識経済(knowledge-driven economy)下に於ける雇傭、経済改革、社会結束の強化に向けての戦略目標で、10年後の現在でも意義を失っていないと思われる。モザイク模様ともいわれるEU加盟諸国を束ねて力を発揮させ、アメリカに大きく水をあけられた、来るべき情報化社会に挑戦する格調高い宣言になっている。21世紀は、Knowledge-based Economyこそが雇傭の増加と経済成長の源泉であり、それを達成するためには研究開発の活力が基礎になる。そのための基本政策を指針として示したもので、後にリスボン戦略とかリスボン・アジェンダと呼ばれ、現在でも生きている。世界を相手にしたEUの宣言とも言える力強さを感じる。

造船業に対する直接の言及はないが、情報化社会に向けてEUが競争力を維持してゆくために必要な政策方針と優先課題を示したものである。

Lisbon councilの合意内容はつぎの7章からなっており、産業政策指針は で、報告書15pageのうち11pageを占める。 ~ は主に外交政策である。

- Employment, Economic reform and Social cohesion
- Common European security and defence policy
- Western Balkans
- Russia
- Intergovernmental conference
- Outermost regions
- Annex

:「雇傭、経済改革、および社会的連帯」の章立ては次の通りである。

10年先の戦略目標

競争的でダイナミックな知識ベース経済への転換に備えて

人々に投資することによるヨーロッパ型社会モデルの近代化および福祉国家の建設となっている。この中で上に述べた欧州共同体委員会の提案: Towards a European Research AreaをEUおよび加盟国は協力して履行することを求めている。

要点と項目のみを APPENDIX-2 に紹介する。

LeaderSHIP 2015

リスボン欧州理事会の政策方針：

- R&D 投資の目標値を GDP の 3% に増強
- 金融改善と規制緩和
- 若年労働力の吸収

を受けて 2003 年に EC が発表した造船産業基本政策である。Towards a European research area の造船版である。民間 13 名、EC 議会 2 名、欧州委員会 7 名からなる High Level Advisory Group は、八つの課題を設定、それぞれに専門家会議を編成し、全体をとりまとめた。

副題：**Defining the Future of the European Shipbuilding and Shiprepair Industry** が示すように、欧州造船業の将来のあり方について問題点の抽出と勧告を集大成したものである。**Competitive through Excellence** がキャッチフレーズである。「卓越性に基づく競争力」とは、当然といえば当然であるが、安値受注のまかり通る業界で、品質で勝負と開き直った。その書き出しに「力強く成長する市場において長期的繁栄を確実にするためヨーロッパの造船業界は、この“Leadership 2015”によって野心的な計画に着手した」と宣言するように挑戦的である。

なお、対象とする Shipbuilding and shiprepair industry の範囲は、造船所だけでなく船用機器メーカー、エンジニアリング会社、など関連産業全体を包括するものであり、その多くは中小企業が占めるといふ。海事産業を代表する 24 団体からなる MIF (Maritime Industries Forum) (脚注 2) に言及している。

八課題とは：

- 世界の造船における公平な競争の場の形成
- ヨーロッパ造船産業に於ける研究・開発・改革投資の改善
- 先進的な金融と保証システムの展開
- 安全で環境に優しい船舶の促進
- 艦艇建造に対するヨーロッパのアプローチ
- ヨーロッパ造船業の知的所有権の保護
- 熟練労働力の確保
- 持続可能な産業構造の構築

であり、造船業の経営者ならば当然考えるであろう視点が幅広く捉えられている。注目される項目は、「Environment-friendly ships」、 「Short Sea Shipping」、 「Protection of the Industry's Intellectual Property Rights」などである。

これらの項目に予算が割り当てられているわけではない。目標を示しただけである。費用は、EU-Structural Fund (脚注 3) とか Research framework programmes (脚注 4) などに別途申請して実施することになる。要点の抄訳を APPENDIX-3 に示す。

RDI(Research, Development, Innovation)実施計画

欧州委員会の提言から始まって、欧州理事会の勧告、LeaderSHIP 2015 の基本政策樹立まで、大きな方針は示されたが、目的を達成するためには実施策が必要である。現行の第 7 次枠組み計画に関する二つの報告を紹介する。(共に EU 連合日本支部の HP から日本語訳を download 出来る)

1. EU 委員会通知(2005/4/6)：欧州研究領域の構築 - 成長のための「知」
 - リスボン戦略の履行：リスボン戦略を再確認
 - 第 7 次研究枠組み計画
協力して活動することにより、主な科学分野に於ける主導的地位を獲得する。
EU レベルで研究者間の競争を推進することにより、欧州の知的基盤を強化する。

EU の研究者のキャリア展望と流動性を強化する。

大規模インフラ、地域協力、革新的中小企業を通じて EU の研究能力を育成し最大限に利用する。

- 第 6 次計画の継続性と改革

安全保障と宇宙を追加、海洋関連科学技術は重点分野の一例。

産業界のニーズに対応する。

加盟国国内・民間活動との連携を強化する。

EU の潜在能力を最大限に利用する。

資金拠出手法の合理化。

「官僚的形式主義の排除」 - 計画の運用を簡素化し一層優れた value for money を実現する。

枠組み計画の管理を強化する。

- EU の意欲に対応した研究予算

EU の研究予算を倍増させることは、選択肢ではなく必然である。

欧州に於ける豊富な科学に関する潜在能力とニーズに対応する。

GDP3%の目標値の実現を推進する。民間投資を喚起する強力な効果を活用する。

世界規模の課題に対処する。

研究活動の細分化を軽減する。

成長と雇傭を推進する。

2 . EU 委員会(2005/4/6) : 研究活動・技術開発活動・実証活動に関する欧州共同体第 7 次枠組計画 (2007-2011) についての欧州議会および理事会の決定

- EU の施策として定められたテーマ 9 項目

保健

食品、農業、バイオテクノロジー

情報通信技術

ナノサイエンス、ナノテクノロジー、材料、新生産技術

エネルギー

環境(気候変動を含む)

運輸(航空を含む)

社会経済科学、人文科学

安全保障、宇宙

- テーマ内容 (9 テーマのうち運輸の項のみ APPENDIX-4 に掲載する)

実施中・提案中の研究課題(FP7)

EU の資金供出母体 ; R&D Framework Programmes(FP)は、現在 FP7(2007-2013)を実施中である。

この期間 Surface Transport 部門の(造船もここに入る)総予算は 13 億ユーロで、競争入札制である。

管轄官庁が計画テーマを立案し、“この指止まれ”と民間の参加者を募る方式ではない。応募を募り主旨に合致するテーマを選定する。FP7 資金のついた研究テーマを欧州造船工業会(CESA)の年次報告書

からをリストアップして示したものが下表である。

Call 1(2007) :

Surface transport 部門の 1.92 億ユーロの予算に対し 285 の応募があり、その半分が要件に合致したが、実際に予算がついたのは、またその半分であった。その上 intermodal companies に予算が回ったので、純粋水上輸送部門予算は 4,200 万ユーロであった。

Collaborative Projects – Integrated Projects

HERCULES-B	HIGHER-EFFICIENCY ENGINE WITH ULTRA - LOW EMISSIONS FOR SHIPS
POSE2IDON	Power Optimised Ship for Environment with Electric Innovative Designs on board
<i>Collaborative Projects – Focused Projects</i>	
SAFEGUARD	Ship Evacuation Data and Scenarios
FLOODCONTROL	Flooding Simulation and Control for Large Passenger Ships
ISTAND	Integrated standard for stability, subdivision and casualty mitigation
KitVes	Airfoil-based solution for Vessel on-board energy production destined to traction and auxiliary services
RISPECT	Risk-Based Expert System for Through – Life Ship Structural Inspection and Maintenance and New-Build Ship Structural Design
DIVEST	Dismantling of Vessels with Enhanced Safety and Technology
<i>Coordination Action</i>	
AZIPILOT	Intuitive operation and pilot training when using marine azimuthing control devices
<i>Support Actions</i>	
PROMARC	Promoting Marine Research Careers
MARPOS	Maritime Policy Support

Call 2(2008) :

332 件の応募があり、69 件に予算が付いた。かなり狭き門である。

<i>Collaborative Projects & Integrated Projects</i>	
GOALDS	GOAL Based Damage Stability
HORIZON	Research on cognitive performances of maritime watch –keepers....
TULCS	Tools for Ultra Large Container Ships
HoverSpill	Multi-Environment Air Cushion Oil Spill Fast Response & Post Emergency Remediation System
STREAMLINE	Strategic Research for Innovative Marine Propulsion Concepts
EU-CARGOXPRESS	Greening of surface transport through an innovative and competitive CARGO-VESSEL Concept connecting marine and fluvial intermodal ports
ARGOMARINE	Automatic Oil-Spill Recognition and Geopositioning integrated in a Marine Monitoring
SuSy	Networks Surfacing System for Ship Recovery
Navtronic	Navigational system for efficient maritime transport
MINOAS	Marine Inspection robotic Assistant System
HYMAR	High Efficiency hybrid drive trains for small and medium sized marine craft
SAFEWIN	Safety of Winter Navigation in Dynamic Ice
CO-PATCH	Composite Patch Repair for marine and civil engineering infrastructure applications
BESST	Breakthrough in European Ship and Shipbuilding Technologies
IceWin	Innovative Icebreaking Concepts for Winter Navigation

BB GREEN	Battery powdered Boats, providing Greening, Resistance reduction, Electric, Efficient and Novelty
ARIADNA	Maritime Assisted Volumetric Navigation System
EXTREME SEAS	Design for ship safety in extreme seas
SILENV	Ship oriented innovative solution to reduce noise and vibration
<i>Coordination and Support Actions</i>	
Vision Olympics	Revolutionary Concepts for Maritime Community
CASMARE	Coordination Action to maintain and further develop a Sustainable Maritime Research in Europe
EMAR2RES	Support Action to initiate cooperation between the communities of European Marine and Maritime Research and Science

Call 3(2010):

CESA 関連では以下のようなテーマが応募されているが、予算枠 2,200 万ユーロに対し応募額総計が 3,000 万ユーロに上り、2010 夏に決まる予定である。

応募テーマは下表の通り

<i>Collaborative & Integrated Projects</i>	
TARGETS	Targeted Advanced Research for Global Efficiency of Transportation Shipping
CONNECT	Continental Shipping for the Networking of European Transport
TEFLES	Technologies and Scenarios For Low Emissions Shipping
HELIOS	High-pressure Electronically Controlled Gas Injection for Marine Two-Stroke Diesel Engines
ULYSSES	Ultra Slow Ships
ThroughLife	Development and proof of new approaches for through-life asset management based on next generation of materials and production technology
EXTREAM	Advanced after treatment solution for the mitigation from the emission from ships
VECTORS	Vectors of changes in Oceans and Seas Marine Life, Impact on Economic Sectors
INOMANS2HIP	Innovative energy Management System for cargo SHIP
ECO-REFITEC	Eco-innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards
<i>Coordination and Support Actions</i>	
ENTRANCE	Enhancing Technology Transfer to Small and Medium Companies in the European Shipbuilding Sector
EuroVIP	Virtual Integrated Partnering (VIP) for SME service, technology and information providers in the European maritime sector
Green Transport	Encourage the Transport Weaker Players to overcome the Green Barriers
MARTRAIN	Maritime Workshops for Training and Dissemination
EUROTRANS 2050	Challenges for a true, balanced and optimised European Transport system of the future
MARK-UP	Analysis of Market Uptake of transport research results in Europe

以上の他、CESA などでは、色々な project にかかわっているようであるが、内容は未調査である。しかし、幅の狭い学術的なテーマよりは海運を含め実用的な非常に広範な課題を包含していることに特徴があるように思われる。

ここに紹介した造船産業政策がどのような成果を上げたのかを評価するためには、実際に行われた研究の成果をみなければ分からないが、そのためには、これらのテーマを調査し、EU の活動全般についての知識を必要とし、とうてい筆者の力の及ぶところではない。2000 年以降、急激な経済状況の変化が次々発生し、また第 7 次研究枠組み計画(FP7: 2007-2013)もそろそろ終了するので、次の構想が出現するかもしれないが、しかしここに紹介した 10 年前の議論は、決して今日性を失っていないように思う。リスボン戦略は現在も生きている。

後記

2000 年に谷野海上技術安全局長が発表された「21 世紀に向けた我が国造船業の課題と取り組み」は、当時国内での評価が高かったが、LeaderSHIP2015 に比べると小物であることは、免れがたい。これは個人的能力というよりも制度的制約が創り出した差異であると考えざるを得ない。海上技術安全局という枠内で書けば、その程度にしかならないということだろう。省庁の壁に遮られて scale 小さく、大胆さが不足すると感じる事が多い。たとえば、海洋基本法が成立してもその履行となると、思うようになっていないのではないだろうか。上記のような西欧の諸政策を読んで私の感じた点を列挙すると：

挑戦的であること

世界を相手に西欧が如何に対峙するか、競争するかを正面に打ち出している。その態度が及び腰でないことに感心する。世界を相手にした EU の宣言とも言える力強さを感じる。

日経夕刊に右のような記事があった。「技術革新力」なんて曖昧な概念を指数化することがどこまで信頼できるのか、怪しいものだけれど、敢えてそれをやってみようところが素晴らしい。「数値ベースの市場」を 21 世紀の競争力の場と見なす哲学は、現在のヨーロッパのモットーになって久しい。新しい理念をたて、世界場裏で目標に向かって挑戦するのが、彼らの文化である。だからこんな指標を堂々と公表する。

欧州連合(EU)の欧州委員会が集計した2010年の技術革新力の調査で日本は7位となった。特許の出願件数などで優位に立つ半面、博士号取得者の数などで米欧より見劣りした。首位はスイス。スウェーデン、デンマーク、ドイツなど欧州北部勢が上位に並んだ。

技術革新力 日本は7位

技術革新力ランキング(2010年)

1	スイス
2	スウェーデン
3	デンマーク
4	ドイツ
4	フィンランド
6	米 国
7	日 本
8	英 国
9	ベルギー
10	オーストリア

(注)欧州委員会が集計

▲特許優位も博士号見劣り

欧州委員会調査

って国別の技術革新力を数値化した。

競争力強化へ技術革新を重要課題としている欧州委が、日米欧各国の実人的資源、企業活動などを比較するため「イノベーション」の分野で計25の指標を使用した。

新規の博士号取得者、国際的な科学雑誌に引用される論文の件数が少なかった。06年までさかのぼる(ブリュッセル=瀧熊繁)

日本の強みは国際的な特許出願件数、企業の研究開発投資で、EU平均や米国を上回った。一方、新規の博士号取得者、国際的な科学雑誌に引用される論文の件数が少なかった。06年までさかのぼる(ブリュッセル=瀧熊繁)

って集計しているが、5年連続で7位だった。首位は4年連続でスイス。スイスにはノバルティスなど製薬大手が集積し、研究開発投資やライセンス・特許収入が大きい。スウェーデン、デンマークなど北欧勢が上位を占めたのは、ITなどの新産業が背景にある。

LeaderSHIP 2015 はリスボン戦略を受けて 2003 年に作成されたものであるが、今日の日本でも参考になるような幅広い課題のとらえ方は今でも参考になる。企業経営という観点から見れば、8 項目は、至極当然の観点である。何れの課題も難題を抱えており、容易に解決するような課題のようには見えないし、正解の目途が立つようなものではない。それらを正面から課題として掲げ、EU の覇権確立を目指して挑戦するところに、教えられるところが多い。大風呂敷を広げてみたものの、それが現時点での程度達成されたかは、調査しきれていないので分からないものの参考にはなると考えている。

Comprehensiveness and coherence (包括性と一貫性)

紹介した 3 文書は共通して、包括性と一貫性を主張する。どの程度、それらが達成されているかは置くとしても、この 2 点は提案が説得力を持つためには重要である。先ず総論を立て、それから順次各論に降ろして行く課程は、西欧流であると思う。私たちはともすると最初から具体的な各論に入りこみ、哲学論議には不慣れであるが、世界と渡り合うには、comprehensive and coherent な総論から議論ができなければ、太刀打ちできないであろう。

総論に賛成したら各論には従わざるを得ないというのは、当然の論理的帰結の筈である。総論賛成・各論反対が通用するつもりで国際交渉すれば、負ける(総論を飲まされる)に違いない。

1 月 31 日の日経新聞朝刊「経済教室」で IMF アジア太平洋局長アンソープ・シン氏が曰く、日本の政府が手を打ってきた各種政策は、それなりに意味があったと思うが包括的な政策が必要であるという主旨の一文を寄せていた。全く同感である。

政治を内閣の手に取り戻すとかいってみても、包括的で一貫性のある政策がなければ、国民の納得を得ず、従って官僚を使いこなすことも出来ないのが日本の状況ではないか。

EU と加盟各国の関係

丁度日本の政府と省庁の関係のように見える。EU 加盟各国を納得させ、協調させるためには、それだけ高い視点からの国境を超越した包括的な政策でなければならない。そうであって初めて、各国を納得させ、実行に移すことが出来る。日本でも割拠する省庁を束ねるには、見習うべき点があるように思う。我が国の国家戦略局は機能しているのだろうか。

研究開発に於ける行政の役割：競争政策

効率的に研究するためには、研究の場・情報交換の場と data の共有の場の(network) の創設が必要だし、研究者間には競争政策が必要だし、投資の促進策や過剰規制の排除が必要である。要するに研究開発がやりやすく透明な仕組みを作るためには公的関与が必要ではあるが、具体的な研究計画を日本で言うところの産官学という概念で実施する考え方は薄い。

末尾の脚注 4 にあるように、現行の FP7 では、研究申請資格は私企業、公的機関、個人研究者に同等に与えられている。行政は、目的を定め、競争を促進することで目的を達成する。日本の科研費は文科省管轄で大学、高専。公共研究機関しか利用できないが、その限りではアイディアの段階からの競争入札である。しかし他の省庁にはこのような一般研究費はあるのだろうか。ほとんど事業費の中に研究費が含まれるとすれば、特定目的の研究をどこかに委託する事になり、FP7 のようなアイディアの段階から自由な競争的な研究は存在し得ないのではないか。

たとえば、昨年 5 月に発表された「国土交通省成長戦略」は、よくできていると思うけれど、LeaderSHIP2015 に比べるとスケールが小さい。「財政出動に頼らない成長戦略」という視点はもっともであるが、官が計画を立案し予算をつけるかぎり、財政出動に頼らずには何も出来ないし、官主導で事業を「民」や「地方」に押しつけていたのでは、これまでと変わらない。これまで無反省に産官学共同という言葉がよく使われてきたが、「産官学共同」の意味を検証すべきであろう。省庁のお手盛り(天下り)事業ではなく、事業毎に開発、研究の段階から世界に向かって競争入札させるなど、また競争を促進するための規制緩和をするなど、条件整備に注力すべきだろう。

造船業界の範囲：クラスター

表題は、Shipbuilding and Shiprepair Industry となっているが、売り上げが3兆8千億円(340億ユーロ)、9,000社、35万人とあるように広く関連業界を想定している。Marin Industries Forum(MIF)とは、24業種もの団体が加入する団体で、利害相反する業界も入り交じって何が出来るのかと懸念するが、利害関係者が一堂に会し、情報を交換するところから何かが産まれると期待することは出来る。日本では海事クラスターという言葉がよく使われるが、内実は見えない。官中心で事業目的を先に決め、関係者を集めて新事業を立ち上げるというように直接誘導するよりは、MIFのような組織を作り、そこから新事業が産まれるような場を造り、後は関係者に任せる方が、結局急がば回れということではなからうか。これも國の研究への関与の仕方の相違ということが出来るかもしれない。

完

APPENDIX-1

Towards a European research area

欧州共同体委員会(Commission of the European Communities)が、欧州理事会、欧州議会
その他の関連部門にむけて作成した January 18 2000 付けの報告書の抜粋・抄訳

21 世紀に入って科学技術がますます重要性を増すとき、ヨーロッパでは知識増進への投資は低下の一途を辿り、欧州人の科学への image は消極的になっている。研究開発投資は社会の将来を決定づけるものであるが、ヨーロッパは心配すべき状態にある：

- 研究投資は、GDP の米国は 2.8%、日本が 2.9%にたいし 1.8%である。
- この gap は拡大しつつある
- 労働者 1,000 人あたりの研究者数は、アメリカが 6.7 人、日本が 6 人である。
- ハイテク製品の輸出入バランスはヨーロッパの 200 億ユーロの赤字でしかも増大傾向にある。
- 米国で学ぶ西欧の大学生は、西欧で学ぶ米国大学生の倍であり、米国で博士号を取得した西歐人学生の半数は、米国に残る。
- 研究と技術は経済成長の 25-50%を占め、競争力と雇傭と生活の質に強い影響力を持つ。
- 技術進歩が明日の雇傭を作り出すとすれば、研究は明後日の雇傭を創出する。現在の研究状況はこれから先のヨーロッパの雇傭の促進に影を落とすことになる。

現在のヨーロッパには EU の政策と各国政策とが重なり合い全体として一貫性のある政策はないに等しい。科学者間でもこのことが議論され、EU の研究努力にどのような形を与えるかが中心的課題になっている。「ヨーロッパ研究地域」というアイディアにどのような定義を与えるか、持つべき側面は何か：

- 既存の複数の COE(Center of excellence ; 中核研究拠点)をネットワークで結び全体をバーチャルな拠点到創りなおす
- 大型研究施設に対する共通の金融手段が利用できる
- 国家と EU の研究活動の一貫性のある履行と研究機関の間の連携
- 研究や革新のための投資を促進するような機関や資源のよりよき利用
- 政策実行のための共通の科学技術 data 参照システムの確立
- 豊富かつ流動性のある人材
 - 研究者の流動性の増大、科学技術キャリアーにヨーロッパ方式の導入
 - 女性研究者の登用
 - 若者に研究者、科学者キャリアーに対する刺激策
- 研究に於ける拡大欧州の連帯は地域間の情報移転と地域の努力に基づく
- 東西ヨーロッパの科学共同体、企業、研究者を一体化する
- 全世界からヨーロッパを研究者にとって魅力ある地域とする
- 科学技術に対する社会的、倫理的価値観を促進する

ANNEX : 具体的活動テーマの breakdown

1 欧州レベルでの一連の最適な物的・設備的資源

- 1.1 COE(卓越研究拠点)のネットワーク化とバーチャルセンターの創出
 - ヨーロッパの COE のマッピング
 - バーチャルセンターの創出
 - 競争をベースとした COE に対する金融計画

- 1.2 研究設備にたいする欧州の取り組み
 - 創造、操作、手法に関する責任についての解析
 - 欧州レベルに対する適合性評価
 - 討議の枠組みの確立
- 1.3 電子ネットワークで提供される可能性の最大化
 - 多分野の研究に電子ネットワーク使用を促進
 - 研究者の意識改革、訓練のキャンペーン
- 2 公共機関や資源の一貫性のある利用
 - 2.1 国家、欧州の研究計画のさらなる協調的履行
 - 国別計画の相互公開原則の適用
 - 計画の目的および内容を通知するメカニズムの確立
 - 國毎の活動を評価する国際パネル唱導への支持
 - 2.2 在欧諸機関の間の科学技術協力にたいする緊密な関係
 - これら諸機関の上級役員からなる政策協議理事会の設立
- 3 よりダイナミックな私的投資
 - 3.1 研究支援に対する間接的支援手段のさらなる活用
 - 既存メディア上の情報システムの展開
 - 効果的手法の交換と普及を刺激
 - 3.2 知的財産保護の効果的手法の開発
 - Community patent(EU 特許?)創出の支持
 - 公的研究プログラムで使われているシステムのさらなる整合性
 - よき慣行の情報交換システムの確立
 - 3.3 ベンチャー投資と会社設立の奨励
 - 國の研究中核が会社設立に技術支援を与えることを奨励
 - 國や EU のプログラムに関連して科学者、起業家、金融マン相互のコンタクトの促進策
- 4 政策履行のための科学技術参照システム
 - 4.1 政策決定に必要な調査の展開
 - 欧州委員会の行う調査と一般市民および政策決定者の関心の一本化
 - 信頼があり広く認められた知識の妥当性検証システムや管理方法の確立
 - 関係分野における CEO 間ネットワーク
 - 4.2 科学技術参照の共通システム確立
 - EU レベルでの参照共通システムの確立
 - JRC(Joint Research Centre;欧州委員会総局の一つ)、国立参照センター、科学委員会やヨーロッパレベルの諸機関などに基づいた科学技術参照場の形成
- 5 より豊富で流動的な人材供給
 - 5.1 ヨーロッパに於けるより大きい研究者の流動性
 - 知識移転および技術移転の手段としての流動性の奨励
 - 学会、業界間のさらに大きな流動性
 - 研究者、管理者のための訓練プログラム
 - ある規制条項の見直し
 - 5.2 科学者としての専門職経歴(キャリアー)にヨーロッパ方式の導入
 - 採用委員会にヨーロッパに門戸を開くよう奨励

- 他のヨーロッパ諸国出身研究者の職歴形成見通しの確立
- 他のヨーロッパまたはヨーロッパレベルの活動を考慮に入れること

5.3 助成の研究に於ける地位と役割の増大

- 「女性と科学(Women and Science)」行動計画の履行

5.4 若者に研究科学に於ける職歴とに対する好みを与える

- EU のあらゆるレベルでのより良き科学教育
- 若者に科学に対する関心を高めるための経験や好事例の交換の支援
- EU の「科学週間」の協力

6 研究者や投資家にとって開放的で魅力的な力強いヨーロッパの景観

6.1 欧州の研究努力に対するより大きな地方の役割

- Structural Fund (EU の 1 種の地方交付金のようなもの)と欧州研究計画(EU の研究計画)との結合

- 地域での研究の評価と研究促進対策
- 地域レベルにおいて知識を経済界に移転する最良の方法のバランス
- 力強い欧州科学地域を気づくために、地方の主導力の役割についての解析

6.2 西部、東部ヨーロッパの科学団体の統合

- 新規 EU 加入国の研究および研究管理能力強化に EU の持つ能力を動員

6.3 ヨーロッパを世界の科学者にとって魅力あるものにする

- 第 3 国からの科学者に助成金を支給するシステムの創造
- 第 3 国からの研究者に EU 並びに各国の研究計画をオープンにする
- 規制、行政条件の調和と簡素化
- 米国に流出した研究者の欧州への帰還の奨励

7 価値観を共有する場

7.1 科学的/社会的課題にヨーロッパスケールで取り組む

- 将来見通しと社会・経済情報の EU と各国間のさらなる一貫性
- 交換プラットフォームの確立
- 統計指数の展開およびデータと方法論のヨーロッパスケールでの調和
- ヨーロッパレベルでの市民会議の組織化

7.2 科学技術についての倫理課題に対する共通ビジョン

- 国家および EU の倫理委員会との連結強化
- 国家の倫理委員会を他のヨーロッパ諸国にも解放
- 国家および EU プログラムで使用する評価基準を相違は認めながらも共通の原理に収斂する見通しを持って比較

APPENDIX-2

Lisbon European Council 2000

Lisbon council の合意内容はつぎの項目からなっており、～ は主に外交政策(省略)で、産業政策指針は で、報告書 15page のうち 11page を占める。

Employment, Economic reform and Social cohesion

Common European security and defence policy

Western Balkans

Russia

Intergovernmental conference

Outermost regions

Annex

Employment, Economic reform and Social cohesion 抄訳

雇傭、経済改革および社会的連帯

1. 10 年先の戦略目標

新しい挑戦：

急激なグローバル化と知識ベース経済(knowledge-based economy)の挑戦に直面して、ヨーロッパ経済は劇的変容を求められている。変化のもたらす利益を確保するため EU は明確な戦略目標を樹立し、革新と改革を向上し、社会福祉と教育システムを近代化する挑戦計画に合意しなければならない。

EU の強さと弱み：

ユーロ導入は成功し、EU のマクロ経済は今のところ好調である。しかしながら失業者は 1500 万人以上にのぼり、老人と女性の労働市場参入率は低い。サービス産業、特に通信と Internet 部門が未成熟で、通信技術労働力不足である。

将来に向けて：

EU は新しい戦略目標を設定した。それが履行されれば 3%の経済成長率は可能であろう。戦略遂行のためには、あらゆるレベルに於いて開かれた新しい協力体制(new open method of coordination)がなければならない。

2. Preparing the transition to a competitive, dynamic and knowledge-based economy

万人に対する情報化社会：

デジタル化した知識ベース経済は強力な雇用促進エンジンにあるだろう。欧州理事会(European Council)と欧州委員会(European Commission) (脚注5)は、3ヶ月後には、包括的な Europe Action Plan を作り上げるために参集する。ビジネス、市民共に安価でワールドクラスの通信インフラにアクセス出来なければならない。

技術の変化のスピードに対応した柔軟な規制がもとめられるであろう。

欧州理事会は特に次のことを要請する：

- 電子取引、著作権等に関連する権利、電子マネー、金融サービスの遠距離販売、その他に関する法整備。
- 通信に対する法体系の早急な提示。
- 各国政府は、学校の Internet にアクセスと教師の研修を保証する。
- 各国政府は、公共サービスの電子化を保証する。
- EU および各国は、欧州投資銀行の支援を受けて国家間の高速 Internet ネットワークを実

用化と共に、最新情報技術や通信コンテンツの発展を育成する。

欧州地域の R & I 地域の確立：

Towards a European Research Area の提案を EU および加盟国は協力して履行すること。

創業者、革新的ビジネスの創始者、特に中小企業者に優しい環境を造ること

完全かつ十分なネット市場にたいする経済改革

効率的で完結した金融市場

公的金融の持続性

3. Modernising the European social model by investing in people and building an active welfare state

知識社会において生活し勤労することに対する教育と訓練

より多くのよりよきヨーロッパに於ける雇傭：積極的な雇用政策の展開

社会的保護の近代化

社会的一体性の促進

4. Putting decisions into practice: A more coherent and systematic approach

現行方式の改良

新しい開かれた協力方式の履行

必要な手段の動員すること

APPENDIX-3

LeaderSHIP 2015

(Introduction と八分野の Summary のみ抄訳)

1. Introduction : Key data of the European shipbuilding industry

- 年間売り上げ 340 億ユーロ、その半分以上を輸出で占める。
- 関連する会社は、9,000 社に及ぶ。
- 従業員数 35 万人以上
- 海事卓越性の主たる推進母体：高級製品のプロトタイプ化や独自製品の卓越性を通じて売り上げの 10%を研究開発についやする。
- 複雑な船や修繕の世界市場における強さ

2. Establishing a level playing field in world shipbuilding

問題点:

- 世界の造船業は、絶えることのない需給のアンバランスに悩まされている。
- 不当な安値の慣行は、ますます競争をゆがめている。
- 船価低下と価格抑制は結局損失につながり、最後には国家補助や、色々な形での保護主義にいたる。
- 国際的貿易ルールは、造船業には適用しがたい。

勧告:

- 現行の EU の交易政策の摘要を決断を持って継続すること。
- 適用可能な WTO のルールを造船業にも完全実施。
- 2005 年の新しい造船協定と現行ルールの統一解釈とによって、実施可能な OECD 規制の展開

3. Improving research, development and innovation investment in the European shipbuilding industry

問題点:

- ヨーロッパの造船業者は、低価格ではなく、先進技術によって国際的に競争しなければならぬ。そのためには RDI(Research, Development, Innovation)投資が鍵となる。
- RDI に関して言えば、造船業は他の製造業と異なっている。にもかかわらず現行の EC の規則の摘要に反映されていない。
- 造船技術の創造は、ほとんど常にプロトタイプ船の開発の中に組み込まれているので、充分支持されていない。

勧告:

- 統合と集中とにより技術プラットフォームを作り上げる努力を通じてヨーロッパ造船業の RDI の規模を強化すべきである。Maritime Industries Forum の作業は、このための基礎になるべきである。
- 造船業も、同じように RDI 活動を行う他産業と実質的に同一条件を享受すべきである。
- 援助の密度は、設計、開発、生産の全ての段階に於ける実際の技術上のリスクを反映している必要がある。
- 特に改革補助(innovation aid)に関する新しい定義を必要に応じて展開すべきである。
- RDI 投資支援はヨーロッパの技術指導力向上を目的とし、リスク負担に報いるべきであ

る。

4 . Developing advanced financing and guarantee schemes

問題点：

- 造船は、資本集約型であるにもかかわらず、工場は必要なさまざまな金融方式をとりまとめることがうまくない。
- いくつかの商業銀行は、造船融資から引き上げつつある。
- 非 EU の競争相手は、国家に支援された先進的金融手段を持っている。
- 輸出金融の諸原則は、造船 project には、完全には適合出来ない

勧告：

- 竣工前後の金融に対する全 EU の保証資金(guarantee fund)設立の可能性を探究する。共通市場や OECD の規則に沿った形で、EU 加盟国間に調和のとれた代替案も、完全実施は難しいかもしれないが考えるべきである。何れの手法も使いやすくなければならない。
- 適当な再保険でカバーされた輸出信用保険会社は、通貨リスクをヘッジする手段を提供しなければならない。

5 . Promoting safer and more environment-friendly ships

問題点：

- 低運賃と船価の凋落は、海の安全と環境保全に悪影響を及ぼす。
- Rouge operator(悪徳運行業者)が何の咎めもなく市場に参入している。
- 設計、建造、修繕の品質検査システムの高度化を要す。
- 近距離海運の潜在力が利用されていない。

勧告：

- 現在および将来にわたる欧州の法令は厳格に履行され、世界に拡張すべきである。
- より透明かつ一様で能率的かつ独立した船舶の技術的な検査システムが促進されるべきである。
- 新造、修繕をカバーする世界的な造船所の品質保証制度を展開すべきである。
- ヨーロッパの修繕能力を維持、強化することは、高度な輸送の安全と環境保護の確保のために重要である。
- 欧州委員会と EMSA(European maritime Safety Agency) (脚注6) を技術的に支援するための専門家委員会を設立すべし。
- 近距離海運の大きな潜在力を適切な政治的、経済的枠組みによって開発すべきである。

6 . A European approach to naval shipbuilding needs

問題点：

- 各国海軍の性能要求がバラバラで造船所間の協力関係を妨げている。
- 調和のとれない輸出規則、その申請や解釈が競争をゆがめている。
- 防衛装備品には共通市場が存在しないため、産業の統合強化が難しい。

勧告：

- 工場間の協力を可能にし、システム、艦艇、艦隊の互換性を高めるための統合的要求を確立すべきである。
- (EU)各国は、輸出規則の調和について言及すべきである。

- 理事会が求めている防衛能力の展開、研究、調達、武器に関する諸分野に関する政府間機関(intergovernmental agency)を設立し、防衛装備のヨーロッパ市場の共通ルールを創出すべきである。

7 . Protection of the European shipbuilding industry's intellectual property rights

問題点：

- ヨーロッパの造船所や関連メーカーは、極東の競争相手に比較して、技術的リーダーであることに大きく依存している。
- 造船所、関連企業、船主、船級協会、大学、その他が関係する複雑で、包括的な造船 project に於ける相互関係のため、知識流出の機会はとても大きい。
- 造船業は、知的所有権(IRP)保護に関する十分な文化を備えていない。

勧告：

- IRP(著作権、登録デザイン、商標、特許、非公開の特殊な協力協定)保護に対する現行の手だては、あまねく活用すべきである。
- 最新技術情報、現有特許、ある製品や解に関する特別な競争の立場、主要な知識の所有者を含む造船の知識データベースが形成され、専用の IRP 事業体で運営されるべきである。
- 造船に関する国際的な特許規則は、見直され、出来れば強化すべきである。

8 . Securing the access to a skilled workforce

問題点：

- 産業の性格が変化しつつあり、新しい技能への挑戦をもたらしている。
- 欧州域内での専門家・ノウハウの交流はいまだ限定的である。
- 造船産業は、積極的かつ魅力的なイメージを十分に発信していない。

勧告：

- 造船特有の管理を習得させるプログラムを開発・確立する必要がある。
- 望ましくは、社会との対話を通じて、新しく要求される技能とは何かを解析し特定する必要がある。
- 学会から現場のあらゆる段階において、専門家やノウハウの交流を組織化する必要がある。
- 造船産業のバイタリティと持続性を示す大衆向けキャンペーンを履行しなければならない。
- 地域の優秀な頭脳と最先端設備から成る中核的研究拠点(COE)は上記勧告の実現に重要な拠点になる。

9 . Building a sustainable industry structure

問題点：

- 造船および船舶修理業は、ヨーロッパの戦略的産業であるにもかかわらず、期待する成果を上げるだけの最適産業構造になっていない。
- 国際貿易の捻れ、特にアジアに於ける問題含みの投資行動や変化しつつあるビジネスパターンにヨーロッパ全体が適合する必要がある。
- EU 拡大はさらなる企業結合が必要になるであろうがそ、れはチャンスでもある。
- 過去のリストラは、必ずしも持続可能な結果をもたらしていない。

勧告：

- 不実行は許されないし、保護主義も許されない。EU25 カ国は、業界に対し産業政策の原則に従ってさらなる政策展開を計らなければならない。
- 不採算生産能力を廃止、その分を新規投資に向けることにより、ヨーロッパの製造者間の連結強化を促進しなければならない。
- EU の現行の撤退支援規則は、「連結・強化支援」という考えに従って、積極的なアプローチがとれるように精査されるべきである。

APPENDIX- 4

FP7 開発テーマ

(Brussels April 6, 2005: 研究活動・技術開発活動・実証活動に関する欧州共同体第7次枠組計画についての欧州議会および理事会の決定 欧州連合駐日代表部 HP より運輸部門のみ転載)

運輸（航空を含む）

目標

市民や社会の福利に役立つための環境と天然資源に配慮し、技術の向上を活用して、環境に優しく高性能で全欧的規模を持つ総合交通システムを開発する。また、これまでに欧州の産業界が世界市場で獲得してきた主導的な役割をさらに発展させる。

根拠

運輸は、欧州が強い分野の一つである。航空輸送部門は、EU 全体のGDP のうち2.6%を占めており(310万件の職を提供)、陸上輸送部門がEU 全体のGDP に占める割合も11%である(雇用総数は約1600万人)。

他方で、二酸化炭素の排出量を見ると、運輸部門がEU 全体に占める割合は25%となっており、そのため、「2010年に向けた欧州交通政策 - 決断の時」と題する白書(“European Transport Policy for 2010: time to decide”)の記載にもあるように、交通システムの「グリーン化」を行って輸送形態の持続可能性を向上させるとともに、成長率と同程度まで引き上げていくことが必要不可欠となっている。

EU の拡大(加盟国の領域面積は25%増、人口は20%増)と経済発展を受けて、効率的かつ持続的にコストパフォーマンスの高い形でヒトやモノを輸送すると同時に環境にも配慮するという新しい課題が発生している。また、運輸のあり方は、他の主要政策、すなわち貿易、競争、雇用、統合、エネルギー、安全保障、域内市場にも直接的に関係してくる。

EU の運輸産業における研究技術開発(RTD)投資は、世界市場で技術面的な競争優位性を確保する上で前提条件となっている。欧州レベルでの活動の展開は、特に中小企業のサプライチェーンの統合を含み、業界再編も加速化することになる。

「欧州技術プラットフォーム」で定められた研究項目は、欧州全域レベルでのみ整備できる車両と輸送網との相互関係や運輸サービスの利用に配慮するような、「輸送システム」の新たな展望を取り入れる必要性を支持している。これらの全分野の研究技術開発費は大幅に上昇しており、EU レベルでの協同は、多様なRTD 実施者が「クリティカル・マス」を形成して、採算がとれる方法で規模と学際的な挑戦を実施するために本質的である。

また、このような欧州レベルの共同活動は、大規模かつ学際的な課題に対して効果的に対処し、将来型の「クリーンで安全な自動車」などの問題に加え、鉄道輸送の相互運用性・複合輸送方式の問題、さらに拡大EU における価格、安全性、能力、安全保障、環境負荷など、政治や技術的・社会経済に関わる課題に対応するためにも本質的である。

また、ガリレオ・システムやその有効活用を支援する形で技術開発を進めることは、欧州の政策を実施していく上で必要不可欠である。特に産業界に関係する下記に示されるテーマや活動内容と同様に、政策担当者のニーズは、運輸政策の経済的・社会的・環境側面をカバーする形で統合的に実施されるであろう。また、海事政策の推進に関連する新規の政策ニーズと同様に既存の政策に応える支援も提供されるであろう。

行動

- ・ 陸上・水上輸送（鉄道、道路、水上）

- 陸上水上輸送の「グリーン化」 -

- 環境汚染と騒音公害の軽減、クリーンで効率的なエンジンの開発（例：ハイブリッド技術、輸送用代替燃料の活用など）、車両・船舶に関する末期対応

- 輸送手段の転換の推進、重要交通ルートの混雑緩和 -

- 革新的で複合輸送機能・相互運用性に優れた地域・加盟国国内輸送ネットワーク、関連インフラやシステムを欧州域内に整備する。コストを内部化し、車両・船舶産業と輸送インフラ業との間で情報交換を行うとともに、インフラ性能の有効活用を図る。

- 都市部移動手段に関する持続性の確保 -

- 革新的な運行体制を整備する（例：クリーンで安全な車両、無公害の交通手段、新規の公共交通機関形態、民間輸送・通信インフラの合理化、都市計画・運輸計画の一体運用）

- 安全性とセキュリティの向上 -

- 輸送システムに内在する問題関連、ドライバー・乗客・乗務員・サイクリスト・歩行者に配慮した運行関連、車両・船舶の設計関連、輸送システム全般関連

- 競争力の強化 -

- 設計プロセスの改善、高性能の伝導機・車両技術の開発、革新的でコストパフォーマンスに優れた生産システムやインフラ整備、統合アーキテクチャ。

脚注

(脚注1) **European Council (欧州理事会)**: Wikipediaおよび駐日欧州連合代表部HPによる。

1961ドゴール大統領が創始した非公式、非定期的EU諸国のサミットであったが、1969に英国の加入が認められ経済政策のみならず外交政策が取り上げられるようになり、1974には公式会議となった。

その後、2009年12月1日のリスボン条約発行をもってEUの正式機関になった。加盟国の国家元首または政府首脳、および欧州理事会議長、欧州委員会理事長で構成され、欧州連合(EU)の全体的な政治指針と優先課題を決定する。

年に4回の会議を開き、EUの将来の方向性を決定し、活動を促す。以下のような、欧州連合の歴史における転換点となったものがある。

1969年(ハーグ)	-	外交政策、拡大
1974年(パリ)	-	欧州理事会の創設決定
1985年(ミラノ)	-	単一欧州議定書の策定開始
1991年(マーストリヒト)	-	欧州連合条約署名
1993年(コペンハーゲン)	-	コペンハーゲン基準の確定
1997年(アムステルダム)	-	アムステルダム条約署名
1998年(ブリュッセル)	-	ユーロ移行国の選定
1999年(ケルン)	-	欧州連合による軍事力の保持の宣言
2000年(リスボン)	-	リスボン戦略
2002年(コペンハーゲン)	-	2004年5月の拡大の合意
2007年(リスボン)	-	リスボン条約署名

(脚注2) **Maritime Industrial Forum**

海事産業を代表する24団体(海運、港湾、造船、造船・海洋機器、沖合石油・ガス、修繕、解撤、漁業、水産養殖、舟艇、研究、船級・検査、浚渫、エンジニアリング、コンサルティング、観光、海底通信、土木、環境、保安、安全、曳航、再生可能エネルギー、監視・探査、その他)からなる連合会

(脚注3) **The Structural Funds and the Cohesion Fund** are funds allocated by the European Union as part of its regional policy. They aim to reduce regional disparities in terms of income, wealth and opportunities. Europe's poorer regions receive most of the support, but all European regions are eligible for funding under the policy's various funds and programmes. The Structural Funds are made up of the European Regional Development Fund (ERDF) and the European Social Fund (ESF). Together with the Common Agricultural Policy, the Structural Funds and the Cohesion Fund make up the great bulk of EU funding, and the majority of total EU spending.

New objectives have been defined for the current programmes, which run from 1 January 2007 to 31 December 2013. The overall budget for this period is • 347bn: • 201bn for the European Regional Development Fund, • 76bn for the European Social Fund, and • 70bn for the Cohesion Fund.

(脚注4) **The Seventh Framework Programme for research and technological development (FP7)** is the European Union's chief instrument for funding research over the period 2007 to 2013. It brings together all research-related EU initiatives under a common roof playing a crucial role in reaching the goals of growth, competitiveness and employment. CORDIS is the official portal for

participating in FP7 and following related developments in European science and technology. As was the case for FP6, its main objective is to further the construction of the European Research Area. Its specific goals are fourfold:

- To gain leadership in key scientific and technology areas
- To stimulate the creativity and excellence of European research
- To develop and strengthen the human potential of European research
- To enhance research and innovation capacity throughout Europe

The total budget for FP7, including the non-nuclear research of the Joint Research Centre, is 51 billion euros over 7 years. The overall budget is fixed, and the split of it along thematic priorities and the content of those priorities was decided in November 2006.

(脚注5) 欧州委員会 (European Committee)

欧州連合の政策執行機関。欧州委員会は法案の提出、決定事項の実施、基本条約の支持、日常の連合の運営を担っている。委員会は27人の委員による合議制で運営されている。1つの加盟国から1人の委員が選出されているが、委員は自らの出身国よりも欧州連合全体の利益を代表することが求められている。27人の委員のうち1人は欧州理事会が任命し、欧州議会の承認を受けた委員長である。委員の任期は5年であり、2010年からは委員長に再任されたジョゼ・マヌエル・ドゥラン・バローゾが第2次バローゾ委員会を率いている。「委員会」という表現は上述した「委員の合議体」という意味のほか、広くは機関の意味も持つ。すなわち、約25,000人の職員を擁し、「総局」と呼ばれる部署を持つ政策執行を担う機構を指す表現でもある。機構としての欧州委員会はおもにブリュッセルにあるベルレモン・ビルを拠点としており、委員会内では英語、フランス語、ドイツ語が作業言語となっている。

(脚注6) EMSA(European maritime safety agency)

Founded in 2002, after the EU adopted substantial packages of legislation relating to maritime security in the wake of major shipping disasters in European waters, such as those involving the ferry Estonia and the oil tankers Erika and Prestige. It was felt that a specialised technical agency was necessary to overview the enforcement of this legislation and help in its implementation.

EMSA is headquartered in Lisbon, Portugal, and moved in June 2009 to new, purpose-built premises near Cais do Sodré in central Lisbon. It has a staff of just under 200 and operates a small network (at the end of 2009, 16 vessels) of stand-by oil recovery vessels contracted from the commercial sector, designed to provide top-up capacity to Member States' own response resources. Its Executive Director is Willem de Ruiter.

The 2008 budget for EMSA was just over EUR 50,000,000, of which over a third, EUR 18,000,000 is specifically used for at sea pollution response tasks.