

世界の海事都市ランキング

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201905

(公財) 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

ノルウェーのコンサルタント会社 Menon Economics と欧州船級協会 DNV-GL は、先月ウェブサイトで報告書『世界の主要な海事都市』を公表した。同報告書は、世界の 50 都市について「海運」、「リーガルサービス/ファイナンス」、「海事テクノロジー」、「港湾・ロジスティクス」、「魅力と競争力」という五分野でランキングし、各都市での海事産業に対する支援や発展の度合いを示すものである。

同報告書は、残念ながら各都市の評価詳細などは述べないものの、評価結果に加え、客観的評価と専門家による主観的評価とを組み合わせた評価手法もまた興味深い（主観的評価とは、船主や船舶管理者等の業界関係者 200 名に対するアンケートであり、客観的評価による上位 15 都市を対象として実施されている。）。そこで本稿では、主な評価結果とともに、同報告書が用いている評価項目や主要都市が高評価を得た理由を紹介する。

2. 五分野でのランキング(表参照)

	(1) 海運	(2) リーガルサービス/ファイナンス	(3) 海事テクノロジー	(4) 港湾・ロジスティクス	(5) 魅力と競争力
1位	シンガポール	ロンドン	オスロ	シンガポール	シンガポール
2位	アテネ	ニューヨーク	ロンドン	ロッテルダム	コペンハーゲン・ロンドン
3位	ハンブルク	オスロ	ハンブルク	香港	
4位	香港	香港	釜山	上海	ロッテルダム
5位	上海	シンガポール	東京	ハンブルク	ハンブルク
	(東京6位)	(東京6位)		(東京8位)	(東京11位)

出典：Menon Economics and DNV-GL, *THE LEADING MARITIME CAPITALS OF THE WORLD 2019*.より作成

(1) 海運

海運のランキングにおいては、客観的な評価項目として、「そこで管理及び支配されている船隊規模」、「支配されている船隊の価値」、「本社を置いている海運企業の数」が用いられている。専門家へのアンケートは、海運の中心となっている都市を答えさせる質問（以下に記載する都市のうち、海運（船舶所有、オペレーション及び管理）の世界的な中心となって

いる上位 5 都市はどれですか?)、本社所在地として最も魅力的な都市を答えさせる質問(もしあなたの会社を移転させるとしたら、本社所在地としてどの都市が最も魅力的ですか?)、そして、オペレーション部門の所在地として最も魅力的な都市を答えさせる質問(もしあなたの会社を移転させるとしたら、オペレーション部門の所在地としてどの都市が最も魅力的ですか?)である。

その結果は、1 位シンガポール、2 位アテネ、3 位ハンブルク、4 位香港、5 位上海であった。シンガポールは、重要なアジアのマーケットの近くに位置しているという立地が強みであり、管理されている商船隊船腹量の多さが際立っている。

アテネは、世界第 1 位の船主(数にして 700 以上と言われる。)の存在、ハンブルクは、世界第 4 位の船主の存在と欧州における海運の拠点としての重要性、香港は、本社所在地としての魅力がそれぞれ評価された。

(2) リーガルサービス/ファイナンス

海事に関するリーガルサービスやファイナンスのランキングにおいては、客観的な評価項目として「海事弁護士の人数」、「海上保険の規模」、「ファイナンスの実績」、「海事企業の時価総額」などが用いられている。専門家へのアンケートは、ファイナンスの中心となっている都市を答えさせる質問(以下に記載する都市のうち、海事に関するファイナンスの世界的な中心となっている上位 5 都市はどれですか?)である。

その結果は、1 位ロンドン、2 位ニューヨーク、3 位オスロ、4 位香港、5 位シンガポールであった。ロンドンは、ロイズを始めとする世界有数の保険会社の本拠地であることや、海事関係の紛争に最も広く適用される英国法があり、その専門家が揃っている点が理由として挙げられる。

ニューヨークは、海事分野で世界最大の証券取引がなされるなど、資金調達に重要な役割を果たしていることが評価されており、将来的にロンドンを上回る可能性も認められている。オスロは、ニューヨークに次いで取引可能な株式数が多く、また、ノルウェーの海運業を支えている DNB や Nordea といった銀行が存在している。シンガポールは、BIMCO (ボルチック国際海運協議会) 及び ASBA (米国シッピングブローカー・エージェント協会) からロンドン・ニューヨークと並ぶ海事紛争仲裁地として指定されたことで、この分野での重要性が高まっている。

(3) 海事テクノロジー

海事テクノロジーのランキングにおいては、客観的な評価項目として、「船舶建造量」、「船

級登録の実績」、「建造売上高」、「海事特許の数」、「海事教育機関の数」が用いられている。専門家へのアンケートは、海事テクノロジーの中心地として上位の都市を答えさせる質問（以下に記載する都市のうち、海事テクノロジー（研究開発、教育、造船及び船用機器）の世界的な中心となっている上位 5 都市はどれですか？）、世界規模の海事 IT 企業や研究開発・教育の中心的都市を答えさせる質問（世界規模のデジタルサービスと海事 IT 製品を提供している企業はどの都市にありますか？海事に関する研究開発及び教育の世界的な中心はどの都市にありますか？）などである。

その結果は、1 位オスロ、2 位ロンドン、3 位ハンブルク、4 位釜山、5 位東京であった。オスロには、独船級協会 GL との合併により世界最大の船級協会となった DNV-GL があり、同協会は、収益の 5% を新技術開発に投資する世界有数の研究開発機関でもある。オスロは、周辺に有力な船用機器メーカーもあり、海洋環境保護に向けた技術開発の高さも評価されている。

ロンドンは、世界最古にして世界 4 位の規模の船級協会 LR があり、また、一流の海事教育機関が多数ある。ハンブルクは、海事テクノロジーのため多くの投資を行っており、オスロと同様に海事に関する知識が蓄積している。釜山は、韓国造船業の中心地として、特に「船舶建造量」、「建造売上高」、「海事特許の数」といった点で実績がある。5 位に入った東京は、世界 2 位の登録船腹量を誇る日本海事協会や多くの海事特許を保有する三井 E&S ホールディングスの存在が高く評価されている。

(4) 港湾・ロジスティクス

港湾・ロジスティクスのランキングにおいては、客観的評価項目として、「港湾における取扱貨物量」、「港湾オペレーターの規模」、「港湾インフラのクオリティ」などが用いられている。専門家へのアンケートは、優れた港湾サービスを提供している都市を答えさせる質問（港湾関連のロジスティクスサービスが最も優れているのはどの都市ですか？）である。

その結果は、1 位シンガポール、2 位ロッテルダム、3 位香港、4 位上海、5 位ハンブルクであった。シンガポールは、世界的なコンテナターミナルオペレーターである PSA の本社があり、また、アジアの重要なマーケットの近くに位置し、長く中心的な取引場所としてあること、港湾インフラを効率的に管理していることなどが理由である。

ロッテルダムは、ヨーロッパ最大の港湾である上、一部のターミナルは完全自動化を達成するなどインフラの整備が進んでおり、クオリティに対する評価が高い。香港は、重要なトランスシップ港であり、世界的なコンテナターミナルオペレーターである HPH の本社がある。ただし、上海港、深圳港、広州港など中国各港の驚異的な成長を前に地盤沈下が囁かれ

ている。

上海は、取扱い貨物量ではシンガポールを上回っているが、港湾インフラに対する評価が低く 4 位となった。それと対照的にハンブルクは、特に港湾インフラのクオリティが高く評価されて 5 位に入っている。

(5) 魅力と競争力

海事産業が事業を展開する上での魅力と競争力についてのランキングにおいては、客観的評価項目として、「ビジネスのしやすさ」、「行政の透明性・腐敗度」、「起業家精神」、「関税手続きの負担」が用いられている。専門家へのアンケートは、一部は上記「海運」での質問と同じで、本社・オペレーション部門・調査研究部門の所在地として最も魅力的な都市を答えさせる質問（もし会社を移転させるとしたら本社・オペレーション部門・調査研究部門の所在地としてそれぞれの都市が最も魅力的ですか？）、海事クラスターが整っている都市を答えさせる質問（関連するすべての海事サービスが提供されるのはどの都市ですか？）、起業家精神にあふれる都市を答えさせる質問（海事産業にとって最も革新的で企業家精神にあふれる都市はどこですか？）、デジタル化の最前線にある都市を答えさせる質問（海事産業のデジタル化に向けて最も能力を有し、良いポジションにいるのはどの都市ですか？）である。

その結果は、1 位シンガポール、2 位コペンハーゲン・ロンドン、4 位ロッテルダム、5 位ハンブルクであった。シンガポールは、本社・オペレーション部門・調査研究部門のいずれにとっても最も魅力的であり、海事クラスターが一番整い、起業家精神にもあふれているとされた。

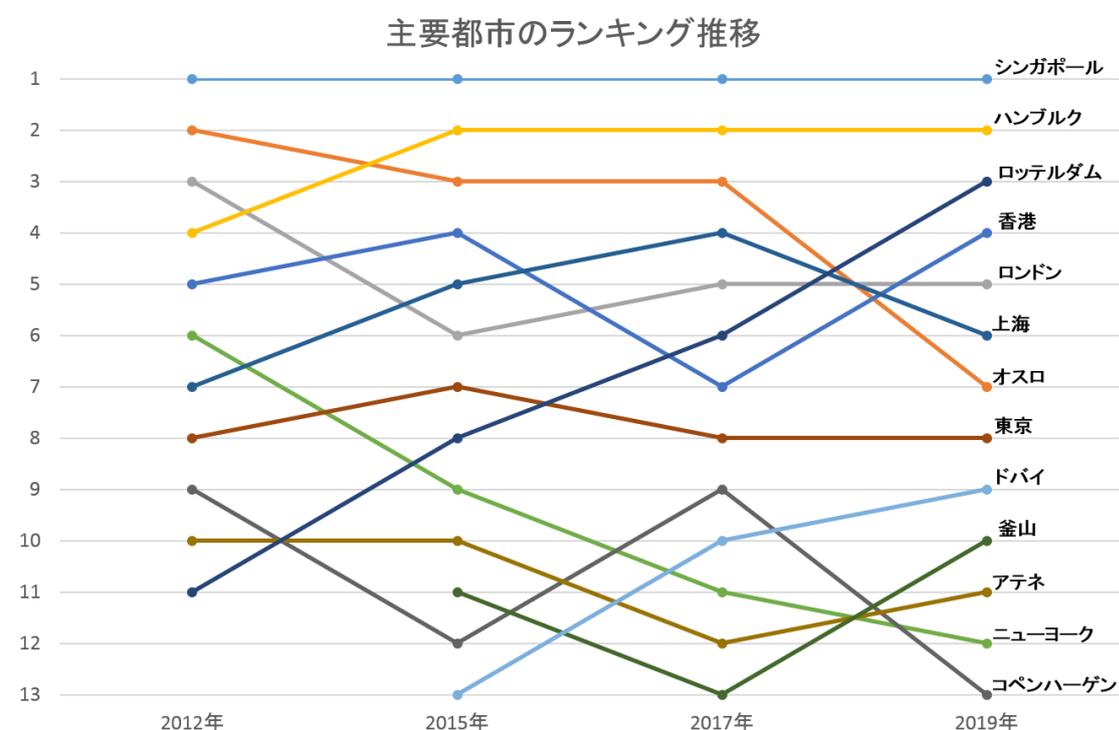
コペンハーゲンとロンドンは 2 位に並んだが、コペンハーゲンは「ビジネスのしやすさ」や「行政の透明性・腐敗度」といった客観的項目と、デジタル化への取り組みに対する専門家からの評価が高い。ロンドンには、本社・オペレーション部門・調査研究部門にとっての立地条件や海事クラスターの存在などについて専門家が魅力的としている。ロッテルダムは、多国籍企業の新規参入や調査研究部門の展開が見られるなど起業家精神にあふれ、イノベーションのホットスポットとして認められている。ハンブルクは、シンガポールに次いで、海事クラスターの存在が魅力的であるとされている。

3. 総合評価

五分野での評価結果に基づく総合評価は、1 位シンガポール、2 位ハンブルグ、3 位ロッテルダム、4 位香港、5 位ロンドンであった。

この海事都市のランキングは、今回を含め4回（2012年、2015年、2017年、2019年）公表されているが（なお、評価分野・項目などは毎回少しずつ異なる。）、シンガポールは、第1回以来、不動の首位である（図参照）。専門家は、今から5年後もシンガポールが世界一であろうと見込んでいる。

シンガポールと同じく上位で安定しているのはハンブルクで、第2回（2015年）以来、2位を堅持している。ハンブルクは、今回の評価では、五分野のうち四分野でトップ5に入っており、正に総合力の高さが示されている。



出典：各年報告書より筆者作成

4. むすびに代えて

これまでの海事都市ランキングの推移を見てみると、シンガポールとハンブルクが継続的に高い評価を得ていることに加え、ロッテルダムとドバイの台頭が見て取れる。ロッテルダムは、2012年11位、2015年8位、2017年6位、そして今回2019年3位とランクアップしたが、その主たる要因は、管理・支配されている船隊規模が増加し、それに伴い、ファイナンスの実績も積み上がったことである。欧州を代表する物流拠点であるロッテルダムが港湾以外の海事分野においてもプレゼンスを高めつつあることは注目に値する。

一方、ドバイは、2015年13位、2017年10位、そして今回2019年9位と上がってきた

(2012年当時は評価対象に選ばれていなかった。)。今回の評価では、「港湾オペレーターの規模」5位、「港湾インフラのクオリティ」4位、「関税手続きの負担」4位など一部の客観的項目ではトップ5に入った上、専門家からは本社・オペレーション部門の所在地として高い評価(3位)を得た。ドバイは、中東における金融、流通、観光の一大拠点となることを目指してきたが、海事分野においても近いうちにトップ5に入る可能性を専門家が指摘されている。

最後に東京についてみると、「海事テクノロジー」で5位に入ったほかは、「海運」6位、「リーガルサービス/ファイナンス」6位、「港湾・ロジスティクス」8位、「魅力と競争力」11位となり、総合評価は8位にとどまった。その要因としては、専門家による評価が低かったことが挙げられる。東京は、総合評価のうち、客観的評価では3位だが、主観的評価では11位である。このような客観的評価と主観的評価との大幅な乖離は珍しく、他にはオスロに見られるぐらいである(ただし、総合評価7位のオスロは客観的評価が低い(10位)ものの、主観的評価が高い(2位)という逆のパターンである。)

島国であり海運国を自認する日本の首都が海事都市として低い評価であること、とりわけ、客観的な評価が高い割に海事専門家からの評価が低いことは、今後日本の海事産業の発展方策を考える際に念頭に置くべきであろう。

ちなみに日本は、昨年公表された国単位のランキングでは、米国、中国に次ぐ世界3位の海事国家とされた。その紹介・分析については、別稿に譲りたい。