

2018年国際海運経済学会（IAME）参加報告

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201810

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 松田 琢磨

はじめに

2018年9月11日から14日まで、国際海運経済学会（IAME）の第26回年次大会がケニア・モンバサで開催された。同大会は海運・港湾・物流などの研究者や実務家が集まって研究発表や議論を行うために毎年開催されている。今回は「新興経済における海事、港湾および物流産業の持続的な発展」をテーマに行われた。筆者は、2014年の米・ノーフォーク大会以降、マレーシア・クアラルンプール（2015年）、独・ハンブルグ（2016年）、京都（2017年）に引き続き今大会にも参加できた。本稿では今大会の内容について簡単に報告する。なお、過去の参加報告はそれぞれ2014年9月16日、2015年10月30日、2016年9月29日および2017年7月27日の海事ウォッチャーを参照されたい。

IAME と年次大会

IAME は海運・海事に関する経済学（マリタイム・エコノミクス）を一個の学問分野として確立することを目指し、オランダ(エラスムス大学)の研究者を中心に1992年に設立された。設立後四半世紀と比較的歴史が浅いにもかかわらず、二つの学術誌と連携し、海運や港湾に関する代表的な国際学会へと発展してきた。会長は2016年から国連貿易開発会議（UNCTAD）貿易円滑化セクション・チーフのヤン・ホフマン氏が務めてきたが、2018年の総会でアテネ・エーゲ大学のサノス・パリス准教授が会長に選出された。神戸大学海事科学研究科出身のオーカン・ドゥル（Okan Duru）南洋工科大（シンガポール）助教授も理事に選出されている。

会員は研究者だけでなく、実務家やコンサルタント、行政担当者などがおり、会員数は約500名にのぼる。海運・海事研究は、①複数の学術分野にまたがる学際的側面が強い、②実務と関わりが強く応用分野色が濃い、という性格を持っている。そのため、海事関連の学会は専門分野が広がる傾向がある。そのため、IAMEは「経済学会」と名乗っており、ビジネススクールを含め、経営、経済系の人材が中心にはなっているものの、カバーする学術分野はかなり広く、海運・物流・港湾・ファイナンス以外にも国際法、国際関係、地域研究などともオーバーラップしている。日本の学会に（あえて）対応させた場合、日本海運経済学会のほか、土木学会の港湾・物流関連セッションや交通学会、物流学会、港湾経済学会、海洋政策学会、航海学会などの守備範囲を超える範囲と言える。

2018年はベルギー・ブリュッセル自由大学、ケニア港湾管理局、ジョモ・ケニヤッタ農工大学

などが主催して、ケニア・モンバサのプライドイン・パラダイスホテルにて行われた。プログラムによると発表されることが決まっていた論文は 125 本（査読部門 72 本、査読なし部門 53 本）、パラレル・セッションは 33、セッションごとに 3~5 本の論文発表が行われた実行委員会によると参加者数、発表論文数ともに過去最高とのことだった。また、今回の IAME は不便な場所ということもあり、日本人参加者も昨年に比べて激減し、著者を除くと、山本裕 長崎県立大学経営学部教授、川崎智也 東京工業大学環境・社会理工学院助教（日本海事センター客員研究員）、柴崎隆一 東京大学准教授の 4 名のみであった（ほかに東工大からの留学生が参加）。著者がバルク貨物のコンテナ化の研究について発表を行った。

基調講演・統一セッション

IAME 大会は、近年 4~5 日の日程で開催され、初日に PPRN（ポート・パフォーマンス・リサーチ・ネットワーク）という港湾関連研究会の会合や理事会が開かれる。二日目の午前中に開会式と基調講演、統一セッションが開催され、午後から最終日までパラレル・セッション（同時開催セッション）が行われる。最終日には学会総会と閉会式があり、この場で受賞論文が発表される。今回もこのスケジュールに沿って進み、開会式では、マイケル・ドゥームスブリュッセル自由大学准教授とマーティン・ムクトゥ ケニア港湾管理局経営計画局長のオープニングスピーチから始まり、ヤン・ホフマン会長や政府関係者によるあいさつが行われた。ケニアにとってはこれだけ多数の研究者が来訪することは珍しいことであり、国営テレビによるニュースにもなっていた。引き続き行われた統一セッションではヤン・ホフマン会長をモデレーターに「新興国経済における海事に関する課題」がテーマとなった。基調講演はケニアのナンシー・カリギツ海事・海運局長官が行い、5 名のパネリストによってパネルディスカッションが行われた。



写真 1 : IAME 参加者一同の写真



写真 2 : 統一セッション、左がヤン・ホフマン前会長

IAME 年次大会の平行・セッション

平行・セッションではテーマ別に各発表者が各自の研究のプレゼンテーションを行う。

IAME の年次大会では事前に研究論文を提出し、複数（通常 2 名）の匿名査読者によって査読を受けたのちに発表をする場合（フルペーパートラック）と論文を提出せずにプレゼンテーションのみを行うケース（エクステンダブストラクトトラック）があるが、いずれの場合でも発表は同時に行われる。ただし、フルペーパートラックかどうかはプログラムにも明確に記載され、査読付き研究発表として認められるか（注：査読があるかによって研究者の業績に違いが生まれる）、各賞の審査対象となるかと言った違いも生じる。

平行・セッションは同時に開催されることもあり、オーディエンスが 4~50 人にのぼるものから、発表者プラスアルファのものまでさまざまであった。あるセッションの途中で、同じ時間に行われる別のセッション（「裏番組」と呼ばれる）で注目度の高い大物の発表があるために人が移動したりということもしばしば起こっていた。一方、政策関連のセッションは参加者の関心が比較的小さく、やはりオーディエンスは少なかった。なお、平行・セッションで発表された論文の題名は <http://iame2018.com/wp-content/uploads/2018/09/IAME-PROGRAMME-A4-4.Sep-Low-Res.pdf> で見ることができる。

さらに今回は筆者の発表について簡単に紹介させてもらいたい。筆者の発表は「バルク貨物のコンテナ化」と呼ばれる、ばら積み船で運ばれているバルク貨物をコンテナに詰めて運ぶ輸送方法の転換に関する研究についてのものである。著者はこれを BCC と呼んでいる。今回の研究では BCC の進行メカニズムの解明を研究目的として、実務者へのインタビュー調査などに基づいたバルク輸送とコンテナ輸送の選択に関する船社、物流会社、送荷主、受荷主の意思決定構造の解明を試みた。その結果、BCC で運ばれる品目が主に原材料であることから、加工する立場である受荷主が BCC の主体的な意思決定者であり、マクロ経済状況、港湾の性質、輸送費用、在庫費用、品目特性といった条件を考慮し、低費用となるよう輸送機関選択を決定するという構造を提示した。さらに船社の利潤、受荷主の費用を算出するモデルを構築し、BCC の促進条件を検討した。その結果、BCC 促進にはコンテナ船社による運賃低下が中心的な役割を果たす一方、荷役費用や手続費用の削減、コンテナ港湾整備および器具の性能向上の BCC 促進効果は主導的な効果を持つほど大きくないこと、さらにトランシップ関連費用が BCC を阻害する可能性を示した。また、コンテナ船社は品目、航路によっては BCC を促進するインセンティブを持つものの、それほど強くないことを明らかにしている。さらに、コンテナ船社の効率性向上のインセンティブを満たしつつ BCC を促進するには、小口輸送貨物の獲得が重要となることを示した。



写真 3：パラレルセッション、中央が山本裕・長崎県立大学教授

おわりに

現在、日本の海事関連業界は世界の中でも一定のプレゼンスを持っており、それは世界でも知られている。国別にみると IAME の会員数では日本人が最多でもある。しかし、ほかの学術分野と同様、海事関連研究でも日本では研究者の数が少なくなる傾向がみられており、業界ほどのプレゼンスを発揮してはいない。日本の海事産業は産官学の連携がうまくとれているとは言いがたいとの意見もある。また、この点は昨年の記事でも述べており、いくら強調しても強調したりないが、海事研究の層が厚みを増し、産官学の関係が緊密であることは海事クラスターを発展させるための必要条件だ。海事クラスターを発展させ、海事産業を通じた日本経済の発展を進めるためにも、産官学が互いに連携を進め、実務者は短期的な視点を中心に、研究者はより長期的な視点から海事を見ることを通じて、相互に切磋琢磨して海事の発展を目指すことが重要だ。

また、今後は研究者の層からいっても中国系の研究者が徐々に存在感を強めていくことは間違いないが、日本の研究者が埋もれてしまわないように、われわれ研究者の側も研鑽が必要である。

さらに私見ながら、現在あまり人気はないものの IAME のような海運に関する国際学会で法律・政策系の研究者（もしくは行政官）も参入を進めることには大きな意味があると考えている。諸

外国では日本に比べ、産官学の連携が円滑に行われており、学术界の知見が実務に活かされている。そのため、IAMEに参加する多くの外国人研究者が政策策定の現場とつながりを持っている。そのため、このような学会に法律・政策系の日本人研究者や行政官が参加することは、海運に関する諸課題について日本が持つ知見を発信する、または情報を交換するうえでも重要になってくると考えている。

次回大会は2019年6月25日から28日までアテネ経済商科大学の国際海運・ファイナンス研究所がオーガナイザーとなりギリシャ・アテネで開催される予定である。また、次々回大会も香港科学技術大学を中心に香港で開催されることが決まっている。交通の便が悪い地域で開催された今回大会に比べ、来年の大会は参加者が増加することが予想され、さらに次々回大会はアジア地域、とくに中国からの参加者が増えることが見込まれている。日本の調査研究機関や研究者、実務者が日本の海事産業の存在をアピールする場、学术界の最新情報を集める場としても貴重な機会となるため、来年以降は多くの方々が参加してほしいと願っている。

以 上