

2026 年国際海運経済学会 (IAME) 年次大会参加報告:

シンガポール大会と研究トレンドの変化

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202609

日本海事センター 企画研究部

客員研究員 川崎 智也

はじめに

2026 年 6 月 30 日から 7 月 3 日まで、国際海運経済学会 (IAME) の年次大会がシンガポールの南洋理工大学 (NTU) で開催された。IAME の年次大会がシンガポールで開催されるのは意外にも今回が初めてである。大会テーマは「デジタル化・脱炭素化・レジリエンスの探究を通じた海運経済の未来の形成」であった。本稿では、今大会の概要を報告するとともに、過去 15 年の大会プログラムを振り返り、海事研究のトレンドの変遷を整理する。

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) を一つ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 (ロッテルダム) の研究者を中心に 1992 年に設立された国際学会である。草創期を支えたヘラクレス・ハララムビデス教授 (MEL 誌創刊者) は、今大会でも論文出版ワークショップの講師を務めていた。最初の大会は 1994 年にソウルで開かれ、以来ほぼ毎年、世界各地で年次大会が開催されてきた。「経済学会」を名乗るものの、対象範囲は海運市場の経済分析にとどまらず、港湾・物流・サプライチェーン、ファイナンス、政策・規制、安全、人材にまで及ぶ。最適化やシミュレーションなどを専門とする工学系研究者も参加する学際的な学会であり、会員も研究者に限らず、実務家、コンサルタント、行政担当者と幅広い。学会ウェブサイト (2026 年 8 月) によれば、現在の会員は個人約 370 名・法人 11 機関である。学術誌は、海事系で著名な Maritime Economics & Logistics (MEL) と Maritime Policy & Management (MPM) の 2 誌と連携しており、大会では両誌の名を冠した最優秀論文賞などが授与される。

日本との縁も深く、17 年には京都で大会が開かれ、参加者 235 名・発表 195 本と当時最大の規模を記録した。学会長は 22 年から学会史上初の女性会長であるエルヴィラ・ハーゼンドク教授 (ブリュッセル自由大学) が務めてきたが、今大会に合わせて実施された選挙でジャスミン・ラム教授 (デンマーク工科大学) の新会長就任が決まった。

シンガポール大会の概要

今大会は NTU のユエン・クムファイ (Yuen Kum Fai) 准教授らが共同委員長を務め、シンガポール海事港湾庁 (MPA)、シンガポール海事研究所 (SMI)、韓国海洋水産開発院 (KMI) が協賛した。120 以上の大学・研究機関・政府機関・業界団体から約 300 名が参加し、36 のパラレルセッションで、筆者の集計では 237 本の研究発表が行われた。特別セッション等を含めると、発表は 270 本を超えた。

セッションを系統別にみると、「グリーン海運・脱炭素・持続可能な港湾」が 9 セッションと最多で、「港湾計画・ターミナル運営・インフラ設計」と「海事物流・サプライチェーン・輸送最適化」が各 8、「海事人材・訓練・安全・社会的持続可能性」が 6、「海事デジタル化・AI・スマート海運」が 4、「自動運航船 (MASS)」が 1 と続く。脱炭素が最大の分野となった一方、伝統的な港湾研究も依然として層が厚いことが分かる。発表題目には、「レジリエンス」を含むものが 24 本、「AI」を含むものが 10 本、「LNG」を含むものが 11 本あり、アンモニア燃料や原子力推進を扱う発表も登場した。

特別セッションでは、KMI の韓国・シンガポール海事協力セッションに釜山港湾公社、MPA、PSA の実務家が登壇したほか、大連理工大学セッション、シミュレーター訓練データを分析する海事ラーニング・アナリティクス、コペンハーゲンビジネススクールなどによる「地政学・安全保障・レジリエンス」、A*STAR (シンガポール科学技術研究庁) による「海事 AI」の各セッションが組まれた。ウクライナ戦争が海事データに与えた影響や中国の港湾投資の効果など、時事性の高い報告も目立った。日本からは、東京大学、東京科学大学、神戸大学などの大学関係者や海事・運輸関係機関の研究者らによる発表があり、日本の機関に所属する研究者が著者に加わる発表は、筆者の集計で少なくとも 19 本を数えた。筆者もコンテナターミナルにおける降ろし取り (デュアルトランザクション) 施策の評価について報告した。

基調講演:ゲーム理論で読む海事の構造変化

基調講演は 3 件あった。初日には MPA のチン・イージュアン (Chin Yi Zhuan) 副長官が講演し、IAME が最初の大会を開いた 1994 年からの 30 年余りを、グローバル化の下でひたすら効率を追求する「最適化の時代」と位置づけたうえで、現在は「地政学」、「脱炭素化」、「デジタル化」という 3 つの要因による海事領域における構造変化が同時進行しており、「優先課題はもはや単なる最適化ではなく、トレードオフの舵取りである」と述べた。

興味深いのは、3 つの課題をゲーム理論の枠組みで以下のように整理した点である。

・地政学は、互いに協力すれば双方が得をするのに、相手への不信からともに裏切り結局損をするという「囚人のジレンマ」であり、各国が保護主義に走った結果、サプライチェ

ーンの分断とコスト上昇という「次善の均衡」に陥りつつある。

・脱炭素は、全員で協力すれば大物（鹿）を仕留められるが、仲間を信じきれなければ各自が確実な小物（ウサギ）を追ってしまうという「鹿狩りゲーム」であり、船社と燃料供給者・港湾がそろってグリーン投資に踏み切れるかが焦点となる。

・デジタル化は、協調したいという点では一致しながら、どちらの流儀に合わせるかで対立する「両性の争い」であり、港湾側と船社側が互いに自らの規格を譲らなければ、システムが分断され、データのつながらない「デジタル・サイロ」に陥る。

これらに対する処方箋は、インセンティブの整合性、信頼感の醸成、コンセンサスの形成であり、シンガポールとしては、レジリエンスへの投資、不確実性の低減、エコシステムとの連携強化、将来に向けたイノベーション、信頼の構築という 5 つの優先課題を掲げ、次期「海事シンガポール・マスタープラン」を策定するとした。筆者が特に興味深く感じたのは、「海事とは摩擦を減らすビジネスである」という言葉である。ここでいう摩擦とは、距離による摩擦だけでなく、関係者間の利害に起因する摩擦も含み、海事産業はその双方を低減する役割を担うべきだとする同氏の考えが印象的であった。2 日目には PSA BDP のエディ・ン（Eddie Ng）氏が途絶の時代におけるサプライチェーン・レジリエンスを、A*STAR のフー・シウジュ（Fu Xiuju）博士が海事 AI の実装可能性を論じ、3 本の基調講演は大会テーマの 3 本柱とそのまま重なった。

15 年の研究トレンド変遷:最適化からトレードオフへの転換

表は 2012 年以降の開催地と大会テーマの一覧である。テーマを辿るだけでも、研究関心の重心が移行していることが分かる。具体的には、「市場の複雑性」（13 年マルセイユ）や「パナマ運河拡張」（14 年ノーフォーク）といった市場・インフラ論から、「持続的発展」（18 年モンバサ）、「移行の加速」（21 年ロッテルダム）の持続可能性、「コロナ禍の影響」（22 年釜山）を経て、「スマート・グリーン・社会的価値」（24 年バレンシア）、そして今回の「デジタル化・脱炭素化・レジリエンス」へ移行してきたことが読み取れる。

表 IAME 年次大会の開催地と大会テーマ（2012～2026 年）

年	開催都市	国・地域	大会テーマ（筆者要約）
2012	台北	台湾	—（公式テーマ確認できず）
2013	マルセイユ	フランス	海運・港湾市場における複雑性のマネジメント
2014	ノーフォーク	米国	パナマ運河拡張後時代の海運経済
2015	クアラルンプール	マレーシア	海事クラスターとイノベーションの役割
2016	ハンブルク	ドイツ	未来における海上輸送
2017	京都	日本	発展する世界貿易における海上輸送の質
2018	モンバサ	ケニア	新興経済における海事・港湾・物流の持続的発展（ブルーグロース）
2019	アテネ	ギリシャ	海事産業の重要課題と将来（船舶金融を重視）
2020	香港	中国	海運と貿易の持続可能な発展
2021	ロッテルダム	オランダ	トランジション（移行）の加速
2022	釜山	韓国	コロナ禍の海事産業への影響—課題と対応
2023	ロングビーチ	米国	グローバル経済の新たな現実
2024	バレンシア	スペイン	スマート・グリーン・社会的価値を生む海事エコシステムの構築
2025	ベルゲン	ノルウェー	統一テーマなし（気候変動・エネルギー転換が中心）
2026	シンガポール	シンガポール	デジタル化・脱炭素化・レジリエンスの探究と海運経済の未来

注）テーマは各大会の公式テーマ等をもとに筆者が要約・翻訳。

出所：IAME ウェブサイトおよび各年大会プログラム等より筆者作成。

図は、筆者がプログラムを確認できた過去 6 大会について、セッション名を 7 分野に分類し、構成比の変化を示したものである。15 年クアラルンプール大会と 17 年京都大会では、「海運市場・物流・ファイナンス」など市場系のセッションが 4 割強を占めて最大の分野であり、2～3 割の「港湾」セッションがこれに次いだ。「環境」は 1 割前後で、「デジタル・AI・自動運航」は 17 年はわずか 1 セッションにとどまり、「レジリエンス」や「地政学・安全保障」を冠するセッションはほぼ皆無だった。変化の兆しは 18 年モンバサ大会に見られ、一帯一路と海上セキュリティのセッションによって「地政学・安全保障」が 13%に達した。23 年ロングビーチ大会では「デジタル・AI・自動運航」が 2 割へ急伸し、25 年ベルゲン大会では「環境・脱炭素」が 57 セッション中 16（28%）と単独最大の分野に躍り出た。今大会も「環境・脱炭素」25%・「デジタル・AI・自動運航」14%に加え、「レジリエンス」が 11%と定着した一方、15 年、17 年では最大勢力であった「海運市場・物流・ファイナンス」は 14%まで相対的に縮小しており、この 10 年でセッション構成が様変わりしたことがわかる。

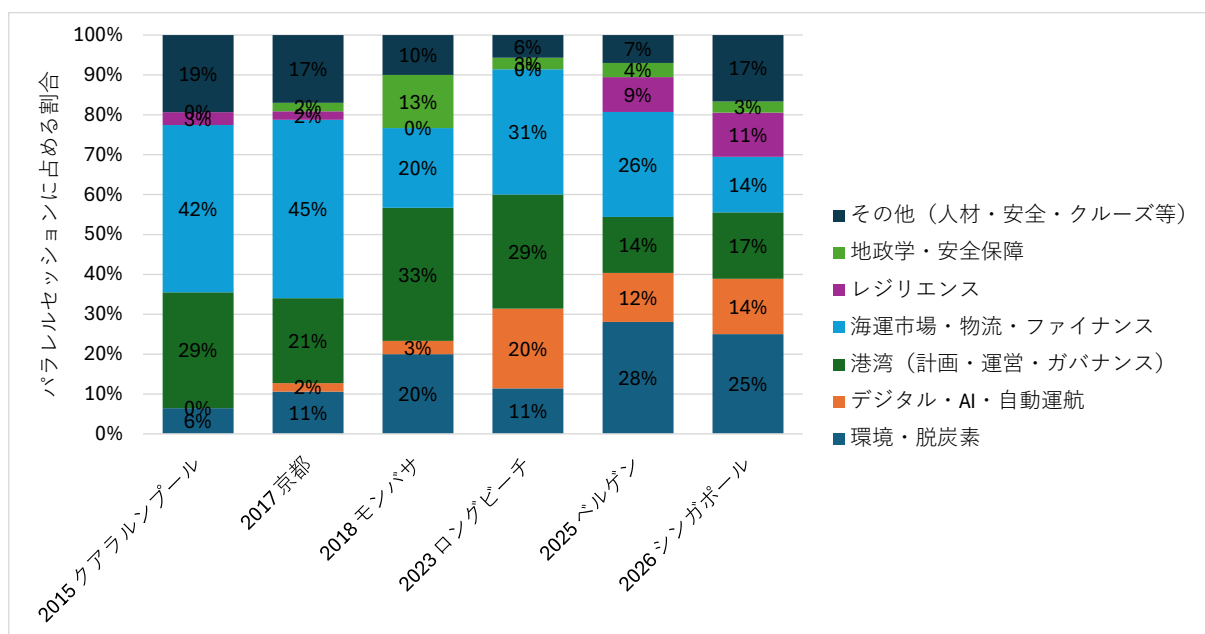


図 IAME 年次大会のセッション構成の変化（分野別構成比）

注）各年大会プログラムのセッション名を筆者が7分野に分類（総セッション数：15年31、17年47、18年30、23年35、25年57、26年36）。分類は筆者の判断による。

この15年間は以下の4段階に分けられると整理される。①2010年代前半～中盤は港湾経済・コンテナ輸送・海運市況という伝統的テーマが中心だった。②16～19年にビッグデータやブロックチェーンなどのデジタル化研究が登場し、IMOのSOx規制などを控えて環境研究が主要分野に浮上した。③20～22年はコロナ禍が大会そのもののオンライン化をもたらすと同時に、レジリエンス研究を一気に主流へと押し上げた。④23年以降はAI・機械学習が分析手法として定着するとともに、代替燃料・炭素価格・EU排出量取引制度などの脱炭素研究が拡大して最大分野となり、紅海危機やパナマ運河渇水を背景に地政学・チョークポイント・気候適応の研究が定着した。なお、自動運航船研究は21年ごろから専用セッションが定着したが、近年はAI・安全研究の中へ溶け込みつつあるようである。他方で港湾研究は、年による変動はあるものの、各年とも15～33%を占める不動の中核であり続けている。

おわりに

今大会を通じて印象づけられたのは、海事研究の重心が「効率化・最適化」から「移行とトレードオフの管理」へと移りつつあるということである。脱炭素、デジタル化、地政学リスクはいずれも、一国・一社では解決できない協調問題であり、まさに基調講演が示したゲーム理論的状況にある。だからこそ、研究者と政策・実務の関係者が一堂に会する

国際学会の価値はむしろ高まっている。こうした場に日本の研究者だけでなく、行政官や実務家が加わる意義は大きい。かねて日本は、海事産業の規模に比して国際学会での研究発表が少ないと指摘された時期もあったが、今大会では若手を含む日本人研究者による発表が着実に見られた。次回大会は 27 年 7 月 5 日から 9 日にブラジル・リオデジャネイロで開催される予定である。南米開催は 11 年サンティアゴ大会以来 16 年ぶりとなる。世界の海事研究の最前線に触れ、日本の知見を発信する貴重な機会として、研究者のみならず実務者・行政関係者の参加も期待したい。

以 上