

2016 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 201609

日本海事センター 企画研究部

研究員 松田 琢磨

ポイント

- ・ 8 月、国際海運経済学会がドイツ・ハンブルグで開催
- ・ 「未来における海上輸送」を中心テーマに、ホットな内容も含め発表や議論
- ・ 次回は 2017 年 6 月に京都で開催、研究者だけでなく実務者・関係団体の多くの参加を期待

はじめに

8 月 23 日から 26 日にかけてドイツのハンブルグで開かれた国際海運経済学会 (International Association of Maritime Economists = IAME) の年次大会について報告する。同大会では、海運・港湾・物流などの研究者や実務家が集まり、研究発表や議論が行われている。

今大会は「未来における海上輸送」を中心的なテーマに、発表・議論の場(セッション)が設けられた。筆者は一昨年米ノーフォーク、昨年マレーシアのクアラルンプールで開催された年次大会 (これらの参加報告については過去の海事ウォッチャーを参照されたい) に引き続き、今大会にも参加する機会を得た。

今回はハンブルグ大会の内容について説明するとともに、すでに京都での開催が決定している 2017 年の大会についても簡単に紹介したい。

IAME と年次大会

IAME はオランダの研究者を中心に 1992 年に設立された海運・港湾・海事に関する学会だ。日本人研究者の間ではアイ・エー・エム・イーやイアメなどと呼ばれている。設立されてから四半世紀ほどの比較的歴史の浅い学会にもかかわらず、現在では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いる。福知山公立大の篠原正人教授と神戸大学海事科学研究科出身のオーカン・ドゥル (Okan Duru) テキサス A&M 大学ガルベストーン校助教授も理事に選出されている。

IAME 会員の専門分野は、海事研究そのものの守備範囲の広さを反映して経済学、経営学から、土木工学、ファイナンス、法学まで広がっている。会員は研究者に限らず、実務家やコンサルタント、行政担当者にわたり、会員数は 257 名。最も会員数が多いのは日本人で 21 名

にのぼる。

今年の年次大会はハンブルグ市内のハンブルグ商工会議所、ハンブルグスクール・オブ・ビジネスアドミニストレーションおよびキューネ・ロジスティックス大学の3会場であった。参加申込者数は267名、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193本で、セッションごとに3~5本の論文発表が行われた。参加者、発表論文数ともに過去最高とのことである。今回のIAME年次大会に参加した（著者のほか）日本人研究者は13名、日本人研究者が発表した論文数は昨年より1本多い11本だった。

IAME 年次大会のセッション

今年次大会のセッションは全部で40あり、港湾とそれに関連した交通や物流に関するセッションの数が最も多く8つあった。港湾・物流関連のセッションの多さは、インフラ系や交通系をはじめ、港湾・物流関連の研究者が多いことを反映している。なお、今年度のプログラムは (<https://www.iame2016.org/iame-programs/>) から入手可能となっている。

注目すべきは、2番目に多いコンテナ輸送関連のセッションだ。セッション数は6つだったが、昨年に比べ急増した。これはコンテナ船の大型化やアライアンスの再編成、さらにはM&A（合併・買収）という最近になって起こった事象を反映して、多くの研究者が研究を開始したことが影響している。

海運に関する研究が実務の状況をタイムリーに追いかける形で成立していることを改めて感じるとともに、実務の状況をフォローすることのできる、世界における海運研究者の「厚み」を感じる出来事でもあった。これらのセッションは注目度も高く、オーディエンスが40~50人にのぼったセッションもあった。

一方、政策関連のセッションは昨年に比べ減少した。また、移民問題を取り扱ったセッションはラウンドテーブル（円卓会議）も開かれるなど、欧州開催ならではのセッションということだったが、出席者の関心とかけ離れていたこともあって人気はなかった。

そのほか、ハララムビデス・エラスムス大教授がチェア（司会進行役）となって海運経済関連の博士課程院生による研究発表が行われる「博士論文コンペティション」セッションも開かれ、応募のあった中から3本の研究が発表された。このセッションは3年に一度開催されている。

基調講演の内容

以下では、IAMEにおいてどのようなことが話題として上っているのか、まずは基調講演についてかいつまんで説明したい。今回の大会はハンブルク州のフランク・ホルヒ（Frank Horch）経済・交通・技術革新担当大臣のあいさつから始まり、ヤン・ホフマン IAME 会長などのスピーチと、エコノミストのピーター・ロランジ（Peter Lorange）氏による基調講演

が行われた。

以下では、IAME でどのようなことが話題としてのぼっているのか、まずは基調講演についてかいつまんで説明したい。今回の大会は、ハンブルク州のフランク・ホルヒ経済・交通・技術革新担当相のあいさつから始まり、ホフマン IAME 会長などのスピーチと、エコノミストのピーター・ロランジ氏による基調講演が行われた。

ホフマン氏は基調講演で 1.船舶の大型化 2.低運賃 3.係船の増加-について取り上げた。現在の海運市場の状況は「ゲーム」になってしまっており、スクラップ(解撤)が進んだところで過剰供給は変わらず、他の大型船が竣工するという状況となっている。一方で、これらはロジスティクスにまつわる総コストを上げる可能性があるということを指摘した。

このようなゲームが進展すると、市場が小さくなった中での寡占市場化につながる可能性があり、現に主要なコンテナ船社は 2004 年の 22 社から 2016 年には 14 社に減っている、と述べた。

ロランジ氏の基調講演の題名は「海運企業の活動による収益をいかに改善するか」というものだった。ここでは近年、大きくみると、現在の世界の海運市場はかなり厳しい低迷状況にあり、まず市場のサイクルを踏まえた撤退や参入、視点の集中など幾つかの保守的なアプローチがあることを挙げ、海運でのイノベーションについては荷主による要求が時代や状況とともに変化することから始まることに言及した。

また、イノベーションのほか、コンテナ船社による貨物追跡での ICT（情報通信技術）の活用、最終顧客とのシニアマネージャークラスの関係の維持（コミュニケーション）、CO2（二酸化炭素）・NOX（窒素酸化物）・SOX（硫黄酸化物）の削減、ウェブやソーシャルメディアを通じた情報発信・コミュニケーションなどもポイントとなることを指摘した。

さらに、ロランジ氏は船社にとって経営陣が 1.産業部門での荷主の要求に応えたり、COA（数量輸送契約）をアレンジしたり、運賃のサイクルを理解する「マーケティングに関する能力」 2.船隊整備に関する資金調達とリファイナンスを行ったり、特定の銀行や投資家（プライベートエクイティファンドなども含む）との関係を構築・維持したり、自分たちの企業の戦略を強調する「資金調達に関する能力」 3.船隊全体のイノベーション（例えば標準化）を行ったり、潜在的なコンフリクト（対立）を解決する「イノベーション調整の能力」- が求められるようになると述べていた。

また、最終的に、収益性の改善につなげるためには全体の船隊が最適化されていなければならないため、一つ一つの方策の効果が大きな収益の改善にはつながらない可能性があるものの、こういった積み重ねは大きいので無視できないことを強調していた。

コンテナ輸送関連の内容

コンテナ輸送関連のセッションで行われた研究では、現在の輸送効率を上げるためのコンテナ船の大型化が船腹の過剰と競争に与えた影響、アライアンスの再編成や船社間の M&A だけでなく、寄港数の変化や、従来のコンテナ輸送のハブ・アンド・スポーク型ネットワーク構造に与える影響、さらにそれが陸上輸送に与える影響について、空コンテナのマネジメント、IT（情報技術）システムによる博多港でのコンテナヤードオペレーションの改善など、さまざまな観点から研究発表が行われた。

たとえば、船舶の大型化については実務家の間でも現時点では 2 万 TEU がほぼ上限だろうという見解が多くを占めるが、ホフストラ大学のジャン・ポール・ロドリグ教授の発表では、コンテナ輸送とコンテナ港湾で規模の経済が成立するため、海運会社がメガシップの投入へ向かう一方、港湾と後背地輸送ではこの拡大から利益が得られない限り獲得できる利益の大きさが限られるというそれぞれの利害という観点の非対称性が生まれていることが指摘された。

長崎県立大学の山本裕教授は、船舶の大型化やアライアンスの変化によって荷主にもターミナルでのカットオフやターミナルの変更、貨物受け取りまでの時間を長くするなどの不利益ももたらすのではないかということを指摘していた。

また、キューネ・ロジスティクス大学のアッチアーロ准教授らの発表では、船舶大型化に伴い 2 番手の航路（カスケーディングがなされる航路）で大型船が導入されて、ネットワーク上の非効率性が生じる可能性について注目していた。

おわりに

最後に、来年の大会について述べることで本稿を閉じることとする。既に昨年の報告でも伝えているが、2017 年の第 25 回記念大会が京都で開かれることが決定している。日程は 6 月 27 日から 30 日まで、会場はグランヴィア京都。近々、大会に関するウェブサイトも立ち上げられる予定であり、論文の投稿日程など詳しい情報についてはこちらで発表される。

日本の海運業界は世界の中でも一定のプレゼンスを持っている。しかし、海運に関する研究についてみると、日本では研究者の数が少なくなっている傾向もみられ、海運業界ほどのプレゼンスを発揮しているとは言い切れない。実務者の方々の望むような時宜にかなった研究を進めていく上でも海運に関する研究でも、さらなる「厚み」の向上が必要ではないかと著者は考えている。

京都での開催をきっかけに、日本の研究者が海運・港湾の分野に参入していただくことを願っている。

また、海運業界は高度に国際化の進んだ業界だが、多くの研究者が海運研究の「国際化」が日本での大きな課題と考えている。

このような状況の下、2017年のIAME開催を通じて、日本での海運研究の国際化が進むことが期待されている。また、国際学会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場でもあるため、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としても貴重な機会となり得ると考えている。

さらに、IAMEには海運・港湾に関する研究者が多数来日し、多くの研究発表が同時になされる。研究者だけでなく、実務家にとっても世界の海運・港湾・海事に関する最新の研究や情報を手に入れる機会であるため、ぜひ実務者や関係機関の方々にも多くの参加と協力をお願いしたい。



写真：閉会式で学会旗をわたされた篠原・福知山公立大教授

以上