

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 201510

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マレーシア・クアラルンプールで開催
- ・ 「海事クラスターとイノベーションの役割」を中心テーマに発表や議論
- ・ 今回開催の理事会で17年の開催地は京都に決定

はじめに

本稿では、8月24日から26日にかけてマレーシア・クアラルンプールで開催された国際海運経済学会 International Association of Maritime Economists; IAME) 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って研究発表や議論が行われている。

今大会のテーマは「将来における世界の海上貿易への針路をとるうえでの海事クラスターとイノベーションの役割」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、昨年に米国・ノーフォークで開催された大会（こちらの参加報告については9月16日の本紙を参照）に引き続き、今大会にも参加・発表を行う機会を得た。今回大会への参加は（公財）日本海事センターが行っている調査プロジェクト「バルク貨物のコンテナ化に関する調査」の一環であった。今回の記事では、年次大会の内容について説明する。また、17年に開催されることとなった京都で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。90年代初めに設立された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。

海運・海運・海事研究は、複数の学術分野にまたがる学際的側面が強いことから学会員の専門分野は経済学や経営学だけではなく、土木工学、ファイナンス、法学その他の分野もあり、かなり幅広い。また、実務と関わりが強く応用分野色が濃いこともあり、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（港湾関係者やパナマ・スエズ両運河岸なども含む）などこちらも多岐にわたる。会員数は個人会員約 500 名、団体会員 20 社以上を擁し、大会は年一回世界各地で場所を変えて開催される。現在、国別で会員数が最も多いのは日本で、21 名（筆者含む）が加入している。ほかはオランダやベルギーなど欧州諸国や中国などの研究者が多いとされる。

今年の年次大会はマレーシアの中央銀行、バンク・ネガラ・マレーシアがクアラルンプール市内に所有する多目的ビル、ササナ・キジャンで行われた。今回の参加者は約 180 人(主催者発表、非会員含む)、発表された論文は 144 本にのぼった。



写真 1：統一論題セッションの様子

海事クラスターに関する発表など

学会発表の内容に関しては様々な分野に広がっている（プログラムは <http://iame2015.org/program/> から入手可能）が、今回の記事では中心的テーマの海事クラスターに関する研究についていくつか紹介することとしたい。海事クラスターに関して一つは、パネルディスカッションで実務家のゲストを招き、主に彼らの業務実態の報告およびディスカッションという形で検討がなされた。そのほか、海事クラスターについて研究報告と議論が行われるセッションが設けられた。

このセッションでは、①SWOT 分析（経営学でよく用いられる、内部環境と外部環境の状況を整理・分析し、経営戦略の策定に役立つ手法）を拡張し、海事クラスターの分析への応用について考察した発表、②デンマークの海事クラスターについて分析を行い、高度な技術を持った貨物輸送セクター出身船員の労働移動が海事クラスターの活力源とされるものの、デンマーク政府が通常「ブルーデンマーク」と呼ぶ内容とは実態が少し異なっていることを指摘した発表、③船員出身者の陸上職への移動に関する文献の調査を行い、高い技術を持つ船員出身者からの知識のスピルオーバー（溢出）効果が海

事クラスターに利益をもたらしているとする発表、④インフラ、資金調達、ガバナンス、人的資源（マンパワー）、法制度という5つのカギとなるカテゴリから指数を作成し、「海事クラスターの魅パフォーマンスまたは魅力度」という観点から海事クラスターを総合的に評価しようとする試みについての発表が行われた。

海事クラスター自体が各国の事情に合わせて異なる性質を持つという事情もあるものの、現時点では「海事クラスター」の概念や分析に関して良くも悪くも統一性がないという問題がある。今回のセッションではこのような状況のなか、海事クラスターの状況について統一的なフレームワークを用いて捉えようとする動きが進んでいるという印象を受けた。

また、日本だけではなく、海外においても学会のテーマにも取り上げられたり、セッションが設けられるほどに、海事クラスターに関して実務者や政策担当者のニーズがこれほど強いことを改めて認識させられた。この分野についてはまだまだ発展途上であるものの、研究の発展に伴って実務者への裨益が大きい分野となるだろうし、この動きに合わせて日本の海事クラスターについての研究も進んでいくのではないだろうか。

次に、海事クラスターの研究ではない手前みそになるが、筆者も発表の機会を得ることができたため、その発表についてもごく簡単に説明したい。発表の内容は「バルク貨物のコンテナ化と海上輸送におけるモード変化」というものであった。この研究は筆者が所属している（公財）日本海事センターの調査プロジェクトの一つ、「バルク貨物のコンテナ化に関する調査研究」の一環として行われている。バルク貨物のコンテナ化とは本来ばら積み船で運んでいた、いわゆるバルク貨物をコンテナに詰め込んで運ぶ、輸送方式の変更を指す。現在、これらを促進する要因を探るべく、計量経済モデルを使った分析を中心に行っている。今回の発表では内容の経過を報告した。この内容についてはさらに調査を進め、別の機会に発表させていただくこととしたい。なお、今回の大会には筆者のほかにも日本からは11名が参加し、計10本の論文が発表された。

17年大会の会場は京都に

すでに本紙（8月31日版）でも報じられているが、クアラルンプール大会中の24日に行われた学会理事会において、来年のハンブルグ大会に続く17年の第25回記念大会が6月に京都で開催されることに決まった。

この件については、かねてから、東海大学海洋学部・篠原正人教授を筆頭として、京都大学経営管理大学院古市正彦教授、国土交通省国土技術政策総合研究所・柴崎隆一氏、神戸大学大学院海事科学研究科・石黒一彦准教授を中心に誘致チームが結成され、約20名のメンバーで誘致活動を進めてきた。今回の日本誘致では、同学会の名誉会長、テオ・ノッ

テボーム大連海事大学教授（兼アントワープ大教授）も外部アドバイザーに加わった。

理事会においては篠原教授と競合国だったブラジル代表が誘致プレゼンテーションを行ったのちに審議が行われた。審議の結果、全会一致で京都での開催が支持された。決定の決め手になったのは、現在 IAME の会員が世界で最も多いこと、誘致プレゼンの際に 12 名という人数が同席していたことに加え、長く年会に参加している会員も多いことなどが決め手になったとのことだった。

おわりに

最後に、今回の年次大会について全体的な感想を述べておきたい。多くのセッションで少人数での議論が行われ、厳しい意見も含め、率直なアドバイスも得られやすい雰囲気を感じられた。また、海運・海事研究が学際的・実地的な性格を持つこともあり、研究者だけでなく、実務家からの指摘も見受けられた。著者も発表内容に関して現地の港湾関係者から質問を受ける、というようなことがあった。多くの人に役立つ研究者となるためにも、海外でも研究成果を発表し、交流を深めていくことの重要性を改めて感じさせられた学会であった。

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おり、海運業界は高度に国際化の進んだ業界だが、海運に関する学会でもさらなるプレゼンスの向上と国際化の進展が必要となる。10 月に海運経済に関する国内学会である日本海運経済学会の会長に就任した星野裕志・九州大学教授も同学会に求められる課題の一つとして「国際化」を挙げており、同様の問題意識を共有している。このような状況のもと、17 年の IAME 開催を通じて、にほん海運関連学会の国際化が進むことが期待される。

17 年の IAME では海運・港湾に関する研究者が多数来日するほか、これを機会に日本の研究者や実務家も発表を行うこと、研究を進めていくことが見込まれる。IAME の誘致を中心的に進めてきた篠原教授も「IAME の京都開催を日本国内の海運・物流関連学会の国際化推進の起爆剤としたい。また、実務家にとっても世界における海運・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り、ぜひ参加・協力をお願いしたい」とコメントしている。

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が知名度を上げて日本の海事クラスターの存在をアピールする貴重な機会となりうると考えている。

以 上