

2017 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 201707

日本海事センター 企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

2017 年 6 月 27 日から 29 日まで、国際海運経済学会 (IAME) の年次大会が京都で開催された。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おり、今回は「発展する国際貿易の中での海上交通のクオリティ」がテーマだった。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) 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 日および 2016 年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・港湾・海事に関する学会としてオランダの研究者を中心に 92 年に設立された。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いる。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 (Okon 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。会員は研究者に限らず、実務家やコンサルタント、行政担当者におよび、会員数は約 500 名にのぼる。

京都大会の構想は篠原教授が以前より温めていたもので、篠原教授が実行委員長、京都大学の古市正彦教授 (現・国際協力機構) が副委員長兼組織委員長、神戸大学の石黒一彦准教授が学術委員長となった。この三人と柴崎隆一・東京大学准教授、オーカン・ドゥル・南洋工科大助教授、瀬木俊輔・京都大学助教および川崎智也・東京工業大学助教を中心に運営が行われた。大会のホストは京都大学経営管理大学院であり、ホテルグランヴィア京都と TKP ガーデンシティ京都が会場となった。

参加者は 235 名、195 本のプレゼンテーションが発表され、セッションごとに 3~5 本の論文発表が行われた。この参加者数、発表論文数はともに過去最高とのことであった。今回の IAME 年次大会に参加した日本人研究者は過去最高の 30 名を超えた。著者が所属する (公財) 日本海事センターからも野村摂雄研究員が日本のトン数標準税制の研究について、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 日間の日程で開催され、初日に PPRN (ポート・パフォーマン

ス・リサーチ・ネットワーク) という港湾関連の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、大会の統一セッション(注:学会や会議などで発表やディスカッションのひとかたまりをセッションと呼ぶ)が開催され、二日目の午後から複数会場で同時に発表が行われるパラレル・セッションが始まる。最終日に学会総会と閉会式が開かれ、受賞論文が発表される。今回もこのスケジュールに沿った形で進行し、開会式では、篠原正人教授のオープニングスピーチ、ホフマン会長と篠原正治・阪神国際港湾理事(IAPH 副会長)のあいさつが行われた。

引き続き武藤光一・商船三井会長(日本船主協会会長)が基調講演を行った。基調講演では海運におけるイノベーションの重要性に加えて、海運業へのIoTの導入、AIを活用した意思決定といったイノベーションのアイデアなどについて述べた。一方で武藤会長は、AIを用いたビジネスモデルのイノベーションについてはバブルの発生などを例に挙げ「AIが悪い決断をしていたとしても、そのときに気づくわけではなく、AIに任せるのが最適ではない」点について言及していた。また、「海運はこれまで革新を重ねてきたが、これからはもっと大きな規模で想像を超える変化を遂げていくだろう」とも述べた。



写真1: 基調講演を行う武藤・商船三井会長

引き続き行われた午前の統一セッションはIAME設立25周年を記念した「海運経済学を振り返る」というテーマで4つのプレゼンテーションののち、テオ・ノッテボーム名誉会長(上海海事大学教授)を司会にパネルディスカッションが行われた。なかで「マリタイム・エコノミクス」については、新しいアイデアが求められていることを反映して経済学にとどま

らず、ロジスティクスやオペレーションズ・リサーチ、工学などさまざまな分野の専門家が参入して学際性が強まっていることについてあらためて注目がなされていた。



写真 2 : IAME 設立 25 周年記念セッション、左がテオ・ノッテボーム名誉会長

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に分かれて各発表者が自分の研究についてプレゼンテーションを行う。IAME 大会では事前に研究論文を提出して、匿名の複数研究者によって査読を受けたのちに許可を受けて発表をする場合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があるが、発表は同時に行われる。論文を提出して発表をするかしないかは、査読付きの研究発表として認められるかどうか（注：査読があるかないかによって研究者としての業績に違いが生じる）のほか、賞（後述）の審査対象となるかならないかの違いもある。

今大会の平行・セッションは全部で 47 あり、昨年より 7 つ増えた。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、10 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。コンテナ輸送関連のセッションはほかの発表との兼ね合いもあり 3 つであった。今大会ではバルク輸送・マーケットやタンカー輸送、クルーズのセッションが目立った感がある。そのほか情報とデジタル化に関するセッションがあるなど海外の研究者が実務の動向をタイムリーに追いかけて研究動向が変化していくさまが見て取れる。また、今大会ではゲーム理論による競争と協調の分析、海事地理（マリタイム・ジオグラフィ）、航海とネットワークデザイン、貿易と海上輸送といったように、実務とは少し角度を変えた視点に基づいてくられたセ

セッションが見られたのも特徴であった。

パラレル・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。もちろん、あるセッションの途中でオーディエンスが流入したり、いきなり人がいなくなったりもしていた。一方、政策関連のセッションは2つあったが、昨年と同様オーディエンスは少なかった。なお、パラレル・セッションで発表された論文の題名は

<http://web.apollon.nta.co.jp/iame2017/files/ConferenceProgram20170625.pdf> で見ることができる。



写真3：パラレル・セッションの様子、右奥のチェアマンはオーカン・ドゥル南洋工科大助教授

受賞論文の内容

IAME 大会では、毎回優れた研究に対して3～4の賞が授与される。提出された論文のうち、査読者がつけた点数（注：複数の査読者が完成度や新規性などいくつかの基準について個別に採点する）の平均が高かったものの中から、賞に該当する論文が選ばれる。受賞論文を決めるのは大会実行委員会とは別に組織された受賞委員会で、査読者の評価が高かった論文をさらに検討し、受賞者を決めている。以下ではIAME 京都大会最優秀論文賞、MEL（マリタイム・エコノミクス・アンド・ロジスティックス）最優秀論文賞、KLU（キューネ・ロジスティックス・ユニバーシティ）若手優秀論文賞3つの賞についてあらましを述べたい。

IAME 京都大会最優秀論文賞はマレーシア・トレンガヌ大学ジェーバン・ジャガン氏らの「ドライポートの運営がコンテナ港湾の競争力に与えるインパクト」に与えられた。この論文は、この論文ではマレーシアの港湾について、フォワーダー、荷主、港湾関係者、鉄道運営会社、海運会社や運送業者に対してオンラインアンケートを取り、探索的因子分析と呼ばれる方法を用いて、観測変数間の相関関係を説明する要素を検証している。その結果、マレーシアにおけるドライポート運営の良し悪しが取扱量増加、港湾のパフォーマンスの向上、サービスのバリエーション増加、港湾と背後地の間の接続性の向上などにインパクトを与えているという結果が得られたという結果となっている。MEL 最優秀論文賞はギリシャ・エーゲ大学のアタナシオス准教授らによる「地中海地域のクルーズターミナル運営における民間企業の参入とパートナーシップの発生」に与えられた。この研究はクルーズターミナル運営における民間参入の戦略と国際化のパターンについて検証を行ったもので、地中海とその近辺地域に焦点を当てて分析が行われている。クルーズ港湾は民営化及び国際化の初期段階にあり、現在の趨勢は港湾とクルーズ船社との間の興隆に関して根本的なシフトを促しているというものであった。

35 歳以下の研究者に与えられる KLU 若手優秀論文賞はノルウェー・モルデ大学の大学院生であるリン・ニン氏らの「中国・欧州間のコンテナ輸送における上流でのバイヤーズコンソリデーションと下流での鉄道を用いたインターモーダルソリューションによるコスト削減ポテンシャル」に与えられた。中国・欧州間のコンテナ輸送においては、中国でコンテナ貨物を詰め、その後欧州側でクロスドッキングが行われるが、輸出地におけるバイヤーズコンソリデーションや輸入側での鉄道を用いたインターモーダルソリューションによる費用削減の可能性を検証したのがこの論文である。ケーススタディを基に FCL 輸送への転換を促すことで金銭的なコストの減少を図ることができ、遅延の減少、複雑さが減ること、温室効果ガスの排出削減などの利益もあることを示唆している。

おわりに

ホフマン会長が言及したように支配する船舶の多さや建造される船腹量の大きさをはじめとして、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いることで知られている。ホフマン会長は「多くの海事産業を擁し、海事関連の研究者も多く集まっている日本で開催されるのは遅きに失したくらいだ」と言及していた。

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いるとは言いがたい。また、篠原教授が述べるとおり、日本では学会と業界の関係は、緊密とは言いがたいのが実情であろう。学会と業界の関係が緊密であることは海事クラスターの発展の必要条件であり、互いに連携を進めたいうで「実務者は短期的な視点から、研究者は長期的な視点から海事を見ることによって、相互に切磋琢磨して正しい海事の発展を目指す」ことが必要になってくる。

また、私見であるが、IAME のような学会で（現在は人気がないにしても）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も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のではないかと考えている。

次回大会は2018年9月18日から21日までケニア・モンバサで開催される予定である。交通の便が悪い地域にあり、来年の大会は参加者が減ることが予想されているが、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るため、多くの方々が来年も参加してほしいと願っている。



写真4：閉会式で学会旗をわたす篠原・福知山公立大教授

以上