

# 国際海運経済学会（IAME）におけるパナマ運河拡張関連研究

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1409

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

ポイント

- ・ 国際海運経済学会年次大会にてパナマ運河拡張について研究発表・討論
- ・ 運河拡張による輸送量増は限定的で、通航料抑制、港湾インフラ整備などに課題との懸念を共有
- ・ 関心はコンテナ航路の選択問題に集中、今後は日本からの研究発表にも期待

## 1. はじめに

本稿では、7月15日から18日にかけて米国バージニア州ノーフォーク市で開催された国際海運経済学会（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「パナマ運河拡張後の海運経済」。パナマ運河拡張の影響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。（公財）日本海事センターでは13年度から「パナマ運河拡張後の国際物流に関する調査委員会」（委員長：齊藤実神奈川大学教授）を設置し、運河拡張による貨物輸送動向への影響を中心に調査・研究を行っていることから、筆者は今大会に参加し、情報収集を行った。

以下では、まずIAMEと年次大会の概要を説明し、次にパナマ運河拡張関連の発表内容について述べる。さらに日本人研究者による研究についても簡単に紹介したい。

## 2. IAME と年次大会の概要

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、オランダの研究者を中心に90年代初めに設立された。現在では二つの学術誌「マリタイム・ポリシー・アンド・マネジメント」と「マリタイム・エコノミクス・アンド・ロジスティックス」と連携するなど、海運に関する代表的な国際学会へと発展してきている。今大会において、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・ホフマン氏が新会長に選出された。新会長は、UNCTADの貿易促進、港湾、海運に関する業務に携わっている専門家だ。10～14年に会長を務めたセオ・ノッテボーム氏はアントワープ大学（ベルギー）の交通・海運経営研究所教授で、40代前半ながら港湾を中心に幅広い研究業績で知られている。今後は名誉会長への就任が決まっている。

海運・海事研究は、①複数の学問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、IAME会員の専門分野は経済学、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（パナマ・スエズ両運河庁なども含む）にわたり、会員数は約500人にのぼる。

大会は年一回世界各地で場所を変えて開催され、通算 20 回目の今大会はノーフォーク市内のマリオットホテルが会場となった。米国開催は 95 年のマサチューセッツ州ケンブリッジ市以来で、市内にあるオールドドミニオン大学などの 3 校がオーガナイザーとなった。参加者数は約 220 名、発表論文数は 141、セッションごとに 2~5 本の発表が行われた。例年オランダ、ベルギー、中国などからの参加者が多いが、今大会は米国開催ということで欧州からの参加者は少ないとのことだった。



写真：IAME 会場

### 3. パナマ運河拡張セッション

パナマ運河拡張関連セッションは 3 つ設けられた。1 つ目は「運河拡張への対応（港湾）」というタイトルで各地から港湾関係者が招かれた。ロサンゼルス港からジェラルディン・ナッツ氏、ヒューストン港からロジャー・ギンター氏、ニューオーリンズ港からゲーリー・ラグランジェ氏、バージニア州港湾局からジョン・ラインハート氏、カルタヘナ港（コロンビア）からアニバル・オチョア・ゾリラ氏の 5 名がスピーカーとして登壇した。

スピーカーの間で共有されていた見解は、運河拡張で全体的な貨物輸送量は大きく増えず、米国東岸・西岸、カリブ海港湾のいずれかにおいて急激に取扱貨物が増えることもない、というものだった。むしろ、個別の港では事情は異なる。ノーフォークなどバージニア州の港湾は、船型による入港制約やマンハッタン島の渋滞などニューヨーク・ニュージャージー港の状況によっては運河拡張で貨物が増える可能性もあるとのことだった。ロサンゼルス港からは「本当のライバルはパナマ運河ではなく（同じ都市圏で隣接する）ロングビーチ港だ」との発言がなされた。ヒューストン港では現在でも同港から輸出されるコンテナ貨物の 3 分の 1 を原油由来のレジンを占めており、テキサス州でのシェールガス、シェールオイルの生産増により拡張後の貨物増が見込まれる、とのことだった。

2 つ目のセッションは「運河拡張への対応（船社・荷主）」で、スピーカーは船社代表として UASC のアニル・ビタラナ氏、荷主代表としてアーチャー・ダニエルズ・ミッドランドのマーク・シュバ

イツァー氏、ランバー・リクイデーター社のホリー・ピアース氏が招かれ、モデレータとしてオールドドミニオン大教授ウェイン・タレイ氏が登壇した。ビタラナ氏は、①16年以降もパナマ経由はスエズ経由に比べて所要時間が短く魅力的な航路として生き残る、②パナマ運河庁は競争に勝つための通航料の設定が必要、③西岸港湾と鉄道貨物の効率性もコンテナ貨物の動向に影響、④大型船の消席率を維持するためにより踏み込んだ形でのスペースチャーターが必要、などの考えを示した。また、塩田（深セン）・北米東岸間コンテナ航路でスエズ経由とパナマ経由を比較し、スエズ経由の方が船社のコストが小さい点も指摘した。ピアース氏は運河拡張がサプライチェーンに与える望ましい効果として一寄港当たりの輸送量増加、通航時間短縮、単位当たり輸送コスト削減、貨物当たりCO2排出量減少を挙げた。しかしながら、一寄港当たりの輸送量増に対応する港湾施設、鉄道や高速道路など陸上インフラの整備に加え、一航海当たり保険料が増加することや、一航海で多くの貨物が運ばれることによる貨物の滞留などの課題があるとの注意喚起を行った。

3つ目のセッションのテーマは「運河拡張後の見通し」で5本の論文が発表された。アジア発コンテナ航路に焦点を当てたものが3本あった。一つはパナマ運河庁の技術者による研究で、パナマ、スエズ、西岸揚げインターモーダルについて運航の定時性や貨物の価値などを考慮したコスト比較を行うものだった。パナマ経由が（拡張前も含め）一番コストが低いという結果が示されたが、母船積港をパナマ経由が最短距離となる上海港に設定しており、恣意的な比較という批判は免れない内容だった。もう一つは運河拡張が米国向けコンテナ航路に与える影響の協力ゲーム理論分析で、①通航可能船舶の大型化の利益の大半は海運会社が享受、②通航料上昇を通じてパナマ運河庁や東岸側のターミナルオペレータも利益を得る、など順当な結果となっていた。もう一つの発表はニカラグア運河開通後のアジア・アメリカ間のコンテナ輸送量予測であったが、前提となるモデルの妥当性がかなり疑わしいものだった。

他の2本の論文は①ニューパナマックスの就航後にフリーポート（バハマ）やキングストン（ジャマイカ）などカリブ海ハブ港が用いられるようになる可能性に言及したものの、②運河拡張がパナマ海事クラスターに与える影響について産業連関分析を行ったものだった。

パナマ運河拡張セッション全体を通してみると、(i)実務者の発表は、運河拡張による輸送量増は限定的と予想されるといった指摘や、現状分析に基づいて拡張後に設定される通航料が抑制されるべきこと、港湾インフラ整備や荷役などに課題がある、という点について見解を示した点でおおむね妥当で、発表を通じて共通の理解を醸成した点は意義深いものだったが、その一方で(ii)発表された研究すべてが問題提起や論証の点で十分に目配りの行き届いたものだったとは言えず、さらなる検証の余地があるように感じられたものもあった。

筆者の気にかかった点はアジア・米国東岸間コンテナ輸送以外についてあまり発表が行われなかったことで、スエズ運河との競争について検討したものもあまり見られなかった。これにはコンテナ貨物や自動車や穀物などでは、拡張後にパナマ運河経由の貨物輸送量が大幅に増えると見込まれていないことが背景としてあるものとみられる。また、地域的にも貨物の増大が期待されるシェールガスの主要輸入国は北東アジア地域にほぼ限られ、運河拡張の影響の欧州地域への波及は限定的と見られていることも関係しているのではないだろうか。

#### 4. 日本人研究者による発表論文

今回の IAME 年次大会には、日本からは筆者のほか 7 名が参加し、4 本の論文が発表された。古市正彦氏（京都大学）らは、論文の中に最新の情報を取り入れて輸送費用の算定根拠の分析、整理を行ったうえでアジア・欧州間の北極海航路・スエズ運河航路組み合わせ輸送の費用の算出を行っている。北極海航路を利用することでスエズ運河航路単独輸送より費用が小さくなることが報告された。手塚広一郎氏（日本大学）・石坂元一氏（福岡大学）・石井昌宏氏（上智大学）は、商品先物価格と海運市場における人々のリスクに対する態度の二つの変数が「海上運賃の水準を発見する」うえで有用であることを示すため、二つのモデルを使って、リスクに対する態度を通じた海上運賃先物（FFA）と商品先物価格の関係を検証している。石黒一彦氏（神戸大学）はコンテナ輸送が 3 つの異なるタイプに分かれることを念頭に、船舶の大きさとターミナルでのトランシップで生じる規模の経済を考慮したモデルを構築し、アジアにおけるコンテナ輸送の分析を行っている。

もう一つは柴崎隆一氏（（一財）国際臨海開発研究センター）らの研究であり、船社による定期航路サービスネットワークと、中米における国際陸上輸送ネットワークを組み合わせたモデルを構築し、中米各港におけるコンテナ取扱量を算出するというものであった。この論文は、マーチン・スガット・アワードというラテンアメリカとカリブ海に関する優秀論文賞を受賞した。昨年の IAME では、古市氏らが海運経済物流・最優秀論文賞を受賞しており、日本からの受賞は二年連続となった。

## 5. 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、少人数での議論が綿密に展開され、率直なアドバイスも得られやすい雰囲気を感じられた。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。また、主催者側の研究者も発表を細かくチェックし、司会者や討論者として参加し、建設的な議論がなされるよう配慮した運営を行っていた。

一方で、パナマ運河に関する研究もそうだったが、発表された研究内容は「玉石混交」だと言わざるを得なかった。レベルの高さを感じさせる研究が見られた一方で、説得力を欠く研究も見られた。日本の研究者や研究機関が研究の発展に貢献し、IAME で評価を得るチャンスは十分にある。

15 年大会はマレーシア・クアラルンプール、16 年大会はドイツ・ハンブルグで開催される予定だ。このような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国際的な議論の場で発信するとともに、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だろうことをまとめとして報告しておきたい。

以 上