

44年の研究生活を顧みて

～海運研究からロジスティクスへ～

高 田 富 夫

この3月をもって長らくお世話になった流通経済大学を定年退職することになった。大学院博士課程を終えて入った研究所の数年間と前任の大学に在籍した期間を含めれば、研究に勤しんだ期間は40年を超える。ほぼ同じ期間大学での教育にも携わってきた。長かったという実感はない。むしろ研究の達成度から見ればやり残したことも多く、新たな出発点に立ったというのが現在の率直な思いである。しかし振り返ってみれば40余年の歳月はやはり長く、その間に多くの困難に遭遇しそしてささやかな達成感を味わうことができた。

まことに古い話になるが、私の修士論文のテーマは海運市場におけるマーケットメカニズムの分析であった。博士課程に進学してからは院生として在籍しながら「海事交通文化研究所」の研究員としての生活が始まった。初めて本格的な論文を認め世に問うたのもこの頃である。そのテーマは70年代前半の大きな関心事であった食糧危機と海上輸送の関係に着目したものであった。異常気象が世界的規模でたびたび発生して世界の食糧需給パターンが変化し、そのことが穀物の国際流動パターンに変化をもたらし、ひいては海運市況に大きな影響を与えていた。異常（気象）が日常化したとも言われる昨今であるが、その当時異常は文字通り異常であった。

海運との出会いには学問上の特別な動機があったわけではない。ただ、広大な自然と世界のすべてに通じる“海”という言葉がもつスケールの大きさとそこから醸し出されるロマンの香りが、青年期の多感な私にとってことのほか魅力的であった。これが海運および海運業について学び始めた唯一最大の動機である。海への熱い思いは今もなお心のうちで静かに燃え続けている。

直感的な判断から飛び込んだ海運の世界であったが、海運業が造船業と共に日本経済を根底から支えているのだという誇りや自負心にも共感し、海運への思いはヒートアップ

プしていった。国家を支える誇りや自負は、明治期以降多くの海事関係者が内面で密かにしかし確信をもって抱いてきたものである。政府もまたそのようなものとして海運業を位置づけ、手厚い保護や助成策を講じてきた。海運について考えることは国家の興亡を論ずることに通じるものがあったのである。事実、海運は国家とともに歩んできた。数ある産業の一つにすぎないながらも、国家と深く関わる海運業には、経済規模を超えたスケールの雄大さを感じたのであった。

高度経済成長が終わる頃までは日本経済と海運はきわめて順調な発展を遂げてきたが、その後は経済の歩みに先んじて海運に陰りが見え始めた。それが構造化して今日に至っている。日本の船社はフラッキングアウトに頼る以外にその存続を期する術は残されていないと判断した結果、便宜置籍船化＝船籍の海外移転にシフトしていった。海外移転は他のどの産業よりも早くはじまった。日本海運に成長の限界が見え始め、私たちはその限界を打破するための方策を考える必要に迫られた。

国際分業を説明する経済学の基礎理論に要素比率理論がある。それは自由貿易を前提とした場合に比較生産費に基づいて国際分業が行われるとするものである。日本海運の縮小はこの理論では説明しきれないものであり、レオンチェフ・パラドックスの一例とされる。

私の研究生生活の半分はこのパラドックスの解明に充てられた。そこから得た結論は、国際分業の規定要因は資本と労働の資源賦存状況に加えて、為替とイノベーションがいっそう深く関わっているというものであった。80年代末のことである。そこで着目したのが非体化的技術進歩としてのロジスティクスであった。私のロジスティクス研究の原点はこの点にあった。90年代初頭のことである。

ロジスティクス研究の道程はけっして平坦でなかった。その理由はいくつかある。「群盲象を評す」ごとく斯学に対する認識が多様であり、標準となるべき方法論がなかった。極論すれば人の数だけ方法論があった。これが最も大きな理由である。またそれまでのサプライサイド（運送事業者）の視点からデマンドサイド（荷主）の視点への意識転換も必要であった。さらに部分均衡に基づく価格分析や政策分析から、トータルコストを重視するシステム論的思考法への移行も要請された。企業の経営効率や生産効率をターゲットとすることによる必然である。そして最後にロジスティクスが学際的研究領域としての性格がひときわ強いことも、順調な歩みを妨げる要因であった。ロジスティクスは経済学のみならず経営学、マーケティング論、会計学、数理計画法、そして情報科学などの諸分野の知見を総動員してなされる研究領域である。このような学際的領域では研究の体系化が非常に難しい。

このような課題は当初からわかっていたわけではなく、研究を進める中で明らかになった。結果としてロジスティクスの学問体系をミリタリー系、ビジネス系、ソーシャル系に分けて考えるようになった。それぞれの分野で十分な研究ができたかという、

決してそうではない。一番の暗黒大陸はミリタリー系であるが、正面からこれに取り組むことには十分な慎重さが要請されるであろう。これとは逆に社会科学系の研究者がもっとも取り組みやすいのがビジネス系である。しかしこの分野も最近になってようやく全体像が明らかになったばかりである。そのサブ部門は輸送管理や在庫管理、物流センター立地などである。ソーシャル系は比較的新しい分野である。これはさらに環境系、ヒューマニタリアン系、都市系のサブ部門がある。異常気象などによる自然災害や、環境保全との関連はこの分野である。

かつては特別な訓練を受けた専門家だけに利用が許されたコンピュータがパソコンとして個人や家庭で利用できるようになって社会の隅々にまで普及したように、現代のロジスティクス思想を世に広く伝えるためには、これを専門としない人々にも理解しやすい形でロジスティクスを提示する必要がある。ただ忘れてならないのは、斯学の学問体系そのものをきちんと整理しておくことである。今後はロジスティクスの理論的深化とそのロジスティクス思想の啓蒙活動にささやかな努力を続けていきたいと思う。