

序 文

本年も、『海事交通研究』第71集をここにお届けいたします。

執筆ならびに査読をいただいた先生方にお礼を申し上げます。

本年も、現在話題になっているテーマを中心に、全編「自由テーマ」で論文等を募集しましたが、「自動運航船」の法的アプローチの関連については合計四編が寄せられ、海運界ならびに社会の関心の高さを伺わせました。

先ず、最初の藤原(森田)氏の「海上衝突予防法7条「衝突のおそれ」認定における法的課題—船舶の技術革新と「新たな衝突の危険」の法理の関係を中心に一」も、海上衝突予防法における「衝突のおそれ」に関する法解釈上の問題を、自動運航船の出現に合わせて解決していく必要性を提言しています。

畑本氏の「内航船員の働き方改革に関する一考察—内航船員の働き方改革において目標とすべき予備員率—」は、近年整備された内航船員の働き方改革に関する法令をベースに、内航海運業界における船員の働き方改革の効果検証を行うための判断基準として、船員の予備員率と休暇日数との関係に焦点を当て、働き方改革の実効を上げるための考察を行っています。

井上氏の「ラサ島（沖大東島）での鉄筋コンクリート突堤の建設—リン鉱石積出施設の技術的特徴と技術の源流—」は、戦前の南洋地域で建設された港湾をはじめとしたインフラ建設の歴史的意義と全体像について明らかにする研究の一環として、ラサ島（沖大東島）をはじめとした大東諸島に建設された港湾設備の詳細と技術的特徴について明らかにしています。

瀬田氏の「海洋プラスチックごみに対する国際法規範の展開—海上での規制から陸の規制へ—」は、2015年に国連が採択したSDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の目標のひとつである14「海の豊かさを守ろう」に基づき展開されている、海洋プラスチックごみを始めとした海洋汚染に対する国際法秩序を構築する際に、「海が陸を支配する（海から陸を見る）」という視点をを用いることを提案しています。

坂巻氏の「自動運航船と国連海洋法条約上の旗国の義務」は、自動運航船が国連海洋法条約上の旗国の義務に対しどのような影響を与えうるのかを明らかにするため、旗国が自動運航船に対しその義務を履行する際に生じうる問題について検討しています。

久保氏の「海上保険者から見た自動運航船に関する法制度のあり方」では、海上保険者の本来の立場を「技術的側面と規律的側面における保険引受の前提条件が一定程度固まった段階で、その抱えるリスクを正確に把握し、保険商品の設計や損害対応スキームの構築に確実に取り組むこと」との認識を示したうえで、自動運航船の実用化の初期段階において、社会的コストの増大を伴うことなくその実用化による利益をわが国の社会全体に浸透させるためには、どのような法制度が望ましいか、海上保険者がどのような保険商品を提供し得るかについて検討しています。

下山氏の「自動運航船」の導入に伴う沿岸国の課題—法執行の観点を中心に—は、通航中に沿岸国法令に違反する可能性が存在するため、沿岸国当局として、「自動運航船」

や「無人運航船」に対してどのように法執行を行い、そして、誰にかつどのように法的責任を問うのかについて考察しています。

青戸氏の「日本海運集会所の海事仲裁」では、船舶建造、船舶売買、傭船契約といった海事商取引にかかる紛争解決手段である海事仲裁について、わが国の常設海事仲裁機関としての日本海運集会所のご担当者として、その手続きの歴史と近時の傾向をまとめていただきました。

海部氏の「3万年前の航海 徹底再現プロジェクト—海洋進出のはじまりをさぐる—」は、人類進化学者である同氏が2016年に国立科学博物館のスタッフ等を率いて起ち上げ、2019年7月、台湾から与那国島への実験航海成功により大団円を迎えた「3万年前の航海 徹底再現プロジェクト」についてまとめるとともに、人類史における「海の開拓史」について考察しています。

柴崎氏、松田氏、川崎氏共著の「海運 DX の推進における産官学連携のあり方—2021年度日本海運経済学会全国大会における統一論題の議論を踏まえて—」では、各企業の業務プロセスの改善やビジネスモデルの変革、ひいては社会全体の変革をめざすデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進に当たって、どのように産官学連携を進めて行くかについて、一学会内の提言に留めず、広く産官学で共有することを試みています。

現在、海運を取り巻く世界情勢の変化には、著しいものがあります。

本年は、新型コロナ・ウィルスの終息がまだ見えないことに加え、2月にはロシアのウクライナ侵攻があり、世界中の物流がひっ迫し、物価が高騰し、人々の日常生活、経済に大きな打撃を与えました。

先行き不透明な世界情勢の中で、海運界を始めとした産業界や各国政府、そして社会全体が、今最も注目し、共通の行動規範に据えているのは、先に記載したSDGsの「持続可能な」17の目標だと思われます。環境の悪化や経済や政情の不安、戦争の危機などを越えて、人類が平和に共存していくためには、ここに謳われた17の目標をさらにブレイクダウンした具体的な実行策を、ひとつひとつ前に進めていくことが効果的と思われます。

この『海事交通研究』の来年の号でも、今後の海運界の発展のための、そうした「持続可能な」ご研究についてのご寄稿を期待しつつ、最後になりましたが、皆様のご健康とご発展とをお祈り申し上げます。

2022年12月

一般財団法人 山縣記念財団
理事長 郷古 達也