

序 文

本年も『海事交通研究』第74集をここにお届けします。
執筆ならびに査読いただいた先生方には心より御礼申し上げます。

本年も多岐にわたるテーマを取り扱った論文を収録しています。時代や分野も違いますが、海事文化の奥深さを物語っているということなのでしょう。船員関係は2つの論文があり、一方は労働時間という現代的課題を取り扱い、他方は戦前の船員養成を取り上げて同じ船員問題で100年近い時間差があります。退役船に文化的価値があることにも気づかされました。帆船のように海洋国家の象徴であった構造物は今後も生かされていけば海事文化の振興に役立つことでしょう。海事クラスターもリーマンショック前までは随分もてはやされましたが、クラスターの構成員であった造船や日本のオペが退潮気味なのが気になります。さらに船荷証券の電子化も非常に興味深いテーマです。世の中に紙の証券や小切手を使う人は少なくなったと思いますが、海運界は未だにこの紙の書類が幅を利かしています。

さて、国際海運を取り巻く環境は、かつてないほどの不確実性に直面しています。自由貿易の原則に基づいて発展してきたグローバルサプライチェーンは今や大国の政治的思惑に翻弄される時代を迎えました。トランプ関税に象徴される保護主義的措置は経済合理性よりも政治的駆け引きを優先し、海運会社に予測困難な混乱をもたらしています。

EUは独自の排出権取引制度を導入し炭素税の賦課を通じて海運会社にも欧州基準への適合を求めています。気候変動への対応は喫緊の課題ではありますが、新ルールはグローバルな海運実務に新たな分断をもたらしかねません。本来ならばこうした問題こそ国際海事機構（IMO）のような多国間枠組みで調整されるべきでしょう。しかし大国間の対立が深まる中、国際機関の調整機能は著しく弱まっているようです。

また地政学的な緊張の高まりは海上輸送ルートそのものを脅かす事態を招いています。紅海やホルムズ海峡といった戦略的要衝における航行リスクの増大は船舶の迂回を余儀なくし、輸送コストと所要日数の増加という形で世界経済に重くのしかかっています。制裁措置とその報復の応酬はかつて機能していた国際ルールに基づく秩序を揺るがし、海運会社に複雑な法的・実務的判断を迫っています。

世界貿易の9割以上を海運が支えている今日、海事への理解を深めることはグローバル経済を支え、発展させることに直結すると思います。海で働く人々への敬意、海洋環境への配慮、効率的な物流システムの構築、これらは海事文化への理解なくして実現できません。

本論文集が海事に携わる実務家の皆様、研究者の皆様そして海に関心のある読者の皆様にとって新しい視点を提供し、より豊かな海事文化の発展に寄与できれば幸いです。

2025年12月

一般財団法人 山縣記念財団
理事長 中島 正歳