
国際海事分野 オーラル・ヒストリー

2010年 4月

国土交通省 国土交通政策研究所

Policy Research Institute for Land,
Infrastructure, Transport and Tourism
Ministry of Land,
Infrastructure, Transport and Tourism

Oral History

国際海事分野
オーラル・ヒストリー

2010年 4月

国土交通省 国土交通政策研究所

国際海事分野 オーラル・ヒストリー

たに かわ ひさし
谷 川 久

成蹊大学名誉教授

1929(昭和4)年6月21日

略 歴:

1953(昭和28)年3月 東京大学法学部第1類卒業

1958(昭和33)年3月 東京大学大学院社会科学研究科博士課程修了
(法学博士)

1958(昭和33)年4月 大阪市立大学法学部助教授

1966(昭和41)年4月 成蹊大学政治経済学部教授

1968(昭和43)年4月 成蹊大学法学部教授

1998(平成10)年3月 成蹊大学法学部教授定年退職

審議会・学会関係:

船員中央労働委員会会長

運輸政策審議会国際部会長

海運造船合理化審議会委員、海運対策部会長・造船部会長

航空審議会委員

港湾調整審議会専門委員

法制審議会商法部会委員

海上安全船員教育審議会会長

国際油濁補償基金総会第1副議長・理事会議長・監査委員

国際原子力法学会(INLA/AIDN)会長・名誉会長

万国海法会(CMI)副会長・名誉副会長

専門分野:

商法、海運・海事法、エネルギー法

主な著書:

『海事私法の構造と特異性』

『商品の売買』

『逐条船主責任制限法 油濁損害賠償保障法』(共著)

国際海事分野 オーラル・ヒストリー

谷川久 略歴	3
はしがき	8
刊行に寄せて	9
第一回インタビュー	
I. 谷川先生の履歴	
(1) 研究生活に入ってから国際海事行政に関わるまでの経緯	13
II. 外航海運に関する政策決定の推移	
(1) 海運造船合理化審議会海運対策部会中間答申「今後の外航海運政策について」	
(昭和59年8月30日)	
海運造船合理化審議会海運対策部会最終答申「今後の外航海運政策について」	
(昭和60年6月5日)	25

(2) 海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会中間報告「当面の海運対策について」	34
(昭和61年12月16日)	
(3) 海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会北米定期航路問題ワーキンググループ報告書「北米定期航路の運営体制について」	36
(昭和63年6月9日)	
(4) 海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会フラッキング・アウト問題ワーキンググループ報告書「フラッキング・アウトの防止策について」	39
(昭和63年12月16日)	
第二回インタビュー	
I. 外航海運に関する政策決定の推移	
(1) 外航海運・船員問題懇談会	
「日本商船隊浮上への試練」(平成7年5月)	49

第三回インタビュー	
Ⅰ. 船員制度近代化委員会の発足 (昭和40年代、昭和52年)	71
(2) 海運造船合理化審議会海運対策部会報告書 「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」 (平成9年5月)	56
Ⅱ. 外航海運政策の現状と今後の展望	
(1) トン数標準税制	61
(2) 海洋基本法	62
(3) 航海命令	62
(4) 日本籍船のナショナルミニマム	64
(5) 総括	64

Ⅱ. 第一次提言	
(A段階(18名体制)からB段階(16名体制)へ) (昭和56年)	78
Ⅲ. 運航士教育の開始	82
Ⅳ. 第二次提言	
(B段階(16名体制)からC段階(14名体制)へ) (昭和60年)	85
Ⅴ. 第三次提言	
(C段階(14名体制)からD段階(13名体制)へ)、 P段階(11名体制) (昭和63年)	88
Ⅵ. 第四次提言	
(マルシップ混乗船方式の導入)(平成4年)	91

Ⅶ. 総括	93
附録	95
第四回インタビュー	
Ⅰ. 萬国海法会、海事法外交会議、国際海事機関での 条約策定	
（1950年代～1990年代）	
（1）萬国海法会、海事法外交会議への参加 1950年代から1960年代まで	109
（2）油濁損害事故と世界情勢 1960年代から	114
（3）強制保険と補償制度	121
（4）LLMCの改正	123
（5）UNCITRAL会議の舞台	135

（6）東京ルール	138
（7）1984年のCLC／FC及び HNS条約採択会議	142
（8）1992年のCLC／FC改正条約採択会議	147
第五回インタビュー	
Ⅱ. IOPC基金への関与	
（1）IOPC基金の設立	153
（2）初代事務局長の選出	156
（3）理事会	158
（4）事務局人事	162
（5）内部監査委員会	165
（6）総会議長	168

(7) ナホトラ号事件……………	172
(8) 1992年FC条約の補償限度額……………	177
(9) 1996年HNS条約……………	180

はしがき

国土交通行政オーラル・ヒストリーは、これまでの国土交通行政を振り返り、主に戦後の重要な政策の決定過程に携わっておられた方々へのインタビューを行うことにより、既存の資料からは把握しがたい政策の背景や意図、意志決定の過程、制度化の苦労話等を明らかにしようとするものです。このオーラル・ヒストリーは、発言者の意図をストレートにお伝えするため、インタビューで伺った内容を原則そのまま口語体で記載しています。このような口述記録の方法により、その当時の政策担当者の思いや考えを今まで存在した文献資料とはまた違う生きた言葉の行政資料として編纂し、今後の国土交通行政に係る政策の企画・立案の際の貴重な資料として活用しようとするものです。

国土交通政策研究所は、このような貴重な資料を収集・編纂、保存することとしています。当研究所が一連の編纂に関わることにより、オーラル・ヒストリーに係る専門的なノウハウも蓄積され、第三者的な観点からも過去の政策を把握・分析することが可能となり、現在直面している様々な社会における新たな政策の企画・立案のための基礎資料を提供することが可能となります。さらに、貴重な資料を所管部局内に留めてしまうことなく国土交通省全体のみならず広く一般に周知することが可能となり、今後の国土交通省の総合的な政策形成や政策の客観的な評価・分析に寄与することができると考えております。

今回は、日本の戦後における劇的な経済発展に大きく貢献した外航海運・国際海事分野に関して、海事行政を振り返り、過去の政策決定の変遷に深く関わった谷川先生にインタビューを行い、当時の施策・国際機関における対応等を行った背景、当時の状況、判断等について伺いいただきました。

本書が海事行政に携わる方々にとって参考となり、今後の国際行政の企画・立案、事業実施の一助になることに加え、広く行政に関心をお持ちの方々にとっても何がしかの参考になれば幸いと考えております。今後も国土交通行政を対象に幅広く編纂を行うこととしております。

末筆ながら、お忙しいところインタビューを受けていただいた谷川先生に心よりお礼申し上げます。また、本書の編纂にあたり色々ご協力を頂きインタビューをしていただいた市岡卓様、八木貴弘様、山本幸男様、山本健太郎様、そして、資料収集や編集に御協力いただいた高橋治様、赤埴和敏様、鹿野勝弥様、福岡涉様、加納浩様、大嶋孝友様、その他多くの海事局の方々に心よりお礼申し上げます。

ありがとうございました。

刊行に寄せて

国土交通政策研究所が、国土交通行政オーラル・ヒストリーの一環として、国際海事分野の取りまとめをされたことに関し、大変にありがたく思うとともに、編集に当たられた皆様の御努力に心から敬意を表します。

ここに登場される谷川先生は、これまで永年にわたり、海事の分野で制度設計を含む行政運営に対し、多大という単純な言葉では表現し尽くせないほどの深く大きな貢献をされてこられました。海事分野、特に海事法制分野に少しでも携わったことのある関係者でこのことを否定する者はいないと考えます。

私自身も、一九九〇年代前半の在英日本大使館勤務で、運輸アタッシェとして国際海事機関（IMO）や国際油濁補償基金（IOPCF）を担当していた折、一年の間に何回も、時には二週間以上に渡り毎日、一緒に国際会議に出席をさせていただきました。そのとき御叱責を含め真剣に御指導いただいたことに対しては感謝申し上げます。今もって楽しく貴重な経験として強く心に残っております。特に、国際会議においては、調整当事者の人柄や、確かな知識・経験に裏打ちされた発言内容の信頼度、さらにはそれらによって永年の間に培われた人脈がいかに大きくものをいうかを目の当たりにさせていただきました。国際社会を実質的に動かすということはこういうことである、ということをお教えたいただいた気がします。

現在、私は海事局長をさせていただいておりますが、日々の行政運営では昨今特に、現在我々が寄って立つ制度の成立時の状況やそもそもの考え方がわからないと国民に向かって説得力のある説明が出来ない場面が多々出て来ております。その観点から、ある意味で現在の制度の基礎を作られた谷川先生の“証言”は極めて貴重なものであると思います。

国家制度は、時代とともに変化するのが常であり、また、変化すべきものであると考えますが、いつの時代でも変わらないのは国家制度を作るのは人間である、ということです。その当時の時代背景の中で、国家制度構築に参加した当事者であるその人間が、何を感じ、どう行動したか、を理解することは、現在の制度運営及び将来に向けた制度設計をする任にある者及びその議論に参加する者にとって必須であると思います。谷川先生のこのオーラル・ヒストリーは、その意味でも、現在の我々及び将来の関係者にとって第一級の資料になると確信いたします。

あらためて谷川先生の御厚意と編集に参加された関係者の皆様の御努力に対し厚く感謝申し上げますとともに、このような資料がこの世に出現したことを素直に喜びたいと思います。

余 白

Oral History

国際海事分野 オーラル・ヒストリー

谷 川 久

第1回インタビュー

日時:

平成 19 年 11 月 29 日 14:00～17:00

場所:

日本エネルギー法研究所

テーマ:外航海運その①

I. 谷川先生の履歴

研究生活に入ってから国際海事行政に関わるまでの経緯

II. 外航海運に関する政策決定の推移

昭和59年8月海運造船合理化審議会海運対策部会

中間答申「今後の外海海運政策について」から

昭和63年12月海運造船合理化審議会海運対策部会

小委員会フラッキング・アウト問題ワーキンググループ

報告書「フラッキング・アウトの防止策について」まで

【インタビュアー】

国土交通省海事局企画室長 市岡卓

国土交通省国土交通政策研究所 小室充弘

東京大学先端科学技術研究センター特任研究員 山本健太郎

【インタビュー時出席者】

国土交通省海事局総務課企画室課長補佐 高橋治

国土交通省海事局総務課課長補佐 赤埴和敏

国土交通省国土交通政策研究所副所長 西川健

国土交通省国土交通政策研究所研究官 豊島章徳

（肩書きはインタビューの時点）

I. 谷川先生の履歴

(1) 研究生生活に入ってから国際海事行政に関わるまでの経緯

市岡 谷川先生には、旧運輸省の時代から交通運輸行政全般にわたる政策決定に多大なご貢献をいただいております。

特に、国際海事分野につきましては、海運造船合理化審議会の海運対策部会長、海上安全船員教育審議会の会長、船員中央労働委員会の会長あるいは国際海事機関の会合における日本代表などの要職を長年にわたり勤められ、数多くの政策決定に関わってこられました。

実際の政策決定に関するお話の前に、先生がどのようなにして国際海事行政との関わりを持たれるようになったのかについて伺いたいと思います。先生が海商法の研究者としての道を歩みだされてから、旧運輸省関係の審議会や国際機関で御活躍するに至るまでの経緯のようなものをお聞かせいただきたいと思います。

谷川 研究者の道に入ってから国際海事行政に関わるまでの経緯ということだけれど、非常に長い期間にわたるので、「大学院時代」、「海外留学」、そして「有識者として行政との本格的な関わりができる時期」の三段階くらいに分けて話すことにしよう。

① 大学院時代

僕は、一九五三年（昭和二十八年）三月に東京大学法学部を卒業すると、五月に新制の東京大学大学院社会科学部研究科に第一期生として入学したんだ。商法が専攻ではあったけれど、最初から海商法の研究者を目指していたわけではない。

最初は商法の講義を聴いた鈴木竹雄先生に師事するつもりでいたんだけど、フランス法の山本桂一先生から、「商法で残るのならば、おまえは鈴木チクさんには合わないよ。テルさんのほうに行け」と言われて、石井照久先生の門下になったんだ。

僕は、法学部学生のとときに会社法の論文で緑会論文に優勝したこともあり、大学院に入った頃は会社法上の

訴訟、株主代表訴訟をやるうと思っていた。

でも、すぐに第一法規の「判例体系」の膨大な編集作業が始まっていて、編集長は海軍経理学校から東大法學部に勉強にきていた経験のある前田さんという方で、やはり石井先生の弟子だった。そして、僕と長島・大野法律事務所の長島さんの二人が前田さんの手伝いをした。とにかく、ものすごく忙しくてね。

それで一年くらい経ってからだったけれど、石井先生に「なかなか論文の勉強をしている暇がない」と実情を伝えたんだ。そのとき、先生から論文のテーマを聞かれたので、「会社法上の訴訟をやりたい」と答えたら、「俺は会社法とか手形法しかやらない奴は商法学者として認めない。海商法か保険法をやったらどうだ」と勧められた。僕は、細かい所までよくわからなかったけれど。海商法の方が保険法よりは面白いだろうと思って「海商法にします」と答えたら、「それで何をやる」とさらに聞かれたんだよ。

それで、「共同海損でもやろうと思います」と言ったら、「共同海損は、東北大学の小町谷先生が本を出したばかりだから面白くない。定期傭船契約は、わからない分野なので、やってみたらどうか」ということになった。

勉強を始めたら、実際によくわからなくて、何しろ学

説が十人十色なんだよ。それでも修士課程の残り一年で何とか論文をまとめて提出したところ、一九五五年（昭和三十年）三月に修士号をもらうことができた。したら、修士号をもらったその日に東京商工会議所に連れて行かれて、船荷証券統一条約に基づき国際海上物品運送法の草案を作成する委員会の幹事を引き受けさせられてしまった。

その後博士課程に進級してからも、引き続き、海商法をやっていた。僕の師である石井先生は、労働法の大家でもあって、当時は船員中央労働委員会の会長代理として、船員法大改正の作業に取り組まれていた。その関係で、船員法改正委員会の幹事を引き受けることになった。

その頃、運輸省は旧国鉄本社ビルの中にあっただけけれど、役所のソファに座ると下からバネが当たってちくちくしたなんていう時代だったよ。学生時代からの知人だった田代君が船員局にいて、「何で俺が書いた議事録案を御前に直されなければならんだ」と彼が怒っていたこともあった。これが僕にとって船員法との最初の関わりだった。

そして、博士論文を書いて、新制度の法学博士第一号をもらったんだが、その取得に先立ち就職先の希望につ

いて聞かれたので、「別に希望はないですけど、内紛のない所がいいです」と答えたら、「大阪市立大学の西原寛一先生がお前を呼んでいる」とのことだったので「西原先生に認められた以上文句なく行きます」ということになり、一九五八年（昭和三十三年）の四月一日付けで着任することまで決まっていた。

②アメリカ留学とヨーロッパ視察

僕が博士号をもらったのは一九五八年（昭和三十三年）の三月二十九日で、大雪の日だった。法学博士が三人出たということで、学部長室でお祝いをしてくれたんだ。石井先生はちょうど海外留学中のため不在で、鈴木竹雄先生、矢沢先生、末延先生なんかが参加されていたように思う。

その最中に「ちょっと来い」とのことだったので、何かと思つたら、いきなり「アメリカに留学しないか」と言われたんだ。当時、外国法の専攻は、英法、独法、仏法と三つあって、僕は一応形の上では仏法だった。

にもかかわらず、急に「アメリカに行け」という話が出たのだ。しかも四月一日には大阪市立大学の助教授に

着任しなければならぬ。それで、「西原寛一先生に電話しろ」ということで事情を伝えたところ、「せっかくの話だから、行ってきなさい」ということになって、予想に反してアメリカ行きが許可されてしまったわけだ。

その後、四月一日に早稲田大学で留学生試験を受けた。そのときの口述試験官がダン・F・ヘンダーソン氏という後にワシントン大学の教授になった人物だった。ヘンダーソン氏は、日本法制史の研究で東大から博士号を取得しており、アメリカの海商法専門の法律事務所に所属していた。僕の専門が海商法であることがわかったら、「ストリートB／L^{*}はネゴシアブルか」と議論を吹っ掛けてきたので、僕も「アメリカ法と日本法は完全に違う」と反論し、お互いに意見を戦わせた。

まあ、筆記試験も全然できなかったので、アメリカ行きはダメだろうと思ったのに、留学先としてチューレーン大学とあともう一校の提示があったのだけれども、チューレーン大学は、アメリカでレイジアナ州法のもとになっているフランス法体系・ナポレオン法典を研究している殆ど唯一の大学であり、僕としては、フランス法と縁があるとの理由で、そちらを選択した。しかし、チューレーン大学と国務

* B／L: Bill of Lading の略。運送証券（船荷証券）

省との間に行き違いがあつて、その年は留学生を受け入れないということになった。

これでアメリカに行かずに済むと思ったら、「サンフランシスコのヘンダーソンの所属する法律事務所とアジア財団とがお前のためにファンドを創設したので、スタンフォード大学に行け」との指示があつた。

それで渡航の準備をしていたら、今度はレントゲン検査で肺結核の気があることがわかった。座間のアメリカ陸軍病院で断層写真を撮ったら、もう治っていることがわかり、行つてもよいということになった。

そうはいつても、僕が乗船するはずだった氷川丸はすでに出航しており、次はアメリカに行く足がない。幸いにも、日本航空に友人の小倉寛太郎氏、後日、山崎豊子の小説『沈まぬ太陽』に労働組合の委員長として登場する人物がいたので、彼に頼み込んでチケットを取ってもらった。

それで、プロペラ機に乗り、ウェーキ島やホノルルを経由して、サンフランシスコに行き、ようやくスタンフォード大学までたどり着いたわけだ。

ところが、スタンフォード大学では、その年には海商法の講義がないという。海商法を研究するために留学したのに、一体どうなっているのかというわけだ。仕方がないか

ら、アメリカでは「商法」の主要部分の一つである動産売買法などを勉強した。

当時、スタンフォード大学には、民法の川島先生、英米法の田中英夫先生、政治学の京極先生、経済学の宇沢先生、根岸先生といった素晴らしい人たちが集まっていた。一年在籍して、次はイェール大学という話もあったけれど、結局その話はなくなったので、せめてハーバード大学に立ち寄ってから、日本に帰ろうと考えていた。

ボストンに居たら、突然、ニューヨークに戻れと言うので、行ってみたら「金を用意してあるからヨーロッパに行け」との指示を受けた。

何かというと、当時のユーゴスラビアのリエカで万国海法会の国際会議があり、僕も日本代表の一員として出席することになったんだ。ニューヨークの弁護士や大学の先生の間でも、この会議に対する関心は非常に高かった。交通手段としては、当時就航したばかりのジェット機を使おうと思ったけれど、サーチャージがかかると聞き、結局、プロペラ機でパリのオルリー空港に行き、そこから国際列車でリエカに向かった。

会議の目的は、翌年に原子力船サバンナ号が運航を開始するので、原子力船の運航者の責任に関する条約の草案を作成することだった。しかし、会議の出席者は、

原子力と海運の関係をほとんど理解しておらず、今振り返ると、随分おかしい議論を繰り返していた。

例えば、条約草案の前文では、原子力船のことを「核分裂又は核融合によって運航する船舶」と規定したんだ。

今日の常識では核融合で船が動くわけではないのだが、会議の場では「核融合と核分裂はどう違うのか」「よくわからないが、昨年、カリフォルニア大学の研究室で核融合が確認されたらしい」「それであれば核融合についても規定する必要があるだろう」といった具合に議論が展開し、実態がよくわからないまま、「核融合」という言葉を条文案の中に盛り込んでしまったわけだ。

まあ、会議が何とか終了したので、それから僕はヨーロッパ各国を視察した。実は、その前年に、三井船舶が極東運賃同盟に対して盟外配船を行ったことから、同盟所属の日本郵船や大阪商船との間で熾烈なバトルが起きていた。僕が視察をした頃は、三井船舶がアンダーウィング*で配船を行うことになり、このバトルが漸く決着した時期だった。ともかく、船社間の抗争が解決に至る経緯を目の当たりにみることで、大いに勉強になった。

* アンダーウィング…傘下会社

た。

そして、視察の後は日本船に乗りスエズ運河経由で帰国した。僕が乗った船は大阪商船所属のパナマ丸という当時の新鋭船で総トン数は一万二千トンだった。乗船中は、夜中に船長がブリッジに立つとボーイが起こしに来るので、僕も船長と一緒にブリッジに立った。また、機関室から甲板に至るまで船内を隈なく見て回った。そうやって、船の仕組みや運航について勉強したわけだ。

また、当時は貨物船に十二名まで旅客を乗せることができた。僕以外の旅客は、ハンブルグから乗船したドイツ人で、布教活動のために韓国に向かうカトリックの神父さんや尼さんだった。食事は海運同盟の縛りで洋式に統一されており、パンの厚さまで決められていた。でも、ドイツ人が釜山で下船した後は船長の計らいで日本食になったけれどね。

こうして僕は専門の海商法の勉強が十分にできないまま一九五九年（昭和三十四年）十二月に留学から戻ってきた。

③ 大阪市立大学助教授から成蹊大学教授に着任、海事行政との関わり

帰国後、僕は大阪市立大学法学部の助教授として海商法の専門家の道を歩んだ。大学で海商法の講義を行ったほか、海商法に関する論文も多数執筆した。留学中に動産売買法の研究をした関係で、そちらの方も扱ったけれども。この大阪市立大学の時代は、学究活動が中心で、行政と直接関わることはなかった。

その後、一九六六年（昭和四十一年）に、ちょうど、成蹊大学が政治経済学部を法学部と経済学部に分ける準備をしていたときで、僕の師である石井先生を将来学部長に迎えるとの構想でもって、僕を新設の法学部予定要員に呼んでくれたのだ。そういうわけで、僕は、この年の四月に成蹊大学に教授として着任した。

この頃から僕と海事行政の関わりが本格的に始まった。一番初めは海上保安審議会のお手伝いだった。僕が成蹊大学に移ると聞いて、当時海上保安庁にいた西村康雄さんが頼みにきたんだよ。それで、海難救助基金の構想を審議する専門委員会の委員を一九六六年（昭和四十一年）の初めから約一年間引き受けたわけだ。

その次は、いきなり船員中央労働委委員会の公益委員だった。一九六五年（昭和四十年）に大規模な船員関係の労働争議があり、運輸省としては、船員中央労働

委員会の委員を一新しようとしていた。それで、石井先生に新たな公益委員の候補者を相談したところ、先生は僕の名前をあげたんだ。

当時、僕はまだ三十歳代だったので、運輸省側には「谷川氏は若すぎる」との意見もあったようだ。それでも、石井先生は「自分も三十歳代で最初に公益委員を引き受けたのだから別に問題はない」と主張されるし、省内でも西村さんなどが支持してくれたので、結局、一九六六年（昭和四十一年）五月に僕は三十七歳で公益委員に就任した。石井先生が公益委員に就任したのは三十九歳のときだから、先生よりも、さらに二歳若かったわけだ。

このようにして運輸省の仕事に引き込まれて、その後は様々な審議会や調査会などに関係するようになった。ただ、海商法が専門であるにもかかわらず、僕が海運政策や造船政策に正面から関わるのは、一九八一年（昭和五十六年）に海運造船合理化審議会の委員となつてからなので、かなり先の話になる。これには、一橋大学の地田知平先生という海運論の専門家で僕よりも十歳年長の方がおられて、長期にわたり海運造船審議会の海運対策部会長や造船対策部会長を勤められたことも影響しているだけだね。

むしろ、安全とか船員の問題の方に、より早い時期から関わった。一九六七年（昭和四十二年）には海上安全審議会の委員になり、これが海上安全船員教育審議会に改められた後も、ずっと委員を続けた。また、船員制度の近代化については、一九七七年（昭和五十二年）に調査会が発足したときから巻き込まれた。その後、船主側・船員側の代表は順次代わるんだけど、僕はずっと塩漬けにされてしまったよ。

それから、国際機関絡みの話もしておく、まずは一九六七年（昭和四十二年）の海事法外交会議に日本政府代表顧問の資格で外務省の担当者とともに出席した。

このときの対応が外務省及び運輸省に評価されて「谷川は使える」ということになり、IMO*の前身であるIMCO*に油濁問題を審議するための法律委員会が設置されると、そちらにも駆り出されることになった。それ以来、油濁の件には、ずっと関わることになる。

こうして、いろいろ仕事をこなしていくうちに「谷川は

*IMO: International Maritime Organization
(国際海事機関)

*IMCO: Inter-Government Maritime Consultative Organization
(政府間海事協議機関)

まとめるのがうまい」「谷川はバランス感覚がある」といった評価が次第にできあがって、昭和五十年代の末になると、海運政策や造船政策についても審議会の部会長をお願いしますということになったわけだ。

しまいには、海事分野を超えて、戸矢博道さんに頼まれて鉄道運賃のプライスキップ制の問題を処理し、岩村敬さんに頼まれて港湾運送の問題を処理し、さらに、航空の問題も処理するといった具合に、当局に言われるままに何でもやってきた。結局、やらなかったのは自動車だけだ。

以上が僕の履歴の概要だよ。

市岡 ありがとうございます。先生の学問上のご経歴や行政との関わりをお持ちになるまでの経緯などについて幅広くお話しただけだと思います。

さて、お話の中で少し触れていただきましたが、先生は、IMCOやIMOの場で国際条約の制定、改正にも幅広く携わっています。

そういった場面で特に印象に残っていたことなどがありましたら、この機会にお話しただけませんか。

谷川 それでは、海事私法に関する国際ルールを定める際の仕組みや手順から説明しようか。一九六〇年代

までは、まずは萬国海法会*という国際組織において、所要の統一ルールについて規定する条約の草案を作成していた。この組織は、十九世紀末に海事私法の統一を図るためにつくられたもので、ベルギーのアントワープに本部がある。各国からは学者や専門家のほか政府関係者も参加していた。

次に、萬国海法会は、条約の草案をまとめると、これをベルギー政府に提出する。すると、ベルギー政府は、外交関係のある諸外国の政府代表を招へいして、海事法外交会議を開催するんだ。

そして、この会議で、条約案を審議し、最後に公式に条約として採択する運びになるわけだ。これが一九六〇年代までの一連の流れだ。

もっとも、海事法外交会議は一九七九年（昭和五十四年）以降は開催されていないけどね。

それで、先ほど言った通り、一九六七年（昭和四十二年）に第十二回海事法外交会議が開催されたときに、僕は日本代表団のアドバイザーとして参加した。この会議では、予定外の問題として、コンテナ化に関連する条文案が緊急に提案された。

* 萬国海法会：C M I (Committee Maritime International)

当時、日本では、コンテナ輸送が始まっておらず、条約案の規定事項に関連する国内的検討はなされていなかった。

また、萬国海法会では、正規の手順を踏んだ別の条約案を作成するため、準備委員会の設置を決めているところだった。こうした事情を踏まえ、僕としては、今回の会議でこの条文案を採択するのは適当でないと反対演説を行ったのだが、イギリスのロード・ディプロック判事の支持を受け、翌年の会議まで、採択を一年遅らせることに成功したんだよ。これにより、外務省から「谷川は使える」との評価を得たわけだ。

そして、翌一九六八年（昭和四十三年）に第十二回海事法外交会議の第二会期が開催され、僕は引き続きアドバイザーを勤めた。そのとき、イギリス南西沖で大規模な油濁事故*が起こり、損害賠償の問題をめぐって大変な騒ぎになっていた。

この事故では流出油による未曾有の大損害が出た。政府や自治体の防除措置費用も膨大な額になった。さ

* イギリス南西沖で大規模な油濁事故…トリッキーキャニオン号事件（一九六七年三月十八日リベリア国籍のトリッキーキャニオン号が英国のシリー諸島とランスズエンド間の公海上で座礁した事件）

らに、積み荷の原油を燃やして油濁損害を減らそうということ、タンカーを爆撃して穴をあけ、その中にナパーム弾を撃ち込むといった恐ろしく馬鹿げたことまでやっ
たんだ。原油で満杯のタンクにいくらナパーム弾を撃ち
込んだところで、空気がなければ、何も燃えやしないよ。
この空爆の費用負担についても問題になった。

ともかく損害賠償の問題を早急に処理しなければなら
ない状況だったので、英仏当局は、IMCOに話を持ち
込んだ。IMCOは、主として技術基準を所管する機関
なので、法律問題を扱ったりはしない。けれども、このと
きは法律委員会を設置して、油濁事故の損害補填制度
に関する条約を整備しようということになったんだ。

本来、こういった事案については、萬国海法会で条約の
草案を作成すべきなんだけれど、時間的な余裕がないと
いうことから、アドホックに法律委員会を設け、自ら事
に当ろうとしたわけだ。

一方、萬国海法会の側では、ベルギーのブリュッセルで海
事法外交会議が開催中であり、そこにアクティブな主要
メンバーが集結していたところだった。

当然、IMCOの動きを黙って見てはいられないという
ことになり、こちらにも急遽小委員会を設置して条約案
を練ることにした。当時の萬国海法会会長は、ベルギー

の著名な政治家にして法律学者でもあるリラール男爵
だったけれど、彼がイギリスの元貴族院議員*であるデブ
リン卿を引っ張り出して、小委員会の委員長に据えた。

もちろん、僕のような学者、専門家も皆現地*で召
集された。そして、萬国海法会としての対応方針を協
議し、IMCOの作業に協力する方向を決定した。

その結果、一九六九年（昭和四十四年）に東京で開催
されることが決まっていた萬国海法会の国際会議までに
条約案をまとめる必要があるということになった。ちなみ
に萬国海法会は四年に一回、この国際会議を開く。そ
して、一九六九年（昭和四十四年）の国際会議のときに、
僕は会議事務総長を勤め、先頭に立って準備作業をし
た。

それから、IMCOの法律委員会には条約案の作成能
力がないので、萬国海法会で実質的な作業を行う必要
があるということにもなった。何しろ、IMCO事務局や
IMCOの会議に集まる常連は、どこに問題があつて、ど
のように対応したらよいかについて全くわかっていない。と
いうわけで、萬国海法会としては、IMCOに申し込ん

* イギリスの元貴族院議員…最高裁判事
* 現地…この時はブリュッセル

で、法律委員会のオブザーバーの資格を取ったんだ。

その後は、IMCOの法律委員会をサポートするという名目で、実際は萬国海法会で条約の案文を書いてしまった。こうすることで何とか一九六九年（昭和四十四年）三月の東京国際会議では萬国海法会として条約の最終案を採択することができたというわけだ。さらに、萬国海法会は、この最終案をIMCOの法律委員会に提示し、IMCO法律委員会の審議を経た上で、IMCO主催の外交会議に付議し、その年の十一月には油濁の民事責任条約*の採択に漕ぎ着けたんだよ。

しかし、民事責任条約の制度だけでは被害者の救済が必ずしも十分ではないとの指摘もあり、引き続き、補完的な補償制度の検討を進めていくこととなった。そして、この問題の主たる検討の場は萬国海法会ではなく、IMCOの法律委員会ということになった。先に油濁民事責任条約案審議のIMCOにおける受け皿として法律委員会が作られたが、一九六七年（昭和四十二年）五月の第一回の法律委員会には、運輸省から当時の後藤

* 油濁の民事責任条約…油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（一九六九年十一月）。CLC条約とも表記。

(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)

茂也外航課長が参加した。でも後藤課長が帰ってきた後、僕が役所に呼び出されて、「この件はとても役人の手には負えません。先生に法律委員会に行っていただけませんか」と頼まれたんだ。

それで、成蹊大学の法学部長をしていた石井先生に相談したら、「運輸省がそう言うのならば、行ってあげればいいじゃないか」となり、すぐにお許しが出了。

ところが、法律委員会に出席することにしたのはいいが、これが一年に何度も開かれるので参ったよ。もっとも、大学の側も、法学部長が許可した以上は文句を言えないわけだ。

結局、一九六七年（昭和四十二年）秋の第二回法律委員会から一九七一年（昭和四十六年）十一月の国際基金条約*の締結まで、ずっと法律委員会に出席した。

その後も、IMCOの法律委員会は、萬国海法会の法律専門家の支援がないと何もできない状況だったので、僕は萬国海法会の委員会とIMCOの法律委員会との

* 一九七一年十一月の国際基金条約…油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約。FC条約とも表記。

(International Convention on The Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)

両方で引き続き条約案の作成などのお手伝いをする事になった。

一九七六年（昭和五十一年）の責任制限条約*のときには、僕が一九六九年（昭和四十四年）の民事責任条約のドラフターの中に入っているということで、いつの間にか、条約案のオリジナル・ドラフター五人の中の一人として作成作業に組み込まれてしまった。

それから国際条約中の責任限度額などを表す通貨単位の改訂にも関わった。国際条約では、従来、責任限度の金額については金価値で表すのが原則だった。その単位として、最初は金・ポンドを使用していたけれど、ポンドが金価値から離脱したことにより、一九二〇年代以降は、金・フランを使用するようになった。

それで、一九六九年（昭和四十四年）の民事責任条約では、船舶所有者の責任限度額を金・フランで表していたんだ。

ところが、アメリカが金とドルの交換を停止したことに端を発して、一九七六年（昭和五十一年）からは金

* 一九七六年の責任制限条約…海事債権についての民事責任の制限に関する条約（一九七六年十一月）。LLMC条約とも表記。

(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)

価値による金額の表示ができなくなったしまったわけだ。

それで、この年、IMCOの主催により、一九六九年（昭和四十四年）民事責任条約の責任限度額の表示単位を「金・フラン」から「SDR*」に改める件について国際会議が開かれ、僕は議長として議定書の採択を取りまとめたんだ。続いて、今度は萬国海法会の方が、既存の海事私法関係の条約について金額の表示単位を「金・フラン」から「SDR」に一括して変更するという事で、一九七九年（昭和五十四年）に第十三回海事法外交会議を招集した。さっき言ったように、これが最後の海事法外交会議になった。このとき、僕は、通貨単位変更の世界的権威として、第一副議長兼第一委員会委員長を仰せつかり、会議を取りまとめたんだ。

まあ、こんな具合に、国際条約関係の仕事としては、海事法外交会議への出席に始まり、油濁問題については、六九年の民事責任条約及び七一年の国際基金条約の草案作成から採択までの最初の段階から関わり、その後も、油濁補償基金が設立され、実際に機能していく過程に、ずっと絡んできたわけだ。すでに六九年条約の

* SDR：国際通貨基金（IMF: International Monetary Fund）が定める特別引出権

草案を作成したときの生き残りは僕だけになっているよ。それで、昨年の秋に、油濁補償基金の二代目の事務局長が退任したときに、それを見届けて、僕も基金の日本代表を辞めた。ところが、基金の方が辞めさせてくれず、未だに基金の監査委員をやらされている。^{*}

国際条約の関係で特に印象に残っているのは、こんなところかな。

^{*} 二〇〇八年（平成二十年）に油濁補償基金の監査委員を退任

Ⅱ．外航海運に関する政策決定の推移

昭和59年8月

海運造船合理化審議会海運対策部会中間答申

「今後の外航海運政策について」から

昭和63年12月

海運造船合理化審議会ワーキンググループ報告

「フラッグینگ・アウトの防止策について」まで

（1）海運造船合理化審議会海運対策部会中間答申

「今後の外航海運政策について」（昭和59年8月30日）

海運造船合理化審議会海運対策部会最終答申

「今後の外航海運政策について」（昭和60年6月5日）

①6社体制の見直し

市岡 それでは、いよいよ本論ということで外航海運政策への関わりについて伺いしていきたいと思います。

まず、最初に一九八五年（昭和六十年）六月に答申されました海運造船合理化審議会の答申「今後の外航海

運政策について」について伺いたいと思います。

答申に至るまでの経緯ですが、外航海運が構造的な諸問題に直面する状況の中で、当時の運輸省においては、一九八三（昭和五十八年）から勉強会を立ち上げデータを整理した上で、一九八四（昭和五十九年）四月に審議会に諮問を行い、同年八月の中間答申を経て、一九八五（昭和六十年）六月に最終答申が取りまとめられています。谷川先生に海運造船合理化審議会の海運対策部会長としてお取りまとめをいただいた最初の答申でございます。

答申の内容でございますが、一つの大きな柱が外航海運六社体制の見直しでございます。

我が国の外航海運業界につきましては、一九六四年（昭和三十九年）のいわゆる海運集約によりまして、六社を中核とする六グループ体制が発足し、その後二十一年にわたりまして六社体制が続いてきたわけでございます。

この体制は、高度成長期における船舶の大建造、外航海運輸送力の整備に大きな役割を果たしたわけですが、その後一九七三年（昭和四十八年）の第一次オイルショックやこれに続く世界的な海運不況が起こり、また、日本船社の国際競争力、特に価格競争力が劇的に低

下するといったように海運を取り巻く環境は非常に大きく変化しました。

こうした状況の中で、六社体制のあり方についてもいろいろな議論が起ってきただけでございまして、海運造船合理化審議会では二十年間続いた海運業界の基本的な枠組みを見直すという非常に大きな仕事に取り組まれたわけでございます。

先生としては、諮問の背景といえますか、六社体制を見直すこととした理由について、どのように受けとめておられたのでしょうか。

谷川 そのように改まって聞かれると、なかなか答えるのが難しいのだけれど、まずは日本の船社の国際競争力の低下ということを指摘したい。これは従来の日本船を中心に運航するという仕組みが国際的に合わなくなってきたということだ。世界的に便宜置籍船の活用が一般化してきたからね。建造費の安い国で船を造り、税負担等の少ない国に置籍し、低給与の船員を使用する。それによりコストを引き下げ、国際競争力を強化する施策だ。

オナシスに代表されるギリシャ船主は、昭和三十年代から、日本で輸出補助のメリットを活用して安く船を造り、船舶構造規制の緩い国で登録して、給与の低い国

の船員を乗せて、商船隊を運航するなんてことをしていた。こういう取組みを各国が広く行うようになってきたわけだ。アメリカも、パナマ船籍で仕組むとか、リベリアに自国と類似の制度を持ち込んで置籍するなんてことをするようになった。

これに対し、日本もコストが安かった頃は日本船中心の運航でよかったんだけど、次第にコストが上昇してきた日本船では国際競争に太刀打ち出来なくなった。それで、仕組み船とか便宜置籍船に依存する傾向が強くなってきたわけだ。

そして、こうした傾向に船員問題が絡んでくるんだよね。答申には、「日本船の隻数は、船型の大型化、不経済船の売船等により昭和四十七年をピークに減少を続け……とあるけれど、この一九七二年（昭和四十七年）には海運の九十日にわたる大ストライキがあって、東京湾が一時船で一杯になったんだ。僕にとっては忘れられない年だね。

このとき、僕は船員中央労働委員会の委員として、一橋大学の地田知平先生とともに、就任したばかりの全日本海員組合の村上組合長を相手に、確か朝の三時から四時頃、幹旋に係る最後の詰め交渉をしたんだよ。

その場で、僕は「そんな無理な要求をしたら、日本人

船員が使用されなくなる」と警告したのだが、組合長は「基幹産業でそんなことが起きるはずがない。政府がそんな政策を容認するわけがない」と言うんだ。こちらも「何故そんなにわけのわからないことを言うのか」とやり返したけれども。でも、このストライキが終了するやいなやフラッグング・アウトによる日本船の減少が始まった。ストライキが引き金になったんだと思うよ。そこは組合の認識が甘かったんだね。

要するに日本船はコストがかかるので便宜置籍化を進め、外国用船を主体に商船隊を運航するのが当然だという風潮が強まってきたものの、船社としては企業資産として日本籍船を保持しておきたいし、自社で抱えている船員も活用しなければならず悪戦苦闘していたという所かな。

市岡 外国用船が増えてきたのですが、一九八四年（昭和五十九年）の中間答申の段階では、近代化船を日本商船隊の中核にする方針を打ち出して、近代化船に対する支援の強化についても提言していますね。

谷川 近代化船のことは、船員問題のインタビューの時に詳しく話すことになると思うけれど、外航海運のあり方とも関連することなので、ここでも一応説明しておこ

う。

この答申を出す前になるけれど、一九七七年（昭和五十二年）に船員制度近代化調査委員会というのが設置された。船主、組合、役所が協力し、国際競争力を確保する観点から、少人数での船の運航について検討することにしたんだよ。

当時は機関室が無人化された金華山丸が就航するなど船舶運航技術の大きな進歩があった時期で、ヨーロッパやアメリカでも少人数船の検討を進めていた。

検討の結果、最新技術を活用すれば、船員数を十八人程度に削減できるのではないかということになった。ちなみに、僕が留学帰りに乗船した昭和三十年代の新鋭船は一万二千トン級で船員が五十人も乗っていたから、大変な船員数の削減だよ。

その後、ドイツは実験船を建造したんだけど、日本は誰が建造費を負担するかについての調整がつかず、結局、実際に運航している船、輸送に携わっている船をそのまま使用して実証実験をすることになった。

これから先は、船員制度近代化委員会の話になるけれど、最初十八人で実証実験を始めて、その後は徐々に人数を減らしていくことになったんだ。これがステップアップ方式と呼ばれるもので、「仮設的船員像」なんて概念

を作り出しながら、実験を進めていった。

さらに、少人数の船員による運航の実現のためには、それに見合うよう船員制度を変更しなければならない。このため、まずは部員について航海と機関両用の能力を要求し、それだけでは中途半端だから、船舶職員にもこれを拡大していったんだ。どちらの職務もこなせる船員を乗せれば、人数も減らせるし、運航に支障も生じないわけだ。

ともかく、国際競争力の確保のためには船員費の削減が急務だったので、少数船員で運航可能な近代化船の導入と船員制度の改正で対応しようとしたんだよ。

ところで、近代化船を商船隊の中核に位置付け、支援を強化することの意味だけれど、これは財政当局に国の支出を納得してもらうための理屈なんだな。他に海員組合が組合員の理解を得るために使うといった面などもあるけれどね。

当時は海運造船合理化審議会、海運対策部会が頻繁に開催され、短期間で答申が出されていたんだが、部会での議論の主目的は、施策の必要性を検証することではなく、予算を確保する理屈を見つけ出すことにあったんだよ。

次年度の予算要求をするに当たり、もっともらしい理

屈を並べる必要があるから、毎年、部会を開いて答申を出していたわけだ。利子補給の継続の必要性、利率、償還期間などを審議会ですべてオーソライズして、それを財政当局に説明したんだよ。一九八四年（昭和五十九年）の中間答申の頃には、すでに造船に対して補助する哲学が通りにくくなっていたんだけれど、近代化船はコスト削減となるので優遇しよう、近代化船を拡充し商船隊の中核に据えるために支援を強化しようということ、国が財源を支出する理屈を整理したわけなんだ。

さらに言えば、財政当局にしる組合にしる自分が関係者に説明しなければならぬ局面があるわけであって、そういうときに彼らが相手を説得しやすい理屈を組み立ててあげるといのが海運対策部会の役割であり、そのために部会の委員は腐心していたんだ。

市岡 それで、外航海運六社体制の見直しの議論は、実際どのように展開されていったのでしょうか。

谷川 実は、最初に海運集約体制を廃止しようと真剣に言い出したのが誰なのか、それが役所なのか海運業界なのかについて、僕は未だによくわからないんだ。

両者とも、それぞれ思惑があったんだけれどね。役所としては、不経済な会社は切り捨てて、効率的な会社

だけを残し、そこに集中的に手当てすればよいと考えていたんだ。これにより役所の規制権限は減少するのだけれど、それでも構わないということだったね。

他方、海運業界は、それこそ手かせ、足かせで、役員の給与に至るまで何もかも国に制約されている状況から脱したい、やりたいようにやりたいの思いがあったよね。

実際海運会社の役員給与なんて、他の一流会社に比べたら、ものすごく抑えられていたからね。「自由化されたら真っ先に給与をあげたい」などと言っている社長さんもいたな。会社が無配の状況では役員の給与アップは当然認められなかったけれどね。

また、国の投資規制が厳しくて、資金運用で儲ける機会を逸したなどという苦情も聞いたよ。僕からすれば、「規制があったから損をしないで済んだのだろう」という話なんだけどね。

もともと、海運業界の中では、グループの中核会社とグループに所属している実力ある中堅会社との間で思惑が必ずしも一致していないんだよ。こういう思惑の違う会社間で、いろいろ攻防戦があって、その調整もまた大変だったな。

ただ業界全体としてみた場合、ともかく六社体制を

壊して自由化をしたいという共通の認識として出てきてはいた。それ以前の海運会社の基本的な姿勢は、「どんなに規制されても構わないから補助金をください」だったけれど、「補助金は結構ですから、もっと自由にしてください」という方向に変わったわけだよ。

市岡

政府の規制を廃止して自由化するということで、海運行政の中で非常に大きな転換点であったわけですよ。ね。いわば規制慣れした海運業界が必ずしもスムーズに頭を切り替われない部分がありませんでしたか。

谷川

特に、そういうことはなかったように思うけれどね。実際、海運会社は、国の規制に縛られることを前提として国から補助を受けていたのだけれど、予算の規模が小さくなって、どう逆さに振っても金は出せない状況になっていたから、もう六社体制にこだわっても仕方がないということではなかったのかな。

市岡

規制廃止に当たり、中核となる大会社と中堅の会社との調整は、かなり大変だったことですが、その当たりについて少し詳しく話していただきたいと思います。

谷川

そういう面倒な問題について、運輸省の課長や

総括補佐官は専ら中核六社と調整をしていたようだけれど、僕は六社とだけ調整していたのではなくて、むしろ中堅会社と接することが多かった。とにかく、いろいろな人と会わなければならないんだ。

人と会う場所がないと困るでしょうということで、日本船主協会の会長が「会長の応接室を使ってください」とか、飯野海運の千葉さんが「飯野ビルの中に臨時のオフィスを確保しましょう」とか、いろいろ提案があったけれど、「そんなひものついたのは要らないよ」と断って、海運クラブで面談したりしていた。

六社体制の見直しの時に、飯野海運や第一中央汽船それから新和海運などが、グループから離れて独立した。飯野海運の千葉社長とは、大いに議論したよ。彼は「企業間の関係については、企業の自由意思に任せるようにして下さい」と主張していたから、僕は飯野海運の海務部長をしていた学校時代の友人を通じて「千葉さんは資本の論理を知っていますよね」と伝えたんだ。そうしたら、すぐにアプローチがあつて「そこは一方通行にしてください」と言ってきた。

どうということかという、飯野海運は川崎汽船グループから独立しようとしていたのだけれど、川崎汽船が飯野海運を吸収するとの意思決定をしたら、飯野海運とし

ては抵抗できずに、飲み込まれてしまうわけだ。僕としては「企業の自由意思とは、グループから離れようとする側の意思決定のようですが、中核企業の側の吸収しようとする意思決定もあるわけであつて、そういう資本の論理を正確に理解していないと、そちらの主張は通らないですよ」と注意喚起したんだ。

これに対し、千葉社長は「答申は大が小を飲むのを阻止するような書き振りにして、グループからの離脱のみが認められる一方通行にしてください」と申し入れてきたということさ。そんなことは答申に書けない、いや書いてくれと、随分、やりあつたね。

当時の事情としては、川崎汽船の社長に伊藤さんがなれば飯野海運はグループから離脱できるし、大川さんがなれば飲み込まれるだろうということだったな。

その場合、飯野海運を飲み込もうとする理由は、別に業績がよいからではなく、飯野ビルという優良資産を所有しているということなんだ。千葉社長は、日本興業銀行の出身だから、そういったことも十分認識した上で自説を述べていたんだね。

いろいろあつたけれど、結局、収まるように収まって、中核企業の側に飲み込まれてしまった企業もあつたけれど、ともかく六社体制は壊しましたというわけだ。

こうした自由化の方針について、海運造船合理化審議会の小委員長として六社体制の整備に関わった東大の脇村先生は、海事専門紙に掲載された三井造船の山下相談役との対談記事で「羅針盤もチャートもなしに荒海に放りだすつもりか」なんてきついことを言われていたな。脇村先生は六社体制を自分の最高傑作だと思っていただろうから、それを僕のような若造に壊されたというところで不快だったんだよ。

市岡 答申の中では、六社体制廃止後の企業間の関係について「企業の自主性と責任に基づき、関係企業間の話し合いによって、それぞれの事情に応じた企業関係が形成されることが認められることとすべきである」と非常にわかりにくい表現で書かれています。海運企業といっても、中核企業、独立性の強い企業、従属性の強い企業など、いろいろな業態がありますので、そういう事情を配慮して、このような表現に落ち着いたのでしょうか。

谷川 企業間の関係については、いろいろなものがあり得るからね。どのような関係がよいかについては、一々、役所に伺いをたてるのではなく、自分の責任で選択せよというわけだ。免罪符を出さないということだよ。

従来の六社体制が廃止されれば、中堅層の企業が独

立していくことは目に見えていた。その一方で、零細な企業をどう切り捨てていくかという話もあったけれどね。

更に、この部分について僕が言いたいのは、独占禁止法的な視点で読まないでくれということだね。ここでは、企業の組み合わせのあり方については、企業の自主的な判断と企業間の関係に基づいて考えてくださいと述べているだけであって、別にカルテル行為を是認したわけではないんだ。脇村先生のように疑いの眼をもった読み方をされたら困ってしまう。

市岡 六社体制の見直しについては、これで終わりにしようと思いますが、船員の側からみると、船員過剰への対応も一つの大きなポイントになっています。当時としては、船員が過剰であることを認めるのも大変だったようですが、この点についてはいかがですか。

谷川 船員過剰問題について対応せざるを得なかった。そして、この答申の後一九八七年（昭和六十二年）の緊急雇用対策で一応の枠組みを整備したわけだ。全日本海員組合長が村上さんのときはダメで、組合長が土井さんに代わって漸く実施できたんだ。当時としては、よくそこまでやったという感じだった。

もちろん、組合幹部としては、こんなことは二度と御

免だよということだったね。

結局、その後で再度過剰船員対策を実施することにはなるんだが。

②北米定期航路のスペースチャーター制の見直し

市岡 一九八〇年（昭和六十年）答申のもう一つのポイントは、北米定期航路のスペースチャーター制*の見直しでございます。一九六六年（昭和四十一年）及び一九六九年（昭和四十四年）の海運造船合理化審議会答申を受けてスペースチャーター制が導入されましたので、この時点で二十年近く続いてきたわけですが、この間に北米定期航路をめぐる諸情勢が大きく変化したことにより、白紙に戻して見直しをするとの方針が打ち出されております。

つきましては、答申の背景となる事情や審議会での議論の状況などについて、お話いただければと思います。

谷川 この答申が出た時点では、スペースチャーター制は、北米定期航路に特有の制度だった。その後オースト

リア定期航路などでもスペースチャーター制が出てくるのだけだね。

北米定期航路では、コンテナ化の進んだ昭和四十年代に、船社間の過当競争を防ぐ目的でスペースチャーター制を導入したんだ。当時は、どの船社も北米定期航路への参入を希望しており、各社が自前の船を持ち込んだ場合には、相当の過剰船腹の発生が懸念された。

それで、集荷は各社が独自に行うが、定期船については船社間で共同運航しようということになり、船腹のスペースを相互に貸借し合うスペースチャーター制を取り入れたのだ。

具体的には、まずカリフォルニア航路で実施し、次いでニューヨーク航路などに拡大していったんだ。北米定期航路の収支は厳しかったけれど、日本船社は、スペースチャーター制により、何とか航路を運営していくことができた。もともと、北米に限らず定期航路は全般的に経営が苦しかったけれどね。信じられないかもしれないが、日本船社のコンテナ定期航路事業は数年前まで黒字を出したことがなかったんだよ。

ともかく赤字続きの厳しい状況の中でスペースチャーター制は北米定期航路の運営を維持するための仕組みとして機能していたわけだ。

* スペースチャーター制…各社の投入船腹のスペースを相互に貸借する仕組み

しかし、このスペースチャーター制も導入から二十年を経て航路の実情にそぐわないものになってきたんだな。一つには、船社間で企業体力に相当の格差ができたことがある。単独で航路を運営できる大きな船会社が出てくる一方で、経営基盤の脆い弱小の船会社も存在している。

そうになると、大会社からすれば、何故そんな弱小会社まで含めた共同運航をしなければならんだという内部的な反発が出てくるわけだよ。

それから、定期船同盟の弱体化ということもある。北米定期航路の同盟は、ヨーロッパ型のクローズ・コンファレンスではなく、アメリカ型のオープン・コンファレンスだったので、元々あまり強くはなかったんだけど、定期船同盟コードとか米国海運法の影響などにより、その機能がさらに低下したわけだ。

こうした中で、共同運航に対する船社の意識も変わってきたのではないかな。

このような状況を踏まえ、答申の中では、スペースチャーター制はもう止めようということで、白紙に戻して見直しをするとの方針を打ち出したんだ。

市岡

定期船同盟の機能低下といった定期航路秩序の

変化も関連していたんですね。

谷川

定期船同盟には、かつて非常に大きな力があつた。同盟の指定する運賃でなければ輸送を拒絶するし、荷主が同盟外の船社を利用でもしたら徹底的に叩くんだよ。そして、ロンドンに集まる物資が最も安価になるように運賃が設定されていた。同一種類の貨物について、シンガポールからインドまでの運賃よりもシンガポールからロンドンまでの運賃の方が安いんだ。イギリスの貿易政策に関係するのだけれど、ロンドンに良質の物資を集めて、その中から最良のものを取って、後は世界中にばらまくという発想だったわけだ。

これに対し、開発途上国や寄港国の権益を確保しようということで、昭和四十年代にUNCTAD*で定期船同盟コードに関する議論が始まった。僕個人としては、犬井外航課長に頼まれて国内の検討委員会の座長をやったり、ヒンツ氏などとともに、OECDの対策会議やジュネーブの準備会議に参加したりと、このコードには大いに関係したんだけどね。

そもそも定期船同盟の狙いは、加盟船社の独占的な

* UNCTAD : United Nations Conference on Trade and Development (国際連合貿易開発会議)

利益を確保することにあつたのだが、同盟コードでは、開港途上国や寄港国にも権利を付与し、しかも権利の売却を認めることにしたんだ。これでは同盟の存在意義がなくなってしまうわけだ。

実際、同盟コードの審議中から、定期船同盟の機能はどんどん低下していったよ。もう定期船同盟に固執する必要はなくなったということだよ。

まあ、この当たりの事情も定期航路の共同運航体制ということに対する船社などの意識を改めさせることにつながつたのではないかな。

（2）海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会 中間報告「当面の海運対策について」

（昭和61年12月16日）

市岡 次一九八六年（昭和六十一年）十二月に取りまとめられた海運造船合理化審議会中間報告について伺います。この中間報告ですが、一九八五年（昭和六十年）六月の海造審答申から、わずか三ヶ月後にプラザ合意がございまして、急激かつ大幅に円高が進行し、日本の船社は深刻な影響を受けたことから、緊急の対策が必要であるとの認識のもとに一九八六年（昭和六十一年）

年）一月に海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会で審議が開始されました。

そして、一年もかけず同年の十二月には中間報告が取りまとめられました。手続き上も非常に異例な措置が取られまして、海運造船合理化審議会の総会に諮らずに小委員会での審議が開始されております。それだけ切迫感があつた、緊急を要する課題についての審議をしたのだと思いますが、実際に当時の状況はいかがでしたか。

谷川 とにかく大変な緊迫感があつたよ。一九八五年（昭和六十年）の十二月頃だけれど、日本郵船の宮岡さんあたりがプラザ合意なんてとんでもない話だ、首相官邸に火を付けにこんなうんて息巻いていたよ。

船員の給料を国際比較すると、急激な円高の影響で、賃上げをしていないのに、日本の船社の負担はいきなり増えてしまったからね。これでは国際競争力が一過になる。国際競争、自由競争をやっていると、こういうダイレクトな結果が出てくるわけで、それは大変な状態だった。

さらに、米国の景気は悪いし、二回にわたる石油ショックの余波もあって、世界的な船腹過剰が生じるわけだ。こうした中で、北米航路の採算がものすごく悪化して、

とてもじゃないけれどこのままでは運航していけないという状況に陥ったんだ。

それで何とかしようということで、海運造船合理化審議会の小委員会での検討を早急に立ち上げたわけだ。

市岡 船腹が非常に過剰になってきたということで、外航船舶の解撤促進が大きなテーマであったようですね。

この小委員会で審議がなされている途中の一九八六年（昭和六十一年）六月に解撤促進臨時措置法が成立して、産業基盤信用基金による三年間時限の債務保証が導入されています。その当たりの話もお願いします。

谷川 今だったら、船舶解撤促進のための措置を講じるのは、もっと難しいだろうね。今は、解撤そのものについて、環境論的なネックがあるので、なかなか解撤ができませんからね。

市岡 次に、雇用問題のことで伺います。この中間報告の中では、特に過剰船員問題への対応について、企業内での配置転換を進めるとか、さらに海の職域だけで調整できない場合には「陸転」という言葉を使っているのですが、他の職域にも移っていただくということが述べられています。

こういった現代の目からすると企業が独自に実施すればいいような事項についてまで、敢えて中間報告の中で言わなければならぬような情勢だったのでしょうか。

谷川 全日本海員組合に救いの手を出したのさ。過剰船員対策について、やれることは何でもやろうということで、中間報告に盛り込んだ。実際そうでもしないと組合がもたなかったからね。

しかし、いろいろと過剰船員対策をやってみたんだが、それでも対応しきれなかったので、一九八七年（昭和六十二年）からは船員十一人体制のパイオニアシップに手をつけることになるんだよね。

市岡 この他、この中間報告では我が国商船隊の意義についても言及しています。

谷川 日本商船隊の意味が以前と比べて変わったのではないかな。それまでは、日本の商船隊とか日本海運といえば、当然のごとく日本籍船を中心にして形成されていることを念頭に置いていたんだ。

しかし、この小委員会では、「日本船社が投資・建造して実効支配に置いている船舶は、たとえ外国籍であっても日本商船隊を構成する。それが便宜置籍船であろうと何であろうとも構わない」との概念を聞いたように

思う。即ち維持されるべき対象は日本の商船隊であって、必ずしも日本籍船である必要はないということだ。

その後一九八八年（昭和六十三年）のフラッキング・アウト問題のワーキンググループでは、日本籍船をミニマムとして、どの程度維持しなければならないかについて議論したと思うけれど、日本籍船ではなく日本商船隊を維持すればよいとの考え方は今でも尾を引いているよね。

（3）海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会

北米定期航路問題ワーキンググループ報告書

「北米定期航路の運営体制について」

（昭和63年6月9日）

市岡 続いて一九八八年（昭和六十三年）六月の海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会北米定期航路問題ワーキンググループの報告についてお伺いします。

本報告は一九八七年（昭和六十二年）十一月からワーキンググループでの検討が開始され、一九八八年（昭和六十三年）六月に報告書が取りまとめられました。谷川先生に座長をしていただいております。

北米定期航路問題が検討された背景といたしましては、一九八四年（昭和五十九年）米国海運法の影響により船社間の競争が激化して運賃水準が低迷した結果、邦船社の北米定期航路における収支が著しく悪化したという事情がございます。一九八六年（昭和六十一年）には、邦船六社合計の同航路運営赤字が六百九十億円に達するなど本当に大変な状況でありまして、抜本的な運営体制の見直しをしなければ、どうにもならない状況に追い込まれていました。

報告の内容といたしましては、北米定期航路について邦船社の二、三グループへの集約化を打ち出しています。海運業界には集約もやむなしとの認識があったのかもしれませんが、国として業界の具体的な再編のあり方を示したことは、大変な仕事であつたろうと思われます。その当たりの御認識はいかがですか。

谷川 この報告を担当したのは当時の国際運輸・観光局で、確か局長が中村さん、次長が宮本さん、外航課長が初めは野崎さんで次が岩村さんだったかな。

とにかく日本船社の経営基盤を強化して、一流外船社に十分対抗できる経営体力をつけることが喫緊の課題だった。日本船社と一流外船社では全く競争になら

ない状況だったからね。「集約するのはよいが、独占禁止法との関係で一グループにすることはできませんよ」と中村局長に言った記憶があるな。北米定期航路を運営する邦船六社の経営実態をみて、経営体力に相当の格差があることから「二グループ」でもよいかと思ったけれど、最終的には、「二ない三グループ以下」ということで落ち着いたわけだ。

それと、中間報告では北米定期航路の運営について「二ないし三グループ以下にせよ」といった命令調の書き方はしていない。「二ないし三グループ以下の運営体制に整備していくことが望ましいと考えられる」と述べているだけであって、あくまでも業界の責任による対応が基本だということになっている。

とにかく、ワーキンググループの中でもいろいろな議論があつて大変だったよ。

これは余談だけれど、ワーキンググループのメンバーの中で、僕と日本興業銀行出身でジャパラインの社長をしていた堀さんは旧制府立第十六中*の出身だったけれど、他は旧制神戸一中*の出身が多かった。

*旧制府立第十六中…現都立江戸川高校
*旧制神戸一中…現県立神戸高校

それで、旧府立一中*出身の日本開発銀行の小宮さんから、十六中と神戸一中で決めてくれなんて冗談を言われたよ。(笑い)

市岡 実際に邦船社六社の中には相当経営が苦しいところもあり、ワーキンググループでの検討と並行して企業再編の動きも進行していましたね。具体的には、六月に昭和海運が定期船から撤退しています。

さらに、同年十月には山下新日本汽船とジャパンラインが定期船部門を分離・統合して日本ライナーシステムを設立、一九八九年(平成元年)六月には、山下新日本汽船とジャパンラインが統合してナビックスラインを設立といった動きになっています。

谷川 昭和海運の定期船撤退の件で、石井社長に「よく撤退に踏み切ったね」と言ったら、「谷川先生の指示があったからですよ」と返されたことがあった。そこで、僕は「私は御社に具体的に何かしろと指示した覚えはない」とすぐに反論したけれどね。

市岡 邦船社と本報告で言う一流外船社との間には

*旧府立一中…現日比谷高校

当時それだけの経営格差があったわけですが、こうした格差が生じた要因としては、米国海運法の影響による運賃競争の激化以外にも何かあったのでしょうか。

谷川 外航船社による海陸一貫輸送の普及や日本発着貨物の比率の低下も格差の要因になったのではないかな。

海陸一貫輸送については、報告に記載があったと思うけれど、米国の西海岸地域までは外航定期航路で輸送するが、その後は内陸地域はもちろんのこと、ニューヨークのような東海岸地域にもパナマ運河を経由せずにダブルスタックトレイン*により輸送するもので、当時これを利用する貨物が著しく増加していた。さらに、シベリアランドブリッジ*や航空会社も関与するカナダ経由での欧州行き貨物輸送などが続いて登場し、こうした輸送形態への対応が非常に重要なものとなってきたところだった。

米国の内陸地域や東海岸地域への海陸一貫輸送について、米国における内陸輸送網整備の遅れが、一流外

* ダブルスタックトレイン…二段積み的大型貨物専用列車

* シベリアランドブリッジ…船会社による日本発シベリア經由欧州行きの一貫輸送

船社との経営格差に大きく影響したと思うよ。

それから、アジア地域における日本発着貨物量の比率の低下だけれど、邦船社は、国際取引とは言っても、実際には日本語で商売をしてきたわけで、専ら日本の荷主を相手にしている部分があったね。

だから、日本が荷主大国ではなくなり、国際物流に占める中国や東南アジア諸国を発着する貨物量の比率が高まれば、邦船社の地位は必然的に低下するわけだ。だったら、中国や東南アジアに進出して三国間輸送に従事したらどうかという話にもなったけれど、そういう物流動向の変化を踏まえた国際取引にうまく対応できたかどうか問題になるわけだ。

市岡

米国海運法の影響による運賃の問題のほか米国内の内陸輸送への対応などを含めた総合営業力の点で邦船社と一流外船社に格差が生じたということですね。それにしても報告書では、米国の船社などについて一流外船社なんて言い方をしていますが、それが当時の関係者の意識だったのでしょうか。

谷川

その頃、APLのような米国の船社は、本当に立派だったからね。

ところが、米国の独占禁止政策の変更もあり、今では

米国の船社は、すっかり影が薄くなってしまったな。随分変わったものだよ。

市岡 最後に、荷主団体からは、北米定期航路の集約について運賃やサービス面での懸念が表明されたとのことですが、これについて何かございますか。

谷川 報告書では「北米定期航路の運営体制については、二ないし三グループ以下が望ましいと考えられる」と述べているだけで、海運造船合理化審議会としては、船社間の交渉により出てきた結果に口出しできないんだよ。荷主団体としても、どういう結果になるかについての懸念はあったようだね。

要するに、我が国の荷主団体は、海運同盟に反対ではないんだよ。安定的な輸送が確保されるのであれば、海運同盟が合理的な範囲で機能している方がよいといった感覚があるんだね。

しかし、アメリカ等の荷主は、自己の利用に有益である範囲でしかメリットを認めない。基本的に船社が団結することには抵抗する。そこに違いが出てくる。

(4)海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会
フラッキング・アウト問題ワーキンググループ報告書
「フラッキング・アウトの防止策について」
(昭和63年12月16日)

市岡 続いて一九八八年(昭和六十三年)十二月の海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会フラッキング・アウト問題ワーキンググループの報告書について伺います。

このワーキンググループは、先ほどの北米定期航路ワーキンググループと並行するように開催されました。一九八七年(昭和六十二年)十一月から検討が開始され、翌年十二月に報告が取りまとめられています。こちらにも谷川先生が座長をいただいております。

報告書の中では、日本籍船の国際競争力を回復しフラッキング・アウトの急増に歯止めをかけるためには、コストの安い外国人船員を活用できるようにする必要がある、当面の対策としては、海外貸渡し方式による日本人船員と外国人船員の混乗いわゆるマルシップを促進するの方針が打ち出されました。

そして、この方針を踏まえ、当時の運輸省が一九九〇年(平成二年)三月よりマルシップで混乗を認めるに至

りました。まずは、この点についてお伺いします。

谷川 ご存じだとは思いますが、海外貸し渡し方式では、日本船を外国の海運企業に貸し渡し、外国企業が外国人船員を配乗した船舶を、再度日本の海運企業が傭船することになる。

なお、マルシップという用語だけれど、日本船の船名は何々丸で最後に必ず丸がつくから、日本船対策ということで、こう呼んでいる。

それで、フラッグング・アウト防止のための混乗推進の意味だけれど、要するに日本船について船舶職員法の配乗要件を緩和し、最低限度の日本人船舶職員を配乗すれば、後は外国人船員でも構わないと決定したということなんだよね。

市岡 ワーキンググループでの検討に当たっては、日本と同様の問題を抱えていたヨーロッパ諸国のフラッグング・アウト防止対策についても、いろいろと調査をされていますね。

谷川 現地に出張して詳細に調査したよ。ヨーロッパ諸国では、新たな船舶登録制度を設けて自国人船員配乗要件の緩和や税制上の優遇措置などの措置を講じていたからね。

最初にフラッグング・アウト防止対策に取り組んだのはノルウェーだった。国際登録という形で自国船の特別登録制度を整備し、配乗要件の大幅な緩和や税の軽減を実施に移していた。

続いて、イギリスがマン島における置籍制度の活用を行い、さらにフランスやスウェーデン、デンマークといった他の北欧諸国も、同様の制度を導入していた。

各国の税制上の優遇措置について詳しく述べると、例えばノルウェーでは、船員の陸上勤務期間中の給与に対する所得税と海上勤務期間中の給与に対する所得税を分離し、海上勤務中の所得税を非常に低くしていた。

特に船員が国際航海に従事している場合の所得税は確か免除していたはずだ。さらに、ノルウェー船に乗船する必要のある自国人船員は船長と機関長の二名だけとし、後は外国人でもよいことにした。これにより、ノルウェー船は増加に転じたよ。

次にスウェーデンだけれど、この国では、外国に行つて外国で所得を得ている者には所得税を課さないという一般的な制度を既に導入していたので、海運を対象にした税制上の特例措置は講じていなかった。

最後にデンマークだけれど、これは当時のブレッドフォ

ト海運局長と食事をしながら聞いた話だが。デンマーク人船員の乗船によりデンマーク船は大変なコストアップとなり、そのままでは巨大船社マースクが海外に本社を移すおそれがあった。マースクは大財閥で製造業も幅広く手掛けており、その社長は経済団体の会長でもあるんだ。もし本社移転となったら、デンマーク経済が立ち行かなくなってしまうので、これを防ぐために国際船籍制度を導入したというんだ。

具体的には船員の所得税を免除して、そのうち二分の一は船社に還付し、残りの二分の一は船員に帰属させることにしたそうだ。幸いにも大蔵省が事情を理解して騙されてくれたおかげで、このような制度が認められたということだった。

市岡 日本では新登録制度や税制上の特例は実現しなかったですね。

谷川 ヨーロッパ諸国のように新たな登録制度を設けて、登録船舶の固定資産税を軽減してほしいとか、登録船舶に乗船する船員については外国で働いていることを理由に所得税を軽減してほしいといった意見が確かにあったね。でも、僕個人としては、新登録制度とか税制上の特例は、日本ではうまくいかないと主張していたんだ。

そして、実際に税制上の特例は認められなかった。税務当局からすれば、他の産業と区別して、海運業界にのみ税制上の特例を設ける理屈が整理できないというわけだ。

例えば、外国で働いているから船員の所得税を軽減するといふのであれば、商社員だってそうではないかということになってしまうのだよ。

また、沖縄に特別の船舶登録制度を設けて登録船舶を優遇するなんていうアイデアもあったけれど、沖縄でできるのであれば、内地でもできるだろうし、かなり無理のある話だった。

しかし、僕らは実際のところ新たな船舶登録制度の整備や税制上の特例措置の導入よりも大きな仕事をしてきたと思っている。それは船員制度の近代化だよ。

これにより、日本商船隊におけるフラッキング・アウトの進行をヨーロッパよりも十年間遅らせることができたんじゃないかな。船員問題のときに再度詳しく話すけれど、船員制度の近代化が成功したのは日本だけだよ。ドイツやアメリカなどはうまくいかなかったからね。

でも、このワーキンググループの頃には、近代化船ではフラッキング・アウトの防止に対応しきれなくなっていて、税制面での対応も無理だということで、その後はバイオニ

アシップの開発を進めていくことになるんだよね。

このパイオニアシップだけれど、日本船主協会の宮岡会長と全日本海員組合の土井組合長から、緊急避難的に極度に配乗人員を少なくした近代化船を検討してほしいと要請されて検討を始めたものなんだ。配乗人員は十一人で、これ以上は無理という所まで、人員を削減している。僕がオーストラリアから乗船した際、洋上航行中に会議を開いたら十名の船員が集まったのだが、これはブリッジに立っている船員一名だけで大きな船を動かしていることだよ。しかし、これだけ人を減らしても便宜置籍船などよりもコストが嵩むので、フラッグینگ・アウトはさらに進行していった。

市岡 また、このワーキンググループでは、ナショナルミニマム、すなわち、我が国の貿易物資の安定輸送という観点から、我が国として必要とされる商船隊の規模についても相当議論がなされたようですが、報告においては中長期的な観点から引き続き検討すべき課題であるという事で整理されました。

航海命令の問題にも絡んで活発な意見のやりとりがあったと思うのですが、この点についてはいかがですか。

谷川 商船隊のナショナルミニマムの問題に関連し、有

事の際の航海命令といった国防的な観点からの議論をするのは非常に難しかったね。

僕は外国調査に行つて質問事項表を相手に渡す場合には必ず日本が質問を受けた場合の回答を添付するようにしているんだが、ロンドンでICS*のヒアリングをした際に、自国籍船を保持する理由について質問したところ、先方からは日本の示した回答には国防的な観点が入っていないとの指摘を受けた。

そのときは、同行していた朝日新聞の論説委員に、本件は朝日の担当事項だと話を振つて対応してもらったけどね。(笑)

確かにこれは日本の最も弱い点だ。諸外国は航海命令と引き換えで補助金を出しているんだけど、日本の場合、戦争は二度と嫌だということで、船会社は労使双方ともに航海命令には拒否反応なんだ。組合は天皇陛下も御参りする観音崎の殉難船員顕彰碑のを持ち出すし、船主側も第二次大戦で日本商船隊は壊滅させられたという実感があるし、日本郵船の宮岡さんは海軍の経験があり航海命令はダメだと身をもって反対する

* ICS : International Chamber of Shipping (国際海運集会所)

んだ。他の人も同じような感じだったな。

でも、航海命令が受け入れられないのであれば、ナショナルミニマムの設定や商船隊維持のための補助金拠出の理屈が成り立たないんだ。

僕は、ワーキンググループで、「航海命令即戦争に行け」ということではない。例えば、フォークランド紛争のように世界のどこかで戦争が起こり、海運のマーケットが軍需輸送の関係で高騰して外航船の大半がそちらに取られてしまうような場合に、平素補助金をもらっているだろうということで、日本の船会社に航海命令を出して、日本への最低限の物資輸送を確保することなどを想定しているんだ。そういう命令も聞けないのか」と発言したんだ。

それでも船社側はダメだと言うので、その理由を聞いたら、たまたま出席していた某船社の副社長が「ここで航海命令制度を受け入れると、そういう事態になったときに、他の船社はお前のところが航海命令制度を受け入れたのだから、日本への輸送はお前の会社で船を出せばよい、自分たちは関係ないから、高騰しているマーケットに船を出して収益をあげるなどと言いつい出しかねない。だから航海命令制度は受け入れられない。」なんてことを答えるんだ。

もちろん、そんな馬鹿な話は通じない。そういうことでは、商船隊維持のための補助金なんかとても出せないよ。

でも、最近の海運業界は、税金をまけてくれるのならば、航海命令でもなんでも聞くとやっているみたいだな。組合までOKと言っているのだから、全く信じられない話だ。当時のワーキンググループの委員だった人は、労使双方とも一体何が起こったんだと本当に驚いている。せめて哲学を変更した理由くらいは教えてほしいな。金額の多寡の問題かな。

市岡 当時としては、日本商船隊の規模について何隻何トンといった定量的なものは出しづらく、また、航海命令の問題はクリアにならなかったということですね。

それから、先生の最後の御指摘は、現在海事局が取り組んでいるトン数標準税制の関係かと思っています。この税制につきましては、ナショナルミニマム的な観点も含めて議論しておりますが、一九八八年（昭和六十二年）当時から続いているものだなという感じがいたします。

ちなみに、報告の末尾には、労働組合側からの指摘意見というのが付記されています。具体的には、報告の本文で提唱している混乗の拡大について懸念するということ、

それからナショナルミニマムについてさらに議論を深めるべきだということです。当時、日本商船隊のあり方をめぐり、労使間の関係が非常に注目され緊張していたということなのでしょうか。

谷川 当時、僕は海運造船合理化審議会の海運対策部会長と船員制度近代化委員長を兼務していたのだが、全日本海員組合の川村さんから「先生は両方の立場が成り立つのか。おかしくはないか」と詰め寄られて、やむを得ず「どちらを辞めるか考える」と答えたことがある。そうになったら、海運対策部会長を辞めるに違いないということでは皆が大慌てして、結局、組合が謝りに来たよ。

市岡 実際、この報告では、混乗を推進することにしたわけですが、当初は労使間の合意ができなくて、一九九〇年（平成二年）の時点では混乗は新造船に限定した形でスタートしているんですね。その後、既存船も含めて混乗を実施するというふうに段階的に進んでおります。そして、近代化船で混乗が始まるのは一九九三年（平成五年）ですね。

谷川 先ほど話した船員十一名のパイオニアシップでもコスト面では不十分でフラッキング・アウトは進行するんだ。

それで今度は近代化船でも混乗を進めようということになって、外国人船員を部員として乗船させるのだが、彼らは日本人の近代化船員のように航海・機関両用の資格を持っていないので、乗船する船員の数日本人船員だけの場合よりも多くなってしまうんだ。それからパイオニアシップのような十一名船では、乗組船員だけでメンテナンスを行うのが難しいので、日本国内寄港中にメンテナンス部隊を乗せて、ペインティングなどの作業を実施するようにした。

こういう具合に、やれることは全部やりつくした感じだけれど、それでもコスト面の問題は解決できず、結局フラッキング・アウトは収まらなかった。

まあ、この当たりまでが第一段階ということになるのかな。平成以降の国際船舶制度の議論は、一応それまでの流れを踏んではいるようだが、質的にはかなり異なったものになるからね。

この他、海運造船合理化審議会とは別に運輸政策審議会の答申に関わった案件として、この機会にクルーズ客船の話もおこうか。

クルーズ元年と言われた一九八九年（平成元年）に、僕は、ヨーロッパにクルーズの実態調査に行ったんだ。調

査団のメンバーだけれど、運輸省は岩村さん、日本郵船は後で新和海運の社長になった鷺見さん、大阪商船三井は今の社長の芦田さんだった。読売、毎日、日経の論説委員も同行したよ。ノルウェーのフィヨルドのクルーズ、ロンドンのテムズ川のクルーズ、それからヘルシンキで乗り込んでセントピーターズバーグまで行って帰ってくるクルーズとかを見て回ったよ。

クルーズ客船というのは、船員の労働実態が普通の商船とは違うんだよね。当然のごとく船員はデュアルパスだよ。エンジンやデッキといった運航部門の船員が船客の荷物の積み卸しなどのソーシャル部門の仕事の一部も受け持つわけだ。そういう意味でクルーズ客船の船員の労働は特別な領域に属するんだなと感じた。船員の中にも全く違った職域があるんだということがわかり、非常に勉強になった。

それで、日本船社のクルーズ事業の展開なんだけれど、クルーズ客船の第一号は昭和海運のオセアニック・グレイスだったな。日本鋼管が北欧船主の発注で造った船の造船ノウハウを活かすために造った船だ。一万トンにも満たない客船をつくって、それを昭和海運に押しつけたような形だね。僕もオセアニック・グレイスのクルーズに参加した。飛行機でグアムに行って、グアムでオセアニック・

グレイスに乗り込んで、第二次大戦中のアメリカ太平洋艦隊泊地であるウルシー環礁に行ったんだ。帰りに台湾坊主にたたかれて船がものすごく揺れたよ。とにかく酔いしなかったのは、僕と船長だけだったな。仕方ないから二人だけで船内のルーレットで大量の賞品をせしめた。何しろバトラーも酔っていたからね。

その後で、川崎汽船が一万トンの古い客船を使ってクルーズに進出したな。僕もバルチック海クルーズに参加したのだが、キール運河を通ったりして、なかなか素晴らしかったよ。非常にいい船だったけれど、川崎汽船は売却してしまった。熊谷社長に売却の理由を聞いたところ、「谷川先生から老女に厚化粧させてうまいことやっている」と冷やかされたからですよ」と言われた。古い船だったから、そんなふうに冷やかしたんだけれど、「からかわれたので売りました」と言われたのには参ったよ。

このほか、現在では日本郵船がクルーズ事業をうまくやっているだろう。それから、商船三井のクルーズも国内運航主体ではあるが一応事業としては成り立っているようだ。

まあ、こんなところだね。

市岡 一九八九年（平成元年）当時は国際運輸・観光局でテンミリオン計画を推進していた時期であり、その

中で、クルーズ振興が位置付けられていたのですね。

長時間にわたり、先生の履歴に始まり、昭和の五十年末、六十年という日本海運にとって大変厳しい時期に出された海運造船合理化審議会の答申や報告書への対応、さらにはクルーズ客船に至るまで、大変貴重なお話をしていただきまして、本当にありがとうございます。

(以上)

Oral History

国際海事分野 オーラル・ヒストリー

谷 川 久

第2回インタビュー

日時:

平成 19 年 12 月 12 日 14:00～17:00

場所:

日本エネルギー法研究所

テーマ:外航海運その②

Ⅰ．外航海運に関する政策決定の推移

平成7年5月外航海運・船員問題懇談会

－日本商船隊浮上への試練－

平成9年5月海運造船合理化審議会海運対策部会報告書

「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」

Ⅱ．外航海運政策の現状と今後の展望

【インタビュアー】

国土交通省海事局企画室長 市岡卓

国土交通省国土交通政策研究所 小室充弘

東京大学先端科学技術研究センター特任研究員 山本健太郎

【インタビュー時出席者】

国土交通省海事局総務課企画室課長補佐 高橋治

国土交通省海事局総務課課長補佐 赤埴和敏

国土交通省国土交通政策研究所副所長 西川健

国土交通省国土交通政策研究所研究官 豊島章徳

(肩書きはインタビューの時点)

I. 外航海運に関する政策決定の推移

(1) 外航海運・船員問題懇談会

―日本商船隊浮上への試練― (平成7年5月)

市岡 本日は、国際船舶制度の関係についてインタビューさせていただきます。運輸省海上交通局では、一九九五年(平成七年)から一九九七年(平成九年)頃にかけて、国際船舶制度創設に向けて取り組んだのですが、見通しを誤り、当初目論んでいた国際船舶制度の創設には至りませんでした。しかしながら、その後十年を経て、現在検討中のトン数標準税制を中心とした国際競争力強化の取組み、あるいは、日本籍船や日本人船員確保に向けた取り組みにつながっているのではないかと考えております。

それでは、最初に一九九五年(平成七年)五月の外航海運・船員問題懇談会報告書―日本商船隊浮上への試練―の関係について伺います。懇談会では一九九五年(平成七年)一月から五月に審議が行われ、谷川先生には、その座長をしていただいております。

そして、報告書では、非常に幅広い対策を含む国際船舶制度を打ち出していた次第でございます。

当時は、急激な円高の影響もあって、フラッグینگ・アウトが止まらず、日本の外航海運産業の空洞化ならぬ真空中化が指摘されており、運輸省としては、こうした傾向に歯止めをかけねばならないという思いが強くなったものと理解しております。

このため、懇談会では、国際船舶に関する法制度の整備を目指して、その必要性を議論し整理していただくとともに、考えられる限りのあらゆる支援措置の検討をお願いしたわけでございます。

まずは、懇談会設置の背景や懇談会における審議の全般的な状況からお話しただけだと思います。

谷川 実は、僕にも、国際船舶制度の発想がどこからどういう経緯で出てきたのかよくわからないんだ。フラッグینگ・アウトの急増を何とか食い止めようとして対応策をいろいろ講じてきたんだけど、それがあまりうまくいなくて、そのまま放置されていたところ、突然、国際船舶制度の創設という話が浮上してきたんだよ。

おそらく、その背景には、諸外国で国際船舶登録制度を導入していたという事情があるんだろうな。国によって具体的な施策内容は少しずつ違うけれどね。各国と

も実施可能な範囲で施策を講じていたわけだ。

それで、日本の国際船舶制度だけれど、諸外国と同様の施策を日本でも実施しようという発想だったのか、それとも、特別償却のような日本独自の施策を維持・強化することにより何らかの効果を引き出そうという発想だったのか、そこがよくわからない。

そもそも、誰が既存制度のどの部分にどう手を加えようとして懇談会を立ち上げたのかがわからないんだ。

もちろん形式的には運輸省が懇談会を立ち上げたのだけれど、誰が懇談会設置の方向に話を持って行ったのか、どうもはつきりしないね。運輸省の中でも海上交通局長と担当課長では主張することが違うんだよ。

そして、懇談会の審議では、関係者がそれぞれ自分の要求を通そうとするので、僕としては、どうしようもないという状況だった。それでも、何か成果物をまとめなければならぬので、局長の考えをベースに判断を下したよ。

まず議論の焦点となったのは、特別な船舶登録制度の導入だった。諸外国では、新しい船舶登録制度を整備し、その登録船舶に優遇措置を講じることによって、自国船の保持を図っていたことから、日本でも、同様の制度を導入することにより、船主の財政負担や投資負担を軽減

し、日本籍船の海外流出を防止しようというわけだ。

これに対し、僕は、一九八八年（昭和六十三年）の海運造船合理化審議会のワーキンググループのときと同様、特別な船舶登録制度の導入は難しいと主張していた。特別な船舶登録制度の要求は、こうした制度が諸外国では一般化しており日本も乗り遅れたら大変だという懸念から出てきたんだと思うけれど、問題となるのは、それによって、どのような施策を実現しようとするのかということなんだ。日本人船員と外国人船員のコスト差を補填するための補助などは、外航海運に特定して支援を行う政策上の必要性が存在しないから、実施できるはずないんだよ。

そういうわけで、懇談会では「諸外国では特別登録制度を実施している」「日本には取り入れられない」「それでは代わりに何ができるか」というようなことを一生懸命議論したよ。

それから、船主側の要求事項と労働組合側の要求事項をどのように調整するかが重要なポイントだった。特に船主側の要求が労働組合側の既得権益に抵触するような場合に、双方の主張をうまく収めるのに苦労したな。

市岡 懇談会の報告書は、国際船舶制度について、関係者の要求をいろいろ集めた形で、広範に税制改正や予算措置に関する提言事項を盛り込んでいますね。

谷川 国際船舶ということ、優遇措置を例外的に引き出せると考えたんだよ。それで、いろいろな事項を盛り込んだわけだ。

確かに諸外国が次々と国際船舶登録制度のようなのを取れ入れて対象船舶に優遇措置を講じていたからね。もともと、それらが必ずしもうまくいったわけではない。例えば、イギリスでは、マン島船籍制度の活用により、一時は自国船が相当増えたんだけど、その後すぐに再び減ってしまったんだ。企業の習性として、うまい方法があれば飛びつくけれど、それほど魅力がないと思えば、そして、もっとうまい方法があれば、そちらへ行くことになるんだよ。

これを一概に悪いとは言えないけれど、企業が利益最優先の行動を取るのであれば、その代わりにデメリットを受けることについても認識してもらわないと困るんだ。コスト削減を理由に外国船への切り替えを進めておきながら、日本船社で日本船を保有しているから優遇措置を講じてほしいと要望しても、一体何を主張しているんだということにしかないよ。

しかし、船主側も組合側も、お互いに皆勝手だから、すべての関係者を納得させることができるような形で提言をまとめようとすると、実現可能性の問題は別にして、いろいろな要望が期待として盛り込まれることになるわけだ。

審議会や懇談会で新規施策を打ち出す場合、政策方針をきちんと決めて、大蔵省や他の関係省庁、業界、労働組合などに話を通した上で提言をまとめる方が、裏の調整にはかなりの手数がかかるかもしれないけれど、提言する側としては楽なんだ。

ところが、一九九五年（平成七年）五月の懇談会報告書のように、制度の新設という大目標を掲げ、関連する施策の実現を目指そうという形で提言をまとめるのは、なかなか難しいんだ。結局、この報告書は、関係者にとつて良いことずくめの絵を描いたようなものになってしまったよ。船主側の要望により船舶税制を取り入れ、労働組合側の要望により船員への直接支援を取り入れるといった具合にね。おそらく、誰も、これらの施策を実現できる保証などあるとは考えていなかっただろう。

市岡 報告書に盛り込まれた提言事項のうち実現したのは、ごくわずかしでした。

谷川 固定資産税と登録免許税の特例措置が、ごくわずかに認められたくらいだよ。あとは、国際船舶制度に関する調査費の予算が認められた。もっとも、僕は、これまでの経験から、提言事項の実現には無理があると非公式には言い続けていたけれどね。

結局、できあがった制度は、当初想定していたのとは、全く違うものになってしまった。本当にやりたかったことは実現できなかったんだよ。

そもそも国際船舶制度により何を達成しようとしていたのか僕にはよくわからない。実際、誰も効果の検証などはしていないだろう。

市岡 固定資産税や登録免許税をめぐる議論は、どのようなものでしたか。

谷川 どちらも、わずかに特例が認められたけれど、いろいろ難しい問題があったね。

まず、固定資産税について、税務当局は、船舶に対する課税と他の資産に対する課税は同じ土俵上にあると考えているんだよ。だから、国際船舶に対する課税の軽減を要求すると、土地、家屋、工場などと異なる取り扱いをする理由を明確にせよという話になるわけだ。

そのときに、いくら「日本は、外国と比較して、船舶に

対する税負担が重い」と主張しても、「そんなことは、国内税制体系からすれば、知ったことではない」と言われて終わりだよ。そこを突破できる理屈が整理できなければ、特例は認められないよね。

それから、登録免許税については、登記制度と登録制度の関係で問題が煩雑になっていたね。自動車や航空機は登録制度で一本化されているのに対し、船舶は最初に財産法体系の中で船舶の登記制度が存在していたところに、後になって行政上の仕組みとして船舶の登録制度が出てきたんだよ。だから全く異質の制度が並存しているわけだ。

登記制度は、登記自由の原則により、所有権や抵当権などの権利を表示したい人が任意に利用できる制度であるのに対し、登録制度は、登録しなければ運輸を認めないといったように行政的に縛りをかける制度なんだね。所管する役所も異なっており、船舶の登録は運輸省だけれど、船舶の登記は不動産の登記と同じで法務省になるんだ。ちなみに船舶登記の所管官庁の件では船舶法の改正問題として大議論したことがある。

それで登記できる船舶は登記されていなければ登録できないという行政的な仕組みにしたから話がややこしくなるんだ。

船会社の人は登記所と登録所管官庁を駆け回らなければならず、それぞれの役所で費用がかかるから登録免許税も別々に納めなければならぬわけだ。

特に、船舶登記についての登録免許税は、不動産登記と同じで財産権の表示だから財産価格の範囲で前提に考えようとなるわけだ。

かつて、船舶の登記と登録に関する登録免許税を一つにすることについても検討したけれど、当時は法務省が絶対反対ということでもとまらなかったな。

このように役所によって登録免許税に対する考え方が異なる状況にある中で、そこをきちんと議論せずに、国際船舶にするから諸外国並みの水準に税負担を軽減してほしいと要望しても話は通らないんだよ。

少し長くなったけれど、こんな所かな。もともと、きちんとした理屈の詰めが必要だということは、固定資産税や登録免許税に限らず、すべての事項にあてはまるけれどね。要するに、国際船舶という名前をつけたから何ができるとか、特別に沖縄で登録するから何ができるといふ話ではないんだよ。大蔵省、自治省、法務省などに通じる理屈を整理することができれば、国際船舶という名前だけでなく、沖縄で登録しなくても優遇措置は認められただろうけれど、その当たりをクリアにはできなかった

んだな。

市岡 国際船舶制度の目指すべき制度像が必ずしも明確ではなかったし、税制上の特例措置も、日本全体の税法上体系との関連や船舶の登記・登録制度にかかわる独自の問題について十分な詰めがなされていなかったということですね。

谷川 日本人フル配乗の日本船、混乗船、外国人フル配乗の外国船についてコスト負担を比較した資料を作って、一生懸命持ち回ったりしたよね。でも、そんな資料には意味がない。どれだけコスト差があるかわかって、だからどうしようという話にはならないんだ。

船会社にしても、日本船維持のための優遇措置をいろいろ要望するのだが、自分たちが生き残る道の選択については「放っておいてほしい」と言うんだよ。

それで、放っておくと、フラッグング・アウトが一層進行していき、最後には本社と役員は東京にいるけれど、船は外国にありますといった話になってしまふわけだ。そうになると、日本人船員の職場も次第に減っていき、労働組合の力もそがれてしまふしね。

これでは一体何のために頑張るのかわからなくなるよ。

市岡 当時の運輸省が自民党、新進党、新党さきがけの三与党に決議をしてもらうなど、かなり政治方面にも根回しをしたけれど、日本籍船を維持することについて税制の体系とか予算制度の考え方を覆すほどの大きな国民運動にはなりませんでした。

また、財政措置が講じられない場合、その他の措置が求められることもあり得ますが、貨物留保政策のような保護主義的政策は慎重に考えることとされています。

谷川 貨物留保政策とは、例えば自国発着貨物の二分の一は自国船に積まなければならないと義務付けるもので、アメリカ的な発想だな。

こうした政策には、業界が反対するし、対外政策としてもうまくいかないということで、だんだん実施すべきでないとの意見が強まり、最後は実施しないとなるわけだ。

市岡 国際船舶に関する税制・財政上の優遇措置が認められなかったのは、関係者のうち、特に労働者が航海命令を受け入れなかったことにあると指摘されていますが、この点についてはいかがですか。

谷川 航海命令の問題について、労働組合はもちろん反対するわけだ。すぐに、天皇陛下もお参りする観音

崎の殉難船員碑の前で航海命令のことなど言えるかなるんだよ。

労働組合だけでなく、船主だって航海命令には反対なんだ。彼らは、「戦争で我々はゼロになった。戦時補償を打ち切られてゼロから出発した。だから、航海命令などを要求されたら困る」などと主張するんだ。こちらかすれば「なぜ海運だけが当然のごとく、そういうことを言うのか。海運だけが戦時補償を打ち切られたのではない。他の産業も、さらには庶民の財産までもが戦時補償を打ち切られた」となるわけだ。

とにかく、海運業界は労使ともに、「戦争に加担するのは嫌だ。それはダメだ」ということなんだ。当時日本郵船にいて後で新和海運の社長になった鷺見君は、「船員の殉難史に関する本を上下二冊、自民党の政務調査会の部会に持って行き、『航海命令を求めるのなら、これを読んで下さい』と言って置いてきた」と話していた。

僕は「航海命令即戦争ではない」と主張していたけれど、航海命令は絶対ダメだというのが海運業界の体質的発想だったのだ。

実際は、航海命令と引き換えであれば、いろいろな優遇措置が考えられるんだけれどね。諸外国の優遇措置は航海命令が前提だよ。非常時には外航船をすべて徴

用できる体制を前提にして、いろいろな措置を講じているわけだ。日本船主協会は、そういう所は考えないんだ。しかし、非常時の対応は抜きにして、優遇措置だけを取り入れようとしても、それではダメだという話にしかない。外航海運が例外的な扱いを求める説得力がないんだよ。

市岡 日本船の重要性を訴えて優遇措置を求めながら、一方では、非常時の航海命令は受け入れられないと拒否していたわけでして、その当たりから、話がうまくいかなくなったということでございますね。

谷川 大前提の問題として日本に必要な外航海運とは何なのかという議論もあったな。日本商船隊といっても大部分は外国船をチャーターしているんだ。このため、日本船社による輸送と外国船社による輸送の間に実質的な差はないだろうとの見方が出てきたんだよ。

こういう見方に立てば、「日本船社がチャーターする船は必要だけれど、外国船社の船は必要ない」と断言できないだろうということになるのさ。「エバーグリーンのような外国船社も現に重要な物資を輸送しているし、日本船社よりも、きちんと輸送しているかもしれない」というわけだ。

要するに日本船社が船舶の管理を行うことに特別な意味を認めるかどうかの議論であって、日本船の必要性自体を議論したのではないだけだね。それ以前の問題になるのかな。

それから、さらに進んで、シーレーン防衛に絡んだ議論もした。

「シーレーンとは日本船の輸送路のことか」「日本船は輸送していない。しかし、日本商船隊が輸送している」「日本商船隊とは何か。どこの国の船なのか」といった具合に議論が展開していった。

でも、あまり詰めていくと、防衛庁とか海上自衛隊が必要かというところまで話が行ってしまうんだよな。

まあ、国際船舶の優遇措置については、こういった所まで視野を広げて考えないと、なかなかうまくいかないよ。

ところが、海運業界は労使ともに非常時の対応には反対なんだ。それにもかかわらず、自分たちは日本国民のために貢献するから国も支援してほしいなどと訴えるわけだ。これでは一体何を貢献するつもりだという話になってしまうよね。

とにかく海運業界に都合が悪くなると議論もうやむやになるんだよ。そして、詰めれば詰めるほど話がおかしなってくるんだ。

こういうわけで一九九五年（平成七年）の段階では完全保障というか非常時対応については、突っ込んだ議論ができず、それも一つの要因となって、国際船舶制度に關し、大したことはできなかったということかな。

（2）海運造船合理化審議会海運対策部会報告書

「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」

（平成9年5月）

市岡 引き続き、一九九七年（平成九年）五月の海運造船合理化審議会海運対策部会報告書「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」の關係について伺います。

今お話しいただいたように、一九九五年（平成七年）五月の懇談会報告書で提言していただいた国際船舶制度は実質的には実現しなかったわけでございます。税制にしても予算にしても、實際認められたのはほんとうにわずかな部分だけでした。

こういう結果を受けて、一九九六年（平成八年）三月には海運造船合理化審議会に海運対策部会を設置いたしました。再度国際船舶制度について、谷川先生には部会長として御議論いただいたわけでございます。

国際船舶制度を取り入れた海上運送法の改正が成立したのが一九九六年（平成八年）六月です。この法改正を待たずに議論を再開していただいており、非常に異例なことだったわけでございます。

やはり前年の懇談会報告の提言について実現が図られなかったということで、緊急に議論する必要があったということだと理解しております。

一九九七年（平成九年）五月の報告書では、税制特例の拡充を始めとする国際競争力の強化に向けた支援策のほか、国際船舶の配乗体制に関する事項についても提言されており、一九九八年（平成十年）の承認船員制度^{*}の創設などに話がつながっていくわけでございます。

そういうわけで、まずは、国際船舶の配乗体制に関する提言事項から、お聞かせいただきたいと思ひます。

谷川 国際船舶の配乗体制については、一九九五年（平成七年）五月の懇談会報告書でも、日本人船長及び機関長二名配乗体制などを提言したんだよね。結局、その導入は見送りになったけれど、海運造船合理化審

^{*}平成十年の承認船員制度…外国人船員であっても国際条約に定める資格証明書受有者が国土交通大臣の承認により船舶職員として乗船できる制度

議会海運対策部会で再度審議を行い、一九九七年（平成九年）五月の審議会報告書では、日本人船長及び機関長二名配乗体制や外国人に対する海技資格の付与などを提言したんだ。

船員の配乗体制は、海上運送法ではなく船舶職員法の所管になるんだよ。どうも、「日本船の配乗体制は非常に特殊で、日本人船員の乗船が強制されている」との誤解があったようだ。

しかし、船舶職員法では、船舶職員の国籍要件など定めていない。日本の試験に合格すれば、外国人でも船舶職員として乗船できるんだ。

もともと、外国人は、日本語で海技試験を受けられないので、それならば外国語で海技試験を受けられるのかという議論にもなったりするんだけどね。

そうになると、海運造船合理化審議会ではなく、海上安全船員教育審議会の船舶職員部会で審議しなければならなくなるので、また、そのあたりが難しいんだよ。

外国人を船舶職員として配乗することについて、元々は、これにより日本人船員の職場がなくなることが懸念されていたんだけど、この報告書の頃になると日本船に乗る日本人船員そのものが極めて少なくなってきたんだよ。これに加えて、日本人の船舶職員の質が低下して

きた。

昔は商船大学には成績の良い者が進学したので、船舶職員の質も高かったのかな。しかし、大学の数が増えて進学先に関する選択肢は増えたし、その一方で、船会社は、長期にわたり商船大卒業生の船舶職員としての新規採用を抑制してきた。そうになると、商船大の人氣は低下し、成績の良い者は集まらなくなるので、これに伴い船舶職員の質も低下したということかな。

これに対し、日本の船会社は、優秀な日本人船員の確保、育成という意見も一部にはあるけれど、専ら給与の安い外国人船員の活用を進め、その質を維持していくことに重点を置いているんだ。

それで、フィリピンに船員養成機関をつくるとか、その修了者には英語で海技試験を受けさせてほしいとか、そういうった類の主張ばかりをするんだ。

それで、僕は、「外国人船員の活用と質の維持に関する要求を通そうとするのであれば、それはそれで構いませんが、日本人船員の確保、育成に関する要求は通らなくりますよ」と言っちゃったんだ。

ところが、船主側では、外国人船員に関する要求と日本人船員に関する要求は、それぞれ全く別の人が行っており、意思統一されていないんだよ。このため、良いところ

りで、できることは何でもやってくれということになるので、本当に困った。

それでも、何とか関係者の意向を取り入れて成果物をまとめようということで一生懸命やったんだ。

結局、船主側は、日本船社が支配する日本商船隊を維持することが肝要ではあるが、その中で若干の日本船を保持しておきたいということで落ち着いたね。

他方、労働組合側は最低限の日本船が必要であると主張していた。そういうわけで、報告書の中では、一種のつじつまあわせのようなものだけれど、日本船及び日本人船員の確保と国際船舶の配乗体制を結びつけるような形で、日本人船長及び機関長2名配乗体制について提言したんだ。

市岡 ありがとうございます。さらに付け加えさせていただきますと、一九九八年（平成十年）に船舶職員法の改正により承認船員制度が創設された後、一九九九年（平成十一年）には海上運送法の施行規則の改正により、承認船員が乗り組む船舶を国際船舶に追加した次第でございます。

さらに、一九九七年（平成九年）五月の報告書では、国際競争力の強化に向けた支援の一環として若年船員

養成プロジェクトについても提言していただいておりますが、こちらについてはいかがでしょうか。

谷川 商船大学などを卒業しても船会社に採用されない若者を、どうやって船に乗せて雇用に結び付けていくかというのは、本当に難しい話だよ。乗船して実務の経験を積むことが免許取得の要件になっているのに、そのチャンスがないんだからな。

実際、船会社は、「日本船を保持するので日本人船員が拡充される」とは言うけれど、日本人船員をどこで育成するのかという話は全然出てこないんだ。船会社としては、訓練に金を出せるかというわけだ。おかしい話だと思うけれど、仕方がないから、SECOJ*を使うことにしたんだな。何かものになるのではないかと思ったけれど、あまりうまくいかなかったようだね。

船員のことからは離れるけれど、今いろいろな産業で熟練工が減少し、どうやって技術の伝承をしていくかが大きな問題になっているよね。海運は非常に早い時期から技術・海技伝承の話は出ていたな。その割には何もやってないけどね。とにかく、今やいろいろな産業で技術伝承の

* SECOJ…日本船員福利雇用促進センター

重要性が認識され、どうやって技術伝承を行うかが大きな問題になっているわけだ。

少し製鉄業の話をする、熟練度を要する部分のうち、相当部分が下請け企業に依存しているんだな。しかも、一次下請けだけではなくて、二次下請け、三次下請けというのがあって、それぞれがアウトソーシングしながら、全体として一つの共同体のような形で労務を提供しているんだ。こういう業界では、技術伝承をどのように行うかが特に難しい問題になるよね。

技術伝承がうまくいかず熟練度が落ちてくると、事故率が上がってくるんだよ。これは、製品の質の低下とは全く別な話だよ。具体的な数字として事故率が増加するんだよ。これは船だって同じなんだよね。

ただ、僕が新日鐵の社外監査役として見てきた立場から言うと、会社としては職員に対して安全の確保を厳重に要求して、職員も皆これを認識しながら働いているんだよね。

ところが、海運業界の中では、こうした取組みがなされているとは思えないんだよね。どうも海運業界には何か人間の行う作業は余計なもので、できる限り省力化することがよいことだという発想があるような気がするね。

だから、ある意味では危機的な状況にあると認識すべきなんだよ。若年船員養成プロジェクトとか言ったところで、技能伝承が安全に及ぼす影響などを十分に認識しないで行っていることから、あまりうまくいかないんだろうな。

どうやら、このプロジェクト自体、もう收拾していく方向のようだしね。

日本人船員がもう必要ないということなのかな。それにもかかわらず、トン数標準税制の関係では、日本人船員が必要と言っているのかな。そこは矛盾しているね。その当たりの話は別途聞かせていただく。

Ⅱ. 外航海運政策の現状と今後の展望

市岡 最後になりましたが、外航海運政策の現状と今後の展望ということで、このインタビューを締めさせていただきます。おしろ、先生の疑問に、こちらの方からお答えする部分があるかもしれませんが、よろしく願います。

これまでお話を伺ってきたところでございますが、一九九五年（平成七年）から一九九七年（平成九年）にかけての国際船舶制度創設に関する取り組みにつきましては、十分な支持を得られず、いろいろと詰め甘い部分があったのかと思います。

一方、現在に至るまでの間に、私も海事行政に携わる者の目から見ても、かなり世の中の流れが変わってきたような感じがいたします。

一番大きな変化としては、海洋基本法が議員立法で提案されまして、先般の通常国会で成立し、今年二〇〇七年（平成十九年）の七月二十日には施行され

たということでございます。

もともとこの海洋基本法をめぐるしましては、国会主導で議論が起ってきたもので、その中には海底資源に絡んだ領海主権の問題などが焦点となっておりましたが、ナシヨナリスティックな雰囲気も高まる中で、こういう法律が日の目を見るに至ったのではないかと認識しております。

一方で、海運につきましても、国政レベルでの関心が高まり高まってきたようでございます。そういう中で、日本船社に対するトン数標準税制の議論も去年あたりから盛り上がってきたような印象を受けるところです。

それで、このトン数標準税制ですが、ヨーロッパでは一九九〇年代後半ぐらいから導入が進みまして、私も世界標準だと言って関係者に説明して回っていますが、全世界で船舶のトン数ベースで約六割が適用を受けるに至っております。そういうわけで、海運業界は、その実現を強く要望しておりますし、これを受けて国も税制当局に要望しているところでございます。

この議論も最近までこんな盛り上がりを見せたことはなかったわけですが、今申し上げた大きな風向きの変化の中で話しが盛り上がったのではないかと感じます。

(1) トン数標準税制

谷川 僕の方から質問していいかな。まず、トン数標準税制について、形はわかるんだけど、それが出てきた経緯がよくわからないんだ。ヨーロッパ諸国が導入しているそうだが、それでは、国際船舶制度など過去に実施していた政策はどうなってしまったのかな。というわけで、トン数標準税制と国際船舶制度の関係、あるいは、国際船舶制度からトン数標準税制に政策が移行した理由を教えてください。

もう一つは、トン数標準税制を何に適用するのがよくわからないんだ。日本の海運会社の海運事業に関する収益を計算するときに使う方式なのか、日本の海運会社が保有する船舶やこれに乗船する船員に適用する方式なのか、日本の海運会社か、日本の海運会社が支配している船舶やこれに乗船する船員に適用する方式なのか、その当たりが必ずしもはっきりしないんだ。

それで、トン数標準税制の導入によって必要な日本籍船や日本人船員を確保するといったことを簡単におしやるけれども、これは、日本籍船のナショナルミニマムに関する議論をもう一度開き直ってやるつもりだということ

なのかな。

おそらく、そういうことは適当に置いておくということなんだろうね。海運業界が空前の高収益で沸いている状況下で税制の改正を検討しているのだから、おそらくナショナルミニマムに関する議論などは、どこかに吹っ飛んでいるのだろう。

海運会社も困ったものだ。収益がよくなったら、今度は減税してほしいという議論を始めるんだからね。企業としては当然なのかもしれないけれど、僕からすれば、そういう議論を政策の場でしてほしくないね。

市岡 トン数標準税制の適用対象ですが、平成十九年度税制改正の議論の中では、やはり日本籍船の確保を図ることが重要であるとの議論が政治の世界でかなり盛り上がりまして、日本企業が保有する日本籍船を対象としてトン数標準税制の導入を図るべきであるという方向に議論が集約されました。これを受けて、引き続き、平成二十年度改正の議論を進めております。

谷川 減税の規模は大したことはないな。それで、トン数標準税制を選択した海運会社が赤字になった場合には、どうなるのかな。

市岡 トン数標準税制を選択した以上は、五年間とか

一定の期間は変更できないという仕組みにすることを考えています。期間の途中で赤字になったときに、普通の法人税の課税方式に戻すことはできないことになると思います。

谷川 赤字になった会社がトン数標準税制の適用を変更できないとしても、これを契機に日本籍船をすべて売却することもあり得るのではないかな。

市岡 トン数標準税制の適用に当たっては、海運会社から日本籍船や日本人船員を増やす計画を提出していただいて、国土交通大臣の認定を受けた会社がその適用を受けられる仕組みにするつもりであります。

谷川 計画の認定は受けただけで、それが実現できなかったときはどうするのかな。

市岡 その場合の対応としては、例えば勧告とか公表とかいったようなサンクションを制度的に組み込むような形にしようかと考えております。認定取消を受けた場合の減税幅についても検討されております。

谷川 税金の納付に関して、そのようなサンクションは効果がないのではないかな。実際には計画に定められた

数の日本籍船がないのに、それがあるものとして、引き続き、トン数標準税制を適用するなどということがあるのかな。

(2) 海洋基本法

谷川 海洋基本法というのは、よくわからない法律だね。やたらと多くのことを取り込んではいるけれど、誰が何をするのか、はつきりしないんだよ。

海洋産業という文言が出てくるけれど、定義規定がなかったような気がするな。

そういうわけで、誰も彼も自分は海洋産業に含まれているという顔をして行動しているよ。

市岡 海洋産業については、海洋の利用、開発に関わる産業との定義がなされていたかと思います。海運も、海洋を利用をしているから、海洋産業に該当することになります。

谷川 僕は内閣府の大庭氏に海洋基本法はわけのわからない法律だと言ってしまったよ。

(3) 航海命令

市岡 トン数標準税制の議論の中では、経営者側も労働組合側も航海命令を受け入れる方向で議論がまとまりつつあります。

谷川先生からは、一九八八年（昭和六十三年）のフラッキング・アウト問題ワーキンググループのときや一九九五年（平成七年）の懇談会のときは労使ともに大反対だったのに、どういう思想の転換があったんだと疑問を投げかけられたところでもあります。一つには当時から現在に至るまでの間に、世の中の雰囲気が大分変わったことが影響しているのではないかと考えております。

この間には有事法制の議論があり、二〇〇三年（平成十五年）には武力攻撃事態対処法が成立しました。当然、運輸関連産業も有事法制に関する議論の中で、自らの問題として、いろいろな事態を想定して議論を行う機会があったわけであります。

また、トン数標準税制が実現する見通しが出てきたということもあるとは思いますが、世の中の流れが変化し、海運業界にも航海命令を受け入れる素地が醸成されたように感じております。

谷川 日本船主協会の中本理事長は、「有事法制で、問題が決着し、海運には影響が及ばないことが明確になったから航海命令を受け入れた」と説明しているけれど、

僕は「何が明確になったのかが全くわからない」と反論しているんだ。

市岡 今回のトン数標準税制の議論では、戦時体制までは想定しておりません。例えば災害時とか世界的な物流の大混乱時とか、そういう意味での非常時における航海命令なんですね。こうした前提で議論を整理したことも受入れの要因になっているかと思えます。

谷川 国際船舶制度の関係で航海命令を取り上げたときも、戦時体制は想定していない、戦時徴用は行わないとの前提で議論したんだ。戦時ではなく、経済的な要求や必要がいろいろとある場合に備えて航海命令を導入できないか議論したけれど関係者の意見が一致せずに見送りになったんだ。

同じ前提で議論して、以前は受け入れられなかったことが、有事法制で仕切りがついたから受け入れても支障がありませんというのでは、説明になっていないよ。それでは理屈が通らないよ。以前の考え方が間違っていたというのならば、わかるけれどね。やはりトン数標準税制の見通しがついたからということなのかな。どうも納得できないね。

(4) 日本籍船のナショナルミニマム

市岡 日本籍船のナショナルミニマムの問題については、現在、交通政策審議会の海事分科会国際海上輸送部会において、最低限必要な日本籍船、日本人船員の規模について議論していただいています。

これによると、日本籍船は現在九十五隻しかありませんが、最低限必要な日本籍船の規模は四百五十隻とされています。さらに、この必要最低限の日本籍船の運航に必要な日本人船員数については、五千五百人と試算しています。

そして、日本船社は、当面の計画として、現在百隻を切っている日本籍船を二倍程度に増やすということでもあります。

谷川 日本籍船を将来的に四百五十隻まで増やすのは難しいと思うけれどね。

まあ、僕としては、皆様のお手並み拝見というところかな。

(5) 総括

市岡 谷川先生には、昭和五十年代末から平成九年

までの間の外航海運政策の推移についてインタビューさせていただき、また、こちらからは、現在交通政策審議会で議論しておりますことを御報告させていただいたわけですが、長期間にわたり同じようなテーマについて議論をしてきたという印象を抱いているところでございます。

運輸省時代から私どもが一貫して問題意識を持ってきた課題は、「我が国外航海運の国際競争力の確保」、「日本籍船及び日本人船員の確保」ということでございます。こういうテーマについても営々と議論してきたところであり、谷川先生にも議論に御参加いただくとともに、いろいろ御指導いただいていたわけでございます。しかしながら、いろいろな宿題が片付いていない状況でありまして。まだまだ頑張らなければいけないと認識しているところであります。

谷川 今後の外航海運政策の展望はどうなるのかね。引き続き、今ご指摘のあった事項が主たる課題ではあるんだろうけれどね。もっとも、現在外航海運業界は未曾有の好況で、こうした課題への対応どころではないか。

それにしても、この大変な好景気は、いつまで続くのかな。最近、アメリカの景気にやや陰りが見えて、少し問題が出てきているようだけれどね。ヨーロッパとアメリカ間の航路に大型コンテナ船が投入されると、現在運航し

ているコンテナ船は中途半端な大きさで不要になるから、これをアジアとアメリカ間の航路に回そうとしていたんだ。ところが、景気減速の影響により荷動きがそれほど見込めなくなり、この不要となるコンテナ船をどこに回したらよいかという話になっている。

それにしても、日本の海運会社は、いくら未曾有の好況でも、あんなに大量の造船を発注して本当に大丈夫なのかな。

市岡 現在の外航海運業界は、まさに開闢以来の好況にありますね。

谷川 確かにそうだ。何しろ定期航路部門が黒字を出しただけでも、僕らにとっては、大変な驚きだ。定期航路部門は黒字を出すものではないと思っていたからね。

市岡 外航海運業界の景気*は非常に波動が大きく、特に日本の海運会社は、現在好況に沸いているものの、もともと経営基盤が弱く、特に営業力の面が非常に弱

* 景気……ここでは市況の意

いと指摘されております。今後も、そうした不安定要因といえますか、構造的な問題を抱えたままで事業を展開することになるのでしょうか。

谷川 日本の海運会社の経営力は、それほど弱いのだろうか。

市岡 例えば三国間輸送では経営力が非常に弱いと指摘されていますが。

谷川 日本の海運会社にとっては、三国間輸送は、あまりメインではないのだよ。三国間輸送で稼ごうというのは北欧的な発想であって、日本の海運会社には、こうした発想はないんだよ。

日本の海運会社は、専ら日本の荷主に目を向けているんだ。日本の荷主が海外に進出すれば、それに関連する三国間輸送にも参加するという程度の話だよ。それ以外ではあんまりないんじゃないかな。だから三国間輸送で外国の海運会社と競争するということは、あまりないのではないかな。

それにしても、日本の海運業界は絶好調だね。外航海運は、戦前には十年に一度儲かればよいと言われていたのだが、戦後は十年に一度も好況のない状況が長らく続いた。それが今になって空前の好況が訪れ、しかも、い

つまでも続いている感じだから、本当に驚きだよ。

市岡 しかし、この好況がいつまでも続くわけではないでしょうからね。大量の船舶の建造を発注したけれど、見込み違いになるということもあり得ますよね。

谷川 外航海運の世界では、これまでも、いろいろな見込み違いをしているんだよ。何も日本に限った話ではないからね。海運同盟の機能低下なども見込み違いだよ。それからコンテナ船が登場したときは、誰もが先進国が完全に勝てると思っていたよな。コンテナターミナルその他の投資に莫大な費用がかかるから、先進国が圧倒的な優位に立つとの予想だったんだ。

ところが、国際的な余剰資金のファイナンスで、世界各地にコンテナターミナルが整備されるようになった。それだけ貸し手の懐が大きかったんだ。そうすると先進国の優位というのは、完全に消え去ってしまい、まさに見込み違いとなったわけだ。

そういえば、コンテナ船が登場したばかりの頃は、ライナー^{*}にはしけを積んで、コンテナヤードのない港では、こ

のはしけで貨物の積卸をするなどということもあったな。日本にも、何度か、はしけを積んだライナーが寄港したことがあるよ。要するにライナーに積んだはしけで貨物の積卸を行えば、資金のない国はコンテナ港を整備せずに済むだろうという発想なんだ。でも資金をファイナンスしてくれる貸し手が現れば、その資金を利用してコンテナ港を整備しようという話になるよね。それで、世界的にコンテナヤードの整備が進み、ライナーにはしけを積む必要はなくなったわけだ。

市岡 途上国にも立派なコンテナ港がある現在では、そういう発想があったこと自体、想像が付きません。

谷川 まあ、そうだろうね。要するに、世界のファイナンスの懐を見誤ってたんだよ。懐が大きかったんだ。さらに、懐が大きい割には、投資すべき対象はそれほど多くはなかったしね。

とにかく、外航海運の世界では、一九六〇年代における定期船同盟コードの検討時あるいはコンテナ船登場時に僕らが考えていたのとは全く異なる事態が次々と生じているということだよ。

^{*}ライナー…定期コンテナ船

市岡 御多忙の中、長時間にわたり、お話をしていた

だき、誠にありがとうございました。

(以上)

余 白

Oral History

国際海事分野オーラル・ヒストリー

谷 川 久

第3回インタビュー

日時:

平成 20 年 5 月 9 日 14:00～17:00

場所:

日本エネルギー法研究所

テーマ: 船員制度近代化

- I. 船員制度近代化委員会の発足(昭和40年代～昭和52年)
- II. 第一次提言(A段階(18名体制)からB段階(16名体制)へ)(昭和56年)
- III. 運航士教育の開始
- IV. 第二次提言(B段階(16名体制)からC段階(14名体制)へ)(昭和60年)
- V. 第三次提言(C段階(14名体制)からD段階(13名体制)へ)、
(P段階(11名体制))(昭和63年)
- VI. 第四次提言(マルシップ混乗船方式の導入)(平成4年)
- VII. 総括
- 附録

【インタビュアー】

国土交通省海事局海技資格課総括課長補佐 八木貴弘

国土交通省国土交通政策研究所 小室充弘

東京大学先端科学技術研究センター特任研究員 山本健太郎

【インタビュー時出席者】

国土交通省海事局海技資格課専門官 鹿野勝弥

国土交通省海事局海技資格課船員教育室教育第一係長 福岡涉

国土交通省海事局船員政策課国際企画室専門官 加納浩

国土交通省国土交通政策研究所研究官 佐藤真純

（肩書きはインタビューの時点）

小室 本日は、船員制度の近代化についてのインタビューでございます。順次こちらのほうから質問させていただきますまして、それに対して、谷川先生からお答えいただくという形で進めさせていただきますと思います。

I. 船員制度近代化委員会の発足 (昭和40年代、昭和52年)

八木 本日は、船員制度近代化関係のインタビューということで、船員制度の近代化は、一九七七年(昭和五十二年)から二十年近くかけて官労使で進められた、壮大な国家的プロジェクトでした。海運を取り巻く大変な国際的潮流の中で、日本としては、手探り状態の中、世界最先端のプロジェクトを進めていったわけです。

中でも、谷川先生には、一九七七年(昭和五十二年)からずっと一貫して委員会の委員長としてこのプロジェクトに取り組んでいただき、まさに最初から最後、成果が結実していくまですべてに亘って携わっていただいたわけでございます。

まず初めに、船員制度の近代化委員会が発足した時

点、一九七七年(昭和五十二年)ごろにさかのぼりましてお聞きしたいと思います。当時、客観情勢としまして、外航海運をめぐる状況はどのようなものだったのか、当時の外航海運の状況はどうであったのかというあたりから聞かせただけですでしようか。

谷川 一九七七年(昭和五十二年)当時どのような状況かというよりも、労使関係はもう少し前から話したほうがいいと思います。

当時は、船員に限らず、労働関係は非常に組合の攻勢が強くて、いろんなところで、大ストライキまで構えたような賃上げ紛争が行われていたわけです。

その中で、海運にとって非常に画期的な事件としては、一九六五年(昭和四十年)と一九七二年(昭和四十七年)の海運の大ストライキがありました。

まず、一九六五年(昭和四十年)については、船員中央労働委員会の幹旋が行われたんですけれども、その当時、船員中央労働委員会の会長は脇村先生で、会長代理が山口伝先生でした。

そして、脇村先生が幹旋の委員長をやっておられて、脇村先生は辞表を懐に入れたまま幹旋案を出されるわけです。

幹旋案の内容にあった賃上げの原資相当額が、翌年度

に予定されている船舶建造補助金の額にほぼ等しいという状況でした。当時、海運を再生させるために船舶建造補助金を出す、その一方で、それに等しい金額を賃上げ原資に充てるという斡旋案を出さなければ労使紛争がおさまらない。そういう中で、脇村先生としては、労使紛争をおさめるために斡旋案を出すけれども、もうこれ以上は委員を続けられないというような状況でした。そういうこともあって、結局、脇村先生以下、委員の方々がおやめになりました。

そういう中で、僕は、一九六六年（昭和四十一年）に、統計学の内藤先生の後任として、船員中央労働委員会の公益委員になったわけです。当時は、とにかく労使関係の厳しい時代でした。

それで、僕が公益委員になったときは、大きいのが終わったばかりですから、当分何もありませんからという話だったんですね。

だけど、一九七二年（昭和四十七年）のストライキが起きた。これは大変なストライキで、歴史に残る大ストライキになりました。船がとまり、東京湾が船でいっぱいになってしまった。

このストライキも、最初は、ほかの産業界は冷ややかに見ていたんです。ストライキの期間中、船が止まれば在

庫調整ができると考えていた。ところが、大変長引くものだから、今度は在庫調整なんていう話でない。原材料が入って来ないし、商品も製品も発送できないという状態になった。しかし、なかなか話がつかない。

そうになった原因がどこにあるかというと、組合側が過大な要求を引っ込めなかったというのもあるけれど、この年の直前に、全日本海員組合*の組合長が南波佐間さんから村上君に替わるわけです。村上君というのは若年で、文学青年みたいところがあり、組合の中には彼の先輩もたくさんいるわけだけど、なかなか彼を支えて一丸となって決断をしていこうという話にならないような状況であった。このため、いつまでたっても労使で話がまとまらなかった。

これが、ストライキが長引いた一つ重要なファクターでした。

「船員労働委員会二十五周年史」にも出てくるけれど、所澤会長と地田会長代理と私と三人で、結局、職権斡旋まで行くわけです。ところが、斡旋案を出しても、なかなか組合がうんと言わない。それで斡旋案を出す直前に、朝三時ごろだったかな、村上組合長を呼んで、僕

* 全日本海員組合…海員組合（略称）

と地田先生とでひざ詰め談判をやって、「何が気に入らないのか」と言った。

すると、村上組合長は、最低の員給A、員給Bという給与表の「一番下のほうの賃金の額が、内航の最低のところと逆転している」と。

それで「では、そこを直せば、いいんだな」と言ったら、そのときは「はい」と言ったんだよね。

だけど、その過程で、「そんなことをやっていたら、今に日本人船員を使わなくなるよ」ということを言ったんだ。そうしたら村上組合長は、「基幹産業なんだから、そんなことはあり得ない。国がほうっておかないだろう」と言っていました。

それで、僕は「そんなばかなことはない。国だってそこまでは面倒見切れねえよ」って言ったんです。そうしたら、それが実際問題としては、後でそういう方向に行っちゃったわけです。

ともかく、それで幹旋案を出した。ところが、彼は持って帰ったけど、組合の中央執行委員会の中で、それを受け入れようということをする人がいないんだよね。組合長も就任したばかりで、「これでもう今回は収束しよう」ということも言わない。周りはみんな組合長がどう出るかなと思って眺めている。だからいつまでたっても決まら

ない。

そうしたら、船主側は受け入れますと言ってきた。ところが、組合側は断った。それで結局、最後は運輸大臣の仲介案で収束するんです。

後で組合の中も事情がだんだんわかってきた。交渉が延びていつて、「十円玉何枚、百円玉何枚、一日当たり幾らになる、意味があるのか」という話になってきたので、組合の方も、組合長は労働委員会には受け入れると言ってきたに違いないということに気がつくわけ。

しかし、組合長は自分の責任でこれで行こうと言わないから決まらない。あとの執行部の委員たちはみんな、組合長がこれで行こうって言わないのを、自分たちがこれで行きましょうと言うわけにもいかないというので様子を見ていて、いつまでたっても決まらない。それで結局、何日も何日も交渉をやったけど、得たものは百円玉何枚だったという話になるわけです。

それで、そのとき我々が指摘したように、「海運はもうこんなコストの高い日本人船員は使えない。だから外国に置籍して、そして便宜置籍で外国人船員を乗せて、安い賃金でやるのでなければ国際競争力はもたない」ということで、結局そちらの方向へ行ってしまう、一九七二年（昭和四十七年）のストライキを契機として、便宜置籍

船に走るわけです。

一方で、船の方はどういう状況だったかというと、金華山丸という新しい船ができて、それでエンジンルームのアンマンド化、要するにエンジンルームに船員はゼロで走るということになった。そうすると、エンジンの人間については、通常走っているときはそれほど大勢は要らないから、エンジンパートの人員を減らせるということになる。

僕が最初にヨーロッパからパナマ丸で帰ってきたとき、パナマ丸に乗っていた船員は五十名です。一万二千トンの船一隻で五十名。それが金華山丸のアンマンド化で二十三名まで減った。ここまで減ったんだから、エンジンルームはもう船員をゼロにできるという話で、エンジンルームは走っているときはアンマンド化と言うけども、もう一つ進んで、一年間、エンジンの分解、整備をしないで済むようにできる、こういう船が出てきたわけです。

そうすると、乗っている間、よほどのことがない限りは、エンジンルームに当直が一人か二人いれば済むという話になるわけです。

それでもエンジンの中心の人たちは昔からのやり方があるから、作動中のエンジンに手で触って、調子はどうだ

とかいうケアはしているけれども、原則として一年間エンジンを分解・整備することはない*。ドックへ入ったときにやればいいということまで行っちゃうわけです。

そういう状況で、それでもなおかつ今のままやっていたのでは、船員が足りなくなるし、コスト的にも引き合わない。だから船の設備を近代化し、乗り組み体制を考え直すということをやって、人間を減らせないかということを考えることになった。そういうことは日本だけが考えているわけではなく、当時、ドイツは新しい船を設計し、そのための船を造って、実験をしようとした。そうすればどこまで人を減らせるかというのを、実際の船を使って、実験船を造ってやれば検証できる、そこまで行けるのではないかという風潮が一方にあった。

それからアメリカでは、全然別な方向で検討が進められた。デッキ*とエンジン*とを分けている資格を、一人で両方の資格を持つてこなせれば、それだけ人数を減らせるはずだという方向だった。デッキとエンジンとで共通の、一人の人間がどちらでもできるということであれば、そうい

* 原則として一年間エンジンを分解・整備することはない…エンジン無開放の意

* デッキ…甲板部の意

* エンジン…機関部の意

う人間の組み合わせで考えていけば、人間をずっと減らせるのではないかと、そういう可能性はあるのではないかということを考えて、一人の人間に両方の資格を持つことが可能なような制度を創り出そうということをやっていた。

そういう動きが世界中にあるものだから、その辺を見てとって、「日本でも何かできるのではないか、どうやらできるのか、どういう方向に行ったら何ができるのか」を探ってみようということになった。

そこで、最初に船員制度近代化調査委員会というものを立ち上げて、世の中はどうなっているのか、世界中がどうなっているのか調べて、方向をまず定めようということだった。

これについては、労使ともに賛成でした。もっとも、使用者側の方は賛成で、それほど反対はなかったけれど、労働者側の内部は大変でした。何でそんなに資本に譲らなきやいかんのだという発想があるから。左派と右派でいえば、海員組合は全体が右派の代表みたいなものだが、中には左派の闘士もいたので内部闘争はそれは大変だった。

けれども、とにかくそれをやらざるを得ないということで、労使でそういう方向でやってみましょうということに

なった。

それが近代化に結びついてくるわけだけど、賃金が上がり過ぎちゃって、もう日本人船員を使っていたら運航できないというところまで行っていた。

イギリスではそういうことはなかったのかというと、イギリスは全然別な状況で、オフィサー*と通常の部員とは全然違う種類の労働者だと考えているわけです。

それでオフィサーのタリフは伝統的航海の士官のタリフだけれど、部員のほうはインディアンタリフと言って、例えば部員はインド人を使うとすると安い給料で使っていると、そういう労働政策を持ち込んでいた。

したがってイギリスの船は、まだ自国の船員を一定人数乗せていても競争力があるという状況だった。

しかし、そんなことは日本ではとてもできないし、便宜置籍にすれば日本人船員を一定人数乗せていても競争力があるけれども、日本籍船ではなくなってしまうから、どうしたらいいのかなということも一方で考えながら、何とかしないと日本海運は競争できないというところに至っていた。

それともう一つ、賃金について言うと、プラザ合意の影

* オフィサー…職員

響で急に円高になってしまった。

そうすると、国内的には全然、賃金を上げているわけでもないのに、国際的に見ると、日本船主の負担、日本人船員にかかるコストというのは、ある日突然に高くなってしまったわけです。

そうするともうとても国際的には競争できないという状況ができてしまった。

その辺も絡んでいるということです。

八木 それで近代化の取組みがスタートしたわけですが、スタートした時点で、将来的な着地点といえますか、取組み目標について、どのぐらいのところまで行こうというように当時の関係者は思っておられたのでしょうか。

谷川 ともかく、わかっていなかった。まず今お話ししたのは調査委員会がスタートする段階ですが、調査委員会で何をやるのかということがまずわかっていない。大体、僕のところへ話を持ってきたときに、僕自身が、彼らは何をしようとしているのか全然わからなかった。やってくださいとは言うんだけど、何をやればいいのかわからない。金華山丸は一定の目的を達しているだろうと言ったけれども、それでは足りないとのことだった。ただ、何ができるのかということはおよそ僕は考えてもいなかった。

それでみんなから何を考えているのか聞きながら、手探りで進めていった。外国へ行ってみて、労使も、それから役所もみんな回ってヒアリングして、いろいろ状況を調べてやってきた。それでも手探りでした。何をやっていいのかわからない。やればできるのかどうかすらわからない。それが調査委員会の調査委員会たる所以でした。

しかし、諸外国でもやっているし、何とかやれるのではないかと考えていた。もっともドイツは少人数での運航実験のために船を造って実験をするということだけれども、そんなことは日本ではできません。どこからお金が出てくるということ、実際に動いている船を使って、それで実験をしながら、人数を減らす仕組みを創り出していく、そういう手法をとらざるを得ないのではないかと、いうところまでは大体見当はつけた。

したがって、生きている船を使ってやるんだという方向でやり出したわけです。

そうになると、いろんなことが起り得るわけで、船主側は、「自分のところでそういうための船を提供するから、それで認められて人数が少なくなれば、その船にかかるコストは安くなる。したがって自社の船をなるべく使ってほしい」という方向へ進んでくる。

だけど、そのためには、後でも出てくるけれども、それ

なりの船員の資質というものを変えていかなくてはならない。それを訓練してできるのかどうかというあたりが、またいろいろ難しい問題がありました。

Ⅱ. 第一次提言

(A段階(18名体制)から B段階(16名体制)へ) (昭和56年)

八木 そのような形で、近代化がスタートしました。まさに先がわからない中、みんなやっていこうということで、手探り状態で取組みがスタートされたわけですが、実際になんとか前へ前へと検討を進めていき、一九八一年(昭和五十六年)の第一次提言へと進んでいきます。

その際、まず最初に、先ほど先生からお話のあったとおり、進め方からどうするかということから議論がスタートし、実験、実証、実用という三段階の進め方で進めていくことになったわけですね。

谷川 要するに実船を使って検討を進めていくことにした。できるかどうかについて、実験をしながら検討を進め、それで実験の結果、できるということがわかったら、さらに一歩進めていくということで、ステップアップするような手法で行きましようということだ。

最初、それとなく目標にしたのは十八名体制です。その前提として何が課題かというと、「デッキの職員、部員、

それからエンジンの職員、部員というのがいるけれども、これを分けていたら、それほど節約にならない。一人の人間がどちらの役目も果たすデュアル・パーパス・クルーを作るといふことが必要だ」ということになる。

デュアル・パーパス・クルーをどうやって作るかというと、まず部員のところから始めようじゃないかとなった。そうすると両用教育ということで、エンジンの部員にはデッキの教育をしなくてはならない、デッキの部員にはエンジンの教育をしなくてはならない。それぞれ固有の作業を相互に経験させて、どちらでも使えるデュアル・パーパスの資格を持った人を乗せることで人数を最小限まで減らせるように持っていくことができると思えたわけだ。

それから、部員を一斉に替えていくというよりは、訓練しながら順次デュアル・パーパスの部員を拡充していく。それからオフィサーも、若い層からその訓練をして、デッキをした後、エンジニアの教育をして両方の教育を受けたい人を作っていく。いきなり上から下までオフィサーを両用で使うという、そんなばかなことはできないから、若い層の教育から始めて、そういう職員を作り出していく必要がある。そうすると、やはり時間をかけてステップアップして、乗り組み体制をそれに応じて調整しながら進めていく。どれだけ訓練ができたか、要員がどれだけで

きたか、それによってどういう乗り組み体制が可能であるかということを組み合わせながら、だんだん進化させていくということになるわけで、そのために非常に大変な苦労がある。

ただ、そうなる、そのための要員を養成している間は、従来の乗り組み体制との関係で、要員の養成をやれば人数が減るけれども、教育期間にかかる時間とそのコストというのをどう組み合わせいくかというのがまた難しいわけです。その上で最初のステップの部員のところを実験してみても、どういう作業をして、これは可能であるかとか、そういうのを全部検証したようなものすごいボリュームの報告書を作っていくわけです。

それで、これはこういうシステムならできますねということになり、それではそれを組み込んだものをすぐ実用にできるかというと、ある船でできましたということを「全部の船に対してやっていいよ」ということに直ちに行くかという問題が出てくるわけです。訓練の進み具合とも関係する。だから、実験の結果がよかったから、「一遍に実用にしていいですよ」というわけにもいくまいというあたりが悩ましい議論のあったところですよ。

そこで僕は「実験はします。それで実験で大体確かめられましたら、次のステップへ行って、それがみんなに普遍

的に使えるかどうかということをやはり実験で確かめる必要がある」と言った。それが確かめられたら実用化して、この仕様でこういう要員が整えられるならばやってもいいという形式の方から決めて、それに当たっているものについてはやっていいという方向へ持っていくことにした。そのために法律改正しなければならないところは法律改正しなきゃならない。乗り組み資格の問題もあるからね。

そういうことから、実験、実証、実用と三段階での進め方をとろうということになりました。

この実証というのは、僕は一方で原子力に関する問題も扱っていたので、原子力の分野では、原子炉について、まず、実験炉で確かめて、それから今度はそれが商業的に運用可能であるかどうかというのをさらに進化させて確かめる。これが実証炉と言われます。

それで実証炉である程度普遍的な運用が可能であるということが確かめられたときに、それを実用として認めていく。

こういうステップを踏んで検討が進められていた。そこで、より安全にステップアップさせていくためには、そういう手法がいいのではないかということで、実験船、実証船、実用船というステップアップをしていくということになった。これで、検討手法の一つのパターンができたわけ

です。

八木 なるほど。そして、実験、実証、実用というパターンと併せまして、さらに、「仮設的船員像」という造語を創って、取組みを進められたわけですね。

谷川 そうです。いろいろ検討を進めていこうとすると、「それで、いったい、何人にするんだ」ということが出てくる。ぶち壊そうと思って開き直る人も、議論する人もいるわけです。とにかく第一段階は「十八名を目指してみましようとか、その十八名が、どういう仕組みなら十八名で動かせるようになるのか」という議論です。その先は、「それではどこへ行くんだ。それで先が見えないのにステップアップし続けていくわけにはいかない。将来は、それでもデッキとエンジンというのは一体化するのか。それで、本来は機関の職員が船長になるのか」とかいう話まで行ってしまうわけです。

そこまで話が行くと、船長協会が前へ進まない。逆に、機関士協会の方は優秀な人が努力してくれるわけですね。

それで、委員会でも、日本船主協会の代表として出てきたときは、船長の出身の人でも、正面切って反対はしないけれど、船長同士での話の中では、そんなのは無理

だと、だからあんまり前向きに進めないとかいうことがあったりした。船長は自分たちが偉いと思っているけれども、理論的には、デュアル・パスを進めていけばエンジニア上がりの船長というものもあり得るんだという議論にもなるわけです。

とにかく先が見えないと、どう進めていくのかという議論ができないというようなことを言う人がいる。そこで、「次の実験はどの辺を目指してやるのかというのを仮に置いてみよう。それがだめならば修正すればいいではないか」ということで、近未来の将来像というのを作って制度化の議論を進めていくわけです。

つまり、近未来の将来像を仮に置いてそれに向かって検討を進めて行くという手法でいきましようということ

で、それを仮設的船員像と言ったわけです。

そうしたら、「カセツ」というのは、hypothetical の仮説とか言われて、「そっちの仮説ではない、仮に設けるのだから、設けるほうの仮設だ」ということで、造語を創って進めることにした。そうすると、またその造語に食いつく人がいたりしていろいろ大変でした。

余談だけど、片一方で僕は海運造船合理化審議会の海運対策部会長をやった。そっちで要するに日本商船隊のあり方とか何かの議論をしなくてはならない。日本商

船隊のコストセーブの議論もしなきゃならない。

そうすると、海員組合からいうと、一体、委員長は二つの資格を持っていて矛盾しないのかというので、海造審^{*}では横になる人も出てきた。

それで、僕は「わかった。ならば、どちらをやめるか、これから考えるから」と言って議論を打ち切ってしまったけれど、今度は慌てたのは役所や船主だった。「そう言わなideくれ」という感じだった。僕は「組合が謝ってくるまで、おれは会議を開かない」とか言ったりしました。

^{*} 海造審…海運造船合理化審議会

Ⅲ・運航士教育の開始

八木 まさに先生のアイデアで、この仮設的船員像という造語を作られ、さらにその進め方についても、実験、実証、実用ということで三段階の進め方をしようということになりました。こういった議論の進め方がうまく機能していった、近代化の検討が前向きに進んでいくわけです。他方で、先ほど先生からお話がありましたが、人を育てていくというのも同時並行で進められた。

そこで、当時、実験を進めながら同時並行で実験要員を養成していくという、その部分で苦心されたような点は、特に具体的にどのようなものだったのでしょうか。

谷川 まず、実用船でやるわけだから、それぞれ船舶を提供しているところで、その要員は確保してくれなければ困るわけだ。甲・機両方の資格を持った要員が必要だけれどそれがなかなかそううまくいかない。有給休暇もあるしね。陸よりは船にいる期間が長いですから。

そうすると、船員の繰り回しと、どこの教育機関でど

ういう教育をすればいいかというような話とも結びついて、なかなかスムーズには行かない。

それから、若手船員の教育のほうも、今度は学校教育と結びついてくるし、それもまた船の上でトレーニングしながらそういう船員を作っていかなければならない、その資格をどうするかという問題が、職員についてはついて回るからね。

それで、船主の方は、「おれのところはこの船を出すから、近代化船の指定をしてくれ」と、当然、安く済むと思うので、そういうことを言ってくる。中小の船主などは、直接に、「先生、何でうちの船、指定してくれないんだ」と言ってくる。

そこで、海務部長を呼んで、「船主がこう言っているけど、おまえのところ、要員の養成ができてないじゃないか。指定しようがないだろう。要員を揃えてからにしてくれ。」と言ったりした。海務部長の方は要員の教育が間に合っていないかもしれないことを上に言えないんだよね。

それで、意外に要員教育が間に合わない事態をもたらしたのが日本郵船だったりした。日本郵船は大量に船をマネージして、人を繰り回しているでしょう。

その中で、要員教育については、人数は合っても、乗せる時間との関係で、うまく組み合わせができないとか

ね。

それで、次のステップに一步進めたというときに、その第一船の候補に、例えば三隻なら三隻を選ぶというときに、日本郵船が「ちょっと待ってくれ。おれのところはまだ要員ができていない」と言ってきた。

また、教育の方については、資格をもった要員を養成するつもりで最初から教育してもらわないとうまくいかないということもある。このため、商船大学の方でカリキュラムを変えてくれないければ困るということになった。

すると、大学の方は、一人の先生が全部を教えているわけではないし、教える側としては、自分の持ち駒をとにかく後生大事に、一生取っておきたいので、そんな変な新しいことをやられたら困るわけだ。それで、大学の中でなかなかうまくいかないというようなこともあった。

それで、東京商船大学の谷学長もメンバーに引っぱり込んでいたのだけれども、谷さんに、「大学がやらないなら、近代化の要員は大学に頼らない、大学からはとらない」と言った。「新しい、いい船の要員は商船高等専門学校からとりますよ。やらないならやってくれなくてもいいんだよ」と言ったら、谷さんも慌てて、商船大学もカリキュラムを全部変えてくれた。最後はそこまで行くわけです。

そうしないとうまくいかないだろうなど。それで大学を出てくるときは、両用教育を受けた人が卒業して出てくる。それをデッキとエンジンの両方のトレーニングをしながら、昇進させるというところまで持っていくわけです。二十年あったんだからね。

八木 日本においては、船員の養成という観点から、資格制度を大幅に変え、運航士制度を制度としてスタートさせ、さらに、制度を見直したにとどまらず、実際に運航士を育てるための具体的なカリキュラムづくりなどについて、大学も巻き込みながら取り組んでいったわけですね。

谷川 特別な資格を設けて、それを船舶職員法で制度化しちやっただけだ。また、実用船を使いながら実験をやっていくということを前提にしたから、みんなが実験をやりたい、やりたいって言った。

それでどんどんその野を広げていって、全体のシステムとして近代化船を創り上げていくところへ持っていった。これはすそ野の広がりからいったら、国内では今まで例を見ないし、国際的にも例を見ない制度だったんじゃないかな。

だけど、海運を巡る経済情勢はそれでも追いつかなかった

たんだね。

そこまでやつても、国際競争力の問題が厳しかった。後の評価の問題になるけれど、近代化をやったから日本船のフラッキング・アウトは、ヨーロッパに比べて十年遅らせることができた。しかし、フラッキング・アウト自体を止めることはできなかった。

八木 運航士制度を導入して、実際にワークさせていったというところは、まさに日本が外国と決定的に違ったところですね。

谷川 そうです。

八木 資格制度に踏み込んで新制度をワークさせるとなると、関係者も大学などの養成機関にも拡がりますし、学生を船員に育てるという最初の段階から、実際に船員として船舶を運航していくという段階まで、船員に関する全部の制度を変えらるということになりました。ここが一番、大変なところだったというところでしょうか。

谷川 その通り。だけどそれをやらないと、実際に制度として全体が動かないからね。

八木 先ほど、先生から東京商船大についてのお話もあ

りましたけれども、見直しを進めていくに当たっては、大学ごとに、やはり思惑というか、考え方の相違のようなものはあったのでしょうか。たとえば、同じような意見のように見えても、大学ごとに積極性に差があるとか。

谷川 大学にもいろいろ課題が多かった。東京商船大学と神戸商船大学だけだね。あと商船高等専門学校をどう位置づけるかということも課題だった。商船高等専門学校は、むしろ前向きだったのかな。

Ⅳ・第二次提言

(B段階(16名体制)から C段階(14名体制)へ) (昭和60年)

八木 それで、さらに検討が本格化していきまして、一九八五年(昭和六十年)には第二次の提言が出されまして、さらにB段階、十六名体制から十四名体制のC段階まで進めていこうということになりました。

その際、近代化船を我が国商船隊の中核として位置付けようということが海造審の答申に明記されました。近代化の取組みがいに我が国商船隊の中核ということころまで入っていったわけです。

思えば、近代化の取組みを始めた当初は手探り状態であったものが、先へ先へと前向きに取り組んでいった結果、目標としたものを踏み越えて、さらに、近代化船を中核にまで位置づけるということまで進んで行ったわけです。

このときの関係者の気持ちというか勢いというか感触はどのようなところだったでしょうか。さらにもう一段の高みを目指して一致団結していこうというような状況

だったのでしょうか。

谷川 行けるなら行ってもいいんじゃないかというところまではいった。

ただ、このシステムの中で、制度は作ってみたけど、まだ完全に両用である職員というものは、できていないんだよね。航海と機関の両方できるとは言っても、まだ完全とは言えなかった。相手職種のワッチ*ができるとかいうようなところから進めていくわけだけれど、完全に相手職種という概念自身がなくなるところまで両用化は進められないからね。どっちか本職を持っていて、相手のワッチができるということから組み合わせできているわけだから。

八木 ここまで踏み込んでいって、近代化をどんどん進めてきたところで、やはり周辺の国際情勢とか背景のさなる深まりといいますか、そういうものがあったのでしょうか。

谷川 だんだん、便宜置籍船が当たり前になってしまつて、「日本人船員なんていうのは乗せなくてもいい」、「船長だけ乗せていればいい」、「船長、機関長だけ乗せていれ

* ワッチ…当直の意

ばいい」というところまで行ってしまっていた。

他方で、ヨーロッパでフラッキング・アウトが大問題になり、フラッキング・アウトしていくと自国籍船というものがいなくなっていく、自国籍船というのが非常に足らなくなっていた。

そこで、日本とヨーロッパ諸国のものの考え方の基本的な違いというものがあった。日本では、安全保障の面で、自国籍船を持っていることの必要性というものが、観念論としてしか考えられない。

しかし、ヨーロッパの各国では、それは実感の問題だった。ヨーロッパでは、補助制度も結びついて、一朝事あるときは徴用をかける必要がある、あるいは、NATOの枠組みの中で自国籍船を調達可能にしておかなければならないというものが現実の問題として認識の中にある。ところが、我が国ではそういう認識は全くないからね。安全保障の議論をするということ自身が、なかなかできない議論なんだな。

八木 議論すること自体がタブーということでしょうか。

谷川 タブーというか、これもまた海造審のほうの話なんだけど、片一方で税金まけてくれとか言いながら、で

は必要があれば航海命令を出せるのかというと、それに対しては労使ともに徹底的に反対するからね。だからそこは議論できないわけだ。

ヨーロッパでの議論では、みんなフラッキング・アウトしていったら、「最低限の自国の安全保障のための商船隊というものを確保できない」、「實際上、航海命令を出せない」ということになるから、非常に危機意識を持つわけ。そのために、一方では国際船舶制度というようなものを作り出してきたりするわけです。

ところが、日本では、要するに税金をまけてくれるとか、補助金をたくさんくれるとか、そういうための道具としては商船隊確保の必要性について議論するけど、安全保障の問題と結びつけることはタブーなんだよね。安全保障、航海命令の議論をしようとすると、すぐ戦争の話になるから議論ができないんだな。

ヨーロッパでは、自国籍船を置いておくために、税金をまけてやるとか、あるいは船長、機関長だけ乗せていればいいとか、特別な置籍をすれば国籍をやるから、そのかわり税金もまけてやるとか、いろんなことを考えるわけですよ。だけど、日本は安全保障の観点から議論を出発できないからね

だから、そもそも近代化は何のためにやっているかとい

うと、やっぱり日本籍船が欲しいからであり、日本人船員の職場が欲しいからなんだよね。だけど、当時の経済情勢の変化によって、近代化を進めただけではとてもいけませんねということになってきていたわけです。

そこで、今のままの速度で近代化だけ進めていったのでは国際競争力は担保できませんねということで、P船*の話になってくるわけだ。

* P船…バイオニア・シップ

V・第三次提言

(C段階(14名体制)から

D段階(13名体制)へ)、

P段階(11名体制)(昭和63年)

八木 続きまして、P船の話をお聞きしたいと思います。
す。

先生のお話のとおり、一九八五年(昭和六十年)ごろの海運はまさに大変な不景気でした。一九八五年(昭和六十年)にプラザ合意があり、さらに海運をめぐる国際情勢が厳しさを増しまして、一九八五年(昭和六十年)からの検討を受けて、一九八八年(昭和六十三年)に第三次の答申がなされました。

そして、いよいよ緊急対策ということで、P実験、十一名体制の実験が開始されることになるわけです。このころの関係者の皆さん方が持っていた危機感といえますか、進め方の速さや方向性についての感触といえますか、そのあたりについて伺います。

谷川 これもちよつとびっくりなんだけど、P船は、労使が合意して話を持ってきたんですね。ある日、当時、日

本船主協会会長だった日本郵船の宮岡さんと海員組合の組合長の土井さんがきて、「近代化を今のステップアップで進めていくのは、それはそれでいい。

だけど、それこそ緊急事態だということで、我々の計算では十一名まではいけるんじゃないか。迅速に十一名船の実現の実験に入ってもらえないか」という話だった。

そこで、「そんなこと言っているのか」とか、「仮設的船員像との関係はどうなるのか」とか、「実証船でステップアップしていく手法との関係はどうなのか」と聞いたりしたけれど、「いや、もう緊急避難的に十一名船の実現について、パイオニア実験としてやってほしい」ということだった。Pというのはパイオニア実験のPです。

それで「労使で合意ができているならそれでやろうか」ということで始めることになった。しかし、始まってみると、やはり海員組合の委員の中からぶつぶつ文句が出たりした。他方で、緊急雇用対策の問題があつて船員の首を切らなければならぬという話が切実だった。職場がないと船員を救えないという話があつたから、緊急雇用対策はできればやりたくない。おそらくそのことが土井さんの頭の中にあるわけだ。

そこで、「じゃあ、とにかくやってみようか」ということで、P実験に入ってしまったわけです。

だけど、十一名体制というのは大変なことだった。人間を減らすためには、それに代わる設備を設けなきゃならないという発想が一方にある。しかし、設備を増やすと、それだけマンパワーがかかってしまう。だから僕は逆じゃないかと言った。人を減らすなら、手間暇かからない設備を積まないといけない。だからその辺が非常に難しかった。いろんな設備論争だの、「フル・プルーフ」*要するにばかやっても間違えないという、そういうシステムでなければいけないとか、そういう議論をやった。

たとえば、「日本の船はハンドルを左に回してはならないと書いてあったとしても、だからといって左に回しても、壊れるわけではない。ところが、アメリカなどでは、左に回してはならないということであれば、初めから左に回らないようにできている。そういうことでなければうまくいかない」といった話をしたら、海員組合の役員が、「船員はばかだと言っている」と言い出した(笑)。

「船員がばかだとの発言が問題になっています」と言われて、「ばかなこと言うな」と言ったりもした。そんなやりとりもあったけれども、「とにかくやってみよう」ということで、十一名まで実験で行けるといところまで進めてい

* フル・プルーフ : fool proof

ったわけね。

しかも、十一名といっても、船の大きさは関係なく十一名ということで進めていった。一万トンまでだったら十一名でもいいというような話じゃない。三十何万トンのタンカーだって十一名でいいと、こういう話だから大変だった。

それで、僕は最後にそこまで行ったときに、一つだけ「どいういう体制を組むことを考えてもいいけれども、夜中に一人だけが起きているという体制だけは作らないでくれ。」と注文を付けた。「おれ以外に一人起きている奴がいるんだという体制にしておいてくれ、そうでなきゃならないよ。」ということだ。「ブリッジ*で一人ワッチしている。はっと気がついたときに、この巨大な構造物の中で目を覚ましているのはおれだけかと思ったら、気が変になるよ。だれかもう一人相棒がいる体制にしておいてくれ。できるならブリッジに二人いるという体制でいけるような方法を考えてくれ。」ということを見た。船の大きさと関係なく十一名ということになると、そういうことまで考えなくてはいいけない。

十一名というのはとにかく考えられる限りの最少人数だった。

* ブリッジ : 船橋の意

その内訳は、港へ入ってきて達着のときに艀（おもて）*四名、艀（とも）*三名、エンジンルームに一人、税関やパイロット*が来たときのアテンンドのための事務部の部員が一人。キャプテンはブリッジで状況を見ながらオーダーを出し、あと一人がラダー*を握る。

しかし、誰が最後のラダーを握るのか。余っているのは誰か。考えてみると、港へ入ったら、無線室は封鎖だね。ならば、余っているのは通信長だ。

それで、通信長に舵取りを覚えさせるわけです。「スターボード*。」、「スターボード・サー。アイアイサー。」*って言った舵取りをやってもらうことにした。

通信長といえば局長さんで昔の船では偉かった。船長、機関長、チーフオフィサー*と局長さんの四人は五十人の船乗りの中の断トツだからね。ところが、通信長に今ま

* 艀（おもて）… 船首の意

* 艀（とも）… 船尾の意

* パイロット… 水先人の意

* ラダー… 舵の意

* スターボード… 面舵（右に舵を切る）こと。

* 「スターボード。」、「スターボード・サー。アイアイサー。」…

出入港時の操船の際は船長が指示を出し、舵取りを行う者が指示を復唱したうえで舵を切る。

* チーフオフィサー… 一等航海士

で部員がやってた舵取りをやらせる。そこまでやって十一名ですよ。これ以上は絶対減らせない。しかも、夜中でも二名が起きているという体制を組むためには、十一名からさらに人を減らすわけにはいかない。いろんなことを考えて、そこまでやりました。

だけど、そこまで近代化を進めていって、その結果、どうなかったかというと、フラッキング・アウトです。便宜置籍の方向へ行く。それでだんだん便宜置籍でも、今度は近代化船のコストを下げようということを考えた。何のコストを下げるのかといったら、オフィサーは船舶職員法で資格を要求されるから、部員を開発途上国船員にさせる混乗をやらせてほしいとなる。

しかし、今度は、開発途上国船員の部員に対してデュアル・パス船員というものを要求することは無理になってくる。

そうになると、今度は、デュアル・パス化を進めてきた船員について、また、デッキとエンジンに分解していく。それまでは、デュアル・パスのクルーを作り出すことをやってきたのに、今度は、もとの機能に戻し、逆に人数が増えることでトータルコストは安くなるという方法を考えていくことになりました。これが混乗です。

Ⅵ・第四次提言

（マルシップ混乗船方式の導入）（平成4年）

八木 船員制度の近代化を推し進め、十一名船のP実験までいきました。船舶に関する客観的な技術水準から見て限界までチャレンジした後、さらに今度は一九九二年（平成四年）に四次の答申、提言により、今度は混乗近代化を進めることになった。

今までと若干異なる方向へ足を踏み出さざるを得なかった。

しかし、それもさらに前向きに関係者で協力し合ってどんどん取り組んでいったというところで、そのあたりの関係者の皆様方の感触といえますか、熱意というようなところは、どのようなものだったのでしょうか。

谷川 近代化船の少人数化という意味では十一名体制まで持っていた。

しかし、これで競争力がまだ不足しているということ

あれば、マルシップ*混乗方式をとらざるを得ない、それでも、やめてしまうよりは少なくともいいと、そういうことだった。

ただ、そうなってくると、何のためにやっているのだから、わからなくなってくるんだよね。マルシップで近代化船にすると、顕著にコストは減ります。だが、デュアル・パーパスについての教育を受けたオフィサーは日本人しかない。

だから、結局、部員については近代化の枠をはずして、安く人材を育成するためのマンニングシステムを作るということを認めてくれということになっていった。それしか方法がなかったんじゃないかな。

また、近代化船も十一名というところまで行ってしまふと、いろんな問題が残ってくるわけです。例えばメンテナンスも、船員がわずか十一名ではメンテナンスの面で十分ではない。そうすると、内地寄港中に支援部隊を使ってメンテナンスをやるという方法も考えざるを得ない。そういうものも導入してやりながら、いろんなことをや

* マルシップ…日本人が所有する日本籍船を外国法人に貸し渡し、これを借り受けた外国の用船主が配乗権を持つて外国船員を配乗している船舶。

「マル」とは、日本船の多くが「〇〇丸」という船名であることから日本籍船を意味する。

るわけだけでも、だんだん運航士も確保できるのかというような問題にもなってきた。

また、そもそも、大体、そんなコストのかかる船員は採用しないということになっていった。

そういうことで、近代化船を十一名まで推し進めたものの、いろいろ問題にぶつかってきて、行き着くところへ行っってしまったということだったかな。

船員制度の近代化は、最終的に輝かしい姿で残るということにはならなかったけれども、少なくとも、十年間はフラッグ・アウトを遅らせることができた。

その間、日本船舶を最小限度でも維持できた、日本人船員をそれだけ維持できたということで、やればそこまでするんだというシステムを創り上げたところですかね。いずれにせよ、近代化の取組みは、長かったからね。

近代化の取組み期間中、僕は最初から最後まで、ずっと委員長で動かなかった。みんな、他の人は変わっていくんだよね。海員組合も船主側もポジションが変わる。役所はもちろん変わる。「もうそろそろおれは引退したい、もういいだろう」と言ったこともあったけれど、参議院議員をやった戸田君（元海上技術安全局長）から、「私の目の黒いうちはかえさせない」とか言われて、「何言ってい

るんだ、それじゃおまえの目の玉をひんむいてやる」って言ったこともある（笑）。

僕だけが最初から最後までこのプロジェクトにつき合っ
て、何か一つやったという気はするね。

Ⅶ. 総括

八木 これだけの二十年近い大国家的プロジェクトをやり遂げられた、その効果として、十年間、日本はフラッグ・アウトに持ちこたえることができた、外国と違うことができたというお話がありましたけども、外国と違って、日本でここまで大きなことができた一番の要因といえますか、外国との一番の違いはどのあたりだったのでしょうか。

谷川 それは、労使みんなが危機意識を持っていたからではないかな。あのまま行ったら、もういつ日本海運がなくなってもおかしくなかった。

日本商船隊とか言っても、要するに日本籍船じゃないんだからね。日本の船会社がコントロールしている、どこかの会社が持っている船のグループを日本商船隊と呼んでいる。

いつの間にか日本籍船は日本商船隊の中核ではなくなっていた。何とか近代化船がその中核としての地位を保ってきた。しかし、それもだめになってしまった。

それで、一生懸命、何とか日本籍船を増やそうといった様々な政策をやるのだけれど、なかなかうまくいかない。だって、日本人船員もいなくなってしまうているんだから。

それで、今、トン数税制を導入しようとしているけれども、急に、日本人船員を育てようと思っても、船長、機関長クラスまで育ていく間をどこで教育するのかということは考えていない。今後、どうやってうまくやっていくのかどうか、難しい。

八木 先生に近代化を進めていただいた二十年間は、日本海運が国際的な流れの中で本当にいろいろ苦しみながら、いろいろ新しいことにチャレンジしていった激動の時代だったと思います。他方、今、日本の海運の置かれている状況は、当時とは全く違うものがありますね。

谷川 船社は何もしくなくても儲かるんだものね。考えられないよ。僕らの経験からいったら、三部門全部黒字なんて考えられない。それから定期航路が黒字を出すなんていうことは考えられない。そんなことはあり得ないと思っていた。

基本的な状況が今では全然変わったね。

八木 最後に今の海運の関係者の人に対して、二十年間の経験を踏まえて、メッセージをいただけませんかでしょうか。

谷川 まあ、一生懸命やってください、今のような好景気は長くは続かないからということかな(笑)。

それはみんなわかってるんじゃないかな。あんなにたくさんさんの船を造っていいのかな。今後、船ができました、要らないっていうときが来るんじゃないかな。物流がなくなったらそれまでだね。いつまでもつのかな。

ともかく、一生懸命がんばってください、ということかな。

八木 今のような時期こそ、好景気に浮かれることなく、しっかり中長期的な視点からがんばっていかないといけないことですね。

長時間にわたり、大変ありがとうございました。

附録

谷川 これで近代化のインタビューはおしまいだけど、この次は何をやるのかな。

小室 今度は国際危機管理関係の話になります。進め方について、また別途、先生にご相談させていただきま

谷川 わかりました。

しかし、我ながら、いろんなことやったよな。

八木 そうですね。旧運輸省全体で、本当に先生にはお世話になりっ放しですね。

谷川 航空もやったり、造船もやった。新しい空港政策などもやったね。

小室 昨年のインタビューの際に、先生が一番最初に旧運輸省とかかわりを持たれてからのお話を一通り伺ったんですけれども、自動車行政以外はもう全部、何か関

係されているということでした。

谷川 そうそう。自動車だけがないね。鉄道は運賃関係の問題、港湾は港湾労働との関係や港湾の使用料の関係とかもやったね。

八木 私は、入省してすぐのころ、鉄道局で運賃制度の見直しに携わったことがありました。そのときは、私はてっきり先生のことを鉄道運賃の専門家の方だと思っていました。が、海事局に來ると、海事局の職員はみんな、先生は海運や船員の専門家だと思っています(笑)。

旧運輸省の職員は、みんな各部署ごとにそれぞれ、谷川先生は自分の行政分野に関する専門家だというふうに思っています(笑)。

谷川 そのほかに、複合運送ね。

八木 そうですね、複合運送もありましたね。マルチモーダルの関係で、先生にお世話になったこともありま

した。
谷川 鉄道運賃については、今、りそなの会長の細谷さんが検討をやっているけど、彼と大げんかして、「あいつの出てくる会議には出ない、JRとは口もきかない」とか言ったこともある。それで住田さんとも大げんかになって

ね。

それから観光に関する検討もやったよね。旅行業法改正なんて2回ぐらいやったかな。西村さんと組んで特別な保険制度を作る旅行業法改正をやった。

当時、旅行先で事故が起きて「旅行業者は代理業に過ぎないから事故に関する責任を負わない」などと旅行業者が言っていた。

それで、「わかった。じゃあ、パッケージ旅行について、鉄道やバスに関するそれぞれ個別の代理業務の手数料をいくらずつ取っているのか、全部足した金額を見せてくれ。

そして提供しているパッケージ旅行の代金から代理業務の手数料の総額を差し引いた残りが、鉄道やバスに関する運賃を割り込んでいないかどうか、ちゃんと精査する。」と言った。

すると、旅行業者側は「それは勘弁して」と言ったけど、「ならば、つべこべ言わないで、責任持て。これを代理だとか取次ぎだとか、つまらんこと言うな。事故が起これたら一定のところまで責任を持て」と言ったよ。

それで、「そのかわり、それに対応する保険制度は作ってやる」と言ったんだ。東京海上で常務だった下山君と話して、保険制度を作って、それを旅行業法の中に盛り込んだんです。

そして、それが発効した途端に、スペインで大事故が起きて、旅行先の大事故ということで、それでみんなそこから保険金額を払ったんですね。

それで大評判になって、それ以来、あの保険制度が定着しているんだよね。

いろんなことをやったね。何でも屋だね(笑)。

小室 せっかくの機会ですので、先生の方で、ぜひこれはお話ししておきたいということがあれば、ここでおっしゃっていただければ。

谷川 それから、航空については、航空の運賃立とか航空法と民間との関係とか、なかなか難しい問題があるんだよ。海運と航空とで、同じことをやっていても発想が違ふとか、行政の対応の仕方が違ふとかね。航空は行政が民間の分野にも入り込んでいるよね。海運は、民間に関する契約マターには行政は入り込んでいかないからね。そこは避けて通つてというか、手を突っ込んでいけなところだと思ってるからね。

八木 海運自由の原則に配慮しているということもあるでしょう。

谷川 うん、海運自由の原則もあるね。海運と違って、

航空の方は国家権益に守られて商売していて、真性の意味で商売しているわけじゃないという面があるからね。

八木 国際空港のスロット配分については、国同士が国際交渉で議論していますしね。

谷川 配分権限を国が持っているからね。

佐藤 その分野だけで研究が成り立ちそうですね。

谷川 いや、航空関係者だけで勝手なことを言っているという面があるね。今やっているローマ条約の改正だってそうだよ。あれは国際的にも航空関係者だけが集まって、各国共通で、自分たちの共通の理解、コモンセンスというものを作り上げて、その範囲で何とかしようとしている。しかし、海運も陸上もその他諸々に関わる共通原則、例えば運送契約の共通原則とかの観点から見っていくと、どうしてもそんな特殊なことをやるかとかいうことが出てくるわけですよ。

それで、役所もあまりわかっていない。そこへ、司法的な関係だということで法務省がかんでくるわけですよ。そうすると、議論がかみ合わない。

さらに、インターナショナルに航空業界として考えているルールの考え方というものについて、航空関係者はそれ

が唯一であり、絶対だと思っているんだけど、実はそうではないということもある。

そうになると、ICAO*の外では議論しないとか、ICAOの中だけで自己完結的に制度を作っていくとか、そういう方向に走るわけです。航空については、そういう特殊性があるから、なかなか難しいな。

具体的には、今、航空の世界で、テロ損害があったときの被害者保護のための制度を作ろうとしている。そのこと自身はいいものだし、そういう新しい画期的な制度を作ることについて、積極的に「やろう、やろう」と言うけれども、運航業者は「自分たちは絶対に金を出さない方法を考えよう」とか、考えている。

片一方で、航空関係者がみんな見ているのは、油濁損害に関するスキームです。世の中で、これも膨大な、壮大なる作られた制度だよ。僕も最初から関わっているけれど、油の損害についてのインターナショナル・コンペンセーション・スキームというものがある。

これは一方で原子力のスキームが発想の原点にはあるわけ。これを作るときも、原子力船については、僕が最初

* ICAO : 国際民間航空機関 (International Civil Aviation Organization)

のドラフトを作る会議から出ているから、それでみんなその流れの中で考えている。

そこで、だれが補償のためのファンドを出すかということが問題になるわけだ。原子力だったら、発生源は原子力事業者であるから、原子力事業者が出すのは当たり前だという発想になる。

それから油の場合は、海運の伝統的な責任制限の考え方があるから、それを超える部分について船主以外から出させるとすればだれかというところ、そういう巨大なボリウム（原油）の危険物を輸送して、例えばトリー・キャニオンであるとか、例えばナホトカであるとか、ああいう莫大な損害を生ずるであろう危険を招来している責任の一端は、油を輸入している者にある。

だから油の受け取り業者は、その受け取り量に応じて、その必要な費用を拠出すべきであるという制度を国際につくる。

こういう発想の中で、航空の場合、今作ろうとしている制度は、油濁損害に関するスキームを見ながら、自分たちが運送業者として負うべき責任に関するファンドの原資をどこから持ってくるかということについて、そういうジネラル（総合）な責任の一端を負うべきグループというものを探し出せない。

そうすると何をやるかというと、旅客が一回乗ることに幾ら出せというような議論をやっている。なぜ被害者、消費者がそのファンドを出さないといけないのかという説明は全くないんです。

それで、運送業者の負うべき責任はここまでで、それは絶対の限界だということ、その限界を死守するために、理屈はどうあれ、とれるところからとろうということで、旅客一人当たり幾ら、荷物一個当たり、一キロ当たり幾らということで、コンペンセーション（補償）ファンドを作るというスキームを今作って、もう最終段階まで来ています。「それはおかしいんじゃないか」と言うんだけど、航空の専門家は、専門家であればあるほど、当たり前だと思っただよ。その辺のところはわからない。

佐藤 一般的に言う、その業界の専門家は自分が持っている知識の範囲内で解決しようとするということでしょうか。

谷川 いや、自分たちがコストを負担しない形で、いい格好だけしようとしているんだね。それで人の懐に手突っ込む、弱い、文句を言われないところからとろうとしている。「そういうやり方は最低だよ」と言っているんだけど。

だって、油を売るときに、油の受け取り業者から金を集めるといふ発想に至るまで、油の場合は最初だったから、二段階になっている。CLC*、船主の責任のほうがまず原則的枠組みの中で決まった上で、船主の有限責任の関係で負担されない部分について追加的に条約で新しいスキーム作ったわけでしょう。

そこで、ファンド条約を作るべきだという決議をしたけれど、「そんなものできるわけがない」と言われた。決議には拘束力ないから、決議には賛成したけれども、ロード・デブリンと、「あんなものができるわけないじゃないか、何ができるか見ていよう」という話をしていて。そうすると、そこはやはり、国際石油業界というものの懐の深さがあるね。

小室 メジャーですか。

谷川 メジャーの懐の深さがあるね。文句を言われるくらいなら、自分たちがファンドを出すという発想をするわけです。日本で議論する場合には、ファンドを出すと

* CLC…油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（一九六九年十一月）（International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage）

なると、油を売った人が出すのか、買った人が出すのかという話を真剣にやるわけですよ。だけど、彼らメジャーの発想の中では、運送している人も精製している人も、掘って売っている人も、みんな懐は一つなんだよね。このポケットから金を出すか、こっちのポケットから金を出すかという話。

だから、もう、受け取り業者に金を出させる、そういう制度をボランタリーに作って見せるわけですよ。条約をどうしようかと言っているときに、ボランタリーにそういう国際的な制度を作って見せる。だから動く制度ができるわけですよ。

石油の世界と違って、航空にはそういう大旦那はいないからね。みんなつぶれたり合併したりする業者の集まりだから。そういう大きな風呂敷のもとで正義を実現しようということは、考えもしないし、できもしない。そこがやっぱり違うね。油というのはすごいと思ったよ。

小室 外航海運のインタビューのときにも、国際機関の話もいろいろ伺いましたが、リーガル・コミッティーについてもずっと携わっていらっしゃるわけですよ。

谷川 そうそう、リーガル・コミッティーは第二回から携わっています。

小室 最初に旧運輸省の課長さんが出られたのでした。

谷川 後藤さんが行ったんだよ。後藤さんが最初のコミッティーから帰ってきて、「とても役人には手におえない、先生、続けて行ってくれないか」という話があった。そのときに、成蹊の学部長は石井照久先生だったので、先生に相談の上、「学部長がいつ言っているから行くよ」と言ったら、しよちゅう行かなきゃならなくなったんです。それから、UNCERTALでB/Lの条約を作りました。ハンブルグ・ルールのもとを作りましたね。

航空というのはなかなかうまくいかないんだ。ただ、航空もすばらしいことをやっているんだよ。

例えば海だと、旅客運送の場合でも個別的契約上の責任制限というのを認めて、過失責任とした上で、その過失の有無の举证責任を転換して無過失を立証できない限り責任を負うという体制を作っているわけです。それがアテネ条約。

しかし、日本はアテネ条約には事実上、絶対に入れない。日本では、人身損害について責任制限を設けたり、いかなる場合でも一括責任しか負わないというようなことを認めることはできない。

他方、航空は、最初は海と同じことを考えた。ワルソー条約はそういう体制だった。ところが、日本のイニシアティブで責任制限を取っ払っちゃった。それで一定のところまで無過失責任とした。また、一定の損害額より上についても、とにかく被害者の举证責任を前提として責任制限なしで無限責任を負うという制度にした。日本が、モントリオール条約でそれを国際的制度の中に取り入れてきて、今やそれが常識になっている。

だから、航空でも、できる範囲内で相当なことをやっているんですよ。だけどできないことをやるときに人の懐へ手をつたひくのはやめたほうがいい。旅客からとるというのはおかしいじゃないか。しかし、その議論をしています。

佐藤 責任の性格の違いというのも大きいのでしょうか。例えば外航海運であれば、輸送するのは貨物が多く、人はあまり乗らないわけですよ。

谷川 そうそう、そこが基本的に違うところ。航空運送の主流は人の輸送ですよ。海運の場合は、お客さんが乗っているのはクルーズ客船ぐらい。昔と違って、二地点間で人を運ぶ海上運送は離島ぐらいしかない。海運の場合は、もっぱら貨物輸送が中心です。このため、発想の原点が海運と航空とで全く違う。

佐藤 谷川先生の時代だと、船で人が移動する時代から、船が貨物中心に変わるような、そういう時間的な変化があったのでしょうか。

谷川 いや、ないない。

いや、ないと言えはうそになるかな。僕がアメリカへ留学するときに、肺結核の疑いで引っかけ、氷川丸に間に合わなかった。

当時、留学するのにみんな船で行っていたんだよね。ヨーロッパへ行くのはマルセイユ経由で、白いフランスの船でみんなスエズを通って行った。それで僕が海外から帰ってくるときは、貨物船に十二名まで乗せられたから、貨物船で帰ってきたんです。

飛行機が人を運び出した、それも大量に運び出したのは戦後の現象。そのときに、海運ではどういう発想をしていたかというと、どのぐらいの速力があれば、太平洋横断について飛行機と競争ができるかというようなことでした。それで計算してみると、二十四ノット。二十四ノットの船ならプロペラ機の飛行機と競争ができる。当時の計算では、ボリウムからいって二十三ノットないし二十四ノットなら競争ができるということで、これを二十四の瞳と言っていた。はるかに向こうを見て二十四ノット出せれば

という話がなされていたね。

そのうち、僕が留学から帰るときには、大西洋を渡るジェット機がもう就航していました。ジェットが就航して、機体が大型化してきたら、船はどんなに速力出したって、輸送能力としては飛行機に対抗できない。

そこで、商売として生きる道はクルーズしかないということになってきたわけです。

そのうちに船はどんどん大型化していきました。僕が留学する一九五八年（昭和三十三年）ぐらいだったかな、郵船の海務部長の片桐さんと話をしました。「先生ね、三十万トンのタンカーというのができるらしい。これはほとんどもないことだ。」と。「全速力で走ってきて、東京湾の入り口でエンジンストップしたら、エンジンストップしても千葉まで突っ走ってしまう、怖い話だね」という話をした覚えがある。その後、だんだん船の大型化が進んできた。

船に対する考え方も違ってきた。昔は船というのは財産だったけれど、今は消耗品だからね。北欧の人などはまだ船というのは財産だと思っている。だから転売することを当然考えて堅牢なものをつくる。

日本は、船というのは消耗品だから安く上げればいいというので、船体の肉厚をどのぐらいにするかといった考

え方、その辺がみんな違うんですね。そのような考え方の違いがおそらく近代化にも影響してくるわけだ。メンテナンスをどういうふうにするかとか。

だから、おそらく北欧の人などには、省力化を推し進める近代化船の発想はないのかもしれない。財産としての船の保持というものを重要視すれば。

八木 メンテナンスは後回しにして機関当直の人数を減らそうというような発想はないということになるのでしょうかね。

谷川 そういう発想は全くないんじゃないかね。

加納 先生、北欧の船主は船を財産として考えているというお話がありましたけれども、フラッキング・アウトは、世界的にみんな進行していますよね。日本の場合には四十年代に海運ストが引き金になっているというお話でしたが、フラッキング・アウトというのは大体同じ頃に始まっているのでしょうか。

谷川 始まりは大体同じ頃だけれど、国によってスピードが違う。

加納 フラッキング・アウトが始まった発想は、どこの国

でもやはりコスト削減でしょうか。国際競争力の強化のためにフラッキング・アウトを始めるという発想は一緒なのでしょうか。

谷川 うん。この間の海運立国フォーラムでも話が出てきたけれど、フラッグを変えろという話については、実はドイツが形式的先鞭、フラゲンレヒトという、国旗法というのを作るわけです。

これは、戦後、ドイツの国旗を掲げる船、外航船舶というものはゼロに等しかったということでもドイツ国旗を掲げる船を持った商船隊を作りたい、それで、実質どこが所有している船でもいいから、ドイツに來たらドイツでレジスターさせますよと。それでドイツの旗を掲げたいですよということにした。

そのうちに、ドイツも財力ができてきて、自国船が造れるようになって、自国で登録する船も増えてくる。ところが、今度はコスト面で、ドイツ船員を雇って、ドイツのルールに従ってやっていたのでは国際的に競争できないといったときに、フラゲンレヒトを百八十度発想を転換することになった。ドイツでファイナンスをして、ドイツで担保化して、ドイツの船籍簿にドイツ船としてレジスターして、そこに所有権登録と担保権登録をすることにした。

これが登録簿の甲部です。基本部分の甲部はドイツに

残して、賃貸とかを登録する乙の部分を、パナマ国政府と協定して、パナマの船舶簿にその乙部を全部移す。

それでパナマのレジスターをすれば、パナマの旗を掲げて走っていい。そして船員の要件から、いろんな税金だの何かは全部パナマ国法に従うという制度をドイツが作り出すわけです。それが形式的便宜置籍の始まりです。

要するに、ドイツのフラウンホフというのは、法の制定当初から百八十度転換して、甲部の所有権登録、担保権登録のところだけは自国に残すけれども、それ以外は別の国の登録でやってもいいと、そういう制度を作った。それが蔓延してくるわけです。

油濁の事故を起こした船について調べてみると、フランスが出資してスイスの信託銀行が所有者で、それでレジストレーションはパナマへ行って、それからその後、マダガスカルへ行って、マダガスカル国旗を掲げて運航していたときに事故を起こした。すると、出てきた当事者はフランス、スイスという話になった。最初、その事件が起こったとき、みんなきょとんとしたわけですよ。

そういうことになっていたときに、片一方で、海洋法で船舶の国籍のジェニーン・リンクが問題になるわけです。

しかし、海洋法では船舶国籍についてジェニーンでなければならぬということは決めたけれども、ジェニーン・

リンクが何であるかということについては、海洋法は決まらなかったわけです。決め切れなかった。

それを決めさせられたのが、UNCTADの船舶登録要件条約です。UNCTAD事務局が世界的調査をしてみたら、あちこちに便宜置籍法制というものができ上がってきていた。その中でもフランスがフランス船舶法の大改正を行って、フランスで登録すればフランス法規に従う限りはフランスの国旗を掲げていいということになった。

しかし、海洋法でいけば、ジェニーン・リンクの問題があるから、それでいいというわけにはいかない。いかにその国の船としてのジェニーンな性格を維持しているかということが重要視される。

だから自国民が五十%以上所有しているとか、所有者の法人登記がその国になればいけないとか、それから株式会社だったらシェアが五十%以上であるとか、そういういろんな要件をつけて、それを満足していれば国籍を与えていいという。それが海洋法のジェニーン・リンクの問題なんだ。

ところが、それを透徹されると、今度はドイツなどのやっていることができなくなってしまう。それで船舶登録要件の条約の中では、ドイツのようなことはやってもいいとい

うことになった。一方で、海洋法条約では、船舶の国籍はその旗を掲げている国にあるとされていた。

それで、旗を掲げる権利は何で与えられるのかということは規定しないまま、海洋法からこの規定をそのまま登録要件条約の中に持ってきた。

その結果、ジェニユイン・リンクと便宜置籍との関係、特に賃貸借についての登録をした場合に特別扱いを認めるといったことの間の矛盾をどうするかというようなことについて何も調整されないまま、登録要件条約の中に海洋法と同じ規定が入れられている。幸いにして、登録要件条約はだれも批准しないから、支障は生じていないけれど、船舶の登録と所有との関係がめちゃくちゃになっています。そういうものも含めて全部、僕は現場でタッチしてきている。

鹿野 イギリスでは、昔からマン島籍にするとかいうようなことが行われていましたが、今のお話はそれよりもっと前からのことでしょうか。

谷川 いや、マン島籍とかいうのは、国際船舶制度です。フランスで特定の船に限ってフランス国籍船と認める、そのかわり、国内法の適用除外を認めるとか、税金を安くするとか、特別扱いを認める、それと同じ目的を果たす

ためにつくったのがマン島籍です。

そのほしりはノルウェーです。ノルウェーが国際船舶というものをつくった。これはドイツのフラーゲンレヒトの考え方とは全然別な発想から来ている。

それで、登録の関係でいうと、デンマークの海運局長のブレッドフォルトさんに「国際船舶制度を認めるのか」と聞いたたら、「国際船舶制度を認めないと、船主がデンマークから逃げ出す可能性があるから、特にそういうのを認め、半分は船主に還付されるような形で補助金を出すことにした」というようなことを言っていた。

「ノルウェーでは、自国籍船を最小限度確保したいから、国際船舶制度を導入した。デンマークは、要するに船主が逃げ出さないように、船主の経済性を確保するための制度として国際船舶制度を導入した。

ところがスウェーデンは、船員だけでなく自国民が外国で所得を上げた場合には、国内所得税はかからないことになるという制度を持っている。だからこれ以上優遇しようもないから、スウェーデンでは国際船舶制度は作らなかった。国によって状況が違う。」という説明をしていましたよ。

小室 なるほど。ありがとうございます。では、かなり

長くなりましたので、すみません、本日はほんとうに貴重な時間を割いていただきまして、ほんとうにどうもありがとうございます。

(以上)

余 白

Oral History

国際海事分野オーラル・ヒストリー

谷 川 久

第4回インタビュー

日時:

平成 20 年 12 月 16 日 14:00～17:00

場所:

日本エネルギー法研究所

テーマ:国際機関関係

I . 万国海法会、海事法外交会議、国際海事機関での条約策定
(1950年代～1990年代)

- (1)万国海法会、海事法外交会議への参加
- (2)油濁損害事故と世界情勢
- (3)強制保険と補償制度
- (4)LLMCの改正
- (5)UNCITRAL会議の舞台
- (6)東京ルール
- (7)1984年のCLC/FC及びHNS条約採択会議
- (8)1992年のCLC/FC改正条約採択会議

【インタビュアー】

国土交通省海事局総務課危機管理室長 山下幸男

国土交通省国土交通政策研究所主任研究官 諏訪達郎

東京大学先端科学技術研究センター特任研究員 山本健太郎

【インタビュー時出席者】

国土交通省海事局総務課油濁補償対策官 大嶋孝友

国土交通省国土交通政策研究所研究官 佐藤真純

（肩書きはインタビューの時点）

I. 万国海法会、海事法外交会議、国際海事機関での条約策定

(1950年代～1990年代)

諏訪 国際海事分野を対象としたオーラルヒストリーにおけるインタビューとして、まず外航海運、そして船員関係と二つのテーマに関し、谷川先生にインタビューさせていただきます。

今回は国際機関というテーマでインタビューさせていただければと考えております。

こちらで国際機関における各種条約策定の動きを調べまして、その中で一九五〇年代から先生がかかわってこられたものをそれぞれテーマごとにまとめております。

時系列的には一九五五年(昭和三十年)から始まっているわけでございますけれども、万国海法会及び海事法外交会議について、具体的には、例えば一九五五年(昭和三十年)の第二十三回マドリッド会議ですとか、一九五七年(昭和三十二年)の第十回海事法外交会議ですとか、あるいは一九五九年(昭和三十四年)の第二十四

回リエカ会議等に先生がかかわっていられていると以前伺っております。この時代に関わってこられたことについて、まず簡単にお伺いできればと考えております。

(1) 万国海法会、海事法外交会議への参加

1950年代から1960年代まで

谷川 後の条約等につながってくる、例えば一九五五年(昭和三十年)の船主責任制限条約*改正のための万国海法会マドリッド会議で草案が作成され、一九五七年(昭和三十二年)の第十回海事法外交会議で採択された、一九五七年(昭和三十二年)船主責任制限条約などは日本海法会の会議で勉強はしたけれども、出席したのは僕じゃない。大昔の話だから。

僕が実際に出席したのは、一九五九年(昭和三十四年)の万国海法会リエカ会議で、これは、前に話したかもしれないけれども、アメリカに留学中で、一応一年の

* 船主責任制限条約…海事債権の責任の制限に関する条約 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC)。幾度かの改正があり、最新版は一九九六年責任条約。以降、「LLMC条約」とも発言。

留学期間を終わった後、ボストンにいて留学期間を延ばそうと言っているときに、ニューヨークへ戻れという電報が来たので、ニューヨークに戻ったら、萬国海法会のリエカ会議に行け、旅費は用意してあるという話だった。

その当時、萬国海法会のアメリカ代表の面々とはニューヨークでたくさんつき合っていたものだから、それでみんなが一緒に行こうと言うことになった。

その会議では原子力船運航者の責任が主要課題とされていたが、では、一体原子力って何だという点から問題があった。

当時は何で原子力と海商法と関係があるんだ、原子力と法律というのはそもそもどういう関係があるんだという時代で、一九五八年（昭和三十三年）に僕がスタンフォードにいたときに、ハーバード大学のケーバス先生がリーダー*で来ていて、ケーバス先生に「何の研究をしているんですか。」と聞いたたら、原子力法の研究をしているという。

原子力と法律って何の関係があるんだろうかと思って、僕のテリトリの全く外の話だと思っていたのに、結局振

り返ってみたら、来年、原子力商船サバンナ号*が走り出す。

構造技術基準についてはロンドンで既に基準づくりがもう終わりを迎えようとしていて、原子力商船が動く際に事故を起こした場合に、特に原子力事故を起こした場合に、どういう責任を負わせるべきかということを検討する条約草案をつくるんだというわけである。

でも、集まった連中はみんな原子力については素人だから、原子力船が核分裂で動くのかと聞いていたら、核融合というのもあるよという話で、よくよく聞いたたら、前にカリフォルニア大学バークレーでその可能性が立証されたとかいう範囲の話で、だけど、どういう関係があるかわからないから、最初の草案では前文にニュークリア・フュージョン、ニュークリア・フィッション、それらを動力とする船を、ニュークリア・プロペルド・シップといった表現であらわすことにした。

それと、時効が何年なのかわからないから、みんな、晩発性障害は五十年だよとか三十年だよとか、あるいは百年だよなんて言っている。

*リープ・・・研究休暇 (leave)

*原子力商船サバンナ号・・・一九五九年竣工。原子炉を動力とする初の商船。

そうすると、一方で、強制保険をつけることを予定する制度にしていたものだから、強制保険を提供するPー保険*側から言うところ、マネージャブルな保険の計算は十年を超えてはできないという話が出た。じゃあ一応括弧の中に入れて、提訴期間は十年ということにしておいたら、後の原子力責任の条約―パリ条約、ウィーン条約等、すべて、なぜか時効期間は十年ということになった。

実質、議論は全然していないんだよ。強制保険がマネージャブルじゃないというだけで、期間を決めた。そんな時代ですからね。

それで、日本に帰ってきて、その論点については日本国内でももちろん議論をして、外交会議には、民法の星野英一さんが出席した。

その後、一九六一年（昭和三十六年）にアテネ会議とというのがあったけれども、そこではチャーターパーティー*のデイレージ*を払うためのデイレイの期間についての表現の解釈を統一するためのルール*が採択された。

* Pー保険…船舶の運航に伴う責任保険(Protection & Indemnity Insurance)

* チャーターパーティー…用船契約(charter party)

* デイレージ…滞船料(demurrage)

* チャーター…表現の解釈を統一するためのルール…アテネルール

それはできたけれども、しかし、だれも使わなかった。そのときはもう日本に帰ってきていて、次に一九六二年（昭和三十七年）にストックホルム会議ありましたが、ここでは一九二四年（大正十三年）の船荷証券統一条約*を改正する草案をつくった。

一九二四年（大正十三年）の船荷証券統一条約というのは、本格的な海事条約として海事法外交会議で採択されたものの中で非常に早く我が国が批准をした。

船舶衝突条約*とか海難救助条約*。これらは一九二二年（大正十一年）に批准した。

それを除けば、戦後本格的に批准をした初めての条約です。

これを批准したのは一九五八年（昭和三十三年）です。その準備会合に僕は法務省の幹事という立場で出席していた。

* 船荷証券統一条約…船荷証券に関する規則の統一のための国際条約(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading)

* 船舶衝突条約…一九七二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972)

* 海難救助条約…海難救助に関する国際条約(International Convention on Salvage)

この条約を一九二四年（大正十三年）から既に四十年も経っているから改正しようということになり、この会が開かれました。この会議には石井照久先生が行かれた。

そこで採択されたルールはウィスビー・ルールという名称で呼ばれることになりましたが、後に僕がこのルールの集約化の作業に実際にタッチすることになるわけです。万国海法会としてそれは、第二十六回会議で採択した。

会議自体はストックホルムでやったんだけど、ルールの名前をウィスビー・ルールにしようということになった。古い海商都市ですから、そこで最後の採択だけをウィスビーに行っちゃったというのでウィスビー・ルールという名前をつけることにしたものであります。

その次に、実際に僕が出席したのは、一九六五年（昭和四十年）の万国海法会の第二十七回のニューヨーク会議で、ここで海上先取特権・抵当権条約*草案などを採択して、これを一九六七年（昭和四十二年）の第十二回海事法外交会議にかけるということになった。

それから第十二回海事法外交会議では、もう一つの目

* 海上先取特権・抵当権条約…海上先取特権及び抵当権に関する条約（International Convention on Maritime Liens and Mortgages）三回の改正を行っており（一九二六年条約、一九六七年条約、一九九三年条約）文中の条約は一九六七年のもの。

玉がさっき言ったウィスビー・ルールで、実質的に一九二四年（大正十三年）のヘグ・ルール*を改正する新しい条約を採択する。その外交会議を一九六七年（昭和四十二年）に招集して、先取特権・抵当権条約については一九六七年（昭和四十二年）に採択をするんだけど、ヘグ・ウィスビー・ルール*については、コンテナ船が出てきていて、そのコンテナ船についての責任限度額をどう定めるかが課題となって、一九六七年（昭和四十二年）にはされなかった。

責任限度額については今までパー・パッケージあたり幾らという定め方をしていたんだけど、コンテナが出てきたときに、コンテナ一個がワンパッケージなのか、コンテナ一個で責任限度額が幾らというリミテーションになる

* ヘグ・ルール…一九二四年八月二十五日にブラッセルで署名された船荷証券に関する規則の統一のための国際条約（International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading）

* ヘグ・ウィスビー・ルール…一九六八年二月二十三日の議定書によって改正されたヘグ・ルールを改正する議定書

（International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading）
新ルールで改正されたヘグ・ルールを全体としてこのように称することとしている。

のかという話になる。それはおかしいというので、アメリカなんかコンテナについて、例えばコンテナ一個の中にタイプライターが百台入っているというならパッケージは「百」というカウントをすべきであるという提案を急遽した。

もう一つは、そのことを考えて、ウエート・リミテーション、即ち一キログラム当たり幾らというリミテーションをも別に決めるべきだという提案が北欧などから出てきた。

それらの提案は外交会議に急に出てきたわけですから、その提案方式をとるのかどうかということ、仮にその方式をとったときに、幾らのリミテーションの金額を当てはめるのかということについて、実質的検討をしていない状態で外交会議の場で採択をさせられるのは困るということになった。

その一方で、万国海法会では先のニューヨーク総会で、後の検討項目としてコンテナ輸送の場合の運送人の責任についての新しい条約草案を検討しようということになっていた。

そういう状態を踏まえて、この第十二回海事法外交会議でこの責任限度額を採択するというのは時期尚早であり反対であると。僕は当時日本代表団のアドバイザーでしたが、アドバイザーだけど、外務省の出先がそういう説得力のある発言をできないし、役所からは言いづら

いし、それから学者の中でも鴻先生なども会議に行っていたんだけど、おまえがやれということになって、急遽その反対演説をやったんですよ。

今の外交会議ではマイクは机のところにあるよね。ところが、当時の外交会議というのは、発言者は正面に出ていくんだよ。そこに発言の台があって、メルシー・ムッシュ・プレジドーンと始めるわけだ。

そういうスタイルだから震えちゃったけれども、反対発言をやったんだよ。僕が英語でやっているのを、加藤二等書記官がフランス語のチャンネルで聞いていて、「ちゃんと通じていました」なんて言った。

僕が発言したらすぐイギリスのロード・ディプロックが立って、今の日本の発言をフォローするということになった。後の始末もロード・ディプロックと相談して、これから条文案を詰めることは困難であるから結論は一年延ばすということと決着して、第十二回海事法外交会議第二会期というのを来年開催し、それまでにその問題について内容を詰めるという結論に持っていたわけです。要するに、その点を採択させなかった。

そうしたら、その後、話は飛ぶんだけど、役所の組織からいうと、今だったら考えられないんだが、今、外務省はサブスタンスの権限を持たず、ロジだけを担当してい

るが当時は、海事法外交会議は条約局国際協定課が実質主管課だった。

それで、会議から帰ってきて、次の会期に行くときに、僕に「また発言してもらえますか。」と言ってきた。

だけど、第二会期のときは、海事法外交会議フォーラムだから、形はアドバイザーで行くんだけれど、発言権はあるんだというステータスで行くことになった。で、そこでロード・ディプロックと組んで、新しいウィスビー・ルールをつくった。

普通日本の外務省的発想だと、日本代表团とイギリス代表团が話をするときは、こっちが首席代表なら、向こうも首席代表とかいう発想をするんだ。ところが、ロード・ディプロックは、日本と話をするときは僕と話をする。人に着目するんだね。

山下 先生、最初に先生が発言に立たれるじゃないですか。その段階ではイギリス側と話をされていたんですか。

谷川 いや、してない。

山下 我々が今国際会議を実際やっていてもなかなか難しいところは、発言だけではなかなか上手くないのか

で、やっぱり根回しをして進めていくという必要があると思っているのですが、発言自体にそれだけインパクトがあったということですね。

谷川 いや、根回しする余裕なんかないところで、提案が出てきていた。だから、一か八かだよ。

山下 市岡室長がインタビューをされていた中でも、その辺のくだりが出てまいりまして、私も読ませていただいたんですけれども、非常に印象深かったです。その際は裏で根回しなどをされていたことだろうと考えておりましたが、そうではなかったということですね。

それから谷川先生が海事分野へ傾倒されていくんですね。

谷川 外交会議のほうに突っ込んでいくんだ。

(2) 油濁損害事故と世界情勢

1960年代から

谷川 その翌一九六八年(昭和四十三年)に海事法外交会議の第二会期が行われたが、一九六七年(昭和四十三年)の第十二回海事法外交会議の最中にトリッキーニオン号事件が起きたのですよね。

山下 調べましたところ、トリッキーニオンが一九六七

年（昭和四十二年）三月に起こっています。

第十二回海事法外交会議は五月に行われておりまして、だから、ちょうど事故が起こって、どうしようかという段階でその会議に出られたということだと思います。

谷川 当時、IMCOにはリーガルを扱うセクションはないし、リーガルマターはIMCOマターではなかったわけです。

だけど、あまりにも大量の燃料流出で、イギリスとフランスの沿岸にもすごい損害を与える。特に損害が大きかったのは、流れてくる油を防除する、それから汚染された海岸をクリーニングする、その油を何とか排除しようとしていろんな手を尽くす、そのコストがべらぼうにかかった。

この結果はどういうことになるかというと、一体その処理費用はだれが持つのかという話で、例えば、火事が出たときに消防の費用は、国なり地方公共団体が持つんでしよう。

だから、国か地方公共団体が負担したクリーニングコストその他は、従来の民事上の不法行為責任の体系では処理できないよねということになる。

また、仮に原因者たる船主に責任を負わせるとしても、

例えば一九五七年（昭和三十三年）の責任制限条約があります、その適用を受けようとすると、一船当たりの限度額というのは計算により決められてくる。それ以上には負担しないということになる。

不法行為だといってみても、それだけではとても足りない。それを取り上げるメカニズムを早急につくるべきである。

しかも、海事法外交会議フォーラムに任せておいたのでは、萬国海法会は四年に一遍しか総会を開かないから、それでメカニズムの内容を詰めて四年後に草案ができてきて、それから外交会議を招集してといったのではとっても間に合わないから、IMCOでテクニカルな問題と一緒にこの問題も詰めるべきだとイギリスとフランスが問題を提供したわけです。

そこで、IMCOの中にそのような問題を取り扱うセクションを作ったわけです。

その辺りは日本政府の中で、日本の我々でやっていたのであればそういう対応をしなかったと思う。

海事法外交会議フォーラムをあずかっているのはベルギー政府ですから、しかも当時、萬国海法会の会長のリールさんというのは、ベルギーの副総理、司法大臣、外務大臣を全部歴任した人だから、そうなれば、海事法マ

ターについての管轄はIMCOに行くことになるよね、ということを見通して、その種の問題については、どうせIMCOには能力がないのだから、協力申し入れをして、CMがそのアドバイザリー・コミッティーになるって実質的主導権をとることにした。

そのために、CMの中でその問題を扱う委員会の委員長にイギリスのロード・デブリンを引っ張り出すわけです。これはイギリス最高裁、ハウス・オブ・ローズ*のメンバーをリタイアした人ですが、それを引っ張り出すことにする。そうすれば、イギリス政府は文句言わないからね。

イギリス政府が文句言わないということは、フランス政府も黙らせるということだから、これを引っ張り出して、それでCMとして、そのための条約草案の準備をしましょう、お手伝いをしましょうという段取りを進めた。

ところが、当時のIMCOから見れば、渡りに舟だったわけだよ。スタッフなんて全然いないんだから。

それで、各国政府からこの問題を担当しろと言われたってできるわけないんだけど、やらされることになって、

* イギリス最高裁、ハウス・オブ・ローズ…イギリス議会の貴族院(House of Lords)。二〇〇九年十月以前は貴族院に終審裁判所機能があった。

その点はCMが手伝ってやることにするからというので、とにかく海事法外交会議をやっている真っ最中に主立ったメンバーが全部リラールに呼ばれたわけです。そこでCMの体制をつくったわけです。

しかも、そのときには既に一九六九年(昭和四十四年)の三月に東京で万国海法会の総会を開くという日程が決まっておった。

そこで、さっき出てきたウィスビー・ルール採択のときに完全に決定されていない複合運送、即ちコンテナ輸送が拡大した形は複合運送になる、だから複合運送についての条約草案をつくるということは決まっていたのけれども、今度は更に油濁損害賠償責任条約*草案も採択しようということになった。

その時期は、一九六九年(昭和四十四年)の三月末の東京総会ということになったのです。

しかし、その前に東京の準備は立ち上がっていて、中身についてではなくて、その受け皿として、僕が日本海法会の中にできた事務局をあずかる事務局長で、しよっちゅ

* 油濁損害賠償責任条約…一九六九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)

うその打ち合わせのためにブリュッセルに行っていたわけですよ。

油濁の問題と複合運送の問題を併せて東京総会でやるということになり、それからもう一つ、passenジャーとバゲージについて二つ条約があったのをコンバインして一つにする条約草案と、この三つを採択するということになった。

受け手のほうの事務局長をやっていたから、会議当日には、僕はセクレタリー・ジェネラル・オブ・コンファランスという形で全部の面倒を見なきゃならない。

ヘーグ・ウィスビー・ルールスそのものの採択については、日本の海運界は、そんな重い責任を負うのは嫌だとか、つべこべつべこべ言いやがって、日本としては賛成しなかったんだよ。

賛成しなかったんだけど、投票が終わってファイナルステートメントに入ったときに、首席代表の湯川大使がきつと手を挙げて出ていかれた。僕は、えっ、大使は何を発言するんだと息をのんだ。

そうしたら、「来年の三月には東京で万国海法会の総会が開かれることになっていて、ここにおられる皆さんはおそらく大部分それに出席されるものと思われる。それは日本海法会が準備をしているんだけど、日本国

政府といたしましても十分にこれをサポートするものでありまして、皆さんのおいでをお待ちしております。」という大演説をやったんだよ。

これには満場拍手喝采だった。それで東京総会を迎えて、そこでCLC条約*草案を決めたわけだ。

一方で、IMCOのほうは法律委員会をつくってそこで議論することにして、議論する中身はCMから草案が送られてくる、途中経過が報告される、そういう問題と一緒にやっていた。それから、IMCO自体で公法条約、インターベンション*条約、その草案もつくっていたから、その審議もやっていた。リーガル・コミッティーでそういうことをやることになっておって、そして、一九六七年（昭和四十二年）に最初はアドホックの法律委員会がつくられた。

当時の外航課長の後藤茂也さんが最初の委員会に行って帰ってきて、とっても役人の手には負えない、僕が続けて行ってくれないかと言う。だけど、僕だって、大学に職があるから即断できなかった。

ところが、うまいことか、まずいことか、法学部長はその

* CLC条約…前述の油濁損害賠償責任条約と同じ。
* インターベンション…介入の意(intervention)

とき石井照久先生だったんだ。東大を定年になって、法学部をつくるために法学部長で成蹊大に来ておられて、役所がこう言っているんですけど、と言ったら、「専門分野だから、行け、手伝ってやれ。」と言われたわけだ。

石井先生も僕がそんなに忙しくなるとは思っていなかったからね。まあお墨つきをもらったから、それでIMCOの法律委員会に通うことになったわけですよ。

そういう経緯で法律委員会に行っていたが、一九六九年（昭和四十四年）の三月末に日本でCMJのCLC条約草案が採択された。それを今度はIMCOのリーガル・コミッティーでまたレビューをかけた。

そこで、いろいろな問題が残った。例えば無過失責任、及び厳格責任を適用するのかどうか。責任限度額ほどのくらいにするのか。

それに原子力のように強制保険をつけさせるのかとかいうあたりでいろいろ議論があつたけれども、これは正直言つて対象が油だから合意できたといえるんだな。

特に後のファンドの関係までいくと、はつきりと油の世界だからできたということが言える。

要するに、世界の石油市場、これは生産・精製からディストリビューションまで大部分をメジャーが牛耳っていたわけです。

そして、石油業界が一致して、とにかく問題になっているのだから、我々が責任を負いますという形でボランティアに責任を負うシステムをつくったわけ。

そのシステムをつくってみせて、走り出したのは、彼らとしては「無過失責任を課せられたのではかなわん。」と考えたからで、それで既成事実として、挙証責任を転換するのは構わんけれども、過失責任主義でやれるものならやりたいというので、その原則の下で最初のTOVALOP*のスキームを提示した。これが考えた彼らの発想の原点です。

そのTOVALOPが走り出したので何とかやれるんだなということを見ながら、CMJでも、それを受けたIMCOのリーガル・コミッティーでも、その前提で議論したわけですが、過失責任か無過失責任かという点は、外交会議まで持ち越しになったのです。

これは、責任の性質とか、それから責任限度額とか、そういうものをいろいろと議論をしたあげくに最後には、パッケージで詰めるということで、リラールさんの言葉をかり

* TOVALOP: 油濁責任に関する油送船船主間の自主協定
(Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution)

れば、グラン・コンプロミール*で決めることになり、これについて賛成か反対か、ということになったわけです。

CLCはそこでできたんですが、このCLCの採択会議は、これは当時IMCOが招集したわけで、だから、CMは完全にIMCOの下請、アドバイザーという地位に下がる。だけど、IMCO自身ではできないので、実質はCMがやるんだけど、CMはそういう下請けの地位に下がった。

そこで、ベルギー政府は、第十二回海事法外交会議フオーミュラーによる海事法条約の採択というものはこれでおしまいという結論を出して、ベルギー外務省は手を引いたわけです。第十三回会議はあったんだけど、それは別なテクニカルな問題としての後始末の会議だった。

IMCOが招集するという形でやることになって、この外交会議には僕は当然アドバイザーとして行くんだと思っていたら、外務省は僕が代表代理だ、アクティブ・リプレゼンタティブであるという。どうなっているのかと言ったら、いや、先生に発言してもらわなきゃ困るからだ。変なことになってね。

* グラン・コンプロミール：グラント・コンプロミーズ(Grand Compromise)

このCLCの中身については、特に細かく話す必要があるかな。

山下 私どもが先生からいただいております資料で、海法会誌の復刊十五号というものがございまして、その辺りの中身についてはいっぱい書いていただいていますので、中身の詳細自体はそちらを参考にさせていただければと思います。

それらの他にも万国海法会の百年史とか、その関係資料の中で中身についてもお書きいただいているので、我々は非常に助かっている状況でございます。

したがって、ここでは全体的な概況をお話しいただいた上で、また我々からちよつと質問をさせていただくような形でいかがでしょうか。

谷川 CLCの条約採択会議において、条約の内容について、どういう決着をしたかというと、厳格責任で、責任限度額は、一九五七年(昭和三十二年)条約の倍にした。それで強制保険をつけた。

船主としては、責任限度額が倍になり、なお、無過失責任であるのは、これは負担過重であると言うわけだ。

他方で、被害を受ける可能性のある国、そして自分のところは損害を与えないであろうと思っている国は、これ

では十分ではないと言うわけです。

その両方の主張を取り入れて、このできた条約を補う条約体制をつくるべきであるという決議をするんだよね。

そういう追加の制度を二年以内につくれというわけだ。

それでデブリンと顔を見合わせて、そんなものできるわけがないと言っていた。誰が金を出すのだ、どうやってそのようなことができるのだというのが我々の理解です。

そうしたら、また、性懲りもなくオイル・メジャーが動いたわけです。で、CRISTAL^{*}という制度をつくった。

そこで、こうやればできますよという仕組みをつくってみて、「自分たちはボランティアにやります」と、こう言った。

そこで、おお、そこにサンプルがあるということが分かった。彼らは自ら費用を出す気があるから、条約をつくって負担義務を課せば払うということがわかったので、そういう方向で今度はIMCOのリーガル・コミッティーの下にワー

^{*}CRISTAL…タンカーの油濁責任に対する臨時追加補償制度(Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)

キンググループをつくった。

この作業にはデブリンはあまり関わらなかったんだけど、むしろスウェーデンの、このあと行政最高裁判所の判事になるノルデンセンが引き受けて、彼が中心になって今のフアンド条約のもとをつくったわけです。その原型はCRISTALだったわけです。

CRISTALというのは、ご存じのとおりスキームの頭文字をとってCRISTALと言うんだけど、実は陰でもっと別なことを言っていた者がいて、第二次世界大戦中にヒットラーの指令でやった特殊なスキームがあつて、その名前がクリスタルと言うんだが、あれから持ってきたのではないかという冗談話もあった。

それで、とにかくまずインポーター、海上輸送される一定量以上の油を受け取った受取人に必要に応じて割合的に拠出義務を課して、責任限度額があるがために十分にコンペンセートされない損害について、その拠出金で補償する制度をつくったわけです。

ところが、普通であれば、それで十分なはずなんですけど、片方、さっき言ったように船主側は無過失責任を課せられて責任限度額は倍になる。だから過重だ、こう言っているから、それも鎮めなければいけないというので、限度額が倍に上がった差額の半分について、その拠出金による

基金*からコンペンセートするということも中身に入れた。その後、改正を行ったときにその制度は廃止したけれども、何とか発効に持ち込まなければならぬから、そういう手当てもした。

そのファンドから戻す金額は幾らにするか、割合は幾らにするかとかいうことについては、また駆け引きになっていたが、我が代表団の中に十二月にクリスマスの準備をしなければならぬから、払い戻す割合は五〇%でよいとか余計なことを口走ったやつがいたので、僕は彼に、打ち合わせもなく手の内を明かすような代表がいるのなら、おれはこの問題にはつき合えないと言って発言席から下った。

それで、こういう制度でやるのかという案文を、デブリンが提案した。そして、この妥協案については、原提案に強硬に反対をしている某大国*も、賛成はしないけど反対はしないと言っているとデブリンがばらしてしまった。

実は日曜日に実質的交渉をしているところへは日本代表はわざと行かなかった。向こうは一生懸命、日本代表

* 拠出金による基金…ファンド

* 原提案に強硬に反対をしている某大国…日本の意

を探したんだけど、いない。

最終決着のグループの中に引っ張り込めないというので、先方がいらいらしていたのを、その日の朝、僕との立ち話で「こういうことでまとまったけど、どうだ?」というから、僕が「賛成はできないけど特に反対しないよ」と答えたら「反対はしないと言っている」と言うことをバラして、とにかくそういう妥協的制度ができたわけです。

(3) 強制保険と補償制度

山下

先生、先ほどのお話で、強制保険のアイデアというのがありましたね。それというのは、我々からすると、最初にやっぱり負担の上限を持たせるべきはちゃんと持たせるので、強制保険はつけるべきだという発想があったのかと思ったら、その前の原子力のところでつけていた強制保険から流れてくる系譜になるんですか。

谷川

責任保険の強制という考え方は、原子力が入ってきたわけですよ。それまでは強制保険なんかなかった。

その後、原子力では当然のシステムになり、油の補償の制度でもうまくいっただからといって、今度は何でもかんでも強制保険をつけさせようとすることになる。

政府というのはだめね。どこの国でも。要するに、人の懐の勘定をしないんだよね、制度があつて、うまくいつている状況があるからといって安易にそれを使おうとする。

今、僕は航空でローマ条約の改正についても意見を述べているが、テロの損害を航空会社が持つという条約をICAO*ではそういう方向、強制保険と基金の組み合わせで補償しようとしているのだよ。

だけど、航空会社は、一定のところまでの強制保険までは当然でできると思っているんだね。

できると思っているというのは、保険業界がこういう状況のもとで、ここまでなら持てますというマーケット・キャパシティを示すから、そこまでは保険で処理できるわけですよ。

その上がどうなるかというところがファンドの話でね。油の場合には石油業界が自ら拠出する可能性をやってみせた。

日本にいと石油と海運というのは全然別な産業だと思っているけど、国際的に見れば、オイルメジャーの右のポ

* ICAO : 国際民間航空機関 (International Civil Aviation Organization)

ケット*から金を出すか、左のポケット*から金を出すかというだけの話なんだな。つまりタンカーもメジャーの傘下だからなんですよ。

日本は産業構造上、オイル・メジャーみたいな総合的な企業は存在しないから、石油会社は精製と小売しか行っていない。

石油を運ぶのは全然別組織のインディペンデント・タンカー・オーナーが主だから、その間で喧嘩したり責任の押しつけ合いをするわけだけど、国際的オイル・メジャーにしてみれば右のポケットから金を出すか、左のポケットから金を出すかというだけの話だからね。

ところが、ほかの物質等についてはそうはいかないね。石油でうまくいつているからといって、みんなそれを参考にしようとするんだけど、そうはいかないんだ。

山下 それはやっぱり先ほどおっしゃったTOVALOPとかCRISTAL*があつたから。

それで一緒に走ったからうまくいったということが非常に大きいですよ。時代の流れだったのかもしれない。

* 右のポケット…石油業界の例え

* 左のポケット…石油会社の子会社である海運業者の例え

れども。

谷川 そうだね。

山下 それで、後で触れようと思ったんですけど、HNS条約*にいくと、これは別にだれもバックについていない中で、形だけ強制保険をつけて、その上の基金のお金も関係者から取ろうという制度になっていますが。

谷川 強制保険まではつけられる。それで、何とか危険物を運ばせている荷主に責任の一端を任せようという発想は、まあこじつければできないわけではない。

だけど、同じ油の被害なんだけど、後で出てくる一般船舶の燃料油による損害についてはどう逆立ちしたってプラスアルファを出す手がいないから、下だけの制度でoshiまいということにならざるを得ない。

そんなもの当たり前の話なんだね。

山下 HNS条約の話は後ほどまた出てきますので、ま

* HNS条約…一九九六年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約(International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996)

た触れさせていただこうと思います。

(4) LLMCの改正

山下 大体一九七一年(昭和四十六年)までいきますと、次はLLMC改正の話が出てくるんじゃないでしょうか。

たしかこれは先生が草案メンバーになっておられますね。

谷川 そうそう。

その前に、もう一つ一九七一年(昭和四十六年)のときにファンド条約を採択するための条約採択会議と一つ外交会議が同時に開かれるんだね。

それは何かというと、これが原子力関連の会議なんだ。

核物質を輸送している場合に運送人がその貨物から生じた原子力損害については責任を負わない、それで、原子力損害については全体にチャネリングがありますから、原子力事業者だけが責任を負うという制度が原子力のほうで確立しているから、それとの関係でウィスビー・ルールと原子力関係条約との調整をする条約というものが必要になってきた。

海上運送人は責任を負わないのだということを確実にするための小さな条約をつくらざるを得ない。

その草案づくりが一九七〇年（昭和四十五年）に、これは萬国海法会とIMCOとIAEA*、これらが共同でモナコにおいて一週間会議をやって、そこで草案をつくって、この一九七一年（昭和四十六年）の会議のときに審議にかけたのです。

これは同時に行われた別な外交会議ということになる。議長はリラルさんが両方兼ねているのだけど、僕がなぜかこの原子力の方の副議長になった。最初は、日本が副議長をやれと言ってきたわけです。それはIMOとCMの関係もあったし、IAEAの法律部長が杉原大使だったから、それで日本がやれと言ってきた。

それで、当時ベルギー大使は阿部大使で、阿部大使が首席代表だから「日本が副議長をやれと言ってきていますが」と言ったら、大使が「いいよ。」と言うからオーケーを出した。

そうしたら、議長はもうリラルさんで決まっていて、副議長を決めるのに推薦演説を、スウェーデンのノルデン

センが行ったんだけど、彼の頭の中で日本というのは僕しかいなかったんだよね。

だから、この件の副議長は、単に海上輸送法の専門家であるというだけでは足りず、原子力についてもエキスパートでなければいけない。その両方を兼ね備えているのは日本の谷川しかない。

だから、彼に副議長をやらせろ、実質議長としての副議長をやらせろと大演説をやったんだ。そうしたら、阿部大使からメモがさっと回ってきて、「君、受ける。」と書いてある。それで、仕方ないから、そこで副議長をやらされたんだけどね。実質はあまり働かなかった。審議の場をコミッティーに落として、ドイツの司法省の人にコミッティー議長をやらせて条約案を採択した。

だから、この一九七一年（昭和四十六年）には僕はもう一つの外交会議にも出ていたのですよ。一九七二年（昭和四十七年）の第二十九回アントワープ会議というのは、CMの話で、これはあまり中身のある話ではなかった。その次が一九七三年（昭和四十八年）のCMの第三十回ハンブルグ会議で、LLMC改正問題と共同海損のヨーク・アントワープ・ルールの改正を審議した。

* IAEA : 国際原子力機関 (International Atomic Energy Agency)

この前にUNCTADの同盟コード*の審議が始まるんだね。それが犬井外航課長のときだよ。因みに犬井君とは大学の同期生なんだ。

それで、僕は犬井君に頼まれて、国内で荷主と海運を調整する委員会のまとめ役をやらされた。

そしたら、それをやったんだから、おまえ、ちょっとパリに行ってくれと。パリとは何かといったらOECD*です。

Bグループ、海運の先進国グループの会合でその問題を審議するから出席して日本の立場を説明してくれという。それを引き受けて行ってきたら、OECDまで引き受けたんだから、ジュネーブのUNCTADでの審議も務めろという。

それで、だまされて、ジュネーブでUNCTADの海運同盟コード採択会議まで何遍も行かされることになった。

それを採択したのが、一九七三年(昭和四十八年)のハンプブルグ会議が始まるのと、同盟コード会議がずれ込んで採択するのと同じ時期に重なった、この同盟コードの採

択会議をやっている真っ最中にオイルクライシスが起きたわけです。

このとき、OPECはどこで会議をやっているかというところ、ジュネーブのインターコンチネンタル・ホテルだったわけで、みんなそこへ寄ってきている。だから、代表部は情報を取りにインターコンチに張り付いている。参事官以下ね。

それで、我々代表団の面倒を見てくれなくなったんだ。おまけに、北原大使などは、「この忙しいときに、こんな条約の採択会議なんてやっていいのか、おれ、ちょっと議長に言ってくるよ。」と言ったから、「大使、まあお待ちを。」ということになった。

結局、それはそれ、これはこれで、同盟コードの会議も無事に終わって採択したのだけど、同盟コードに関しては、資料は海事センターの資料室にあると思う。

これは例えば無理方程式を解かされるようなものです。要するに、開発途上国で荷物しかない国にも、海運同盟で一定の利益を与えろといい。他方で、同盟は加盟自由なので、運送手段を持っている後発国も同盟に入れて、メンバーが同盟で得られる利益を確保させろと言ってきた。

これは無理な話で、全然主張の違う者同士を調整しなければならぬ。開発途上国の中にその両方が混在し

*同盟コード…海運同盟行動憲章の意。定期船同盟の行動憲章に関する条約(Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences)

*OECD: 経済協力開発機構(Organisation for Economic Co-operation and Development)

※ サッチアズ .. such as... (例えば...)

それが後になっていろいろ影響してくるんだけれども、少なくともこの同盟コードができて、これがいいよ発効するかというような状態になったときには、そんなものは要らなくなるぐらいに同盟が力を失っていった。

だって、みんなが加入してきたら、それは独占的・寡占的利益を確保する手段としての同盟の意味をなさなくなりますよ。

それから、コンテナ輸送が始まった。最初、コンテナ輸送は港湾整備をやるのが大変だから、開発途上国はうっかり参入してこれないだろうとたかをくくっていたわけだ。

ところが、インターナショナル・ファイナンスはあり余る金をばらばらまいて世界中にコンテナヤードをつくり、それをベースに開発途上国でも海上運送の定期航路を開設できるような条件をつくってしまった。そうになると、もう海運同盟なんて全く意味がなくなった。

だれでもそれに関連している国は全部同盟のメンバーになれるからといって、みんなが入ったら、同盟国と非同盟国との競争にならなくなるんだよね。競争にならないというより、同盟国間での競争になってしまうのかな。

要するに、同盟を組織して盟外船に積み込むやつに不利益を課して、運送の権利を自分たちの仲間だけの船に封じ込めておこうという、そういう発想ができなくなった。

それで、同盟コードはできたけど、結果はそれでおしまいとなった。

それで、同盟コード条約を批准するかしないかというので日本国内でも大変な議論をやった。それでみんな苦労した。それが一九七三年（昭和四十八年）の秋だ。

その後にくくLLMCに関する新条約草案の採択が一九七四年（昭和四十九年）ですが、以前から、一九五七年（昭和三十二年）にできたLLMCは油濁の事故をきっかけに、責任限度額が足りないということになって、改正が必要ということになってきていた。

そのときにその草案をつくるメンバーの中に僕は入っていたが、なぜそうなったかという点、当時、五七年条約を我が国が採用しようとしていた。

油濁の二つの条約に加盟しようというときに、CLCについて言えば、これはLLMCの応用問題ですから、そのもとのCLCにも入っておかなければいけない。

そのもとのCLCに入る際には、国内法としての分配手続、責任限度額をもって基金とする基金の分配をどのようにして行うかという手続を作るのが大変だったんだね。

これは責任限度額を特定財産とする破産手続を作るというもので、それを一つの法律でつくと、百何条にもなるのだけど、そのうち百力条はその分配手続に関する民訴的手続規定ですね。それを作るのが大変だった。

それで、そうした改定規定をつくりながら五七年条約の実態を見ていくと、いろいろなところで欠陥があった。

例えば、一番わかりやすい例を言うと、五七年条約の改正に従うと、責任限度額が仮に一〇〇だとしますね。そのうち、人損についての限度額は、三分の二だか五分の四だかで、残りが物損に充てられる、となっていた。

さて、責任制限を申し立てるには、責任の総額が限度額を超えていることを疎明しなければ手続に入れないわけだが、今や一九五七年（昭和三十二年）またはそれ以前の状態と違って、お客さんを乗せている船なんて、それほどないんですね。お客さんと荷物を積んでいるとかいう船はないわけ。

そうすると、荷物の損害額を幾ら足してみても、なかなか人の損害と物の損害とのトータル損害額を超えることはないの、責任制限手続に入れなかったわけです。

それは人損の分を見込んでプラスした限度額を決めているからであって、人損が現実化していない、一人も損害を生じてないということになると、物損だけで、人損プラス物損部分の限度額を超えるような損害を生ずる事例というのはそれほど出てこないわけです。

従って実際には、責任制限をしたい事件について、責任

制限手続に入れないという、そういうことになる。これはその五七年条約の書き方などの欠陥の一例です。

それで人損の限度額と物損の限度額を別建てに分けてしまえという議論になった。

山下 今の制度はそうですね。

谷川 今、そうなっているでしょう。それはするようにしなければワークしないということで、それは日本が一定のドラフティングの段階で国内法化のための立法作業の経験に基づいてそういう細かい技術的な無理とか何かを全部主張したんだ。

ドラフティング・コミッティーの委員長にはCMのノルウェー人が就いていたのだけれど、彼が私のことを世界中でLLMCについて最もよく知っている男と言っていた。

最もよく知っているというのは、中身の細かい手続的なことについてなのだが、こちらは日本で法務省と一緒にぎしぎしに詰めて、裁判所はそんなことはできませんとか何とかいう点を明らかにしているから、具体的な問題点について議論できた。

それからもう一つは、これは全然手続きとは別の話なんだけど、イギリスからさっきのロード・ディプロックが出てきていて、リチャード・ショーが弁護士をしていた、トウジ

ヨウ丸事件というのがあって、これは船舶の外からサルベージのためにもやい銃を発射して船に網を結着させたときの事件だが、それで損害を生じた場合に、サルベージ業者が責任制限できるかということが問題となっていた。

損害が船舶上で生じたのではなくて、船舶の外からの行為によって生じた損害なのだから条約の適用がない、というのがイギリスの裁判所の判決であり、それがトウジヨウ丸事件といわれて当時は有名になった。

それではおかしいということで、サルベージの際の責任限度額を別に定めるといったような必要に応じた修正を全部行つて、それで一九七六年（昭和五十一年）のLLMCの条約草案をつくつて、まずハンブルグでCMとして草案を採択して、それがMCOのリーガル・コミッティーでレビューされて、そして外交会議にかけられたわけです。

その後に、共同海損のヨーク・アントワープ・ルールというのがありますが、このヨーク・アントワープ・ルールは、前世紀からCM専管で、CMで中身を変えることができる、ルールをつくるという制度になっていて、ほかではとても技術的で手をつけられないから、CMのエキスパートが扱うという形になっています。

今までも改正を重ねてきている。これは僕は直接はかんでないんだけど、東京海上の中西正和君たちが

ずっとフォローしてきて、今では彼はこのルールの世界的エキスパートですね。

それで、一九七六年（昭和五十一年）のLLMCの条約採択会議の開催場所ですが、当時、MCOは独立のビルなんか持ってませんから、今は、ほかのホテルのチェンになってるが、昔旅客船会社が持っていた大きなホテル*があつて、そこで開催したんです。ロンドンのハイウエーをヒースロー空港から走ってきて左側にあるホテルです。

そのときの運輸アタッシェは岩田公正君ですよ。一九七六年（昭和五十一年）が非常に思い出深かったのは、一九七六年（昭和五十一年）からロンドン、パリ、ジュネーブ、ヨーロッパだとそれだけかな、それからニューヨークはもちろんだけど、ニューヨーク、ワシントンDCからと、ファクスが使えるようになったんだ。

それまでは漢テレですよ、漢字テレックス。それで、漢テレのときは、僕は自分で報告電の原稿を書いていた。しかし、もうファクスになったから、おれは歴史に筆跡を残したくないといって僕は書かないことにした。

ファクスができたということは非常に意味があつた。

* 昔旅客船会社が持っていた大きなホテル…当時キナード・ホテル。現在ホリデイ・イン。

外務次官をやってアメリカ大使をやり現在、国際海洋法裁判所の判事をしている柳井俊次君が当時の協定課長だった。彼と僕とで打ち合わせをしておいて、それでファイナルクローズについても全部請訓するから対応してくれということにした。

それで、請訓に当たり、「何ら心得べきことあらば。」と打電したら、心得べきことがなければ打ち返さなくていい、「何らご異見あらば。」と打電したときは、異見があるうと、なかうと返事を打ち返せと。

そういう取り決めたしたりして、それでファイナルクローズについては、協定課内で分担を決めて、全員残っているわけです。

問題がロンドンから打ち込まれてくると、それに対応する草案をつくって、ファクスでバツと送ってくるわけ。

そうすると、そのファクスを貼り付けたジャパニーズ・プロポーザルを持っていつて会議にバンと出すと、ほかの国は、そんな条約の細かい手続などに関するところには全然関心がないから、みんな通ってしまった。

あの条約のファイナルクローズというのは日本製だよ。

ところで、この一九七六年（昭和五十一年）の会議のときは幾つか問題があって、賠償のリミテーションの金額を幾らにするかということが問題だった。日本の立場は、人

的損害については非常に高く、物的損害のリミテーションについては非常に低い。

それで、別室にロード・ディプロックがいて、主だったメンバーがいて、その別室で限度額のオークションを行った。ディプロックが、「おい、日本ももう少し上がってこい。」とか、物損についての金額がどこまで上げられるかが問題となる。すると今度は、ロシアなんか日本を見ていて、日本が物損について上げると、ついて一緒に上げてくるんだ。

それから、日本が人損についてリミテーションを下げる、ロシアもそこまで一緒に下がってくるわけ。

だけれど、ロシアは物損についてあるところから上の金額へは上げられなくなった。日本とイギリスが中心になって進めた。

ノルウェーはじめ北欧は別なシステムの提案を出していたから、おまえらはオークションに参加する権利がないなどといって排除していた。

それから、中国がある程度の規模でハイレベルの代表団が来ていた。これは初参加みたいなので、非常に拡張するリミテーションが低いんですね。そういう中で寄せていったんだけど、なかなか妥協点が見つからなかったわけです。

全体委員会の委員長をやっていたのがスウェーデンのマダ

ム・ブROOM、後のストックホルム高等裁判所長官です。それで、このマダム・チェアーマンの下で、三週間の会期の二週間を終わったところでも結論を出せずだった。

それで、三週目の月曜日にしびれを切らしたスリバスタバーMCO事務局長が主立った代表を招集して、どうするか？って問題を提起した。

そうしたら、イタリーのアマローゾが、ジュネーブで同盟コードの会議のときに結論が出なくて第二会期にずれ込んだではないか、第二会期を考えたほうがいいのではないかと言ったので、僕はばかなことを言うな、まだ一週間あるぞ、今まだ第二会期の話をするのはまかりならんと言ったわけ。それで、スリバスタバはやつと救われたんだ。

それではどうしようかと協議した結果、スモール・ワーキンググループをつくって、コンプライズで、可能な数字を詰めようという話になった。

そのメンバーに日本は最初が入ってなかったんですが、したら、イタリーのアマローゾが、僕に「プロフェッサー、おまえ入れ。おまえが入らなきゃだめだ」と言った。

それで、ロード・ディプロックと僕と、それからノルウェーのセルビック教授とロシアの代表、それから中国の代表と、それからあとだれかいたかな、フランス系が一人いたな。そんなメンバーで一時間ぐらい議論しようというって別室に

行った。

そうしたら、ロード・ディプロックが、「おまえ、まとめろ。」と言う。

それで、まずノルウェーに、「おまえのところは特別なシステムを提案していて、それは否決されているんだから、おまえはこの件について発言権はないよね。」と。中国に「おまえの言っている数字は非常識だ。おまえには発言権はないよね。」という、ふるい落としとして、交渉相手は結局ロシア。

人損については、彼は日本についてきているから、人損は問題は片づいた。物損のカーブをどう描くかという話で、それでロシア代表に「おまえは何が欲しいんだ。」と聞いた。

そうしたら、責任制限額額のカーブに「もう一つポイントをくれ。」という。トン当たり制限額のトン数比例通減カーブの中間に屈折点を増やしてほしいということだ。

「わかった、どの辺だ？」「ここだ」。では、こういうカーブになるね。これでいいかと聞いた。そうしたら、そのロシア代表についている、：ロシアだけそういうときは必ず二人ですからね。一人では来ませんから：そいつが「だめ」と言っている。

それで「ジャバド、お前は黙れ」と黙らせて、ロシア代表に「じゃ、これでいいんだな。」と言ったら、いいと言った。ディブロックにこれでいいかと言ったら、いいよ、と言うから、よしこれでいく、その前にちょっと待てと言った。

そのとき思い出深いのは、スモール・ワーキンググループにアメリカは入っていなかった。アメリカ代表団は何とでかい電卓を三台持ってきていた。

日本代表団は何を持ってきたかという、名刺みたいな紙一枚のカード、当時初めて出た計算機、名刺形のカリキュレーション・カード、それを出して、それで何トンで幾ら、何トンで幾らにすると、ここは幾らになる、ここは幾らになるとポイント、ポイントの数字を出して、これでいいかと確認を求めた。その結果いいということになった。

みんなのぞき込むんだよな、日本がこれをやっていると。僕は計算機を何枚か持っていて、中国代表にお土産とかいって配ったりした。それで梓組はできました。

まあ一時間半ぐらいかかったんだけど、では、招集してくれと言って全体会議を招集させて、我々の提案はこれだ。何トンについて幾ら、何トン以上は幾ら、一トン当たりで幾ら、マックスは幾らという数字を示して、ちなみにその数字で計算すると、何トンの船だったらリミテーション

ン幾ら、何トンの船だったらリミテーション幾ら、人損について幾ら、物損について幾らという数字を示して、これについて各代表団はあしたの朝までに返事を持ってこいという提案をしたわけです。

この過程で、僕は「今や我々は、少し変わった形ではあるが、一粒のパールを発見した。我々はこのパールをケイオス*という名の海の底から拾い上げるべきである。」と表現して、全員による採択を求めた。これに対し、マダム・ブロームは「美しいお言葉*」とお世辞を付けて、明朝までの賛成回答を促した。これで、マダム・ブロームも救われて、あしたの朝まで解散となった。

翌日の朝、各国がそれぞれ賛否を聞かれることになって、皆が賛成、賛成と答える。その中で、日本は東京から返事が返ってきていなかったんだよ。

僕は黙っているわけにいかなくて、ジャパンと聞かれて、「我々は東京が晴れることを期待しているが、不幸にして、今朝はまだ深い霧の中にあり、夜が明けていない。」と言ったんだな。

そこはそれで我々の事情はわかってもらえたわけだ。そ

*ケイオス：Khaos(混乱)

*「美しいお言葉」：「So Beautiful Words」と、谷川談。

うして、その場から出てきたら、ICSの代表が、「おい、東京は晴れたか。」って聞いてきた。

まあ、そういう経緯で妥協案でまとまったわけですよ。

そんなこともあって、その後その会議とは別に四つの小さな外交会議を同時並行で行ったんですよ。

それは既に採択した条約の中で金価値でリミテーションを表示している条約があるわけですが、IMFが金を基軸通貨とする交換制度を定めていたのですが、ニクソンショックでドルと金とのリンクが分離されるわけです。

そこでIMFも金ベースの価格表示と離別することになるわけです。そうすると、基準になるの通貨表示がSDRしかなかった。

そうして、航空では前の年、一九七五年（昭和五十年）にモントリオール条約の改正を行って調整したのです。そのときにSDRを価値表示に使ったわけです。

それにあわせて、航空と同じイキュバレントな交換率を使うと既に存在するCLC*とかFC*とか、そのほかの条約上の価値表示金額を全部SDRに換算し直すことになり、そのためのプロトコルをこの機会に採択すること

* CLC…CLC条約の意。二十二頁に脚注説明。

* FC…FC条約の意。二十二頁に脚注説明。

になったんです。

スイスのムラー氏*が議長をやることになったのだけれど、例えばFCなどについてはスイスはまだ当事国ではなかったから、改正のための会議をやるのに正規のメンバーにならない。

そういうこともあって、二つの条約についてはおまえが議長をやれと、こう言ってきた。

それで、一応本国に請訓しなきゃならないからと回答し、「そう言われているのだけれど、どうすべきか。」と請訓したら、後で聞いたところ、今この部屋で隣に座っている山本草二君とか、後の次官の柳井君*とかが、ちょうど外務省に集まっていて、「さすが、やれ。」ということになって、その旨のファクスが来たわけです。

それで、十分間の外交会議で二つの改正条約を採択した。一つ外交会議十分間というやつをやった。それは「十分間の外交会議」というタイトルで『ジュリスト』に僕が書いています。そのときに、議長を二つやらされた。

そのときに僕はIMFの担当官と正面切って大げんか

* スイスのムラー氏…当時、CMJ副会長

* 山本草二君とか、後の次官の柳井君…両人とも後の国際海洋法裁判所裁判官

した。

IMF協定にディファインされているSDRを基準にすると言ったら、彼はIMF協定ではディフィニションを与えていないという。

そこで今さらそんなこと言ったって、おまえはモントリオールでこの表現で通しているだろう。向こうではいいけれども、こっちはだめだというのはどういうわけだとやり返した。

ここでディファインというのは、これはディフィニションとしてクローズがあるということを言っているのではなくて、実質そこでディファインされているSDRを言う意味であると理解をすればいいであろうと言ったら、IMFはそんなことはできないとか何とか言っただけで、並みいる連中はIMFのオフィサーの言うことなんか聞いてないから、それで賛成といってパッと通してしまった。

そのとき、もう一つテクニカルな問題で、IMOのリーガル・ヘッドオフィサーである、メンザー*がつくった最終条項のドラフトの、「このプロトコルは何年何月何日からIMOにおいて署名のために開放される」というところの「解放される」という表現に問題が含まれていた。

*メンザー…後の国際海洋法裁判所所長

彼のドラフトでは「シャル・ビー・オープンド」と書いてあったわけです。そうしたら、ドイツの代表が、これはおかしいんじゃないか、「シャル・ビー・オープンド」じゃなくて「シャル・ビー・オープン」とすべきだと指摘した。そうしたら、メンザーは「これはシャル・ビーと来るんだからオープンド」だという。

そこで、私が、これは動詞じゃないんだぞと指摘したが、彼はほんとうによくできる、ロンドンにも留学していた、大学で法律の先生もやった経歴の持主だけど、こういう技術的な文法は完全じゃなかったんだね。

それで、僕はメンザーの抵抗を無視して、「これはシャル・ビー・オープンに修正するが、いいか。」「エニイ・アザー・オブジェクション?」と言ったが反対はなかった。

そこで「アイ・シー・ノウ。イット・イズ・ソウ・デサイデッド」と納めた。だから、それでほかのプロトコルもそのころは全部そう直すことになった。

そんなことをやりながらね、だから、最後遊んでいたようなところもあるんだけどさ。

で、一九七六年(昭和五十一年)のときにまたこれで国際的にいろいろやったわけです。

(5) UNCITRAL会議の舞台

谷川 これら四つのプロトコールを一遍に採択したときの相棒がスイスのムラー教授です。最後に、彼と肩を組んで共同で四つの外交会議の閉会宣言をやった。

次に、一九七四年（昭和四十九年）アテネ条約^{*}では、旅客、パッセンジャーと、パッセンジャーの荷物の責任に関する条約会議を行ったわけです。これに行ったのは、首席代表はロンドンにいた岩田公正君です。日本は最初から批准する気はないのだから、旅客の責任制限なんていうのは日本では認められないから、二週間アテネで遊ばせていただいた、それについていったということです。

山下 いまだに法律委員会で、その進展状況みたいな報告をやっているんですけど、日本は全然興味なしでして。

谷川 日本は全然興味ないからね。一九七四年（昭和四十九年）条約をやった後に一九七八年（昭和五十三年）というのが次に出てくるんだけど、この一覧表には出

てこないんだけど、それは一方で海運同盟コードを採択した後、UNCTADの海運委員会がウィスビー・ルールはけしからん、あれはリッチマンズクラブがやっているものと改定を開始した。

片方は開発途上国七十七カ国を含めて百何カ国でしょう。その当時、IMO、IMCOのメンバーというのは五十カ国ぐらいでした。一九六九年（昭和四十四年）当時で言うと、CMR、万国海法会では、その東京総会に入った最後のメンバーがソ連で、それが三十番目です。

だから、それぞれ向こうを向いてリッチマンズクラブだ、と言っているわけです。そんなリッチマンズクラブの組織に運送法について任せておくわけにいかないとUNCTADの海運委員会で取り上げたわけです。

だけど、UNCTADとつき合わなければならないものの、UNCTADにその実質問題をやらせたらろくなことにはならない。UNCTAD事務局は競争政策なんかについても、開発途上国の立場で勝手なことを言うから、そこでやらせるわけにはいかないというのが先進国の立場です。

だけど、UNCTADの発議でそれをやることには反対

^{*}アテネ条約…一九七四年の旅客およびその手荷物の海上運送に関するアテネ条約(Athens Convention relating to the

Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)

できない。

そこで、UNがUNCITRAL*に案件を持ち込んで、UNCITRALで草案をつくるべきであるということになって、それがスタートすることになった。

その前に、UNCITRALでは何をしていったかという、元々ヘグ会議で行っていた動産売買に関する幾つかの条約があって、我妻先生なんかも最初出ていた会議で問題を扱っていたが、アメリカがそんなのはけしからんと言っていた。

国際売買法の中身が気に入らないというのもあって、UNCITRALでやるべきだといって、この会議には日本からは京都大学の道田さんが代表で出ていた。

それで、UNCITRALで海上物品運送条約*草案をつくるということになったときに、道田さんが、当然UNCITRALだから自分が行くものだと思っていたわけです。

そうしたら、外務省と運輸省がそれはいかんと言いだ

* UNCITRAL…国連国際商取引法委員会(United Nations Commission on International Trade Law)

* 海上物品運送条約…海上物品運送条約と呼ばれるものにはハンプブルグ・ルール、ヘグ・ルール、ヘグ・ヴィズビー・ルールがある。
日本で現在批准しているのはヘグ・ヴィズビー・ルール。

した。UNCITRALには僕に行ってもらわなきゃならんという話で、行ってくださいというから、忙しいのと言ったけれど、結局それを引き受けることになってニューヨークとジュネーブに行ったり来たりしました。

ジュネーブへ行ったとき、そのときはまだ寺島君は着任していないから、ジュネーブで僕の担当になったのが、当時大蔵省から行っていた二等書記官で今の衆議院議員の大野先生だった。

それで、UNCITRALの会議で作った草案を基に一九七八年(昭和五十三年)にハンプブルグで外交会議を行って条約を採択した。これがハンプブルグ・ルールということになるわけです。

ヘグ・ヴィズビーがCM-海事法外交会議フォーラムでできたルールだとすれば、これはそれに対するアンチテーゼとしてUNの指導のもとでやる会議で採択したルールです。

この会議は一カ月間ハンプブルグに足どめされてやったのですけれども、このときは寺島君がジュネーブ代表部に行く初代アタッシェとして、ジュネーブに着任をして、そのままハンプブルグに来て参加した。そのときには落合先生とか、南判事とかも出ていたわけです。それから海運局から行っていたのは柳君。

とにかく大変だったですよ。日本の提案は全部否決されたからね。それでも日本は頑張っていたんだ。

これの中身については落合君の報告書がある。ハンブルグ・ルールの採択会議の最後は、大決戦ですから、夜、十一時ぐらいの採択で、最終日でレストランの予約もされていたから、ハンブルグ総領事以下、皆さん、どうぞレストランへと送り出して、会議場に残ったのが、僕と寺島君と宮永君、それと園田君もいたのかな。園田君は外務省出向中だった、これだけが残った。

それでトータルについては勿論日本はアブステインするだろうとみんな思っていたわけです。一番強硬だったから。

それが、「ジャポン」「ウイ」と言ったんだね。そうしたら、みんな「えっ！」というような顔をした。

全部投票が終わってから、すぐに手を挙げて投票理由説明です。投票理由説明の原稿を書いたのが寺島君ね。読み上げたのが僕です。

なぜ日本は賛成したか。中身に賛成したわけではない。国際的なインストルメントとしてこのようなものが多数によって採択されることについては方向性として賛成したのであって、中身について賛成したわけではない。その賛成した理由は、「スピリット・オブ・コーポレーション」に基づい

たものだ、こう言ったものだから万雷の拍手で迎えられたんですよ。

そして、その万雷の拍手を浴びているところに総領事以下食事を済ませた本隊が帰ってきた。後で総領事は不機嫌だったな。

だけど、その後、ギリシャはアブステインしているから、なぜアブステインか。実質問題でこういう問題があるからと言っていたのだけど、だれも聞いてないんだね。

それで、後で七七グループ*の代表が、日本の発言を聞いて感激した、スピリット・オブ・コーポレーションに基づいて賛成してくれた、と謝辞を述べた。

中身に賛成したわけではないから、おれたちは批准する義務はないよということを言外に言っているわけなのだけど、それでもいいんだというわけです。

当時ハンブルグ総領事館にはファクスは入ってないですから、ロンドンから応援電信官が来ていたわけですが、直ちに本国へ経過報告の打電をして、万雷の拍手を浴びた旨の電信を徹夜で打ってもらったわけです。

そうしたら、総領事がこれはAAにしようという。AAというのは外務大臣まで直接上げて読んで下さい、とい

*七七グループ…後進国グループの意

う電報なんです。

冗談じゃない。総領事、それはご勘弁をと、みんなで抑えて、普通の極秘電で打ったのだけれど、そのときはいろいろとね、大変だったんです。

山下 国際会議の舞台において、どういうふう立ち回るのがいいのか、条約策定のやり方としてほんとうに勉強になります。

谷川 これを反対とか、アブステインなんていったら、外務本省に怒られるよ。普通の外交会議じゃなくて、国連の会議だ。しかも、なぜハンブルグで行ったか、旧西ドイツが国連に入った直後で、当時のドイツのシュミット首相の選挙区がハンブルグだったのです。

それで、ハンブルグで会議をやらせてくれといって旧西ドイツが費用負担をしてそこでやった会議だから、これで反対だとか、つべこべ言って帰ったら、これは外務本省に怒られるよ。どうせ批准しないんだから。

その会議については多分落合君が書いていると思うけど、その前のUNCITRALのいろんな細かい条文のやりとりその他については、僕が四回ぐらいに分けて『ジュリスト』に細かく書いています。

ここで、UNベースのハンブルグ・ルールができ上がったので

すが、一方一九六八年（昭和四十三年）採択のウィスビー・ルールを土台にしてCMIの一九六九年（昭和四十四年）の東京総会で複合運送条約草案*をつくって、それをIMCOに送ったのだけれど、UNCITADがそのマターはおれのほうの管轄だといってIMCOが担当することを拒否した。それで、IMCOではその草案を議論しないということになった。

（6）東京ルール

山下 それは先ほどの東京ルールのお話ですか。

谷川 東京ルールです。その東京ルールは、今度はICC、パリに本部のある国際商業会議所で会議所ルールとして採択して、当事者が採用可能なルールとして定着するわけです。

実務は東京ルールで動くのだけれど、その実務をどうするかというのが、今度はUNCTADで議論された。

BグループII先進国グループはネットワーク・システムを基本にして、東京ルールと同じように考えて、複合運送

* 複合運送条約草案 … 東京ルール

の中で、各区分間の固有の運送に関して、事故が起こった場所、そのレグ*に適用される強制的な条約またはその適用可能な国内法に基づいて責任を決めるのだとする。

その事故がこの区分で起こったのかわからないときには、こういうルールによるという形を提起していたわけで、それに関して僕も発言したのだけれども、コンテナ化された荷物が中で傷んでいても、それがどこで起こったかということは現実に七〇％は特定できる。

だから、そういうルールでいいんだ、と言ったんだけど、ノルウェーのセルビックはほんとうに悪いやつで、むしろ統一的なルールを優先すべきであるとか、それから適用可能なレジュームが幾つもあったときには、その一番高いものを適用すべきであるとかいうようなことを主張して、そういう考え方に基づいた提案をしてくる。

僕は一回だけICA Oのリーガル・コミッティーというのに行ったのだけれど、それはまさに複合運送には航空もかんでいるから、ICA Oで調整会議をやるから来てくれというから行ったのだけれど、航空の人の考えている複合運送などは、つけ足しというような感じだから全然問題にならなかった。

* レグ…区間の意

複合運送について、国連、UNCTADとしてのルールをどうするかというので、Bグループ対他グループで対立状態になったわけです。

そうしたら、全くここに悪いやつが現れた、EUですよ。EC、EUはこのでき上がる条約について、EUのような機関が署名権限、批准権限を与えられるべきであるという提案をして、それで、今度はEU加盟国を縛り上げたわけ。だけど、EUにそう言われると、加盟国は何も言えないんだね。

こちらに陰で何とかしてくれよと来るわけだ。何とかしてくれて、おまえのこの問題じゃないかというところ。ノルウェーがそういう提案をしたものだから、逆に取られて、それを認めてやるから、Bグループ提案からおりろという圧力がかかって、ヨーロッパの連中は全部Bグループ提案からおりってしまった。

気がついたら残っていたのは日本だけです。それでも日本は最後までおりなかった。

結局ノルウェー案で決着したのだけれど、そんなものは日本は全く興味を示さないという状態で、結果は、いまだに条約は発効していないということで、先進国も実務は

東京ルールで動いているから、実際のB/L*もみんなそういう格好になっているので、実際には問題にならなかった。

しかも、いろんな思い出があつて、この会議をやっている真っ最中に、国連でストライキがあつて、国連の建物が使えなかった。それで、Bグループ会合をドイツ代表部の建物で行った。

それから、モントリオールに行ったときに、ICA Oのカナダの担当委員が、「ちょっとコンプロマイズ案をつくるので、エキスパートなんだからおまえやつてくれよ。」と言ってきたから「冗談じゃない。おれはICA Oというのは初めて来て、どのように発言していいのかすらよくわからない状態だから、とても私には務まらない。」と言ったら、誰がいんだと聞いてきた。そこでマダム・ブROOMにやらせる。あいつはやりたくてしようがないんだからと返した。

それで、マダム・ブROOMに委員長をやらせたら、得々として彼女は議長をやつて、コンプロマイズ案だというのを持ってきたわけです。それをこういういい案ができたと提案した。

それで、僕は「いや、ちょっと待ってくれ。この提案では問

題の解決にならない。」と指摘した。そうしたら、彼女は「私はあなたと十年こうやって喧嘩してきているのよね。」と言って、キーツとなったが、キーツとなったら、そっちの負けだなと思った。

結局、それは通らなかったんだけどね。そういうことを何遍かやりましたよ。そのマダムとは、僕は仲は悪くはないんだよ。だけど、例えばこういうときでも、悪いことに、全体の議長を、ノルウェーのセルビックがやったんだ。それで北欧はつるんでいるものだから、セルビックの妥協案が出たといって持ってきた。

これがベリー・グッド・プロポーザル、ベリー・グッド・コンプロマイズだから、これをベースに議論しようと言ってきたわけです。Bグループの中の議長がマダム・ブROOMです。

そこで僕は、ちょっと待ってくれと、いいか悪いか、中身を審議しなきゃわからないだろう。いいコンプロマイズだと勝手に決めてもらつては困る。いいか、悪いかというのはやってみなきゃわからないかと、指摘した。

そこでまた、彼女はキーツとなったわけです。結局、これはそういうことでもものにならなかったということです。発効しないということになったわけですね。

* B/L: Bill of Lading の略。運送証券(船荷証券)

これがマルチモーダル・トランスポート*。代表代理として一九七九年（昭和五十四年）から一九八〇年（昭和五十五年）にかけて、二回に分けてやりました。

この会議の後がCMの一九八〇年（昭和五十五年）のモントリオール会議です、こちらでは後にIMOでやることになる海難救助条約案を採択した。

このモントリオールでは、以前に日本で国内制度をつくるかどうかというので、昔大議論をしたのと同じ問題が問題となった。

海難救助について、救助料請求ができるという規定があるのだけれども、そのルールでは、今の商法でもそうなんだが、人の救助については請求できないんだね。人命救助については救助料請求が認められないんだ。

ところが、それをベースに原案が書かれているのに、またぞろセルビックを中心とする北欧集団が人命救助も有償でなければ効果が上がらないから有償にすべきだという提案をして、それとの闘いになったわけですよ。

この問題は日本で昔、船舶が大型化してきて、海難に遭遇する者を助ける義務を履行していると、デマレッジが生ずる。つまり、非常に長時間滞留しなければならな

* マルチモーダル・トランスポート…複合運送の意

いので滞船料がかかる。

そこでどういう現象が生ずるかというところ、SOSを傍受すると、すぐにレスポンスをしないので、しばらく待っていて、ほかの船がレスポンスをして救助にいくと言ったら、すぐ「今傍受した、ご成功を祈る。」と言って、さっさと現場を離れてしまうという状況で、それを何とか経済的に担保する方法はないかという考えてみたのですよ。

それが一九六六年（昭和四十一年）ぐらいのときだ。西村君が海上保安庁政務課にいて、米沢さんが委員長で、海上安全審議会の部会で審議して、ファンドをつくらうとしたときに、助け料か助けられ料かという話題になった。

これはまさに本件の問題に絡んでいるわけです。ファンドについては実際実現しなかった。

普通は運輸省大臣官房の文書課の法規班長さんは法制局のほうを向いて仕事をしてくるはずのところを、彼はこっち向いて仕事をしてくれただから、ついにモノにならなかったんだけど、そこで議論したものをベースにモントリオールで議論して、人命無償救助はシーメン共通の倫理であるという僕らは説明した。

そうしたら、アメリカの代表が飛び上がって喜んで、まさに日本の言うとおりであるなどというって、それで人命救

助有償化の問題は消えたんです。

北欧はほんとうに何を考えているかわからない。悪いことばかりしてくれたね。

結局、その規定は入らなかったんです。入らなかったのだけれど、その規定を原案にして、後で一九八九年（平成元年）に新しい海難救助条約、サルベージ条約の採択会議がありました。

⑦ 1984年のCLC/FC

及びHNS条約採択会議

谷川 片方で一九八四年（昭和五十九年）にCLCとFCの金額を上げようという改正条約採択会議がありまして、そのときに同時並行でHNS条約の採択会議も行われたんだけど、HNSのほうは最初からものにならない形だった、CLC、FCについては、アメリカはまだ入る可能性を持っていたわけです。エクソン・バルディーズ号事故*の前だから。

* エクソン・バルディーズ号事故：(Exxon Valdez oil spill)一九八九年（平成元年）三月にアラスカ湾にて発生した座礁事故であり、一千万ガロンを超える大規模な原油流出事故。

それで、最後のとき、在英大使館は羽生君で、最後に別室で僕とアメリカの代表とがひざを突き合わせて、どいう責任限度額のカーブを引くかという接点の詰めを行っていた。終わりに近いころ、羽生君が飛び込んできて、今訓令が来て、交渉やめ、と言ってきたというんですよ。そう言われたら、それ以上交渉するわけにいかないよね。

山下 要するに、まとめるなという訓令が来たと。

谷川 それがなぜだというのが、これからの話だ。石油連盟*から二人行っていたわけですが、交渉過程について、それぞれ代表団の中で説明するけれど、きわどいところの最後の詰めあたりになると、業界の者にうっかり言うものなら、それはほかの国の同じ業界に漏れてしまうわけだね。

それはできないので、ある程度任せろ、おまえらの不利になるようなことはしないからといって行動しているんだけど、状況がわからないもんだから、変なところで変な交渉がなされているなんていうことを通産省に言いつけたわけだよ。

* 石油連盟…以降石連とも表記

そうすると、通産省が、闇交渉をやめさせるとかいう圧力をかけてきたから、もうアメリカとの交渉はやめるといふ電報が入ってきた。

それで、どこまで詰まっていたかというのは、後で石海協の者に言ったのだよ。とにかく今はCLCがこのようになっていて、FCがこのようになっていて。だけど、CLCのこのラインを上げて立てる、同時にこういうカーブを引くことで、アメリカとどこでクロスするか最後の交渉をやっていたのだよと説明したんだ。

そうしたら、石海協も「あつ」と言った。それだったら石油業界も御の字でしたという。おまえが余計なことをするから、できるものができなくなったのだと言ってやった。

そのときは、海運界も不可解な動きをしてくれたので、これも、もうおまえらを相手にしないと書いた。

そのときはそういうこともあって、この制度はつくったんだけど結局うまくいかない。それに加えて、アメリカが入らないという話になった。

これをやっていたのが一九八四年（昭和五十九年）です。その後にエクソン・バルディズ号事故が一九八九年（平成元年）に起こった。この事故が発生したら、アメリカ国内はとてつもないけど新しいCLC/FC、そんなものには入れないということになり、これらの条約に入っていない

けないということを国内法で明文で決めたわけなんです。

それはオイル・ポリューション・アクト九〇*です。

これは裏の話ですが、当時のブッシュ大統領が我が国の国際的メンツが失われたけれども、仕方がないといって法律に署名したそうです。ほんとうはCLC/FC入るつもりがあつたんですね。そういう交渉をしていたわけだ。

少しさかのぼるのだけれど、一九七九年（昭和五十四年）に第十三回海事法外交会議というのがあった。これはさっきのSDR切り換えのプロトコールです。

今まで海事法外交会議で採択した条約がまだいろいろ生きているわけですが、それらの金価値条約をSDRに切り換えるためのプロトコールを採択する外交会議を最後に第十三回海事法外交会議として用意した。

このときはさっき言ったスイスのムラーが会議の議長、そして、僕が全体委員会の委員長で開催することになった。この二人は、SDRのエキスパートということになっているから、ベルギー政府からのご指名だったんですよ。

この第十三回海事法外交会議を無事に終えまして、

* オイル・ポリューション・アクト九〇： Oil Pollution Act of 1990 (OPA90と略す)。エクソン・バルディズ号の原油流出事故を契機として、一九九〇年（平成二年）に制定された米国の油濁法。

副議長兼全体委員会の委員長の立場で、歴史あるフォーラムにおさらばするという役割を果たしました、これは私の人生にとっては一つの区切りだったのかなという感じがいたします。

次が一九八四年（昭和五十九年）のHNS条約ですが、これはできなかったわけだが、他方で、一九八四年（昭和五十九年）から一九八五年（昭和六十年）にかけて、またUNCTADで、海洋法の中に船舶の国籍についてのジュネーブ・リンクの要求の条項があるわけですが、海洋法条約に盛り込むときは詰め切れなかった問題について、後始末として、船舶の登録要件に関する条約をつくるということになって、たぶん二会期、ジュネーブに行ってきた。

これがまた順番にやっていくもんだから、内容が前後矛盾していたりしている。

例えば「船舶の国籍はフラッグを掲げている国にある」という条文がある。これは海洋法にもあるのだけど、ドイツの改正後のフラゲンレヒト*では全く逆転していて、ドイツでつくった船舶について、ドイツ国籍を取得して、ドイツの登録簿の甲部に船舶表示と抵当権表示の部分の記

* フラゲンレヒト…旗国法(Flaggenrecht)

載をAに残して、Bのそれ以外の登録の部分はクローズして、それをドイツとパナマとの協定に基づき、パナマで第二船舶籍として、フラッグを掲げる権利を与えて、そして、船員の資格も、構造上の要件も、パナマの資格要件で走っているという協定を結んで、本来ドイツ船がパナマ国旗で走るという形を認めた。これが便宜地籍ですね。

それをオーソライズする条文を入れてしまったわけです。そうすると、その船の国籍はどこかというところ、旗を立てているパナマかという問題を生ずる。

それ自体は海洋法とか船舶登録とかの関係ではそれで問題ないかもしれないが、私法の適用についての旗国法の適用といったときに、どちらの国の法律を適用するのかという問題になる。私法的にこの船舶の国籍はどこにあるんですかという問題は、何も解決されていない。ますますわけがわからなくなってしまう。

実際にOPCファンドで早い時期に出てきた船の事故で、問題となったタンカーがなぜかレジスター船主はスイスの銀行、そしてオペレーティングしているのはフランスのオペレーティング・カンパニー、それでレジスターは、もちろん第一次的レジスターはスイスにあるのだけど、二次的レジスターがパナマにあつて、それがまたさらにマダガスカルの国旗を掲げて航行していた。だれが責任主体で、

これにフアンド条約が適用になるのかならないのか、そういう極めて複雑怪奇な現象を生ずる。

一体なぜそんなことが起こっているのかねということは、IOPCの場で議論しても、最初はわからなかった。

そうしたら、UNCTADに行ってみたら、その議論が始まったわけだ。ああ、そうかというので、それから調べたら、各国がそれに類することを許可しているんだね。

フランスでさえ、フランスザシオンの船舶登録法、新しい登録法でさえ、もとの国籍を問わないとか、そういうことを認めるような法制をしているということになって、混乱の極にあるわけですけども、そこで何回か事務局とやり合ったり、七十七代表とやり合ったりした。

長谷 UNCTOS*の話をUNCTADで受けたというのが何かあるんじゃないですか。さっきUNCTADだと途上国に有利になるといった、うるさい議論がされるという……。

谷川 うるさい議論がされるのだけれど、UNCLOSについて、本来のやるべきところを細かいことをやらないで、

* UNCTOS: United Nations Convention on the Law of the Seaの略。海洋法に関する国際連合条約。

みんなほうり出したから、その後始末をさせられているわけですよ。

UNCTADがジェニーン・リンクで手を挙げたわけだ。このときは一九八〇年（昭和五十五年）、一九八五年（昭和六十年）とジュネーブへ行きました。このときの資格はスペシャルアドバイザーです。本件は国連固有マターだからアドバイザーで。

その後、一九八八年（昭和六十三年）、一九九一年（平成三年）にUNCTADの海運同盟コードのレビュー・コンファランスというのがあって、これも何ということはない。

そして、一九八九年（平成元年）にサルベージ・コンベンションの条約会議があった。これはIMOの主催で開催したわけです。

僕の友達でイギリスの海難救助の有名な仲裁人であるブライスさん（故人）が、イギリスの主席代表である最高裁判所のロードを、補佐して出席していた。ブライスがロードをご教育申し上げるんだけど、ご教育が間に合わないものだから、本質論で間違えたりする。

例えば救助をするかしないか、救助させるかどうかという判断については、その船舶を利用している者にも判断権を与えるべきであり、沿岸国はその船舶に対して救助

を命令できるようにするべきだというのがフランスの主張だったわけだが、それに対してイギリスのロードは、確かにそのとおりだなんて言ってしまったわけです。

それで、僕の友達ブライスは真っ青になっていたわけよ。すぐに僕は、ロードはそう言ったけれども、海難救助すべきかどうかというのは、実は財産権の処分の問題です。したがって、オペレートしている者に財産を処分するしかないかという判断をする権限はないはずだ。だから、今の発言は理論としてはおかしいと言ったんです。

そしたら、イギリスのブライスが、勘弁してくれと合図を送ってくるんだな。フランスは絶対その主張を撤回しなかったけれど、さすがにロードは、その後二、三回ちょっと発言をしながら、さっさつさつと軌道修正したね。

うまいなと思って見ていたのだが。おまえ、あんなこと言うてくれるなよってブライスさんにはうらまれた。こういう問題は、割に技術的理屈としてはうまくいくんです。

ただ、フランスの沖合いで幾つか事故があったものだから、フランス政府としては、それにサルベージを絡めて、被害防止の義務を課そうといったよこしまな考えで提案をしてくるから、公法マターと私法マターがクロスして、その辺の整理がつかない、あるいは整理をつけないというフランスの立場というのがときどき出てくるのだね。

フランスも法務省とか、外務省が出てくるとだめで、ENA*出身の財務省の役人が来ると、しっかりしている。ただし、ドイツとオランダとスウェーデン、この司法省は信頼できる。

山下 今でもドイツなんかの担当はやっぱり司法省が出てくるんですね。割としっかりした発言で、論理的な発言をします。

谷川 論理的な発言だけど。ときどきその論理が間違えていることがあるけれど。(笑)

それで次がパリ会議です。その前にリスボンで先取特権・抵当権条約草案、あるいは船舶仮差押条約草案とこのをCM¹では扱っています。

これは採択会議はIMOとUNCTADの共同で行った。一九九三年(平成五年)に採択会議を行った。これは落合君が行っているかな。アレストは江頭君が行ったのではないかな。これもIMOと共催でやったんですね。

あとは、運送状に関する統一規則だとか、電子船荷証券だとか、さっきのヨーク・アントワープ・ルールとか、これ

* ENA: フランス国立行政学院(Ecole nationale d'administration)の意。

らはCMJのルールとして採択しておしまいというものでした。

(8) 1992年のCLC/FC改正条約採択会議

谷川 その後には、今度は一九九二年（平成四年）のCLC/FC改正条約採択会議です。このときは日本サイドは、石連は担当理事の住吉さん、彼はすべての夜の予定をキャンセルして自宅待機をしてくれた。

金額をどこまで上げるかという点が重要でしたから。そのときに、一つの敵は船協だった。

長谷 そのとき、住吉さんは会長だったんですか。高橋さんが専務理事で……。

谷川 住吉さんは、石連の運輸委員会の委員長だ。それで、高橋さんは行っていたんだけど、彼はPIMA*で、しかも、自分が出ないのに後から報告を聞いて、自分が聞いたような報告を書いてくれたからね。

* PIMA : 石油海事協会 (Petroleum Industry Marine Association of Japan)

このときは、勝負は一晚でついたんです。第一日に午前中、議長はだれとか、副議長はだれとか、どういう委員会をつくるとか何とかやって、午後、金額を上げるについて、日本は一定期間シーリングをかけると言ったわけです。

それは最初のCLCの出発のときに懲りていたからで、最初のCLCのときはアメリカも積極的だったから、アメリカも入るから日本も入れといわれて、それで日本が入ったら、アメリカは入らなかったんだ。

そのときのアメリカの担当の者が、これから日本に行くんだけど、何をお土産に持っていきたいかなどIMOのSOLAS*事務局長だった篠村さんに聞いたというんだ。すると、篠村さんが、お土産など持っていかなかったから防弾チョッキを持っていけと言ったとか。

CLCにアメリカが入らなかったために、初期の基金は日本が四十何%負担したんですね。それではかなわんと言うので、今後は一定のパーセンテージ以上は負担しないようにシーリングをかけるという提案をしたので、それを何%にするかといった話で集中砲火を浴びていたわ

* SOLAS : (The International Convention for the Safety of Life at Sea) 海上人命安全条約

けです。

そのときに当時のロンドン参事官の小野君に「ちょっとゴルバチョフの行きつけのレストランの予約を取れ。」と言って、「こいつとこいつとこいつに声かけろ。」と頼んだ。

すると、主だった国の代表全員が予定をキャンセルして六、七人集まった。そこで、一体日本は何が欲しいんだと聞かれた。シーリングでこういう金額だと答えた。

そうしたら、フィンランドのモットラーニーが、いや、日本が言う金額には支障があるが、その半分の金額だったらリーズナブルなのかもしれないけれども、全体の体勢はそのシーリングに反対しているんだから、ここまで上がってこないか、という数字を示したのだよ。

それで、僕は、いや、そこまではいけない。しかし、さっきモットラーニーが示した中間の数字は、イツ・ビューティフルだな、とこう言ったんだ。それ以上もう会話なしだったよ。

それで、翌日、朝、集まれといって、夕べこういう話だったと伝えた。

そうしたら、久しぶりの外交会議だから、外務省条約局から事務官が来ていたんだが、実質決着してしまった話を聞いて、「外交会議ってこんなもんなんですか。」と言っていた。それで、イツ・ビューティフルの話を、

高橋君は、恰も自分がその場にいたように報告書に書いていたりしていた。

そのときに訓令上のリミット、それから、それを前提にした非公式のリミット、即ち、ここまでは譲ってもいいというリミット、のほかに住吉さんと手を握ってここまではいいですよ、私が何とかしますという約束の数字があつて、通産省は通産省で、関係者を全部集めておいてくれたんだね。

それで、この金額ですと僕が言ったら、たちまち結構ですとの返事が返ってきた。

だけど、金額については、今度はもう一つ金額、即ち、CLCとFCとのバランスについて船主協会がつべこべ言ってきた。

現地の理事が押さえてくれたのだけれど、僕は、そんなことは船主がつべこべ言うことではないじゃないかと。自分たちはこれ以上持てないというならいいがバランス上石油がここまで持てというのは船主の言うことではない。

石油のほうから、おれはここまで持つけど、下を持つおまえはもう少し上がってこいという請求はできるけれど、下で出す者が、上の上がり方が高いとか低いとかという、そんな発言権はないはずだと言ったのだけれど、そういう理屈が船主協会は全然わからなかったんだね。

帰ってきてから、今度は国際的な石油メジャーが船主に対して新しいスキームをのむのであれば、チャーターパーティーをリニューしないと云ったんだな。

そうしたら、船主側はばたばたとおりてしまったね。それで、石井大次郎さんが飛んできて、彼は船協の業務委員長だから、「頑張っていたんだけど、実はこういう理由でオイルの提案をのむことにいたしましたのでご了承願いたい。」と言うから、「話は聞いた。だけど、おれは了承はしない。」

以後、船主側が責任の限度についてつべこべ言ってもおれは一切聞かない、それでいいな。」と言って追いついたのだよ。それ以来、勝手な理屈はきけないと船主側に責任の限度について物を言わせてない。

つぶれてもいいから頑張るというなら、それはまた考えてやるけどねと言っただけ。

それが九二C/LC/F/Cの関係ですね。あのときの住吉さんには感謝したな。通産省もよくやってくれた。

次は一九九四年（平成六年）、海法会のほうはシドニー会議です。ここで僕はなぜかC/Mの副会長になったわけです。一九九六年（平成八年）にL/L/M/Cの金額の改定問題があった。

それからHNS条約採択会議で、HNSのほうは、あな

たは成り立ちも全部ご存じだろうから特に言うことないけれども、L/L/M/Cは別室で黒板に罫線を引いたのは僕だった。

山下 何となくお話は伺っています。ここ以上はダメと大きなバツ印を黒板に書かれたのではなかったでしょうか。

谷川 法務省から行っていた事務官なんかも、別室に僕を探しにきて、「あれ、これは何ですか」と言ったから、「おれが線を引いたんだ。これでいくよ」と言ったところ、みんなは「何で、そんなところで」と驚いていた。そのときはカナダのポップと僕と、イギリスのレンで決めた。だから、今のファンドの議長をやっているカナダの……。

山下 ライザネック。

谷川 ライザネックが「この数字が」と言って数字をもって来たら、ポップが「もう数字は決まっている。おまえの数字は要らん。」と彼に言ったんだ。それ以来、ライザネックは人の顔を見ると、おまえが線を引いたと言うんだよ。

山下 お話を聞いている限り、イギリスがずっと主体的

な動きをしてきていたのですが、このポップさんのところからカナダが力を持ってきた感じなのではないでしょうか。

谷川 そうね。まあ人によるがね。

山下 やはりそんな感じの人柄なんですね。で、どちらかというと、北欧が足を引っ張るという……。

谷川 足を引っ張ったり、そうでなかったり、ノルウェーのセルビックなどがいたときは、彼らが足を引っ張っていたね。セルビックって民法の先生だからね、海運の実質問題については全然だめなんだよ。

きょうはそこまでしておこうか。

山下 そうですね。ここから先は、基金の設立そのものとか、その辺のバックグラウンド的な話をぜひともお聞かせいただきたいと思っています。

谷川 それをお願いします。

山下 どうもありがとうございました。お疲れさまでございました。

(以上)

Oral History

国際海事分野オーラル・ヒストリー

谷 川 久

第5回インタビュー

日時:

平成 21 年 1 月 21 日 14:00～17:00

場所:

日本エネルギー法研究所

テーマ: 国際機関関係

Ⅱ. IOPC基金への関与

- (1) IOPC基金の設立
- (2) 初代事務局長の選出
- (3) 理事会
- (4) 事務局人事
- (5) 内部監査委員会
- (6) 総会議長
- (7) ナホトカ号事件
- (8) 1992年FC条約の補償限度額
- (9) 1996年HNS条約

【インタビュアー】

国土交通省海事局総務課危機管理室長 山下幸男

国土交通省国土交通政策研究所 諏訪達郎

東京大学先端科学技術研究センター特任研究員 山本健太郎

【インタビュー時出席者】

国土交通省海事局総務課油濁補償対策官 大嶋孝友

国土交通省国土交通政策研究所研究官 佐藤真純

(肩書きはインタビューの時点)

Ⅱ. IOPC基金への関与

諏訪 では、前回の続きとしまして、国際油濁補償基金*の事務局についてのお話ですとか、あるいは国際会議における折衝の進め方、などについても最後にお話として伺えればというふうに考えております。どうぞよろしく願います。

(1) IOPC基金の設立

山下 では、私、山下のほうから、少し前回を振り返ってまとめさせていただいて、それからIOPC基金の関係のお話に進めさせていただきたいと思います。

前回のお話ですと、国際分野、国土交通省の特に海事分野における業務に、いかに谷川先生が関与してこれ

たか、特に万国海法会ですとか、CMIを通じた海事法外交会議、それから国際海事機関、その他運送にかかわるような会議へのお話を全般的にしていたいただきました。

したがって、今回は私ども、特に私の室で担当しております油濁補償基金、IOPC基金関係の業務について特化した形で、少しお話を伺えればと思っておりますので、よろしく願います。

少しIOPC基金の歴史的な流れを整理してみますと、IOPC基金というのは、一九六九年（昭和四十四年）に船主責任に関する六九CLCというのが採択され、それに対応する基金条約として一九七一年（昭和四十六年）に七一FC条約が採択されます。

一九七五年（昭和五十年）に六九CLCが発効して、翌年には日本に適用されたという形になり、また七一FCにつきましては、一九七八年（昭和五十三年）に発効し、日本はそのとき同時に適用の対象となっております。そのときにちょうどIOPCの七一FCをもとにした事務局が創設されています。

その後一九八二年（昭和五十七年）には、運輸省職員的第一回目が派遣されております。以後六九CLC、それから七一FCにかわる条約として、九二CLC条約、

* 国際油濁補償基金：IOPC(The International Oil Pollution Compensation Fundsの略)。IOPC基金、IOPCファンドと呼ばれる。

それから九二FC条約というのが一九九二年（平成四年）に採択されておりまして、それが実際に発効するのが一九九六年（平成八年）になります。

それ以降、二〇〇三年（平成十五年）には追加基金が採択され、二〇〇五年（平成十七年）には追加基金条約が発効してくる。以上が、IOPC関係の一連の条約の流れではないかと思っております。

この間、資料に基づきますと、先生のほうは、当然前回のお話からいきまして、採択に至る過程で、至るところで関与していただいているわけなんですけれども、組織的には七一FCの理事会の議長を、手元の資料で見ますと一九七九年（昭和五十四年）から一九八一年（昭和五十六年）、それから一九八五年（昭和六十年）から一九八七年（昭和六十二年）の間お務めいただきました。

その後、ちょうど時期としては追加基金ができたあたりから、内部監査委員としてのご活躍をいただいておりますので、この辺について少しお話を伺えればというふうに思っております。

まず最初に、IOPC基金が創設されるに当たっての動きでございますけれども、当然採択に向けた六九CLC、それから七一FC条約についての作業については、これまでお話しいただいたように非常に強い関与をしていただ

いているわけなんですけれども、具体的にこの基金をつくるに当たって、だれがどういう役回りをし、創設される組織体をどうするみたいな話やメンバーを誰にするかなどについて、どのような決まり方をしたのかもわかりましたら、教えていただければと思います。

まずイギリスを中心に運営されていたということではなかったのかなという話もありますけれども。

谷川 その辺は必ずしも正確ではない。

CLCそのもの、それからFCそのものの成立の過程はこの前お話ししたとおりなので、条約自身はとりあえずできたわけですね。

できたのけれども、その過程でみんな適当に、裏でいろいろごまかしをしていた部分もあって、絶対に適用にならないけれど見かけのいい条文などがあるわけですよ。

安全航行等に違反していないことを条件として、船主に対するリファンドのような条項を適用するとなっているが、これはアメリカがそれをぜひ入れようというから入れたんだけれども、それは絶対に、実際問題が起らないような条文になっている。

これはノルウェーの司法省と僕が組んで、そういった中身の形の条文にしたのだけれど、もうそれは篠村さんのようなわかる人からすれば、「何だこれは、あること自身、

全然意味がないじゃないか。」と言われるような、意味がない条文を入れたんです。

そんなことがあるのだけれども、それはさておき発効するところからいきますと、まず日本は六九・七一条約セツトで入ることになる。

山下 そうです。

谷川 そうでなければ意味がないということです。

それで、この条約はアメリカが入るから日本にも入れという外圧があつて、それを受けて日本が入ったんだけど、アメリカは入れなくなつてしまつたんだよね。

山下 はい。その通りです。

谷川 そのときには、一九九〇年（平成二年）より以前だが、アメリカはなかなか入れないという状況になつていて、それでは九二に向けての基金に入るか入らないかという話もあった。

これはこの前話したが、アメリカが入らないものだから、「おれたちが入るから日本も早く入れ」と言った者から「日本へ行く際に何か手土産を持っていたほうがいいかな」と相談された、篠村さんが「防弾チョッキ着ていけ」と言つたんだよ。

そのぐらいアメリカ抜ききの日本の負担が大きかつたんだ。国単位で見れば個別コントリビューター、輸入量に依じて負担割合を設定した場合に日本の負担が四〇％を超えてしまふ、企業単位でも負担割合が大きい、というような状態が最初に出てきたわけです。それはまさにアメリカが入らないからなんだよ。

そういうこともあつて、最初は石油業界、石連*なんかも、何でこんなに負担するのか、しかも日本の事件、事故というのはほとんどなくて、外国の事件や事故が先行するものだから、何で日本がヨーロッパの事故のためにこんなに負担しなければいけないのだとか、何だったらいっそ脱退しろとか、そういうことを言う者も出てきた。

業界のトップの人たちはわかるんだけど、そう言つては悪いけど石油海事協会レベルぐらいのところで、石連のトップのところで議論しているレベルの話とでは落差がある。

業界全体を考えて、細かいことは言わないで、とにかく日本はどどまらなければいけないんだということを認識してもらふ点では、石連のトップはわかつていた。

特にトップの中でも石油会社のトップで、本来石油会社から育つてきた人もいるし、商社から来た人もいるし、例

* 石連・・・石油連盟(Petroleum Association of Japan)

えば興銀から入った社長さんとか、こういった方はみんな話せばわかるんですよ、国際的な位置、日本の置かれてある地位として、日本の石連の、あるいは個別石油会社の個別的利害を超えた判断というものが必要だということ。

それを外務省がきちんと詰めないし、しかも、この前言ったけれどHNS条約のときもだけど、役所も運輸省と通産省っていうそれぞれの枠、通産省の中でも石油精製課だけが判断する立場にあるものならそんな問題はな

いんだ。
だけどHNS条約では個々の物質ごとに担当課が違うから、そういう統一した判断を政府のどこができるのかっていうところが、またなかなか難しい問題を含んでいるんですけれども、それは置いておいて、日本が当初からのCLC・FCのメンバーとして発効するということが、発効条件その他からいって確定した。
これは重要なことであった。

(2) 初代事務局長の選出

谷川 ところで、ウィスビールールは一九六八年（昭和

四十三年）、一九六七年（昭和四十二年）発効？

山下 ウィスビールールは、一九六七年（昭和四十二年）ですね。

谷川 ウィスビーはそうだね。ハンブルグ・ルールの採択会議は一九七八年（昭和五十二年）の三月で、雪が降っていた。

そのとき、三月だったと思うけれども、FCの事務局が発足するに当たって、事務局長をどうするかということが問題になったわけです。そのときに、日本は、日本からは出さないという方針だった。

それでハンブルグの採択会議のときに、ドイツ代表団の中のガンテンから、日本は事務局長を出すのかというふうに聞かれたんですよ。そのときは日本からは出す気はないと、どう考えたってコントリビューションの割合からいって日本は圧倒的に多いからね、だから日本が出すというならガンテンはおりる、出ないという。

だけど日本が出さないならガンテンが立候補したいという、これはドイツ司法省の参事官です。

山下 そうですね、ドクター・リヒハート・ガンテンですね。

谷川 ガンテンがそういうから、わかった。日本はそれをサポートするよと、こう言ったんだよ。

そうしたら、その後だれがどう動いたかよくわからないんだけど、中山さんっていう人がいたの知ってる？

山下 いや、存じ上げません、初めて聞きますね。

谷川 中山さんという船舶技官で、IMCOに出向していて、長くIMCOの事務局にいて、当時は日石のタンカー会社にいた人が、立候補するといってきた。

CLCの会議、特にFCの会議のときは、彼は代表団のメンバーとして出てきていて、それで、民間のTOVALOPという自発的コンペンセーション組織と、その後FCをにらんでつくったCRISTALという組織の日本側受け皿としてPIMAができたときに、PIMAの事務局長をやっていたわけです。

当時、石油業界が通産を通じて、外務省に申し出たのだと思う。

当時ロンドンのアタッシェは小和田君で、小和田君から国際電話がかかってきた。実は日本から事務局長候補を出すと言ってきたので、北欧の、例えばノルウェーとかスウェーデンにその旨の働きかけをしてくれないかと、そういう依頼が外務本省から出てきているのでやってくれとい

う。

今どきになって話が違うじゃないか、日本は出さないというからガンテンが出て、関係国を回ってお願いをして、日本にも来て、日本はサポートするといってセットしていたはずなのに、今になってそんなことを言うのは困るって言ったんだけどね、とにかく本省はそう言っているからお願いますというので、まあとにかく電話だけするよといって、ノルウェーとスウェーデンに電話したんだな。

この電話をするのもおれは本意じゃないんだけど、電話しろという本省、本国の指示だから電話はするけど、あまり気にしないでいいよといって電話して、受け取った両国も「今さらそんなこと言われたって。」という感じの反応だった。それでも結局一応立候補したんですよ。

それで第一回目の総会で選挙をするわけだが、そのときの日本政府代表は小村公使で、その前OEC代表部において、ロンドンに行って、後のブラジル大使をやった。彼は非常にうまくやってくれたよ。

総会でのプレゼンテーションの際に、日本はビゲストコントリビューターだからといって、そのことを条件に、絶対的にこれでなければならぬということを行っているわけではないとか何とか言いながら、非常にうまくスマートに振る舞ってくれた。

それでガンテンに決まったんですよ、まあそうなることはわかっていただけね。

山下 一応選挙は行われたのですか。

谷川 選挙はやったんだよ。

山下 それはちよつと初めて我々もお聞きしました。

谷川 大変なことだったんだよ。選挙をやつて、それでガンテンに決まったんだ。それで当時のIMCOの事務局とというのは、今の日本大使館の建物ですよ。

山下 そうだったとお聞きしています。

谷川 FUND事務局はその中に一部に部屋を借りて、まず出発するわけです。

そのときに、事務局に日本人職員を派遣することになった。それはどのような関係で、だれが連れてきたのかはよくわからないのだけど、もとは石油業界だと思われる、ユネスコ等にもいた者をナンバーⅡで送り込もうと石油業界がいていた。最初は小さい所帯だったから、これがまた少し変わった者で、何かガンテンとうまういかなかったがたがたしてね、二年ぐらいでやめてしまったのだけど。とにかく、発足のときから日本職員はいて、ナンバーⅡだった

のです。

山下 こちらにはどうしても国土交通省、もとの運輸省から派遣したつていう資料しか残っていなかったですが、そういうことだったのですね。

谷川 うん、その後にやっぱり運輸省本省から派遣しようという話で、それで土橋君が行くわけです。

それが一九八二年（昭和五十七年）でしょう。

山下 はい、そうです。

（3）理事会

谷川 それで最初は、七一条約の中では、ある程度の規模になるまで理事会というものを置く必要はないといったんだけど、結局一九七九年（昭和五十四年）から置くことになったんだよ。

山下 そうですね、最初は、一九七八年（昭和五十三年）はファンドのアセンブリーだけあって。

谷川 アセンブリーだけあって、それで最初の事件、アントニオ・グラムシのときは、そのアントニオ・グラムシを取り

扱う、処理するための小委員会をつくって、僕が議長をやって、スウェーデンが被害国で、その代表で出てきたのがヤコブセン。

それでヤコブセンもメンバーに手を挙げたから、おまえの国は利害関係国だから、おまえはメンバーになる資格はない、ただしオブザーバーで出ることについては認めると、こう言った。

そうしたら、おかしいな、それはスウェーデン政府は別に利害関係者ではないんだけれどもとか何とかぶつぶつ言っていたけど、そういうふうに決めるからそうすると言って、彼を排除したんですけどね。

そのうち、いよいよ理事会を置くんたということになった。

そうしたら理事会議長は日本からということ、日本政府も僕にやれということ、僕がやることについては、ほかの国も全く問題はないという話だったんです。

そこへまた中山さんっていう人が出てくるわけです、通産省が推しておるとい話だね。そうしたら運輸省は、今さら何言ってるんだ、運輸省の先輩であるかも知らんけど。

山下 そうか、運輸省の先輩でもあった、そういうことです。

谷川 だけどそんなのはだめだといって、それは国内的に処理してしまった。それで僕が初代議長なのです、理事会の。

それで、例えば余計なお世辞や挨拶なんていうのは理事会では一切やらないとか、ビジネスライクにすべてを進めるとか、そういう癖をつけた。

それでやっただすけれども、それが一九七八年（昭和五十三年）から一九八一年（昭和五十六年）まで、これは内規上二期以上できないからね、それで初代を二年つとめた。

二代目はイタリアです。イタリア、二番目のビク・コントリビューターだったから。

それでだんだん回していったら、第五代になったらフランスの番になるんだよね。フランスが議長ということになると、ドウエが一応候補者になる。彼は非常によくできると、彼のフランス語というのは実にきれいなフランス語だが、言っている理屈が強引なので、評判はあまりよくなかったのだよ。

そうしたら、イギリス、それからドイツ、その次にたぶん北欧の代表が来て、おまえもう一遍理事会議長をやられと言ってきた。

僕がそうはいかないだろう、ローテーションでやると決めたのではないかと言ったら、「おまえ、ドウエが議長になってもいいのか。」って言うんだよね。(笑)

彼がなったら困るから、それを阻止するにはおまえが復活する以外ないのだって言われたので、「ああそうですか。」といったが、そう言っている以上は日本は引き受けるべきだということになって、それでもう一回議長をやらされるわけです。

その後イタリーも議長をやっているけど、二回議長をやるということの先鞭をつけたのは僕なのです。

これはもうドウエが議長になるのを阻止するための人事だったということですな。まあ理事会議長としていろいろ事件の処理もあったけれども。

山下 ちょうど一九七九年(昭和五十四年)、一九八一年(昭和五十六年)をやられて、そのときが、先ほどおっしゃったガンテンというのが事務局長をやっていて、一九八五年(昭和六十年)から始まるときにはヤコブセンにかわりますね。

ここはディレクターの交代というのは、順番とか何かそういうルールに依るもののですか。

谷川 いや、ガンテンは、要するに本国のルールで司法

省に戻らなければならなくなった。出向してきているから、もとの司法省の立場が優先する。

司法省の立場というのは単なる役人の立場ではなくて、裁判官としての、立場の問題でもあるわけで、ある一定の時期に元の地位に戻らないと上へ上がれないし、マックスまでやってやめるともう裁判官としては先が見えなくなるということ、本人自身が戻る意向だったわけです。

今度の事務局長のヤコブセンは、スウェーデンの司法省の、やはり同じような立場の課長だったね、あのときは国際課長だった。

その前の前の国際課長がノルデンセンで、彼は七一条約の起草については中心になってまとめた男ですよ。ノルデンセンと僕は非常に親しい。彼は後のスウェーデンの行政最高裁判所の判事です。

その次の国際課長が有名なマダム・ブロームだな、これが後のスウェーデンのストックホルム高等裁判所長官。ストックホルム高等裁判所の長官というのは、スウェーデンの司法部内では最高裁長官の次に偉いんだよ、裁判官の中では。彼女は僕と同年です。

その後任として国際課長をやっていたのがヤコブセンで、彼は僕らと一〇歳違う。

山下 ということはヤコブセン氏が事務局長になったとき

に、比較的若い時期になっているのですね。

谷川 そうそう、課長でしたから。それで彼はいつまでやるかと聞いたたら、彼もガンテンと同じような立場に立たされることになるわけです。

山下 司法省に戻るか、戻らないかと。

谷川 司法省に戻らなければ裁判官としてはもう続かないのでスウェーデン国家公務員としてはリタイアせざるを得ない。

どちらをとるかということで、彼の判断は正解だったんじゃないかな、ストックホルムに戻ったってそんなに偉くはなれないと思う、同じ国際課長でもノルデンセンやマダム・ブロームほど活躍はできなかったんですよ。

それで彼は居残ることになるが、居残ったら今度はいつまでもやめない。彼をやめさせるときは、僕は直接は関与していないのだが、彼に最後の引導を渡したのはポップと落合君ではなかったかな。

山下 そうなのですか。

谷川 彼に対してぐずぐず言わないでもうやめろと言に行ったときに、ポップが落合君を連れて行って、二人で

申し渡したと聞いている。そのときはもう僕はいなかったからね。

山下 この前かわったばかりだから、二〇〇六年（平成十八年）ぐらいですかね。

大嶋 二年前くらいです。

山下 二〇〇六年（平成十八年）だから、ほんとうに長期政権したよね。

谷川 理事会議長をやっている間に扱った事件の一つが、フランスのタニオ号事件なんだけど、これについてちょっと触れておきたいのは、要するにフランス政府は、政府の請求についてはなかなか引きおろせない。

これは日本と同じようなところがあって、理事会でどう処理するかという話になったときに、僕はフランス政府が特別求償権を放棄して、基金に対してだけ請求をするという形で、他の債権者と同一歩調をとってやるということをおののなら、ここで一括処理ですぐ支払い*ができるような方向で決着するが、フランス政府はそれをのおかといったら、ノーというわけですよ、それはフランス政府の

* 一括処理ですぐ支払い…一部支払いの意

主張上、ノーと言うことはわかっていたんだ。

そこでフランス政府が一部支払いに応じてしまうのかなということを感じていたのは、当時日本の代表団の中にまじって行っていた弁護士の小川先生です。彼は理事会に出ていて、僕がどうさばくかと思って見ていたわけ。

そうしたら、請求取り下げを引きかえ条件にしてのむかどうかと言ったら、ノーといって返ってきた、ではもう今会期では結論を出さないとって解決を一年延期したわけです。

その間に為替変動がありまして、そのすぐあとにフランス政府は、ファンドと同じ立場で物を考えるということになったのだけど、それを決めるのに一年の期間があつて、その一年の経過のために、ファンドは実質支払額を減殺するというのが替変動の実質効果を得たわけです。

最初に僕が一括処理の提案をしたときは、僕の立場は日本政府の代表ではないから、議長だから、日本の内部的インストラクションには反する結果かもしれないが、そうならないことを見越しつつ処理しても良いわけで、小川先生は、僕がその提案をした途端に「あつ」と言ったんだよね。

まさかそういう形で事件処理を延期するとは思わなかったといっていた。

しかしそうなることは、言われてみればそのとおりだとしても、向こうが、だれがどういうふうに出てくるか等を考えながらやらないとうまくいかないんですよ。

最初のころはそうしたやりとりを経て、理事会で適当にうまい方向へ持っていく様にセットするとかいうことはあり得たのだけれども、だんだん当事国が多くなってきて、事務局がだんだん拡充してきたので、事務局がシナリオを書くようになったところ、だんだん事件のおさめ方が変わってきた。

僕は必ずしも被害を受けた国の言っていることがすべてだとは思わないことを前提にしているが、被害を受けた国と同一歩調をとっておくほうが事務局としては楽だから、事務局はどうしてもそっちにぶれるんだよ。

その理屈で言えば、事務局の中で評判が悪いということになるのだけれど、まあいろいろない出があります。

(4) 事務局人事

谷川 あとは、事務局に土橋君が行って、次に和田君が行って園田君と続いていた。

最初はそうでもなかったんだけど、だんだん、おれ

のところからも人員をとれとか、最後のほうになってくると、事務局の中から昇進させなきゃなんという話がでてきた。

そういう話になるとヤコブセンは弱いんだ。それで面倒くさかったのは、大須賀君のときは彼が余計に心配してくれていたからよかったけれども、彼は法学部ではないんだよな。

山下 そうだったんですか。

谷川 うん、だから海法学会のメンバーにしたりしても、ヤコブセンは出身学部の形式的なところでみて、あれこれ言われたりした苦労もあった。

長谷部君のときには、下からの人間をあげたいと思っている、だから日本からずっと継続してポストに部長職をとるわけにはいかないということで、CMのシンガポールの会議のときに、ポップとヤコブセンが来て、そういう事情にあるんだけれどもどうしたらいいかというから、「そんなもの簡単じゃないか、上に上がるポストを一つ作ってやればいいんだろ。」と言ったら、「それを作っているのか」と言うからね、「そんなもの必要があるなら作ればいいじゃないか。」と言った。

それで、「わかった。」ということで問題は片づいたんです

よ。一遍はね。

片づいたんだけど、もう一人、形式的にもナンバーⅡになりたいやつがいて、その処遇をどうするかという問題がまた中で出てきた。

そうだったら、今度は僕のところには相談に来ない。中でがたがたやって、それなりの形になったんだけど、長谷部君は、形の上ではナンバーⅡではなくなったんだよな。

山下 そうですね、やっぱりそういうふうに日本から長くというところを責められたり、それからやはり経歴的には言いながら、対外的には公募になりますので、それなりの人材を日本からもやはり送らなければいけない。

先ほどお話がありましたように、そうすると法学系をやはり送っていかないとなかなか難しいということにもなってくると思います。

谷川 人選については、それなりの資格を持っておるといふ形をつくっていかねばならないな。

山下 そうですね。なかなかそういう意味でいうと、やはりある程度先を見越した戦略的な布陣の敷き方というのはあるのだと思うんですね。

ところが日本の人事制度と、必ずしも少しマッチしない

ところが難しいところではあると思います。

谷川 これは全然別なんだけど、大須賀君がね、昔からよく知っているーMOの総務部長、元駐日イギリス大使の次男の男が、「ミスターオオスガっていうのは実に英語がうまいな」と、イギリス人がそう言って褒めていたよ。

山下 それくらいのレベルだとさすがにいいんですけれども、なかなかそのレベルは行かないですね。

谷川 それから、ここに出てこないんだけど、一九八一年（昭和五十六年）から僕は総会の第一副議長になって、ずっとやめるまで第一副議長の職にあった。

山下 ちょっと、そこは抜けてみたいで済みません。

谷川 これは日本、イギリス、フランス、イタリアといった大抵出国からはとにかく総会議長は出さないという形で考えていたから、最大拠出国代表の僕が第一副議長でずっと居座っていた。

ファンドは変わったけどね、七一ファンドから九二ファンドに変わっても。

山下 そうですね、七一基金から九二基金へと。

谷川 九二ファンドでも、あれは象徴みたいなもので。あれは落合君が引き継いだんだろう。

山下 そうです、本来であれば、落合先生もそのまま藤田先生に引き継いでいただくのが当初のアイデアはあったんですけれども、総会議長等が言うには、やはりセカンドにいるアフリカ勢が第二副議長でいて、第一議長がやめた後に、藤田先生がみんなに知れ渡っているのであればそのままつけるんだけど、まだ十分には知れ渡っていないので、順番をやはり気にしたほうがいいということで、第二副議長にはなっていたいと思いますので、いずれは第一副議長に上がっていただきたいということでお話をしています。

谷川 あれは象徴的なものだからね。

山下 日本を外すという話はないんだと思うんですけど、日本のそういう立場を失わせるというのはみんな考えてはいないと思うんですけれども、国際的な多少の儀礼は尽くしてということかなという感じはしています。

谷川 それで僕は、二〇〇二年（平成十四年）で「はい、もうおしまい」ということであいさつをしたのだけれど、そうしたらファンドの中に内部監査委員会というものがで

きて、投票したら委員にトップ当選しちゃったものだから断れない。それも二期というからやった。

ーOPC基金についての日本政府の代表としての役割は今回で終わるという挨拶をしたときに、「オールド・ソルジャー・オンリー・フェーシングアウト*」と、言ったんだよ。

その後今度は監査委員に当選したら、カナダ代表の一人が、「オールド・ソルジャー・ネバー・ダイ」とつぶやいた。
(笑)

(5) 内部監査委員会

山下 内部監査委員には、一応政府の代表として出ていただく形ではなくて、個人の資格で出ていただくという形になるんですが、実態が実は我々あまりよくわからなくて、どういう雰囲気なのかなとか、その辺のお話をお伺いできればと。

谷川 内部監査委員会は非公開で、内規上、内部のやりとりは外へ漏らさないということになっているからね。

* オールド・ソルジャー・オンリー・フェーシングアウト…「老兵は消えゆくのみ」の意

山下 だから、どういう雰囲気で行われているかも含め、我々には知りえない訳ですね。

谷川 これをつくるとき、誰がこんなことを考えたのか良くわからないんだけど、イギリスなんかが中心になってこれ考えたんだと思うんだけど、要するにこれは、一つにはヤコブセンに対する牽制があったんだと思うんです。

これが発足することになったときに、ヤコブセンがいろいろなルールや何かのドラフトをしたりする過程で、なるべく権限をファイナンシャル・オーディットに絞らせようとするわけです。

だけどそれに対して、後でいろいろなところで、このファイナンシャル・オーディットだけがオーディターの権限ではないよというようなことも言ってます。

山下 立つ人、立てない人がいるということでしょうか。

谷川 それで、要は継続性をどうするかという話で、今の議長スチュアートは、なりたくてなったんだね。でもとにかく、それとカナダのサンは保険屋さんだからね、会計の分野でもエクスパートだから。

それでイギリスから別枠で出ているファイナンシャルのオ

ーディターとしてのエキスパートみたいな者で、そういう機能が主だから、その分を別枠でというか、その中に特別枠で、そういうふうにな人数を増やしたらどうかとか、提案もあったんですよ。

だけどオーディターの役割はファイナンスの問題だけではない、したがってそんなことをする必要はないと言った。

監査委員会の中がどういうことになっているかというところ、ドイツは司法省から局長であった法律屋さん、僕も法律屋。それから、コッポラーニは役人なんだけれども、あれはE N A出身の財務省の役人で、フランス官僚の中ではもう最高のレベルで、法律も十分。これが、コアだな。

片一方の、カナダは保険屋さんを推してきたし、アメリカから来たのはよくわからないが、あとスチュアートでしょう、それとイギリスのファイナンスの専門家、これは会計の面からのアプローチをしていく。

そこをまたどう調整をするかというのは、もう法律的に見てどうかとか、随分もめた問題があったのですが、それは油の受取量のレポートを出さない国に対してどういうサンクション*をかけるかという問題です。

レポートを出さないということ自身を認めれば、制度破

* サンクション：sanction（制裁）

壊につながるわけだよ。

そんなことはできないということはわかっているし、それに何らかのサンクションが必要だということはわかっているけれども、現行の制度の形として作ってしまった以上は、後からサンクションをかけるといっても、全部が飲んでくればいけないけれども、そうでなければサンクションはかけられない、法律的にはそうなんだということが法律屋以外の人にはなかなか理解できないんだね。監査委員会で決めればいいじゃないかと、総会決議で決めるとか言うが、総会決議で決めただけなんだ。

ではその国がレポートしないから、その国で起こった事件について、その国の被害者にサンクションをかけることができるのかというと、これは全然別の問題だろうと、それは条約で決めておかなければそんなサンクションをかけられるわけじゃないのと言っても理解しない。

そういうことをわからせるのに随分時間がかかる。まあそんなところですね。

山下 大きな問題なんですよね、今もう本当に。

谷川 これは大変な大問題ですよ。制度設計をするときは、国の責任は受取量のレポートをするだけ、あとは債権の徴収、その他については、国は当事者としては関

与しない。

油の受取量をファンドに通報するという義務を負っているだけなんです。締約国の義務を非常に軽くしてあるわけですよ、行政的に締約国に負担させられてはたまらないので、財政的に、何も政府が金を出す話ではないよということできちんと仕切っているのに、その基本的な通報義務すら履行できない国が、わけもわからずラティファイ*して入ってくるから困るんだよね。

それを報告してくれないから各拠出者*の拠出割合を算出するための母数が出ない、その拠出割合を計算できない。これを計算するための母数が決まらないという話になる。

そんなことになるとはだれも考えていないからね、仕方ないなという。

山下 引き続きどういう取り組みをするかは、要するに条約改正なりをしないとできないということは、みんな大体わかってきました。

谷川 やっとわかってきた。

* ラティファイ : ratify (批准)

* 各拠出者 : 個別石油受取業者の意

山下 やっとわかってきて、そうすると、その改正手続きは、加盟国が百幾つまで膨れた中でするのは難しいと。ただ、何も手立てをとらない国に対して、もう何もできないとするのも難しいだろうとこのことで、何らかの手立てを工夫してみようと努力しています。内部監査委員のほうにもう一段考えてくれという話をお願いをしているような状況になっています。

谷川 例えば、要するに通報する義務を負っている国が債権者になるような事故が起こったときに、その国に対してコンペンセート*しないということまでは行けるかもしれないと言ったんだ、それ以上はだめだよって。

山下 今検討が進んでおりますのは、コンペンセートしないというところまでは言えないだろうと、「留保する」までは言えるんじゃないかといって。

谷川 誰に対して、その国に対して。

山下 国に対してですね。

谷川 国の債権だけね。

* コンペンセート : compensate (補償)

山下 国の債権、そうですね、支払いを猶予するというか、その報告が出るまでの間、国に対してですね。

谷川 国に対して。その国の被害者、個々の被害者にはできない。

山下 そこは難しいですね。そういう意味では、今おっしゃっておられるような内部監査委員の役割というのも、非常にやはり大きいんだろうなと思っているし、事務局に対する、先ほどおっしゃった牽制みたいなのはやはりあるということからすると、ぜひともやはり日本からこの委員に入っていくっていただきたいということで、二期続けて、ちょっと長い間お入りいただいて、助けていただきました。

その後、落合先生に上手く引き継いでいただき、我々としては非常にありがたいなというふうに思っているところなんです。

谷川 ヤコブセンは僕にいちやもんをつけられるのは嫌なんだよね、だからそうならないように何とかやるんだけど、彼も何だか理屈が上手なようで、そうでもないんだな。頭がよくないところがある。

だけれど今度の件では、大分僕の発言を気にしていた。というのは、彼も司法省出身の、法律屋だから、僕の方

が法律的な考え方や理屈はわかるから、僕を気にしながらやっていた。

(6) 総会議長

山下 先生、少し総会とかの議長さんとかのお話がいただければと思っているのですけれども、九一FCのアセンブリーでの、最初の段階でジョーバン・ブレッドボルトに交代したのですね。

谷川 ブレッドホルトはデンマークの、当時海運局長です。

山下 海運局長だったんですか。

谷川 彼はIMCOの法律委員からずっと出ていたのですよ。彼と僕は仲がよくて、いろいろな極秘情報をくれたりね。

大して極秘でもないのだけれども、本件と関係なく、海難調査なんかで行っても、なぜノルウェーが国際船籍をつくったと、デンマークはなぜ別な形でそれをフォローしたのか、スウェーデンはなぜそれをフォローしなかったのか、といった問題の背景となる理屈なんかを教えてくれる。

デンマークが国際船舶をつくったけれども、あれはノルウェーと違うんだという。もとの税制が違うんだと。

だけれどデンマークについて言えば、もしここでそういう優遇税制を採用しなければ、デンマーク最大の産業というのは海運ですからね、彼らはデンマークの国籍を捨ててしまう。

既に第二次世界大戦中に彼らはアメリカに逃れた経緯があるから、超優遇税制を作り出して、半分は船員に還付するけれども、半分は船主に還付するような形の税制を作らざるを得なかったのだという。

しかし、そのことについて、ほかの産業との関係でそれでいいのかという点については、そこは大蔵省が目をつぶってだまされてくれたんだという。そういう話を全部教えてくれるわけです。

この件でスウェーデンは、既に国外で得た所得については課税をしないという一般的な制度を持っていた。したがって、それ以上の制度を導入することはスウェーデンとしてはできなかったのだという。ノルウェーはなぜあのような仕組みになったのかという点も説明してくれた。

そういう北欧の中の違いとか、そういうような発言は極めて貴重な情報なんです。彼はその後、脳梗塞で、ちよつと言語、手足が不自由になって、それでやめたんです。

だからずっと彼が議長をやっていた。

山下 一応記録によりますと、七一の議長として、一九七八年（昭和五十三年）から一九九四年（平成六年）までされているんですね。

谷川 そうそう。それで彼はパイプなんだよ、理事会議長の僕は当時シガレットです、ガンテンは吸わないんだ。だからガンテンに言わせると、もうスモーキング・チェアマンに囲まれて、スモークド・ダイレクターだとか言ってる。（笑）

最初のころ、WHOのほうから通達が回ってきて、会議場内禁煙をリコメンドするというサーキュラーが回ってきていた。

だから僕が、「IMCOの事務局からこういうサーキュラーが来ている。これはリコメンデーションだから、アナウンスして諸君らに伝える、おしまい。」と。

それは理事会でやって、すぐ続いて今度は総会があった。

ブレッドホルトが、「スモーキングについては、先ほどの理事会議長の発言をエンドースする。おしまい。」と、それで僕らが吸い始めるんだよ。初期のころはそういう。

山下 余談ですが、先生は大分お吸いになっていたんですか。

谷川 僕にたばこを吸うことを教えたのは西村康雄、駒場の二年生のときだよ。試験が終わって、学友会の理事会があった。

終わった日でもう眠くてしようがないよと言ったら、じゃあこれ吸ってみろといって、クールか何かを彼は吸っていたから、それを渡されて。

それ以来僕は病みつきになったが、彼は後でやめて、僕にまだ吸ってんのかとか何とか言うんだから、人に教えておいて何言ってるんだ。

それから僕はやめようということ考えたことはなかったですね、十年前までは。十年前になぜやめる決心をしたか、国際線に乗れなくなってしまったのだよね。

最後までエアフランスが頑張っていたんだけど、それもなくなってしまうって、だからその前は大西洋を渡るのにコンコルドに乗ったりしていたね。

なぜコンコルドに乗るかという飛行時間が三時間だからね、それに乗って、飯食って、デザートを食い終わると目的地に着くわけだ。だからその間吸わないで済むからさ。

しかも当時、もうイギリスでも禁煙運動が広まっていて、

ニコパッチを最初はただで配っていた。

ロンドンで、非常に安くニコパッチのセットを手に入れたものだから、それを買ってきて、処方どおりよりも時間をかけてやめたわけです。

これはうまくいった、それ以来吸うって気にならないからね。

山下 ではそのシガーを吸われるブレッドホルトさんの後に、一九九四年（平成六年）から、先ほどのお話しにもありました今度はコッポラーニさんが就任されたのですね。

谷川 コッポラーニは今、フランスの財務省にいる。それでおもしろいのは、あなたは気がついていられるかもしれないが、国によって会議に代表として出てくる母体となる役所が、違うんだよね。基金では日本は運輸省ですし、それからイギリスも運輸省だよ。

山下 そうですね、今もそうですね。

谷川 今もそうですね。ドイツ、オランダ、スウェーデン、その辺は司法省、デンマークは運輸省の海運局長。ノルウェーは海運省と外務省とが統合されて、いつまでも旧海運局長がやめなくて、そこから出てきている。

フランスは基金の代表が海事省ではない。IMOのリーガル・コミッティーは海事省が人を出していて、ドゥエが出てくるのだが、ファンドに関する限りは財務省です。

山下 財務省ですね。

谷川 イタリアは海運局かな。

山下 イタリアは、今は海運局上がりのアタッシェが中心となって出てくる人が多いですね。

谷川 イタリアは最初海運省だったんだが、ところがジェノバで油濁事故が起こった後、その者が環境省の局長に異動して出てきて、この間まで言っていたことと違うことを言っていた。どこの組織から出てくるかで主張が違ってくる。フィンランドはわりに環境省の人が多いかな。

山下 我々もIMO関係だと他国も運輸省、国土交通省系のメンバーで出てくるんですけども、ファンドについては、おっしゃるとおり司法省や、ほかの組織が出てきていたりしていて、バラエティーに富んでいるなと思いますね。そうすると、やっぱり持っている知識なりが異なりますね。

谷川 バックグランドが違う。

山下 バックグランドが違いますからね、若干議論がずれ違うところがあるのかもしれないですね。

九二のファンドになってくると、今度はカナダのポップさんが最初の議長なんですかね、これは一九九七年（平成九年）。その後、今度は内部監査委員になりましたジョン・レンさん。

谷川 ジョン・レンね。

山下 ポップさんの後にレンさんとなり、その後なぜまたポップさんに一旦戻っていますね。

谷川 あっ、そう。

山下 ええ、レンさんが一九九九年（平成十一年）と二〇〇〇年（平成十二年）をやって、その後ポップさんが二〇〇〇年（平成十二年）からしばらくやっていた形になって、その後にライザネックに替わっているんですかね。

先ほど出ていましたポップさんとかレンさんとか、その辺が昔の……。

谷川 ポップは女王陛下の弁護士だからね。

山下 そういう立場もあるんですか。

谷川 クイーンズ・カウンスル*という偉い弁護士だけれど、担当は海運担当の一流の法律屋さん。

(7) ナホトカ号事件

山下 あと、ナホトカをぜひともお願いします。前回のお話のときにお届けしている資料の中に、ナホトカを一部、細部についてお伺いできればというふうにしておりました。

これは一九九七年(平成九年)の一月二日の日に事故を起こしておりまして、二つの船体に割れて、かなりの油が残っていたというところでございますけれども、最初にお聞きになったときというのは、どのような状況だったのでしょうか。

谷川 いや、まず「良かった」と思った。なぜか。事故は冬の日本海だから流出した原油は、拡散する、雲散霧消ですよ。

それまでの経験では油濁事故はクルード・オイルの事故で、ヘビー・ディーゼル・オイルの事故というのは、カナダの

沖合で一件あっただけ。

だから当然そうなると思っていたら、あれは重油だった。まずそれが第一の誤算。

だから流出油が固まりになって丸くなるなんていうのは考えてもいなかった。

それと、重油に不凍液を混入してあったんだね。だから重油が固まって海底に沈んでいつてくれないんだよね、二つに折れた船体の中からいまだにぶくぶく出ている。

実はアンチ・フリージングの薬液をまぜた重油だったんだ。その辺が全然誤算だった。重油の防除対策の経験というのは誰もないのに、この事故が起きてしまったわけですよ。

事故処理についてはいろいろな問題があって、言いたいことはあるけれど、大体あんなところで陸上から橋をかけるという提案があったが、あれは偉い人が思いついたからその顔を立てなきゃならないから、それに活躍の場を残すんできなことだったけど、そんなばかなことやらなきゃいいのと言っていた。あれで余計に時間がかかった。

事件そのものから言うと、もちろんナホトカ号はあれが最後の航海だったんだね。ロシアの船級協会では、特別にあの航海を最後にする条件で合格させていたんだよ。

シンガポールで修繕していたが、わざわざシンガポール

* クイーンズ・カウンスル : Queen's Counsel (英国勅撰弁護士)

まで検査に出向いて、特別に許可を出している、そういう船。

だから非常に程度が悪いっていうことはUKP^{*}も知っていたんですね。だけど、船主の持っているフリート全体から見ると特別な例で、全体のフリートの中の一つとして、引き受けていた。その結果があのような事態になったわけだ。

だから最後のセトルメント^{*}のときにも、日本政府としては、あれは七一ファンドの事件なので、求償、責任制限阻却事由がわりに容易に認められる形の事件ですから、責任制限を主張しているけど、これは責任制限を主張できないケースであるということで攻めたわけです。

船主が責任制限出来ないということは、Pも責任制限できないから金額について責任を負わなきゃならない。そうすると油濁基金から払う必要もない。求償しているけれども。

ところが、それについては再保険者がロイズで、ロイズは全部をカバーするなんてことはとてもじゃないけどのめな

^{*} UKP : United Kingdom Protection and Indemnity

Insurance

^{*} セトルメント : Settlement(示談)

いう。Pとしてはロイズが吞んでくれない再保険者が吞んでくれない以上は折り合うわけにはいかないという事になった。

ところが日本サイドにも問題があって、あんな余計な費用をかけた処理をやっておいて、国の債権について請求書を出してしまった。

そうすると会計法上、請求を出した時点から五%の遅延損害金がつくわけだ。

そして請求額の増加は走り出したら止まらないから、財務省も手をつけられないわけだ、そういう請求を出してしまった以上は、どんどん債権は膨らんでいくわけだし、どこかで手を打たなければならぬ。

早くしろと言われるし、最後はPの代表とひぎ詰め談判やった。あるところで手を打ったんだけど、それ以上はちょっと。

山下 それは、先生はどういうお立場で巻き込まれたということになるのでしょうか。

谷川 非常に微妙なんです。一応は会議メンバーとしての日本政府代表としての立場であるがと同時に、日本政府代表としては何とか片づけて払ってもらわなきゃ困るからね、そういう立場と両方絡んでいた。

その前の日にファンド事務局とPーでセットしている金額、それではちょっと足りないからだめだといって、Pーを呼び出して交渉したのだけれども、上乘せはあんまりとれなかった。

山下 なかなかその辺は、政府代表として正面でやる話だけではないので難しいですね。

谷川 難しいんですね、さっき、ヤコブセンにおまえは利害関係国だから小委員会のメンバーに入れないといって排除した話をしたが、ブレア号事件でイギリスとか、フランスの事件とか、スペインなんかも、会議では各国代表は自国の被害者の代弁者になるんだよね、精一杯被害者の立場を主張するわけだ。

それはけしからんと僕は言っていた。

だからナホトカ号が最初に理事会の審議にかかったときは、日本代表団はばっと退場したんです。

審議のフェアネスを確保するために退場する。場外にいるから用があったらいつでも呼んでくれ、必要な情報は提供するといったおいた上で。

そうしたら、今度はイギリス代表なんか慌てた。ブレア号でわんわんやっているときに日本がそれをやるから、オランダなんか喜んだ、イギリスに対する面当てですね。

だけど、そうばかりも言っていられないんだ、ナホトカみたいなのが出てくるとね。

大分立場の使い分けが難しかった。

山下 実は先日、ヘイベイスピリット号の韓国での事件のときに、やはり理事会の中で、被害を受けているので早くコンペンセーションしてほしいという韓国側の訴えがあったんですね。

そのときにDVDを流したり、パンフレットをかなり配ったんですね、そうしたら一部の国から、ちょっとそれはやり過ぎじゃないかと、要するに理事会での議論を冷静にやるためには、そういうエモーションなやり方は適切ではないんじゃないかというのが出たんですね。

谷川 日本政府としては、理事会に対する要望は一つしかない、早くフェアに片づけてくれ、それだけだと、中身については言わない、こういう方針でずっと要望してきていたのに、裏でついてね。

余計なことやってくれるからやりにくくなる。橋かけたりとかして何か、もうしまらないこと。

山下 それで出費がかさんだという。

谷川 工藤君には悪いけど、彼は一生懸命やったんだか

ら。工藤君もロンドンにいたでしょう、だからみんな、「ミスタークドウがやっているんだってな」とか何とか言ってくる。知っているわけですよ。

ヤコブセンを真っ青にさせたって話したっけ、この前。

山下 いや、まだ。

谷川 ナホトカの処理のときに、ナホトカ号事件の支払いに充てるための来年度の予算をどうするかで、予算案が出てきて、来年度はこれだけの徴収をするというところで、セーファンドの限度を超える部分について新しい九ニファンドのほうのコントリビューションについてのシーリングをかけてあったんだよね。

そのシーリングは一定期間に限り有効なので、来年度の拠出にひっかかってくるわけです。一定の要件を超えた分については、日本は割合的にシーリングを主張できなくなるわけです。

なぜそんなことになっているかというと、日本が拠出をする割合が、新基金出発当時は非常に高くなるから、一定の限度まで、相対的割合で国別でこの限度までとし、それを超えたら責任を負わないという条項をおいていた。

問題は、この条項の趣旨をどうやって生かすかという話

である。この規定の有効性が来年度に切れる状態にあった。そこへナホトカ号を含めて徴収の要請が来ているわけだ。

だけど、この予算書の金額をここで決定することが、その額については全部シーリングがかかるという条件のもとに入るかどうかということが必ずしも明らかではない。

そこで、予算案について、日本は疑義があるよとコッポラーニ議長に言った。

そうしたらコッポラーニ議長が「何が問題なんだ。」って言い、「これにはそういう不確実性が含まれているから。」と返したら、「いや、そんなことは絶対にない、もうこれで決めれば、そこで決めた金額についてはシーリングの中に全部入るんだから。」という、「わかった。」っていうので予算案に賛成したわけです。

そうしたら翌年、コールをかけてきて、予算の予定期間内に金額を払う必要はない、だから具体的拠出はその拠出予定金額の中の一定部分に限定して拠出要請をしたい。

残りの部分がどうなるについては何も会議にかけるまでもなく、ヤコブセンは、これは所定の一定期間内に徴収しないことになっているのだから、これはもう期限切れでシーリングの扱いの外になるというサーキュラーを、PIM

A等の拠出義務者に回したわけです。

それで、おかしいなって言いながら、文字どおり読めばそういうことになるのかな、とP・M・Aが言っているというからそのサーキュラーを見せろと言った。

そこでヤコブセンに対して「冗談じゃない、おれはそのために、コッポラーニに「このままではのめない。」と言ったら、彼がそういうことにはならないからというから賛成したのに、これではその趣旨と違うではないか、大体おまえが事務局長の権限でそんなことを勝手に決められるのか、おまえは国際公務員だろう、決めたとおりのはずの枠の中で行動する自由があるだけであって、それ以上のことをやる権限はないぞ、どうしてもそういうことになるというなら、差額についてはおまえが全部責任持て」という手紙を出したんです。

そうしたら彼はそれを持ってパリへ飛んだね、コッポラーニのところへ行って、それで次の理事会総会のときに、初日に主だったやつを集めて、彼らの中で、それは日本の言うとおりだ、この金額まではシーリングがかかるということを手打ちをしたわけです。

それまで、ヤコブセンが事務局長になって以来、総会は月曜日だから、日曜日の夜、主だったメンバーがヤコブセンの家に食事に呼ばれて、ディナーをすることになっていた

た。

それが慣例になっておったわけですが、その招待状が来たから、あの問題が片づかないうちは、おまえのところのディナーにおれは出ないといって、そのときだけ出なかった。

そうしたらもう真っ青になってね、翌日、火曜日に例のレセプションがあるでしょう。

山下 通常やっているやつですね。

谷川 通常やっている、そのときにレンとコッポラーニが来て、この問題は片づいたんだから手打ちしろと、こう言うわけだよ。

それで彼を立てて、手打ちをした。そうしたらヤコブセンの奥さんが涙を流してね、覚悟したんだろうよ、余計なことをしたと、ほかのコントリビューターの利益ばかり考えていたんだね。

そんな細かいところまでちゃんと確認をとってあるなんてことは、彼はつゆ知らないから。

山下 これは日本の石油業界も大分助けていただいたということですね。

谷川 これで石油業界には文句言わせない。(笑)

あれで大儲けした。

山下

そうですね、石油業界自体も、最初のお話ですと、何でこんなにたくさん払わなければいけないんだという話があつて、次はキャッピングをつけていただいて、そこまでうまくいって、その前の段階では今の話があつて、今度はナホトカで、今まで払うばかりだったのを大分戻してもらったということですよ。

谷川

だから大分よくなったんだよ。

山下

そうですね、私もが過去の先輩なんか聞いている話でも、やはりそのあたりから石油業界としても、やっぱりこれはよかったねというか、ファンドをつくってもらっておいてよかったねという話があつて。

(8) 1992年FC条約の補償限度額

谷川

それは九二FCの数字を決めるとき、あのときは、要するに幾らまでならいいかという話だった。

それは特にキャッピングの数字をどうするかということとも絡んでいて、それで日本がキャッピングを主張していて、

それに対して、イコールフットイングを推すという立場とやりあっていたわけです。午前中オーガナイゼーションをいろいろ、議長はだれとか委員長をだれとかやって、午後になったらすぐその議論に入って、それで三時のティーのときに小野君^{*}に、川向^{*}のゴルバチョフの好きなイタリア料理の店をおさえろと指示した。

山下

地下ですね。

谷川

地下のあそこをおさえろと、だれとだれとだれを呼べど。第一日の月曜日だよ、そうしたらみんな元来あつた予定を全部キャンセルしてね、主だったメンバーが六人集まつた。

それで食事中、日本はどの数字ならいいんだとかいう話になって、ここまでという、それこそさっきのブレッドホルトなんかもいたんだけど、フィンランドのモトラニーが、この中間のこの数字だったらいいのかもしれないけれど、もうちょっと高いところで、どうだとかいう話になって、おまえが最初に言った中間の数字はビューティフルだと言った、もうそれだけでその日はおしまい。

翌日、火曜日、開会してすぐに閉会し、ネゴシエーショ

^{*} 小野君…海事局長の小野芳清氏(編集時、平成二十二年時点)

ンに入る、ポップたちはネゴに出ていなかった多数を押さえるにかかる、僕は、日本に、この数字でのんでもらうがいかにという話をする。

そのときには、石連の運輸委員長、この間死んだ住吉さん、彼が全部の予定をキャンセルして自宅待機している。それで訓令の数字、それからここまではいいという裏の数字、それから住吉さんからもらっている別の数字があつて、その範囲内でおさめた。

そのときに、通産の石油精製課長が主だった石油会社を全部集めて、これでいくとセツトしてくれたから、それではぱっと片づいた。

たまたま久しぶりに外務省の国際協定課から事務官が出席していたが、月曜日の様子を見ていて、それで火曜日の朝、日本代表団に集まってくれと言って、こういうことです、そうすることになったからと伝えたら、「はあ、外交会議っていうのはこんなことで決まるんですか。」と言ってね、外務省の役人がびくりにしていた。

翌日、もう火曜日の朝には中身が決まっていた。それぐらい緊密になっていたからね。

山下 今は若干、やはり安定期に入ってきたというんですかね、議論が大体もうやり方も決まってきた、よほどまた大きな事故が起こって、問題が法的に出てくると

かいう感じにならないと、なかなかそういうところまでいく必要が今のところはなくなってきたところなのかという感じはあるんですけども、ただ、やるときはやはりそうやって準備を、ポケットの中に幾つか、調整を事前にした上で、やはり本番の会議の中だけではなくて、その後のつながりと調整がやはり必要ですよ。

そうすると、我々も日ごろから人脈をどうつなぎ、情報をどこから得てというルートをちゃんとつくっておいて、日ごろからのリレーションシップを保つということが大切なんでしょね。

谷川 FCが走り出していたが、CLCの責任賠償限度額とFCの補償限度額を変えろという話が出てきた。そうしたら、石油のほうは船主の責任をもっと高くしろといい、その前提で、自分たちも上げろという。

それに対して、国際的には船主はその責任限度額が高すぎるとは言わない、言えないからな。

ところが日本代表団の中で、船主側が頑張っちゃってね、石油と海運との負担バランスが崩れるとか、つまらないことを言ってきたので、黙れと言ったんだよ。

石油がどこまで責任を持つかということは石油が決めることであつて、海運の決めることではないと。

けれど石油がここまで責任を持つから海運はここまで上がっていいというのは、石油の側からは言える。

海運は、石油はもつと上げるとか言ってきたが、理屈として船主側からそんな請求ができるわけではないだろう。

しかし、日本船主はその理屈がわからないのだよ。結局、日本は具体的数字には賛成しなかった。

帰ってきてから、経団連会館で石油主催の講演会があったが、日本の海運側は高い責任限度額に反対で、我々がちゃんと被害者のために対処するとか何とか言って、余計なことやってくれるなど思っていたんだ。

それからちよつとしたら、昭和海運の社長さん、石井大次郎さんが来て、海運としては、新しく採択された制限条約をのむことにしましたと言い、そうしなければ石油のほうで新しいチャーター・パーティー^{*}にサインしないとやっているからと言った。

山下 兵糧攻めに遭ったような感じですね。

谷川 従ってどうかご了解をと言ってきた。話は聞いたが、さんざん闘わせておきながら石油に脅かされたから賛成すると言われても、おれは了解はしねえと言った。

^{*} チャーター・パーティー…用船契約(charter party)

以後、責任の限度額については、海運の言うことは一切聞かないといったら、海運はそれ以降、限度について、こうでなければいかんということは言わなくなった。

まあ実際にも言えない。制度は結局そういう過去の調整の積み上げなんですよ。

山下 そういうご苦労があつて初めて、今の我々の、どちらかというと比較的、お話を聞いているよりは安定しているような感じの責任限度額に落ち着いているわけですね。

谷川 今は安定しているよ。

山下 今ようやくそのような状態にたどり着いているかなという感じですね。

あと、最初のほうで話題に出ましたが、HNS条約^{*}の關係でご関与いただいている部分で何かお話いただけることがありますか。

^{*} HNS条約…一九九六年の危険物質及び有害物質の海上輸送に關連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に關する國際條約(International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996)

(9) 1996年HNS条約

谷川 たしか(ファンド基金で)つぶれた改正の案もあったら、あのときはそれどころではないからね、HNSなどはできないと思っていたから、ウイズウォールに議長を押しつけて、HNSがモノになるとは思わずにやっていたからね。

HNSというのはいろいろな意味で、いろいろな業界が関係していて、いろいろ難しいんですね。CLC/FCで持っている部分は関係ないというのが出発点だった。

しかしHNSの中にはCLC/FCの対象である石油以外の油というのが入ってくるわけです。特に貨物としてのシロモノ、油。

それが実は量的にやっぱり大きいんだよね、それからLNG*でしょう、しかもLNGは当時80%以上日本向け荷物だったからね。

それからLPG*も日本、韓国向けで、しかも、専用船

* LNG : 液化天然ガス(Liquefied Natural Gas)
* LPG : 液化石油ガス(Liquefied Petroleum Gas)

型は、日本はレフリジレーティングスタイル*のキャリアを使っているし、ヨーロッパでは小型のプレッシャータイプ*のキャリアを使って輸送しているから、彼らは関心はあまりないのだよ、量的にそんなに多いっていう認識がないから。おしる船員とか、どうしようもない化学物質から来る被害というものを減らしているわけだけれど、これが数をつかみ切れないんだね。

化学工業界というのは、日本でさえ日本の化学工業関係者の半分も組織していないんだからね。

それこそ海上輸送量・受取量など正確に把握していないし、通報できる状態にないとか、数的につかまえないのではないかといった問題点があった。日本についていえば、法律制度をつくって報告をしろと言えば、ある程度の分は確保できる、だけどそれがヨーロッパでも全部できると思えない。

そういう中で、どうしても対象とされるんだったら、量的バランスを考えて石油会計、LNG会計等をそれぞれ別立てにして、その中で調整をとれとる。

もちろん共通費は持つことにするが事故に対するコンペ

* レフリジレーティングスタイル : 冷凍型の意
* プレッシャータイプ : 加圧型の意

ンセーションは、そのカテゴリーごとにやりたいというのに対して、LPGも、おれも独立会計に入れてくれというわけだね。

これは、本来ならLPGっていうのはLNGと違って、石油の副産物ですから、石連マターなんだけれど、あちらはLPG協会という別の協会をつくっているものだから、石連はおれは知らない、面倒見ないというので、これを独立会計として認めるかどうかといった話があった。

それからもう一つは、今また議論になっているらしいけれども、LNGは、需要側の責任は到着した荷物を受け取る場所から始まるので、その前の段階の事故による損害については出荷する側の責任なんだよね。

しかも当時はシェルがLNG産出・輸送の大部分を占めていて、シェルと日本のLNG協会との調整では、とにかくアライバル*までは出荷元が責任を負担をするという取り決めが一番いいということになった。

というのは、受け取る側は複数になるけれども、出す側は一人なので、通報する者が一人で済むわけだから拠出システムとして非常に簡単なんです。今は出荷元が大分ばらけてきている部分もあるけれども、それでも基

* アライバル…到着

本的構造は変わらないと思うし、いずれにせよそういう事情を踏まえて、責任をどちらが負うかを決めた。

輸出業者か輸入業者のどちらが負担すべきかについては、最初オーストラリアは輸出業者負担の案を出していて、それに乗かって、石炭については適用除外を主張していた。それがあるとき、今度はひっくり返って輸入業者の負担とせよと主張したわけ。

そうすると、オーストラリアは石炭の除外を言わなくなったわけです。

そこで早速日本は、そのオーストラリアの提案はわかった、提案をのむけれども、石炭については適用除外とすべきだと主張し、その理由は、前の会期にオーストラリア代表が述べたところをエンドースすると述べた。

そうしたらオーストラリアは黙ってしまって、結局石炭は適用を除かれることになったのです。

ほかの関係者がLNGを独立会計にしてくれと言いつたが、これに対して国際的なLNGの業界があるだろう、そこで意思統一して各国で運動をしないと、これはうまくいかないよと言った。

石炭については、これがまた電事連*と鉄の関係団体と

* 電事連…電気事業連合会

は違うんだね。電事連はLNGをとるか石炭をとるかという立場で物を考えているから、石炭については何も言わず、みんなLNGのことばかり念頭に置いていた。

それで僕が新日鐵に行つて、石炭が対象になる可能性があるから、国際的にこれを外すような動きをしていと言つてきた。

そうしたらさすが鉄だね、早速に向こうに行つて、ヨーロッパの支店を使つて、各国で石炭の適用除外を取りつけたんですよ。

だからもう下地はできていて、そこに僕が乗り込んで、これは適用除外という結論になった。

LPGはLNGと共に別個の独立会計にした。

適用除外にしてほしい品目というのは、細かいものいろいろ出てくるんだよ、それぞれの業界からその都度言ってくるものを、会議に提出するだけ、通産省はそれぞれの業界の担当課長が出てきていた。

だけど除外理由のつくものとかないものもあるから、それでもう最後のデールのところまで積み残していた。

そうしたらポップが、「わかった、わかった、それはもう適用除外で、これとこれとこれ、それでいいだろう。」と言っているのに、一々「これが適用除外になることを条件として」なんてことを日本が言うものだから大筋が決まらな

かった。だからそれをその都度適用除外の中に含めていった。

HNSの会議に来ていた、全出席者の一割以上が日本代表团だよ。

それが全部物質ごとに、業者代表と通産の課長がついているわけですよ。後ろに集団で並んでいるんだから、後ろから弾丸打たないでくれと頼んだ。

品目毎に適用除外が決まると、わーんといって、万歳して関係者集団が居なくなるんだね、全くもうどうしようもない連中だったけど、とにかくHNS条約の規定形式でまとめることができた。

だから物質の中で、例えば核燃料物質、放射性物質の取り扱いをどうするかとか、危険物一覧表の中でのカテゴリーの扱いになるんだから、それを入れさせるか、外させるとか、それから魚粉をどうするか、何か細かいのいろいろな国から出てくる。

それで条約ではなく決議で片づけたりした。あれはなかなか大変だった。

山下

やっぱりHNSのときの話でいうと、例えば油のように、業界が閉じていて、エリアが小さいエリアで、プレーヤーが少ないところでやる話だとまとめやすいと思うのですが、先生がおっしゃるように、プレーヤーがいっぱいいて、

なかなかまとまっていなかったところの話を進めるというのは非常に難しいですね。

先ほどお話のありました、今HNS条約のプロトコルをやっているところなのですけれども、やはりそれもLNGの関係事業者が、前回のときは非常にうまくまとめたのですけれども、それ以外にこぼれる人たちがいてなかなか一つにまとめ切れていないというのが実態のようですね。

谷川 あのとときはシェルが旗を振れば、LNGは決まるような世界だった。

だからシロモノについても、石油業界として一定の負担をするということについては呑むという前提があった、LNGもこういう条件なら呑むという前提があった。

それがなければ全体ができないですよ。それで独立会計をはめ込むことで何とかおさめたわけだから。

僕はそっちの仕組みのほうを担当し、篠村さんが適用対象だとか、物質の特性とか、そういうテクニカルな面は彼が大将になってやってくれたわけですよ。

だからHNS条約の採択直前の日本大使館におけるレセプションでも、フランス代表が、日本はプロフェッサー谷川とミスター篠村がいるから、どこの国もかなわない、あの二人にそろわれたらもう全部それで決まるよと、大使

に言っておったね。

山下 我々もHNS条約の関係については難しさがいろいろあるものですから、しばらくヨーロッパ勢がいろいろ画策をしていたものですから、そういう意味ではしばらく様子を見ようかという対応で来ていたんですけれども、裏を返せば、先生が先ほどおっしゃったように、ある程度のグルーブの中でネゴをしてという手続を踏んでくると、やはり後で参加したときにはもう遅いというのがありますね。

それでちょっと我々もそういうのに気づいてきたというか、ちょっと反省があつて、もう少し前向きに関与していかないと、情報ももらっていないとなかなか、いざふたをあけてみたらもうこれで決まっているみたいところに引っ張り出されて、日本はどうだと詰め寄られるという、なかなかそういう難しさを感じていまして、まさに今日お話を伺った国際会議の回し方みたいな、そういうところにも非常に、示唆に富むようなお話ではなかったかと思うんですね。

随分と長い時間にわたりお話をお聞きしておりお疲れのことと思いますが、我々がこれから進めていく上で、先生がこれまで過去、要所要所で務めてこられたような役回りとか、そういうのも含めて、我々に何かアドバイスの

に、こういうふうにするべきではないか、もしくは、今やっている姿を見ると、昔に比べてこうではないか、こうした方がいいよという何かアドバイスがありましたらお願いします。

谷川 ほんとうに一番重要なことは、中身をよく知っている者が新しい事象に対してもすぐに対応してずっとかわるっていうことが大事なんだよ。

というのは、我々の社会というのは、ややもすれば、外務省的に考えて、たまたま担当になったところが、国の中ではおれが担当といって一からやっていくのでは話にならない社会なんですよ、要するに顔を知っている仲間で、気心知れた者の間で話を詰めていくという社会だからね。

イギリスのヘッドはハウス・オブ・ロースから出てくるから、ロード・ディプロックなどが出てきても、日本との話をつける際には、あいつはどう言っているかとか、僕とネゴするわけ。

日本の主席代表とネゴはしないんだ。ところが日本的な発想では、トップはトップ、こういう発想だからね、これじゃあ話が詰まらないですよ。

だから国によって代表団の構成が違うから、相手の顔をよく知っていて、その問題は伏せておこうとか、数字は

おれが引いてやるとか、そういう経験の積み重ねがないとうまくいかない。

それでもうみんな話をして、そんなのだめだよといったら、あいつがだめだと言っているのだからだめだとかね、そういうことができないとうまくいかないところがあるんだね。

だけど、なかなか今難しくなっちゃって、役人はもともと長く一つのことに携わっていただくにはいかないし、大学の先生も、僕のとときなんかは天国みたいなものだったんだけど、今はもうとてもではじゃないけれど、忙しくて毎回会議には出て行けない状態だよ。

山下 そんなお忙しい中でも、先生のお弟子さんにはよく出ていただいています、本当に助かっています。

先ほどおっしゃったように、長い歴史的な背景も含めて、面倒を見ていただける方がいると、人のつながりと知識が活かされますので。

谷川 ここだけの話とはならず、こっちの話がすぐに全体に波及するからね。

山下 そういう意味でいうと、なかなか我々の公務員制度だけで一つの条約とか、一つの事象に対応していくというのは無理で、やはり先生方のような学識経験者も

含めて一緒にやらせていただくと、我々としては非常にありがたいと思うんですけれども。

谷川 だけど、それは役所もそこをきちんと全部経験を蓄積していてくれないとうまくいかなない。

山下 それはもちろんですね。

谷川 一つ例を挙げると、イギリスが香港を中国に返還したでしょう、あのときに、イギリスの領土であるがゆえに香港に適用されていた条約について、返還に伴ってこれは適用しないと言っていない限りは、中国がそれを当事国として適用を主張できるのかという論点があつて、ICAOで議論をした結果、日本も黙ってそれを呑んでしまったんだよね。

次の週にIMOのリーガルコミッティーで同じ問題が出てきたときに、それはおかしいじゃないかと、特にファンドで出てきたときに、コントリビューションをだれがやるんだと、領土内の事故というのはどこまでやるのかと、香港だけなのか、中国は当事国だというならコントリビューションにかかわるのか、かかわらないのか、その点がはっきりしないとこれはだめだといって反対した。

そうしたら、おまえのところは、先週はICAOで賛成

したと、こう言われる。

だからそういう類似案件があるときに、外務省の中で調整をして、きちんと情報を流しておいてくれないと対応できないわけですよね。

そういうことがしょっちゅう起きる。だから、人ごこのように言わないで担当者らもちゃんとやれという。

逆にそういうところでは北欧などではマンパワーが不足しているから、前の週にICAOに行っていた者が今週はIMOに來ている。

だから一人の人間がいろいろなものを扱っているから、共通の原則で対応できるわけですよ。ああいうところは日本ではやりにくいなと思っている。

山下 まさに我々としては、そういう日本独特の制度としての公務員の世界があつて、先生方にもご協力いただくけれども、我々は我々で勉強すべき、横のつながりなども必要だというご指摘だと思います。

これから我々もしっかり、また勉強させていただきたいと思います。

谷川 特に今僕がかかわっている責任の問題とか何かの問題だと、外務省と国交省だけじゃないんだ、法務省も絡んでくる問題だからね。

法務省は最後まで腰上げないからね、最後に出てきてさ、何だとか何かつべこべ言うからね、最初から言ってくれると、対応のしようがあるだろうに。

山下 その辺は我々の役所同士のつき合いもありますから、これからはうまく意思疎通できるように、我々も努力しないといけないと思います。

先生には、こうやって今日お話を伺った話も膨大ですし、過去に残していただいた文書が大部分ありますので、我々も読ませていただいて、勉強にさせていただいているので、非常にありがたいと思っています。

それからまた、今日聞かせていただいたお話をまたまとめさせていただいて、それなりの資料を残させていただき、後任の役に立てさせていただきたいと思いますので、今後とも引き続き、お元気で、またご指導もしていただければというふうに思います。

私のほうは以上でございますけれども、また彼のほうから何かあれば、全体として。先生方もご発言、僕だけさせていたでいますけれども、何かありましたらどうぞ。

諏訪 ぜひ今までのお話をまとめさせていただいて、なるべく早く原稿チェックもいただいて、活字として出してい

きたいというふうに考えております。

山下 今回の企画は、スタートから概ね一年をかけてお話をお聞きすることになりました。

我々のほうの準備に時間がかかったということもありますが、人も途中でかわりましたし、そうした中で、本当に長い時間お付き合いただきまして、誠にありがとうございました。

諏訪 どうもありがとうございました。

(以上)

国際海事分野 オーラル・ヒストリー

2010 年 4 月発行

発 行 国土交通省国土交通政策研究所

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2

中央合同庁舎第 2 号館

T e l (03) 5253-8816 (直通)

F a x (03) 5253-1678

編集協力 国土交通省海事局

発 行 国土交通省国土交通政策研究所
〒100-8918

東京都千代田区霞が関 2-1-2

中央合同庁舎 第2号館 15 階

TEL:03(5253)8816(直通)

FAX:03(5253)1678

e-mail pri @ mlit.go.jp

<http://www.mlit.go.jp/pri/>

編集協力 国土交通省海事局