

講演録

「ILO 海事統合条約について」

(社) 日本船主協会欧州地区事務局長 赤塚宏一 氏

平成 14 年 11 月

目 次

A. GENEVA ACCORD (ジュネーブ合意).....	3
1. 現存する ILO 海事条約の統合	
2. 海上労働基準に関する原理原則を詳細基準と分離する	
3. 労働基準に関する条約の簡易な改正	
4. 2005年の新条約の採択	
B. ジュネーブ合意に到る背景.....	4
1. 過剰な海上労働基準	
2. 規制過剰／重複	
3. 規制の空白	
C. 海事統合条約の船主に対する利点.....	5
1. 旗国及び船主に対する明確な規定	
2. IMO／ITF／EUの独自規制の排除	
D. ILO条約の特異性.....	5
1. 三者構成主義	
2. 留保が不可	
3. 批准されなくても一定の法律効果が発生	
4. 監視機構の存在	
5. 促進的条約を含む	
6. 海上労働基準の独立性	
E. 新条約の主要な問題点.....	7
1. 新条約の構造	
2. 簡易な改正	
3. 条約の実施と監督	
(1). 関係者が夫々の立場において条約に適合するよう責任を果たす	
(2). ILO 専門委員会による Status Report	
(3). 旗国による条約適合証書	
(4). ポートステートコントロール	
4. 適用範囲と柔軟性	
(1). 適用範囲の限定	
(2). 柔軟性	
i. 実質的同等性	
ii. MARPOL 付属書方式	
iii. 強制規定の格下げ	
iv. 免除条項の設置	
v. 条文に対する留保	
5. 苦情処理	
6. 船員の資格証明書	
F. 作業スケジュール.....	12

G. ISF の対応と JSA.....	13
1. 中心的役割	
2. 問題点	
(1) Crucial Strategic Issues	
(2) 条文細部に渉る検討	
(3) 船主／船長の負担の軽減	
(4) 関係者の過大な期待／野心 特に ITF	
(5) 膨大な作業に対し、十分な時間のないこと	
(6) ILO 事務局の体制	
3. JSA の役割	
H. 質疑応答.....	15

【司会】本日はお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日は勉強会ということで、パワーポイントで出ているような「ILO海事統合条約について」の動きについて、私ども欧州地区事務局長赤塚のほうから状況説明をしていただくということでお集まりいただきました。

赤塚事務局長につきましては皆さんほとんどの方がご存じだろうと思いますが、私どもの欧州地区事務局で15年以上、ILO（国際労働機関）やIMO（国際海事機関）の会議関係を担当していただき、各種の大きな会議から小さいワーキンググループまでずっとフォローしていただいております。

このILOの海事統合条約というのは、1976年のILO第147号条約というアンブレラ条約がどうも発端のように聞いております。そういう非常に長い歴史のあるILOであります。ここで約68本の条約や勧告を1つにまとめた統合条約にしようという非常に大掛かりな大作業がいま始まっているわけです。

そういうことでこの機会に、この条約がどうなるのか、どういう経緯で大作業が始まっているのかということをご理解いただいて、これから来年1年が山になるのではないかとされていますので、船協としてもきっちりとこれに対応していかなければならないということで船主の皆様のご理解とご支援をいただきたいという趣旨で開催した次第でございます。

それでは、赤塚事務局長、よろしく願いいたします。

【赤塚欧州地区事務局長】赤塚でございます、よろしく願いいたします。お話しさせていただきますが、質問等ございましたら随時お願いしたいと思います。

まず最初に申し上げておきたいのは、このILOの海事統合条約というのは、改めてILOが新しい条約、あるいは新しい労働基準をつくって船を取り締まり、船員を取り締まろうということではありません。

これは、いままでのILOの条約、過去80年間にわたって船主・船員・政府、この三者で合意され、採択され、そして批准されて発効した条約や勧告をもう一度見直し、これをもっとわかりやすい形で一本化しようということです。ですから、全く新しい基準をつくって、これを押しつけようということではありません。

ただ、その過程で昨今のポートステートコントロールの強化にもうかがえるように、実効性を担保しようということで、いままではILO条約の実効性についてはほとんど目が向けられていませんでしたが、新たに「しっかり監督しましょう」ということになっています。したがって、この面で船社の皆様には今後いろいろ負担がかかってくるころがあるのではないかと思います。

A. GEVEVA ACCORD(ジュネーブ合意)

こういった条約を統合しようという話は、正式には2001年1月の合同海事委員会(JMC)というところで合意されました。この合同海事委員会というのはILOの委員会の一つで、船主と船員側の二者が、今後ILOでこういったことをやっていくのかを検討しILO事

務局に提案する委員会ですが、2001年1月に行われた会議で決まったことは次のとおりです。まず一番目は現存するILO海事条約を一本化しましょう。これは、条約、勧告、約68本、200ページほどの条約があります。

それから、2番目にいままでの条約は原理原則と詳細規定が同じような条文で扱われていましたが、これを原理原則と、実際に施行する場合における詳細規定をはっきり分けましょう。3番目として、いままでILOの条約は改正する場合は条約を以ってする、ですから、現在ある条約を改正しようと思えば、条文ごとに一つずつ改正するのではなく新しい条約をつくるということでした。そういうことで条約の数も増えてきましたが、新しい海事統合条約をつくるに当たっては、IMOと同じように条約の簡単な改正ができるようにしましょう。最後に、スケジュールとして2005年には新条約を採択しましょう。このような、4つの大まかな合意がなされました。

B. ジュネーブ合意に至る背景

なぜこのようなことになったかと申しますと、まず船主側の組織にISF（国際海運連盟）というのがあります。私ども日本船主協会も有力なメンバーですが、この委員会でILO条約を全部洗い直して、例えば「もうこれはとても使えない、規定が古すぎる」。あるいは「これはほとんど発効されていない」、あるいは「この条約はもっと発効を促進すべきである」といったような作業をずっとやっておりました。このようなISFによる海上労働基準の洗い出し作業が98年に終了して、その結果をもって99年5月と2000年7月の非公式会議において我々の相手方である船員側に提案をし、了承を得たということです。

1. 過剰な海上労働基準

その背景にあるのは、まず規制が多すぎる。例えば、労働時間に関してもILOだと現在条約が4つあります。いずれも、一応生きてるので一体どの条約を適用していいかわからないといった問題もあります。

それから、技術的、法律的に欠陥のある基準でとてもいまの時代に適用できないとか、未だに石炭焚きの火夫を保護する条約なども生きていますが、当然、現在こういった形態の船はほとんどありませんからこれもやめよう。

それから、多くの条約の中で、わずか2カ国しか批准していない条約や、決めなければ実際に施行できるのか、それをどうして担保するのか、といった考慮がされていないようないろいろな条約があります。

2. 規制過剰/重複

2番目として、規制が過剰であるとか、先ほども例として申し上げた労働時間に関する条約が4つもあって規定が重複しているという問題もあります。

3. 規制の空白

一方、ILOで規制していない分野については、IMOが規制しようというところや、

それからEUが「ILOで決まっていなければうちで決めるよ」という話もあって、放っておくと労働基準に関する規定が乱立し混乱する恐れがあるということもあって、労働基準に関してはILOで一本化しましょう、こういう背景があったわけです。

C. 海事統合条約の船主に対する利点

1. 旗国及び船主に対する明確な規定

まず、この海事統合条約をつくることによって船主側にどんなメリットがあるのか。船主側の団体であるISFがどうしてこういった問題を提起したのかという理由は2つありまして、まず政府と船主、あるいは船員に対して明確な規定が必要である、すなわち我々船主は何をすればいいのか、何を守ればいいのか、そういったものを明確にしたい。また、統合条約ができれば明確になるであろう。これは、メリットとして考えられるのではないかと。

2. IMO/ITF/EUの独自規制の排除

それから、これは現在の状態で放っておくと海難の80%はヒューマンエラーに基づくと広く言われておりますところから、労働基準関係についてもIMOとかITF(国際運輸労働者連盟)あるいはEU(欧州連合)が独自の規制を立てる恐れが非常にあります。これは、船主側にとっては非常な混乱をもたらす、非常に迷惑であるということでILOで一本化したい。しかも、ILOはほかの国際機関と違って、政府だけではなく船員側と船主側もそれぞれ投票権を持っている。我々船主も政府と並んで平等に意見を述べることができ、日本政府とは別個に投票もすることができるということで、我々自身の声を聞いてもらえるという利点があります。

D. ILO条約の特異性

1. 三者構成主義

IMOの条約についてはよくご存じだと思いますが、ILOはその他の条約と若干違うところがあります。先ほど申し上げたようにILOの構成メンバーは政府と、使用者側、労働者側の三者で構成されているので三者それぞれが投票権を持ち、代表権を持っているということで、これはほかの組織にはありません。

2. 留保不可

それから、技術的な面では条約に対して留保することが不可能だということがあります。これは、三者で詰めてやっと合意した後に、いざ採択の会議になって、例えば政府が「労働者側あるいは使用者側がこう言ったけれども、やはりいやだ」ということで留保することになると三者協議の建前が崩れますから、「原則として留保することはできない」ということになっています。ただし、予め条約の中に例えば船員さんの社会保障に対する問題についてはとても受け入れられない、だから、これは各国の自由裁量にしてほしいというよ

うな免除規定を置くことは可能です。

3. 批准されなくても一定の法律効果が発生

これも他の条約と違いまして、例えば日本政府が批准をしなくても一定の義務が課されます。条約が採択されると、各国は「こういう条約が採択されました」ということで、日本の場合で言えば一応国会に提出しなければならない。

それから、それとは別に一定期間に必ず報告義務を果たさなければなりません。例えば、今回の条約については日本が批准を決めたということであれば一番いいのですが、批准できない場合は、「こういう理由で批准できません」ということを定期的に報告しなければならない。それに対して、ILOの方から更に批准できない理由の詳細な説明を求めるということがありまして、これは政府にとってかなりのプレッシャーとなってきています。ですから、「難しい条約については批准しないから自分たちは関係ない」と言うわけにはいかないところがあります。

4. 監視機構の存在

ILO自身に監視機構がありまして、守っていない国については告発したり、勧告したりすることができるようになっていきます。先週、公務員の一律ストライキ禁止の件に関して、日本政府に対して「これはILO条約違反である」という勧告が出ましたが、そういった条約を実際に適用しているのかどうかという監視機構があります。ですから、やりっ放しというわけにはいきません。

5. 促進的条約を含む

ILO条約の中には国としての権利・義務だけではなくて、促進的とか宣言的条約と言われていますが、精神規定を主とした条約がかなりあります。あるいは、条約の中にそういった精神規定を持った条文があります。例えば、船員さんの福利厚生については、これについては前向きに取り組むようにしましょう。あるいは、船員さんはすべて年金をもらえるようにしましょうといった、いわゆる紳士協定といいますか精神的な規定があります。これもまた、他の国際条約と比べ大きな違いだと思います。

6. 海上労働基準の独立性

それから、海上関係についての独立性の問題です。労働基準に関しては一律にILOでやるのが国連条約でもはっきりしているわけですが、こと海上労働に関してはILOの中でも海上労働だけを別個に総会をやり、別個に委員会をつくってやっています。これは、ILOが創立された1919年から海上労働についてはその特異性が認識されて、「これは専門家が検討して新しく条約をつくるべきである」ということがはっきりと明文化されていて、海上労働だけを一般労働とは切り離しています。ほかの分野の労働関係については、こういったことはありません。

E. 新条約の主要な問題点

1. 新条約の構造

新しい統合条約の主な問題点といますか、特徴としてまず新条約の構造として4つの段階に分けることに合意しました。アーティクル(Articles)、レギュレーション(Regulation)、コードのパートA(Code Part A)、コードのパートB(Code Part B)、こういう分け方になっています。アーティクルのほうは日本語では「条項」と訳すのだろうと思いますが、これは原理原則／大義名分を謳った条文になります。そして、第2段階がレギュレーション、これは「規則」と訳しますが、もう少し具体的にこういう問題についてこのようにやりましょうということ、例えば、雇用と配乗についての条件ということが言われています。それから3番目がコードのパートA、多分そのまま「コード」と言うのだろうと思いますが、これは詳細規定を書くことになっています。

以上、第1段階から第3段階までが強制規定ということが一応合意されています。

それから、コードのパートBは勧告ということで「こういう方向でやるのが望ましい、こうしたらどうですか」という規定になり、「これは強制規定ではない」というのが一応合意されています。これは皆さんすぐおわかりのように、STCW条約と全く同じ構造になっています。

2. 簡易な改正

海事統合条約の2つ目の特徴として、先ほど申し上げましたように、これもIMOに倣って条約の改正が簡単にできるようにということで条文、規則などの主要な規定についてはエクспリシット(Explicit)な改正手続、要するに、各国政府が改正案を明確に受諾すると表明する事になりますが、2番目がタシット(Tacit)方式ということで、新しい改正案が採択されて、一定期間に特に反対でなければ自動的に発効するという改正方法です。これは、IMOの条約改正と全く同じです。

こういった簡易な改正をどこで行うかという点についてはまだこれから議論を詰めるわけですが、ILOの海事総会というのは海事関係だけ独立して行う総会で、この総会で改正するのが一番妥当だろうと思われませんが、いままで海事総会というのは大体10年に1回ぐらいしか開かれていませんで、今後新しい条約ができたからといって、毎年こうしたお金のかかる総会が開催できるとも思えませんので、どの改正をどこでやるのかというのは今後の検討になると思います。もう少し簡易な形での海事委員会というようなものをつくり、人数も絞ってもう少し実務的な委員会にして、そこでやったらどうかというようなことも考えられています。ただ、こうした委員会も当然お金もかかりますし、出席するほうもお金がかかるわけですから、これも今後詰めなければならない問題ではないかと思っております。

それから、合同海事委員会というのは労使だけの会議ですから、これを労使だけで勝手に改正案を出したりすると政府としては問題がありますから、ここで改正案ができるというようなことはないと思います。

3. 条約の実施と監督

この新しい条約で現在一番問題となっているのは、新しく条約ができたときに実際にどうやって実施を担保するのか。コントロールする場合にどうするのかという問題があって、例えばISMコード（国際安全管理コード）とくっつけてISMコードの一部として、船社も船もISMコードと同じような証書を持たせるということも提案されています。

(1) 関係者が夫々の立場において条約に適合するよう責任をはたす

この海事統合条約についてはIMOの条約とは違いまして、単に旗国だけに関わる問題ではなくて非常に多くの関係者があるということで、それが問題を複雑にしているわけです。当然、日本籍の場合だと日本政府が絡んできますが、そこに乗っているのはフィリピン人の船員さんがたくさんいる。そうすると、例えばフィリピン人の船員さんの社会保障、あるいは年金問題はどこが面倒を見るのか。日本政府が見るといようなことは、やはり現実的ではありません。この場合は、フィリピン政府にフィリピン人の年金、社会保障を見てもらわなければいけないのではないかと思います。

それから、寄港国のほうとしては寄港する船に適切な待遇を受けた船員さんに乗ってほしい。これは領海内の安全、港内の安全に直接関わる問題である。したがって、船員さんが適切な待遇を受けているかどうかということについては寄港国としても関心があるということで、これはポートステートコントロールをかけようということもはっきりと合意されています。当然、船主あるいは運航者として船員さんを規則通りに休ませるとか、きちんと給料を払うとか諸々の問題があるわけですから、我々船主側も当然、責任者のパーティーの一員ということになります。

(2) ILO専門委員会による Status Report

こういった船内の労働条件などをどうしてコントロールするかという問題で、まだILOの会議を通してはっきりしたものが出ていませんが、船協の事務局の案として、ILOの中にすでに監視機構がありますから、この監視機構が各国の海上労働に対する基準を精査してきちんと実効性を担保するようなシステムにしたらどうかと考えています。具体的にはILOは条約勧告適用専門家委員会の一部ないしは下部に海事基準専門家委員会を設け、加盟国により提出された情報に基づき、各国の法制度整備状況、その内容、実施状況の調査を行い Status Report を作成、公表する事などが考えられます。

(3) 旗国による条約適合証書

このILOの調査に基づいて、日本籍船の場合、日本政府が「この船についてはILOの基準を満たしている」といような証書を発給して、ポートステートコントロールに対応するというシステムが考えられるのではないかと思います。

例えば、ILO条約の最も基本的な条約の一つに、「年少者船員の就労禁止」というのがありまして、現在ILOの条約では「16歳未満の年少者は、いかなる形にしろ船内で就労させてはならない」という規定があります。日本の場合はこれが15歳ということになって

いますから今後国内改正をする必要がありますが、日本の場合は中学を卒業すると16歳までに少し時間があります。中学を卒業したらすぐ船に乗る可能性もあるわけですが、検査をする時点で「日本は旗国として法律を改正しましたから、16歳未満は乗せないという規定がありますよ」。あるいは、「船には必ずクルーリストがあって生年月日も書くことになっていますから、調べていただければ16歳未満が乗っているかどうかもわかります」というようなことを含めて、証書を発給することになるのではないかと思います。

労働時間についても詳細な規定がありますが、これは「船内には作業原簿が備え付けられており、これに則ってやっています。少なくとも、検査した時点では違反はありません」というようなことも含めて証書を発給することになり、ポートステートコントロールがあれば、それを見せるという格好になるだろうと思います。

(4) ポートステートコントロール

実際に基準が守られているかどうかということに関して、先ほども少し申し上げましたようにISMコードを導入して、ISMコードと同じクラスサーベイヤーがチェックするという案もあります。また、それに対してクラスサーベイヤーではなくて、労働問題に関してはそれなりに訓練を受けた政府直轄の検査官が望ましいという意見もあります。

あるいは、英国代表からサジェスションがありましたが、船内の安全委員会を定期的を開いて、そこで船員自身が「本船はすべてILO条約を満足している」というチェックを行って、それを議事録に残す。そして、ポートステートコントロールがあればそれを見せるという案も考えられていますが、現在のところはまだ決まっておられません。

いずれにしても、ここで申し上げたいのは、今後はいままでの船舶の構造や設備に加えて、労働条件についても厳しいポートステートコントロール、あるいは旗国コントロール、あるいは、船員自身のチェックが入ることになると思います。

4. 適用範囲と柔軟性

最初に申し上げましたように海事関係のILO条約は勧告・条約も含めて68と議定書が一つ、条約だけでも39ぐらいありますが、現在日本はそのうちのわずか11条約しか批准していません。批准しない理由は、古くていまさら批准する必要もないとかいう問題もありますし、いろいろと国内法に障りがあって批准できないという問題もあると理解しています。

労働時間、あるいは休日、社会保障という問題について、日本側としては「ILOの基準は厳しすぎるのではないか」ということで、国内法を大幅に改正しない限り批准できないという条約がたくさんあります。しかし、今度新しい条約ができると、日本が批准できずにいる条約も含めて新しい条約となりますので、批准が難しかった条約についても改めて受け入れなければならないということになります。

この新しい統合条約も、日本としてどうしても批准できないということであれば批准しないということもありえますが、これはILOとしても「ああそうですか」と、あるいは、他の国としても「日本は批准できませんか、わかりました」というわけにはいかなくて、やはり主要な海運国の一つとしてどんな形にしろ批准せざるを得なくなるだろうと予想さ

れます。

(1) 適用範囲の限定

それで、批准困難な条約を含んだ新しい条約にどのようにして逃げ道をつくるか。これは適用範囲と柔軟性の問題ですが、まず考えられるのは「適用範囲の限定」という問題がありまして、外航のみならず内航も含むのか、といった問題もあると思います。

ただ、内航についてはやはりケース・バイ・ケースで除外するところはあっても、日本も含めて全般的に各国とも「原則として内航も適用する」という方向で動くようです。ですから、すべての基準が内航も適用になるというわけではないと思いますが、原則として内航も適用されるということになると思います。

2つ目の適用範囲の問題としまして、船員さんの定義があります。これは、一般の貨物船その他については問題ありませんが、客船の場合は特に問題になるのではないかと思います。美容師はどうするのか、ダンサーまで船員に含めるのかといったような問題がありまして、これはIMOでも議論が出るたびになかなか合意のできない問題ですが、これも実際的な方向で決めていかなければならないと思います。

例えば、エンターティナーが1週間乗ってきて、その1週間、船員保険を適用するのか。いま、日本では船員には船員保険が適用になっています。1週間船員として船員手帳をもらって乗ったらダンサーにも適用するのかといった問題が発生する可能性もありますから、この辺もきちんと実際的な方法で決めなければいけないのではないかと思います。

(2) 柔軟性

i. 実質的同等性

それからフレキシビリティの問題ですが、皆さん既にお聞きになったことがおありだと思いますが、海上労働基準に関しては実質的同等性 (substantial equivalent) という言葉があります。これは海上労働基準に関し各国のシステムがILOの基準と「本質的に同意義であればよい」という規定です。これは、やはり民度も社会制度も違う多くの国があるものですから、先進国の制度を押しつけてもなかなかそのとおりにいかないのに、法律に規定がなくても実質的に同じようなことを決めているのであれば、それはそれでいいのではないかという考え方です。

例えば、年少労働者の場合、16歳以上でなければならないというような規定があると、仮にそういう法律がなくても、例えば労使の労働協約に「船員は16歳以上でなければならない」というような協約があって、それに政府のお墨付きがあれば、その国としてはそういった法律がなくてもいいというような考え方です。

要は、法律の意を体して、それに沿うような何らかの規定や労働協約や慣行といったものがあればいいという非常にフレキシブルな考え方が海上労働についてはあります。ですから、難しい条約についてはこれがかなり取り入れられるのではないかと考えています。

ii. MARPOL 付属書方式

もう一つ「MARPOL 条約」方式という言い方がありまして、先ほどお見せした条約の構造ですが、IMOの MARPOL 条約の付属書は、現在は6つに分かれています。採択された時点では、「MARPOL 条約」というのは油をコントロールする付属書1、ケミカルをコントロールする付属書2、3番目が個品輸送、4番目が汚水、5番目が産業廃棄物という格好になっていましたが、その5つの付属書をすべて批准しなくても、最低2つを批准すればよいという規定になっています。

ですから、このILOの新しい条約についても、批准困難であれば「MARPOL 条約」のように一定の縦のグループだけを批准すればいいのではないかという考え方があります。特にソーシャル・セキュリティー（社会保障）などについては、整備されていない国もあるわけですから全く批准できないという事で、自国の実行できるグループだけを批准するという考え方もあります。しかし、これについては船員側が強固に反対しています。そんな勝手なことをやればILOの統一的な労働基準の精神が失われるということで、恐らく「MARPOL 方式」は採用されないのではないかという気がしています。

iii. 強制規定の格下げ

例えば、「強制された場合、とても守れない」というような項目については、先ほどお見せした条約の構造の一番下において、これを勧告規定にするということも考えられるわけです。そんな形で勧告ばかりが増えると条約をつくる意義がなくなりますから、これもある程度限度があるのではないかと思います。

iv. 免除条項の設置

4番目として、予め「この項目とこの項目については、難しい国はやらなくてもよろしいですよ」というような条文を置いておくことは考えられます。

v. 条文に対する保留

一番最後について、ILOの場合は原則として保留はできないというILOの慣行に反するのですが、「批准しろというのであれば、これとこれとこの項目は我が国は実行できない」というような格好にすることも全く不可能とは言えないのではないかという気がしています。

実際には適用範囲の限定や船員さんの定義、あるいは実質同等性、あるいは強制規定の格下げで、難しい問題はとりあえず勧告で強制力を持たせないというような形で、なるべく多くの国が批准できるような形にするのではないかと考えています。

5. 苦情処理

それから、この条約をつくる上で苦情処理の問題がありまして、これもいろいろな議論がされていますが、いままでのILOの議論を見ていますと、いきなりポートステートコントロールで寄港国政府に船員さんから直接苦情がいくとか、そんな話ばかりになっていますので、あえて私どもはこれからも次の点を主張していきたいと思っています。

すなわち条約違反の疑いがあるとか苦情の申し立てがあれば、まず船長に言うべきであるという点について若干疎かにされている点があるのではないかと思います。第一義的に苦情については船長に申し立てるというシステムを確保したいと考えています。そしてまず船内で解決するというシステムを確立すべきと考えます。そうでないと、例えば「この船についてはギャレーが非常に汚い。これは何号条約に違反する恐れがある」というようなことで、船員さんから直接どこかの政府に電話がかかるとか、あるいはITFに直接電話がかかって、「とりあえず船を留めようか」というようなことになると非常に大きな問題だと思いますので、この辺については今後しっかりILOの議論の中で主張していき、まずは船内で処理するといったシステムをつくり上げたいと思っています。

6. 船員の資格証明書

これは参考までにですが、ILOの中に有能船員だとか船舶料理士の資格問題などについて規定がありますが、これはIMOのSTCW条約で船員さんの資格をやっているの、これはこの際IMOでやってもらったらどうかという議論があります。

F. 作業スケジュール

今後この新しい条約をつくるに当たっての作業ですが、最初に申し上げたように2005年には新しい条約をつくって採択しようという合意ができていて、ILOでもそのための予算措置を講じているので、何がなんでも2005年に間に合わせなければいけないということで極めてタイトなスケジュールになっています。具体的に申しますと、来年2月早々にサブグループが事務局の作った一次草案の検討を行なう。それを受けて6月、7月にかけて第3回目のハイレベル・トレパタイト・ワーキンググループ(High Level Tripartite Working Group)「ハイレベル三者会合」と言いますが、ハイレベル三者会合で新条約の一次草案をつくる。それから、7月5日のJMC(合同海事委員会)、これは労使で打合せをしようということです。この7月にできた新条約草案を受けて、10月にはサブグループで編集上の語句等の修正。そして、来年12月には新条約の原案をつくってしまうというスケジュールになっています。

ですから、先ほど司会者のほうからもお話がありましたように、実質的な作業は来年1年間でほとんど終えてしまうというスケジュールになっています。しかし、先ほどから申し上げているようにまだまだいろいろな問題もありますし、詰めなければいけない問題もあるので、作業量としては膨大なものになるのではないかと思います。

来年1年でほとんどの原案をつくって、再来年には第1回海事総会の予備会議を行う。2005年には、いわゆる海事総会を開いて新条約採択という方向になっています。もう2005年になりますと、小さな語句などについては改正・修正は可能ですが、大幅なところではほとんど修正不可能ですから、実質的な勝負どころは来年1年ということになるのではないかと思います。

G. ISF の対応と JSA

1. 中心的役割

この条約に対する船主側代表組織である、International Shipping Federation (ISF)「インターナショナル・シッピング・フェデレーション」は、現在、日本船主協会の崎長会長が副会長を務めておられます。この ISF が船主団体代表として ILO に出席することになっていますが、中心的な役割はドイツ船主協会常務理事の D.リンデマン氏、それから、ISF の事務局員としてはデイビッド・ディアスレー氏、それから、英国船主協会の元常務理事のジョン・ラストッド氏。この 3 人が実際的な力仕事をやっています。これに加えて日本、ギリシア、ノルウェー、米国、豪州、フランス、デンマーク、香港、イタリア、この辺が発言力を持っていてポリシー・マターなどには大きな影響を及ぼすとともにこの統合条約について積極的に関わっています。FOC 国はリベリアの船主協会が ISF のメンバーですが、リベリアの船主協会は現在ほとんど形骸化してあまり発言力がありません。もう一つの手 FOC 国であるパナマは、パナマ運河の代理店団体が ISF のメンバーで、これも全く船主としての意見はありません。キプロスはそれなりに発言力を持っていますが、船主側としてはほとんどヨーロッパ勢プラス日本という形で対応しています。

2. 問題点

(1) Crucial Strategic Issues

我々の大きな問題として、まず差別禁止の問題などがあります。同じポジションであれば同一賃金を払うべきだという雇用と職業の差別待遇条約 (ILO 第 111 号条約) がありまして、この条約は ILO で批准され、発効しているのです、原則から言えば同一ポジション、同一賃金ということで、これは船員側が強く要求しております。しかし、そんなことになれば一等航海士であれば日本人だろうがフィリピン人だろうが、すべて同一賃金ということになると非常に大きな問題になってきます。特に、途上国については実際上は職を失うだろうということになりますが、とりあえず船員側は差別禁止を強力に主張しております。そのほか、雇用の継続をやりなさいとか、船員さんの定義をどうするかとか、途上国の社会保障を誰が面倒を見るのか、そういった問題もあります。

(2) 条文細部にわたる検討

それから、条文の細部にわたる検討をこれからしていかなければなりません。まず、何よりも整合性を確保する。あるいは、パートごとに条文が食い違うようなことがあれば大きな問題になりますから、これをしっかり見ていかなければなりません。

さらに、条約の条文をわかりやすい英語、あるいは日本語にする。それから、条約適用の柔軟性を確保するような文言の挿入に留意する必要があります。

(3) 船主/船長の負担の軽減

それから、特に船協事務局として考えているのは、船主あるいは船長の負担の軽減ということです。ISM コードが導入されて船社も大変な負担がかかったと思いますが、現場の船長のほうも監査だとか検査だとか、いろいろなところで大変な負担がかかっております。

今度の新しい条約が採択されるについて、こういった船社及び現場の負担を極力なくすような方向で進むように何とか考えていきたいと思っています。

(4) 関係者の過大な期待／野心 特に I T F

それから4番目として、関係者の過大な期待とか野心があります。特に I T Fは既におこの際、船員の権利章典といいますか、船員さんの権利のバイブルを作りたいということで、とにかく完璧な、理想的な社会に住む船員像を具現化したいというようなことで非常にうるさく言っているわけです。

そう言われてもやはり実効性の問題もありますし、経済性の問題もあるので、I T Fの考えるような理想社会に生きているわけではないのでリーズナブルなものをつくらなければいけないと思いますが。とりあえず、船員側はそういった権利の章典、バイブルを作りたい。そして、あらゆるところで条約の実効性をチェックをしたいというようなことを言っております。この辺は、大きな問題と考えております。

(5) 膨大な作業に対し、十分な時間のないこと

それから、実際的な問題としては来年1年間で膨大な作業をこなさなければいけないということで時間が十分でない。

(6) I L O事務局の体制

全ての国際機関においてある事ですが、I L Oの事務局も海事関係部門の人員はかなり削減されているし、I L O内部の問題でいろいろと各部局間の確執もあるとも聞いております。来日の折に皆様もお会いになったことがあるのではないかと思います。海事統合条約の作業は本件の I L Oにおける責任者であるドミニカ出身のクレオパトラ女史の実力と馬力に負う所が多いので、彼女に何かがあったらどうなるのかという内部的な問題もあります。

3. J S Aの役割

最後に、我々としてどんな役割を果たさなければいけないのかということですが、やはり世界有数の海運国としてそれなりの自覚と責任を果たさなければいけない。難しい条約については、国内法の問題もあってとても日本としては批准できないというのであれば問題なので、率先して海上における労働環境の向上、ひいては、海洋環境の保護あるいは、安全性について寄与するような姿勢で積極的に我々も関与していかなければならないと考えております。

2番目として、日本が支配する多くの船がパナマ籍あるいはリベリア籍の旗を掲げているので、そういった大きな便宜置籍国に対して、要するに実質的なオーナーとしてそれらの F O C 国と連携をとって行方を見守らないと、パナマあるいは、リベリアに勝手なことをやられても困るし、またやるべき事をやらなくても困るということで、その辺も踏まえて F O C 各国をワッチしていく必要もあるのではないかなと思っています。

最後ですが、やはりアジア地域における船主協会として伝統も力もある団体として、や

はり他国の船協とも連携・協力して、アジアのリーダーとしての役割を果たしていく必要があるのではないかと考えています。

以上、長々のご説明を申し上げましたが、十分に準備もできていなくておわかりづらいところもあったのではないかとと思いますが、私の説明はとりあえずこれで終えさせていただきます。

この後、皆さんの討論会ということになりますので、質問はわかる範囲でお答えさせていただくことにして、ご説明を終わらせていただきます。

どうも、ご清聴をありがとうございました。(拍手)

H. 質疑応答

【司会】ありがとうございました。約1時間にわたってご説明いただきましたが、予定としてはこの後1時間程、質問・ご意見を賜る時間にさせていただいております。

事務局といたしまして、船主の皆様方に、ここまでの間にこのILO統合条約の動きについて大づかみな、的確に全体をとらえたご報告・ご説明が十分できておりませんし、あるいは重要なポイントを外した説明・報告をいたしていた点もあるのではないかと思います。

そういう意味で、極めてシンプルな質問から込み入った質問までバラバラになるかもわかりませんが、この機会に、皆さんから何なりとご質問いただき正解にご理解を深めて頂きたいと思います。

【質問】2点ばかり質問させていただきたいと思います。

大変わかりやすい説明を、ありがとうございました。これは大変な作業になっていくのだろうなということがいまから予想されますが、先ほどおっしゃった他の条約を決めていくのと違って、ILOでの決め方というのは船主と船員と政府の三位一体で決めていく仕組みであるということで、まさしくこれは一種の労使交渉的な要素がこの中にあることで物事が決まっていくわけです。こここのところが一番大変なことだし、我々として相当引き締めてやっていかないと嫌な形で決まってしまう恐れがあるということでしょうか。

そこで、技術的なところで最終的に物事を決めるときの投票とか決定する仕組みは具体的にはどうなっているのか。最終的にこの案がまとまっていく過程も含めてですが、三者のそういった権利が行使されて物事が決まるのかという、この辺の仕組みについての質問が一つ。

それから、これは大変な作業になるし、行政側もこれから立法体制を整えることになると思いますが、当然、日本国政府も相当な力とパワーを注いでやっていかなければいけないことになると思います。これは船協さんに対する質問になるかもしれませんが、これは日本政府のセクションとしては、いまだどんなことをこれに対して行っているのか、この点を参考までにお聞かせ願いたいと思います。

【赤塚欧州地区事務局長】ありがとうございました。まず最初のご質問ですが、ILOは

三者構成ということで、具体的に申し上げますと投票権を持つのは政府が2票、労使の使が1票、労が1票になっています。

直接政府には関係のない話ですと、まず労使で話をし、そこで合意すれば三者会議に上げて、政府の皆さんにも賛成していただければ、それでシャンシャンと決まるわけですが、やはり、労と使とは国際団交の場でそうは簡単に決まりません。

例えば、説明のときにちょっと申し上げましたが、同一職業、同一賃金みたいな話は絶対に使用者側としては譲れないわけです。その場合は、ペーパーを出すとするれば労と使が別々に出すとか、あるいは一本化にしても大きな括弧を付けて出す。それで、政府がどのように判断するかという辺りにポイントがあるわけで、政府をどのように取り込むかという点がかなり大きなところなんです。

しかし、今回については政府側もこの辺の問題については直接政府としての義務が加わってきますので、政府自身として提案している、あるいは、労使に先立って意見を発表するというようなことがありますので、いまのところかなり活発な三者入り乱れて議論がされるという格好です。やはり、最終的に政府をどのように取り込むか、政府をどのように説得するか、どのように味方につけるか、という点が一番のポイントになります。

ですから、労と使で舞台裏でいろいろ話し合いをしますが、それとは別にやはり使用側としては政府に対して「こういうような方向であれば、こういう実施上の問題が出てきますよ」、そういったテクニカルな問題に関する法律や実施上の問題について噛み砕いて説明して、なるべく政府側の理解を得る、政府側を味方につける、というようなことが大きな会議の作業の一つになるわけです。

いままで海事条約については10年に1回のお祭みたいなところがありまして、一応言うことは言っても、最終的にまとまって条約ができれば、やった、何かできた、成果物があつたというような格好で比較的シャンシャンというような格好で実はあつたわけです。

その辺の反省も含めて、今度は真剣に実行可能なものをつくろうということになっておりますので、その辺の労使の攻めぎ合い、それから政府からの指導力もあるでしょうし、どのように合意を形成するかが大きな問題になるのではないかと考えております。

その点で、第2のご質問については東京の事務局から説明があると思いますが、日本政府の対応も非常に重要だと思います。

【事務局】2番目をご説明させていただきます。政府のほうは非常に積極的です。担当課は旧労働基準課、いまの労働環境課が対応しておりまして、船員政策課（旧労政課）等々とタイアップしながら動いております。

前の西川課長時代に、西川さんは大変にアウトゴーイングな方で副議長を自ら買って名乗り出てやっておられた。西川さんはこの大きな動きに呼応して、日本の船員法等々も抜本的に見直す必要があるのではないかという考えがあつたように聞いております。

国交省では最近ご承知のとおり船員部の課長のみならず外航課長他異動により新しい体制になったわけですが、今回から寺西課長が西川さんの後を継いでおられます。寺西さんもいろいろ検討した結果、やはり政府として副議長を引き続き受けようということで、今回の会議で承認されて副議長に就任しておられます。

船協サイドとしては寺西課長とタッグマッチを組み相当の密度で連携してやろうということで、今回の会議に臨むに当たり何回か打合せを行いました。きょうの午前中も実は赤塚欧州地区事務局長に参加していただいて打合せをやりましたが、いま政府のほうは未批准条約がなぜ未批准だったのか。これらが統合されるとどうい問題が政府のほうであるのか洗い出しを行っております。昨日は、組合側にも井出本組合長以下に国交省のほうからご説明を行ったように聞いております。

我々のほうは我々のほうで、ワーキングを組んで、船主の立場として日本船の立場から、あるいはF O Cのベネフィシャル・オーナーの立場から、いまある条約が統合され批准した場合にどうい問題があるのか。新しい条約がどうだというのではなくて、いまの条約でどう困ることがあるのか同じような洗い出しを行っております。

政府のほうも船社の実態がわからない面があるので、我々に対してもいろいろな質問が出ております。寺西さんも非常に積極的で、特にロンドン界限の会議の運営というのはイギリス人等々が動かしておりますので、そういうこともよく承知しながら、どうやって対応していこうかということについては、よく連絡を取り合ってやっていこうということで作業に入っているという状態です。

ですから、いま赤塚さんからご指摘のあった、政府とうまく連携して日本ないしはアジアの立場を積極的に向こうに発言・発信できるような形でやっていきたい。政府の打ち合わせも踏まえ、船協としてI S Fにペーパーサブミッションをするなり、必要な行動をとって赤塚さんを軸にして積極的に関与していきたいという体制をいま取り始めているところです。

【司会】他に、ご質問はございませんでしょうか。

【質問】いろいろご説明ありがとうございました。「適用範囲の限定」ということで、外航のみか、内航を含むか、ということについてちょっといま触れていただきましたが、原則として内航も適用対象であるとのことでした。

よその国でも日本のように内航と外航と若干扱いが違っていると言ったらいけないかもしれませんが、ちょっと事情の違っているような国が内航については留保したい、除外してくれという可能性はあるのでしょうか。その辺について、事情がもしおわかりであればお願いいたします。

【赤塚欧州地区事務局長】内航については、むしろ、日本の内航として抱える問題はあまりよその国にはないような感じですね。特にヨーロッパに関しては等しく外航ですから、日本の内航が抱える問題点についてはもうひとつ理解してもらえないというところがあります。

例えば、イギリスの場合、完全にイギリス国内だけの船もちろんありますが、それらの船に実際に乗っているのは外国人船員も多いということで、そういった外国人船員を規制の対象から外すわけにいかないというのもあります。

一方、アメリカの内航は、ジョーンズアクトなんかもあってはっきりしています。彼等

は、特にそれは言い立てずに他のケミカル関係のレギュレーションにしろ、安全規則にしろ、適当に適用除外しているというのが実態です。

あと、内航を特に区別しているというところは私もわかりませんが、アフリカにしろ、ラテンアメリカにしろ、その多くは外航へ出ているわけではなくて内航がほとんどだろうと思いますが、特に、彼らが内航・外航の問題について言うようなケースがあまりないですね。あまりはつきりしませんが、そんな状況でございます。

【事務局】にわか勉強で、赤塚さんから教えていただいた点を補足します。ILOとIMOの世界ではそこら辺が全然違って、IMOの条約では内航を条約で適用除外しているのはいっぱいありますが、ILOというのは人権の世界なので、内航と外航と人権上の差別をするというような考え方はもともとご法度のようにです。

ですから、ILOではいままで既存の条約の中でもそういう扱いにしたものが皆無なので、まず発想の原点から外航/内航を分けるという考え方がないようです。内航にも適用した上で、もっと後のほうでどういうふうにするかということにしか扱いがならないだろうというご指摘が赤塚さんからありましたので、念のために付け加えさせていただきます。

【質問】私がかまく理解できていなかったのかもしれませんが、この統合条約をつくろうという背景の話です。いまお聞きしたところだと、我々船主サイドのISFが自ら積極的にITFとILOに提案して、こういうふうな統合条約をつくろうという流れになったというふうにお聞きしました。

そのところが、少し船主側の立場としてこれをするによって非常に大きなメリットがあるのか。メリットというのは、先ほど少しお話いただきましたが、あえて船主側のほうからこういうふうなことを提案したメリットの部分が、例えば先に述べられているような時代遅れのものがあるとか、重複しているものがあるというのだったら、普通は統合とかそういうことを考えないで、その部分だけ切り捨ててしまおうとか、実際には批准しなければいいとか、そういう流れになるのが普通なのではないかと単に私は思っています。

その辺、なぜISFがこういうふうに積極的にやる行動を起こしたのか、というところをもう少し何かおわかりでしたら教えていただきたいのですが。

【赤塚欧州地区事務局長】ありがとうございます。ISFが危惧したというか、海上労働問題について明確なスタンダードを国際的に欲しいという理由はITFとEUの干渉です。だから、EUは安全、とりわけ環境については排ガスの規制だとか、バラスト水の規制だとか、あるいは、ごみの規制だかというような格好で非常に厳しいルールをつくってくる。

それから、海上労働についても労働時間とか、配乗の要件だとか、そういった非常に厳しいものを次から次へと出してくる。もちろん、その背景には海難事故があり、汚染事故がある。それで、技術的な問題はかなり潰した。しかし事故はなかなか減らない。やはり、船に乗っている人間が問題ではないか。資格制度もさることながら、きちんと休息をとらなければだめではないか、労働時間を規制しなければだめでないか。そういった背景もあ

りまして、EUが極めて活発である。だから、国際的な場で統一規則をつくらないとEU独自の規則がどんどん出てくるのではないかという問題があります。

それからITFも、賃金問題とはちょっと別ですが、こちらも独自の規則をつくってどんどんやってくる。しかも、気に入らなければボイコットするというので、船主側としてはそういったものに対抗しなければいけない。そのためには、やはり国際的に統一されたルールということになります。

それから、IMOもヒューマンファクターということで、海難事故は80%以上これが原因だ、あるいは100%だという意見もありまして、IMOには「ヒューマンファクター」という部署もありますし、そういった関連作業部会もありまして、どんどん海上労働についても手を伸ばす。現実には、一頃はもうこの際、ILOの海上労働部門を切り放してIMOと一緒にしたらどうかという議論もあったくらいです。

そういうことになり、すべてIMOで決まると船主側は発言力がなくなるわけですから、そういった危機感も船主側にありました。だから、国際的に統一された、そして我々船主側もきちんと発言できるような場で我々も納得するような新しい条約をつくりたいというのが背景にあるわけです。

ただ、直接的なメリットと言われますと、いま申し上げたようなお話とか、あるいは船主、あるいは船長にとって具体的にどうすればいいのかということも1冊の本で見ればわかる。あっちの条約を広げ、こっちの条約を広げ、ガイドラインを見てというようなことではなくて、1冊見れば明確にどうすればいいのか、どう対応すればいいのかというのがわかるようになるのではないかとということも背景にあるわけですが、まあ目に見えた形で経済的に何かプラスになるとか業務が軽減されるとか、そういうことは残念ながらないと思います。そういう意味では、船主側が海事社会で言われているプロアクティブ、何か事故が起きてから後始末に駆けずり回るのではなくて、積極的に安全だとか海洋環境の保護、あるいは船員労働の質の向上といったものに船主側として積極的な姿勢を見せるというような、言ってみれば、抽象的なところだと思います。

【質問】私の理解が間違えているのだらうと思いますが、こんな理解をしていました。要するに、バラバラの条約を一つにまとめるだけであって、ベースで言うとそんなに変わらないのだなという感じを勝手に思っていました。いま言われたように、一つになると便利ではないかと言われれば、まあそんなものかなというふうに思っていました。

一方で、前の西川課長さんが「この統合条約を批准したら、その時期に船員法の大改正をやるよ」みたいなことを言われたので、「おっとと……、それは何なんですか」と。

実際に、この統合条約をつくって船員法が現実にも変わるような事態は想定できるのでしょうか。

【赤塚事務局長】当初、ISF側は既存の条約を整理統合するだけだということで、いままでの条約をつぎはぎしてISFとしてConsolidated Maritime Convention「コンソリデートマリタイムコンベンション」と称する案をつくったわけです。これは、本当につぎはぎだけ。

ところが、蓋を開けてみると、我々ももちろん予想していなかったわけではありませんが、船員側としては権利の章典をつくりたい、ILO事務局としてもどうせ作業をするなら立派な条約にしたい。それから、政府の一部にも、これを機会にそれぞれの国のILO条約関係の国内法も改正や整備をするという、そういった思惑がありまして、全体としてはつぎはぎではなくてもう少し前向きといたしますか。まあ一歩とは言いませんが、いままでの状態で半歩ぐらいは前に進んだ条約をつくりたいという方向で現在動いています。

【事務局】国内法の動きは私もまだ来たばかりで承知しておりませんが、先ほど申し上げた国交省の未批准条約検討の対象としては、いま生きている30条約の中で11批准していますから19の未批准条約があります。その中には、古過ぎてどうしようもないものもありますが、例えば、国内法とぶつかるものもある。乗組の最低年令は15歳未満か16歳未満か。15歳未満に法令改正しなければ対応できないというようなことも当然国は考えているわけですが、労使でもう少し詰めて行かないと、国あるいは国交省の内部で対応ができないという問題点もいくつかあるようです。

19のうち、ちょっと雑な言い方ですが3、4個はそういうもので、その他については何とか、例えば、改正しても問題のないような改正で、国交省内で対応していかれるのではないかと聞いております。そこら辺のインパクトがどういう形で出てくるか。それが、船員法の大改正のトリガーになっていくのかどうか。このところは、はっきり言って何とも言えないところであります。

船主側としては、日本籍船の問題の他に、FOC船のオーナーの立場からの問題もありますので、だんだん問題点が内容的にはっきりしてくると、いわゆる基準課といえますか、昔の旧船員部だけの問題ではなくて外航課とか、徐々に問題点の議論が広がっていくと思います。

そういう過程の中で、いまご指摘のほうに話がつながっていく可能性はないとも言えないとは思いますが、まだ現在ではそういうはっきりしたスタンスは読み取れておりません。

【質問】わかりやすい説明を、ありがとうございました。

これは海事関係の条約に関してということで承ったわけですが、一方、ILOといえば海上に限らないと思いますが、陸上関係のそういうことに関しては今回そういう動きはあるのかどうか。その辺と、2、3まとめてちょっとお願いしたいのですが。

我々としては、コストアップはなるべく抑えたい。それから、船の安全運航の疎外要因になるのは困るということです。そういう面から申し上げますと、先ほど赤塚さんのほうからもありましたが、最低賃金の引き上げの動きというのは今回はないということで理解してよろしいのでしょうか。これが2点目です。

それから、雇用の継続という問題。雇用の継続というのは、具体的にはどういう議論があるのかということです。

それから、問題点の中で船主・船長の負担の軽減という問題がありまして、これは実はその他にいろいろなポートステートコントロールがこれまでもありますし、ITFの査察もあります。それからISMコードの問題でいろいろな書類とか、そういうものも常に整

備しておかなくてはいけないということで、膨大な事務作業とか、入港地でのいろいろな立ち会いを含めての作業があります。

これはかなり重複もしているということもありまして、本来は船の幹部がそのときもっと大事な管理的業務や、そういうことをやる時間がなくなるという意味から、安全上疎外がある。疎外される原因にもなり得ると思っているわけですが、そういうところは、先ほども赤塚さんに強調していただいたので自分も心強く思っていますが、そういうところで重複とかが極力なくなるようにいろいろ頑張っていたと思います。

【赤塚欧州地区事務局長】ありがとうございました。まず最初の陸上関係ですが、現在ILOの条約だけで180何本かあります。そのうち、海上関係が30本ぐらいですが、陸上関係については全く統合するとか見直すという動きはないようでして、海上関係の今回の統合条約というのはILO80年の歴史上初めてのことです。

そういう意味で、新任のソマビア事務総長も大いに力を入れてくれていまして、予算も出してきています。

他のセクション、他の陸上関係の人たちは海上関係労働基準統合の行く末を非常に興味を持って見ているというようです。仮に、こういった海上関係の試みがうまくいけば、陸上労働も改めて見直すという動きが出てくるのではないかと思います。これは陸上関係ではありませんが、漁業関係については既にILO主導で漁業関係の条約の一本化ということで2004年には採択という方向で進んでおります。陸上関係については、今のところ全くありません。

それから2番目の最低賃金については勧告の一つに入っていますが、統合条約についてはいまのところ直接的関係はありませんが、これは来年早々にも最低賃金に関するワーキンググループが開催されることになっております。日本は委員としては手を挙げておりませんが、来年の最低賃金ワーキンググループについてはシステムそのもの、それから算出方法そのものについて、一度ゆっくりとレビューしてみようという方向で会議が開催されると了解しております。

これも船協本部と打合せをしまして、必要とあればオブザーバーとしてでも出るべきかなと考えております。ですから、いまのところ引き上げようという話はありません。

3番目、雇用の継続について、現在ある規定は精神規定で、国は雇用を継続できるようなプログラムをつくるべきだということを言っております。具体的には再教育のシステムをつくるとか、船員の継続雇用を促進するとか、それから継続して乗船した場合については何らかの奨励金を出すというようなことは言われております。

差し当たって一番現実性のあるのは、再教育のプログラムを国が持たなければいけないというようなことです。これは、現在は精神規定ですが、次回にはある程度具体的な話が出てくるのかなと思っておりますが、再教育を具体的にこのようにしなくてはいけないとか何とか、いろいろ条件がつくと難しいなという感覚を持っています。

それから、船長の負担については現場は大変であるということによく伺っておりますので、本来、船長を初めとする船員を保護する海上労働基準が逆に船長や船員の足を引っ張るようなことになってはいけないということについては、今後とも力説していきたいと思

っています。

とりわけ I T F 側はいろいろなところでチェックをかけて、そして実効性を担保したいということがありますが、チェックは別のところ、例えば船員供給国とかでやってほしい。本船やあなたたちの仲間である船長／船員にチェックをかけて負担を増すようなことはマイナスだよということで今後とも話をしていきたいと思います。

そういう観点から、先ほどの説明の中で I L O の監視機構をもっと有効に利用して、I L O でできることはやっていただきたいというのが私どもの考え方です。

【司会】他にご質問はございませんか。

【質問】説明としては、もともと知識がないほうですからありがたい説明でした。

ちょっと具体的といいますか、今後いろいろな形で強制とか非強制部分、各論に入るとかなり各国の利害がある。例えば、先ほど内航の話も出ましたが、「内航」という定義がない国もあるやに聞いていますし、その辺は非常に難しい問題になると思います。

現在、物議を醸しているテロとか、「TAJIMA 号」、この辺の問題との整理とか、関連が出てくるのかどうか。あと、各船社さんが中国辺りに力を入れているという問題についても、今後の見通しを聞かせていただきたいと思います。

【赤塚欧州地区事務局長】最初のテロですが、海事統合条約そのものにつきましてはテロの問題と完全に切り離しております。ただ、ご存じのように第 108 号条約という船員の身分証明に関わる条約がありまして、これはテロ対策の観点から大幅に見直すということになっております。既に I L O で審議をやっておりまして、来年 6 月の I L O の一般総会の中で新条約を採択するというようにしております。

これは、アメリカの要請もありますから、スケジュールどおりに新しい船員の身分証明条約が採択されると思います。いずれは海事統合条約の中に組み込まれることとなりますが、少なくとも、しばらくの間は独立した I L O の海事条約という格好になると思います。

2 番目のご質問ですが、中国についてはこの会議が始まって以来、少なくとも私が見聞きする限りは中国は代表を送り込んでいますが、全く発言がなくて、どのように考えているのか私どもはちょっとわかりかねます。やはり共産一党支配国ですから、結社の自由だとか、団体権だとか、基本的人権とかいったところでいろいろな当たりが出てくるのではないかという予想はしております。

彼らがどのように考え、どのように対処し、あるいは新しい条約をどんな格好で批准するのか、批准しないのかという話は非常に興味があるところです。少なくとも、現時点では一言もしゃべらなかつた状態でちょっと情報不足ですが、今後中国の情報も集めていきたいと思います。

ついでですが、一方、韓国は団結権、結社の自由がないというようなことで I L O 条約については非常に障害のある国ですが、彼らは今後海運国として何としても批准しなければいけないし、批准できるような方向でということで、I L O の政府間会合でかなり活発にいろいろな提案もしております。

【質問】 ILOの条約は、これまで少ないと言えども各国が批准の努力をしてきている中で、まだ批准されていない条約が比較的多い。比較すれば、そちらのほうが多いかもしれないという現状の中で、条約の中身にもよりますが、この未批准が多い中で途上国、特に批准の遅れている国が、この統合条約に入るといふか、批准するということを進めなければいけないとなると強制条項を極力減らして、それを勧告に落とすということをやっ
ていかなければいけない。あるいは、そうではなかったら最初から先ほどから出てきているように選択批准のようなことを考えていかなければいけない。

例えば、強制条項を勧告に落とすということをごんごんやっていると、それによってレベルダウンが起きるのではないか。具体的に言えば、批准している国がせっかく批准していたのに、それが強制から勧告に落ちたりすると、何のためにいままで頑張って批准してきたのか訳がわからなくなってくる。それぐらいだったら、ないほうがいいのではないか。前の批准していたのは残っていたほうがいい、ということにもなりはしないか。

そういうことがあったら、選択批准をさせてほしい。選択批准をするということは、前の条約のままを変なところだけ整理して削ってしまえば、そのままそれを残していたほうがいいのではないかということにもなるのではないか。

実質同等性が考えられていますが、実質同等性というのはだれがそれを判断するのか。先ほどのようにILOの事務局の中に監視機構をつくって、そこが実質の統制をというの
も何か……。それだと、あまり実質同等性ではなく一つの基準によって、それが同等であるかどうか判断されるということにもなる。

それが各国に委ねられたら、これはまたルールがあるのかないのかわからないような
い加減なところで混乱のもとになる。そういう批准を促進するためにどこまで妥協する
のかという、その落とし所が非常に難しいのではないかと思います。その辺のところの議論
とか、あるいは、作業というのが具体的にどんな格好で進められているのか教えていただ
ければと思います。

【赤塚欧州地区事務局長】途上国を含めてというより、途上国がいかにして批准できるよ
うになるか、これが非常に大きな問題です。

IMOにおいてはSOLAS条約だとか、STCW条約、MARPOL条約、どんなに
少なくともこの3つの条約を批准しなければ外航海運はできないよ、というシステムにな
っています。

IL0条約についても、ILOとしては要するにこの海事条約を批准しなければ、もう
外航海運はできないという格好にしたいというのが統合作業の大きな目的です。ただ、非
常に批准数が少ない。日本ですら11しかないという中で、各国をしてどのように批准させ
るのかというのは本当に難しい問題だと思います。

数年前、アジアでいかにしてアジア各国のILO条約の批准を促進させるかというセミ
ナーがあって、リコメンデーションも出ましたが、まだほとんどの国が批准している条約
はせいぜい1ケタだという状況ですから、比較的進んだアジアでもそうですと、アフリカ
だとか、アラブだとか、あの辺になるともっと大変ではないかなと思います。

その一方、多くの規定を勧告に下げるとか、直接適用を避けるという形になると、また政府側が言うように大骨小骨を抜いて勧告しかないような、あまり意味のないような作業だということになって、これは今後1年間の大きな課題になると思います。

それから、実質的同等性についてはいままで具体的に裁判とか勧告とかで争われた例はありませんので、実質的同等性とはどこまでを言うのかという事についてはILOの見解はありますが、判例とか、実際の勧告としては出たケースはありません。

ただ、これについて私はかなり楽観視してしまっていて、かなり柔軟に考えられるのではないかと考えております。ただ、これもポートステートコントロールが「いやいや、そうではないのだ。厳密に解釈するのだ」ということになると問題ですから、この海事統合条約の次の作業として早急に各国のポートステートコントロールに対するガイドラインをつくらなければいけないのではないかと考えております。

それから途上国の批准を促進させるために、技術協力という形で実際に補助金を出すという話や直接講師を派遣する、法律制度を確立するために協力するという事で、そういった問題点のある国に技術協力をを行うという点については、前回の委員会でも触れられておりまして、これはかなり今後ILOとしても活発にやっていくのではないかと思います。

具体的には各地域におけるセミナー、それから人材の派遣、それから実際にお金を支給する場合もあるのではないかと思います。ただ、IMOのほうは技術協力について私も知識がないわけではありませんが、ILOについては海事関係ではいままで技術協力という話はあまりなかったものですから、資金源がどんな形になっているのかについてはちょっと承知しておりません。まあ、これは相当活発にやらないと途上国は批准できないのではないかという気がしております。

【司会】他にございませんか。

ご質問がないようですので、時間もお約束の4時になりますので、これで閉会にさせていただきます。

きょうは、赤塚講師にご貴重なお時間をつくっていただきまして大変にありがとうございました。いま一度、拍手でお礼の意を表したいと思いますので、よろしく願いいたします。(拍手)

では、閉会にいたします。

以上