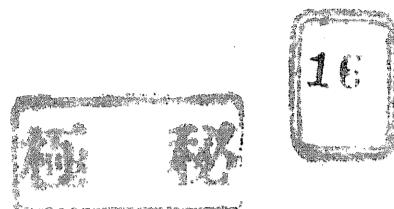


MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT



船 舶 問 題 の 経 緯

5.4
3 9 . * 理・外

1 日韓会談開始前の経緯

(1) 韓国置籍船

(イ) 終戦後日本政府は、連合国軍總司令部よりの數次にわたりる指令にもとづいて、38隻5,811トン（うち9隻2,471トンは沈没の状態のまま）の船舶を在鮮米軍または韓国政府に引き渡した。上記指令は、旧朝鮮に置籍し1945年8月9日またはそれ以降に朝鮮水域に所在したことがある船舶及び朝鮮總督府所屬の船舶を対象として発出されたものであつた。

(ロ) 日本政府は、最高司令部から、26年9月11日付SC AP IN 2.168により、1945年8月9日現在朝鮮に登録されたすべての船舶を韓国政府に返還することを指令された。

一方、最高司令部は、在日韓国代表部に対して、1951年9月10日付外交局書翰をもつて、1945年8月9日現在朝鮮に置籍した船舶は正当に軍令33号の範

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

団に入つたものであり、さらに1948年9月1日の中韓協定によつて在韓米軍政府から韓国政府に移譲された財産に含まれたものである、したがつて本日付をもつて日本政府は、これらの船舶及びその所有權を現状及び現在地で韓国政府に引き渡すように指令された。上記船舶の所有權移譲に関する日本政府との直接のアレンジメントは、本日から60日以内に開始されるべきであると申し送つた。

日本政府としては、国内的考慮から上記指令の実行の引延しを図つた。

(2) 韓国置水船

(イ) 日本政府は、最高司令部より25年5月16日付覚書をもつて、221隻の船舶リストを添え、これらの船舶が昭和20年8月9日以降9月25日までの間に給水のため釜山に入港した事実があるという韓国政府の主張を反駁する証拠を提出するよう要求された。これらの221隻は、例外なしに日本内地に船籍を有する船舶であつた。

(ロ) この要求に対して、日本側では運輸省が中心となつて鋭意調査を行なつた上、上記韓国側の主張には十分な信

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

懲性をおき難い旨 C P O あてに報告した。

(4) この問題は、間もなく朝鮮事変が勃発したため、自然立消えの形となつたが、最高司令部は、その後も本件を日韓両国政府で直接交渉によつて解決するよう示唆した。

(3) 朝鮮郵船~~係~~所有船 5隻の貸与問題

(1) 昭和 20 年 11 月船舶運営会は、 SCAJAP より、在韓米軍が必要とする石炭の緊急輸送に応ずるため、船舶運営会に属する船舶の一部を至急南鮮に派遣して米軍の指揮下におくようにとの口頭の指令を受け、昭和 20 年 11 月 27 日から 22 年 6 月 14 日までの間に、朝鮮郵船~~係~~に所属する次の 5 隻の船舶（いずれも韓国登籍船）を韓国に派遣した。

船名	トン数 (ton)	船積	引渡し場所	引渡し日
金泉丸	3,081	貨物船	釜山	20.11.27
安城丸	882	"	"	21. 1.31
天光丸	2,221	"	"	21. 2. 8
成鏡丸	2,933	"	白浦	21. 4.11
桜島丸	1,281	貨客船	舞鶴	22. 6.14
(計)	10,398			

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

- (ロ) これらの5隻の船舶は、その後在鮮米軍から京城にある朝鮮郵船株式会社（終戦前の朝鮮郵船^株の権利を承継する同名の韓国法人）に貸与され、在鮮米軍の指揮下に使用されていたが、そのうち、咸鏡丸は釜山港外で座礁し、桜島丸は朝鮮事変中北鮮側に拿捕された。
- (ハ) その後日本政府は、韓国側に対して最高司令部を通じてこれらの5隻の船舶の返還方を要求したが、韓国側は、これらの船舶が韓国籍船であるという理由で日本側の要求を拒んだ。
- (ニ) 日本政府は、最高司令部の指令（24年12月16日付 SCAPIN7010A）に基づいて政府所有船2隻及び國鐵所有船2隻計13,849総トンを朝鮮郵船^株に引き渡し、それと引き換えに上記金泉丸以下5隻の船舶の所有権を取得した。

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

2 日韓会談開始以来大平・金会談までの審議状況

- (1) 日韓予備会談は、最高司令部のあつせんの下に 26 年 10 月 20 日から開催された。この会談は、当初船舶問題の討議を予定していなかつたが、韓国側の強い希望を容れて、同問題を取り上げ、4 議題すなわち議題(a)韓国置藉船の返還、議題(b)1945 年 8 月 9 日または同日以降韓国水域に所在した船舶の返還、議題(c)韓国へ貸与した船舶 5 隻の返還及び議題(d)韓国に拿捕された日本漁船の返還について討議を行なつて來た。
- (2) その討議状況を概観すると、討議の中心となつたのは、法的見解よりもむしろ FACT FINDING であり、また討議の大部分の時間を占めたのは、議題(a)及び(b)であつて、議題(c)及び(d)については、第 4 次会談以降においては実質的討議は行なわれなかつた。
- (3) 日本側は、本問題については、終始政治的解決方針をとつてきたが、その政治的解決の方式としては、当初（第 1 次会談当時）韓国側の返還請求をみとめないが会談全体を成功に導びきたいとの考慮から、「韓国海運業の発展に資する」目的をもつて韓国に対して船舶を贈与することによつて問題の解決を図りたいとの意向であつたが（后述(4)）、

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

37年当時に至ると双方の請求権を相互に主張しないことすなわち実質的な意味での相殺方式による解決を意図していたものと認められ、かかる考え方は、37年3月に行なわれた小坂・崔会談における日本側発言（后述⑥）、37年11月外務省で作成した杉代表の発言試案等にあらわれている。（本試案は、双方の請求権を相殺するとの考え方に基づいている。当省は、同試案に対して反対の申入れを行なつたが、同試案における相殺の考え方は、后述のとおり大平・金会談当時まで船舶問題解決のための低流をなしている。）

(4) 日本側解決案の提示（27年4月1日第1次会談における船舶委の最終回）

(1) 日本側は、船舶問題の解決が、日韓会談全体に重大な影響を有するとの見地から27年4月第1次会談における船舶委（最終回）において次のような趣旨の提案を行なつた。

(a) 日本側は、置籍船中商船15隻（5,610トン）及び漁船9隻（336トン）に相当する船舶を日本政府が買い上げて韓国に贈与する。この措置は、船舶の船籍の問題及び軍令33号の効力の解決とは関係なく、

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

韓国海運業の発展に資する目的で行なうものである。ただし漁船については、韓国に現存していることが確認された拿捕漁船 8 隻を同時履行の形で引き渡す。

- (b) 韓国に貸与中の 5 隻の船舶については、日本側の主張を撤回できないが、この機会にこれらの船舶をもあわせて贈与することとしたい。
- (c) 以上により船舶問題は、一切解決したということにいたしたい。
- (d) 韓国側は、上記日本側の解決案の提示に対して、この数量では、韓国側の考へているものの 15 分の 1 に過ぎないとして不満の意を表明し、7 万 7 千トンという数字を示し、日本側の再考を促すとの態度をとり、この形での、解決は行われなかつた。

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

(5) 議題別審議状況

(イ) 議題(a)の審議状況

(a) 双方の法的見解

(I) 韓国側は、置籍船の返鑑を要求する根拠として第1次的には SCAPIN 2168 を、第2次的には SCAPIN 2168 は軍令 33 号に基づいて発せられたものである。軍令 33 号は、それ自体平和条約 4 条(b)項の規定にいう処理であつて日本側はこの処理につき、上記規定においてこれを容認している。日本側はこのような軍令 33 号に基づいて発せられた SCAPIN 2168 による義務を履行しなかつた以上依然として履行義務は残つている。

(II) 日本側は、平和条約 4 条(b)項の解釈論及び SCAPIN の効力論により上記主張に対抗している。すなわち日本側が平和条約 4 条(b)項の規定で認めているのは、軍令 33 号による「処理の効力」である。したがつて、日本側は現実に軍令 33 号によつて処理されたものにつきその効力を承認するが処分の終つていないものについては、義務を負うものではない。また、SCAPIN 2168 は、平和条約発効により失効したのであるからこれに基づく韓国側の要求は、根拠がない。

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

(b)
④ 事実関係の照合

(I) 双方から該当船舶のリストを提出して議題(a)に関する

事実関係の照合を行なつた。

日本側提出	第1次会談	19隻	5,810トン
韓国側提出	第1次会談	22隻	21,131トン
	"	59隻	21,674トン
	第4次会談	31隻	7,812トン
	(このうち重複)	4隻	99トン
	第5次会談	202隻	18,332トン
	第6次会談	358隻	34,773トン
	(計)	668隻	83,121トン

(II) 双方で該当船舶として確認したもの

第1次会談	19隻	5,810トン(日本側提出分)
	5隻	137トン(韓国側 ")
第5次会談	2隻	34トン(")
第6次会談	6隻	57トン(")
(計)	32隻	6,038トン

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

(四) 議題 (b)

(a) 韓国側の法的見解

韓国側は、置水船の返還を要求する根拠としては、軍令33号及び米韓協定を援用した。すなわち、軍令33号により1945年8月9日またはそれ以降韓国水域にあつた日本または、日本人の船舶は、同年9月25日付をもつて米軍政府に帰属し、かつその所有となり、さらにこれらの船舶は、1948年9月11日付の米韓協定によつて、その所有権が韓国に移つた。

したがつて韓国側は、これらの船舶の返還を要求する。

(注) 日本側は、船舶問題の会合において、上記韓国側の主張に対して反論を行なつていなか、外務省の説明によれば置水船については置籍船の場合より以上に返還請求の根拠がないとの考え方をとつていたようである。

(b) 事実関係の照合

韓国側は、議題(b)の該当船舶として次のとおりリストを提出した。

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

韓国側提出リスト

第1次会談	41隻	67586トン
"	7隻	132トン
(計)	48隻	67718トン

(一) 議題(c)

(a) 日本側は、5隻の船舶は、韓国側へ貸与中と了解しておるものであるから、この機会にその返還が実現することを希望すると述べ、これらの船舶の現状及び返還の日時、場所、方法等につき韓国側の説明を求めた。

(b) 韓国側はこれに対してもこれら5隻の船舶は、1945年8月9日現在の韓国籍船であるから、第1次的には、SCAPIN 2168により第2次的には、軍令33号によつて日本側に返還すべからざるものであると主張し、日本側の説明要求を拒否した。

(二) 議題(d)の審議状況

本議題は、会談の当初留保となつていたが26年12月19日の会合で正式に議題として採り上げることが決定され、同年20日の会合で日本側から返還要求の漁船リストが提出された。

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

(6) 小坂、崔会談（37年3月）における船舶問題の討議

- (a) 韓国側は、本問題に関する法理論、証拠の話はほとんど終つており、韓国側提出の返還目録に対し、日本側として、返還可能なトン数を近い将来知らせてもらいたいと述べた。
- (b) 日本側は上記韓国側主張に対して、事実関係について調査中であるが、古い話なので調査は困難である。本問題は一般請求権問題が解決する際に解決をみるものであり、他方韓国に拿捕されている日本漁船189隻の問題との関連において政治的に解決されねばならないと述べた。
- (c) 韓国側は政治的解決には、賛成の旨述べた。

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

3 大平、金会談以降（37年11月以降）

(1) 大平、金会談直後（37年末頃まで）

(イ) 日本側は、①今般韓国に対して巨額の無償及び有償の経済協力が供与されることとなることになんがみ船舶問題と同時に政治的な解決を図る（すなわち韓国側が船舶を一般請求権問題請求権を主張しないこととする）こととし、②さらに韓国側がそのような解決に同意するならばわが方としては、拿捕漁船に対する返還請求権を主張しないことを約束するとの提案を行なつた。

(ロ) 上記日本側の提案に対して韓国側は、①船舶問題は、一般請求権問題とは別途に解決すべきである。②応分のトン数の新造船の提供を要求するがその規模や、種類は、日韓双方が政治的な考慮により決定しうること。③拿捕漁船に対する請求権は認めないが、日本政府の立場を船舶問題解決に対する特別な考慮として拿捕漁船の問題を日本側よりの上記新造船提供にあたつて念頭におくと反論した。

(2) 38年以降（38年2月まで。それ以降は船舶問題の公式討議の事実なし。）

(イ) 韓国側は、一般請求権と船舶とは別の問題であるとい

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

うのが韓国側の終始変わぬ立場であると主張をつづけた。

(口) 日本側は、①過去の会談において数千トンの船舶の贈与を提案したことは事実であるが、新らしい請求権問題解決のための方式について合意が成立した今日では、問題の背景が全く變つており、昔の提案は交渉の基礎にならぬこと。②請求権問題は平和条約4条(一)項に基づくものでその意味では、船舶、文化財も区別がないわけである。ただ文化財は、最近の世界の傾向をも考えて権利義務の関係を離れて解決しようとしているのであるが、船舶は、本来請求権の一部として扱うのが当然だつたのを便宜上小委員会で討議していたまでのことである。すべての話合いをまとめる段階になつて一括解決しようとるのが当り前であると述べた。

4 問題点（請求権問題処理との関連において）

上記のような船舶問題に対する双方の主張は、今后における請求権問題の処理上次のような問題を提起すると考えられる。

(1) 船舶問題について、韓国側は、終始一般請求権と船舶とは別の問題であるとの立場をとり、大平・金会談以后においても船舶請求権を主張している。かかる態度から判断す

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

ると、韓国側は、既定の無償及び有償の経済協力に対応して解決されるべき対日請求権は一般請求権のみであるとの見解を有するものと認められる。このような見解は、わが方の請求権問題の処理方針すなわち上記の経済協力の供与に対応して韓国側の対日請求権をすべて放棄させるとの方針と大きく食違つてゐるから、今后の請求権交渉は、船舶問題の取扱いを統つて相当の曲折が予想される。

(2) わが方は、大平・金会談直後において、韓国側の船舶請求権とわが方の拿捕漁船請求権との相殺による解決を提案している。この提案は、38年以降の交渉経緯（38年2月14日後宮局長発言）よりみて既に撤回されていると解し得るかかかる大平・金会談後に提案を一度行つたという事実は今後わが方が拿捕漁船請求権を主張するに当たりウイータボイントとなることは否み得ない。

（注1） わが方は、かつて韓国側の船舶請求権の主張に対して、新造船の贈与による解決を提案したことがある。この提案は、韓国側の主張を法的に認めたものではなく、さらにその提案の時期は、大平・金会談以前であつたのであるから、わが方としては、大平・金会談で新解決方式をとつた現在そのような提案が今后の交渉の基礎にはならないと説明しうるであろう。

MINISTRY OF FINANCE
THE JAPANESE GOVERNMENT

(注2) 船舶問題を将来どの委員会で討議するかについて
は、外務省アジア局としては、従来の船舶小委員会で取
扱うこととはせず、請求権協定を取扱うべき委員会（理
財局長に主査を依嘱の予定）で取扱うこととしたい意向
のようである。なお、経済協力の実施方式の討議は、上
記の請求権協定取扱うべき委員会では行なわず、別の委
員会を設けてその委員会で行なう意向のようである。