上海列車事故をめぐる日中交渉

池井優

はしがき
第一章　中国への修学旅行実施と事故の発生
一　修学旅行実施の背景と事故
二　情報の遅れと混乱
第二章　事故発生直後の日中交渉
第三章　補償交渉
一　日中補償交渉の問題点
二　日中補償交渉の展開
三　団長間交渉
結び

はしがき

一九八八年三月、中国の上海郊外で列車事故が発生した。正面衝突した二つの列車の片方には、日本の修学旅行の高校生が乗車していた。この事故は死者二八名を出す大惨事となった。

本稿はこの上海列車事故をめぐる日中交渉を対象とするものである。まず第一章では、何故この当時高知学芸高校が中国への修学旅行を実施するにいたったか、その背景と事故の発生をとりあげ、さらに事故に関する情報の遅れと混乱の原因、さらにそれがいかに日本側をいらだたせたかを分析し、第二章では事故発生直後の日中交渉をとりあげ、第三章は非が全面的に中国側にあるとして、その補償をどうするか、法律論もさることながら、国情の相違、経済発展の相違など両国の交渉がいかに難航し、交渉団の団長がどのような交渉を展開し、最終的に結着したか分析する。

なお、単なる事故そのものに関する交渉の背後にある当時の日中関係についても若干言及している。

第一章　中国への修学旅行実施と事故の発生

一　修学旅行実施の背景と事故

高知学芸高校が中国への修学旅行を企画したのは、昭和六二年四月のことであった。翌六三年の春季休暇中の修学旅行先として、海外が考えられた。アメリカ、ヨーロッパなどについては当初から日程、費用などの制約もあり除外された。中国、韓国が候補となり、選択に当りいくつかのクラスで生徒の挙手により意向を確認したところ、海外では中国希望者が圧倒的多数で、中国一本にしぼって検討することになった。高校生の海外修学旅行は円高を背景に私立高校を中心に四、五年前から盛んになり、文部省も国際理解に役立つとして、昭和六三年一月の都道府県教育委員指導部長会会議で、「安全の確保と経費が過大にならないようにする」との条件付で公認する考えを示した。その背景には、前年(昭和六二年)運輸省が「五年後に現在の倍の一〇〇〇万人の観光客を海外へ送り出す」というテン・ミリオン計画を打ち出したこともあった。新方針を出すに際し、文部省は実際にどれだけの高校が海外への修学旅行を行っているか調査したが、昭和六一年度中に公立八、私立一二六の計一三四の高校が実施し、参加人員は延べ二万八

九四〇人にのぼっていることが判明した。行先では韓国が六八校（一万五〇〇〇人）と最も多く、二番目が中国で延べ一五県の二四高校の生徒六九八七人、また日本修学旅行協会の調べによると、五九年度に一万四九五六人（七九校）であったのが六二年度は四万五四七人（一四〇校）と四年間で約三倍に増加していた。

中国側も外資獲得につながる日本からの修学旅行の誘致に力を入れ、昭和六二年七月、日本の関係者を招いた会議を南京で開き、受け入れ窓口として国家旅客局長を代表とする「中国接待日本青少年修学旅行委員会」が設立された。こうした気運を受け、日本側でも同年四月、財団法人日中青少年旅行財団（会長二階堂進代議士）が発足、航空運賃の値下げやモデルコース作りにあたっていた。

また高知学芸高校に限っていえば、佐野正太郎校長は、山口高等商業学校（現山口大学経済学部）を卒業後、上海華興商業銀行に入社、戦前上海で居住し生活した経験を持つため、朝礼などの機会に生徒に中国、特に上海近郊の良さを強調し、生徒も中国に強い憧れを持った。高知市の友好都市蕪湖市の安徽師範大学附属中とその年度から交流を始めたという事情もあった。そしてクラス別調査の結果、高校一年生三九六人中三五七人が中国への修学旅行を希望するにいたった。また昭和六二年度（昭和六三年三月末までをさす）は、高知学芸高校の創立三〇年にもあたっていたので、佐野校長等は、その記念行事として年度初めの四月に海外修学旅行の実施を決定、行先も中国（上海・杭州・蘇州コース）とし地元の高知新聞紙上にその旨発表した。旅行の安全を期するため、中国旅行の経験のある職員、知人の旅行団、大手の旅行業者の情報を入手するとともに、校長は夫人を伴いパック旅行を利用し事前調査を行った。

なお海外でなく国内を希望する生徒に対しては、東北地方への旅行が別に用意され実施されることになった。すなわち当時の円高及び日中交流を希望する両国関係、外資獲得を目指す中国側の積極的な誘致、そして創立三〇周年を迎えた高知学芸高校と同校校長の姿勢が修学旅行の実現に大きな力となったのである。

高知学芸高校は修学旅行を中国旅行組第一班、第二班、国内の東北旅行組の三つに分けた。中国組を二班に分けた

のは、航空機座席数、中国国内におけるホテル事情、バス台数、列車座席数、見学実施の都合等を考慮したものであった。全日程を八日間、旅費は一三万円前後、日本―中国間は日本航空使用、中国の国内移動は安全性を考慮し航空機、船舶の利用は避けることを条件とした。第一班は三月一四日出発、二一日に帰国、第二班は第一班が帰国した三月二一日に出発、二八日に帰国の予定であった。予定通り、第二班は三月二一日、高知港を出発、大阪から空路蘇州に到着。蘇州に二泊して観光を行った後、二四日一三時二〇分発一一九次列車に乗車する予定であった。だが杭州でのホテル到着が二一時三〇分を過ぎるため、蘇州一二時三九分発の三一一次列車に変更することを強く要望、同列車は軟座席(一等)の車両三両を増結し杭州に向った。同列車は、同日一三時四二分上海のサブターミナル真如駅に到着後上海駅に乗入れをせず、杭州に直行するため真如駅においてジーゼル機関車を反対側につけ換え同列車の最後尾に増結されていた高知学芸高校生一九三人が乗車していた専用軟座車三両は機関車に次ぐ先頭車両(前から三・二・一号車の順)となり、「外環線」と呼ばれる単線のバイパス線を経由して杭州へ向った。一四時一九分、三一一列車は匡巷駅に進入、出発信号機の停止信号を無視して一五三メートル進み、長沙発上海行二八列車と正面衝突した。その結果最先頭の三号車の下に二号車がめり込み、三号車後部が二号車全部の上に乗り上げたかっこうとなった。したがって普通の事故と異なり、二つの車両の切り離しなど負傷者の救出は困難を極め、また現場が上海から約二〇キロの畠の中であることに加え、夕暮とともに降りはじめた雨で濃霧が立ちこめ、薄暗さが加わったというコンディションにより、作業が行いにくい最悪の状況となった。

二　情報の遅れと混乱

日本側をいらだたせたのは、事故、特に死者と負傷者に関する情報の遅れと混乱であった。

以下時系列で情報の流れを追ってみる。

二四日

一七時三〇分　高知学芸高校に事故の第一報が入る。日本交通公社の添乗員から「蘇州から上海に行く途中、事故にあった」との報告があった。

一八時　日本交通公社本社に関西営業本部を経由した上海事務所の第一報が入電。

一八時　外務省にも交通公社から「高知学芸高校一行一九三人が上海近郊で列車事故にあった」と第一報。

二〇時　上海日本総領事館から外務省へ「日本人死傷者が含まれているようだが詳細は不明」と電話連絡。

二一時　外務省領事二課が「非公式だが日本人が死亡した可能性が強い」と説明。

二一時三〇分　高知学芸高校で南翔病院に運ばれた二一人の生徒の名簿を保護者に発表、間もなく佐野校長が「実は亡くなられた生徒が二人いる」と報告。

二一時三〇分　日本交通公社本社広報課員が未確認情報としながらも「引率の先生から学校に入った電話では男女二人が死亡した模様」と発表。

二二時三〇分　高知学芸高校側が一〇八人の生徒が新苑賓館に着き、現在食事をしていると報告。家族からもっと情報が集まらないかというだちの声。

二三時　上海日本総領事館から報告として「死者七人内日本人二人、負傷者二〇人程度」との連絡を発表、「引き続き確認中」。

二三時五〇分　北京の日本大使館が上海市外事弁公室に「日本人を含む七人死亡」を確認と外務省発表、しかし「日本人二人が死亡した」との情報は最終確認できず。

二五日

〇時二五分　北京の中央テレビが「死者一二人で内日本人は一一人、負傷者は四〇人を越えた」と報道、間もな

く新華社通信も同様の報道を流す。

一時　高知学芸高校側がホテルに入った一〇八人の氏名を発表。

一時一〇分　外務省領事二課は、日本人が二名が死亡、他に三〇名が負傷、三九名が行方不明になっているとの新華社電について「国営通信社の報道であり、信じるしかない」と発表。

一時三五分　交通公社が「夜になり人の顔も暗闇で判らない状態」と現場の模様を説明。

二時　五分　外務省に上海吉田重信総領事から「下村英生君ともう一人は即死状態だった、一一人死亡については確認できない、引率の先生たちも死傷者の把握がまちまち」との連絡。

二時四〇分　上海日本総領事館から外務省に「死亡したと思われる野々宮京子さんが生存しているとの情報もあり、確認を急いでいる」との連絡。

二時四三分　高知学芸高校が「死亡」とされていた野々宮京子さんの「生存」を発表、「ケガをして入院、手当を受けている」との知らせに沈痛な雰囲気に包まれていた父母の間から思わず拍手。

三時　五分　交通公社が二〇人の死亡を確認、死者の一人は川添哲夫教諭、病院で手当を受けているのが三三人、一二一人が無事ホテルに収容され、引率教諭三人が現場で救出作業を手伝って居り、残る一六人の所在が不明と発表。

四時一〇分　日本交通公社が同社上海事務所がまとめた資料を配布、一行の死者は二人と前回の会見内容を訂正、入院者は三五人、行方不明二八人、一二八人はほとんどケガもなくホテルに収容との内容。

四時四七分　外務省に吉田総領事から「上海市外事弁公室が日本人一一人の死亡を確認」、しかし「総領事館としては下村君だけ」と報告。

五時四〇分　日本交通公社の堀内広報室長が最新情報で「一行の犠牲者は一二人」と発表。

六時　外務省は「死亡二人、行方不明二七人、入院二五人」と発表。
六時三〇分　外務省が「大使館の感触を総合すると死者は中国側が確認した一一人を上回る可能性あり」と発表。
七時一四分　高知学芸高校が「死亡」から「生存」に変わった野々宮京子さんについて「重体らしい」と発表。
八時　上海総領事館から外務省へ「下村君ら四人が死亡、平田博稔君の生存を南翔病院で確認」との連絡。
八時四〇分　高知学芸高校の保護者控え室、テレビで新たに生徒三人の死亡情報が流れ母親の一人がショックで倒れる。
九時三〇分　外務省は普陀区中央病院で新たに七人の生徒の死亡を確認と発表、死者は計一二人に。
九時四〇分　死亡者の名前が次第に判明。
一〇時　五分　高知学芸高校にも日本人死者二六人のニュースが伝わる。
一〇時二〇分　金沢領事が上海市当局に聞いた話として「午前七時半現在の死傷者一三一人、日本人の死者二六人か二七人、負傷者四七人」と発表、遺体の安置されている七つの病院名も明らかとなる。
一一時二〇分　外務省が安井貴志君の遺体を確認したと発表。
一二時一〇分　黒河内久美領事移住部長が記者会見「二六人が死亡し、一八人の名前を確認している」と発表。
一二時二〇分　宇野外相が中島中国大使に対し「事後対策に万善を期すよう」直接指示。

以上が三月二四日、一四時一九分（日本時間一五時一九分）に発生した列車事故が、翌二五日正午過ぎまでに日本にどう伝えられたかの詳細である。

ここに見られるのは著しい情報の不足と混乱である。まず何よりも知りたい事故に会った生徒の名前、生死、負傷の状況等が数さえ把握できないとともに、氏名もあいまいで生存者を「死亡」と発表する等、著しい情報の不足と混乱があった。被害者数は、外務省、日本交通公社、高知学芸高校の三者でくい違い、しかも国営新華社通信等中国の

報道とも合致せず、生徒の安否を気遣う父母の不安を募らせた。こうした情報の不足と混乱は何に原因が求められるのだろうか。

第一は、中国におけるコミュニケーションの手段の不足である。日本のように電話による連絡網が完備しているのと違い、海外はいうまでもなく、国内の電話連絡についても送信、受信とも長距離の本数と回線が限られ、また長距離の場合は交換手を通し、通じるまで長い間待たなければならないなど、日本とは比較にならない整備の悪さである。たとえば、事故発生直後の当日一五時、日本交通公社の添乗員は、公社上海事務所に事故速報と救援要請を通報すべく最寄りの駅、信号所に急行したが電話は一本しかない上、事故関連の通話に使用が継続されており、連絡までに約四〇分間を要した。

第二は、中国の秘密主義である。中国は本事故がテロによることを危惧した、ということもあり負傷者の確認、救出作業を行おうとした教員、添乗員に対し一五時三〇分には、中国鉄道係員から現場を離れるよう指示があり、生徒の誘導を終えた教員が一六時に現場に引返したが、現場の周辺は軍と警察が厳重に封鎖しており、中に入ることは許されない状況であった。

第三は、事故が発生した現場が上海から約二〇キロ離れた畑の中であり、主要道路からも遠く、折り悪しく降りだした雨、さらに夕闇が迫ったこともあって情報の収集伝達に著しく困難な状況が、地形的にも時間的にも存在したということである。

(1)　第一章については高知新聞、朝日新聞、毎日新聞、読売新聞などを利用した。

第二章　事故発生直後の日中交渉

最終的な死者、負傷者の数は確認できなかったものの、事故の規模の大きさに驚愕した日本側は、事故発生の翌日午前四時二〇分、被害にあった生徒の父母を高知―上海特別チャーター便で運ぶことを決定、さらに一一時にはチャーター機の折り返し便でホテルで待機中の無事だった生徒の帰国も決定した。当日夜外務省は幹部会で負傷者治療のため二六日に日本医師団を派遣することを決定、三井香児・佐々木勝（東大附属病院救急部）、黒木基文（東京都立墨東病院救命救急センター）の三人を送ると決めた。当初外務省は〝中国の主権〟を考慮して消極的であったというが、高知県選出の田村良平代議士の息子で元ＮＨＫ勤務の田村公平秘書らが強く抗議した結果決定したという。

中国側はこの事故を極めて重視し、迅速に行動をとりはじめた。事故発生後韓杼浜上海鉄道局長はじめ上海鉄道公安局、上海鉄道分局の指導者は現場に急行して負傷者の救助を指揮し、黄菊上海市党委員会副書記兼上海副市長らも現場に駆けつけた。同日李森茂鉄道部副部長は北京から上海に向い、同副部長を総指揮者とする救助指揮部が二四日夜に発足、救助活動の緊急手配がなされた。李鵬首相代行はすぐ関係方面に善後処置を迅速に行うよう指示、二五日午前、鉄道部は緊急電話会議を開催、李鵬の上海「二・二四」事故処置の指示を伝え、鉄道の全職員がこの事故から教訓を汲みとり、精神を奮い立たせ安全輸送を行うよう呼びかけた。

二五日夜、韓上海鉄道局長は龍華火葬場を訪れ、遺族を前に「鉄道工作の不手際により起きてはならないこと事故が起きた」と事故の責任があることを全面的に認めて遺族に謝罪、翌二六日、陳俊生国務院秘書長は、日本から事故処理のため訪れた浜田卓二郎外務政務次官に日本側が事故の善後処置に示した誠意にみちた協力に感謝の意を表明するとともに、上海市内の病院を訪れ、負傷者と家族を慰問し、同日李鵬中国首相代行から竹下首相あてに見舞のメッセージがおくられ、小渕官房長官は「本件処理に対する中国政府の真剣な意図の表われと考える」と述べた。呉学謙

外交部長も宇野外相に電報を送り、列車事故で遭難した日本人生徒の家族に心からの見舞いの意を表した。また中国鉄道局褓開祥局長は二六日記者会見し、「事故は後部ブレーキの不良」と言明、国務院が組織した事故調査グループが原因究明を続けるとも言明した。また二六日章曙駐日大使は、遺憾の意表明のため高知を訪れ、佐野校長は遺体搬送などで要望を行った。

中国側は上海で取材にあたる日本のマスコミ関係者に対し、異常あるいは異例と思われる協力的態度で接した。中国側の医療体制の遅れと言葉の通じない中国での治療に不安を持つ負傷した生徒及びその父母の気持ちを考え、日本への一日も早い移送を希望する日本側に対し、移送中に万一のことがあれば責任をもてないと主張していた中国側も、最終的には了承した。また五月一三日には、中国から韓上海鉄路局長を団長とする一一人の慰問団が日本を訪れ、東京・大阪に入院中の負傷者を見舞うと同時に高知を訪れ、三班に分けて遺族の家を一軒一軒訪れ弔問を行うとともに、今回の事件についてわびて歩いた。

すなわち中国側は、今回の交渉にあたり、まず全面的に非を認めると同時に、これまで自由でなかった日本人記者への取材も相当程度まで許可し、また十分弔意を表することでいきり立つ日本側を慰撫しようと考えたのである。

第三章　補償交渉

一　日中補償交渉の問題点

事故の原因が全面的に中国側に責任があるとして、次の問題は補償であった。死亡した二七人の生徒の遺族は、四月三日「高知学芸高校一年生中国旅行団犠牲者遺族会」を結成、また同高校と高知県は「高知学芸高校列車事故補償等対策会議」(以下「対策会議」と略す)を組織する。会長には松尾徹人高知県総務部長が就任、早速「対策会議」の第一

回会合が四月一日に開催された。その結果、中内知事、学芸高入交太二郎理事長が上京、関係省庁や中国大使館に窓口の一本化を早急に要請することになった。遺族には日本体育・学校健康センターから見舞金（一人一四〇〇万円）が支払われたが、事故の当事者（中国政府）からの補償金がその額を上回ると同センターに払い戻さなければならないため遺族には渡さず学校側が一時預かることになった。

だが来るべき中国との交渉には多くの困難が予想された。日本の交通関係法規によると修学旅行は学校側が計画を作って旅行業者（今回は日本交通公社）に手配を依頼する「手配旅行」であり、業者が募集するパック旅行などの「主催旅行」とは異り、日本交通公社には責任がないとされており、一義的には遺家族と中国政府との交渉になる。問題の第一は、国際条約協定で一応の補償基準が示されている航空機事故と異り、列車事故補償には国際的なルールがない点であった。中国の憲法や一九八六年に制定された中国の民法通則で一般的な損害賠償の考え方は盛り込まれてはいるものの、特別法規の整備や、外国人への適用は明確になっていなかった。

第二の問題は、日中間で補償額に大きな差がある点であった。日本の〝命の値段〟はアメリカと並んで世界最高レベルといわれている。日本の裁判所は事故の損害賠償額を決める際、慰謝料と損失利益を二本柱とし、死亡の場合の損失利益算定には平均賃金をベースに就労可能期間を掛け、生活費や中間利息を控除する方式である。日弁連交通事故相談センターが作成した「交通事故損害額算定基準」によると、一六歳の高校生の場合、死亡慰謝料の目安は一四〇〇万円から一八〇〇万円となり、損失利益はホフマン方式で計算すると男子約二三〇〇万円、生活費控除の少い女子は約二七〇〇万円で、賠償額は五〇〇〇万円前後にのぼる。これに対し社会主義の中国では養育、生活にかかった費用を補償するという発想が基本であり、精神的苦痛による慰謝料を認めないという意見が支配的といわれる上、文化大革命後の法整備の遅れで損失利益算出の理論も確立しておらず、日本では常識となっているホフマン方式による賠償は無理とみられた。

こうした状況の下、裁判に訴えることは可能だが、日本国民が中国政府を相手どる異常な事態となる。その場合、①事故が発生した中国の裁判所で審理するのか、日本の裁判所に提訴できるのか、②日中どちらの法律を適用するか、③判決がでても執行できるのかなど数々の疑問があり、迅速な裁判は期待できそうにない。

遺族会は四月三日会合を行い㈠日本交通公社がかけている傷害保険金(一律一五〇〇万円)は受領する、㈡中国側との交渉は県と学校の対策会議に遺族会役員と顧問弁護士が加わって行う、㈢日本体育・学校健康保険センターの見舞金一律一四〇〇万円は補償の交渉過程でもありそのまま学校側にプールする、などを決めた。

中内知事、入交理事長、高知県松尾総務部長、川村文書学事課長の四人は上京し、文部、外務、運輸の各省、駐日中国大使館等を廻り、補償交渉への協力を要請、特に中国大使館では章曙大使と面会し補償交渉に当っての中国側の窓口の一本化を要望した。同大使は「中国でも善後策を研究中だが、例のない事故なので調査・研究に少し時間を要する。しかしどの様な状況の下でも、条理にかなったものである限り、要望は責任をもって本国政府に報告する」と答えた。日本政府は四月六日の政務次官会議で浜田外務、船田文部の両政務次官が列車事故の経過、その後の措置などについて説明、「中国側も大変申し訳ないと国務院秘書長らが事情説明に当る等してくれ、日本側としても中国側の対応を諒としている」と報告、補償問題についても政府が支援する考えを示し了承された。また宇野外相は衆議院外務委員会において「事故の補償交渉は当事者間が原則だが専門的知識も必要であり、外務省領事移住部が政府の窓口となって強力に側面的援助をする」と答弁、「外交案件に準ずる対応ができないのか」との質問に対しては「そうするとはいえない状況だ」と述べ政府間レベルの協議になった場合、補償問題のこじれが日中間の新たなきしみになる懸念を表明した。当時日中間には政治問題として光華寮問題、経済に関するものとしてココム規制問題があり、日本政府として、もう一つ難問を抱え込みたくないとの考えがあったのである。しかし、首相特使として訪中した伊東正義自民党総務会長は上海の列車事故の問題について「この問題が日中間の感情的な問題にならないよう補償問題な

どで引続き誠意ある態度で対処して欲しい」と日本側の考えを伝えたのに対し、呉学謙副首相は「日本の関係方面に私達の申訳けないという気持を伝えて欲しい。補償問題を含め各方面に善処するよう指示している」と述べたに留まった。

中国との交渉に備え「対策会議」は四月二四日会合を開き従来の構成メンバーである学芸高、遺族会、県の三者の代表の他、新たに加った助言者の伴正一元中国公使、辻学芸高後援会会長、負傷生徒の父兄代表ら二一人が出席、最初の議題の「政府への要望結果」では一七日訪中した伊東自民党総務会長に呉学謙副首相が「事故原因の中間報告を事前に日本側に通報しなかったのは中国側のミス」と謝罪したことが明らかにされた。北京から派遣された事故専門調査グループの調査の結果、南京発杭州行の三一一列車が待避地点となっている匡巷駅で赤信号が出ていたにもかかわらず停車せず、切り換えポイントを破壊して単線部分に入り反対方向から来た二〇八列車と衝突したことが判明、鉄道規制違反による重大事故として三一一列車の周小牛運転手が逮捕され、劉国隆運転助手も拘留、取り調べを受けていることが明らかになったのである。

「対策会議」は中国側と補償交渉に当る顧問弁護団を選任した。高知県出身で第一東京弁護士会所属の岡村勲、井上晋一、高知弁護士会所属の林一宏、大川惺昿（学芸高同窓会長）の四氏。団長には岡村弁護士を選んだ。岡村弁護士は高知県宿毛市出身、羽田沖、群馬県の日航機墜落事故などを手がけ、その年三月まで東京弁護士会会長、日弁連副会長を勤め、当時日中法律家交流協会専務理事という本交渉には最適の人物であった。

この間日中関係は「奥野発言」をめぐって揺れた。奥野国土庁長官が、訪中した伊東総務会長に対する鄧小平氏の発言「戦争の認識を含めて、日本の一部に日中の友好関係を望まない人がいるのは遺憾だ」に反論したのに対し、中国側が激しい非難を浴びせ問題化したのである。

二　日中補償交渉の展開

補償問題について日中の当事者が初めて話し合う意見交換会(予備交渉)が行われたのは、五月一五日のことであった。高知市で行われたこの交渉は、日本側から岡村弁護士を団長とする顧問弁護団四人をはじめ、遺族会と負傷者保護会の各正副会長ら一一人、中国側は日本を訪れた慰問団(団長韓上海鉄路局長)一一人が出席、オブザーバーに外務省の橋本領事二課長も顔を見せ、双方が意見を交換した。この日はあくまで予備交渉で補償額の提示などはなく、日中双方がそれぞれの法制度を説明、補償に対する一般的な見解を示すに留まった。なお中国側は、国際慣例を楯に補償交渉は事故発生地で行うのが一般的であるとして上海を希望、正式交渉の日時等は駐日中国大使館を通じて詰めて行くことになった。

六月七日、上海鉄路局は外務省領事二課と駐日中国大使館を通じ高知県に「第一回の正式交渉を東京で開きたい」と回答してきた。交渉地を上海で行うことに固執してきた中国側は、日本の反感を考慮し、一つ譲歩した。第一回補償交渉は、六月一八日午後七時から東京文京区の日中友好会館で開始された。この建物はその前年日本側の募金によって作られたもので、ホテルなどでなくこの場所にしたのは費用もさることながら交渉を単なる事故の処理でなく、〝友好〟の上に築こうとの配慮もあったと思われる。中国側は孔令然上海鉄路局副局長を団長に上海鉄路局関係者三人と傅玄傑、周栄華両弁護士に通訳の計七人。日本側は補償問題顧問団(団長岡村勲弁護士)をはじめ二八人の犠牲者の遺族会、負傷者保護者会の正副会長、入交学芸高理事長ら一〇人、オブザーバーとして松尾高知県総務部長、外務省の関係者が立ち合った。第一回補償交渉に臨む日本側の対策について、松尾総務部長は記者会見で要旨次のように述べた。

一、五月一五日の初歩的意見交換の際、日本側の補償制度の資料を渡しているので、中国側の考えを聞く番だ。

一、二八人の死亡者の内、算定基準の違う平田君(帰国後死亡)、川添教諭を除く二六人について要求額を決めた。

一、具体的金額は明らかに出来ないが、日本で考えられる常識的な金額と理解して貰ってよい。

一、二六人については要求額を提示するつもりだが、他の二人の死者、負傷者については今回は考え方を示すだけになろう。

交渉は、非公開で行われたが、基本姿勢について中国側は事故発生地の法令、常識に準拠すべきだと中国法の適用を主張、これに対し日本側は「加害行為の発生地と賠償要求の発生地が異なる場合、後者の法令に従うべきだ」と実例をあげて反論、一般になじみの薄い専門法律用語、概念をひとつひとつ通訳を通してやりとりするため、時間もかかったが、中国側は「われわれの真意はこうだ」など丁寧に注釈を加え、気配りを見せた。論議は終始入口で並行線をたどったが、日本側は一九日午後三時過ぎ、事故死亡者の補償要求金額を具体的に提示、中国側は一般的補償事例を説明するとともに「持ち帰って検討する」と約束した。第一回交渉で金額を示した理由について、岡村団長は記者会見で「裁判ではなく交渉だし、法律論は別としていきつく所は（補償の）請求の問題だから最初に出した」と説明した。ただ現地主義を主張する中国側の立場は固く壁は厚く難航が予想された。

結局第一回交渉で日本側は死亡した二八人について男女別一率に一人当り女子四五〇〇万円、男子五〇〇〇万円とみられる補償額を提示し、この内川添教諭と六月七日帰国後に死去した平田博稔君については、労災保険金や入院中の治療費の問題を整理した上で改めて金額を示すことになった。

第二回交渉に臨むに当り、「対策会議」は討議の結果新たに負傷者について要求額を提示することにした。額の算定の基礎は、入院、通院期間、家族の付添い費、後遺症への慰謝料などで、保険でカバー出来る治療費は負傷者保護者会としては要求しない、補償を要求するのは六四人中三四人と確定した。

第二回交渉は、二月二九日上海市内の西郊賓館で行われ、まず日中双方の団長の間で議題の確定や交渉の進め方について話し合い、次に全体交渉が行われることになった。東京での交渉が日中どちらの法律に準拠するかといった法

律論が大半を占めたため、日本側は今回は法律論議は避けあくまで補償金額にしぼって詰めていく方針を固め、中国側は自国の基準に基づく額として死亡した生徒一人につき三万一五〇〇元(約一一〇万円)を正式に提示、この算出方法について国内の最高補償基準額に国際旅行社が受け入れた日本人旅行客に対する補償額を加算したものであると説明。日本側は最低一人当り推定四五〇〇万円から五〇〇〇万円の補償額を改めて要求し、双方の金額に極めて大きな差があることが明らかになった。日本側は、一一〇万円で日本では三、四ヵ月分の給料にしか相当しないと中国の提示額に強く反発、中国側は日本の物価水準などに理解を示しながらも精一杯の額であると主張、激しい応酬が交わされた。岡村団長は「中国側の提示額は日本の基準と較べると相当な差がある。生活水準、社会制度など差があり中国側の壁は厚い。しかし今回数字をぶつけ合い本音を出して議論した意義は大きい。中国側も理解してくれたと思う。今度は双方の基準は基準として歩み寄らねばならない。中国側の努力に期待している」と語り、また「中国には〝外国人だけ特別扱いするのか〟との世論もあり、国内的配慮もしている様子がうかがえた」とも語った。

第三回交渉は八月に行われることになったが、開催地については第二回交渉の際合意にいたらなかった。日本側としては、東京で行うのが当然だと考えた。八月一三日になって、中国側は第二回同様上海で行いたいと高知県に連絡してきた。遺族はこれに反発、中国大使館を訪れ、①日本では加害者側が被害者側に出向いて交渉するのが常識、②これ以上時間と多額の経費(先の一四人の訪中で約二〇〇万円)を費すのは被害者側として納得できない、との理由をあげ東京での開催を強く希望した。中国側は上海を固執、同月一八日から予定されていた第三回会議は暗礁に乗り上げた。この間、日本側関係者は補償の要求額を半分に減額、死亡した生徒一人当り二〇〇〇万円から二五〇〇万円の間で再提示したことを明らかにした。日中双方の金額の差があまりにも大きいため、交渉をまとめるための譲歩であった。中国側の実情も無視できず、三月末日本体育・学校健康センターから見舞金として支払われた一人当り一四〇〇万円を中国側から補償金が出た場合でも返却しないで済む見通しがついたことも減額を申し出た背景にあった。しか

し、中国の上海希望は強く開催は不可能な状況に追い込まれた。

三　団長間交渉

手詰りの状況を打開する手掛りになったのは、岡村団長の孔団長宛の一本の電話であった。「法律論争にこだわっていては話し合いは進まない、二人だけで率直に話し合ってみたい」と呼び掛けた。電話から四日後、孔氏は一人で来日した。八月二一日に行われた第三回交渉の中で岡村団長の出した案は、一つ譲歩し、交渉地を東京、上海を一対一、すなわち両都市で交互に開催するというものであった。孔団長は上海のみを主張する国内を説得すると約束、また孔団長は、中国では患者は医者を選べず、学芸高の負傷者が帰国して治療を受けた分は日本側の負担というのが常識だが、言葉の通じない所で治療を受けるのは不安だという日本側の主張の合理性を認め、日本での治療費の負担を申し出た。患者の移動は最終的には中国側も同意したとの前提に立っての譲歩であった。七時間に及ぶ会談の最後に出たのは、中国の外資不足の問題であった。いくつかの案が交渉の前に検討されていた。㈠対中借款の一部を市中銀行で運用し、その一部を補償金に当てる、㈡高知県にパンダを持ってきて人々に見せ、その入場料を補償金とする、㈢中国の養毛剤一〇一の販売権を高知県が譲り受け、その販売利益を当てる。㈠は日本外務省が難色を示し、㈡は珍獣をそんなことに使用してはならないと中国外交部が反対、㈢は厚生省の輸入許可が下りないことが判明、いずれも実現の可能性はなかった。

また負傷者三三人の補償額のランク分けについて日本側が五段階を考えているのに対し、中国側は四段階を主張、双方の捉え方に大きなズレがあることが分った。孔団長の来日により、中国側に誠意が認められるとして日本側は交渉再開に同意、と同時に八月二五日から訪中が予定されている竹下登首相に補償交渉の円満解決について側面的に支援してくれるよう「対策会議」関係者は小沢一郎内閣官房副長官を訪ねて要請を行った。両国間の考え方に大きな隔

りがある上、複雑な国際間の問題もからみ、この上は政府の全面的な支援なくしては解決し得ない状況にある、竹下首相の訪中を機に中国政府に対し早期円満解決に向け口添えを願いたいと文書で要望したのである。竹下首相は参議院予算委員会で議員の質問に答え、積極的に協力するとの姿勢を見せた。

竹下首相は八月二五日から六日間の日程で訪中、李鵬首相との首脳会談に臨み、①一九九〇年から六年間に総額八一〇〇億円に上る円借款を供与する、②技術移転でも交流会議を設置して前向きに取り組む、を約束し、敦煌遺跡保存のため日本が約一〇億円の無償供与を行い「敦煌研究センター」を建設することを正式決定し、李首相の八九年春の訪日も約束された。しかし、上海の事故補償について李首相は「国情の違いを理解して欲しい、日本側の要求する金額の支払いは困難である」、と言明したと伝えられ、側面援助は期待に反した。

第三回交渉の場での率直な話し合いの中で孔団長が訴えたのは中国の国内事情であった。岡村団長の理解を得たいとその点を力説したのである。

第四回交渉は、九月二〇日上海の東湖賓館で行われた。なお第三回からは岡村・孔のみの団長間交渉である。信頼し合える仲となった両者は両国の文化の違い、歴史などにも話題が及んだ。孔団長は、多額の補償金の支払いが困難なのは、外資不足もさることながら、中国人の犠牲者が中国の国内法の規定により補償されたのに対し、外国人の生徒に多額の金額を出すのは国内の反発を買う、国民感情の問題であり「中国人民から李鵬首相宛に多額の金を出すべきではないとの投書が多く来ている」と述べた。岡村団長は「かつて日本は中国に多くの迷惑を掛けたし、日中国交回復の折賠償を放棄して貰ったという事情もある。この点は今後ともわれわれの中国に対する負い目となろう。……今回の高校生は戦争に関係のない世代であり、日中友好を損う解決をしてはならない。賠償放棄をしたから補償金を支払わないということであれば、中国の賠償放棄という歴史的行為が薄れる。また賠償放棄は国家間の問題であり、本件は個人の問題である。日本でも様々な投書が来ているが、投書に左右された解決をしてはならない。……」。孔団

長からは、「本件解決と賠償放棄はまったく関係ない、賠償放棄は過去のことであり、本件は平和な時代の出来事である。ただ中国人民への配慮は必要である。また本件はビジネスではないのだから駆け引きはしたくない」と率直な意見の表明があった。

事故から半年が過ぎ、和解へのきざしが見えないことに遺族はいらだち始めていた。

一〇月四日、第五回交渉が場を東京に移して行われた。中国側はこの交渉に大幅な補償金増額案を持って臨んだ。「今回の提示は中国人の給与の一〇〇年分に当る、是非この金額で諒承して欲しい、これが最終的なものだ、遺族の皆さんを説得して欲しい」と四〇〇万円（推定）が提示された。「中国では一〇〇年分かも知れないが、日本では大卒の給料の九ヵ月に過ぎず、住居費、食費、教育費などすべてが高く個人の生活は苦しい、提示の額では東京で二年間の下宿生活が送れない程度である、説得できない」と岡村団長は拒否。一〇月三日から予定されていた遺族を含めての交渉は取り止めとなり引き続き団長間交渉を継続することになった。そして団長間交渉である程度の同意が出来てから正式交渉を行うこと、負傷者は傷の程度に応じ五ランクに分けて補償を考えることが合意された。

遅々として進まない交渉に石原運輸相は一一月二五日の閣議後の記者会見で、補償交渉について「被災者側の弁護士をしている友人の話では、中国は中国側が示した条件を呑まなければ交渉を打切るといっているが、これは中国のためにならない」と中国の姿勢を批判、さらに運輸相はテン・ミリオン計画で中国をはじめ各国への海外旅行を奨励しているが、今回の中国側の姿勢は中国への日本人の観光旅行にも影響があり得ることを示唆、また在日中国大使館が東京都港区内の大使館所有地を売却したことに触れ、「約一〇〇億円の収入があったというが、それを補償費用に充てたらどうか」とも述べた。当時中国では日本に留学を希望する私費留学生がビザの発給を求めて上海の日本総領事館前に坐り込み、領事館業務に支障を来すなどの事件が発生、日中関係には小さなトラブルが続いた。

こうした波乱の中で、ようやく一二月九日第六回団長間交渉が上海で開催の運びとなった。この交渉に影響を及ぼ

すもう一つの補償が結着した。一九八八年一月、重慶近くで一〇八人が死亡した中国西南航空機墜落事故の日本人犠牲者遺族の補償が一人当り約五五〇万円で和解が成立したのである。犠牲となった三人はビジネスマンで二人は会社が、一人は個人代理人が窓口となって中国側との交渉を進めていた。中国側はこの航空機事故に当初一人二万ドル(当時のレートで約二五〇万円)を提示したが、訴訟となり、中国は二回上積みし、今回五五〇万円で合意にいたった。この決着は列車事故にも影響し、岡村団長は三月二四日の一周忌までの解決補償は航空機事故の日本人犠牲者より低くない額を基本方針とすることを決意した。だが、六回目の交渉でも金額の合意は出来なかった。

しかし上海鉄路局は一日も早い決着を目ざし、これ以上の金額の上積みは出来るのか、遺族の理解を得るのには他にどのような誠意の示し方があるのか、ぎりぎりの検討が行われた。孔団長は上海鉄路局の韓局長と話し合い、結論の詰めを急ぎ、また補償の財源を確保しようと北京とも密接な連絡をとっていた。日本側も「これ以上無理をいうと日中関係自体もおかしくなりはしないかと懸念し、一周忌前の時点で解決しておかないと泥沼のような先の見えない交渉になる」(岡村団長)と判断し、最後の段階が来たと考えた。

年が明けて一月一四日、遺族、負傷した生徒の父母の会合が持たれた。岡村団長は、これまでの経緯、中国側の事情を説明し、どの位の上積みがあれば妥結して良いのか、この会合で父母の気持ちを聞いた。

二月二二日、第七回交渉が東京で行われた。これが最後の交渉となった。日中双方共、一周忌前の解決を目ざし、中国側は金額を上積みしてきた。孔団長は、これが最終的提示だとすると同時に一周忌に現地慰霊のため遺族、関係者を上海に招待したいとの提案を持ってきたのである。日本側の希望額には達していないが、誠意が認められるとして、岡村団長は高知へ持帰り説得することにした。

三月一一日、遺族は最終的に中国側の提示額(額は公表せず)を受け入れた。調印式には日本側から二二遺族、三六人、負傷者保護者会の二二家族、二五人、学校関係者、一〇人が出席。中国側は孔令然賠償談判代表団団長以下三人が出

席、中内高知県知事、唐駐日大使、黒河内外務省領事移住部長が立ち合った。交渉を終えた岡村団長は「遺族の心情に立ち、小異を残し大同につく姿勢で解決に努めた」と語り、調印式後に中国代表団は、学芸高を表敬訪問、これで約一年に及んだ補償交渉は、ようやく合意書に調印して結着したのである。

（1）補償交渉については、NHKスペシャル「国境を越えた和解――上海列車事故・補償交渉の記録」（一九八九年四月一一日放映）の他、関係者とのインタビュー、高知新聞の記事などを参考にした。

結び

上海の列車事故をめぐる日中交渉は、ようやく妥結したが多くの教訓が残された。

第一は、日中双方の考え方の差が浮き彫りにされたことである。まず交渉地に関して被害者側が加害者側の指定する場所に出向いて交渉するというのは日本の常識に反する。だが中国側はあくまで事故が発生した中国の開催を主張、結局双方の妥協により東京・上海の交互開催で行われることになった。

第二は両国の国状の違いが浮き彫りになったことである。救急医療体制、保険制度、経済的較差もさることながら〝人の命の値段〟に関する考え方が異り、上海鉄路局の死亡した職員に対して日本円で約八万円が支払われたことに示されるように、中国と日本では考え方が根本的に違った。したがって日本側の要求する五〇〇〇万円、さらに相当額を減額しても、中国側には到底理解できない額なのであった。

第三に中国における交通システムの弱点が明らかになったことである。ATS（自動制御装置）をはじめとして、中国の当時の鉄道レベルは、日本の昭和二〇年代後半といわれ、しかも職員の採用が縁故関係が多いため、能力に問題があったり訓練がずさんだったりして、システムそのものに問題があったことが露呈したのである。

本稿作成にあたり、高知新聞社橋井昭六社長、桑尾泰行常務取締役販売局長、岩井寿夫取締役編集局長、宮田速雄社会部副部長、松尾徹人元高知県総務部長、高知学芸高校入交太二郎理事長、吉田重信元上海総領事、慶應義塾大学商学部藤井弥太郎教授に資料提供、インタビューでお世話になった。記して感謝したい。

[追記] 本稿提出後、平成元年二月、六遺族が高知学芸高校を相手に高知地方裁判所に提訴したのに対し(内三遺族は判決前に和解成立)、地裁は同六年一〇月一七日遺族の請求を棄却した。だが溝渕裁判長は「学校側は列車事故を予見できたとは言えず、法的な責任はない」としながらも「事前調査は、現地下見が極めて不十分であるのをはじめ、総合的に見て学校として必要とされる事前調査を尽くしたとは到底言えない」と高校側の姿勢を厳しく批判した。