

明治前期における日本の国家間賠償と近代国際法

伊藤信哉

(早稲田大学大学院政治学研究科博士後期課程)

はじめに

「国家間賠償」という言葉は一般に、「戦争の終結に際して、戦勝国が戦敗国から特権的に獲得する金銭」と理解されることが多い。台湾出兵や日清戦争のあとに、日本が清国から受取った金銭は、たしかにこのような意味での「賠償」であった。

しかし周知の通り、近代国際法における（国家間）賠償とは、このような「戦費賠償」とは大きく異なる概念である。本報告では、まずこの点について確認する。次いで、明治前期に日本が関係した様々な国家間賠償の事例のなかから、この近代国際法上の賠償に該当するものを2つとりあげ、その内容について検討することにした。

1. 近代国際法における賠償

(1)賠償の多義性と「5類型」

「国家間賠償」という語は、歴史的にみると、きわめて多義的に使用されてきた。しかし、明治前期の日本が経験した、さまざまな「国家間賠償」の事例をみると、それらは次の5つの類型に大別することができる。

- ・ 国際違法行為に対する法的義務の履行としての損害の補填のうち、直接の被害者が国家であるもの（第1類型）
- ・ 国際違法行為に対する法的義務の履行としての損害の補填のうち、直接の被害者が私人であるもの（第2類型）
- ・ 紛争の政治的解決のための金銭の給付（第3類型）
- ・ 戦費賠償（第4類型）
- ・ 領土等の授受に伴う金銭の給付（第5類型）

これらの5つの賠償類型のうち、最初の2つが「近代国際法における賠償」にあたる。

(2)近代国際法における「賠償」

ある国が、国際法に違反する何らかの行為によって他国の法益を侵害した場合、その国には「事後救済の義務」が課せられる。救済の手段としては「原状回復」や「外形的行為による救済（公式の陳謝や犯人の逮捕処罰など）」といったものがあり、金銭による賠償もまた、その手段に数えられる。

しかしいずれにせよ、近代国際法上の賠償が実施されるためには、何らかの国際違法行為が成立すること、またその責任が国家に帰属されることが、その前提である。一方、この種の賠償は、これらの前提が充されるかぎり、戦時平時を問わず実行される可能性をもっている。

このように、「近代国際法における賠償」は、戦勝国の特権として実施される「戦費賠償」などとは、名称において共通するものの、その内容において根本的に異ったものである。

日本は明治時代を通じて、この近代国際法における賠償を何度か経験しているが、ここで

は、明治6年の「神戸港税関事件」と、日清戦争直後の「スエレス号事件」をとりあげることとする。この2つの事件に日本政府はどのように反応したか、また近代国際法の原則を、事件の処理にどのように適用していったかを、それぞれみることにしたい。

2. 神戸港税関事件

(1)事件の経緯

1873（明治6）年9月、ドイツ弁理公使は、副島外務卿に対して次のような申入れを行った（翌月、イギリス公使からも同様の申入れ）。

- ・神戸港税関は先日、ドイツ汽船が積荷陸揚のために、現地ドイツ商人の船を使用しようとしたところ、これを差止めた。差止めの根拠は、大阪兵庫間の引船等に適用される規則の第7条に違反する、というものであった。
- ・これは法解釈として無理があるばかりでなく、日独間の条約にも違反するものであり、ただちにその撤回を求める。
- ・また、この措置により現地ドイツ商人の蒙った損害について、税関に賠償を求めたいので、いずれの裁判所に提訴すべきか通知されたい。

この申入れに対して外務省は、大蔵省に報告を求める。大蔵省は神戸税関の措置について、日独修好通商航海条約第11条（日本側は密商などの防止のため、適当な法令を設けることができる旨の規定）に則っており、何ら条約に反するものではないと主張、ドイツ側の抗議に反論するよう返答した。

しかし外務省は、日独条約の他の条文などを勘案した場合、大蔵省の解釈には無理があると判断する。そして大蔵省に対して、神戸税関に差止め措置の取消を命じるよう要請した。一方、両国公使に対しては、同年12月にその非を認め、損害を賠償すると申し出た。

その後、大蔵省は賠償金の支払にも抵抗するが、結局外務省の「我に曲なる上は致し方無之」との主張が通り、1874（明治7）年3月、損害額255ドルを在神戸ドイツ領事に支払っている（イギリスに関しては、差止めによる実損害が生じなかったため賠償せず）。

(2)評価

本件は、国際法（条約）に違反する国内立法に対して国家の責任が追及されると同時に、それに伴って生じた損害の補填を求められた事例である。

ドイツ側の要求に対して日本政府は、自らの措置が不当であったことを承認し、当該の法令を取消す（原状回復）とともに、生じた被害に対して賠償金を支払った。これら一連の措置は、おおむね国際法の原則を忠実に適用したものと考えられる。ただし、その適用について、大蔵省が反対したことにも注意すべきである。

3. スエレス号事件

(1)事件の経緯

1895（明治28）年10月20日、イギリス汽船スエレス(Thales)号が、台湾南部の安平から対岸の福建省廈門に向けて出港した。当時台湾では、日本への割譲に反対する勢力と、

日本軍との戦闘が終りに近づいており、同船には、清国本土に逃れようとする反対勢力の兵士数百名が乗込んでいた。

翌日未明、同船は厦門から15海里（約28km）の公海上で、通報艦八重山に停船を命じられ、10時間を越える臨検を受ける。八重山の艦長は乗客のうち7名の勾引を試みたが、船長は引渡を拒否。その後、八重山は同船を解放して厦門への航行を許したが、7名の監視を続け、厦門入港後は日本領事の指図にしたがわせることを条件とした。

イギリス側は、八重山の一連の行為が国際法に違反するものであるとして、日本政府に抗議する。日本側もこの抗議を受入れ、文書で正式に遺憾の意を示すとともに、スエレス号の被った損害の賠償を申し出た。

その後イギリス側は、それらの措置に加え、イギリス国旗に対する礼砲を求めるが、日本側は三国干渉直後の硬化した国内輿論に配慮して、関係者の処罰を以てこれに代えることを申し出る。イギリス政府がこの申し出を受け容れたため、これら3つの措置（イギリス側の抗議文および日本側の遺憾の意を示す回答文の公表、事件に伴う損害の賠償、関係将校の処分）によって、事件を落ち着させることとなった。

なお、翌年2月にスエレス号の所有者であるイギリスの汽船会社が、賠償を要求しない旨の意思を明かにしたため、実際の賠償は行われなかった。

(2) 評価

本件で問題となったのは、公海上にある他国籍の民間船舶に対する臨検である。これは明かに国際法に違反する措置であり、イギリス側はこれに対して、日本側の弁明を求めた。

日本側はただちにその違法性を承認し、文書による公式の陳謝、関係者の処分、賠償の支払によって、課せられた国家責任の解除を図っている。これらの対応は、前件と同様、国際法に定められた原則を忠実に適用したものといえる。しかも今回は、海軍側も政府の措置に何ら異議を唱えていない。

おわりに

以上、明治前期に日本が関係した「近代国際法に基く賠償」について紹介した。上記の事例のいずれにおいても日本側は、国際法の原則に忠実に遵いつつ問題の解決を図っている。

ただ、両者を比較してみると、明治初期に起った神戸港税関事件については、まだ国際法というものに不慣れであったためか、政府内部でもその適用に関して若干の混乱が見られた。これに対して日清戦争後に発生したスエレス号事件になると、その対応に停滞は見られず、きわめて手際よく問題を処理している。

この2つの事例だけから、軽々に一般論を導き出すわけにはいかないが、当時の日本政府が急速に国際法に習熟し、またそれを現実の国際紛争に適用する技術を会得していった様子が窺えるように思われる。