

2000年3月

東アジア近代史

第3号

特集 アジアにおける近代国際法

- 鈴木 董 イスラム世界秩序とその変容―世界秩序の比較史への一視点―
- 茂木敏夫 中国における近代国際法の受容―「朝貢と条約の並存」の諸相―
- 川島 真 中国における万国公法の受容と適用・再考
- 野澤基恭 日本における近代国際法の受容と適用
―高橋作衛と近代国際法―
- 伊藤信哉 一九世紀後半の日本における近代国際法の適用事例
―神戸税関事件とスエレス号事件―
- 塚本 孝 日本の領域確定における近代国際法の適用事例
―先古法理と竹島の領土編入を中心に―
- 廣瀬和子 アジアにおける近代国際法の受容と適用
- 藤田久一 「東アジアにおける近代史の展開」の諸報告について
世界史の中の国際関係史
- 入江 昭 シンポジウム「アジアにおける近代国際法の受容と適用」を終えて
- 原田 環
- 村上 衛 五港開港期廈門における帰国華僑

一九世紀後半の日本における近代国際法の適用事例

——神戸税関事件とスエレス号事件——

伊藤 信哉

はじめに

一九世紀後半の日本における、国際法学導入の経緯については、これまでも数々の研究が公にされてきた⁽¹⁾。しかし、すでに指摘されているように⁽²⁾、この日本の国際法学の草創期の歴史を、そのまま「日本の国際法受容の歴史」と同一視するわけにはいかない。なぜなら、前者があくまで「日本国際法学史」の一齣であるのに対し、後者は前者よりも、はるかに広汎な問題を包含するからである。

ある国が国際法を受容するということは、単に研究者のレベルで、外国の教科書を翻訳したり、大学に講座を設けたりすることだけを意味するのではない。現実の国家政策に国際法の原則やルールが取り入れられ、外交問題の処理にもそれらが反映されるようになってはじめて、その国は

国際法を受容したと言い得るのである⁽³⁾。したがって、一国の国際法を受容過程を知るためには、その国の政府が個別の外交事件に対して、国際法をどのように適用したのか（あるいはしなかったのか）を、詳しく検討する必要がある⁽⁴⁾。

本稿はこのような認識に基き、一八七三（明治六）年に発生した「神戸税関事件」、一八九五（明治二八）年の「スエレス号事件」という二つの外交事件に対して、日本政府が国際法をどのように適用したかを検討する。そしてその作業を通じて、日本における国際法を受容過程の一端を明かにすることにしたい。

一 国家責任の成立と解除

事件の詳細に立入る前に、関係する国際法上の諸原則に

ついで、ごく簡単に見ておくことにする。⁵⁾

神戸税関事件とスエレス号事件は、ともに日本政府が、国際法に定められた義務に反する行為（国際違法行為）によって、他国の法益を侵害した事件である。このように、ある国家が国際違法行為を働いた場合、その国には国際法上の「国家責任」が課せられる。

国家責任を課せられた国家は「事後救済の義務」を果すことで、その解除を図らなければならない。その手段としては、違法行為そのものを取消して以前の状態で復する「原状回復」、違法行為により生じた損害を金銭によって補填する「金銭賠償」、主に、相手国の名誉の毀損など、非有形的損害を償うために実施される「外形的行為による救済（陳謝・犯人の処罰・国旗への敬礼など）」の三種があり、これらが十分に実行されれば、国家責任は解除される。なお、実際の国際法違反事件に対して、どのような事後救済措置を講じるかは、原則として当事国間の直接交渉に委ねられる。

二 神戸税関事件

(一) 事件の発生

一八七三（明治六）年九月一日、⁶⁾ドイツ商船のカッサンドラ（Cassandra）号が神戸に入港し、積荷陸揚げのた

めに在留ドイツ商人が所有する解船を備い入れようとしたところ、同港の税関がこれを差止める措置をとった。⁷⁾ ドイツ領事の間合せに対して税関側は、今回の措置が「大坂ト兵庫ノ間引船等ノ規則」第七条、すなわち、

大坂或ハ兵庫ニ於テ免許有之候船ハ荷物積込陸揚ノ儀ハ日本政府ヨリ差図セシ波戸場或ハ其為ニ日本政府ニ於テ免許有之候伝馬船ニ限ルヘキ事⁸⁾

に基くものである、と回答する。⁹⁾

税関によれば、右の規則は大坂兵庫間を往復する運送船ばかりでなく、神戸港に碇泊する船舶にも適用される。したがって、これらの船が荷物を陸揚げする場合も、政府の許可を受けた解船を使用しなければならない。ところがカッサンドラ号は無許可の解船を備い入れようとしたので、税関はこれを差止めたものである。

(二) 本格的交渉の開始

しかし、ドイツ側はこの説明に納得しなかった。九月一日、駐日ドイツ弁理公使（以下ドイツ公使と略記）は副島種臣外務卿に書翰を送り、税関の措置に正式に抗議する。¹⁰⁾ このときのドイツ側の主張を要約すると、以下の四点にまとめられる。

①「大坂ト兵庫ノ間引船等ノ規則」が、港内の船舶にも適

用されるとする税関の主張は妥当でない。

- ② 今回の税関の措置は、日独間の条約「日本国に於て独逸
 国人交易を為す定則」の第九則第一項に違反する。この
 条項は、船貨陸揚の規則を定める場合、税関の長が現地
 のドイツ領事と事前に協議することを義務づけるもので
 ある。ところが今回の措置は、事前協議なしに突如実施
 されており、明かに本条項に違反している。
- ③ 右の点を踏まえて日本政府は、神戸税関に対して、早急
 に差止措置の取消を命じるべきである。

- ④ また、今回の措置により生じた損害について賠償を要求
 するので、管轄の裁判所名を通知されたい。
- 外務省でこの事件を担当したのは、上野景範外務少輔で
 あった。上野はまず、九月一四日に行われたドイツ公使と
 の会見で「詳細を調査したうえで、あらためて返答する」
 と回答⁽¹²⁾。また同日付の書翰で、税関を管理する大蔵省に事
 情の調査を求めた⁽¹³⁾。さらに外務省内で法律問題の考查を担
 当する考法局にも、意見書の提出を命じた⁽¹⁴⁾。

大蔵省は、照会から一か月後の一〇月一三日、外務省に
 関係書類を回付する。そして、今回の税関の措置は妥当な
 もので、条約にも違反していないと主張した⁽¹⁵⁾。このとき
 の大蔵省の意見を要約すると、次の四点にまとめられる。

- ① 同港ではかねてより密輸が横行しており、税関ではその

取締りのため昨年から追々規則を整備し、港内の舢舨船業
 にも免許制を導入してきた。

- ② この処置は、「日本の官憲は密輸防止のため、適当な規則
 を定めることができる」とする日独修好通商航海条約第
 一条第二項の規定⁽¹⁶⁾に基くものであり、条約上の義務に
 違反するものではない。

- ③ また「大坂ト兵庫ノ間引船等ノ規則」が港内の船舶にも
 適用されることは当然で、その点からみても税関の対応
 に落度はない。

- ④ 右の諸点を踏まえて外務省は、ドイツ公使に対して、同
 国人が今後無免許の舢舨船を使うことのないよう、申入れ
 るべきである。

一方、外務省考法局は、この大蔵省の意見も踏まえたう
 えで、次のような意見書を提出した⁽¹⁷⁾。

- ① 今回の税関の措置の根拠を「大坂ト兵庫ノ間引船等ノ規
 則」に求めるのは不適當であり、ドイツ側の主張を正當
 と認めるべきである。

- ② しかしながら、日独修好通商航海条約に根拠を求める大
 蔵省の議論にも、一理があると認められる。

上野外務少輔は、この意見書を見たあと、「たしかに大蔵
 省の議論にも、それなりの理があるように見える。しかし、
 税関は港内の舢舨船業に免許制を導入する際、外国側にこれ

を通知してないのではなからうか。そうだとすると、この日独修好通商航海条約を論拠とする議論は成り立ちがたく、結局非は税関の側にあると考えざるを得ない」と判断した。⁽¹⁸⁾そして、この上野の意見が、最終的に外務省の見解として採用される。

一月二日、外務省は、今回の税関の措置が条約違反にあたるかと判断したことを、大蔵省に通知する。⁽¹⁹⁾その要点は以下の通りである。

①差止の根拠を「大坂ト兵庫ノ間引船等ノ規則」に求めるのは不適當である。

②また日独修好通商航海条約第一条を根拠とする議論についても、密輸の防止と、港内の舢船業に対する免許制の導入との間には、明確な関係が見出されない。

③一方、ドイツ側が主張するように「日本国に於て独逸國人交易を為す定則」には、船貨陸揚や舢船雇傭の規則を制定する場合に、事前の協議を義務づける明文の規定がある。さらに、先に挙げた日独修好通商航海条約の中にも、同種の規定が存在する（第一〇条第一項⁽²⁰⁾）。

④よって、今回の税関の措置は不当と判断される。大蔵省は、早急に税関に対して取消を命じられたい。

(三) 国際違法行為の確認

外務省は、このように大蔵省に対して措置の取消を求め一方、一月二十九日付でドイツ公使に書翰を送り、今回の税関の措置が条約に違反するものであったことを承認した。また、同じ書翰のなかで、舢船の使用については従前に取扱うよう（大蔵省経由で）神戸税関に指示したことも通知する。さらに、今回の税関の措置によって、ドイツ人舢船業者が蒙った損害に関しても、査定のうち賠償することを約束した。⁽²¹⁾

しかし、外務省から損害の査定を求められた大蔵省は、賠償金の支払そのものに難色を示す。⁽²²⁾なぜなら大蔵省は「今回の神戸税関の措置は条約に違反しない」とする立場を崩しておらず、この件でドイツ側に賠償金を支払う必要はない、と考えていたからである。そのため「税関の措置をめぐる紛議で、これまで賠償金を支払った例はない」「このような些細な事件で賠償金を支払ってしまうと、今後諸外国を増長させる」といった理由を挙げて、支払に反対した。

そこで外務省は、あらためて今回の神戸税関の措置が条約違反であること、また非がこちら側にある以上、賠償の支払もやむを得ないことを強調し、賠償金の支出を要請する。⁽²³⁾その後、ドイツ公使からの督促もあり、外務省がさらに要請した結果、一八七四（明治七）年三月四日になっ

て、ドイツ側の請求通り二五五ドルが、神戸税関からドイツ領事に支払われた。²⁴⁾

なお、今回の神戸税関の差止措置に関しては、イギリス公使からも同様の抗議がなされている。外務省は、このイギリスの抗議に対しても同じように責任を認め、賠償を申し出たが、具体的な被害が確認されなかったため、実際の支払はなされなかった。²⁵⁾

(四) 小括

この事件は、日本の税関が条約上の手続を踏まずに、船船の使用に関する規則を定め、それによって在留ドイツ商人の経済活動を妨害したものである。のちほど詳しく検討するように、この税関の措置は、あきらかに日独間の条約に違反するものであった。また、税関の行為の責任が、日本国そのものに帰属することはいうまでもない。よって今回の事件は、明かに日本国に対して「国際違法行為に伴う国家責任」を課するものであった。

当時の史料からみて、外務省はこの事情を理解していたものと判断される。そのため同省は、国際違法行為の存在を承認するとともに、国家責任を解除するための事後救済措置として、「原状回復」と「金銭賠償」の二つをドイツ側に申し出た。すなわち、条約に反して定められた当該の規

則を取消し、船船の使用は従来通りとした(原状回復)。また、規則制定のために発生した損害については、その実額を賠償した(金銭賠償)²⁶⁾。これら一連の措置は、完全に国際法のルールに則ったものである。ドイツ側もこれらの措置を異議なく受け容れ、その後本件に関して日本政府の責任を追及することはなかった。

要するに、日本政府は今回の事件を、国際法の諸原則を忠実に適用するかたちで処理している。政府内部に生じた齟齬については後で改めて分析するが、全体として判断するならば、一八七三年の時点で日本政府は、国際法の運用手法をある程度習得していたものと考えられる。

三 スエレス号事件

(一) 事件の発生

一八九五(明治二八)年五月八日、日清媾和条約が発効し、台湾の日本への割譲が確定した。しかし、台湾では割譲に反対し、共和国として独立する動きが起る。これをみた日本政府は、樺山資紀台湾総督に近衛師団と常備艦隊を与えて現地に向わせた。樺山総督は六月二日、三貂湾沖で清国全権と新領土の授受式を行い、同月一七日には台北で始政式を挙行する。そして一〇月下旬までに、独立勢力の武力制圧をほぼ完了した。²⁷⁾

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のは、日本軍による制圧が最終局面を迎えていた一〇月二〇日のことである。⁽²⁸⁾この時期、同港には清国本土に脱出しようとする独立勢力の兵士たちがひしめいており、日本側もまた、独立運動の首謀者が兵士とともに本土に渡ることを警戒していた。そのため、スエレス号も出港に際して、常備艦隊に所属する通報艦「八重山」の搜索を受ける。しかし、この最初の臨検は何事もなく終了し、同号はそのまま廈門に向けて出発した。

ところが、報告を受けた常備艦隊司令長官の有地品之允⁽²⁹⁾中将は、この臨検を不十分と判断、艦長に同号の再搜索を命じる。そのため八重山は、ただちにスエレス号の追跡を開始し、翌二日の明け方、廈門から一五海里(約二八キロメートル)の公海上で、同号に停船を命じた。

その後、八重山は十数時間にわたってスエレス号を抑留する。艦長はまず、乗組員をスエレス号に派遣して船内の再搜索をおこない、八〇〇名の乗客のうち、七名を勾引しようとした。ところが艦長は、彼らの引渡しを拒否する。そこで艦長は、日本の士官二名を船に同乗させることを要求した。船長がこの要求も拒んだため、艦長はやむなく同号を解放し、廈門への入港を許したが、その条件として、

この七名を拘束し、入港後に日本領事の指示にしたがわせることとした。しかし、廈門入港後に船長から報告を受けた英国領事は、問題の七名を引取り、ただちに釈放した。

(二) 交渉の開始

この事件に対して最初に行動を起したのは、イギリス支那艦隊であった。廈門領事の報告を受けた艦隊の司令長官は、一〇月二二日、日本の有地司令長官にたいして、八重山の行動は国際法に違反するものであると抗議する。そして、今回の不法臨検が有地の命令もしくは承認をうけて行われたものか、と問合せてきた。⁽³⁰⁾

一方、駐日イギリス公使も、一〇月二四日に外務省を訪れ、西園寺公望文部大臣兼外務大臣臨時代理(以下外相と略記)に抗議の口上書を手交して、日本政府の弁明を求めた。西園寺外相は、事件については未だ何の報告も受けておらず、驚いていると述べるとともに、ただちに詳細を調査し、必要な処置をとることを約束した。⁽³¹⁾そして翌二五日、海軍省に対して事実関係を至急調査し、その結果を報告するよう要請した。⁽³²⁾

このようにイギリスの抗議は、海軍と外務省の二つのルートで提出された。そこで日本側も、それぞれのルートを通じて弁明を行う。まず海軍の有地常備艦隊司令長官は、

一〇月二六日付で、英国支那艦隊司令長官に対して以下のような返翰を送った。³³

①台湾における叛乱鎮圧作戦の間、本官は麾下の艦隊に対して、安平およびその附近に出入りする船舶を臨検するよう指令した。

②しかし、公海上の外国船舶に対する臨検や、その乗客の勾引を命じたことはない。

③二一日に厦門沖で行われた臨検は、八重山艦長の独自の判断により行われたものであるが、その判断は、本官が発した「再搜索命令」の必然的結果として生じたものである。

しかしこの回答では、八重山の行動および有地が発した命令の、国際法上の位置づけについてはなんら言及されなかった。

一方、外務省では、今回の八重山の措置は国際法に反する行為である、との判断を固めていた。その決め手となったのは、同省の法律顧問デニソンの意見である。³⁴ その要点は左の通り。³⁵

①正当防衛または自衛の手段として、公海上の外国船舶を臨検しうることは、万国公法上の原則である。しかし今回の事例は、これに該当しない。よって、八重山の行為は万国公法に違反し、友邦の国旗の下にある船舶の権利

を侵害するものである。

②イギリス側には「陳謝」「損害賠償」「八重山艦長の処罰」「国旗に対する礼砲」の四点を求める権利がある。もっとも、これらは極端な要求であって、交渉が紛糾するなど特別な事情がないかぎり、イギリス側もこれらを持ちだすことはないであろう。

③日本としては右の四点のうち、とくに第三点と第四点を回避すべきである。そのためには早急に、過失を認めたくえで遺憾の意を述べ、また損害の賠償を申入れた方がよい。そうすればイギリス側も満足の意を示し、それ以上の条件はつけてこないであろう。

この意見を受けて西園寺外相は、伊藤博文首相とも協議のうえ、³⁶ ただちにイギリスに謝罪することを決定する。

(三) 国際違法行為の確認

事件発生から一六日目の十一月六日、海軍省からの調査報告もなされないうちに、西園寺外相はイギリス公使を外務省に招き、今回の措置が国際法に違反するものであったことを承認した。³⁷ また、かかる事態が生じたことを深く遺憾とし、スエレス号が被った損害を賠償すると述べるとともに、今後同様の事件を起さないことを約束する。一方、海軍は十一月一〇日と一三日に、外務省に事件の調査報告

と関係書類を送付⁽³⁸⁾。一六日には、事件の責任者である有地司令長官を解任、待命⁽³⁹⁾とした。

一月一九日、イギリス公使は本国政府の訓令に基き、再び口上書を外務省に提出する。その趣旨は以下の二点である⁽⁴⁰⁾。

①日本側が提示した遺憾の意の表明、スエレス号所有者に對する賠償金支払の申し出はそのまま受け容れる。

②これらに加えて、イギリス国旗に對する礼砲式の実施を、解決条件として要求する。

すでに述べた通り、この国旗に對する礼砲は、日本としては回避したい条件であった。そこで西園寺外相は、一月二七日にイギリス公使と協議し、

①遺憾の意の表明

②日英双方の口上書の公表

③関係将校の処罰

④損害の賠償

の四条件で、事件を解決したいと主張する。そしてイギリス公使に、この日本側の意向を本国政府に伝えるよう要請した⁽⁴¹⁾。また西園寺は、加藤高明駐英公使にも訓令を発し、同じ条件で英国政府と協議するよう命令した⁽⁴²⁾。

イギリス側はこれらの働きかけを受け、また先例を調査した結果⁽⁴³⁾、日本側が主張する条件で事件を解決することに

同意する。この意向はまず、イギリスの外務次官が加藤駐英公使に送った二月六日付の私信のなかで伝えられ、正式には翌七日、イギリス公使が西園寺外相に手交した文書によって伝達された⁽⁴⁴⁾。なお、この文書に明記された解決条件では、遺憾の意の表明と口上書の公表が一項目にまとめられ、結局「口上書の公表」「関係将校の処罰」「損害の賠償」が実施されることとなった。

その後、まず「口上書の公表」が、一八九五(明治二八)年二月一〇日付の『官報』で実行された。「関係将校の処罰」については、八重山艦長の平山藤次郎大佐を二月一四日付で解任、待命とし、一九日付で予備役に編入する。また、すでに待命となっていた有地品之允中將も、同じく一九日付で予備役に編入した⁽⁴⁵⁾。一方、「損害の賠償」については、スエレス号を所有するイギリスの汽船会社が請求権を抛棄したため、実施されなまま終っている⁽⁴⁶⁾。

(四) 小括

本件は、日本海軍の軍艦八重山が、厦門沖の公海上でイギリス船籍の民間船舶を臨検し、その乗客の一部を勾引しようとしたものである。しかし、慣習国際法の定めるところによれば、平時において他国の軍艦が、公海上の外国船舶に對して臨検や拿捕を行うことは、原則としてできない⁽⁴⁷⁾。

当該船舶に海賊行為や国旗濫用などの疑いがある場合は例外とされるが、今回はこの例外にもあてはまらない。つまりこの臨検は、あきらかに公海に関する慣習国際法に違反するものであった。また、軍艦の行為の責任が国家に帰属するのはもちろんである。よって本件は、明かに日本国に對して「国際違法行為に伴う国家責任」を課するものであった。

イギリスの抗議に對して日本政府は、八重山の措置が国際違法行為であったことを迅速に承認し、事後救済措置として「金銭賠償」と、「外形的行為による救済」の一種である「陳謝」を申し出た。ところがイギリス側は、これら二条件では不十分とし、同じく「外形的行為による救済」に属する「国旗への礼砲」も追加するよう要求する。その後、両国の直接交渉により、礼砲の代りに関係將校の処罰（これも外形的行為による救済の一つ）を加えること、陳謝の意を強める意味で双方の口上書を公表することが合意された。そして、これらの措置が実行されることで、日本に課せられた国家責任も解除された。

本件に関する日本政府の対応は、神戸税関事件と同じく、国際法上の諸原則を忠実に適用したものである。神戸の場合とは異り、事後救済の手段に對して日英間で若干の交渉があったが、それ自体は国際法のルールから外れるもので

はない。また最終的に合意をみた解決条件についても、その内容は国際法上の原則から逸脱するものではなかった。しかも今回は、海軍側が外務省の対応に異議を唱えず、事件の速やかな解決に全面的に協力している。台湾では、一月二〇日に「全島平定祝賀会」が開かれたが、海軍はこの祝賀会をさへ待たず、平定作戦の責任者の一人である常備艦隊司令長官を罷免したのであった。

四 比較と考察

冒頭にも書いた通り、現実の政策に国際法の原則やルールを取り入れ、外交問題の処理にもそれらを反映するようになってはじめて、その国は国際法を受容したといえる。この視点から、本稿で取上げた二つの事件に對する日本政府の反応を見てみると、神戸税関事件が発生した一八七三（明治六）年の時点で、日本はある程度、国際法を「受容」していたといえる。

既述のように、神戸税関の措置に對してドイツ公使から抗議を受けた日本政府は、税関の措置が、ドイツ側の主張するように日独間の条約に違反するものであるかを慎重に検討した。また、条約違反を認めたと、ドイツ側に解決条件を提示するときにも、国家責任の法理に即するかたちでこれを行っている。つまり事件当時、日本政府は問題の

処理にあたって、国際法の原則やルールをできるだけ反映させようとしていたと考えられる。

しかしその一方で、事件当時の日本の国際法の「受容」の程度を、それほど高く評価するわけにもいかない。そもそも、国際法の原則を政策に取り入れ、事件の処理に反映させるためには、それを実行しようとする意識と、それを裏付けるだけの能力がなければならぬが、事件当時の日本政府に、これらが十分に備わっていたとはいえない。このことは、事件に対する神戸税関や大蔵省の態度からも明かである。

事件発生の当初、両国の交渉はドイツ領事と神戸税関の間で行われた。このとき税関側は、差止の根拠を国内法の「大坂卜兵庫ノ間引船等ノ規則」に求めており、両国間の条約などは一切無視している。⁵⁰ しかもこの態度は、日本政府が条約違反を正式に承認したあとにも変ることなく、ドイツ側から齟齬を指摘されたほどであった。⁵¹

これに対して大蔵省は、税関の措置を擁護するため日独修好通商航海条約を援用しており、国際法をまったく無視したわけではなかった。しかし、条約の存在を無視する税関の態度については、そのまま黙認しつづけている。また、賠償の支払に反対するときも、それまで専ら法律論に拠っていたのが、急に「諸外国の増長を招く」といった政治的

な理由を持ち出し、「税関の措置は条約に違反しない」という「条約論」は、副次的に言及されるにとどまった。これらの対応から判断すれば、大蔵省も神戸税関と同様、本件の解決にあたって、本気で国際法を活用する気があったか疑わしい。⁵²

すなわち、事件に国際法の原則をあてはめて解決しようという意識は、政府内部でも部署によって大きな差があった。今回の場合、事件への対応を主導したのは外務省であり、結果からみれば、本件は国際法のルールを適用する形で解決が図られている。しかしその一方で、貿易を通じて外国と日常的に接触する税関や、それを監督する大蔵省には、国際法に対する十分な認識が欠けていた。⁵³ つまりこの時期、国際法を積極的に活用しようとする意識は、日本政府の全体、関係部局の末端にまでは十分に浸透していなかったと判断される。

しかも、当時の日本政府は、国際法を駆使する能力も十分ではなかった。大蔵省は、税関の措置の根拠を日独修好通商航海条約第一一条第二項⁵⁴に求めたが、これは適切なものとはいえない。なぜなら、当時においても指摘されたように、この条項が規定する密輸の防止という目的と、港内の解船業に免許制を導入するという行動の間には、直接のつながりを見出しにくいからである。

一方で「日本国に於て独逸国人交易を為す定則」第九則第一項は、単に船貨の陸揚げばかりでなく、船の雇傭に關する規則についても、事前に現地領事と協議することを税関側に義務づけていた。ところが税関はこの協議を怠り、一方的に船船業に免許制を導入している。つまりこの免許制導入の段階で、日本側は条約違反を犯していたわけである。⁽⁵⁶⁾ いずれにしても日本側は、税関の差止措置を条約面から正当化することは不可能であった。

このように、税関の措置は明白に条約に違反しており、これを擁護する大蔵省の主張も妥当性を欠いていた。ところが、外務省で条約の解釈を担当する考法局ですら、この誤りを指摘できず、その意見書で「大蔵省の言い分には一理がある」と認めてしまっている。

結局、関係する条約を的確に解釈し、税関の措置を条約違反とする結論を導き出したのは、上野景範外務少輔であった。彼は当時の日本で、対外交渉の経験を最も豊富に持っていた人物の一人である。⁽⁵⁷⁾ 薩摩藩士であった上野は、すでに幕末のころから、藩命によりイギリスとの折衝にあっていた。維新後の一八六九（明治二）年には、ハワイに渡った日本人移民を召還するための交渉使節として、同国に派遣されている。また、日本が国際裁判の当事国となった最初の事例であるマリア・ルス号事件では、外務卿

代理としてペルー公使と交渉を重ね、事件を仲裁裁判に付する旨の協定に調印した。⁽⁵⁸⁾ このような経歴からみて、上野は国際法に關しても、豊富な知識をもっていたものと推測される。⁽⁵⁹⁾ そして今回の事件に、国際法の原則やルールが正しく適用されたのも、この上野の個人的な能力によるところが、きわめて大きかったと考えられる。

一方、一八九五（明治二八）年に発生したスエレス号事件に対する日本政府の対応は、これとは大きく異ったものであった。まず、外務省と海軍の間で、国際法の解釈などをめぐる齟齬は全く生じていない。一〇月二六日付で有地司令長官からイギリス側に送られた返翰に、国際違法行為を承認する文言は一切見られないが、海軍側が八重山の臨検の違法性を認めていたことは、その後、有地長官が解任されたことから明かである。

しかも、日本政府の事件への対応は、きわめて迅速なものであった。神戸税関事件で、日本政府が正式に国際違法行為を承認するまでに、およそ四か月を要しているのに対し、スエレス号事件では僅か半月で、これを承認している。もちろん、これらの点からただちに、日本の国際法受容の程度が高まったと結論づけるわけにはいかない。この二つの事件は、その政治的条件があまりにも相違しているからである。神戸税関事件は、いわば地方的な小事件にすぎ

ず、ドイツ公使も本国の指示を仰ぐことなく、独自の判断でこれを処理した。⁽⁶⁰⁾これに対してスエレス号事件は、イギリス本国にも通報され、東京とロンドンの双方で交渉が行われている。

そのうえ、スエレス号事件が発生したとき、日本は三国干渉という外交上の危機に直面していた。⁽⁶¹⁾日本国内では、

政府の対外失政を非難する声が昂まっており、政府としては「今回の件でイギリスの好意まで喪ったと国民に感じさせては、一二月に開かれる予定の議會を乗切れない」と考えたのである。⁽⁶²⁾そこで日本政府としては、何としても早期に、かつ自国の体面をできるだけ傷つけない形で事件を落着させる必要がある、そのため直ちに国際違法行為の承認に踏み切ったものと推測される。⁽⁶³⁾そのほか、神戸税関事件と比較しても、スエレス号事件の場合はその違法性があまりにも明白であり、そのことも、政府の対応に影響を及ぼしたと考えられる。

しかし、これらの点を考慮に入れたとしても、スエレス号事件に対する日本政府の対応は、国際法をよく理解し、その原則を忠実に適用したものととして、高く評価されるべき事例であった。政府内部からも、事件に国際法を適用することに異議は出されず、当事者の海軍は、むしろ積極的

後の日本政府内部には、事件の解決に国際法を活用しようとする意識と、それを可能とするだけの能力が、相当に高い水準で確立されていた(すなわち国際法が高い水準で「受容」されていた)とみなすことができる。⁽⁶⁴⁾

おわりに

本稿では、一九世紀後半に日本が関与した近代国際法の適用事例を二例紹介した。そこからは、日本政府が近代国際法を習得し、それを現実の国際紛争に適用する技術を得ていく過程の一端が、おぼろげながらも窺えるように思われる。

いうまでもなく、今回とりあげた二例だけから、日本の国際法の「受容」状況の全体を判断することはできない。その点を明かにするためには、今後、より多くの事例について分析を行い、それらの成果を踏まえたうえで、改めて検討しなければならぬだろう。この問題については、これまでにも多くの研究成果が積み重ねられてきているが、いまだ不十分な部分も多く、今後さらなる研究が必要である。

註

(1) たとえば、横田喜三郎「わが国における国際法の研究」(東

京帝国大学『東京帝国大学学術大観 法学部経済学部』東京帝国大学、一九四二年に所収)。住吉良人「明治初期における国際法の導入」『国際法外交雑誌』第七一巻五・六合併号、一九七三年。一又正雄「日本の国際法学を築いた人々」日本国際問題研究所、一九七三年。安岡昭男「日本における万国公法の受容と適用」『東アジア近代史』第二号、一九九九年。

(2) 大畑篤四郎「東アジアにおける国際法(万国公法)の受容と適用」『東アジア近代史』第二号、一九九九年、四頁。

(3) 同右。

(4) このような立場からの研究として、先駆的なものとしては次の二論文がある。有賀長雄「明治天皇と国際法」『国際法外交雑誌』第一一巻一号、一九一二年。高橋作衛「明治時代ニ於ケル国際法研究ノ発達(一―五)」『法学協会雑誌』第三〇巻一〇―一二号、第三一巻四―五号、一九二一―三年。また最近の研究としては、安岡昭男「明治前期大陸政策史の研究」法政大学出版局、一九九八年、二二―三三頁が挙げられる。

(5) 本項の内容について、詳しくは以下の文献を参照のこと。

水垣進「国際法に於ける国家責任論」有斐閣、一九三八年。
高野雄一「国際法概論」全訂新版、下巻、弘文堂、一九八六年、第二章。田畑茂二郎「国際法新講」下巻、東信堂、一九九一年、第一章。

(6) 日付は筆者による推定。

(7) 本件に関する基礎資料は、外務省外文史料館所蔵記録³⁾ 2.12 「神戸税関ニ於テ独英両国商人手船ヲ以テ荷物陸揚差止一件(以下「荷物陸揚差止一件」と略記)。なお、その主要部分は『日本外交文書』第六巻、文書三一七―二八、第七巻、文書三三九―五〇に収録されている。

(8) 同規則(正式名称は「大坂卜兵庫ノ間引船荷物運送船并外人乗合船ヲ設ル規則」)の全文は、国立公文書館所蔵記録 2A9-1458 『太政類典』第一編第五八巻(外国交際・開港市一)収録の第三一〇号文書「幕府大坂外国人居留規則及ヒ大坂兵庫間運送船等規則ヲ設ケ之ヲ各国公使ニ謀ル」(慶応三年二月五日付)に所収。

(9) 『日本外交文書』第六巻、文書三二七附属書。

(10) 同右、文書三一七。

(11) 運上諸取扱向荷物の陸揚船積及び船人足小遣等雇方に付開港場に於て是迄訴訟の起りし不都合を除かんか為に各開港場の長官外国のコンシユルと談判し双方協議の上右不都合決して生ぜざる様規則を立て日本人と外国人の交易並に其用向を可成丈け都合能相便し且安全ならしむる様双方爰に議定せり(『外務省条約局』『旧条約彙纂』第一巻第一部、外務省条約局、一九三〇年、一〇三九頁)

(12) 前掲「荷物陸揚差止一件」第一号文書。

(13) 同右、第二号文書。

(14) 同右、第一号文書。考法局の職掌については外務省百年史編纂委員会『外務省の百年』上巻、原書房、一九六九年、

一〇二頁。

(15) 『日本外交文書』第六卷、文書三一九。

(16) 『日本吏人各港に於て密商及び禁制の品出入を防ぐ為め至通の規律を設くへし』(前掲『旧条約彙纂』第一卷第一部、一〇一五—一六頁。なお、条約の正式名称は「日本国独逸北部聯邦修好通商航海条約」である)

(17) 『日本外交文書』第六卷、文書三二四附記。

(18) 同右、欄外註記。この上野の判断が妥当であつたことは、その理由も含めて「四 比較と考察」で改めて指摘することにした。

(19) 同右、文書三二四。

(20) 『日本に於て独逸国公使と日本政府より任ずる吏人と協議して此条約に添ゆる交易規律の趣意を施行する為交易に開きたる諸港に緊要至当の定規を立るの権あるへし』(前掲『旧条約彙纂』第一卷第一部、一〇一五頁)。なお「此条約に添ゆる交易規律」とは、前掲の「日本国に於て独逸国人交易を為す定則」をさす。

(21) 『日本外交文書』第六卷、文書三二七。なお、この外務省の通知にさきだち、ドイツ公使は二月一六日付で、ドイツ人解船業者の損害を二五五ドルとする覚書を提出していた(文書三二七附記)。

(22) 『日本外交文書』第七卷、文書三三九。

(23) 同右、文書三四一。

(24) 同右、文書三四三一五、三四七—八および三五〇。

(25) 『日本外交文書』第六卷、文書三一八、三二一、三二五、三二八、第七卷、文書三五二。

(26) 被害額の算定はドイツ側が行つたが、日本側もこの金額が、被害の実額として妥当なものと認めている(『日本外交文書』第七卷、文書三三九)。

(27) 参謀本部『明治二十七八年日清戦史』第七卷、東京印刷、一九〇七年(ゆまに書房から覆刻版、一九九八年)。伊能嘉矩『台湾文化志』下巻、刀江書院、一九二八年、九一—一八四頁。井出季和太『南進台湾史攷』誠美書閣、一九四三年、一三—一七頁。原剛・安岡昭男編『日本陸海軍事典』新人物往来社、一九九七年、四一頁。

(28) 本件に関する基礎資料は、外務省外交史料館所蔵記録に、Sigs「帝国軍艦八重山厦門沖ニ於テ英国汽船「スエレス」号搜檢ニ関シ損害賠償一件」(以下「スエレス号搜檢一件」と略記。その主要部分は『日本外交文書』第二八卷二冊、文書一八二—一九四に収録)。また本件については、伊能、前掲書、九七五—九頁、鹿島守之助『日本外交史』第四巻、鹿島研究所出版会、一九七〇年、一四八—九頁、拙稿「明治後期における日本の国家間賠償(一)」『レファレンス』第五七四号、一九九八年、三六頁も参照。

(29) 八重山の艦種について、当時の外交文書をふくめ多くの史料が「巡洋艦(cruiser)」とするが、ここでは片桐大自『聯合艦隊軍艦銘伝』光人社、一九八八年、五六〇頁に拠り「通報艦」とした。

- (30) 『日本外交文書』第二八卷二冊、文書二二八四附記二。
- (31) 同右、文書二二八二および附記。なお、会見の前日に到着した林重駐清公使からの電信によって、外務省は事件の概要を察知しており、それは西園寺にも報告されていたものと推測される。この電信の全文(和訳)は左の通り。
 在清英国公使ハ友誼的二本使ニ通知シタルニハ同公使ガ廈門ヨリ接手シタル報告ノ趣ニヨレバ八重山艦ハ遠洋「伊藤注：原文は High sea (公海)」ニ於テ英国船「スエールス」号ヲ搜索シタリ英国ノ公衆ハ遠洋ニ於ケル英国人ノ権利ヲ維持スルコトニ熱心ナルヲ以テ同公使ハ此ノ出来事ヨリ輿論ノ喧噪ヲ喚起スルコトヲ欲セス故ニ八重山艦ハ其処置ニ対シテ充分ノ理由ヲ示スベシト希望セリ同公使ハ右ノ趣ヲ在日本英公使ニ電報シタリ(一八九五年一〇月二三日発林駐清公使發西園寺外相臨時代理宛電信第六九号(前掲「スエレス号捜検一件」に所収))
- (32) 『日本外交文書』第二八卷三冊、文書二二八三。
- (33) 書翰の英文は同右、文書二二八四附記三。和文は一八九五年一〇月二七日付有地常備艦隊司令長官發樺山台湾總督宛旗祕五九号別紙乙号(前掲「スエレス号捜検一件」に所収)。
 (34) 当時の外務省においてデニソンが果たしていた役割については、幣原喜重郎『外交五十年』読売新聞社、一九五一年、二二九—四六頁。大野勝巳『明治外交とデニソン顧問の献身』『文藝春秋』第四四卷一—号、一九六六年。前掲『外務省の百年』下巻、一三四—一七頁。
- (35) 『日本外交文書』第二八卷二冊、文書二二八四附記一。
- (36) 同右、文書二二八四。
- (37) 外相がイギリス公使に手交した口上書には、はっきりと「該処置ハ全ク國際公法ノ許サ、ル所ナル旨ヲ茲ニ承認ス」と書かれている(同右)。
- (38) 同右、文書二二八五および二二八七。
- (39) 『官報』第三七一八号(一八九五年一月一八日)四六一頁。有地の経歴については、上法快男監修・外山操編『陸海軍将官人事総覧』海軍篇、芙蓉書房、一九八一年、八頁。外山操「歴代連合艦隊司令長官小伝」『戦争と人物』第一九号、一九九六年、一五三頁(この資料に関しては高橋秀典氏より御教示をうけた)。
- (40) 『日本外交文書』第二八卷二冊、文書二二八八。
- (41) 同右、文書二二八九。
- (42) 同右、文書二二九〇。
- (43) 同右、文書二二九一—二。
- (44) 同右、文書二二九三—四。
- (45) 『官報』第三七四三号(一八九五年二月一七日)五〇六頁。第三七四五号(同月二〇日)五八六頁。第三七四六号(同月二一日)六三三頁。
- (46) 『日本外交文書』第二八卷二冊、文書二二九四附記二。
- (47) この原則は、一八九五年当時は慣習国際法により規定されていたが、第二次世界大戦後に成文化された(一九六二年発効の「公海に関する条約」第六条第一項および一九九四

年発効の「国連海洋法条約」第九二条第一項。

- (48) 藤田久一『国際法講義Ⅰ』東京大学出版会、一九九二年、二七九―八二頁。そのほか、デニソンのように「正当防衛」または「自衛」の場合にも、平時の公海上における臨検・拿捕が認められるとする意見もあり、実際にイギリス政府は、一八七三年に発生したヴァージニアス号事件の際に、この意見を裏書する態度をとっている(田岡良一『国際法上の自衛権』補訂版、勁草書房、一九八一年、五一―六一頁)。しかし、デニソン自身も指摘するように、今回の事例はこれに該当しない。

(49) 井出、前掲書、一六頁。

(50) 前掲「荷物陸揚差止一件」第五号文書。

(51) 『日本外交文書』第七卷、文書三四三。ただし、神戸税関は差止措置の取消を命じられたあと、大蔵省に「今回の決定は条約第何条に基いて下されたのか」と伺いを立てていたようである(文書三四五)。

(52) もし、大蔵省に本気で国際法を活用する気があり、かつ賠償に真剣に反対するのであれば、この条約論をもっと積極的に利用したであろう。

もちろん、紛争を処理するにあたって、あえて国際法を持ちださず、政治的に解決することは珍しくない(たとえば、一八六九年に発生したベイホー号事件)。したがって、単に政治的理由から賠償に反対したからといって、それがただちに「国際法に対する認識の欠如」につながるわけ

はない。しかし、本件に関する大蔵省の対応はあまりにも場当り的で、右のような大局の見地から賠償に反対したわけではなさそうである。

(53) そもそも大蔵省に、国際法に対する十分な認識があったとすれば、外国領事と交渉する機会が多い税関に対して、この点についての指導がなされないはずがない。そして、もし指導があったとすれば、今回の神戸税関のような対応(国際法違反であるとの抗議に国内法をもって対抗する)もありえなかったであろう。

(54) 註(16)を参照。

(55) 註(11)を参照。

(56) この点も、すでに上野景範外務少輔が指摘したところであつた(註(18)参照)。

(57) 上野の経歴については、大塚武松編『百官履歴』上巻、日本史籍協会、一九二七年(東京大学出版会から覆刻版、一九七三年)四四四―八頁。日本歴史学会『明治維新人名辞典』吉川弘文館、一九八一年、一三九―四〇頁。

(58) 一又、前掲書、二一および二三頁。

(59) この推測を裏付ける事実として、彼が一八七二(明治五)年と七九(同一二)年の二度にわたり、条約改正取調御用掛に任ぜられたことを挙げておきたい(大塚、前掲書、四四六および四四八頁)。また上野は、一八七八(明治一一)年から翌年にかけて駐英公使としてイギリスとの条約改正交渉にも尽力している(鹿島守之助『日英外交史』鹿島

研究所、一九五七年、四三―五八頁。

(60) 『日本外交文書』第七巻、文書三四三。

(61) 遼東半島を清国に還付する「奉天半島還付条約」が締結されたのは、一八九五(明治二八)年一月八日のことである。

(62) 『日本外交文書』第二八巻二冊、文書二二八九―九〇。

(63) 実際、政府は事件の解決条件である「口上書の公表」や「関係者の処罰」なども、すべて議会の開会前に完了している(第九回通常議会は二月二十八日に開会)。

(64) もちろん、そもそも軍艦が公海上で外国船舶を臨検するという基本的なミスを犯すこと自体、当時の国際法の「受容」が不十分なものであったことを証明している、ということではある。しかしそれでも、条約の解釈を主務とする外務省考法局ですら、的確な判断ができなかった神戸税関事件と比較すれば、そこには格段の進歩が見出されよう。

(65) その際に注意すべきは、単に「国際法が適用された事例」を研究するだけでは不十分ということである。今回取上げた二例は、いずれも実際に国際法が適用された事件であるが、全体の状況を判断するためには、反対に「国際法が適用されなかった事例」についても、詳しく見る必要がある。

〔附記〕本稿はシンポジウム報告「明治前期における日本の国家間賠償と近代国際法」の発表原稿を大幅に改稿したものである。とくに、報告の冒頭で述べた「国家間賠償

の五類型」については、すでに別稿(「明治前期における日本の国家間賠償(二)」『レファレンス』第五六四号、一九九八年)で詳述しているので、本稿ではすべて割愛した。