

マーキュリー号事件始末 ——英国汽船による舟山漁場の警護と 上海高等法院開設前の英国領事裁判——

加 藤 雄 三

はじめに

歴史の大きな流れからすれば、ほんの些細なことなのかもしれない。これから述べる事件は、ごく普通にわたしたちの目に触れる史書には一片の記録も残されていない。

開港場が東シナ海沿岸と長江流域の各地および天津に設定され、太平天国も終結に向かおうとしていた矢先の1864年、寧波沖に散らばる舟山群島で事件は起きた。やがて、この小さからぬ事件は、清国官憲が英国人を上海領事に告発した涉外領事裁判にとどまらず、条約の解釈と適用をめぐる北京の英国公使館と総理各国事務衙門を巻き込んだ外交案件となっていく。

1858年の諸天津条約に則って各国公使館が北京に開設され始め、それに呼応するように恭親王奕訢を首班とする総理衙門が設立されたのは1861年である。治外法権は南京条約に続く虎門寨追加条約により1843年に英国に付与され、領事裁判の実績は各開港場で重ねられていたものの、英清双方の外交責任者が皇都北京で重大事件について直接に交渉を行うようになってから、まだ日は浅い。

本稿の関心は、こうした状況下で行われた領事裁判や外交交渉において何を根拠規定として実務が営まれていたのか、規範を援用する際にどういったレトリックが用いられ、とりわけレトリックに関するアイデアが清朝側にもたらさ

れた回路⁽¹⁾がどこにあったのか、を具体的な事案処理過程の中に探ることにあ
る。

同時に、交通の要衝、そして、豊かな漁場であり続けた舟山群島にも、近代
の波が押し寄せた19世紀中葉に起こったこのマーキュリー号事件⁽²⁾から見出す
ことができる社会事象についても検討していく。

1. 清末の舟山

(1) 英国と舟山

事件が発生した舟山群島では、アヘン戦争中の1841年10月1日⁽³⁾までに英国
艦隊が舟山の中心城市である定海を2回陥落させ、広州—北京間の中継拠点と
して居留地を築いた⁽⁴⁾ことは、周知の史実である。

1846年4月4日に虎門協定（舟山返還協定）⁽⁵⁾が締結され、舟山群島が第三
国の侵攻を受けた場合には英軍が清国軍と共同歩調をとることを約束して退去
するまで、定海付近の丘陵や谷間には英人居留地が営まれ、定海城の城門には
白人、あるいは、インド人の兵士が常駐し、城中にも多くの白人が居住したと
される。英軍第18連隊は海堤近くの何棟かの2階建て兵舎に駐屯した⁽⁶⁾。

その後も、アロー戦争末期から北京条約締結翌年にかけて（1860～61年）、
また、広東海賊殲滅作戦のとき（1862年）、舟山は英軍の攻略を受ける⁽⁷⁾。上
海という巨大な商業拠点を得ながらも、英国にとっての舟山は、南北中国の結
節点、そして、揚子江の門口に位置する海上の軍事拠点⁽⁸⁾として重要な意義を
持ちつづけた。

しかし、軍事や外交といった側面から離れてみると、民間人が活動する場と
して、舟山はどれほどの意味を持っていたのだろうか。同地は開港場たる寧波
に近接するが、外国人に開放されはしなかった。確かに居留地が存在していた
1843年には英国製の綿織物と毛織物の売り上げは合わせて100万ドルに上り、

中継貿易拠点として機能する可能性があったようにも見える。ところが、関税収入を確保することを目的として、寧波官憲は清国船による舟山からの外国製品搬入を禁じてしまった。外国籍の民間人が向かう地は、どうしても寧波にならざるをえなかった⁽⁹⁾。わたしたちの検討の対象であるマーキュリー号も、雇主を求めて、まずは寧波に舵を向けた。

(2) 舟山における漁場と漁民

舟山群島一帯における最大の産業は一貫して漁業であった。製塩や農業も行われはしたが、浙江の瀕海地域から生活の糧を求めて流入する人口を支えたのは海産資源であった⁽¹⁰⁾。初夏の黄魚やイカ、冬季の太刀魚を逐って⁽¹¹⁾、古くは鎮海の沖で行われていた漁撈は、やがて、舟山の北に向かって漁場を広げ、19世紀半ばまでには江蘇の界に属する嵎泗諸島でも網を投ずるようになっていった⁽¹²⁾。

漁業に従事したのは舟山の住民だけではない。漁繁期には浙江や福建の各地から寄留漁民が押し寄せ、その数は4万艘におよんだという⁽¹³⁾。漁民は出身地ごとに漁幫に組織され、舟山の沈家門や岱山の東沙角などの拠点に公所を設置して、船団を組んで出漁した⁽¹⁴⁾。漁幫は特定の漁場と錨地について権利を主張するようになっていく⁽¹⁵⁾。

華南の海上と同様に、舟山群島周辺にも海賊は存在しており、清朝の統治が安定してからは水師が漁船団を警護していた。しかし、軍船が老朽化して巡視できなくなると、各漁行が資金を徴収して独自に護送船を募るようになっていった⁽¹⁶⁾。

舟山周辺の海域における漁業活動は必ずしも安定したものではなかった。資金の乏しい漁民は事前に漁行から船具と糧食の提供を受けて、漁獲物は銭票と引換に漁行に引き渡し、漁繁期が終わって郷里に戻る前に清算される。しかし、漁獲高が少なかった場合や市場での取引がうまくいかなかった場合、そのしわ

寄せは漁民の上にかかってくる。1858年の鄞県東錢湖漁民の叛乱は、こうした諸要素が絡み合って勃発したのであるが、舟山で漁業にたずさわる他の地域においても、同様のことが起こる可能性はあった⁽¹⁷⁾。その発現の仕方が異なれば、海賊行為にも直結したであろう。

人気の悪い舟山の漁場では、強力な警護船が必要であった。しかし、警護船は公所や紳董によって金銭獲得や競争者の排斥に利用されるおそれがあった⁽¹⁸⁾。マーキュリー号事件はそのおそれが現実化したという側面も持っていた。

2. 事件の経緯

(1) 事件の当事者たち

a. 於式高と洪燾

寧波道台にマーキュリー号の行状を告発した於式高は、事件から裁判および交渉にいたるまでの期間中、一度も表に姿を現さなかった。署浙江提督秦如虎いわく、彼は悪人“pu-hao-ti jên”であり、海賊だというのだが、定海營都司によれば、於はごろつきではあるものの、彼に対する不平はどこからも寄せられてはいなかった⁽¹⁹⁾。誰も於式高が持っていた権能の由来を知らなかったが⁽²⁰⁾、もうけの多い漁場の保護業務（郷勇頭）を何年にもわたって独占しつづけた⁽²¹⁾。彼は武挙人（Military graduate）の資格を持ち⁽²²⁾、Shihua-aou（石馬壘）に屋敷をかまえ、20～30艘の勇船（gun-boat）を雇っていたという⁽²³⁾。証人の一人である鄞県漁民曹予源は定海・沈家門・長塗近海における勇船による警護を於に依頼し⁽²⁴⁾、事件発生時も契約関係にあったものと考えられる。権能の有無や根拠がはっきりしないままに、於と海上警護の契約関係にありつづけた者は多かったようで、寧波道台もそこに介入することはなかった⁽²⁵⁾。

ところが、於式高の權益を奪取しようとする者が出現した。「福建四品頂戴紳董」⁽²⁶⁾、「鄞県職員」の洪燾である。1863年7月27日に閩浙総督左宗棠が漁

場警護について漁行が自弁すべき旨を通達した⁽²⁷⁾ことを受けて、洪は1864年3月20日までに候補守備の諸鴻慶を漁務に就かせるよう秦如虎に願い出た。洪燾は自分たちで資金調達をして勇船を雇い、漁場を巡視し警護する旨を述べており、かつ、漁民たちの自主的な請願であるとして、認可された⁽²⁸⁾。こうして、福建系集団である洪らは於式高に替わって漁場警護に乗り出すことになったのだが、舟山群島において於の影響力は絶大であり、彼に対抗するためにもマーキュリー号と雇い上げ契約を結んだのであった⁽²⁹⁾。諸鴻慶と洪は於との間で警護業務を争い、警護費用を漁行や漁民から取り立て、警護活動を無理矢理に行ったとされる⁽³⁰⁾。このことは寧波道台史致諤の不興を買い、任命者である秦によって4月22日直後に諸は解任された⁽³¹⁾。ただし、彼らが金集めだけをしていたのではないことは注意すべきであろう。洪燾がマーキュリー号を船団の護送に充てていたことは紛れもない事実である⁽³²⁾。

洪燾と於式高が漁場警護の権益を争い、たがいに警戒しあっていたことが⁽³³⁾、洪燾をして直接的な行為へと駆り立てた。マーキュリー号はその強力な武器として利用されたのだった。

b. マーキュリー号の前歴⁽³⁴⁾

マーキュリー号は登録トン数65トンの小型汽船であり⁽³⁵⁾、香港在住の英国商人シェラルド(Robert B.Sherard)の所有⁽³⁶⁾にかかる。船長はペイントン(John C.Baynton)であった。

同船の積載容量は小さく、武装艦としての実用的性格から、1863年5月から翌年1月まで巡視艇として閩海関と契約し、清国官憲と雇用関係にあった。雇用期間中は、北は温州から、南は厦門にいたるまで、海関職員を乗せて台湾海峡を航行し、海賊や違法交易の取締りに充たった⁽³⁷⁾。1864年1月、機関士が同船の補修を要望し、清国官憲もより大きな船を希望していたため、契約は解除された。この間、同船は月平均で2500ドルの収入を得ている。

香港で補修を終え、雇用を求めて福州に戻ったマーキュリー号は閩海関税務司に契約更新を打診したが、同船が小さすぎることを理由に断られた。次いで、木造ジャンクの船団が外国汽船と恒常的に警護契約を結んでいたことから、当該契約を求めたのだが成功しなかった。マーキュリー号の雇用は福州では望み薄であった。ペイントンは同船を寧波に向かわせ、4月初頭に同地に到着した。間もなく、英国企業ハドソン商会（Hudson & Co., 遜昌行）を通じて、ある清国人から雇い上げの申し出があった。

外国汽船による護送業務（convoy）や警護業務（protection）は華南から華中の沿岸では珍しいことではなかった。護送業務はもうけが多く、外国人によって担われることがあったが、騒動の原因となっており⁽³⁸⁾、1861年3月16日に寧波副領事シンクレア（Charles A. Sinclair）から沈家門などに近い漁場への護送を目的とした現地住民との契約の禁止が寧波在留英国国民に通達された⁽³⁹⁾。同年4月22日にも駐清公使ブルース（Frederick W.A. Bruce）によって、寧波および舟山周辺での護送業務からの撤退が勧告され、寧波領事館助手ヒューレット（A.W. Hewlett）から6月8日に寧波在留民に公告されている⁽⁴⁰⁾。これらの禁令にもかかわらず、清国官憲の容認と賛助を伴って外国人は業務に従事しつづけた⁽⁴¹⁾。

警護業務に従事していた外国船舶として、本事案の中では、イラワラ号（Illawarra）とヴォランティア号（Volunteer）の名が挙げられている。

イラワラ号は寧波官憲から清国商船の護送と海賊駆逐を委託されていた。同船は英国人ラティマー（Latimer）が売却して、雇い上げ期間中は官品を持つ上海の商行 Sungke の所有に帰し、清国船として青龍黄旗を掲揚した。同船が官憲から公的な認可を受けていたことは、護送費が鎮海で徴収され、3分の2が同船の報酬となる一方で、3分の1が寧波道台に納付されていたことから分かる。イラワラ号は太平天国対策、ポルトガル海賊対策⁽⁴²⁾、岱山海賊対策に派遣された。ただし、同船は商船護送に特化して従事しており、漁場警護に

は従事しなかった⁽⁴³⁾。

ヴォランティア号はマーキュリー号と同時期に閩海関の護送業務に充たっていたが、福州官憲が雇い上げて、航行許可証は領事に預けていたこと、つまり、英国船としての保護を受けていなかったことは、同地でのマーキュリー号の状況と変わらない⁽⁴⁴⁾。

いずれも官憲による雇い上げを受けるか、清国船籍への転換を図ることで、法的な問題はクリアされていた。マーキュリー号は事件を起こしてしまったがために、雇用関係終了後の行動だけでなく、契約そのものも寧波官憲の関知しない違法なものとしてしまったのであった。

(2) 雇い上げから事件まで

a. 雇い上げ契約と警護活動

寧波でマーキュリー号を雇い上げようとしていたのは、諸鴻慶率いる靖勇局であった。

1864年4月9日、靖勇局とハドソン商会はマーキュリー号による漁場警護について契約を締結した⁽⁴⁵⁾。契約書によれば、ハドソン商会は諸々の船具・銃砲・弾薬などを準備し、あらゆる手数料と関税のほか、船長以下18人の船員と水先案内人の賃金・糧食を提供する。一方、靖勇局は同局の被雇用者が海賊を勇敢に攻撃するように責任を持つ。攻撃に成功した場合は、戦利品の売価の10分の4は靖勇局に、10分の3はマーキュリー号に、残り10分の3は同行の船艇に渡される。契約金は期間が1ヶ月の場合は1700ドル、2ヶ月ならば月あたり1600ドル、3ヶ月ならば同1500ドルである。解除通知を一週間前に行えば、初月の末日に1700ドルの支払いとともに契約を解除できる。

ハドソンは以前も同様の業務を仲介したようで、委託を請け負った個人が行が高額の金銭を提督に支払い、漁船（ジャンク）の大きさに応じて行が警護費を徴収する特権を手に入れたのだとした⁽⁴⁶⁾。

しかし、一抹の不安があったのであろう。雇い上げを受諾するに当たって、ベイントンは漁場警護業務への従事が可能か否かを問い合わせるために、浙海関代理税務司ブラウン（John Brown）と寧波代理領事ホルト（Henry F.Holt）を両者の執務室に訪ねた⁽⁴⁷⁾。ブラウンは、提督と道台の認可の下にマーキュリー号が清国船として雇い上げられ、ベイントンが出港のために航行許可証を領事館から回収したがっている旨をホルトに伝えた⁽⁴⁸⁾。ホルトの回答は、「清国旗を掲揚するならば、航行許可証を返却できないし、所持もできない。英国船として保護を受ける資格はない。しかし、雇い上げを邪魔しない。」というものであった。ベイントンは、雇い上げを受諾し、清国旗を掲揚することを決心した。英国の航行許可証は領事館に預けたままにして、領収書を発行してもらい、契約解除時に回収することとした⁽⁴⁹⁾。当該領収書によって英国の航行許可証が領事館にあることを確認した浙海関はマーキュリー号が出港して漁場警護に向かうことを許可した⁽⁵⁰⁾。4月13日、ベイントンは雇い上げ契約書にサインし、清国旗を掲揚した⁽⁵¹⁾。

マーキュリー号の舟山群島における警護活動は、4月15日の試験航海から始まった。この航海には実質上の雇主である洪燾だけでなく、ブラウンも同行した。舟山群島を2日間めぐった後、洪は分局を設置するために沈家門にとどまり、同船は一旦ブラウンを寧波に送り届け、母港となる沈家門に戻った。洪はかならず同船に同乗し、つねに船旗を掲揚させ、夜も下ろすことを望まなかった。沈家門において、同船は漁船と行動をともにし、夜になると漁船はマーキュリー号の周りに集まって海賊の来襲に備えた⁽⁵²⁾。

b. 契約解除後のマーキュリー号

順調であるかに見えた警護活動であったが、4月23日、契約解除の事実がベイントンから領事館に伝えられた⁽⁵³⁾。しかし、これは航行許可証を回収するための方便だったように思われる。その数日前、ベイントンはブラウンが面談

を要望している旨の連絡を寧波に派遣した砲手から受け、寧波に馳せ参じたのであるが、ブラウンその人は上海に旅立っていた。たまたま、マーキュリー号は補修が必要な状態にあり、雇主洪燾も上海に行くことを欲していたため、航行許可証を回収するために虚偽の事実を伝えたのだろう。これによって、同船は上海に英国船として入港した⁽⁵⁴⁾。

上海を出港した後の5月9日、契約は終了したが、ベイントンは雇い上げ期間1ヶ月の経費を受け取っていなかった⁽⁵⁵⁾。ベイントンいわく、「一ヶ月の雇い上げ期間が終了次第、日本に向かうつもりだったので、日本に向けて上海を出港した」⁽⁵⁶⁾はずだったが、雇い上げの清算をするために寧波に向かい、5月15日に甬江の河口部にある鎮海沖で停泊中のマーキュリー号はブラウンに目撃されて、寧波に入港するよう警告を受けた⁽⁵⁷⁾。17日、同船は寧波に帰還した⁽⁵⁸⁾。翌日、ベイントンはブラウンの執務室に出頭し、漁場警護への従事が不法である旨、また、清国官憲からの漁場警護を目的とした認可申請が却下されたことを告げられた⁽⁵⁹⁾。このとき、浙海関は同船が日本への航路を変更したことについて十分な弁明をできなければ拿捕するものとしていたが、ホルトと寧波道台の執り成しで海関から出港許可証（紅単）を交付され、5月23日に同船は福州に向けて出港した⁽⁶⁰⁾。ホルトからは、再び漁場警護業務に従事しないこと、舟山群島に近づかないこと、の2点について釘を刺された⁽⁶¹⁾。

寧波を出港したあと、鷓籠（基隆）経由で福州に行くはずであったマーキュリー号であるが、実際には北上して、杭州湾のHwang-taou（黄道関）から沈家門に回航している⁽⁶²⁾。ベイントンの目的は洪燾からの債権回収であった。洪は600～700ドルをベイントンに支払っていたが、ほぼ同額が洪によって供給されるはずであった同船の石炭代に費消されていた。残された洪の債務は1600～1700ドルである。彼はベイントンに「寧波には金がなく、長塗にある自分の銭荘が現金を集めているので、そこで清算する」と告げた。こうして、彼らは長塗へと向かった⁽⁶³⁾。

c. 長塗襲撃

5月31日、洪燾は長塗に到着すると、盗まれた彼の船を見つけたとして、勇船1隻を配下の者にマーキュリー号のところまで運んでこさせ、沈家門まで曳航して帰還した⁽⁶⁴⁾。曹予源の証言では、広艇は於式高の勇船（war-junk）であり、マーキュリー号は「大英領事府旗号」の文字が入った船旗を掲揚していたとされる⁽⁶⁵⁾。沈家門では、現地の武官が船を見て於式高のものであると識別したが、同船は同地唯一の官憲である彼には引き渡されなかった。同船の扱いは沈家門在住で四品頂戴の洪燾に委ねられた⁽⁶⁶⁾。

この時点で、洪の債務はまったく弁済されていない。マーキュリー号はふたたび洪の関係者と現金を積んだ2隻の広艇を探しに沈家門を出港し、6月6日朝に長塗に到着した⁽⁶⁷⁾。マーキュリー号は水と糧食を求めて広艇と小艇を村落に向かわせたのだが、上陸は許されず、状況を判断するために本船が現場に向かった。現場付近には8隻の船が1列になって停泊しており、マーキュリー号にジンジャル銃で砲撃をしかけてきた。同船は旋回するだけの余地がなく、18発が舷側に着弾した。何とか敵の射程を離れ、同船は広艇とともに大砲とライフルで砲撃を開始した。マーキュリー号側が優位に立って、ぶどう弾や散弾、榴散弾で船舶を攻撃し始めた午後1時ころに潮流はゆるやかになり、船員は上陸した。そして、有人の武装した小船3隻を拿捕し、岸にいた大型船3隻を焼毀した。6時半にマーキュリー号は3隻の拿捕船を曳航して長塗を離れ、沈家門に帰還し、前出の武官に拿捕船を引き渡した⁽⁶⁸⁾。

ベイントンが「反撃」したのは、長塗側の船舶が砲撃してきたことから海賊であると信じたためであるし、洪燾からも彼らが海賊であると聞かされていた⁽⁶⁹⁾。しかし、戦闘のありようについては、証人ごとに異なる。同じ清国人であっても、マーキュリー号が先制攻撃をしかけたのだという証言⁽⁷⁰⁾と先に陸から砲撃したのだという証言⁽⁷¹⁾が併存する。細部にいたっては、各人各様

でいずれの証言を採用すべきか、問題となってくる。

間違いないのは、この戦闘によって長塗側船舶に死傷者がただけでなく、無関係の民人4名が死亡したということである。うち2人は長塗の居民であり、船舶を飛び越えてきた流れ弾に当たり即死した。残る2人は岱山の漁民であり、船上で被弾した⁽⁷²⁾。

d. 上海における留置

5月23日に寧波を出港したマーキュリー号が沈家門に行ったことを受けて、ブラウンは同船の寧波への連行を海関職員に命じた。6月7日ころ、海関船はマーキュリー号が沈家門付近を3隻の船を曳航して航行しているところを発見した。海関職員たちは船載ボートで同船に近づいて乗船し、洪燾の引き渡しと同船の寧波への回航を要求したが、ベイントンは公海上では領事以外の命令を受け容れないとして拒絶した。やむを得ず、海関船は寧波に一旦帰還して、兵力を増強し、マーキュリー号連行のためにふたたび出港した。6月9日ころ、マーキュリー号が沈家門に停泊しているのが発見され、海関職員数名が同船に乗り込んだ。このときはベイントンも寧波への回航に同意したが、洪燾はすでにタイムン船 (Tymung boat) に乗って逃亡していた。海関職員たちはマーキュリー号に同乗して洪を追跡し、それらしきタイムン船を見つけ、船内を捜索している間に、マーキュリー号は沈家門方面に逃亡した。船上には3名の海関職員が残っていたが、途中で下ろされている⁽⁷³⁾。

マーキュリー号が逃走を図った際、ベイントンたちは武器をちらつかせながら海関職員に脅し文句を言ったであるとか、海関職員に抵抗しようと企図したという証言があるが⁽⁷⁴⁾、マーキュリー号乗員は海関職員の証言と正反対のことを言っている⁽⁷⁵⁾。

マーキュリー号は海関職員を下ろすと福州に向かった⁽⁷⁶⁾。同船の6月中旬の足取りはつかめない。6月末、同船は上海に入港し、再度出港しようとした

時点で上海道台応宝時から請求を受けて、上海領事パークス (Harry S. Parkes) は同船を抑留した。抑留請求の理由としては、清国船に警護費を強要し、砲撃をしたことで告発するために、必要な証拠を寧波から取り寄せる数日の時間を確保することが挙げられた⁽⁷⁷⁾。

一方、マーキュリー号の抑留を受けて、船主シェラルドの上海における代理人ライド商会は即座に法廷弁護士マイバラ (Philip A. Myburgh) を選任し、審理に備えた⁽⁷⁸⁾。

(3) 丁日昌による告発

刑事事件について規定する天津条約16条に従えば、清国内における英国人の犯罪行為は、各地の領事、あるいは、司法について権能を付与された公務員が審理することになってはいるが、告発・訴追の権能を誰が持つかについては定められていない。本件では、1864年7月7日、上海道台丁日昌が駐上海英国領事法廷に告発した。告発状は江海関によって船長ベイントンとマーキュリー号(船主)の2者を被告として個別に準備され、その告発事実は以下の通り。

a. 対ベイントン⁽⁷⁹⁾

①5月31日、ベイントンは英国汽船マーキュリー号を彼の指揮下に舟山群島の長塗に航行させ、於式高、あるいは、他の清国人の船を拿捕して連れ去った。また、同群島一帯の漁場警護に従事した。

②6月6日、ベイントンはマーキュリー号に乗り、彼の指揮下に長塗で停泊中の船舶に砲撃し、於式高と他の清国人の3隻の船舶を破壊し、船上の2人を殺害し、幾人かを負傷させ、陸上の2人を殺害し、さらに於式高に属する3隻の船を拿捕し連れ去った。

③6月8日ころ、ベイントンはマーキュリー号を拿捕しようとした浙海関の職員2人に抵抗し、暴力的脅迫で彼らを離船させ逃亡した。

b. 対マーキュリー号⁽⁸⁰⁾

① 5月25日、舟山群島の未開港地の沈家門にいたマーキュリー号と船長ベイントンは、洪燾・莊阿宝とともに靖勇局の名義で「警護費」を忻礼本らの漁民から徴収した。そのように未開港地に行き捐資するのは不法であり、5月18日ころに浙海関担当助手ブラウンによってベイントンに与えられた警告に反したために、マーキュリー号は寧波に連行されて釈明し、同じことを繰り返すことへの警告を受けた。

② 5月31日、マーキュリー号は長塗に行き、群島において漁場警護にたずさわる於式高などの船舶を拿捕、連行した。

③ 6月6日ころ、マーキュリー号はふたたび長塗を訪れ、同港に停泊中の船を砲撃し、於式高などの船3隻を破壊して、船上の2人を殺害し、1隻を拿捕し、他の船上の数人を負傷させ、陸上の2人を殺害した。

④ 6月7日、マーキュリー号は沈家門に出現し、浙海関の船の指揮官に寧波に回航することを命ぜられたが拒否した。

⑤ 6月8日、マーキュリー号は浙海関職員に合法的に拿捕されたが、ベイントンは暴力的脅迫により彼らを船から排除した。

上記のことは、英国汽船マーキュリー号による天津条約47条違反である、とされる。

これら道台からの告発内容をもとに公判を維持するに足りる事実を絞り込むための予備審問が開催されることになる⁽⁸¹⁾。

3. 領事裁判における会審

(1) 初動捜査と浙海関職員への尋問

パークスのもとに丁日昌から公式にマーキュリー号に関する情報が初めて寄せられたのは、告発の2日前、1864年7月5日のことであった。その中身は、

ブラウンの文書にもとづいて作成された寧波道台からの送付文書を引き写したものであり、マーキュリー号の抑留と処罰を求めていた⁽⁸²⁾。同時に、江海關によって準備された関連文書が証人曹予源とともに領事館に引き渡されている。曹への尋問は江海關稅務司ディック (T.Dick) を清国官憲側の会審者とし、被告側弁護人マイバラ立ち会いのもとに当日のうちになされた。尋問終了時点では、パークスは原告有利の心証を抱き、マーキュリー号が掲揚していたとされる「大英領事府」の旗について搜索令状を出し、船内の機器の移動と清国人船員の留置を認めたのであるが、当該旗号は見つからなかった⁽⁸³⁾。

一方、被告となったベイントンは1000ポンドの保釈金で保釈された。彼は告発された時点では、清国人のジャンクを砲撃したことは認めたものの、洪燾による雇い上げから生じた債権を回収しようとした際に海賊船から先制攻撃を受けたと主張していた⁽⁸⁴⁾。

7月8日には、浙海關代理稅務司ブラウン、助手フィッシャー (Henry J. Fisher) および3名の乗船稅関吏に対する尋問が行われた。彼らは、マーキュリー号の漁場警護のための雇い上げが不法であること、許可を受けずに舟山に航行したこと、ベイントンが海關職員に抵抗して逃亡したことなど、上海道台の告発状に挙げられた諸事実の詳細を証言した。彼らの証言については、ベイントンに有利な解釈を導き出す可能性がある証拠や反論が成り立ちえた⁽⁸⁵⁾。

(2) 寧波における搜索——アラバスターの活躍

7月初旬に得られた証言だけでは裁判を正式に開始するにはまだ不十分であった。決定的に欠けていたのは、駐寧波領事館職員の証言と事件の当事者たる清国人、そして、目撃証人であった。

寧波道台と浙江提督は曹予源以外の清国人証人を提供しなかった。清国人証人、あるいは、マーキュリー号事件についての詳細な情報が裁判の開始までに得られなければ、審問を結論づけることは不可能であるとパークスは考えた。

そこで、アラバスター（Chaloner Alabaster）を寧波へ派遣し、寧波道台を説得して同衙門の職員と同行して証人と証言と証拠の収集に充たさせたのであった⁽⁸⁶⁾。

アラバスターに対しては、派遣に当たって3点の指示が下されている。いずれも、マーキュリー号への告発事実を精査するために必要な証人を提供するよう寧波官憲を説得せよ、というものである。告発事実①については洪燾・莊阿宝・忻礼本を、告発事実②については海賊行為の目撃証人を、告発事実③については殺人・船舶破壊について証言できる目撃者と於式高を差し出させる、ということが目標となっていた⁽⁸⁷⁾。

寧波に到着したその日にアラバスターは情報収集を開始した。領事館ではホルトから概況を聴取し、道台および提督との会見からは漁場警護に対する寧波官憲の中でのスタンスの違いを見出しもした。警護者の任命権について、提督は自らがその権益を握りつづけることを望んでいたが、道台が治安維持の観点から警護者を否認する可能性もあり、微妙なパワーバランスの上に置かれていた。いずれにせよ、両者ともに毫碌しており、平穩を乱されることは望んでいなかった。彼らが証人の提供に非協力的であったのもこうした事情による⁽⁸⁸⁾。

舟山では定海城守営および沈家門に行き、於式高への権能付与にかかわる過去の記録を発掘し、沈家門における事件前後のマーキュリー号の行動について証言をえた⁽⁸⁹⁾。

最後には長塗を訪れ、ブラウンがほとんどの証人を連れ去ったあとの漁村で、目撃証言をいやがる村民を口説き落とし、事件の概要を話させた。ここでえられた証人のうち何人かは、8月26日と9月9日の審問で、曹予源とは異なる証言をする⁽⁹⁰⁾。

アラバスターはパークスの指示にすべて応えることはできなかったが、彼の報告書と付属文書は事件の理解につながる情報を含んでいた。舟山の漁場警護をめぐる岱山系の於式高グループと福建系の洪燾グループとの間で勃発した

紛争にマーキュリー号が巻き込まれたという構図が浮かび上がってきたのである。ブラウンがホルトに対して「マーキュリー号は道台と提督の認可の下に警護業務に従事した」ことを文書で通知し、ホルトは意見をしなかったことが分かったのも、アラバスターの調査の成果である⁽⁹¹⁾。

こうして、事件の舞台はふたたび上海へと戻った。

(3) 上海道台との会審——舟山住民と外国船関連参考人への尋問

この審判において、パークスは英国政府が没収案件の場合に遵守することを望むであろうと信じる原則に則って、すべての審理を会審で行うことを求めた。丁日昌も同意はしたが、体調不良を理由に欠席し、江蘇巡撫李鴻章のスタッフである前道台応宝時および江海関稅務司ディックが代わって出席した⁽⁹²⁾。

アラバスター帰還後、証人尋問は8月26日と9月9日の2回にわたって行われた。この2回の尋問の証人はおもに長塗砲撃事件の目撃者であったが、既出のトーカーのように外国船の雇い上げ状況についての証言もえられた。最後には、被告ベイントン自身が事態の細部にいたるまで尋問され、予備審問は終了したかたちになった⁽⁹³⁾。

予備審問の証言に関して最大の問題となったのは、清国人の宣誓証言に対する信憑性、あるいは、宣誓への理解であった。寧波道台が証人の代わりに送付してきた証言録取書については証拠能力がないものとされるが、それ以上に上海における形式上の宣誓証言の内容にどれほどの真実を見出すことができるのか、ということにパークスからも疑問が呈された。清国人に宣誓させたとしても、その意味を彼らは理解せず、正直さは期待できない、と彼はいう⁽⁹⁴⁾。

(4) パークスの検討⁽⁹⁵⁾

予備審問開始から約3ヶ月に当たる10月3日までに、パークスはマーキュリー号に対する各告発事実について次のように証言の整理を行っている。

①マーキュリー号が未開港地に行ったということに関しては、大方の証人により証明され、ベイントンも稼いだ額の支払いを受けるためという目的を認めているが、この事実の2点目を構成する警護費の徴収には今後関わらないとした点には、何らの証拠もない。

②海賊行為に関しては、船舶が連行されたのを見ていた呂長生と魯偉達の証言によって支えられている。

③殺人の証人は曹予源・呂長生・魯偉達である。彼らは於式高の8隻のジャンクから成る船団と洪燾のジャンクと汽船などからなる船団の間の戦闘として述べているが、いずれが先制攻撃をしかけたかについては一致していない。

④/⑤海関職員に反抗したということに関しては、海関船乗務員の証言に依っている。

ベイントンに対する告発事実についても検討されたが、マーキュリー号に対する告発事実への検討を出るものではなく、周辺事情の考察に終わっているように思われる。

パークスは本件に関して自らが処理すべきであるとの結論に至らなかったようである。今後の事案処理について、彼は北京の代理公使ウェード(Thomas F.Wade)に指示を仰ぐことを決断した。

(5) 税務司の関与

ここまで事件の流れを追ってくるなかで、各地の税務司をはじめとする外国人司税が清国官憲の行為に少なからず影響を及ぼしていたことが見えてきたのではなかろうか。

違法行為を行った外国船の拿捕や処分を含む海関の実務を彼らが全面的に担っていたことは言うまでもない⁽⁹⁶⁾。それらが訴訟に持ち込まれ、道台などの高官が英国外交使節への文書を作成する際、外国人司税の意見や提出文書がつねに参照されている。

浙海関代理税務司ブラウンは寧波近海における海関業務を指揮し、既述のとおり、寧波道台が上海道台にマーキュリー号事件の概要と対応策を連絡するときには、彼の提出した文書がそのまま用いられている。

江海関税務司ディックは審問に会同するものとされていたが⁽⁹⁷⁾、天津条約47条にもとづきマーキュリー号を没収することを提言し、その意見は江蘇巡撫李鴻章にまで影響を与えることとなった⁽⁹⁸⁾。ただし、ディックの提言は参考意見にとどまり、具体的な法解釈や交渉の仕方の示唆まではしなかったように見える。そうした役割は総税務司ハート（Robert Hart）が担うことになるが、彼のマーキュリー号事件に対する関与については後述する。

外国人司税は任務として案件に関与したのであるが、船主シェラルドのように、海関規則違反事件をより重大なものとするために条約違反をことさらに言い立てただけ、と穿った見方をする者もいた⁽⁹⁹⁾。

4. 上海と北京

（1）領事と公使

a. パークスとウェード

1864年10月3日付急送文書で、パークスはウェードの指示を仰いだ⁽¹⁰⁰⁾。ウェードからは11月16日付急送文書で簡潔な指示が下され、事案の問題点も指摘された⁽¹⁰¹⁾。

照会の第1点は、現在の状況において、条約港以外での不法な交易に関する告発にもとづき船舶を没収することは正当化されるのか、ということである。

領事から警告を受けたにもかかわらず、マーキュリー号が舟山へ行ったことは、天津条約47条英文に抵触する。しかし、当該条文は清国の関税を密貿易から保護することを目的としている。同船が舟山で荷の揚げ降ろしもせず、船長が海関職員を脅迫もせず、彼らの職務遂行を妨げもしていないのであれば、海

関の権能によって同船を寧波に回航させるというのは、貿易から得られる関税を保護する法規への明白な挑戦である。第1点に関して、ウェードは、本国の法務官から没収に関する見解が届くまで同船を上海に留置するべきである、とした⁽¹⁰²⁾。

第2点は、海賊行為と殺人に対する告発に関して、ベイントンは香港最高法院⁽¹⁰³⁾における審理に委ねられるべきなのか、ということであった。

ベイントンへの2件の告発事実について、ウェードは彼が無罪であると考える一方で、香港に送致して審理すべきであるとした。ただし、浙海関職員への脅迫と抵抗という告発事実が残っており、香港で無罪となったとしても、ベイントンを収監して、領事法廷に再出廷させるべく手続をとるようにと指示した。

ウェードの指示を受けて、ベイントンを香港最高法院の審理にかけるべく、パークスは証人の香港送致を求める書簡をただちに丁日昌に送った。同時に保釈中のベイントンを収監した⁽¹⁰⁴⁾。1864年6月末に上海に留置されてから、ベイントンの留置、あるいは、拘禁の期間はやがて11ヶ月にまで及ぶことになる⁽¹⁰⁵⁾。そして、このころから北京の英国公使館と総理衙門との間で本件にかかる文書が頻繁に交わされていくことになる。

b. ウィンチェスターとオルコック

1865年6月、パークスは駐日公使に着任するため上海を離れ、ウィンチェスター (Charles A. Winchester) が上海領事となった。オルコック (Rutherford Alcock) もブルースの後を襲って同年末に北京に公使として着任した。

ウィンチェスターとオルコックがマーキュリー号事件の処理を引き継いだ時点では、ベイントンに対する措置は終了し、清国官憲と英国使節の間で船舶の買い戻しについていかに折合いをつけるか、という最終交渉の段階に入っていた。この間、事案処理は天津と北京の双方で別個に行われており、意思疎通はうまく図られていなかったように思われる。後述するように、その非はオルコック

クの独断専行にあったようだ。当時、ウィンチェスターもオルコックに対するいらだちを控えめな表現で伝えようとしていた⁽¹⁰⁶⁾。

(2) 道台・巡撫と総理衙門

マーキュリー号とベイントンが抑留されたのが上海であったことから、本件の審理は同地において外事を担当する上海道台が清国官憲の窓口となり、五口通商大臣を兼ねる江蘇巡撫李鴻章が監督した。

事件当時の上海道台は、1864年6月まで応宝時が務め、7月から翌年9月までは丁日昌、その後ふたたび応が任ぜられている。いずれも李鴻章の息がかかった人物であり、彼らは李の意を汲んで会審や交渉に充たった。

李鴻章は1864年7月の予備審問からしばらくして、マーキュリー号事件に関する報告を丁日昌から受けたようである。8月24日までに丁への回答は送達され、他の外国船への警告として天津条約47条にもとづき船舶と貨物の没収を指示している⁽¹⁰⁷⁾。彼のときどきの判断は上海官憲に絶対的な影響力を持っており、英国領事館との交渉において、どの程度のさじ加減で決着を図るかは、李に委ねられていたといつてよい⁽¹⁰⁸⁾。

李は上海と北京の間のハブの役目を果たしていた。総理衙門が行動に移るまでに時間がかかりはしたが、パークスの依頼もあり、李は事件の処置について恭親王に照会している⁽¹⁰⁹⁾。このときから、北京はマーキュリー号事件にかかる清英折衝の舞台となった。

総理衙門を率いる恭親王奕訢が、李の咨文を受けて、事件に関する文書を初めて代理公使ウェードに送付したのは、1864年10月26日であった。このときは、船舶の没収を結論とする上海からの咨文をそのまま英国側に伝え、公正な裁決を要望しただけであり、総理衙門独自の判断が含まれていたとはいいがたい⁽¹¹⁰⁾。しかし、争点がベイントンと証人の香港送致、そして、天津条約47条を適用した船舶没収の可否、これら2点に集約されるにおよんで、恭親王と

ウェードの間では激しい議論が交わされた。英国領事法廷で援用される制定法、コモン・ロー、エクイティといった英国法や諸規則に総理衙門側が言及することは一切なかったが⁽¹¹¹⁾、条約については執拗に適用の可否が論じられたのであった。

本件が海関の管轄すべき案件であったせいもあろうが、恭親王は総稅務司ハートからの助言に従って船舶の処置についてみずからの見解を形成していった。

マーキュリー号事件が起こった1864年、ハートの勤務地は上海であったが、6月から北京を訪れていた。李鴻章の咨文に関してハートにも諮問がなされ、10月14日に同船の没収を進言している⁽¹¹²⁾。同月下旬、彼が北京を離れてからも、恭親王はマーキュリー号没収を再三主張したが、条約の援用を律例的な論理で主張するばかりで、西洋法の論理に合致するものではなかった。翌年7月にハートが北京に着任してからは状況が一変する。10月21日、天津条約47条にかかる諮問が彼に下され⁽¹¹³⁾、翌日に報告書初稿が作成され⁽¹¹⁴⁾、10月いっぱい校訂が加えられた⁽¹¹⁵⁾。ハートの報告書にもとづき作成された照会文は、条約英文と漢文の微妙な違いを衝き、法理的にも無理のない適用が主張され⁽¹¹⁶⁾、逆にウェードに苦しい説明をせまるものとなった。

マーキュリー号事件では条約解釈のレトリックに限られるが、ハートが清国官憲にない発想を総理衙門にもたらず回路となった、ということは間違いない⁽¹¹⁷⁾。

5. 香港への送致をめぐって

(1) 被告の香港送致と天津条約

ベイントンを香港に送致する旨、ウェードから指示を受けたパークスは、1864年12月3日、丁日昌に対し、曹予源ら証人6名と他の目撃者をベイントン

とともに香港に送致できるか照会した⁽¹¹⁸⁾。しかし、寧波道台が証言を提示した4名は捕魚を生業とする貧民であり、香港に送致すれば生きる糧を失い、かつ、天津条約には証人送致について定めがない、として、丁は寧波から送付された供単を香港に送付するよう述べるにとどまった⁽¹¹⁹⁾。

パークスへの指示からややあって、11月28日、ウェードはベイントンの香港送致と香港最高法院における英国法および判例による審理について、恭親王に通知した。ただし、パークスへは、海賊行為と殺人に関して無罪となったのちに脅迫と抵抗の罪について上海で審理するようにと指示したのに対して、恭親王には、香港で審問しても事実が確かにならず断罪できなければ、上海領事がベイントンを上海に差し戻して条約違反と脅迫の罪を審理すると通達しており、ベイントンの香港送致の真意を隠しているようにみえる⁽¹²⁰⁾。

ベイントンの香港送致に関する通知を受けた当初、恭親王はベイントンの処置にはほとんど関心を抱いていなかった⁽¹²¹⁾。ベイントンのみならず、洪燾と於式高も重要な証人として香港に送致することが至要であるとウェードから説かれるにいたって⁽¹²²⁾、ようやく、審理の場を香港に移すことの可否を考え始めたのであった。天津条約を交渉の準拠規範とする清国官憲からすれば、同条約に定められていないことを肯んずるわけにはいかなかった。同条約16条が、涉外事件では会審すべきであるとしているのは、地方官と領事が会審することを指しており、清国人を香港に送致するのは条約と合致しておらず、従いがたい、と恭親王は回答してきたのであった⁽¹²³⁾。

ウェードは、1853年6月13日の勅令が、重罪については香港に送致し、最高法院で審理すべきであり、軽罪については下吏の断案が許される、としていることを説き、罪情が重い場合には清国の道や府が高位の官憲に送致して審判をするのと同じである、としている。いわく、重案について、領事は予備審問をして香港に送致すべきかいなかをつぶさにすることができるだけである。またいわく、香港での審理において清国官憲が会審できないとは聞いたことがな

い⁽¹²⁴⁾、と。

香港最高法院で会審が行いえたかどうかは定かではない。1853年勅令も重罪・軽罪という言葉を使って被告の香港送致を定めていたわけではない。このときのウェードの説明は正確さを欠いていた。

(2) 司法管轄

ウェードがベイントンの香港送致の根拠とする1853年勅令は以下のように定める⁽¹²⁵⁾。

英清間の条約やその遵守規定に違反した英国国民を、商務総監（公使・行政長官）、あるいは、領事は審問し、500ドル以下の罰金、あるいは、3月以下の自由刑の範囲内で処罰することができる（5条）。商務総監、あるいは、領事は刑事被告を香港に送致して、最高法院の審問に付することができる（31条）。

本勅令は公使・領事の権能について定めるのみであって、香港送致を義務化していない。また、彼らが科すことができる刑罰の上限を定めてはいるが、それ以上の刑罰を科すべき犯罪が重罪であるとも明言していない。パークスも「勅令5条は条約やその遵守にかかる規則に明記される刑罰を科刑することを正当化するだけのものである」⁽¹²⁶⁾と述べ、「同勅令にもとづき、海賊行為や殺人のような犯罪は香港最高法院によって処理される、と上海官憲に説明せよ」⁽¹²⁷⁾というウェードの指示に疑問を呈している。

遡ってみると、1844年商務総監条例2号にかかる1844年11月22日付回状によれば、殺人罪の犯人だけが香港に送致されるべきであり、その際はまず司法当局に有罪判決の可能性を照会するためにも、証言録取書を事前に商務総監（総督）のもとに送付することが求められている⁽¹²⁸⁾。これまでにわたしが見出すことができた香港送致の基準はこの回状だけである。しかし、北京に公使が設けられ、領事はその支配の下に属することになった結果、パークスが行ったように、被告の香港送致に関する照会先は北京公使館となった⁽¹²⁹⁾。

実際には、刑事被告の香港送致に対して、領事は柔軟に対応していたようである。1864年末に起こった過失殺人事件では、犯人を香港に送致すべきところ、マーキュリー号事件で清国人証人の香港送致を道台が断ったこと、道台がパークスによる処理を希望したこともあり、パークス自身が裁判を主催している⁽¹³⁰⁾。

刑事事件の被告を香港に送致することには、まったく異なる意味合いもあった。それは、被告の無罪放免を確実にするということであり⁽¹³¹⁾、清国官憲に告げるべくもなかった。また、身柄の確保を見込めない洪燾と於式高の2名を証人として出廷させること、なおかつ、香港最高法院での出廷を求めるのは、無理難題を清国官憲に押し付けて、ベイントンを無罪判決に導こうとすることにほかならない。

いずれにせよ、香港送致はコストのかかることであり、証人をともなわずにベイントンを送致することは無意味であった。1865年3月15日、ウェードは、清国官憲が証人を期日までに提供しないのであれば、重大案件の起訴を行うのは無理であり、ベイントンの釈放を法に従って行うべきである、とした。香港最高法院における証人の出廷が公判を維持する条件とされたわけである⁽¹³²⁾。一方、条約違反に関しては、パスポートまたは権能がないままに舟山へ再度航行したこと、海関職員に抵抗したこと、を理由として処罰するようにパークスに指示を下した。

(3) ベイントンの処分——起訴と判決

海賊行為と殺人について公判が維持できないのであれば、残るは①1864年6月8日にマーキュリー号船上や沈家門近辺で不法かつ故意に海関職員に抵抗し任務遂行を妨げたこと、②1864年5月、6月に天津条約9条や寧波領事の警告に違反してパスポートもなく舟山群島の各地に不法にマーキュリー号で行ったこと、がベイントンに対する起訴事実となる⁽¹³³⁾。1865年3月30日、起訴状が提出され、翌31日にマーキュリー号の砲手に対する尋問を経て、判決が宣告さ

れた。

第一の起訴事実については、1861年修正対人犯罪法（24 & 25 Vict. c.100）38条により、公務員に抵抗し業務を妨害した軽罪として6月の禁錮が申し渡された。刑期はベイントンが収監された1864年12月3日に開始したものとされる。

第二の起訴事実についても有罪であると判断はされたが、同条約には刑罰が明記されていないという被告弁護団の異議にもとづき、加重刑は科されなかった。ここには、ベイントンは拘禁に先立つ5ヶ月、上海で抑留されたのであるから十分に罰せられた、という考量がはたらいていた⁽¹³⁴⁾。

動きが見えないままであった海賊行為と殺人にかかる事案については、清国官憲が証人を提供しないままであれば、禁錮期間が終了した際にベイントンを釈放する、というパークスの判断が北京に届けられた⁽¹³⁵⁾。その言葉どおり、1865年6月3日、マーキュリー号船長ベイントンは釈放された⁽¹³⁶⁾。パークスもベイントンの釈放を報告した同月24日の数日後に上海を離れ、日本に向かった。

この判決が総理衙門に伝わったのは9月30日付の照会によってだった⁽¹³⁷⁾。恭親王は、公平な審理を尽くしていないと抗議したが⁽¹³⁸⁾、もはや後の祭りであった。

6. 公使館と総理衙門

(1) 論点と法理——条約裁判、条文解釈をめぐって

ベイントンの裁判について、清国官憲は執着していなかったが、マーキュリー号の没収については、とくに総理衙門が最後まで多大な関心を寄せて北京公使館との交渉を行った。

a. 比付の論理

既述のとおり、上海道台が1864年7月7日にマーキュリー号を告発した時点

で、その告発事実が天津条約47条に抵触するものであり、同船を没収すべきであると、江海関稅務司ディックの助言に従い主張されていた⁽¹³⁹⁾。8月24日の上海道台照会によれば、江蘇巡撫李鴻章は漢文条文にもとづいて道台の主張を支持しており、「護送のための雇い上げを承諾した」ことをもって、「言い換えれば、密貿易を行った」のだとし、他船への警告の意味も込めて船舶を没収するように指示した⁽¹⁴⁰⁾。このような不可思議な読替がどうして主張されたのかは、北京における公使館と総理衙門の交渉の中で徐々に分かってくる。

英国側からすれば、理解の外にある論理で条約を適用されることは納得できなかった。ウェードは清国官憲が援用する条約漢文に即して、マーキュリー号は舟山に行きはしたが、商品の揚げ降ろしなど密貿易を行ってはいない、同船を没収することはにはわかにはできない、と論駁した⁽¹⁴¹⁾。

これに対し、恭親王は次のように回答した。同船が舟山という未開港地へ往来し、金儲けをはかることは、つまり、密貿易と異ならない。さらに、領事が同地への航行を禁じた後に行き、砲撃により殺人を犯している。これを商船の単なる密貿易と比べると、その罪ははるかに重い。故意に条約違反を犯し、未開港地で金儲けをしようとしたことは疑いもなく、条約に照らして同船を没収すべきである⁽¹⁴²⁾。

天津条約47条漢文の内容からだけでは、護送業務への従事によって賃料を得ること（「牟利」）が商品を取引する「貿易」や「買売」であると導き出すことはできない。両者に共通するのは、結果として金銭的利益を得るということだけである。恭親王や李鴻章は、そのわずかな類似点をもって同じことであるとみなしたのだとしか考えようがない。その上で、罪情の比較考量をおこない、処罰に値するという判断を下したことになる。

多少なりとも類似した構成要件を引いて、罪情の軽重にもとづいて刑罰を適用しようとするこの論法は、律例を援用する際によく見られる比付の手法、それもかなり強引な類の比付から来ていると考えることができよう。英米法でも

コモン・ローやエクイティなどの不文法であれば、比付の発想はなじんだのかもしれない。しかし、成文法の援用において、新しい法を創造することは許されない。厳格な文理解釈が第一に要求される。ウェードと恭親王の議論がかみ合わなかったのは、双方の法援用の考え方が根本的に異なっていたためであろう。そうであったとしても、ウェードは何とか総理衙門に理解を得ようとしていた。

次いでウェードがとった策は、当該条文の精神から説きはじめ、順序立てて相手を理解にいたらせる、というものであった。彼は言う。天津条約24条から49条は税務を論じており、本件でマーキュリー号が密貿易を行って脱税したのであれば、没収を議論することもできよう。バイントンの殺人罪は密貿易の罪よりも重かるうが、船長が重罪とされたからといって同船を没収するのはふさわしくない。船舶没収は案情の軽重によるのではない⁽¹⁴³⁾。

これだけで恭親王がウェードの発想方法を理解したとは考えにくい⁽¹⁴⁴⁾。凝り固まった比付の論法は、総税務司署が北京に移り、ハートから頻繁に提言を受けるようになるまで、清国官憲の頭にこびりついていた。

b. 英国側の認識

領事から警告を受けたにもかかわらず、マーキュリー号が沈家門に行ったことは、天津条約47条英文の規定に明らかに抵触している、という認識がウェードにはあった⁽¹⁴⁵⁾。同条英文は、英国船舶は条約港以外の清国内の港に行く権利はなく、不法に入港した場合、あるいは、そこで密貿易をした場合は、清国政府による没収の対象となる、としている⁽¹⁴⁶⁾。

交渉という側面から見れば、隠蔽されてもおかしくない情報であったが、ウェードは1864年12月17日の照会で、英文に従って読むべきか否かは、にわかには定めがたく、外相ラッセル伯に文書を送り、法務官に問い合わせる旨を総理衙門に通知した⁽¹⁴⁷⁾。

本国の法務官も、マーキュリー号の舟山航行が天津条約47条違反であることを率直に認めた。ただし、英国政府としては、清国政府はマーキュリー号の没収に固執すべきではない、と考えていた⁽¹⁴⁸⁾。1865年9月30日付照会で、ウェードは、本国政府の判断を「本件は特殊な事件であり、同船は没収されるべきでない」という言葉で総理衙門に伝えた⁽¹⁴⁹⁾。

c. 解釈への転換

ウェードの照会を受けて、恭親王は総稅務司ハートに問合せをし、その答申を参考に論点と主張を整理した⁽¹⁵⁰⁾。

マーキュリー号事件の容疑事実は、①未開港地に行ったこと、②海関職員に抵抗したこと、③砲撃により人命を損なったこと、これら3点に分けることができる。第1点は洪燾に雇い上げられて舟山へ往来した時期、雇い上げ契約が解除された後にふたたび行った時期の2期に分かれる。前者の期間は、領事と稅務司が認可しており問題ないが、後者の期間、領事・稅務司は舟山航行を禁じていた。容疑事実はいずれも雇い上げ期間後に禁止命令に違背して舟山に行ったがために起こったものである。

ウェードが同船を没収すべきではないとする理由は、①官憲が同船を雇い上げたこと、②賃料回収のためであったこと、③貿易は行っていないこと、これら3点であろう。第1点に関して、特殊な事例として未開港地管轄の官憲が外国船を雇い上げることはあるが、雇主は開港地に居住し、船舶が未開港地で交易をすることはない。いわんや、今次の事件では清英双方の官吏が船長に警告している。第2点に関して、天津条約17条と22条によれば、清国人が英国人に対して債務を弁済せず、あるいは、逃亡した場合には、清国官憲が債権回収と捜索の責めを負うことになっており⁽¹⁵¹⁾、ペイントンも領事館を通じて債権回収を依頼すべきであった。第3点に関しては、47条漢文は曖昧な点があり、英文に従えば、英国船舶は未開港地に行くことはできず、沿海各所に不法に入港

し⁽¹⁵²⁾、または、密貿易を行った場合は、船舶と貨物を清国により没収されることになっている。マーキュリー号も条約に照らして当然に没収されるべきである。

ウェードは、条約24条から49条が脱税を防ぐことを目的としているというが、英国船は沿海を自由に往来でき、税務章程に違反しなければ問題ない、ということができようか。条約は清英両国の往来について処理するものであり、関税確保のためだけに定められたわけではない。10条と11条は開港地を定める一方で⁽¹⁵³⁾、47条は未開港地に不法に入港することを禁じ、また、沿海で密貿易することを禁じる。密貿易の禁止は関税を保護するためであるが、不法入港の禁止は絶えざる良好な両国関係のためである。

9条は、英国国民の清国内地の遊歴を認めるが、船員はその限りでなく、場所ごとに清国官憲と英国領事で協定を定めて統制するとしている⁽¹⁵⁴⁾。領事館が置かれない場所へ勝手に往来することは許されない。だからこそ、47条の不法入港禁止規定が設けられ、船舶没収の重罰が当てられたのである。

海関職員に抵抗したとき、石炭を補充したとあるが、それは貨物の揚げ降ろしではないのか。不法入港だけでなく、密貿易をしたということであれば、船舶を没収しなければならない。石炭の補充が不可欠のことであったとしても、何日にもわたって舟山にいたことによるのであるし、許し難いことである。

こうして、恭親王は条約の定める範囲内で導き出せる解釈から議論を展開することに成功した。この議論が単にハートの答申を引き写しにただけなのか、恭親王が比付の思考から本当に脱却できたのか、いずれであるのかは定かではない。しかし、解釈という思考が総理衙門官員の触れるところになったことは間違いない。

d. ウェードの釈明⁽¹⁵⁵⁾

そもそも天津条約漢文はウェードの手により起草された。諸処にやや不適切な点があることも彼は認めている。47条について言えば、起草者としての彼の意図は脱税を防ぐことにのみあったのであり、密貿易以外の犯罪で船舶を没収するということは意味していない、とする。よって、英文に“this provision”とあって、“these provisions”とないのは、不法入港と密貿易とに分けて考えていないからである、という。英国外交組織内で交わされた文書とまったく異なる説明であり、本人も苦しい言い逃れであると自覚していたのであろう。ウェードは恭親王の意見に譲歩を示した。

ウェード自身は道理に従って本件を処理するつもりであり、彼の条約解釈ではマーキュリー号を没収しがたいが、何日も舟山で往来し石炭を補充したのは禁令違反でないとは言えず、まったく罰を与えないということもできない。上海での同船の留置も1年となり、船主も業務に損失が出ている。ウェードとしては、特別に罰金若干を取り決めて徴収した後に、同船を釈放し、将来の戒めとすべきである、とした。

(2) マーキュリー号への措置

実は1865年10月下旬から早期打開の道が探られていた。マーキュリー号の没収に固執すべきではないという英国本国の意見を受けて、恭親王は同月21日にハートに事案の処理を命じようとした⁽¹⁵⁶⁾。ウェードも、上海領事ウィンチェスターにハートの上海到着を待つて連絡を取り合うように、と指示した⁽¹⁵⁷⁾。しかし、ハートにはこのとき事案処理の権限は付与されなかった⁽¹⁵⁸⁾。

マーキュリー号の船体も長期の留置で多くの損傷を受け、船主の忍耐も限界に達しようとしていた⁽¹⁵⁹⁾。

審理が始まったころは、海関用に船舶をただで獲得することが清国官憲の目的ではないかと疑われていた⁽¹⁶⁰⁾。しかし、既述したウェードの譲歩を受けて、

1865年12月17日、恭親王は清国官憲の顔も立ち、船主も船舶を取り戻すことができる方策を提案した。それは、マーキュリー号を没収して事案を終結させた後に、価格を減殺して船主に買い戻させる、というものであった⁽¹⁶¹⁾。

北京の英国公使館には、すでにオルコックが着任しており、早期の事態収拾を目指していた。1866年2月26日、オルコックはこまかな背景に意を払うことなく買い戻し金2500両を総理衙門に提案した⁽¹⁶²⁾。3月8日には恭親王から同意する旨の回答を受け⁽¹⁶³⁾、13日、ウィンチェスターに通達したのであるが⁽¹⁶⁴⁾、上海でもほぼ同時に異なるかたちで交渉が決着していた。

上海道台応宝時はウィンチェスターとの間でマーキュリー号の買い戻し額を協議するよう総理衙門の指示を受けていた⁽¹⁶⁵⁾。李鴻章の認可もあり、1866年3月8日、協議はウィンチェスターによって提示された関平銀500両という金額で妥結し⁽¹⁶⁶⁾、香港の船主シェラルドには、上海の代理人ライド商会を通じて、諾否の確認がなされた⁽¹⁶⁷⁾。

北京と上海での交渉の行き違いは、ただちに上海での妥結額への統一をはかるべく、オルコックから恭親王に照会がなされたが⁽¹⁶⁸⁾、総理衙門からふたたび回答が寄せられることはなく、上海道台へも500両でマーキュリー号を解放せよという指示は下されなかった。

総理衙門からの指示もないまま500両で同船を引き渡した場合、自分が差額2000両を支払わされるのではないかと、応宝時は畏れていた。しかし、ウィンチェスターから総理衙門の指示を待たずに同船を船主に引き渡すことを認めるよう迫られ、しぶしぶ承諾した⁽¹⁶⁹⁾。

ライド商会からの小切手で500両は支払われ、1866年5月7日、マーキュリー号の留置は解除され、約2年間におよぶ審理と交渉は幕を下ろした⁽¹⁷⁰⁾。

おわりに

マーキュリー号事件から見て取れることは多々あるように思える。

本稿の関心からすれば、初期の領事裁判が比較的柔軟な制度運用のもとに行われていたこと、たとえば、香港への被告人送致が厳格に行われていたわけではなく、清国官憲との関係の中で判断されていたことが分かる。1860年代前半の領事裁判は、北京の公使の指導を受けて運営されており、公使を通じて本国法務官の意見を仰ぐ場合もあった。また、成文法やコモン・ロー、エクイティを準拠法として適用するよう努力はするが、個人を裁く刑事裁判であっても条約の介入があり、当該条約に刑罰が定められていないがために妥当とはいえない判決にいたることがありえた。

清国官憲は会審や交渉において、自分たちが参照することができる条約には関心を示しても、英国法には一言も触れず、この涉外裁判は条約裁判の様相を呈する場合もあった。そして、税務司たち、とくに総税務司ハートが西洋的な法解釈を伝える回路となっていたことは見逃すことができない。奇しくも1864年末には『万国公法』が漢訳されているが、法政学堂のような施設がない時期、その用い方は実践の中でしか伝わりようがなかった。上海高等法院が本格的に訴訟案件を取り扱うようになって初めて、正式の司法実務に通じた英国人が上海官憲も会同する裁判を主催するようになる。その後、清国内における英国の治外法権がいかに運用されたのか、上海を中心とする清国官憲の内に英国法に対する関心が芽生えたか否か、彼らは法解釈を理解するにいたったか否か、などの点については、今後の課題として取り組んでいきたい。

マーキュリー号事件は沿海港への航行権を問題としていたが、同時期に内水航行権が交渉の対象となっていたことは注意されるべきであろう⁽¹⁷¹⁾。生糸の交易地に交換のための財貨を持って行く場合、安全のためにも英国汽船で航行

することが望ましいのであるが、李鴻章はじめ地方官憲は船牌に朱戳を押すことを肯んじず、問題となっていた。天津条約により限定的ながらも外国人への内地開放が実現した結果、1860年代の課題は水面の開放に移っていたと言ってよい。

さて、マーキュリー号事件の本当の意味での主犯が洪燾であり、浙江提督から漁場警護の権能を与えられた諸鴻慶が共犯であったことを覚えている方もおられよう。彼らの処分はどうなったのであろうか。諸については既述のとおり、1864年4月22日に解任され、査問を受けるものとされた。洪については、英国側は一貫して彼が事件の主犯であると考えていたが、清国側は彼について真剣に調査しようとしなかった。両名とも6月8日ころにマーキュリー号から脱走した後の行方は知れない。長塗の砲撃による死者の遺体確認も時日が過ぎて、閩浙総督左宗棠の命を受けてからのことであり、事件を真剣に取り調べようという気は清国官憲にはなかったのであろう⁽¹⁷²⁾。

今日、マーキュリー号事件の記憶は舟山群島にさえ残っていない。

- 1 「回路」という用語は、山室2001第二部「アジアにおける思想連鎖」でつとに用いられている。同書は単なる経路だけでなく、媒介者やメディア、そして、手法をも回路として表象し、思想や制度という昇華された近代事象の発現の世界史的連鎖を論じる。わたしは昇華された事象の連鎖以前に実践や実務の連鎖がありうると考えており、本稿ではその回路の事例を司法実践、あるいは、制度実践のうちに探ってみたい。
- 2 FO228, FO230の諸文書の中では、本事件に the “Mercury” case という呼称が共通して用いられている。
- 3 日期は陳垣『中西回史日曆』（藝文印書館1972年）に従い、西暦に換算して示す。
- 4 『定海県志』 pp.628-630。
- 5 海関総署2004, pp.197-198。同書 p.197原注によると、1858年天津条約54条によって本協定は条約として確定したとされる。
- 6 HCPP1857 Session 1(148), pp.20-21。なお、兵舎は1840年および41年の定海占拠時

に建設されたものである。英軍の退去は1846年7月25日に完了した模様だが、軍人以外の外国人がいかなる行動をとったかは定かでない。

- 7 『定海県志』 p.632.
- 8 HCPP1857 Session 1(148), p.29.
- 9 Ibid., pp.26-27.
- 10 Muscolino 2009, pp.17-20.
- 11 姫田1967, p.66.
- 12 Muscolino 2009, p.22.
- 13 HCPP1857 Session 1(148), p.26.
- 14 『岱山鎮志』 巻5「志漁」。Muscolino 2009, pp.37-38, p.45. 船団には冰鮮船や塩船が同行し、大陸側水揚げ港へ鮮魚を運搬していたことが知られる。ただし、干物に加工されて流通するものも多かった。See Ibid., pp.31-34.
- 15 Muscolino 2009, p.37.
- 16 FO228/369, Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6「同治三年二月十三日浙江提督軍門奏 來文」。公文書に同内容の英文と漢文が載録されている場合は、原文に従い、訳文を適宜参照した。1860年代初頭に漁場警護を官弁に戻したことがあったが、すぐに騒動が出来し、漁場警護は漁民や漁行自身の責任で行われることとなった (Ibid., 「同治二年六月十二日奉督憲左 札」)。なお、海賊の出身地について Muscolino 2009, pp.50-51は台州を例示するが、FO228/369, Enclosure No.11 in Despatch No.93, “Proceedings in the case of the “Mercury” held at H.B.M’s Consulate, Shanghae, Augt 26th 1864” 内のトークラー (Frederick Torckler) や呂長生の証言によると、岱山の Fongkea-aou (方家畧だろう) には Fong-say-yen という「大海賊」が居住していたという。トークラーの雇用者 Sungkee は、「大海賊」は海賊船団を幟装し、寧波では岱山の人々は広東人に次いで海賊としての悪名が高い、とする。
- 17 佐々木1965参照。
- 18 Muscolino 2009, p.49.
- 19 FO228/369, Enclosure No.9 in Despatch No.93, “Memorandum by C.Alabaster”.
- 20 Ibid. 定海營都司はFO228/369「咸豊九年十二月十二日署定海直隸行陳 為摺情給護事」で海上巡邏の権限を受けた岱山捕盜局董の於定山こそ於式高その人であると推測している。
- 21 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93.
- 22 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93, “Proceedings in the Case of the

- “Mercury”, Minutes of Examination held at H.B.M’s Consulate, Sept. 9th 1864”.
- 23 Ibid., Enclosure No.11 in Despatch No.93. Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93. 於式高が居住する Shihua-aou, あるいは, Shihina-aou の音価を持つ地名は岱山の内には見いだせない。本注の史料によれば、彼の邸宅は海岸沿いであって船舶が直接に横づけられ、高亭と考えられる場所から4里ほどの場所にある。『岱山鎮志』巻6「志戸口 氏族」によれば、於氏は石馬壘の大氏族であり、高亭からの距離もわずか数 km であり、公文書の記載と合致する。よって、上記表記は Shihma-aou の誤写であると考ええる。
- 24 Ibid., Enclosure No.10 in Despatch No.93, “Evidence of Tsäo-yu-yuän, 24th August 1864”. 曹予源は「於式高は漁民の保護者だと認識している」とまで証言している。
- 25 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93.
- 26 FO230/77, 去文 No.31 「一千八百六十四年十一月二十八日署欽差大臣事務参贊大臣威 為照復事」。FO230には清国の諸衙門との間で交わされた書簡が含まれるが、漢文書簡の場合、文書番号には漢数字だけでなく、本冊のように蘇州号碼が用いられることがある。また、外国人名が満洲文字で転写されていることもある。
- 27 FO228/369, 「同治二年六月十二日奉督憲左 札」。
- 28 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6 「同治三年二月十三日浙江提督軍門秦 來文」。訳文である Ibid., Enclosure No.6 in Despatch No.93, “Ching Titu In supreme charge of the marine of Chekiang, 21st March 1864” の西暦換算は1日ずれている。
- 29 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93.
- 30 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6 「同治三年三月十七日本道史 為咨請事」。曹予源たちに対しては2000～3000ドルを要求したという (Ibid., Enclosure No.10 in Despatch No.93)。ほかにも、広東人や無頼の徒を広艇で鎮海県蟹浦口に派遣して、靖勇局分局を設置させ、坐江費錢の取り立てなどで騷擾を起こしている (Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6 「同治三年五月二十四日稟督憲」)。
- 31 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6 「同治三年三月十七日本道史 為咨請事」。
- 32 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93.
- 33 FO228/388, 「一千八百六十五年正月十一日丁道照巴領事」内の「曹東才供」で、曹予源は「どうして洪燾と於式高が漁場警護を争おうとしていたなんて知っていませんか」とうそぶいているが、知っていたからこそこの供述であろう。また、

- FO228/369, Enclosure No.12 in Despatch No.93内のペイントンの「雇主は岱山の悪意を持った奴らに気をつけろといつも言っていた」という証言からも、とくに洪蕙の敵対心は激しかったことが推測できる。
- 34 本項はとくに注記しないかぎり、FO228/369, Enclosure No.12 in Despatch No.93内のペイントンの証言に拠る。なお、本稿で使用した公文書内の漢文文書では、マーキュリー号は「麦葛利」、「莫古利」と漢語表記される。
- 35 Pickering1898, p.9では、リリバット・サイズと称される。
- 36 FO228/369, Despatch No.93, “Reporting the case of the “Mercury” steamer. October 3rd 1864”. 上海においては、ライド商会 (Reid & Co.) が代理人を務める。
- 37 マーキュリー号が閩海関との契約期間中、1863年9月に温州で天津条約に違反して交易を行おうとしていた欧州船籍4隻を拿捕したことについては、Pickering1898, Chap.2, “Life and Adventure at Foochow” に詳しい。
- 38 FO228/369, Enclosure No.9 in Despatch No.93. ここにいう騒動とは、民船、とりわけ、外国船が警護業務にあたることによって引き起こされた。具体的な事例としては、後出のヴォランティア号が閩海関との契約期間中、温州で清国船を攻撃した後、英国旗をかかげ、外交問題に発展したことなど、事件が頻発したことを指すと考えられる (Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93)。
- 39 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.1, “Notification by Mr.Consul Sinclair, declaring convoying vessels liable to be treated as pirates, Ningpo, 16th March 1861”. 漁場の警護業務に従事して、検挙された際に航行許可証を持たず、国旗を掲揚していない場合、当該船舶は清国官憲による没収の対象となるとされる。
- 40 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.2, “Notification by Mr. Assistant Hewlett, Ningpo, 8th June 1861”.
- 41 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93. 寧波領事ハーヴェイ (Frederick E. Harvey) の問い合わせに対し、寧波道台史致諤は、1863年初頭頃の回答で、清国の航行許可証 (船牌) を支給され、清国の旗を掲揚して航行するならば、護送業務への従事を認めるとする。
- 42 ポルトガル船が広艇と共同で海賊行為を行っていたことについては、村上2004, p.88でも述べられている。
- 43 Ibid., Enclosure No.11 in Despatch No.93. なお、契約期間終了後、イラワラ号はラティマーによって買い戻され、寧波—上海間の客船として使用された。
- 44 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.9, “Receipt for “Volunteer”s Papers”. なお、1840～50年代の英国海軍による福建・広東海賊の取締りについては、

村上2004に詳しいが、同稿に描写された半ば公的な警護活動と本稿が扱う清国人に雇い上げられた英国民船の警護活動とは性質を異にする部分が大きいに思われる。その接点をどこに見出すかは、今後の課題としたい。

- 45 Ibid., Enclosure No.5 in Despatch No.93, "Contract, 9th April 1864".
- 46 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93.
- 47 Ibid.
- 48 Ibid., Enclosure No.8 in Despatch No.93, "Letter from Mr.Brown to Mr.Holt, April 12th 1864". ベイントンは本件雇い上げの受諾がいかなる規則にも違反していない旨の言質をブラウンからとったとしている (Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93)。
- 49 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93.
- 50 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93. 香港の法務総裁 (Attorney General) の意見では、英国船が航行許可証を預けて清国側からの雇い上げを受けることは許容される。
- 51 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93. 旗は横長の白布であり、赤字で提督の名前が、黒字で請負人か行の名が記されていた。
- 52 Ibid.
- 53 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93.
- 54 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93. 洪燾が上海に行くことを欲していた理由は、洪と諸鴻慶による警護費取り立てから生じた於式高との紛争について調査を行うよう、4月22日に寧波道台が鄞県・鎮海県・定海庁に命じたためであろう。既述のとおり、同日、諸鴻慶の漁場警護の任務は浙江提督によって解かれている (Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6 「同治三年三月十七日本道史 為咨請事」)。
- 55 Ibid., Enclosure No.7 in Despatch No.93, "Minutes of Examination held at H.B.M's Consulate, July 8th 1864". なお、上海出港は4月29日である。
- 56 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93.
- 57 Ibid., Enclosure No.7 in Despatch No.93.
- 58 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93.
- 59 Ibid., Enclosure No.7 in Despatch No.93. ただし、Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6 鈔案の諸事案からは、諸鴻慶の資格が取り消されたために雇い上げ関係が宙に浮いたのだと読み解くことができる。
- 60 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93. 福州に向かったのは、反乱軍が福建に侵

- 入したと聞き、官憲が雇い上げてくれるだろうと考えたためであった (Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93)。
- 61 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93.
- 62 Ibid., Enclosure No.7 in Despatch No.93. どうやら、このときに黄道関でもマージャー号は砲撃事件を起こした模様である (Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6 「同治三年五月二十四日稟督憲」)。
- 63 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93. なお、5月25日、沈家門において、洪燾らは靖勇局名義で毎船14元の「警護費用」を忻礼本などの漁民から徴収している (Ibid., Enclosure No.2 in Despatch No.93, “The charges brought by the Chinese Authorities against the British Steamer “Mercury”, July 7th 1864”)
- 64 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93. 長塗に到着したのは数日前であるが、銭荘の者が見当たらず、Kinsan (青山か) で1～2日停泊したのちに、5月31日にふたたび長塗に行ったのであった。
- 65 Ibid., Ibid., Enclosure No.10 in Despatch No.93.
- 66 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93.
- 67 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93. 5月31日に拿捕した広艇も同行した。
- 68 Ibid., Ibid., Enclosure No.10 in Despatch No.93.
- 69 Ibid., Enclosure No.12 in Despatch No.93.
- 70 Ibid., Ibid., Enclosure No.10 in Despatch No.93. 曹予源の証言。
- 71 Ibid., Enclosure No.11 in Despatch No.93. 呂長生および魯偉達の証言。
- 72 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6 「同治三年五月二十四日稟督憲」。
- 73 Ibid., Enclosure No.7 in Despatch No.93.
- 74 Ibid.
- 75 FO228/388, Enclosure No.2 in Despatch No.20, “In the matter of Captn.Baynton of the “Mercury” charged with resisting Chinese Customs Officers in H.B.M’s Consular Court Shanghai, March 31st 1865.”
- 76 FO228/369, Enclosure No.12 in Despatch No.93.
- 77 Ibid., Despatch No.93.
- 78 Ibid., Enclosure No.14 in Despatch No.93, “A letter from Mr.Sherard to Reid & Co., 14th July 1864”. 弁護士としてのキャリアをスタートさせたばかりの20歳の若者に対しては、シェラルドから不安も寄せられていた。マイバラの経歴については、Norton-Kyshe 1898, Vol.2, pp.443-4 note を参照されたい。

- 79 Ibid., Enclosure No.3 in Despatch No.93, "The Charges brought by the Chinese Authorities against John Charles Baynton late master of the British Steamer "Mercury", July 7th 1864."
- 80 Ibid., Enclosure No.2 in Despatch No.93. また、 FO230/76, No.34 「同治三年九月二十六日恭親王為照会事」内「莫古利輪船及船主偏敦犯案各情」。
- 81 後述のとおり、実際には曹予源の尋問が告発の2日前に行われている (FO228/369, Enclosure No.4 in Despatch No.93, "Minutes of Examination held at H.B.M's Consulate Shanghai, July 5th 1864")。
- 82 Ibid., Enclosure No.1 in Despatch No.93, "A communication from Ting, Intendant of Soo, Sung and Tae circuit to Parkes, 5th July 1864".
- 83 Ibid., Despatch No.93.
- 84 Ibid.
- 85 Ibid. また、 Ibid., Enclosure No.7 in Despatch No.93.
- 86 Ibid., Despatch No.93.
- 87 Ibid.
- 88 Ibid., Enclosure No.9 in Despatch No.93.
- 89 Ibid.
- 90 Ibid. この後、寧波官憲が送付してきたのは道台による審問記録だけであった。
- 91 Ibid., Despatch No.93.
- 92 Ibid. 丁日昌は天津条約17条にもとづき会審を行うことを求めているが、上海官憲側の会同者として海関職員を想定していた (Ibid., Enclosure No.1 in Despatch No.93)。
- 93 Ibid., Despatch No.93.
- 94 FO228/388, Despatch No.4, "In reply to No.71 charges against Mr.Baynton Master of the "Mercury", Jany 17th 1865".
- 95 本節は FO228/369, Despatch No.93に拠る。
- 96 外国人司税の上司である海関監督が積極的に指示を出していた様子も窺えない。
- 97 FO228/369, Enclosure No.1 in Despatch No.93.
- 98 Ibid., Despatch No.93.
- 99 Ibid., Enclosure No.14 in Despatch No.93.
- 100 Ibid., Despatch No.93.
- 101 FO228/366, Despatch No.71, "From Wade to Parkes, 16th Nov. 1864".
- 102 ウェードはパークスに本国への問合せを指示する一方で、マーキュリー号の航

行許可証や漁場警護のための雇い上げに関する香港法務総裁からの意見書が残されてないか、みずから寧波領事館に問合せしている (FO228/365, Despatch No.21, "From Wade to Fittock, Nov 24 1864")。また、パークスに任せきりにせず、みずからも外務大臣ラッセル伯 (Earl Russell) に法務官の意見を照会するよう依頼している (FO228/358, Despatch No.70, "From Wade to Earl Russell, 1 Dec 1864)。司法に関する見解の照会先が香港法務総裁ではなく、本国の法務官である理由は未詳である。ラッセル伯からの回答は、1865年3月末に発送されており、当時の船便の速度では約4ヶ月の間に英国と中国大陸との間で書信を2往復させるのは困難であろう。よって、ここでいう法務官 Law Officers に香港法務総裁は含まれないものと考えている。

- 103 日本の英米法研究者は Supreme Court を最高法院と訳す。これは High Court を高等法院として彼らが訳していることによる。The Supreme Court at Hong Kong は、FO230内では総理刑名衙門とされ (FO230/77など)、香港返還までは香港最高法院と称することが多い。審級からすれば、高等法院と訳すべきであろうが、本稿では慣例に従い最高法院とする。一方、The Supreme Court for China and Japan、あるいは、The Supreme Court at Shanghai は清末から民国初期にかけては総按察使署とされ、南京国民政府時期の租界制度解説書では上海高等法院とされる。これも慣例に従い高等法院とする。ともに Supreme Court であり、審級は同じである。
- 104 FO228/388, Despatch No.4.
- 105 FO228/389, Despatch No.59, "Reporting release of Mr.Baynton Master of Mercury, June 24th 1865".
- 106 FO228/412, No.40, "From Winchester to Alcock : Str.Mercury. Forwards Taot'ae's request as to his reasons for accepting a 500 instead of a 2,500 dollar fine. 1st May 1866".
- 107 FO228/369, Enclosure No.13 in Despatch No.93, "Taotai Ting to Sir Harry Parkes, 24th August 1864".
- 108 たとえば、FO228/412, Inclosure No.3 in Consul Winchester's No.40, "Consul to Taot'ae 30th April 1866" を参照されたい。
- 109 FO230/76, No.34.
- 110 Ibid.
- 111 領事通達に言及することはあった (Ibid.)。
- 112 Hart 1991, p.196.
- 113 FO230/77, 来文「同治四年九月初二日恭親王為照復事」。

- 114 Hart 1991, p.327.
- 115 Ibid., p.330.
- 116 FO230/77, 来文「同治四年九月拾伍日大清欽命大臣総理各国事務和碩恭親王照覆事」。
- 117 ハートは報告書などの書簡で新たな発想を伝えただけでなく、Hart 1991の随所からもうかがえるように、衙門内で官員と議論することで西洋的な論理思考を伝える媒体としての役割を果たしたといえる。
- 118 FO228/388, 「一千八百六十四年十二月初三日巴領事照丁道」。
- 119 Ibid., 「一千八百六十五年正月十一日丁道照巴領事」。
- 120 FO230/77, 去文 No.31.
- 121 FO230/76, No.41 「同治三年十一月十三日恭親王為照會事」。
- 122 FO230/77, 去文 No.40 「一千八百六十四年十二月十七日署欽差大臣事務參贊大臣威 為再行照復事」。
- 123 FO230/76, No.47 「同治三年十一月二十七日恭親王為再行照復事」。ただし、これは16条漢文と17条漢文による類推解釈である。16条英文では、「清国で罪を犯した英国国民は、連合王国の法にもとづき、領事、あるいは、当該事案につき権能を与えられた公務員により、審理され、断罪される」、「裁判は両者により、公正公平に運営される」とあり、「両者」が具体的に何を指すかについては漢文の「彼此」と同様明確ではない（海関総署2004, p.300）。
- 124 FO230/77, 去文 No.46 「一千八百六十四年十二月二十八日署欽差大臣事務參贊大臣威 為再行照復事」。
- 125 HCPP1852-53[1666].
- 126 FO228/388, Despatch No.20, “Reporting trial of Mr.Baynton Master of the “Mercury”, April 1st 1865”.
- 127 FO228/387, Despatch No.7, “From Wade to Parkes, 14th March 1865”.
- 128 1847[795], p.39. 香港を中心とした中国地区における司法管理については、西山2012を参照されたい。
- 129 1865年に上海高等法院が設置され、法務官（Crown Advocate）が華中・華北・日本・朝鮮の司法顧問の役割を一手に担うようになっていったことは、管轄者の離散状態を脱する上で重要な意義を有していたように思われる。日本には1879年に英国日本法院が設置され、上海と同じく法務官（Crown Advocate）が配置された。上海高等法院が朝鮮を管轄下に置いたのは1883年のことであり、1910年、日本が韓国を併合したことにより、自動的にその管轄権は消滅した。

- 130 FO228/388, Despatch No.32, "Reporting imprisonment and deportation of Dodds for homicide, May 31st 1865". 本件は、犯人が500ドルの慰謝料を被害者の遺族に支払う一方で、犯人の健康上の理由から禁錮でなく追放を宣告することで収拾が図られた。本件におけるパークスの発言からも窺えるように、基本的に殺人犯は香港に送致される、という認識が英国使節団にはあった。
- 131 Norton-Kyshe 1898, Vol.2, p.78.
- 132 FO228/387, Despatch No.7. 判決後に届いたロンドンの法務官の意見もウェードの判断を支持するものとなっている。海賊行為と殺人について、清国官憲は一貫してペイントンが無罪であるのを知っているかのように振る舞った、だからこそ、証拠や証人は提供されず、それらの罪について公判に持ち込むだけの証拠はない、と法務官は考察している (FO228/379, "From Foreign Office to Wade, March 27, 1865")。
- 133 FO228/388, Enclosure No.1 in Despatch No.20, "Charges against Mr.Baynton, March 30 1865".
- 134 FO228/388, Despatch No.20.
- 135 Ibid.
- 136 FO228/389, Despatch No.59.
- 137 FO230/77, 去文 No.50 「一千八百六十五年九月三十日大英署理欽差大臣事務參贊大臣威 為照会事」。
- 138 FO230/77, 来文 「同治四年九月拾伍日大清欽命總理各国事務和碩恭親王為照覆事」。英国の審問では証人喚問が必須であり、洪燾と於式高の2名の召喚を上海官憲に求めたが、ペイントンの禁錮期間が終了するまでにそれが叶わなかったことを、ウェードはこの4日後の照会の中で懇切丁寧に説いている (FO230/77, 去文 No.71 「一千八百六十五年十一月初七日大英署理事欽差大臣事務參贊大臣威 為照復事」)。
- 139 FO228/369, Despatch No.93. Ibid., Enclosure No.2 in Despatch No.93.
- 140 Ibid., Enclosure No.13 in Despatch No.93. 天津条約47条漢文には「一、英商船隻、獨在約内准開通商各口貿易、如到別處沿海地方、私做買賣、即將船貨一併入官。」(海関総署2004, p.309) とあり、未開港地に行き密貿易をすることが構成要件になっている。
- 141 FO230/77, 去文 No.31.
- 142 FO230/76, No.41.
- 143 FO230/77, 去文 No.40.
- 144 1864年12月25日の照会においても、まだ、恭親王は「未開港地に行き、金儲け

をし、人を殺傷したことは、沿海地方で密貿易をしたことを証明する」という比喩的論法をとっている (FO230/76, No.47)。

145 FO228/366, Despatch No.71.

146 海関総署2004, p.309. 原文は以下の通り。

British merchant vessels are not entitled to resort to other than the Ports of Trade declared open by this Treaty. They are not unlawfully to enter other Ports in China or to carry on clandestine Trade along the coast thereof. Any vessel violating this provision shall, with her cargo, be subject to confiscation by the Chinese Government.

147 FO230/77, 去文 No.40.

148 FO228/379, "From Foreign Office to Wade, March 27. 1865". 英国本国の法務官は英文にもとづき判断を下すしかなかった。

149 FO230/77, 去文 No.50.

150 Ibid., 来文「同治四年九月拾伍日大清欽命總理各国事務和碩恭親王為照覆事」。

151 海関総署2004, p.300, 302.

152 天候不良や難破による入港は20条にもとづき合法とされる (同書 p.301)。

153 同書 p.299.

154 同書 pp.298-299.

155 FO230/77, 去文 No.71.

156 FO230/77, 来文「同治四年九月初二日恭親王為照復事」。

157 FO228/387, Despatch No.71, "From Wade to Winchester, 24 Oct. 1865".

158 FO228/390, Despatch No.5, "Regarding the closing of the question of the "Mercury", 13 November 1865".

159 FO228/411, Enclosure in Despatch No.3, "From Reid & Co. to Winchester, 8 January 1866".

160 FO228/369, Despatch No.93.

161 FO230/77, 来文 No.75「同治四年十一月初一日恭親王為照会事」。

162 FO230/80, No.8「一千八百六十六年二月二十六日大英欽差駐劄中華便宜行事大臣阿 為照復事」。

163 FO230/79, No.12 of 1866, "'Mercury" case, Vessel declared Confiscated. Owners can buy her back for Tls.2,500, March 8. 1866".

164 FO228/410, Despatch No.12, "From Alcock to Winchester, 13 March 1866".

165 FO228/411, Despatch No.18, "From Winchester to Alcock, 12 March 1866".

166 FO230/80, No.17粘抄「同治五年正月二十二日応道照温領事為照会事」。

- 167 FO228/411, Despatch No.24, "From Winchester to Alcock, 22 March 1866".
- 168 FO230/80, No.17 「一千八百六十六年三月二十四日大英欽差駐劄中華行事大臣阿為照會事」。
- 169 FO228/412, Inclosure in Despatch No.41, "Ying Intendant of Su-Sung-T'ai Circuit to H.M's Vice Consul Alabaster, 5th May 1866".
- 170 Ibid., Despatch No.41, "From Winchester to Alcock, 7th May 1866".
- 171 たとえば, FO230/80, No.15 「一千八百六十六年三月十三日大英欽差駐劄中華便宜行事大臣阿 為照復事」を見れば, 問題の概要が分かる。
- 172 FO228/369, Enclosure No.9 in Despatch No.93, Document No.6.

【参考文献】

未公刊史料

British Foreign Office Records (The National Archives, London)

FO228 Consulates and Legation, China : General Correspondence, Series I

FO228/358 To Foreign Office 1864.

FO228/365 Ningpo 1864.

FO228/366 To Shanghai 1864.

FO228/369 From Shanghai 1864.

FO228/379 From Foreign Office 1865.

FO228/387 To Shanghai and Miscellaneous 1865.

FO228/388 From Shanghai 1865.

FO228/389 From Shanghai 1865.

FO228/390 From Shanghai 1865.

FO228/410 To Shanghai 1866.

FO228/411 From Shanghai 1866.

FO228/412 From Shanghai 1866.

FO230 Consulates and Legation, China : Letter Books

FO230/76 Entry Book of letters from Yamen 1862-1865.

FO230/77 Entry Book of letters to and from Yamen 1863-1865.

FO230/79 Entry Book of letters from Yamen 1865 July -1867.

FO230/80 Entry Book of letters to Yamen 1866-1868.

House of Commons Parliamentary Papers (HCPP)

1847 [795] Orders, ordeinaces, rules, and regulations concerning the trade in China.

1852-53 [1666] China. Order of Her Majesty in council for the government of Her Majesty's subjects being within the dominions of the Emperor of China, or being within any ship or vessel at a distance of not more than one hundred miles from the coast of China.

1857 Session 1 (148) Hong Kong. Report on Hong Kong ; Report on Chusan ; and minute on the British position and prospects in China, by Mr. R.Montgomery Martin.

刊行史料及び二次文献

海関総署『中外旧約章大全』編纂委員会 2004『中外旧約章大全 第一分巻 (1689-1902年)』, 中国海関出版社.

佐々木正哉 1965「咸豊八年鄞県漁民の叛乱」, 『駿台史学』16号 pp.27-55.

定海県志編纂委員会 1994『定海県志』, 浙江人民出版社.

湯濬 1927『岱山鎮志』.

西山喬貴 2012「帝国法制の外部展開——一九世紀中葉イギリス対中通商システムの構築」, 『史林』95巻2号 pp.70-107.

姫田光義 1967「中国近代漁業史の一齣——咸豊八年鄞県の漁民闘争をめぐって」, 『近代中国農村社会史研究 東洋史学論集8』 pp.63-108.

村上衛 2004「一九世紀中葉, 華南沿海秩序の再編——イギリス海軍と閩粵海

盗], 『東洋史研究』 63卷 3号 pp.71-106.

山室信一 2001『思想課題としてのアジア——基軸・連鎖・投企』, 岩波書店.

Hart, Robert 1991. *Robert Hart and China's early modernization : his journals, 1863-1866*. edited and with narratives by R.J.Smith, J.K.Fairbank, K.F.Bruner. The Council on East Asian Studies, Harvard University.

Muscolino, Micah S. 2009. *Fishing Wars and Environmental Change in Late Imperial and Modern China*. Harvard University Asia Center.

Norton-Kyshe, James W. 1898. *The History of the Laws and Courts of Hongkong : Tracing Consular Jurisdiction in China and Japan and Including Parliamentary Debates, and the Rise, Progress, and Successive Changed in the Various Public Institutions of the Colony from the Earliest Period to the Present Time*. T. Fisher Unwin.

Pickering, William A. 1898. *Pioneering in Formosa : recollections of adventures among mandarins, wreckers, & head-hunting savages*. Hurst and Blackett.

The “Mercury” Case: A Charge against the British Steamer Ship for engaging in the Protection of the Chusan Fisheries at the British Consular Court of Shanghai in 1864

Yuzo KATO

On October 3rd 1864, Harry Parkes, the British Consul at Shanghai reported to Thomas Wade, Chargé d’Affaires to China: “The Taoutae of Shanghai claims the confiscation of the British Steamer Ship “Mercury (麥葛利, 莫古利)” for having in June resorted to various places in the Chusan Archipelago and infringed the 47th Article of the Treaty of Tientsin.” The vessel had been engaged with the approval of the Chinese authorities in the protection of the Chusan fisheries.

Wade negotiated with the Prince of Kung of Tsungli Yamen about the confiscation of the Mercury. According to the report of Robert Hart, the Inspector General of China’s Imperial Maritime Custom Service, the Prince pointed out a difference between Chinese text and English text of the 47th Article of the Treaty of Tientsin, and claimed that there could be no doubt that the vessel incurred the penalty of confiscation by the English text of the Treaty.

Through this case, Chinese Authorities showed a transition of their rhetoric of citing the Treaty, from “Bifu (比附 : Decision on the lines of some clause more or less applicable, with increase or diminution of the established penalty)” to “Construction”. It might be an early indication of the modernization of the legal practice in China.

